

船舶衝突法の新たな展開

——平成三〇年改正商法と船舶衝突条約との乖離——

平 泉 貴 士

- 一 はじめに
- 二 双方過失による衝突と第三者に対する損害賠償
- 三 短期消滅時効の人身損害への適用
- 四 むすび

一 はじめに

船舶同士の衝突によって、相手船やその積荷・人に与えた損害の賠償責任関係については、国際的に一九一〇（明治四三）年の「船舶衝突ニ付テノ規定ノ統一ニ関スル条約」（以下、「衝突条約」という）が成立している。わが国も世界の大多数の海運国家とともに衝突条約を批准している（大正三年条約一号）。もっとも、条約はもっぱら渉外関係、

すわなちわが国船舶と条約を締結する他の国の船舶間、またはわが国以外の締約国相互間の衝突のみに適用される。日本船舶相互間の衝突であつて、受訴裁判所が日本である場合には条約の適用がなく（衝突条約二二条）、商法海商編の船舶衝突規定（以下、「商法船舶衝突規定」という）が適用される。

一九一三（大正二）年に、わが国が衝突条約を批准して以来、学説は条約に基づき商法を改正する必要性を認めてきた。⁽¹⁾ 商法船舶衝突規定が涉外関係の有無によつて適用を異にしていることが不合理な結果を生来しているとの認識によるものである。一九三五（昭和一〇）年には、法制審議会（以下、「法制審」という）により「商法商行為編及海商編中改正ノ要綱」が示され、その第二二五において、衝突条約に基づき商法を改正すべきことが求められていた。

二〇一八（平成三〇）年商法（運送・海商関係）改正においては、第四章「船舶の衝突」の下に、第七八八条から第七九一条までの四か条が設けられた。新設された各条項には、衝突条約との整合性が図られた部分と、衝突条約と乖離する部分とがある。整合的な部分は、船舶所有者間の責任の分担（商七八八条。衝突条約四條一項対照）、船舶衝突による損害賠償請求権の消滅時効の起算点および期間（商七八九条。衝突条約七條一項対照）、準衝突（商七九〇条。衝突条約一三條対照）、非航海船との衝突等への準用（商七九一条。衝突条約一條対照）である。乖離する部分は、双方過失による衝突における第三者に対する物的損害についての分割責任主義の不採用（衝突条約四條二項対照）、短期消滅時効についての商法七八九条の人身損害への不適用（衝突条約七條一項対照）である。⁽²⁾

当事者の予測可能性と国際的な慣行を尊重する趣旨で、衝突条約との整合性が顧慮されることは、一般論として妥当である。しかしながら、このことから無条件に、解釈論および立法論において、商法の規律を条約に合わせるといふことにはならない。その理由は次のとおりである。

衝突条約は、すべての利害関係人が受訴裁判所属国に属するときは、条約を適用することなく、国内法を適用することを協定している（衝突条約一二条二項二号）。この場合には、全く涉外的法律関係を生じさせず条約を適用する理由がないからである。⁽³⁾ 衝突条約は、双方過失による衝突における第三者に対する物的損害についての分割責任主義を採用している。また、衝突条約は、財産損害と人身損害とを区別することなく衝突事故のあった日から時効が進行することを定めている。これらの衝突条約の規律の合理性が、涉外問題における法律関係の画一的処理の要請のみから正当化されるものだとするならば、これらの規律を国内法である商法に及ぼす論理必然性はない。むしろ、国内における陸上運送や航空運送とのバランスから、法律関係の画一的処理よりも被害者救済を重視すべきとの価値判断に立つ場合には、条約の規律は採用されるべきではない。⁽⁴⁾

本稿では、平成三〇年商法改正における商法船舶衝突規定の改正点について、特に衝突条約との乖離が生じた二つの論点について検討を行う。すなわち、第一に、双方過失による衝突における第三者に対する物的損害についての責任問題、第二に、短期消滅時効の人身損害への適用問題である。

二 双方過失による衝突と第三者に対する損害賠償

1 双方過失による衝突と第三者に対する関係

衝突が双方の船舶の過失によって発生し、相手の船舶上または無過失の第三船上の積荷や旅客といった第三者に損害を生ぜしめた場合に、各過失船主は被害者に対してそれぞれの過失の割合に応じて損害を分担するのか、それとも

連帯責任を負うのが問題となる。

(1) 衝突条約の立場

衝突条約は、双方過失の衝突によつて生じた損害を、「船舶もしくはその積荷または船員、旅客その他船舶内にある者の手荷物その他の財産に生じたる損害」(物的損害)と「死傷によりて生じたる損害」(人身損害)に分ける。人身損害については過失ある両船が各自連帯して責任を負うとする(連帯責任主義)(衝突条約四条三項)。しかし、物的損害については連帯することなく過失の割合に依りて賠償責任を負うものと定めている(分割責任主義)(衝突条約四条二項)。

物的損害についての分割責任主義が採用された趣旨については次の2点から説明されている。⁽⁵⁾

第一に、船舶衝突に関する各国の立法が国によつて区々であつたことから、訴訟の係属した国によつて、被害者が相手船から受けられる賠償の有無やその額が異なり、被害者の地位が不明確であつたこと。

第二に、第三者に対する船主間の連帯責任を認める国の裁判所が、運送船の船主がその荷主に対して有する免責約款の援用を非運送船に認めず、かつ、運送船の船主が非運送船からの求償に際して当該免責約款をもつて対抗できないという見解をとれば当該免責約款が有名無実になること、である。

人身損害についての連帯責任主義が採用された趣旨は、分割責任主義が人道に反すること、および人身損害については免責約款がないこと、である。⁽⁶⁾

(2) 法制審議会での議論

商法改正にあたり法制審においても議論が行われた。当初は法務省民事局側からは衝突条約の立場である分割責任

主義の提案がなされた。⁽⁷⁾しかし、法制審商法部会内では従来の通説である連帯責任主義への支持が多く、最終的には商法に特段の規定は設けられず、現在の問題状況が継続することになった。平成三〇年改正商法が分割責任主義を採用しなかった理由として、立法担当官からは次の三点が挙げられている。⁽⁸⁾

第一に、各船舶所有者の負担部分は必ずしも明らかでなく、被害者である積荷所有者から各船舶所有者に対して行う賠償請求に困難を伴いかねないこと。

第二に、積荷積載船舶の衝突の相手方が積荷所有者に対して全額の賠償を余儀なくされた結果、当該相手方がその負担部分を超える額の求償を積載船舶の所有者に対してすることとなり、航海上の過失免責等の運送契約上の免責に關する規律の意義が失われることを分割責任主義は理由とする。しかし、この理由は、航海上の過失免責制度のない商法が適用される内航では広く妥当するわけではないこと。

第三に、実務上、衝突の相手方からその負担部分を超える部分につき求償された積載船舶の所有者は、これを荷主に対して再求償し得る旨の約定が運送契約においてされることがあり、これによっても適切な解決を図ることができると、である。

(3) 商法上の学説の対立

学説は大きく二つに分かれている。一つは、(平成三〇年改正前)商法七九七条の適用を肯定し、各過失船主は過失の割合に応じて(過失の軽重が判定できなければ平分して)損害を分担すべきとする学説(以下、便宜的に「分割責任説」という)⁽⁹⁾である。もう一つは、同条の適用を否定し、各船主は民法七一九条の共同不法行為として、あるいは民法七一九条の精神から被害者に対し連帯して損害賠償責任を負担すべきとの学説(通説)(以下、便宜的に「連帯責任説」

という⁽¹⁰⁾である。

分割責任説の理由は次のとおりである。第一に、(平成三〇年改正前)商法七九七条(商七八八条に対応)がその適用範囲を船舶所有者間に限定しているわけではないから同条は船主と第三者との関係にも適用されること(文理解釈)。第二に、わが国の船舶衝突法が指向する衝突条約や諸外国の船舶衝突法に則した解釈をすることに合理性が認められること、である。

連帯責任説は、(平成三〇年改正前)商法七九七条の立法経緯(ロエスレル商法草案九九六条の理由書⁽¹¹⁾、損害につき全く過失がない第三者がたまたま利用した船舶の船員の過失程度によって不利益を被ることの不合理性を挙げている⁽¹²⁾。

(4) 検討

分割責任説は、以下で検討する非運送船主による免責約款等の援用問題という難問について、迂遠な理論を用いることなく現行商法規定の解釈から結論を導くことができるという実践的な意義を有している。また、その結論は、衝突条約の内容にも則しており国際的風潮にも合致している⁽¹³⁾。しかし、衝突条約の当該規律は、理論よりも実際の結果を追及した技巧的な立法との評価も行われてきた⁽¹⁴⁾。わが国国内法の解釈としては連帯責任説を支持したい。

連帯責任説の結論は、衝突条約の内容に則した商法改正を強く唱えてきた従来の学説の立場とは異なる結論である。しかし、第三者に対する物的損害についての分割責任主義という衝突条約の規律の合理性は、涉外問題における法律関係の画一的処理の要請のみから正当化され得るものと考えられる。国内法においては、被害者救済が重視されるべきである。分割責任主義によると、荷主が衝突船舶主に対して損害賠償請求する場合、衝突の当事者ではない荷主が過失割合を判断しなければならないことになるが、その判断に必要な情報を得ることが容易でないという問題があ

る。⁽¹⁵⁾ 分割責任主義を採用しなかったこのたびの立法は妥当である。

2 非運送船主による免責約款等の援用問題

(1) 問題の所在

分割責任説は非運送船主による免責約款等の援用問題という難問について、迂遠な理論を用いることなく結論を導くことができるという実践的な意義を有している。連帯責任説からは、この問題にどのように対応すべきかを検討することが大きな課題となる。

海上物品運送契約においては、しばしば船員の過失、特に航海上の過失によって運送品に生じた損害については賠償責任を負わないとする免責約款が挿入されている。例えば国内運送に従事する非運送船A号と運送船B号の双方の船員の過失によって衝突が生じてB号の積荷に損害が生じたとする。この場合、A号・B号の船主は被害船主に対して連帯責任を負うことになる(連帯責任説)。そこで、免責約款の対抗を受ける被害船主がB号の船主(運送船主)ではなく契約関係にないA号の船主(非運送船主)に対して損害全額の損害賠償を請求することが考えられる。ここで、この運送契約上の免責約款を当事者でないA号の船主が援用することができるか(あるいは援用したのと同じ結果を導くことができるか)どうかが問題となる(旅客の人身損害についても同じ問題が発生するが、平成三〇年改正商法五九一条は旅客の人身損害に対する免責約款を原則として無効としている)。

この場合、B号船主とその荷主との間の免責約款は、A号船主にとっては他人間の契約である。その効果は第三者に及ばないから、A号船主は、これを援用して相手船の荷主に対する責任を免れることはできないことになりそうである。

ある（援用否定説がかつての通説である⁽¹⁶⁾）。しかし、そうするとA号船主（非運送船主）は、被害荷主に支払った賠償額のうちB号船主（運送船主）の負担部分（過失の割合による）について求償権を行使することになる。結局、B号船主は、本来は免責約款により責任を負わないはずの自船の荷主の損害についても責任を負うことになり、免責約款はそのかぎりでは無意味なものになる。

また、国際海上物品運送法が運送人に航海過失免責を認めているので（国際海運三条二項）、これが適用されれば運送船主は被害荷主に対して、免責約款の有無を問わず賠償責任を免れる。しかし、被害荷主が非運送船主に対して不法行為に基づく積荷損害の賠償を請求すれば、上記と同じ問題が生じることになる。

そこで、このような不都合を避けるため、非運送船主が、実質的に免責約款や法定免責を援用可能とする理論構成が試みられてきた。

(2) 免責約款の援用

(i) 学説

①（平成二九年改正前）民法四三七条（類推）適用説 免責約款は連帯債務者の一人に対してした債務の免除に相当するものとして（平成二九年改正前）民四三七条）、非運送船主も荷主に対して免責約款を援用できるとの見解である⁽¹⁷⁾。

②当事者の意思解釈説 免責約款を設定した当事者の意思解釈により、運送船主の本来の負担部分については荷主自身がその賠償の危険を負担する趣旨であると解し、荷主は非運送船主の負担部分に限って請求できるとの見解である⁽¹⁸⁾。

③被害者側の過失説 非運送船との関係で、運送船と積荷の一体性を認め、運送船主の過失を「被害者（荷主）側の過失」として構成し、この場合は例外的に民法七一九条の定める共同不法行為者間の連帯責任が排除され、分割責任となるとの見解である。⁽¹⁹⁾

(ii) 検討

(平成二九年改正前) 民法四三七条(類推)適用説に対しては、運送船・非運送船の連帯債務を不真正連帯債務としながら、免責約款援用の根拠を民法四三七条に求めることにおける理論的矛盾が指摘されていた。⁽²⁰⁾ また、平成二九年民法改正により同条は削除されている。

被害者側の過失説は、イギリス判例法上の「船舶と積荷の一体化」理論を参考にしつつ、夫婦同乗の自動車事故において、夫の過失を被害者(妻)側の過失として斟酌したわが国最高裁判決を根拠としている。⁽²¹⁾ 「船舶と積荷の一体化」理論の基礎にある海上物品運送を運送人および荷主との一種の共同事業 (Joint venture) ととらえる考え方が、現代にも妥当し得るか否かについては慎重な検討が必要である。また、夫婦という身分法上の関係と運送人・荷主関係を一視することには疑問がある。

免責約款の援用を正当化する理論構成としては、当事者の意思解釈説が妥当である。もともと、海運実務において一般に用いられている航海過失免責約款の文言からは、荷主が非運送船主の負担部分に限って請求できるとの意思を解釈することは擬制に過ぎる。第三者の免責約款援用を可能ならしめているヒマラヤ条項のように当事者の意思は明記されていなければならぬ。⁽²⁵⁾ なお、実務で用いられている双方過失衝突約款(後述)は、非運送船主からの求償に応じた運送船主がさらに荷主に求償できるようにするためのものである。

(3) 法定免責の援用

この問題については、上記（平成二九年改正前）民法四三七条（類推）適用説および被害者側の過失説とならんで、国際海上物品運送法の立法趣旨から説明する見解がある。すなわち、航海上の過失免責等の免責事由を法定したことの中に、損害が荷主の負担となるという趣旨を内包しているものとみて、その反射的效果として非運送船主はその負担部分についてのみ賠償責任を負担するとの見解である。²⁶⁾

一九二四年船荷証券統一条約および国際海上物品運送法の制定過程において、船舶衝突における非運送船主が運送船主の法定免責を援用できるとの立場が採用されたとの事実は明らかではない。²⁷⁾この場合も、運送契約中に非運送船主が運送船主の法定免責を援用できる旨の約款を明記する必要がある。当事者の意思が明記されていない限り、非運送船主は法定免責を援用できないので、この結論は援用否定説と一致することになる。

(4) 双方過失衝突約款

衝突条約を批准していないアメリカ合衆国において、非運送船主は荷主に対し損害の全額を支払わなければならない。そこで、非運送船主は、自船の被った損害とこの荷主に支払った損害賠償額との合計額を共同不法行為者である相手船主（運送船主）に対して分担額について請求することになる。結局、航海上の過失免責等の利益を享受できたはずの運送船主は、間接的に賠償責任を負担することになる。Both to Blame Collision Clause（双方過失衝突約款）はこの不都合を解決するために案出されたものであり、現代においてアメリカ合衆国のみならず世界各国の海運実務において用いられている。²⁸⁾本約款は、運送船主が非運送船主に支払った損害賠償を荷主に求めることに合意する旨を規定して、運送船主が自船荷主に対する責任の免除を可能にするものである。²⁹⁾わが国では同約款は有効と解されており、

求償問題を実務的に解決することが可能である。⁽³⁰⁾

三 短期消滅時効の人身損害への適用

1 問題の所在

衝突条約は、財産損害と人身損害とを区別せず、衝突事故のあった日から二年をもつて、時効によつて損害賠償請求権が消滅する旨を定めている（衝突条約七条一項）。

平成三〇年改正商法七八九条は、船舶衝突を原因とする不法行為による損害賠償請求権の消滅時効期間を、衝突条約に合わせて一年から二年に伸長したが、二年の時効によつて消滅する債権は財産権が侵害されたことによるものに限定した。改正法により明文化されたものであり、衝突条約の立場とは異なっている。

（平成三〇年改正前）商法七九八条一項は、船舶の衝突によつて生じた債権につき、一年間の短期消滅時効を定めていたが、この規定が財産損害にのみ適用されるのか、あるいは人身損害にも適用されるのかについては古くから争いがあった。

大審院大正四年四月二〇日判決（民録二一輯五三〇頁）およびこれに従う下級審裁判所の裁判例は、改正前商法七九八条一項は、財産損害にのみ適用され、人身損害には適用されないと立場（財産損害限定説）を採ってきた。他方、わが国の学説の多くは、衝突条約と同様の規律である両損害包含説を採ってきた。⁽³¹⁾

2 法制審議会での議論

(1) 法務省民事局提案

当初は法務省民事局側からは衝突条約の立場である両損害包含説の提案がなされた。しかし、審議において、人身損害に関しては、衝突条約と同様の規律ではなく民法の規律に委ねるべきとする意見が多数であったとの判断のもと、財産損害限定説の立場に提案の変更が行われた。⁽³²⁾

(2) 法制審商法部会意見

法制審商法部会委員等の意見は法務省民事局により次のようにまとめられている。⁽³³⁾

(i) 財産損害限定説の系列の意見

①人身損害については、二〇世紀にかけて国際的にも考え方が変わり、船舶の所有者等の責任の制限に関する法律でも、条約の水準を超えて、旅客の人身損害に基づく債権を非制限債権とする取扱いをしている。この点につき、一九一〇年の衝突条約の規律はあまりにも古く、疑問である。

②民法改正要綱仮案では、人身損害に係る不法行為による損害賠償請求権に係る消滅時効期間について、被害者側が損害及び加害者を知った時から三年間とする現行法の規律を五年間に伸長することとされている〔平成二九年改正民法七四二条の二〕。二一世紀の立法としては、衝突条約よりも被害者の保護を重視すべきであり、船舶の衝突により人身損害が生じた場合について、民法と異なる規律とする理由はない。

③人身損害については、権利関係を早期に画一的に確定させることより、個々の問題としてとらえるべきである。

④ 陸上における人身損害に関する不法行為責任と船舶内に在る者の人身損害に関する不法行為責任とで、その消滅時効期間を異ならせる合理性はない。

⑤ 取引法の領域において国際的統一や世界的潮流を尊重することは理解することができるが、不法行為法の領域では、その要件自体も各国で異なり、同様に論ずることはできない。

⑥ 船舶衝突事件の多くは二年以内に解決しており、交渉等が長引く場合には、時効の延長等をした上で事件解決に至る場合もある。もつとも、領海内で日本船同士が衝突した場合などに適用される商法の規律としては、人身保護を優先すべきである。

(ii) 両損害包含説の系列の意見

⑦ 二〇一三年に改正があったドイツをはじめ、フランス、韓国及び中国でも、衝突条約の規律と同様の規律が定められている。

⑧ 韓国、中国、フィリピン等が衝突条約を批准していないので、わが国の近海では、船舶の衝突が衝突条約により規律されないことも十分にあり得る。わが国だけが人身損害の被害者の保護に手厚い規律を採用した場合に、原告が自己に有利な結果となる法廷地を選んで訴えを提起すること（フォーラム・ショッピング）が懸念される。

⑨ 船舶の衝突に関しては、旅客につき旅客運送契約という契約上の規律が存在し、これらの複数の債権を同時に迅速に処理すべきという商取引上の要請が人身損害について及び得ることをも踏まえつつ、検討する必要がある。

世界の消滅時効法の現状を鑑みるに、たとえ人身損害についての消滅時効期間を、衝突条約の規律に合わせて二年間に延長したとしても、必ずしも十分なものとはいえない。被害者救済の必要性という実質的理由を根拠に財産損害限定説が採用されるべきである。改正法が大審院大正四年判決以来のわが国判例の立場である財産損害限定説を採用したことは妥当である。

諸外国の法制との均衡（上記理由⑦）については、例えば、ドイツ・フランスにおいては、不可抗力を理由とする時効停止制度（ドイツ民法二〇六条、フランス民法二三三四条）により、個別問題について柔軟に対処することが可能であり、わが国とは同列に論じえない。³⁴

フォーラム・ショッピングの可能性（上記理由⑧）については、その可能性は否定できないものの、わが国において一九一五（大正四）年大審院判決以来一〇〇年以上にわたって財産損害限定説が採用されてきたにもかかわらず、当該問題についてフォーラム・ショッピングが大きな問題とはなっていない。

旅客運送契約上の規律の存在（上記理由⑨）については、次のように考えられる。旅客運送における人身損害被害者保護の要請から、国内旅客運送については（平成二九年改正前）商法五二二条が、平成二九年改正民法適用後は、生命・身体への侵害による損害賠償請求権の消滅時効の新規定（民一六六条一項、一六七条）が適用されて、これまでに旅客が保護されることになっている点が重視されるべきである。

四　む　す　び

商法は他の法域、ことに民法に対して顕著な特色を有するとして、進歩的傾向とならんで世界的傾向（統一的傾向）があるものとされてきた。「商法は主として経済的合理主義を基調とする技術的法であつて、それぞれの国の歴史・宗教・風俗・習慣などの伝統的要素に拘束されることが少ないから、いずれの国においてもおのずからその内容が一致する傾向を有する」というものである⁽³⁵⁾。商法の世界的傾向を理論的な基礎として、経済取引が国際間に行われることから生ずる現実の必要が各国商法の統一を促進し、国際条約における商法統一の努力が続けられている。衝突条約もその輝かしい成果の一つである⁽³⁶⁾。

商法船舶衝突規定が涉外関係の有無によつて適用を異にしていることが不合理な結果を生来しているとの認識のもと、長きにわたつて立法論として、衝突条約に基づき商法を改正すべきことが要望されてきた（昭和一〇年商法改正要綱二二五）。商法の世界的傾向に鑑みれば、衝突条約に基づく商法改正要望は至極当然のことであり、このたびの平成三〇年商法改正にあたり法務省民事局は衝突条約に基づく立法提案を行った。ところが、法制審商法部会の審議の結果、船舶衝突法において古くから判例・学説上の対立が大きかった二つの論点については衝突条約に基づく改正は否定された。双方過失による衝突における第三者に対する物的損害についての分割責任主義は採用されず、短期消滅時効についての商法七八九条が人身損害には適用されなかつた。

箱井教授は、衝突条約の採用する第三者に対する物的損害についての分割責任主義を両面から位置づけられる⁽³⁷⁾。一

面において、船舶衝突の場合の船主の責任について、双方過失の場合の各船主の損害の分担関係について各国で深刻な不統一が存在していたがゆえに、衝突条約が分割責任主義を定めた意義は大きいとの位置づけである。他面において、当該分割責任主義は、主として運送契約上の船主の立場を保護するために、一般法原則の例外として、いわば便宜的かつ技巧的に採用されたものと位置づけである。衝突条約の採用する分割責任主義は、涉外問題における法律関係の画一的処理の要請のみから正当化され得る⁽³⁸⁾。したがって、わが国の商法には採用されるべきではない。

短期消滅時効についての商法七八九条の人身損害への適用を提案するにあたり、法務省民事局は次のように説明した。「人身損害と財産上の損害との間の性質上の差異は否定することができないものの、なお、船舶の衝突により多数の利害関係人が現れ、複数の者に過失が認められる場合などには法律関係が極めて複雑になる⁽³⁹⁾。なるほど、世界各国の消滅時効の制度はさまざまであって、加害船主と国籍も多様な多数の利害関係人との間の法律関係は錯綜することになる。衝突条約が人身損害についても一律に二年間の消滅時効を定めたことに合理性を認めることは可能である。一九九九年国際航空運送についてのある規則の統一に関する条約（モントリオール条約）は、第三五条において、財産損害と人身損害とを区別することなく、二年間の出訴期間を規定している。一九七四年旅客及びその手荷物の国際運送に関する条約（アテネ条約）の第一六条一項も同様である。しかしながら、国内運送については別異に解される。人身損害についての国内旅客運送人の責任の消滅期間については、特別の規定がないから、（平成二九年改正前）商法五二二条が、平成二九年改正民法適用後は、生命・身体への侵害による損害賠償請求権の消滅時効の新規定（民一六六条一項、一六七条）が適用される。これは契約関係における信義則に基づき、旅客の利益を厚く保護する趣旨であると説明することができる⁽⁴⁰⁾。国内運送における人身損害については、法律関係の画一的処理の要請よりも、被害者保護の

価値判断が優先する。衝突条約の採用する両損害包含説は涉外問題における法律関係の画一的処理の要請のみから正当化され得るもの⁽⁴⁾と考える。したがって、わが国の商法には採用されるべきではない。

- (1) 毛戸勝元「船舶ノ衝突ニ関スル條約法ト我商法」法曹記事二七卷五号(一九一七年)一四頁、田中耕太郎「海商法講義要領」(一九三二年)一六七頁、清河雅孝「船舶の衝突」(落合誠一・江頭憲治郎編『海法大系』(二〇〇三年)所収)四五六頁等多数。
- (2) 平成三〇年改正商法については、箱井崇史「海商(船舶、衝突、海難救助、先取特権等)」ジュリスト一五二四号(二〇一八年)四〇頁以下、松井信憲・大野晃宏「一問一答平成三〇年商法改正」(二〇一八年)一三二頁以下参照。
- (3) 小町谷操三「船舶衝突法論」(一九四九年)三八頁、箱井崇史編著『船舶衝突法』(二〇一二年)一九頁(箱井崇史)。
- (4) 平泉貴士「船舶衝突と消滅時効」(二〇一〇年)海商法研究会誌二二五号(二〇一四年)一二頁。そもそも、条約一般について、条約の一部規律そのものに合理性がない場合には、これらの規律を国内法に移し替えることは妥当ではない。こういった事態は、条約制定当初から存するということもあり得るが、多くの場合は、条約の内容が年月の経過によって、社会・経済情勢の変化や関連法制に関する世界的な動向に対応できなくなつたときに発生する。制定から一〇〇年以上が経過した衝突条約の規律そのものへの批判的検討も必要である(箱井崇史)「双方過失による船舶衝突における運送船主と非運送船主の責任関係―商法および民法の改正を契機として―」法曹時報六九卷四号(二〇一七年)一〇一頁参照)。
- (5) 小町谷・前掲注(3)一五九頁、箱井編著・前掲注(3)一〇六頁(松田忠大)。
- (6) 小町谷・前掲注(3)一六七頁。
- (7) 「(前略)船舶、積荷又は船舶内に在る者の財産に損害が生じたときは、民法七一九条第一項の規定にかかわらず、各船舶所有者は、その負担部分についてのみ当該損害を賠償する責任を負う。」「商法(運送・海商関係)等の改正に関する論点の検討(四)」「商法(運送・海商関係)部会資料五」二頁(<http://www.moj.go.jp/content/001127218.pdf>)【最終アクセス：二〇一九年六月九日】)。
- (8) 松井・大野・前掲注(2)一三四頁。

- (9) 森清『海商法原論』(一九三四年)三〇〇頁、戸田修三『海商法〔新訂第五版〕』(一九九〇年)二五〇頁、重田晴生編著『海商法』(一九九四年)二四七頁〔重田晴生〕。
- (10) 小町谷・前掲注(3)一三〇頁、鴻常夫「双方過失による船舶の衝突」(我妻先生還暦記念『損害賠償責任の研究(中)』(一九五八年)所収)六四三頁、川又良也「船舶の衝突と免責約款」法学教室(第一期)六号(一九六三年)一三六頁、石井照久『海商法』(一九六四年)三三八頁、田中誠二『海商法詳論(増補第三版)』(一九八五年)五二二頁、小島孝「双方過失による船舶衝突の責任」(北沢正啓・浜田道代編『商法の争点Ⅱ』(一九九三年)所収)三〇九頁、中村眞澄・箱井崇史『海商法(第二版)』(二〇一三年)三五七頁、箱井崇史「基本講義現代海商法(第三版)』(二〇一八年)二〇五頁。
- (11) 司法省『ロエスレル氏起稿商法草案下巻』(一八八四年)七四四頁によれば、商法草案九九六条については、「衝突ノ規則ハ専ラ船舶ノ所有者ニ適用スヘキモノニシテ積荷ノ所有者ニ適用スルヲ得ス積荷関係人ニ対シテハ是レ或ハ偶然或ハ船長ノ罪過ヨリ生シタルノ損害ナリ故ニ其要償ノ權利ハ第九二四條(船長等の責任規定)以下ノ規則ニ拠リテ判スヘシ若シ両船ノ船長共ニ罪過アルトキハ各其荷主ニ対シ全額ニ就テ連帶ノ義務アルナリ」と説明されている(箱井編著・前掲注(3)九七頁〔松田〕参照)。
- (12) 川又・前掲注(10)一三六頁。大審院判例も「各船主ハ被害者ニ対シ互ニ全部ノ責任ヲ負フヘキモノト為スヲ法理ノ当然トス若シ夫レ海運業奨励ノ為メ各船主ノ責任ヲ軽減スル必要アリトセハ須ラク明文ヲ以テ之レカ規定ヲ為サルヘカラス」と判示して連帶責任説を採用した(大判明治四四年一月六日民録一七輯六二七頁)。本件については、佐藤幸夫「本件判批」『商法(保険・海商)判例百選(第二版)』(一九九三年)一九八頁、清水耕一「本件判批」『商法判例百選』(二〇一九年)二二二頁参照。
- (13) 清河・前掲注(1)四四四頁、松田忠大『船舶衝突責任法の課題と展開』(二〇一四年)七二頁参照。ただし、平成三〇年改正前商法七九七条(商七八八条)が第三者に対する関係にも適用されるとすれば、衝突した運送船上の荷主に限らず、不法行為による損害の発生に何らの原因をも与えなかった第三者(例えば、衝突によって損害を被った無過失の第三船等)との関係においても船主間の分割責任となってしまうかねないという問題がある(小町谷・前掲注(3)一三五頁、箱井編著・前掲注(3)一〇〇頁〔松田〕)。ドイツ法は、衝突条約四條二項を国内法化することで(商法典五七一条)、明確に「船舶内にある財産損害」に限定している(清水耕一「双方過失による船舶衝突と積荷に対する損害賠償」神奈川法学五一巻二号(二

○一九九年）三二頁。

- (14) 小町谷・前掲注(3)一六〇頁。
- (15) 箱井・前掲注(4)九九〇頁。
- (16) 近時、箱井教授は、非運送船主の責任が船主責任制限法により制限される場合には、援用肯定説が被害者に不当な不利益を及ぼしかねないこと等を理由に、援用否定説を支持される(前掲注(4)一〇〇一頁)。
- (17) 小町谷・前掲注(3)一五五頁、石井・前掲注(10)三三八頁、田中・前掲注(10)五二三頁。
- (18) 鴻・前掲注(10)六四九頁、川又・前掲注(10)一三七頁、小島・前掲注(10)三〇八頁、清河・前掲注(1)四四六頁。
- (19) 松田・前掲注(13)九四頁。
- (20) 川又・前掲注(10)一三七頁。ただし、平成二九年改正民法四三六条参照。
- (21) 最判昭和五一年三月二五日民集三〇卷二号一六〇頁。
- (22) 松田・前掲注(13)九四頁。
- (23) 内航運送契約書一七条二項「(前略)運送人、本船船主、船長その他の船員又は水先人は、船長その他の船員又は水先人の航海上の過失により生じた積荷の損害について、その責任を負わない。」(社)日本海運集会所書式制定委員会制定二〇一九年二月改定) (http://www.wjsein.org/document/nalko/nalko_unso_2019_sample.pdf〔最終アクセス：二〇一九年六月九日〕)。
- (24) 「(前略)運送人のすべての代理人、使用人、代表者、下請人は、運送人の利益のために本証券中に含まれるすべての抗弁、特権、免責、制限、免除、自由および条項の利益(中略)をあたかも自らの利益のため明定されたかの如く享受する。(後略)」落合誠一ほか編『目で見える商法教材〔第三版〕』(二〇〇一年)八二頁参照。
- (25) 箱井・前掲注(4)一〇〇八頁参照。当事者の意思が明記されていない限り、非運送船主は免責約款を援用できないので、この結論は援用否定説と一致することになろう。
- (26) 鴻・前掲注(10)六五二頁、石井・前掲注(10)三三九頁、川又・前掲注(10)一三七頁、小島・前掲注(10)三〇九頁、清河・前掲注(1)四四七頁。
- (27) 箱井・前掲注(4)一〇〇七頁。

(28) もっとも、アメリカ連邦最高裁判所は、この船荷証券約款を公序に反するものとして無効と判示した(松田・前掲注(13) 五一頁参照)。

(29) 日本海運集会所書式制定委員会採択の船荷証券に挿入されるべき双方過失衝突約款は以下のとおりである (http://jsenic.org/document/bv/n&b.pdf [最終アクセス：二〇一九年六月九日])。

"If the Vessel comes into collision with another ship as a result of the negligence of the other ship, and any act, neglect or default of the Master, mariner, pilot or the servants of the Carrier in the navigation or in the management of the Vessel, the owners of the Goods carried hereunder shall indemnify the Carrier against all loss or liability which might be incurred directly or indirectly to the other or non-carrying ship or her owner in so far as such loss or liability represents loss of or damage to his Goods or any claim whatsoever of the owner of the said goods, paid or payable by the other or non-carrying ship or her owner to the owner of the said goods and set-off, recouped or recovered by the other or non-carrying ship or her owner as part of his claim against the carrying Vessel or the Carrier..."

(仮訳) 「本船が、他船の不注意および本船の航行または船舶の取扱に関する船長、海員、水先人または運送人の使用人の作為、不注意または過失の結果、他船と衝突した場合には、この運送契約によって運送される貨物の所有者は、運送人が他船すなわち非積載船またはその船主に直接または間接に負担する一切の損害または賠償責任を次の限度において運送人に補償するものとする。すなわち、運送人が他船すなわち非積載船またはその船主に対して負う損害または賠償責任が上記貨物の滅失もしくは損傷または名目のいかなを問わず、上記貨物の所有者の一切の請求に該当し、他船すなわち非積載船またはその船主によって上記貨物の所有者に支払われたかまたは支払われるべきものであり、かつ他船すなわち非積載船またはその船主が上記貨物の積載船または運送人に対する請求の一部として相殺するか、控除するかまたは回収した金額に限る。(後略)」

(30) 箱井・前掲注(4)九九七頁。

(31) 代表的な学説として、松波仁一郎「船舶衝突ノ身体損害債権ノ消滅時効ヲ論ス」法学協会雑誌三七卷七号(一九一九年)一頁参照。判例・学説の状況については、平泉貴士「船舶衝突と消滅時効(一)——商法(運送・海商関係)改正を契機として——」海事法研究会誌三二四号(二〇一四年)二頁。

- (32) 平泉貴士「人身損害と消滅時効―商法（運送・海商関係）等の改正に関する中間試案を中心として―」白門六七巻六号（二〇一五年）一五頁。
- (33) 法務省民事局参事官室「商法（運送・海商関係）等の改正に関する中間試案の補足説明」（商事法務編『商法（運送・海商関係）等の改正に関する中間試案』（二〇一五年）所収）五三頁、「商法（運送・海商関係）等の改正に関する論点の補充的検討（三）」『商法（運送・海商関係）部会資料九』五一―六頁（<http://www.moj.go.jp/content/001129860.pdf>）（最終アクセス：二〇一九年六月九日）。
- (34) 館内比佐志「船舶の衝突によって生じた損害賠償請求権の消滅時効の起算点」最高裁判所判例解説民事篇平成一七年度（下）（二〇〇八年）八六三―八六四頁、平泉・前掲注（4）一一頁。
- (35) 大隅健一郎『商法総則（新版）』（一九七八年）六九頁。
- (36) 大隅・同上七〇頁。
- (37) 箱井・前掲注（4）九八三頁、九八五頁。
- (38) 箱井教授は、衝突条約の分割責任主義は見直されるべきとされる（箱井・前掲注（10）二〇八頁）。
- (39) 「商法（運送・海商関係）等の改正に関する論点の検討（四）」『商法（運送・海商関係）部会資料五』四頁（<http://www.moj.go.jp/content/001127218.pdf>）（最終アクセス：二〇一九年六月九日）。
- (40) 小町谷・前掲注（6）二四二頁。
- (41) 平成三〇年改正商法は、船舶衝突による損害賠償請求権の消滅時効の起算点については、衝突条約の立場である衝突時説を採用した。法律関係の画一的処理を重視したものであるが、疑問である（平泉・前掲注（4）九頁以下）。

（本学法学部教授）