



## フランスにおける船主責任制限に関する画期的判決

### 要旨

- 1976年船主責任制限条約に基づく船主の責任制限の権利が争われたフランス初の訴訟事案において、フランス・ボルドー控訴院は、事故発生から約22年が経過した本年1月14日、ドイツ籍船の船主に対して責任制限の権利を認める判決("CA Bordeaux, 14 January 2013, 'Heidelberg'")(注1)を下しました。
- 本事案の事故発生当時、フランス裁判所には、船主の責任制限の権利を容易に認めない傾向があり、本事案を含む複数の事案で、船主の権利が否定される判決が下されていました。本判決も第一審、控訴審における船主の権利を否定する判断が、控訴審(差戻し審)で覆されたものです。
- 本判決に先行して、船主の責任制限の権利を認めた判決が下されていましたが、本判決はフランス裁判所が船主責任制限制度に対する態度を変更しつつあることを象徴するものであり、今後の下級審の判断に影響を及ぼすものとして注目されます。

以下、本判決に至る経緯と意義についてご紹介致します。

(注1) 本稿執筆の時点では、本判決は、公式の判例集に未だ掲載されていないため、正式な判例名がありません。便宜的に判例名を上記のとおり記載しました。

(注2) 本稿は、当該事案(民事訴訟)において被告である船主の代理人を務めたHolman Fenwick Willan法律事務所の判例紹介記事をもとに、同事務所の同意を得て、記載したものです。

### 1. 事故概要

ドイツ船籍"Heidelberg"は1991年3月8日の夜、穀物満載にてフランス・ボルドーを出帆した後、外洋に通じる河川内を航行中、操船を誤ってOil Jettyに衝突し、その一部を損壊させました。また、船内で発生した火災と消火作業によって、積載貨物に焼損と水濡れ損が生じました。

数日のうちに責任制限基金が供託されましたが、裁判所は、当該船舶の差押え解除命令を出さず、ドイツとフランス両国間の外交交渉とフランス最高裁(破棄院)の幾度かの決定等を経て、事故発生の2年半後によりやく差押え解除命令を拒否する決定が覆されました。

### 2. 裁判の経緯

#### (1) 民事訴訟第一審判決

上記差押え命令が解除される時点までに、民事の第一審裁判所は、原告側が主張する「乗組員の不十分な配乗」を根拠に、船主の責任制限の権利を否定し、責任制限金額の約25倍の金額を支払うべきとの判決を下しました。その後、船主が上記金額を支払ったことで、事故発生から約4年後に船舶の差押えがようやく解除されました。

#### (2) 刑事訴訟判決

原告は、民事訴訟における自らの主張を補強するために、1995年6月に船主を刑事告訴しました。予審判事は、船主が民事訴訟において提出した乗組員の配乗と船舶のトン数に関する書類について、文書の偽造があったとして船主役員の起訴を決定しました。これらの文書は実際に発行された文書の正式な写しであることが認定されたものの、詐欺的に発行させられたものであって事実を反映したものでない、と原告によって主張されました。異例の対応として、ドイツ当局がフランス刑事法廷に証拠を提出し、1999年6月に第一審裁判所においてすべての起訴内容が却下され、その後、2003年9月の控訴審での決定で刑事訴訟は終結し

ました。

### (3) 民事訴訟控訴審判決

民事訴訟の控訴審は、船主および船主保険者の控訴に基づいて開始されていましたが、前述の刑事訴訟の影響を受けて8年の長きにわたって審理が中断されました。2003年末に審理が再開され、2005年5月に判決が言い渡されましたが、予想外なことに原告も主張しない事由に基づいて、船主の責任制限の権利が否定されました。控訴院は、刑事訴訟において認定されたとおり、適用される法規を遵守して、適切に乗組員が船舶に配乗されていたことを認めたものの、「船長とその他乗組員の間に、不測の事態を克服するために不可欠な自信と結束を欠いていたため、船主の責任制限の権利を否定するに足る過失が存在する」として上述の趣旨の判決を下しました。

### (4) 最高裁(破棄院)判決と控訴審判決

最高裁は、2007年10月にこの控訴審判決を覆す判決を下しました。その表向きの理由は訴訟手続の問題であり、控訴審が認定した過失の点について、船主に反論の適切な機会を与えていなかった、というものでした。

ボルドー控訴院は2013年1月14日に、「乗組員の不十分な配乗の事実はない。事故が単純な航海上の過失の結果であることは明白である。船主から責任制限の権利を剥奪するに足る過失の証明はなされていない。」として、船主は責任制限の権利を有するとする旨の判決を下しました。

### 3. おわりに(本判決の意義)

船主の代理人を務めた Holman Fenwick Willan 法律事務所によれば、本事案は、1976年船主責任制限条約における船主の権利を争ったフランス初の事案でしたが、責任制限の権利が最初に認められた事案ではありません。本事案に遅れて訴訟提起された事案で、第一審で否定され、最高裁でその判決が覆されて、最終的に本事案より先に控訴院で船主の権利が認められた事案等があるようです。したがって、本判決は、訴訟提起後の22年間で船主責任制限制度に対するフランス裁判所の態度が変更されつつある中で下されたものと評価できます。今後、なお最高裁で争われる可能性が残っているものの、本判決は、1976年船主責任制限条約の規定、特に、責任制限阻却事由の規定を適切に適用し、責任制限の権利が否定される事態が例外的なものであることを示したものとして、今後の下級審の判断に影響力を持つものと思われま

す。なお、フランスは、現在、1976年船主責任制限条約1996年議定書に加盟しています。また、この1996年議定書が定める船主責任制限金額は、2015年4月に1.51倍の引上げが行なわれることが決定されています。詳細については、マリンニュース194号(2012年6月19日)をご参照ください。

以上