

船主責任制限条約の留保条項の解釈に関する香港最高裁判所判決について

1976年船主責任制限条約(以下、1976年条約)は、各国が批准するにあたり18条の留保条項に基づいて、2条(「責任の制限の対象とされる債権」)1項(d)号に規定される沈没船舶の引揚げ・除去・破壊・無害化作業に関する債権(以下、船骸除去債権)については、船舶所有者等が責任を制限し得る債権(以下、制限債権)から除外することを認めています。わが国も同条約及びこれに先行する1957年船主責任制限条約(以下、1957年条約)の留保条項の下でこの債権を制限債権から除外していますが、沈没船舶の所有者が負うべき船骸除去費用については責任制限できないものの、沈没船舶の所有者が自身の負担した船骸除去費用を衝突相手船主に賠償請求する(recourse claim)場合、わが国の最高裁判所はこの請求は制限債権であるとの判決¹を下しています。

香港も1976年条約の留保条項の下で船骸除去債権を制限債権から除外していますが、今般、第一審判決²、控訴審判決³に続いて2023年7月26日に最高裁判決⁴において、沈没船舶の所有者から衝突相手船主に対する船骸除去費用に関わる賠償請求についても責任制限をなし得ないとの判断が示されました。

この香港裁判所における一連の判決が1976年条約締約国、特に、留保条項に基づいて船骸除去債権を非制限債権と位置付ける国に及ぼす影響は少なくないものと推察されるため本稿にてその概要をご紹介します。

1. 事故概要及び経緯

- (1) 2019年1月13日、Perusahaan Perseroan (Persero) PT Pertamina 社(一連の訴訟における原告・控訴人・上告人 以下、Perusahaan 社)所有の ANTEA 号が、南シナ海のインドネシア領海内 Horsburgh 灯台沖に停泊していた Trevaskis Ltd 社(被告・被控訴人・被上告人 以下、Trevaskis 社)所有の STAR CENTURION 号に衝突し、STAR CENTURION 号は沈没した。
- (2) 翌1月14日、Trevaskis 社は Perusahaan 社に対して香港において対人訴訟を提起した。
- (3) 事故直後より救助業者が船骸から汚染物質を除去する作業を実施していたが、1月24日、インドネシア運輸当局は、Trevaskis 社に船骸の引揚げ、除去及び無害化措置(以下、一括して「船骸除去」と記述する)を講じるよう命令した。2月3日、救助業者は新たな契約を締結し、汚染物質及び船骸の除去作業を継続すると共に付近航行中の船舶が船骸と衝突しないよう監視警戒に従事した。5月28日には別の救助業者が運輸当局の命令に従って船骸除去に従事した。
- (4) 2019年10月10日、Perusahaan 社は Trevaskis 社他に対して衝突責任に関する責任制限手続きを申し立てた。
- (5) 2020年4月28日、Perusahaan 社と Trevaskis 社他の中で衝突事故が ANTEA 号の100%過失によるものとの合意が成立した。
- (6) 2020年5月6日、責任制限手続きの開始決定がなされ、5月26日、Perusahaan 社は香港法である Merchant Shipping (Limitation of Shipowners Liability) Ordinance(以下、Ordinance)に従って、責任制限基金の形成のため裁判所に HK\$175,962,000 の払込みを行った。
- (7) 2020年6月22日、Trevaskis 社は「STAR CENTURION 号の船骸除去費用に関する賠償請求は1976年条約あるいは Perusahaan 社によって形成された責任制限基金の下で責任制限の対象

¹ 最判昭和60年4月26日(民集39巻3号899頁)

² Perusahaan Perseroan (Persero) PT Pertamina v Trevaskis Ltd [2021] HKCFI 396 (22 February 2021)

³ Perusahaan Perseroan (Persero) PT Pertamina v Trevaskis Ltd [2022] HKCA 1089 (22 July 2022)

⁴ Perusahaan Perseroan (Persero) PT Pertamina v Trevaskis Ltd [2023] HKCFA 20 (26 July 2023)

とはならない」との申し立てを行なった。

- (8) 2020年8月6日、Trevaskis社が負担した船骸除去費用がUS\$17,780,994.36(約HK\$139,000,000)に達することが確定した。

2. 船主責任制限に関する規律

- (1) イギリスは1980年1月31日、香港も含めて1976年条約を批准したが、同条約18条1項の留保条項に基づいて2条1項(d)号の適用を排除した上でMerchant Shipping Act 1979によって1976年条約を国内法化した。また、香港についても同様に2条1項(d)号の適用を排除した上でMerchant Shipping Act 1979 (Hong Kong) Order 1980によって1976年条約を国内法化した。その後、香港の中国返還(1997年)以降も香港において同様の規律が有効に機能し得るよう1993年にMerchant Shipping (Limitation of Shipowners Liability) Ordinanceが制定され、中国によって国際海事機関(IMO)に対して返還後も香港では1976年条約(2条1項(d)号は排除)が適用される旨の通知が行われた。さらに、中国は2015年2月9日、香港について1976年条約を改正する1996年議定書を適用することを決定し、その際、条約18条1項の留保条項によって2条1項(d)号の適用を排除することを確認している。
- (2) 本事案の第一審、控訴審及び最高裁による判決内容を説明する前に、まず、本事案に関連のある船主責任制限に関する1976年条約及び香港国内法であるOrdinanceの主な規定を紹介する。

1976年条約

Article 2 Claims subject to limitation

1. Subject to Articles 3 and 4 the following claims, whatever the basis of liability may be, shall be subject to limitation of liability:

- (a) claims in respect of loss of life or personal injury or loss of or damage to property (including damage to harbour works, basins and waterways and aids to navigation), occurring on board or in direct connection with the operation of the ship or with salvage operations, and consequential loss resulting therefrom;
- (b) 省略
- (c) claims in respect of other loss resulting from infringement of rights other than contractual rights, occurring in direct connection with the operation of the ship or salvage operations;
- (d) claims in respect of the raising, removal, destruction or the rendering harmless of a ship which is sunk, wrecked, stranded or abandoned, including anything that is or has been on board such ship;
- (e)(f) 省略

2. Claims set out in paragraph 1 shall be subject to limitation of liability even if brought by way of recourse or for indemnity under a contract or otherwise. However, claims set out under paragraph 1(d), (e) and (f) shall not be subject to limitation of liability to the extent that they relate to remuneration under a contract with the person liable.

Article 18 Reservations

1. Any State may, at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession, or at any time thereafter, reserve the right:

- (a) to exclude the application of Article 2, paragraphs 1(d) and (e);

(b) 省略

No other reservation shall be admissible to the substantive provisions of this Convention.

Ordinance(香港法)

Part III

Section 12 “Convention to have force of law”

Subject to this Part, the provisions of the [1976 Convention] set out in Schedule 2...have the force of law in Hong Kong.

Section 15 “Claims subject to limitation”

1. The Chief Executive may by order provide for-

- (a) the setting up and management of a fund to be used for the making to harbour or conservancy authorities of payments needed to compensate them for the reduction, in consequence of paragraph 1(d) of Article 2 of the Convention, of amounts recoverable by them in claims of the kind there mentioned; and
- (b) the maintaining of such a fund by contributions from such authorities raised and collected by them in respect of vessels in the same manner as other sums so raised by them

2. 省略

3. Paragraph 1(d) of Article 2 of the Convention shall not apply unless an order has been made under subsection (1).

3.Perusahaan 社(原告・控訴人・上告人)の主張

第一審から最高裁までの一連の審理における **Perusahaan** 社側の主張を要約すると以下のとおり。

- (1) 1976 年条約 18 条 1 項は、締約国に対して 2 条 1 項(d)号の適用を排除する権利を留保しているが、国内法における留保の実施のあり方については各締約国に委ねており、1976 年条約を国内法化する際に 2 条 1 項(d)号そのものを除外する国もあれば、制限債権として同号を規定した上で暫定的に適用を停止する国もある。香港は **Orinance**12 条で条約 2 条 1 項(d)号の適用を規定した上で **Ordinance**15 条 3 項で同条 1 項に規定される行政長官の命令が発出されるまでその適用を停止しており、上記後者の国に該当する。裁判所は 1976 年条約 2 条の解釈においても条約そのものに加えて国内法の意図を確認し、それを損なわないように留意することが必要である。
- (2) 1976 年条約 2 条 1 項(d)号における債権には、(i)衝突事故における私人の財産に生じた損害の結果損失(この場合、船骸は責任制限を行う側の船舶ではない)に関する債権と(ii) 責任制限を行う船舶(船骸)の除去費用に関する当局から責任制限を行う船舶側に対する直接の請求(この場合、船骸除去費用は請求者(*筆者加筆)すなわち当局)の財産や権利の棄損とは無関係である)の双方が含まれる。
- (3) このうち(ii)は 2 条 1 項(a)号あるいは(c)号には該当しない。当局はその財産や権利を棄損されてはならず、その請求は 2 条 1 項(d)号にのみ該当する。2 条 1 項(d)号の適用の暫定的な停止によって(ii)の請求は責任制限し得ないものとなる。
- (4) ある請求が 2 条 1 項(d)号と同時に 2 条 1 項(a)号あるいは(c)号にも該当する(i)の私人間の賠償請求である場合、その請求を責任制限から除外する政策的な理由は特定し得ない。1976 年条約及び **Ordinance** は、2 条 1 項(d)号と同様に他の責任制限債権にも該当する請求について責任制限を暫定的に停止するとは規定していない。責任制限の暫定的な停止は、2 条 1 項(d)号にのみ該当しその他の制限債権に該当しない場合(つまり上記(ii)の請求)にのみ、船主の責任制限を排除することになる。



- (5) 船骸除去費用に関する賠償請求が2条1項(a)号及び(d)号の双方に該当すると解釈することによって1項(d)号の適用留保を選択したことが無意味になるわけではない。上記(ii)の請求は2条1項(a)号あるいは(c)号に該当することなく(d)号のみに該当するからである。
- (6) 香港は1976年条約2条1項(d)号を排除するのではなく暫定的に適用を停止することを選択したのであって、基本的な立法政策としては船骸除去に関わる責任についても責任制限する趣旨である。Ordinance15条は、本事案における請求のような私人間の賠償請求とは無関係である特別な目的のために2条1項(d)号を暫定的に適用停止としているのである。
- (7) したがって、Ordinance15条の下で条約2条1項(d)号の適用を停止する立法意図は2条1項(d)号にのみ該当する船骸除去に関わる請求を一時的に責任制限から除外することにある。Ordinance15条の射程は2条1項(a)号には及ばず、同号に該当する債権の一部に関する責任制限を暫定的に停止するものではない。

4. 第一審判決

第一審は、主に以下の理由から STAR CENTURION 号の船骸除去費用に関する Trevaskis 社による賠償請求は1976年条約2条1項(d)号に該当するものであって、Perusahaan 社は責任制限をなし得ないと判示した。

- (1) 本事案には「一般法は特別法を制限しない」との法理(“*Generalia Maxim*”)が適用される。一般法である1976年条約2条1項(a)号は、船骸除去債権についての特別法である2条1項(d)号に適用において劣後する。
- (2) 1976年条約18条1項は、2条1項(d)号に規定する債権を、別枠のカテゴリーのものとしており(“*separately categorized*”)、1976年条約締約国が制限債権から確実に除外し得るよう企図している。したがって、船骸除去に関する債権を1976年条約2条1項(a)号に該当する(※筆者加筆)ため(d)号から除外されると解釈することは、18条1項を無意味なものにする。
- (3) 関連規定をそれらの文脈と意図を踏まえて解釈した場合、通常の意味(“*ordinary meaning*”)として、Trevaskis 社の船骸除去費用に関する賠償請求は、1976年条約2条1項(d)号に該当するものであって、Perusahaan 社は責任制限をなし得ない。
- (4) この解釈は、Barameda Enterprises Pty Ltd v Ronald Patrick O’Connor and KFV Fisheries (QLD) Pty Ltd (The Tiruna and Pelous) 判決⁵の多数意見(傍論(*obiter*))とも整合する。

5. 控訴審判決

控訴審は、イギリス法における責任制限の原則の歴史を分析した上で、Ordinance15条3項によって適用される1976年条約18条1項に基づいて Trevaskis 社の船骸除去費用に関する賠償請求は Ordinance の下で責任制限から除外されると判示した。

- (1) イギリスにおける船主の責任制限の権利の歴史は17世紀に遡る。最初の法律は1833年に制定され、船主に認識または故意を伴わない船長あるいは船員による積荷の盗難に関する賠償責任は船価に制限されるというものであった。その後、船主の責任制限の原則は19世紀前半にかけて徐々に拡大し、Merchant Shipping Act 1894(以下、1984年商船法)では、船主の故意または現実の過失を伴わない船舶の不適切な運航によって生じた他船及び他船上の積荷その他の財物の滅失または損傷も責任制限の対象とされ、人の死亡または傷害も対象とされた(503条1項)。さらに、Merchant Shipping (Liability of Shipowners and Others) Act 1900によって1894年商船法503条が改正され、「船舶の不適切な運航または管理によって、陸上であると海上であるとを

⁵ [1987] 2 Lloyd’s Rep. 666



問わず、且つ、固縛されているか可動状態にあるかを問わず、いかなる種類の財物または権利であれ、その滅失または損傷」にまで責任制限の対象が拡大された。イギリス裁判所は 1894 年商船法 503 条の規定のあり方を踏まえてこの法律は船主に対して損害に関わる賠償責任 (“liability sounding in damages”) の制限を許容するものと解釈していた。そのため港湾当局等による制定法上の債権については損害に対する賠償請求ではないため責任制限し得ないとされ、他方、裁判所は他の船主による損害賠償請求は責任制限し得ると判示していた。

1957 年にイギリスは 1957 年条約を批准したが、署名議定書の留保条項に従い、船骸除去債権を制限債権とする規定(1 条 1 項(c)号)を留保した。イギリスは 1957 年条約をそのまま国内法として摂取するのではなく、Merchant Shipping (Liability of Shipowners and Others) Act 1958 によって 1894 年商船法 503 条を改正することで 1957 年条約を国内法化した。上記留保に関しては船骸除去債権を制限債権とする規定(2 条 2 項(a)号)を暫定的に停止することで実施した(2 条 5 項)。

1980 年にイギリスは香港も含めて 1976 年条約を批准した。これによりイギリスにおける責任制限法は大陸法と整合するものとなった。イギリスはこの条約批准にあたり香港も含めて 18 条 1 項の留保条項に従い、2 条 1 項(d)号の適用を排除した。国内法化は Merchant Shipping Act 1979 (以下、1979 年商船法)⁶及び Merchant Shipping Act 1979 (Hong Kong) Order 1980 によって実施された。香港では中国返還後も 1997 年の Ordinance によって 1976 年条約 18 条 1 項の留保条項にしたがって 2 条 1 項(d)号の適用を排除している。

- (2) 法律の解釈に当たって裁判官は確立した一般原則—文脈と目的を踏まえた上で文言の自然で且つ通常の意味において解釈しなければならず、他方、文脈や目的を踏まえた解釈は現実に使用されている文言を無視することを意味しない等—を適用しなければならない。1976 年条約との関係では、Gard Marine & Energy Ltd. v China National Chartering Co Ltd. (The Ocean Victory)判決⁷において説明された国際条約の解釈に係る裁判所のアプローチ、すなわち、裁判所の役割は、イギリス法における言わば先入観を排除して (“without any English law preconceptions”)、国内法における原則に影響されることなく、ウィーン国際法条約 31 条及び 32 条⁸に明記されている原則を踏まえて、一般的な解釈原則に基づいて、当該国際条約そのものの解釈を行うことである、との考えが支持される。
- (3) 1976 年条約以前の責任制限に係る判決は先例として依拠すべきものではない。1976 年条約 2 条 1 項は、“whatever the basis of liability (責任の根拠が如何なるものであるかを問わず)”として規定されているのであるから、2 条 1 項(d)号の債権はコモンローに基づくものであれ制定法に基づくものであれ責任制限の対象とはなり得ない。2 条 1 項(d)号は、船骸除去という特別の文

⁶ 1979 年商船法は 17 条において 1976 年条約をそのまま摂取し、Schedule 4 Part II 3 条 1 項で、1976 年条約 2 条 1 項(d)号の適用を暫定的に停止している。

⁷ [2017]1 Lloyd's Rep. 521

⁸ Art. 31 : General rule of interpretation

1. A treaty shall be interpreted in good faith in accordance with the ordinary meaning to be given to the terms of the treaty in their context and in the light of its object and purpose.

2. The context for the purpose of the interpretation of a treaty shall comprise, in addition to the text, including its preamble and annexes:

(a) any agreement relating to the treaty which was made between all the parties in connection with the conclusion of the treaty;

(b) any instrument which was made by one or more parties in connection with the conclusion of the treaty and accepted by the other parties as an instrument related to the treaty. ...

Art. 32 : Supplementary means of interpretation



言を使用しており、あらゆる種類の船骸除去に関わる請求を包含するものであって、18条1項において2条1項(d)号の適用を除外する場合に「部分的留保」ということは一般的な理解ではない。

- (4) 第一審判決が、船骸除去費用に係る賠償請求は1976年条約2条1項(a)号あるいは(c)号にも該当するが、(d)号という特段の規定は(a)号あるいは(c)号といった一般規定に優先すると判断したことは正当である。
- (5) こうした考え方は、Barameda Enterprises Pty Ltd v Ronald Patrick O'Connor and KfV Fisheries (QLD) Pty Ltd (The Tiruna and Pelous)判決⁹、Athanasios Navegcao Lda v The Ship "Xin Tai Hai" (No.2) 判決¹⁰及びMS Amasus BV v ELG Haniel Trading GmbH 判決¹¹とも整合している。
- (6) 自船が無過失であっても衝突相手船主に対する賠償請求を通じて船骸除去費用の全額の回収ができないとなれば、沈没船舶の所有者は、対応が必要な事案においても除去命令を無視するかも知れない。船骸除去に関する船舶所有者の意欲を害してそれに要する費用を当局の負担として良いという立法上の理由は存在しない。

6. 最高裁判決

最高裁は、以下の検討等に基づいて上告を却下し、沈没船舶の所有者による船骸除去費用に関する賠償請求については責任制限をなし得ないと判示した。

- (1) 1976年条約及びOrdinanceの構成を検討すると、1976年条約2条1項全体として、請求原因や法的権利ではなく、損失の種類、つまり、損失や費用の事実に基づくカテゴリー("factual categories")を重視して制限債権の種類を規定していることが理解できる。このことは、1976年条約2条2項の規定ぶり>(*筆者追記)例えば、"even if brought by way of recourse or for indemnity under a contract or otherwise"という文言においても理解できる。賠償責任の法的根拠は1976年条約締約国間で様々な差異があり得るのであるから、現時点で56か国が1976年条約の締約国となっているという事実から、責任制限の可否が責任制限の対象となる責任の法的性質に依拠すべきではないことが容易に理解できるだろう。
- (2) 国際条約はウィーン条約法条約31条及び32条にしたがって解釈されるべきであり、文言が使用されている文脈や明白な目的に照らして、文言の通常の意味において解釈されるべきである。CMA CGM SA v Classica Shipping Co Ltd (The CMA Djakaruta)判決¹²[2004]1 All ER (Comm) 865 at [10]及びGard Marine & Energy Ltd. v China National Chartering Co Ltd. (The Ocean Victory)判決¹³においてもこのアプローチは是認されている。特にOcean Victory事件判決では、1976年条約は規定そのものがイギリス法に統合されているため(香港法においても同様)、1976年条約を解釈するに当たって裁判所が行うべきことは、イギリス法における先入観を排除して、条約で使用されている文言を解釈することであると強調されている。かつてイギリス法の下では1894年商船法503条1項によって船主責任制限の権利が規定されていた。A.R.Appelqvist A/B v The Cyprian Coast (Owners) (The Arabert)判決¹⁴において無過失の船舶による船骸除去費用に関する賠償請求は1894年商船法503条の下で責任制限の対象であると判示されているが、これは本事案にとって先例とはならない。
- (3) 1976年条約全体が首尾一貫して機能するためには、2条1項(d)号は、損失あるいは費用の事実に基づくカテゴリーの文脈で解釈される必要がある。2条1項(d)号は、明確且つ特別に船骸除

⁹ [1987] 2 Lloyd's Rep. 666

¹⁰ (2012) 215 FCR 265

¹¹ ECLI:NL:HR:2018:140

¹² [2004]1 All ER (Comm) 865

¹³ [2017]1 Lloyd's Rep. 521

¹⁴ [1963] P 102



去費用に関して規定している。これに対して 2 条 1 項(a)号は、船骸除去には一切言及していない。2 条 1 項(d)号はその射程に関して条件を付しておらず、港湾当局による請求と他船舶主による請求とを区別していない。2 条 1 項(d)号は、船骸除去に関わるあらゆる債権を網羅するものであり、18 条による留保(制限債権からの除外)は、その射程において網羅的なものである。18 条 1 項の目的は、船骸除去費用が文言上 2 条 1 項に規定される他の如何なる債権に該当するとしても、締約国による留保が 2 条 1 項(d)号を有効に排除できる場合にのみ達成することができるのである。

- (4) 1976 年条約 2 条 1 項(d)号における”in respect of “(claims in respect of the raising, removal, destruction or the rendering harmless of a ship)という語句は、損失あるいは費用の種類と船舶主に対する損失あるいは費用に関わる請求との関連を示すための表現である。関連する損失あるいは費用は、事実問題として、且つ、請求者が誰であるかあるいは請求者の法的権利に言及することなく規定されている。Trevaskis 社の船骸除去費用に関する賠償請求は船骸除去に関する(”in respect of”)債権に他ならない。
- (5) Perusahaan 社による「1976 年条約 2 条 1 項(d)号は港湾当局による請求に限定される」との主張は、claim “by harbour authorities”という 1976 年条約には存在しない追加文言を付さなければそのように解釈できない。しかし、そのような追加文言を付して解釈しなければならない理由が見当たらない。MS Amasus BV v ELG Haniel Trading GmbH 判決¹⁵では、「1976 年条約 2 条 1 項(d)号及び(e)号に規定されている活動を通じた水路当局以外の当事者によって促進される船舶交通の安全性」と「無過失の船舶が衝突事故を惹起した当事者に水路当局と同じ範囲で賠償請求を行い得ないという結果の正当性が存在しないこと」の重要性を強調している。控訴審判決における「衝突相手船舶に対する賠償請求を通じて船骸除去費用の全額の回収ができなくなれば、沈没船舶の所有者は、対応が必要な事案においても除去命令を無視するかも知れない。船骸除去に関する船舶所有者の意欲を害してそれに要する費用を当局の負担として良いという立法上の理由は存在しない。」との見解はその通りである。
- (6) Barameda Enterprises Pty Ltd v Ronald Patrick O’Connor and KFV Fisheries (QLD) Pty Ltd (The Tiruna and Pelous)判決¹⁶は、1957 年条約の類似の規定(1 条 1 項(c)項)に関する判決であるが、船骸除去費用に関する賠償請求が 1976 年条約 2 条 1 項(d)号に該当するという解釈において説得的である。
- (7) Perusahaan 社が自らの主張の根拠としたイギリスの Owners of the Zenatia v Owners of the Putbus (The Putbus)判決¹⁷は、1957 年条約ではなく、1894 年イギリス商船法の関連規定の解釈に関するものである。また、上告人が指摘するシンガポール判決についても 1957 年条約の解釈に関わる判決ではなく本事案にとって先例たり得ない。
- (8) Perusahaan 社は船骸除去費用に関する賠償請求は船骸除去費用に関わる責任と性格付けられるものではなく、船舶の滅失の結果損失に関する賠償責任と性格付けられることが正しく、その根拠として Breydon Merchant 号事件判決¹⁸および Aegean Sea Traders Corporation v Repsol Petroleo S.A.(The Aegean Sea)判決¹⁹を指摘している。しかし、Breydon Merchant 号事件判決では、1976 年条約 3 条で非制限債権と位置付けられる救助費に関する賠償請求は、”claims for salvage reward by the claimant”ではなく、排他的に 2 条 1 項(a)号に該当するものであるとされている。また、Aegean Sea 号事件判決でも、問題とされている請求は救助者による救助作業に

¹⁵ ECLI:NL:HR:2018:140

¹⁶ [1987] 2 Lloyd’s Rep. 666

¹⁷ [1969]P136

¹⁸ The Breydon Merchant [1992]1Lloyd’s Rep.373

¹⁹ [1998]2 Lloyd’s Rep.39

対する報酬の回収ではなく、請求者に生じた損失に関わる請求であり、2条1項(a)号に該当すると判断されている。

7. コメント

- (1) 本事案に関する香港の第一審から最高裁に至る一連の判決は、従来のイギリス判例やわが国判例と結論が異なっており、わが国やイギリスの著名な書籍²⁰による説明、すなわち、1976年条約18条1項の留保条項を採用した場合、船骸除去費用は船骸の所有者にとっては非制限債権すなわち無限責任となり得るが、船骸除去費用に関する賠償請求は制限債権となるという理解とは異なる判断となっています。香港最高裁判決が下されて間もないことからこの判決に対する海事関係者の受け止めは本マリンニュース発行時点では判然としない状況ですが、イギリスの海事弁護士の中には、この香港の判決を支持し、イギリス裁判所においても同様の判断が示される可能性が高いと指摘する見解もあります。
- (2) わが国においては昭和60年4月26日の最高裁判決²¹で、「他の船舶との衝突事故により沈没した船の所有者が、右沈没船を除去すべき法令上の義務を履行することによって被った損害につき、相手方船舶の所有者等又は船長等に対して有する賠償請求権は、船舶の所有者等の責任の制限に関する法律(昭和57年法律第54号による改正前のもの)3条1項2号所定の同項1号に掲げる物及び当該船舶以外の物の滅失若しくは損傷による損害に基づく債権に該当する」として船骸除去費用に関わる賠償請求は制限債権であるとの判断が示されています。わが国の船主責任制限法(上記最高裁判決が扱った事故当時も現在も同様)は、債権として(制限債権としても非制限債権としても)「船骸除去債権」を規定しておらず、香港第一審判決で説明された船骸除去債権を別枠のカテゴリーのものとして位置付けて(“separately categorized”)はしません。この点は香港法(Ordinance)との大きな違いです。さらに、上記わが国最高裁判決では、1957年条約の留保規定を採用して船骸除去債権を非制限債権とした趣旨について、あくまでも船骸除去に関する法令によって課される義務または責任を原因として生じる債権を非制限債権とするものであり、船骸除去費用に関する賠償請求はこれには該当しないとの判断が示されています。船骸除去債権を非制限債権とすることの趣旨あるいは目的の捉え方が、香港最高裁とわが国最高裁とで異なっていることが指摘し得ます。
- (3) こうして見ると1976年条約の締約国は条約を批准する際に18条1項の留保条項に基づいて船骸除去債権を制限債権としないことを選択した場合、①当該締約国が国内法において船骸除去債権を制限債権としない旨をどのように規定するか(例えば、制限債権と規定した上で暫定的に適用を停止する、船骸除去債権を明示的に非制限債権として規定する、船骸除去債権を制限債権として規定しない等)と②船骸除去債権を制限債権としない趣旨を裁判所がどのように解釈するかによって船骸除去費用に関する賠償請求が責任制限の対象であるか否かの結論が異なる可能性があるように理解されます。
- (4) 今般の香港最高裁判決が1976年条約締約国各国に及ぼす影響は少なくないはずであり、今後、この判決がどのように評価され、また、同様の問題に関する各国裁判所の判断がどのように変化していくものか注視する必要があるでしょう。

以上

²⁰ 日本法に関しては、稲葉威雄＝寺田逸郎「船舶所有者等の責任の制限に関する法律の解説」(1989)175頁。イギリス法については Marsden and Gault on Collision at Sea (15th ed. 2021) para.13-030, p.521.

²¹ 最判昭和60年4月26日(民集39巻3号899頁)