

船舶衝突法の現状と課題

小川総合法律事務所
弁護士 雨宮 正啓
鹿児島大学
松田 忠大

1. 海商法の規定と衝突統一条約の規定との齟齬

(1) 問題点

商法の海商編にはわずか2か条の衝突関連規定しかおかれず、とりわけ条約に準拠した改正がなされていない(1935年(昭和10年)の法制審議会が公表した「商法商行為編及海商編中改正ノ要綱」第225も実現していない)。

(2) 条約の規定

①航海船と内水航行船との衝突にも適用あり(1条)

→条約は衝突そのものを対象とするものであり、航海船と内水航行船との衝突についても適用されることを明示→海商法には規定なし

②第三者の物に生じた損害についての分割責任(4条2項)

→海商法には規定なし：判例・通説によれば衝突船主間に連帯債務関係が成立

③衝突によって生じた損害賠償請求権の消滅時効(7条)

・起算点：事故のあった日 ・期間：2年

→海商法の規定では、起算点が明定されず期間も1年(商法798条1項)

④衝突を生じない場合であっても船舶の運用上の作為もしくは不作為または規則の違反により船舶またはその船舶内の者や人に生じた損害について適用がある(13条)

※いわゆる準衝突(間接衝突)について→海商法には規定なし

2. 船舶衝突規定および船主責任制限法の適用対象となる船舶

(1) 問題点

海商法における船舶衝突に関する規定は船舶衝突の意義を明確に定めてはいないので、船舶衝突規定の適用対象となる船舶も解釈によって定めなければならない。

(2) 裁判例

- ①平水航路のみを航行区域とする船舶は商法 684 条 1 項に定める船舶に該当しないとした裁判例
・東京地判昭和 48・2・23 下民集 24 卷 1-4 号 107 頁
- ②平水区域以外の海洋を航行することを予定していた船舶につき、現実には平水区域外を航行したことがなかったとしても内水航行船であるとはいえないとした裁判例
・大阪高判昭和 63・10・4 判タ 693 号 187 頁
- ③湖川・港湾における航行は商法 684 条 1 項の「航海」には含まれず、平水区域のみを航行する船舶は船主責任制限法 2 条 1 項 1 号にいう「航海の用に供する船舶」ではないとした裁判例：船主責任制限法の適用ある「船舶」
・東京高決平成 4・12・10 判例自治 108 号 10 頁
・東京高決平成 7・10・17 判タ 907 号 269 頁

(3) 学 説

- ①湖川・港湾（船舶安全法施行規則に定める平水区域）を除く海洋を航行する船舶とする見解（従来の通説）
→平水区域のみまたは主として平水区域を航行する船舶は航海船に該当しない。
- ②社会通念上の海を航行する船舶とする見解
→従来の通説との比較において、相対的に「海」の範囲が広がり、通説では内水航行船とされていた船舶の多くが航海船になる。

3. 衝突責任の主体

(1) 問題点

定期傭船者の衝突責任について定める規定は存在しないため、定期傭船されている船舶が衝突した場合には、その責任主体は船主または定期傭船者のいずれであるのが問題となる。

(2) 裁判例

- ①東京地判昭和 49・6・17 判時 748 号 77 頁（『フルムーン号事件』）
→定期傭船の利用実態からみれば、定期傭船者の第三者に対する地位は商法 704 条 1 項の船舶賃借人に類似している。

②大阪地判昭和 58・8・12 (『進宏丸事件』)

→定期傭船契約の法的性質の検討により (混合契約説) 定期傭船者に船舶賃借人としての地位を認める。

③最判平成 4・4・28 (『たかみ・いおう事件』)

→船舶利用の実態の考察から、定期傭船者の衝突責任を認める。

※判例の動向：基本的には定期傭船契約の法的性質を前提としつつも、定期傭船契約における船舶利用の実態を考慮する傾向にあるのではないか。

(3) 学説

①定期傭船契約の法的性質から責任主体を演繹的に導き出そうとする見解

②法的性質論から結論を導くのではなく定期傭船者の使用者責任性を考慮すべきであるとの見解

4. 衝突によって生じた損害賠償請求権の性質

(1) 問題点

衝突船舶双方に損害が生じた場合に、各船舶所有者の損害の分担について、2つの独立した債務を生じるのか (交差責任)、各自の分担額を差し引き一方の船舶所有者のみ1つの債務を生じるのか (単一責任) が問題となる。

(2) 裁判例

①単一責任説に立つ裁判例

- ・長崎控判大正 8・9・30 新聞 1615 号 17 頁
- ・旭川地判昭和 31・4・6 下民集 7 卷 4 号 876 頁

②交叉責任説に立つ裁判例

- ・東京地判昭和 40・7・20 下民集 16 卷 7 号 1257 頁

5. 第三者に対する責任

(1) 問題点

①双方船員の過失によって 2 隻の船舶が衝突し、その船舶上の積荷および無過失の第三船に損害を生じさせた場合に、商法 797 条または民法 719 条 1 項のいずれを根拠として衝突船舶主間の損害の分担関係を定めるか。

②衝突船主と第三者との関係に民法719条1項が適用されるとした場合、運送船の船主が荷主に対して有している運送契約上または法定の航海過失免責の利益を保護するために、非運送船による免責約款等の援用ができるか否かが問題となる。

(2) 裁判例

①対第三者（荷主）責任について民法719条に基づき衝突船船主は連帯責任を負うとした裁判例

・大判明治44・11・6民録17輯627頁

②免責約款は将来生ずべき損害賠償請求権をあらかじめ免除するものであるとし、民法437条の類推適用により非運送船船主に免責約款の援用を認めた裁判例

・東京地判昭和5・4・25新聞3133号11頁

(3) 学説

①対第三者責任（荷主）について

(i) 民法719条により連帯責任が生じるとする説

・不法行為による損害の発生について何ら原因を与えていない荷主が不利益を受ける理由はない。

・商法797条の立法の経緯

※法条競合説の立場から→共同不法行為は成立しないが、民法719条に準じ、あるいは同様の精神から荷主に対する損害賠償について連帯責任とすることが合目的的とする。

(ii) 商法797条が適用され分割責任になるとする説

・商法797条は文言上船舶所有者間の損害分担に限定していない。

→船主相互間と船主・第三者間の関係を包含している。

・求償権、特に、免責約款がある場合の説明が困難

・衝突統一条約の規定 など

②免責約款の援用の可否について

(i) 否定説

非運送船からみれば運送船主・荷主間の免責約款は他人間の契約

→非運送船船主には免責約款の効力は及ばない。

(ii) 肯定説

・荷主にその損害の全額を賠償した非運送船からの運送船に対する求償を回避するために、民法437条の勿論解釈または類推解釈によるべきであると解する。

→免責約款を連帯債務者の1人に対する債務の免除とみて、非運送船にその効力

を及ぼす。

- ・免責約款による利益を享受する船主には不法行為責任（または債務不履行責任）が生じないと解する。

→免責約款の性質を被害者の許諾と解せば運送船主と非運送船主との間に連帯債務関係を生じない。

③国際海上物品運送法上の航海過失免責（3条2項）の問題

6. 船舶衝突より生じた債権の消滅時効

（1）問題点

船舶衝突より生じた債権の消滅時効を定めた商法 798 条 1 項は、その適用範囲および起算点を明らかにしておらず、これらについては解釈によって定めるほかない。

（2）裁判例

①商法 798 条 1 項は財産損害についてのみ適用されたとした裁判例

- ・大判大正 4・4・20 民録 21 輯 530 頁

②時効の起算点は民法 724 条によって定まるとした裁判例

- ・最判平成 17・11・21 民集 59 卷 9 号 2558 頁

<事実の概要>平成 11 年 6 月 5 日午後 9 時ごろ、北海道東方沖の公海上で、X（原告・控訴人・被上告人）所有の日本漁船 P 丸（総トン数 9.89 トン）と Y（被告・被控訴人・上告人）所有のリベリア船籍貨物船 Q 号（総トン数 17,142 トン）が、濃霧の中、衝突し、P 丸船体に損害を生じた。そこで、X は、この衝突は Q 号を運航していた船員の過失によるものであるとして、Y にその損害の賠償を求めて訴えを提起した。Y は、船舶の衝突により生じた債権の消滅時効期間は 1 年であり（商 798 条 1 項）、この期間は衝突時（平成 11 年 6 月 5 日）から起算すべきであるから、X の損害賠償請求権は本件訴えの提起前に消滅したと主張した。これに対して、X は、(i) 事項の起算点は民法 724 条に基づき、被害者である X が加害者である Y を知った時（X が釧路海上保安部から報告を受けた平成 12 年 12 月 14 日）から進行すること、(ii) 仮に商法 798 条 1 項の定める事項の起算点が民法 166 条によっても、その起算点は、X が、衝突相手船が Q 号であることを認識し損害賠償請求が可能になった時であることを理由に、本件訴えの提起までに X の Y に対する損害賠償請求権は時効消滅していないと主張した。

第 1 審（東京地判平成 15・6・30）において、X が Y に対してその被った損害の賠償（871 万 3500 円およびこれに対する平成 14 年 5 月 2 日から支払済みまで年 5 分の割合での金員の支払）を求めたのに対して、Y は、その損害賠償義務があったとしても、同債務は商法 798 条により時効消滅したと主張したが、判決は、本件船舶衝突により生じた債権の消滅時効については、商法 798 条 1 項が適用されるとしつつも、同条が事項の起算点を定めていないことから民法 166 条を適用した。そして、「現

実に権利行使が期待できないにもかかわらず消滅時効期間が進行すると解するのは明らかに不都合である」との理解に基づき、同条の定める「権利ヲ行使スルコトヲ得ル時」を、「単にその権利行使につき法律上の障害がないというだけではなく、さらに当該権利の性質上、その権利行使が現実に期待のできるものであることをも必要とする趣旨」であると解し、当該事案における消滅時効の起算点を、衝突時（平成11年6月5日）ではなく、同判決が認定した、本件事項の衝突相手船がQ号ではないかと疑うにたるだけの情報が得られた時期である平成12年10月中旬ごろとし、Xの損害賠償請求権は時効消滅したと判示して請求を棄却した。

原審（東京高判平成16・5・27）は、本件事故による損害賠償請求権の消滅時効について、「商法798条1項が適用される場所、商法798条1項に定める時効期間の起算点について、船舶の衝突によって生じた債権につき適用される商法798条1項は不法行為の消滅時効についての規定である民法724条の特則となる規定であり、商法798条1項には消滅時効期間のみ規定されていることからして、商法798条1項に定める消滅時効の起算点については、不法行為に基づく損害賠償請求権の消滅時効に関する一般規定である民法724条が適用されるものと解するのが相当である」として、Xの有する損害賠償請求権の消滅時効の起算点を平成12年10月中旬ごろと認定した。そして、平成13年8月1日、XのYに対する、法的手続きに着手する旨の文章の送付を、本件事故による賠償金支払の「催告」とみて、これをもって事項が中断した（本訴提起は平成13年11月29日であることから、催告のときから6か月以内に訴えの提起があった。）とし、Xの損害賠償請求を一部認容した。これに対して、Yが上告したものである。

<判旨>「民法724条は、不法行為に基づく法律関係が、未知の当事者間に、予期しない事情に基づいて発生することがあることにかんがみ、被害者による損害賠償請求権の行使を念頭に置いて、債権一般について消滅時効の起算点を規定する同法166条1項の特則を設けたものであり、同法724条が、消滅時効の起算点を『損害及び加害者を知った時』と規定したのは、不法行為の被害者が損害及び加害者を現実に認識していない場合があることから、被害者が加害者に対して損害賠償請求に及ぶことを期待し得ない間に消滅時効が進行し、その請求権が消滅することのないようにするためであると解される。船舶の衝突によって損害を被った被害者が不法行為による損害賠償請求権を行使する場合においても、同条の趣旨はそのまま当てはまる。商法798条1項は、船舶の衝突によって生じた債権は1年を経過したときは事項によって消滅すると規定しているが、消滅時効の起算点については何ら規定するものではなく、消滅時効の期間について民法724条の特則を設けたにすぎないものというべきである。したがって、船舶の衝突によって生じた損害賠償請求権の消滅時効は民法724条により、被害者が損害及び加害者を知った時から進行するものと解すべきである。」

(3) 学説

①商法798条1項の適用範囲について

(i) 財産損害についてのみ適用されるとする見解

(根拠) 798条1項は「海損」の章に置かれていることなど。

→「海損」の章において規定するのは、船舶衝突に関するものほかは共同海

損およびこれに準ずべき海損に関するものであって、財産上の損害に関しないものは存在しない。

(ii) 人身損害にも適用されるとする見解

(根拠)

- ・ 798条1項の定める債権から人身損害を除外するのであれば明文の規定が必要
- ・ 商法690条における損害には人身損害も含まれることから推論 など

②時効の起算点について

(i) 衝突時説

- ・ 商法798条1項の法意から当然に衝突時であるとする見解
- ・ 時効の一般原則を定める民法166条1項を準用する見解

(ii) 被害者側の事情を考慮する説

- ・ 民法724条適用説
 - ・ 商法には時効の起算点についての規定なし→民法724条
- ・ 民法166条1項（「権利を行使することができるとき」）を柔軟に解釈する説
 - ・ 衝突債権の時効の起算点は少なくとも衝突に典型的な事実上の障碍が止むべきときと解する見解
 - ・ 客観的な事情から合理的な債権者において直ちに債権発生を知り得ないと認められる場合には、それを知りうべき日、相手船不知の場合には客観的にこれを確知しうるときと解する見解

7. 全損の休航損害

(1) 問題点

船舶が全損となった場合、船価相当額に加え、休航損害も認められるかが問題となる。衝突が生じた当該航海における運賃を取得できないときは、正味運賃を損害として認めることに争いはないようである。ただし、被害船主と荷主との契約において、航海が衝突のために途中で終了したとしても約定の運賃を取得する合意（運送賃確定取得の合意）がなされているような場合には、被害船主に損害は発生しない。

(2) 裁判例

①貨物船の全損につき、休航損害を認めなかった裁判例

- ・ 大判大正15・5・22民集5巻386頁（『富喜丸事件』）

不法行為により物を滅失した場合の損害額は、原則として、滅失当時の当該物の交換価格を基準とすべきところ、交換価格は、当該物の通常使用収益することによって得られる利益を当然に含む概念であると解されるから、被害者が滅失当時における当該物の交換価格につき賠償を得た場合には、別途、当該物を通常使用収益することによって得られる利益についてまで損害賠償を請求する

ことはできず、当該交換価格につき賠償を受けるまでの間の法定利息を請求しうるとどまる。ただし、被害者がその独特の技能特別な施設その他その物の特殊な使用収益によって異常な利益を得ることができた場合、特別の事情ある場合として、予見しまたは予見可能であれば、その得べかりし利益についても損害賠償請求できる。

- ・東京地判昭和49・6・17判時748号77頁（『フルムーン号事件』）

②漁船の全損につき、休航損害を認めた裁判例

- ・最判昭和56・7・17海事法研究会誌46号23頁（『登代丸事件』）
- ・宮崎地判平成22・3・12判時2080号111頁（『幸吉丸事件』）

不法行為により物を滅失した場合の損害額は、原則として、滅失当時の当該物の交換価格を基準とすべきところ、交換価格は、当該物を通常使用収益することによって得られる利益を当然に含む概念であると解されるから、被害者が滅失当時における当該物の交換価格につき賠償を得た場合には、別途、当該物を通常使用収益することによって得られる利益についてまで損害賠償を請求することはできず、当該交換価格につき賠償を受けるまでの間の法定利息を請求しうるとどまるものと解される。

しかしながら、幸吉丸のような漁船の場合、その船舶の交換価格に、当該船舶を使用して操業することによって得ることのできる漁業収入が当然に反映されているとまで認めるのは困難であり、漁船が滅失したため得ることのできなかつた漁業収入は、船舶の交換価格に対する法定利息を超えた使用利益の喪失と考えざるを得ないから、漁船が事故により滅失した場合には、滅失した船舶の賠償に加え、休業損害として、代替船を調達して操業を再開するまでの間に得られたはずの利益の喪失による損害の賠償を請求することも、許容されるものと解すべきである。そして、漁船を事故により喪失した場合に、代替船の調達のため一定期間操業の休止を要することは当然であり、かつ、漁船が操業を休止すれば、操業によって得ることのできる利益を失うことは通常の事態であるといえるから、代替船の調達に要する合理的期間中の休業損害は、事故によって通常生ずべき損害と認めるのが相当である。

(3) 学 説

①衝突が生じた当該航海における正味運賃のみ損害として認める説

将来の運送契約に関する運賃喪失についても請求可能であるとする、その額はほとんど無限に拡大されることになり、加害船主に不当に過酷であり、被害船主の保護が過大になる。また、船舶が全部滅失した場合には、その賠償額は、船舶の交換価格そのものであり、そこには船舶の通常の利用利益が包含される。

②定期傭船契約のような将来にわたる契約の存在を証明できた場合には、これらについての休航損害を認める説

将来の運送契約または傭船契約の存在が証明される場合には、得られたであろう運賃や傭船料から直接費用・間接費用を控除した額を損害として認める。直接費用としては、乗

組員の給料、備品購入費用、港費等がある。間接費用には、運送契約等を実行する期間分の減価償却も含まれるとする。

③代替船を取得するに要するであろう合理的期間について休航損害を認める説

船舶が沈没しなかったならば、これを利用して運送契約または傭船契約を締結し、あるいはその他の営利事業を行うことにより利益を取得する可能性がないとはいえない。

※リスボン規則1条全損2項d号：船舶が現に取り替えられたか否かを問わず、代船を見いだすために合理的に必要とされる期間中の使用利益の喪失に対する補償を規定。

8. 準拠法

(1) 問題点

船舶衝突責任に関する準拠法の選択に関しては、従来、特に旧法例11条（法適用17条）によって規律できない場合、すなわち、不法行為地法を観念できない公海において船舶衝突が生じた場合に、当該衝突に関連する国の法のうちいずれの法を適用すべきかという問題を中心に議論がなされてきた。この点は、法適用通則法にも、不法行為地が国家の領域外である場合の連結方法に関する特則は設けられなかった。また、同法では、不法行為の成立およびその効力についての準拠法は結果発生地法に変更されたが（法適用17条）、このことから公海上における船舶衝突責任の準拠法が直接に導き出されるものではなく、この問題は依然として残されたままである。

(2) 裁判例

①旗国法を累積適用した裁判例

・仙台高判平成6・9・19高民集47巻3号173頁

公海上において、韓国法人X（原告・控訴人）の所有する韓国船籍のP号と日本法人であるY（被告・被控訴人）の所有する日本船籍の漁船Q丸が衝突し、P号は右舷中央部に生じた破孔からの浸水が原因で衝突地点付近において沈没した。そこで、Xは、この衝突事故はQ丸側の不法行為により生じたものであると主張して、これによる損害賠償等の支払いを求めて訴えを提起した。

原審の仙台地裁は、公海上における船舶の衝突については両船舶の旗国法を重疊的に適用すべきであると判示した。

<判旨> 「法例11条1項は、不法行為によって生ずる債権の成立および効力はその原因たる事実の発生した地の法律による旨規定し、不法行為地法主義を採っている。しかしながら、本件事故の発生地すなわち本件衝突地点およびP号の沈没地点がいずれも公海に関する条約第1条にいう公海であることは明らかであって、不法行為地は存在しないから、右規定によることもできない。このような公海上における船籍を異にする船舶間の衝突の場合の不法行為責任の成立およびその効力（損害賠償の内容・範囲・方法等）については、責任の負担及び損害填補に関する衡平維持の観点

から、加害船舶と被害船舶の双方の旗国法を重疊的に適用し、各旗国法が共に認める場合及び効力の限度において船主の責任を認めるべきものと解するのが相当である。」

・ 仙台高判平成 23・9・22 判タ 1367 号 240 頁

② 損害賠償請求と密接に関係のある法を適用した裁判例

・ 東京地判平成 15・6・30 金商 1242 号 45 頁

公海上において、X（日本人）（原告）が所有する日本船籍の漁船 P 号と Y（リベリア法人）（被告）が所有するリベリア船籍の貨物船 Q 号が衝突した。X は、本件衝突は Q 号を運航していた船員の過失により生じ、その結果として P 号が破損したとして Y に対してその損害の賠償を求めたところ、Y は、X が主張する Y の損害賠償債務は商法 789 条 1 項によって時効消滅したとして争った。また、公海上における船舶衝突責任の準拠法決定の問題について、X は、被害船舶と加害船舶の旗国が異なる場合には、国際私法上も被害者の救済を図るべきであるから、被害船舶の所有者が選択するいずれか一方の旗国法によるべきであるとして、主的に日本法を選択し、予備的にリベリア共和国法を選択すると主張したが、Y は、日本法が適用されると主張した。

〈判 旨〉判決は、本件事故は公海上で発生したものであるから、旧法例 11 条 1 項の定める不法行為の「原因たる事実の発生したる地の法律」は存在しないものとした上で、次のように判示した。

「確かに、本件で X が主張している損害は、P 号の修繕費や修繕中の休航損害であり、P 号帰港後にわが国において現実化したものであるが、基本的には、本件衝突自体は公海上で発生したものであり、その時点で P 号の破損という形で損害も発生したものと解すべきであるし、一般的に考えれば、船舶衝突の場合に双方に損壊等の損害が生じることも多く、船舶損壊以外の人損等の損害が発生することも少なくないことからすれば、上記のような損害の現実化といった事情をもって『原因たる事実の発生した地』と解することは相当でない。しかしながら、公海上における船舶衝突について損害賠償請求権の成立等を判断すべき準拠法がなく、およそ不法行為としての損害賠償請求が認められないというのは明らかに不合理であるから、このような場合には、法例に直接の規定がないとしても、当該事案の具体的な内容に即し、一切の事情を考慮した上で、最も密接な関連性を有する法を適用すべきであると解される。」

（3）学 説

① 旗国法説

海上における船舶衝突の場合には準拠法を決するための連結点たる属地的要素を欠いているとの理由で、この場合にこそ船舶の国籍を連結点として旗国法による解決を図ろうとする説

（i）被害船旗国法説

被害船舶は自国の領海であろうと、公海であろうと、その本国法たる旗国法に基づいて保護されるべき権利を有するから、船舶衝突によっていかなる権利が発生するかは被害船の旗国法によって定められるべきであるとする説

(ii) 加害船旗国法説

不法行為の原因たる事実が複数の国またがって発生した場合の不法行為地の決定方法（過失責任の場合には「行動地法」、無過失責任の場合には「結果発生地法」による）に準じて解決すべきものとして、「行動地法」を「加害船舶の旗国法」に、「結果発生地法」を「被害船舶の旗国法」に読み替え、不法行為の故意・過失が問題とされる限り、加害船舶の旗国法によるべきであるとする説

(iii) 旗国法累積適用説

衡平の見地から、加害船舶および被害船舶双方の旗国法の累積的適用により共通して認められる範囲内において権利義務を生じさせるべきであるとする説

②法廷地法説

公海上における船舶衝突は、不法行為地法主義（法適用通則法 17 条においては結果発生地法主義）が機能しない場合であり、衝突船舶が旗国法を同じくしない限りそれを適用することはできず、また、一方船舶の旗国法を優先的に適用することは許されないから、法適用通則法 17 条（旧法例 11 条）の適用はなく、法廷地法によるほかないとする説

③その他の学説

(i) 国際私法の基本原則たる「最も密接な関係」の原則に照らせば、船舶を利用する主体としての実質的船主に着眼する方がより妥当な結果を得られるとし、実質的な船主の本国法を考慮すべきであるとする説

(ii) 旧法例 11 にいう不法行為地を目的論的に「損害の現実化した地」と解釈して、損害賠償請求と密接に関係のある法を適用すべきであるとする説、

(iii) 船舶を旗国の領土の一部とみなす船舶領土説を前提として、船舶衝突では両船舶が等しく不法行為地となるから、衝突債権者は衝突関係船の旗国法のうち、いずれかの法を選択することができるとする説

9. 裁判管轄

(1) 問題点

船舶衝突事件の多くは渉外的要素を含む。かつては、国際裁判管轄について定めた国内法がなく、様々な学説が存在した。他方、訴訟実務においては、マレーシア航空事件やファミリー事件における最高裁判決が踏襲された。2011年に、これらの裁判例を立法化する形で、民事訴訟法が改正され、2012年4月1日から施行された。

(2) 主な関連規定

①被害船の最初に到達した地がわが国にある場合

被害船の最初の到達地がわが国にあるときは、たとえ公海上における衝突事故であって

も、わが国の裁判所に管轄権が認められる（民訴3条の3第9号）。

②加害船主の住所地等がわが国にある場合

加害船主が会社などの法人である場合には、その主たる事務所または営業所がわが国にあるとき、事務所もしくは営業所がない場合またはその所在地が知れない場合には代表者その他主たる業務担当者の住所がわが国にあるときは、わが国の裁判所が管轄権を有する（民訴3条の2第3項）。

③わが国の領海内で衝突した場合

船舶衝突に関する損害賠償の訴えが不法行為に基づく場合、その不法行為がわが国の領海内で発生したときには、わが国の裁判所に管轄権が認められる（民訴3条の3第8号）。

④特別の事情による訴えの却下

訴えについてわが国の裁判所が管轄権を有することとなる場合においても、事案の性質、応訴による被告の負担の程度、証拠の所在地その他の事情を考慮して、わが国の裁判所が審理及び裁判をすることが当事者間の衡平を害し、または適正かつ迅速な審理の実現を妨げることとなる特別の事情があると認めるときは、その訴えの全部または一部を却下することができる（民訴3条の9）。

(3) 裁判例

公海上の船舶衝突事件の管轄：仙台高判平成23・9・22判タ1367号240頁

千島列島オストロフ・マツア島東方沖合の北太平洋の公海上において、X（原告・控訴人）がパナマ法人から裸傭船していたパナマ船籍のP号と、ロシア法人であるY（被告・被控訴人）が所有していたロシア船籍のトロール漁船Q号が衝突した。なお、この事故後、P号は石巻港に入港して仮修繕を行い、その後函館港に回航され、ドックで本修繕を受けて航海を再開した。Xは、避航船であったQ号が、保持船であったP号の進路を避けなかったこと（1972年国際海上衝突予防規則15条、海上衝突予防法15条違反）、すなわち、Q号の船長または当直責任者の航法違反、操船上の過失により事故が発生したものであると主張して、商法690条に基づき、Yに対してその被った損害の賠償を求めた。仙台地裁は、本件について本案の審理判断を行うことは、当事者間の公平、裁判の適正・迅速を期するという理念に反するとしてわが国の国際裁判管轄を否定し、訴えを却下した。

〈判旨〉判決は、まず、裁判権の及ぶ範囲は、原則として主権の及ぶ範囲と同一であるから、相手方当事者が進んで服する場合のほか、わが国の裁判権は及ばないが原則であるが、相手方当事者がわが国と何らかの法的関連を有する事件などについては、その国籍や普通裁判籍所在地のいかんを問わず、その者をわが国の裁判権に服させるのを相当とする場合のあることも否定し難い。しか

して、わが民事訴訟法の国内の土地管轄に関する規定のいずれかがあるときは、原則としてわが国の裁判所に提起された訴訟事件につきYをわが国の裁判権に服させるのが条理に照らし相当であるが、わが国で裁判を行うことが当事者の公平・裁判の適正・迅速を期するという理念に反する特段の事情がある場合には、わが国の国際裁判管轄を否定すべきであると述べて、これまでの最高裁判例を踏襲しつつ、次のような理由によって、わが国の国際裁判管轄を否定した。

「P号は、本件事故によって……損傷を受けたこと、及び、同月6日、宮城県の石巻港に到達、その間、他の港に寄港していないことが認められ……。したがって、本件訴えは、船舶の衝突その他海上の事故に基づく損害賠償の訴えにつき損害を受けた船舶が最初に到達した地に特別の裁判権を認める民訴法5条10号に規定する訴えに該当し、わが国の民訴法の規定する国内の土地管轄に関する裁判権が日本国内にあるということが出来るから、上記の原則にかかわらず、特段の事情のない限りは、Yをわが国の裁判権に服させるのが相当である。」

「次に、本件をわが国で審理及び裁判することが当事者間の公平、裁判の適正・迅速を期するという理念に反する特段の事情があるか否かについて検討する。」

(事案の性質)

本件は、当事者法人の国籍、衝突した船舶の船籍、事故発生場所、船舶の航行経路及び目的並びに乗務員の国籍等のいずれの点においても、わが国との法的関連性が極めて希薄であり、当事者双方がわが国の裁判権に服する合意をするなどその裁判を受ける権利を特に尊重する必要が生じる例外的場合を除き、一般的には、わが国の主権の発動たる裁判権が被控訴人（一審被告）に及ぶと解する余地はないものというべきである。

(Yの予測可能性及び応訴の負担)

Yはロシア連邦法人、Q号はロシア船籍、Q号の乗組員はロシア人であり、Q号はロシア連邦から出港してその排他的経済水域内を漁ろうのための漁船団を形成して航行中であつたのであるから、Yにとってわが国の裁判手続に服することを予測する可能性は低かったと推測するに難しくなく、また、これに応訴することは、ロシア連邦内において裁判を行う場合に比べて、手続に伴う時間、費用その他の負担が大きいことはいふまでもない。

(証拠の所在その他証拠調べの利便)

民訴法5条10号が船舶の衝突その他海上の事故に基づく損害賠償の訴えにつき損害を受けた船舶が最初に到達した地に任意的・選択的な特別裁判権を認めたのは、多くの場合、損害を受けた船舶や関係者がその地に留まっていることから証拠調べに都合が良く、審理も迅速に行われ、訴訟費用も少額ですむので審理及び被害者の提訴の便宜を図るといふ趣旨に出たものであると解されるところ、上記のように、P号及びQ号も、両船の乗組員もわが国に留まっておらず、他にわが国に有用な証拠も見当たらない本件においては、上記の争点を審理するためにわが国で証拠調べをする利点があるとはいえず、審理の迅速や訴訟費用の低減に役立つ等の事情も皆無といって妨げないから、同号の趣旨からしてもわが国に国際裁判管轄を認める理由は乏しいというほかない。

(準拠法)

旧法例11条1項は原因事実発生地を不法行為の準拠法としているが、本件事故は公海上で

発生しているから、不法行為地法として指定すべき法が存在しない。そこで、このような場合には、当該船舶の旗国法に準拠するのが相当であるが、関係当事者のいずれかの旗国法に限定した準拠法を選択すれば不公平が生ずることになるので、加害船舶と被害船舶の双方の旗国法を累積的に適用することにより、相互の法律が共通に認める範囲内において、権利義務を定めることが相当と解される。

したがって、本件について本案の審理及び判断を行う場合には、ロシア連邦の不法行為法及びパナマ共和国の不法行為法について調査し、これを適切に解釈適用しなければならないこととなるが、わが国における審理でこのような外国法の調査を行うことは相当の時間を要し困難の伴うことが予想され、また、調査を尽くしても、当該国の一方における審理と比較して、その適正の確保には自ら限界があることは否定し難いところといわざるを得ない。そうであれば、本件をわが国で審理及び判断することは、当事者の公平、裁判の適正・迅速を期するという理念に適合するものとはいえない。

Xは、P号の船籍がいわゆる便宜置籍国として有名なパナマの船籍であること、X代表者が日本人であること、保険契約の締結が日本で行われていること、運行管理者が日本法人であること及び船級協会が財団法人日本海事協会であることなどから、P号はいわゆる便宜置籍船であって、船舶と旗国であるパナマとの関連が希薄であるから、法廷地法としての日本法を準拠法とすべきである旨主張する。

しかし、いわゆる便宜置籍船とは、正規の法形式と経済的実体が乖離した存在とされるが、本件証拠上、はたしてP号がいわゆる便宜置籍船であるか否かは必ずしも明確ではないし、仮にP号がいわゆる便宜置籍船に当たるとしても、そうした便宜置籍の目的が、一般に説かれるように、課税が免除され又は低廉で、各種規制の緩やかな便宜置籍国に船籍を置くことによってわが国における登録料、とん税、取得税等の各種課税の納付、わが国が批准する国際海事条約を基礎とした国内法の遵守及びわが国の海員組合との賃金に関する労働協約の締結等の各種法的規制や制約を逃れる手段に出たもので、そのための法形式としての船籍を自ら選択したものであるとすれば、たとえそれが国際海運における国際競争力を高めるものとして広く行われる手法であったとしても、公海上の船舶衝突事故における準拠法の決定のような法的判断の場面において、卒然としてその法形式を捨て去り、俄にその実体を自己に有利に援用して法の庇護を求めようとするのは、適用法の恣意的な選択を許すことにつながりかねず、当事者の公平の観点に照らし、是認することはできない。さらに、船舶の衝突その他海上の事故に基づく損害賠償の訴えにつき損害を受けた船舶が最初に到達した地に国際裁判管轄を認める場合の準拠法に法廷地法を採用すると、自船に有利な国を最初の到達地に選ぶことでいわゆる法廷地漁りがされる危険も想定し得ないわけではない（この点に関して法廷地漁りの余地はないとするXの主張は採用できない。）。よって、本件の準拠法を日本法とすべきであるとの控訴人の主張は採用できない。

10. 法人格否認の法理

(1) 問題点

加害船が便宜置籍船である場合、当該衝突船舶以外に換価可能な資産を有していないことも多い。このような場合、形式的独立性を厳格に貫くと衡平な解決を導くことができないことがある。

(2) 裁判例

衝突事件につき、便宜置籍船の登録船主の法人格を否認した裁判例
東京地裁平成 13・9・28 判タ 1140 号 227 頁

ホンジュラス共和国において設立された Y1 会社（被告）所有の貨物船 P 号は、愛媛県今治沖の海峡において、貨物船 Q 号と衝突して沈没した。P 号の乗組員のうち韓国人 7 名が行方不明となり、失踪宣告を受けた。失踪宣告を受けた乗組員の遺族である X（原告）らは、Q 号船主との示談後、Y1 に対し、商法 690 条に基づき、乗組員らの逸失利益等の損害賠償を請求するとともに、Y1 の代表者である Y2（被告・日本人）に対し、Y1 が広義の一人会社であること、会社と社員の業務・財産が全般的・継続的に混同されていることなどを根拠に、Y1 は独立の法人としての実体を有さず、その法人格は形骸に過ぎないから、法人格否認の法理の適用により Y2 は Y1 と連帯して損害賠償義務を負うべきであるとして、Y1 に対するのと同様の請求を行った。

〈判旨〉本判決は、本件船舶の所有者である Y1 が商法 690 条に基づき本件事故により生じた損害の賠償責任を負うべきものと判示した上で、Y2 についても、以下の理由により、Y1 と同様の責任を負担させるのが相当であると判示した。

「前記の争いのない事実と証拠……及び弁論の全趣旨によれば、Y2 は、昭和 63 年 7 月 13 日に Y1 が設立された当時から現在に至るまで、同被告の代表者を務めていること、Y1 の最高意思決定機関である社員総会においては、社員が保有株式の割合に応じて議決権を行使するものとされているところ、Y1 の株式は Y2 が 90%を保有し、Y2 の妻が 10%を保有していること、Y1 がホンジュラス共和国で設立された理由は、日本国籍で船舶を所有する場合と比べて、ホンジュラス共和国国籍で保有する場合には、租税負担が軽く、登録手続も容易であることに着目した結果であること、ホンジュラス共和国には、船舶の登録申請や納税等の事務手続を代行するための事務所が存在するだけであり、同事務所の駐在員費用及び弁護士礼金は、それぞれ年間 200 ドル及び 50 ドルにすぎず、同事務所は、形式的な申請行為等を代行する機能しか有していないこと、Y1 の行なう業務は、すべて、Y2 の指示に基づいて行われ、船舶の運航については韓国の訴外 A、船舶の登録等については訴外 B、乗組員の雇用については、船員派遣業者（マンニング業者）である訴外 C に委託されていること、海上運送業を営むための組織・人員は、航海の都度期間を限って募集される 1 隻当たり数名の乗組員のほかに存在しないこと、Y1 の資産は、所有船舶のみであり、所有船舶すべてをスクラップ廃船ないし売却して海上運送業から撤退した現在では、何らの見るべき資産を有していないこと、以上の事実が認められる。

そうすると、Y1 は、会社の形態をとってはいるが、その実質においては Y2 個人が経営する個人

企業と何ら異なるものではなく、その法人格は形骸にすぎないと認めるのが相当である。

そして、Y2が、実質的に唯一の株主かつ代表者として、形骸にすぎないY1の法人格を利用して、そこから得られる収益を自己のものとして独占する一方で、所有する船舶について本件事故のような多数の死傷者を生じさせる事故が発生したときには、見るべき財産を持たないY1のみがその賠償責任を負担するとするならば、甚だ公平さに欠ける結果になると言わざるを得ない。

以上の事情に鑑みると、本件事故による損害賠償請求権との関係では、Y1の法人格を否認し、実質において唯一の株主でありかつ代表者であるY2に、Y1と同様の責任を負担させるのが相当である。」

(3) 法人格否認の法理の準拠法

①学説

(i) 従属法説

法人格の有無、発生、消滅等が法人の従属法によるのと同様に、法人格に関する問題である以上、否認の対象となる会社の従属法によるべきとする説

(ii) 類型化説

法人格が否認される法人の従属法によるべき場合と、当該法人と第三者間で問題となっている契約や不法行為の外部関係の準拠法によるべき場合とがあるとする説

(iii) 外部関係準拠法説

法人格否認を含めたいわゆる代理法理については、契約当事者の確定とそれをめぐる外部保護の問題へと発展的に解消されるべきものとし、契約や不法行為の準拠法によるべきとする説

②裁判例

裁判例においては、涉外事件において法人格否認の法理が問題となった事例もいくつかあるが、準拠法について言及していないものや不明確なものが多い。

以上