

## 海事事件の国際裁判管轄

齋藤 彰  
さいとう あきら

神戸大学法学研究科教授

はじめに

- 1 海事法 (Maritime Law) の歴史的展開
- 2 日本における海事事件の国際裁判管轄
- 3 海事事件において国際的な民事司法協力を促進する必要性  
おわりに——現在の日本法に対する若干の示唆

はじめに

船舶先取特権や船舶抵当権の実行のために、船舶のアレストによって本案管轄を発生させる実務は、多くの法域において確立している。そして日本においても、外国籍船に対する外国法上の担保物権の実行は定着した実務となっている。こうした実務は国際裁判管轄判断を迂回し直接に外国担保権の実行を認める形式をとるため、国際裁判管轄の議論と関連付けて議論されたことはほとんどなく、またそれでよいとする立場もあろう。しかしこれを財産所在地における国際裁判管轄の一種と見ることは十分に可能である。従って、日本における国際裁判管轄の理論からは、そうした実務を容認することによって過剰管轄を生じているようにも見える。しかし、こうした船舶に関する債権の執行に関する実務の幅広い定着やその調和に向けた国際社会における継続的な努力から、こうした実務が現実の必要性に支えられたものであることが窺える。本稿では、こうした実務をも考慮して、日本の国際裁判管轄法理を再評価することを通じて、これまでの議論に対して、新しい問題提起を行うことを目的とする。

海事事件の国際裁判管轄については、わが国でのこれまでの議論の蓄積は必ずしも十分ではなく、その明文化にも消極的な意見が多数を占めていると思われる<sup>(1)</sup>。海事事件は特殊分野の訴訟として位置付けられ、その事項的範囲がその他の特別裁判籍とどのような関係に立つのかも、必ずしも明確にされてい

い。

本稿では、一定の債権に対して、船舶自体の価値を引き当てとした優先弁済によって特別の保護を図る法制度に関連する国際事件についての、国際裁判管轄問題を扱うことにしたい<sup>(2)</sup>。すなわち一定の船舶に関して生じた債権に対し船舶先取特権という特殊な担保物権による保護を与え、船舶をアレストすることによってそうした船舶債権に関する事件の本案管轄を発生させることを両輪として、独自の超国家的な歴史的展開が見られる海事私法の領域を考察の焦点とする<sup>(3)</sup>。しかしその範囲には、いわゆる船舶先取特権だけでなく、同様に船舶自体の価値を引き当てとするもので実務上の重要性の高い船舶抵当権をも含める<sup>(4)</sup>。(本稿ではこうした債権を一括りにして船舶債権と呼ぶことにする。)従って本稿の議論の範囲は、1993年の「マリタイムリーエン及びモーゲージに関する国際条約<sup>(5)</sup>」や1999年の「船舶のアレストに関する国際条約<sup>(6)</sup>」の事項的範囲と概括的な意味において重なることになる<sup>(7)</sup>。換言すれば、英米法における対物訴訟(action in rem)のように、船舶に密接に関連した債権に対して強い保護を与えるため、特別の訴訟上の扱いを認める事件の国際裁判管轄に関する問題を考察の対象とする<sup>(8)</sup>。

船舶を債権の担保として活用する場面では、船舶先取特権に優先的な地位が与えられ、約定担保物権がその範囲において劣後して扱われる点に特徴がある<sup>(9)</sup>。先取特権は一般に登記などの公示方法をもたない法定担保物権であり、船舶先取特権の法目的自体も多様である<sup>(10)</sup>。これは恐らく、海運業においては船舶が資産の大部分を占める企業<sup>(11)</sup>が少なくないため、その担保価値をめぐって船舶抵当権を設定できる立場にある金融機関(船舶建造や購入に関する融資を行う)と、船舶の具体的な運航に関して損害を蒙った者や船舶の日常的運航のために様々なサービスや供給を行う様々な債権者や船舶の乗組員など、抵当権を設定できる立場にない比較的小口の債権者と関係において、利害のバランスを確保するためにこうした制度が生み出されてきたものと考えられる<sup>(12)</sup>。

こうした船舶債権に関する事件は日本の裁判所においてかなり頻繁に扱われている<sup>(13)</sup>にもかかわらず、これまでの日本の国際裁判管轄規則の理論の展開において、正面から考慮されることはほとんどなかった<sup>(14)</sup>。それは船舶先取

特権や船舶抵当権に関する事件では、船舶の競売等が直接に当該船舶の停泊地の執行裁判所に求められることが多いため、これまで国際裁判管轄の明示的な判断を経ることなく<sup>(15)</sup>、船舶先取特権や船舶抵当権の存在を証明する文書等の提出のみによって執行手続が執られてきたからであると考えられる<sup>(16)</sup>。

したがって海事債権に関する船舶執行の現在の実務は、国際裁判管轄規則における現在の支配的な立場からは、事実上は過剰管轄をもたらしていると評価すべき余地がある。例えば日本に本案管轄がないにもかかわらず将来の外国判決の承認執行の可能性を考慮して日本での船舶仮差押えを認める判決<sup>(17)</sup>も存在しており、こうした状況は日本の司法制度の運営における過度な国際協調的指向に基づくものとして批判することも不可能ではない。しかしそれは当事者達の必要性に應えるために、国際的な民事紛争の解決における司法協力の進展の方向性を示しているとも見ることが不可能ではないであろう<sup>(18)</sup>。民事司法制度が人々の紛争解決の要請に應えるべきものであるとすれば、そうした需要の存在が確認される場合にそれを無視することは許されない。結論を先取りすれば、筆者はこうした海事債権に関する実務には、現在進行している国際裁判管轄規則の明文化に向けた包括的な再検討の過程において、十分に考慮すべき重要問題が潜んでいると考える。

## 1 海事法 (Maritime Law) の歴史的展開

### (1) 海事法の国際的な共通性について

本稿の目的は海事債権の沿革を探求することではない。しかし、海事債権をめぐる実務には、英米法・大陸法の区別を問わず、今日でも強い共通性が存在している。また、現在においてもアレストなどの実務において国際的な調和をもたらそうとする動向が見られる。これは比較法的視点からは、極めて不思議な現象である。なぜなら、イングランド法はその発展段階において大陸法の影響をほとんど受けてこなかったとする見解が、国際的に見ても支配的であるからである。しかし海商法をめぐる最新の研究から、これとは異なった指摘がなされている。したがって本稿が海事債権をめぐる最近の動向を扱うことを直接の目的とするにしても、最小限の歴史的理解を避けて議論を進めることは不可

能である。そこで信頼性の高い情報として、ウィリアム・テットレイ (William Tetley) を中心にチュレーン海事法研究所 (Tulane Maritime Law Center) の研究活動に関連して公表されてきた最新の研究成果に依拠しながら、海事債権の歴史的な概観を行うことにしたい<sup>(19)</sup>。船舶先取特権やイングランドの対物訴訟を考察する上でこうした検討は避けることができず、そうした自覚の上で多くの新たな研究が現在も進展しつつあるのは興味深い<sup>(20)</sup>。

海事法はすでに紀元前 2000 年から 1600 年に起草されたハムラビ法典にも規定が見られるとされる<sup>(21)</sup>。また 533 年のローマ法大全の一部であるパンデクテンには海商を扱った包括的な条項が含まれていた<sup>(22)</sup>。さらにロード海商法、バシリカ法典、9 世紀から 10 世紀にかけて地中海沿岸の都市にはローマ海事法に起源を持つがそれぞれに異なった海事法が存在していた。また、商人達の組織によって 11 世紀には明文化された海事法典が作成された。そしてオレロン海法典やコンソラート・デル・マーレの影響が後にイングランドのヘンリー二世の後となったエレノア<sup>(23)</sup>を通じて、イングランドにおける海事法の発展に大きな影響を与えることになる。つまりこの結婚を契機として、エレノアの領地のローマ法起源の海事裁判実務がイングランドに持ち込まれたと推測される。

狭義の海事裁判所は 13 世紀から 1873 年までイングランドに存在した。これはコモン・ロー裁判所とは独立の裁判所であり、そこにおいてイングランド海事法の実務的な基盤が形成されることとなったとされる。1873 年の最高法院統合法 (Judicature Act) によって海事裁判所は廃止され、高等法院へと吸収された。したがって海事裁判所が扱っていた事件は、それ以降はコモン・ロー裁判所の管轄下に置かれることとなり、現在では高等法院女王座部とカウンティコートで扱われている。

## (2) マリタイムリーエンと対物訴訟の不可分一体性について

マリタイムリーエンの 'lien' は、ラテン語の 'ligamen' (拘束) という言葉に由来するとされる。また、イングランド法においてそれと不可分一体のものと理解される対物訴訟 (action in rem) は、ローマ法の対物訴権 (actio in rem)

に由来するとされる。ローマ法における対人訴権と対物訴権とは、現在の大陸法における債権と物件とを生み出す源となった区分である。つまり物権であるとされれば、追奪などの救済が認められる対物訴訟を用いることができた。しかし、ローマ法においては実体法上の権利と手続法上の権利とは未だ明確に区別されていなかった<sup>(24)</sup>。したがってローマ法にいう権利とは、訴訟において利用できる訴権の束として理解されていた。その意味においてローマ法の感覚は、実体と手続を峻別した上で、実体法上の権利義務を抽象的な理論体系へ組み上げていったその後の大陸法よりも、現時点ではむしろ英米法に類似する面がある<sup>(25)</sup>。こうした法律実務の感覚が、手続と実体とを一体とするマリタイムリーエンの実務に説得力を与えたと見ることもできよう。つまり対物訴訟とマリタイムリーエンの関係は、今でも手続と実体とを融合的に理解するイングランド法の感覚にむしろ馴染むものとなっている。

イングランドにおいてなぜコモン・ローと独立の法体系として海事法が確立され、それが英米法圏全体において今日まで維持されているかについて、現在では次のような歴史的経緯に基づいて理解する立場が支配的である<sup>(26)</sup>。今日へと繋がるイングランド法の歴史を単純化して表現すれば、それはコモン・ロー裁判所による管轄権拡張の歴史であるといえる。換言すれば、それは大陸法の伝統を受け継ぐ法律家達が、コモン・ローの法律家達に勢力を奪われていく過程である。極論すれば、ローマ教会の影響を強く受けたイングランドのオクスフォード・ケンブリッジ両大学の大陸法的法律学教育が、コモン・ロー形成の基盤となる自己完結的な法律家養成制度に取って代わられていく過程であったともいえよう<sup>(27)</sup>。中世イングランドには、さまざまな王の授権により認められた、特定の事件を扱う様々な裁判所が存在していた<sup>(28)</sup>。

### (3) イングランド海事法の発展における大陸法の影響

イングランドにおいて海事法の発展を支えたのは、大陸法の伝統に基づいた法学教育を受けた法学博士達であった。コモン・ローの法律家達は、その自治基盤となり教育機関でもあったインズ・オブ・コートの拡充によって大学における法学教育を回避するようになり、自前の法曹養成制度を整えていった。こ

れに対して、大陸の伝統を引き継ぐオクスフォード・ケンブリッジの二大学では12世紀以降ずっとローマ法（市民法と教会法）が教えられてきた<sup>(29)</sup>。しかしヘンリー八世（1491～1547）とローマ教皇との間に生じた不和の結果、教会法のイングランドにおける教育が一時禁止されることになった。当時その内容において先進的であった教会法は大学において人気の高い科目として重要視されていたため、二大学はこの禁止によって大きな打撃を受けた。しかし聡明なヘンリー八世は、当時のイングランドの状況において大陸の商法の知識なしに国家を維持できないことを速やかに理解するようになり、後に両大学に大陸法の欽定講座を設置して、大陸法の教育を促進した。その結果、二大学は隆盛を誇ることになる。そして16世紀には、両大学は大陸から何名かの著名な法学者を招き入れることが可能となり、イングランドにおいて大陸法の教育が大きく進展した。こうした環境のもとで養成された「シビリアン(civilians)」と呼ばれる大陸法的伝統に立つ実務家達は、16～17世紀にかけてコモン・ローの法律家達が十分な経験を有していない分野において、イングランド法を発展させることに大いに貢献した。例えば、保険、為替手形、銀行業務、 SHIPPING、貿易取引における書類業務など、現在でもイングランド商法の中核となる領域は、これら法律家達によって生み出された。大陸法的伝統に基づく実務も広範に行われた。例えば、海事法、外交、教会裁判所、外国商法に関する枢密院（Privy Council）による仲裁などの実務がそれに当たる。またエクステッカーが扱った海外融資・海外での商事代理に関する事件や、スターチャンバーや衡平法裁判所におけるコモン・ロー以外の事件などにも、大陸法の実務的伝統は及んでいたとされる。こうした時代状況の中で、海事裁判所の管轄は大きく拡張されていった。そして、このように隆盛を誇っていた海事裁判所は、海外で行われたすべての契約事件の管轄を自らが有するとまで主張するようになった。その範囲は、具体的には、為替手形、商事代理、傭船契約、保険、海損、運賃支払い、貨物の損害や不引渡しなど広範囲に及んだ。

そして、こうした大陸法的伝統を受け継いだ法律実務家達は、アーチ裁判所（Court of Arches）という組織を形成し、1565年にはその所有地と建物とを手に入れた。これが有名なドクターズ・コモンズと呼ばれるものである。それはコ

モン・ロー法律家にとっての同業者組織であり教育機関でもあるインズ・オブ・コート<sup>(30)</sup>に相当するものであった。海事裁判所は当初はロンドンブリッジ付近にあったが、1575年にはこのドクターズ・コモンズにあるアーチ裁判所に移転することとなった。ドクターズ・コモンズは、当時は、セントポール寺院の近くにあった。このアーチ裁判所のデーンは海事裁判所の裁判官を務めることが多かったといわれている。

ドクターズ・コモンズの構成員となるには、文字通り、オクスフォードかケンブリッジの博士号が必要であり、それを充たさなければ実務に就くことが許されなかった。このアーチ裁判所にはアドヴォケイト (Advocate) とプロクター (Proctor) という2種類の法律家が存在し、プロクターは、主として実務の見習いを通じて養成された。これらの法律家は、コモン・ローにおけるバリスターとソリシターに相当する役割を果たしたとされる<sup>(31)</sup>。このように大陸法の伝統を引き継ぐ法律実務家も、長期に渡ってイングランド法の形成に影響を与えてきた。そして1786年に、こうした法律家達は公式に 'College of Doctors of Law exercent in the Ecclesiastical and Admiralty Court' という組織として再編成された。

エリザベス1世の時代になると、海事法において、大陸法起源のものだけでなくイングランド独自のものも出現するようになる。例えば、'The Black Book of the Admiralty' がそれである。またスコットランドのセントアンドリュース大学でローマ法を教えていたウエルウッドによって1590年に書かれた「スコットランド海法 (The Sea Law of Scotland)」は、イングランドのマリネスメイリネスの著作である海法及び商法のイングランド最初の体系書 'Lex Mercatoria' に多大な影響を与えたとされる。また1622年には、イングランドの大陸法律家が海事手続を集成した 'Clerke's Praxis' という権威ある書物を編集した。このように市民革命の時代にいたるまでの間、イングランドにはしっかりと組織され高い教育を受けた海事裁判所の裁判官及び法律家達が存在していたのであり、海事法の伝統的な分野だけでなく商法全体の発展に大いに寄与した。

#### (4) コモン・ロー裁判所との管轄争いと対物訴訟における大陸法的影響

海事裁判所は王の特許状 (letter patent) により特権が認められ、海事事件について裁判する権限を有していた。海事裁判所では、コモン・ローは適用されず、大陸法に属するオレロン海法や制定法によって修正された海事慣習法が適用されていたとされる<sup>(32)</sup>。海事裁判所は管轄権を拡張しようとする意図を有しており、それに対してコモン・ロー裁判所は不満を募らせてきた。そしてコモン・ロー裁判所は議会を動かし、いくつかの制定法を作らせることによって、海事裁判所の管轄を制限しようと試みた。そのなかで最も効果的だったのが、管轄外の事件について悪意で海事裁判所に訴えた者には二倍の損害賠償を課すことを定めた制定法であった。王はそれに対抗して、そうした被告がコモン・ロー裁判所に訴えることを禁じる権限を提督に与えたため、コモン・ロー裁判所と海事裁判所の対立は激化した。この抗争におけるコモン・ロー裁判所の武器は禁止令状 (writ of prohibition) であった。それは端的には、コモン・ロー裁判所の管轄に由来する事件を海事裁判所に提訴することを禁ずる命令である。こうした令状は 16 世紀にはじめて発行されてから、数年のうちに大量に発行されるようになった。そしてクック裁判官 (Sir Edward Coke) の時代 (16～17 世紀) には、その令状の発行は海事裁判所の管轄を妨げる激流となったといわれている。

クック裁判官は、さらに、海事裁判所は記録裁判所<sup>(33)</sup> (court of record) ではないため、出廷誓約書 (recognizance) を受け付けることができず、船舶をアレストした際に保釈金を受け取る権限がないとして、海事裁判所を財政的に追い詰めようとした。出廷誓約書は裁判所に対する約束を記録する権限をもった裁判所のみが用いることのできるものであり、当事者が保釈金を支払って再度の出廷を約束する場合によく用いられた。これは船舶をアレストから解放する解放金と一見よく似たものであり、海事裁判所にこの金銭を受け取る権限がないとされれば、海事裁判所は壊滅的な打撃を受けることになったであろう。そこで、追い詰められた海事裁判所によって生き残りをかけた主張がなされた。それは海事裁判所のシビリアンと呼ばれる法律家達によって考案されたものであり、ローマ法に起源を持つ対物訴権を盾とした正当化であったとされる。つ



まり、アレストされた船舶を解放するときに受け取る金銭は出廷宣誓書に由来するのではなく、物権的性質を持った非占有質権 (hypothecation) に基づくものであり、非占有質権は借金を約束に従って返済するとの約定 (すなわちローマ法における問答契約 (stipulatio)) に基づくものであるとの法理論的な正当性を示す主張がなされた。ローマ法において問答契約は諾成のものであるとされ、書面による必要性はなかった<sup>(34)</sup>。ローマ法の非占有質権としてマリタイムリーエンの有する物権性を肯定すること自体には矛盾があるが、そうした問題点は衡平法の論理を用いることで正当化されたとされている<sup>(35)</sup>。

こうしたイングランド法の歴史的経緯の中で、海事裁判所が船舶を解放するために受け取る金銭はローマ法の問答契約に基づくものであり、コモン・ローの誓約書とは異なるとの理屈は、コモン・ローの法律家達にも受け入れられたとされる。そして、船舶をアレストして管轄を発生させる対物訴訟の方法は、海事裁判所のみが管轄を持つものとして認められるところとなった。The *Beldis* 判決<sup>(36)</sup>において、アレストの当初の目的は、コモン・ロー裁判所の対人管轄が及ばない事件について、海事裁判所の管轄を確立することにあったと記されている。後にディプロック判事は、The *Halcyon* 判決<sup>(37)</sup>において「対物管轄はマリタイムリーエンと手に手を携えてやって来た。それは19世紀当初にコモン・ロー裁判所による脅かし (ハラスメント) によって、海事裁判所の管轄への干潮が極に達したときにおいて、そのようにして出現した」と述べている。

以上のようにイングランドにおけるマリタイムリーエンは、さまざまな歪曲を伴うにせよ、大陸法的伝統によって生まれ、古くから定着した法制度である。つまりその意味において、現在の大陸法諸国が有する船舶先取特権と同根の関係にある。そして、そうした歴史的経緯に基づいた各国における海事債権に関する実務の類似性が、今日においても海事法の国際的な調和を促進する上で、重要な基盤として機能していることは興味深い。さらに、こうした制度が英米・大陸を問わず広く受け入れられ、長期間に渡って維持されてきた歴史的事実は、海商における強い実践的な必要性が存在したことをも示している。日本における船舶債権をめぐる法的対応は、直接にはフランス法やドイツ法の継受によるものと考えられるが、広くはこうした大陸法的伝統に由来するものであ

り、その普遍的な必要性によって今日まで維持されてきたと考えることは決して不可能ではない。

## 2 日本における海事事件の国際裁判管轄

### (1) 日本における海事事件の国内裁判管轄と国際裁判管轄の混乱

ここでは再び、現在の日本における海事事件の国際裁判管轄について検討を進めたい。国際裁判管轄研究会の報告書は、現在の民事訴訟法におかれている土地管轄の規定はすべて国内事件にのみ適用があることを前提として、国際裁判管轄規則の明文化にむけた検討をおこなっている。これはマレーシア航空機事故事件<sup>(38)</sup>以来、最高裁判例が採ってきた立場に沿うものともいえる。しかし、こうした国内裁判管轄と国際裁判管轄とを峻別する立場に対しては、疑問も少なくない<sup>(39)</sup>。

最も基本的でかつ理解の困難な問題は、国際裁判管轄規則と民事訴訟法が規定する国内裁判管轄に関する規定との関係をどのように理解すべきかであろう。この点については、特に民訴法の定める土地管轄に関する各規定の解釈をめぐって、以前から悩ましい問題は少なくなかった。特に海事事件について、それは一層鮮明である<sup>(40)</sup>。民訴法における海事事件に関する特別裁判籍を定めた規定は3つ（5条7・10・11号）であるが、これらを国内事件のみを対象としたものと考えることには、かなり違和感がある。現在の支配的な見解に従えば、外国籍船に関する事件には、まず日本の国際裁判管轄法理（明文はなく条理によって定まるとされる）によって管轄権の存在が確定された後に、どの国内裁判所が具体的に訴訟を扱うかを定める目的だけのために、これらの詳細な土地管轄規定が適用されると理解せざるをえない。しかし純粋な国内事件では、それがたまたま船舶に関連しても、被告は日本に普通裁判籍を有するため、特に船舶に関する管轄規定を定めなくとも、債権者の保護に欠けるところがそれほど大きいとは考えられない<sup>(41)</sup>。さらに船舶への執行に関しては、手続法上も独立した条文によって手当がなされている。

むしろ、船舶に関連した一定の債権者を実体・手続の両面から強く保護し、そのために船舶自体の経済的価値を引き当てとする方法は、外国籍船を対象と

した制度と捉えた方が、説明は容易である。その船舶が日本の港に入港した機会に、その船舶に保全処分や強制執行をかけて債権を回収することが可能となれば、外国にいる船舶所有者を相手取って外国裁判所に出向いて訴訟を行うことと比較して、債権者に大きな利便と安心感を与えることができる<sup>(42)</sup>。そうした結果として、海運の進展に寄与するところも小さくないであろう。

この問題に関連して高橋宏志は、民訴法改正の作業の一環として海事事件の裁判管轄を検討する際に、民訴法旧7条(現5条3号)について二重機能説の立場も視野に入れた上で、「そこまでいかなくとも、国内管轄から国際管轄を逆推知するという説からもほぼ同様になろうし、国内管轄規定は直接には国際裁判管轄とは無関係とする説でも、条理の一環として国内管轄規定が参照されることは否定されていないところであるから、やはり7条も国際裁判管轄と無縁ではないということになろう」と指摘していた<sup>(43)</sup>。そして国内土地管轄規定の改正に向けた検討においても国際的な配慮を入念に行っていた。また特に民訴法旧11条については、その立法の動機が執行保全のための裁判籍の設定にあったとし、それ自体は民執法・民保法の手当によって存在意義を失ったかもしれないとしつつも、「差押え・仮差押えがなされた地で判決手続も行われることには合理性がないかという角度から捉えられるべきものであろう」と指摘していた<sup>(44)</sup>。そして「国際裁判管轄についてはあるが」としながらも、1952年のアレスト条約がその7条において、アレストが行われた国の本案管轄権を認めていることを、こうした合理性の根拠として示していた<sup>(45)</sup>。また国際裁判管轄に関して、旧8条の財産所在地の管轄として船舶所在地に管轄が認められるからほぼ同じ効果をもたらすとしながらも、旧8条(現5条4号)は一般規定であり、日本に住所がないことも要件とされているので、旧11条を重ねて規定する必要性についての理屈は立つとの立場をとっていた<sup>(46)</sup>。現在、法制審議会国際裁判管轄法制部会の部会長としてわが国の国際裁判管轄規則全体の明文化を検討する立場にある高橋が、現在もこうした考えを維持しているかは不明である。しかし民事訴訟法改正が議論されていた時点においては、国際裁判管轄規則にも十分に注意を払いつつ、民訴法中に規定されている海事事件に関する土地管轄規定の改正が慎重に検討されていたことが十分に理解で

きる。

## (2) 海事事件における対物訴訟の現実的な必要性について

現在、日本における国際裁判管轄法理とされる「特段の事情論」と、コモン・ロー法系のフォーラム・ノン・コンビニエンス (Forum Non Conveniens. 以下 FNC と略称) の法理との類似性はこれまでも多くの場面で指摘されてきた。そして、イングランドにおける国際裁判管轄法理の中心をなす FNC の形成において、海事事件はひときわ重要な役割を果たしてきたとされる<sup>(47)</sup>。船舶がイングランドの港に入港する機を捉えてアレストすることによって本案管轄を発生させる、いわゆる対物訴訟 (action in rem) の事件は、イングランドの裁判実務において極めて重要なものであり、そうした事件の実質的な当事者が双方とも外国人であることも珍しくない。船舶の一時的な所在地に過ぎない港でのアレストという、本案との関係が必ずしも密接とはいえない連結によって国際裁判管轄を発生させる対物訴訟において、FNC の法理を活用して個別事情に応じて管轄を抑制することが必要とされる場面は少なくなかったと考えられ、カナダの著名な海商法研究者であるスティーブン・テットレイもこの点を指摘している<sup>(48)</sup>。

イングランドのコモン・ローにおいて、FNC が中心的な国際裁判管轄法理として定着したのは、連合王国のブラッセルズ条約加盟以降のことである<sup>(49)</sup>。こうした展開は、イングランドがブラッセルズ＝ルガーノ領域<sup>(50)</sup>に組み込まれてからも、その適用を受けない多くの国際民事事件をイングランドの裁判所に引き寄せ続けてきたことの結果であると考えられる。つまり、FNC 理論の完成という英連邦系法域全体を主導する「並外れて重要な判例法理の展開<sup>(51)</sup>」を生み出す原動力の一翼を、ブラッセルズ I 規則等の適用範囲に入らない船舶に対する対物訴訟が担ってきたことはほぼ間違いない。

翻って日本の状況を見れば、船舶先取特権や船舶抵当が問題とされた国際事件の数は決して少数ではなく、船舶先取特権に関しては商法学上も一定の議論の蓄積がある。これは日本が四方を海に囲まれた島国であり、その活発な経済活動を維持するには、国際的な海運に大きく依存しなければならないことから

の当然の帰結であろう。外国籍船も日本の諸港に頻繁に出入りしており、それらが日本に寄港した機を捉えて、船舶に関する債権を回収する実務は、それなりに存在感のあるものとなっている。

しかし日本の実務では、外国籍船に対して強制執行や船舶抵当権が実行される場合には、直接に競売開始手続決定を取得することが多いとされる<sup>(52)</sup>。(ただし、外国籍船の仮差押えの場合には、日本に船籍がないため登記による仮差押えの方法を執ることができず、船舶所在地において船舶国籍証書等を取り上げることによって保全執行されることになる(民保法40条1項)。従って船の運航を不可能にする意味では、担保権実行の場合(民執法115条)と変わらなくなり、仮差押えといえども船の運航を不可能にすることによって船主等に大きな影響を与える。)そしてその際には、国際裁判管轄の存否は少なくとも明示的には考慮されず<sup>(53)</sup>、結果的に国内・国際の区別なしに執行の実務が展開されることになる<sup>(54)</sup>。また執行に際しては、外国籍船に対する外国法上の先取特権や抵当権の実行であったとしても、船舶という移動物を相手にすることから、慎重な事前の調査は実践的に不可能である。そのため日本法に基づく担保物権等と比較して、それら外国法上の担保物権の内容について特に慎重に調査されることはなく、迅速に手続が執られてきたとのことである<sup>(55)</sup>。したがって、外国籍船の所有者等がこうした執行を不服とする場合には、民事訴訟手続においてではなく、異議(競売開始手続には執行異議・保全手続の場合には保全異議)を申し立てることになる。またそうした場合において、船舶の運航を継続する必要のある船主等は、実際には解放金を支払うことが多いとされる。こうした現在の日本の実務は、民訴法の手続を用いない点を除いては、イングランドにおける対物訴訟と表面的にはかなり似通っているように思われる<sup>(56)</sup>。

したがって、もし上記の推察が正しければ、こうした日本における海事事務の実務を、国際裁判管轄の規則を検討するに当たって、もっと明確に考慮に入れる必要があるのではないかと疑問が生じる<sup>(57)</sup>。この提言をするに当たり、筆者には、外国籍船に関する船舶先取特権や船舶抵当権の実行における現在の実務状況自体を軽々に批判する意図はない。それどころか、こうした実務が特に問題視されることなく日本も含めた多くの法域において根付いていると

すれば、それを支えるだけの現実的な必要性が存在すると推測すべきであろう。むしろ再考すべきは、例えば財産所在地管轄についてなされてきた議論について、こうした状況を考慮に入れる必要は本当になかったと言い切れるかという問題であるように思われる。

日本における国際裁判管轄規則の明文化においてECのブラッセルズI規則は頻繁に参照されてきており、そのモデルの1つと捉えられてきたように思われる。これでは同規則の3条2項及び付属文書1において、連合王国の船舶に対する対物訴訟が過剰管轄の一例として明確に排除されていることと、その後も連合王国で頻繁に用いられてきた船舶に対する対物訴訟との関係を、どのように理解すべきかであろうか。筆者は次のように考える。ブラッセルズ＝ルガーノ領域では、すでに構成国間において緊密な民事司法協力体制が確立され、判決の自由移動が高い水準で実現されている。したがって、自国にたまたま持ち込まれた被告の財産にピンポイントで狙いを定めて保全執行をかけて債権を回収することへの必要性は、すでにかなり減少したと考えられる。なぜなら、債権者はいつでもブラッセルズI規則の管轄規則が定める裁判所に債務者を訴えることが可能であり、そこで得た判決については欧州内において安定した承認執行が認められるからである。つまり裏面から見れば、各国がいまだに強い独立性をもった司法制度を維持する不安定な法環境の中においてこそ、船舶をアレストして本案の管轄を発生させ、債権者を保護する現実的必要性が根強く存在することが推測できよう。つまり、日本が置かれている法環境を考えたとき、外国籍船への保全執行を肯定的に扱う実務には、一定の存在価値と正当性が備わっていることが理解できるであろう。国際的な海運業の世界において、船舶だけをほぼ唯一の資産とする企業（船主）は決して少数ではない。むしろ便宜置籍船の増加によって、こうした状況は一層広がっていると考えるのが現実的である。そしてますます高速化し世界中を激しく移動する船舶の特性も、船舶をアレストして債権を回収するための司法制度の必要性を、むしろ高めているように思われる。

### 3 海事事件において国際的な民事司法協力を促進する必要性

#### (1) 1999年アレスト条約における民事司法協力促進の構想

船舶アレストの実務は、法制度の歴史的経路依存によって、大陸法系・英米法系を問わず、多くの法域において一定の共通性を維持してきた。こうした実務は、各国ごとに司法制度が分岐した後も活発に活用されてきた。そのために、そうした実務の障害となる各国の司法制度間の調和と協力体制の確立を目指して、国際的な法統一を行おうとする作業が活発に展開されてきた。

最近のそうした試みとして、UNCTADとIMOの共同作業によって起草され、1999年に採択された「船舶のアレストに関する1999年の国連条約(International Convention on Arrest of Ships, 1999)<sup>(58)</sup>」(以下アレスト条約と呼ぶ)は、海事事件についての国際裁判管轄を考える上で特に注目すべきものである<sup>(59)</sup>。本条約と関連性の強い最近の条約として、各国で種類や優先順位に相違がある船舶先取特権の内容的な平準化を行うことを目的とした「1993年マリタイムリーエン及び船舶抵当に関する条約<sup>(60)</sup>」が存在する。これに対して1999年のアレスト条約は国際的な司法協力体制の実現を目指すと同時に、民事司法におけるグローバルな行動基準を定める点に重心が置かれている。つまりアレスト条約は実質法の統一を直接に目指すものではなく、海事債権をめぐる民事訴訟実務にすでに存在する国際的な共通基盤を活用することによって、その調和と各国の民事司法分野における協力を一層促進することを目指すものであると理解できる<sup>(61)</sup>。

#### (2) 1999年アレスト条約によるフォーラム・ノン・コンビニエンスの法理の促進

アレスト条約の中心となるのは、特に、各国の司法制度に対して国際的な協調を要求する諸規定である。2条3項は、本案の管轄が他国にある場合にも、海事債権に基づいてアレストを行う可能性を認めている。4条4項・5項は、他国でのアレストの状況や他国で支払われたアレストからの解放金の金額を、

各締約国は考慮に入れるべきことを要請している。5条1項は、既に他国でアレストされて解放金を支払った船舶について、同じ債権に基づいて再びアレストすることを締約国に禁じている。さらに同条2項では、同じ債権に基づいて、姉妹船など複数の船舶をアレストすることを禁じている。

とくに同条約7条は、FNCの法理に積極的な位置付けを与えており、かなり詳細にその実務的運用について規定する点において、注目に値する<sup>(62)</sup>。まず1項は、合意管轄や仲裁合意が優先されることを確認した上で、アレストが行われた国の裁判所が当該事件の本案に関する管轄権を有することを定めている。しかし2項では、もしアレストした国の裁判所が自国法(法廷地法)の定めるFNCなどの適用によって管轄を拒絶する場合であって、その事件の管轄を引き受ける他国の裁判所が存在する場合には、管轄権の行使を拒絶することが認められている。そして3項により、こうした場合に当事者の要求があれば、アレストを行った裁判所は、原告に対して管轄を有する他国裁判所で手続を開始すべきことを、期限を定めて命じることができる。そして、原告がそのようにして命じられた期限内に当該他国で手続を開始しない場合には、被告の要求によって、船舶や解放金は返還されることになる。他方で、もし管轄権を有する他国が判決を下した場合には、アレストされた船舶またはその解放金に関して、その判決の承認執行を行わなければならないと5項は規定している。この7条は、本案の解決に関しては、その紛争を最も適切に扱うことのできる法域(いわゆるナチュラルフォーラム)へと誘導する方法を尊重し、その具体的な促進方法を明確にした上で、もしナチュラルフォーラムが本案について判決を下した場合には、アレストを行った裁判所はその判決の承認執行を行うことで、国際的な民事司法協力を積極的に促進しようとしていることが分かる。

### (3) 統一法条約のソフトローとしての役割

こうした私法分野における国際的な統一法条約に関して、それが未発効であったり法廷地国が締約国でなかったりする場合であっても、実務においてそれらがソフトローとして参照されることで影響力を与える可能性は小さくない。ことに日本のように私法統一の分野における十分な実務経験の蓄積がなく、



また理論的研究も十分に進展していない状況においては、そうした分野に関連した問題が生じた場合において、それらの統一法条約が裁判官や実務法律家にとつての最後の頼みの綱となる可能性が現実存在する。

やや古い例ではあるが、日本の裁判所が外国籍船競売の実務において、未加盟の「1967年船舶先取特権及び抵当権に関するある規則の統一のための国際条約」11条3項を一種の国際慣行と解することによって、競売に付された船舶にすべての先取特権や抵当権が一切付着しなことを示す証明書を、競落人が落札した船舶を新たに登録するために、日本の裁判所から新登録国の登記官宛に発効した事例が示されている<sup>(63)</sup>。こうした証明書の発行について、日本法上の手続規定が存在しないにも拘らず、実践的な必要性に応えるためにこうした判断が行われたことは興味深い。このように、こうした条約は必ずしも発効しなくとも、ソフトローとして重要な実務の指針を提供する役割を果たすことが予測されるため、日本においても一層の研究や知識の普及が促進される必要があろう。

#### (4) 海事事件の処理における日本裁判所の国際的な民事司法協力の指向について

船舶先取特権による仮差押は、疎明によって認められるとされる。実際に、東京地裁平成10年4月30日判決では、リベリア船に対して香港の塗料会社が先取特権を実行しようとした事例において、先取特権の存在については疎明で足りるとする判断がなされた<sup>(64)</sup>。また、ロシアの漁船の船舶の修理に関して韓国で発生した債権について、本案の管轄は日本にはないが、韓国で下される本案判決について日本での承認執行の可能性を理由として、仮処分を肯定した旭川地裁の決定<sup>(65)</sup>がある。この事件で問題となった債権が船舶先取特権とされていないことをも考慮すれば、外国籍船に対する仮差押えの可能性をかなり緩やかに認めた判決であるといえよう。本判決では「仮差押命令事件の国際裁判管轄を直接規定した法律等は存在しないので、一般の民事訴訟同様、当事者間の公平、裁判の適正、迅速という理念により、条理に従って決するほかないが、仮差押命令は、本案判決後の強制執行に備えて債務者の責任財

産を保全する緊急的、暫定的手続であるから、請求権の存否、内容や本案判決の執行の問題を考慮しなければならないという点で、本案事件に対する付随性が認められる一方、その執行の迅速性等、仮差押え自体の実効性の確保も看過することはできない<sup>(66)</sup>』とされる。

そして「民事保全法12条1項は、仮差押命令事件の国内土地管轄について、本案の管轄裁判所と並んで、仮差押目的物の所在地を管轄する地方裁判所にも管轄権を認めているが、前者の管轄原因は、前述した本案事件に対する付随性によるものと解されるのに対し、後者については、仮差押えの実効性確保の観点から、本案管轄の所在とは無関係に〔下線筆者〕、目的物の所在地に管轄権を認めることが合理的と認められることによるものと解される<sup>(67)</sup>」から、民事保全法12条をもとに「国際裁判管轄については民事保全法12条の準用により、国内土地管轄については同条を適用して、目的物である本件船舶の所在地を管轄する当裁判所に、本件仮差押命令申立事件の管轄権が認められるというべき<sup>(68)</sup>」であるとする。しかし、これは一国の司法制度内部におけるような本案裁判所と仮差押裁判所との間に緊密な協力関係が実現できていることを前提として、初めて成り立つ解釈であると思われる。それを異なった司法制度間に本案管轄と仮差押目的物所在地の管轄が分かれた場合にも単純に拡張する点において、論理の飛躍があろう。しかし、ここでより注目すべき点は、旭川地裁がこのロシア船に対する仮差押を認めることがこの紛争解決において実効性があると実務的感覚に基づいて判断した点にあるように思われる。ロシアの漁船を日本において仮差押えすることが、韓国の債権者による債権の回収を確実にするために、よりよい方法であるとの判断がこの判決の根底に存在することは明らかであろう。実際に仮差押えがなされた場合、本案の判決を待つことなく交渉によって紛争が解決される場合が多いとされており、その意味からもこの決定を、過剰な国際的協調に基づくものとして、表面的な法理論のみを基礎として軽率に批判すべきではないであろう。また、この決定は、上述したアレスト条約が本案管轄と保全執行管轄が複数の国に分かれうることを前提する点とも、共通性を有している点で興味深い。

### (5) 民事司法協力の水準と本案・執行管轄の分離

最近、日本の学説において保全処分の国際裁判管轄をそれ自体独立の論点として論ずるものが増加しつつある。確かに欧州のブラッセルズ＝ルガーノ領域を例とすれば、その範囲において各構成国の民事司法協力の高い水準が既に確立していることから、本案裁判所と保全裁判所とが異なった国の司法制度内に位置したとしてもそうした処理を認めることによって、域内の判決の自由移動のメリットをさらに実効的なものにできる。

ブラッセルズ I 規則に必ずしも整合的とはいえない FNC を用いたコンベンションの管轄規則を合わせ持つイングランドにおいてさえ、(1)同規則にしたがって他の構成国が本案管轄を有する場合、(2)イングランドが表見的に管轄を有するけれどもナチュラルフォーラムが他の構成国にあると考えられる場合、(3)仲裁合意がなされた場合、の3つの場合に限って、自国が本案管轄を持たない場合にでも対物訴訟を受け付けることとして<sup>(69)</sup>、構成国間の民事司法協力を促進する姿勢を示している。しかしこれはブラッセルズ条約(当時)を国内制定法化した1982年の制定法以降のことであって、それ以前には対物訴訟の管轄は対物訴権についてのみ認められるとの立場、つまり対物訴訟の管轄と本案とは不可分一体としてのみ認められるとの立場が採られていた<sup>(70)</sup>。イングランドにおけるこうした実務の変化は、欧州における国際的な民事司法協力の水準が高まることによってもたらされたものであり、更にそれを推進しようとする姿勢を示すものであると考えられる。したがって、ブラッセルズ＝ルガーノ領域において議論となっている本案と保全処分との管轄の分離に関する議論を、そのまま日本に持ち込むことにはかなり無理があると思われる。

日本の国際裁判管轄規則における確立した判例法理である「特段の事情論」の立場は、日本の国際裁判管轄自体を抑制する方向で働く理論として、これまでのところ理解する立場が支配的であった。しかし以上で検討してきたように、こと船舶債権が関連する事案については、「特段の事情」によって日本の裁判管轄権の行使を抑制する姿勢は、これまでのところ機能してこなかった。すでに指摘したように、日本における最高裁判例を中心として確立された国際裁判管轄に関する「特段の事情論」は、イングランドの Goff 判事の指摘<sup>(71)</sup>を待つ

までもなく、英連邦圏において支配力を持つナチュラルフォーラムの理論と整合的である。もっとも、筆者は「特段の事情」を積極的に認めることで船舶先取特権に関連して日本の国際裁判管轄を制約すべきであると主張するわけではない。むしろ、日本の管轄を広く認める現在の実務を基本的に肯定した上で、それをこうした分野で展開されてきた、アレスト条約などの国際的な法制度統一にむけた動向と調和させることを視野に入れる方が望ましいと考える。

確かに、船舶先取特権や船舶抵当の実行という司法実務において、こうした訴訟の持つ国際的な性格に対しての認識が欠如しているため、それを扱う法律的な枠組が混乱しているように見られる場合もある。前述の旭川地方裁判所の船舶仮差押命令に関する平成8年2月9日の決定においては、仮差押命令の国際裁判管轄権という視点から議論がなされ、「本案事件に対する付随性及び仮差押えの実効性の観点から検討を加えるべき点では国内土地管轄と同様であるから、民事保全法12条1項の準用により決すべきものと考えられ、日本の裁判所に本案事件の裁判権が認められなくとも、仮差押目的物が日本に存在し、外国裁判所の本案判決により、将来これに対する執行がなされる可能性のある場合には、日本の裁判所に仮差押命令事件についての裁判権が認められると解するのが相当である<sup>(72)</sup>」とした。そして「目的物の所在地を管轄する日本の裁判所で仮差押命令を得てこれを執行することが、仮差押えの実効性の観点からは最も妥当である上、外国裁判所において請求権の存否内容が確定され、その判決によって目的物に対する執行がなされる可能性があれば、本案事件に対する付随性の要請も充たされると考えられるからである<sup>(73)</sup>」として、本案と保全処分との管轄を国際的に分断することを前提に、本案判決の日本における承認執行の可能性を、日本において国際的な保全処分を認める中心的な指標としている。この事例は海外で発生した船舶修理代金を回収するために、日本の港に入港した外国船を仮差押えした事件であり、訴訟当事者は原被告ともに外国人である。現在の「特段の事情論」が国際的な民事紛争処理における基本的理念を尊重するために日本の管轄を抑制することを主眼とする立場であるとすれば、本案管轄を有する外国裁判所に積極的に協力するために日本の裁判所に保全処分の管轄を認めることとの間には、理論的にかなり大きな隔たりがある

う。確かに、国際的な民事紛争の適切な処理に向けた各国の民事司法制度間の協力を促進するという極めて抽象的な目的から、両者に共通点を見出すことは不可能ではない。しかし、いわば消極的協力に止まる前者と積極的協力へと踏み出す後者の議論との温度差は、どのようにすれば埋めることができるだろうか？

旭川地裁決定の実務を現在の国際裁判管轄法理と整合させるには、アレスト条約7条3項及び5項が定める国際的な民事司法協力の明解な図式がやはり必要のように思われる。すなわち「本案につき決定する裁判権を有しない」裁判所がアレストを実行するか解放金を提供された場合において、本案管轄を有する裁判所で一定期間内に手続を開始すべきことを債権者に命じた場合（7条3項）または本案管轄を有する外国裁判所で手続が開始された場合には、アレストされた船舶またはその解放金に対して、本案判決の承認執行を認めるとする立場である。すでに明らかなように、旭川地裁決定の立場は、1999年のアレスト条約におけるFNCを考慮に入れた国際的な民事司法協力を目指す理論構築と、その根本的な発想において強い共通性を有している。こうした国際的な司法的協力を指向する感覚がもし日本に国際裁判管轄の底流にあるとすれば、日本が新たに国際裁判管轄規則の明文化を議論することを契機として、アレスト条約の締約国となることも含め、より国際的なスケールアップを目指した議論を展開する必要がある。そして、それは楽観的に過ぎるかも知れないが、わが国の民事司法実務の現状を前提とすれば、十分に可能であるように思われる。

おわりに——現在の日本法に対する若干の示唆

### (1) 国際裁判管轄をめぐる予見可能性と具体的妥当性

日本では、予測可能性を重視する逆推知説と、個別の事件の具体的な状況や両当事者間の公平についての配慮を重視する利益較量説が、対立する立場にあるものとして説明されてきた。しかし、これらに対立するものとは捉えず、原告と被告とが管轄の問題に直面する時点の差異に基づく問題として再考する必要がある。その際に、イングランドにおける訴状(writ)の送達による管轄と、本案を審理するのに適した管轄を再検討するFNCとを判断する時点との一定

の時間差に着目して、それを再解釈することを以下において試みたい。

第1に、原告の視点から考えれば、訴を提起する時点において、その裁判所がそれを引き受けてくれるか否かについて、明確な予見可能性が極めて重要となる。つまり、国際的な民事紛争を抱え込んだ原告が司法的な救済を求めるためのキックオフとしての裁判管轄は、明確なルールによって、場合によってはかなり緩やかに認められる必要があるかもしれない。また、訴の提起は、必ずしも訴訟審理に直結するわけではなく、現実的な場面において、相手に対するプレッシャーを通じて和解交渉などへと持ち込むための突破口としての意味をもつ場合は多いと思われる。したがって原告がどこで訴を提起できるかについて、予見可能性は重視される必要がある。また、それが被告住所地の管轄だけでは原告にとって実質的救済とならない場合も存在するであろう。そのような視点から例外的に管轄を拡張する方法として、イングランドでは、被告が領域内に所在することを根拠とした原則的な対人管轄の発生に加えて、領域外への送達を裁判所の許可を得て行うことが認められてきたと考えられる。また、船舶のように大きな財産的価値のあるものをアレストすることによって、イングランドに本案管轄を発生させる方法も、被告が外国に所在する場合には、原告保護の視点から極めて有効な方法として機能してきた。

しかし、こうした原告保護の要請は、被告保護の要請との公平なバランスによってコントロールされる必要がある。もし、原告にその法廷地で訴訟を提起する一定の法律的な必要性が認められ、そこで実質的な審理が行われることについて被告側に異議がなければ、そこで訴訟を継続することは一般に認められてよい。被告の応訴による管轄はすでに広く認められてきたところである。これはさらに、近時の国際的な管轄合意を推進する立場とも合致する。

しかし、もし被告が、原告が訴を提起した法廷地において本案の審理が行われることに納得できない場合には、その法廷地の他に「より適切な法廷地」が存在することについて裁判所を説得することに成功すれば、裁判所は自身がFNCであると判断し、その訴訟手続をステイまたは却下して、原告にその「より適切な法廷地」において訴訟を提起するよう促すことにより、被告の利益を守るための方策を講じることになる。

このように、原告にとって重要な国際裁判管轄の予見可能性を尊重する一方で、実際にその法廷において審理を行う上で生じる不便宜に対応するために、被告側からの主張を待ってそれを再度審査するためのフィルターとしてFNCの判断過程を設定するのが、イングランド及びコモン・ロー諸法域で広く認められている国際裁判管轄の実務である。

こうした国際裁判管轄の調整方法は、基本的には日本の国際裁判管轄の取扱と強い共通性を有するように見える。日本において、国際民事訴訟の原告は、民訴法の国内土地管轄の規定に基づいて、管轄を有するよう見える裁判所に訴を提起することが可能となるようである<sup>(74)</sup>。その時点において、イングランドにおいて原告に与えられる予見可能性の根拠とは異なるが、取り敢えず訴を提起する場面において一定の予見可能性が保証されている点で、原告の利益は守られることになろう。そして、訴が提起された裁判所において被告が管轄について争うことなく応訴すれば、その裁判所の国際裁判管轄権はその時点で確定的となる。しかし、もし被告にその裁判所が国際裁判管轄権を有することに異議がある場合には、裁判所はそこにおいて国際民事訴訟を行うことが「当事者間の公平、裁判の適正・迅速を期するという理念」にしたがって管轄を否定すべき「特段の事情」があるか否かについて、再度検討を行うことにより、被告側の利益を考慮するための機会を設けることになる。これは制度構築の方策としては、イングランドやコモン・ローの立場に酷似した方法であるということが可能であろう<sup>(75)</sup>。

## (2) 外国籍船への執行を国際裁判管轄規則にどう反映させるべきか？

それでは以上の分析を外国籍船への執行に関する取扱と照らし合わせたときに、どのようなことがいえるであろうか。イングランドにおいても日本においても、たまたま自国の港に入港した船舶をアレストすることだけによって原告が本案管轄を発生させることができるとすれば、そこにおいてかなりの過剰管轄（つまり原告側にとって一方的に有利な管轄発生）が生じているように見える。しかし既に検討してきたように、そうした実務の背後には現実的な必要性が存在しており、それがこうした実務を国際的に広く定着させてきた原因と見るこ

とが可能であろう。またそうした必要性は、最近でも1999年のアレスト条約によっても肯定されていると考えられる。

このようなわが国の国際裁判管轄に関する判例法理に加えて、外国籍船への外国担保権等に基づく執行が、日本の実務において緩やかに認められてきた状況は国際的に広く認められている立場に沿ったものであり、国際裁判管轄に関する新たな立法においても検討されるべき問題を含んでいる。具体的には、現在の国際裁判管轄とは無縁な領域で生じている、外国担保物権の直接実行という不思議なショートカットによる処理を、国際裁判管轄の規律の中へと整合的に取り入れる必要があると考える。

それではどのようにすれば、わが国の国際裁判管轄法理とこうした船舶に関する実務との理論的整合性を、模索することができるだろうか。外国法による船舶先取特権や抵当権の実行の事案では、アレストによって一旦日本における本案管轄の発生を認め、被告が日本の管轄に服することを不服とするときは、執行に対する異議としてではなく、本案の訴訟において「特段の事情」の有無の検討を裁判所に求めることが考えられる。

その時のモデルとして、イングランド法の裁判管轄法理における原告保護と被告保護のバランスを確保する方法を、より意識的に参照すべきである。まず、民訴法の土地管轄規定が認める範囲において、原告が司法的救済を求めるためのキックオフの管轄を日本に認めてよいし、それは現在のわが国の実務とも整合すると思われる。これは過剰管轄を生じるように見えるかも知れないが、原告が日本で訴訟を行うことについて何らかの正当性が認められれば、一応はよしとすべきであろう。国際民事紛争において原告は各国の異なった裁判管轄規則に直面するため、そこには過剰管轄と同様に、過少管轄の危険性も存在する。したがって、原告にとって寛容で明確な管轄規則の必要性は高い。さらにこうした立場を論理的に推し進めれば、原告に与えられるべきキックオフの管轄の外延を民訴法の土地管轄規定によって画することには、十分な理論正当性が備わっていないとの疑問も生じる。原告が、司法的救済を求めることに正当性があると具体的に判断できるならば、裁判所はその外延を条理に基づく「特段の事情」によって拡張することも許されると解すべき余地がある<sup>(76)</sup>。そして、



被告が裁判管轄について異議を述べない場合には、そのまま本案の審理を行うことに何ら問題はない<sup>(77)</sup>。しかし被告に国際裁判管轄について異議がある場合には、「特段の事情」について裁判所が判断するための第二段階の管轄判断プロセスを設定する必要がある。

したがって、日本において外国籍船の仮差押え（アレスト）が行われた場合には、それによって1999年のアレスト条約と同様に、日本に本案についての管轄権が発生したものとして取り扱うのが適切であろう。そしてこの段階から、日本における通常の国際裁判管轄の処理方法として、被告からの妨訴抗弁により条理による「特段の事情」の判断のプロセスに入ることにすれば、これまで日本の国際裁判管轄法理の枠外で行われてきた船舶仮差押えの事案も、通常の国際民事訴訟に関する事案として取り扱うことが可能となろう。

### (3) 普遍主義的な理念に基づく管轄配分説の再評価に向けて

池原季雄と平塚眞によって提唱された普遍主義を理念とする管轄配分説においては「各国の裁判機関が国際的に協力」して、立法・解釈の何れに対しても「民事訴訟法一般の理念たる適正、公平、かつ能率的な裁判の運営」を期待できるようにすることを基準とすべきであるとの明確な指摘がなされていた<sup>(78)</sup>。

普遍主義を現状において実践的なものへと変革するには、司法制度間の連携を可能にするようなフィードバックを進展させる必要がある。なぜなら、国際裁判管轄の改善において目的とされるものは、大まかに表現すれば国際的な多重手続を減少させると同時に、両立しえない複数の確定判決が異なった国家において下されることのないような体制を整えることにある。そしてこうした目的の実現に際して、一国の司法制度のみが独自に取り組むことによって十分な効果を生み出しえないことはほとんど自明である。

こうした協力の形態として、採択に至らなかったハーグ国際私法会議による管轄承認条約草案や、欧州連合におけるブラッセルズ I 規則のように直接に統一管轄規則を定め、それを基盤として判決の自由移動を実現する方法は最も明解である。しかし国際的な司法制度間に存在する暗黙裏の協力（適切な法廷を指定してそこにおける提訴を原告に促す「フォーラムノンコンビニエンス」や「特

段の事情論」の運用)を、より明確な法政策に基づいて推進することにより、現状を改善する方法も徐々に明確化されつつある。

イングランドのナチュラルフォーラム理論は、独立した各法域の司法制度が国際的な協力を行い、国際民事紛争をその解決に最も適した法廷へと誘導することを通じて、国際的な民事司法が実現すべき理念に近づくための理論である。それは著名な *Spiliada* 判決によって明確化され、それ以降コモン・ロー法域全体において国際裁判管轄を指導する理念としての地位を確立してきた<sup>(79)</sup>。

また船舶のアレストという限定された領域においては、同様の発想と方策を、国際条約の形で明文化したのが1999年のアレスト条約であり、そこにおいては国際的な民事司法協力を積極的に促進するための枠組が示されている。このように、国際的な共通性を持つ実務が歴史的に展開されてきた船舶債権の分野において、こうした方法が明確化されつつあることは興味深い。日本の国際私法学において国際的調和は常に強調されてきたが、それを他法域の司法制度との間の明示的な国際的協力へと展開する視点は、これまでのところ極めて不十分であった。しかし、こうした民事司法協力を積極的に展開するために、原点に立ち戻って、普遍主義の立場に立つ管轄配分説を基盤理論として積極的に活用する必要性は大きい。

海運業で実現されてきた法的環境における司法協力の視点から、外国籍船のアレストに関する実務を分析すれば、ほぼ次のようになろう。(1)目の前にある船舶をアレストすることによって原告の実践的救済の可能性を確保する必要性が海事事件には存在する。(2)反面として二重アレスト等への調整が必要となる。(3)FNCの実務を参考にした法域間の本案管轄の調整は、1999年のアレスト条約において十分に意識されており、理論的な進展が見られる。

最後に、以上における検討の結果をひろく日本における国際裁判管轄規則全般へと及ぼせば、日本では判例法理としての「特段の事情論」をさらに進展させることによって、管轄配分説が目指す司法機関の国際協力を実践的に推進することが可能であるように思われる。そのための立法化においては、最小限として次の2つの対応が必要とされるであろう。(1)日本の裁判所が「特段の事情」の存在によって管轄の行使を拒絶する場合には、どの法域の裁判所が適切

な法廷であるかを明示する必要がある。(2)その法廷が万一管轄を否定する場合に備え、日本において訴訟を再開する余地を確保するため、裁判所がステイ(中止)という方法を用いることができるように、立法的な手当を行う必要がある<sup>(80)</sup>。このように僅かな調整によって、わが国の国際裁判管轄理論は国際的な民事司法制度間の協力促進に対応する素地をすでに十分に有している。こうした長所は、早い段階で国際的な司法制度間の協力に焦点を当てた管轄配分説と、「特段の事情論」の確立によって国際裁判管轄の規律の中に国際的な民事司法協力に向けた柔軟な対応を可能にした判例理論の双方の功績によってもたらされたものといえよう。そうしたわが国の国際裁判管轄に関する基盤的な理論及び実務構造の健全性と潜在能力には驚くべきものがあり、現在検討中の明文化作業においては、そうした長所を損なわないよう十分な配慮がなされるべきである。

【附記】本稿は全国銀行学術研究振興財団の研究助成金(2007年度)による成果の一部である。

- (1) 国際裁判管轄研究会報告書(2)NBL886号81頁以下(2008)。本報告書は、現在法制審議会国際裁判管轄法制部会の作業における基礎資料となっている。なお、同部会では平成21年7月10日付で「国際裁判管轄法制に関する中間試案(案)」を公表している。(http://www.moj.go.jp/SHINGI/090710-1-2.pdf)
- (2) 日本法において、実体法としては商法842条～851条、船舶所有者責任制限法90条[1976年条約の国内法化]、国際海上物品運送法14条[1924年条約の国内法化]、船舶油濁損害賠償保障法[1969年条約の国内法化]、手続法としては民訴法5条7・10・11号がその範囲に入るが5条3号及び6号は検討の対象とはしない。
- (3) これはイングランドを中心としたマリタイムリーエンと対物訴訟だけを視野に入れていることを意味するわけではない。イングランドの海事裁判所はむしろ大陸法を適用してきたことが認められ、船舶先取特権自体は日本商法でも明らかのように大陸法において広く観察されるものであり、その意味で英米法と大陸法との歴史が混在するグローバルな法領域であるとの考察に基づく。(特に、W. Tetley, 'Maritime Law as a Mixed Legal System (With Particular Reference to the Distinctive Nature of American Maritime Law, Which Benefits from Both Its Civil and Common

Law Heritages)', 23 Tul. Mar. L. J. 317-350. (1999) 参照。)

- (4) この議論の範囲は、国際裁判管轄研究会報告書の第5の1「海事関係の訴え」のうちでは「2-3 船舶債権その他船舶を担保とする債権に基づく訴え」に関する部分のみである。この部分については、今日でも実務上の問題が少なくなく、国際的な法統一作業も活発に行われているからである。
- (5) 'International Convention on Maritime Liens and Mortgages' (1993) 2004年発効。締約国は12ヶ国。日本は未加盟。
- (6) 'International Convention on Arrest of Ships' (1999) 現在締約国は7ヶ国で未発効である。日本は未加盟。
- (7) これらの条約はまだ実定法としては国際的に強い通用力を有するにいたっていない。しかし、実際に日本における実務においても、こうした問題が実務で問題となった場合に、法律実務家はこうした国際的な最新の成果を参照せざるを得ない場面は日本でも少なくない。特に、小川英明「外国船舶の任意競売の一事例：サブラ・コア号，バナナ・コア号事件について」判例タイムズ345号67頁以下(1977)参照。また、国際売買の事件においてウィーン売買条約の内容が参照された判例も報告されている。
- (8) 船舶に関連して認められる対物訴訟 (action in rem) 自体、イングランドの司法制度の歴史においては大陸法に由来する海事裁判所 (The Admiralty Court) に起源を持つ制度と考えられている。しかし、その後の歴史的な展開によって、英米法圏では対物訴訟は今日まで存続しているが、大陸法圏ではそれとは裏腹に姿を消すこととなったとされる (Tetley, W., 'The General Maritime Law - The Lex Maritima', 20 Syracuse J. Int'l L. & Comm., 105 (1994) 参照)。また、こうした歴史的基盤において、Maritime Liens も対物訴訟と同様に大陸法に起源を有する制度であり、その意味で日本の商法が規定する船舶先取特権とは同根の関係にある。
- (9) 日本法では商法849条参照。
- (10) 船舶先取特権の目的として、次の3点が指摘されることが多いとされている。
  - (1) 船舶所有者の共同の利益のために生じた債権の保護；(2) 公益・社会政策的配慮から認められた債権の保護；(3) 責任制限の対抗を受ける不利に対する債権の若干の緩和策。
- (11) 例えば、便宜置籍船とリベリア・パナマなどに設立されたペーパーカンパニーの場合を想定せよ。
- (12) 日常的な運航が円滑に行われて利益が上がらなければ、船舶抵当権者も円滑に債権を回収できないのであり、この二者の間の葛藤ばかりを強調するのは現実的

ではないと思われる。こうした分析について、志津田一彦「船舶先取特権・抵当権をめぐる統一条約変遷論序説：統一3条約の比較研究(1)」富大経済論集 48巻 3号 411頁以下 (2003) は、アルカンタラの論文を紹介している。

- (13) 法制審議会で配付された資料〔法制審保険法部会資料17 (平成19.10.26)〕の中に、平成17年及び18年に終局した船舶先取特権に基づく担保船舶競売事件は全国で83件とのデータがある。これらは債権についての担保権の実行ではないため民事執行法193条1項は適用されないが、同法189条前段、181条1項4号(189条後段により読替え)により、債権についての担保権の実行と同様、船舶先取特権の存在を「証する文書」が提出されたときに限り、開始されるとされる。
- (14) こうした問題意識を明確に持ったものとして、石黒一憲『金融取引と国際私法』343頁以下(有斐閣・1983)がある。また、こうした船舶先取特権が関係する事例の範疇には入らないが、日本裁判所が扱う国際的性格を持った民事事件の中で、船舶が関連する事例で、国際裁判管轄法理の形成に重要な役割を果たしてきたものは決して少なくない。
- (15) 池原季雄=平塚眞「涉外訴訟における裁判管轄」『実務民事訴訟法講座6 涉外訴訟・人事訴訟』3頁以下、(日本評論社・1971)、24～25頁参照。池原季雄と平塚眞は、外国の船舶先取特権や船舶抵当権に基づく強制執行に直接言及しているわけではないが、管轄配分説の各論的検証において競売法36条(当時)の船舶競売に関して船舶所在地(船籍地でなく現実の停留地)の国際裁判管轄を肯定している(25頁)。また、保全処分の管轄に関しても、「本案訴訟の管轄と関わりなく、目的物所在地に管轄を認めるべき」であるとしている。その後も、この見解は池原によって基本的に維持されている(池原季雄「国際裁判管轄権」『新・実務民事訴訟法講座7：国際民事訴訟・会社訴訟』(日本評論社・1982)39頁参照)。
- (16) この点に明確に言及する文献で、筆者が気づいたものとして次のものがある。土井輝生『国際取引法基本判例』(同文館・1994)129頁は、外国船舶の競売が申し立てられた一連の事件に関して「どの判例でも、管轄権があることを自明の前提として、その根拠が明らかにされていない。船舶債権その他船舶をもって担保する債権にもとづく訴についての船舶所在地の特別裁判籍を定める民事訴訟法第11条から推断して、船舶所在地である日本の裁判所に管轄権があると考えればよい」とする。しかしもしそうだとするならば、債権がどこにおいて誰との間で発生したものであっても、その船が日本に寄港したときに日本における本案訴訟の管轄権が認められることとなり、「特段の事情論」によって過剰管轄に対する抑制を前面に押し出してきた日本の国際裁判管轄法理との間には、一見したところ必

ずしも整合的ではない。

- (17) 旭川地裁平成8年2月9日決定(判例タイムズ927号254頁)参照。
- (18) 1999年のアレスト条約(International Convention on Arrest of Ships, 1999)には各国の司法制度間において、一定の協調を要求する規定をおいている。2条3項は、本案の管轄が他国にある場合にも、その債権に基づいてアレストする可能性を認めている。4条4項・5項は、他国でのアレストの状況や他国で支払われたアレストからの解放のための担保の金額を、締約国に考慮に入れるべきことを要求している。5条1は、既に他国でアレストされ担保を積んだ船舶について、同じ債権に基づいて再アレストすることを締約国に禁じている。また2では、同じ債権に基づいて、姉妹船など複数の船舶をアレストすることも禁じている。
- (19) 特に次の文献に依拠している。Tetley, W., 'Arrest, Attachment, and Related Maritime Law Procedures', 73 Tul. L. Rev. 1895 (1999); Tetley, 'Maritime Law as a Mixed Legal System (With Particular Reference to the Distinctive Nature of American Maritime Law, Which Benefits from Both Its Civil and Common Law Heritages)', 23 Tul. Mar. L. J. 317-350. (1999); Hutton, N., 'The Origin, Development, and Future of Maritime Liens and the Action In Rem', 28 Tul. Mar. L. J. 81 (2003)。また Snell, S., *Courts of Admiralty and the Common Law: Origins of the American Experiment in Concurrent Jurisdiction* (Carolina University Press, 2007) もこうした分野の新しい研究として、合わせて参照した。
- (20) こうした考察は決して過去の遺物を振り返ることだけでなく、未来を考える上で重要なものとなることは、最近の多くの研究が示すところでもある。法の発展の歴史を比較法的に検討したり、新制度派経済学のようにゲーム理論などの新しい方法を用いて分析したりする研究から、多くの成果が生まれつつある。近時日本でも注目されるようになった 'lex mercatoria' をめぐる議論も、そうした流れの中で理解される必要がある。
- (21) Hutton, *supra* note 20, at 82.
- (22) *Ibid.*
- (23) Eleanor of Aquitaine, Duchess of Aquitaine and Gascony and Countess of Poitou (1122-1204)。
- (24) クリンゲンベルク(瀧澤栄二訳)『ローマ債権法講義』17, 224頁(大学教育出版・2001)参照。
- (25) こうした状況を指して、「英米法は1000年遅れてローマ法を追いかけている」との比喩が用いられることもある。

- (26) 例えば, Roscau, Hutton, Tetley, Snell 等が注(19)に示した文献等で, こうした歴史的根拠をあげている。
- (27) イングランドの大学が, 法律専門職の教育を本格的に担うようになるのは20世紀以降のことである。しかもこの時期に法曹養成に参画した大学は, 中世ヨーロッパに華開いた大陸法律学 (ius commune) の歴史を引き継ぐオクスブリッジではなく, 多くは新しく創設された大学であった。
- (28) そのような裁判所として, 海事裁判所に加えて, 例えばマーケットにおける商人達の裁判所であった Pie Powder 裁判所, Cinque Ports (シンクポーツ, 五港奉行, 特権の港湾都市などと訳されている), 衡平法裁判所, 財務府裁判所, スターチャンバーなどが存在した。(Hutton, supra note 19, at 102.)
- (29) オクスフォードにおいて10世紀頃から高度の教育研究が提供されていたようである。特に1167年にパリ大学が外国人を追放したことから, 多くの研究者がオクスフォードへと移り, 大陸の学問的伝統が引き継がれた。そして, その後生じたオクスフォード内での内部分裂の結果として, ケンブリッジ大学が誕生することになる。双方とも中世の大陸的伝統に根差した大学であり, 19世紀以降に創設された他の多くのイングランドの大学とは様々な意味で異なった性格を有する。この二つの大学はオクスブリッジと略称されることがある。
- (30) コモン・ロー法律家の教育的な伝統について, 齋藤彰「イングランドの法文化と法律化教育」関大法学論集48巻2号33頁以下(1998)参照。なお, 幡新大実『イギリスの司法制度』(東信堂・2009)に本稿作成の最終段階で接することができた。
- (31) Advocate という名称は, スコットランドの法廷弁護士にも用いられており, そこでも資格を得るには大陸の大学において一定期間大陸法の教育を受けることが資格要件とされていた。スコットランドでは現在でもこうした伝統が維持されており, 法廷弁護士になる者にはローマ財産法の教育が今でも必修科目とされている。
- (32) こうした実務は, エレノアによってイングランドに持ち込まれたものと推測されている。
- (33) 手続の記録を残すことが義務づけられ, 過料や法廷侮辱による拘置が認められた裁判所を指す。
- (34) Hutton, supra note 19, at 105.
- (35) Hutton, supra note 19, at 107.
- (36) [1936] P 51, 73-74.

(37) [1977] QB 14.

(38) 最高裁判所判決昭和 56・10・16 (民集 35 卷 7 号 1224 頁以下)。

(39) 民事訴訟法の研究者である高橋宏志は、二重機能説も日本の一学説として扱っている (高橋宏志「海事裁判管轄の立法論的検討」海法会誌復刊 39 号 7 頁 (1995) 参照)。こうした理解は例えば注釈民事訴訟法などにも見られる立場であり、民事訴訟法の研究者の間では一般的に知られる学説といえるかも知れない。

(40) 実体法においても、海商法上の制度は、それ自体が国際性と無縁ではあり得ない。

例えば、商法上、かなり広範な債権が船舶先取特権の対象とされており、それらが内航船のみを対象とした規定とのみ理解することには違和感があろう。被告が日本に普通裁判籍を有する場合に、こうした債権を他の債権に比して優遇する必要がどの程度あるのかは自明ではない。むしろ外航船が日本に寄港した場合に、その船舶に関する日本の債権者を保護する制度と理解するのが合理的であろう。もとより日本の商法の国際的な適用範囲は国際私法の適用を待って始めて確定されるのだから、商法が国内事件のみを想定していると決めつけることはできないが、少なくとも第一次的に日本における国内事件への適用を念頭においたものであることは否定できない。

(41) 国際裁判管轄研究会報告においては、こうした視点から管轄規則について検討し、同様の結論に達している。しかし、これが国際的な事件についての裁判管轄をも視野に入れた規定であるとするならば、評価は自ずと変わってくるように思われる。今回の改正がどのような法形式において行われるかにもよるが、もし現在の民訴法の管轄規定が国際裁判管轄を判断する際に全く考慮される余地がないものとするのであれば、外国籍船の差押え等の実務との実質的な不整合はより明白となるからである。

(42) Hutton, *supra* note 19, at 91-92.

(43) 高橋・前掲注 39, 7 頁 (1995)。

(44) 高橋・同上 11 頁。

(45) 高橋・同上。

(46) 高橋・同上 12 頁。

(47) Hill, J., *The Law relating to International Commercial Disputes* 2<sup>nd</sup> ed. (1998), at p. 211. 最近でも、イングランドにおいて FNC の定着に重要な役割を果たした諸判例のかなりのものが海事事件に関する。例えば、イングランドに FNC が持ち込まれる分岐点となった *Atlantic* 判決 (1974) は、イングランドで船舶をアレストして



提起された対物訴訟でステイが認められた。また、Abidin Daver 判決も、トルコ船主の姉妹船をイングランドでアレストして提起された対物訴訟が、FNCであるとされた。このように対物訴訟であると否とにかかわらず、フォーラム・ノン・コンビニエンスによるステイが認められていることは、イングランドの高裁裁判管轄に対する合理性を理解する上で重要な点であると思われる。詳細については、齋藤彰「イングランド国際民事訴訟法の革新」国際私法年報5、63頁以下(2003)参照。

- (48) Tetley は、船舶先取特権及び担保権に関する国際的な事案の処理において、FNC を活用することの必要性を強調している。(Tetley, *supra* note 19, at 48.)
- (49) イングランドがブラッセルズ条約(1968)を制定法化したのは1982年である。しかし、FNCの理論を完成させたとされるイングランドの貴族院における *Spiliada* 判決は、それから5年後の1987年に下された。
- (50) ブラッセルズ条約(その後ブラッセルズI規則に引き継がれる)は、EC構成国間の民商事事件に関する国際裁判管轄規則を完全に統一し、管轄が複数生じる事件については「早い者勝ち」によって手続の重複を減少させると共に、重複する判決の発生を完全に排除する方法を採用する。こうした厳格な規則の下では、FNCのように個別事例の状況を考慮した裁量による管轄の調整の余地は完全に排除されることになる。ブラッセルズ条約とそれをEFTA諸国に拡張するための同内容のルガーノ条約の構成国に被告が住所を有するケースは、このシステムに組み込まれることになる。
- (51) A. Briggs, 'Choice of choice of law?', LMCLQ 12 (2003).
- (52) 平塚真「海事裁判管轄」『海法大系』624頁以下所収(商事法務・2003)640頁参照。民事執行法189条によって、113条・115条の規定は船舶を目的とする担保権の実行としての競売にも準用される。
- (53) これに対して、平塚は船舶仮差押えの管轄について、日本船籍の船と外国船籍の船とを区別した上で、後者については、外国船が偶々日本に寄港していれば、「仮に本案が外国の裁判所の専属管轄であっても」、そして外国当事者同士の係争で当事者の一方が所有する船舶がたまたま日本に寄港している以外に日本と何らの関連性がない場合であっても、船舶所在地を管轄する地方裁判所に管轄が所属するとする。(平塚・前掲639頁参照。)しかし、こうした場合に船舶を解放するための解放金が船主等によって積まれた場合には、それによって日本の本案管轄が認められることにはならず、専属管轄裁判所の判決、仲裁裁定、または当事者の和解の時の、執行の担保となるだけであるとする。(こうした司法協力的な姿勢

は、平塚によれば、国際的な普遍人類社会の存在を認め、そこにおける実体法秩序を担保するために司法手続を各国の裁判機関が分担する必要性を前提として、肯定されることになる（平塚・前掲 639 頁注106参照）。そこに見られるのは、司法積極主義的な普遍主義としての管轄配分説であるといえるかも知れない。その理想は、欧州のブラッセルズ＝ルガノ領域のように強固な民事司法協力関係が構築されることによって、判決の移動の自由が確保されることであろう。平塚の主張には、こうした立法論的な補完があれば、一層説得力を持つように思われる。）

- (54) 筆者の知る限りで、船舶先取特権及び担保権についての保全処分に関して国際裁判管轄という視点を取り入れた事例は、前掲の旭川地裁平成8年2月9日決定のみである。
- (55) この点は平塚眞氏からの、Eメールによるご教示による。
- (56) ただし、イングランドにおいては、入港予定があればまだ未入港の船舶に対しても、柔軟に writ が発行されているようであり、その点で、アングロコモンウェルス法域で船舶をアレストする方が、実務的には容易であるようである。しかし最近では、船舶の入港前から担当裁判官の協力によって仮差押えの準備が可能な場合も増えているとの情報に接することがあった。それが事実であるとするれば、イングランドと日本との実務上の差異は更に縮まっている可能性がある。
- (57) こうした事件の中には、イングランドの FNC 法理と親和性のある日本の国際裁判管轄に関する判例法理である「特段の事情論」をさらに洗練させていくためのデータとして有益なものが含まれていたと考えられる。なお、アレスト条約(1999) 7条も FNC に積極的な位置を与えている。
- (58) 1999年のアレスト条約の紹介として、小塚荘一郎「新しい船舶アレスト条約の作成作業」海法会誌復刊42号37頁以下(1998)、同「船舶のアレストに関する1999年の国際条約」海法会誌復刊43号59頁以下(1999)、同「船舶のアレストと船主の法人格否認：関連船 (associated ship) のアレストに関する立法」上智法学論集44巻2号、35頁以下(2000)を参照されたい。本条約の日本語訳については、小塚荘一郎(訳)「船舶のアレストに関する1999年の国際条約(対訳)」海法会誌復刊43号22頁以下(1999)参照。
- (59) 1999年のアレスト条約の前身は、すでに発効している1952年のアレスト条約である。船舶に対するアレストの実務に対して国際的な調和をもたらそうとする精神において、両者は共通の価値観に基づくものである。しかし、各国の司法制度間の協力関係を構築するという目的が明確に意識され、それに対応する具体的な法制度の提示する点において、1999年のアレスト条約には新たな特徴が多く含ま

れている。国際的な民事司法協力という視点から、国際的な私法関係に対して新たな規律を構築しようとする試みは最近のハーグ国際私法会議や欧州共同体において目立つ動向である。特に、アムステルダム条約によって改正されたEC条約65条以下と、それ以降に国際私法分野で制定されたEC条の派生法の状況を参照されたい。

(60) 前掲注(5)参照。なお、志津田一彦「船舶先取特権・抵当権をめぐる統一条約変遷論序説：統一3条約の比較研究(1)(2)」富大経済論集48巻3号409頁以下、49巻1号101頁以下(2003)参照。

(61) 具体的には、国際的に広く認められるかなり広範な(22項目にのぼる)海事請求権について、「アレスト」に関する各国裁判所の実務を平準化するとともに、多重アレストや解放金(担保金)の金額の国際的な調整を可能にする規定がおかれている。詳細については、小塚荘一郎「船舶のアレストに関する1999年の国際条約」海法会誌復刊43号59頁以下(1999)を参照されたい。

(62) Article 7 Jurisdiction on the merits of the case

1. The Courts of the State in which an arrest has been effected or security provided to obtain the release of the ship shall have jurisdiction to determine the case upon its merits, unless the parties validly agree or have validly agreed to submit the dispute to a Court of another State which accepts jurisdiction, or to arbitration.
2. Notwithstanding the provisions of paragraph 1 of this article, the Courts of the State in which an arrest has been effected, or security provided to obtain the release of the ship, may refuse to exercise that jurisdiction where that refusal is permitted by the law of that State and a Court of another State accepts jurisdiction.
3. In cases where a Court of the State where an arrest has been effected or security provided to obtain the release of the ship:
  - (a) does not have jurisdiction to determine the case upon its merits; or
  - (b) has refused to exercise jurisdiction in accordance with the provisions of paragraph 2 of this article, such Court may, and upon request shall, order a period of time within which the claimant shall bring proceedings before a competent Court or arbitral tribunal.
4. If proceedings are not brought within the period of time ordered in accordance with paragraph 3 of this article then the ship arrested or the security provided shall, upon request, be ordered to be released.
5. If proceedings are brought within the period of time ordered in accordance with

paragraph 3 of this article, or if proceedings before a competent Court or arbitral tribunal in another State are brought in the absence of such order, any final decision resulting there from shall be recognized and given effect with respect to the arrested ship or to the security provided in order to obtain its release, on condition that:

- (a) the defendant has been given reasonable notice of such proceedings and a reasonable opportunity to present the case for the defence; and
- (b) such recognition is not against public policy (ordre public).

6. Nothing contained in the provisions of paragraph 5 of this article shall restrict any further effect given to a foreign judgment or arbitral award under the law of the State where the arrest of the ship was effected or security provided to obtain its release.

- (63) 小川英明「外国船舶の任意競売の一事例：サブラ・コア号，バナナ・コア号事件について」判例タイムズ 345号 67頁以下（1977）が，日本において外国籍船の任意競売を担当した裁判官による詳細な経緯を説明した興味深い文献である。
- (64) 判例タイムズ 1015号 197頁以下。
- (65) 旭川地裁平成8年2月9日決定（判例タイムズ 927号 254頁）。なお，学説においては，本決定を国際的な仮差押命令一般の裁判管轄を論じたものと理解する立場が多数を占めるようである。しかし，筆者は本決定は船舶に関する債権に関する事例に限定された先例として射程距離を限定すべきであると考える。
- (66) 同上 258頁。
- (67) 同上。
- (68) 同上。
- (69) Hill, *supra* note 47, at 326-327.
- (70) Hill, *supra* note 47, at 326.
- (71) Goff 判事は貴族院による Airbus 判決のなかで，日本における国際裁判管轄法理とイングランドのナチュラルフォーラム法理との類似性を指摘している。（Airbus Industrie GIE v Patel [1999] 1 AC 119, 131-132.）
- (72) 前掲 258頁。
- (73) 前掲 258頁。
- (74) 東京地裁での国際民事事件の訴状提出時の実務について，それが特に他の民事事件と区別されることなく扱われていることについて，平塚真弁護士からご教示いただいた。

- (75) 特に、Lord GoffがAirbus判決の中で、日本法とコモン・ローの国際裁判管轄の規律における類似性を指摘していることは注目に値する。
- (76) その意味で、平成9年の最高裁によるファミリー事件判決は、土地管轄規定を相対化しており、場合によってその拡張をも認めたとする見解(平塚・前掲注(49))に賛成する。
- (77) 国際裁判管轄は訴訟要件であり、したがって裁判所の職権調査事項であるから、当事者の意思はそれとは無関係であるとの考え方はある。しかし、管轄合意を広く認めると同時に応訴管轄を肯定してきたこれまでの実務から、国際裁判管轄の問題は最早通常の訴訟要件とはいえ、特に「特段の事情」に関する判断は、イングランドのFNCの取扱と同様に、被告の抗弁事項として扱うのが実践的であろう。
- (78) 池原=平塚・前掲注(15), 11頁。
- (79) 齋藤・前掲注(47)参照。
- (80) また更に踏み込んで、本案管轄を他国の裁判所が有する場合にも、保全処分を日本が行うのが適切だと判断する場面でそれを可能とすることは検討に値するかも知れない。例えば、船舶の仮差押えが債務者にプレッシャーを与えて紛争解決を促進する上で有益に作用する可能性が高い場合が考えられる。しかしその場合にも、本案管轄を持つ外国裁判所との情報交換や連携はもっと促進されるべきであろう。