

〔論 説〕

保険法 22 条の先取特権の準拠法

中 田 明

- 1 はじめに
- 2 船舶先取特権の準拠法
- 3 東京高裁平成 29 年 6 月 30 日決定
- 4 考察

1 はじめに

自動車損害賠償保障法 16 条は、人身事故の被害者に保険会社に対する直接請求権を認めている⁽¹⁾。

これに対し責任保険一般に関する直接請求権の規定はないが、平成 20 年 6 月 6 日に成立した保険法は⁽²⁾、22 条で被害者は加害者が保険会社に対して有する保険金請求権について先取特権を有する旨を定めた。被害者保護と保険会社の負担との調和を図る観点から、直接請求権ではなく、先取特権という裁判所の介入を要する制度を採用したものと解される。

ところで、法の適用に関する通則法 13 条 1 項は、「動産又は不動産に関する物権及びその他の登記をすべき権利は、その目的物の所在地法による。」と規定し、同項にいう物権には先取特権のような法定担保物権も含まれる。同条はそれ以上の特別の規定を設けていないので、解釈にゆだねられている部分が多い。

2 船舶先取特権の準拠法

法定担保物権のうち、従来から議論の対象となっているのは、船舶先取特権の準拠法である。船舶先取特権とは、①船主の債権者の共同の利益のために生じたいわゆる担保の原因をなす債権②公益上または社会政策の理由から認められた債権③責任制限の対抗を受けるため一般の債権より不利益な扱いを受けることになる債権につき、商法 842 条⁽³⁾、船舶の所有者等の責任の制限に関する法律 95 条 1 項、船舶油濁損害賠償保障法 40 条 1 項に定められている先取特権であり⁽⁴⁾、船舶抵当権に優先する法定担保物権であることに特色がある⁽⁵⁾⁽⁶⁾。

船舶先取特権の成立と効力の準拠法に関する学説、裁判例は多岐に分かれており、①成立については被担保債権の準拠法と旗国法との累積適用、効力については旗国法とする説、②成立、効力とも旗国法とする説、③成立、効力とも被担保債権の準拠法とする説、④成立、効力とも被担保債権の準拠法と旗国法との累積適用とする説、⑤④説に立ちつつ、順位については旗国法とする説、⑥成立については被担保債権と法廷地法との累積適用、効力については法廷地法とする説、⑦成立、効力とも法廷地法とする説⁽⁷⁾、⑧⑦説に立ちつつ、船舶抵当権との優先順位に関しては旗国法とする説⁽⁸⁾があるが、①説が従来の通説であり、裁判例としても一番多い。

しかしながら、⑦説も有力であり、また、「実務上は法例第 10 条の文言どおり目的物の所在地法のみが適用されるとする認識が一般であり、そのような扱いで問題は生じていない」ので、「少なくとも通則法の解釈としては・・・原則どおり目的物の現在の法廷地法のみが適用されると解することが適切であると思われる」という意見もある⁽⁹⁾。

3 東京高裁平成 29 年 6 月 30 日決定⁽¹⁰⁾

このような状況の下で、保険法 22 条 1 項の先取特権の準拠法について、目的物の所在地法と被担保債権の準拠法との双方が共にこれを認める場合にのみ成立し得ると解する判例があらわれた。

事案は、公海上で起きた韓国の会社（韓国に本店を有し、日本に支店を有する会社である）Y 所有の韓国船籍の貨物船と日本の会社 X 所有の日本船籍の漁船との衝突につき、X が Y に対する不法行為に基づく損害賠償請求権を被担保債権及び請求債権として、Y が韓国の保険会社 2 社及び英国

の保険会社1社（いずれも、韓国又は英国に本店又は登録事務所を有する保険会社である）に対して有する保険給付請求権を保険法22条1項の先取特権により差し押さえた事件である。

東京地裁は債権差押命令を発令したが、東京高裁は、「①法定担保物権は、目的物の所在地法と被担保債権の準拠法との双方が共にこれを認める場合にのみ成立する、②債権先取特権は、目的物の所在地法に相当する準拠法としては、客体である債権（本件では、保険金支払請求権）自体の準拠法（韓国の保険会社の保険契約も準拠法を英国法としていたので、本件では、いずれも英国法）による、③本件先取特権の被担保債権は、公海上で起きた衝突事故を理由とする不法行為に基づく損害賠償請求権であるので、衝突船舶の旗国法（本件では日本法と韓国法）が累積適用される。したがって、本件では英国法と日本法と韓国法が累積適用されることになり、日本の保険法22条に相当する制度は英国法及び韓国法には存しないので、本件先取特権は成立しない」と判示して、債権差押命令を取り消し、債権差押命令申立を却下した。

4 考察

法定担保物権の準拠法が判例で問題となったのは、これまではすべて船舶先取特権の準拠法であるし、学説も船舶先取特権を念頭において議論してきた。上記東京高裁決定も、船舶先取特権の議論を念頭において目的物の所在地法と被担保債権の準拠法との累積適用という結論を導き出したものと思われる。

しかしながら、保険法22条の先取特権の準拠法につき船舶先取特権の準拠法の考え方を適用することには賛成できない⁽¹¹⁾⁽¹²⁾。

すなわち、まず、被担保債権の準拠法は関係ないのではないと思われる。例えば、外国船同士が日本の領海外で衝突した場合には被担保債権の準拠法は日本法ではないが、債務者が日本で日本の保険会社に責任保険を付保していた場合、保険法22条の適用を否定すべき理由は何もないように思われる。

したがって、保険法22条の準拠法は法の適用に関する通則法第13条1項が定める通り、その目的物の所在地法すなわち保険金支払請求権の準拠法をベースに判断すべきであると考えるが、その場合、当該保険契約の準拠法のみで判断すべきではなく、当該保険契約と我国との関係性によって

保険法 22 条の先取特権の準拠法

判断すべきものとする。なぜならば、例えば、日本船同士が日本の領海内で衝突し、債務者が日本の保険会社に責任保険を付保していても保険契約の準拠法は英国法であるというようなことがあり得るが（本件でも、韓国の保険会社の保険契約の準拠法は、2 社共、韓国法ではなく英国法である）、その場合に保険法 22 条の適用を否定すべき理由は何もないように思われるからである。

保険法 22 条の準拠法はこれからも問題になるケースが出てくるのが考えられるが、上記の通り、当該責任保険契約と我国の関係性によって判断していくべきである⁽¹³⁾。

以上

注

- (1) 任意自動車保険の対人・対物賠償責任保険に関しては、多少要件が異なるが、約款で認められている。約款で直接請求権を導入するまでは債権者代位権が活用されていた。
- (2) 施行は平成 22 年 4 月 1 日。
- (3) 平成 30 年改正までは 1 号から 8 号までの債権が規定されていたが、同改正で 1 号から 5 号までの債権に整理された。
- (4) 国際海上物品運送法 19 条 1 項の船舶先取特権は平成 30 年改正で削除された。
- (5) なお、各国に同様の制度があるが、例えば英国法では海事先取特権（Maritime Lien）ではないが海事先取特権と同様に対物訴訟を提起できる対物訴権（Statutory Rights in Rem または Statutory Lien）があり、米国法には船舶抵当権に優先する海事先取特権（Preferred Maritime Lien）と劣後する海事先取特権（Non-Preferred Maritime Lien）がある等、微妙に異なっている。また、海事先取特権船舶抵当権に関する条項として、1926 年条約、1967 年条約、1993 年条約があり、船舶アレスト条約として、1952 年条約、1999 年条約があるが、我国はいずれの条約も批准していない。
- (6) 船舶先取特権に関する文献一般については、高橋美加「船舶先取特権・アレスト」江頭憲治郎・落合誠一編集代表・海法体系 109 頁を参照せられたい。
- (7) 以上の学説・判例については、高桑昭・判例詳論 401 号 52 頁を参照せられたい。
- (8) 中田明「船舶先取特権の諸問題」前田庸先生喜寿記念・企業法の変遷 298 頁
- (9) 小出邦夫・逐条解説・法の適用に関する通則法〔増補版〕168 頁及び 171 頁（注 17）
- (10) 判タ 1446 号 93 頁
- (11) 松井孝之・海事法研究会誌第 239 号 24 頁は、「法定担保物権の成立の準拠法に関しては過去には地裁レベルで見解が分かれていたが、東京高裁の決定で実

務上は決着がついたものと思われる。」と述べているが、賛成できない。

- (12) 増田史子・海事法研究会誌第240号14頁注68は、船舶先取特権の準拠法につき上記⑦説を採用して①説を批判した上で、「債権先取特権（保険法第22条）について同様の見解をとったものもあるが（東京高判平成29年6月30日判タ1446号93頁）、一層妥当でない」と述べている。
- (13) 上記東京高裁決定の事件は、保険会社が韓国と英国に本店又は登録営業所を有する保険会社であり、保険契約の準拠法がいずれも英国法であるという事案であるから、保険法22条の適用を否定した結論には賛成できる。