

マリーヴァ差止命令について

メルセデス・ベンツ事件枢密院司法委員会裁決勧告を主題に

安藤 誠二

目次：

- (1) はじめに
- (2) メルセデス・ベンツ事件の概要：マリーヴァ差止命令と裁判管轄
- (3) ベドウ事件からリスター事件まで：マリーヴァ差止命令の誕生以前
- (4) カラジョージス事件からシスキーナ号事件まで：マリーヴァ差止命令の原型
- (5) 仮称ゼット社事件とケント州警察長官事件：1981年最高法院法37条の解釈
- (6) シスキーナ準則の変遷：1981年法37条解釈の広狭
- (7) メルセデス事件裁決勧告の判旨：狭義の解釈
- (8) 司法委員会の少数意見：広義の解釈
- (9) おわりに

(1) はじめに

モナコ公国裁判所に係属中の民事訴訟の終結を待たず、その判決言渡前に、香港に在る被告資産の逃避を未然に阻止し、おそらくは得られるであろうと原告が期待する金銭給付判決(money judgment)の執行に備えるため、原告が香港の裁判所にマリーヴァ差止命令(Mareva injunction)を申請したメルセデス・ベンツ事件に関し、香港控訴院裁決からの上告を受けた枢密院司法委員会(the Judicial Committee of the Privy Council)¹は、1995年5月に裁決勧告²を行った。

司法委員会に諮問された法律問題は、要約すると、外国裁判所で将来得られるべき勝訴判決の管轄域内執行を事前に保全するため、原告が一方的に(ex parte)申請したマリーヴァ差止命令のみを内容とする訴訟開始令状(writ)は、最高法院規則命令11規則1³により管轄域外の被告に送達できるか否か、換言すると、契約違反乃至不法行為に基づく損害賠償金の如き、実体的請求に関する本案訴訟につき管轄権(jurisdiction)を有しない裁判所が、マリーヴァ差止命令のみを目的とした管轄権を確立できるか否か、の問題であった。

民事訴訟の原告は二種類の危険を負っていると謂われる。第一の本案訴訟で敗訴する危険は、訴答手続き(pleadings)、開示手続き(discovery)、証言の相互手交(exchange of witness statements)その他、訴訟を継続すべきか又は和解方針で進むべきかについて、根拠ある判断を下し得る豊富な情報が段階的に得られるため、危険の大きさを全く手探りで推測しているとは言い難い。しかしながら、第二の危険については事情が全く異なる。それは勝訴判決を得ても、その判決が執行不能に陥る危険である。訴訟提起の時は、資産を有し訴える価値のあった被告が、勝訴判決執行の時まで、引続き判決に耐える(judgment-worthy)保証は全くない。この第二の危険を多少とも和らげるのがマリーヴァ差止命令であると言われる⁴。

嘗てデニング卿(Lord Denning M.R.)が、「予の在官中司法部の行った改革中で最大の傑作」⁵と

自賛し、デニング卿の後を襲って記録長官となったジョン・ドナルドソン卿(Sir John Donaldson M.R.)⁶が「近代に於ける最も重要にして且つ総合的に有益なる構想力の産物であることは、12年の歳月が証明している」⁷と讃えたマリーヴァ差止命令は、その歴史は僅か20年に過ぎず、未だに発展の過程⁸にある。

マリーヴァ差止命令の初期段階での原型は、(1)カラジョージス事件⁹、(2)マリーヴァ号事件¹⁰、(3)ペルタミナ事件¹¹、(4)シスキーナ号事件¹²の代表的四判決に於いて定まったと言えよう。原型の特徴としては、差止命令には三個の制約があり、(1)命令の相手は管轄域外に居住する者に限られ、又(2)相手は管轄域内に資産を保有する者に限られ、且つ(3)資産の管轄域外への移動に限り、認可された。

しかし時日の経過と共に、多くの修正と展開が図られた。先ず被告は、居所が管轄域内外何れであっても、又常居所(domicile)、国籍の如何を問わず、命令の対象とされるようになった¹³。次いで、資産が管轄域内で処分される危険のあるときも、認可されるようになり¹⁴、更には、管轄域外資産の開示命令¹⁵、管轄域外資産の処分禁止¹⁶、被告資産を管理する管轄域外の第三者への禁止命令¹⁷、へと拡大していった。勿論この急激な管轄域外への飛躍の背景には、1968年民商事裁判権と判決の執行に関するブリュッセル条約¹⁸を国内法に摂取した1982年民事裁判管轄と判決に関する法¹⁹の制定にあることは疑いない。

ところでシスキーナ号事件以後、無数の諸判例で変貌を重ねつつ形成されたマリーヴァ差止命令の手続きを総括すると、次のように表現できよう。

原告が、被告及び被告資産を管理する第三者（多くは銀行と弁護士）に対して、（管轄域内又は管轄域内外の）被告資産の売却、移動その他の処分によりその資産価値が一定水準（通常は原告の請求金額）を下回るようなときは、当該資産の処分を禁止する旨の差止命令を、訴訟開始令状送達前に、裁判所に一方的に申請する。従って命令は被告にとっては不意打ちである。原告は、宣誓供述書によって、被告が管轄域内に資産を保有すること（管轄域内の資産では充分なる満足が得られないときは管轄域外に在る資産も含めて）、及びもしその資産が雲散霧消すると金銭給付判決が得られても判決執行の満足が得られない危険のあること、を信ずるに足りる理由のあることを示さなければならない。この命令には、資産の開示命令とアントン・ピラー命令(Anton Piller order)²⁰が付帯することがある。命令は被告の被ることあるべき理由のない損害を被告に弁償し、又第三者が差止命令に従うことにより負担する費用を補償する、原告の見返り保証の提供を条件とする。命令には通常、被告は原告へ通告の上、命令の撤回ないし変更を申請することができる旨の文言が付されている。

差止命令の効果を管轄域外に及ぼそうとするときは、命令の宛先人及び禁止された資産処分を行い得る立場にあり英国裁判管轄に服すべき第三者を除く、第三者に対する関係では、当該地域を管轄する裁判所の承認又は執行を条件とする旨のババナフト条件(Babanaft Proviso)²¹が命令に挿入される。

マリーヴァ差止命令は、原告が何等の権利も主張できない資産について被告の自由な処分を禁止する、対人(in personam)命令である。従って、この命令は凍結資産について他の債権者に優先す

る権利を原告に付与するものではない。

このようにマリーヴァ差止命令は判例法(case law)で発展したものであるが、法規的裏付けの有る裁判権(statutory jurisdiction)である。1981年最高法院法37条²²は言う。

「(1)高等法院は、差止命令・・・を認可することが正当又は便宜と思える全ての事例に於いて、(中間又は終局の)命令により、当該差止命令・・・を認可し得る。

(2)斯かる命令は、無条件で、又は裁判所が正当と判断する条件を付して、為される。

(3)小項目(1)により、訴訟の一方当事者に、管轄域内に存在する資産を管轄域外に移動し又はその他の処分を行うことを禁止する内容の、中間差止命令を認可する高等法院の権限は、当該当事者が、管轄域外に居るときと同様に、管轄域内に居住し滞在するときにも発動し得る。」

小項目(1)は、1873年最高法院法25条(8)²³と1925年最高法院(統合)法45条(1)²⁴を踏襲するものであるが、(3)は新設規定である。

ところがこの1981年法37条(1)及びその前身二法の該当条項の文言が極めて広範囲な裁量権を裁判官に付与していると解されるため、その解釈を巡っては、シスキーナ号事件に於けるディプロック卿(Lord Diplock)の判決²⁵以後、変遷が甚だしい。

本稿が主題とするメルセデス事件もこの判例法変遷の延長上にあると言って差支えない。

¹ Before Lord Goff of Chieveley, Lord Mustill, Lord Slynn of Hadley, Lord Nicholls of Birkenhead and Lord Hoffmann

² Mercedes-Benz A.G. v. Herbert Heinz Horst Leiduck, (P.C.) [1995] 2 Lloyd's Rep. 417.

³ Rules of Supreme Court Order 11, Rule 1.

⁴ A.A.S. Zuckerman, "Mareva Injunctions and Security for Judgment in a Framework of Interlocutory Remedies" [1993] 109 L.Q.R. 432, 432.

⁵ The Due Process of Law (1980) 134.

⁶ 後年、Lord Donaldson of Lynton M.R.と改称。

⁷ Deutsche Schachtbau und Tiefbohrgesellschaft m.b.H. v. Ras al Khaimah National Oil Co. [1987] 3 W.L.R. 1023, 1036.

⁸ 例えば、ババナフト社事件に於けるカー卿(Kerr L.J.)の "the practice in this field is still in a state of development"、ニール卿(Neill L.J.)の "a branch of the law which is in a stage of development" 等の表現。 Babanaft International Co. S.A. v. Bassatne [1990] 1 Ch. 13, 27, 37.

⁹ マリーヴァ差止命令の初例である。 Nippon Yusen Kaisha v. Karageorgis [1975] 1 W.L.R. 1093. 尤もカラジョージス事件も突如として出現したわけではなく、「金銭給付判決の執行に関する委員会報告」、通称「ペイン報告」(Payne Report)に負うところが大きい。

報告書に言う。「もし債務者が債権者の請求を挫く意図から、何等かの財産を売却し、管轄域外に移動し、又は他の処分を、将に為さんとすることが明らかであれば、裁判所は、判決の前後を問わず債権者の申請に基づき、斯かる債務者の行為を禁止する・・・命令を下す権限を、付与されるべきである。」Report of the Committee on the Enforcement of Judgment Debt (1969), Cmnd. 3909,

Part VI Matters ancillary to Enforcement, Sec. 6 Restraining Disposition of Property or Removal out of Jurisdiction, Phr. 1253.

¹⁰ マリーヴァ差止訴訟の呼称の由来となった事件で、前者より判決理由が若干深化している。

Mareba C.N.S.A. v. International Bulkcarriers S.A. [1975] Lloyd's Rep. 509.

¹¹ 前二者が一方当事者の(ex parte)申請による命令認可であったのに対し、両当事者出廷の下で(inter partes)命令が認可された最初の事例である。*Rasu Maritima S.A. v. Perusahaan Pertambangan Minyak Dan Gas Bumi Negara* [1978] 1 Q.B. 644.

¹² 貴族院が間接的ながらもマリーヴァ差止命令を承認した最初の事例である。*Siskina (Owners of cargo lately laden on board) v. Distos Compania Naviera S.A.* [1979] A.C. 210.

¹³ *Chartered Bank v. Daklouché* [1980] 1 W.L.R. 107; *Barclay-Johnson v. Yuill* [1980] 1 W.L.R. 1259, 1264A-1265C.; *Prince Abdul Rahman bin Turki al Sudairy v. Abu-Taha* [1980] 1 W.L.R. 1268.

¹⁴ *Prince Abdul Rahman bin Turki al Sudairy v. Abu-Taha* [1980] 1 W.L.R. 1268; *Ninemia Maritime Corporation v. Trave Schiffahrtsgesellschaft m.b.H. und Co. K.G.* [1983] 1 W.L.R. 1412.

¹⁵ 但し管轄域外資産の処分禁止は否定した。*Ashitani v. Kashi* [1987] 1 Q.B. 888.

¹⁶ *Babanaft International Co. S.A. v. Bassantne* [1990] Ch. 13; *Republic of Haiti v. Duvalier* [1990] Q.B. 202; *Derby & Co. Ltd v. Weldon* [1990] Ch. 48.

¹⁷ *Babanaft International Co. S.A. v. Bassantne* [1990] Ch. 13.

¹⁸ the Brussels Convention on Jurisdiction and the Enforcement of Judgments in Civil and Commercial Matters 1968.

¹⁹ the Civil Jurisdiction and Judgments Act 1982.

²⁰ 指定した家屋内の捜索、証拠書類の強制管理を原告に授権する命令。*Anton Piller KG v. Manufacturing Processes Ltd.* [1976] 1 Ch. 55; *Bayer A.G. v. Winter* [1986] 1 W.L.R. 497; *Tate Access Floors Inc. v. Boswell* [1991] Ch. 512.

²¹ マリーヴァ差止命令の管轄域外適用の初例となったババナフト事件に於いて効果限定の条件として導入された。*Babanaft International Co. S.A. v. Bassantne* [1990] 1 Ch. 13.

²² sec. 37 of the Supreme Court Act, 1981.

²³ sec. 25(8) of the Supreme Court of Judicature Act, 1873.

²⁴ sec. 45(1) of the Supreme Court of Judicature (Consolidation) Act, 1925.

²⁵ *Siskina (Owners of cargo lately laden on board) v. Distos Compania Naviera S.A.* [1979] A.C. 210, 252-260.

(2) メルセデス・ベンツ事件の概要：マリーヴァ差止命令と裁判管轄

1994年4月30日ドイツ法人メルセデス・ベンツ社(メルセデス)は、ライダック氏と国際

資源会社(ICR)の両者を被告として、香港高等法院に訴訟開始令状に基づき訴えを提起した。ライダック氏はドイツ人で、香港法人 ICR の殆ど全株を保有する登録株主である。

その前日既に、メルセデスは一方当事者申請によるマリーヴァ差止命令の送達許可を取得していた。当該差止命令は、両被告が管轄域内外の資産（特にICR株式を含む）を処分することを禁止する内容であった。

申請書に添えられた宣誓供述書でメルセデスは次のように主張する。メルセデスはライダック氏と彼のもう一つの会社であるモナコ登録法人の国際資源会社 S.A.M.(IRSAM)と商取引を行った。そこでライダック氏とライダック氏を代理する IRSAM は、メルセデスの製造した車 10,000 両のロシア連邦内顧客への販売促進を約束した。多額の資金を要する販売活動を支援するためメルセデスは、1993年12月31日までに全車両代金が送金されないときは金利付きにて返済を受けるとの条件で、2千万ドルの前渡金を支払った。見返りの担保として、IRSAM はメルセデス宛に約束手形を振出し、これにライダック氏が個人としての手形裏書保証を行った。ところが商談は進捗せず、前渡金も返済されず、しかも手形は不渡りとなった。ライダック氏と IRSAM は前渡金を横領し、しかもその一部は ICR の利益のため流用された。その結果、メルセデスはモナコで民事訴訟を提起することとなったが、判決を得るまでには若干の時日を要する見込みである。他方において、ライダック氏は刑事事件捜査が行われる間モナコ当局により身柄を拘束されている。

マリーヴァ差止命令を申請するに当たり、メルセデスは英国の同様規則に該当する香港の最高法院規則命令 11 規則 1(1)¹に依拠した。同規則によれば、「・・・訴訟開始令状の管轄域外への送達は、当該令状により開始する訴訟中に於いて、・・・(b)被告に対し管轄域内で何等かの行為を為し又は為さざることを命ずるために差止命令が（命令に違反したときの損害金を同時に請求するか否かに拘わらず）請求される時・・・(m)何等かの判決又は仲裁判断・・・を執行するために請求が提起される時・・・、に裁判所の許可を得て送達を為し得る。」

メルセデスによれば、R.S.C.命令 11 規則 1(1)(b)の下、管轄域外のライダック氏に対する送達を相当とする実体的請求を主張する充分なる論拠(a good arguable case)をメルセデスは有している。またメルセデスは香港法の認容する正当な訴訟原因(a good cause of action)を有し、且つ当該訴訟原因に基づく終局命令がモナコ公国裁判所で下される確度が高いため、そのような終局命令が原告勝訴で下された暁には、香港・フランス両国間の判決の承認と執行に関する共助協定に従い、香港裁判所は、R.S.C.命令 11 規則 1(1)(m)により、斯かる終局命令の執行を求めるライダック氏を被告とする訴訟につき管轄権を有することとなる。

結局メルセデスは、訴訟開始令状をモナコ在住のライダック氏に送達する許可を取得すると共に、ライダック氏に関する限り1千9百万ドルを限度とする資産につき通常書式によるマリーヴァ差止命令を得た。翌日発給され、後日モナコのライダック氏に送達された訴訟開始令状は、手形裏書保証債務、不当利得、信任関係義務違反に基づく損害賠償金、及び前渡金の、支払い又は返還を請求するものであった。しかし終局、中間何れの差止命令に対する請求も送達された訴訟開始令状には含まれていなかった。

5月17日、ICR に対する全ての仮命令が棄却され、8月22日に ICR を被告とする訴訟は取

下げられた。一方ライダック氏に対する香港の訴訟は進行した。応訴意思の通告はなく、1994年6月24日メルセデスは1千7百60万ドルの勝訴判決に同意し、ライダック氏の保有するICR株式につき1994年8月2日絶対的担保命令(charging order absolute)を得た。

この時点に至りライダック氏が訴訟に参加し、彼自身を相手とする全ての命令を棄却するよう申立て、本訴訟が開始した。

第一審キース判事は、訴訟開始令状に謳われた請求はその何れも R.S.C.命令 11 規則 1(1)に該当しないとの理由で、令状の管轄域外送達許可命令を取消し、判決、絶対的担保命令、マリーヴァ差止命令を全て棄却した。

メルセデス控訴。しかし実体的請求が管轄域外送達を相当とする事項であるとの当初主張は影を潜め、被告が本案請求に対する答弁のための宣誓供述書を提出せず懈怠判決を甘受したため、実体的請求に関する管轄を争う権利を喪失したものと主張した。またマリーヴァ差止命令については、R.S.C.命令 11 規則 1(1)の(b)と(m)により裁判所が管轄権を有すると主張した。

香港控訴裁判所は多数決で控訴を棄却。

メルセデスはジュリスディクション(jurisdiction)の有する二義、即ち(A)地域的管轄(territorial jurisdiction)と(B)裁判権(legal power)につき法律判断を求めて、枢密院司法委員会に上告した。

判断すべき事項は次のように表現できる。

(A) 被告は管轄域外に居る。被告に対する請求は内国領域と何等の関わりもない。被告に対する当該請求に関する訴訟は域内裁判所に提起されていないうえ、当然のことながら提起しようにもできない。しかし被告は管轄域内に資産を保有している。そこでマリーヴァ訴訟が訴訟開始令状又は他の訴訟開始手続きにより開始したものと仮定し、更にマリーヴァ救済が外国訴訟支援のため認容される²ものと仮定する。このような事情において、次の問題に対する法的判断は如何。

R.S.C.命令 11 規則 1(1)により創出された管轄地域の法規的拡大³は、管轄域内にある資産の差押えを争う以外には管轄権に服しない管轄域外の外国人に対して、結果的には懈怠判決(judgment in default)を甘受するか又は応訴するか⁴の二者択一を迫ることとなるべき、訴訟開始令状又は他の訴訟開始手続きの送達を許可する権限を、裁判所に付与しているか？

(B) 外国人の被告が、管轄域内に滞在しているか又は R.S.C.命令 11 規則 1(1)(b)が全ての差止命令に適用されると広義に解釈できるとして、マリーヴァ差止命令を求める請求に応訴するため英国裁判所に出廷しなければならない者であると仮定する。更に争いのある事項が英国裁判所と何等関わりのない事柄であり、尚且つ原告が被告を裁判所に出廷させることができず、又は本事件のごとく出廷させる意思がないものと仮定したとき、次の問題に対する法的判断は如何。

当該裁判所は、被告に対して外国裁判所に提起された訴訟の結審を待つため、イングランドとウェールズ内にある被告資産の自由なる処分を制限する権限があるか？⁴

¹ Rules of the Supreme Court Order 11, r.(1) ; 以下本稿では、R.S.C.命令と呼ぶ。

² 後述シスキーナ準則の核心である。

³ 訴訟開始令状が所定の条件を充足すれば、裁判所の許可により管轄域外の被告に対し当該令状を

送達し得るものとした。送達を受けた被告は裁判所の人的管轄に服する。

4 設問中の「英国裁判所」は「香港裁判所」、「イングランドとウェールズ内の」は「香港内の」意。委員会が英法一般について述べているため判決文が若干混乱している。

(3) ベドウ事件からリスター事件まで：マリーヴァ差止命令の誕生以前

マリーヴァ差止命令は、後述の通りカラジョージス事件に始まるが、土壌となるべき法概念は既に判例法上存在していた。本章では本稿の論述を進める上で欠くことのできない代表判例三件を挙げる。ベドウ事件とノース・ロンドン鉄道事件を広範な管轄権の先例と把握すれば、これとは対照的に、リスター事件は制限的管轄権の先例である。この一見相反する先例の流れが、本稿の主題となるシスキーナ準則に後々影を落とすこととなる。

(1) ベドウ事件¹

仲裁の職務引受後、相手方当事者不知の儘、仲裁人が当事者一方に対し債務を負担する不祥事があったため、後日これを知った相手方当事者が、仲裁手続きの差止めを訴求した事件である。

控訴院判決に於いて、記録長官ジョージ・ジェッセル卿(Sir George Jessel M.R.)は差止命令を認可して次のように判示した。「当該二立法を勘案すると、差止命令を認可することが正当又は公正である(right or just)事例であれば如何なる場合にも、命令を認可する権限に制約は無いと考える。何が正当又は公正であるかは、裁判官の気まぐれに依らず、十分な法的根拠又は確立した法原理に則して、決定されなければならない。」

(2) ノース・ロンドン鉄道事件²

鉄道会社二社が、乗客の相互乗換えの便宜を図って、線路を接続した。線路接続に際して締結された契約に依れば、契約上の紛議は全て仲裁判断により解決することとなっている。接続線路上で列車衝突事故が発生し、機関車と客車数両が破損し、乗客にも死傷者が出た。その後、事故原因と損害負担について二社間に争いが生じたため、被告が仲裁手続きを開始した。これに対し原告が、紛議は契約に関わるものではなく仲裁に馴染まないと主張して、仲裁手続き進行の差止めを訴求した事件である。

当事者間の紛議は仲裁事項に該当しないため、無権限の仲裁人による判断は無効であると地方裁判所が認定している。控訴院では、1873年最高法院法25条(8)³に定める「差止命令は、・・・裁判所の判断により認可することが正当又は便宜(just or convenient)と思える全ての事例に於いて、裁判所の中間命令により、認可される・・・」が、同法制定前には存在しなかった権限を裁判所に新たに付与するものであるか否か、文言の解釈が問題となった。

ブレット卿(Brett L.J.)は言う。「最高法院法は、管轄については何等規定せず、訴訟手続きのみを対象としている。・・・以前には何れの裁判所も有していなかった管轄を、何れかの裁判所に付与するものではない。」

コットン卿(Cotton L.J.)は言う。「以前の慣行の如何に関わり無く、この法律と独立した、コモン・ロー乃至エクウィティー上強制力のある法的権利(a legal right...capable of being enforced

either at law or in equity)が存在するときは、高等法院は当該権利を保護するため差止命令による干渉を行い得る。」

結局、無益な仲裁は原告の権利を侵害し得ないと判断して、差止命令は認可されなかった。

尚コットン卿はベドウ事件判決を次のように解説している。「侵害されたコモン・ロー又はエクウィティー上の権利(legal or equitable right)が在り、裁判所に保護を求めてきたとき、干渉が不便を来し望ましくない事情が存在せず、却って干渉が便宜且つ得策(convenient and advisable)である場合には、裁判所は、以前は与えなかったであろう救済、即ち差止命令を権利保護のため下し得る。」

(3) リスター事件⁴

染色材料の購入を一手に任された絹織物工場の職工長が、納入業者と癒着し永年に亘って裏口銭を受領していた。職工長は受領した多額の金銭を、土地と建物に投資するほか銀行に蓄えていた。事情を知った雇用主は、裏口銭全額の支払い、損害の賠償、金銭出納の開示と併せて、被告に不動産の処分を禁止する差止命令と、不動産以外の投資物件及び現金を裁判所に提出する命令を求めて、訴訟を提起した。

コットン卿は言う。「被告が原告に負う金銭債務は、訴訟審理が開始さえすれば、原告が立証できる確度が高いと言う理由で、判決又は命令による債務確定前に、被告が担保提供を命じられた先例はない。」

「もし原告請求の通り被告に担保提供を命じるとすれば、仮令事案の事情から命令が極めて正当と考え得るとしても為してはならぬ、全く新しい誤った原則を導入することとなる。」

原告の請求は棄却された。

¹ *Beddow v. Beddow* (1878) 9 Ch.D. 89.

² *North London Railway Co. v. Great Northern Railway Co.* (1883) 11 Q.B.D. 30.

³ sec. 25(8) of the Supreme Court of Judicature Act, 1873.

⁴ *Lister v. Stubbs* [1890] 45 Ch.D. 1.

(4) カラジョージス事件からシスキーナ号事件まで：マリーヴァ差止命令の原型

本章では第一章に於いて叙述したマリーヴァ差止命令の原型を構成する上で、重要な役割を果たした代表的四判例について解説を試みる。この段階に於いて既に、マリーヴァ差止命令を認可する法裁量権を広範囲に解釈すべきか又は制限的に解釈すべきかについて、それぞれベドウ事件とリスター事件の流れを引く見解の対立が現れている。

(1) カラジョージス事件¹

原告は三隻の船舶を被告に傭船提供した（一隻は航海傭船、二隻は定期傭船）。多額の傭船料未払いの儘、傭船者は居所不明となった。ロンドンの銀行に置いた被告勘定の預金口座に資金の在ることを突止めた原告は、被告が英国裁判管轄域内に在る被告資産を処分し又は域外に移動することを禁ずる中間差止命令を高等法院に一方的に申請した。高等法院のドナルドソン判事(Donaldson

J.)には却下されたが、控訴院(Lord Denning M.R., Browne and Geoffrey Lane L.JJ.)は原告申請を認めた。法規的根拠として、1925年最高法院(統合)法45条²の定める「高等法院は、差止命令・・・を認可することが正当又は便宜(just or convenient)と思える全ての事例に於いて、中間命令により、当該差止命令・・・を認可し得る。」を援用した。

(2)マリーヴァ号事件³

原告船主は、被告傭船者にマリーヴァ号を、欧州から極東向けラウンド・トリップの定期傭船に提供し、本船は予定通りロッテルダムで引渡された。被告はこれをインド総督府に航海傭船した。航海傭船の運賃は、90パーセントが船積書類と引替え、10パーセントが後日払いの条件であった。肥料をボルドーで積んだ後、インド総督府は契約通り運賃の90パーセント17万4千ポンドを、ロンドンのビルバオ銀行にある被告口座に振込んだ。一方定期傭船料は半月毎前払いの条件であり、最初の二回は上記銀行口座から支払われたが以後滞った。支払いの意図さえあれば、前二回同様に銀行口座振替により支払いは可能であった。原告からのテレックスによる支払督促に対し、被告からは金融支援が絶たれたため業務の続行はできず傭船料も支払えぬとの答えが回付された。原告は直ちに被告の行為を傭船契約の履行期前履行拒絶(repudiation)と見なし、未払い傭船料と契約違反に基づく損害賠償金の支払いを求めて訴えを提起した。訴訟開始令状は被告のロンドン被告代理店に送達されたが、更に令状の管轄域外送達の申請が行われた。また原告は、ビルバオ銀行ロンドン支店にある被告口座から運賃残額が引出される重大な危険があると考え、銀行口座からの引出しを禁止する差止命令を申請した。一ヶ月前のカラジョージスの例に倣ったことは言うまでもない。

高等法院のドナルドソン判事(Donaldson J.)は、カラジョージス事件判決が前述リスター事件控訴院判決に言及していないため、前者に疑念を抱きつつ後者には拘束されると判断して、控訴院判断を待つため日時を限って差止命令を認可した。

原告の控訴を受けて控訴院の記録長官デニング卿(Lord Denning M.R.)は、1873年最高法院法25条(8)(1925年最高法院(統合)法45条の前身)に言う、「差止命令は・・・裁判所の判断により認可することが正当又は便宜と思える全ての事例に於いて、裁判所の中間命令により認可される。」と、前述ベドゥ事件の記録長官ジョージ・ジェッセル卿の判示、「差止命令を認可することが正当又は公正である事例であれば如何なる場合にも、命令を認可する権限に制約は無いと考える。」に言及したうえで、差止命令の認可権限が制約を受けるのは前述ノース・ロンドン鉄道事件から類推される、差止命令により保護される当事者にコモン・ロー乃至エクウィティー上の権利(legal or equitable right)が無い場合に限られると判示した。

デニング卿によれば、金銭債務の存在が推認され、且つ債務者が判決前に判決の効果を破るためその資産を処分する危険が存在するときは、裁判所は債務者による資産処分を阻止する中間判断を適宜に下す裁判権を有する。本件は当に斯かる裁判権の行使を相当とする事例である。被告が命令を知りこれに不平があれば、命令解除を申請するば良い。

リスター事件判決は弁別(distinguish)され、結局被告の銀行口座は凍結された。

(3)ペルタミナ事件⁴

悪評高いペルタミナ総裁ストウ将軍が関わった裏事業の後日談である。原告のリベリア船主はインドネシアの国営会社を被告として、タンカー、マンハッタン・デューク号の傭船契約違反と履行期前履行拒絶を理由に、英国に於いて訴訟開始令状を発した。その後原告は、管轄域外の被告に対し英国内に在る資産の移動を禁止する、当事者一方申請による中間差止命令を取得した。被告の資産とは、インドネシアで建設する肥料製造工場の部品でその価値は1千2百万ドルであるが、スクラップ価値は僅か35万ドルに過ぎない。

高等法院のカー判事(Kerr J.)は、原告の請求は正式事実審理を経ずに行われる判決⁵に相当しないこと、資産が金銭ではないこと、工場向け部品の所有者が被告であるか疑わしいこと等の理由で一旦中間差止命令を解除したうえで、控訴院判決までの時限継続を認めた。

控訴院(Lord Denning M.R., Orr L.J.)は原告の控訴を棄却したが、その示す判決理由は次の如きものであった。

(a)被告が裁判所の管轄域内に居住し資産が域内に在る限りに於いては、裁判所は、債権者が命令又は判決に先立ち債務者の金銭又は物品を差押さえ、又は差押さえのため法的手続きに訴えることを許すべきでない。それは確立した法である。

(b)被告が管轄域外に居て、その資産が英国内にあるときは、裁判所は1925年高等法院(統合)法45条により、訴訟の係属中、被告が資産を域外に移動することを禁止する中間差止命令を認可する広範な裁量権(wide discretion)を有する。この裁量的救済は、金銭、物品共に適用があり、救済が正当又は便宜であるときは裁量権は行使されるべきである。

(c)被告に域内からの資産移動を禁止する中間差止命令を認可する裁量権は、原告が最高法院規則命令14により、正式事実審理を経ずに行われる判決を求め得る場合に限らない。原告が勝訴判決を得る確度の高い相当の論拠(a good arguable case)を示すならば、裁量権は発動される。

(d)資産に関して為される命令が、取引の実際上からは被告に担保提供を強要する意図に出たものであっても、原則的には反対すべき理由がない。

(e)本件資産に関わる特性と事情、即ち資産のスクラップ価値は名目的に過ぎず、所有者も定かでないこと、を考慮に入れると裁判所は救済を認める裁量権を行使すべきではない。

(4)シスキーナ号事件⁶

被告の船主はパナマの「一船」会社でその管理はギリシャで行われていた。被告はその唯一の所有船シスキーナ号を、イタリアからサウディ・アラビアまでの一般貨物輸送のためイタリアの傭船者に傭船した。傭船者と荷送人との再契約に従い、貨物は積込まれ、所定の運賃が荷送人から傭船者に支払われた。荷送人宛に発行された「運賃支払済」船荷証券にはイタリアのジェノア裁判所の専属管轄権が規定されていた。船荷証券は、運賃保険料込みの商品価格を支払ったサウディ・アラビアの貨物所有者に引渡された。

シスキーナ号はスエズ運河入口まで達したが、傭船者が傭船料未払いであったため、船主は運河通過を拒否した。傭船料の一部は支払われたが、船主はなお不十分として、本船をキプロスのリマソルに廻航、未払い残傭船料について留置権(lien)を主張し、貨物に対する対物訴訟開始令状(writ in rem)を発行した。これを受けたキプロス高等法院は陸揚げされた貨物の拘束命令を下した。そ

の後シスキーナ号は空船でリマソルを出港したが、40数日後にギリシャ海域で沈没し全損となり、船主はロンドンの保険者に全損金の支払いを求めた。

一方に於いて、船主が貨物を拘束しキプロスに陸揚げしたことを知ったサウディ・アラビアの貨物所有者は、貨物の拘束を解くべく努めた。一部の貨物は、運賃未払い相当額及び滞船料と引替えにその所有者に開放された。他の貨物所有者はキプロス裁判所に、貨物の解放を申請すると共に、船主に対し貨物拘束による損害賠償金の支払いを訴求した。

船主にはシスキーナ号の保険金を除けば資産は皆無であり、その保険金も一度船主に支払われれば喪失すると考えた貨物所有者は、英国高等法院に訴えを提起した。訴訟開始令状で原告の貨物所有者は、シスキーナ号に船積みされた貨物に関し、義務乃至契約違反に対する損害賠償金と、シスキーナ号の保険金を処分し又は管轄域外に移動することを船主に禁止する差止命令を、請求した。高等法院のカー判事は訴訟開始令状の通告は却下したが、差止命令は控訴院判決あるまで有効とした。

貨物所有者の控訴を受けて、控訴院は多数決で(Lord Denning M.R. and Lawton L.J.; Bridge L.J. dissenting)控訴を認容した。

デニング卿は言う。「ペルタミナ事件でマリーヴァ差止命令の手続きは疑問の余地無く確立した。手続きは今日まで商業法廷で繰返し用いられ、関係者全てが満足している。しかしながら現在までは、マリーヴァ差止命令は、被告が外国に居るものの、管轄域外の被告に送達する許可が与えられる事例のみに適用されていた。・・・マリーヴァ事例の多くは債権者債務者共に裁判所の域外に居住する外国人であった。英国との唯一の連結は、金銭がロンドンの銀行又は他の安全な場所に預託されていたことである。それにも拘わらず債権者はその移動を禁止する差止命令を認可されていた。と言うのは、例えば、債権が英国法準拠の契約から発生したためR.S.C.命令11規則1(1)(f)(iii)に該当する場合のように、管轄域外の債務者に宛て訴訟開始令状の送達を可能とする何等かの訴訟原因を、債権者は指摘することができたからである。・・・本事件は、R.S.C.規則1(1)(g)に言う、「訴訟開始令状により開始する訴訟中に於いて、被告に対し管轄域内で何等かの行為を為し又は為さざることを命ずる差止命令が（命令に違反したときの損害金を同時に訴求するか否かに拘わらず）訴求されるとき、・・・」管轄域外への送達が許可される場合に、該当する。本事件に於いて訴求された差止命令は当にこの規則の文言通りと言わざるを得ない。・・・従って、保険金（又は貨物所有者の請求を満足させる保険金の一部）の移動を、イタリア又はキプロスの裁判所、仲裁又は他の合法的手段で、紛争が解決されるまでの間、禁止する差止命令を認可する。・・・尚、立法府の法規制定を待つべしとの意見もあるが、・・・裁判官には裁判所の慣行と手続きを規定する固有の管轄権(inherent jurisdiction)がある。」

船主上告。貴族院は全員一致の判決で、上告を認容した。判決理由は次の通り。

(a)R.S.C.命令11規則1(1)(i)が適用されるためには、訴訟で請求する差止命令が、原告の訴訟原因に基づき原告が法的権利を有する実体的救済の一部でなければならず、且つ外国人被告に英国国内での行為を禁止するように求める事柄が、英国国内で原告に付与されるコモン・ロー乃至エクウィティー上の何等かの権利に対する侵害に帰し、差止の終局判決により執行可能なものでなければなら

らない。

(b)本事案では、貨物所有者の主張としては、船主の同意無くしては高等法院の裁判権が及ばない訴訟原因から発生する金銭的補償の請求が全てであるため、貨物所有者は船舶喪失に関し船主に支払われる保険金につき、高等法院の終局判決により執行可能な、コモン・ロー乃至エクウィティー上の権利又は利益を何等保有していない。

(c)高等法院の裁判権を外国人被告にまで拡張すべしとのデニング卿の代案にはそれなりの価値が認められるものの、国際礼讓(comity)と E.C.諸条約を考慮に入れると支持し得ない。

(d)従って、訴訟開始令状の通告は棄却する。

尚、この上告審で、次章に述べる所謂「シスキーナ準則」がディプロック卿(Lord Diplock)により説示された。

更にヘイルシャム卿(Lord Hailsham of St. Marylebone)は、デニング卿の謂う固有の管轄権は、裁判所による立法権能の奪取に当たると痛烈に非難している。

¹ Nippon Yusen Kaisha v. Karageorgis [1975] 1 W.L.R. 1093.

² s. 45 of the Supreme Court of Judicature (Consolidation) Act, 1925

³ Mareba C.N.S.A. v. International Bulkcarriers S.A. [1975] Lloyd's Rep. 509.

⁴ Rasu Maritima S.A. v. Perusahaan Pertambangan Minyak Dan Gas Bumi Negara [1978] 1 Q.B. 644.

⁵ 最高法院規則命令 1 4 (R.S.C. Rule 14)に定めるサマリー・ジャッジメント(summary judgment)を指す。

⁶ Siskina (Owners of cargo lately laden on board) v. Distos Compania Naviera S.A. [1979] A.C. 210.

(5) 仮称Z社事件とケント州警察長官事件：1981年最高法院法37条の解釈

1981年最高法院法の制定直後に裁決が為された二件の控訴院判決は、本稿の主題との関わりで、重要な意味を持つ。特にマリーヴァ差止命令を、制定法規により高等法院が授権された裁判権(statutory power)と把握すべきか、又条文の文言解釈から37条を広義に解釈すべきかの二問題には注目を要する。

仮称Z社事件¹とは次のようなものである。

ルリタニア国(Ruritania)のヘンツォ(Hentzau)²に本社、ロンドンに支社を持つZ社は、テレックスと電報を用いた国際的詐欺に会い、物品売買代金の名目でヘンツォの取引銀行からロンドンの複数銀行に宛てた銀行送金を騙取され、多額の損害を被った。被害を知ったZ社は、被害金を追跡し回収するため、取引に悪意無く参画した可能性のある不動産仲介人、弁護士、及び被害金を未だ預金として管理している可能性有る銀行を相手に、被告資産の処分を禁止するマリーヴァ差止命令を申請し、取得した。次いで訴えを提起して、Z社は詐欺者17被告に、共謀騙取を理由とする損害賠償を請求し、関係者18被告(中には大手為替取引銀行5行が含まれる)に対し、訴訟の目的物

を保全するための特定開示(specific discovery)、質疑応答(interrogatories)、及び差止(injunction)を求めた。

Z社の作戦は功を奏し、損害金の半額を回収した上、その後の交渉で可成りの残金を取戻すことができた。しかし謂れ無く業務の遂行に制約を受け不満な銀行5行は、マリーヴァ差止命令を送達された善意無垢の第三者(innocent third party)の法的地位について解明を求め、訴訟を続行した。

控訴院ではデニング卿が、「マリーヴァ差止命令は、判事が被告に資産処分を禁止する命令を下すと同時に、効力が発生し、命令が文書化されず、(被告への送達が為されなくとも)命令の対象となる全ての被告資産に即時的効果を及ぼす。命令を知る全ての人が資産保全のため合理的に為し得ることを為さねばならない。マリーヴァ差止命令は、資産自体を差押さえる(attach)方法であり、船舶の拘束(arrest)と同様対物的(in rem)な効果を有する³。・・・従って、銀行がマリーヴァ差止命令の通告を受けると、顧客から為されている事前の指示・授権(mandate)は自動的に無効となる⁴。・・・原告は差止命令を銀行その他善意無垢の第三者に通告する時、勘定を凍結しその他命令を遵守するため必要且つ合理的手段を執るよう暗黙の要求をしている。この暗黙の要求は経費を支弁し、責任を補償する暗黙の約束となる。・・・命令に規定された司法手続きを支援せざるを得ない立場に置かれた銀行その他善意無垢の第三者が、その結果如何なる損害をも負うことのないように、命令認可の時、判事が原告に対し保証状差入れを要求することもあり得る⁵。」と判示した。

更にデニング卿は、「1975年から1981年までに判断の下された夥しい数の事例により、今やマリーヴァ差止訴訟は英国法の確立した特徴(established feature)となっているが、1981年法37条の制定により法規上の効力(statutory force)を与えられた。」⁶と述べ、カー卿(Kerr L.J.)は、「私は1981年法37条(3)の規定を歓迎し、[マリーヴァ差止訴訟は]その地位を疑問の余地無い不動のものとし、規定が発効すれば制定法規的根拠(statutory basis)を与えられることになる、とのデニング卿の見解に賛成する。」⁷と指摘している。

尚デニング卿が、「37条(3)に言う『その他の処分を行うこと』(otherwise dealing with)は広義に解釈すべきであって、『管轄域外に移動し』(removing from the jurisdiction)と同類に解釈(ejusdem generis)すべきではない。」と述べていることは、その是非は別にして、重要である。

次いで、1981年法についてデニング卿が更に踏み込んだ判断を示したケント州警察長官事件⁸について、触れなければならない。

偽造手形による金員騙取の容疑で逮捕起訴された被告が、多額の詐取金を銀行口座に預金していた。これを知った警察は、仮保釈中の被告が訴訟開始前に預金を引落とすことを懸念して、被告に対して特定二銀行の勘定に関し預金引出し乃至他の取引を禁止する中間差止命令、銀行に対しては当該預金勘定の取引を禁止する差止命令、を求めて訴訟開始召喚(originating summons)を行った。

高等法院には1981年法37条(1)の下、警察長官に差止命令を認可する管轄権があるか否かの法律問題が、第一審で否定的に解釈されたため警察長官の上訴を受けて、控訴院で審理された。

デニング卿は言う。

「気の弱い人は、・・・警察には差止命令の根拠となるコモン・ロー乃至エクウィティー上の権利がないと言う。その理由としてノース・ロンドン鉄道事件判決⁹・・・とシスキーナ号事件のデ

イプロック卿判決¹⁰を挙げる。」

「しかし喜ばしいことに、法規制定によりこれら先例の判決理由には今や拘束されることはない。先例は、1873年最高法院法25条(8)¹¹の『差止命令は、・・・裁判所の判断により認可することが正当又は便宜と思える全ての事例に於いて、裁判所の中間(interlocutory)命令により、認可される・・・』と、その改正法である1925年最高法院(統合)法45条(1)¹²の『高等法院は、差止命令・・・を認可することが正当又は便宜と思える全ての事例に於いて、中間(interlocutory)命令により、・・・当該差止命令・・・を認可し得る。』に依拠している。」

「私が中間(interlocutory)を強調したのは理由があり、ノース・ロンドン鉄道事件とその後の判決はこれに基礎を置いているからである。現にシスキーナ号事件のディプロック卿は指摘する。『文言が示す通り中間命令に言及する当該小項目は、高等法院が認可管轄を有し且つ当該中間命令が付随する、実体的救済を訴求する、現実的又は潜在的、訴訟の存在を前提とする。』」

「しかし今や、1981年1月1日に施行された1981年最高法院法37条(1)¹³により、この判決理由は否定された。同条項は、『高等法院は、差止命令・・・を認可することが正当又は便宜と思える全ての事例に於いて、(中間又は終局の)命令により、当該差止命令・・・を認可し得る。』と規定する。」

「括弧内の文言は、立法府が中間(interlocutory)の限定を好まなかったことを示している。差止命令がコモン・ロー乃至エクウィティー上の権利を訴求する訴訟に付随せねばならぬ必要は最早無い。それは一人立ちできる。現行条項は、高等法院が差止命令を認可する新しく且つ広範な管轄権を、明白に付与している。過去に当裁判所が知り得た如何なるものにも増して、それは極度に広範囲のものである。裁判所がその管轄権を、過去の技術的峻別に言及して、縮減すべき如何なる理由も存在しない。斯くして議会は、偉大なる先人ジョージ・ジェッセル卿がベドウ事件¹⁴で判示し、私がマリーヴァ事件¹⁵で適用した法、即ち『正当又は公正である事例であれば如何なる場合にも、命令を認可する権限に制約は無い、・・・』を復活させたのである。しかしながら、この制約以外は権限が『無制限』であると言う訳ではない。差止命令の申請者は命令請求を正当とする事項に充分なる利害関係を持たねばならない。過去に於いては、申請者自身が『コモン・ロー乃至エクウィティー上の権利』を有すべきものとされていたが、今や申請者は適用すべき訴えの利益(lucus standi)を持たねばならない。彼には充分なる利害関係(sufficient interest)がなければならぬ。これは正当且つ道理に適った基準である。・・・この原則に立脚すると、今日であればシスキーナ号事件は異なった裁決となったであろう。貨物所有者は明らかに充分なる利害関係を有していた。而も、私がシスキーナ号事件の控訴院判決で指摘した¹⁶ように、差止命令を認可することは最も正当且つ便宜であると思えた。貴族院がそれを拒絶したのは著しく正当性を欠いていた。」

ケント州警察長官事件の控訴院は多数意見により、差止命令を認可した。

本章で例示した二判決からも理解できるように、控訴院(正確に言えばデニング卿に率いられる控訴院)は、マリーヴァ差止命令を認可する高等法院の裁量権を、及ぶ限り拡大するように努めてきたと言って良い。¹⁷

¹ Z Ltd. v. A-Z and AA-LL [1982] 1 Q.B. 558.

² アンソニー・ホープ(Anthony Hope)の小説「ゼンダの囚人」(The Prisoner of Zenda)に現れる仮想の国とその都市の名(デニング卿の諧謔性から用いられたもの)。本事件は、訴訟当事者を秘すため、当事者名が事件簿上アルファベットで表示されている。

³ [1982] 1 Q.B. 572-573. ; 第一章で叙述したように現在では対人的(in personam)効果のみが発生するものと解されている。

⁴ [1982] 1 Q.B. 574.

⁵ [1982] 1 Q.B. 575.

⁶ [1982] 1 Q.B. 571.

⁷ [1981] 1 Q.B. 584.

⁸ Chief Constable of Kent v. V. [1983] Q.B. 34.

⁹ 前出。North London Railway Co. v. Great Northern Railway Co. (1883) 11 Q.B.D. 30.

¹⁰ 前出。Siskina (Owners of cargo lately laden on board) v. Distos Compania Naviera S.A. [1979] A.C. 210, 256 by Lord Diplock.

¹¹ 前出。sec. 25 (8) of the Supreme Court of Judicature Act 1873.

¹² 前出。sec. 45(1) of the Supreme Court of Judicature (Consolidation) Act 1925.

¹³ 前出。sec. 37(1) of the Supreme Court Act 1981.

¹⁴ 前出。Beddow v. Beddow (1878) 9 Ch.D. 89, 93.

¹⁵ 前出。Mareva Compania Naviera S.A. v. International Bulkcarriers S.A. [1975] 2 Lloyd's Rep. 509, 510.

¹⁶ [1979] A.C. 228E.

¹⁷ 後述リヴァプール日刊新聞社事件(Pickering v. Liverpool Daily Post and Echo Newspapers Plc. [1991] 2 A.C. 370.)の控訴院判決及び貴族院判決を参照。

(6) シスキーナ準則の変遷：1981年法37条解釈の広狭

シスキーナ号事件判決以後、殆ど全てと言える程多数の判決で言及されたシスキーナの一般原則乃至法準則 (general principle or doctrine of Siskina)の理解に資するために、高等法院に法規的に付与された (マリーヴァに限らぬ) 差止命令に関する認可権限 (乃至裁量権) の範囲を巡る解釈上の変遷を、端的に示していると考えられる、主要判決を判決原文引用の形で、適宜下線を付して列挙する。既に本稿の各所で言及したように、37条の文言の広範さ故に、シスキーナ準則の拘束から逃れる試みが屢々為されてきた。

(1)シスキーナ準則の創始となるシスキーナ号事件のディプロック卿(Lord Diplock)判決¹から、

「マリーヴァ差止命令は中間的なもので終局的なものではない。それは金銭債務又は損害賠償金に対する実体的金銭給付請求に補助的なものである。それは外国人に対し金銭一定額の支払いを命ずる判決が単なる虚勢に帰することを避ける目的で考案されたものである。」

「中間的命令のことを言う45条(1)は、高等法院が認可する管轄を有し、且つ言及された中間的命令が付随している実体的救済を訴求する現実的又は潜在的訴訟の存在を前提とする。」

「小項目(i)に用いられた用語は法的専門術語である。当該小項目は特別な種類の救済である『差止命令』を求める『訴訟』のことを言う。これは訴訟の基礎となる訴訟原因の存在を前提としている。中間的差止命令を取得する権利は訴訟原因ではない。それは一人立ちできない。それは原告の有するコモン・ロー乃至エクウィティー上の権利の、当該権利の実現に関し裁判所の管轄に服さねばならぬ被告による、侵害が現実化又は切迫したことに起因する被告に対する訴訟原因が、既に存在することを前提とする。中間的差止命令を取得する権利は、既存の訴訟原因に単に補助的に付随しているに過ぎない。」

「小項目(i)に該当するためには、訴訟で訴求する差止命令は、原告の訴訟原因が原告に授権する実体的救済の一部であらねばならない。そして外国人に英国内での行為を禁止するように訴求する事柄とは、原告が英国内で保有するコモン・ロー乃至エクウィティー上の何等かの権利に対する侵害に帰するようなもので、且つ差止の終局判決により英国内で執行可能なものでなければならない。」

(2)英国内の訴訟を中断して、高額の補償的損害賠償金と懲罰的損害賠償金を米国連邦裁判所で訴求している原告に、米国の訴訟遂行を禁止する差止命令を下すことの可否が争われた、カスターニョ事件のスカーマン卿(Lord Scarman)判決²から

「エクウィティー上の救済である差止命令は対人的な効果を与える。それは裁判所の管轄に服する当事者に、ブッシュビー事件³のリーチ副大法官(Leach V.-C.)が言う『英国内外を問わず、他の裁判所での何等かの訴訟手続きを取り又は取らぬように』、命ずるために用いられてきた。」

「しかしエクウィティーの寛大さと柔軟性が範疇化により根底を害されることとなってはならない。確かに裁判権の行使には注意が必要とされる。しかし1821年以降の多くの裁判官の表現法は、不公正を避けるため適切であれば、裁判所は適法に出廷した当事者に対する差止命令を認可することができるのと、被告が主張する見解を、支持して余りある。」

(3)仲裁手続きを意図的に延引させている被告に対し、仲裁遂行を禁止する差止命令認可の可否が争われた、ブレマー・ヴァルカン事件のフレイザー卿(Lord Fraser of Tullybelton)判決⁴ (但しディプロック卿の多数意見に対する少数反対意見) から、

「ノース・ロンドン鉄道事件は、最近のシスキーナ号事件でディプロック卿により言及され承認された。ディプロック卿は言う。『高等法院は、終局判決により執行する管轄権を有する何等かのコモン・ロー乃至エクウィティー上の権利を保護し又は確認する場合を除き、中間的差止命令を認可する権限がない。』私は本件事件に適用する原則としてこれを承認する。・・・本件上告の裁決は、もし仲裁の進行を認容すると被上告人のコモン・ロー乃至エクウィティー上の権利が侵害されるか否かに依存する。私の見解では、この権利は侵害される。・・・本事件の被上告人は、結果的に公正な審理が得られぬ仲裁手続きに悩まされることのない、エクウィティー上の権利を有するとの原則により、私は被上告人有利の裁決をする。」

(4)敵対的運賃競争に敗れて破産した英国の航空会社が、競争相手の英国航空会社を相手取り米

国のコロンビア特別区連邦地裁で米国独禁法違反の訴えを提起したとき、米国訴訟の遂行を禁止する差止命令を認可することの可否が争われた、レイカー航空事件のディプロック卿(Lord Diplock)判決⁵から、

「コモン・ロー裁判所とエクウィティー裁判所の統合以来英国司法手続き上の主要原則となったもの、・・・ノース・ロンドン鉄道事件で最初に規定されたその主要原則を、私はシスキーナ号事件で（或る点では狭義に過ぎると自認する表現ではあるが）再定義した。」

「従って、私がシスキーナ号事件で硬直な言葉で表現した原則の定義にカスターニョ事件のスカーマン卿が追加した修正に同意する。」

(5)レイカー航空事件のスカーマン卿判決⁶から、

「カスターニョ事件の傍論(dictum)が控訴院で若干誤解を招いていると思われるので、発言者として二三注釈を加えることとする。・・・傍論に述べた見解は一般的に適用される手法と原則を表現している[に過ぎない]ことを強調したい。英国裁判所の管轄に在る人を、必要事実の証明さえすれば、訴訟原因を有することとなるべき外国裁判所での救済追求から、差止めることは、如何に偽装し且つ間接的であっても、当該外国裁判所の司法手続きの干渉に当たるため、この手法には細心の注意を要する。外国裁判所と同様に英国裁判所でも救済が得られるような、『便宜法廷地』(forum convenience)の事例であつてさえも、注意は肝要である。事実関係が証明されれば外国裁判所で認容され執行される訴訟原因に関し英国裁判所には救済がないときは、注意が極めて肝要であることは明白である。しかし後者の事例であっても、外国裁判所への提訴が為される事情が極めて不条理(unconscionable)で英国の『寛大で柔軟的な』エクウィティー (“wide and flexible” equity)の原則に従えば申請者のエクウィティー上の権利の侵害と見られるときは、差止命令を認可する英国裁判所の権限は存在する。申請者の権利は、被申請者により提起される外国訴訟が不条理な事情にあり且つ不公正であるときは、その外国訴訟から防護を受け得る権利である。外国では訴えられないこのエクウィティー上の権利は、不公正を避けるため英国裁判所が介入せざるを得ないほど衡平原理に反するときのみ、発生する。従ってそのような事例は希有ではあろうが、斯かる裁判権は存在し今後も維持されなければならない。」

(6)原告の米国保険会社から英国裁判所で訴えられている英国再保険者が、米国連邦地裁で第三者に対して英国訴訟関連の書類開示命令を求めたため、原告が米国訴訟の差止を訴求した、サウス・カロライナ保険会社事件のブランドン卿(Lord Brandon of Oakbrook)判決⁷から、

「高等法院による差止命令認可を支配する基本的原則の第一は、認可の権限が1981年最高法院法37条(1)に規定する、『高等法院は、差止命令を認可することが正当且つ便宜と思える全ての事例に於いて、（中間又は終局の）命令により、当該差止命令を認可し得る』によって授權された法規的権限であることである。」

「第二の基本原則は、1981年法37条及びその前身法の文言は、極めて広義ではあるが、多年に亘る司法的判断により、制限を加えられてきたことである。・・・本件事件に限って言えば、差止命令を認可する高等法院の権限が制限を受ける状況には二つ有る。第一の状況は、訴訟の一方当事者の有するコモン・ロー乃至エクウィティー上の権利の実現に関し相手方当事者が裁判所の

管轄に服すべきときに、当該権利を後者が侵害するか又は侵害の虞を与えていると、前者が明らかにしたときである。第二の情況は、訴訟の一方当事者が不条理に挙動し又は挙動する虞を与えたときである。・・・不条理な挙動には、過酷な行為、嫌がらせの行為、裁判所の適法な手続きへの干渉などが含まれる。」

「第三の基本原則は、高等法院が認可の権限を有する差止命令の種類中には、訴訟の一方当事者に認可する、相手方当事者に外国裁判所での前者に対する訴訟手続き開始を禁止し、又は既に開始しているときは継続することを禁止する、差止命令のあることである。しかしながら、このような差止命令は、関係する外国裁判所の訴訟手続きへの間接的な干渉ともなり得るため、慎重に行使されねばならない。」

(7) サウス・カロライナ保険会社事件のゴフ卿(Lord Goff of Chieveley)⁸判決から、

「私としては判断留保を望む重要な一件の有ることに注意を喚起したい。差止命令を認可する裁判所の権限は或る制限された範疇に限られるとの主張に同意することを私は躊躇する。この権限は制定法規により制限されていない。しかもこの救済の求めに応じることが正当であると考えられる全ての事情を現時点で予測することは不可能である。・・・カスターニョ事件のスカーマン卿の判示には、敬意を表しつつも、それが本件に関する決定的意見(the last word)であるか疑わしい。」

(8) 精神病院に隔離されている既決囚が、拘禁解除の申請を精神障害者監察委員会に提出する際に、委員会審理が世論に影響されて不公正な判断を下すことを懼れて、拘禁解除申請に関する一切の新聞報道を禁止する差止命令の認可を求めた、リヴァプール日刊新聞社事件の控訴院判決中、記録長官ドナルドソン卿(Lord Donaldson of Lynton M.R.)判決⁹から、

「原告請求の広範な基礎は、記録長官デニング卿が、1981年最高法院法37条により裁判所は『充分なる利害関係』を有する人に対する差止救済を認可することが裁判所にとって正当且つ便宜と思えるときは認可権限を付与される、と判示した、ケント州警察長官事件にあらう。・・・同事件で私はデニング卿より制限的に、即ち警察長官は執行又は保全のため差止命令を要する『コモン・ロー乃至エクウィティー上の権利又は利害関係』を証明しなければならない、と表現している。・・・私が『利害関係』をコモン・ロー乃至エクウィティー上の利害関係に限る意図を有していたか判然としない。同じ問題に再度直面して、私は、デニング卿を全面的に支持し得なかったことを後悔している。」

(9) リヴァプール日刊新聞社事件の控訴院判決中、ファーカーソン卿(Farquharson L.J.)判決¹⁰から、

「原告第二の主張は、より一般的なエクウィティー上の根拠に依っている。即ち、損害賠償金を求め得るような訴訟原因が原告に無くとも、・・・申請の審査を受ける権利乃至利害関係は有る。1981年最高法院法の規定は、裁判所に差止命令を認可する極めて広範な権限を付与している。この付与された権限は、原告のコモン・ロー乃至エクウィティー上の権利が侵害されていないときであっても、制限的に解釈すべきではない。この原告の主張はケント州警察長官事件の・・・デニング卿判決に依拠している。この主張の論旨には説得力があると私は考える。」

(10) リヴァプール日刊新聞社事件の貴族院ブリッジ卿(Lord Bridge of Harwich)判決¹¹から、

「私は、ドナルドソン卿とファーカーソン卿が、ケント州警察長官事件に於ける少数意見であるデニング卿見解、即ち1981年法37条(1)に基づく裁判所の差止命令認可の権限に対する唯一の制限は、差止めを求める原告が『充分なる利害関係』を持たねばならないことである、を採用したことに、同意できない。デニング卿判決で示されたこの見解の基礎は、中間的差止命令にのみに言及する1925年最高法院(統合)法45条(1)から中間的差止命令と終局的差止命令に言及する1981年法7条(1)に、文言が変わったことにある。デニング卿は結局この文言の変化により、1925年法45条(1)とその前身である1873年最高法院法25条(8)に適用されると、先判例により判断されてきた、裁判所の管轄範囲に加えられた如何なる制限からも解放されると判示した。・・・しかしこれは以後に現れたサウス・カロライナ保険会社事件判決と矛盾する。・・・そこでブランドン卿は妥当する原則を決定づける多くの先例(デニング卿が1981年法37条(1)により効果を覆されたものと見なした先例の一つであるシスキーナ号事件原則が含まれる)に、言及している。ブランドン卿は続けて先例の効果についても検討している、・・・」

(11)船舶引渡しと同時に支払われるべき船舶売買代金の移動を禁止するマリーヴァ差止命令を、船舶引渡前に代金支払いを停止条件として認可できるか否か争われた、ヴェラクルス一世号事件のノース卿(Nourse L.J.)判決¹²から、

「シスキーナ号事件とその後の判決から導かれる原則によれば、裁判所は、マリーヴァ又はその他の救済の何れであっても、差止命令を認可する時現存する訴訟原因を支援するためにのみ、管轄を有する。訴訟原因が現存しなければ、訴訟原因の発生を差止命令発動の停止条件とする手法によっても、欠如した管轄を補正することはできない。」

(12)ヴェラクルス一世号事件のジョン・メゴウ卿(Sir John Megaw)判決¹³から、

「[サヴィル判事(Saville J.)はエイ・ビー事件¹⁴に於いて、裁判所は、引渡の時までは命令が効果を生じないとの文言在る、停止条件付き差止命令の形式をとるマリーヴァ救済を認可することが可能、との当事者一方申請の主張を承認している。]先例拘束が無く管轄問題を自由に扱えるのなら、私はこのサヴィル判事の手法が商業事件では賢明で当を得たものと見なしたい。予期される訴訟原因が発生するまではマリーヴァ差止命令が効果を生じないとの、サヴィル判事が適用した制限を付したマリーヴァ差止命令に関し、何故管轄が存在しないのか、公正のための論理的又は実際の便宜を備えた、有効な理由が見出せない。しかしこの管轄技術の問題について、停止条件付き差止命令を有効であると控訴院が判断することは、先例拘束によって、妨げられている。」

(13)追加工事代金の協議が整わぬため、工事中断を警告した工事業者に工事中断を禁止する差止命令は、外国仲裁約款の存在にも拘わらず認可され得るか否か争われた、海峡隧道事件のマスター卿判決¹⁵から、

「中間的差止命令を求める権利は単独では存在し得ない。それは、訴訟原因の形を常にとは言えなくとも通常は備えている、実体的権利の執行に常に付随し又は従属している。もし根底にある権利自体が英国裁判所の管轄に服さないのであれば、裁判所は37条(1)により付与された権能を中間的救済を認めるために行使すべきではない。」

(14)海峡隧道事件のブラウン・ウィルキンソン卿(Lord Browne-Wilkinson)判決¹⁶から、

「ディプロック卿判決の一節¹⁷は、そのみを孤立して読むと、37条により付与された一般的権限には唯二種の制限が課せられていることを示唆している。即ち、(a)被告個人宛直接の又は命令11(小項目(i)以外の)による適正な送達によって、裁判所が被告に対して人的管轄を保有せねばならないこと、(b)原告が英国法上の訴訟原因を有すること、がその制限である。しかしながら、被上告人の主張によれば、ディプロック卿判決の他の二節¹⁸は、更に第三の制限即ち、(c)中間的差止命令は英国裁判所の命令により英国内で裁可される実体的救済の請求に補助的なものでなければならないこと、を設けている。・・・上記(c)の制限を基礎とした・・・終局的救済が(もし有るとして)英国の裁判所ではなく、仲裁人により与えられるために、・・・被上告人が適法に送達を受け(即ち裁判所には管轄が有る)、上告人の契約上の権利が侵害されたと主張されたとき(即ち英国法上訴訟原因が有る)であっても、英国裁判所には中間的差止命令を認可する権限がない・・・との被上告人の主張には充分なる根拠がない。・・・シスキーナ号判決は中間的差止命令を認可する権限に、被上告人の主張する第三の制限(c)を課してはいない。仮令シスキーナ号判決が規定した判断基準を適用しても、裁判所には適正に送達を受けた被告に対して、英国法が認める訴訟原因に基礎を置く中間的救済を、斯かる救済が英国の裁判所、他国の裁判所又は仲裁機関の何れによるものであれ、終局命令に付随するものであれば、認可する権限がある。・・・ところで、サウス・カロライナ保険会社事件のゴフ卿は、シスキーナ号事件で規定され(その後の諸判決で修正を受け)た法が、差止命令を認可する権限を或る限定した範疇に制限していることが正しいことか疑問を呈し判断を留保しているが、私も全く同意見である。」

¹ Siskina (Owners of cargo lately laden on board) v. Distos Compania Naviera S.A. [1979] A.C. 210, 253, 254, 256.

² Cstanho v. Brown & Root (U.K.) Ltd. [1981] A.C. 557, 572-573.

³ Bushby v. Munday (1821) 5 Madd. 297.

⁴ Bremer Vulkan Schiffbau und Maschinenfabrik v. South India Shipping Corporation [1981] A.C. 909, 992-993.

⁵ British Airways Board v. Laker Airways Ltd. [1985] A.C. 58, 80-81.

⁶ British Airways Board v. Laker Airways Ltd. [1985] A.C. 58, 95.

⁷ South Carolina Insurance Co. v. Assurantie Maatschappij “De Zeven Provinciën” N.V. [1987] A.C. 24, 39-40.

⁸ South Carolina Insurance Co. v. Assurantie Maatschappij “De Zeven Provinciën” N.V. [1987] A.C. 24, 44-45.

⁹ Pickering v. Liverpool Daily Post and Echo Newspapers Plc. [1991] 2 A.C. 370, 385-386.

¹⁰ Pickering v. Liverpool Daily Post and Echo Newspapers Plc. [1991] 2 A.C. 370, 394.

¹¹ Pickering v. Liverpool Daily Post and Echo Newspapers Plc. [1991] 2 A.C. 370, 420-421.

¹² Veracruz Transportation Inc. v. V.C. Shipping Co. [1992] 1 Lloyd’s Rep. 353, 360.

¹³ Veracruz Transportation Inc. v. V.C. Shipping Co. [1992] 1 Lloyd’s Rep. 353, 361.

¹⁴ A. v. B.[1989] 2 Lloyd's Rep. 423.

¹⁵ Channel Tunnel Group Ltd. v. Balfour Beatty Construction Ltd. [1993] A.C. 334, 362.

¹⁶ Channel Tunnel Group Ltd. v. Balfour Beatty Construction Ltd. [1993] A.C. 334, 342-343.

¹⁷ 本章「シスキーナ準則の変遷」の(1)シスキーナ号事件ディプロック卿判決中、「小項目(I)に用いられた用語・・・単に補助的に付随しているに過ぎない。」の一節を指す。

¹⁸ 本章「シスキーナ準則の変遷」の(1)シスキーナ号事件ディプロック卿判決中、「中間命令のことを言う45条(1)は、・・・現実的又は潜在的訴訟の存在を前提とする。」と「小項目(I)に該当するためには、・・・英国内で執行可能なものでなければならない。」を指す。

(7) メルセデス事件裁決勧告の判旨：狭義の解釈

枢密院司法委員会の裁決勧告はマスティル卿(Lord Mustill)が代表して判示した¹。

(A) 判断を求められた二問中先ず第一の地域的管轄の問題について判断を行う。その理由はもし被告を地域裁判所に出廷せしめ得ないのであれば、第二の裁判権の問題は発生し得ないからである。

(1)R.S.C.命令11規則1(1)(m)「何等かの判決を執行するために請求が提起されたとき、」に依拠して主張される管轄に問題のあることは多言を要しない。マリーヴァ救済のみの請求を、係属している訴訟又は命令取得の条件として原告が開始を約束した訴訟の中で、召喚令状又は申立てにより行うのは格別、訴訟開始手続きの発行により行うことは、管轄域内にいる被告に対してさえ、認められるとは考えられない。その理由は、被告が出廷せずに原告が勝訴懈怠判決を得ると、マリーヴァ差止訴訟の終局判決、即ち当事者間の権利関係についての裁判所の裁決を欠き、他の訴訟手続きにより司法的判断が下されるまでは効果の生じない救済、という奇妙な事態が出来るからである。

更に二つの反駁し得ない反論がある。第一に、当該請求は判決を「執行するために提起された」ものではない。判決により創出された訴訟原因に基礎を置く訴訟と異なり、マリーヴァ差止命令は何ものをも執行せず、単に将来起こり得べき異なる手段による執行のための基礎を準備するに過ぎない。第二に、本件の如き事例においては、差止命令は「判決」を執行するものではなく、判決が実現するまでの間現状を維持することを意図している。差止命令を訴求し認容された時には判決は未だ存在しない。それ故原告の成し得ることは、申請時には未だ開始すらしていないこともあり得べき訴訟において、将来何時の日か勝訴判決が得られるであろうとの、自らの希望を陳述することのみである。小項目(m)が斯かる場合を包含すべく意図されていないことは明白である。

(2)R.S.C.命令11規則1(1)(b)は、原告の主張によると、被告に管轄域内で何等かの行為を為し又は為さざることを命ずる差止命令を明確に仮定しているが、それは当にマリーヴァ差止命令に他ならず、従ってそれ以上の詮索は無用となる。

しかしこの規則が本件に適用されるほどに広義であるか否か判断するためには、その語句を単に読むだけでは不十分である。その意図するところに考慮を払わなければならない。

1981年最高法院法37条(3)が制定されても、マリーヴァ差止命令が制定法規による救済に
変貌したわけではなく、コモン・ロー上の救済としてのマリーヴァ差止命令の存在を前提として、
その効力に暗黙の是認が与えられたに過ぎない。マリーヴァ救済は既に20年の歴史があるが、(a)
原告を、良心的でない(*unscrupulous*)かも知れぬ被告の不正操作から、良心的でないかも知れぬ原
告の申出により、被告の運転資金を抑制することなく、保護する差止命令を如何に構成するか、又
(b)全ての事実が激しく争われている時に必要な判決を如何に構成するか、又更には(c)過酷になら
ず効果の得られる付随的な命令を如何に構成するか、等の現実的問題がある。

判例の蓄積により得られた第一の論理的定義によれば、マリーヴァ差止命令は差押えに似て非な
るもので对人的効力を有するのみであって、凍結した資産に何等の財産的権利は発生せず、原告は
他の債権者に何等優先しない。次いで第二の論理的定義によれば、1981年最高法院法37条の
前身である1873年最高法院法25条(8)が、表面的には広義に見えるものの、差止命令を認可す
る管轄権を、当該差止命令が保護を企図するコモン・ロー乃至エクウィティー上の権利の存在と無
関係に、無制限には付与していないことである。従ってマリーヴァ差止命令の根拠を1981年法
37条に求めるのには困難が伴う²。マリーヴァ差止命令は他に類を見ない独特なもの(*sui generis*)
である。

このように、マリーヴァ差止命令は差止命令であるから自動的に命令11規則1(1)(b)に該当す
ると言い、或いはマリーヴァ差止命令が内国領域で裁判に付せられるべき何等の権利とも関わり
のないという特殊事情は、許可を与える裁量を行使する際に考慮すべき単なる一要素に過ぎない、と
言うのみでは不十分である。寧ろ、資産が領域内に存在することのみに基礎を置く域外裁判権が、
小項目(b)が適用を意図している裁判権であるか否か、問い質すべきである。

(3)R.S.C.命令11規則1の目的は、文書により開始した訴訟で主張される請求に関して裁判所
の行う判断に服することを要求して、これ無くば域内裁判所に出廷を強制できない人に対し、当該
文書の送達を授権するものである。被告に答弁を求め得る、R.S.C.命令11規則1内の何れかに該
当する種類の、法的権利に基礎を置く請求が存在しなければ、裁判所には、外国人に対する文書の
送達を認可し、或いは外国人にその意思に反して訴訟手続きに参加を強制する効果を送達に付与す
る権能はない。

(4)R.S.C.命令11により付与された権能の中心には、権利につき判断し権利に効果を与える当
事者の求める訴訟がある。マリーヴァ救済の申請はこのような性質のものではない。裁決が得られ
ても、権利の有無が確定する訳ではなく、権利の有無を確定するような手続きが始まることも無い。
しかもマリーヴァ差止命令は、判決が権利の存在を確定しても、原告の権利を執行することをしな
い。ひとたび執行の機構が動作を開始したとき、執行が作用を及ぼし得る何等かの物的対象物が存
在することを、それは単に担保するのみである。

(5)R.S.C.命令11は、実体的権利を確定することを企図した訴訟手続きを係属させる訴訟開始
文書に限られる。裁判所には、マリーヴァ救済を求める請求に限定した手続書式の送達を命ずる権
能は無い。

(B) 前述 (A) 地域的管轄に関する判断の結果、第二の裁判権の問題については判断を要しな

い。

以上述べた判決理由により枢密院司法委員会は原告メルセデスの上告を棄却した。

多数意見が第二の問題についての判断を回避した結果、シスキーナ準則に一層の修正を加え、1981年法37条の文言解釈を更に拡大すべきか、直接的には判示されなかった。

¹ Mercedes-Benz A.G. v. Herbert Heinz Horst Leiduck, (P.C.) [1995] 2 Lloyd's Rep. 417, 419-427.

² マリーヴァ差止命令を37条に基づく法規的裁判権と考えてきた従来判例（例えば前章に叙述したサウス・カロライナ事件のブランドン卿判決やリヴァプール日刊新聞社事件に於けるブリッジ卿判決）とは異なる見解。

8) 司法委員会の少数意見：広義の解釈

メルセデス事件裁決勧告には、原告の上告を認容すべきであると判断するニコルス卿(Lord Nicholls of Birkenhead)の反対意見¹がある。

ニコルス卿は言う。

(1) 何が法であるか解釈するためには、本件上告に現れた二つの問題を明確に区分しなければならない。第一に、そもそも香港裁判所は、外国裁判所で訴求している判決を支援するため、法的権限の意義に於ける、管轄を有しているか否かの問題である。もし香港裁判所に斯かる管轄があるとして、第二の問題は、この種事件の原告は、香港裁判所の地域的意義に於ける管轄の域外に居る被告に対し、マリーヴァ差止命令を求める訴訟手続きの送達を認められるか否かである。しかも第一の問題に回答が与えられて初めて、第二の問題検討に必須の基礎が得られる。²

(2) マリーヴァ救済は訴訟手続きで争われる訴訟原因の主題とは何等関わりない。それは金銭給付判決を取得したとき、只そのときにのみ、発生する執行手続きを容易にするため認められる救済である。マリーヴァ差止命令が将来の執行手続きに関する保護的手段であることを念頭に置けば、香港で承認され執行される将来の外国判決に関しては、香港裁判所自体の下す将来の判決に関すると同様に、香港裁判所からのマリーヴァ救済が得られるとの強力な論拠が見出されるであろう。マリーヴァ救済は得られた判決の執行を被告が挫折させることの無いよう禁止するため考案されているため、原告の勝訴判決の根底にある訴訟原因に考慮を払うことは適切ではなく、重要なことは予想される金銭給付判決であり、且つ判決が香港裁判所により執行され得ることである。

(3) シスキーナ号事件³に於いてディプロック卿(Lord Diplock)が、外国裁判所の訴訟手続き支援のためにはマリーヴァ差止命令は許可されない、と判断しているが、この一般的原則はマリーヴァ差止訴訟の初期段階には適応したが、マリーヴァ救済が以前より広範囲且つ国際的環境の下で発展している現状にはそぐわない。海峡隧道事件⁴でブラウン・ウィルキンソン卿(Lord Browne-Wilkinson)が述べているように、事案の実体的審理と終局的判断が英国外の裁判所で行われるとき英国裁判所が中間差止命令を下し得ないとなれば重大な事態である。裁判所には英国法により認容される訴訟原因に基礎を置く中間差止命令を、その救済が英国裁判所、他国の裁判所、又

は仲裁機関の何れにより判断される終局命令であってもその終局命令に付随するものであれば、適法に送達された被告に対して是認する権限がある。

(4) マリーヴァ救済を請求し、それ以外に訴求するものがない訴訟開始令状は送達可能である。マリーヴァ差止命令は、他の訴訟で将来得られる判決を予期し保護するための救済形式として、訴訟の中で単独且つ独自に存在し得る⁵。

(5) ライダック氏はモナコに居て、香港には居を構えていない。この事実はマリーヴァ救済申請に関する事物管轄に何等の支障を及ぼさない。ライダック氏が外国に居てもモナコ判決が香港で正当に執行可能であることに困難はないであろう。判決が間近になれば、メルセデスは R.S.C. 命令 11 規則 1 (1)(m) により、モナコ判決の執行申請を香港域外のライダック氏に送達する許可を得ることができる。

(6) しかれば、第二の問題であるマリーヴァ訴訟の送達については如何。香港法廷がマリーヴァ差止命令の申請を受理するのは、訴訟開始手続きが R.S.C. 命令 11 規則 1 の何れかの項目に該当するため、訴訟開始令状につき香港の管轄域外への送達許可を与えるときのみである。考えられる適用条項は小項目 (b) である。

マリーヴァ訴訟が開始すれば、そこで唯一訴求されているのはマリーヴァ差止命令である。差止救済が訴訟物であって、その救済を得ることのみが当該訴訟の目的である。他の裁判所で訴求し得られるべき判決を支援するためのマリーヴァ差止命令は、小項目 (b) の意図する差止命令である。

このように少数意見のニコルス卿は、シスキーナ準則に正面から取組み、その有効性を否認した。

¹ Mercedes-Benz A.G. v. Herbert Heinz Horst Leiduck, (P.C.) [1995] 2 Lloyd's Rep. 417, 427-433.

² マスティル卿裁決とは判断の順序が逆である。

³ Siskina (Cargo-Owners) v. Distos Compania Naviera S.A. [1979] A.C. 210.

⁴ Channel Tunnel Group Ltd. v. Balfour Beatty Construction Ltd., [1993] A.C. 334.

⁵ シスキーナ号事件ディプロック判決の「それは一人立ちできない。」とケント州警察長官事件のデニング卿判決「それは一人立ちできる。」に対応する。

(9) おわりに

枢密院司法委員会の多数意見が、管轄の及ぶ地域について先ず判断したため、裁判権についての判断を留保し得た一方に於いて、少数意見のニコルス卿が、裁判権の存否を先行判断したため、結果的に異なる結論に到達したと、単に判断するのは正しくない。シスキーナ号事件の準則を巡る判例の変遷、就中貴族院と（デニング卿、ドナルドソン卿両記録長官に率いられる）控訴院との理論的対立¹ — 貴族院はディプロック裁決と言う最保守的準則から出発した一方に於いて、控訴院はマリーヴァ差止訴訟を導入発展させた自負がある² — を念頭に置けば、今後とも管轄の範囲制限に関する論争は続くと思わなければならない。

しかし貴族院に於いてもニコルス卿が孤立しているわけではない。

メルセデス事件司法委員会裁決には関与していない、ブラウン・ウィルキンソン卿が海峡隧道事件に於いて指摘しているとおり、同卿とゴフ卿は所謂ディプロック準則に過度の拘束を受けることには否定的である。

ところで外国裁判所での訴訟遂行を禁止する差止命令が、1981年法37条の文言解釈上、マリーヴァ差止命令と同列に論じ得ることを、本稿は暗黙のうちに前提としてきた。サウス・カロライナ保険会社事件でブランドン卿は、外国裁判所の訴訟遂行を禁ずる差止命令を認可する裁量権を行使し得る範疇として、(1)英国を含む複数の法廷地(forum)が存在すること、(2)海外で訴訟を提起し又は訴訟提起を仄めかした一方当事者が、他方当事者の有する外国で訴えられることのないコモン・ロー乃至エクウィティー上の権利を侵害し又は侵害の脅威を与えたとき、(3)海外での訴訟提起が不条理であるとき、を挙げこれに限られると判示している³。しかしこれは、カスターニョ事件のスカーマン卿が、エクウィティーの寛大さと柔軟性が範疇化により根底から害されることとなる危険を指摘し⁴、レイカー事件でディプロック卿がこれを追認した⁵潮流から逆行していると理解されかねない。広狭義二様の解釈は、貴族院でも混迷している。

本稿では、訴訟原因に付随しない中間差止命令は存在し得ない、換言すると、外国判決支援のためのマリーヴァ差止命令は認可され得ない、とのシスキーナ準則が、国際商業取引環境の変化の中にあつて、どの程度緩和され得るかに視点を置いて、枢密院司法委員会の裁決勧告を概観した。しかしマリーヴァ差止命令を巡る問題はそれに留まらない。ババナフト事件⁶、デュヴァリエ事件⁷、ダービー社事件⁸と間断無く続いた管轄域外資産への処分禁止と開示の命令を善意無垢の第三者に適用する際の問題、大陸法に多く見られる対物的効果を有する保全差押え(saisie conservatrice)とのE.C.域内での調和の問題等課題は多い。機会を得て再論したいと考える。

¹ ケント州警察長官事件のデニング卿判決、リヴァプール日刊新聞社事件のドナルドソン卿判決とファーカーソン卿判決、シスキーナ号事件のヘイルシャム卿判決などに注目すれば、対立は時として先鋭化し感情的と言っても良いほどである。

² 数百数千に及ぶマリーヴァ差止事例は、殆ど高等法院と控訴院レヴェルで認可されてきた。

³ South Carolina Insurance Co. v. Assurantie N.V. [1987] 1 A.C. 24, 39-41.

⁴ Castanho v. Brown & Root (U.K.) Ltd. [1981] A.C. 557, 573.

⁵ British Airways Board v. Laker Airways Ltd. [1985] A.C. 58, 81.

⁶ Babanaft International Co. S.A. v. Bassantne [1990] Ch. 13.

⁷ Republic of Haiti v. Duvalier [1990] 1 Q.B. 202.

⁸ Derby & Co. Ltd. v. Weldon (No.1) [1990] 1 Ch. 48; Derby & Co. Ltd. v. Weldon (No.3 & 4) [1990] 1 Ch. 65.

以上。

初出：海事法研究会誌 132号（1996年6月1日）（社）日本海運集会所

© Copyright 2006 SEIJI ANDO All Rights Reserved