

事情変更について（その1）

安藤 誠二

いつものように、馬場壮年、千葉青年、土井青年の三人は、相前後して荒井老年の家に集合した。通された書齋では、荒井老年が熱心に読書中であった。書物の名は"Inflation Targeting"とあり、"Lessons from the International Experience"の副題が付いている。金融政策の柱に「インフレ目標値」を据えた多くの先進工業国中央銀行が、過去10年余りの間に、それぞれ著しい成果を収めている。アメリカの4人の経済学者が共同執筆した本書は、ケース・スタディーと政策論を兼ねている。荒井老年の最近の関心事は法律に限られないようだ。型どおりの挨拶が済むと、直ぐ研究会が始まった。

荒井(A)「今日のテーマは契約締結後の事情変更(changed circumstances)です。

具体的には履行不能(impossibility)、実行困難性(impracticability)、及び目的の達成不能(frustration of purpose)です。」

馬場(B)「どの様な後発事象によって、諾約者の約束履行が免除されるかの問題ですね。」

千葉(C)「契約時に既に存在する事象に関しては、錯誤(mistake)の抗弁があります。」

土井(D)「契約責任は元来厳格責任(strict liability)でしたね。」

荒井「錯誤の抗弁は事情変更とは異なるので、別の機会に議論するとして、先ず土井君の言う厳格契約責任から話を始めましょう。不履行が故意や過失によらず、咎むべき事情が存在しなくとも、諾約者は責任を負いません。」

千葉「履行が不能なら、特定履行はあり得ませんね。」

荒井「期待利益の金銭賠償です。」

馬場「イギリスの古い判例に遡りますね。」

土井「17世紀中葉の王座部裁判所の判決にパラディン対ジェーン事件 があります。」

千葉「思い出しました。内乱の時に、外国生まれのルパート王子率いる外国軍に土地の占有を奪われたと主張する借地人が、地代の支払いを拒んだ事件でしょう。」

馬場「内乱とは王党派と議会党の争いですね。」

荒井「皆さんよくご存じです。(笑い)実はルパート王子はチャールズ 1 世の甥であって、率いていたのも王党派の軍隊だったらしいのですが、借地人の弁護士が殊更に外国軍に追放されたと主張したのは、外敵による収奪であれば免責となる先例があったからです。」

馬場「土地を追われた借地人は、占有を回復するまでの約 3 年間、土地から収益を上げ得なかったのですが、地代の支払義務は免除されませんでした。後世の裁判で屢々引用される判決文はこう言っています。『契約によって自ら義務を負いまたは自らに責任を課した当事者は、不慮の災難または不可避的必然事故が発生しても、それらに備えて契約に定めを置くことができた筈であるから、可能な限り、履行する義務がある。』 裁判所はルパート王子の軍隊を外敵と認めなかったようですね。」

荒井「判決の挙げる別の理由によれば、法は当事者合意を超えた保護を与えることがなく、また偶発的利益を享受できる賃借人は、偶発的損失をも負担すべきものとされました。」

土井「この厳格責任に例外を認めた最初の判例が、彼の有名な音楽堂焼失事件判決ですね。」

馬場「不可抗力免責を認めた例はそれ以前にもあるらしいのですが、一応テイラー対コールドウェル事件判決 が履行不能法理の源泉であるとされています。」

千葉「私が要約します。原告の TL は一連の大規模な音楽会を主催するために、被告の CW から音楽堂と庭園を賃借する契約を結びました。音楽会はほぼ一ヶ月の間隔を置いて 4 回開催され、演奏当日は昼夜を通して園遊会を催す計画でした。」

土井「賃貸借ですか？」

荒井「いいえ。占有の移転はないのでデマイズ(demise)ではありません。一日当たり 100 ポンドを支払い、施設の利用を許されるだけです。」

千葉「第一回の音楽会が開かれる前に、音楽堂が火災で全焼したため、TL の計画した音楽会と園遊会は開催が不可能となりました。」

土井「火災の原因は？」

千葉「証拠から判断する限り、出火は TL と CW 何れの責任でもありません。」

馬場「TL と CW のどちらも、このような事態の発生を契約の時全く想定していなかったのしょうから、原告の被った損失を被告が負担するなどと言った明示の契約条項は無かったのしょうね。」

土井「契約の一般原則で判断するほかありません。パラディン対ジェーン事件流に言えば、予期せざる不慮の事故によって契約の履行が予想外の過大負担となり、または実行不可能となった場合でさえ、契約自体が合法

である限り、契約者は義務を履行するか、または不履行による損害の賠償をしなければなりません。」

荒井「しかし王座部裁判所のブラックバーン判事は、土井君の示す法理は、契約が絶対的で(positive and absolute)、明示乃至黙示の条件が存在しない時だけに妥当すると言っています。」

千葉「判決文の要の部分の直訳すると、『契約の本質から、ある特定事物が契約履行期まで存続しない限り契約は履行できないと、当事者が当初から明らかに知っていたとき、換言すると、契約締結時に当事者が斯かる存続を契約履行の基礎であると考えたに違いないときは、当該事物の存続が明示的または黙示的に保証されていない限り、契約は絶対的な契約と解釈されるべきでなく、契約者の責めによらぬ当該事物の滅失から、履行が違反前に不能となったときは、当事者は免責されるとの黙示的条件を付して解釈すべきであるとの原則が、先例によって確立していると考ええる。』 となります。」

土井「当事者が契約履行の基礎として履行期に存続することを前提とした特定の事物の滅失に当たるのは、ここでは音楽堂の全焼ですが、他に適切な例があるのですか？」

荒井「文学作品の著述を約束した作家の死亡と、肖像画の作成を引き受けた画家の失明を、判決は例示しています。作家の生存と画家の視力は契約履行の基礎なのです。」

千葉「判決の結論として、音楽堂が当事者の責めによらず滅失したのですから、両当事者は契約の履行を免れました。原告の TL は庭園を借りて使用料を支払うことを強制されず、被告の CW は音楽会と園遊会の会場を提供する義務を免れました。」

馬場「更に、原告の TL が音楽会と園遊会を開催する準備に要した費用も求償の対象となりません。ところで履行不能の法理は元々大陸法を継受したものでしょうね。」

荒井「その通りです。ブラックバーン判事は判決文にユスティニアヌス法典から数条をラテン語のまま引用しています。余談になりますが、イギリスの裁判官はラテン語がお好きです。しかし、本判決のように長文のラテン語を引用しながらそれに英語訳を付けていないのは珍しいのではないのでしょうか。当時のイギリス法曹がラテン語を自由に駆使していた証拠かも知れません。」

土井「それでは、本事件判決の真意を我々が誤解している懸念はないのですか？」

荒井「前後の関係から奴隷のことを言っているらしいのです。」

土井「奴隷ですか？余りにも唐突です。」(笑い)

荒井「ローマの法学者は奴隷を例に挙げることが多かったようです。現代風に言えば、自動車でしょうね。」

土井「ブラックバーン判事の時代に自動車はありません。」(笑い)

荒井「話が混乱したようです。(笑い) ブラックバーン判事の理解は馬です。」

土井「いよいよ判らない。(笑い) 後でラテン語辞書の助けを借りて判読してみます。」

千葉「何か大発見でもあれば後日お知らせ下さい。」(笑い)

馬場「水戸のご老公の言葉ではありませんが、『もう良いでしょう。』(笑い)」

荒井「話が脱線したのは私の責任でもあります。ところで、論議を進める上で好都合と思われるので、もう一件イギリスの判例を見ておきましょう。」

馬場「一連の戴冠式事件ですね。」

土井「ヴィクトリア女王が崩御し、エドワード7世が王位に就いたのは、1900年1月です。世紀の変わり目であることと60余年振りの王位継承が重なって、戴冠式の行列はイギリス国民の関心を高めました。」

千葉「しかし国王が重病になって、戴冠式が無期延期になりました。」

馬場「一般には重病となっていますが、真実は虫垂炎です。」

千葉「当時は虫垂炎も重病だったのでしょう。」

荒井「それはどうでも宜しい。(笑い) 一連の戴冠式事件でも、比較的有名なクレル対ヘンリー事件を取り上げます。土井君に報告をお願いします。」

土井「承知しました。被告のCHは戴冠式の行列を見学するため、6月26, 27の両日に原告PKのアパートを昼間だけ借りる契約をしました。PKのアパートはペル・メル56A番地にあつて、窓からの眺望が良い3階の部屋でした。」

千葉「ペル・メル(Pall Mall)と言えば、セント・ジェームズ宮殿の北東角からトラファルガー・スクエアまで一直線に続いています。ピカデリー・サーカスからロウワー・リージェント・ストリートを南に下れば直ぐに交わる通りです。正午にバッキンガム宮殿前庭で行われるチェンジ・オヴ・ガーズに向かう騎馬警官に先導された衛兵行列を、一目見ようと集まる観光客で道筋が賑わうザ・メル(The Mall)は、この南側を並行して走っています。」

馬場「観光案内までしてくれて有り難い。」(笑い)

土井「契約をしたのが、6月20日です。部屋の借賃は75ポンドで、25ポンドを内金として前払いしました。ところが、国王の病気で戴冠式が当初予定の日時には中止となり、部屋を借りる意味が無くなったのです。被

告のCHは残額の50ポンドを支払いませんでした。」

千葉「原告のPKが50ポンドの支払いを訴求したのですね。」

土井「被告のCHは25ポンドの返還を求める反対請求をしました。」

馬場「第1審は、確か原告敗訴でしたね。」

荒井「ダーリン判事はテイラー対コールドウェル事件判決で確立した法理を適用して、原告の請求を斥けただけでなく、被告の反対請求をも認めたのです。つまり、契約には戴冠式が挙行されるとの黙示の条件が含まれていると判断しました。」

千葉「そこで原告控訴ですね。」

土井「はい。(笑い)控訴院のヴォーン・ウィリアムズ判事は、既にイギリス法が採用しているローマ法原理をどの程度まで拡張して適用できるかが真の問題であると指摘して、テイラー対コールドウェル事件の判決文から要の部分を引用しています。」

千葉「要の部分と言うと？」

荒井「千葉君自身が先ほど試訳を披露したブラックバーン判事の判決文です。」

千葉「判事の名は何処かで聞いたような気がします。」

馬場「ヴォーン・ウィリアムズ(Vaughan Williams)と言えば、現代イギリスの代表的作曲家です。」(笑い)

土井「ウィリアムズ判事によれば、イギリス法に導入された大陸法原理が適用されるのは、履行不能の原因となる事象が契約の主題である事物の滅失や不存在にある場合に限定されません。契約の条項から、また必要とあれば、周辺事情から判断して、契約の本質が何であることを確認した上で、本質的契約はその基礎として特定事象の存在を必要条件としているか否かを問題とするのです。」

千葉「アパートの部屋を借りるのは戴冠式の行列を観覧するためでした。特定の日に戴冠式があること、及び行列が予定の道筋を通ることを、契約の基礎として両当事者が観念していたことは明らかですね。」

荒井「問題はそれだけではないのです。原告の提供することになっていた部屋が戴冠式の行列を観覧するために適した眺望の良い窓を備えていたことが重要です。」

千葉「それはどういう意味ですか？」

荒井「ウィリアムズ判事は、世俗的な例を引いています。ある人がダービー開催日にロンドン市内からサリー州のエプソム競馬場まで破格の10ポンドでタクシーを雇ったとします。何らかの事故で競馬が開かれなかったとしても、客が約束の運賃を払うからエプソムまで行きたいと言えばタクシーは断れません。ダービー当日割増運賃で競馬場まで行くタクシー

は自由に選別できます。このタクシーに特別の資格など特質があったわけではありません。ですから、客がエプソムに行く目的はタクシーには関わりのないことです。ダービーの開催は契約の基礎ではないのです。」

千葉「判りました。戴冠式の場合、眺望の良い窓から行列を観覧することが契約の基礎になっているのですね。」

馬場「仮定ですが、戴冠式前に国王が死亡した場合には、被告はアパートの利用を強制できないことになります。」

荒井「契約目的の達成不能と言っても、ケース・バイ・ケースで事情が異なるのです。ウィリアムズ判事はこう言っています。『全ての周辺事情に照らして、契約の基礎が何であるか確認すること、これが第一です。次に、契約の目的が妨げられたか否かが問題となります。そして最後に、契約目的を妨げた出来事が、契約締結時に当事者の当然予期していた性質のものであると言えるかどうか判断します。もしこの設問全ての答えが肯定であるのなら、両当事者は爾後の契約履行を免除されます。』そして本事件では、これらが全て肯定に判断されたのです。」

馬場「私が当て嵌めてみましょう。戴冠式の行列は契約の基礎でした。戴冠式が行われなかったことが契約の履行を妨げました。そして、契約の対象が戴冠式行列観覧に適した窓の利用であるからには、戴冠式の延期は当事者の予期して然るべきことであるため、予防策を講じることができた筈です。」

土井「控訴院は原告 PK の請求、即ち 50 ポンドの未払い借料の支払、を認めませんでした。しかし内金 25 ポンドに関しては、被告が控訴審で返還請求を取り下げたため、ウィリアムズ判事は何の判断も下していません。」

荒井「ご苦労様でした。少し休憩しましょう。」

荒井夫人心尽くしの茶菓を楽しみながら、話題は"Inflation Targeting"に及んだ。新聞報道によれば、与党 LD 党の金融問題調査会が「インフレ目標」について検討を始めたようだ。日銀も関心を示しているらしい。金融政策としてインフレ目標値を採用した最初の国はニュージーランドであるが、その後、カナダ、イギリス、スウェーデン、フィンランド、イスラエル、スペイン、オーストラリア等の諸国がこれに追随して成果を収めている。ドイツとスイスはインフレ目標の要素を取り入れた金融政策を以前から確立している。アメリカでも連邦準備制度の内外に「インフレ目標」政策の信奉者が多い。

荒井「そろそろ再開しましょうか？」

土井「これから漸く本論のアメリカ契約法判例に移ります。」(笑い)

荒井「今までの話が序論と言うわけでもない。」(笑い)

千葉「これまで議論したイギリスの判例3件の位置づけは？」

馬場「以前『イギリス契約法の継受』と題して、種々の契約法原理についてシリーズで検討しました。」

荒井「それと同様に考えてください。」

土井「これらの古典的イギリス判例は、アメリカ契約法のテキスト・ブックに必ずと言って良いほど出てくるんですね。」

馬場「それだけではない。」

千葉「判例と学説にも多く現れる？」

荒井「その通りです。最初に取り上げる判例は第2巡回区連邦控訴裁判所の海事判例です。」

土井「海事事件でしかも第2巡回区とくれば、第1審は当然ニュー・ヨーク州南部地区連邦地裁ですね。」

荒井「よく勉強されています。」(笑い)

馬場「私から報告しましょう。スエズ運河封鎖事件と言えば大凡の問題は察しが付くはずです。」

千葉「スエズ運河が閉鎖されたため、喜望峰周りの航路経由を余儀なくされた船舶の問題なら、イギリスの判例も多い。」

荒井「折角皆さんお待ちかねのアメリカに移ったのですから、それは後にしましょう。どっちみち論議の途中で沢山出てくるのですから。」(笑い)

馬場「原告のATPCはメリーランド州法人でニュー・ヨークを主たる営業地に行っている会社です。被告はお馴染みのシェル・インターナショナル・マリン(SIM)です。1967年3月23日に両者はニュー・ヨーク市で原告の油槽船ワシントン・トレーダー号の航海傭船契約を締結しました。」

土井「SIMと言えは、石油メジャーの一つであるロイヤル・ダッチ・シェルの海運部門ですね。他の石油会社、例えばエクソンやBPと異なり、シェル創業の礎は海運部門にあると言っても良い。」

荒井「よくご存じです。」(笑い)

馬場「契約は、テキサス州のポーモントからインドのボンベイまで満載貨物の潤滑油を輸送する航海に関するものです。傭船契約で定める運賃率はATRSプラス75%でした。」

千葉「ATRSとはアメリカン・タンカー・レート・スケジュールのことですね。」

荒井「第2次世界大戦中から戦後にかけてタンカー・マーケットで広く使われていたUSMCレートを改訂したもので、主としてニュー・ヨーク市場で使用されていました。しかしその寿命は比較的短く、やがてロンド

ン市場で使用されていた SCALE No.3 レートと合体し、現在の INTASCALE レートに移行しています。」

馬場「ボームト/ボンベイ間の ATRS 基準レートは、貨物 1 英トン当たり \$14.25 でしたから、ATRS プラス 75%の運賃率とえば、基準レートの 175%、つまり\$24.9375 になります。ATRS にはその他にスエズ運河通行料として、貨物 1 英トン当たり\$0.85 が運賃に加算されます。これは固定レートですから、運賃率のパーセンテージと関係ありません。」

土井「テキサスからインドへの航海であれば、通常はスエズ運河を経由します。」

馬場「ワシントン・トレーダー号は 16,183.32 英トンの潤滑油を積載して 1967 年 5 月 15 日にボームトを出港しました。傭船者の SIM は 5 月 26 日に請求書記載どおりの運賃\$417,327.36 を支払いました。」

土井「ちょっと計算してみます。成る程、確かに\$0.85 は固定加算率です。」(笑い)

馬場「スエズ運河地帯では、既にイスラエル・UAR 間の軍事的衝突の危機が迫っていましたから、船主は運河閉鎖の場合の迂回航路に備えて、セウタでの燃料油補給を手配しました。」

千葉「イスラエルが 6 日間でシナイ半島、ゴラン高原、ヨルダン川西岸などを一挙に席捲した第 3 次中東戦争ですね。UAR とえば、エジプトとシリアの連邦です。」

馬場「本船は 5 月 30 日にスペイン領モロッコのセウタに着き、燃料補給後 31 日に出港しました。6 月 5 日に船主は、運河地帯の情報が混乱しているため、事情が判明するまで運河に入らないよう船長に電信で指図しました。実はその当日運河が閉鎖されたのです。」

土井「本船は既に運河の入り口まで到達していたのですね。」

馬場「ポート・サイド北西約 84 マイルの位置まで達していたようです。船主の ATPC は直ちに、傭船契約の取り決めを仲介したブローカーを通じ、本船の迂回承認を傭船者の SIM に求めました。」

千葉「迂回とえば、地中海を西航して再度ジブラルタル海峡を通過して大西洋に戻り、その後南下し、アフリカ南端の喜望峰を回ってからインド洋に入るのですね。」

馬場「翌 6 日 SIM は、傭船契約上の船主の義務は無条件で貨物を引渡すべきものであるから、このような情勢の下で、スエズ運河地域で待機するか、または喜望峰経由の航路を取るかは、船主が決定すべき事項であると回答しました。」

千葉「迂回による超過費用は負担しないとの意思表示でしょうね。」

馬場「直ちに船主は、スエズ運河閉鎖を考慮してワシントン・トレーダー号が喜望峰経由でインドに向かうこと、及び追加報酬を請求する全ての権利を留保するとの趣旨の通告を傭船者に行いました。」

土井「迂回により航海はどのくらい延びたのでしょうか？」

馬場「本船がボンベイに到着したのが7月15日です。これはスエズ経由の当初予定より約30日遅れています。航走距離も9,709マイルから、18,055マイルに延びました。船主は追加報酬として、\$131,978.44を請求しましたが、傭船者は支払を拒絶しました。」

千葉「請求原因は何ですか？」

馬場「提供役務相当金額の請求(quantum meruit)です。」

荒井「ボーマントからボンベイまでの喜望峰周り ATRS 基準運賃率は\$17.35です。傭船契約で当初から喜望峰周りと決めていれば、これが適用されます。」

土井「計算係は私です。(笑い) 基準運賃率の175%に貨物積高の16,183.32英トンを乗算すると、\$491,366.05となります。既にスエズ運河経由の運賃\$417,327.36を受領済みですから、両航路の運賃差額は、\$74,038.69です。」

千葉「船主の請求金額はこれを上回りますから、スエズ運河近くまで離路した費用を傭船者に請求したのでしょうか？」

土井「スエズ運河閉鎖の危険を傭船者が負担すべきだとの発想でしょう。」

馬場「船主の論拠はこうです。スエズ運河通過は航海傭船契約履行の手段として特別に約定された方法ですから、この方法が後日破壊されると、契約は法的履行不能に陥り、船主の未履行義務は免除される筈です。ところが、結果的には、ワシントン・トレーダー号が喜望峰を回って貨物を引き渡したのですから、傭船者に利益を与えています。これに対する見返りが、提供役務相当金額の請求です。」

千葉「そのような主張が有効であるためには、スエズ運河通過を唯一の履行方法であると当事者が考えていたか、または合意していた事実が前提となります。」

馬場「そうです。実際に船主は、スエズ運河通過が履行の条件であると主張しました。運賃率にはスエズ運河航路の ATRS 基準レートが使われまし
たし、請求書にはスエズ運河通行料が記載してありました。」

千葉「事実本船はポート・サイド北西84マイルの地点まで航走しています。」

土井「裁判所の判断は？」

馬場「第2巡回区連邦控訴裁判所のマリガン判事のよれば、スエズ運河通過は有望と考えられる経路(probable route)にすぎません。最安価であり、最短距離であるため、この経路利用は両当事者の利益になります。しかし

ながら、これはスエズ経路が契約履行の唯一の履行方法(exclusive method of performance)であることを意味しません。傭船契約書にはそのような定めがありませんし、喜望峰経路が代替航路として条件を充たすことは海運業界に於ける既定の理解です。」

土井「海運業界既定の理解と言うからには先例があるのでしょうか。」

馬場「マリガン判事は本事件と極めて類似したトランスアトランティック・ファイナンス社対連邦政府事件に関するコロンビア特別巡回区連邦控訴裁判所の判決 に言及しています。」

荒井「この事件はエジプト政府によるスエズ運河会社の国有化に端を発した第 2 次中東戦争の余波で発生したものです。所謂スエズ動乱です。エジプトのナセル大統領が国有化を宣言し、運河を接收したのが 1956 年 7 月 26 日です。イスラエルがエジプト領内侵攻を開始したのが同年 10 月 29 日、運河会社に権益を持つイギリスとフランスの同盟軍がスエズ地帯を侵略したのが 10 月 31 日です。これに抵抗するエジプトが 11 月 2 日に運河内通行中の船舶を多数沈没させて水路を閉塞したため、地中海と紅海を結ぶ海上交通路は途絶しました。」

馬場「アメリカ政府は、イラン向け小麦を輸送するため、TFC からクリストス号を航海傭船しました。傭船契約が締結されたのは 10 月 2 日ですから、既に運河国有化による国際的緊張が増大していました。クリストス号が満船貨物を積載してテキサス州のガルヴェストン港を出港したのが 10 月 27 日です。本船の仕向地はイランのバンダール・シャプール港ですから、針路は当然ジブラルタル海峡とスエズ運河を経由するものでした。」

千葉「前途に暗雲立ちこめる不安な航海ですね。」(笑い)

馬場「11 月 7 日頃クリストス号は進路を変更して喜望峰に向かいました。本船がバンダール・シャプール港に到着したのは年の暮れも押し迫った 12 月 30 日です。」

土井「どの位の離路ですか？」

馬場「10,000 マイルの航海が大凡 13,000 マイルに延びたのです。契約運賃は \$305,842.92 でしたが、本船の運航者である TFC の主張では、更に \$43,972.00 の追加経費を要しました。」

千葉「TFC はどの様に主張したのですか？」

馬場「運航者の請求は次のような一連の主張を根拠にしています。傭船はアメリカのメキシコ湾岸(U.S. Gulf)の安全港からイランの安全港に向けた航海に関する契約です。海運の原則と慣習、特に離路法理(the doctrine of deviation) に由来する慣例に従えば、航海は通例の航路を経由して行うべきであるとの黙示的条項を契約に含める必要があります。テキサスか

らイランへの、契約時に於ける、通例の航路はスエズ経由でしたから、契約はスエズを経由するテキサスからイランへの航海に関するものです。スエズが閉鎖されたとき、この契約は履行不能(impossible to perform)となりました。しかしながら、TFC は政府の要求に従い、貨物を喜望峰経由で引き渡したのですから、合衆国に対して利益を供与しています。その対価が結果的に提供役務相当金額の請求となるのです。」

土井「通例の航路とは？」

馬場「"usual and customary route"ですから、直訳すると『通常且つ慣習的航路』となります。」

荒井「その"usual and customary route"と言う表現はイギリスの判例からの引用ですね。」

馬場「そうです。コロンビア特別巡回区連邦控訴裁判所のスケリー・ライト判事はイギリスの判例を網羅的に検証しています。」

荒井「イギリスの判例については、後で時間が許せば論議することとして、ライト判決を要約して下さい。」

馬場「履行不能の法理は、判決によれば、初期の『黙示的条項』(implied term)や当事者の『意図』(contemplation)と言った虚構的且つ非現実的な評価基準から徐々に解放されてきました。物事が法的思考上不能であるのは、それが実行不可能であるときです。そして物事が実行不可能であるのは、それが度をを超えて不相当な費用でしか行えないときです。法理は詰まるどころ、裁判所が商事慣行と習律に敏感に応答することを願って引く境界線に相当し、常時変移するものです。ここに言う商事慣行と習律は、条項通りの契約履行を求める利益より履行強制が商事無分別と考慮される重要性に関わってきます。」

千葉「要するにパラディン対ジェーンからテーラー対コールドウェルへの変移ですね。」

土井「趣旨は何となく理解できるように感じますが、具体的にはどのような手順を踏むのでしょうか？」

馬場「問題が提起されたとき、裁判所は事情変更を基礎に履行の条件を構成するよう求められますが、それは論理的に解釈できる三段階の過程から成っています。第一は、偶発事件、つまり予期せざる事態、の発生です。第二は、予期せざる事件発生の危険が合意または慣習によって配分されていないことです。そして最後に、偶発事件の発生が履行を商事的に実行困難としていることです。この三要件が満たされない限り、裁判所は履行不能の抗弁を認めません。」

千葉「第一の要件が充足されることに問題はなさそうです。契約に航路の規

定がないとき、契約時に於ける通例の航路を当事者の予期した履行と想定することは理に合っています。テキサスからインドに向かう通例の航路は、契約時には、スエズ経由でしたから、運河閉鎖は予期した履行方法を不可能にしました。」

土井「難しいのは第二の危険配分の問題ですね。契約に明示の条項があればいいのですが。」

馬場「スエズ経由は契約の条件になっていません。」

土井「『スエズ経由』とか『スエズまたは喜望峰経由』などの文言がないのですね。」

馬場「それだけではなく、契約上のどの規定を見ても、スエズ運河の存続が履行の条件になっていると解釈できないのです。」

土井「黙示の条件とも言えないとすれば、お手上げです。(笑い) 何に頼ればよいのでしょうか。」

荒井「周辺事情でしょうね。それには海運業界の慣習(custom and usage)が含まれます。」

馬場「ライト判決は業界慣習としてイギリスの判例を検討しています。」

千葉「イギリスの判例とは？」

馬場「ユージニア号事件、マッサリア号事件、及びツァキログルー事件の3判例です。これらの判例によれば、喜望峰経由の航路は一般的に代替的履行方法と見なされています。従って、当事者の期待する航路がスエズ運河経由であるとの黙示的条項を認めるとしても、それだけでは運河閉鎖の危険を備船者に配分したとの適切な証拠にはなり得ないのです。」

荒井「マッサリア号事件は少し違うのではないですか？結果的に、契約目的の達成不能を認めています。」

馬場「確かに言葉足らずでした。しかし高等法院のピアソン判事が検討する先決判例は網羅的です。」

荒井「その意味であれば了解します。(笑い) 但し、比較的長文の判決ですから、注意して読まない誤解を招きかねません。念のために付け加えますと、ユージニア号事件控訴院判決でデニング卿がピアソン判事の判決を廃棄しています。しかし、それに先立つツァキログルー事件貴族院判決は、マッサリア号事件判決について特に否定的見解を示して居るとも言えないのです。理由は前者の結論が、C.I.F.売買契約書の船積み(shipment)の意義如何に、大きく左右されていたことによるのでしょう。」

土井「当事者が通例の航路による履行を期待していると仮定する上で、海上保険が源泉とされる離路法理(doctrine of deviation)は助けになりません

か？」

荒井「離路法理が唯一関連するのは、2 港間の航海に合意した貨物所有者は当該 2 港間の通例の航路を期待しているとの仮定を支援しているだけです。離路法理が、それ以上に、航路が利用不可能となった場合の危険配分の証拠として働くことはなさそうです。」

千葉「運河閉鎖の危険は運航者の TFC が負担していると考えたらどうでしょう。海運業務に携わる者として、両当事者は運河が危険地帯であることを熟知している筈です。」

土井「運賃市況一つをとっても、危機は反映しますね。」

荒井「両君は運河閉鎖の危機を『ディッカード・タームズ』と考えているようです。」

千葉・土井（異口同音に）「何のことですか？」

荒井「以前、バトル・オブ・フォームズ(battle of forms)を論議したとき出てきた"dickered terms"です。」

千葉「思い出しました。交換取引条項です。」

馬場「盛り上がった論議に水を差すようですが・・・(笑い) ライト判決は少し違うのです。危険に関する予見可能性や認識が必ずしも、危険配分の証拠となりません。」

荒井「軍事衝突即スエズ閉鎖と考えるのも短絡的ですね。」

馬場「そうです。周辺事情から判断して、TFC には、異常危険を場合により負担しても良いとの考えがあったと少なくとも言えるでしょう。しかしそれ止まりです。当事者合意まで認定するのは行き過ぎです。」

荒井「それだけでも、代替航路の実行可能性を判断する際には、運航者側に厳しい条件となりますね。」

千葉「禅問答に終始しているようですが(笑い) 結局、第二の要件はクリアですね。」

馬場「お許しが出たので第三の問題に移ります。」(笑い)

土井「偶発事件の発生が履行を商事的に実行困難としているかどうかですね。」

馬場「貨物は小麦ですから、長い航海と、南半球の気象で品質を落とすことはありません。本船の船体と乗組員も航海に適しています。海上保険の被保険者としても運航者の方が、傭船者より何かと有利です。特に代替航路の経費の計算や国際緊張と運賃変動の関係などにも熟知しています。」

千葉「問題は経費ですね。」

馬場「そうです。契約運賃は\$305,843 でしたが、TFC は喜望峰迂回によって、追加経費\$43,972 を必要としたと言います。」

土井「距離はどれほど伸びたのですか？」

馬場「10,000 マイルの航海が、約 13,000 マイルになりました。」

荒井「超過経費の発生や履行に伴う困難は実行困難性を構成しないと言えば、それは言い過ぎでしょうね。要は程度問題です。」

千葉「それに運航者はある程度リスクを覚悟していました。」

馬場「超過経費だけを理由に実行困難性を主張するのにも問題がありました。ライト判事は、イギリスの判例を参照しながら、クリストス号の航海が法的に履行不能になったとは言えないと判断したのです。」

荒井「契約運賃に加えて超過経費という請求の方法にも問題があったのでしよう。」

馬場「そうです。履行不能が成立すれば、船舶は最寄り港に寄港して、貨物を陸揚げすれば終わりです。」

土井「当然ながら、船主の損失軽減義務が付帯しますね。」

馬場「本件では、クリストス号は兎も角も契約の目的地まで貨物を輸送しています。傭船者は利益を得ていますから、請求としては"quantum meruit"です。」

荒井「契約運賃自体が利益要素込みですから、混同して請求するのは無理でしたね。馬場君長い報告ご苦労様でした。少し休憩を取りましょう。」

話題は再び、"Inflation Targeting"に及んだ。「インフレ目標」は、特定の将来的期間内に於けるインフレ率の数値目標または数値目標範囲を中央銀行が公式発表するところに特徴が見られる金融政策の枠組みである。例えば、向こう 2 年間のインフレ率を 2% に維持すると公表した中央銀行は、この目標達成のために、マネー・サプライその他のあらゆる政策手段を駆使する。この政策の要は、透明性(transparency)と説明責任(accountability)にあるらしい。荒井夫人が心を込めて準備された黄粉草餅を皆が平らげたところで、研究会を再開した。

荒井「前回中東紛争時のスエズ封鎖に関連したアメリカとイギリスの判例を一応概観しましたから、またワシントン・トレーダー号事件に戻ります。馬場君に続けて貰いましょう。」

馬場「承知しました。先ほど報告した通り、第 2 巡回区連邦控訴裁判所のマリガン判事は、スエズ経路を契約履行の唯一の履行方法と認めませんでした。当事者がスエズ経路を期待していたのは明らかですが、契約書の内外何処にも、同経路が履行の条件(a condition of performance)であった証しは全く見られないのです。」

土井「残る問題は商事の実行困難性 (commercial impracticability) ですね。」

馬場「本件が厳格な意味での履行不能でないとしても、履行の完遂に極度の困難、過大な費用、不当な損失などが伴うとき、アメリカ法では、履行不能を認めていると船主は主張しました。」

千葉「極度の困難と言っても、喜望峰経由の航路は代替航路として広く認められていますし、船体や乗組員、それに貨物の品質に悪影響を与えない筈です。」

馬場「船主の根拠は追加経費の\$131,979 だけです。これは契約運賃額\$417,327 の 3 分の 1 弱に過ぎません。単に経費増だけでは、アメリカとイギリス何れの判例法に従っても、商事の困難性を構成しないとマリガン判事は言っています。」

土井「判例法とは？」

馬場「アメリカでは、トランスアトランティック事件判決 ですし、イギリスについては、ユージニア号事件 、マッサリア号事件 、及びツァキログルー事件 の 3 判決です。」

千葉「イギリスの判例 3 件は、トランスアトランティック事件判決でスケリー・ライト判事が検討したものと同じですね。」

馬場「そうです。ユージニア号事件判決でデニング卿は、喜望峰航路の迂回が大きすぎ経費増が約 50% になるという理由で契約の目的達成不能を認めたマッサリア号事件のピアソン判決を、破棄しています。ツァキログルー事件では、貴族院が、運河閉鎖のため海上運賃コストが 2 倍になったにも拘わらず、契約の目的達成不能を否定しました。」

土井「トランスアトランティック事件では、クリストス号は大西洋の半ばで航路を変針しました。距離も 300 マイル増えただけです。しかしワシントン・トレーダー号は地中海をほぼ東西に横切っていますし、想定航路より 9,000 マイル増加しました。両判決では事実が大きく違うように感じられますが？」

馬場「ワシントン・トレーダー号の船長は、実は 5 月 29 日に、スエズ運河地帯が危機的情勢にあるため、迂回の可能性がある」と電信で警告されました。しかし、それでも船長は、その 2 日後にジブラルタルの対岸にあるセウタを離れ、地中海を横断したのです。もし警告を受けた時点で喜望峰経由の航路に変えていれば、地中海を往復した時間と経費は避けられたと考えて良いでしょう。」

荒井「そう言えば、本件と酷似した事件がイギリスの判例にありますね。」

馬場「キャプテン・ジョージ・ケイ号事件 ですか？」

荒井「そうです。高等法院商事法廷の判決で、裁判官は皆さんよくご存じの

モカッタ判事(Mocatta J.)です。」

千葉「弁護士時代から裁判官時代更には退官後を通して、永年スクラットンの補訂者 を務めた海事法の権威ですね。」

荒井「キャプテン・ジョージ・ケイ号は、ポート・サイド北西 3 マイルの地点に達したとき、初めて運河の閉鎖を知りました。本船はそれから、地中海を西へ逆航して、喜望峰経由で、目的地のインド西岸カンドラに到着しました。当初予定のスエズ運河経由であれば、航走距離は 9,700 マイルの筈でしたが、喜望峰経由のため実際に航走した距離は 18,400 マイルとなりました。」

土井「ワシントン・トレーダー号の場合と全くと言って良いほど合致します。」

荒井「両者が第 3 次中東戦争の被害を受けたことも同じです。ところがワシントン・トレーダー号と違って、キャプテン・ジョージ・ケイ号の船長は地中海に入って一度も運河閉鎖の可能性について通告されていません。」

千葉「モカッタ判事はどの様に判断しましたか？」

荒井「判事はユージニア号事件判決に従いました。契約目的の達成不能はなかったとの判断です。」

土井「今日は、アメリカとイギリスの判例が行き交い、その意味で論議が目まぐるしく大西洋を往復しますね。」(笑い)

馬場「それではこれを最後に、(笑い)ワシントン・トレーダー号事件に関する第 2 巡回区連邦控訴裁判所の判決を締めることにします。最後に問題となるのは、傭船契約のリバティーズ・クローズ(Liberties Clause)です。」

土井「危険状態が発生したとき、例えば、船長は貨物を指定目的港以外の安全港に陸揚げできるとの規定ですね。」

馬場「しかし本件では、経路は違っても、貨物が目的地に到達していますから、この条項は適用となりません。ただ一言付け加えますと、スエズ運河閉鎖に関連してリバティーズ・クローズが論議された連邦海事委員会の審判事例 が存在するのです。」

荒井「そうですね。アメリカから喜望峰経由で紅海まで建設資材を運送した事例で、運賃課徴金の収受が認められています。これについては皆さんに資料をお渡ししますから、それぞれにお読み下さい。時間が大分超過したので、今日はこの辺で切り上げましょう。皆さんお疲れさまでした。」

馬場・千葉・土井(異口同音に)「有り難うございました。」

荒井夫人が運ばれたカルピスが疲れた脳に心地よい。千葉・土井両君はお代わりを所望した。荒井老人の説明によると、"Inflation Targeting"の共著者

中の3人が最近のThe Wall Street Journalに「グリーンスパン退任後何が起こる？」と題する論文を寄稿している。今年73才になるアラン・グリーンスパンは連邦準備制度理事会の議長に再任され、任期が2004年までとなった。彼が舵取りをした過去12年の金融政策が素晴らしい実績を残しているだけに、グリーンスパン後が懸念される。後任者に人を得るとは限らない。そこで、「晴れた日に屋根の雨漏りを修復すべきだ」と主張する共著者たちは、「インフレ目標値」の導入を主張している。

法律も良いが経済も勉強しなければね、と煙に巻かれた3人は頃合いを見て、荒井家を退散した。

Paradine v. Jane, 82 Eng. Rep. 897 (K.B. 1647)

"[W]hen the party by his own contract create a duty or charge upon himself, he is bound to make it good, if he may, notwithstanding any accident or inevitable necessity, because he might have provided against it by his contract." Id. at 897-8
Taylor v. Caldwell, 122 Eng. Rep. 309 (K.B. 1863)

"[T]here are authorities which, as we think, establish the principle that where, from the nature of the contract, it appears that the parties must from the beginning have known that it could not be fulfilled unless when the time for the fulfillment of the contract arrived some particular specified thing continued to exist, so that, when entering into the contract, they must have contemplated such continuing existence as the foundation of what was to be done, there, in the absence of any express or implied warranty that the thing shall exist, the contract is not to be construed as a positive contract, but as subject to an implied condition that the parties shall be excused in case, before breach, performance becomes impossible from the perishing of the thing without default of the contractor."

Krell v. Henry [1903] 2 K.B. 740, C.A.; 他に有名な戴冠式事件として、Chandler v. Webster [1904] 1 K.B. 493 と Griffith v. Brymer 19 T.L.R. 434 (K.B. 1903)がある。

American Trading and Production Corporation v. Shell International Marine Ltd. 453 F.2d 939 (2nd Cir. 1972)

Transatlantic Financing Corp. v. United States, 363 F.2d 312 (1966)

後出注 を見よ。

Ocean Tramp Tankers Corporation v. V/O Sovfracht, The Eugenia [1964] 2 Q.B. 226; [1963] 2 Lloyd's Rep. 381 ; 本事件の主たる問題は、第1に、スエズ動乱初期段階に船舶をスエズ運河経由航路に配船し、その結果本船が運河内に長期間閉塞される事態を招いた傭船者は、定期傭船契約の戦争危険条項

に違反したか否かであり、第 2 に、スエズ運河が閉鎖されたとき、(本船が未だ運河通行を始めていないものと仮定して、) 傭船者は代替的に喜望峰経由の航海を行う必要がなく、つまり傭船契約は目的達成が不能に陥ったか否かであった。1956 年 9 月 9 日、汽船ユージニア号の船主は傭船者(ソ連国営企業)と、Baltim 傭船契約書式を用いて、ジェノア起こし黒海経由インド向け(a trip out to India via BLACK SEA)のトリップ定期傭船契約を結んだ。その一ヶ月前の 7 月 6 日にエジプトがスエズ運河を国有化したため、当時既にイギリスとフランスはキプロス島に軍隊を集結しつつあった。そのような情勢下で、両当事者はスエズ運河閉鎖の危険が存在することを認識していたが、契約上何らの合意も行わなかった。運河が閉鎖される事態となれば、問題を法的に解決すること(They would leave it to the lawyers to sort out.)を意図していた。傭船は 9 月 20 日にジェノアで開始した。数日後、本船は別のソ連国営企業に再傭船された。Gencon 傭船契約書式による航海傭船契約である。ノヴォロシスクとオデッサで鉄鋼製品を積載した本船はインドに向けて 1956 年 10 月 25 日にオデッサを出港した。当時の慣習的航路(customary route)はスエズ運河経由であった。10 月 30 日に本船はポート・サイドに到着したが、既にエジプト軍対空砲火による敵性偵察機に対する攻撃が盛んであった。運河入域を差し止める船主から船長宛電信指図が間に合わず、また他方傭船者代理店に促されて、本船は 10 月 31 日に南下船団に合流して運河に入り、ポート・サイドから 58 km 南方地点の運河内で北上船団との交差待機中に閉塞された。11 月 7 日に停戦が実現し、翌 1957 年 1 月始めに運河の北上航路は再開したが、南下航路の再開は長期間絶望的であった。傭船者は 12 月 5 日まで定期傭船料を支払ったが、それ以降の傭船料は支払われなかった。1957 年 1 月 4 日傭船者は契約の目的達成不能(frustration)を宣言したが、船主はフラストレーションの成立を否定し、傭船者の行為を履行拒絶(repudiation)と見なして受諾した。その結果何れの側の見解を採るにせよ、トリップ定期傭船契約は同日付けで終了したことになる。1 月 6 日、本船は北方に反転して移動を開始し、1 月 8 日ポート・サイド、1 月 12 日にアレクサンドリアに到着した。その後、貨物を喜望峰経由インドに向けて輸送する新たな傭船契約が、1 月 15 日に直接再傭船者(先に傭船者から本船を航海傭船した貨物の荷送人)と船主の間で結ばれた。当時海運市況は暴騰していたため、船主は高い運賃率を獲得できた。そのため長期間の運河内閉塞さえなければ、船主には何らの損失が発生しなかったこととなる。本船は 1 月 20 日にアレクサンドリアを出港し、最初の揚荷港ヴィザガパタムには 4 月 5 日到着、最終港マドラスで貨物の陸揚げを完了したのが 1957 年 5 月 22 日であった。スエズ運河の南下航路は 1957

年 4 月まで再開しなかったため、本船は喜望峰経由で迂回したことにより目的地に早く到達したことになる。船主は運河閉塞中の傭船料を傭船者に請求し、傭船者は支払いを拒んだ。

仲裁人は、傭船者のスエズ配船が契約違反を構成すること、及び航海は必ずしもスエズ運河経由に限ると言えないため、契約の目的達成不能は成立しないこと、を裁定した。

高等法院のメゴー判事は、傭船者が本船のスエズ運河入域を指図したことは契約違反であること、契約の目的達成不能の問題は本船が 10 月 30 日に喜望峰経由で航海できた（運河に入域せず、閉塞されなかった）との前提で判断すべきであること、当事者の予期に反し、航海はスエズ運河経由であるべしとの黙示的契約条項の存在を否認するとしても、喜望峰周りの航海を含む冒険的事業(adventure)はスエズ経由の航海を含む冒険的事業と基本的または根本的に異質(basically or fundamentally different)であるため、傭船契約は目的達成不能となったこと、などを判示した。

これに対し、控訴院のデニング卿(Lord Denning, M.R.)は、第一の問題については、仲裁人とメゴー判事の判断を支持し、当時ポート・サイドとスエズ運河は戦争条項上の危険地域であったため、運河接近を指示した傭船者は契約に違反したものと判断した。傭船契約が目的達成不能となったか否かの第二の問題について、デニング卿は本船が運河内に閉塞された事実は傭船者自らが招いた事態であるため、この事実を以て傭船者が目的達成不能を主張することは許されないと指摘した後、運河自体が閉鎖された事実に基づき傭船者が目的達成不能の成立を主張することができるか否か、即ち、本船が運河に入らず危険地域外に待機したとして（その場合には傭船者の戦争条項違反は成立しない）、本船が喜望峰経由の航海を完遂すべきであったか否かを検討した。傭船者の主張はメゴー判事が容認した両航路の根本的異質論であったが、これはデニング卿の受け入れ難いものであった。デニング卿によれば、契約の目的達成不能の判断基準は、契約の履行を契約によって引き受けたことと根底から異なる(radically different)ものとするような事情の発生である。そして、一方当事者にとって、契約の履行が考えていたより負担が大きく費用がかかることとなる事実は、目的達成不能を構成するのに充分ではない。当事者を契約に拘束することが全く不条理(positively unjust)であることを要する。このような評価基準から、デニング卿は運河閉鎖が冒険的事業(venture)を目的達成不能とするような「根本的に異なる事情」(fundamentally different situation)をもたらしていないと判断したが、その理由は次の事実に基づいた。(1)本船のジェノア引き渡しからマドラス返船までの所要日数は、スエズ経由であれば 108 日、喜望峰経由

であれば 138 日である。全航海日数の差は、根底から異なるものでない。(2)貨物は鉄鋼製品である。航海が長くなっても貨物に変質することはない。貨物の目的地到着が早くなければならぬ特別の理由が存在しない。本船船体と乗組員は喜望峰経由の航海に常時適合し且つ有資格であった。(3)スエズが閉鎖された時、本船は既に貨物を積んでいた。もし契約の目的達成不能となれば、本船は傭船を放棄することができて、貨物をその場で陸揚げしても契約違反とならない。(4)喜望峰経由の航海は、余分の日時を要すること及び傭船者にとって余分の費用がかかることを除いて、運河経由の航海と大きな相違がない。

Societe Franco-Tunisienne D'Armement v. Sidermar S.P.A., The Massalia [1961] 2 Q.B. 278; [1960] 1 Lloyd's Rep. 594 ; スエズ運河が継続して利用可能であることは傭船契約の基本的仮定条件(basic assumption)ではなく、しかも喜望峰経由航路はスエズ経路航海と通商的乃至根本的に異なる (commercially or fundamentally different)ものでないため、傭船契約の目的達成不能は成立しないと裁定した仲裁人が、高等法院に法律問題の判断を求めた事項は次の 3 項目である。(1)船主は傭船が目的達成不能となったと主張することを禁反言法理によって妨げられるか？(2)(1)の答えが「否定」であるとして、傭船は目的達成不能となったか？(3)(1)と(2)の答えが、それぞれに、「否定」と「肯定」であるとして、船主は喜望峰経由航海を取って貨物を輸送したことから、契約運賃より多額の報酬を請求できるか？事実は次の通りである。1956 年 10 月 18 日、汽船マッサリア号の船主と傭船者の間にインド東岸マズリパトナムからジェノアまで鉄鉱石 5,000 トンを輸送する航海傭船契約が結ばれた。7 月 26 日にエジプトのナセル大統領によるスエズ運河国有化宣言が行われたこと、これに続いてスエズ運河が国際的危機の焦点となったこと、10 月 18 日までには危機は益々高まり戦端が開かれる極限まで達しつつあったこと、戦乱となればスエズ運河の海上交通が途絶すること、積地から揚地までの最短且つ慣習的航路はスエズ運河経由であること、運河が閉鎖されたとき最短且つ航海可能な航路は喜望峰経由であること、などの事実を両当事者は契約の時に正しく認識していた。10 月 28 日にシナイ半島に於いてイスラエル軍とエジプト軍との間に激しい交戦が始まり、10 月 31 日にはイギリスとフランスの空軍がエジプト国内の拠点空爆を開始した。11 月 2 日に少なくとも 5 隻の船舶が運河内で沈没し海上交通を阻害した。11 月 7 日までには 40 隻以上の船舶が沈船となり、運河は完全に封鎖された。マッサリア号は 11 月 9 日にマズリパトナムに入港し、鉄鉱石積取後 11 月 19 日に同港を出港した。翌 20 日に船主は、スエズ運河封鎖と封鎖が長期に亘る見込みから傭船契約が無効となった (be brought to an end) との見解を傭船

者に通知し、併せてトン当たり 209 シリングの運賃支払い（契約運賃率はトン当たり 134 シリング）を求めた。本船は喜望峰経由ジェノアに向かい、途中燃料油補給のため寄港したセウタで一部貨物を他船に積替（国際満載喫水線条約により 12 月 16 日から 3 月 15 日まで地中海が冬季喫水線海域となるため）の後、1957 年 2 月 16 日にジェノアに到着した。

高等法院のピアソン判事は、多数の先決判例を比較考証の上、次の通り判示して、船主の主張を認めた。(1) 契約が目的達成不能となる事態を契約締結時に当事者が予期していた事実は、斯かる事態発生による契約目的達成不能の成立を妨げない。(2) 契約書 37 条に、「スエズ通過後直ちに」(on passing Suez Canal) 船長は傭船者に電信報告すること、との文言があるため、本船は運河通行の義務がある。スエズ運河経由の航路は直行路であり、他方喜望峰経由航路は運河通行が可能なときは異常な航路である。所要経費、超過距離と時間、異なる気象条件、運賃率、及び当事者の行為を勘案すると、マッサリア号がスエズ運河を通過することは契約条項であった。(3) 運河閉鎖の結果履行された航海は根本的に異なる航海であるため、契約の目的達成不能が成立した。(4) コモン・ロー上の禁反言を確立するような船主の事実表示はなく、またエクウィティー上の禁反言も存在しない。(5) 傭船契約運賃率で貨物を喜望峰経由輸送する旨の新しい合意は当事者の行為から推認できない。(6) 船主の真の請求は提供役務相当金額(quantum meruit) であるため、傭船者は相当額の運賃を支払わねばならない。ところで、このピアソン判決が依拠する黙示条件説はユージニア号事件のデニング卿により厳しく批判された。

Tsakiroglou & Co., Ltd. v. Noble Thorl G.m.b.H. [1962] A.C. 93; [1961] 1 Lloyd's Rep. 329 ; スエズ動乱中の運河封鎖により C.I.F. 建て売買契約が目的達成不能に陥ったか否か争われた事件である。事実は概略次のとおりである。スーダン産殻付落花生 300 トンの C.I.F. ハンブルグ条件売買契約が 1956 年 10 月 4 日に売主・買主間で結ばれた。価格はトン当たり 50 ポンド、船積み期限は 1956 年 11/12 月であった。スーダンからヨーロッパ向けに輸出される落花生の唯一適当な船積港は、ポート・スーダンであり、ポート・スーダンからハンブルグに向けて船積みされる落花生の、契約締結日現在に於ける、通常且つ正常な航路(usual and normal route) はスエズ運河経由であった。契約数量の落花生を調達した売主は、ポート・スーダンの倉庫への貨物搬入を 11 月 1 日までに完了した。また売主は貨物を船積みすべき船腹の予約を済ませた。実際のところ、11 月 10 日から 12 月 26 日までの間に入港を予定したスエズ経由ヨーロッパ向け船舶は 4 隻あったが、スエズ運河が 11 月 2 日に封鎖されたため、これら全ての船舶がポート・スーダンへ

の寄港を中止した。喜望峰回り航路の船舶であれば、1956年11/12月中にポート・スーダンからハンブルグに向けて売主が貨物を船積みすることは可能であった。しかし売買契約の目的達成が不能になったと主張する売主は、結局、契約期限内の船積みを実行しなかった。因みに、ポート・スーダンとハンブルグ間の距離はスエズ運河経由が4,386マイル(航海日数3週間)、喜望峰周りが11,137マイル(航海日数7週間)であり、貨物海上運賃は動乱前のトン当たり7ポンド5シリングから12月には15ポンドにまで暴騰した。

契約違反を原因とする買主からの損害賠償請求について、仲裁判断、高等法院判決、及び控訴院判決の全てに敗れた売主の上告を、貴族院は却下した。判決要旨は次のとおりである。(1)船積が特定の航路即ちスエズ経由で行われるとの黙示的条項を認める根拠はない。(2)何が通例の履行方法であるかは、契約時ではなく、履行期に決定すべきである。従って、履行期に通例の航路(customary or usual route)がなければ、履行期に於ける実行可能且つ妥当な航路(practicable and reasonable route)を選択すべきである。売主の義務は、単に、実行可能且つ妥当な航路(それが通例の航路でなくとも)を経由する船舶に貨物を船積みし、運賃を支払い、船荷証券を取得し、必要書類を買主に与えることである。(3)赤道を二度通過する長期間の航海であっても貨物の品質は劣化せず、貨物は季節商品でもない。運送経路は買主の関心事ではなく、貨物が11/12月の間に船積みされさえすれば、契約条件を満足する。運賃は変動するものである。当事者が変動危険から自らを防護する特例を定めない限り、損失は発生側が負担すべき(the loss must lie where it falls.)である。要するに、希望峰経由で船積みしても、契約を根本的に(fundamentally)改変したことなくならず、同航路がスエズ経由と根底から異なる(radically different)ものとはいえない。それ故、契約の目的達成不能は発生しない。(4)ハンブルグ向け貨物を輸送する船舶に売主が契約どおり船積みすることは常時可能であったため、船積を阻止する戦乱、封鎖などに対する免責を規定する不可抗力条項に売主は依拠できない。船積み(sipment)の語は、たとえ最広義を与えても、貨物を船積港に搬入し、契約目的地に運送する準備を整えた船舶に積載する以上の意義を持ち得ない。尚、ゲスト卿(Lord Guest)は判決理由の中で、「契約の目的達成不能」法理に関するリーディング・ケースとも言うべきデイヴィス事件貴族院判決(Davis Contractors Ltd. v. Fareham Urban District Council [1956] A.C. 696; [1956] 3 W.L.R. 37; [1956] 2 All E.R. 145, H.L.)を次のように極めて簡潔に要約している。「契約の目的達成不能に関する法理の司法的判断基準は最近デイヴィス事件貴族院判決により再確認されたため、それ以前の判例を云

々する必要は最早存在しない。目的達成不能が黙示的条項を契約に付加することに左右されると考えるべきか、または契約自体の解釈に左右されると考えるべきかは、本事件の事実関係では問題とならないと考える。デイヴィス事件のリード卿(Lord Reid)は、目的達成不能が契約の企図せざる根本的に異なる事情(fundamentally different situation)が発生したとき起こるとの立場で、問題解決を行っている。またラドクリフ卿(Lord Radcliffe)は問題を次のように表現している。『それ故最初から次のように言った方が簡明であろう。契約によって引き受けた契約義務を、履行期の事情が根底から異なるもの(a thing radically different)に変えたため、何れの当事者の不履行にもよらず、履行が不可能となったと法が認識するとき、契約の目的達成不能が生じる。Non haec in foedera veni. (私が行うと約束したのはそれではない。)]』

主として海上保険慣習に由来する離路法理によれば、航海の発航地と目的地を指定する全ての保険関連商業書類には、両港間の通例航路(usual and customary route)が黙示的に指定されている。船舶が理由なくこの航路から離路(deviate)すると、例えば迂回路を經由し、または不規則寄港をすると、保険契約が解除されることに留まらず、コモン・ロー上貨物に対し負担する船主責任を除外する免責約款の保護を船主は喪失することとなる。保険料率は黙示的航路を基礎に計算され、予想危険を増大させる航路からの離路は保険者の計算を無意味にするため、この慣習は、適宜に制限される限り、有意義である。しかしながら、少なくとも確立した慣習に従っている範囲では、妥当な離路の結果保険契約を喪失することはない。

Transatlantic Financing Corp. v. United States, 363 F.2d 312 (1966) ; 判決内容については本文を見よ。

Ocean Tramp Tankers Corporation v. V/O Sovfracht, The Eugenia [1964] 2 Q.B. 226; [1963] 2 Lloyd's Rep. 381 ; 判決内容については注 を見よ。

Societe Franco-Tunisienne D'Armement v. Sidermar S.P.A., The Massalia [1961] 2 Q.B. 278; [1960] 1 Lloyd's Rep. 594 ; 判決内容については注 を見よ。

Tsakiroglou & Co., Ltd. v. Noble Thorl G.m.b.H. [1962] A.C. 93; [1961] 1 Lloyd's Rep. 329 ; 判決内容については注 を見よ。

Palmco Shipping Inc. v. Continental Ore Corporation , The Captain George K. [1970] 2 Lloyd's Rep. 21 ; 1967年4月10日ニュー・ヨークに於いて、船主のパームコ・ SHIPPINGは傭船者コンティネンタル・オアとの間で、汽船キャプテン・ジョージ・ケイ号の航海傭船契約を締結した。契約は、メキシコの東岸コートアコールコス(ヴェラクルス南東約150マイルにある)で船積みするバラ荷の硫黄を、インド西岸のカンドラ、ボンベイ両港まで

運送し、貨物 1 トン当たり\$14.40 の運賃が支払われる内容であった。契約当日スエズ運河には何ら紛争の気配がなく、当事者がイスラエルとアラブ連邦共和国の間で 1967 年の 5 月末に再度戦争が始まると予見し得なかったことに疑問はない。また 6 月 12 日にスエズ運河が閉鎖され、商船の通行が途絶すると考えた業界人がいなかったことも確かである。そのため、運賃率はスエズ運河経由の航海を前提に取り決められていたと考えて良い。本船は 5 月 11 日に硫黄貨物を積んで積地を出港した。硫黄は航海日数が長くなっても品質劣化を来さない。実際貨物は良好な状態で後日揚荷された。途中バハマで燃料を補給した本船は、大西洋を横断して 6 月 2 日には地中海に入った。本船がポート・サイド北西 3 マイルに到着したのは、6 月 13 日である。船長はパイロット・ステーションから運河閉鎖を知らされ、錨地で待機することにした。船主は傭船者に対し、本船が即時に反転し喜望峰経由で航海を完遂するための追加運賃\$65,000 を支払うよう要求した。交渉は暗礁に乗り上げ、船主は契約目的の達成不能を主張し、傭船者はこれを否定した。船主の指示に従い本船は 6 月 17 日に錨地を離れ、喜望峰を経由して、8 月 10 日にカンドラに到着した。この間 6 月 23 日に船主は、喜望峰経由で本船が航海を行うことを傭船者に通告し、併せて契約に則り仲裁手続きを開始して追加運賃を請求する権利を留保した。コーツァコールコースからカンドラまでの距離は、スエズ運河経由なら 9,700 マイル、喜望峰経由なら 12,100 マイルであるが、本船が実際に航走した距離は 18,400 マイルであった。

仲裁人は、本船が積地を出港した 5 月 11 日には、揚地までの通例の航路はスエズ運河通過であったが、本船がポート・サイドの錨地に到着した 6 月 13 日には、通例の航路は喜望峰経由に変わっていたとの事実認定を行った。仲裁人は、ユージニア号事件判決でデニング卿が述べた文章を引用し、傭船契約の目的が達成不能となったか否かの単純な判断基準は、「契約の履行を契約によって引き受けたことと根底から異なる (radically different) ものとするような事情の発生有無であり・・・それには、当事者を契約に拘束することが全く不条理 (positively unjust) であることを要する。」と述べている。しかし仲裁人は、「異なるもの」 (something which is different) と「根底から異なるもの」 (something which is radically different) の差異は何か？、と疑問を投げかけている。粉乳とスチルトン・チーズやグリュイエール・チーズが違うのは判る。しかし、海上航海に何の差異があるのか？「単なる不条理」 (just unqualifiedly unjust) に対する「全くの不条理」 (positively unjust) とは何か？何れにせよ、仲裁人は船主の追加運賃請求を斥けた上、上記疑問を「自分より頭脳明晰な人々」 (heads wiser than mine) に投げかけた。

法律問題の解釈を求められた高等法院のモカッタ判事は、ユージニア号事件判決に従い、スエズ経由で想定した航海と運河閉鎖の結果取らざるを得なかった喜望峰経由の航海の相違は、法的に分析すれば所詮経費の相違であって、契約目的の達成不能を構成する理由としては不十分であると判断した。

SCRUTTON on Charterparties and Bills of Lading, 14th ed. (1939), 15th ed. (1948), 16th ed. (1955), 17th ed. (1964), 18th ed. (1974), 19th ed. (1984)

C.H. Leavell & Co. v. Hellenic Lines 1969 A.M.C. 2177 ; 北米ガルフ/東海岸/地中海/スエズ/紅海の定期航路を営むギリシャ系船会社が、アメリカの連邦法規に従って、運賃率表と運賃課徴金 (surcharge) 並びに船荷証券書式を連邦海事委員会に提出し、一般に公示していた。船荷証券には、スエズ運河の通行が遮断されたとき、船主は目的港以外の港に貨物を陸揚げするか、または喜望峰経由で貨物を目的地まで運送し、運賃課徴金を船荷証券所持人に請求する権利がある旨の記載があった。連邦海事委員会は、第 3 次中東戦争による運河閉鎖の結果、喜望峰経由の迂回航路を取ってニュー・ヨークから紅海にあるポート・スーダンまで建設資材を輸送した離路距離の異なる 2 船について審判し、エジプトのアレクサンドリアまで達した後引き返した HG 号 (航海日数は 164% 増加、航走距離は 193% 増加) について 65%、仕出港のニュー・ヨークから直接紅海に向かった HP 号 (航海日数は 71% 増加、航走距離は 94% 増加) について 25% の、それぞれ運賃課徴金の収受を承認した。

(註) 初出 : 「海事法研究会誌」(第 155 号)「やさしく学ぶアメリカ契約法第 9 回」 2000.4.1 (社)日本海運集会所

雑談中に現れる "Inflation Targeting" の共著者の一人である Dr. Ben S. Bernanke が、2006 年 2 月 1 日、アラン・グリースパンの後を襲って連邦準備制度理事会の議長に就任したことは、筆者の予想を超えた。(2006.7.31)

© Copyright 2006 SEIJI ANDO All Rights Reserved