

契約の履行期前違反の諸相

サンタ・クララ号事件貴族院判決外最新二判例と周辺先例を主題に

安藤 誠二

- 1) はじめに：
- 2) ブレイスウェイト事件：承諾無き履行拒絶と相手方当事者による履行提供の要否
- 3) シモナ号事件：承諾無き履行拒絶と拒絶当事者の権利
- 4) サンタ・クララ号事件：履行期前拒絶に対する契約義務不履行による承諾
- 5) 護美箱銘板広告事件：履行拒絶を無視する自由に加えられる制約（リード卿準則）
- 6) デクロ・ウォール事件：被違約者側の選択の自由とリード卿準則
- 7) フェルト・ブイトゥラーゴ号事件：被違約者に課せられる道理上当然の承諾義務
- 8) オデンフェルド号事件：拒絶承諾義務の現実性
- 9) アラスカン・トレーダー号事件：契約の厳密なる強制を制約する基準点
- 10) ディーズ事件とローヴァー事件：履行期前契約違反と約因の全面的不成就
- 11) ヒュンダイ重工事件：履行期前契約違反と保証人の責任
- 12) グダンスク造船所事件：履行期前拒絶に関わる契約条項とコモン・ローの優劣
- 13) ナンフリ号事件：無故障船荷証券の発行拒絶と定期備船契約違反
- 14) ウダー投資開発社事件：契約解除権条項の不当行使は履行拒絶となるか？
- 15) フェラーリ車事件：錯誤による不相当な代価請求は履行拒絶となるか？
- 16) おわりに

1) はじめに：

契約一方の当事者が、履行期の到来にも拘わらず、契約上の義務を履行せず又は（遅滞も含め）不完全な履行を行ったときは、契約の違反を構成する。しかし、英米法には、このような一般的な契約違反と異なる、「履行期前違反」(Anticipatory breach)、若しくはより詳しく「履行期到来前の履行拒絶による違反」(Breach by anticipatory repudiation)、と呼ばれる契約違反があって、特殊な法理が適用される。

初期の代表的判例にホックスター対ドラトゥール事件¹がある。被告は、2ヶ月後に出発する3ヶ月間のヨーロッパ旅行の従者として、原告を雇った。ところが1ヶ月後に早くも被告は翻意し、従者は不要になったと原告に手紙で伝えた。原告は、履行期の到来を待たず即時に、契約違反の訴えを起こした。これに対し被告は、原告が従者の義務履行期に契約履行の準備を整え且つ履行の意思のあることを証明できるのでなければ、救済を求める権限はないと主張した。女王座部のキャンベル卿(Lord Campbell C.J.)は、被告の反論を斥けて、言う。「将来の一定日に或る行為を為すべき契約に於いて、一方当事者が契約を拒絶すれば、他方当事者が爾後行うべき条件から免れると判断すべきものとする、他方当事者が訴えを提起して救済を求めるためには履行期の到来を待たねばならぬとする理由はないように思える。条件が免除される

唯一の根拠は、拒絶が契約の違反と見なされることにある。」キャンベル卿によると、契約締結の日から履行期までの間、何れの当事者も相手方を、成立した契約関係と矛盾する様な不利な立場に置かない、との黙示条項の存在に論拠がある。

ホックスター対ドラトゥール事件で確立した履行期前拒絶の法理は、以後数多くの判例によって確認されているが、要約すると次のように表現できよう。

契約の一方当事者が、自己の契約上の義務に以後拘束されないとの意思を履行期到来前に明白に表示しても、換言すると契約義務の履行を違法に拒絶しても、契約が自動的に終結するわけではない。無責当事者(the innocent party)には選択権が認められる。無責当事者は、違法な拒絶を承諾して契約を終結し損害賠償を求めるか、或いは契約終結の試みを見捨て乃至拒否して契約の存続を確認するかの何れかを選択できることとなる。

この間の事情を端的に表現した名言を幾つか挙げると、「一方当事者の拒絶があっても相手方がこれを承諾しない限り、如何なる効果が発生するのか私には全く理解できない」(ゴールドディング対ロンドン・エディンバラ保険会社事件²に於けるスクラットン卿(Scrutton L.J.))、「しかし一方当事者の拒絶が孤立しても契約は終結しない。契約終結には、一方に於ける拒絶と他方に於ける拒絶の承諾の二者を要する。」(ヘイマン対ダーウィンス社事件³に於ける大法官サイモン卿(Viscount Simon L.C.))「拒絶は承諾されなければ絵に描いた餅であって何人にとっても無価値である。それは如何なる種類の法的権利をも与えない」(ハワード対ピックフォード用具会社事件⁴に於けるアスキス卿(Asquith L.J.))等がある。

しかしながら、この法理を個々の事例に適用する段になると、拒絶と承諾の何れをとっても、必ずしも明快ではなく多くの困難が伴う。

本稿では、サンタクララ号事件貴族院判決⁵、ヴァスワニ対イタリアン自動車会社事件枢密院司法委員会勧告裁決⁶、グダンスク造船所対ラトヴィア海運事件控訴院判決⁷の最新3判例と其の周辺先決判例⁸を主題に、履行期前契約違反の諸相を論究することとする。

¹ Hochster v. De La Tour (1853) 2 E & B 678.

² Golding v. London and Edinburgh Insurance Co. Ltd. (1932) 43 Ll.L.Rep. 487, 488

³ Heyman v. Darwins Ltd. [1942] A.C. 356, 361.

⁴ Howard v. Pickford Tool Co. Ltd. [1951] 1 K.B. 417, 421.

⁵ Vitol S.A. v. Norelf Ltd. [1996] 3 W.L.R. 105. (H.L.(E.))

⁶ Vaswani v. Italian Motors Ltd. [1996] 1 W.L.R. 270 (P.C.)

⁷ Stocznia v. Latvian Shipping Co. [1996] 2 Lloyd's Rep. 132 (C.A.)

⁸ 本稿の主題とする最新3判例(目次に下線を施す)に関連する先決判例を、章別の上で、各最新判例の前に配置した。例えばブレイスウェイト事件とシモナ号事件は、本稿の論述上、サンタクララ号事件に関連する。

2) ブレイスウェイト事件¹ : 承諾無き履行拒絶と相手方当事者による履行提供の要否

英領ホンジュラスに居を構える原告は、1902年11月に、被告のロンドン在住商社と、ホンジュラス産紫檀木材100トンの売買契約を結んだ。木材は1903年中に分割して納入されること、及び代金の決済は船荷証券と引替えに現金で行われることが合意された。最初の貨物63トンがスフェロイド号(The Spheroid)に船積みされたが、原告が既に468トンの紫檀木材を競争相手のロンドン商社に納入済みであることが、本船が英国のハル(Hull)に到着する前に、被告の了知するところとなった。被告は原告のハル代理店に、原告が1903年中は同業他社には紫檀木材を供給しない旨の口頭による付帯合意に違反したとの理由で、売買契約の履行を拒絶し木材引取りを拒否するとの、文書による通告を行った。船荷証券が到着し、原告代理店により提示されたが、被告は船荷証券受領と代金支払いを拒否した。木材貨物の英国到着後も被告が引取らぬため、原告による転売努力が為されたが、結局被告が市価で買取ることとなった。そこで原告は、被告による違法な履行拒絶に起因する損害金として、契約価格と引取価格の差額の賠償を求めた。第2回の紫檀木材約30トンはサバ号(The Saba)で英国に輸入された。この貨物も最初と同様の理由で被告が受領を拒否し、再び市価で被告が引取ることとなった。その後、スフェロイド号で輸送された木材の一部約17トンが契約上の品質規格に合致しない劣等品であることが判明し、原告もこれを認めた。サバ号の貨物の品質には問題はなかった。

原告は、被告の主張する競争者への納入差止め口頭合意の存在を否定し、原告の履行拒絶は違法なものであると主張した。これに対し被告は、口頭の付帯合意に依拠しつつ、口頭付帯合意の履行は売買契約上の被告の責任の先行条件になると主張した。更に被告は、口頭付帯合意とは別に、次のような主張を行った。即ち原告は、被告による売買契約の履行拒絶を承諾せず、契約が有効に存続するものと見なして、船荷証券と木材貨物を提供したため、契約の木材規格に合致する紫檀を提供する義務がある。したがって、少なからぬ量の劣等品が含まれるスフェロイド号貨物を受領する義務は被告には無いと。

第一審のケネディー裁判官は、被告の主張する口頭付帯合意の存在を否定し、被告の契約履行拒絶は違法(wrongful)であり、これを原告が決定的拒絶(final repudiation)として承諾したものと判断した。しかし裁判官は、スフェロイド号貨物は契約規格に合致しない劣等品であるため、もし契約全体の違法な履行拒絶が事前に行われていなかったものと仮定すると、被告は同貨物の引取りを拒絶できたはずであると判断し、市価での売買価格からの劣等品質分の減額を認めた。被告控訴。

控訴院の記録長官コリンズ裁判官(Collins M.R.)は、契約が有効に存続するとの前提で、次のような立論により、被告の主張を斥けた。

被告による契約の全般的履行拒絶が為された後、原告代理店は被告に対し最初の貨物の船荷証券が到着したことを通知した。しかし被告は、既に契約全体の履行を拒絶し、契約条項に拘束されることを拒否していることを根拠に、船荷証券の受領を拒否する旨再度文書で通告した。この被告の行為は、事前に行われた被告の履行拒絶にも拘わらず原告が契約の存続を選択したとの前提に立てば、原告に必然的に求められる先行条件の履行についての、被告の権利放棄(waiver)を事実上構成する。被告が話を戻して、原告が自らに課せられた先行条件の履行を準

備せず且つその意思がなかったこと、或いは劣等品の事実を知っていれば貨物を提供された時に引取りを拒絶していたであろうことを、今更主張することはできないと。

本判決は、後段に述べるように、以後永年に亘って紛議の源となった。

¹ Braithwaite v. Foreign Hardwood Co. [1905] 2 K.B. 543

3) シモナ号事件¹：承諾無き履行拒絶と拒絶当事者の権利

本事件が提起する論点は、傭船者は後記する事情の下で傭船契約解約の権利を喪失するか否かの単純な問題であるが、真の争点は、ブレイスウェイト事件控訴院判決以後、80年以上に亘って論争の絶えない同先例の評価如何にある²。貴族院が、ブレイスウェイト事件判決を初めて正面から論じた上で判断を下した意味に於いて、本事件判決は重要判例であると言って良い。

1982年6月11日、傭船者 Fercometal は、南アのダーバンからスペインのビルバオまでシモナ号(The Simona)で鋼材貨物6000トンを輸送するため、船主 Med-Ship と傭船契約を締結した。傭船契約書第10条には、1982年7月9日当日迄に本船の船積み準備が整わないときは傭船者に傭船契約の解約選択権を与えたとの解約期日の定めがあった。尚解約期日は、本船の船積み準備が7月9日当日までに整わないときにのみ、傭船者が行使できる独立した選択権であって、解約期日までに船積みを開始しなければならぬ契約上の義務を何等船主に課するものではない。更に、本件鋼材貨物のみでは本船は満船とならぬ為、傭船契約書第46条に、船主が他の貨物を相積みできること、但し船積み・陸揚げの作業に支障を来さないこと、の規定があった。

6月29日、船主は、ダーバンの鋼材出荷主に対して、7月6日から9日の間に船積みを行う旨通告し、7月4日入港予定7月11日出港予定に沿った、船積み許可を港湾当局に申請した。翌日、船積み予定が7月13～16日に遅れる変更通告が出荷主に為され、港湾当局に対する船積み許可申請も、入港予定7月7日、出港予定7月11日に、変更された。船積み許可申請書の記載によると、鋼材積み前に、銅と大量の花崗岩からなる別貨物の船積みが予定されていた。

7月2日船主は傭船者にテレックスを発信し、貨物船積みが7月13～16日に行えるよう解約期日の延期を求めた。8月初めに始まるスペインの休祭日前に貨物陸揚げを済ませたい傭船者は、要求の船積み予定は承諾できないと述べ、傭船契約を解約した。同日傭船者は、既にダーバン港に入港していたレオ・トーネード号(The Leo Tornado)を、シモナ号解約を停止条件として、傭船した。

契約の解約を通告した傭船者の行為が、時期尚早であったことは、両当事者共通の認識である。解約権は解約期日以前には有効に行使できないため、解約期日の7日前に行われたこの通告は、傭船契約の履行期前違反乃至拒絶を構成する。この拒絶を船主が承諾しなかったことも同様に当事者共通の認識であり、当事者間に争いはない。

7月5日、船主は翻意し、傭船者にテレックスで、シモナ号が7月8日に船積みを開始する

と伝えた。先の解約通告を船主が未だ承諾していないため、傭船者としては解約通告を撤回して、レオ・トレド号の傭船を思い留まることが可能であったが、既に船主に信を置かぬ傭船者は、ビルバオに早期入港が確実なレオ・トーネード号を優先し、同日その傭船を確認した。7月5日遅く、船主は再度テレックスで、シモナ号が7月7日午後又は7月8日午前に鋼材貨物の船積み準備が整うと通告した。

7月8日朝、シモナ号はダーバンに入港し、船積み準備整頓の通知を發した。傭船者は、本船の傭船は7月2日に既に解約されたものとして、通知を拒絶し、同日レオ・トーネード号への鋼材貨物船積みを開始した。しかしながら、実際には通知の時、船主は、他の貨物即ち銅又は花崗岩を船積み中であり、即時には傭船者の貨物を船積みすることが不可能であったため、船主の船積み準備整頓通知は虚偽の通知であった。このような事情にも拘わらず、船主代理店は傭船者に不積み運賃請求のため喫水検査を行うことを通告した。

翌9日、船主のロンドン在住弁護士は、傭船者にテレックスを送り、本船は他に作業無く、傭船者貨物受け取りのため待機中であると通告した。この通告も誤りである。当時本船は未だ他の貨物を船積み中であった。テレックスは傭船者の意思確認を求めていたが、傭船者は7月12日に追加の解約通知を行うまで、何等の回答をしなかった。

仲裁手続きに於いて船主の提起した不積み運賃の反対請求が認められ、傭船者は11万7千ドルと仲裁裁定に至る経過金利の支払いを命じられた。仲裁判断の理由書によると、「傭船者にはシモナ号に鋼材を積む意思が何の道無いため、船主は本船の積み荷準備を整え、又は準備整頓通知を為すことの何れも要求されない。英国法は、ブレイスウェイト事件判決が示すように、契約履行の意思が全くないことを契約の相手方が明白に表示しているような事情があるときは、一方の当事者に空虚な形式的行為の履行を求めない。この原則は、拒絶の承諾が無い場合、契約が未だ終結していないときにも適用される。」

高等法院では傭船者の訴えが認められ、仲裁裁定は破棄された。しかしながらレガット裁判官(Leggatt J.)は、ブレイスウェイト先例に言及することなく、挙証責任を傭船者に負わせた仲裁人の判断を覆したのみである。

控訴院では、ブレイスウェイト先例を適用すると、船主の承諾していない履行期前拒絶の結果、傭船者は解約権を喪失していたと判断すべきか否かに、議論が集中した。控訴院は、三裁判官全員(Sir Nicolas Browne-Wilkinson V.-C., Parker and Ralph Gibson L.JJ.)一致の意見で、傭船者は解約権を喪失していないと判示した。

貴族院(Lord Bridge of Harwich, Lord Templeman, Lord Ackner, Lord Oliver of Aylmerton and Lord Jauncey of Tullichettle)は、船主の上告を斥けて、要約以下のように判示した。

(1) 一方当事者が履行期到来前に契約上の義務を違法に拒絶しても、契約が自動的に終結することはない。相手方当事者は、契約終結の試みを見無視乃至拒否して契約の存続を確認するか、又は違法拒絶による契約終結を承諾して損害の賠償を訴えるか、何れかの選択を行える。

(2) ブレイスウェイト判決は船主主張を支持する先例とはならない。仮に先例となるなら、同判決は誤判である。拒絶を受けた相手方当事者には、契約の存続確認か、違法拒絶承諾の二

者択一のみで、両者の中道、即ち、契約を確認しつつ、拒絶当事者が契約義務の履行を準備し其の履行の意思のあることを再度通告するまでは、猶以て事後の契約履行から免れることとなる、第三の選択権はない。そのような選択は、契約を両当事者の利益のために有効に存続させることを否定し、契約終結を求めて果たせなかった当事者（拒絶当事者）に契約履行を拒否する正当理由となる後発事情を利用する権利を否定することとなろう。

（３）契約の存続を確認した船主は、解約期日までに本船の船積み準備を整えるか（準備できなかった）、或いは船主の遅滞は解約選択権の放棄を表示する傭船者の行為の結果であり、その表示に基づき船主が期日以内に本船を提供しなかったことを証明しなければならない（立証できなかった）。

（４）傭船者の最初の解約通知（履行拒絶に相当する）を船主が承諾していないため、（契約は有効に存続し）傭船者は傭船契約の解約選択権を喪失していない。したがって、本船が傭船契約の条項に従って7月9日までに船積み準備整頓が為されていないときは、解約条項は発動できる。

結局貴族院は、本判決によって、ブレイスウェイト事件判決を巡る混乱について、承諾無き履行拒絶(unaccepted repudiation)には無責当事者の履行提供を要すると判断し、これを怠る無責当事者が契約違反に陥る可能性を指摘した。尤もブレイスウェイト事件が、承諾無き履行拒絶ではなく、承諾された履行拒絶(accepted repudiation)であることを考えると、同判決自体の判決理由が破棄されたものと判断するのは早計であろう。

¹ Fercometal v. Mediterranean Shipping Co. [1989] 1 A.C. 788.

² ブレイスウェイト事件判決を検討した判決には次のようなものがある。Taylor v. Oakes, Roncoroni & Co. (1922) 127 L.T. 267; British & Benningtons Ltd. v. North Western Cachar Tea Co. Ltd. (1921) 10 Ll.L.Rep. 381; [1923] A.C. 48; In re Bayley-Worthington & Cohen's Contract [1909] 1 Ch. 648, 664-665; Continental Contractors Ltd. v. Medway Oil & Storage Co. Ltd. (1925) 23 Ll.L.Rep. 124; Brett v. Schneideman Bros. Ltd. [1923] N.Z.L.R. 938; Y. P. Barley Producers Ltd. v. E. C. Robertson Pty. Ltd. [1927] V.L.R. 194; Heyman v Darwins Ltd. [1942] A.C. 356, 361-362, 396; Sinason-Teicher Inter-American Grain Corporation v. Oilcakes and Oilseeds Trading Co. Ltd. [1954] 1 W.L.R. 935, 943-944, per Devlin J.; Peter Turnbull & Co. Pty. Ltd. v. Munds Trading Co. (Australasia) Ltd. [1954] 2 Lloyd's Rep. 198; Etablissements Chainbaux S.A.R.L. v. Harbormaster Ltd. [1955] 1 Lloyd's Rep. 303, 313-314, per Devlin J.; Esmail v. J. Rosenthal & Sons Ltd. [1964] 2 Lloyd's Rep. 447; Suisse Atlantique Societe D'Armement Maritime S.A. v. N.V. Rotterdamsche Kolen Centrale [1967] A.C. 361, 398, 491; Regent OHG Aisenstadt und Barig v. Francesco of Jermyn Street Ltd. [1981] 3 All E.R. 327, 335; Bunge Corporation v. Vegetable Vitamin Foods (Private) Ltd. [1985] 1 Lloyd's Rep. 613 and Rightside Properties Ltd. v. Gray [1975] Ch. 72.

4) サンタ・クララ号事件¹：履行期前拒絶に対する契約義務不履行による承諾

1991年2月11日、原告の売主 Norelf と被告の買主 Vitol との間に、ヒューストンでサンタクララ号に船積み予定の満載貨物プロパン 4,200 トン (5 パーセントの増減売主任意) につき、北西ヨーロッパ CIF 条件の売買契約が締結された。契約によると、価格はトン当たり 400 ドル、引渡日については、「1991年3月1～7日ヒューストン (エンタープライズ・ターミナル) 船積み、現在の入港予定日は3月2日、入港次第着棧、出港予定日は3月5日を基礎とし、北西ヨーロッパ着は3月19～20日」と定められていた。更に契約には、貨物の船積み完了次第速やかに、売主は船荷証券を買主に提示すること、並びに買主は船荷証券発行日から30日以内に代価を電信送金により支払うことが、規定されていた。ところが、契約は、典型的な CIF 契約ではなく、「貨物に関する権限、受益所有権及び危険は、貨物が船積港に於いて陸上側送油管と船舶側送油管の接するフランジに達した時、売主から買主に移転する。それ以後は、製品は運送者としての売主により輸送され、運送契約は傭船契約の条項に従う。価格は運送費を含む。」と定められていた。尚、売買契約書には、契約の準拠法は英国法、仲裁地はロンドンと明記されていた。

3月8日、本船が未だ貨物の船積み中、Vitol は Norelf にテレックスを発信し、引渡しは3月1日と7日の間に行われることが契約の条件であるにも拘わらず、本船が3月9日に至るまでは船積み完了の見込みがないとの理由で、当該貨物の受領を拒否し、契約の履行も拒絶した。併せて、Vitol は損害賠償の請求権を留保した。一方に於いて、サンタクララ号は、貨物の船積み完了して、3月9日北西ヨーロッパに向けてヒューストンを出港した。ところが、上記テレックスを Norelf が受領したのは3月11日であった。同日、Norelf は、Vitol に宛テレックスで、船積み完了を通告した。しかし、それ以降約5ヶ月に亘って、両当事者の間に何等の交信も行われていない。

Vitol が貨物を拒絶した時には、北西ヨーロッパに於けるプロパンの市況は下降線を辿っていた。Norelf は、遅くとも3月12日には貨物の転売先を探し始め、3月15日に至り、漸くトン当たり 170 ドルの価格で転売することに成功した。8月9日、Norelf は、弁護士を介し書面により、契約価格と転売により得た価格との差額を基礎に、約1百万ドルの支払いを Vitol に請求した。この請求は単一仲裁人による仲裁に付託された。

仲裁では、Vitol は、3月7日までに船積み完了しなかったことを含め多くの理由を挙げて、貨物の受領を拒絶する権限のあることを主張した。しかしながらその全ての主張が仲裁人によって斥けられたため、残るのは、Norelf が、Vitol による拒絶以後は、契約の履行を免れることになったか否かの問題であった。

仲裁人は、受領拒絶のテレックスが Vitol による契約の履行期前違反を構成することを認定した上で、次のように述べている。

「当該違反は Norelf が承諾しない限り何等の効力を持たない。したがってその違反は、禁反言の問題を除けば (本件ではこの問題は発生していない)、テレックスに含まれる拒絶が承諾される前に撤回されていれば、何時に行われた撤回であっても、それによって治癒されてい

たであろう。しかしながら、結局違反が治癒されることはなく、而も拒絶テレックスの文言の主旨から判断しても、Norelf が契約履行の手段を爾後何等執らなかつたことは、それが Vitol に明白であった以上、承諾の充分なる伝達を構成している。」

仲裁人は、Norelf が Vitol の履行期前契約違反を承諾した時点と承諾の伝達が行われた時点特定していないが、本船の船積み完了後数日が経過しても船荷証券を呈示しなかつたことを以て、Norelf 側の契約上の義務不履行と判断しているようである。

結局仲裁人は、Norelf の受けた損害 89 万ドルとその金利 11 万ドルを Vitol は支払うべきであると裁定した。

Vitol は、仲裁裁定の破棄を求めて高等法院に訴えた。その理由は、Norelf が Vitol の履行期前契約違反に依拠した主張ができ、且つ又は、Norelf が契約履行のための手段を何等執らなかつたことのみで承諾の充分なる伝達を構成する、と判断した仲裁人裁定には法律上の誤りがあり、仲裁人は、履行期前拒絶を受けた被害当事者が契約を終結させるためには、承諾を違反当事者に伝達しなければならないと判断すべきであった、と言うものである。

尚、3月8日付テレックスが Vitol 側の履行期前契約違反を構成するとの仲裁裁定に対しては、Vitol は以後異議を述べていない。しかし履行期前拒絶に次いで契約が終結するためには、契約成立時の申込と承諾と同様の原理が支配する（承諾は明々白々でなければならぬ）と、Vitol は主張したのである。

しかし高等法院のフィリップス裁判官(Phillips J.)は、Vitolの主張を斥けて、拒絶の承諾が言語ではなく行為によっては行えぬとする理由は見出せず、更に承諾行為が、拒絶に対する回答であるとの事実がなければ、それ自体契約の違反とされるであろう行為であってはならないとの理由も存在しないと判断し、更に続けて、被害当事者が、拒絶に対して契約の存続確認で答えることなく、契約の履行と相容れぬ行為をとり続ければ、彼が拒絶に承諾して契約が終結したものと見なしたことは極めて明白であると判示した。したがってフィリップス裁判官は、法律問題として、契約上の義務の単なる不履行であっても相手方当事者の履行期前拒絶に対する承諾を構成すると述べ、仲裁人の裁定を支持した。

しかし、Vitol の控訴申請に許可を与えて審理を行った控訴院(Nourse, Kennedy and Hirst L.JJ.)は、フィリップス裁判官とは異なる見解を示した。ノース卿(Nourse L.J.)は、契約の申込と承諾は申込が承諾されるまでは何等の法的関係がない当事者間で為されるのに対して、拒絶の承諾は契約自体が被害者に与える選択権であることに、両者の相違があると指摘して、拒絶と承諾を契約の申込と承諾に類比することを断念した Vitol の立場に理解を示した後言う。「被害当事者には、このように、契約拒絶の承諾と契約存続の確認の何れかを選択する権能が与えられ、選択の如何によって即時に異なる結果を招来するため、多くの先例が示すとおり、拒絶承諾が明々白々(clear and unequivocal)であらねばならぬことは必須条件である。・・・沈黙と不作為は、契約存続の確認とも同等に矛盾しない事例が一般的であるため、拒絶の承諾を構成し得ない。然らば被害者による自身の契約義務の不履行は如何？この不履行も沈黙と不作為の一種に過ぎない。・・・如何なる曖昧さも拒絶承諾にとっては致命的である。」このよう

に控訴院は、契約上の義務の単なる不履行が相手方当事者による履行期前拒絶の承諾を構成すると抑も判断すべきか否かの法律問題に、否定的判断を下し、Vitol の控訴を認容した。

一方に於いて被控訴人の Norelf は、貨物の第三者への転売は、仮令 Vitol が不知であっても、Vitol による履行期前契約違反の承諾を構成し、且つ又は予備的に、8月9日の弁護士書面による損害賠償請求は、それ以前に Vitol の履行期前拒絶の撤回が無く而も Norelf 側の契約違反も存在しないため、拒絶の承諾を構成するとの追加主張を行った。

この被控訴人の提起した新たな主張に対しては、控訴院は、控訴院に特有の権能は高等法院が認証した法律問題の審理と判断に限られるため、認証以外の法律問題を提示しようとする被控訴人は、高等法院に認証を申請し認証と上訴許可を共に受領したときにのみ、問題を提起できると判示し、Norelf の追加主張を斥けた。しかしながら控訴院は、簡単な審理の後、Norelf の追加主張について、新たな判断を求めて仲裁人への差戻命令を下した。

Norelf の上告（高等法院判決を覆した控訴院判決を不服とする）と Vitol の反対上告（控訴が認容されたからには原告の請求を棄却すべきであることを根拠に仲裁人への差戻命令を不服とする）を受けて、貴族院(Lord Mackay of Clashfern L.C., Lord Griffiths, Lord Nolan, Lord Steyn and Lord Hoffmann)は大要次の通り判示し、Norelf からの上告を認容し、Vitol からの反対上告を棄却した。

(1) 仲裁人は、権利侵害を受ける当事者(the aggrieved party)が損害賠償請求を認められるためには、履行期前拒絶を承諾しなければならない、との議論の余地無き前提の下に、裁定を行っているため、仲裁段階では法律問題は発生していない。他方に於いて、権利侵害を受ける当事者が、契約上自己の負っている義務の不履行のみで履行期前拒絶を承諾できるか否かは、1979年仲裁法 1(2)条に言う法律問題であり、高等法院と控訴院では、これが審理された。したがって、Vitol が議論をこの問題に留め置く限り、管轄上の困難は何等発生しない。しかし、権利侵害を受けた当事者の不履行は、例外的事情下に於いてのみ、履行期前拒絶の承諾を構成すべきところ、斯かる特別事情の存在は仲裁人の裁定理由に何等指摘されていないとの、問題を拡大した Vitol の予備的主張は、仲裁法上の法律問題ではなく、事実問題である。したがって、この問題は裁判所管轄の及ばないところである。それ故判断は、高等法院と控訴院と同様に、上記単一の法律問題に限る。

(2) 契約の履行期前拒絶があると、権利侵害を受ける当事者は、履行期前拒絶を承諾するか又は契約の存続を確認するか、その何れかを選択できる。拒絶承諾の行為には、特別の方式を必要としない。伝達が承諾文言により表現されることを要しない。交信又は行為によって、契約は終結されたものと権利侵害を受ける当事者が見なしていることが、拒絶当事者に対して明々白々に伝達(clearly and unequivocally conveys)されさえすれば、十分である。権利侵害を受ける当事者が、拒絶当事者に対して契約終結の選択を、本人自ら又は代理人を介して、通告する必要はない。選択の事実が、例えば権限無き仲介者などからの連絡によって、拒絶当事者の注意を促しさえすれば十分とされる。

提起された法律問題に関して、本院は、フィリップス裁判官と同様の、判断を下す。即ち、

不履行は、権利の侵害を受ける当事者の選択した契約終結を、拒絶当事者に伝達する意思表示たり得る。実際のところ、仲裁人は、拒絶テレックスの趣意と不履行、就中船荷証券不提示、から、Norelfの選択とその伝達を推認している。それは専ら仲裁人の管轄に属する事実問題である。

(3) 控訴院に於ける売主の立場は全く防禦的なものであるから、売主が、仲裁裁定に表現されず又は第一審裁判所で審理乃至判断されなかった理由を根拠に、仲裁裁定維持の主張をするためには、1979年仲裁法1(7)条による認証を要しない。(即ち裁判管轄の是認)

¹ Vitol S.A. v. Norelf Ltd. [1996] 3 W.L.R. 105. (H.L.(E.))

5) 護美箱銘板広告事件¹：履行拒絶を無視する自由に加えられる制約(リード卿準則)

上告人の広告会社は、公園など公共地に無料で設置する護美箱に広告銘板を表示する契約を、被上告人の自動車修理業者と、3年間延長する更改契約を結んだ。契約締結の当日、被上告人は錯誤があったとの理由で、契約破棄を上告人に文書で求めた。上告人は、被上告人再三の要求にも拘わらず、他に代替りの広告主を求めることもせず、これを拒否して、約5ヶ月後に広告展示を開始し、3年間これを継続した。被上告人が広告料の支払いを拒んだため、上告人は、契約が有効であるとすれば契約条項に則り3年間の広告料全額の一括支払いを求め得ると主張し、その支払いを被上告人に訴求した。

これに対して、被上告人が契約破棄を求めた後は、上告人には契約が有効に存続すると見なす権利はなく、上告人の立証可能な損害金(such damages as they might be able to establish)を請求し得るのみであると、被上告人は主張した。

貴族院では3対2の多数決意見で被上告人主張は斥けられ、上告人が勝訴した。

見解の主要なる相違は、一方に於いてタッカー卿(Lord Tucker)が同意したホドソン卿(Lord Hodson)の判決文、他方に於いてモートン卿(Lord Morton of Henryton)とキース卿(Lord Keith of Avonholm)の判決文に、見出すことができる。

前者の見解によれば、履行期前の拒絶が為されても相手方の承諾がなければ、契約は双方当事者の利益のために有効に存続し、拒絶した当事者も拒絶を撤回できる反面、拒絶を受けた当事者には履行期到来前にこれを承諾する義務は無く、得られる救済も損害賠償金に限られない。存続する契約の当事者には、相手方当事者の求めがあっても、契約上与えられた利益を剥奪されるように契約を変更すべき義務は無い。契約は、裁判所の裁量如何による特定履行(specific implement)が得られるときに限らず、存続する。これとは異なる判断をすれば、裁判所が合理的であると判断しない限り当事者は契約に拘束されないとの、珍奇なエクウィティー上の法準則を導入することとなりかねない。そうなれば、金銭債権訴訟を裁量的救済に変え、契約法の領域に不安定要素を導入することとなる。

モートン卿とキース卿はこれと反対の見解を執る。履行期前拒絶又はその他の如何なる契約違反であっても、被違約者(the innocent party)の受ける主たる救済は損害賠償金の請求であって、

被った如何なる損害についても軽減義務が伴う。上告人の請求は、結局は、本件事情の下では裁判所が許可を与えるべきでない特定履行(specific implement or performance)の請求である。

リード卿(Lord Reid)は、結論的にはホドソン卿とタッカー卿の判決と同一となったが、両見解の中間を執る。「一般法(the general rule)²に疑問の余地はない。それはスコットランドでは1848年には遅くとも定着し、スコットランドとイングランドで繰返し判示されている。もし契約の一方当事者が、契約の自己側の義務履行を拒否し又は拒否するであろうと相手方当事者に明白に伝達すると、換言すると、契約の履行期前拒絶をすると、被違約者は選択権を取得することとなる。彼は履行期前拒絶を承諾し、履行期到来の前後を問わず、契約違反で損害賠償金を訴求することができるし、あるいは履行期前拒絶を好むところに従い無視乃至受諾拒絶することができる。後者の場合には契約は瑕疵無く有効に存続する(remains in full force)。」しかしながらリード卿は、この一般法にも、適用を留保すべき二種類の事情が有ると言う。第一の事情としてスコットランド先例のラングフォード事件(Langford Co. Ltd. v. Dutch 1952 S.C. 15)に言及しつつ、リード卿は言う。「原告が契約を履行する前に被告が何等かのことを為し又は受領することが必要とされるときに、原告が被告に行為を強制できず更に裁判所も強制をしようとしなかったならば、契約は完結されることなく原告の得られる唯一の救済は損害賠償金に留まっていたであろう。しかしながら当該事件の特異性は、本事件と同じく、被告による協力が何等得られ無くとも(without any co-operation by the defender)原告が完全に契約を履行できたことにある。」更にリード卿は第二の事情として、何等かのエクウィティー上の一般原則又は公益要素(some general equitable principle or element of public policy)の下で、被違約者の契約上の権利に制限が求められる、例外事例の存在する可能性を予測している。即ち、「もし人には、損害賠償金を請求せず寧ろ契約を履行する、経済的乃至他の、正当な利益が何等存在しない(no legitimate interest, financial or otherwise, in performing the contract)ことが明らかであるならば、彼が自己の利益とならない追加負担を相手方当事者に課することは、当然ながら(it may well be)許されるべきでない。もし一方当事者が契約(stipulation)の履行を強いる(enforce)利益を有しないのであれば、彼は一般的に契約の履行を強制できない。換言すれば、一方当事者が特定の救済(particular remedy)に固執する利益を有しないのであれば、彼がそれを固執することを許容してはならない。恰も懲罰を科すことが許されないのと同様に、他に同等に利益となる手段があるとき、或る手段を執って相手方当事者を不利な立場に置くことを許容してはならないのである。」しかしリード卿は、本件事件が第一第二何れの例外にも該当しないと判断した。

このリード卿の判断は、本事件判決の判決理由(ratio decidendi)ではなく、傍論(obiter dicta)と理解すべきであろうが、後段に述べる多くの判例で引用されているため、本稿ではリード卿準則と呼ぶこととする。

¹ White and Carter (Councils) Ltd. v. McGregor [1962] A.C. 413.

² コモン・ローを指す。

6) デクロ・ウォール事件¹：被違約者側の選択の自由とリード卿準則

事件は販売総代理店契約に関するものである。原告のフランス製造者は、被告の英国販売業者に履行期前拒絶があったと主張して、それを根拠に契約を解除しようとした。被告は、契約が未だ存続していることの宣言と、原告が他に総代理店を定めることを禁ずる差止命令を訴求した。原告は、自らの主位的主張が誤りであるとしても、原告が契約を解除しようとしていることを、被告は少なくとも契約の履行期前拒絶として承諾しなければならないと主張した。原告は護美箱銘板広告事件に於けるリード卿(Lord Reid)の二つの言説の前者に依拠して言う。即ち、総代理店契約は原告製造者の協力無くしては履行ができないため、被告の選択によらず契約は既に終結している(had come to an end)と。しかし控訴院では原告の主張は斥けられた。

サーモン卿(Salmon L.J.)は言う。「原告の依拠する護美箱銘板広告事件でリード卿が述べた一節は、おそらく貴族院の審理中に為された主張を再度述べたに過ぎないと思う。」

サックス卿(Sachs L.J.)は言う。「リード卿の判示はホドソン卿(Lord Hodson)の判示(タッカー卿(Lord Tucker)が賛成している)と矛盾しないと思う。同卿は承諾されない履行期前拒絶に関する法を平易に表現している。・・・即ち『契約は存続し(survive)、存続するのは特定履行(specific implement)が得られるときに限られないと言うことが正しい見解である。』・・・真実はと言えば、違約者が考えを変えて履行期前拒絶を撤回するように説得乃至強制できないのであれば、やがては損害賠償金が被違約者に得られる唯一の救済になるとの簡単な理由で、被違約者には契約を存続させる利益のない(of no benefit)事例が非常に多いことである。従って、被違約者は他の手段が無価値であるため、或る意味で唯一の実際的な手段を執らざるを得ないと言える事例が無数にある。このような場合に、制限を受けるのは救済の範囲(the range of remedies)であって、選択の権利(the right to elect)ではない。しかしそれは、被違約者が望むならば、履行期前拒絶を承諾しない手段を選択し、相手方当事者が他の手段を執るか、又は裁判所が裁量を行使して契約が未だ解除されていないことを基礎に何等かの形式の宣言又は差止命令を認可するか、の機会を、自らの危険に於いて、残すことが適切である事例も有り得るとの見解を変えることとはならない。」

バックリー卿(Buckley L.J.)は言う。「リード卿の言説は(審理中の主張を再述したもの以上であるならば)傍論である。何れにせよ、私の見解では、その言説は詰まるところ、契約違反が特定履行の命令により救済可能である違反でなければ、被違約者の救済は損害賠償金に限られることを述べたに過ぎない。勿論それは損害賠償金が、履行期前拒絶を基に確認されようが、あるいは契約の違反乃至後発的違反を基に確認されようが、何れにせよ真実である。」

¹ Decro-Wall International S.A. v. Practitioners in Marketing Ltd. [1971] 1 W.L.R. 361.

7) プェルト・ブイトゥラーゴ号事件¹：被違約者に課せられる道理上当然の承諾義務

本船(Puerto Buitrago)は船齢16年22,000dwtのバルク・キャリアー。備船開始の6ヶ月後に機関の故障が続き修繕も思うに任せなかった。修繕港のキールに曳航された時は既に17ヶ月の

傭船期間は満了していた。汽缶の損傷甚だしく、修繕費用は2百万ドルと見積もられた。修繕後の船価は約1百万ドル、スクラップ価格は約50万ドルであった。傭船者は40万ドルまでの修繕費負担は自己の責任と認めたが、残余の支出は拒否した。傭船者と船主の協議が整わぬため、傭船者は返船を通告、船主が高等法院の差止命令(injunction)を取得したときは既に遅く、船員は全員離船していた。高等法院モカッタ裁判官(Mocatta J.)が、傭船者には返船前に修繕を施す義務があり、船主は本船の修繕完了まで傭船料を受領する権利があると、裁決したため、傭船者が緊急上訴したのが本事件である。

そこでの争点は、裸傭船者は、傭船契約が定める良好な修繕状態に本船を復することができ得なかったにも拘わらず、本船の返船を強行できるか否か、の問題である。傭船者が返船強行を主張する理由は、必要な修繕を施すとその費用が修繕後の本船船価のおよそ2倍に上るためであった。他方に於いて船主が傭船者に求めることは詰まる所、未修繕の本船が運航不能で不稼働状態のまま未来永劫に(even to the crack of doom)傭船料の支払いを継続するか、または修繕後船価の二倍に相当する費用を投じて修繕を施した後船主が本船をスクラップし、傭船者の修繕を無益な金銭浪費とするか、の二者択一に帰した。

記録長官デニング卿(Lord Denning M.R.)は船主の主張を斥けて言う。「契約書に定める傭船者の修繕義務は、返船権の先行条件(condition precedent)ではなく損害賠償金の救済を与える規定に過ぎない・・・ところで貴族院は、護美箱銘板広告事件判決を、スコットランド事例ではあるが、事情が全く符合する(precisely on all fours with it)事例であれば如何なるものについても適用するよう求めるであろう。しかし事情が全く符合するものでなければ、私はこの先例に従うつもりはない。原告が、道理上当然(in all reason)、履行期前拒絶を承諾し損害賠償金(損害賠償金が原告の被った損害に対する適切な救済であるとの前提で)を訴求すべきである事例に於いては、当該先例は全く適用がない。その理由は、金銭給付の請求により原告は契約の特定履行を訴求していることとなるが、損害賠償金が適切な救済であるときに特定履行を許容することは為すべきでないからである。・・・そこで、傭船契約期間の終期に傭船者が、修繕すべき契約条件に違背して、返船を申出た本件では、船主は道理上から言っても当然承諾すべきであった。損害賠償金が適切な救済であるから、船主は、傭船料支払い約束又は修繕施行約束何れの、特定履行も訴求できない。」

オア一卿(Orr L.J.)は、護美箱銘板事件に於けるリード卿の言説を引用して、言う。「本事件に於いては、護美箱銘板広告事件と異なり、傭船者の協力無くしては船主は契約を履行できず、更に船主には損害賠償請求ではなく傭船料の支払いを請求する正当な利益の無いことを傭船者が積極的に証明しようとしている。・・・もし護美箱銘板事件にこの二要素の何れか一者又は両者共に存在していたならば、リード卿は上告裁決でモートン卿、キース卿と同一歩調をとり、結果は多数決で上告棄却となっていたであろう。尚デクロ・ウォール事件では三裁判官全てが、リード卿の二要素中、第一の要素にのみ言及し、第二の要素は同事件と関わりがないため言及されていない。」

ブラウン卿(Browne L.J.)は言う。「デクロ・ウォール事件判決が、・・・修繕完了まで傭船料

の支払いを請求することにより間接的に特定履行を強制する船主の試みを支援することとはならない。」

本事件判決は、「法と経済学」²の手法を用いれば、論理が一層整然となろう。

¹ Attica Sea Carriers Corporation v. Ferrostaal Poseidon Bulk Reederei G.m.b.H. [1976] 1 Lloyd's Rep. 250.

² 海事判例と「法と経済学」の関わりについては、機会を得て詳論したいと考える。

8) オデンフェルド号事件¹：拒絶承諾義務の現実性

本訴被告の傭船者は反訴被告の船主からタンカー、オデンフェルド号を10年間定期傭船した。傭船契約上では、傭船料は2年毎に市況を勘案して改訂されることとなっていたが、市況暴落に備えて最低傭船料の保証が為されていた。しかしながら最低傭船料保証は表面的な表示であって、船主と傭船者の真の合意は異なっていた。即ち別途書簡により、傭船者が最低傭船料を一旦支払った後、実市況傭船料との差額を船主が即時に返戻することが約定されていた。船主は、別途書簡の存在を知らない原告の融資者に、金融を得る担保として、傭船料を譲渡した。2年後にタンカー運賃市況暴落。傭船者は暫時表面的傭船料の支払いを続けたが、船主の返戻が滞ったため、契約が解約されたものと見なし、傭船料支払いを中止した。そこで原告は傭船料の支払いを訴求、これに対して被告は責任の存在を否定して、傭船契約が既に解約されていることの確認を求める反訴を提起した。裁判所が判断を求められた予備的争点は7項目に及ぶが、その第三の争点は、傭船者が傭船契約の履行期前拒絶を行ったとの仮定の下で、船主はその履行期前拒絶を承諾せねばならないか否かの問題であった。

女王座部のカー裁判官(Kerr J.)は、フェルト・ブイトゥラーゴ号事件を特異な事実関係の下の判決であると把握しながらも、同判決の重要性について、「事実上束縛を受けない選択権という被違約者有利の原則の普遍性を制限乃至限定する先例として現時点では当裁判所を拘束する。」(... a presently binding authority on this Court in limiting or qualifying the generality of the principle of a virtually unfettered right of election in favour of the innocent party.)と述べている。カー裁判官が暗にこの判決の誤りを指摘しているか否か明らかではないが、フェルト・ブイトゥラーゴ号事件とデクロ・ウォール事件から導かれる法原則として同判事は次の通り説示した。

「・・・履行期前拒絶を承諾するか否かの被違約者の選択権に課せられる如何なる制限も極端な事例、即ち、損害賠償金が適切な救済であり且つ契約を存続させることが全く理に合わぬ場合(in extreme cases, viz. where damages would be an adequate remedy and where an election to keep the contract alive would be wholly unreasonable)、にのみ適用される。」

本事件の事実関係の下で、訴訟の対象となった期間中には何時にも、船主が傭船者の履行期前拒絶を承諾すべき義務はなかったものとカー裁判官は判断した。しかし将来に向かっの承諾義務の存否については見解を留保した。「しかしながらこのような判断が為されても、融資者と船主が傭船残存期間6年間に亘って同一の地位を当然に維持できていたであろうと理解

されるべきではない。デクロ・ウォール事件の控訴院で指摘されたように、この種の行詰まり状況は通常実際の事柄によって解決される(solved by the practicalities)のが現実である。その上、契約が依然として存続すると固執することが、時の経過と共に完全に非現実的、非合理的、且つ反論を防禦し得ないもの(quite unrealistic, unreasonable and untenable)、となるため、時の経過自体が両当事者の法的地位を変えるのである。本件事件の実事関係の下では訴訟対象期間中にはこのような事情が発生しなかったものと判断したのみである。」

先例拘束性の制約を受ける裁判官が、現実の事件を判断するに当たり、如何に判決理由を構築するかを示す好個の見本である。

¹ Gator Shipping Corporation v. Trans-Asiatic Oil Ltd. S.A. and Occidental Shipping Establishment [1978] 2 Lloyd's Rep. 357.

9) アラスカン・トレーダー号事件¹：契約の厳密なる強制を制約する基準点

事実は驚異的である。管理船主である被告は老朽船アラスカン・トレーダー号を原告に2年間の定期傭船に提供した。本船の傭船が約1年経過した時、機関に重大な故障が発生した。修繕に多大の日数を要することは明白であった。市況が悪化していたこともあり、傭船者は本船が最早不要であると船主に伝達した。しかし船主は多額の費用を支出して機関の修繕を進めた。修繕期間中は勿論オフ・ハイヤーである。約6ヶ月後に修繕が完了し、船主は本船を再び傭船者に提供する旨伝えた。しかし傭船者は船主に航海指図を与えず、傭船契約が終結したものと見なした。船主は傭船者の行為を履行期前拒絶と扱うことができたが、そのような選択を行わなかった。本船は全乗組員が乗船し、出航準備を整え、しかし積荷を取ることもなく、契約期間が満了するまでピリュウス沖に滞泊していた。その後本船はスクラップ売船された。この滞泊期間中、傭船者は、返還請求権留保条件で(without prejudice to their right to recover hire)傭船料を支払い続けた。

傭船期間終了後、多くの請求と反対請求が仲裁判断に付託された。しかし主要な請求はピリュウス沖滞泊期間中のものである。船主は本船を期間中傭船者の随意(at the disposal of the charterer)に提供していたので、傭船料を保持する権利があると主張した。船主が依拠した先例は護美箱銘板広告事件の貴族院判決とオデンフェルド号事件のカー裁判官の判決である。他方傭船者は、船主は傭船者の行為を傭船契約の履行期前拒絶として、道理上当然承諾すべきであったと主張した。仮に本船には他の傭船が見出せなくとも、全乗組員を乗船させておくより、係船した方が費用は一層安価であったであろう。傭船者はペルト・ブイトゥラーゴ号事件の控訴院判決に依拠した。

仲裁人は、論理は明快であるが長文の裁定書により、傭船者は傭船料の返還請求権を有する一方において損害賠償金の支払い義務があるものと判断した。

女王座部のロイド裁判官(Lloyd J.)は次のように言う。「人が、ペルト・ブイトゥラーゴ号事件のオアー卿とブラウン卿が適用したリード卿の言説、同事件のデニング卿の言説(道理上

当然(in all reason) 又はオデンフェルド号事件のカー裁判官の言説 (完全に非現実的、非合理的、且つ反論を防禦し得ないもの(quite unrealistic, unreasonable and untenable)) の何れを選択しても、被違約者が契約を厳密な法的条件通り強制することが、一般的エクウィティー上の原則から、裁判所によって認められなくなる或る基準点に到達する。その基準点を如何に定義するかには明らかに困難が伴う。その理由は単に理に合わぬ行為(merely unreasonable) (ラングフォード判決を批判した護美箱銘板広告事件のリード卿に依る) と完全に理に合わぬ行為(wholly unreasonable) (オデンフェルド号事件カー裁判官に依る) との間に一線を画することに他ならないからである。しかし基準点の定義が如何に困難であろうとも、斯かる基準点の存在することはフェルト・ブイトゥラーゴ号事件の控訴院とオデンフェルド号事件のカー裁判官によって承認されたように思える。」

ロイド裁判官は、商業契約に於ける確実性の重要性(the importance of certainty in commercial contracts)に顧慮しつつも、「極端な事例についてのみ、何等かの束縛(some fetter)が存在することを容認すべく当裁判所は先例によって拘束されている。その束縛をより巧みに表現できない以上、フェルト・ブイトゥラーゴ号事件の控訴院多数意見が採用したようにリード卿の言葉を用いるのが当裁判所にとっては最も堅実であろう。」と言う。

更に続けてロイド裁判官は自己の見解を述べる。「基準点は時として、被違約者は履行期前拒絶の承諾を義務づけられていると表現されるが、被違約者が契約上の権利を完全に強制することを、エクウィティー上の根拠から、拒否するのは裁判所であると言うのがより正確であろう。デクロ・ウォール事件のサックス卿が述べているごとく、制限を受けるのは救済の範囲であって、選択の権利ではない。裁判所が正義実行の権利(a dispensing power)を行使しているわけではなく、不用意な契約(an improvident contract)を書換えているわけでもない。単に或る種の救済を拒否して居るのみである。」

¹ Clea Shipping Corporation v. Bulk Oil International Ltd. [1983] 2 Lloyd's Rep. 645.

10) ディーズ事件とローヴァー事件：履行期前契約違反と約因の全面的不成就

チティー契約法¹に次の記述がある。

「商取引で金銭が支払われても、その商取引が無効となると、支払に対する約因が全面的に不成就(total failure of consideration)となる限り、支払者は金銭の返還を求め得る。この原則は契約に限定されないが、多くの事例は無効な契約に関するものである。無効な契約では約因の不成就は、支払者が交換取引の目的となる利益を、仮令一部であっても、未だ享受しないときに、起きる。斯くして不成就は、支払者の観点から判断され、『人が約因不成就とそれを根拠とする金銭の返還を求める準契約的権利の法理を考察するときの所謂約因とは、一般的に言えば、約束ではなく当該約束の履行である。』不成就は・・・全面的でなければならない。・・・斯くして、約束の対象である、契約で限定された、現実的行為が僅かでも履行されると、約因の不成就を理由とする返還請求は認められない。

契約による限定の機能は、支払者が支払の見返りとしての利益を全く受けないときにのみ、約因の全面的不成就が成立し得るとの判断の誤りと、関連する。約因の全面的不成就の概念は、支払者の受ける利益を、交換取引の対象である利益でない限り、無視し得る。・・・」

ディーズ事件²の概要は次の通りである。

被告は20,000丁のライフルと1千万包の弾薬を総額270,000ポンドで原告に販売する契約を締結した。仏語文から成る契約書簡には、「売主の意思(volonte)と関わりのない如何なる事由、特に不可抗力、であれそれにより、売買契約の履行が不可能となったときは、売主は買主の支払った全金額から、売主の支弁した経費・立替金及び迷惑料に充当するための、約定損害金13,500ポンドを控除した金額を返還する。」との規定があった。

原告の買主は100,000ポンドを支払った後、契約に違反して、追加の支払いを行わず商品の受取りも拒否した。そこで被告の売主は、買主の違反が契約の根幹に関わるものであることを理由に、契約の終結、即ち事後何れの当事者も契約の履行義務を免れる、を選択した。ところが買主は支払った100,000ポンドの返還を求めて訴えを提起した。

王座部のステイブル裁判官(Stable J.)は、要旨次の通り判示した。

(1) 上記条文は契約目的の達成不能(frustration)のみに関わるものである。契約は履行不能に陥ったわけではなく、単に買主により破棄されたに過ぎないため、同条の適用はない。

(2) 100,000ポンドの支払いは、保証金乃至証拠金(deposit or earnest)としてではなく、代価の一部払い(a part payment of the price)である。

(3) 買主が違反したとき没収される保証金と返還されるべき代価一部払いの区別は、土地の売買契約に限定されず、一般的な適用性を持っている。

(4) 物品の売買契約に於いて、物品の代価が一部支払われたにも拘わらず、買主の不履行が原因で物品が引渡されず又は提供されないときは、売主に得られる唯一の救済は不履行に基づく損害金の賠償取得である。一方買主側には、契約が履行されない原因が自身の不履行にあるにも拘わらず、支払った契約代価の返済を請求する権利が、売主の立証できる損害金との相殺条件付きながら、存在する。

(5) したがって、買主は、契約違反に起因する損害につき売主の賠償請求に応じること(損害額が証明できるなら相殺)の条件付きながら、100,000ポンドの返還を求め得る。

ステイブル裁判官は判決理由で、被告(訴訟代理人はモリス、デニング両勅撰弁護士(J.W. Morris K.C. and A.T. Denning K.C.))の「一般法としては、原告の主張は、『原告のために被告が受領した金銭』(money had and received to their use)即ち不当利得金を原因としてのみ、提起し得るところ、本件での不法利得金と言え全面的に不成就となった約因として支払われた金銭である。しかし原告自身が不履行に陥ったときは、約因の全面的不成就の法理に依拠することはできない。」との主張を斥け、「本件原告の有する権利の真の根拠は、約因の全面的不成就ではなく、契約の条項及び法原則から派生する、自身の金銭を回収する買主の権利である。」と判示した。

次にローヴァー事件³に筆を進めるが、同事件は当事者が多く争点も多岐に亘るため、約因

の全面的不成就に関する部分に限り以下に要点を叙述する。

音楽映像ソフト会社のEMIは、EMIが映写権を保有する映画フィルムの複写とイタリア国内での配給のために、イタリアの映画配給会社ローヴァーと商談を行った。イタリア国の複雑な金融為替規制を回避するため、ローヴァーはチャンネル諸島に「隠れ蓑」会社(front)を設立し、これを契約当事者とした。契約に従い、合意比率で分配される配給収入に充てるため、多額の前払金がローヴァーからEMIに分割して支払われた。しかし後日EMIを買収したキャノンは、ローヴァーの些末の違反(複数)に乗じて、契約が不法に履行拒絶されたものと見なし、契約を破棄しようと試みた。ローヴァーにとって不運なことに、契約当事者である「隠れ蓑」会社の設立が遅れ、契約調印日には未だ設立登記が為されず、契約自体が無効となり得ることを、キャノン側が発見した。ローヴァーは批准(ratification)の法理乃至合意による禁反言(estoppel by convention)の法理を援用して契約の有効性を主張したが、ハーマン裁判官(Harman J.)は契約が当初から無効(void ab initio)であると判断した。そこでローヴァーは、契約無効については争わず、「隠れ蓑」会社設立後に5回に分割して支払った前払金の総額312,000ドルの返還を、約因の全面的不成就を根拠に、求めた。

この点について、控訴院のカー卿(Kerr L.J.)は、「約因が全面的に不成就となったか否かの問題は、契約又は目論んで果たさなかった契約(purported contract)を十分に支持する何等かの約因が存在したか否かを考慮しても回答が得られない。判断の基準は、約因の全面的不成就を主張する当事者が、契約又は目論んで果たさなかった契約に依って取引した利益(the benefit bargained for)を、仮令一部分であっても実際に受領したか否かである。」と判決理由に述べている。

尚カー卿は、上記判断の根拠の一つに、本節冒頭に引用したチティー契約法の一節を挙げている。

¹ Chitty on Contracts, General Principle 26th ed. 2058.

² Dies v. British and International Mining and Finance Corporation Ltd. [1939] 1 K.B. 724

³ Rover International Ltd. v. Cannon Film Sales Ltd. [1989] 1 W.L.R. 912.

1 1) ヒュンダイ重工事件：履行期前契約違反と保証人の責任

本稿の主題に関係するヒュンダイ重工事件には、争点の極めて類似した全く別個の、時期を接した、二判例がある。ヒュンダイ重工対プールナラス事件¹は控訴院判決、ヒュンダイ重工対パパドプーロス事件²は貴族院判決である。両事件共に、船舶建造契約の発注船主に契約違反があつて契約が解除された後、船主保証人の造船会社に対する責任が問題となった事例である。両者の主要な相違を言えば、第一に、プールナラス事件では、船主の分割払船価の支払遅滞を造船会社が履行拒絶と見なして承諾し契約を終結したのに対し、パパドプーロス事件では、船主の分割払船価の支払遅滞に直面した造船所が契約に明記された解除権を行使して契約を終結したことであり、第二に、前者では造船会社が履行拒絶の承諾前に保証人を訴えたのに対

し、後者では保証人への訴状送達が解除権行使後であることである。しかしながら、パパドプーロス事件の貴族院が、プールナラス事件控訴院判決を肯定しこれに追随した判断を下しているため、本稿では、厳密な意味では履行期前拒絶に基づく契約違反とは言えない、貴族院判決を主題に論述を進めることとする。

原告（被上告人）の造船会社は、リベリア籍船会社と載貨重量 24,000 屯の多目的貨物船の建造契約を締結した。リベリア船主と何等かの関わりのある被告等（上告人等）は、次の文面からなる保証状を差入れた。「・・・我々は本保証状により、発注船主が契約上支払うべき又は支払うこととなるべき全ての金額の、契約条項に従った支払につき、取消不能の連帯保証を行い、船主に斯る支払の不履行があるときは、即時に船主に代わり不履行金額の支払を行う。」一方、造船会社の契約解除権を規定する造船契約書第 11 条には、契約解除権は「契約の他の条項、コモン・ロー上、エクウィティー上、又はその他原因の如何を問わず、造船会社に与えられる権利及び救済に付加して」付与されるものであることが定められていた。契約船価 14,300,000 ドルの支払には、5 回の支払期日が指定され、各回の支払額はそれぞれ契約船価の 2.5/2.5/10/17.5/67.5 パーセントの分割払となっていた。

発注船主が、第 2 回の分割払船価 357,500 ドルを支払期日が経過しても支払わないため、造船会社は建造契約を解除し、保証状に基き被告等を訴えた。造船契約書には、船舶引渡前に発注船主が行う支払は造船会社に対する前渡金であって、前記第 11 条の規定による解除以外の事情で、契約が解除乃至解約されたときは、発注船主に全額返済されるべきことが規定されていた。更に第 11 条後段には、造船会社が同条の解除権を行使したときは、既に受領した分割船価を留保して、発注船主の違反とそれに起因する契約解除により被った損害と適正利益に充当できるものと定められていた。しかしながら、解除前に発生した既得権、即ち支払期日経過後も未払いの分割船価に対する請求権、についての規定は何処にも見当たらない。

保証責任の不存在を主張して争った被告等の論拠は、次のように二段階の主張からなる。第一に、契約が解除されると、第 2 回分割船価の支払義務を含む、発注船主の全ての本来的義務は消滅する。本来的義務に代わり、損益費用の最終清算後発生する不足金額の支払義務（損害賠償義務）という、契約上の副次的義務が生ずる。この段階での主張は、主として造船契約の解釈に関わる問題である。第二段階の論拠は、発注船主の第 2 回分割船価の支払義務消滅と同時に、発注船主に代わり第 2 回分割船価を支払う保証人の責任も消滅する。第二段階の主張は、主として保証状の解釈に関わる問題である。

原告の造船会社は、当然のことながら、被告の依拠する第一、第二何れの論拠についても、争った。

高等法院のロイド裁判官(Lloyd J.)は、被告には論拠ある抗弁が存在しないと判断して、事実審理を行わずに、原告の主張を認めた。控訴院も、直前のプールナラス事件控訴院判決（裁判官構成は異なる）³に言及して、被告の控訴を斥けた。

貴族院では、多数意見のディローン卿(Viscount Dilhorne)、エドモンド・デーヴィス卿(Edmund-Davies)及びフレーザー卿(Lord Fraser of Tullybelton)が、被告の上告を棄却して大要次

の通り判示した。

(1) 約因の全面的不成就と成り得る土地及び動産売買の事例⁴を除外すれば、拒絶の結果招来される解約乃至解除は、契約に特段の定め無き限り、契約代価の分割支払に対する既得権に影響を及ぼさない。本件船舶建造契約は、正しく解釈すれば、建築契約又は賃貸借契約⁵に類似している。したがって、契約書第11条による解除にも拘わらず発注船主は依然として第2回分割払に対して責任があり、被告等は保証状に従い当該分割払に対する責任を免れない。

(2) 解除権行使の結果、発注船主に対する第2回分割払の既得権を原告が仮令失うとしても、保証状文言に鑑みると、当該分割払の金額を被告等に償還請求する原告の権利が失われることはない。発注船主の違反は、当に、被告の義務が保証状により発生する、事態そのものである。「即時に・・・不履行金額の支払を行う」との被告の約束は、被告の義務が発注船主の不履行と同時に確定的となることを意味している。原告の造船会社が、船舶建造契約の将来的解除と言う救済を援用すると、被告は、支払期日が到来し不履行となった支払金に対する保証人としての義務から免れることになる、抑も商業人が意図したと信ずることは至難である。

但し貴族院少数意見のラッセル卿(Lord Russel of Killowen)とキース卿(Lord Keith of Kinkel)は、造船会社による船舶建造契約の解除の効果としては発注船主の第2回分割船価支払義務は消滅しない、との多数意見に懐疑を示しつつも、当該分割船価に対する保証人自身の結晶化された支払い義務(the guarantors' own crystallized obligation to pay)は、解除によって消滅しない⁶ため、何れにしても上告棄却は免れないと、前段に関する具体的判断理由の表明を回避した。

確かに少数意見に理がないわけではない。

多数意見は、主として、商業取引上累積した金銭債務の割賦返済契約とその保証契約に関する先例である、レップ・エアー・サーヴィシズ事件の控訴院判決⁷と貴族院判決⁸に示された判決理由を、肯定的に引用して、これに追随している。

例えば、多数意見のディローン卿は、レップ・エアー・サーヴィシズ事件控訴院判決でメゴ一卿(Megaw L.J.)が言う「・・・債権者が、一般契約法に付帯する権利、即ち違法な履行拒絶を承諾する権利、を行使したとの理由のみで、主債務者の既発生の義務が同一性を失うことは無く、保証人を当該義務に関する既存の保証義務から解放することの有り得ないことは、議論の余地無く明らかである。・・・」は、同事件の貴族院で何等の批判乃至評釈を加えられていないと述べて、肯定的に確認している。

しかし事実は異なる。

レップ・エアー・サーヴィシズ事件の貴族院判決でリード卿(Lord Reid)は言う。「控訴院は異なる道筋を経て同一の結果に到達している。契約違反によってもたらされる帰結に関し、控訴院の下した判決理由中には、同意できないものがある。・・・契約違反があると通常の救済は金銭賠償金である。・・・履行拒絶が相手方により承諾されて契約が終結したときには、契約上の全ての義務は、消滅して、法の作用により、金銭的損害賠償金の支払義務に置換されるように私には思える。損害賠償金は以前の義務を参照して算定されることとなるが、以前の義務は義務としては最早存在しない。・・・債権者が、主債務者の根幹的違反を拒絶と見なして

承諾し、契約終結を選択すると、債権者の主債務者に対する権利は、損害賠償金を取得する権利となる。債権者はこの損害金を主債務者から回収できなかった。したがって損害金は、主債務者の契約違反の結果、債権者が被った損失の一部である。保証人は、主債務者の契約履行を保証しているため、主債務者の支払わない損害金は、保証人の契約違反から生じた損失の一部であり、保証人の責任となる。」

したがって、このリード卿見解に従えば、本件事件の多数意見のように「契約書第 11 条による解除にも拘わらず発注船主は依然として第 2 回分割払に対して責任があり」と言えるか大いに疑問である。

¹ Hyundai Shipbuilding v. Pournaras [1978] 2 Lloyd's Rep. 502 (C.A.)

² Hyundai Industries v. Papadopoulos [1980] 1 W.L.R. 1129 (H.L.(E.))

³ プールナラス事件控訴院は、スティーヴンソン卿(Stephenson L.J.)とロスキル卿(Roskill L.J.)、パパドプーロス事件控訴院は、ロスキル卿(Roskill L.J.)、ジョフリー・レーン卿(Geoffrey Lane L.J.)とブリッジ卿(Bridge L.J.)。

⁴ Dies v. British and International Mining and Finance Corp. Ltd. [1939] 1 K.B. 724.

⁵ Brooks v. Beirnsstein [1909] 1 K.B. 98; Chatterton v. Maclean [1951] 1 All E.R. 761

⁶ 英国法には、「保証債務の附従性」なる概念が存在しないのでは?との、忽那海事法研究会に於ける津留崎裕弁護士の貴重な指摘がある。

⁷ LEP Air Services Ltd. v. Rolloswin Investments Ltd. [1971] 1 W.L.R. 934 (C.A.)

⁸ Moschi v. Lep Air Sevices Ltd. [1973] A.C. 331 (H.L.(E.))

1 2) グダンスク造船所事件¹：履行期前拒絶に関わる契約条項とコモン・ローの優劣

6 隻の冷蔵運搬船の建造を発注したラトヴィア船主（表面的にはリベリア船主）が、4 回に分割して支払うべき契約船価の第 2 回（起工時）払船価の支払いを行わなかったため、ポーランドの造船所が、船主の行為を契約の履行期前拒絶と見なして造船契約を解除し、支払期日の経過した起工時払船価の支払いを、起工（船台上の竜骨据置き）による先行条件の成就を理由に、ヒュンダイ重工対パパドプーロス事件貴族院判決に依拠して、訴求した事件である。

造船契約には、契約が英国法に準拠すること、及び当事者間の争いがロンドンに於ける仲裁で解決することが定められていたが、当事者の合意により仲裁手続きが省かれ、直接英国高等法院に訴えが提起された²。第一審訴訟は、第 1 船と第 2 船に関する第一事件訴訟と、事実関係の若干異なる第 3 船から第 6 船までの第二事件訴訟の、2 件に分かれていたが、控訴院では両事件が併合された。

第一事件のクラーク裁判官(Clark J.)は、サマリー・ジャッジメントにより、造船所には、未払いの起工時払船価に対する請求権が、契約解除にも拘わらず、存続すると判示して、原告造船所の勝訴判決を下した。被告の船主控訴。

第二事件のワラー裁判官(Waller J.)は、第一事件と異なり錯綜した事実関係が原因となった

と思われるが、被告の船主には事実関係の審理による防禦権行使の機会が与えられるべきであると判断して、原告の造船所が提起したサマリー・ジャッジメントの申立てを却下した。原告造船所控訴。

第一事件に関し船主は、（１）約因の全面的不成就に関する判例法、（２）造船契約の第 5.05 条、及び（３）履行期前拒絶に関する護美箱銘板広告事件のリード卿準則を根拠として、未払いの起工時払船価に関しては支払義務のないことを主張して争った。

先ず、約因の全面的不成就に関する船主（買主）の主張は次のようなものである。

（a）契約が、拒絶的違反の承諾又は契約上の解除権行使によって、終結したときは、爾後の権利義務は違反当事者（本件では買主）の損害金賠償義務に置き換えられる。履行拒絶の承諾が無ければ支払期日が到来したであろう賦払代価を、金銭債権としては請求できない。救済は損害賠償金である。

（b）同様に、拒絶承諾前に既に支払期日の到来した賦払代価は、契約の終結にも拘わらず、支払義務の残ることを下記の条件付きで認める。

（c）しかしながら、売主（造船所）の代価（又はその賦払い）請求権は、契約が終結したとき買主の取得する約因不成就又は契約条件に基づく代価の返還請求権と、一対のものとして考察しなければならない。それ故、売主の代価請求権は屢々、訴訟循環又は相殺の抗弁を理由に、斥けられる。

（d）したがって、買主が物品を受領せずに物品売買契約が終結すると、契約に明示又は黙示による別段の定めのない限り、買主は契約上支払った如何なる金銭についても返還請求権を取得し、支払期日到来後支払いが遅滞している如何なる賦払代価も支払義務が停止する。

（e）このように終結した契約上支払った金銭の返還請求権は、殆どの場合、約因の全面的不成就となる事情の存在を基礎としている。約因の全面的不成就は、ローヴァー事件判決で承認されたチティー契約法が述べるように、支払者（買主）の見地から判断される。即ち、支払者が、交換取引の目的の仮令一部であっても、其の利益を享受したか否かで判断される。

（f）本件契約は船舶の建造引渡契約と表現されてはいるが、實際上船主が求めているのは船舶である。造船所の行う船舶の建造は、船舶が引渡されない限り、船主に何等の利益を与えない。船主の立場からは、契約の終結とその結果船舶の引渡しが行われなことは、交換取引の利益を何等受領しないことを意味する。当に本件は約因の全面的不成就である。

以上のような船主の主張に対して造船所は、ディーズ事件とローヴァー事件に由来する約因の全面的不成就の法理が存在することは争わないものの、この法理は本件契約には適用されないこと、並びにヒュンダイ重工事件貴族院判決の先例拘束性を根拠に、其の非を唱えた。

女王座部（商業法廷）のクラーク裁判官は、ヒュンダイ重工事件貴族院判決とローヴァー事件控訴院判決を検討した上で、次のように判示した。

本件契約は、ヒュンダイ重工事件と同様に、単なる船舶の売買契約ではなく、船舶の建造売買契約である。建造自体が約因を構成するため、此处では約因の全面的不成就は存在しない。したがって、貴族院判決の拘束を受け、第 5.05 条による契約の解除にも拘わらず、第 2 回払

船価の支払い義務は、本件契約の明示条件に従って、存続する。船主にはこれに反する論拠ある主張が認められない。

次に、船主の主張する造船契約の第 5.05 条については、クラーク裁判官に誤解があり判旨が混乱しているので、其の是非は後段の控訴院判決に譲り、第三の船主の主張、即ち履行期前拒絶に関する護美箱銘板広告事件のリード卿準則に移る。

船主は、運賃市況と船価市況の下落、担保不足による融資入手難等具体的理由を挙げて、造船契約の履行が不可能であること、並びに船価及び支払方法等の契約条件の更改が合意されない限り、造船契約を履行する意図のないことを、明確に造船所に伝達して有るため、船主の行為は履行期前拒絶に相当し、造船所は、道理上当然に、当該履行期前拒絶を承諾すべきであって、工事を継続すべきではなかったと主張した。即ち、造船所は適切な救済である損害賠償金を単に訴求すべきであったと。

船主の依拠する先例は、プエルト・ブイトゥラーゴ号事件控訴院判決に於ける記録長官デニング卿外控訴院各裁判官の見解、護美箱銘板広告事件貴族院判決のリード卿見解、オデンフェルド号事件高等法院判決に於けるカー裁判官の見解、アラスカン・トレーダー号事件高等法院判決のロイド裁判官の判旨等である。

これに対して造船所は、そのような準則の存在を否定し次のように主張する。「(1) 準則はリード卿の説示に基礎を置いているがそれは傍論(orbiter dictum)であり判決理由(ratio decidendi)ではない。(2)、プエルト・ブイトゥラーゴ号事件控訴院判決に於ける各裁判官の見解は傍論であり、オデンフェルド号事件のカー裁判官がこれらを傍論でないと言っているのは誤りである。(3) オデンフェルド号事件のカー裁判官自身の見解は傍論である。(4) リード卿、デニング卿、オアー卿、ブラウン卿、カー裁判官、ロイド裁判官の傍論は全て誤りである。」

女王座部のクラーク裁判官は、サマリー・ジャッジメントであるため、このような主張の当否を判断するのは適当でないと言った後、言う。「準則が存在するものとする、被違約者は、相手方当事者によって履行期前拒絶を受けた商業契約を、被違約者には契約を履行する、経済的乃至他の、正当な利益が何等存在しない(リード卿に依る)か、被違約者が履行期前拒絶を道理上当然に承諾すべきである(デニング卿に依る)か、契約を有効に維持することが完全に非合理的である(カー判事に依る)か、又は単に理に合わぬのではなく完全に理に合わぬ(ロイド卿に依る)等の場合を除いて、継続して履行する権利がある。このような準則の異なる表現に実際上の差異が有るとは思われない。従って問題は、造船所が2隻の船の起工を決定したことが完全に非合理的であると船主が挙証可能(an arguable case)か否かである。履行期前拒絶を承諾して契約を終結するか否かを決定するに際して、被違約者が合理的に行動すべき要件は存在しないため、抗弁の立証責任は被告が負っているのが一般原則である。私は、立証責任が被告にある理由は、この準則が、もし存在すると仮定して、契約履行を固執する常ならば束縛されない被違約者の権利に対する例外であるからとの、造船所の主張を容認する。」

このような基準を基にクラーク裁判官は、造船所が起工を実施した際に、非合理的に、まし

てや完全に非合理的に、行動したとの、充分な立証は為されないものと判断した。

次いで控訴院判決に移る。

控訴院を代表して判決理由を述べたストーン卿(Stoughton L.J.)の判旨は、後段に明らかとなる理由から、船主主張の第二点、造船契約の第 5.05 条が主体となる。

造船契約書第 5.05 条は言う。

「[1] 買主が、売主に・・・支払うべき何れかの金額の支払を、当該金額の支払期日後 21 日間履行しないときは、売主は契約を解除することができる。

[2] 売主が本条に規定する買主の不履行を理由に解除したときは、売主は、既に買主が支払済みの分割払金を留保して、売主の被る損害の回収に充当することができる。更に売主は、船舶を完工し、又は未完工の儘、売主の合理的と考える条件に従い、公開又は非公開の売却を行う全面的権利を保有する。但し、売主は斯かる買主の不履行に起因する全ての損害を軽減すべき義務を常に負う。

[3] 売主の受領した売却取得金と既に支払われ留保された分割払金は、売主により次の通り充当される。第一に、船舶の売却に要した全ての合理的経費の支払に。第二に、船舶を完工したときは、契約代価の未払残額の支払履行に、船舶未完工のときは、売主が船舶建造のために売却日以前に出費し、報酬を得ていない経費（船舶が完工し引渡が行われていれば売主に受領権限が発生していたであろう作業費、労賃及び材料費を含む）の賠償に。第三に、売却取得金の残金は、もしあれば、買主に帰属し、売主から買主に即時に支払われる。

[4] 売却取得金と売主の留保した支払済み分割払金を合わせても、売主の賠償に不充分であるときは、買主は不足額について責任を負い、売主の請求あり次第不足額を支払う。」

本条の解釈についてストーン卿は次の判断を下した。

[1]項については問題がない。起工時払船価の支払いが 21 日以上に亘って不履行であったことは事実である。造船所は、不履行に基づき、解除権を行使した。換言すると、契約が履行拒絶されたものと見なしたことになる。

[2]項は、支払期日が到来したが支払われない分割払金について、何等規定していない。しかし「支払い済みの」は字義通り「実際に支払われた」の意にとるべきである。次に、船舶を完工するか未完工の儘とするかについての売主の選択権については問題がないとしても、船舶を売却しない権限が売主にあるのか否かについては規定がない。しかし売主の損害軽減義務から考えても、売主に船舶を売却することを要求していると考えべきであろう。

問題は[3]項である。売主の受領した売却取得金と既に支払われ留保された分割払金を、両者共に契約代価の残額等に充当するのではなく、充当するのは売却取得金のみであって、既に支払われた分割払金は造船所が留保する、と解釈しないと理に合わない。（両者共に充当するのであれば、計算上対応するのは契約代価の残額等ではなく契約代価等の全額となる。）したがって、造船所が船主に既払い分割代価を返還する必要はない。

しかしながら第 5.05 条が重要であるのは、同条が強行規定であって、造船所に任意の選択を許容していないことにある。それは、船舶の売却取得金の充当手続きを詳しく規定している

こと、造船所は損害軽減義務上船舶を売却しなければならないこと、船主には売却取得金精算後の余剰金に対する破棄し得ない権利が付与されていること等から、明らかである。造船所の有するコモン・ロー上の権利は第 5.05 条の規定に取って代わられている。

原告の造船所は、本件と類似した造船契約に於いて、ヒュンダイ重工事件貴族院判決が、造船会社は第 5.05 条に相当する条項に代わりコモン・ローの救済に依拠できると判示した例を示して、履行期日の経過した未払分割船価は支払われるべきであると主張している。

しかしヒュンダイ重工事件の造船契約書第 11 条には、契約解除権は「契約の他の条項、コモン・ロー上、エクウィティー上、又はその他原因の如何を問わず、造船会社に与えられる権利及び救済に付加して」付与されるものであることが定められていた。これに対して、本件契約書第 5.05 条には「コモン・ロー上の権利に付加して」の文言がない。コモン・ローが異なる結果に導く限りに於いては、コモン・ローの適用は排除され第 5.05 条が適用される。したがって本件に於いては、起工時払い分割船価を造船所が回収することはできない。被告は原告申立のサマリー・ジャッジメントに抗弁を申立てているだけでなく、被告有利のサマリー・ジャッジメントを求めている。その申立を棄却すべき理由はない。

控訴院が以上のように契約の特定条項がコモン・ローに優越すると判断した以上、残る争点、即ち約因の全面的不成就に関する判例法と履行期前拒絶に関する護美箱銘板広告事件のリード卿準則、について判断を示す必要性は失われた。しかし控訴院は、傍論ながら、本件事実関係の下に於いては約因の全面的不成就の無かったこと（したがって、第 5.05 条の判断がなければ、起工時払い分割船価に対する船主の権利が認められた筈）、及びリード卿準則の存在を確認した上で、造船所には工事を続行する適法な利益があったものと認定した。

このように、控訴院は第一事件については被告船主の控訴を認容した。ローズ卿(Rose L.J.)とハチソン卿(Hutchison L.J.)は、ストートン卿の意見に賛意。

最後に第二事件については、同様の判決理由で原告控訴の大部分が棄却された。大部分というのは、事実関係が錯綜しているためであるが、本稿の主題を外れるため、此处では立ち入らない。

¹ Stocznia Gdanska S.A. v. Latvian Shipping Co., Latreefers Inc. and Others [1995] 2 Lloyd's Rep. 592.

² 訴訟経済の観点から、仲裁手続きを省略することが望ましいか疑問ではあるが、デニング卿は歓迎している。曰く「我が国裁判所に信頼されたことに感謝し、その信頼に報いるため最善を尽くす。」 Per Lord Denning M.R. in Nishina Trading Co. Ltd. v. Chiyoda Fire & Marine Co. Ltd. [1969] 2 Q.B. 449, 460.

1 3) ナンフリ号事件¹：無故障船荷証券の発行拒絶と定期傭船契約違反

1974 年 11 月付き定期傭船契約書により、船主はナンフリ号(Nanfri)、ベンフリ号(Benfri)及びローフリ号(Lorfri)の三隻を、五大湖・欧州間の往航には穀物、復航には鋼材を輸送するため、

傭船者に約6年間の定期傭船として提供した。殆どの貨物が運賃保険料込み条件(c.i.f. terms)で売買されていたため、出荷主は運賃を前払いし、運賃支払済み船荷証券(freight pre-paid bills of lading)を受領していた。傭船契約書第9条には、「船長は傭配船、代理、その他手配について、傭船者の指図に従うものとする。・・・」と定める雇用・補償約款(employment and indemnity clause)があり、船荷証券の発行署名は船長に代わり傭船者が行い、運賃は傭船者又は其の代理店に支払われていた。更に傭船契約書第11条には、「船主は、定期傭船者に属する全ての貨物と再傭船運賃(sub-freights)及びあらゆる船荷証券運賃(bill of lading freight)に対して、本傭船契約上の全ての請求権のための先取特権を有し、・・・」とのリーエン条項(lien clause)が規定されていた。

傭船者が、傭船契約上半月毎に支払うこととなっている前払傭船料から、2年前から未決着であった機関故障に起因する減速航海について、喪失時間に相応する傭船料と燃料費を、傭船契約第11条の規定に基づき減額したため、傭船者船主間に紛議が生じた。1977年10月4日、船主は、三船の船長全員に宛て、「傭船者又は其の代理店に直接又は黙示的に与えた船荷証券署名の全ての権限を撤回すること」、並びに「運賃支払済みの記載ある船荷証券、及び定期傭船契約の全ての条項、条件、除外規定(特にリーエン条項を含む)が撰取される趣旨の記載無い船荷証券には署名しないこと」と指図し、その旨を傭船者に通告した。

翌日両者の間に一連のテレックスによる交渉が行われた。傭船者は「商業的な窮地」に置かれたと主張し、船長に対する船主の指図撤回を要求した。これに対し、船主は船長への指図の継続を固執した。そこで遂に傭船者は、船主の行為全体が傭船契約の履行拒絶であると見なしこれを承諾した。

傭船契約が履行拒絶とその承諾により終結したか否かの問題が仲裁に付託された。暫定的に、「請求権留保」協定(“without prejudice” agreement)が結ばれて、全船の傭船は継続し、傭船者は、紛議中の減額傭船料を支払うと共に、船主の承諾のない減額は以後行わないことを約した。

両当事者各々選任の仲裁人二名の意見が異なるため、船主の行為は傭船契約の履行拒絶を構成し、契約は1977年10月5日に有効に消滅したとの、第三仲裁人の意見が仲裁判断となった。

裁判所の法的判断が求められたのは次の事項である。(第三仲裁人の意見は、裁判所の判断に従うことを前提に、全てに肯定的回答)

(1) 傭船契約の真正な解釈に依れば、傭船者は船主の合意が無くとも、(a) 傭船契約書第11条から発生する、又は(b) エクウィティー上の相殺を構成する、正当な根拠ある請求額を傭船料から控除する権利があるか否か?

(2) 1977年10月5日に傭船者が行った傭船契約の解除は有効か否か?

第一審のカー裁判官(Kerr J.)は、質問(2)を否定、質問(1)の(a)と(b)を肯定に解した。傭船者の控訴と船主の反対控訴に対して、控訴院(Lord Denning M.R., Goff and Cumming-Bruce L.JJ.)は、全ての質問を肯定に解し、控訴認容、反対控訴棄却の判決を下した。

船主の上告を受けて、貴族院(Lord Wilberforce, Viscount Dilhorne, Lord Fraser of Tullybelton, Lord Russel of Killowen and Lord Scarman)は、控訴院の判断を承認して、要旨次の通り判示した。

運賃支払済み船荷証券の署名は船主の有するリーエンの権利と抵触しない。斯かる船荷証券の発行は傭船者の商取引維持のため不可欠のものであるから、船長に対する船主の指図は契約の履行期前違反を構成する。船主の行為は、傭船者に契約解除の権利を自動的に与える如き条件違反ではないが、証券発行を即時に要する各船個々の不利益事情に鑑みると、傭船者から契約の全利益を実質的に奪うため、契約の根幹に関わる履行期前違反である。

エクウィティー上の相殺については、相反する下級審先例が存在するのは事実であるが、本事件に於いては判断の要無く、判断を留保する。

尚、船主の行為は契約の履行期前違反ではなく、契約違反そのものであるとの二裁判官(Viscount Dilhorne and Lord Russell of Killowen)による少数意見がある。

ところで本判決を理解するためには、若干の補足を要する。

先ずエクウィティー上の相殺について、

コモン・ロー上の救済は、周知の通り金銭賠償が原則である。したがって、請求を受けた債権者が自らの有する反対債権を以て相殺乃至抗弁を主張するためには、公平を根拠とするエクウィティー上の救済に頼る外無い。

古くはエクウィティー裁判所が公平を根拠に認めた請求額の減額(所謂エクウィティー上の相殺であるが理論的根拠は深化していない)も、1873年最高法院統合法²以降の判例蓄積により徐々に明確化している。即ち、減額の許容される反対請求は、主請求と同一の取引から発生したものであるか又は密接に関連したものであり、減額を認めないことが明白に不公平とされる場合に限られる。しかしこれとても個々の事例に適用する段になると、相反する判例の存在が示すように、確定的とは言えない。

英国法に於いては、「運賃」は、仕向港での引渡し貨物に数量不足又は損傷があっても、減額を許さず全額支払いの原則が確立している³。貨物所有者からの反対請求は、後日訴訟又は仲裁で判断されることとなる。しかし「定期傭船料」については、この原則が自動的に適用されることはなく、個々の事例に応じて判断される⁴。

更に、相殺乃至抗弁と反対請求乃至反訴とは明確に区別される。例えばヘーグ・ヴィスビー規則の出訴期限について、相殺乃至抗弁は時日の経過によっても阻止されないが、反対請求乃至反訴は阻止される。

次に本事件の事実関係について、

傭船者は3船を大手穀物商社のコンチネンタル(Continental Grain)に再傭船していた。1977年10月4日に船主が船長宛に船荷証券署名に関する指図を行った時の各船の動静は次の通りである。ナンフリ号は、エリー湖のトレドに在り、大豆貨物の船積が完了する直前であった。ローフリ号はシカゴでロッテルダム向け小麦貨物の船積み中であった。ベンフリ号は、穀物貨物陸揚げのためシカゴに向け航海中であり、その後スペリオール湖のダルスでロッテルダム向け貨物を船積みする予定であった。これら各船の船積が無事に行われること及び運賃支払済み船荷証券の発行は、傭船者にとっては極めて重要な事柄であった。出荷主でもあるコンチネンタルとヨーロッパの受荷主との売買契約は、運賃保険料込み条件であるため、運賃支払済み船荷

証券が発行されないと、コンチネンタルは契約違反に陥ることとなる。そのような事態が生ずれば、コンチネンタルとの取引が断絶するだけに留まらず、傭船者が穀物海上輸送の業界から排斥されることは必須であった。元々船主には運賃市況に比して格段に高率の傭船料で取り決めた定期傭船契約（未だ3年余り残っている）を放棄する意図は全く無かった。記録長官デニング卿の言葉を借りれば、船主は傭船者の頭部にピストルを突きつけ、「金か命か?」、換言すると、「傭船料を減額せずに全額支払いなさい。さもなくば貴方の事業を破滅させますよ。」と脅迫したに等しかった。

このように切迫した時期に行った船主の、契約条件に明らかに抵触する、船長宛指図が、仮令脅しに過ぎないとしても今後とも繰り返されない保証は全く無く、行為全体として傭船者に与える衝撃を客観的に判断すると、契約上の義務に最早拘束されない意思を表示したもの、即ち履行拒絶、と見なされ、傭船者の契約解除権行使を承認した判決は至極当然の帰結であろう。

¹ Federal Commerce v. Molena Alpha [1979] A.C. 757 (H.L.(E.)); [1978] 1 Q.B. 927 (C.A.)

² Supreme Court of Judicature Act 1873

³ Henriksens Rederi A/S v. T.H.Z. Rolimpex (The Brede) [1974] Q.B. 233; Aries Tanker Corp. v. Total Transport Ltd. (The Aries) [1977] 1 W.L.R. 185.

⁴ Per Lord Denning M.R. in Federal Commerce v. Molena Alpha [1978] 1 Q.B. 927, 973.

1 4) ウダー投資開発社事件¹：契約解除権条項の不当行使は履行拒絶となるか？

被告の計画する土地開発のために、サリー州コバム(Cobham, Surrey)にある14エーカー強の原告の土地が売買された。売買契約書には、買主が契約解除権を行使できる場合として、開発概要計画が不許可になったとき、及び当該土地に至る経路上の地上権取得が不可能となったときに加えて、解除権留保の第三の場合を規定する次のような条項E(a)(iii)が含まれていた。

「・・・売買実行日以前に・・・(iii)制定法規により強制収用権のある機関が、土地の全部又は一部について、契約による土地取得交渉を開始し(shall have commenced)、又は法に定める強制収用手続きを開始した(shall have commenced)とき・・・」

被告は、土地の2エーカー強について環境庁が法に定める強制収用手続きを開始したとの理由で、契約解除の意思を文書で原告に通告した。ところが当該土地部分がバイパス道路建設のため強制収用されることは、数年前に旧土地所有者（原告の前主）に通告済みである上、公聴会手続きも開始し、地方紙にも報道されていた。このように土地収用が公知の事実であるのみならず、契約の両当事者も契約時にこの事実を承知していた。

そこで事実審のフォックス裁判官(Fox J.)は、環境庁の進める収用手続きが、契約時以前に開始しているため、条項E(a)(iii)に言う「開始し(shall have commenced)」に当たらないと判断し、被告の解除権を否定した。被告も以後この判断を争っていない。

貴族院で争われた第一の争点²は、条項E(a)(iii)を発動して解除意思の通告を行った上告人（被告）は契約の履行拒絶を行ったものと、本件事実関係の下で(in the circumstances)、見なし

得るか否かであった。被上告人（原告）は肯定に解し、履行拒絶を承諾して、損害賠償を訴求する権利があると主張した。

貴族院の多数意見(Lord Wilberforce, Lord Keith of Kinkel and Lord Scarman)は、上告を認容して原告の主張を斥けた。

ウィルバーフォース卿は言う。「一方当事者による履行拒絶の有無を判断するときには、その行為を全体として(as a whole)見なければならない。即ち、全体としての行為が契約を放棄しその履行を拒絶する意思を意味するか否かが問題である。・・・上告人は、契約の履行を拒絶したどころか、逆に契約に依拠し、両当事者の合意した一契約条項を発動したに過ぎない。当該契約条項の発動が完全な権利濫用であるか、又は信義誠実を欠くとき（其の何れも主張されていない）を除けば、発動が違法であると判明した事実が履行拒絶に転化することは有り得ない。・・・単に契約の条項に依拠した行動を執るのみで、その行為から契約放棄の隠れた意思(ulterior intention)が明らかになるのであれば、契約の履行拒絶と見なすべきではない。」

しかし、特別条項E(a)(iii)を援用した被告の真意、即ち売買契約後に土地価格が暴落したため価格再交渉による減額無き限り契約を破棄する意思、を指摘した少数意見のサーモン卿(Lord Salmon)は、数多の先例が示す契約の履行期前拒絶の定義を再確認した上で、言う。

「被告は・・・文書を以て、契約上の自己の義務を拒絶し解除することにより終結させる意思と、当該土地の契約価格を支払わぬ意思を明白にしている。もしこれが、契約の根幹に関わらぬことであり且つ契約の拘束を最早受けぬとの明白な意思表示ではないため、契約の履行拒絶を構成しないものとする、契約の履行拒絶を構成するような事例を抑も想定することはできない。・・・契約の一方当事者が契約の履行を拒否する権利があるものと誤信した事実は、（履行拒絶を否定する）口実にはならない。更に、契約の一方当事者が契約の履行を全面的に拒否しても、契約条件により契約履行を拒否する権限があると当該当事者が率直に誤信したとの理由があれば、それに応じて契約の履行拒絶とは認定し難くなる、と判断した先例は無い。もし法が逆であれば不幸なことである。契約条件の解釈の誤りは、おそらく・・・市場価格が契約価格から懸け離れて下落したときに特に、容易に起こり得る。本件に於いては、誤信が真正なものであると相手方が認めている。しかしながら、真正の誤信であるとの主張を、相手方が認めない事例に於いて、不真正であることの証明は、不可能ではないまでも、極めて困難であろう。」

¹ Woodar Investment Development Ltd. v. Wimpey Construction U.K. Ltd. [1980] 1 W.L.R. 277

² 第二の争点は本稿の主題と直接の関わりがないため割愛する。

1 5) フェラーリ車事件¹：錯誤による不相当な代価請求は履行拒絶となるか？

被告の自動車販売会社（イタリア製フェラーリ車の香港総代理店）は、フェラーリ・テスタロッサと呼称する特注車種を値引きせず、価格表表示と同額の価格 179,500 ポンドで、販売す

ることを原告と合意し、原告は 25 パーセントの手付金 44,875 ポンドを被告に支払った。

契約書に印刷された朱書きの一条項には、契約価格は製造者の現行価格と仕様及び契約時の運賃と為替換算率を基礎としていること、したがって、製造者の価格、船積み前の運賃又は引渡し前の為替換算率に変動が生じたとき、並びに別途定める事情の下では、価格を調整し、引渡し時の現行価格を請求すべきこと、等が規定されていた。別途定める事情として、製造者による発注車種の仕様変更乃至製造停止に伴い、販売店が代替類似新車種を納入するときは、新車種の価格が契約価格の 15 パーセント増しを超えない限り、買主は引取りを拒み得ないこと、戦乱・同盟罷業・洪水・為替変動・その他売主の制禦し得ぬ事情によって、物品の売主原価に変動が生じたときは、売主は価格を調整し得ること、等の規定があった。

更に手付金について契約書には、売主が車の納品準備を整え買主に引取りを求めた後 7 日以内に買主が代価の残額を支払わないときは、売主は通告なく手付金を没収することができ、転売により生ずべき損害と費用を買主に求償し得ることが定められていた。

契約の締結から 1 年後、車の引渡し準備を整えた販売会社は、納入日現在の増額改定済価格表を基に計算した、売買代価 218,800 ポンドの残額 168,141.66 ポンドを支払うよう買主に求めた。その後、代価増額の内訳明細について、両者の間で質疑応答が数回繰り返された。しかしながら、買主が言を左右にして代金支払いを延引するため、遂に売主は、指定期日までに売買が完結しないときは、契約が終結したものと見なして、手付金を没収する旨の通告を買主に対して行った。指定期日経過後、売主は、双方当事者の弁護士を介して、手付金を没収したこと、転売手続きを開始すること、及び売主の被ることあるべき損害は買主の責任であることの通告を再度行った。

そこで買主は、新たに選任した弁護士の助言に従い、増額改定後の価格を謂れ無く請求した売主の行為は、不当表示であると共に履行拒絶に当たると、初めて主張して、手付金の返還を求めて、香港高等法院に訴えを提起した。高等法院が買主の主張を認めて手付金の返還を売主に命じ、香港控訴院がこれを覆した後、買主が枢密院司法委員会に上訴したため審理裁決が行われたのが本事件である。

司法委員会(Lord Jauncey of Tullichettle, Lord Woolf, Lord Lloyd of Berwick, Lord Steyn and Lord Hoffmann)は、上訴を斥けて、大要次の通り勧告した。

(1) 契約を厳格に解釈すると、如何なる事態が発生しようとも、売主には引渡し時の価格表(売主が恣意的に改訂できる反面、高額少数販売の商品には競争市場がないため他の顧客を失う危険がない)を基にした増額分を要求する権利はない。売主が増額要求できるのは、契約書に定められた事情によって、売主原価に影響を及ぼした増加額(当初価格の 15 パーセントを超えることはない)のみである。したがって、売主が売買代価の残額として買主に支払いを求めた金額は、契約上正当に支払われるべき金額を超過している。

(2) 売主は契約の効果を誠実とは言え誤って理解し、手付金の没収を脅して、過大な金額を要求したものの、買主が妥当と考える金額を提供しても無益であるとの意思表示までは行っていない。契約の効果に関する誤った見解の主張は、其の誤りが偽りのものでない限り、契約

の履行拒絶を構成することはない。嘗てウダー投資開発社事件²でウィルバーフォース卿(Lord Wilberforce)が警告したように³、履行拒絶は、契約を徹底的に終結しようとするものであるから、契約の根幹に関わる事項に付き、契約義務の履行が明白に拒絶されたときにのみ認定されるべきである。買主の行ったのは、当初買主が異を唱えなかった、自己の計算を示したまでである。買主が自ら妥当と考える金額を提供することを何等妨げていない。買主が代金残額を提供するまでは、売主には車の引渡しを行う義務がない。実際の処、買主が売主に車の引渡しを求めていることは、追加支払いを全く行わなかったこと、及び売主側に車引渡しの意思があるか否か照会の試みすらしようとしなかったことから、疑問の余地はない。売主はナンフリ号事件⁴に言う「重大な結果を招来する契約違反」の脅しはせず、買主が追加支払いの意思を後日明白に否定した時以前には、契約の存続と完全に矛盾する売主側の行為は何等存在しない。このような事情の下では、売主は契約の履行期前拒絶を行ったとは判断できない。売主は正当の権限に基づき手付金を保留し得る。

このように、錯誤により売主の行った不相当な代価請求は、本件の如き事実関係の下では、履行拒絶とはならないと判断された。

¹ Vaswani v. Italian Motors Ltd. [1996] 1 W.L.R. 270 (P.C.)

² Woodar Investment Development Ltd. v. Wimpey Construction U.K. Ltd. [1980] 1 W.L.R. 277.

³ Woodar Investment Development Ltd. v. Wimpey Construction U.K. Ltd. [1980] 1 W.L.R. 277, 283.

⁴ Federal Commerce & Navigation Co. Ltd. v. Molena Alpha Inc. [1979] A.C. 757

16) おわりに

本稿で筆者は、契約の履行期前履行拒絶の判例を多岐に亘り論究したが、網羅的では決してない。しかも個々の事例に適用できる普遍的指針を示すことは困難である。そこで、先例に現れる定義を幾つか挙げるに留める。

「一方当事者が相手方当事者の行為によって（契約の拘束から）開放されるか否かの問題が生じたとき、真に考慮すべきことは、相手方の行為が、契約の履行を放棄し、全面的に拒否する意思の暗示(an intimation of an intention to abandon and altogether to refuse performance of the contract)を構成するか否かである。」コールリッジ卿¹。

「当該行為が・・・拒絶、即ち契約履行の無条件拒否(an absolute refusal to perform the contract)、を構成するか否か、更に相手方当事者が自己の履行を行わぬ理由としてこれを承諾するか否かを判断するためには、行為自体を精査しなければならない。」大法官セルボーン卿²。

「拒絶は異なる表現で定義されている。セルボーン卿の契約履行の無条件拒否、イーシャー卿(Lord Esher)の契約履行の全面的拒否(a total refusal to perform a contract)、ボーエン卿(Bowen

L.J.)の時が至るとも契約を履行せぬ意思の宣言(a declaration of an intention not to carry out a contract when the time arrives)、ホールデン卿(Lord Halden)の義務全体が終結したと見なす意思(an intention to treat the obligation as altogether at an end)等々。要するにこれら全ては、同一のこと、即ち次の定義に帰する。即ち、契約の当事者が契約の履行を為さぬ自己の意思を極めて明白にした(made quite plain)ことが証明されねばならない。」アトキン卿³。

「おそらく『拒絶』(“repudiation”)の語の最も一般的な適用例は、当事者が言語又は行為によって最早拘束されない意思を表示し(by words or conduct evinces an intention no longer to be bound)、他方当事者が拒絶を承諾し契約を解除する、所謂契約の履行期前違反(the anticipatory breach of a contract)であろう。このような事例では、拒絶が違法で解除が合法であれば、契約は解除によって将来的履行に関してのみ(only so far as concerns future performance)終結する。契約は・・・拒絶を構成する違反に対する損害賠償認定のためには有効に存続する。」ライト卿⁴。

最後に、契約の履行期前違反が両刃の剣であることの付言を要しよう。相手方当事者の行為を拒絶と見なしてこれを承諾したところ、実はそれが違法な拒絶でなかったことが明らかになると、承諾を拒絶と逆に捉えられ相手方の承諾を招くことがある。又、シモナ号事件が示すように、既に違法拒絶が承諾されたものと信じて履行提供を怠ると、そこで初めて契約違反となることもある。実務家の肝に銘ずべきことである。

¹ Per Lord Coleridge C.J. in *Freeth v. Burr* (1874) L.R. 9 C.P. 208, 213.

² Per Lord Selborne L.C. in *Mersey Steel and Iron Co. Ltd. v. Naylor, Benzon & Co.* (1884) 9 App. Cas. 434, 439.

³ Per Atkin L.J. in *Spettabile Consorzio Vaneziano di Armamento e Navigazione v. Northumberland Shipbuilding Co. Ltd.* (1919) 121 L.T. 628, 634-635.

⁴ Per Lord Wright in *Heyman v. Darwins Ltd.* [1942] A.C. 356, 378-379.

— 完 —

初出：海事法研究会誌第135号（1996年12月号） （社）日本海運集会所

© Copyright 1996-2006 SEIJI ANDO All Rights Reserved