

## 損失等補償約款と寄与過失について

(フィオナ号事件と北海油田パイパー・アルファ基地事故を主題として)

安藤 誠 二

1. はじめに
2. フィオナ号事件の概略
3. 重油は危険貨物か？（爆発の原因）
4. 危険貨物と堪航性（ヘーグ規則適用条項間の優劣）
5. 責任排除約款と過失またはネグリジェンスの関係（先例の検討）
6. フィオナ号事件の控訴院判決
7. 北海油田パイパー・アルファ基地の事故
8. おわりに

### 1. はじめに

責任乃至法的義務を排除または制限する契約上の特約を責任排除約款(Exclusion Clause)と呼称することができるが、これには契約違反またはネグリジェンス(Negligence)の責任を排除することを求める免責約款(Exemption Clause)、一方当事者が契約履行上相手方当事者の負うことのある責任を補償することを約する損失等補償約款(Indemnity Clause)①、責任を一定額に制限する責任制限約款(Limitation Clause)等が含まれる。

これら責任排除約款には、約款を援用して受益しようとする当事者(Proferen)の責任が契約上の過失または不法行為法のネグリジェンスに起因するときも、なお有効に適用できるか否かの問題が生じるが、これについては、カナダ汽船会社対英国王室事件(Canada Steamship Lines Ltd. v. The King (P.C.) [1952] A.C. 192; [1952] 1 All E.R. 305; [1952] 1 Lloyd's Rep. 192)に代表される一連の重要判例の蓄積による解釈準則(Rule of Construction)が存在する。②

最近、これら先例の延長上に位置すると考えられる二件の重要な判決が控訴院で相次いで下されたので、解説を試みることにする。その第一は、約款援用者の相手方に寄与過失(Contributory Negligence)が認められたフィオナ号事件(Mediterranean Freight Services Ltd. v. BP Oil International Ltd. (C.A.) (The Fiona) [1994] 2 Lloyd's Rep. 506)、第二は、約款援用者にネグリジェンスと厳格責任(Strict Liability)が競合する北海油田基地火災事件(E.E. Caledonia Ltd. v. Orbit Valve Co. (C.A.) [1994] 1 W.L.R. 1515; [1995] 1 All E.R. 174; [1994] 2 Lloyd's Rep. 239)である。③

註① 約款が補償する対象としては、請求(claim)、要求(demand)、訴訟原因(cause of action)、損失(loss)、費用(expense)、責任(liability)、訴訟手続(poceedings)等が通常挙げられるため、若干生硬ではあるが、損失等補償約款と「等」の一字を加えた。

註② 責任排除約款に共通して論じられることが多いが、責任制限約款については後段に見るように他の二者と解釈準則に差等がある。

註③ 両事件の事実関係については、高等法院女王座部の判決文が詳しい。

1. Mediterranean Freight Services Ltd. v. BP Oil International Ltd. (Q.B.) [1993] 1 Lloyd's Rep. 257

2. E.E. Caledonia Ltd. v. Orbit Valve Co. Europe (Q.B.) [1994] 1 W.L.R. 221; [1993] 4 All E.R. 165; [1993] 2 Lloyd's Rep. 418

## 2. フィオナ号事件の概略

1988年8月31日、米国ロング・アイランド・サウンドのノースポート港で、ロッテルダム積み重油貨物の揚げ荷準備中であつた、油槽船フィオナ号の一番貨油槽で爆発事故が発生した。死亡者一名、船体も甚大な損傷を受けた。事故は、第三者検査機関の検査員が、一番貨油槽のサンプリング採取後、油量と温度の測定の最中に起きた。一番貨油槽は余積が大きく、貨物の重油は全容積のわずか3.6パーセントを占めていたに過ぎない。検査員がアースをしていない金属製温度検知器を貨油槽内に下ろしたとき、爆発性混合ガスに静電気による発火が生じたものであるが、静電気は加熱管から漏出した水蒸気により荷電していたものと推定される。しかし、重油は、事故当時、石油業界と海運業界では一般に、安全な貨物と考えられていた。貨油槽内が重油貨物だけであれば、炭化水素ガスの発生は僅少であつて、静電気の放電があつても危険性がないと信じられていたため、不活性ガスの充填も必要ない筈であつた。したがつて検査員が不用意であつたとしても無理はない。

爆発性ガスの発生源としては、第一に、重油貨物船積み前に行われた筈のダクトとラインの洗浄が不完全であつたため、船内に残留していた可能性ある前航海貨物の天然ガスコンデンセート、第二には、石油精製法の変遷により相当量の爆発性ガスを発生させる重油が生産されるようになっていたため、重油貨物自体であることが考えられた。

コンデンセートとは、アルジェリアのガス田から産出される天然ガスから、揮発性の強いメタン(C1)、エタン(C2)、プロパン(C3)等を抽出した後の残留産物であつて、無色の流動性ある液体である。その成分は、ブタン

(C4)が重量比2.5パーセント、ペンタン(C5)、ヘキサン(C6)、ヘプタン(C7)、オクタン(C8)、ノナン(C9)、デカン(C10)等がそれぞれ重量比15パーセントとなっている。

ところで、前航海の積み地アルジェリアのベジャイアでは、一番と五番の貨油槽には貨物は積まれず空積であったが、本船が揚げ地ロッテルダムに到着したときは、弁の漏洩のためか、三番と四番の貨油槽の貨物減量に相当する量のコンデンセートが一番と二番の貨油槽に流入していた。貨物の揚げ荷完了後、貨油槽内にポンプによる揚げ荷不能の沈殿物が22立方メートル残留していたが、おそらくこれは前航海以前の重油貨物の残渣であった。しかしこれらを除いては不活性ガス装置も順調に作動し、8月16日航海は順調に終了した。

ここで、フィオナ号について若干説明を加える必要がある。本船は49,700載貨重量トンの油槽船であるが、元々は1970年建造の鉱油・ばら荷・石油兼用船(OBO)であり1985年に油槽船に改造されていた。7船倉のうち、2、4、6番船倉はハッチカバーが前後2個ずつの二倍長、他の船倉は各一個であった。全船倉の前後左右は二重隔壁からなりヴォイド乃至バラストスペースとなっていた。OBOであったため、船倉内には鋼製構造物は無い。2、4、6番船倉の前後ハッチカバーの間には横方向に鞍型油槽があり、それぞれ15、16、17番油槽と呼ばれていた。16、17番油槽は、以前穀物を積んだときに、ビルジ用スロップタンクとして利用されていた。油槽船改造のため、各船倉のハッチカバーは閉じて溶接固定され、船倉内には加熱管が敷設され、不活性ガスシステムも設置された。

1988年4月、本船は売船されて現在の船主の所有運航するところとなり、船長以下全乗組員は交代した。したがって、コンデンセート積み航海が、現在の船主乗組員共に最初の航海であった。

さて、本航海に戻って、傭船者と荷主は共に国際ビーピー石油会社(BP Oil International Ltd.)であるが、船長が、コンデンセート揚げ荷の後重油積み前の、貨油槽洗浄の必要性有無を照会したところ、洗浄の必要はないがコンデンセートの残渣は完全に除去することが重要であるとの回答であった。本船は、錨地で、1、2、3、4、5、6番貨油槽の熱湯バタワースによる洗浄を行い、廃油水は7番貨油槽に集められた。洗浄済の貨油槽には新鮮空気が送り込まれ換気が行われた。鞍型油槽は何れも洗浄されなかった。7番貨油槽に集められた廃油水841立方メートルは本船がBP精油所に着埠後陸上の油槽に送られた。その後、7番貨油槽の熱湯バタワース洗浄が

行われた。

そこで重要なことは、7番貨油槽洗浄後ラインとダクトの洗浄が行われたか否かであるが、船主とBPの主張は真っ向から対立している。

第三者検査員による油槽内検査も、液体または固体の残渣物は皆無であると認められ無事に合格した。BPの積んだ低硫黄重油は分解残油(Visbroken Residue)と精留塔残油(Main Column Bottoms)の混合物であった。

船荷証券による重油貨物の数量は41,507.418トンであって満載数量より約4,764トン少なく、1番貨油槽は容積の1.6パーセント、2番貨油槽はその15パーセント、と共に殆ど空積であった。但し、一番貨油槽については意図的に積んだものか、それとも積み荷中に弁の漏洩で流入したものかについては、船主と傭船者に争いがある。8月20日積み荷役完了、本船はロッテルダムを出帆した。ロッテルダムからノースポートまでの航海中の出来事としては、先ず8月29日に貨物揚げ荷に備え2番貨油槽から6番貨油槽までの加熱を開始したこと、次に8月31日に2、4、6番の各貨油槽から1番貨油槽に、1番貨油槽の重油を加熱できるように加熱管を重油貨物に浸すためと、ノースポート入港時に本船船底を船首尾水平に保つために、少量の重油が移された事実を指摘するに留める。8月31日揚げ地到着。爆発事故直前の検査員による油量測定によると、一番貨油槽には163トンの液体があり底に6インチの海水があるため油の量は143トンとなっていた。

以上が本件事故に至る事実関係のあらましである。

ところで、船主傭船者間の契約は、英国海上物品運送法(Carriage of Goods by Sea Act, 1971)と船荷証券約款により、ヘーグ・ヴィスビー・ルールズ(Hague-Visby-Rules)（以下規則という）に準拠することとなる。

1989年10月25日、船主は傭船者BPを相手にして商業法廷(the Commercial Court)に訴えを提起した。BPの積んだ重油は引火性、爆発性、危険性のある貨物であるとの理由で、規則IV条6項により、船主の受けた損害の賠償と積み荷と人体に関する第三者賠償責任の補償を求めるというものである。BPは責任を否定したが、特に船主は本船前航海の揮発性コンデンセートを揚げ残して重油貨物と混合させた結果、本船を不堪航にし、よって規則III条1項に違反したとの抗弁を行った。

### 3. 重油は危険貨物か？（爆発の原因）

先に触れたように、フィオナ号が輸送した重油は、分解残油(Visbroken Residue)と精留塔残油(Main Column Bottoms)であった。

分解残油は、原油から軽質高価値の製品を精製した後の残留製品であり、量的には他の重油に比べ圧倒的に多い。原料としての原油は、精油所で先ず常圧蒸留(Atmospheric Distillation)と減圧蒸留(Vacuum Distillation)と呼ばれる二段階の過程を経て、量的に 3/4 以上の軽質高価値の石油製品と 1/4 以下の減圧残油(Vacuum Residue)に変わる。次に減圧残油は、分解炉(Visbreaker Tower)に移され熱分解された後、蒸留塔(Fraction Column)で更にナフサから軽油までも含めた精製石油製品が抽出される。この蒸留塔下部に残された残留物が分解残油である。

次に、減圧蒸留装置で分留された高度減圧軽油(Heavy Vacuum Gas Oil)は流動床式接触分解装置(Fluid Catalytic Cracking Unit)の原料となる。この過程では分解により主にガソリンからなる低分子量の物質が得られる。この過程を経て、流動床式接触分解装置に残る物質が精留塔残油である。

このようにして、精油所で生産される重油は分解残油と精留塔残油の混合物であるが、実際に出荷されるときは、必要な仕様に合わせるため、軽油や灯油のような希釈油(Diluents)をこれに混入することとなる。

ロッテルダムの BP 精油所で、分解炉と接触分解装置が建設されたのは、それぞれ 1979 年と 1980 年であり、1980 年代初頭から、本質的に上記精製方法に従って生産が行われてきた。ところで、1988 年当時、重油は、最も安全な炭化水素貨物であると一般に考えられていた。

備船者から船長に示された貨物の性状表によると、貨物は二種類の混合重油からなり、第一混合重油の引火点は 88 度 C，第二混合重油のそれは 98 度 C となっていた。一方備船契約書によると、本船は貨物を最高 58 度 C まで加熱維持できること、及び貨物が 74 度 C 以上で船積みされることはないことが規定されていた。更に、船荷証券の余白には、「IMCO 第三種引火性液体」との表示があった。これは国際海事機構(International Maritime Organisation)の IMDG コードによる、「1.2.3. 第三種一引火点 23 度 C 以上 61 度 C 以下の高引火性液体群・・・ 1.2.4. 引火点が 61 度 C を超える物質は火気危険性については危険なものとみなされない。」(1.2.3. Class 3.3 - High flashpoint group of liquids having a flashpoint of 23 deg. C upto and including 61 deg. C ... 1.2.4. Substances which have a flashpoint above 61 deg. C are not considered dangerous by virtue of their fire hazard.)を指している。

加えて、国際海上人命安全条約(the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 "SOLAS")においても、また米国沿岸警備隊の液体貨物分類(The United States Coastguard Classification of Liquid Cargoes)においても、引火点が 60 度 C を超える貨物の運送について不活性ガスの充填を要求していなかつ

た。

その他、油送船と石油積み揚げ基地のための国際安全指針(the International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals "ISGOTT")でも非爆発性貨物(即ち引火点 60 度 C を超える貨物)は引火点下 10 度 C の範囲の温度までは爆発性(volatile)と扱われるべきであると定めている。

このように見てくると、1988 年 8 月の時点では、重油は最も危険性の小さい石油貨物であり、引火点が 60 度 C を超える貨物については引火点下 10 度 C 以内まで加熱しない限り、航海中に格別の注意を払う必要はないものと、海上貨物運送者によって見なされていたことは明瞭である。この点については、BP も異議は差し挟むことはできなかつたであろうし、現に争っていない。

ところが、重油が実は安全ではなく危険貨物であることが、やがて明らかとなる。

1980 年代の半ばに、近代的製法による重油が、引火温度とは無関係に、油槽の油面上空間(headspace)に軽炭化水素ガスを少なからぬ量蒸発し、爆発下限界濃度(Lower Explosive Limit)①(以下 LEL と呼ぶ)に通常は達しないものの、時として近づき、場合によってはこれを超えることもあることに石油産業界が気付き、ことの意外性から同業界の関心事となった。1985 年 2 月石油会社国際海事フォーラム(the Oil Companies International Marine Forum)(以下 OCIMF と呼ぶ)は特別調査班を結成して重油の引火性について調査を開始した。特別調査班(BP はメンバーであるが海運業界は参画していない)は 1985 年 3 月から 1987 年 7 月に掛けて数多くの会合を開き、陸上及び船上油槽の油面上空間にある爆発性蒸気の調査を進めた結果、重油の引火点と油面上空間の引火性には明白な相関関係の無いことが明らかにされた。

一方 BP は、1986 年から 1987 年に、ロッテルダムほか自社精油所の重油タンク内の、油面上空間に存在する蒸気の引火性について、独自の調査を行っている。その結果、接触分解塔残油と熱分解残油は、LEL を超える蒸気を発生することがあること、そして蒸気の中味はメタンとプロパンが主たるものであることが明らかになった。しかし BP は、重油輸送に伴う危険性について、他の石油会社に先んじて、顧客や輸送者に警告してもこれに追随するものがなければ、販売上の不利益をもたらしかねないと懸念し、発表を躊躇したようである。しかし、これは BP 一社に限らず、他の石油会社についても、事情は同様であったと思われる。

このような次第で、1988 年 8 月に、フィオナ号が重油を船積みした時点では未だ、OCIMF 特別調査班の調査結果を、海運業者や海運代理店に通告

し注意を喚起するような処置は何等取られていなかった。したがって、フィオナ号の船主や乗組員が、残留重油には海上油槽内でかなりの量の軽炭化水素蒸気を発生する傾向があり、しかも重油の引火点は油槽内油面上空間の引火性に明白な相関関係を持つものではない、との OCIMF 特別調査班の調査結果を、当然承知しているべきであったと判断する理由は存在しなかったと言えよう。実際備船者は訴訟上この点については争っていない。冒頭の設問「重油は危険貨物か？」に対する答えは、肯定である。②

次に、その他の爆発原因として、第一に、航海開始前のラインとダクトの洗浄が不完全であったため前航海の貨物コンデンセートが船内に残留して、重油と混合汚濁し爆発性蒸気を発生させたことが考えられた。また第二のその他原因として、検査員がアースを省いた温度計を貨油槽内に入れたこと、第三原因に、加熱管からの蒸気漏洩による静電気の発生も挙げられた。

このように本件事故の原因としては、四つの共働原因が想定されるが、高等法院で裁判官職を務めた勅撰弁護士のパイアモンド氏(Judge Diamond Q.C.)は、重油の混合汚濁(contamination)が主要且つ直接の原因(the dominant and most efficient cause)であり、船主不承知の危険貨物の積載は共働原因(co-operating cause)であると判断した。なお、その他の静電気と温度計については、船主の義務違反に当たらないと判断された。

註① 石油から発生した蒸気は空気との混合ガスとなるが、その濃度が過小または過大であると、点火しても酸化反応は継続せず爆発しない。混合ガスが爆発する濃度の範囲を爆発限界と呼ぶ。爆発限界の二三の例を、容量比%で下限界、上限界の順に示すと、メタン(C1)：5-15、プロパン(C3)：2.1-9.5、ペンタン(C5)：1.5-7.8となる。なお、可燃性ガス検知器(explosimeter)は、一般に「%LEL」という単位で表示されるが、これは可燃性ガスの爆発下限界濃度(VOL%)を100と置き換えた相対濃度のことである。

註② フィオナ号事件の後、BPは1989年3月21日付けで、所有船と運航船の船長宛にサーキュラーを出している。それによると、「石油精製の過程が変化したため、重油の残留成分にメタンが閉塞されるようになり、そのメタンが温度に関係なく油面上空間に徐々に放出される現象が現れている・・・重油は今や他の引火性乃至危険性のある石油と同様に見なされ且つ取り扱われなければならない・・・発火源は遠避けなければならない・・・もし油槽内の引火性が30%LELを超えるようであれば油槽内の換気を維持し、可能なら不活性ガスを

注入すべきである」と。

次に、1989年12月に、OCIMFが「残留重油の取り扱い、貯蔵、輸送に伴う引火性危険」(The Flammability Hazards Associated with the Handling Storage and Carriage of Residual Fuel Oil)と題する情報速報(Information Bulletin)を公にした。その勧告によると、「残留油の油面上空間は定期的に計測すべきであり、計測数値が50%LELを超過していることが判明したときは、油面上空間に低圧空気を注入して蒸気の凝集を放出する手段を講じなければならない・・・空気による放出が完了した後は、可能なら油面上空間を不活性ガスで充填することも考慮すべきである」と。

更に、1991年5月に公にされた「油送船と石油ターミナルのための国際安全指針」(the International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals "ISGOTT")改訂版では、これを一歩進めて、不活性ガス装置を備えた油送船については、不活性ガスを活用し、油面上空間を不活性状態に維持するよう勧告することとなった。

#### 4. 危険貨物と堪航性（ヘーグ規則適用条項間の優劣）

備船者が貨物を、危険性貨物であることを船主に知らせずに、船積みしたときは、これに起因する直接間接の損失・損害を船主に補償しなければならない。

規則IV条6項は次のように規定している。

「引火性、爆発性、危険性のある貨物は運送人、船主、船長、運送人の代理人がその危険性等を承知のうえ船積みに同意したのでなければ、・・・

貨物の荷送り人は、かかる船積みから直接的にまたは間接的に生じまたはそれに起因する、全ての損害と費用を賠償する責めを負うものとする。

・・・」"Goods of inflammable, explosive or dangerous nature to the shipment whereof the carrier, master or agent of the carrier has not consented with knowledge of their nature and character, ... the shipper of such goods shall be liable for all damages and expenses directly or indirectly arising out of or resulting from such shipment. ..."

この規則は、損失等補償約款(Indemnity Clause)であると解される。

本件事故に関して言えば、既に述べたとおり、重油が引火性、爆発性、危険性のある貨物に当たるため、本約款の適用が考慮される。

次に船主の船舶堪航性維持の責任については、規則III条1項に規定がある。

「運送人は航海の開始に先立ち、(a) 船舶の堪航性を保ち、(b) 船舶の乗組



員と設備備品を相当に配置または備え、(c) 船倉、冷凍冷蔵区画、及びその他全ての貨物を輸送する船上区画を、貨物の受け入れ、輸送、保管が適切且つ安全に行えるように、維持すべく、相当の注意を尽くす責任を負う。」 "The carrier shall be bound before and at the beginning of the voyage to exercise due diligence to - (a)Make the ship seaworthy. (b)Properly man, equip and supply the ship. (c)Make the holds, refrigerating and cool chambers, and all other parts of the ship in which goods are carried, fit and safe for their reception, carriage and preservation."

前章で述べたような第一審裁判官の判断に従って、もし本船がロッテルダムで行った貨油槽・ライン・ダクト等の洗浄が十分でなかったため、前航海貨物の引火性・爆発性のあるコンデンセートの残渣が船内載貨区画に残っていたとすると、当然のことながら、本航海開始に先立つ本船堪航性の有無が問題となる。

ところで、船主の責任を歴史的に振り返ると、コモン・ローでは船主は保険者(insurer)であるとも言われ、運送のために寄託を受けた貨物は目的地で同様の状態で引き渡すべき絶対的な義務を負うものとされていた。貨物の損傷失については、天災と王の敵に原因のあることが明らかにされない限り、責任から免れることができなかった。

やがて船主が免責される様々な不測事態や危難を規定することが行われ、徐々に除外危険の範囲が広がっていった。しかしながら、そのような過程で、船主責任の絶対性が言われた頃には意識されることも無かった海上運送者の義務に関する二個の異なる観点が現出した。即ち、最も重要な船主の責任としては、貨物運送に関し相当の注意と技能を発揮すべき特別の義務と、冒険（と呼ばれ且つそのように意識された航海）の開始に先立ち冒険に適した船舶を提供する特別の義務の二つに、分析して考慮できるのではないかと意識されるようになったことである。根元的約束(fundamental undertakings)または黙示の義務(implied obligations)と呼称されたのがこれである。したがって、貨物が例えば「海上の危難」(perils of the seas)によって喪失しても、その損失が過失(negligence)または堪航性の欠如(unseaworthiness)に（競合または寄与）原因(co-operating or contributory causes)があったか否か調査する余地があり、単に除外項目に該当するのみで船主が救済されることは無かった。

船主が免責を主張できるためには、除外危険を列挙するだけでは足りず、更に船舶が発航の時堪航性を備えていたこと、ならびに事故が船長他乗組員の過失または非行に起因するものでないことの証明が必要とされた。このようにして、英国法では、「過失」と「堪航性の欠如」を明白な文言で

除外項目に、一般的に、加えれば、これらが損害の直接原因となったときも、あるいは寄与原因となったときも、船主は免責を主張することが認められるようになったものである。①

ところが過ぎたるは及ばざるがごとし、免責の容認も過度に過ぎると弊害が意識される。このような経過を経て、この一般的な除外規定の利用を制限する、1924年海上物品運送法(Carriage of Goods by Sea Act 1924)が1921年ヘーグ規則を統一法化した1924年船荷証券統一条約(the International Convention for the unification of certain rules of law relating to bills of lading signed at Brussels on 25 August 1924)を撰取して制定されたものである。

ところで、先に見たように、規則 III 条 1 項には運送人の堪航性維持責任に関する規定、規則 IV 条 6 項には危険貨物積載に起因する運送人の損失を荷送り人が補償する規定が設けられているが、仮に一方に於いて船主が堪航性の維持を怠り、他方に於いては傭船者が船主に通告せずに危険貨物を積載した結果、両者が競合した原因となって損失が発生するようなことがあれば、何れの条項が優先して適用されるのであろうか？

規則 III 条 1 項と規則 IV 条 2 項（6 項ではなく）の優劣については、枢密院司法委員会の先例がある。② その規則 IV 条 2 項には、「次の事項から生じまたは起因する損失または損害については、運送人または船舶の何れも責任を負わない。・・・(b) 運送人の事実上の違背行為または関与に起因するものを除く、火災・・・」(Neither the carrier nor the ship shall be responsible for loss or damage arising or resulting from, ... (b) fire, unless caused by the actual fault or privity of the carrier; ...)との規定がある。そこで船主は、火災により生じた貨物の損失については規則 IV 条 2 項によって免責されると主張したが、荷送り人は、船主が既に出火状態にあった船倉内に貨物を積み込むことは、堪航性の維持に相当の注意を払ったものとは言えないと反論して、規則 III 条 1 項の適用を主張した。

枢密院司法委員会のソマーヴェル卿(Lord Somervell of Harrow)は答申判決文に於いて、「規則 III 条 1 項は最優先条項である。もしこれを履行せずにその結果損害が発生しても規則 IV 条の免責に頼ることはできない。規則 III 条 2 項の書き出しの文言からもこれが自然な解釈である。規則 III 条 2 項では規則 IV 条の規定を適用することを条件としているが、規則 III 条 1 項にはそのような条件がない事実から、この点は議論の余地も無く明白である。」("Art. III Rule 1 is an overriding obligation. If it is not fulfilled and the non-fulfillment causes damage, the immunities of Art. IV cannot be relied on. This is the natural construction apart from the opening words of Art. III Rule 2. The fact that that Rule

is made subject to the provision of Art. IV and Rule 1 is not so conditioned makes the point clear beyond argument" [1959] A.C. 602-603) と判示した。

しかしながら、規則 III 条 1 項との関連で規則 IV 条 6 項について言及した判例は無い。

これに反し、スクラットンでは、「船主は、例え堪航性に関する義務に違反していたとしても、(規則 IV 条 6 項) による権利をおそらくは行使できるであろう。」(The shipowner can presumably exercise his rights under [Art. IV Rule 6] even if in breach of his obligations as to seaworthiness.) と注解されている。③

註①：この間の事情については、パタソン汽船会社対カナダ小麦生産者組合事件(Paterson Steamship Limited v. Canadian Co-Operative Wheat Producers Limited (P.C.) [1934] A.C. 538)の枢密院司法委員会ライト卿(Lord Wright)の答申判決文と、スミス・ホグ会社対黒海・バルチック総合保険会社事件(Smith, Hogg and Company, Limited v. Black Sea and Baltic General Insurance Company, Limited (H.L.) [1940] A.C. 997)の貴族院判決に於ける同じくライト卿(Lord Wright)の判決文が詳しい。なお、後出ルター対パーマー事件のスクラットン卿の所説参照。

註② マキシム製靴会社対カナダ国営商船会社事件(Maxine Footwear Co., Ltd. v. Canadian Government Merchant Marine Ltd. [1959] A.C. 589; [1959] 2 Lloyd's Rep. 105)は、船積港において、船倉内側部を走る生活排水管が凍結し、当直士官の監督の下で業者がアセチレン・トーチを使用して解凍を行ったが、断熱材に使用されていたコルクが加熱し発火していたにもかかわらず気付かずに船長が積み荷役を継続した結果、数時間後に船倉内に火災が発生し、船長は窮余の策として意図的に船舶を沈める事態となり、荷送り人の貨物も全損となった事例である。

註③ Scrutton on Charterparties and Bills of Lading 19th ed. (1984) p. 457) 但し、フィオナ号事件控訴院のハースト卿は、共同編集者(現法律貴族のマスター卿もその一人)に敬意を表しつつも、賛同していない。([1994] 2 Lloyd's Rep. 514)

## 5. 責任排除約款と過失またはネグリジェンスの関係(先例の検討)

責任排除約款は、これを援用しようとする訴訟当事者自身、またはその使用人の、過失に起因する損失または費用については、約款上明白な規定が存在するか、または類推解釈から当然に導かれる場合を除いて、適用が認められない。これは約款の意義が明瞭でないときは起草者または援用者の不利に解釈するとのコントラ・プロファレンタム(Contra proferentem)の適

用例であると言える。この解釈準則(rule of construction)については、一連の判決がある。画期的とも言える 1952 年のカナダ汽船会社対英国王室事件(Canada Steamship Lines Ltd. v. the King (P.C.) [1952] A.C. 192; [1952] All E.R. 305; [1952] 1 Lloyd's Rep. 192)の前後に分けて以下に順を追って解説する。

(1) 1952 年以前

(a) プライス社対ユニオン舩会社事件(Price & Co. v. The Union Lighterage Company (C.A.) [1904] K.B. 412)

原告 X は、テムズ川河口近くのテムズ・ハーヴェン(Thames Haven)から上流のベルヴェデーレ(Belvedere)まで輸送するため、被告 Y の舩に石油を積載した。舩は潮待ちのため棧橋に係留されたままとなっていたが、潮が満ちて舩が浮上したとき、Y 使用人の過失により、舩の舷縁(gunwale)が棧橋突出面に掛かり、舩は沈没石油も喪失した。X の損害賠償請求に対し、Y は、「・・・当社は、貨物の如何なる喪失または損害も、保険で付保できるものに対しては責任を負わない。」(... we will not be liable for any loss of or damage to goods which can be covered by insurance.)との免責約款を援用して、使用人の過失についても免責を受けられると主張した。控訴院のアルヴァーストン卿(Lord Alverstone)は「運送者が過失の結果につき責任を免れるためには、両当事者が斯かる免責を意図したことが明白であるような文言が存在しなければならないとの原則」(the principle that to exempt the carrier from liability for the consequences of his negligence there must be words that make it clear that the parties intended that there should be such an exemption)が確立していると判示して、Y の控訴を棄却して一審判決どおり X の請求を認めた。

本事件以前に於いても、「漏洩または破損は無責」(not accountable for leakage or breakage)との船荷証券上の約款は船主の過失には適用されないと判断された、フィリップス対クラーク事件(Phillips v. Clark (1857) 2 C.B. (N.S.) 156; 26 L.J. (C.P.) 168)ほか多数の判例があり、この時点では既に、「十分に確立された解釈準則」(well-established rules of construction)となっていたようである。

(b) ジョウゼフ・トラヴァース親子会社対クーパー事件(Joseph Travers & Sons Limited v. Cooper (C.A.) [1915] 1 K.B. 73)

被告 Y は波止場業と倉庫業を営む傍ら、付帯的に舩運送を有償で引き受けていた。Y の使用する書状、覚え書き、送り状等の書式冒頭には、「舩料には運送賃のみが含まれる。貨物の損害は如何なる原因によるものであれ保険で填補の受けられるものについては当社は責任を負わない。貨物所有者に、その保有する保険証券によれば舩危険が填補されることおよび填

補金が舩業者に代位求償されることの無いことを、確認されるよう要請する。」(The rates charged by me for lighterage are for conveyance only. I will not be responsible for any damage to goods however caused which can be covered by insurance. Merchants are advised to see that their policies cover risk of craft and are made without recourse to lighterman.)と記載されていた。

Yは、ロンドン港に入港中の汽船伊予丸から、5,500個余りの鮭缶入り木箱を自己の舩で受け取り、夜間アバディーン棧橋に舩を係留した。舩当直者が不用意に不在した間に潮の干満により舩が水没して貨物に損傷が生じた。干潮時に舩が川底の泥砂に固着して潮が満ちても浮上しなかったものか、あるいは浮上時に船体の一部が棧橋の突起部に接触して舩が傾き浸水したものか原因は明らかでない。貨物の所有者Xの損害賠償請求を審理した第一審裁判所はYの過失(当直者の不在)が事故の原因であることはXが立証すべきであるが、これを証明できなかつたと結論付け、免責約款の適用是非について判断することなくXの訴えを却下した。

控訴審では、Yの過失が事故の原因ではないことをYが立証すべきであると逆に判断され、免責約款の解釈について審理が行われたが結局次の理由で控訴は棄却された。

Yの取引条件にある「損害は如何なる原因によるものであれ」(damage however caused)との文言は、先例に現れた、「如何なる事情の下でも」(under any circumstances whatsoever)、「どのような事情があつても」(in [or under] any circumstances)、「損傷が如何なる原因によるものであれ」(any injury however caused)、「事故または損害の種類如何を問わずまた如何なる原因によるものであれ」(whatever may be the nature of such accident or damage or howsoever arising)と同様に防御的効果(protective effect)を与えられるべきであつて、原告貨物の運送に関して被告使用人の過失に対する責任から被告を防御するには十分ではないと判断するに足る理由があるとは思われない("I see no sufficient reason not to treat them as sufficient to protect the defendant from liability for the negligence of his servant in regard to the carriage of the plaintiffs' goods." Per Kennedy L.J. [1915] 1 K.B. 94)と判示された。

(c) ルター対パーマー事件(Rutter v. Palmer [1922] 2 K.B. 87)

Xは所有する中古自動車の売却を自動車販売業を営むYに委託した。口銭販売委託契約書には、「顧客の車は専ら顧客の危険負担で販売業者使用人により運転される・・・」(Customer's car are driven by your staff at customer's sole risk ...)との文言が記載されていた。買取り希望者が現れ、Yの使用人が希望者の許まで試乗のため届けるべく車を運転中、不相当な高速走行を行

ったため路面電車の電柱に衝突し車と電柱が大破した。Xの損害賠償請求に対し、Yは過失を否定し、車は専らXの危険に於いて運転されていたと抗弁した。第一審王座裁判所首席裁判官(Lord Chief Justice)のトレヴシン卿(Lord Trevethin C.J.)は、車は被告使用人の過失により損傷したが、顧客の車は専ら顧客の危険負担で運転されるとの約款は、販売業者運転人の過失による責任を免除しないと判示しXの請求を認容した。Y控訴。

控訴審のスクラットン卿(Scrutton L.J.)は、歴史的に見て先例には二つの相容れない流れがあると言う。即ち、その一は、鉄道会社による所有者危険による運送契約である。そこでは明示の規定が無くとも、公平と合理性に反しない限り、会社は過失責任から免責される。その二は、船舶または舢艀による運送契約である。船舶所有者は船舶の堪航性欠如と所有者自身またはその使用人の過失に対する責任の存在を推定されるため(prima facie liable)、堪航性または過失について言及しない免責約款は、如何なる範囲まで船主の責任を免除するかの問題に直面すると、法廷は船主の責任をより厳しく判断している。トラヴァース事件で、フィリモア卿(Phillimore L.J.)がこの二つの流れを損失の原因と損失の種類に分けて緻密に調和しよう(to reconcile these two lines of authority by a fine distinction)と試みているが([1915] 1 K.B. 101)、スクラットン卿は本件については荒い基準で考えればよい(rougher test will serve)と述べ、解釈準則を、次のように要約している。

「免責約款を解釈するときには、定まった一般原則を適用することができる。第一に、被告は、適切な文言を欠くときは、使用人の過失に対する責任から免れることができない。第二に、被告の責任の実否を、免責文言とは別個に、確かめ、更に当該約款を熟考してみなければならない。そこで、免責を主張する当事者の唯一の責任が過失責任であるときは、約款を援用してその免責を容易に認めることができる。」

("In construing an exemption clause certain general rules may be applied: First, the defendant is not exempted from liability for the negligence of his servants unless adequate words are used; secondly, the liability of the defendant apart from the exempting words must be ascertained; then the particular clause in question must be considered; and if the only liability of the party pleading the exemption is a liability for negligence, the clause will more readily operate to exempt him." Per Scrutton L.J. *Rutter v. Palmer* [1922] 2 K.B. 87 at 92)

本件の免責約款に言う使用人(staff)は運転者(driving staff)の意味であり、運転される(driven)は受託目的即ち車販売目的のための運転と限定的に読まなければならない。したがって、Yの事務職員が遊びに車を持ち出したと

きの事故責任までも免責するわけではないと。

Yの免責約款の援用を認め、控訴認容。

(d) アルダースレイド対ヘンドン・ランドリー社事件 (Alderslade v. Hendon Laundry Ltd. (C.A.) [1945] K.B. 189; 1 All E.R. 244)

一連の判決群の出発点となるものであり、就中、記録庁長官グリーン卿の意見は次に現れるカナダ汽船会社事件に影響を及ぼした。グリーン卿は言う。

「斯かる約款により、責任を制限しようとする損害の種類が、過失に起因するものに限られ他にないときは、約款はその種類の損害に適用される。理由は、さもなくば約款が無内容となるからである。これに反して、損害の種類が、過失とは異なる何らか他の原因を根拠とすることもありうる時は、約款は過失により生じた損失を対象とせず、その他の原因から発生した損失に限定して適用されるのが一般原則である。理由としては、契約当事者がそのような場合に過失に関わる責任を制限しようとするならば、明白な文言を挿入すべきであって、それがなくば、約款は過失を根拠としない責任に関するものと解釈されるからである。」

("... where the head of damage in respect of which limitation of liability is sought to be imposed by such a clause is one which rests on negligence and nothing else, the clause must be construed as extending to that head of damage, because it would otherwise lack subject-matter. Where, on the other hand, the head of damage may be based on some other ground than that of negligence, the general principle is that the clause must be confined in its application to loss occurring through that other cause, to the exclusion of loss arising through negligence. The reason is that if a contracting party wishes in such a case to limit his liability in respect of negligence he must do so in clear terms in the absence of which the clause is construed as relating to a liability not based on negligence." Per Lord Greene, M.R. in Alderslade v. Hendon Laundry, Ltd. [1945] 1 K.B. 189 at 192)

本事件は、責任制限約款に関するものである。クリーニング業者が、顧客から預かった洗濯物を過失により紛失したため、損害賠償を求められたのに対し、洗濯物引き受けの一般条件に、「物品の喪失または損傷に対する損害額は洗濯代金の20倍を限度とする。」との規定があるため、責任制限を主張したものである。喪失物の所有者は、条件は過失による喪失または損傷に限らず、他の原因にも広く適用されるべきものであり、しかも文言が曖昧であるときは条件の作成者に不利に解釈されねばならないと反論した。判決では、寄託(Bailment)において受寄者の負う責任は、過失による喪失または損傷に限られると、前記解釈準則を適用して、責任制限約款

の援用を認めた。

(2) 1952 年以後

(a) カナダ汽船会社対英国王室事件(Canada Steamship Lines Ltd. v. The King (P.C.) [1952] A.C. 192; [1952] All E.R. 305; [1952] 1 Lloyd's Rep. 192)

リーディングケースである。事実関係の概要は、次のとおりである。

上告人 X は、モントリオールから五大湖内各港への貨物水上輸送を営む汽船会社である。業務上、モントリオールでの貨物の船積み、陸揚げ、引き渡し等を行う施設を確保するため、X はモントリオールの聖ガブリエル内港に位置する栈橋と隣接する大規模貨物倉庫を英国王室 Y から賃借していた。賃貸借契約書には、次のような条項があった。

「7. 賃借人は・・・随時倉庫内に搬入され、保管される・・・貨物・・・へのあらゆる種類の損傷・・・についても、賃貸人に対して・・・如何なる請求も行わない。」(7. That the lessee shall not have any claim ... against the lessor for ... damage ... of any nature to ... goods ... at any time brought, placed ... in the said shed.)

「8. 賃貸人は、契約有効期間中常時、自らの経費と出費で、当該倉庫・・・の修理を行う」(8. That the lessor will, at all times during the currency of this lease, at his own cost and expense, maintain the said shed ...)

「17. 賃借人は、・・・本契約履行のため（賃貸人が）行った行為または事柄に・・・惹起されまたは起因する・・・全ての請求・・・から、それが何人から受け・・・たものであっても、また如何なる種類のものであっても、賃貸人を補償・・・する。」(17. That the lessee shall at all times indemnify ... the lessor from and against all claims ... by whomsoever made ... in any manner ... occasioned and attributable to ... any action taken or things done ... by virtue hereof ...)

ところである日、Y の使用人が倉庫の扉修理を行った際、ボルト穴を開けるため、不注意にもアセチレンガスバーナーを使用したため、扉近くに保管されていたく綿の山に着火して、倉庫と内部に保管されていた貨物が全焼した。保管貨物は X 自身の所有物のほか第三者からの寄託物も多く損害は多額に上った。X ほか第三者貨物所有者（複数）から合わせて 6 件の訴訟が提起され併合審理されることとなった。

ここでモートン卿 Lord Morton of Henryton) の有名な三基準が現れる。曰く、「(1) もしその約款に、約款の恩恵を受ける者（以下援用者と呼ぶ）は、使用人の過失の結果について免責される、との明白な文言が包含されていれば、その約款には効果が与えられねばならない・・・(2) もし過



失についての明白な言及がなければ、法廷は、使用文言が、その通常の意味から、援用者使用人の過失を含むと言ってよいほどに、広義であるか考慮しなければならない・・・（３）もし使用文言が上記（２）で十分に広義であると判断されると、次に法廷は、「損害の種類が、過失とは異なる何らか他の原因を根拠とすることもありうるか」について、考慮しなければならない・・・その「他の原因」は、援用者がその損害からの防護を企図していたとはとても言えないほど、奇抜であったりあるいは起こりそうもないことであってはならない。しかしその制限を除けば・・・過失と異なる他の損害の種類が存在が可能であれば、たとえ使用文言が使用人の過失を担保するほど一見広義であっても、援用者には致命的である。」

("(1) If the clause contains language which expressly exempts the person in whose favour it is made (hereafter called 'the proferens') from the consequence of the negligence of his own servants, effect must be given to that provision ... (2) If there is no express reference to negligence, the court must consider whether the words used are wide enough, in their ordinary meaning, to cover negligence on the part of the servants of the proferens. If a doubt arises at this point, it must be resolved against the proferens ... (3) If the words used are wide enough for the above purpose, the court must then consider whether 'the head of damage may be based on some ground other than that of negligence,' ... The 'other ground' must not be so fanciful or remote that the proferens cannot be supposed to have desired protection against it; but subject to this qualification, the existence of a possible head of damage other than that of negligence is fatal to the proferens even if the words used are prima facie wide enough to cover negligence on the part of his servants." [1952] A.C. 208)

この判例については、（１）枢密院司法委員会の答申であるため先例拘束性のないこと、（２）事案は免責約款と損失補償約款が共に関係するものであったが、上記基準が免責について述べていること、に注意しなければならない。しかしながら、（１）については、後述のとおり以後の判例で頻繁に引用されているため、今日では先例として認められている。また（２）については、上記引用文の導入に、このような約款（複数形）(such clauses) とあることから、免責約款の逆命題である損失補償約款についても妥当するものとされている。

（b）ワルター対ウェッソウ社ならびにシェル石油精製会社事件(Walters v. Whessoe Ltd. and Shell Refining Co., Ltd. (C.A.) (unreported), November 18, 1960; (Note) [1968] 1 W.L.R. 1056; [1968] 2 All E.R. 816n)

この控訴院判決は公刊されていない。したがって、他判例での言及または判例集所載の注記(Note)に頼るほか無いが、以後の判例にしばしば引用されているため、重要判例の一つとして欠かせない。

Aは、原告Xの精油所内でタンクの建設に当たっている被告Yの使用人である。タンクの建設には電気溶接が用いられていた。週末に建設作業が中断している間に、Xの下請け契約者Bが不注意にも揮発性石油製品を入れたドラム缶をタンク建設現場の近くの線路に接触させて放置した。たまたまこの線路はタンク建設用の鋼材とも接触していた。電気溶接機の接地が不十分であったため、電流が線路を通じて流れドラム缶が爆発した。ドラム缶の蓋が飛んでAの頭部に当たりAは死亡した。Aの未亡人からの訴えに対し、事実審と控訴審は共に、XとYの責任割合を80対20と認定した。しかしながら、Xは損失等補償約款に基づきYからの完全補償を求めた。約款には次のように規定されていた。「・・・契約者は、本契約・・・の履行上その請け負った作業から生じた・・・自らの使用人の死亡・・・に関する全ての請求に対してシェル・・・に損失が及ばぬよう補償する。」(... The contractor shall indemnify and hold Shell ... free and harmless against all claim (sic) arising out of the operations being undertaken by the contractor in pursuance of this contract ... in respect of ... death ... sustained by an employee of the contractor ...)

しかし控訴院は三裁判官が一致してXの主張を斥けた。デヴリン卿(Lord Devlin)は次のように判示している。「人がある行為の結果について補償を受けるとしても、補償が自己の過失の結果までを、その結果が明示されるかまたは必然的に含意されるのでなければ、包含するものと解釈されるべきでないことは、今や十分に確立されている。補償の機能する主題が他にない時には、必然的な含意が働く。他の解釈準則が概してそうであるように、この準則も当事者意思の推測に基礎を置いている。相手方自身の過失の結果に対する損失の補償までも人が合意することは極めて稀なことと考えられるから、文言による明示があるかまたは必然的に含意される場合を除いて、その人には損失を補償する意思がなかったものと見なされる。」("It is now well established that if a person obtains an indemnity against the consequences of certain acts, the indemnity is not to be construed so as to include the consequences of his own negligence unless those consequences are covered either expressly or by necessary implication. They are covered by necessary implication if there is no other subject-matter upon which the indemnity could operate. Like most rules of construction, this one depends upon the presumed intention of the parties. It is thought to be so unlikely that one man would agree to indemnify another man for the consequences of that other's own negligence

that he is presumed not to intend to do so unless it is done by express words or by necessary implication." Reference made in the judgment of Mocatta J. in *AMF International Ltd. v. Magnet Bowling Ltd. and Another* (Q.B.) [1968] 1 W.L.R. 1028 at 1056)

本事件の損失等補償約款には、過失に適用するとの文言が表示されていない一方に於いて、法規違反やXまたはXの使用人の過失によらずXが有責となる独立契約者の行為が主題となり得るほど約款が広義であることが、Xの約款援用を斥けた原因となっている。

(c) ホリアー対ランブラー自動車会社事件(*Hollier v. Rambler Motors (A.M.C.) Ltd.* (C.A.) [1972] 2 Q.B. 71; [1972] 2 W.L.R. 401; [1972] 1 All E.R. 399)

原告Xは自動車の修理を被告Yに申し込みYはこれを受諾した。修理契約書は無く口頭の契約である。過去5年間に三四回修理しているのでこれが初めてではない。そのうち少なくとも二回、「会社は、敷地内にある顧客の自動車が火災により損害を蒙っても、責任を負わない。」(*The company is not responsible for damage caused by fire to customer's cars on the premises.*)と記載された申込用紙に署名しているが、目を通したことはない。Yの過失による火災で自動車は損傷を受けた。控訴審では、当事者間に十分な取引経歴(*sufficient course of dealing*)があったとは言えないから、免責約款は口頭契約に含まれないと判断されて、Yの抗弁は認容されなかった。予備的に行われた、免責約款の解釈に関する審理では、カナダ汽船会社事件も議論されたようであるが、判決文はこれを全く無視して、専らプライス社事件、ルター事件とアルダースレイド事件(全て前出)に依存している。サーモン卿は、解釈準則は単に道案内であって主人ではないことを無視してはならないと説示して、先例(アルダースレイド事件のグリーン卿の言葉)を字義どおりに(*au pied de la lettre*)解釈すべきでないと警告している。([1972] 2 Q.B. 80)

(d) ギレスピー兄弟社対ロイ・ボウルス運輸社事件(*Gillespie Bros. & Co. Ltd. v. Roy Bowles Transport Ltd.* (C.A.) [1973] Q.B. 400; [1972] 3 W.L.R. 1003; [1973] 1 All E.R. 193)

通運業者Xが顧客から受託した高価な時計が、Xが運送業者Yから借り上げたトラックで輸送中に盗難にあった。事故がYの使用人である運転手の過失に起因することに争いはない。本事件では、免責約款中の「如何なる請求または要求も全て」(*all calims or demands whatsoever*)の解釈が争点となった。バックリー卿(Lord Buckley)は、「如何なるものも」(*whatever*)の用語は、第一義的には、指示する対象の種類に例外を認めることと相容れないと述べ、免責約款に用いられた文言は、「如何なる原因から生じたかに関わり

無く、過失に対する請求も含めて、全ての請求または要求」("all claims or demands however caused, including claims for negligence" [1972] 3 W.L.R. 1018)と同義であると判示した。但し、次の南ウェールズ・スイッチギア会社事件参照のこと。

(e) スミス対南ウェールズ・スイッチギア会社事件(Smith and Another v. South Wales Switchgear Co. Ltd. (H.L. (Sc.))[1978] 1 W.L.R. 165)

貴族院判決である。

工業用電気製品製造業者Xは、自動車製造業者Yの構内にある電気設備の定期的点検整備を引き受けていた。Xの使用人Aが構内作業中重傷を負った。事故は専らYの過失及び法規違反に起因するものと判断された。そこで、Yは損失等補償約款に依拠して、Aに対する損害賠償をXに転嫁できるか否かが争われた。Yの援用する約款は次のようなものであった。

「この注文により納入者・・・が購入者の構内・・・で作業を行うことがあるときは、納入者は次の事項について購入者に補償する；・・・(b)この注文の履行から、履行中、または履行に起因して・・・法規上またはコモン・ロー上発生する、如何なる責任、損失、請求、または訴訟手続きであっても・・・」(In the event of this order involving the carrying out of work by the supplier ... on ... premises of the purchaser, the supplier will keep the purchaser indemnified against: ... (b) Any liability, loss, claim or proceedings whatsoever under statute or common law (i) in respect of personal injury to ... any person whomsoever, ... arising out of or in the course of or caused by the execution of this order. ...)

フレーザー卿(Lord Fraser of Tullybelton)は、カナダ汽船事件(前出)のモートン卿の三基準を順次適用する。先ず第一基準の、約款に過失またはその同義語が表現されているか否かの評価に当たって、ギレスピー事件のバックリー卿の「如何なるものも」(whatever)の用語があれば過失も例外ではないとの判断には同意できないと述べる。即ち、それは強調の語に過ぎなく、過失への明示された言及と同義ではない。("The word "whatsoever" occurs ... but in my opinion it is no more than a word of emphasis and it cannot be read as equivalent to an express reference to negligence" [1978] 1 W.L.R. 173)したがって、本事件の損失等補償約款には、「如何なるものも」の表現はあるもののYの過失の結果を補償する明白な規定はないと判断された。次いで第二の基準については、約款の文節(b)全体からはYまたはYの使用人の過失から生ずる責任に適用されるとは読み難く、寧ろ構内で作業するXの使用人の過失の結果に対する補償を規定していると解するのが自然であると判示してYの主張を斥けた。しかも「この注文の履行から、履行中、または履行に起因して」の文

言からも、注文を履行するのはXまたはXの使用人に限られることから、Yの過失が含まれないことは明らかであると補足された。なお、第二の基準が否定された以上、そこで終わりであるから、第三の基準についてのフレザー卿の判断は傍論に過ぎなくここでは触れない。

(f) アクアチャーム号事件(Actis Co. Ltd. v. The Sanko Steamship Co., Ltd. (C.A.) (the "Aquacharm") [1982] 1 Lloyd's Rep. 7)

傭船者Xは、船主Yのアクアチャーム号を傭船し、ボルティモアからパナマ運河経由東京まで、石炭を輸送することとなった。Xは本船船長に「熱帯清水乾舷に於いてパナマ運河会社の許容する39フィート6インチ」の喫水まで積むように指図した。船舶が運河を通行するときは途中清水のガツン湖を経由するが、概して船には海水から清水に移ると船首が船尾より沈む傾向があるため、それをも考慮に入れて貨物の数量を決めなければならない。ところが、船長の過失により43,000トンの石炭を積んだため、パナマ運河会社に通行を拒絶された。Yはやむなく636トンの積み荷を他船に積み替え運河を通過し再びそれを積み戻した。Xは、本船がボルティモアで航海を開始したときには既に堪航性が欠如していたから、約9日間の喪失時間をオフ・ハイヤーであると主張して、Yに支払い済傭船料の返還を求めた。

一方Yは、傭船契約書に「傭船者は自己の費用で・・・貨物の船積み、積み付け、荷繰り・・・揚げ荷を行う。」(Charterers are to load, stow and trim ... discharge the cargo ...)と規定されていることを根拠に、貨物積み替え費用をXに請求した。XとYの請求は共に高等法院と控訴院で斥けられたが、就中、Yの反訴について、記録長官デニング卿は(Lord Denning M.R.)は、カナダ汽船事件とワルター事件(両事件とも前出)に言及して、次のように判示した。「本件は、原告自身またはその使用人の過失に起因する損失と費用に関しては、明記されるかまたは必然的に含意されるのでなければ、補償は理由がないと判示する一連の多数判例の範囲に入る。・・・この原則は、船主がヘーグ規則IV条(2)(a)項により船長の過失に対する訴訟から防御される事実によっても全く影響されないと、私は考える。」("The case ... comes within the long line of authorities which show that indemnity will not lie in respect of loss or expenditure which is the consequence of the plaintiff's own fault or that of his servant unless covered expressly or by necessary implication. ... I do not think that this principle is affected by the fact that the shipowners are protected by art. IV (2)(a) of The Hague Rules against an action for the negligence of the master." [1982] 1 Lloyd's Rep. 10)

なお本稿と直接の関係はないが、貨物の積み替えは本船の「完全な稼

働」(full working)を妨げたものとは言えないので、9日間の喪失時間はオフ・ハイヤーにはならないと判示された。

(g) アイルサ・クレイグ漁業会社対マルヴァーン漁業会社事件(Ailsa Craig Fishing Co., Ltd. v. Malvern Fishing Co., Ltd. (H.L.(Sc.)) [1983] 1 W.L.R. 964; [1983] 1 All E.R. 101)

年末から年始にかけての休日で、アバディーン港は多くの漁船で混雑していた。そのため普段は利用されることのないフィッシュマーケットの棧橋にA船とB船が係留された。この棧橋は下部が開放構造になっていて、潮の干満時に船の舳先が棧橋の下側に捉えられる危険があった。ところで、漁業組合と警備保障会社Yとの間に、夜間休日には無人となる漁船の警備のための契約が結ばれていた。契約書には次のような責任制限約款が挿入されていた。

「もし・・・本契約に定める役務の提供・・・から生じる・・・あらゆる種類の損失または損害について会社が顧客に対し負うべき（契約の明示または黙示の条項、コモン・ロー、または他の如何なる理由によるものであっても）何らかの責任が生じたときは、斯かる責任は会社の支払う金・・・の損害金に制限される・・・」(If ... any liability on the part of the company shall arise (whether under the express or implied terms of this contract, or at common law, or in any other way) to the customer for any loss or damage of whatever nature arising out of ... the provision of ... the services covered by this contract, such liability shall be limited to the payment by the company by way of damages of a sum ...)

警備保証会社の過失により見回りが不十分であったため、満潮時にA船が棧橋の下に夾まれて沈没、またA船に舷側を接してもやいで繋がれていたB船も引きずられるようにして沈没し、両船とも全損となった。A船とB船の船主から提起された損害賠償請求に対し、Yは上記約款を援用して責任額の制限を主張した。

貴族院のウィルバーフォース卿(Lord Wilberforce)は、責任を制限する約款が有効であるためには、明白な表現を用い曖昧さを残さぬようにせねばならず、したがってコントラ・プロファレンタムの解釈が適用されるが、法廷は免責約款に対すると同様の敵意は持っていない("Clauses of limitation is not regarded by the courts with the same hostility as clauses of exclusion" [1983] 1 W.L.R. 966)、と説示しYの約款による防御を認めた。

同じくフレーザー卿(Lord Fraser of Tullybelton)は、カナダ汽船事件（前出）におけるモートン卿の勧告に言及したうえで、次のように説示した。

「責任を単に制限する約款の効果を斟酌するときには、これらの原則が厳

格に適用されることはない、私は考える。このような約款は当然のことながら明瞭な文言で規定されなければならない、意義が明白でないときには約款の起草者乃至援用者の不利に解釈されることとなる。しかしながら、責任制限約款を免責約款と損失等補償約款に適用される特別に厳しい基準によって判断すべき理由は全く無い。」("In my opinion these principles are not applicable in their full rigour when considering the effect of clauses merely limiting liability. Such clauses will of course be read contra proferentem and must be clearly expressed, but there is no reason why they should be judged by the specially exacting standards which are applied to exclusion and indemnity clauses" [1983] 1 W.L.R. 970)

フレーザー卿は、免責約款等の場合には厳しい基準が課せられる理由として、元々自己に帰せられる責任から援用者が免除されることが契約の当事者意思と見なされることは本来的に起こり得ないこと (the inherent improbability) を挙げている。他方において、本事件のように、役務の対価が援用者またはその使用人の過失により生じうる損失と比較して過小であるため、援用者の責任を制限することは強いて起こり得ないとは言えない (no such high degree of improbability) から、約款が明白であれば足りると説示した。

(h) ランポート・ホルト海運会社対クーボロ・スクラットン社事件 (ラファエル号事件) (Lamport & Holt Lines Ltd. v. Coubro & Scrutton (M. & I.) Ltd. (The Raphael) (C.A.) [1982] 2 Lloyd's Rep. 42)

事実関係は極めて簡単である。船主 X は所有船ラファエル号の艀装を船舶艀装業を営む Y に発注した。Y が本船にデリックを搭載中デリックがハッチ上に落下し少なからぬ損害が発生した。裁判は事故が Y の使用人の過失に起因するものとの前提で進められた。

Y の業務受注条件には、次のような免責約款が含まれていた。「・・・当社は・・・使用人の行為または不作為から生じることあるべき・・・貴社の蒙る如何なる・・・損害に対しても責任を負わないものとする・・・」 (...we shall not be liable for any damage ... suffered by you ... which may arise from ... any act or omission of any person ... employed by us ...)

モートン卿の三基準が適用され、その第一は否定、その第二は肯定、その第三は否定と判断された結果、X の請求は却下された。

(i) ジョージ・ミッチェル (チェスターホール) 会社対フィニー・ロック種子会社事件 (George Mitchell (Chesterhall) Ltd. v. Finney Lock Seeds Ltd. (H.L.) [1983] 2 A.C. 803; [1983] 3 W.L.R. 163; [1983] 2 All E.R. 757; [1983] 2 Lloyd's Rep. 272.)

本事件の控訴審判決([1983] 1 Q.B. 284)は、退官を目前に控えた記録長官デニング卿(Lord Denning M.R.)の記念すべき最後の判決であった。鏡の国のアリスの一節の引用から始まる、いつもながらの簡明直裁且つ華麗な文体で、免責約款と責任制限約款の歴史的分析和制定法に至る過程を、「契約自由の原則」と「契約の真の解釈」の相克として捉え、炯眼をもって説き明かしているので、一読を勧めたい。

事実は次のようなものである。原告Xは農業を営み、被告Yは種子商人であった。Xは、キャベツの価格が有望な春場の出荷を狙って、Yから冬蒔き白キャベツの種子を購入し、その種子から得られた苗を63エーカーの土地に植えたところ、種子が低品質の秋蒔きキャベツであったため商品性のある作物が収穫できず、損失を蒙った。Yの種子納入条件には次のような責任制限約款が含まれていた。「当社の販売した・・・種子が・・・純粋品種として欠陥のあったときは、当社は、その選択により、無償でその欠陥ある種子を取り替えるか、または買主がその欠陥ある種子について当社に支払った全ての金額を返済するものとし、・・・これをもって当社の責任の制限とする。・・・」(In the event of any seeds ... sold ... by us ... proving defective in varietal purity we will, at our option, replace the defective seeds ... free of charge to buyer or will refund all payments made to us by the buyer in respect of the defective seeds ... and this shall be the limit of our obligation. ...)

争点は二段階に分けることができ、その第一は、当該約款を契約の全文の文脈から正しく解釈したとき、Yの責任を種子価格の200ポンドに制限することが有効であるか否かのコモン・ロー上の問題(the common law issue)と、第二には、Yの責任制限がコモン・ロー上認められたとしても、1979年動産販売法(the Sale of Goods Act 1979)による「公平且つ妥当」(fair and reasonable)の要件を当該約款が充足しているか否かの法規上の問題(the statutory issue)であった。第一の問題について、貴族院のブリッジ卿(Lord Bridge of Harwich)は、アイルサ・クレイグ漁業会社事件(前出)のフレーザー卿(Lord Fraser of Tallybelton)の「単に責任を制限する約款も、当然のことながら援用者の不利に解釈されるべきで、明白な表現が求められるが、免責約款と損失等補償約款に適用される特別に厳しい基準によって判断すべき理由は全く無い。」([Clauses merely limiting liability] will of course be read contra proferentem and must be clearly expressed, but there is no reason why they should be judged by the specially exacting standards which are applied to exclusion and indemnity clauses.)との理由を引用しながら、デニング卿の「この条件は、自然に解釈すると、種子商人の責任を支払い代価の返済かまたは種子の取り替えに制



限するのに十分であると考える。」(On the natural construction, I think the condition is sufficient to limit the seed merchant to a refund of the price paid or replacement of the seeds)に賛意を表した。

次に第二の問題については、本事件が免責約款等について制定法規上の「公正且つ妥当」の評価を裁判所の裁量において行う最初の事例であったが、貴族院は、第一審の判断を最大限に尊重すべきで明白な誤謬がない限りこれに容喙すべきでない、と判示してYの責任制限を認容した。

## 6. フィオナ号事件の控訴院判決

船主は、カナダ汽船事件外一連の判例から本事件を区別すべく、様々な主張を試みた。

先ず本事件では、船主には堪航性の欠如、傭船者には船主不承知の危険貨物積載、と当事者双方に帰責原因があるから先例に拘束されないと説いた。しかし、ワルター事件（前出）を見ると、原告被告ともに不法行為責任を認定された上で、損失等補償約款の援用者が自らの不法行為にも拘わらず自己の責任割合について補償を求めることができるか否か問題とされた事例であるから、船主の主張は理由がないと斥けられた。なお、ワルター事件は控訴院判決であるが、南ウェールズ・スイッチギア事件（前出）で貴族院の承認を得ている。

次に船主は、傭船者が契約上の砕氷船提供義務の履行に遅滞したため船舶が悪条件と化した結氷港からの出港を余儀なくされ船体に損傷を受けた、レンダル社対アルコス社事件(A/S Rendal v. Arcos Ltd. (H.L.) (1937) 58 Ll. L. Rep. 287)のライト卿の説示を引用して、挙証責任の転換を説いた。即ち船主は、貴族院に於けるライト卿の「被上告人は、契約違反が無くとも当該損害が発生したに違いないと断定できることを証明しない限り損害の如何なる部分についても責任を逃れることはできない。」(... the respondents cannot escape liability for any part of damage unless they can show affirmatively that the same damage must have occurred if there had been no breach of contract.)に依拠して、本事件に於いては、ひとたび傭船者が危険貨物積載により契約に違反したことが明らかとされると、傭船者の契約違反が無くとも堪航性の欠如のみで爆発が生じたに違いないことを、傭船者の側で証明しなければならないと主張した。

本事件控訴院のハースト卿(Hirst, L.J.)は、フォト・プロダクション社対警備保障会社事件(Photo Productions Ltd. v. Securicor Ltd. (H.L.) [1980] A.C. 827; [1980] 2 W.L.R. 283; [1980] 1 All E.R. 556; [1980] 1 Lloyd's Rep. 545)でウィルバーフォース卿が、離路事例(deviation cases)は、「歴史的ならびに商業上の理由

に由来する特別の規則から成るそのみが独立した種類を構成する判決例の集合」(a body of authority sui generis with special rules derived from historical and commercial reasons)と述べていることを引用しつつ、遅延事例(unjustified delay cases)のレンタル社事件は、離路事例と同じく別種の範疇に属する事例であって、一般原則を示すものではないと判示した。しかもレンタル事件が船主主張のとおり挙証責任事例の一般原則を定めるものであるとすると、それは明らかに、因果関係の立証は原則として原告が担うべきであると判示した、最近の貴族院判例ウィルシャー対エセックス地区保健所事件(Wilsher v. Essex Area Health Authority (H.L.) [1988] A.C. 1074)とも相容れないこととなり採用し得ないと、船主主張は斥けられた。

このようにして控訴院では、カナダ汽船事件外一連の判例で示された解釈準則を適用して、規則 III 条 1 項の堪航性維持義務は最優先規則であって、これに違反した船主は規則 IV 条 6 項の損害等補償約款を援用できないと判断した。

最後に船主は、アリエス号事件(Aries Tanker Corporation v. Total Transport Ltd. (H.L.) [1977] 1 W.L.R. 185; [1977] 1 Loyd's Rep. 334)でウィルバーフォース卿が判示した、規則 III 条 6 項の出訴期限は請求権事態を消滅させるものであるから、「既に消滅した請求権を、訴訟手続きに於いて、抗弁、・・・相殺、その他如何なる方法にせよ、どのような目的のためにも提出できるとは理解できない。」(.. I fail to understand how a claim which has ceased to exist can be introduced for any purpose into legal proceedings, whether by defence or ... as a set-off or in any way whatever. [1977] 1 W.L.R. 188)に依拠して、貨物引き渡しの時点から 1 年を経過した今となつては、もはや堪航性欠如の抗弁を荷受人は提起し得ないと主張した。

しかしこの点についても、荷受人は運送者または船舶に請求権を主張しているのではなく、寧ろ運送者の損失が運送契約上の最優先規定の違反から発生したことを根拠に、運送者から荷受人に対する請求に反対しているに過ぎないと、船主の主張は認められなかった。

## 7. 北海油田パイパー・アルファ基地の事故

1988 年 7 月 6 日の夜、アバディーン北東 110 マイルに位置する北海油田基地パイパー・アルファで大規模の爆発火災事故が発生した。基地は壊滅し、基地に居住し働いていた 226 人中 165 人が死亡した、洋上の油田操業では空前の事故であった。

ところで、Xはこの原油生産基地の共有者兼操業者であったが、Yとの

間にガス凝縮装置のヴァルブ補修に関する役務契約を結び、Yから技術者Qの派遣を受けていた。当日Qは午後6時まで補修作業を行った後居住区に引き揚げていたが、前記火災事故の難を蒙り死亡した。Qが、事故について何らの責任がないこと、および法規上またはコモンロー上の義務に違反していないことは明らかであった。Qの遺産と被扶養者は①、Xを相手に、コモンロー上の義務違反と法規義務違反を理由に、不法行為による損害金(damages in tort)の賠償を求めた。Xは、事故が自己の使用人の過失により生じたこと、ならびに健康、安全、福祉に関する強制法規②の義務に違反していたことを認め、示談金 642,627 ポンドを支払った。

一方において、XとYが結んだ役務契約には、次のような相互損失等補償約款が含まれていた。

第10条「・・・(b) 会社と契約者の使用人及び財産。各当事者は、本契約の履行の結果または何らかの関連から生じた、自己の・・・使用人の・・・死亡を原因とする、請求、・・・損失、費用、または責任について、その如何なるものであっても、相手方当事者が誠実に行動した限りにおいては、相手方当事者に補償し・・・およびその負担を免除すべきものとする。」(Article 10 "... (b) Company's and contractor's employees and property. Each party hereto shall indemnify, ... and hold harmless the other, provided that the other party has acted in good faith, from and against any claim, ... loss, expense or liability ... arising by reason of ... [the] death of an employee ... of the indemnifying party, resulting from or in any way connected with the performance of this [contract]. ...")

そこで、XがYに前記示談金の補償を求めたのが本事件の事実関係の概要である。

Xは、(i)損失等補償約款はX及びその使用人の過失の結果を包含すると解釈すべきこと、(ii)約款は責任が、ネグリジェンスの訴訟原因と競合して、法規上の義務違反から生じたときも、適用されるべきこと、したがって、Xは基地の所有者兼運用者として、法規に違反した結果、ネグリジェンスの責任とは別個に、Qの死亡に責任を負うこととなり、約款の適用があるべきこと等の主張を行った。なお、Xの請求が認められるためには、(i)または(ii)に加えて、Qの死亡に関するXの責任が契約の履行の結果または何らかの関連から生じたものでなければならなかった。

第一審女王座部のホブハウス裁判官(Hobhouse J.)は、次のように判示して、Xの請求を斥けた。

約款には過失への明示の言及はなく、求償権が求償者の過失から生じた責任を包含するとの明示の規定は存在しない。しかしながら使用文言「請

求、・・・損失、費用、または責任について、その如何なるものであっても」は過失から生じた責任をも包含できほどに充分広義な表現である。だが、責任は過失から生じたものに限られない。有責当事者またはその使用人の過失がなくとも、法規違反の結果責任は生じ得る。それも単なる奇抜な想定ではない。厳格な法規制が行われている洋上原油基地の如き環境下では、厳格責任の発生する可能性は現実のものであって、契約の直接意図するところでもある。それ故、幾多の先例が承認するモートン卿の準則を適用すれば、当該約款はXまたはその使用人の過失の結果までを包含するものとは言えない。

次いで、Xが、スコットランドの先例ネルソン対アトランティック電力ガス会社事件(the Inner House of the Court of Session in *Nelson v. Atlantic Power and Gas Ltd.* (unreported) 22 October 1992)におけるマレイ卿(Lord Murray)の、ひとたび法規違反が証明されたなら「過失の有無により左右されることはないと思われる」(negligence would appear to have no relevance one way or the other)と、法規違反による厳格責任についても損失等補償約款の適用を認めたこと、更には南ウェールズ・スイッチギア社事件(前出)のフレーザー卿が、傍論ながら「損失等補償約款の適用可否を決するうえで、法規違反が同時に過失を含むか詮索することが関連あるとは思えない」("I do not consider that it can be relevant for the purpose of ascertaining whether an indemnity applies or not, to inquire whether the breach of statutory duty involves negligence" Per Lord Fraser of Tullybelton [1978] 1 W.L.R. 175)と述べたことを論拠に、示談金の補償を求めたのに対し、ホブハウス裁判官はこれを斥けた。Qの死亡は、Xの法規違反とXの使用人の過失の共働結果(concurrent effect)でありその何れを欠いても起こり得なかったものであって、使用人の過失に起因する責任について補償されるべきかとの問題は依然として残る。そしてここでも、明確な文言が規定されていない限り、免責乃至損失等補償は当事者の過失の結果を対象とはしないとの解釈準則が適用されることになる。

最後にホブハウス裁判官は、Qの死亡に関するXの責任が契約の履行の結果または何らかの関連から生じたものであることは認めたが、上述のように、(i)と(ii)の主張が認められなかったため、第一審ではX敗訴となった。

控訴院のステイン卿は、先ず役務契約第10条(b)をモートン卿の三基準に順次当てはめて、当事者またはその使用人のネグリジェンスの結果には適応しないと判断した後、次のように判示した。第10条(b)は危険の配分を合意したもので、当事者は各自の財産と使用人に関する危険を銘々に負担する意図から出ている。相互に責任を排除した範囲では、自ら

責任を負うことを約している。しかし、約款には、相手のネグリジェンスに対する相互の訴権留保と、ネグリジェンスで訴えを受けたときは損失等補償に効力を与えないとの相互合意が包含されている。約款を正しく解釈すると、各当事者は自己のネグリジェンスの危険を負担し且つ引き受けている。このような解釈の結果から、当該事故が当事者の法規義務違反のみならずネグリジェンスに起因するときは、損失等補償は適用されないこととなる。換言すると、原告は自己のネグリジェンスの危険を契約で引き受けているのであるから、法規義務違反に事借りて危険引き受けの結果を回避しようとしても認められない。これは契約の純然たる解釈(a matter of construction pure and simple)であると。

控訴は棄却された。

註① 英法では、死者の不法行為訴権は、遺産(estate)と被扶養者(dependant)に属する。

註② 1971年鉱業（洋上設備）法(the Mineral Workings (Offshore Installations) Act 1971)に基づく洋上設備（操業の安全、健康及び福祉）に関する1971年規則(the Offshore Installations (Operational Safety, Health and Welfare) Regulations 1976)を指す。

## 8. おわりに

本稿で取り上げた最近の二判例から、コモン・ローの現状を次のように要約することができよう。①

(1) 規則 III 条 1 項に規定される航海開始に先立つ船舶の堪航性維持に関する船主の責任は、最優先条項(overriding article)である。したがって、規則 III 条 1 項違反があれば、規則 IV 条 2 項と 6 項の適用はない。

(2) 責任排除約款と約款の援用受益者の Negligence（契約上の過失責任と不法行為のネグリジェンスを含む）との関係は、約款文言の意義が明白性を欠くときは約款の作成者または約款の援用受益者の不利に解釈すべきとの、コントラ・プロファレンタム(contra proferentem)の解釈準則（法準則ではない）が適用され、個々の事例はモートン卿の三基準に則って解釈される。②

モートン卿の三基準とは、次の三段階の審理を指す。

(a) もし責任排除約款に、約款の援用受益者（その使用人を含む）の Negligence の結果を排除すると明白に規定されていれば、約款には効果が与えられる。

(b) もし Negligence への明白な言及がなければ、約款に使用された文言が

Negligence を包含すると広義に解釈できるか否か審理し、そこに何らかの疑義が生ずれば、約款は適用されない。

(c) たとえ Negligence への明白な言及が無くとも、約款に使用された文言が Negligence を包含すると広義に解釈できるときは、使用文言が Negligence 以外の責任をも意味するか審理し、他の責任が存在すれば約款は Negligence については適用されず、その他の責任についてのみ効果を与えられる。但し、その他の責任も、奇抜であったりとても起こり得ぬようなもの(fanciful or remote)であってはならない。

(3) 責任排除約款は、当事者双方が有責であるとき、換言すると、援用受益者の相手側に寄与原因(contributory causes)、共働原因(co-operating causes)または競合原因(concurrent causes)があるときにも、モートン卿の三基準が適用される。

(4) 責任制限約款は、モートン卿の三基準の適用に当たって、免責約款と損失等補償約款に比べて、緩やかに解釈される。③

註① 消費者保護を主たる目的とする、「1977年不公正契約条項法」(Unfair Contract Terms Act 1977)については本稿では触れていない。

註② 公正または社会的妥当性の名目の下、法廷が商業契約の約款にも、近時、「不自然な解釈」(strained construction)を加えているとの批判がある。

同じくコモン・ローではあるが、オーストラリアの現況は異なる。即ち、責任排除約款はその約款全体から解釈するだけでなく、契約の種類や目的も含めた契約全体の文脈に注目しながら、約款の文言を自然でしかも通常の意味から(according to its natural and ordinary meaning)解釈する必要があり、それでも意義が不分明なときには、コントラ・プロファレンタムの準則により解釈すべきであるとされる。(Darlington Futures Limited v. Delco Australia Proprietary Limited (High Court of Australia) [1986] 161 C.L.R. 500 at 510); Schenker & Co. (Aust.) Pty. Ltd. v. Maplas Equipment and Services Pty. Ltd. (Supreme Court of Victoria) [1990] V.R. 834 at 845)

註③ 責任制限約款と他の二約款に解釈上差を設けるべきでないと考えるのが、オーストラリアのコモン・ローである。上記註②挙示の判例参照。

初出：海事法研究会誌 127号（1995年8月1日）（社）日本海運集会所

© Copyright 1995-2006 SEIJI ANDO All Rights Reserved