

ゴールデン・ヴィクトリー号事件連合王国貴族院判決

Golden Strait Corporation v. Nippon Yusen Kabishka Kaisha [2007] UKHL 12

平成 19 年 4 月 13 日

報告者：安藤 誠二

当事者が貴族院に判断を求めた唯一の法律問題：

履行拒絶の承諾によって契約の解約があり損害賠償金が請求されたとき、被告は、如何なる事情があれば、原告が失った契約上の権利が後発事件により減価しまたは無価値になったと主張できるか？ (Para. 72)

争点：

長期定期傭船契約の傭船者が本船を違法に期前返船(契約の履行期前違反を構成)したとき、船主が求償できる損害賠償金額は、(A)残余の全傭船期間、または(B)後発事態(違反時に遡って判断したとき、その発生について単に「可能性」のみ認められ、「必然性」ないし「蓋然性」が否定される戦争)の発生によって実際には短縮されたであろう傭船期間、の何れを基礎として算定すべきか？(結論は(B))

事実関係

定期傭船契約： 船主： GSC
傭船者： NYK
期間： 7 年間(1 ヶ月の伸縮は傭船者任意)
最早傭船終期(仲裁人の認定)：2005 年 12 月 6 日
傭船料：(a) 最低保証基礎傭船料：初年度日額\$31,500 とし以後毎年増額。
(b) 追加傭船料：2 航海毎に計算する運航利益の折半分与(プロフィット・シェアリング)。
戦争条項：アメリカ合衆国、・・連合王国、・・イラク、
・・の何れか 2 または多数国間で戦争が勃発したときは、船主・傭船者の何れも傭船契約を解約できる。
長期オフ・ハイヤー時の解約権：30 日以上オフ・ハイヤーがあれば、傭船者は傭船契約を解約できる。
準拠法等：英国法準拠、英国裁判管轄、及びロンドン仲

裁約款。

([2005] EWCA Civ 1190 para. 3 ~ 4)

契約の履行期前違反：契約開始後 3 年を経過した 2001 年 12 月 14 日に、傭船者は本船を船主に返船した。(チャター・バック契約(Back to back charter)に基づく正当な返船と考える傭船者の行為であった。) 事前返船は契約違反であると考え、船主は、12 月 17 日に履行拒絶(repudiation)を承諾して、定期傭船契約は約 4 年の期間を残して解約となった。返船が傭船契約の違反であるか否かの責任問題について、仲裁人口バート・ガイズフォード(Mr. Robert Gaisford)は 2002 年 9 月 16 日付中間判断で、傭船者が履行を拒絶したこと、船主が履行拒絶を承諾したこと、及び契約上の最早返船日は 2005 年 12 月 6 日であることを確認した。傭船者は女王座部に控訴したが、2003 年 1 月 17 日モリソン判事(Morison J.)はこれを棄却した。次いで、傭船者は原契約と同条件で再度本船を傭船し、履行拒絶から再傭船までの期間は損害賠償金の支払いで決着を図るため、2003 年 2 月 7 日に船主と交渉を開始した。船主の顧問弁護士が、履行拒絶の 15 ヶ月後に起こる事態は損害賠償金の算定に影響を与えず、また将来に切迫しつつある戦争に伴う解約権を傭船者に与えたい市況より遙かに低い傭船料で再傭船を行うことは愚かであり損害軽減にもならないと勧告したため、交渉は破談した。なお仲裁人は、傭船者の申込みを承諾しなかった船主に損害軽減義務の違反はなかったと認定した。(para. 3-5, 51) (背景事情については、*Nippon Yusen Kubishiki [sic] Kaisha v. Golden Strait Corporation* [2003] EWHC 16 (Comm)に、また契約の履行期前違反については、安藤誠二のウェブ・サイト(<http://www7a.biglobe.ne.jp/~ando/>)英米法研究「契約の履行期前違反の諸相」及び談論アメリカ契約法第 3 講「イギリス契約法の継受(その 1)」に詳しい。)

第二次湾岸戦争の勃発： 損害賠償金額算定に関する仲裁手続き進行中の 2003 年 3 月 20 日に、米英両国とイラクの間に戦争が勃発した。

仲裁判断(2004 年 10 月 27 日付ロバート・ガイズフォード仲裁人):

船主が再度の傭船に応じなかったことは、損害軽減義務を怠ったことにならない。(para. 52)

履行拒絶当時、本船を対象とする市場（スポット傭船、定期傭船の何れも）は存在した。

実際に船主は本船をスポット市場で運航した。

第二次湾岸戦争は、傭船契約第 33 条に定める「戦争」であって、両当事者の何れも傭船契約を解約できる。

履行期前違反当時、適度な事情通であっても、英米両国・イラク間の戦争について、発生する可能性(possibility)は否定しなくても、避けられない(inevitable)とか、多分起こるだろう(probable)とは考えなかったであろう。

契約の履行期前違反がなければ、傭船者は戦争条項に従って傭船契約を解約したであろうとの推定利益を受けるだけでなく、証拠上からも実際に解約したであろうと判断できる。

第二次湾岸戦争は原告の請求と無関係である。損害賠償金は残余の全傭船期間について傭船料率と（これより低い）傭船市場料率の差額で算定すべきである。

しかしながら、仲裁人としては、後発事態によって短縮される期間を損害賠償金の基礎とする先例（シーフラワー号事件高等法院判決(B.S. & N. Ltd. v. Micado Shipping Ltd. (Malta) ("The Seaflower") [2000] 2 Lloyd's Rep. 37)にやむなく拘束される。（[2005] EWHC 161 (Comm), para. 9)

高等法院（商事部法廷）判決(Golden Strait Corp. v. Nippon Yusen Kubishiki [sic] Kaisha (The "Golden Victory") [2005] EWHC 161 (Comm)) :

ラングリー判事(Langley J.)は、ミハリス・アンジェロス号事件控訴院判決(Maredelanto Compania Naviera S.A. v. Bergbau-Handel G.m.b.H. (The "Mihalis Angelos") [1971] 1 QB 164, C.A.)、エレナ・ダミコ号事件高等法院判決(Koch Marine Inc. v. D'Amica Societa di Navigazione A.R.L. (The "Elena D'Amico") [1980] 1 Lloyd's Rep. 75)、及びシーフラワー号事件高等法院判決を検討した後、次のように判示して船主の訴えを棄却した。

当職はシーフラワー号事件高等法院判決においてティモシー・ウォーカー判事(Timothy Walker J.)が行った先例（ミハリス・アンジェロス号事件控訴院判決）の解釈に同意する。ただし、判事が「蓋然性」よりもむしろ「必然性」を基準として考えたとすれば、その点については意見を異にする。[報告者註：基準を一段と緩和した。]（[2005]

EWHC 161 (Comm) para. 34)

傭船契約が拒絶されず履行されていたとしても、第二次湾岸戦争の勃発によって契約が終結していたであろうとの仲裁人判断は、損害賠償金の算定における基礎的補償法理に合致する。

原告に損失及び被告の非難すべき行為と損失との因果関係の証明を求める通常の原則(the ordinary principles requiring a claimant to prove his loss and that it was caused by the impugned conduct of the defendant)を本件に適用すべきでないとする正当な理由はない。また、損失算定を損害軽減の観点から推論する標準的解決方法によっても異なる判断を下すべき正当な理由はない。

傭船契約期間満了以前のある時期に損失が停止することが履行拒絶当時事前確定している事件(a case where at the time of repudiation the loss is predestined to end)のみに制限して適用される「例外」の存在を法理に認める正当な理由はない。

確実性(certainty)と明確化(crystallisation)が望ましいことには同意するが、その達成に船主の主張する法理と例外が明らか役立つとは考えない。真相は、傭船契約自体に戦争条項という不確実性(uncertainty)が含まれていることである。船主の損失はそこにある。船主の主張が正しければ、船主は傭船契約の価値以上のものを、損失を被ることなく、回復する結果となるであろう。

([2005] EWHC 161 (Comm), para. 35 & [2005] EWCA Civ 1190 para. 22)

控訴院判決(*Golden Strait Corporation v. Nippon Yusen Kubishiki [sic] Kaisha* [2005] EWCA Civ 1190) :

船主の主張：損害賠償金は違反当日またはその直後に算定され、後発事態は、違反当日に必然性(避けられない)または蓋然性(多分起こりそうだ)があると言えるときを除き、無関係である。

傭船契約に違反当時必然性が無く最低限の蓋然性も認められない後発事態によって発生の有無が定まらない選択権が含まれているとき、損害賠償金の算定額が時の経過によって後発事態から影響される得るとすれば、それは法理に反すると共に実業界の求める確実性と矛盾する。([2005] EWCA Civ 1190 para. 8)

船主が残傭船期間について代替傭船契約を少なくとも比較的短時日の間に手配できたとすれば、それが通常の損失算定基準となる。これに代わるものはない。損害賠償金を確定日に確認でき、商業上強く

考慮すべき確実性が得られる。時日の経過に伴う事情変更によって、損害賠償金が極端に変動することもない。([2005] EWCA Civ 1190 para. 12)

船主は論拠として、ジョンソン対アグニュー事件貴族院判決 (*Johnson v. Agnew* [1980] A.C. 367)、エレナ・ダミコ号事件高等法院判決、ノーデン対アンドレ事件高等法院判決 (*Dampskibsselskabet "Norden" A/S v. Andre & Cie. S.A.* [2003] EWHC 84 (Comm))等の先例を挙げる。

傭船者の主張：通常の算定額が確定できないのは、残傭船期間を通して傭船料率間の基本的比較ができないのと同様である。原傭船契約について残傭船期間が結局継続しなかったであろうことが明らかとなれば、確証され次第、当該事態を考慮すべきである。今や発生していないことが明らかとなった損失に対して損害賠償金を支払うという不公正が関連する問題点にまで、確実性と確定性の論議を進めるべきでない。本契約のように異常な長期傭船であれば、契約の履行期間満了後に仲裁人、裁判所、及び両当事者が共同して損害額を査定し、その際には履行期間中の事実進展を考慮することとなる。違反時に代船市場が存在しない場合、また本件の如き利益配分の損失が関係する場合もある。したがって、市場代替法理 (the market substitute rule) でさえ違反時に厳格に結びつけられてはいない。([2005] EWCA Civ 1190 para. 13)

傭船者は論拠としてウェイヴ号事件高等法院判決 (*Woodstock Shipping Co. v. Kyma Compania Naviera S.A. (The "Wave")* [1981] 1 Lloyd's Rep. 521)ほかの先例を挙げる。

判決 (マンズ卿 (Lord Mance) (判決言渡時の15日前に法律貴族に昇任)による、オールド控訴院判事 (Auld L.J.) とタッケイ控訴院判事 (Tuckey L.J.) が同意)：

マンズ卿は、次の理由を挙げて船主の控訴を棄却した。

この傭船契約は戦争条項に含まれる不確実性を常に内在している。多くの場合この不確実性は無視できる。例えば、原契約の終期が過ぎてから損害賠償金を算定し、しかも関連する戦争が起こらなかったとき、または戦争の起こる有意な見透しが無いことを前提に、原契約期間中に損害賠償金を算定するときなど。原契約期間中に損害賠償金を算定するその他の場合には、戦争が起こるかも知れない不測の事態 (contingency) (デニング卿 (Lord Denning) の言葉を用い) または機会 (chance) (ウォーラー

控訴院判事((Waller L.J.)の言葉を用い) を考慮しなければならない。更にまた事態が起きたとき傭船者が解約に踏み切るかどうかの蓋然性をも考慮しなければならない。([2005] EWCA Civ 1190 para. 23)

確実性(certainty)、最終決定(finality)、及び清算の容易さ(ease of settlement)が一般的に重要な考慮事項であることは当然である。しかしながら、戦争条項に起因する不確実性の要素は、傭船契約が7年の全期間続くことに絶対的確信を船主が持てないことを意味する。7年間の傭船契約として融資の担保とし、または売り渡すことのできる資産では決してない。傭船契約の(特定)履行請求から契約不履行に対する損害賠償請求へと請求の内容が変わることでこの点に関する船主の立場が好転すべき理由はない。([2005] EWCA Civ 1190 para. 24) [報告者註：契約の履行を拒絶された場合、相手当事者には、拒絶を無視して契約の履行を引続き求めるか、拒絶を承諾して損害賠償金を請求するか二通りの手段がある。]

本件は、確実性、最終決定、及び清算の容易さに対する考慮が、実際の損失(傭船者の履行拒絶の結果、どの時日で算定しても、今や明らかである船主が被った損失額)をより正確に反映する損害賠償金と補償の算定を達成する一段高い重要性に、必要な範囲内において、道を譲る場合であると、当職は考える。([2005] EWCA Civ 1190 para. 26)

利用可能市場法理(available market rule)の目的は原傭船料率との比較に当たり相応する料率を(概念的に)決定することである。しかし市場で得る代替傭船契約を仮定して損害賠償金を算定しようと意図しても、原契約の契約条項やその発動効果について考慮する必要性が排除されるわけではない。実際に、代替傭船の市場料率は、「現実の傭船契約にできるだけ精密に符合する傭船契約を仮定することによって確認しなければならない。」(ジョニー号事件控訴院判決(*Arta Shipping Co., Ltd. v. Thai Europe Tapioca Service Ltd. (The "Johnny")*) [1997] 2 Lloyd's Rep. 1, C.A.)におけるデイヴィッド・ケアーンズ卿(Sir David Cairns)の言葉)本件においても、概念的な代替傭船を仮定した場合、実際に戦争が勃発すれば、船主、傭船者の何れも代替傭船契約を解約できる。アラビア湾に就航するタンカーの傭船契約には船主・傭船者相互に解約可能な戦争条項が常に含まれているとの当事者

陳述がある。 ([2005] EWCA Civ 1190 para. 27)

貴族院判決(Golden Strait Corporation (Appellants) v. Nippon Yusen Kubishka (sic) Kaisha (Respondents) [2007] UKHL 12):

関与した法律貴族の意見は2分され、3対2で船主の上告は棄却された。(上告認容意見：ピンガム卿(Lord Bingham of Cornhill)、ウォーカー卿(Lord Walker of Gestingthope) 上告棄却意見：スコット卿(Lord Scott of Foscote)、カーズウェル卿(Lord Carswell)、ブラウン卿(Lord Brown of Eaton-under-Heywood))

船主(上告人)の主張：傭船契約の如き商事取引において、顕著な必要
条件は確実性、最終決定、及び清算の容易さである。代替可能な市場が存在するときは、損害は履行拒絶承諾時またはそれに近い時に
算定するのが原則である。その原則を確実性の要件に適用すると、損害は履行拒絶時に明確化し、損害算定に当たる仲裁人または裁判官はそれ以後に起こる事態に注目する必要がないため、かかる後発事態は損害算定と無関係である。この原則の唯一の例外は、明確化時点で後発事態が不可避または確定している(メゴー控訴院判事の言う"predestined")ときである。そのような場合に限り、不可避的に発生する事態の効果として被害者が失う契約利益の価値減少を証明できる。

傭船者(被上告人)の主張：船主の主張は損害を計算する料率に関しては理にかなっているが、損害の継続期間に関しては正しくない。履行拒絶が発生したとき、被害者は損失を確定し傭船全残存期間の損害を計算可能とするため、傭船市場を物色してなるべく速やかに新規契約を結ぶ損害軽減の機会を持っている。しかしながら、戦争条項の如き保留条件があるときは、傭船継続期間は、当事者が当然予期している事態の発生如何に係り、常に不確定である。控訴院判決でマンズ卿が言われるように、本件傭船契約は戦争条項の不確実性を常に内在している。

判決：スコット卿(多数意見)の判決理由：

問題の解決は契約法の原則に係る。損害賠償金の査定に関するコモン・ローの契約原則は、傭船契約、一般商事契約、またはその他契約、何れであっても異なるところはない。契約違反に対する損害賠償金を支配する基本原則は古くから確立されて争いが無い。損害賠償金は違反被害者に対して失った契約利益を補償することである。ロビンソン対ハーマン事件(Robinson v.

Harman 1 Ex. 850)のパーク財務府裁判官(Park B)が簡潔に述べた原則は、現在でも変わらず有効である。

「契約違反が原因で一方当事者が損失を被ったとき、損害賠償金に関しては、もし契約が履行されていたと仮定すれば彼が置かれていたであろう立場と、金銭が及ぼし得る限り、同一の立場を、彼に回復すること、これがコモン・ローの原則である。」

契約が、雇用、物品供給、または傭船契約など、期間で履行する契約であるときも、違反に対する損害賠償金の査定は同一の原則で行わなければならない。即ち、違反の被害者を、もし契約が履行されていたと仮定すれば彼が置かれていたであろう立場に、金銭が及ぼし得る限り、回復しなければならない。(para. 29)

期間で履行する契約が履行拒絶違反で終わっても、仮に契約が継続したとき特別事態の発生で早期に終結することがあるなら、違反に支払う損害賠償金の査定には、当該事態発生の可能性を考慮に入れなければならないことが当事者の共通認識である。そして、もし事態発生が確実なら損害賠償金はそれに基づいて査定しなければならない。ミハリス・アンジェロス号事件控訴院判決で、メゴウ控訴院判事(Megaw L.J.)は「事前に発生が確定している」(predestined to happen)事態に言及した。

「・・・それら事態の発生が、拒絶受諾当日において、事前に確定しているとすれば、・・・(原告が)回収できる損害賠償金は、当該事態を考慮した上での、彼が失った権利の真の価値(もしあるとして)を超えることはない。」

メゴウ控訴院判事が指摘した点を別の方法で表現すると、原告には失った契約上の権利を金銭で表示した利益を回復する権利があるが、失った契約的権利の価値を超える利益を受ける資格はない。

ウェルサイム事件貴族院判決(*Weltheim v. Chicoutimi Pulp Co.* [1911] A.C. 301)でアトキン卿(Lord Atkin)は、

「・・・契約違反に対して損害賠償金を与えるとき、もし契約が履行されていたと仮定すれば原告が置かれていたであろう立場と、金銭が及ぼし得る限り、同一の立場に原告を回復することが、法の一般的意思である。」

と言及しうえて、物品引渡しの遅滞があった後、買主が本来の引渡期日の市場価格以上の価格で物品を売却し、履行遅滞の損

害賠償を請求したことに関連して、次のように述べている。

「契約違反から利益を得、被害のない損失を補償され、契約が履行されたと仮定した場合と、金銭が及ぼし得る限り、同一の立場ではなく、遙かに有利な立場に置かれることが、一切の正義に反して、許容されない限り、彼の負った損失は当該価格で算定されなければならない。」(para. 30)

原告が主張する結果は、前述アトキン卿の文言が想定している結果に類似する。傭船契約が履行拒絶されず、進行していたとすれば、第二次湾岸戦争が 33 条の解約選択権行使の引き金となり、2003 年 3 月またはその直後に傭船者は傭船契約を解約していたであろう。しかし船主は、今や虚偽が既成事実となった、傭船契約が 2005 年 12 月 6 日まで継続することを根拠に、それ迄の損害賠償金を請求している。傭船者の履行拒絶と船主の承諾が 2003 年 3 月の事態に先立つため、契約違反に対する損害賠償金は違反時に算定すべきとの原則に従い、当該事態を無視せよとの主張である。(para. 31)

この主張は、損害賠償金の違反日現在査定基準に原則と先例に反する非柔軟性を帰属させていると考える。根底にある原則は、契約違反の被害者が享受する権利を持ちながらも奪われた契約利益と価値相当の損害賠償金を得る資格を持つことである。被害者は、金銭が及ぼし得る限り、あたかも契約が履行されたかの如き同一の立場に置かれる権利がある。違反日現在査定基準は通常この結果を達成する。しかし常にではない。ミアンゴス事件貴族院判決(*Miliangos v. Frank (Textiles) Ltd.* [1976] AC 443)で、ウィルバーフォース卿(Lord Wilberforce)は契約違反の損害賠償金を違反日現在で査定する「一般的基準」(general rule)に言及したうえ、「原告が受けた被害を最も公正に補償する損害賠償金の額を、事件毎に、最も適当に解決するのは裁判所または仲裁人である。」と述べ、外国通貨建て債務を英国通貨に換算する基準日に債権者が結んだ契約を最も正確に反映できる日を選んだ。もし契約違反に対する金銭的損害賠償の認定が債権者の結んだ契約より少額または多額、どちらの場合にも、認定は正当な結果をもたらさない。(para. 32)

メゴー控訴院判事はドッド・プロパティーズ事件控訴院判決(*Dodd Properties v. Canterbury City Council* [1980] 1 WLL 433)で、ウィルバーフォース卿がミアンゴス事件で言及した「一

般的基準」を評して、一般的基準が「多くの例外と制限を前提条件に」(subject to many exceptions and qualifications)していることは「明白」であると述べた。カウンティ人材派遣会社事件 (*County Personnel Ltd. v. Alan R Pulver & Co.* [1987] 1 WLR 916) 控訴院判決で、当時控訴院判事であったビンガム卿は、「違反日以外の日を基準に行う査定が最優先すべき補償原則をより一層正確に反映するときは、損害賠償金を違反日現在で査定する一般的基準を機械的に適用すべきでない。」と指摘した。ラヴァラック事件控訴院判決 (*Lavarack v. Woods of Cochester Ltd.* [1967] QB 278) で控訴院は、違法解雇に対する損害賠償金は雇用主が契約上従業員に負担する以上の利益供与を与えないと判示したが、当時控訴院判事であったディプロック卿 (Lord Diplock) は次のように述べた。「損害賠償金の査定者が最初に為すべきことは、被告が法的義務を完全に履行し、かつ義務以上のことは何も行わなかったなら、原告が得たであろう金銭または金銭的価値を可能な限り最善に評価することである。違法な履行拒絶により履行期前違反が起きたときも、審問期日がいつであろうと、せいぜいこの評価に過ぎない。評価には、実際には発生せずまた将来決して発生することのない事態を既に発生しまたは将来発生するであろうと想定すること、換言すると、被告が契約上の法的義務を違反以後も継続して履行すること、更には、契約がその他の理由で何れにせよ解消したであろうときそれより前に評価が行われるなら、被告が契約の最終履行期まで契約上の法的義務を継続して履行することも含まれる。しかし前提条件となるのは、被告は原告との契約で負っている法的義務、そしてそれ以上ではない、を既に履行したこと、または将来履行すべきことを評価することである。」この文言は、北海燃料ホールディング社事件控訴院判決 (*North Sea Energy Holdings NV v. Petroleum Authority of Thailand* [1991] 1 Lloyd's Rep. 483) でウォーラー控訴院判事 (Waller L.J.) が引用して適用し、他の判事も同意している。(para. 33)

違反日現在査定基準は、特に、市場が存在する物品に関する売買契約の履行拒絶事件に対して適切に発動できる。違反によって売主または買主（被害者が何れであっても良い）が被った損害は契約価格と違反日現在の市場価格の差額で計算できる。売主は物品を市場で再度売却できる。買主は市場で代替物品を購

入できる。それによって違反によって生じた損害は確定可能である。しかしここでも、物品の代替売買契約の調達にある程度の余裕期間が必要である。賠償すべき損害金の査定目的で関係する市場価格はこの余裕期間が終わるときの価格となる。(Para. 34)

しかしながら、物品売買契約が単に一回限りの売買でなく、明記された期間にわたる継続的物品供給契約であるときは、一般基準の適用は全く無益である。3年間の物品供給契約で初年度の終わりに履行拒絶があった場合を例にとる。違反は承諾され損害賠償金が請求されたが、契約が依然として継続していれば契約解消に至るような不可抗力事態、例えば当該物品の売買を禁じる立法、が損害金算定以前に発生したと仮定する。被害者が契約違反によって奪われた契約上の利益が不可抗力事態発生日を超えて延長することはない。その日以降に対応する契約利益相当の損失補償を被害者はどのような原則に基づいて請求できるのか？その期間に対応する損害賠償金の支払いを求める如何なる基準も契約損害賠償金の査定が基礎とすべき最優先の原則、即ち補償原則と矛盾するであろう。(para. 35)

同様のことが履行期前違反が承諾され未履行の契約が解消したときには真実と考える。契約上の利益を失い補償を求める被害者は将来の不確実性から逃れることができない。損害賠償金査定時点で、未履行契約が継続しても、期待利益が順当には生じ得ないと暗示する何事もなければ、不確実性は概念的に過ぎず、これにより損害賠償金額が影響されることはない。もし契約解消の事態、または契約が継続しても、原告が損害賠償を求め得る契約上の利益が何らかの事情で減少する事態、の発生する客観的可能性が存在するならば、そのときは、可能性現実化の危険程度を反映させるため、損害賠償金の額は危険割合に比例して減額する必要がある。損害賠償金は、原告が契約違反によって奪われた契約利益の価値、それ以上でもなければそれ以下でもない、に相当すべきことが指導原理である。しかし契約解消の事態が発生したときは、推測は不要であって、事態発生の危険程度の評価はもはや必要ではない。そして、契約解消の事態が発生しなかったなら契約履行義務が存続したであろう期間に関しては、早まった履行期前違反は被害者から何も奪っていないことが明白である。ブルファ事件貴族院判決(Bwllfa and

Merthyr Dare Steam Collieries (1891) Ltd. v. Potypridd Waterworks Co. [1903] A.C. 426)でホールズベリー卿(lord Halsbury)は、「通告があった時には正確な金額に到達し得ず、推測もできなかったのだから、今になって真の価格を知ってもそれには目を閉じるべきだ。」との主張を退けた。また、ロバートソン卿(Lord Robertson)は、「妥当な判断手段として、概算と推量は事実に地位を奪われる。」と、更に「本事例では事実が入手できるため、事実を除外すべきではない。」と述べた。判決の対象は契約または不法行為に関する損害賠償金問題ではなく、1847年水利工事条項法の下で支払われる補償金の額如何であった。しかしながら、その解決方法は当該上告と同様に本件上告のためにも適切であると考えられる。(para. 36)

強硬な反対意見のビンガム卿は、被害者はあたかも契約が履行されたかの如き同一の金銭的立場に置かれる損害賠償金を受ける権利があるとの、支配的補償原則に言及している。しかしながら、本事件の事実関係では、契約は33条(戦争条項)を含み、2003年3月以降について傭船者の履行を要求していない。その結果、原則的には、被害者の船主はそれ以後の期間について損害賠償金を受ける資格がない。傭船者が傭船契約の履行を拒絶し、船主がこれを承諾した時に、船主が失ったのは残存期間4年弱の傭船契約であるとの主張には制限を付ける必要がある。船主が失ったのは、ある一定の事態が発生したときに傭船者が契約を解約できる規定を含んだ傭船契約である。当該事態が損害賠償金の査定前に発生した。実際問題として、傭船契約上の船主の権利を一括払い金で取引する市場が存在しなかったであろうことを船主は認めている。船主にとっての傭船契約上の利益、つまり履行拒絶違反によって船主が奪われた利益は、傭船契約の有効期間中に傭船料を受領する権利である。33条に基づく傭船契約の解消は、必然的にその権利を消滅させる。(para. 37)

船主の主張は補償原則に背く。船主は奪われた契約利益の価値を超過する補償を求めている。船主の論拠は、査定者に対して、2001年12月17日から2005年12月6日迄の期間に33条事態の発生に関して何が起こるか推測し、2003年3月に33条事態が実際に発生したことには目を閉じよと求めている。斯かる補償原則背理を正当化するため、いわゆる确实性の原則を優先すべきと論じている。そのような原則は存在しないと考える。确实性は、特に商事の世界で、無くてはならぬ重要なものである。し

かし、確實性は原則ではなく、原則に道を譲らねばならない。さもなくば、起こりえる結果は原則の矛盾である。多くの訴訟分野で多くの訴訟当事者が訴え慣れた引延戦略を挫折させるためには、商事契約に関する確實性の達成を、原則の目的に沿った調整よりむしろ契約法の堅固に確立した原則に依存させるべきであると提言する。何れにせよ、契約損害賠償金査定の根底にあるべき補償原則は明白であって、本件の上告は棄却されるべきである。(para. 38)

判決：ピンガム卿（少数意見）の反対理由：

一方の当事者（違約者）による契約の履行拒絶があり、他方の当事者（被害者）がこれを承諾すると、契約は終結し両当事者は契約の主たる義務（第一次的義務）から解放される。そこで直ちに、被害者は、違約が原因となって被った金銭的損失の補償に相当する損害賠償金を、違約者から回収する権利を与えられる。これは法の基本である。(para. 8)

被害者が回収する損害賠償金は、もし契約が履行されていたとすれば、被害者が占めていたであろう金銭的立場と同一の地位に被害者を置く金額である。これは契約の支配的原則として永きにわたり承認されてきた補償原則である。しかしながら、この原則は、損失の査定を被害者が損失を被った当日、または当時知られている事実に照らしてその直後に行うべきか、それともたまたま査定が遅れることになったとき、その時知れる後発事態を考慮に入れて後日行うべきかの問題に回答を与えない。(para. 9)

被害者は自己の損失を軽減する然るべき商業的手段を取れば当然回避できたであろう損失に対する損害賠償金を違約者から、一般的には、回収できない。従って、本事件のように、本船傭船のための代替市場が存在するときには、被害者の損失は、拒絶を承諾した時または妥当な期間内に、最善の合理的判断により本船の代替傭船を獲得すべく妥当な商業的手段を被害者が取ったとの仮定の下で計算される。これは、被害者が実際にそのような行動を取ったか、また何らかの理由で、取らなかったかに拘わらず適用される通常原則である。実際の事実関係は通常無関係である。原則の根本的理由は単純な商業的公平である。被害者は違約者に損害軽減の責任を負わない。しかし、被害者が違約者の負担する損失を増加させるような妥当性を欠き非商

業的な自らの行為に依拠することは公平の立場から通常許されない。以上はエレナ・ダミコ号事件(*Koch Marine Inc. v. D'Amica Società di Navigazione ARL (The "Elena D'Amico")*) [1980] 1 Lloyd's Rep. 75)におけるロバート・ゴフ判事(Robert Goff J.)の判決を要約したものである。同事件は、傭船期間中に船主が行った定期傭船契約違反に対し傭船者が回収できる損害賠償金の算定に関するものである。非柔軟性または不変性の原則を規定することを注意深く避けながら、ゴフ判事は、違反日現在に代替市場が存在するときには、損害賠償金の標準的算定基準は、契約料率と残余傭船期間に付き代替船を傭船する市場料率との差額であると判示した。これは 1893 年動産売買法 51 条 3 項からの類推である。この決定は、それ以降常に先例と認められ、本事件の両当事者も異論を唱えていない。しかしながら、同判決は、傭船残存期間を被害者が知り、または確定できることを想定している。(para. 10)

契約違反に対する損害賠償金が違反当日に査定されることは、英国法の、一定不変ではないが、一般的原則である。(ここでビンガム卿はジョンソン対アグニュー事件貴族院判決(*Johnson v. Agnew* [1980] A.C. 367)、チティー契約法(*Chitty on Contracts*, 29th ed (2004)等幾つかの判例学説を挙げる。) 1893 年及び 1979 年の動産売買法 51 条 3 項は売主が代替市場のある動産の引渡しを拒否しまたは懈怠した場合に関して違反日基準を推定原則として定めている。(para. 11)

上記諸原則が正しいことに異議を唱えるものとは思わないが、傭船者はこれら原則が本事件には適用にならないと論じる。その第一の論拠は、所謂「ブルファ原則」(the *Bwlfa* principle)である。それによれば、損害賠償金を査定する裁判所が現実に起きたことを知っているときには、裁判所は何が起きたであろうかと推測する必要はなく、既知の事実を根拠にすべきである。世俗的には、書物を紐解けば判るときに水晶球を凝視する必要はないとも説かれた。人生に限らず、法律においても、これが多くの状況下に於いて健全な解決手段であることに、小職も、疑いを抱いていない。その原則が多数の事件で引き合いに出されたことも真実である。しかしこれらの事件は本件事件とほとんど類似性がない。ブルファ事件(*Bwlfa and Merthyr Dare Steam Collieries (1891) Limited v. Pntypridd Waterworks Company* [1903]

AC 426)では、炭坑所有者が、特別法に従った命令によって、石炭採掘を禁じられた期間中に石炭価格が上昇したため、水利工事事業に対して補償を請求した。問題は、石炭価格を採掘中止期間の開始時で評価すべきか、それとも中止期間中の価格に拠るべきかであった。炭坑所有者は「完全な補償」(full compensation)を受けると、貴族院は後者の評価を支持した。しかし、貴族院は動産売買や土地の権利移転の場合と区別するのに苦悩した。原則を発動したブラッドベリー関連事件(*In re Bradberry* [1943] Ch 35)は、遺産管財での年金の評価に関するものであった。カースロギー事件(*Carslogie Steamship Co., Ltd. v. Royal Norwegian Government* [1952] AC 292)は、衝突損害修理中の喪失時間を船主が請求した事件である。衝突事故の後本船は甚だしい荒天に遭遇し損傷を受けた。当該損傷修理のため、本船は留置された。当事者双方の共通認識によれば、衝突事故がなかったとしても、本船の留置期間は変わらなかったであろう。故ソアーズ氏関連事件(*In Re Thoars Deceased* [2002] EWHC 2416 (Ch))では、生命保険証券が破産法 339 条の意義に於ける廉価で譲渡されたか否か決定する過程で原則が発動された。また原則は、鑑定人に対するネグリジェンス不法行為訴訟であるマッキンノン事件(*MacKinnon v. E Survey Ltd.* [2003])でも適用された。予備的争点を判断するために、裁判所は土地の価格は評価時点またその後も変動しないものと仮定するよう求められたが、実際にこれらの事実は土地の売買後でなければ立証できなかつたであろう。土地開発のための共同事業が破綻したアイッチソン事件(*Aitchison v. Gordon Durham & Company Limited* (unreported, 13 January 2003))では、控訴院は原告の予想利益を決定するために原則を発動し、実際に生じた出来事を考慮に入れた。これらの判決は、何らかの事情から後発事態を考慮に入れる妥当性があったことが明らかであるから、議論する必要性があると小職は考えない。これら事件は、代替市場が存在する商事契約の履行拒絶とは関係がない。(para. 12)

ミハリス・アンジェロス号事件控訴院判決に多大の注目が集まった。判決は、ヨーロッパ引渡し貨物を船積みするためハイフオン港に本船を仕向ける航海傭船契約に関するものであった。1965年5月25日付傭船契約書で船主は、本船が「1965年7月20

日頃本契約の下で船積準備整頓(expected ready to load)」すると記した。また傭船契約書の解約条項には、「本船が1965年7月20日以前に、停泊位置は問わず、船積準備が整わないときは、傭船者は本契約を解除する選択権を有し、斯かる選択権の行使は、求められれば、本船の船積港到着の少なくとも48時間以前に通告するものとする。」1965年7月17日に、本船は未だ香港で前航海の貨物陸揚中であつた。本船が陸揚げを終え7月20日迄にハイフォンに到達することは物理的に不可能であつた。傭船者は傭船契約の解除通告を行った。船主がこれを履行拒絶と見なし、損害賠償金を請求したため、問題は仲裁人から高等法院モカタ判事(Mocatta J)、更に控訴院へと移つた。控訴審での争点は三つあつた。第一は、「船積準備整頓」条項は、船主が違反すると傭船者が傭船契約を解除できる条件(condition)であるか否かであつた。3人の控訴院判事は全員が、条件であると判断した。第二の争点は、(第一の争点への判断が誤りと仮定して)傭船者が本船到達期限の三日前である7月17日に契約を解除したのは、履行拒絶になるか否かであつた。デニング卿(Lord Denning)は否定、エドモンド・デイヴィーズ控訴院判事(Edmund Davies LJ)とメゴウ控訴院判事(Megaw LJ)は肯定に解した。第三は、(傭船者の早まった解除が履行拒絶に相当すると仮定して)船主の被つた損害に関する問題であつた。デニング卿は、

「船主が疑いもなく解除したであろうことを考えると、船主は損失を受けず、従つて、船主にはせいぜい名目的損害賠償金を請求する権利があるに過ぎない。」と、仲裁判断(全仲裁人一致の意見)に同意した。エドモンド・デイヴィーズ判事も、

「契約はその全体像を見なければならず、被害者が何も失わないことが明らかであれば、全契約が履行される権利の喪失に対しては名目的損害賠償金以上のものを回収できない。」と、同意した。

メゴウ判事は次のように述べた。

「契約の履行期前違反があるとき、違反とは受諾された履行拒絶であり、他方当事者は、損害軽減義務を負担する制約を受けつつも、損害賠償金によって喪失した契約的権利の真の価値を回収する権利を与えられるものと、当職は考

える。喪失した契約的権利が契約の条項が定めるある事態発生によって減価または無価値化され、しかもその事態発生が、履行拒絶承諾当日において、事前に確定している (at the date of acceptance of the repudiation, predestined to happen) とすれば、そのような場合には、回収できる損害賠償金は、当該事前確定事態を考慮した上での、喪失した権利の真の価値（もしあるとして）を超えることはない、と当職は考える。」

全控訴院判事が事件を（明記しているのはメゴー判事のみであるが）履行拒絶承諾日現在で考察しているのは明白である。全判事が後発事態を考慮していない。認定された事実から明白なように、傭船契約は三日後に有効に解除されるため、履行拒絶承諾当日に船主が失った契約上の権利の価値は皆無であると全判事は容認していた。 (para. 14)

もし、ミハリス・アンジェロス号事件に於ける第三争点の控訴院判決が完全に正統である（小職はそう考える）とすると、ウェイヴ号事件 (*Woodstock Shipping Co. v. Kyma Companiera SA ("The Wave")*) [1981] 1 Lloyd's Rep. 52) のマスティル高等法院判事 (Mustill J) 判決も全く正しい。それは 24 ヶ月間（3 ヶ月間の伸縮傭船者任意）の定期傭船契約に関するものである。船主が履行を拒絶し、傭船者がこれを承諾した。傭船者の損失を査定し、履行拒絶承諾日直後に市場での代替船傭船が可能であると認めた判事は、エレナ・ダミコ事件判決に従い、2 年後の市場料率が傭船者に 3 ヶ月伸縮の選択権の行使を誘発するか否か推測することを拒否し、傭船契約料率を履行拒絶承諾 1 ヶ月後の市場傭船料率と比較した。 (para. 15)

ノエル・ベイ号事件 (*SIB International SRI v. Metallgesellschaft Corporation ("The Noel Bay")*) [1989] 1 Lloyd's Rep. 361) は航海傭船に関するものであった。傭船者が履行を拒絶し、船主が 1987 年 6 月 3 日にこれを承諾した。控訴院のストートン判事 (Staughton LJ) は、船主の失った契約の金銭的価値は「履行拒絶を承諾した当日である 6 月 3 日現在で査定すべき」との船主訴訟代理人による主張を認容した。 判事は続けて、ミハリス・アンジェロス号事件のメゴー判事意見を引用し、これを承認した。 (para. 16)

カインズ事件 (*Kaines (UK) Ltd. v. Osterreichische*

Warrenhandelsgesellschaft Austrowaren Gesellschaft m.b.H. [1993] 2 Lloyd's Rep. 1)は、傭船契約ではなく、原油売買契約に関する訴訟である。売主が1987年6月18日17時28分に履行拒絶し、買主がこれを承諾した。高等法院のステイン判事(Steyn J)は、買主は遅くも6月19日までに代わりの原油を市場で調達すべきであるから、買主の損害はそれを基礎に査定されると判示した。それは履行期前拒絶であった。ステイン判事と控訴を棄却した控訴院は、共に、トライテル契約法(Treitel, *The Law of Contract*, 7th ed. (1987), p 742)の一節を承認し引用している。

「損害軽減原則の下では、被害者は、市場があるときは一般的に、代替契約の締結を要求される。彼の損害賠償金は代替契約を締結すべきであった時を参照して査定される。これは通常違反を承諾した時(または前記原則の下で許容される合理的期間内)である。」

控訴院は、判事の認定した代替貨物を買主が購入すべき日が「本件事実に基づく原告の損害賠償金水準を、当時の原告の行為または懈怠に関わりなく、固定し、損害賠償金評価基準に関する限り、状況を明確にする。」(para. 17)

シーフラワー号事件(*BS & N Ltd. (BVI) v. Micado Shipping Ltd. (Malta) ("The Seaflower")*) [2000] 2 Lloyd's Rep. 37)は、期間11ヶ月、最長12ヶ月傭船者任意、の定期傭船契約に関する事件である。傭船契約にはモービルを含むメイジャー石油各社の承認条項があり、傭船期間中に承認期限が到来したときは船主は30日以内に承認を再取得すること、及びこれを怠るときは傭船者は契約を解約する権利を持つことが定められていた。他方、船主は、エクソン承認の取得を契約締結日から60日以内に行う旨、保証していた。しかし船主は60日以内にエクソンから承認を取得しなかった。1997年12月30日傭船者は本船に付きエクソン貨物の運送を契約した。同日傭船者はエクソン承認を取得済みかどうか船主に尋ね、1998年1月5日までの承認取得を求める通告を行った。これに対し、船主は1月末または2月初めに本船のエクソン検査を受ける準備が整うと回答した。傭船者は契約を解約し、本船を返船した。初期審問で高等法院のアイケズ判事(Aikens J)は60日補償条項は、無名条項(*innominate term*)であって条件(*condition*)ではないと判示した。そのため、傭船者には契約解約権が無く、返船は傭船契約の履行拒絶となって、

船主がこれを承諾した。傭船者の訴えに、船主は違法解約を理由に、傭船契約と残余傭船期間中の代替傭船の料率差額からなる、損害賠償金の反対請求を行った。これに対して傭船者は、船主はモービル承認を 1998 年 1 月 27 日に失ったはずで、30 日以内、即ち 2 月 26 日までに再取得できず、結局、傭船者は契約による解約権を取得するため、船主の損害金はその時点で終わるはずだと反論した。高等法院のティモシー・ウォーカー判事 (Timothy Walker J) は、ミハリス・アンジェロス号事件控訴院判決の三判事間の意見相違を識別して、メゴー判決を少数意見と考へてそれを採用しなかつたものの、船主が 1998 年 1 月 27 日にモービル承認を失うことは、事実関係から 1997 年 12 月 30 日現在で確定していると判断した。判事の達した結論は実際に 12 月 30 日以降に発生した証拠で確認された。傭船契約が 2 月 26 日に終わることは不可避であったため、船主の損害賠償金はそれに従い制限されると判事は結論づけた。この判決を読むと、これは 12 月 30 日現在に於いて不可避だったと見なした結論である。後日に発生した証拠に依拠することが許されるか否かの議論は為されていないように見える。また判事が何らかの原則問題について判断したとは考へられない。この事件の結果は、ミハリス・アンジェロス号事件の第三争点より、おそらく明白さを欠く。しかしそれは、異なる事実関係の下での、同一の効果を示す判決であった。この事件は履行拒絶承認の当日に早期解約が極めて明白に予測可能であったため、本件事件と全く異なる。そしてティモシー・ウォーカー判事は、早期解約を裏付けるため、後発事態の証拠に依拠したに過ぎない。その証拠が無かつたとして判事が異なる結論に達したとは考へられない。(para. 19)

本事件傭船者による主張の趣旨は、傭船者の履行拒絶に対する承諾がなければ受領することがなかつた、と今になって判る、金額の損害を償われるとすれば、船主は不正な過大補償を得ることである。これに対しては幾つかの反論があり得る。第一に、契約は違反するためでなく、履行するために結ばれること。契約を履行せずに違反すれば不利益が判明すること。第二に、履行拒絶の承諾があつたとき傭船者が速やかに二次的義務である損害賠償金支払義務を履行していれば、取引は第二次湾岸戦争が現実となる遙か以前に決着していたであろうこと。第三に、

船主は、仲裁人が認定するとおり、失ったものを失った日現在の金銭的価値で補償される権利がある。その日に船主が失ったものが残存有効期間が4年間を僅かに欠ける傭船契約であったことに疑いはない。これは明白かつ重大な事実認定であると考ええる。しかし、これは下級審判決、本院多数意見の何れにおいても言及されていない。仲裁人の事実認定によれば、傭船契約にはその基準での市場性があった。确实ではないが起こりそうだ(likely but not certain)と市場が判断する事態によって解約されるのであれば契約の市場価値が減少するであろうことは容易に了解できる。しかしそれは本件に付き仲裁人が認定した事実ではない。この解釈方法には、反対意見には敬意を表すが、何らの不自然も存在しない。当事者が失ったものを失った時点の価値で補償され、しかもその時の価値が何らかの理由で下落していても、正当に補償されたことになる。付随的出来事により、当時の市場下落が実現しなかった危険を懸念してのことと後日判明し、正当な補償とは言えないこともある。つまり、当事者には履行拒絶を承諾する義務がない。結果が良かれ悪しかれ、契約の継続を選択することもできる。2001年12月に戦争が起こる見通しを、「単なる可能性」(merely a possibility) (仲裁判断書の段落54ではこの文言が2度表れる)と表現することで、仲裁人はそれが、傭船契約の市場価値に影響しない万が一の可能性(an outside chance)と予想されていたことを言っているに過ぎない。(para. 22)

仲裁人と同じく、小職が極めて重要と考える更なる反論がある。仲裁人は幾つかの事柄を根拠に船主が行った主張に説得力を認めている。即ち、确实性(certainty) (商事営為では一般的に重要)、決着(finality) (他の選択肢は、契約中断の見込みに関する限り、情勢判断の繰り返し)、清算(settlement) (さもなくば、局面は流動的)、整合性(consistency) (当事者に確立した権利が後発事態によって変更されるのは原則から見て異論の余地がある)、及び首尾一貫性(coherence) (履行拒絶の日は権利と損害賠償金が査定される日である)である。ラングリー判事は、确实性は現実的かつ有益な目標であるが、容易に達成できるものでなく、また傭船契約は戦争条項という商事的不确实性を含んでいると指摘して、船主[報告者註：判決文に"charterers"とあるのは誤植。]のこの種議論に多くは感銘を受けなかった。マンズ卿も同様の趣

旨を次のように述べている。

「確実性、最終決定、及び清算の容易さが一般的に重要な考慮事項であることは当然である。しかしながら、戦争条項に起因する不確実性の要素は、傭船契約が 7 年の全期間続くことに絶対的確信を船主が持てないことを意味する。7 年間の傭船契約として融資の担保とし、または売り渡すことのできる資産では決してない。傭船契約の（特定）履行請求から契約不履行に対する損害賠償請求へと請求の内容が変わることでこの点に関する船主の立場が好転すべき理由はない。」

小職は、敬意を払いつつも、この論理を認めることができない。商事取引に於ける確実性と予測可能性の重大さは、首席裁判官マンズフィールド卿(Lord Mansfield CJ)によるヴァレホ事件判決(Vallejo v. Wheeler (1774) 1 Cowp 143)以降、英国商事法の絶え間なき主題であり、近年でもスキャプトレード号事件貴族院判決(Scandinavian Trading Tanker Co. AB v. Flota Petrolera Ecuatoriana ("The Scaptrade") [1983] 2 AC 694)、ホンバーグ事件貴族院判決(Homburg Houtimport BV v. Agrosin Private Ltd. [2003] UKHL 12)、ジョーダン 2 世号事件貴族院判決(Jindal Iron and Steel Co., Ltd. v. Islamic Solidarity Shipping Co., Jordan Inc. ("The Jordan II") [2004] UKHL 49)等で強く擁護されている。(para. 23) [報告者注：ヴァレホ事件に於けるマンズフィールド卿の判示文言は次の通りである。「全ての商事取引に於いて、最大の目的は確実性であるべきだ。従って、原則をどのように確立するか否かより、原則が確実であることが一層重要である。原則が確実であれば、投機家は何を基準に取引を行うべきか知り得る。」]

シーフラワー号事件判決を読むと、仲裁人が同判決に拘束されるとは思わない。もし拘束されるとすると、同判決に於いてティモシー・ウォーカー判事が行ったミハリス・アンジェロス号事件判決の分析は、敬意を表しつつも、誤っていると考える。しかし事実関係から言って、船主の傭船契約を履行拒絶時に於いて 2 ヶ月の傭船料収入に相当する価値と同判事には評価する権限がある。これとは対照的に、本件事件では、仲裁人は拒絶承諾時現在に於ける傭船契約の真の市場価値を 4 年間（数日を控除）の傭船料収入に相当する価値と判断した。

これらの理由及びウォーカー卿が挙げた理由（小職は全面的に同意）により、船主の上告を認容する。（para. 25）

報告者コメント：

ギンガム卿の反対意見は先例を詳細に分析し、論理整然として、且つ説得力に富む。ギンガム卿は言う。「船主は、・・・失ったものを失った日現在の金銭的価値で補償される権利がある。その日に船主が失ったものが残存有効期間が4年間を僅かに欠ける傭船契約であったことに疑いはない。これは明白かつ重大な事実認定である」と考える。しかし、これは下級審判決、本院多数意見の何れにおいても言及されていない。」（前記反対理由から引用）

仲裁人が判断を下した第二の争点（上告審に於ける争点でもある）は、「2003年3月の事態（第二次湾岸戦争の勃発）は、傭船者による傭船契約履行拒絶に対して船主が回復する損害賠償金に、2003年3月21以降の期間は対象とならないという、時間的制約を設けるか？」であった。（para. 5）

仲裁人は、この問題を「船主が失った契約の、契約を失った日現在の、金銭的価値は幾らであったか？」と捉え、次のように所見を述べた。

「2001年12月17日現在、第二次湾岸戦争が可能性にすぎなかったとすれば、当日船主が失ったものは、残存有効期間が4年間を僅かに欠ける傭船契約であったことに疑いはない。例えば、傭船者が傭船契約の履行拒絶をせずに、船主が当日傭船契約付きで本船を売船したとすれば、船主が受け取る価格がそれを基礎に計算されたことは確かである。」

仲裁人は船主の見解に賛成した。

「小職には、船主の見解がより正当な解決方法であり、それを主張する説得力ある理由によって立証されたものと思える。本質に於いて、船主が失った金銭的価値（そしてそれは、違反日現在の一般的情勢から計算可能である）が、それ以後、船主の権利を強制する手続中に、またおそらくは全く異なる情勢下に於いて決定されることにより、変動するとすれば、それは正しくないと考える。」

しかし仲裁人は、シーフラワー号事件のティモシー・ウォー

カー判事判決に拘束される（報告者註：法律問題）と理解した。（para. 7）

この重大な事実認定を無視する多数意見は疑問である。

傭船者は上告審で初めて所謂「ブルファ原則」（the *Bwlfa* principle）を持ち出し、これが上告審の行方を決定づけたように思える。カースロギー事件貴族院判決（*Carslogie Steamship Co., Ltd. v. Royal Norwegian Government represented by The Norwegian Shipping and Trade Mission* [1952] AC 292）でノーマンド卿（Lord Normand）はこの原則を次のように要約している。

「それはもはや未来を扱わず、過去の歴史を扱う。評価に於いて、事実の証明が蓋然性の予測に入れ代わるこの原則は確立されて久しく、多くの衝突損害請求だけでなく、補償や損害賠償金が査定される広く多様な事件に適用されている。」

しかし「ブルファ原則」に関連する多くの判例を検討したギングム卿は、こう締めくくった。

「裁判所が過去の事態を考慮したのは何らかの関連で適切であったからであって、これらの諸判例を議論する必要はないと考える。どの事件も代替市場が存在する商事契約の履行拒絶に関するものではない。」（para. 12）

代替市場の存在が要であることに多数意見は目を向けていない。

ビングム卿判決にある文言「契約は違反するためでなく、履行するために結ばれること」から報告者は「法と経済」学者の言う「契約の効率的違反」（efficient breach of contract）を想起した。オリヴァー・ウェンデル・ホームズの有名な言葉に、"The duty to keep a contract at common law means a prediction that you must pay damages if you do not keep it -- and nothing else."（Oliver Wendell Holmes, *The Path of the Law*, 10 Harv. L. Rev. 457, 462 (1897)）リチャード・ポズナーは、これを解説して、"[I]t is not the policy of the law to compel adherence of contracts but only require each party to choose between performing in accordance with the contract and compensating the other party for any injury resulting from a failure to perform."（Richard A. Posner, *Economic Analysis of Law* 5th ed. 131）と記している。

傭船者が契約履行に換えて船主への損害賠償を選択したのであれば、履行拒絶は非難すべきでない。しかし履行拒絶の後責任

問題を争い(つまり損害の賠償はできないと言い)、その間に予期せざる事態(windfall)が生じたために、次に損害額を争うことには、感覚的にも素直に同調できない。本件には、一般原則の"breach date rule"が相応しいのではないか？

参考判例：

先例の巻： ジョンソン対アグニュー事件貴族院判決(*Johnson v. Agnew* [1980] A.C. 367)： 抵当権既設定の土地・家屋の売買契約において、特定履行命令を得た売主が、抵当権実行により所有権を喪失したため、特定履行に代わる損害賠償金(エクウィティー上の救済からコモンスター上の救済へ)を買主に請求した事案で、ウィルバーフォース卿は次のとおり判示した。

「損害賠償金査定の一般法則は代償的、つまり違反の相手方当事者を、契約が履行された場合と可能な限り同等の金銭的地位に置くことである。契約が売買であるときは、この法則から違反日における(as at the date of the breach)損害額の査定 -- 1893年動産売買法 51条で承認・制定法化された原則 -- が導かれる。しかしこれは絶対的規則ではない。; それに従うことで不公正が生じるなら、裁判所は事情に応じ他の適切な日を指定する権限を持つ。」(para. 9)

1893年法第51条2項「損害賠償金の算定額は、売主の契約違反の結果、通常の成り行きを経て、直接かつ自然に発生すると評価された損失である。」同法第51条3項「当該動産に入手可能な市場があるときは、損害賠償金の算定額は、契約価格と受渡時(受渡時が未設定のときは、受領拒否時)の市場価格との差額であると推定される。」(para. 10)

(報告者註： 期待利益の補償についての古典的判例はロビンソン対ハーマン事件である。「契約違反のために損失を被った当事者が、損害賠償金にによって、金銭的に可能な限り、あたかも契約が履行された如き同等の地位を回復すること、それがコモン・ローの法理である。」"The rule of the common law is, that where a party sustains a loss by reason of a breach of contract, he is, so far as money can do it, to be placed in the same situation, with respect to damages, as if the contract had been performed." *Robinson v. Harman* (1848) 1 Exch 850, 855、 本事件では、コモン・ロー法上の損害賠償金とロード

・ケアーンズ法(1858)により認められた特定履行に代わる損害賠償金の算定日が争われた。控訴院が買主による契約違反の日ではなく、特定履行命令発付の日を基準日と考えたのに対して、貴族院は土地の抵当権者が占有を取得し売買契約を締結した日(即ち特定履行が物理的に不可能となった日)を基準に損害額を算定すべきであると判断した。)

先例の式： エレナ・ダミコ号事件高等法院判決(*Koch Marine Inc. v. D'Amica Societa di Navigazione A.R.L. (The "Elena D'Amico")*) [1980] 1 Lloyd's Rep. 75)：油槽船エレナ・ダミコ号の定期傭船契約には、期間3年、各年度傭船料、船籍国イタリア、航海区域BIW内世界航路、船級維持、船体・機関維持条項等が定められていた。14ヶ月経過後、船主が本船に必要な大規模修繕を断念したため、傭船者は傭船契約が終結したものとみなした。(履行拒絶承諾に基づく契約の履行期前違反。)傭船者が損害賠償を求めたため、紛議は仲裁に付託された。船主は責任を争わず、唯一の争点は損害賠償金の算定であった。違反後、イタリア船籍船のみが就航可能なイタリア沿岸航路で、冬季4ヶ月弱の間、傭船料市況が高騰した。傭船者はイタリア航路配船利益の喪失を主張し、船主は傭船料と一般市況の差額(無し)が損害金であると反論した。仲裁人のクリストファー・ストーン勅撰弁護士(当時)は、船主の主張に軍配を挙げたが、法律問題(妥当な損害賠償査定額は、(A)エレナ号傭船コストと市場における類似船傭船コストの差額、(B)エレナ号の違法引揚げがなければ得られたであろう傭船者の利益、(C)傭船者がイタリア船籍船を冬季イタリア沿岸航路に配船していたなら得られたであろう利益、の何れか?)の解決は高等法院に移った。(A)が正しいと判断した高等法院のロバート・ゴフ判事(後のゴフ・オヴ・チーヴリー卿)は、物品売買における判例の類推から、次のように判示した。
「違反日において(at the date of the breach)、傭船可能な市場が存在するなら、通常損害賠償金額は、契約料率と傭船残期間にわたる代船の傭船市況料率との差額である。しかしながら傭船者が市場で代船を調達しないなら、概してそれは違反と無関係な(independent of the wrong)傭船者自身の経営判断であって、その判断結果は傭船者が負う。市況判断が正しければ、利益を得、判断を誤れば超過費用の負担が生じる。傭船者の判断が、船主の違法行為から生じた影響を軽減する観点からの、合理的ないし分別ある経営判断であるか

は問題とならない。要点は傭船者の行為が違反とは関係ない (independent of the wrong)ことである。傭船者は何らかの決定をしなければならぬ。例えば、傭船者は、既存傭船契約をその時点で喪失したまま代船を全く調達しないとの決定もできたであろうし、または自らの市況判断次第で後日代船を傭船することもできたであろう。」(para. 11)

先例の参： ウェイヴ号事件高等法院判決 (*Woodstock Shipping Co. v. Kyma Compania Naviera S.A. (The "Wave")*) [1981] 1 Lloyd's Rep. 521)：傭船契約交渉を担当した代理人の無権限を理由に法的拘束力ある契約の成立を否定して争った船主が、契約の不履行に基づく損害賠償を命じられた事件で、船主は傭船者のために本船上に抵当権を設定することを裁判所に約束して、ロバート・ゴフ判事から裁判手続きの延期を一旦認められた。しかし、その約束に違背したため、マスティル判事（当時）が、審理を再開して裁判所吏員による抵当権設定を命じた判決である。損害賠償金問題に関連して、マスティル判事は、ロバート・ゴフ判事がエレナ・ダミコ号事件判決で述べた文章を僅かながら言い換えている。

「原則として、適用される損害賠償金額は、成約メモに従って支払われるべき傭船料と契約が破棄された日[または直後に]類似契約 (a kindred fixture on [or after] the date when the contract was repudiated)を傭船者が締結したと仮定して支払われるべき傭船料の差額である。」(para.13)

先例の四： ノーデン対アンドレ事件高等法院判決： (*Dampskibsselskabet "Norden" A/S v. Andre & Cie. S.A.*) [2003] EWHC 84 (Comm))：金融派生商品の一つである運賃先物スワップ契約（市場参加者の目的には、投機、鞘取り、リスク・ヘッジの3種がある。）の買主が会社更生手続きを開始したため、売主が保証条項（財務の健全性維持に関する）違反を理由に契約を解除し、買主に対して損害の賠償を求めた事件である。売主に代替スワップ契約を入手する市場が存在するとき、買主が責任を負う損害賠償金の算定方法如何？が問題となった。トウルソン判事は、ロバート・ゴフ判事によるエレナ・ダミコ号事件判決を検証し、同判決から演繹される法原則は、ハドレー・バクセンデール法理に他ならないと述べた後、次のように判示している。

「その法理は違反者が責任を負う違反行為とその結果違反時に(at the time of the breach)相手当事者にもたす不利益を反映するため、公平でしかも理に適っている。・・・代替市場の存在によって、相手当事者の損害評価が可能となり、その結果、取引に限界線を引くこと(a line thereby to be drawn under the transaction)ができる。」(para. 12)

(ハドレー・バクセンデール法理については、安藤誠二「イギリス契約法の継受(その1)」海事法研究会誌 No.149(1999年4月)、及び安藤誠二「定期傭船契約の最終航海について」海事法研究会誌 No.122(1994年10月)に詳しい。)

先例の五： ミハリス・アンジェロス号事件控訴院判決(*Mare delanto Compania*

Naviera S.A. v. Bergbau-Handel G.m.b.H. (The "Mihalis Angelos") [1971] 1 QB 164, C.A.): 燐灰石をヴェトナムから北ヨーロッパまで輸送する航海傭船契約に、船積準備整頓日(A)日と解約期日(B)日が定められていた。何らかの事情で鉱山から船積港までの陸上輸送が途絶したため、傭船者は(A)日到来以前に不可抗力を理由に傭船契約の解約通告を行った。船主は通告を契約の違法な履行拒絶と看做し、契約を終結した。しかしながら、傭船契約の当日には、(A)日までに本船が船積港に到着する合理的根拠は船主に全くなかった。また、傭船者の履行拒絶がなかったとしても、本船は(B)日までに船積港に到着できないため、傭船者が契約を解約していたことに疑いはない。(仲裁人による事実認定。)

控訴院では、(1)船積準備整頓の規定は、「契約条項たる条件」(condition)であるか、それとも「付随的条項」(warranty)であるか?前者であれば、傭船者は契約を解除できる、(2)本船が解約期日に船積港に到着できないことが明らかな場合、傭船者は解約期日到来前に、事前解約ができるか?これが認められるなら、解約理由が異なること(不可抗力)は問題とならない(報告者註:プリティッシュ・アンド・ベニントン会社対北西カチャール茶会社事件貴族院判決でサムナー卿は「契約当事者が契約破棄に当たり誤った理由を挙げたとしても、後日誤りを知ったときは、正しい理由に依拠することを妨げられない。」と述べている。(British and Benington Ltd. v. North Western Cachar Tea Company Ltd. [1923] A.C. 48, by Lord Sumner) (3)傭船者に契約違反があったとしても、(B)日に傭船者が解約権を行使したことに疑いがないため、船主には損害が発生

していないのではないか？の三点が争われた。

控訴院は、(1)については前者、(2)については否定(少数意見のデニング卿は肯定)(3)については無損害のため、名目的損害賠償に留まる、と判断した。(3)の争点に関連して、各控訴院判事は次のとおり判示している。**記録長官デニング卿：**

「拒絶自体が違反であることから考えると、損害賠償金の算定は、拒絶によって被った損失を被害当事者に補償することでなければならない。損失を減少または消失させた可能性ある不測事態の全て(all contingencies)を考慮しなければならない。・・・したがって被告が損失を減少または消失させる選択権を契約上有するとすれば、被告は権利を行使したであろうとの推定を受ける。要するに、原告は、拒絶がなければ(ママ)被ったであろう損失を補償されなければならない。損失がないのであれば、補償を受けない。」

エドモンド・デイヴィーズ控訴院判事：

「契約は全体像を見なければならない。被害当事者は、損失が明らかに皆無であれば、全契約を完遂する権利の喪失に対して名目的損害金以上のものを得られない。・・・ミハリス・アンジェロス号がハイフォンに遅れて到着すれば、傭船者が傭船契約の解約を選択できただけでなく、実際にも解約したであろうことには、仲裁人の事実認定に照らして、疑う余地がない(beyond doubt)。履行期前違反によって船主が失った権利は、このように無価値となることが確実である。したがって・・・仲裁人が、本件事実関係の下で、船主の損害賠償請求を棄却した判断は正しい。」

メゴウ控訴院判事：

「契約の履行期前違反があるとき、違反とは受諾された履行拒絶であり、他方当事者は、損害軽減義務を負担する制約を受けつつも、損害賠償金によって喪失した契約的権利の真の価値を回収する権利を与えられるものと、当職は考える。喪失した契約的権利が契約の条項が定めるある事態発生によって減価または無価値化され、しかもその事態発生が、拒絶承諾当日において、事前に確定している(at the date of acceptance of the repudiation, predestined to happen)とすれば、そのような場合には、回収できる損害賠償金は、当該事態を考慮した上での、喪失した権利の真の価値(もしあるとして)を超えることはない、と当職は考える。」(para. 15 ~ 17 & [2005] EWHC 161 (Comm) para. 16 ~ 23)

先例の六： 北海燃料ホールディング社対タイ石油公社事件控訴院判決(*North Sea Energy Holdings N.V. v. Petroleum Authority of Thailand* [1999] 1 Lloyd's Rep. 463, C.A.)：サウディ・アラビア原油の供給者であるサウディ・アラムコは、輸出先が精製施設を有する最終需要者であること、及び仕向地を特定し変更を認めないこと、の二方針を厳格に貫いている。原告はサウディ原油を5年間総量7千万バレル供給する契約を被告と結んだ。しかし、被告管理下の精製施設能力は契約総量の処理に不十分であった。被告は、原告の求める船積計画、重質・軽質原油の割合、及び仕向地に関する情報を通知せず、逆に原告は被告の求めるサウディ・アラムコ発行の仕向地自由選択確認書を提供しなかった。被告情報不通知を契約の履行拒絶とみなして原油売買契約を解約した原告は、被告に対し損害賠償を訴求した。控訴院は、高等法院のトマス判決を承認して、被告に契約の履行期前違反があったとしても(ただし、控訴院の心証では被告の違反とならない。)原告が求償できるのは名目的損害賠償金(nominal damages)に過ぎないと判断した。その根拠として、**ウォーラー控訴院判事**は判決文で次のように述べている。

「原告は、履行拒絶がなければ、被告との契約が継続して原油供給による利益を挙げ得たであろうことを根拠に、逸失利益を請求している。それは原告の行為、被告の行為、それに第三者の行為如何に係っている。本事件の事実関係では、損害賠償金の範囲確定は、原告の主張する第三者の行為を含めた全ての要素について蓋然性の評価(balance of probability)に従った立証責任を原告に課すのではなく、むしろ機会(a chance)を基礎に判断すべきであると考え。しかしながら、機会喪失事件(a loss of a chance case)では、原告が原油引渡しに必要な行為をしたであろうこと、及び原油供給が第三者の行為に依存するからには、原油が供給される現実的乃至実体的可能性の存在したことを、蓋然性の評価に従って原告が証明しなければならない。」(para. 20 & [2005] EWHC 161 (Comm) para. 27 ~ 30) 更に**ウォーラー控訴院判事**は、ミハリス・アンジェロス号事件控訴院判決においてメゴー控訴院判事が問題点を簡潔に表現しているとして、次のように述べている。

「仕向港の情報無しに原始供給者から確認が取れないことは、判事の認定した履行拒絶時(at the time of the repudiation)には、事前確定(predestined)していた。実際のところ、当該情報が欠ければ、原告の原油供給が不可能なことは事前確定(predestined)していた。当該

時点において被告が情報を提供しないであろうことは、これまた、事前確定 (predestined) していた。被告の情報不提供が契約違反であるときに限って（報告者註：被告に情報提供義務はない。）原告は損害の賠償が得られる。」（[2005] EWHC 161 (Comm) para. 28）

（報告者註：ウォーラー控訴院判事が言及する機会喪失事件とは、原告の行為と第三者の行為（被告の行為は含まれない）により損害額の多寡が左右されるアライド・メープルズ・グループ対シモンズ・アンド・シモンズ事件控訴院判決 (*Allied Maples Group v. Simmons & Simmons* [1995] 1 W.L.R. 1602) である。）

先例の七： シーフラワー号事件高等法院判決 (*B.S. & N. Ltd. v. Micado Shipping Ltd. (Malta) ("The Seaflower")*) [2000] 2 Lloyd's Rep.37)：期間 11 ヶ月（最長 12 ヶ月傭船者任意）のタンカー傭船契約にはメイジャー承認条項が含まれていた。船主は本船について、モービル、コノコ、ビーピー、シェル各社毎の既得承認期限を表示し、未取得のエクソン承認を 60 日以内に取得すると保証した。本船引渡時に承認が欠ける会社があるときは、一社ごとに傭船料が 250 ドル（傭船料の 3 %相当）減額される。また何らかの事情で何れかの社の承認を喪失したときは、船主は即時に傭船者に通告し、30 日以内に承認を再取得しなければならない。これを怠ったときは、傭船者は傭船契約を解約することができる。傭船開始から約 2 ヶ月後、傭船者はエクソンと航海傭船契約を結んだが、本船には未だエクソン承認がなく、エクソンからの 1 週間以内の承認取得要求に対して、取得には 30 日を要すると船主が応答したため、航海傭船契約は破談となった。傭船者は直ちに、メイジャー承認条項違反を理由に傭船契約を解約し、本船を返船する旨船主に通告した。傭船者は、契約 60 日以内にエクソン承認が得られなければ「契約条項たる条件」(condition) 違反となるため傭船者には傭船契約を解約する権利があると主張して、前払傭船料の返還と残量燃料油の代価支払いを求めた。高等法院のアイケンズ判事が、エクソン承認を取得する船主の保証は、「契約条項たる条件」ではなく、「無名条項」(innominate term) であるため、傭船者に自動的解約権を与えるものではないと棄却したため、傭船者は請求を変更して、争点を著しく拡張した。船主がエクソン承認を取得しなかったこと自体が傭船契約の履行拒絶違反であることと、及び契約を誘導する船主の不実表示（ビーピー承認期限を 2 ヶ月強長く偽り、またエクソン承認の 60 日以内取得が不可能であ

るとを知らずながら取得予定と偽った)の存在が、傭船者の新たな主張であった。これに対して船主は、傭船契約の違法解約を理由に損害(当時運賃市況は下落)の賠償を反対請求した。

高等法院のティモシー・ウォーカー判事は、エクソン承認未取得は無名条項違反を構成する厳格な基準(即ち傭船者から契約の全利益を実質的に奪うこと)を充足しない、不実表示は存在しない、本船返船は契約違反であるが、その後に変更期を迎えるモービル外各社の承認準備が全く整っていないため、傭船者は契約満了を待たずに解約権を行使することができた筈である、損害賠償金は、傭船全残存期間を対象とすべきでなくモービル承認の変更時期までに縮減すべきであると判示した。ティモシー・ウォーカー判事は、ミハリス・アンジェルス号事件控訴院判決、特にデニング卿とエドモンド・デイヴィース控訴院判事が採用した広義の判断基準(broad approach)に言及して次のように言う。

「当職は控訴院の多数意見に従わなければならない。本件においてメゴ控訴院判事が示した方法に拘束される理由は見だし得ない。契約が必然的に早晩解約されるであろうときは、契約違反時に事態が事前確定しているか否かに拘わらず、損害賠償金を縮減すべきである。(If the contract would inevitably have come to an end earlier than its due date anyway, it is right that damages should be limited accordingly, regardless of whether or not that event was predestined at the date of repudiation.) デニング卿が言われるように、裁判所は、損失を減少・・・させた可能性ある全ての不測事態を考慮しなければならない。(must take into account all contingencies which might have reduced ... loss.) 船主の主張は、北海燃料ホールディング社対タイ石油公社事件控訴院判決においてウォーラー控訴院判事がメゴ控訴院判事の定式化を承認し引用している事実¹に依拠する。しかしながら、当該事件の事実関係からは、事態が事前確定していた(predestined)か否かは争点となっていないため、控訴院は基準の正確な範囲を探求していない。それ故、当職は、船主がモービル承認を喪失(期限内に再取得不能)したであろう理由から、その時点で、本契約が必然的に(inevitably)終結したであろうか?との単純な設問を自らに課すこととなる。傭船者がメイジャー承認条項によって解約の自由を得れば、それを行使したであろうことは、本件事情においては、当然のことながら明白である。」(para. 21 & [2005] EWHC 161 (Comm) para. 31 - 33)

[報告者註：「無名条項」(innominate term)とは、「契約条項たる条件」(condition)と「付随的条項」(warranty)の何れにも属さない第三の条項であって「中間条項」(intermediate term)とも呼ばれる。機関部船員の能力不足、人数不足、不適格（中古機関に）により本船が不堪航("fitted in every way for ordinary cargo service"の違反)と認定され、船主も争わなかったが、傭船者には解約権がないと判断された香港・ファー・ SHIPPING会社対川崎汽船（株）事件控訴院判決 (*Hong Kong Shipping Co., Ltd. v. Kawasaki Kisen Kaisha Ltd.* [1962] 2 QB 26)で初めて明確に認識された。ディプロック控訴院判事によれば、このような契約条項の違反に対して、相手当事者に契約の解除権を認めるか否かは、相手当事者が違反によって、「契約から得ようと意図した実質的な全利益を」(of substantially the whole benefit which it was intended he should obtain from the contract)奪われるかどうかで判断される。]

先例の八： ジョニー号事件控訴院判決(*Arta Shipping Co., Ltd. v. Thai Europe Tapioca Service Ltd. (The "Johnny")* [1997] 2 Lloyd's Rep. 1, C.A.)：定期傭船契約の最終航海が規定傭船期間を超過した場合に、超過期間に対して支払われるべき市況傭船料は、原定期傭船契約に相応する定期傭船契約の市況傭船料と、最終航海に相応する航海定期傭船の市況傭船料の何れであるか争われた事件である。ポールタイム傭船契約第7条には、「本船が傭船期間を超過する航海に配船されたときは、傭船者は当該航海完了まで本船を使用できる。・ ・ ・但し、傭船契約最終期日を超過する全ての時間について、市況傭船料(the market rate)が本契約に規定される傭船料より高いときは、傭船者は市況傭船料を支払う。」と定めている。仲裁人の意見が分かれ、審判人が の解釈を取り、クウィーンズ・ベンチのドナルドソン判事が と解釈した。控訴院では多数意見が 、少数意見(デニング卿)が と判断が分かれた。多数意見のデイヴィッド・ケアーンズ卿は言う。

「当職の判断では、『市況傭船料』は現実の傭船契約にできるだけ精密に符合する傭船契約を仮定すること(postulating a charter-party which corresponds as closely as possible with the actual charter-party)によって確認しなければならない。」(para. 27)

同じく多数意見のオア控訴院判事は、「航海の残余期間に何が適切な『市況傭船料』かを決定するとき、同種類のものはできるだけ同

種類のものと比較する (so far as possible, like should be compared with like.)ことが極めて重要である。」と判示している。

先例の九：ブルファ事件貴族院判決(*Bwlfa and Merthyr Dare Steam Collieries (1891) Ltd. v. Potypridd Waterworks Co.* [1903] A.C. 426)

水利工事会社が水利設備工事のため制定法に基づき炭坑会社に石炭層採掘を差し止め、炭坑会社は制定法に定める補償金を請求した。採掘差止通告から約2年半後に仲裁人が補償金を算定することになったが、その間に石炭市場価格(石炭層の価値)が大幅に上昇した。争いは補償の基礎となる石炭の価格を通告時の市場価格とするか、それとも期間中を通しての市場価格とするか(後発事態を考慮に入れる)であった。貴族院は後者と判断した。マックナテン卿(Lord Macnaghten)は次のように判示した。

"If the question goes to arbitration, the arbitrator's duty is to determine the amount of compensation payable. In order to enable him to come to a just and true conclusion it is his duty, I think, to avail himself of all information at hand at the time of making his award which may be laid before him. Why should he listen to conjecture on a matter which has become an accomplished fact? Why should he guess when he can calculate? With the light before him, why should he shut his eyes and grope in the dark?" [at 431]

先例の十：ジョーダン2世号事件貴族院判決(*Jindal Iron and Steel Co., Ltd. v. Islamic Solidarity Shipping Co., Jordan Inc. ("The Jordan II")* [2004] UKHL 49) :

ヘーグ規則 III 条 1 項(運送人は運送貨物の船積・取扱・積付・運送・保管・処理・陸揚を適切かつ注意深く行うこと)と同条 8 項(貨物の滅失・損傷等に関する運送人の責任を免除・軽減する運送契約条項は、本規則に定めるほか、無効であること)によっても、貨物の船積等に関する責任を船主から荷送人・荷受人・傭船者等に転嫁する合意(例: Free In and Out Stowed and Trimmed)が、契約自由の原則に基づき、有効であることは、英国判例法上古くから確定している。パイリーン事件高等法院判決(*Pyrene Co., Ltd. v. Acindia Navigation Company Ltd.* [1954] 2 QB 402) (但し傍論)、レントン事件貴族院判決(*G H Renton & Co., Ltd. v. Palmyra Trading Corporation of Panama* [1957] AC 149)がこれである。

貨物の荷送人・荷受人が *Renton* 判例の変更（婉曲に depart from と
言う）を Practice Statement (Judicial Precedent) [1966] 1 WLR 1234
に従って求めた事件である。貴族院はこの請求を認めなかった。ス
テイン卿(Lord Steyn)は言う。

"15 Before considering the arguments on interpretation, it is necessary to
draw attention to the fact that the rule in *Renton* has stood for almost fifty
years. It is probable that an enormous number of transactions have taken
place on the assumption that *Renton* represents the law. Moreover, it
seems likely that there are many open transactions, not yet finalised by
judgment, arbitration award or settlement, which were concluded in
reliance on the rule in *Renton*. Against this background, counsel for cargo
owners invited the House to rule that *Renton* was wrongly decided. Even
if exceptionally a prospective overruling of a decision of the House could
be permitted, it would be of no use to cargo owners: Cargo owners
ask the House not to regard the impact of past transactions as a factor of
significance and to decide retrospectively that *Renton* was wrongly
decided in 1957.

16 Against this background an observation in *Vallejo v Wheeler* (1774)
1 Cowp 143 is apposite. Lord Mansfield observed (at 153):

"In all mercantile transactions the great object should be certainty:
and therefore, it is of more consequence that a rule should be
certain, than whether the rule is established one way or the other.

Because speculators in trade then know what ground to go upon."

Recently, in *Homburg Houtimport BV and Others v Agrosin Private
Limited and Another* [2004] 1 AC 715, para 13, at 738, Lord Bingham
of Cornhill reaffirmed in an international trade law case the importance of
this consideration. That is, of course, not to say that the House might not
be persuaded under the Practice Statement to depart from an earlier
decision where that decision has been demonstrated to work
unsatisfactorily in the market place and to produce manifestly unjust
results: see *R v G and Another* [2004] 1 AC 1034, para 35, at 1056, per
Lord Bingham of Cornhill. But, in a case such as the present, if that high
threshold requirement is not satisfied, it would not be proper to reverse
the earlier decision."

以 上