

機船 E.R. Hamburg 号事件英国高等法院（商事部）判決
Compania Sud American Vapores

v.

MS ER Hamburg Schiffahrtsgesellschaft MBH & Co KG
[2006] EWHC 483 (Comm)

2006年9月4日

安藤 誠二

概要：

争点1：不良積付と堪航能力

定期傭船契約にしたがって、貨物の船積・積付が傭船者の危険・時間・費用で行われるとき、貨物の不良積付が原因となって損害が発生すれば、たとえ不良積付により船舶が堪航能力を喪失したとしても、責任は傭船者にある。

傭船者による貨物の船積・積付が「船長の監督の下に」行われるとの傭船契約上の規定は、不良積付に起因する船舶の堪航能力欠如を回避するため、船積・積付作業に介入する義務を船主に課すものではない。

争点2：燃料の加熱と航海過失

危険貨物が燃料油槽に接近して積み付けられたとき、船主が油槽内の燃料を過度に加熱したため、危険貨物が爆発して船舶と貨物に損害が発生した。しかしながら、燃料の加熱作業は貨物の管理とは関連せず、専ら船舶運航に関連する(加熱して低粘度化した燃料油を機関内に噴霧して燃焼爆発効率を上げる)ためであり、燃料の加熱が必要度を超えて過度に行われる過失があったとしても、ヘーグ・ヴィズビー規則 IV 条 2(a)項によって、船主は免責される。

背景：

本訴訟は3人の仲裁人団が下した終局確認判断からの上訴である。

修正 NYPE(1946)書式に基づき定期傭船された本船上で発生した爆発事故により船体に甚大な被害が生じたため、船主は、事故原因が次亜塩素酸カルシウム内包コンテナの積載にあると主張して、傭船者に対して約 U.S.\$ 63 million の損害賠償請求を行った。傭船者は船主に対して約 U.S.\$ 12 million を反対請求した。

コンテナの爆発に関しては、二つの対立する主張がある。一つは、貨物固有の不安定性と揮発性が原因とする主張であり、他は、燃料油槽に近接して積み付けられた貨物が、航海中に油槽内の燃料油が加熱されたため、不安定となって爆発したとの主張である。仲裁判断は、この何れが原因か決定していない。

本件訴訟が対象とする争点は、この第二のシナリオ、即ち積付と燃料油槽加熱から派生する。本質的な争点は次の二つである。

(1) 傭船解約者 8 条は、ヘーグ・ヴィズビー規則を至上約款 (Paramount Clause) として明白に合体した 24 条に照らして、どのように解釈するのが妥当か？ 換言すると、船舶を不堪航とするような積付が行われたとき、損害に対して契約上の責任を負うのは、船主か、それとも傭船者か？ 8 条は、本件訴訟に関連する範囲では、「傭船者は、その費用に於いて、船長の監督の下で、貨物を船積み、積付け、荷均しする。」と規定する。

(2) 燃料油が合理的に必要とされる粘度を維持する温度を超えて加熱されたことが事実で、しかもそれが爆発の原因であると仮定したとき、船主は、III 章規則 2「運送貨物管理上の過失」の違反に対する請求に、IV 章規則 2 に基づく抗弁を行えるか？ 換言すると、これは「船舶管理上の過失、懈怠」であるか？

便宜上各争点を別個に取り扱う。第 1 の争点は、堪航能力維持義務と積付規定の関係について、広範囲の主張が両当事者から為されている。第二の争点は、問題が少なく、正確に法原則を確認することより、寧ろ、如何に異論のない原則を適用するかに係る。

争点 1 に関する仲裁判断：

仲裁人団は、コンテナを燃料油槽に隣接して積み付けるべきでなかったこと、一等航海士が使用しているコンピューター・プログラムを理解していれば、コンテナの位置が熱源に近接して、IMDG Code が要求する熱源から「位置が離れて」(away from) いないことに気づいたであろうとの事実認定を行った。(註：IMDG Code (International Maritime Dangerous Goods Code) は、国際海事機構(IMO)が危険物質の海上運送に関し安全な運送の確保、乗組員の安全確保、海洋汚染の防止等の実現を目的として定める規定である。)したがって、一等航海士に過失が認められる。

NYPE 書式 8 条の解釈については、Court Line 事件貴族院判決(Canadian Transport Ltd. v. Court Line Ltd. [1940] AC 934)がある。NYPE 書式により定期傭船されたオヴィントン・コート号(The Ovington Court)の傭船期間中に、不良積付が原因で発生した小麦貨物の損傷について、船主は船荷証券所持人に対して損害賠償責任を負った。船主からの填補請求に対して、傭船者は、積付が「船長の監督の下」に行われたため、積付の実際の責任が船長にあるか、または、何れにせよ、損害が船長の当然行うべき監督行使の懈怠に起因しないことの立証責任を船主が負うと主張して、填補請求に応じなかった。貴族院は積付が傭船者の責任であり、船主に填補請求権があると判断した。しかしこれには次の適用例外がある。

- (1) 船長が実際に貨物作業を監督し、損害がその監督に起因するとき(ライト卿(lord Wright)とポーター卿(Lord Porter)の意見) 及び
- (2) 損害の原因が船長が知りまたは知り得べきであるが、傭船者不知の、船舶に関する事項、例えば特定船舶の復原力性能、に関する注意欠如にあるとき(ポーター卿の意見)。

仲裁人団は、本件事実関係が上記 2 例外の何れにも相当したにと判断した。

次いで傭船者は、第 3 の適用例外として、「船主は船舶の堪航能力を維持するため貨物の積付に介入する義務がある」と主張した。もし爆発原因が燃料油の加熱にあって、

次亜塩素酸カルシウム自体の爆発でないとすれば、次亜塩素酸カルシウムを熱源に隣接して積付けたことは明らかに船舶を危険に陥れ、堪航能力を失わしめている。

これに対して、船主は、インブロス号事件(The "Imvros" [1999] 1 Lloyd's Rep. 848) 高等法院判決におけるラングリー判事(Langley J.)の意見に依拠して反論した。即ち、「船主の監督の下に」は、傭船者の義務を制限するものでなく、その履行を監督する船主の権利を表現した文言である。また、ラングリー判事によれば、不良船積が当該貨物と他の貨物を危険に陥れ、船舶に危険が及ばないときは、傭船者が責任を負うのに、他方、船積が著しく悪く、貨物の危険に留まらず船舶の堪航能力喪失に至るときは、全責任が船主に降りかかり、傭船者は免責されるとの解釈は驚くべきことである。「船積が悪いほど傭船者は有利になる」(the worse the loading the better for the charterers) しかも、不良積付と不堪航がいつの時点で交差するか決定することは困難である。

仲裁人団は船主の主張を入れ、インブロス号事件先例に従った。

争点1に関する当事者の主張：

傭船者は次の主張を行った。

インブロス号事件では、傭船契約から至上約款が抹消されているため、船主はヘーグ・ヴィズビー規則の下での堪航能力維持義務を負わず、また判決は船主の荷役作業介入義務について考慮していない。したがって、同事件判決は本件事件と関連が無く区別されるべきである。仲裁判断は誤っている。

本来傭船契約に適用されないヘーグ・ヴィズビー規則も契約に合体されたときは契約の明示条項となる。III章規則8は、船主の義務違反に起因する貨物の滅失または損傷に関する船主責任を免除し、または、規則に規定する以外に、船主責任を軽減する特約は無効であると定めている。また、III章規則1は、船主が航海開始に先立ち船舶の堪航能力を維持すべく相当の注意を払う義務を定めている。この義務は他人に転嫁できない。船主は船舶の堪航性維持の為の作業を他に丸投げできるとしても、不堪航船舶を運航した結果については他人に責任を転嫁できない。傭船契約8条が不良積付から発生する不堪航の責任を傭船者に移転する試みであるとすれば、それはIII章規則8により禁じられている。

Court Line 事件判決でアトキン卿(Lord Atkin)が述べているように、「如何なる場合にも、船長は船舶が不堪航となることを防護しなければならない。」船長には、傭船者が行う不良積付に介入してこれを是正する義務がある。

船主は簡潔にして説得力のある主張を展開した。

当訴訟で問題としているのは、船主・傭船者間における積付責任の契約上の配分である。船主が不良積付が原因の不堪航から生じる責任を乗組員または船荷証券所持人に対して負うかも知れぬ事実は、責任の契約上の配分と無関係である。全体として解釈すると、契約条項は、船舶に積み込む全貨物の船積、積付の計画と実行の全責任を真っ向から傭船者に課している。したがって、例えば、傭船者が危険貨物を積載しようとするれば、IMDG Code を含む法的規制の全てを遵守しなければならないのは、他ならぬ傭船者自身である。

傭船者の主張が正しければ、船主が積付けの責任を負うこととなり、当事者が合意した契約上の責任配分は實際上無意味となる。傭船者が主張する結果を得るのは容易である。即ち、「監督」の後に「と責任」(and responsibility)を付け加えればよい。これはよく認められた方式であり、それら語句を含む傭船契約と含まぬそれとの間に法律上の差異がなければならない。

契約の正しく解釈すると、不良積付による不堪航の責任は傭船者に移転し、III章規則1の範囲に入らない。本傭船契約はヘグ・ヴィズビー規則に従うが、船積と積付が船主の責任となる範囲は当事者が決定することである。契約の自由は否定されない。

このように、III章規則1は、転嫁不能の義務(non-delegable duty)を船主が履行すると契約した船積、積付に関する役割と義務に限って適用することとなる。

傭船契約8条が船主を積荷作業から生じる不堪航の責任から解放するとすれば、同条はIII章規則1と矛盾するとの傭船者主張は誤りである。インター・クラブ・アグリーメント(Inter-Club Agreement)を合体した傭船契約54条は、明らかに船主を貨物の滅失・損傷の責任から解放する効果を持っている。しかし当事者はインター・クラブ・アグリーメントとヘグ・ヴィズビー規則との関係に何らの意図を持っていない。(ストラスニュートン号事件のカー控訴院判事判決(Per Kerr L.J. in "The Strathnewton" {1983} 1 Lloyd's Rep. at 225))それは解釈の問題であり、8条と54条の明白な意図は、それ自体が独立した合意であり、ヘグ・ヴィズビー規則の規定に影響を受けない。

本問題については、アメリカの判例にも従うべきである。

ニチメン事件第2巡回区連邦控訴裁判所判決(Nichimen Co., Inc. v. MV Farland 462 F. 2d 319 (2d Cir. 1972)):

機船ファーランド号は8条無修正のNYPEフォームで定期傭船された。(8条無修正とは、"Charterers are to load, discharge, stow and trim the cargo at their own expense under the supervision of the captain and responsibility of the Captain"の下線部を挿入しない意。)貨物が不良積付の結果損傷した。傭船者は、「不良積付が堪航能力と船舶の安全を脅かすおそれのあるときは、船舶の堪航能力を維持すべき船主の責任を果たすため、船長は、不良積付を是正すべき義務を負う。」と主張した。これを斥けたフレンドリー首席判事(Friendly C.J.)「傭船者が求める解釈は、貨物の責任を傭船者に転嫁した8条からあまりにも多くの意味を奪い去っている。多くの重量物貨物は、固縛を解かれれば、船舶の安全と復元力を脅かす。また堪航能力への重大なおそれは、積付が悪ければ火災・爆発を招く可能性ある貨物から起こることもある。このような場合全てに、船主に主たる責任を負わせることは、8条による傭船者の義務を事実上根底から没却する。船積・積付に関する傭船者の主たる責任は、これが『船長の監督の下に』行われるとの制限によって、いささかも消失しない。この文言は、疑いもなく、船舶の堪航能力を危険に陥れる計画を拒絶できる船長の権利を明確にするためのもので、船主の代理人としての船長に傭船者の積付を監督する義務を課すものではない。主たる過失は傭船者の代理人によるものであって、船長が船主のために不良積付を是正すべきだとの論理で、傭船者が貨物の損傷を船主に転嫁すべきだとの有効な理由は認められない。」

フェルナンデス事件ニュー・ヨーク州南部地区連邦地裁判決(Fernandez v. Chios Shipping Co., Ltd. 458 F. Supp 821 (SDNY 1976))は、船舶を不堪航とした不良積付が原因

で負傷したステベに対する損害賠償金を、ニチメン事件判決にしたがって、傭船者は船主に補償すべきであると判示した。

デュフェルコ事件連邦地裁判決(Duferco SA v. Ocean Wilde Shipping Corp. 210 F. Supp 2d 256 (2001))は、ニチメン事件判決の原則が貨物損害の責任だけでなく、船舶の損害にも拡張適用できることを確認した。

争点 1 に関する判決：

モリソン判事(Morison J.)によれば、本件争点に対する回答は傭船契約の本質的解釈に左右される。8 条(及び積付に関する他の条項、特に 30 条)並びにヘーグ・ヴィズビー規則を契約に導入した至上約款によって当事者は何を意図したのか？

問題は、船主が船積過程に介入する義務を負っていたかどうかではなく、傭船者に対して義務を負っていたかどうかである。Court Line 事件でアトキン卿(Lord Atkin)は、「船長の監督の下に」の文言が積付の責任または積付に相当の監督を行使すべき責任を船主に課しているとの抗弁には全く根拠がない(there is no foundation at all for this defence)と強く斥けた。「船長による積付の監督は何れにせよ当然のことで、船長はどのような場合にも本船が堪航能力欠如になる事態を防がなければならない。」とのアトキン卿意見を船主が積付に関して傭船者に負う義務を強調していると解釈することは、文脈上からも、不可能である。更に後段に於いてアトキン卿は次のように述べている。

しかし、船長の監督権限の留保は -- 本職の見解では留保が明記されていなくとも権限は存在するが -- 傭船者が安全に積付を行うべき主たる義務を緩和する効果を全く持たない。

船長は、本船を危険に陥れる積付から防護する権利がある。そしてその権利を船長は、契約文言として明記されているかどうかにかかわらず、持っている。しかし、一方において、介入して再積付を要求する権利と、他方において、それを行う[傭船者に対する]義務には、明確な相違がある。積付が船舶を危険に陥れ、船主が船舶と貨物を管理すべき当然の注意を欠いたものとして、船荷証券上、貨物所有者に対して責任を負わねばならぬときでも、8 条の効果としてその義務は傭船者に移転しているため、船主は傭船者に対して補償を求め得る。Court Line 事件のライト卿(Lord Wright)意見は当にそのことを示している。

なお、本件事件の如き契約で起こる積付と堪航能力の関係に関する問題を Court Line 事件に關与した法官貴族が考慮したことを示唆する形跡は全くない。

傭船者の主張を潜在的に支持する唯一の先例は、パナギア・ティノー号事件(The Panaghia Tinnou [1986] 2 Lloyd's Rep. 586 at 591)のステイン判事(Steyn J.)判決である。問題は、不良積付の責任を船主と傭船者の何れが負うべきかであった。ステイン判事は言う。

最初の問題は先例で解決できる簡単な論点である。古くからの判例法では、貨物積付の責任は船主が担う。1924 年と 1971 年にそれぞれ英国で法制化されたヘーグ規則とヘーグ・ヴィズビー規則の下では、船主と傭船者は貨物積付作業のどの部分を各自が担当するか自由に決定できた。本件事件の当事者が利用したのはこの自由である。

続いて判事は Court Line 事件判決の検証に移り、関連する判決部分を引用した後、次のように言う。

したがって、本件に於ける不良積付の責任は傭船者にあると一応推定され、貨物積付を監督できる船長の疑いなき権利それ自体は、不良積付に起因する損害が傭船者にあるという結論を損なわない。

しかしながら、本事件では船長が介入する権利と義務を持つと主張された。本件契約はそのような義務を課していない。更に、船長の側に介入義務を発生させるような堪航能力欠如の事実が本件では見いだせないことに留意することが重要である。

本判決は、積付により堪航能力が欠如したときには、Court Line 事件判決が適用されないことを示唆する唯一の先例である。本職は、ステイン判事が、傭船契約条項を顧慮したうえで、傭船者・船主間では傭船者が不良積付の結果責任から免れると判示したのではない、とのインブロス号事件のラングリー判事が行った分析に賛同する。

本職が傭船者の主張を拒否する第 2 の理由はそれが先例に反するからである。インブロス号事件判決を本件事実関係から区別すべきだとの意見は受け入れられない。ラングリー判事の意見は本件事実に関し全く同じ効果で適用できる。即ち、

傭船者の行った船積が著しく不良で当該貨物と他の貨物を危険に陥れても、船舶に危険が及ばない限りは、傭船者が責任を負い、船主は責任を負わないが、実施された船積が甚だしく悪く船舶が堪航能力を喪失した瞬間に、全責任が船主に降りかかり、傭船者は免責されるとの解釈は驚くべきことである。

このような効果を持つ契約解釈は、實際上如何なる船主も安全且つ妥当な積付を傭船者に任せ得ないため、排除されるべきである。

何れにせよ、他の事柄が全て同一であれば、英国の裁判所は(国際的に広く使われている)同じ契約をアメリカの裁判所と同様に解釈するのが妥当である。本職の注意を喚起させた 3 件の判例は説得力に富む。ニチメン事件の判決理由は正しいと考える。

更に、傭船者の主張が排斥されても、インター・クラブ・アグリーメントが成り立たないとは思わない。本件で仲裁人団は、仮定事実の下で、不良積付の有力な原因は本船側の過失ではなく、傭船者のそれであると結論づけている。このような事情下では、インター・クラブ・アグリーメントは良く機能するように思われる。もし傭船者の不良積付が本船の堪航能力欠如の原因となり本船が浸水沈没したとすれば、それは全く傭船者の責任となるため、堪航能力欠如の議論は、「人の注意を他へそらすもの」(something of a red herring)である。不良積付によって船舶の堪航能力が欠如しても、それは、契約上、船主の責任ではない。逆に、不良積付が直接原因となる全ての損害は、傭船者が費用負担すべきものである。

本職は、ラングリー判事の分析に疑問を投じたところ"Wilford on Time Charters"の最新版に記述されているボーゲン教授(Prof. Baughen)の論文を無視していないことを付言する。本職の見解では、著者は何の根拠もなく「8 条が無修正であっても、船長は本船の積付が本船の安全に危険を与えないよう措置する責任を依然として負う。」と主張している。残念ながら、著者は傭船者訴訟代理人と同じ罠に陥っている。問題は、不良積付の結果として生じた損害に関して、たとえその不良積付によって船舶が堪航能力を喪失したと

しても、本件の如き契約における船主・傭船者間で、船主が傭船者に対して法律上何らかの責任を負っているかどうかである。「船長は責任を依然として負う」という単なる主張は論点を巧みに避けている。「誰に対して責任を負うのか?」「そしてその理由は?」説得力を持つためには、著者は、本船の堪航能力を喪失させる不良積付と喪失させない不良積付とを区別することの驚愕すべき不条理な結果を説明しなければならない。最後に、著者が、Court Line 事件判決に照らして、どのようにしてこの結論に達したか確かでない。本職の判断では、ラングリー判事は明らかに正しい。本職は判事の決定に従うべきであり、仲裁人団の理由と結論を覆すことはできない。

争点 2 に関する判決：

未 完