

ヘレニック投資ファンド対ノルスケ・ヴェリタス船級協会事件

第 5 巡回区連邦控訴裁判所判決(2006 年 9 月 7 日)

Hellenic Investment Fund, Inc. v. Det Norske Veritas

U.S. Court of Appeals for the Fifth Circuit

No. 05-20862, Filed September 7, 2006

2006 年 9 月 10 日

安藤 誠二

本海事事件では、テキサス州南部地区連邦地裁が合意管轄約款(forum-selection clause)にしたがって訴えを却下したのに対して、原告が控訴したが、第 5 巡回区連邦控訴裁判所は地裁判断を承認した。

事実関係 :

船舶所有コンソーシアムである原告・控訴人(Hellenic)は訴外船主(Inlet)から機船マリアンナ号を買船した。関連全期間、即ち買船の前後、を通じて、M 号は国際的に認められた船級協会である被告・上訴人(DNV)の船級に属していた。

Hellenic と Inlet は M 号売買のため船舶売買契約書(MOA)を締結した。MOA によると、DNV を M 号の船級協会と指定し、Hellenic は DNV の発行する M 号の船級記録を受け取り点検することになっていた。M 号の DNV 船級証書の冒頭には「DNV 規則の規定に従って発行」の文字が表示されていた。買船交渉中に、Hellenic は DNV が準備した M 号の船級現況報告書を代理人を通じて入手した。また Hellenic は M 号の状態と検査現況に関して DNV が発行した船級書類を点検した。

DNV の船級現況報告書には、M 号は船級を維持しているが、予定買船期日以前に期限が到来する数個の検査項目があることが示されていた。MOA には、「受渡期日に本船は、船級に影響する指定事項及び海損が無く、船級を維持すること」と規定されていた。更に、MOA には、「受渡期日に全ての船舶証書類(国内及び国際)が少なくも向う 6 ヶ月間有効であり指定事項のないこと」との規定があった。従って直近に有効期限の切れる船級試験を通すことが M 号買船の条件であった。予定受渡期日前に、DNV は M 号の船級検査を実施し、M 号の現況を確認するため追加試験を行った。

必要検査完了後に DNV は船級確認証書を発行し、Inlet の代理人が、Hellenic に届けるようにとの指示付きで、同証書をファックスで Hellenic の代理人に送った。同証書は M 号の船級を 1AI 撤荷運送船と証明し、「DNV の記録によれば、期限の経過した定期検査や未検査の船級維持条件は現在本船に関して何ら記録されていない」と記していた。Hellenic は、DNV が発行した指定事項の無い船級確認証書を信頼して、船級確認証書が発行された当日に Inlet から M 号を買船した。Hellenic は M 号をトランキリティー号と改名し、DNV は、船級協会として、新船名及び新船主を反映するよう船級証書を修正した。

買船当日、Hellenic の保険者(P&I Club)から派遣された検査員が保険契約準備のため M 号を検査した。P&I Club 検査員は、DNV 検査員が当然発見すべきであった数力所

の欠陥を発見した。Hellenic によれば、これらの欠陥があるため、切迫する航海に保険を取得することが困難となった。それにも拘わらず、Hellenic は買船後 T 号を最低 2 航海運航した。M 号の状態について更なる問題がカナダのモントリオールで行われた寄港国管理検査(port-state control inspection)で発覚した。本船が寄港国官憲により拘束されたため、Hellenic は T 号を売船した。

訴訟：

P&I Club 検査員と寄港国管理検査官が注目した欠陥が DNV 船級確認証書発給日以前に存在したと信じる Hellenic は、「一般海事法は船級協会の不実表示に対してネグリジエンス不法行為の適用を認める」と判示した当巡回区の Otto Candies 事件判決(Otto Candies, L.L.C. v. Nippon Kaiji Kyokai Corp., 346 F.3d 530 (5th Cir. 2003))に依拠して、DNV に対して欺瞞的不実表示(fraudulent misrepresentation)を理由として訴訟を開始した。Hellenic は DNV が M 号船級証書類に記載した表示を請求原因とした。

DNV は地裁に対して、DNV 規則に含まれる合意管轄約款を適用して、訴訟を却下するように申し立てた。DNV 管轄合意約款は、「本規則に関連した結果として生じる一切の紛争は、オスロ市裁判所を固有法廷とする、ノルウェイ裁判所によってのみ解決される。」と規定している。地裁は、DNV が M 号の船級協会であること、及び DNV が M 号の評価と買船完結を左右する検査を行い証書を発行することを Hellenic が知っていたものと認定した。その結果、地裁は Hellenic が DNV 規則の条項に拘束されると判断して、訴えを却下した。

第 5 巡回区判決：

合意管轄約款を強制した地裁判決は法律問題であるため、控訴裁判所は改めて審理を行った。

M 号買船後、DNV が船級証書類を発給したときは、Hellenic は DNV と契約関係にあり、合意管轄約款に拘束されることに当事者は争わない。また、買船前には、Hellenic が M 号の船級に関して DNV と文書による拘束力ある如何なる契約も行っていないことに疑問はない。しかしながら、Hellenic は DNV・Inlet 間の契約に署名していくとも当該契約の合意管轄約款に拘束されるべきだと、DNV は主張する。Hellenic は合意管轄約款の強制は本件事情の下では理に合わないと論じる。

1 . 禁反言

当裁判所は、Bridas 事件判決(Bridas S.A.P.I.C. v. Gov. of Turkmenistan, 345 F.3d 347 (5th Cir. 2003) に於いて、「仲裁契約が非署名者に適用されるのは希有な事情がある場合に限られる。」と述べ、次のように続けた。

しかしながら、仲裁が何らかの文書で合意されていれば、第三者は仲裁に服することを余儀なくされるかも知れないと、[第 2, 3, 6 巡回区等の]連邦裁判所は判断してきた。合意条項に明記されていないとき非署名者を仲裁に服せしめるためには、契約法及び代理法の通常原則が活用される。非署名者を仲裁契約に拘束する 6 法理が認められてきた。即ち、(a) 参照による合体(incorporation by reference)、(b) 仮定(assumption)、(c) 代理(agency)、(d)

法人格異別性の否認(veil-piercing/alter ego)、(e) 禁反言(estoppel)、(f) 第三者受益者(third party beneficiary)である。

地裁審理に於いて、DNV は、Hellenic が禁反言、第三者受益者、及び事実に基づく默示契約(implied-in fact contract)の法理に従って合意管轄約款に拘束されると主張した。当裁判所は、Hellenic を DNV-Inlet 契約の合意管轄約款に拘束するためには、禁反言法理、特に直接受益禁反言(direct-benefit estoppel)で充分と判断し、議論をこの問題に限定する。(従って、本件事実関係に関する他の法理の適否については、意見を表明しない。)

直接受益禁反言は、「契約の生あるうちは、非署名者の立場でありながら、契約を重宝し、その後訴訟となれば、契約の仲裁約款を否認しようと試みる非署名者を対象とする。」(DuPont 事件第 3 巡回区連邦控訴裁判所判決(E.I. DuPont de Nemours & Co. v. Rhone Polenc Fiber & Resin Intermediate, S.A.S., 269 F.3d 187 (3d Cir. 2001))。直接受益禁反言の法理は、「非署名者が仲裁約款が含まれることを知りながら契約を利用するときに適用される。」Bridas 事件判決。同判決で、当裁判所は「非署名者である政府が署名者である Bridas を契約に基づいて訴えたのでないことに争いはない。」と述べて、直接受益禁反言の適用を拒絶した。それによって、判決は、本件 Hellenic 事件のように「契約の一部を前提条件として署名者に対して訴訟を提起した非署名者」の場合を区別した。このような場合には、「裁判所は直接受益禁反言の適用を真剣に考える。」Hellenic の訴状が申し立てる不実表示は全て「機船 M 号の現状を DNV の検査を基に証明する DNV が発行した諸々の証明書」に由来する。したがって、Hellenic の請求は、少なくも、DNV 規則の「一部を前提条件としている。」本件事件に於いて当裁判所が Bridas 事件判決の区別を気遣う必要はない。

Hellenic は、(1) DNV の役務から何らの利益を得ていないこと、及び(2) 契約を基礎とする請求ではなく、ネグリジエンス不法行為である不実表示の請求であることを理由に、直接受益禁反言が適用されないと主張する。当裁判所は同意できない。

Tencara 事件で第 2 巡回区連邦控訴裁判所は、船級協会・造船所間の契約にある合意管轄約款を非署名者である船舶所有者に強制する直接受益禁反言を用いた(American Bureau of Shipping v. Tencara Shipyard S.P.A., 170 F.3d 349 (2d Cir. 1999))。本件 Hellenic 事件に認められる事実関係は Tencara 事件のそれと極めて類似する。同事件では、船主が造船所と建造契約を締結した。建造契約の一部に、建造船舶が船級協会の指針と規格に従った船級を取得すべきことが規定されていた。船級協会の役務を得るために、造船所は船級協会と契約を結んだ。造船所・船級協会間の契約(船主はその署名者でない)は、契約に基づく紛争が起きた場合について、ニュー・ヨーク仲裁を定めていた。船舶は船級を認定され、船主に引き渡された。引き渡し後、本船に甚大な事故が発生し、事故は拙劣な設計と建造の結果であると見なされた。本船の検査、承認、及び船級を基礎に、船級協会は、フランスで船主と保険会社から、イタリアで造船会社から訴えられた。船級協会は造船所・船級協会間の契約にある仲裁約款に従ってニュー・ヨーク仲裁を強制するため、連邦裁判所に訴えを起こした。船主と保険会社は、仲裁約款を含む契約の署名者でないことを指摘して、仲裁に反対した。

第 2 巡回区は、船主と保険会社が直接受益禁反言の法理に従って仲裁約款に拘束されると判断した。Tencara 法廷によると、船主が低率の保険料とフランス国籍を得たこと

は、造船所・船級協会間の契約履行から直接派生するため、非署名者である船主を契約の仲裁約款に拘束する充分な受益を構成する。本件 Hellenic 事件に於ける事情はこれと異なるところがない。

2 . 契約からの受益

Inlet と DNV の契約から受益していないとの Hellenic の主張に拘わらず、記録は逆の事実を示している。Hellenic の言う事実関係に従っても、Hellenic は DNV の契約履行から利益を得ている。MOA の中で、Hellenic は DNV 規則に明白に言及する船級書類（重要書類である船級証書には、「Det Norske Veritas 規則の規定に従って発行されたもの」との記載がある。）を受領し、検証することを確認した。M 号は船級を維持しなければならず、期限の到来する検査は受検しなければならなかった。これは共に MOA 上 M 号買船の条件となっていた。Hellenic は、地裁法廷に於いて、「瑕疵のない船級証書がなければ、当社は取引を実行しなかった。」と特に認めている。そして Hellenic は検査と書類が（買船の前後とも）DNV によって履行されるべきことを知っていた。これまた地裁で次のように容認している。「裁判長、当社は検証のため受領する証書から本船が DNV 船級であることを明確に知っていました。そして取引を完遂するため最終船級証書を必要としていました。」更に、M 号の船籍取得と商業運航が、DNV 船級に基礎を置いていたことを Hellenic は争わない。DNV が Inlet との契約を履行することで、多くの利益が直接 Hellenic にもたらされたことは明らかである。

Hellenic は過去を振り返って DNV の保証と船級の役務は結局利益にならなかったと主張するが、買船の重要な局面で DNV の履行が M 号の買船を決定する必要条件であったことは否定の余地が無く、Hellenic も容認している。DNV による DNV・Inlet 契約の履行から Hellenic が利益を得たかどうか疑いが残るにしても、その疑いは、Hellenic 自身が訴状で述べた次の言葉で払拭される。「DNV はその表示が Hellenic の営業取引の指針と利益を目的としていることを知りまたは知り得べきであった。」

提起された請求自体の本質から、DNV の規約履行が Hellenic の利益となることが求められる。Otto Candies 事件では、訴訟原因の一要素が、船級協会が「職務遂行上、船舶買主に商業取引の指針につき虚偽の情報を提供した」に違いないとの要件であった。Otto Candies 法廷は後段で言う。「ネグリジエンス不法行為としての不実表示を主張する原告は、利益または指針として被告が情報の提供を意図し、または受領者が提供を意図した人または限定した団体の構成員でなければならない。」更に続けて、「情報提供者の責任は・・・契約が受益を意図する人に対する責任に限定される。」 DNV の履行が Hellenic の利益のためであることを明白に要件とする請求を行った Hellenic は、その立場から禁反言の推定を回避できない。

Hellenic は、どのような受益があるにせよ、契約上の請求ではないため、合意管轄約款の拘束を受けないと主張する。不法行為請求ではあるが、Hellenic の請求は DNV が M 号の船級維持に当たって自らの規則に従わなかったことに基づく。本件 Hellenic 事件と同一の合意管轄約款を強制した Stolt 事件第 5 巡回区判決は、テキサス州南部地区連邦地裁判決の文言「本件に於ける非署名者の訴訟は、本質的に DNV がその規則を守らず、非署名者に対して損害賠償責任があることに基礎を置いている。」に注目した。(Stolt Parcel Tankers Inc. v. Det Norske Veritas AS, 45 F. app'x 323 (5th Cir. 2002)) 従って、もし

Hellenic が DNV の不実表示に対して請求できるとすれば、それは唯、DNV が M 号に 1A1 Bulk Carrier 船級を認めたとき、自らの規則を遵守しなかったことを理由とする。なお、DNV の船級証書は M 号を検査し DNV 規則に従って承認したこと明確に示している。即ち、「M 号は Det Norske Veritas によって本協会規則に従い検査され、・・・本協会は M 号の状態が関連規則に合致することを確信する。」

3 . DNV 規則

DNV 規則は、船級の基準、検査の方法、船級の証明手続を確立し、併せて合意管轄約款を定めている。DNV が申し立てられた不実表示に基づき DNV が Hellenic に負う義務は DNV 規則から発生する。DNV がその規則に反した不履行を基礎とする Hellenic の請求は、それ故、規則の合意管轄約款に従う。Hellenic は、規則の結果を受け入れることなく、本質に於いては規則違反を主張して Otto Candies 先例に従った請求を提起し、規則を利用することはできない。Hellenic は合意管轄約款を含む契約全体を否定することを妨げられる。当裁判所は Hellenic が DNV の合意管轄約款に拘束されると判断する。

4 . 強制可能性

Hellenic の最後の主張は、合意管轄約款が強制不可能ということである。Hellenic は Bremen 号事件連邦最高裁判決(M/S Bremen v. Zapata Off-Shore Co., 407 U.S. 1 (1972))に依拠して、合意管轄「約款は一応有効と推定される」が、もし「強制が当該事実関係の下で『不合理』であると対立当事者が証明すれば」強制されるべきでないとの立場を執る。合意管轄約款は、Hellenic と DNV が協議して決定した条項でないため、強制不可能であると Hellenic は主張する。最高裁と当裁判所は共に、「協議を経ない法廷地選択約款は・・・取引対象でないとの理由のみで強制不可能である」との議論を却下してきた。(Carnival Cruise Line, Inc. v. Shute, 499 U.S. 585 (1991)) また、商業的権利主体は「協議を経ない法廷地選択条項」を含む船荷証券に拘束されると判示した Mira 号事件判決 (Mitsui & Co. (USA), Inc. v. Mira M/V, 111 F.3d 33 (5th Cir. 1997)を見よ。合意管轄約款は船級証書に記載されていないとの Hellenic の主張は、Hellenic は DNV 規則が適用となることを通知されていたと認定した地裁によって斥けられた。Hellenic はこの認定を覆す何らの根拠を提示していない。更に、Hellenic は、連邦裁判所は「国際取引の合意管轄約款を強制しなければならない」(Haynsworth v. The Corporation, 121 F.3d 956 (5th Cir. 1997)との推定を打破する有効な理論的根拠を提出しなかった。従って、DNV 管轄合意約款は本事実関係の下で強制可能であると、当裁判所は判断する。

結論

地裁が合意管轄約款を強制して本件訴訟を却下したのは正しい。当裁判所はこれを承認する。

以 上