

ハドレイ対バクセンデイル法理の新たな展開

(アキリーズ号事件連合王国貴族院判決)

安藤 誠二

- (1) はじめに
- (2) 「SAAMCO 原則」とは?
- (3) 契約法に於ける「SAAMCO 原則」の類推
- (4) 貴族院判決(その1): 法理はどのように展開したか?
- (5) 責任の引き受け
- (6) 法理展開に対する批判
- (7) 貴族院判決(その2): 海運市場に於ける一般的理解
- (8) 貴族院判決(その3): 後続傭船契約に関する事実関係
- (9) 不可思議な判決(その1): 責任の引き受け
- (10) 不可思議な判決(その2): 海運市場に於ける一般的理解
- (11) 貴族院判決邦訳(一部要約)
- (12) おわりに

(1) はじめに

契約損害賠償法に於いて因果関係を律するハドレイ対バクセンデイル法理が新たな展開を見せた。歴史的組織改編を間近に控えた連合王国貴族院が2008年7月9日に下した瞠目すべき判決アキリーズ号事件である。

日本民法第416条と淵源を同じくする同法理の原型は、財務府裁判所のオールダソン判事(Alderson B)が1854年のクランク・シャフト陸上運送遅滞事件において陪審に説示すべき原則として示した次の言葉にある。「二当事者が結んだ契約がその一方当事者に破られたとき、他の当事者がこの契約違反に関し償われるべき損害は、この契約違反自体から自然に、即ち事理通常の経過を辿り、発生したとみなすことが公平且つ理に適うような損害か、あるいは契約違反の起こり得べき結果として、契約締結の時両当事者が予期していたと無理なく推測できるような損害でなければならない。」(Where two parties have made a contract which one of them has broken, the damages which the other party ought to receive in respect of such breach of contract should be such as may fairly and reasonably be considered either arising naturally, i.e., according to the usual course of things, from such breach of contract itself, or such as may reasonably be supposed to have been in the contemplation of both parties, at the time they made the contract, as the probable result of the breach of it.) 一般に、前半部分が

"Constitution Reform Act 2005"によりまもなく「連合王国最高裁」(The Supreme Court of The United Kingdom)に生まれ変わる。

Transfield Shipping Inc. v. Mercator Shipping Inc. [2008] UKHL 48: 「瞠目すべき」は池山明義弁護士の言葉を借りる。

第一分肢または第一準則、後半部分が第二分肢または第二準則と呼ばれる。

この法理は、その後、新紙幣違法流通に関するポルトガル銀行事件貴族院判決、船舶不堪航と戦争勃発による因果関係切断の有無に関するモナーク・スティームシップ事件貴族院判決、ボイラーの納入遅滞に関するヴィクトリア・ランドリー事件控訴院判決、砂糖の海上運送遅滞に関するヘロン二世号事件貴族院判決など数々の判例により、その適用基準が徐々に明確化されてきた。

今回の法理展開はヘロン二世号事件以来初めてとなる最上位裁判所によるものである。ネグリジエンス不法行為法において専門家責任に関する原則として展開されてきた所謂「SAAMCO 原則」(SAAMCO principle)を契約損害賠償法の分野に導入したホフマン卿(Lord Hoffmann)意見は、ホープ卿(Lord Hope of Craighead)とウォーカー卿(Lord Rodger of Earlsferry)の賛同を得たものの、ロジャー卿(Lord Walker of Gestingthorpe)とヘイル卿(Baroness Hale of Richmond)が消極的姿勢を示した。

(2) 「SAAMCO 原則」とは?

不動産鑑定人の評価を信頼して不動産担保融資を実行した金融機関が融資先の債務不履行を受け担保不動産を売却したが多額の損失を被った。損失の内訳は、担保価値の著しい不足と急激な不動産市況の崩壊にある。鑑定人の評価が鑑定時の不動産時価を正しく評価していたとすれば、金融機関は融資を行わなかつてであろうこと、ならびに不動産市況の急激な下落は、鑑定時における当事者の予見可能な損害類型に入る。ハドレイ対バクセンデイル法理の不法行為バージョンとも言えるワゴン・マウンド号事件 法理に従えば、鑑定人の懈怠評価と損害発生には因果関係が成立する。

ネグリジエンス不法行為及び契約違反を原因とする訴訟で、原告の金融機関はロビンソン対ハーマン事件 法理、即ち「契約違反が原因で、一方当事者が損失を被ったとき、損害賠償金については、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」に従い、融資残額と不動産売却価格の差額に経過金利を加算した金額を被告の鑑定人に請求した。

三件の同種事件が併合された上告審¹で、ホフマン卿は、損害賠償額の算定を出発点にするのは誤りであり、先ず訴訟原因の確定、即ち被告の注意義務(duty of care)特に義務

Hadley v. Baxendale (1854) 9 Exch 341 : 安藤誠二「イギリス契約法の継受(その1)」海事法研究会誌第149号(1999年4月号); 安藤誠二「定期傭船契約の最終航海について」海事法研究会誌第122号(1994年9月号)を見よ。

Banco de Portugal v. Waterlow & Sons Ltd. [1932] AC 452

Monarch Steamship Co. Ltd. v. Karlshamns Oljefabriker (A/B) [1949] AC 196

Victoria Laundry (Windsor) Ltd. v. Newman Industries Ltd. [1949] 2 KB 528

C. Czarnikow Ltd. v. Koufos (The Heron II) [1969] 1 AC 350

The Wagon Mound (No. 1) [1961] AC 388 (PC)

Robinson v. Harman (1848) 1 Exch 850

South Australia Asset Management Corp. v. York Montague Ltd. [1997] AC 191

範囲(scope of duty)を確定することが必要であると言い、不法行為上の注意義務と契約上の注意義務は同一であるべきとして、鑑定委嘱契約を基に鑑定人が契約上負っている義務如何を検討した。その結果、鑑定人の引き受けた義務は、理を弁えた鑑定人なら当然評価すべき客観的市場価格を回答すべきことにあるため、義務範囲はそのような客観的市場価格と鑑定人が不注意に示した鑑定価格の差額に限定されると、ホフマン卿は判断した。融資判断の妥当性や、将来の市場動向の予測は鑑定人が引き受けた責任ではないとの趣旨である。なお、ホフマン卿は市場価格の下落(market fall)に予見可能性を否定したものではないと付言している。

その後、この判決に追随する上告審判決が続いたため、併合事件のリード・ケイスであったサウス・オーストラリア事件の原告名の頭文字から、「SAAMCO 原則」(SAAMCO principle)の呼称が一般化した。なお、コモン・ロー諸国の中でも、オーストラリアはこの原則を否定している。

(3) 契約法に於ける「SAAMCO 原則」の類推

ハドレイ対バクセンデイル法理を当事者意思を中心にして再構築すべきであると主張し、または法理は既に賞味期限切れを迎える現実的でないと主張する契約法学者の論文に、「SAAMCO 原則」の契約法への類推を提案するものが現れている。実際、本事件の判決で、ホフマン卿がこのような学説に言及していることから、過去に自らが設計者となつた「SAAMCO 原則」を今回ハドレイ対バクセンデイル法理の展開に導入するに当たって、これら学説の後押しを受けたことは想像に難くない。

(4) 貴族院判決(その1): 法理はどのように展開したか?

定期傭船契約の最終航海(更改指図の時点では契約期間内に完了することが予測されたため適法航海(legitimate voyage)である)が最終返船期日を徒過したため、船主は既に締結していた後続定期傭船契約について、解約期日延期の見返りに(海運市況の下落に合わせて)傭船料の減額を余儀なくされた。船主は、返船遅滞の結果として(適法航海が最終返船期日を徒過すると契約違反となる)この後続定期傭船契約全期間について傭船料減額分の損失を受けたと主張して傭船者にその損害賠償を求めた。返船が遅滞すれば後続定期傭船契約の解約期日に遅れること、及び海運市況の変動は予見可能(ヘロン二世号事件のリード卿(Lord Reid)による「事によると起こるかも知れぬ」(not unlikely)の意味に於いて)であったことが論拠である。仲裁廷の多数意見、高等法院のクラーク判事(Christopher

Kenny & Good Pty Ltd. v. MGICA [1999] HCA 25

Adam Kramer ("An Agreement-Centred Approach to Remoteness and Contract Damages") in *Cohen and McKendrick (ed), Comparative Remedies for Breach of Contract* (2004) pp 249-286; Andrew Tettenborn ("Hadley v Baxendale Foreseeability: a Principle Beyond its Sell-by Date") in (2007) 23 Journal of Contract Law 120-147); Andrew Robertson ("The basis of the remoteness rule in contract") (2008) 28 Legal Studies 172-196)

Clarke J)、控訴院のリックス判事(Rix LJ)(ウォード、タッキー両判事(Ward, Tuckey LJJ)同意見) は全てハドレイ対パクセンデイル法理第一準則を適用して船主主張を認めた。

しかし、貴族院のホフマン卿は「SAAMCO 原則」を導入して、予見可能性如何とは別に、傭船者の引き受けた「義務範囲」の確定が必要であるとして、それは商業的背景を前提とした契約全体の解釈によって決定されるべきであると判断した。そして海運業界一般の理解として、最終航海の返船遅滞に対して賠償されるべき損害は、判例と学説が一貫して説く返船遅滞期間（最終返船期日から返船時までの期間）に対応する市場傭船料と契約傭船料の差額（前者が後者より高ければ）に限定されると判示した。判決文は言う。「補償を求められた損失が、契約違反者が責任を承諾した(to have accepted responsibility)と公正にみなされるべき『種類』または『類型』の損失であるか否かを、最初に決定しなければならない。サウス・オーストラリア事件での問題は、顧客銀行に対して、融資担保不動産を真実の市場価格より数段高く（相当の注意と技量を発揮すべき默示条項に違反して）評価した鑑定人は、担保不足に起因する損失に留まらず、不動産市況下落に起因する更なる損失に対しても責任を負うべきか否かであった。貴族院はこの種類の損失に責任を負うべきでないと決定した。『默示契約義務の場合、責任の本質と範囲は法が含意する条項によって明確にされる。他の默示条項の場合と同様に、手法は商業的背景から当該契約を全体として解釈(construction of the agreement as a whole in its commercial setting)することにある。評価提供の契約義務、及び既知の評価目的から、契約には注意義務(a duty of care)が含まれることが、必然的に結論づけられる。評価者が責任を負うという意味での、義務の範囲(the scope of duty)は、評価者が引き受けた明示の義務に最大限の効果を与えると法がみなす範囲である。貸し手の正当な期待を下回るほど責任を縮小することはなく、また評価者が引き受けたと正当に考える程度より過大な責任を評価者に課するほど拡張することもない。(neither cutting them down so that the lender obtains less than he was reasonably entitled to expect, nor extending them so as to impose on the valuer a liability greater than he could reasonably have thought he was undertaking)』」

默示契約義務(評価に相当の注意を払うこと)に妥当することは、明示契約義務（指定された期日に本船を返船すること）にも等しく妥当する。どちらの場合にも、契約当事者が責任を負う結果(consequences)は、「引き受けた明示の義務(express obligations assumed)に最大限の効果を与えると法がみなす」結果であり、また「〔契約者〕が引き受けたと正当に考える程度より過大な責任を〔契約者〕に課するほど拡張すること〔は〕ない。」

ホフマン卿はこのように、「SAAMCO 原則」の類推を経由して、ネグリジェンス不法行為法で確立した概念である責任の引き受け(assumption of responsibility)を契約法に導入した。

Transfield Shipping Inc. of Panama v. Mercator Shipping Inc. of Monrovia [2006] EWHC 3030 (Comm)

Transfield Shipping Inc. of Panama v. Mercator Shipping Inc. of Monrovia [2007] EWCA Civ 901

(5) 責任の引き受け

ホープ卿は、ホフマン卿のごとく迂回路を通らず直接的且つ断定的である。判決文は言う。重大な問題は、傭船者が当該事件の結果に対する責任を引き受けることを基礎に、両当事者が相互に契約を結んだと想定すべきか否かである。この点で多数派仲裁人と少数派意見の見解が分かれる。

契約に於ける損害遠隔性法理の基礎を為す責任の引受けを判定するためには、契約締結時の合理的予見可能性では足りない。

損失が予見可能である事実（即ち、当事者が考えた種類の結果）は基準とならない。それより正確な基準が必要となる。問題は損失が当事者が責任を受けた（to have assumed responsibility）と合理的にみなし得るような類型の損失であるか否かである。

ウォーカー卿は第三の手法をとる。即ち、ハドレイ対バクセンデイル法理は、その適用が個々の事件に於いて被告が持つ関連知識の程度に左右されるとは言え、もはや二つの準則ではなく、単一の原則として把握され、裁判所は個々の事件を法理のいわゆる二文肢にむりやり当てはめようとせずに、被告の関連知識を基礎に解決している。二文肢融合の結果、（大規模損害金に対して責任が課せられる必要条件としての）責任の引受けの概念（the notion of assumption of responsibility）が必然的に第二文肢事件に限定されるか否かに疑いが生じている。根底にある着想（即ち、当事者が契約を結んだ共通の基礎）は、ハドレイ対バクセンデイル法理全体に必須のことと考えられる。このように論を進めたウォーカー卿は、理を弁えた当事者の共通意思（common intention of reasonable parties）と表現して、暗に責任の引受けを承認している。

(6) 法理展開に対する批判

審理に關与した唯一の女性法貴族であるヘイル卿の意見は見逃せない。判決文に言う。「ホフマン卿・・・が与えた・・・回答によれば、契約締結時に、単にこの類型の損失（this type of loss）が当事者の予期していた範囲内にあったか否かの問題に留まらず、この類型の損失に対する責任（liability for this type of loss）が当事者の予期した範囲内にあったか否かが問題となる。換言すれば、傭船者はこの類型の損失に対する法的責任を引き受けいた（to have undertaken legal responsibility for this type of loss）と解釈されるべきか否かである。・・・この論理は契約損害の遠隔性問題を解釈する手法に興味深くはあるが新奇な要因を付加するように思える。そのような要因が現れた権威ある先例はない。・・・ネグリジェンス不法行為法（特に専門家責任の分野）で今日まで必然的に発展してきた概念である注意義務の範囲（scope of duty [of care]）を契約法に導入する発想には、私は俄には贊意を表し難い。・・・本判決の結果は、海運市場に確実性と明確性をもたらすかも知れない。しかし、このような責任制限は、将来に於いて、公平が容易い犠牲とされかねない。また、それは他の契約領域で大いなる論争の余地を残すことになる。したがって、・・・本上告を認容するにせよ・・・狭義の理由（極度の市場変動と予見不可能）によるべきで、広範囲な理由（注意義務の範囲と危険の引受け）は後日他の事実関係に於いて充分な検討が為されるべきである。」

(7) 貴族院判決（その2）：海運市場に於ける一般的理解

ウォーカー卿は故に倣って「エーセックス・コート(Essex Court)を驚愕させる何事もセント・マリー・アックス(St. Mary Axe)を動転させる」と言う。海運市場で通常使用される傭船契約は特殊な種類の契約であるため、不可避的に、事情に通じた専門の弁護士が処理する。

少数派仲裁人によると、海運市場に於ける一般的理解として、傭船者が責任を引き受ける損害は遅滞期間に対応する市場傭船料率と契約傭船料率との差額に限定さる。多数派仲裁人も顧問弁護士や所属 P.I. クラブから同様の回答が為されるであろうことを認めてい。このような海事弁護士の理解はディオーン号事件、ジョニー号事件、ペオニア号事件の各控訴院判決やスクラットン「傭船契約」、ウィルフォードほか「定期傭船契約」の教科書に基づく。少数派仲裁人の言葉を借りれば、「この原則からの逸脱は、海運業界全体が望ましく思わない重大な商業的不安定をもたらす現実的危険を惹起する。」

(8) 貴族院判決(その3): 後続傭船契約に関する事実関係

2004年4月20日傭船者は2004年4月30日から5月2日の間に本船を返船する旨を船主に通告した。5月2日は契約上の返船最終期日に当たる。翌4月21日に船主は、本船につき、現契約に継続して開始する新たな定期傭船契約をカーギル・インターナショナル社(Cargill)と結んだ。傭船期間は4乃至6ヶ月、日額傭船料はUS\$39,500であり、解約期日(cancelling date)は2004年5月8日と定められた。

日時は不明であるが傭船期間の残りが2週間を切ってから、Transfieldは、青島(Quingdao)積み、戸畠・大分二港揚げの石炭貨物輸送のため、第三者と航海傭船契約を結んだ。青島、戸畠での貨物積み揚げを終えた後、本船は大分に到着したが、同港での貨物陸揚げが予想外に遅れ、5月11日に至るまで返船されなかった。

本船が新傭船契約の解約期日5月8日に遅れることは、5月5日以前に、全ての関係者に明らかとなつた。その時既に、傭船市況は下降線を辿っていた。新傭船者と船主は傭船契約を更改して、解約期日を5月11日に延期する見返りに、日額傭船料を市況変動に合わせてUS\$8,000減額し、US\$31,500に変えた。

(9) 不可思議な判決(その1): 責任の引き受け

前者は言うまでもなくリンカーンズ・イン(Lincoln's Inn)に属する事務所(chamber)で国際取引法分野に通曉したバリスターが多い。また後者は、言うまでもなく、ボールティック海運取引所(The Baltic Exchange)の所在地である。

Alma Shipping Corp. of Monrovia v. Mantovani (The Dione) [1975] 1 Lloyd's Rep. 115

Arta Shipping Co. Ltd. v. Thai Europe Tapioca Service Ltd. (The Jonny) [1977] 2 Lloyd's Rep. 1

Hyundai Merchant Marine Co. Ltd. v. Gesuri Chartering Co. Ltd. (The Peonia) [1991] 1 Lloyd's Rep. 100

Scrutton on Charterparties 20th ed. (1996)

Wilford and others Time Charters 5th ed. (2003)

本判決では、ホフマン卿、ホープ卿、及びウォーカー卿が、ネグリジェンス不法行為法で確立された概念である、「責任の引き受け」を契約法に導入しているが、その手法は三者三様である。

「責任の引き受け」概念がイギリス契約法に現れたのはこれが初めてではない。

1867年のブリティッシュ・コロンビア・ソーミル事件でワイレス判事(Willes J.)は要旨次のように判示している。「単に知っていることのみでは、被告に並以上の責任を課すことはできない。特別条件が付加された契約を被告が承諾したと原告が信ずることに理がある事情の下で、情報が被告に伝達され、その知るところとならねばならない。被告の認識は契約の一部となるときに限り重要である。」(it could not be contended that the mere fact of knowledge, without more, would be a reason for imposing upon him a greater degree of liability than would otherwise have been cast upon him. ... The knowledge must be brought home to the party sought to be charged, under such circumstances that he must know that the person he contracts with reasonably believe that he accepts the contract with the special condition attached to it. ... knowledge on the part of the [defendant] is only important if it forms part of the contract.)

また、ボーヴィル首席判事(Bovill CJ)はこのように述べている。「運送人の責任限度は彼が結んだ契約及び法が彼に課す義務に支配される。契約の時当事者が予期したと正当にみなされる限度を超える損害に責任を負わされることはない。それは予見可能で、期待したことことが理に適い、且つ契約締結により明示的または默示的に合意した責任である。」(The extent of carrier's liability is to be governed by the contract he has entered into, and the obligations which the law imposes upon him. He is not to be made liable for damages beyond what may fairly be presumed to have been contemplated by the parties at the time of entering into the contract. It must be something which could have been foreseen and reasonably expected, and to which he has assented expressly or impliedly by entering into the contract.)

続いて、1973年のホーン対ミッドランド鉄道事件でブラックバーン判事(Blackburn J)は次のように説いている。「(特別事情の)伝達に効果を与えるためには、被告の側が特別損失を負担する契約が発生するような事情の下で伝達が行われなければならない。」(in order that the notice [of special circumstances] may have any effect, it must be given under such circumstances as that an actual contract arises on the part of the defendant to bear the exceptional loss.)

この二判決については、(1) 事案がハドレイ対バクセンデイル法理第二文肢に係わること、及び(2) 判決文に言う契約には明示条項だけでなく默示条項も含まれることが重要と思われる。二判決はその後多くの判例で引用されることとなった。

1949年のモナーク・スティームシップ事件貴族院判決では、当該事案への適用を否定したものの、ポーター卿(Lord Porter)とライト卿(Lord Wright)が好意的に二判決を引用

British Columbia Saw Mill Co. Ltd. v. Nettleship (1868) LR 3 CP 499

Horne v. Midland Railway Co. (1873) LR 8 CP 131

Monarch Steamship Co. Ltd. v. Karlshamms Oljefabriker (A/B) [1949] AC 196

した。

1949年のヴィクトリア・ランドリー事件でアスキス控訴院判事(Asquith LJ)はブリティッシュ・コロンビア・ソーミル事件がハドレイ対バクセンデイル法理に追加した付帯条件を次のように解釈している。「回復されるべき損害を拡張する際に依拠される特別事情の認識は、契約締結時に被告に伝達されることに加えて、斯かる特別事情下の違反に帰責可能な特別損失の負担を被告が暗黙裡に引き受ける事情の下で被告に伝達されなければならないことである。」(where knowledge of special circumstances is relied on as enhancing the damage recoverable, that knowledge must have been brought home to the defendant at the time of the contract and in such circumstances that the defendant impliedly undertook to bear any special loss referable to a breach in those special circumstances.)

しかしながら、このような判例の推移を 1967 年のヘロン二世号事件判決でアップジョン卿(Lord Upjohn)が明確に否定した。即ち、「ブリティッシュ・コロンビア・ソーミル事件では規則の第二文肢について、特別事情の共通認識のみでは足りず、特別事情から発生する損害に対する責任が契約条項でなければならないと決定された。これはホーン対ミッドランド鉄道事件で追随された。私にはその必然性が理解できない。もし当事者が特別事情の認識を持って契約を結び、当該特別事情の結果として特定の損失が正当に推論されるならば、その損失は両当事者が違反の結果として当然予期したに違いない。それが契約条項である必要性はない。これら判例に従うべきでないと注釈するホールズベリー契約法第三版編集者に同意する。いずれにせよ、原審に於いてディプロック控訴院判事(Diplock LJ)が指摘したように実際上適用例はほとんど存在しない。」(In *British Columbia & Vancouver Island Spar, Lumber & Saw-Mill Co. Ltd. v. Nettleship*, it was decided on the second branch of the rule that there must not only be common knowledge of some special circumstances but liability for damages resulting therefrom must be made a term of the contract. This was followed in *Horne v. Midland Railway Co.* I do not see why that should be so. If parties enter into the contract with knowledge of some special circumstances, and it is reasonable to infer a particular loss as a result of those circumstances that is something which both must contemplate as a result of a breach. It is quite unnecessary that it should be a term of the contract. I agree with the learned editor of the Third Edition of Halsbury that those authorities ought not to be followed. In any event, as Diplock LJ has pointed out, this point had little application in practice.)

アップジョン卿によるブリティッシュ・コロンビア・ソーミル事件判決の否定は、1976 年のセントラックス事件に於いてデニング卿(Lord Denning MR)とブリッジ控訴院

Victoria Laundry (Windsor) Ltd. v. Newman Industries Ltd. [1949] 2 KB 528

British Columbia Saw Mill Co. Ltd. v. Nettleship (1868) LR 3 CP 499

C. Czarnikow Ltd. v. Koufos (The Heron II) [1969] 1 AC 350

British Columbia Saw Mill Co. Ltd. v. Nettleship (1868) LR 3 CP 499

GKN Centrax Gears Ltd. v. Matbro Ltd. [1976] 2 Lloyd's Rep. 555 (CA)

判事(Bridge LJ)が明確に追認し、また 1981 年のピゲイス号事件 でロバート・ゴフ判事 (Robert Goff)が確認している。例えば、ゴフ判事は次のように判示している。「第二の展開は、被告による特別事情の認識は、伝達を受けた被告が契約を結び、特別事情から発生する損失の危険を引き受ける旨明示的または默示的に承諾したときだけに意味があるとの、初期の判例（典型例はブリティッシュ・コロンビア・ソーミル事件判決）が示したハドレイ対バクセンデイル法理の緩和である。実際のところ、ヘロン二世号事件でアップジョン卿は特別事情に起因する損害に対する責任は契約の条項でなければならないとの命題に明白に反対している。諸判例はアップジョン卿意見を支持しているように思える。」(The second development has been a loosening of the rule, stated in earlier cases (of which *British Columbia Saw-Mill Co. v. Nettleship* is a typical example) that knowledge by the defendant of special circumstances is only relevant if so communicated to him that he, by entering into the contract, assented expressly or impliedly to assuming the risk of loss flowing from such special circumstances. Indeed, in *The Heron II*, Lord Upjohn expressly dissented from the proposition that liability for damages resulting from special circumstances must be made a term of the contract. The decided cases appear to support the opinion so expressed by Lord Upjohn.)

ところで、筆者が不可解と感じるのは、このようにいったん消滅したかに見える「責任の引き受け」概念が、何の先触れもなく突如として、本件アキリーズ号事件判決で復活したことである。もっとも、ウォーカー卿はブリティッシュ・コロンビア・ソーミル事件判決とヘロン二世号事件アップジョン卿意見に言及している。しかしそれは、単に「二文肢融合の結果、（大規模損害金に対して責任が課せられる必要条件としての）責任の引受けの概念が必然的に第二文肢事件に限定されるか否かに疑いが生じた。この考えは、（ブリティッシュ・コロンビア・ソーミル事件に始まり、ヘロン二世号事件でアップジョン卿が否定した）被告は大規模損害については契約条項(a term of contract)に明示されたときに限り責任を負うとの説が希薄化された見解である。」と述べているに留まる。しかしながら、既に示したとおり、アップジョン卿が否定したのは、契約の明示条項に留まらず、默示条項をも含むことである。

本件貴族院判決でホフマン、ホープ、及びウォーカーの三卿が傭船者の「責任範囲」について論じているのは全て契約の默示約束(厳密に言えば当事者の意思ではなく、法(即ち裁判官)が business efficacy test に基づき含意する条項)に関連している。そもそも「默示的責任の引き受け」がハドレイ対バクセンデイル法理の附加的条件であるか否かの問題は、何れ的回答に到達するにせよ、先例を検証することなく説得力を得るのは困難であろう。

ところで、ブリティッシュ・コロンビア・ソーミル事件判決は太平洋を渡りアメリカ契約法で「暗黙合意基準」(tacit agreement test)として根付いた。創始者はオリヴァー・ウェンデル・ホームズ(Oliver Wendell Holmes, Jr.)である。ホームズは 1881 年に著した歴史

的名著「ザ・コモン・ロー」で次のように説いている。「契約を危険の取得と見るより一層実用的利点は損害賠償金の算定を解明する手掛かりとなることである。契約違反を不法行為と同様に解明すると、もし契約履行の過程で約束者が不履行が原因で発生する特別の結果を知らされたなら、万一不履行のとき約束者はその結果に責任を問われるべきこととなろう。このような提案が為されたことはある。しかし法として認められたことはない。これとは反対に、優れて有能な裁判官の広く理解された意見によれば、違反の場合に特別損害が発生するような特別事情を、契約締結の時に、通告されても、当該危険の引き受けが契約に織り込まれたと正当に判断されなければ、充分ではない。」(A more practical advantage in looking at a contract as the taking of a risk is to be found in the light which it throws upon the measure of damages. If a breach of contract were regarded in the same light as a tort, it would seem that if, in the course of performance of the contract the promisor should be notified of any particular consequence which would result from its not being performed, he should be held liable for that consequence in the event of non-performance. Such a suggestion has been made. But it has not been accepted as the law. On the contrary, according to the opinion of very able judge, which seems to be generally followed, notice, even at the time of making the contract, of special circumstance out of which special damages would arise in case of breach, is not sufficient unless the assumption of that risk is to be taken as having fairly entered into the contract.)この記述には、ブリティッシュ・コロンビア・ソーミル事件判決のワイレス判事の名前とホーン対ミッドランド鉄道事件判決の註記がある。

その後、ホームズは連邦最高裁判事として、1903年のグローブ・リファイニング会社事件で、この「暗黙合意基準」を適用した判決文を書いている。即ち、「責任の範囲は、被告がもし注意を喚起されたならそれに同意したであろうと正当に見なされるような条件で決定されるべきである。」(the extent of liability ... should be worked out on terms which it fairly may be presumed [the defendant] would have assented to if they had been presented to his mind.)と。

しかしながら、「暗黙合意基準」は過度に限定的であること、及び原則として根拠薄弱であるため、今日では、一般的に拒絶されている。唯一判例法として残っているのはアーカンソー州のみである。実際、統一商法典は、「暗黙合意基準」を否定している。

(10) 不可思議な判決(その2): 海運市場に於ける一般的理解

判決には、"commercial setting"、"commercial background"、"commercial understanding"、"commercial context"、"surrounding circumstances"などの語が頻出する。しかし實際には、「商業的背景」がどのようなものかについて具体的には全く言及がない。(唯一言及があるの

The Common Law 236 (Howe ed., 1963)

Globe Refining Co. v. Landa Cotton Oil Co. 190 US 540 (1903)

Morrow v. First National Bank 550 SW2d 429 (Ark. 1977)

UCC 2-715 cmt.2 (The 'tacit agreement test' for the recovery of consequential damages is rejected.)

は、海事弁護士の理解の基礎にある判例だけである。)

クランク・シャフト輸送遅滞事件の当事者は製粉業者と陸上運送業者、ヴィクトリア・ランドリー事件のそれは洗濯・染色業者とエンジニア会社、ヘロン二世号事件のそれは海運会社と砂糖貿易商であり、訴訟は皆異業種当事者間の争いであった。しかし、本事件では原告、被告共に海運専業者である。ここでは、モナーク・スティームシップ事件におけるライト卿(Lord Wright)の指摘が重要と考える。即ち、「本件の如き事件では、契約違反から自然なまたは起り得べき結果として理を弁えた実業家なら何を予期したとみなすべきか、それが常に問題となる。各当事者は、理を弁えた実業家として、相手方事業の通常の慣行及び急迫事情を理解しているとみなされるべきだ。それは一般に特別の議論や情報伝達を要しない。」([T]he question in a case like the present must always be what reasonable business men must be taken to have contemplated as the natural or probable result if the contract was broken. As reasonable business men, each must be taken to understand the ordinary practices and exigencies of the other's trade or business. That need not generally be the subject of special discussion or communication.)

ところがホフマン卿は言う。「傭船契約期間中の或る時点で船主は先物契約を結ぶであろうことが当事者には予見可能(事によると起こるかも知れぬと考える)であったとしても、契約を結ぶのは何時か?、契約の期間は?、他の契約条件は?などについて、当事者は全く知り得べきもない。」しかしこれは海運専業者である当事者が理解する商業的背景を全く無視している。

「傭船契約期間中の或る時点」とか「契約を結ぶのは何時か?」などの表現は海運界では通用しない。返船期日が不明確な時点で後続定期傭船契約を結ぶ船主は海運界には居ない。具体的説明は本事件の事実関係を示せば充分であろう。本船を4月30日から5月2日(最終返船期日に当たる)の間に返船する旨の10日前確定通告(契約上傭船者に課せられた義務)を傭船者から4月20日に受けた船主は、その翌日カーギルとLay/Canを4月28日/5月8日とする定期傭船契約を結んだ。これは全ての海運人が納得する行為であろう。

「契約の期間は?」も目的を射ていない。本事件の対象船舶はパナマックス型バルク・キャリアーである。原告、被告間の最初の傭船契約は5乃至7ヶ月、追加覚え書きによる延長契約も5乃至7ヶ月であり、船主がカーギルと結んだ契約は4乃至6ヶ月であった。これらは皆典型的傭船期間と言ってよい。新造船を除けば長期間の定期傭船は市場には需要・供給共に殆ど存在しない。

「他の契約条件は?」も当然れない。傭船料を除けば特段問題となる契約条件は考えられない。そして、傭船料は全く市場動向に依存している。

またホフマン卿は言う。「もし最終航海の契約期間超過と後続傭船契約に及ぼす危険が船主にとって明白なら、船主には最終航海就航を拒絶する選択肢がある。・・・若し傭船者の指図がこの権利を侵害するなら、船主はそれと拒絶できる。」この声明は事実関係と判例法を全く無視している。最終航海が適法(legitimate)であるか不適法(illegitimate)で

あるか判断できるのは、傭船者から航海指図を提示された時であるが、本船は青島での船積を4月24日に終え（航海指図の日時は不明）、4月30日に最終陸揚港（返船港でもある）の大分に入港している。この事実から、最終航海は適法航海であったと推定するのが自然であろう。実際、ロジャー卿は最終航海を適法航海と推定すべきだと述べている。ホフマン卿が言明するように、「最終航海の契約期間超過」は「船主にとって明白」ではない。最終航海は適法航海（契約最終返船期日までに返船が予定できる航海）であるから、「船主には最終航海就航を拒絶する選択肢」はない。もし拒絶すれば船主は履行拒絶(repudiatory breach)に陥る。結局ホフマン卿の言明は船主に不可能を強いるものである。

このように見ると、商業的背景の誤認を根拠にした判断、即ち「本件契約当事者が、仲裁人の認定した市場期待を背景にして、引き受けた責任の範囲として合理的に考えられるは何であろうか？私の見解では、契約当事者が後続傭船契約の損失を傭船者が責任を引き受けない類型または種類の損失として考えたであろうことは明白である。そのような危険は全く定量化できない。」は瓦解するのではなかろうか？また、「全く定量化できない」は、前述したことから明らかなように、誇張である。

ロジャー卿は「本事件で損失が発生した原因は、唯一、極度に変動した市場事情（当初は船主に第三者との契約で著しく利益の上がる取引を生み出し、次いで船主に当該取引の引き下げを容認させる圧力となった）にある。2003年9月時点では、この損害が当該遅延から発生しそうであると合理的には予見不可能であった。」と言う。果たしてそうであろうか？海運市況が船腹の需要と供給によって変動するのは海運人にとって常識である。なお、括弧書きの前半部分「当初は船主に第三者との契約で著しく利益の上がる取引を生み出し」は全く無関係である。解約期日延期に伴う傭船料の減額（市場の下落に相応する）\$8,000が20%減額になることを当事者の予測を超える極度の変動と判断するならそれは誤りと考える。最初の傭船料は\$13,500であり、2003年9月時点（合理的予見の基準日となる覚え書き締結時）の市況は\$16,750であった。24%の上昇である。これを実際に経験した海運専業者である傭船者が20%の下落を極度に変動した市場事情であり、予見不可能だとは主張できる筈もない。

判決では、船主がカーギルと結んだ定期傭船契約を"subsequent charter"または"follow-on charter"と呼び、解約期日が5月8日であることから、全ての論議を進めている。最終返船期日が5月2日であることと対比すると、恰も現傭船契約と新傭船契約の間に約1週間の間隙があるような取り扱いである。意図的とは考えないが、Laydaysが無視されている。

定期傭船契約はLay/Canの間に開始する。傭船の始期は4月28日から5月8日の間であって、現傭船契約終了と同時に継続して(in direct continuation)新傭船契約は開始する。返船遅延期間が間隙に收まり、新傭船契約がその後に続くが如き理解があつてはならない。

我田引水となるが、筆者はかつて海事法研究会誌第122号（1994年9月号）に次のようないい記事を載せている。「定期傭船契約で船舶の返船が最終期日を徒過したとき、船主の蒙る損害として先ず考えられるのは、傭船料の差損である。傭船契約に例えれば『傭船料は・・・船舶返船の日時まで継続して支払われる』(Hire to continue until the hour and the day of her delivery)とあっても、市況が変動して契約傭船料と傭船市況に格差が生じていれば、最終期日以降の傭船料をその何れを基準として支払われるべきかの紛議が起こる。傭船者は約定傭船料の支払で足りると主張するであろうが、船主の立場から見れば、契約

最終期日現在に運賃市況や傭船料市況が騰貴していれば、船舶を自ら利用できないため収益の機会をみすみす逃すことになる。このような傭船料格差は、ハドレイ対バクセンデル事件の第一準則にしたがって、損害賠償の対象となる。次に、考えられるのは船主が船舶の返船が期間内に行われると期待して、特別有利な契約(船舶が自由になる時日、地域・船型の特殊性、機関その他の装備の規格・能力などが、特別の船腹需要に合致するため、一般市況料率より格段有利な運賃や傭船料を獲得する場合のあることは容易に想定し得る)を取り決めたが、傭船最終期日までに返船が得られずその契約を失うか、失わないまでも特別な契約の有利性が減少したようなときに、船主の損失がコモン・ローの一般原則上賠償の対象となるべき種類の損害となるか否かの問題であろう。前述したように、商業取引上予見されるべき損害の範囲は、事業の慣習や当事者の切迫状況について、広く解される余地があり、このような特別有利な契約の場合についても第一準則適用の可能性があり得る。」

本事件に於いて多数派仲裁人が言う「傭船市場のブローカーなら、返船遅滞に起因する『事によると起こるかも知れぬ』結果は、後続傭船契約・・・の期日逸失を含むと答えたであろう。したがって、法律問題として、この種損失は損害賠償の対象となる。海事弁護士の理解は誤っている。」に、判決は一顧だにしない。

海運市場の一般的理解はセント・マリー・アックスにあることを筆者は力説したい。前述ウォーカー卿の言辞はベクトルの始点が違うように感じる。

(11) 貴族院判決邦訳（一部要約）

Transfield Shipping Inc. v. Mercator Shipping Inc. (The Achilleas) [2008] UKHL 48

事実：

アキリーズ号(The Achilleas)は、1994年建造、載貨重量 69,000 噸のシングル・デッキ・バルク・キャリアーである(パナマックス型ばら積み船)。船主マーケイター海運会社(Mercator)は、2003年1月22日付の定期傭船契約書に基づき、本船を傭船者トランسفィールド海運会社(Transfield)に対して、期間約5乃至7ヶ月、日額傭船料\$13,500で傭船した。両当事者は2003年9月12日付追加覚書により、更に傭船期間を5乃至7ヶ月継続延長して、日額傭船料を\$16,750と定めた。返船最終期日は2004年5月2日となった。(Para. 1)

返船期日直前の2004年4月には、追加覚書締結当時と比較して市場傭船料は2倍以上に騰貴していた。2004年4月20日、傭船者Transfieldは2004年4月30日から5月2日の間に本船を返船する旨を船主Mercatorに通告した(契約上の10日前確定通告)。翌4月21日に船主は、本船につき、現契約に継続して開始する新たな定期傭船契約をカーギル・インターナショナル社(Cargill)と結んだ。傭船期間は4乃至6ヶ月、日額傭船料はUS\$39,500であり、解約期日(cancelling date)は2004年5月8日と定められた。(Para. 2)

日時は不明であるが傭船期間の残りが2週間を切ってから、Transfieldは、青島

安藤誠二「定期傭船契約の最終航海について」海事法研究会誌第122号(1994年9月号)

(Quingdao)積み、戸畠・大分二港揚げの石炭貨物輸送のため、第三者と航海傭船契約を結んだ。青島、戸畠での貨物積み揚げを終えた後、本船は(4月30日に)大分に到着したが、同港での貨物陸揚げが予想外に遅れ、5月11日に至るまで返船されなかつた。(Para. 3)

本船が新傭船契約の解約期日5月8日に遅れることは、5月5日以前に、全ての関係者に明らかとなつた。その時既に、傭船市況は下降線を辿っていた。新傭船者 Cargill と船主 Mercator は傭船契約を更改して、解約期日を5月11日に延期する見返りに、日額傭船料を市況変動に合わせて US\$8,000 減額し、US\$31,500 に変えた。(Para. 4)

訴訟経過：

船主 Mercator は、損害賠償金として、新傭船契約の全期間に涉って原傭船料率と減額後傭船料率との差額を傭船者 Transfield に請求した。差額を日額 US\$8,000 として請求額は US\$1,364,584.37 となる。これに対して、傭船者は、船主には新傭船取引を基礎に損害を計算する権利はなく、船主の請求可能額は本船の利用を奪われた9日間に応する市況傭船料率と契約傭船料率との差額に限られると主張した。その金額は US\$158,301.17 となる。(Para. 5)

仲裁廷は、多数意見により、船主に軍配を上げた。仲裁判断によると、新傭船契約上の損失は、「契約違反自体から自然に、即ち事理通常の経過を辿り」発生しているため、ハドレイ対バクセンデイル事件(*Hadley v. Baxendale* (1854) 9 Exc. 341)の第一法理が適用される。当該損失は、ヘロンニ世号事件(*C Czarnikow Ltd. v. Koufos (The Heron II)* [1969] 1 AC 530)貴族院判決に於いてリード卿(Lord Reid)が述べた、「契約の違反(返船の遅滞)から事によると起こるかも知れぬ(not unlikely)と契約当時に当事者(傭船者)が認識した種類の」損害であるとの理由による。傭船契約履行中に、次の傭船契約を船主が多分取り決めるであろうこと、及び返船の遅滞があれば新契約が破談しかねないことを、傭船者は知っていたであろう。反対意見の仲裁人は、それを否定しない。しかし反対意見は、傭船者の立場にある理を弁えた人なら、当該種類の損害の危険に対する責任を引き受けているとは理解しないであろう、と言う。反対意見によれば、海運市場に於ける一般的理解は、当該責任は遅滞期間に対応する市場傭船料率と契約傭船料率との差額に限定され、「この原則からの逸脱は、海運業界全体が望ましく思わない重大な商業的不安定をもたらす現実的危険を惹起する。」(Para. 6)

仲裁廷多数意見も、海運業界の斯かる一般的理解を否定しない。仲裁判断は言う。「本船の返船が遅滞したとき傭船者が責任を負う損害如何を、顧問弁護士や所属 P.I. クラブに若し質問したとすれば、遅滞期間に対応する市場傭船料率と契約傭船料率との差額が責任だとの回答を得たであろう、と傭船者は主張する。弁護士がそのように答えたであろうことは認める。」(Para. 7)

しかし、それは無関係であると多数意見は言う。傭船市場のプローカーなら、返船遅滞に起因する「事によると起こるかも知れぬ」結果は、後続傭船契約、修繕ドライ・ドック、または売船の期日逸失を含むと答えたであろう。したがって、法律問題として、この種損失は損害賠償の対象となる。海事弁護士の理解は誤っている。(Para. 8)

上訴を受けて、高等法院(Christopher Clarke J [2007] 1 Lloyd's Rep. 19)と控訴院(Ward, Tuckey and Rix LJJ [2007] 2 Lloyd's Rep. 555)は、仲裁廷の多数意見を支持した。(Para. 9)

判旨：

破棄差戻(appeal allowed)

ホフマン卿(Lord Hoffmann)の判決理由 :

本件事件は契約損害賠償の法原則に係わる重要な核心問題を提起している。即ち、当事者は予見可能な(事によると起こるかも知れぬ)損害を補償されるとのハドレイ対バクセンデイル法理は、契約の明示条項に違反したとき、常に、当事者に課せられる客観的法原則(external rule of law)であるか、または、当事者意思の仮定に過ぎず、反証により覆し得る推定則(a prima facie assumption)であるかの問題である。大多数の場合に推定が妥当することに疑いはない。しかしながら、事件の背景、周辺事情、または関連市場に於ける一般的理解(the context, surrounding circumstances, or general understanding in the relevant market)などから、事件によっては、当事者が当該損害に対する責任を引き受けている(assuming responsibility)と論理的に見なし得ないと判断される余地はないか？(Para. 9)

最初に、海事弁護士の理解の基礎にある判例について一言する。本件で争点となった問題が取り上げられた判決事例は存在しない。しかしそのこと自体が重要である。運賃率の変動は今回が初めてではない。返船遅滞が利益の高い後続傭船契約に損失をもたらした前例は存在したに違いない。しかし報告された判例中にそのような損失が請求された事例は見られない。それどころか、返船遅滞の損害賠償金は契約料率と市場料率の差額であると永年に亘り言られてきた諸裁判官による一様な意見がある。ディオン号事件(*Alma Shipping Corp. of Monrovia v. Mantovani (The Dione)* [1975] 1 Lloyd's Rep. 113)のデニング卿(Lord Denning MR)、ジョニー号事件(*Arta Shipping Co. Ltd. v. Thai Europe Tapioca Service Ltd. (The Johnny)*)のデニング卿、ピオニア号事件(*The Hyundai Merchant Marine Co. Ltd. v. Gesuri Chartering Co. Ltd. (The Peonia)*)のビンガム卿(Bingham LJ)がその例である。スクラットン傭船契約(*Scrutton on Charterparties* 20th ed. (1996))、ウィフォードほか定期傭船契約(*Wilford and others Time Charters* 5th ed. (2003))などの教科書も同様である。後続傭船契約の損失が損害賠償の対象となる理論的可能性にすら言及したものは何処にもない。(Para. 10)

原則問題は文献で広範囲に議論されている。アダム・クラマー(Adam Kramer)著「契約損害賠償金と遠隔性に関する合意中心的解釈」、アンドリュー・テテンボーン(Andrew Tettenborn)著「ハドレイ対バクセンデイルの予見可能性法理：賞味期限切れの原則」及びアンドリュー・ロバートソン(Andrew Robertson)著「契約の於ける遠隔性原則の基礎」の最新三論文は問題の解明に特に有益である。彼らの説明によると、損害に対する当事者の責任限度は、当該特定契約の解釈(the interpretation of the particular contract)、即ち、契約中の特定文言の解釈ではなく、(默示条項の場合と同じく)商業的背景を鑑みた契約全体の解釈(the interpretation of the contract as a whole, construed in its commercial setting)、に基づくとの提案は、判例と学術論文から多大の支持を得ている。ロバートソン教授は、この手法をいささか作為的だと考えている。その理由は、特定当事者が受諾したと考えたであろう危険の限度については有益な証拠がほとんど存在しないためである。通常の予見可能性原則から、個々の事情によって、逸脱する事例が例外的であることに私は同意する。しかし、銀行業界、海運業界の如き特定市場に於ける一般的期待から発生する特定契約では、責任限度への制限は、おそらく他の場合に増して一般的である。これは、リバプール市対アーウィン事件(*Liverpool City Council v. Irwin* [1977] AC 239)でクロス卿(Lord Cross of

Chelsea)が示した、ある種の契約全体に伴う默示条項と特定契約に含意される条項との識別、に類似している。(Para. 11)

全ての契約責任は任意の約束であるから、損害に対する責任を(客観的に確認した)当事者意思に基づくと考えるのは合理的だと思われる。特定市場に特有な契約を結ぶ人々にとって、約束したと考えることが妥当しない危険に対して、誰かに責任を問うことは、原則として、誤っているに違いない。(Para. 12)

当事者は約束した責任と危険を負担するとの見解をとれば、契約の他の条項、特に支払うべき金額の決定が左右される。多大で予測不能な危険負担を求められる人は、対価として何らかの割増金を求めるだろう。除外されたと考えることが妥当な危険を一方当事者に課す法原則は、相手方当事者に対価を伴わない何かを与えることになる。ブリティッシュ・コロンビア・ソーミル事件判決(*British Columbia Saw Mill Co. Ltd. v. Nettleship* (1868) LR 3 CP 499)でワイレス判事(Willes J)は、「二契約当事者の一方が対価を支払わない優越を得ることは許されるべきでないとの狭義の見解に従う。」と言っている。(Para. 13)

損害賠償金は、ロビンソン対ハーマン事件(*Robinson v. Harman* (1848) 1 Exch 850)ほかの諸判例が示すとおり、被害者を金銭的に及ぶ限り恰も契約が履行されたかの如き同等の立場に置くように予定されていて、それが「出発点」だと船主は主張する。私は、バンク・ブラッセル事件(別称サウス・オーストラリア事件) (*Banque Bruxelles Lambert SA v. Eagle Star Insurance Co. Ltd. (sub nom South Australia Asset Management Corp. v. York Montague Ltd.)*[1997] AC 191)に於いて、(他の貴族院同僚の同意を得て)次のように述べた。「それは誤った出発点だと私は思う。原告が損失補償を得られる損害賠償金を算定する原則を考える前に、どのような種類の損失に対して原告は補償される権利があるか決定する必要がある。鑑定人が責任を負うべき損失を正しく定義することが損害賠償金算定を考慮する前提となる。」(Para. 14)

換言すれば、補償を求められた損失が、契約違反者が責任を承諾した(to have accepted responsibility)と公正にみなされるべき「種類」または「類型」の損失であるか否かを、最初に決定しなければならない。サウス・オーストラリア事件での問題は、顧客銀行に対して、融資担保不動産を真実の市場価格より数段高く(相当の注意と技量を発揮すべき默示条項に違反して)評価した鑑定人は、担保不足に起因する損失に留まらず、不動産市況下落に起因する更なる損失に対しても責任を負うべきか否かであった。貴族院はこの種類の損失に責任を負うべきないと決定した。「默示契約義務の場合、責任の本質と範囲は法が含意する条項によって明確にされる。他の默示条項の場合と同様に、手法は商業的背景から当該契約を全体として解釈(construction of the agreement as a whole in its commercial setting)することになる。評価提供の契約義務、及び既知の評価目的から、契約には注意義務(a duty of care)が含まれることが、必然的に結論づけられる。評価者が責任を負うという意味での、義務の範囲(the scope of duty)は、評価者が引き受けた明示の義務に最大限の効果を与えると法がみなす範囲である。貸し手の正当な期待を下回るほど責任を縮小することはなく、また評価者が引き受けたと正当に考える程度より過大な責任を評価者に課するほど拡張することもない。(neither cutting them down so that the lender obtains less than he was reasonably entitled to expect, nor extending them so as to impose on the valuer a liability greater than he could reasonably have thought he was undertaking)」(Para. 15)

默示契約義務(評価に相当の注意を払うこと)に妥当することは、明示契約義務（指定された期日に本船を返船すること）にも等しく妥当する。どちらの場合にも、契約当事者が責任を負う結果(consequences)は、「引き受けた明示の義務に最大限の効果を与えると法がみなす」結果であり、また「〔契約者〕が引き受けたと正当に考える程度より過大な責任を〔契約者〕に課するほど拡張すること〔は〕ない。」(Para. 16)

サウス・オーストラリア事件判決の効果は、不動産市況下落に起因する損害には、（事によると起こるかも知れぬ）という意味に於ける、予見可能性があり（不動産価格は上昇もし下落もする）、また、評価懈怠がなかったとすれば(but for)、銀行は全く融資を実行しなかつたであろうし、他の使途に運用した場合にも当該資金に損失が発生したであろうと証明できないと言う意味に於いて、評価懈怠との因果関係が存在した(caused by)にも拘わらず、当該損害を責任から除外することにあった。(Para. 17)

これは、ピゲイス号事件(*Satef-Huttenes Albertas SpA v. Paloma Tercera Shipping Co. SA (The Pegase)*)でロバート・ゴフ判事(Robert Goff J)が理を弁える人が自己の責任範囲(the extent of his liability)をどう考えるか強調して、原則を述べた入念な手法に一致する。即ち、「基準はこうあるべきと思われる。問題の諸事実は、被告の立場にある理を弁える人(a reasonable person in the shoes of the defendant)なら、契約締結時に考えたとして、自らが違反を犯したとき、その違反の結果として原告が蒙る損失に対する責任を考える際に評価される事実であると予期した(contemplated)であろうと言える事情の下で、被告の知るところとなったか」(Para. 18)

同様の解決手法は、ムルヴェンナ事件(*Mulvenna v. Royal Bank of Scotland plc* [2003] EWCA Civ 1112)の控訴院判決がとっている。不動産開発資金を銀行が約束通り融資してくれたなら実現したはずと原告が主張する利益の逸失に係わる損害賠償請求について、銀行が請求の棄却を訴えた事件である。控訴院は、銀行が資金の使途目的を知り、且つ当該資金の融資がなければ原告が利益の損失を蒙ると予見可能であったと仮定しても、当該損害は賠償に相当しないと判断した。アンソニー・エヴァンス卿(Sir Anthony Evans)は説く。「証拠に挙げられた諸判例は、合理的予見可能性の概念が損害賠償金が法律問題として回収可能となる事情を示す完全な指針でないことを論証している。当該義務違反(または同じ原則が適用される契約違反)の結果、仮に損失が合理的に予見可能であったとしても、その損失は「遠隔に過ぎる結果」(too remote a consequence)であるか、または全く結果に当たらないとみなされて、損害賠償請求が棄却されることもある。当該違反の結果に責任を課すのが理に適わないと判断され(ピゲイス号事件)、または義務の範囲が当該損失を排除すべく限定され(バンク・プラッセル事件)、あるいは違反が、損失発生の機会を提供了としても、常識問題として損失の原因とは言えないなどの理由で、事実上、因果の連鎖は法律問題として切断される。」(Para. 19)

ムルヴェンナ事件のような場合に、逸失利益に対する責任が排除される理由をロバートソン教授は次のように説明しているが、至極最もと思われる。「融資協定書が結ばれた時に開発計画を知ったとの理由だけで、銀行に逸失利益に対する責任を負わせることは、多分不公平と考えたのかも知れない。そのような負担を銀行に課すことが不公平と考えられる理由は、この種の取引に関わる危険を銀行が容認することは商業慣行に矛盾すること、または責任の額が取引の規模または銀行の見込む利得と均衡がとれないこと、にある。」

(Para. 20)

損失の種類または類型がハドレイ対バクセンデイル法理の何れかに相当すれば、契約当事者は予見を超える損失額に対しても損害賠償責任を負うことが一般的に認められている。例えば、リオ・クラー口号事件(*Transworld Oil Ltd. v. North Bay Shipping Corp. (The Rio Claro)*)やジャクソン対スコットランド王立銀行事件(*Jackson v. Royal Bank of Scotland plc* [2005] 1 WLR 377)など。損失の種類が予見可能であれば、如何に多額であってもその損失補償は損害賠償金に含まれる。これは一般に包括的原則(an inclusive rule)である。しかしサウス・オーストラリア事件やムルヴェンナ事件が示すように、それはまた除外原則(an exclusive rule)であろう。即ち、予見可能な損失は当事者が責任を受けた(assumed responsibility)種類または類型でないため、当事者が責任を負わないこともあります。(Para. 21)

損失が同じ類型か異なる類型かを決定する基礎は何か？それは抽象的議論の問題ではない。識別は契約法の原則に基づかねばならない。私の見解では、識別のため唯一の合理的な基礎は、何が理に適い、且つ契約者が自ら引き受ける危険のために何を重要とみなすか、を識別に反映することである。ボイラーの引渡しが遅滞したため洗濯業で逸失した利益を原告が請求したヴィクトリア・ランドリー事件(*Victoria Laundry (Windsor) Ltd. v. Newman Industries Ltd.* [1949] 2 KB 528)で、控訴院は「洗濯業から上がる利益の損失」を単一の損失類型をみなさなかった。控訴院は、「特に利益の上がる染色契約」から生じた損失を、被告が有する充分な知識のため、被告による責任の容認(acceptance of liability)に帰することが理に適う場合にのみ回収可能な、異なる類型の損失であると識別した。ボイラーの売主は、染色契約の利益を、洗濯業者の逸失利益に伴う一般的な危険とは異なる高度の危険とみなしたであろう。(Para. 22)

したがって、本件契約当事者が、仲裁人の認定した市場期待を背景にして(against the background of market expectations)、引き受けた責任の範囲(the extent of the liability they were undertaking)として合理的に考えられるのは何であろうか？私の見解では、契約当事者が後続傭船契約の損失を傭船者が責任を引き受けていない類型または種類の損失(a type or kind of loss for which the charterer was not assuming responsibility)として考えたであろうことは明白である。そのような危険は全く定量化できない。何故なら、傭船契約期間中の或る時点で船主は先物契約を結ぶであろうことが当事者には予見可能(事によると起こるかも知れぬと考える)であったとしても、契約を結ぶのは何時か？、契約の期間は？、他の契約条件は？などについて、当事者は全く知り得べきもない。もし最終航海の契約期間超過と後続傭船契約に及ぼす危険が船主にとって明白なら、船主には最終航海就航を拒絶する選択肢がある。これから明らかなることは、傭船契約に返船期日が規定される目的は、返船の時から船舶につき船主に完全に自由な処分権(full disposal)を与えることである。若し傭船者の指図がこの権利を侵害するなら、船主はそれを拒絶できる。若し指図が容認され、最終航海が期限を超過したときには、船主は超過期間について市場傭船料率を受領する権利がある。これら全ては両当事者が知っていたことである。船主が次の傭船契約を如何に手配するかの知識は全く必要とされない。それは市場が「他人同士の行為」(*res inter alios acta*)と考えるもので、契約当事者間に関連のない事項である。(Para. 23)

仲裁人の認定によれば、仲裁判断は当事者の期待に反するものの、ヘロン二世号事件

で解釈されたハドレイ対バクセンデイル法理に従つたものである。しかし私の見解では、当該法理はそれほどに硬直的ではない。法理には、当事者推定意思に効果を付与する意図があり、当事者意思との矛盾を予定していない。(Para. 24)

損害遠隔性の問題は事実問題であり、仲裁人は船主に有利な認定を下したと、船主は主張する。損害が予見可能であるか否かは確かに事実問題である。モナーク・スティームシップ事件(*Monarch Steamship Co. Ltd. v. Karlshamns Oljefabriker (A/B)* [1949] AC 196)を見よ。しかしながら、所与の類型損失が当事者の引き受けた契約責任の類型([a type] for which a party assumed contractual responsibility)に相当するか否かの問題は、商業的背景を前提とした契約全体の解釈(the interpretation of the contract as a whole against its commercial background)を伴い、それ故、全ての解釈問題同様に、法律問題である。(Para. 25)

当事者は、若し望むなら、結果責任を排除する明示条項を全く自由に挿入できると船主は言う。傭船契約書式の中には、そのような条項を含むものもある。解釈問題、特に默示条項、を巡る多くの論争に際しては、当事者は文言で明示し得たはずだと、明示された場合でも、更に一層詳しく表現すべきであったと確かに言うことはできる。しかしながら、既に示したとおり、商業的背景を前提とした契約全体の解釈問題としての、默示条項の導入と、損害に対する責任の制限を解釈により導入することには、本質的に同様な解釈技術の適用が伴うものと私は考える。どちらの場合にも、契約解釈の任に当たる裁判所は、当事者が引き受けを正当に期待し、且つ対価が支払われた責任が反映できるよう努める。当事者が明瞭な文言を使用していれば、面倒な手間が省けたとの理由で、裁判所がその任務を放擲することはあり得ない。私の意見では、傭船者が後続傭船契約で船主が逸失した利益に対する危険を引き受けた(having assumed the risk of the owner's loss of profit on the following fixture)と論理的にみなしえないことは、仲裁人の認定と契約の商業的背景が充分明確に示している。上告を認容する。(Para. 26)

ホープ卿(Lord Hope of Craighead)の判決理由(抄):

重大な問題は、傭船者が当該事件の結果に対する責任を引き受けることを基礎に、両当事者が相互に契約を結んだと想定すべきか否かである。この点で多数派仲裁人と少数派意見の見解が分かれる。(Para. 30)

契約に於ける損害遠隔性法理の基礎を為す責任の引受けを判定するためには、契約締結時の合理的予見可能性では足りない。(Para. 31)

損失が予見可能である事実(即ち、当事者が考えた種類の結果)は基準とならない。それより正確な基準が必要となる。問題は損失が当事者が責任を受けた(to have assumed responsibility)と合理的にみなし得るような類型の損失であるか否かである。(Para. 32)

当事者は自ら制御できないことや知識がないため定量化できることに対して責任を引き受けたと推定されるべきでない。後続傭船契約の存在を当事者がただ概略的に内容も知らず予見できることでは足りない。当事者に必要なことは、責任の限度を評価できる情報である。当事者の推定意思に効果を付与することが法の原則である。それ故に、契約違反に対して回収し得る損害賠償金は、責任の引き受けが推定される通常の場合に(ハドレイ対バクセンデイル事件でオールダーソン男爵が述べた、大多数の場合に(in the great multitude of cases))起きること、または契約締結の時当事者が知りまたは通告を受けた(知

れば予め備えが可能な)特別事情から発生することに限定される。これは一般的に適用される原則である。本件では、商事法の高度に専門化した分野を論じている。しかし、本件に於ける争点を解決すべき原則は契約法一般に適用される原則である。(Para. 36)

ロジャー卿(Lord Rodger of Earlsferry)の判決理由(抄):

9日間の期間超過が「事理通常の経過を辿り」船主が請求する種類の損害の原因になるとは、2003年9月の追加覚書締結時に、何れの当事者も考えなかつたと判断するのが論理的であろう。損失はこの種の違反の「通常の結果」ではない。本事件で損失が発生した原因は、唯一、極度に変動した市場事情(the extremely volatile market conditions)(当初は船主に第三者との契約で著しく利益の上がる取引を生み出し、次いで船主に当該取引の引き下げを容認させる圧力となつた)にある。2003年9月時点では、この損害が当該遅延から発生しそうであると合理的には予見不可能であった。したがつて、損失は遠隔に過ぎ(too remote)るため、契約違反に対する損害賠償請求権を発生させない。(Para. 60)

私には、サウス・オーストラリア事件及び責任の引受けに関する争点を検討する必要性が見出せない。(Para. 63)

ウォーカー卿(Lord Walker of Gestingthorpe)の判決理由(抄):

ハドレイ対バクセンデイル法理は、150年間の判例法によって、発展し、修正を加えられてきた。ピゲイス事件でロバート・ゴフ判事は述べている。「ハドレイ対バクセンデイル事件で言明された原則が近代法の源泉であることに変わりはないが、原則自体は20世紀に於いて分析され、発展を遂げ、その適用は拡大された。」更にゴフ判事は、ヴィクトリア・ランドリー事件とヘロン二世号事件に言及している。「二事件の一般的結果は、ハドレイ対バクセンデイル法理は、その適用が個々の事件に於いて被告が持つ関連知識の程度に左右されるとは言え、もはや二つの原則ではなく、単一の原則として把握されたことである。この手法は現実に発生した諸事件に合致する。即ち、裁判所は個々の事件を法理のいわゆる二文肢にむりやり当てはめようとせずに、被告の関連知識を基礎に解決している。」(Para. 66)

二文肢融合の結果、(大規模損害金に対して責任が課せられる必要条件としての)責任の引受けの概念(the notion of assumption of responsibility)が必然的に第二文肢事件に限定されるか否かに疑いが生じた。この考えは、(ブリティッシュ・コロンビア・ソーミル事件に始まり、ヘロン二世号事件でアップジョン卿(Lord Upjohn)が否定した)被告は大規模損害については契約条項(a term of contract)に明示されたときに限り責任を負うとの説が希薄化された見解である。ロボフォン事件(*Robophone Facilities Ltd. v. Blank* [1966] 1 WLR 1428)でディプロック控訴院判事(Diplock LJ)は責任の引受けの概念を、(a)被告の特別事情に関する知識に加えて(b)被告がこの知識を原告から取得し、または少なくも、契約締結時に既に知っていたため拡大した損失が違反から生じかねないと予見可能であったとの要件に由来する、大規模損失を負担する旨の被告が原告に与えた默示約束(implied undertaking)であると活写している。(Para. 68)

このようにかなり正確に定式化された責任引受けの概念は、(適用があるにせよ)第二文肢と認識できる事件にのみ適用されるかも知れない。しかしながら、根底にある着想(即ち、当事者が契約を結んだ共通の基礎)は、ハドレイ対バクセンデイル法理全体に必須のことと私には思える。商業的契約を結ぶ実業家は、一般的に、相互の事業について相

当量の知識をもっている。実業家は、契約違反が無く履行が適切に為されるか否かに拘わらず、各々が契約に何を期待しているかに関して(事例により正確性の相違があるにせよ)知識を共有している。実業家は通常違反が起こらず契約が履行されることを期待しているが、違反の可能性についても意識している。この点に関しては、判例で繰り返し指摘されている。しばしば引用されるモナーク・スティームシップ事件のライト卿(Lord Wright)判決とピゲイス号事件のロバート・ゴフ判事判決を例に挙げれば充分であろう。(Para. 69)

この結果、ハドレイ対バクセンデイル事件の根本的原則は全ての種類の契約に適用されるが、(傭船契約、建築契約、大会社の支配に充分な株式の売買契約のような)商業、産業、金融の異なる分野で通常使用される特殊な種類の契約は不可避的に特別のテーマとなる。それらは事情に通じた実業家のために活動する専門の弁護士が処理する。イーセックス・コート(Essex Court)(海事弁護士の意)を驚愕させる何事もセイント・マリー・アックス(St. Mary Axe)(海運人の意)を動転させる。(Para. 70)

多数派仲裁人は、返船遅滞に対する通常の損害賠償金は契約最終返船期日から実返船日までの期間についての(若し契約傭船料より高ければ)市場傭船料であるとの趣意の、傭船者が引用した多数の判例に言及している。多数意見によれば、これらの判例は傭船者(の論拠に)非常に限られた支援を与えるのみである。結局、多数派仲裁人は「請求された類型の損失が予見可能であるかが重要である」との船主主張を承認・採用した。私見では、それは粗雑な基準であり、その採用は法律上の誤りである。重要なことは、この種傭船契約の理を弁える当事者の共通意思(common intention of reasonable parties)として、返船遅滞が比較的短いとき、更新傭船契約の全期間について計算した異常な損失が、リード卿の言葉を借りて、「損失が違反から自然に発生し、またはその種の損失が(違反当事者の)予期した範囲内であると正当に判断できるほど(to make it proper to hold)、違反の結果として充分に起こりそう」であったか否かである。グレゴス号事件でマスティル卿(Lord Mustill)は、それが理を弁える契約当事者の共通意思でなかったと断定しているが、私は敬意を表して賛成する。(Para. 84)

以上述べた理由に加えて、ホフマン卿、ホープ卿、ロジャー卿が上げた理由をもって、私は上告を認容する。(Para. 87)

ヘイル卿(Baroness Hale of Richmond)の判決理由(抄):

本事件で、私たちは契約違反者の責任を契約自体が制限しないときに、当該責任を制限する一般原則を考察している。契約違反者は違反に起因する全ての損害に対して必然的に責任を負うことはない。問題となる類型の損害が契約締結の時当事者の「予期した範囲内に」(within the contemplation)なければならない。極めて発生しにくいことであれば、予見可能であっても不充分である。それは「事理通常の経過を辿り」発生していない。私たちに与えられた問題に対する一つの回答は、ロジャー卿が指摘するように、本事件の当事者にはこの特別な類型の損害が「予期した範囲内に」なかったことである。返船が遅滞しても、船主は本船の利用を見出せると当事者は期待したであろう。この特別な損害を蒙った唯一の理由は特定時に於ける異常な市場変動(unusual volatility of the market)である。後続傭船契約の期日に遅れることが「事によると起こるかも知れぬ」と当事者の予期した範囲内にあったと言えることと、この特別な損害をもたらした「極度に変動する」(extremely volatile) 情況が「事によると起こるかも知れぬ」と言えることは全く別の問題

である。(Para. 91)

ホフマン卿とホープ卿が与えた別の回答によれば、契約締結時に、単にこの類型の損失(this type of loss)が当事者の予期していた範囲内にあったか否かの問題に留まらず、この類型の損失に対する責任(liability for this type of loss)が当事者の予期した範囲内にあったか否かが問題となる。換言すれば、傭船者はこの類型の損失に対する法的責任を引き受けた(to have undertaken legal responsibility for this type of loss)と解釈されるべきか否かである。若しそうなら、この特殊市場に於ける当該契約の当事者が抱く通常の期待が何であるかの問題が論理的に関連してくる。若し傭船者の通常の期待が返船遅滞期間につき市場傭船料率を支払うこと以上ものでなく、また、船主の通常の期待もそれ以上を取得するものでなければ、このような異常な損失に対する責任が発生する前提として、何らかの付加対価が期待されるであろう。これが、基本的に、少数派仲裁人が採用した論理である。

(Para. 92)

以上の如き私の理解が正しければ、この論理は契約損害の遠隔性問題を解釈する手法に興味深くはあるが新奇な要因を付加するように思える。そのような要因が現れた権威ある先例はない。ヘロン二世号事件やマルヴェンナ事件にその暗示すら見出せない。ネグリジェンス不法行為法(特に専門家責任の分野)で今日まで必然的に発展してきた概念である注意義務の範囲(scope of duty [of care])を契約法に導入する発想には、私は俄には贊意を表しがたい。ハドレイ対バクセンデイル法理が問い合わせるのは、当事者が実際に考えたことではなく、むしろ当事者が考えたと推測することである。しかし判断の尺度は事実問題である。危険の引受け(assumption of risk)の問題は広範囲な要因と価値判断に依存している。このような論理思考は、アネコ再保険事件(*Aneco Reinsurance Underwriting Ltd. v. Higgins Ltd.* [2002] 1 Lloyd's Rep. 157)でステイン卿(Lord Steyn)が指摘した「神に解決を委ねる行為」である。本判決の結果は、海運市場に確実性と明確性をもたらすかも知れない。しかし、このような責任制限は、将来に於いて、公平が容易い犠牲とされかねない。また、それは他の契約領域で大いなる論争の余地を残すことになる。したがって、本上告を認容するにせよ(私は依然として疑いを抱いている)ロジャー卿の確認した狭義の理由(極度の市場変動と予見不可能)によるべきで、広範囲な理由(注意義務の範囲と危険の引受け)は後日他の事実関係に於いて充分な検討が為されるべきである。(Para. 93)

(12) おわりに

本判決は、ハドレイ対バクセンデイル法理に於ける「合理的予見可能性」の対象を「損失の類型」から「責任を受けた損失の類型」に制限した。法理の飛躍的展開である。原告の立証は一層ハードルが高くなる。

今後、契約交渉に際して、契約当事者は相互に引き受ける義務を取り決めるのでは足りず、義務違反があったときに負担する責任の限度(extent of liability)まで議論しなければ

ヘロン二世号事件判決(*C. Czarnikow Ltd. v. Koufos (The Heron II)* [1969] 1 AC 350)が説く"not unlikely"; "easily foreseeable"; "serious possibility"; "real risk"; "very substantial probability of loss"等の意味に於いて。

ならない（信頼関係の崩壊）。契約条項として明示する必要は無論ない。しかし、少なくとも、後日裁判官を説得できるような環境の整備だけは必要となろう。

判決は、法曹界の考える「海運業界の一般的理解」（前述したとおり筆者は大いなる疑問を感じる）を維持するための、政策的責任制限(Policy-based limitations on liability)と考えられる。嘗て、デニンギ卿は次のように解説している。“At bottom I think the question of recovering economic loss is one of policy. Whenever the courts draw a line to mark out the bounds of duty, they do it as a matter of policy so as to limit the responsibility of the defendant. Whenever the courts set bounds to the damages recoverable -- saying that they are, or are not, too remote -- they do it as matter of policy so as to limit the liability of the defendant.”

東洋の諺に、「鶏を割くにいづくんぞ牛刀を用いん」とある。ハドレイ対バクセンデイル法理を飛躍的に展開しなくとも、後続定期傭船契約を第三者との契約として、「無関連証拠排除則」(res inter alios acta)を適用すれば足りたのではないだろうか？

しかも判決には脆弱性が見受けられる。審理の過程では、「責任の引き受け」について当事者間の主張が充分には尽くされていないようである。また、ホープ卿とヘイル卿の審理終結時に於ける心証は上告棄却であった。（両卿は判決文で正直に？認めている。）突如の変心は何故か？他卿の意見は、どれほど説得的であったのだろうか？

“Haste makes waste.”（急いでは事をし損じる）と諺に言う。精緻に論理を進めるクリストファー・クラーク判決やリックス判決に比べて何やら危なっかしい。

翻って、もし原告が訴訟原因に債権侵害不法行為(intentional interference with business interests)を予備的に加えていたらどのような判決が得られたであろうか？不法行為であれば、「合理的予見可能性」の基準時は、最終航海開始の時となる。「予見可能性」を否定するのはかなり困難であろう。

何れにせよ、極めて難解な判決ではある。

(初出：海事法研究会誌（2008年11月1日発行第201号))