

国際海上物品運送法二〇条の二第一項にいう「荷

〔商法 五一五〕 受人」の意義

——ジャイアントステップ号事件——

東京地裁平成二二年二月一六日判決
平成一九年(ワ)第二五八四三号損害賠償請求事件
判例タイムズ一三二七号三三二頁

〔判示事項〕

- 一 本船において生じた不具合箇所は、本件事故発生の前日の時点では正常に動作し、異常な兆候はなかったことなどからすると、本船は、本件発航時においては、堪航能力を有していたものと認めることができる。
- 二 本件事故は、本船船長の荒天避難措置の遅れを原因とするものであると認められ、本件貨物損害は本件事故により生じたものであるところ、被告は、国際海上物品運送法三条二項の規定により、原告に対する債務不履行に基づく損害賠償責任を免れるものというべきである。
- 三 運送品の損害が不堪航によって生じたことは、運送人に対して損害賠償を求める者に証明責任がある。
- 四 荷受人とは、一般に、到達地において運送人から運送品の引渡しを受けるべき者をいうものと解されているところ、国際海上物品運送法二〇条の二第一項が荷受人について何らの限定もしていないことからして、同条の「荷受人」は、商法五八三条により荷送人の権利を取得した荷受人に限定されると解すべきであるとの原告の主張は、独自の見解をいうものであり、到底採用することはできない。

〔参照条文〕

国際海上物品運送法三条一項、五条一項、二〇条の二第一項、商法六九〇条

〔事実〕

原告Xは、貨物船（鉾石専用船ジャイアントステップ号、一九八五年建造、総トン数九万八五八七トン、パナマ船籍。両舷にAC一四型ストックレスアンカーと電動油圧型揚錨機を装備。以下、「本船」）の事故によって全部滅失した運送品の所有者である訴外Aに保険金を支払った保険会社であり、保険代位に基づき、定期傭船者Y₁および船舶所有者Y₂を被告として保険金額に相当する一〇億〇二五万三〇〇〇円の賠償を請求している。本船は、まず船舶所有者であるY₂からY₁に対して定期傭船されており、その期間中、Y₁とAとの間で、平成一七年三月以降の五年間、本船を利用して太平洋水域積出港から日本国内の安全港まで鉄鉾石を運送することを保証する契約が締結された（「本件輸送契約」）。平成一八年九月一日頃、AはB代理人Cとの間で鉄鉾石（以下、「本件貨物」）を買い受ける契約を締結し、その所有権については積地において本船に船積みされた時点でBからAに移転するものとされた。Y₁は、Aとの輸送契約に基づき、本件貨物をオーストラリア連邦ポールウォ

ルコット港から茨城県鹿島港まで海上運送するため、本船をポールウォルコット港まで手配した。本件貨物の発送に際しては、船舶所有者であるY₂を運送人、Bを荷送人とする運送契約が締結され（「本件運送契約」）、さらに、本件貨物の運送中の危険を担保するため、平成一八年九月一日頃、AとXとの間で貨物海上保険契約が締結された。

本船は、本件運送契約の履行中である平成一八年一〇月六日から七日にかけて、鹿島港港外の錨地において錨泊中に荒天に遭遇し、鹿島港方面に走錨した結果、浅所に乗り上げて座礁した（以下、「本件事故」）。

事故の状況は以下の通りである。まず本船は、同年九月二五日から当該錨地において錨泊しており、同年一〇月一日に鹿島港に着岸する予定であった（この間、九月二六日および二七日に東北東の風が風力七となった際に二回走錨している）。ところが、同年一〇月五日、本州南岸に停滞していた前線上に低気圧が発生し、発達しながら関東東方海上に進行、午後五時三五分には海上強風警報が発表され、午後六時には風力六〜七の北東寄りの風が観測されている。このとき本船の船長は、気象ファックス等によって気象情報を入力しており、天気図から風力がさらに強まることを予測していたが、そのまま錨泊を継続した。

翌日の一〇月六日午前四時頃、本船船長は天候がさらに悪化すると判断し、抜錨のための機関準備を命じた。その間、午前五時四八分には茨城県鹿行地方に波浪警報が発表されている。午前七時三〇分頃、船長は沖合への避難を決定したが、同時四八分頃には強風と高い波浪によって、本船は南西方に走錨した。午前八時四〇分頃、船長から揚錨の指示があったところ、本船甲板上の油圧パイプの一部から作業油が漏れていたために揚錨機の油圧ポンプが作動しなかった。船長は作業員に油圧パイプの修理を指示したが、修理中さらに南西方に約二海里走錨した。午後一時一〇分、油圧パイプの修理を終え、改めて揚錨を開始したものの、過負荷状態で長時間機関を使用したことによって主機排気温度上昇警報が発生し、さらにブローバイが発生、同時三五分頃には火災が発生し、三九分に主機が停止した（この間、さらに走錨）。午後二時三六分、消火後主機を始動し、再度揚錨を開始したものの、揚錨機油圧ポンプの圧力が低下し油圧モーターに異常を来したため揚錨機は作動しなかった。午後四時五分、船長が左舷錨鎖の切断を命じ、同時五〇分、錨鎖を切断し風上に向けて前進を試みたが、北北東の暴風と高い波浪によって南西方の陸岸に圧流され、午後五時二〇分頃、鹿島港港外の北緯三五度五二・四分、東

経一四〇度四五・七分の地点において、水深一六メートルの浅所に乗り上げて座礁した。翌七日午前三時頃、船体が二つに分断され本件貨物は全部滅失した。

この事故により船員八名が死亡し、二名が行方不明となったことから、平成一九年二月二六日、横浜地方海難審判庁（当時）に本船船長を指定海難関係人とする審判開始の申立てがなされ、同年一月二九日に裁決が言い渡された（横浜地方海難審判庁平成一九年一月二九日裁決）。それによれば、事故発生に至るまでの事由として、①風力が著しく強まることを予測した際、直ちに沖合に移動してヒューズするなど荒天避難の措置を適切にとらず、強風と高い波浪を受けて走錨したこと、②甲板油圧管から作動油が漏れて揚錨機が操作できなかったこと、③主機掃気室火災が発生したことが認められるものの、本件事故の原因は、「指定海難関係人が、風力が著しく強まることを予測した際、直ちに沖合に移動してヒューズするなど荒天避難の措置を適切にとらず、強風と高い波浪を受けて走錨した」とであるとされている。

原告側は、国際海上物品運送法（以下、本判決の用語法にしたがって「法」と表記する）五条一項の堪航能力担保義務違反がなかったことの主張立証責任は運送人側が負って

いるとの理解を前提とした上で、まず定期傭船者 Y_1 に対して、本件事故の原因は、①甲板上の油圧パイプからの作動油の漏洩、②主機ブローバイ、および③揚錨機を作動させるための油圧ポンプおよび油圧モーターの圧力低下によって、適時に揚錨機を作動できなかったことにあるとし、かつこれらの不具合は航海中に突然発生するものではないこと、本船が老齢船であることからすれば、本船は発航時にはすでに不堪航であったと主張し、堪航能力担保義務違反による損害賠償を請求する。同時に、運送品に関する一般的な注意義務違反も主張している（法三条一項）。

これに対して被告側は、本件事故の原因は、船長が、鹿島港沖が暴雨にさらされることを予測していた一〇月六日の時点で荒天避難の措置をとらなかつたことにあるとし、航海上の過失による免責を主張する（法三条二項）。さらにその他にも、海上その他可航水域に特有の危険による免責（法四条二項一号）、天災免責（同項二号）も主張している。また、堪航能力担保義務違反については、原告側が主張する①～③の不具合は発航後の過負荷運転などによって生じたものであり、発航時には不堪航ではなかつた点、仮に発航時に不堪航であったとしても、船舶管理人が作成した安全管理マニュアルにしたがって油圧パイプの保守整

備を行っており、これについてパナマ政庁による安全管理証書、日本海事協会による適合証書を受けていた点、また掃気室の清掃やピストンの点検交換は定期的に行われており、本件事故発生まで不具合はなかつた点から、法五条二項の注意が尽くされていたと主張する。

次に原告側は、船舶所有者 Y_2 に対して、本件運送契約上の債務不履行ではなく、まず、堪航能力担保義務違反による Y_2 の不法行為責任と、早期に荒天回避措置をとらなかつたという船長の過失に基づく不法行為責任（使用者責任。商法六九〇条）を主張している。これについて被告側は、原告 X が代位する A は、本件運送契約（ Y_2 — B 間）における「荷受人」にあたり、「荷受人」からの不法行為請求については、商法および国際海上物品運送法上の免責規定等の不法行為責任への準用を認める法二〇条の二第一項が適用されるとして、不法行為責任が成立するとしても法三条二項による航海過失免責が準用されると主張する。これに対して原告側は、法二〇条の二第一項は請求権競合に関する条文であることから、商法五八三条一項によって権利を取得していない荷受人については適用されないとし、運送品が到着地である鹿島港に到着する前に全損してしまった本件においては、荷受人である A は運送契約上の権利を取

得しておらず、法二〇条の二第一項によって航海過失免責の準用を受ける「荷受人」には該当しないと主張している。

〔判旨〕

請求棄却・確定

I 「……本件事故は、横浜地方海難審判庁が判断したとおり、鹿島港の錨泊地では走錨事故が多発しており、荒天及び強風時には走錨に注意を要するところ、本件船長は、鹿島港港外において錨泊待機中、発達した低気圧が接近する状況において、本件事故に先立って本船が二回走錨したときと同程度に風力が強まりつつあり、気象情報などから更に風力が強まることを予測していたにもかかわらず、直ちに沖合に移動して本船を海上で停止させるなどの荒天避難の措置を適切に採らなかったため、強風と高い波浪を受けて走錨し、陸岸に向かって圧流されたことよって生じたものであることが認められる。」

II 「本船において、本件事故発生の当日、油圧パイプの漏洩、主機ブローバイ並びに油圧パイプ及び油圧モーターの圧力低下が生じたことは、被告らも認めているところであるが、……、本件事故発生の前日である平成一八年一月五日午後の時点では、油圧ポンプ及び油圧モーターは正

常に動作し、ブローバイなどの異常な兆候はなかったことなどからすると、本船は、本件発航時においては、堪航能力を有していたものと認められることができる。また、本件事故の原因は、上記のとおり、本船船長の荒天避難措置の遅れにあったものと認められるのであり、本件事故発生の当日、油圧パイプの漏洩、主機ブローバイ並びに油圧パイプ及び油圧モーターの圧力低下が生じたことが本件事故の原因であったと認めることはできない。」

III 「なお、法五条一項及び二項の文理に照らして、運送品の損害が不堪航を含む同条一項各号のいずれかの事由によつて生じたことは、運送人に対して損害賠償を求める者に証明責任があると解するのが相当であるが、本件においては、以上のとおり、本船は、本件発航時においては、堪航能力を有していたものと認められるから、この点の証明責任について、どのような見解を採ろうとも、原告の被告Y₁に対する、法五条一項の堪航能力担保義務違反による債務不履行に基づく損害賠償請求は、その余の点について検討するまでもなく、理由がないといわなければならない。」

IV 「……本件事故は、本船船長の荒天避難措置の遅れを原因とするものであると認められ、本件貨物損害は本件事故により生じたものであるところ、船長の荒天避難の措置

が船長の航行に関する行為に当たるとは明らかであるから、被告Y₁は、法三条二項の規定により、Aに対する債務不履行に基づく損害賠償責任を免れるものといふべきである。」

V 「前記の前提事実を照らすと、本船の船舶所有者である被告Y₂が法にいう『運送人』（法二条二項参照）に当たり、また、Aが法二〇条の二第一項の『荷受人』に当たるとは明らかである。そうすると、法二〇条の二第一項の規定により、運送品に関する被告Y₂のAに対する不法行為による損害賠償の責任には、船長の航行に関する行為等により生じた損害についての免責を定めた法三条二項の規定が準用されることになる。……、本件貨物損害は、本船船長の荒天避難措置というその航行に関する行為により生じた損害に当たるといふべきであるから、被告Y₂は、法二〇条の二第一項の規定により準用される法三条二項の規定により、Aに対する不法行為による損害賠償責任を免れるものといわなければならない。

原告は、法二〇条の二第一項の規定は、不法行為責任と運送人の契約責任が競合する場合に適用される条項であり、同項にいう『荷受人』は、商法五八三条により荷送人の権利を取得した荷受人に限定されると解すべきであると主張

するが、荷受人とは、一般に、到達地において運送人から運送品の引渡しを受けるべき者をいうものと解されているところ、同項の文言上、荷受人について何らの限定もされていないことからして、原告の上記主張は、独自の見解をいうものであり、到底採用することはできない。」

〔研究〕

結論賛成。判旨II、Vについては理由付けに疑問あり。

一 本件は、貨物船の座礁事故（いわゆる「ジャイアントステップ号事件」）によって運送品が全部滅失した事案において、保険代位によって荷主の損害賠償請求権を取得した保険会社が、定期傭船者および船舶所有者を被告として保険金相当額の支払いを求めたものである（本判決の評釈として、土岐孝宏「本件判批」法セ六七二号〔二〇一〇年〕一二三頁がある）。本件の特殊性は、定期傭船者Y₁に対する請求と船舶所有者Y₂に対する請求が、それぞれ原因となる法律関係を異にしている点にある。まずY₁とAとの間では、期間を五年間として日本の安全港まで本船を利用して鉄鉱石を運送する旨の契約が締結されており（合意の詳細は定かではないが、いわゆる数量契約〔Contract of affreightment; COA〕が締結されていたものと思われる。

以下、本評釈では便宜上この契約を「基本運送契約」とする。Xは、本件事故による運送品の全部滅失について、Y₁の運送人としての責任を追及している。他方で、船舶所有者であるY₂とAとの間には直接の契約関係はなく、基本運送契約に基づき具体的に本件貨物を運送するにあたって、改めてBを荷送人、Y₂を運送人として個品運送契約が締結されたことから（以下、本評釈では「個別運送契約」とする）、X（A）は、契約外の第三者である「運送品の所有者」としてY₂に対して不法行為に基づく損害賠償を請求している。

本件の特殊性は、事故に至るまでの経緯にもある。本件事故は、船長が適時に荒天避難をしなかったという航海上の過失を構成すべき事由のほか、荒天遭遇後に揚錨機が作動せず抜錨ができなかったという本船自体に生じた不具合が重なって起こったものであった。そこで、このように複数の原因が競合して事故が生じた場合における運送人の責任について、いずれの規範を適用すべきか、具体的には、法三条二項の航海上の過失による免責を認めるべきなのか、本船の不堪航について法五条一項の堪航能力担保義務違反による責任を認めるべきなのか争点となっている。本判決は、船長の航海上の過失が本件事故の原因であると認め、

航海過失免責を適用する一方、本船に生じた不具合は航海中の荒天遭遇によるものであって発航時には本船は堪航能力を有していたとして堪航能力担保義務違反によるY₁の責任を否定しており、それぞれの規範のあてはめという点において事例的な意義があるだろう。ただし、後に述べるように、本船が堪航能力を有していたとの判断（判旨Ⅱ）にはその理論付けの点で疑問がある。

なお、本判決のもう一つの意義は、堪航能力担保義務違反に関する主張立証責任の分配について（傍論としてではあるが）言及している点にある。堪航性について注意を尽くしたことの立証責任は明文上運送人側にあるが（法五条二項）、その他の要件事実についてどちらに主張立証責任があるのかについて、またその場合の証明度については学説上見解が分かれていた。本判決は、運送人側に本船が不堪航でなかったことの立証責任があるとの原告の主張に対して、本船が堪航能力を欠いていたことの立証責任は請求者側にあるとの見解を採用しており、これは学説の大多数の理解に沿ったものであると評価できる。

なお、船長らに航海上の過失が認められる場合には商法六九〇条によって船舶所有者の使用責任が成立する余地があるが、この場合の論点は、当該不法行為請求が、法二

○条の二第一項によって航海上の過失免責の準用を受けるのかどうかという点にある。本件では、 Y_2 およびA(X)が法二〇条の二第一項にいう「運送人」および「荷受人」に該当するかが問題となるが、本判決はこれを肯定し、航海過失免責の準用を認めている(判旨V)。この問題に関してはこれまで先例が存在せず、国際海上物品運送法の平成四年改正において新設された法二〇条の二第一項の基礎となる一九六八年ヴィスビー議定書による改正ヘーグ・ルールズ(以下、「ヘーグ・ヴィスビー・ルールズ」)四条の二においても結論が定まっていなかったため、本件において法二〇条の二第一項を適用した本判決には大きな意義がある。ただし、本件における「荷受人」は極めて特殊な存在であり、後述のように本判決の射程は限定的なものに止まるものと思われる。

ところで、本件における基本運送契約および個別運送契約は、いずれも日本を陸揚港とする外航船による海上運送契約であるため、本判決ではとくに留保なく国際海上物品運送法(昭和三十二年法一七二)および日本商法(明治三十二年法四八)が適用されている。しかしながら、本船はパナマ籍船であり、原告Xはスイスに本社を有する保険会社であること、 Y_1 —A間の契約において用いられた書式は不明

であるが、通常は管轄条項および準拠法条項が含まれているであろうことからすれば、本来であればこのような涉外的要素を含む事件について日本の裁判所が管轄権を有するかどうか、さらに日本の国際海上物品運送法を直接適用できるのかが問題となったはずである。ただし、この点については争点となっていないため、本評釈でも国際海上物品運送法および日本商法の適用を前提に本判決の妥当性を検討することとする。

二 まず、定期傭船者であり基本運送契約における運送人である Y_1 に対する請求について検討する。

本件では、①平成一八年一〇月五日に船長が荒天を予測した時点で沖合に避難すべきであったところ、そのまま錨泊を継続したこと、②錨泊中に荒天に遭遇したこと、③油圧パイプの一部の破裂による作業油漏洩のために揚錨機の油圧ポンプが作動しなかったこと、④掃機室で火災が発生し主機が停止したこと、⑤揚錨機の油圧ポンプおよび油圧モーターに異常があったこと、という複数の原因によって、最終的に本船が鹿島港方面に走錨し浅所で座礁するという本件事故が生じている。そこで、このような運送品の滅失について Y_1 がどのような責任を負うのかが問題となる。まず運送人は、原則として自己またはその使用する者が運送

品の運送等について注意を怠ったことよって生じた運送品の滅失、損傷、延着について賠償責任を負わなければならない(法三条一項)。この責任については、運送人側において、注意を尽くしたことのほか(法四条一項)、海上その他可航水域に特有の危険(法四条二項一号)、天災(同項二号)等の事実を証明すれば免責が認められ、さらに、船舶火災および「船長、船員、水先人その他運送人の使用する者の航行若しくは船舶の取扱に関する行為」(いわゆる「航海上の過失」)によつて生じた損害については賠償責任を負わないことが認められている(法三条二項)。このような枠組みに則り、本件における被告側は、本船が遭遇した荒天は海上その他可航水域に特有の危険または天災に当たるとしてこれによる免責を主張し、合わせて船長が適時に荒天避難をしなかったという航海上の過失による免責を主張している。

一方で、国際海上物品運送法は、船舶の堪航性について運送人側が発航時に注意を怠つたことよって滅失または損傷が生じた場合における運送人の賠償責任について規定する(いわゆる堪航能力担保義務違反。法五条一項)。そのため、上記の免責と法五条一項の責任との関係がまず問題となる。これについては、一般には、法三条一項の一般

的な注意義務違反と法五条一項の堪航能力担保義務違反とはそれぞれ別個の義務を規定しているものであって、堪航能力担保義務違反が成立する場合には、法四条二項および法三条二項の免責は適用されないと解されている(東京地判平成九年九月三〇日判時一六五四号一四二頁、中村眞澄Ⅱ箱井崇史『海商法』〔成文堂、二〇一〇年〕二〇三、二四九頁)。これは、航海上の過失と船舶の不堪航が競合して事故が生じた場合でも同様であると解されており(原茂太一『堪航能力担保義務論』〔千倉書房、一九八三年〕一三七頁)、本件においても、堪航能力担保義務違反が成立する場合には、被告側は航海上の過失等による免責を求めることはできないということになる。両当事者とも上記の理解については争っておらず、本件においては、上記の①に基づき運送人側から航海上の過失による免責が主張され、それとは別に、③⑤に関して堪航能力担保義務違反の成否が争われている。

しかしながら、上記の①⑤の原因が、航海上の過失(またはその他の免責事由)に該当するのか、堪航能力担保義務違反に該当するのかが実際には判然と区別できるものではない(この点については、原茂・前掲書二三七頁参照)。たとえば、①の事由、すなわち船長が荒天を予期し

て避難しなかったことは、本件では航海過失の問題として把握されているが、本船が事故より前の九月二六、二七日にも走錨していたこと、本船の船長は過去に八〇九回鹿島港に入港し、港外での錨泊を経験していたこと、鹿島港港外での錨泊がとくに危険であることは広く認識されていたことからすると、荒天を予測した時点で当然に、早期に錨泊を停止し沖合に避難すべきであつて、このような者を船長として乗船させていた点において、本船は発航の当時から航海に堪える能力がなかった(運航能力〔法五条一項二号〕を欠いていた)と判断される余地もあつた(原茂・前掲書二四五―二四九頁参照)。また、事故当時、Y₁、Y₂ま

たは船舶管理会社と本船との間に通信回線を用いた連絡があつたのかどうかは定かではないが、定期傭船者側において早期の避難を促すよう指示できたにもかかわらずこれをしていなかった場合には、運行管理上の過失(運送人自身の過失〔法三条二項〕、あるいは、船主または船舶管理会社は後述するISMコードにしたがった安全管理システムを整備すべきであつて、これを欠いていた場合は堪航能力担保義務違反〔法五条一項〕が成立しうる(木村宏「ISMコードと法的責任についての若干の考察」忽那海事法研究会『国際取引法および海商法の諸問題』(一九九八年)

三八八頁)があつたと解する余地もあつただろう。ただし、本件ではこれらの論点については争われておらず、堪航能力担保義務違反の対象となつていのはいわゆる船体能力(法五条一項一号)のみであるため、本評釈でもこの点に関する本件判旨の妥当性についてのみ検討する。

三 法五条一項の堪航能力担保義務違反の判断に際して、本件判旨は、運送人側が注意義務を尽くしていたかどうかについては言及せず、本船は発航時には堪航性を有していたとして原告側の主張を退けている(判旨II)。その根拠は、①揚錨機の油圧ポンプおよび油圧モーターは事故前日の一〇月五日までは正常に作動していたこと、②主機についても事故当日の朝までは異常な兆候は見られなかったという点にある(なお、本件においては、横浜海難審判庁〔当時〕によつて船長による荒天避難措置の遅れを事故原因とする旨の裁決が言い渡されているが、旧海難審判庁による審判は事故原因の究明および指定海難関係人の懲戒を目的として行われていたものであつて〔旧海難審判法一条参照〕、これが私法的な損害賠償責任の発生に当然に影響を及ぼすものではないだろう)。たしかに、法五条一項は、「発航の当時」(一九二四年船荷証券統一条約〔以下、「ヘーグ・ルールズ」〕三条一項によれば、「発航前および発航

の当時〔before and at the beginning of the voyage〕に
 堪航能力を備えるべきことを要求しているところ、本件に
 おける本船上の不具合は、発航時ではなく航海中に生じた
 ものであり（もつとも、原告側は発航時に本船にはすでに
 不具合があった旨を主張する）、一般には、本件のように
 航海中に不具合が生じた場合には、法五条一項が想定する
 発航時堪航能力（initial seaworthiness）担保義務違反は
 成立しないと解されてきた（戸田修三＝中村眞澄『注解国
 際海上物品運送法』〔青林書院、一九九七年〕一一一頁
 「原茂太一」。これに対して二〇〇八年に成立した「全部ま
 たは一部が海上運送による国際物品運送契約に関する国連
 条約」〔以下、「ロッテルダム・ルールズ」〕一四条は、堪
 航能力担保義務を航海中〔during the voyage〕も継続す
 る義務として規定している）。

しかしながら、堪航能力担保義務自体は、本船の状態を
 あらゆる航海に堪えられるようにするという絶対的な義務
 ではなく、当該航海を基準にその具体的内容が判断される
 相対的な義務である点については異論なく認められており
 （志津田氏治『堪航能力と海事法の研究』〔酒井書店、一九
 七一年〕三頁ほか。これを詳しく述べるものとして、東京
 地判平成一二二年九月一四日高民集五三卷二号一二四頁

〔堪航能力は、船全体の安全につき、航海の場所、航海の
 時季、航海技術の水準、積荷の種類、積載方法を考慮し
 て、航海ごとに相対的に判断されるべきである〕）、そう
 であるとするならば、発航時において一般的な航海に堪え
 られる状態にあったとしても、当該航海において通常予測
 される危険に堪えられない場合には、本船は発航時におい
 て不堪航であったと言わざるを得ない。

実際、発航時に不堪航であったことが認められた裁判例
 においては、航路上の海域において予測可能な天候（荒天、
 季節風など）から生じうる事態に対して本船の設備が対応
 できていない場合には堪航能力の欠如が認められてきた
 （商法七三八条のもとにおいて堪荷能力が争われた事案で
 はあるが、最判昭和四九年三月一五日民集二八卷二号二二
 二頁、東京地判昭和三九年一月三十一日下民集一五卷一号一
 一三頁、東京高判昭和四五年二月二八日高民集二三卷一号
 三一頁）。同様に、貨物船が高波を受けて傾き、その後沈
 没した事案について、事故当日の気象状況は悪化していた
 もの、本船の総トン数からすると船体が傾くまでのもの
 ではないとして、本船は発航時に不堪航であったと推認す
 るものもある（東京地判平成九年九月三〇日判時一六五四
 号一四二頁〔カムフェア号事件〕）。

さらに、航海中に他の貨物船との衝突事故が発生し、その後、外板に生じた穴（ピンホール）から海水が侵入し、貨物が濡損した事案についても、発航時において容易に外板に穴が発生しないように整備をしていなかったことが濡損の原因であったとして、発航時に堪航能力（堪荷能力）を欠いていたことが肯定されている（東京地判平成二〇年一月二七日判タ一三〇五号二二三頁）。

そこで問題は、本件のように鹿島港港外において荒天に遭遇し走錨することが当該航海における通常の危険であり、発航時においてこれに備える必要があったのかどうか、仮にこれが認められる場合には、本船は発航時において走錨事故に堪えられるだけの設備を有していたのかという点にある。これについては、先に触れた運航能力を欠いていた（不適切な船長を乗船させていた）かどうかという点も含めて極めて専門的な判断が必要となるが、事故に至るまでの経緯からすると、本船の甲板上設備を作動させるための油圧システム自体に構造上の欠陥がなかったかどうかといった点が問題となりうるだろう。これが肯定される場合であって、かつ走錨事故に堪えられる設備が本船に備えられていなかった場合には、発航時に不具合がなかったとしても本船は法五条一項の堪航能力を欠く状態であったという

べきである。したがって、これらの点について言及することなく、荒天に遭遇する前日まで揚錨機および主機が正常に作動していたことをもって発航時の堪航性を認定する判旨Ⅱの判断には賛同できない。

四 ところで、本件における原告は、①本船に生じた不具合は航海中または錨泊中に突然発生するものではないこと、②本船は船齢二〇年を超える老齢船であること、③過負荷運転によって主機にブローバイが発生することはあっても、掃機室火災にまで至ることは極めてまれであること、④二台ある油圧ポンプのうち一台にのみ圧力低下という不具合が起きたことからすると、もう一台はすでに発航時に故障していたと推測されることをあげた上で、本船は発航時に不堪航であったことを主張するが、その前提として、法五条一項の要件事実である、(a)「不堪航」の事実、(b)損害の発生、(c)不堪航と損害発生との間の相当因果関係、(d)運送人側が発航時において(a)についての注意を欠いたことの立証責任は、被告である運送人側が負担すべきとの理解を採用している。本件では、被告側の、前日または事故発生までは設備に異常はなかったという主張が事実として認定された上で、それに基づき発航時の堪航性、すなわち堪航能力担保義務違反がなかったとの判断がなされているため

(判旨Ⅱ)、判旨Ⅲの指摘するとおり、主張立証責任についての見解の相違は、本判決の結論に差異を生じさせるものではなかっただろう。その上で本件判旨Ⅲは、いわば傍論的に各要件事実についての立証責任は運送人側ではなく請求者側にあるとの立場を採用している。

堪航能力担保義務違反を構成する各要件事実につきどちらの当事者に主張立証責任があるかについては、注意義務を尽くしたこと(d)の事実)の立証責任が明示的に運送人側に課されているほかは、法文上は明らかでない。これについては、ヘーゲ(・ヴィスビー)・ルールズにおいても明文規定はなく、比較法的にも結論が分かれている(詳細については、武知政芳「国際海上物品運送法における堪航能力義務についての証明責任の分配」愛媛法学会雑誌二〇卷三・四号(一九九四年)二七頁以下、中村Ⅱ箱井・前掲書二〇三―二〇五頁参照)。このような問題が生じるのは、堪航能力担保義務違反があったことについて荷主側が立証することは困難であり、この立証困難性に対する何らかの救済が必要となるためである。たしかに、原告が主張するように、注意を尽くしたことも含め、堪航能力担保義務違反がなかったことを立証する責任が運送人側にあると解することも可能であるが(原茂・前掲書三〇三頁以下)、今

日では、荷主側の立証困難性に関する状況の変化(専門家による事故原因の調査など)を理由に、少なくとも不堪航の事実については請求者側に主張立証責任があるとの理解が一般的なものとなっている(中村Ⅱ箱井・前掲書二〇四頁)。ただし、相当因果関係の存在(上記(c))の主張立証責任については理解が異なる。これを運送人側に課すべきとするものとして、堀田佳文「判批(東京高裁平成一二年九月一四日判決)」ジュリ一二一九号(二〇〇二年)一九四、一九五頁)。この流れに照らせば、請求者側に立証責任があるとする判旨Ⅲの理解は妥当なものであるといえる。

ただし、判旨においては触れられていないが、原告側に立証責任があるとすると学説においても、荷主側の証明は、通常の証明(最判昭和五〇年一〇月二四日民集二九卷九号一四一七頁によれば、「通常人が疑いを差し挟まない程度に真実性の確信を持ちうるもの」ではなく、一応の証明で足りると解されている(志津田・前掲書九六頁。なお、ロッテルダム・ルールズにおいては、いくつかの見解が対立した後に、請求者側が不堪航性と滅失、損傷または遅延との因果関係を立証するか、「蓋然性をもって[probably]」証明することが求められている(一七条五項(a)号))。専門家による調査によって事故原因が完全に究

明できるとは限らず（したがって、立証困難性の問題は依然として残っている）、また運送人側は、仮に本船が不堪航であっても無過失を立証することによって免責される一方で、原告側は不堪航の事実を証明できないかぎり責任を追及できないというのでは両当事者間のバランスを欠くことになるだろう。したがって、荷主側の立証に関しては一定程度の証明度の軽減が認められるべきである（たとえば、先の東京地判平成九年九月三〇日判時一六五四号一四二頁は、船員全員が避難し、無人のまま漂流した後に船体が断裂した事案において、荷主側の立証困難性に鑑みて、荷主は不堪航の事実について一応証明すれば足りるとの理解を採用している。その上で、運送人側が注意を尽くしたことを証明できなかったとして、堪航能力担保義務違反による責任を肯定した）。実際には、具体的な事案において、荷主側による立証がどの程度困難であるかによって必要となる証明の程度は異なることになるだろう。

五 なお、本件では発航時の堪航性が認められたため判旨においては触れられていないが、仮に本船が不堪航であった場合、被告側の主張するように、①船舶管理人が作成した安全管理マニュアルにしたがって油圧パイプの保守整備を行っていたこと、②①の実施についてパナマ政庁による

安全管理証書および日本海事協会による適合証書を受けていたことが法五条一項の注意義務を尽くしたことの証拠となるのが問題となる。被告側が主張する安全管理マニュアルは、「一九七六年海上における人命の安全のための国際条約」(SOLAS条約)の改正によって、一九九八年に導入された国際安全管理コード(ISMコード)に基づいて作成されたものであると思われる(ISMコードの詳細については、国土交通省海事局検査測度課監修『ISMコードの解説と検査の実態』(三訂版、成山堂書店、二〇〇八年)参照)。ISMコードによれば、船舶所有者または第三者船舶運航責任者(「会社」(Company))は安全管理システム(SMS)を構築する義務を負い、その中において「船舶を保守することを確実にする手順」を確立し(コード10.1)、そのために適正な間隔での点検の実施を確保しなければならない(コード10.2)。本船は、船級協会による審査においてこの点における不適合はなかったものと思われる。

そこで、このことが堪航能力担保義務違反との関係でどのような意義をもつかが問題となるが(ISMコードの法的な意義については、木村・前掲三七七頁、小山智之「ISMコードの法的影響について」海事法研究会誌一五一号

〔一九九九年〕一頁参照)、過去の下級審判例および学説は、ISMコードに関するものではないが、公的な検査に合格していたことをもって注意義務が尽くされたことの絶対的な証拠とはならない点ではほぼ一致していると言ってよい(志津田・前掲書四頁、中村眞澄「判批〔東京高裁平成二年九月四日判決〕」早稲田法学七七巻四号〔二〇〇二年〕二一九、二二〇頁、相原隆「判批〔同判決〕」海事法研究会誌一六八号〔二〇〇二年〕六頁ほか)。もともと、過去の裁判例は、いずれも事故原因となった設備について事前に完全な検査が行われたとは言えない事案であり(大阪高判昭和五四年二月二八日判時九三八号一〇八頁は、船舶安全法に基づく第一種中間審査において、一定時期までに油槽部分のデッキプレートなどの取り替えを指定された上で合格していたところ、指定期限到来前に行われた運送について堪航能力担保義務違反が問題となった事案であり、東京高判平成一二年九月一四日高民集五三巻二号一二四頁は、左舷側外板の亀裂から浸水し船体が傾いたため貨物が滅失した事故について、船舶は船級協会〔日本海事協会またはチャイナ・レジスター〕の規則にしたがった公的検査に合格していたものの、事故の一ヶ月前に右舷側で事故を起こしていた事案であった)、同じく公的な検査であっても、

検査の時期、対象、目的などによって証拠としての位置づけは変わりうるものと思われる(本件では、安全管理マニュアルおよびそれにしがった保守点検の詳細、船級協会による審査を受けた時期は明らかにされていない)。

六 次に、船舶所有者である Y_2 に対する請求について検討する。前述のように、 $A(X)$ は Y_2 と契約関係にはなく、本件では、①堪航能力担保義務違反、および、②航海上の過失による運送品の全部滅失について、運送品の所有者である $A(X)$ に対する船舶所有者の不法行為責任(使用者責任。商法六九〇条)が問題となっている。なお、本件においては船舶所有者 Y_2 と B との間において個別運送契約が締結されたことが双方に争いのない事実として認定されているが、基本運送契約(数量契約)の枠内で実施される個別の発送を、基本運送契約とは別の主体間の運送契約として構成することには疑問の余地がありうるだろう(実際、両者に契約を締結する意思があったのかも疑わしい)。当事者がこのような構成に異議を唱えていないのは、一方において、基本運送契約とは別に個別運送契約を觀念することによって $A(X)$ を運送契約当事者から除外するという原告側の意図と、他方において、船舶所有者 Y_2 を「運送人」と性質決定することによって法二〇条の二第一項の適

用要件を充足させるという被告側の意図が合致した結果と推測できる。ここでは、裁判所の事実認定にしたがい、 Y_2 が国際海上物品運送法上の「運送人」であることを前提に、 X からの請求に対して法二〇条の二第一項を適用した本判決の妥当性を検討する（なお、仮に、このような個別運送契約を觀念せず、 A (X) が「荷受人」ではなく単なる運送品の所有者として船主 Y_2 に対して不法行為に基づいて損害賠償請求をした場合に航海過失免責の準用を受けることができるかどうかの問題となりうるが、ここでは触れない）。

七 法二〇条の二第一項は、航海上の過失免責（法三条二項）を含む、国際海上物品運送法および商法における一連の規定について、「運送品に関する運送人の荷受人、荷受人又は船荷証券所持人に対する不法行為による損害賠償の責任」に準用する旨を定めている。これは平成四年の国際海上物品運送法改正に際して新たに設けられた規定であり、一九六八年ヴィスビー議定書による改正ヘーグ・ルールズ（ヘーグ・ヴィスビー・ルールズ）四条の二第一項を国内法化したものである。本件では、航海上の過失免責が肯定される一方、堪航能力担保義務違反が否定されているので、法二〇条の二第一項が Y_2 に対する不法行為請求にも適用される場合、 Y_2 は航海上の過失免責を準用して免責を主張で

きることになる。

本件判旨 V は、「本船の船舶所有者である被告 Y_2 が法にいう『運送人』（法二条二項参照）に当たり、また、 A が法二〇条の二第一項の『荷受人』に当たるとは明らかである」として、とくに理由付けなく X の請求に対して航海上の過失による免責を準用している。これに対して原告側は、一九二四年ヘーグ・ルールズは契約当事者間の利害調整を目的として作成されたルールであり、四条の二第一項を新設した一九六八年のヴィスビー議定書も同様の趣旨であること、したがって、ヘーグ・ヴィスビー・ルールズ四条の二第一項を国内法化した法二〇条の二第一項にいう「荷受人、荷受人又は船荷証券所持人」とは、契約当事者またはこれと同等の権利義務を有するものに限定される旨を主張している。本件における A (X) は、 Y_2 を運送人とする個別運送契約において「荷受人」として指定されていた（実際には、海上運送状の荷受人〔consignee〕欄にその名称を記載されていたものと思われる）。船荷証券が発行されていない場合の荷受人が運送契約上の権利を取得できるかどうかは、商法五八三条一項によって決せられるところ（法二〇条二項）、本件貨物は陸揚港である鹿島港に到着する前に全部滅失したため商法五八三条一項における

運送品の到達はなく、本件における荷受人A(X)は個別運送契約上の権利を取得できていなかったといえる。そのため原告の主張によれば、本件におけるA(X)が運送品の所有者として行った不法行為に基づく損害賠償請求に対して法二〇条の二第一項は適用されないことになる。

国際海上物品運送法二〇条の二第一項における「荷受人」の意義について、わが国では確定した解釈がなく、これまでとくに問題としても意識されてこなかった（これに對して、運送取扱委託者が同条の射程に含まれるかどうかという点はかねてから議論の対象となっている。落合誠一「運送人等の不法行為責任」『運送法の課題と展開』（弘文堂、一九九四年）一〇三頁、山田泰彦「商法・海商法における運送人の契約責任と不法行為責任」駒大法学論集五一号（一九九五年）一〇〇頁、戸田中村編・前掲書四二二頁以下（山田泰彦）。また、その基礎となったヘーグ・ヴィスビー・ルールズ四条の二第一項が、「この条約に定める抗弁及び責任の限度は、訴訟が契約に基づく場合であるか不法行為に基づく場合であるかを問わず、運送契約の対象とされている物品の滅失又は損害に関する運送人に対するすべての訴訟について適用される」として、不法行為請求の主体について明示していないにもかかわらず、わが国

における国内法化に際して、請求主体が「荷送人、荷受人又は船荷証券所持人」と限定された趣旨についても不明である（日本海法会が平成二年に提出した国際海上物品運送法改正要綱試案〔第六条第一号〕の段階では請求者の限定はなく、「国際海上物品運送法改正関係資料」海法会誌復刊三五号（一九九一年）一三五頁）、その後法務省法制審議会から提出された「国際海上物品運送法の一部を改正する法律案」の段階で、「荷送人、荷受人又は船荷証券所持人」との文言が現れているが（「国際海上物品運送法改正関係資料——その二——」海法会誌復刊三六号（一九九二年）八七頁）、この間の経緯については定かでない）。さらに、国際海上物品運送法が条約を国内法化したものである以上、その解釈も条約のそれにしたがうべきではあるが、実は、請求主体の範囲という点ではヘーグ・ヴィスビー・ルールズ四条の二第一項に関しても解釈が分かれている。すなわち、原告同様、①契約上の請求権が行使可能であるにもかかわらず不法行為に基づいて請求をする者の訴えを対象とするとの見解（G.H. Treitel, *Bills of lading and third parties*, [1986] LMCLQ 294 at 304; The Captain Gregos, [1990] 1 Lloyd's Rep. 310.）の事件を紹介するものとして、平田大器「判例紹介」海商法研究会誌九六号（一九九〇

年」一九頁以下がある)のほか、②条約上の「運送人」(荷送人〔shipper〕と契約を締結する者。一条(a)号)を被告とする請求に適用されるとする見解 (A. Diamond, *The Hague-Visby Rules*, [1978] LMCLQ 225, at 248, 249) ③条約が適用される運送契約の目的となっている運送品に関する請求に適用されるとする見解 (F. Berlingieri, *The Hague-Visby Rules and Action in Tort*, 107 [1991] LQR 18) が主張されてきた。①によれば、一定の「荷受人」を本条の射程に含めることはできないし、②③によれば、請求主体の属性は「荷送人、荷受人又は船荷証券所持人」に限られないということになる。

以上を前提とした上で、国際海上物品運送法二〇条の二第一項における「荷受人」をどのように解すべきかが問題となるが、これについては、上記のように条約の趣旨が明らかでない以上は、準拠法となる国内法に整合する解釈が行われるべきであろう(この問題に関しては、藤田友敬「統一条約の受容と国内的変容——国際海上物品運送法を例として」関俊彦先生古稀記念『変革期の企業法』〔商事法務、二〇一一年〕四〇〇頁以下参照)。もっとも、条約の起草過程において、二項(ヒマラヤ条項)に対応する提案が、契約の相対効の観点から激しく批判される一方で、

一項についてはほとんど議論の対象となっていないことからすると、一項のもとでは契約の相対効の例外となるような事態は想定されていなかったようにも思われる (*The Travaux Préparatoires of the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading of 25 August 1924, The Hague Rules and of the Protocols of 23 February 1968 and 21 December 1979, The Hague-Visby Rules*, 1997, pp. 595-632)。同様に、国際海上物品運送法二〇条の二第一項についても、一般的に、この規定は「請求権競合の問題」に対処したものと説明されており(菊池洋一「改正国際海上物品運送法の解説(下)」NBL五〇一号〔一九九二年〕四八頁、戸田中村編・前掲書四一九頁以下〔山田〕、鴻常夫「国際海上物品運送法の改正」海法会誌復刊三六号〔一九九二年〕二〇頁、落合誠一「国際海上物品運送法の改正」ジュリー一〇〇八号〔一九九二年〕一〇七頁)、両請求権の主体が異なる場合は本条の適用対象として想定されていなかったようにも解せられる。しかし、仮に条約および国際海上物品運送法の趣旨をこのように理解できるとしても、契約の締結当事者ではない者から不法行為に基づいて賠償請求がされた場合の問題は依然として未解決のまま残っているのであって、い

ずれにしても国内法に依拠した場合の解決を模索する必要があろう。

八 法二〇条の二第一項は「荷受人」とだけ規定しているため、まずはわが国において海上物品運送契約における「荷受人」として性質決定される者を明らかにする必要がある。法文上、「荷受人」の定義は存在しないが（これに対して、「運送人」および「荷送人」については定義規定が存在する。法二条二項、三項）、一般には、「荷受人」とは、「到達地において自己の名で運送品を受取るべき者」（東京地判昭和五六年一〇月三〇日判夕四六三号一三九頁）、運送品を受け取る権利がある者（ロッテルダム・ルールズ一条一一号参照。ただし、商法五八三条一項に相当する条文は存在しない）、「自己の名で運送給付を受領しうべき者」（村田治美『運送法の研究』（有斐閣、一九七二年）二七頁）などと定義されており、ある者が運送契約における「荷受人」となるためには、荷送人による一方的な指定で足り、荷受人による受益の意思表示、運送品についての何らかの利益（所有権、対価危険の負担）などは必要ないものと解されている（名古屋地判平成一六年九月八日海事法研究会誌一八三巻九号五九頁）。したがって、「荷受人」を「到達地において運送人から運送品の引渡しを受けるべき

者」と定義する本件判旨の理解にはとくに問題はない。

しかしながら、物品運送契約における「荷受人」について上記のように定義されなくても、この「荷受人」に不利益を課す場合には単なる指定では足りないことについても一般に認められている。たとえば、法文上、運賃その他の費用の支払義務の発生には荷受人による運送品の受取が要件となっている（商法五八三条二項、七五三条。モントリオール条約一三条も参照。ロッテルダム・ルールズ四三条は、荷受人による運送品の引取義務を定め、荷受人による引渡請求をその義務の成立要件としている）。また、法二〇条の二第一項が適用されない陸上運送（宅配便運送）に関するものではあるが、運送品到達前の荷受人に対して運送契約上の責任制限約款の効力が及ぶかが問題となった事案において、この荷受人が運送契約に一定の関わりを有していたことを理由にこれを肯定するものもある（最判平成一〇年四月三〇日判時一六四六号一六二頁）。

このように考えると、法二〇条の二第一項における「荷受人」は、契約締結当事者ではないにもかかわらず運送法上の免責規定等の準用による不利益を被るわけであるから、単に荷送人によって「荷受人」として一方的に指定された者ではなく、その中でさらに一定の要件を満たした者に限

定されるとの理解も成り立ちうるだろう。

原告は、本件における A が個別運送契約における「荷受人」であることについては争っておらず、その上で、法二〇条の二第一項における「荷受人」は商法五八三条一項によって権利を取得した荷受人に限られると主張している。このような理解の背景には、運送品の到達前の荷受人は、契約上の請求権よりも立証が困難な不法行為に基づく損害賠償請求権しか行使できないにもかかわらず、契約規範の影響を受けるのは不合理であるとの価値判断があったようである。たしかに、本件のように船積みによって所有権が売主から買主に移転するとの条件のもとで売買契約が締結されていた場合に運送品が到達前に全部滅失したとき、一方において、所有者である荷受人（買主）は商法五八三条一項によって運送契約上の権利を取得できず、他方において、契約上の請求権を有する荷送人（売主）には損害が発生しないため、運送人に対して契約上の賠償請求をできる者は存在しないという結果になる。このような場合への対処として、比較法的には、①わが国と同様に請求権者を固定する一方で、実損害がなくても契約上の賠償を請求できるようにする法制（ドイツ）と、②請求権者を固定せず、損害を被った者に契約上の訴権を付与する法制（フラン

ス）があるが、わが国はこの問題に関する法的な手当が欠けている状態にあると言ってよい。

しかしながら、商法五八三条一項における「運送品の到達」という基準は、法律関係の明確化のために、運送人に対して権利を行使できる者を確定する機能を有するにすぎないものと解すべきである（運送品の到達がなくても、荷受人は債権譲渡によって運送契約上の権利を取得できる。この点については、拙稿「物品運送契約における『運送品の到達』の機能」法政論究七六号（二〇〇八年）三二二頁参照）。したがって、法二〇条の二第一項における「荷受人」の意義は、権利取得の有無ではなく、契約外の第三者である荷受人に対して運送契約上の規範の影響を及ぼすことができるのかどうかという観点から定められるべきであろう（この問題については、拙稿「運送品の所有者による損害賠償請求と運送契約規範」法政論究七八号（二〇〇八年）二一五頁参照）。

九 そこで本件をみてみると、本件の特殊性は、A を荷受人とし、Y₂ および B を当事者とする個別運送契約が、枠契約である Y₁ - A 間の基本運送契約を実行するために締結されており、A は、形式上は「荷受人」であるが、実質的には契約締結当事者と同視できる者であったと言える点にある。

さらに、本件におけるB—A間の売買契約の内容は定かではないが、船積みによって売主から買主に所有権が移転していること、Bが貨物海上保険を手配していることなどからすると、FOB条件またはこれに類する条件で契約が締結されていたことが推測される。わが国では、運送契約締結に至った原因関係は運送契約関係には影響せず、実際に運送人との間で契約を締結した者が「荷送人」と理解されているが、比較法的には、FOB売買の履行のために運送契約が締結された場合には、買主を荷送人 (shipper) とし売主をその代理人 (consignor) と理解する法制も存在する (ロッテルダム・ルールズにおける「書面上の荷送人 [documentary shipper]」〔一条九号〕概念は、このような場合を想定している)。このような観点からみると、本件におけるA (X) を「荷受人」として契約当事者の地位から除外するのは、取引の実態からするとかなり技巧的な構成であり、結論的には判旨Vの判断は妥当であったものと思われる。しかしながら、前述のように、このような事情がなく、単に一方的に「荷受人」として指定されただけの者が所有者として不法行為に基づいて損害賠償請求をするような場合にまで本判決の射程が及ぶことには疑問がある。

笹岡 愛美