

判例研究

積付不良に基づく堪航能力担保義務違反とフリーイン

〔商法 五三二〕

条件の対抗可能性（ホワイト・フジ号、ホワイト・コー
ワ号事件）

〔判示事項〕

一 本件では、本船への貨物の積付けが不十分であり、当該航海で遭遇することを予見できる程度の船体の傾きによつて荷動きが生じ航行不能に至つたのであるから、出港当時において本船は不堪航であつたと言ふことができる。

二 本件における運送人および荷送人は、フリーイン条件を定めた備船契約の当事者ではないため、本件運送契約に本件備船契約の規定は適用されず、運送人は堪航能力担保義務違反に基づく責任を負う。同様に、備船契約について適用除外を認める国際海上物品運送法一六条にしたがつて、本件船荷証券の規定に同法一五条一項が適用されないとは

言えないため、船荷証券上の免責約款は同法一五条一項によつて無効となる。

〔参照条文〕

国際海上物品運送法五条、一二条の二第一項、一三条、一五条、一六条、法例（平一七法七八による改正前）七条

〔事 実〕

本件は、二件の海難事故に際して生じた貨物の滅失等の損害につき、船荷証券所持人の損害賠償請求権を保険代位および債権譲渡により取得したと主張する保険会社によつて、船舶所有者を相手方に賠償が求められた事案である。原告Xは英国、X₂はバルバドスに本籍を置いて海上損害保

（東京地裁平成一七年（ワ）第一一三三九号 損害賠償請求事件
平成二三年七月一五日判決
判例タイムズ一三八四号二七〇頁）

陰業（いわゆる「マリン」）を営む法人であり、被告 Y（貨物海上輸送業を営むパナマ法人）は、本件事故の対象となった船舶二隻（ホワイト・フジ号、ホワイト・コーク号）の所有者であった。

本件第一事故に至る経緯は次のとおりである。まず、平成一〇年二月七日、日本法人である訴外 A および B は、インドネシアで将来購入する予定のニッケルマットを日本に輸入するため、船舶の手配を訴外 D（インドネシアの海運会社）および E（日本の海運会社）に依頼し、両当事者の間で、当該船舶によって平成一一年中に一回の輸送を行うことが合意された（以下、本件備船契約 1）。本件備船契約 1 には、いわゆるフリーイン条件（FI Clause）が含まれていた。

平成一一年三月二三日ころ、D・E は、本件備船契約 1 に基づき本船ホワイト・フジ号を手配し、A・B を買主とする売買契約の売主である C（インドネシア法人）との間で、ニッケルマット二六七包、総重量七九万三六五九キログラム（以下、本件貨物 1）、およびニッケルマット一〇四六包、総重量三一二万八一五キログラム（以下、本件貨物 2）をインドネシアのマリリ港から三重県松阪港まで運送する契約が締結された（以下、本件運送契約 1）。本

船の所有者である被告 Y は、本船において各貨物を受け取り、自身を「運送人」、本件貨物 1 については B、本件貨物 2 については A を「荷受人」とする船荷証券各一通を C に対して交付し、運送を開始した（本船ホワイト・フジ号には、本件貨物 1 および 2 のほかに、インドネシア産木材製品（ベニヤ板）が積み込まれていた）。各船荷証券の裏面には、運送人が運送品に関して責任を負う場合には、賠償額はヘーグ・ルールズに定める上限を超えない旨の条項があった。

平成一一年四月二日午後八時ころ、本船ホワイト・フジ号は、和歌山県潮岬を北東方面に向かって航行中、北向きの風力八の風に遭遇し左舷側に高いうねりが発生し、これを受けて船体が右舷側に二〇度傾いた。そのため、船体の向きを左方向に旋回させたものの傾きはさらに三〇度から四五度にまで増大し、船倉内で貨物の片寄りが生じ（本件貨物 1 および 2 の袋は、傾いた右舷側に最大七メートル移動していた）、航行不能となった。そこで、被告 Y はサルベージ会社である訴外 F に救助を依頼し、救助活動の結果、本船ホワイト・フジ号は、同月五日、三重県四日市港に到着した（本件第一事故）。

事故に至るまでには次のような状況があった。まず、本

件貨物1および2の積付けに関しては、①貨物であるニッケルマットが滑りやすいポリプロピレン編みの袋に入れられ、②デッキや船倉の両端との間に○・六から○・八メートルの隙間ができるように積み付けられており、③いくつかの袋は他の袋とロープでくくり合わされていたが、底にも横にも荷数が用いられず、船体に固縛もされていなかった（ともに積載されていたベニヤ板は船倉内に隙間なく積み付けられていた）。

本件第一事故については、海難救助費決定のための仲裁手続が英国で開かれ、救助費用を二億五〇〇万円とし、そのうち被告Yが三二・九七パーセント（六七六〇万四六九五円）、荷受人であるA・Bが六〇・九三六五パーセント（二億二四九一万九八二五円）、ベニヤ板の荷受人およびその他の関係者が残りを負担することが合意された。

原告X₁・X₂は、荷主であるA・Bとの間で貨物海上保険契約を締結していたため（以下、本件保険契約Ⅰ）、平成一年一月二二〇日まで、サルベージ会社Fに対してA・Bの負担部分である一億二四九一万九八二五円を支払った。さらに平成二年八月八日には、Aに対して一八三万七一一三八円、Bに対して六四〇万六五二円の保険金が支払われた。以上の結果、原告X₁・X₂は、A・Bの船舶所

有者Yに対する損害賠償請求権を、保険金支払額を限度として保険代位により取得した。

なお、原告と被告との間では、最終的な責任と損害額は日本法に従って東京地方裁判所で解決されることが、貨物損害については平成一年八月一七日、救助費用については平成二年一月七日に合意されている。

本件第二事故は、本件第一事故に関する交渉が継続している中で生じたものである。平成一年一月二二日、訴外AおよびBは、ふたたびニッケルマットの輸送のための船舶の手配をDおよびEに依頼し、平成二年中に一九回の輸送を行うことを合意した（以下、本件備船契約2）。本件備船契約2も、同様にフリーイン条件を含んでいた。

平成二年一月二六日ころ、本件備船契約2に基づき本船ホワイト・コウ号が手配され、同様に売主Cと船舶所有者Yとの間で、ニッケルマット一八八包、総重量五万四千四一四キログラム（以下、本件貨物Ⅰ）、ニッケルマット六〇八包、総重量一八二万六〇七六キログラム（以下、本件貨物Ⅱ）、ニッケルマット一四二包、総重量四二万六〇一〇キログラム（以下、本件貨物Ⅲ）をインドネシアのマリリ港から三重県松阪港まで運送する契約が締結された（以下、本件運送契約2）。同様に、Yを「運送人」、

A および B をそれぞれ「荷受人」とする各船荷証券が C に対して交付され、その後、A および B はこれらの船荷証券を所持するに至った。裏面約款の状況も、本件運送契約 1 の場合と同様である。

平成一三年一月七日ころ、本船ホワイ・コーク号は、室戸岬沖を航行中に荒天に遭遇し、風に煽られ船体が左舷側に傾き、船倉内の貨物に片寄りが生じ航行不能となり、室戸岬沖合約二〇海里の地点で沈没した。その結果、積載されていた本件貨物Ⅰ〜Ⅲもすべて海中に没した（本件第二事故）。本件貨物Ⅰ〜Ⅲは、滑りやすいポリプロピレン編みの袋に入れられ、貨物倉内に三段の状態で積み込まれていた（最下層は両端から〇・三メートル以上の隙間を空けて、上二層はそれよりもわずかに船内側に積み込まれた）。貨物につき荷敷等は行われておらず、また一部の袋同士はワイヤーやマニラ縄で固定されていたが、貨物全体を固定するものではなかった。

X₁・X₂は、本件備船契約 2 についても A・B との間で貨物海上保険契約を締結しており（以下、本件保険契約 2）、これに基づき、A に対して一一一六万九千八百七二・九五米ドル、B に対して二八三万四千六百七十一・七五米ドルを支払った。

なお、平成一三年四月二四日から同年八月一三日にかけて、両当事者の訴訟代理人間で、保証引受書の準拠法条項について交渉が行われ（この間、被告側はヘーグ・ルールズの文言に依拠する権利を留保する旨の文書を送付している）、同年八月二〇日には、原告と被告の間で、最終的な責任と損害については日本法に従って東京地方裁判所で解決されることが合意された。その後、約四年が経過した平成一七年になって本訴が提起されている。

当事者の主張は次の通りである。まず、本件第一および第二事故は、ともに船倉内で貨物の片寄りが生じたために起こったものであるが、その原因につき、原告側は、船長らが荒天時に貨物が移動することを防ぐための措置を怠ったまま出航させたことにあるとする一方、被告側は、荷主側が手配した船内荷役人による積付けが不適切であったため、および本件貨物の包装・外装が滑りやすい素材であったためであると主張する。

以上に基づき、原告側は、おもに一般的な債務不履行に基づく責任（国際海上三条一項）と、堪航能力担保義務違反に基づく責任（国際海上五条一項一号）を追及する。これに対し、被告側の抗弁として、国際海上物品運送法三条一項の責任に対しては、四条二項各号の免責事由（荒天に

については海上特有の危険（一号）、包装・外装の滑りやすさは荷送人等の行為（六号）、運送品の性質（九号）、荷造の不完全（一〇号）に該当すること、さらに、そもそも積付けに関しては三条一項の責任の前提となる注意義務を負っていない点が主張された。また、国際海上物品運送法五条一項の責任については、第一に本船は不堪航ではなかったこと、第二に仮に本船が不堪航であったとしても、フリーイン条件のもとでは運送人に不堪航による責任は発生しないとされた。

いわゆるフリーイン条件の内容については、被告側がこれを、船主を免責する条項と捉えるのに対し、原告側は、単なる費用負担の合意と理解する。また、仮に免責条項であるとするならば、特約禁止規定（国際海上一条）に反して無効であるとも主張している。さらに、フリーイン条件はD・EとA・Bを当事者とする本件備船契約1・2において合意されていたものであり、当事者ではない船舶所有者Yがこれを援用することはできないとした。これについて被告側は、船舶所有者Yが発行した各船荷証券には「運賃はアレンジされた」との文言と、Dの商号があったことから、フリーイン条件はYと船荷証券所持人との関係にも適用されるとし、また、本件各船荷証券は備船

契約にもとづいて発行されたものであるため、国際海上物品運送法一条は適用されないと主張した（国際海上一条）。

以上に基づいて、まず原告側は、本件第一事故については、サルベージ費用および目的港を変更したことによって生じた損害（荷役作業のキャンセル料、内航船舶輸送キャンセル料、事故によって生じた貨物の数量不足による損害等）といった実損害の賠償を請求している。加えて、貨物損害が生じた本件第二事故に関しては、賠償額の算定基準となる「荷揚げされるべき地及び時における運送品の市場価格」（国際海上二条の二第一項）は、保険価額（CIF価格に希望利益一〇パーセントを加算したもの）を参考に定められるべき旨を主張する。

これに対して被告側は、本件各船荷証券の裏面約款一条を根拠に、本件第一・第二事故ともに、賠償額は一包または一単位あたり一〇〇スターリング・ポンドであるとした。したがって、本件第一事故に関して原告側が賠償を求める額は一億三三二五万七六一五円であるのに対し、被告側の主張によれば、約一七九五万円（口頭弁論終結時のTTSレートは一ポンド＝一三六・七三円）までの責任しか負わないこととなる。本件第二事故については、原告の主

張する算定基準によれば、賠償額は約一〇億九六〇〇万円（口頭弁論終結時のTTSレートである一米ドル＝八三・一五円で算出）となるのに対し、賠償額の上限は約一二八二万円となる。

そこで本件では、このような裏面約款による賠償額の制限が有効なのかどうかも争われた。原告側は、①準拠法は日本法であり、国際海上物品運送法一三条の定める額より低い責任限度額を定めることは同法一五条により無効となる、②船舶所有者Yは本件備船契約1・2の当事者ではないため、同法一六条による適用除外は認められない、③少なくとも本件第二事故は、船舶が傾斜する蓋然性を認識しつつ本件第一事故と同じ積付方法を採用した点に悪意・重過失があるため賠償制限は適用されない、さらに、④本件については被告Yに不法行為責任（商六九〇条）が成立するが、裏面約款による責任制限は不法行為には適用されないと主張する。これに対する被告側の抗弁は次のとおりである。①準拠法について合意する際、裏面約款の適用を留保していた、②備船契約上の船荷証券であるため、特約禁止規定の特例（国際海上一六条）となる、③ヘーグ・ルールズは不法行為についても適用される。

また被告側は、本件各船荷証券の裏面約款二二条には、

合衆国法典（USC）四六編一八一条所定の高価品について、原告と相応の運賃の支払いがない限り責任を負わない旨、さらに責任を負う場合にも約款一七条の責任限度額に制限される旨が規定されているとし、ニッケルマットは高価品として例示される「貴重な金属（precious metals）」に該当するとした。この点に関して原告側は、ニッケルは貴金属ではないこと、貴金属であったとしても対応する運賃を支払ったと主張する。

〔判旨〕

一部認容・控訴

I 「……認定事実……によると、本件第一事故は、本件貨物1及び2の袋の一部がそれぞれロープで括りあわされていたものの、本件貨物1及び2全体の移動を防ぐのに効果的ではなく、袋の底や横に荷敷を用いていなかったため、船倉の床と袋の間の摩擦抵抗が極めて小さく、本船が荒天に遭遇したとき、左舷側に高いうねりを受けて横揺れしたことで、本件貨物1及び2のすべての袋が右舷側に寄り、これによって本船ホワイト・フジが傾き、航行不能となったと認められる（この認定に反する証拠はない。）」

「……本船ホワイト・フジは、潮岬沖を通過する航海で

遭遇することを予見できる程度の荒天状況であったにもかかわらず、それに堪えられずに本件第一事故に至ったのであるから、本船ホワイト・フジは、マリリ港出港当時、不堪航であったといえることができる。」

「そして、被告は、本船ホワイト・フジがマリリ港を出港する時点で、同船を堪航能力を有する状態におくことに關し、相当の注意義務を果たしたこと（国際海上物品運送法五条二項）を立証していないから、被告は、原告らに対し、本件第一事故に關し、国際海上物品運送法五条一項一号により、運送品の滅失及び損傷について損害賠償義務を負う。」

Ⅱ 「……被告は、本船ホワイト・フジによる運送に關して本件船荷証券1を、本船ホワイト・コーワによる運送に關して本件船荷証券2を、それぞれ発行し、これをCに交付しており……C及び被告の両者とも本件備船契約1及び2の当事者とはなっていない。そして、本件各船荷証券には、本件備船契約1又は2の規定を引用した証券上の記載はない……から、そうすると、本船ホワイト・フジは本件備船契約1に基づき、本船ホワイト・コーワは本件備船契約2に基づき、それぞれ手配されたことが認められる……

ものの、この事実から、本件備船契約1又は2の規定が、被告とCとの運送契約に適用されるとはいえない。

被告は、本件各船荷証券に『運賃はアレンジされたことと』との記載があることやDの商号が記載されていること……を被告主張の根拠として援用するが、これらの記載から、本件備船契約1又は2の規定が被告とC間の運送契約に適用される根拠とするに足りない。

他に、Cと被告との間の運送契約に、本件備船契約1又は2の規定が適用される根拠は認められないから、その余の点について検討を尽くすまでもなく、本件備船契約1又は2におけるフリーイン条件の合意の効力を理由として、被告が、本件第一事故及び本件第二事故の責任を免れることはできない。」

Ⅲ 「……国際海上物品運送法一二条の二によれば、運送品に關する損害賠償額は、荷揚げされるべき地及び時における運送品の市場価格によって定められる。

原告らは、本件貨物I、Ⅱ及びⅢの市場価格は、保険価額を基準とすべきであり、これはFOB価格の一一〇パーセントを下回らないと主張する。……しかし、……本件保険価額は、利益相当分としてCIF価格にその約一〇パー

セントを上乗せした額であると認められ、これが市場価格に相当することを認めるに足りる証拠はない。」

「他方、CIF 価格は、FOB 価格に、保険料、海上運送料を加算した価格であり、荷受人の利益分を含んでおらず、荷揚げされるべき地及び時における運送品の市場価格に、保険料及び海上保険料相当額が含まれると解することには合理性があるから、CIF 価格を市場価格の基準とするのが相当である。」

IV 「……本件船荷証券裏面約款一七条による責任制限は、国際海上物品運送法一三条の定める責任制限額よりも低額であり、船荷証券所持人に不利益であるから、同法一五条により無効となる。」

「……前記のとおり、被告は本件備船契約の当事者ではなく、C に対して本件船荷証券を発行しており、本件備船契約の規定が被告と C との運送契約に適用されるとはいえないから、本船による本件貨物の運送に関し、同法一六条によって同法一五条が適用されないということにはならないと解される。」

〔研究〕

結論賛成。ただし、判旨 II、IV については、理由付けが

不十分である。

一 本件は、インドネシアのマリリ港から三重県の松阪港までニッケルマットを輸送するために手配された二隻の船舶が、一隻については潮岬沖で航行不能となり、もう一隻は室戸岬沖の接続水域において沈没した事案に関するものである。航行不能および沈没が、発航時における貨物の積付けに起因するものである点については両当事者間に争いはなく、争点は、このことから被告の賠償責任を認めることができるのか、またその責任の範囲はどこまでかという点であった。

本件における各当事者の関係は次のように整理できる。まず、インドネシア法人 C と日本法人 A・B との間では、将来インドネシアで生産されるニッケルマットを売買する契約が締結され、これを数回に分けて継続的に日本まで輸送するために、A・B が D・E に船舶の手配を委託し、両者の間で本件備船契約 1・2 が締結されている。この備船契約は、一年間に十数回（平成一年には一回、平成二年には一九回）の輸送をあらかじめ合意するものであり、一般に数量契約（Contract of affreightment）と呼ばれるものである。認定事実によれば、備船契約書中にいわゆるフリーイン条件が定められていた。

一方、本船ホワイト・フジ号およびホワイト・コワ号は、パナマ法人であるYが所有するものであり、本件備船契約1・2に基づく運送を実行するため、D・EはYから本船を調達している。D・EとYとの契約関係は不明であるが、Y（ホワイト・パナマ・エス・エイ）はE社（白洋ライン）の海外子会社であるとみられ、本船はいわゆる仕組船（船会社が海外子会社に船舶を保有させ、これを定期備船または航海備船する形式）であつたと推察される（仕組船の定義については、合田浩之「仕組船の概念の歴史的変遷」海事交通研究六〇集三三頁（二〇一一年））。

被告Yは、本件貨物について、売買契約上の売主であるCとの間で個品運送契約を締結し、A・Bを荷受人とする船荷証券を発行している。なお、D・EとYとの契約内容や船荷証券の文言に依つては、運送人として責任を負うのは、船舶所有者YではなくD・Eであつた可能性もある。しかしながら、本件では、船舶所有者Yが「運送人」として責任を負う点については争われていないため、本評釈もこれを前提とする（本件各船荷証券の文言は定かではないが、Yの名義で発行され、さらに裏面にはデマイズ・クルーズが挿入されていたようである）。

なお、原告X₁・X₂は、保険代位（原告側は債権譲渡によ

る取得も主張しているが、この点については判断されていない）によつてA・Bの賠償請求権を取得した保険会社である。また、サルベージ会社Fとの間のサルベージ契約には、ロイズ救助契約標準書式（ロイズ評議会での仲裁による救助報酬の決定などが定められる）が使用されたものと推測される。

以上の法律関係を前提に、本件では、運送契約上の荷受人かつ船荷証券所持人であり、さらに運送品の所有者でもあるA・Bの損害賠償請求権を代位取得したX₁・X₂が、運送人Yに対して、①堪航能力担保義務違反（国際海上五条一項）に基づく損害賠償、②運送人としての一般的な注意義務違反（国際海上三条一項）に基づく損害賠償、③使用者責任（商六九〇条）およびとくに第二事故については一般不法行為（民七〇九条）に基づく損害賠償を求めている。本判決が判断しているのは、このうち、①の堪航能力担保義務違反に関する部分だけであるため、本評釈でもこの点を中心に取り扱う。

二 本件事案における堪航能力担保義務違反による責任の成否については、(a)積付不良と堪航能力担保義務違反との関係、(b)フリーイン条件の意義、(c)備船契約上のフリーイ

ン条件と運送契約との関係（フリーイン条件の対抗可能性）が問題となりうる。この中で、(a)については、理論的には、船体自体ではなく貨物の積付けに問題があったことによって堪航能力（船体能力、堪荷能力）を欠く状態となりうることは指摘されてきたものの、これを正面から認めた裁判例はわが国ではこれまで見当たらなかった（堪航能力担保義務違反に直接関連するものではないが、積付不良に関する事案としては、東京地判平成一八年一〇月三十一日判タ一二四一号三三八頁、東京地判平成一三年四月一八日海事法研究会誌一六二号五五頁がある）。したがって、本件判旨Ⅰの部分は、積付不良の場合に堪航能力（船体能力）担保義務違反が成立しうることを認めた裁判例として大きな意義があるだろう。これに対して(b)のフリーイン条件の意義については、(c)の部分において備船契約上のフリーイン条件は船荷証券所持人に対抗できないとしたため、正面から判断していない。また、(c)の部分は、契約の相対効に関する一般原則を単に本件事案に当てはめたものと言え、とくに新たな判断はない（判旨Ⅱ）。もっとも、後述のように、当てはめに際して事案の特殊性が考慮されていない点を問題とすることはできよう。

本件ではさらに、第一事故および第二事故における賠償

額が問題となっている。被告側は、ヘーグ・ルールの適用を認める船荷証券裏面約款一七条を根拠に、一包あたり一〇〇スターリング・ポンドまでの賠償責任しか負わない旨を主張するが、本判決では、原告主張のとおり、このような合意は国際海上物品運送法一五条一項に照らして無効であるとされている（判旨Ⅳ）。その上で、国際海上物品運送法五条一項の「運送品の滅失、損傷又は延着」について生じた損害としてサルベージ費用等の実損害の賠償が認められた。

本件第二事故に関しては、損害額の算定基準が問題となっている。原告は、保険価額（CIF 価格に希望利益を上乗せした額）、または少なくとも FOB 価格（CIF 価格から保険料および運賃が控除されるため、より低額となる）の一〇パーセントは下らないと主張したが、本判決では CIF 価格を基準に算定されている（判旨Ⅲ）。国際海上物品運送法一二条の二第一項で定められる運送品の価格の算定基準については、現在のところ判例法理は確立しておらず、事案によって異なっている。本件判旨Ⅲは、この中で CIF 価格を基準とすると明示した点で事例的な意義はあるだろう（過去の裁判例では、本件判旨Ⅲと同様に CIF 価格を基準とするもの（東京地判平成二〇年一〇月

二七日判タ一三〇五号二三三頁）、保険価格を基準とするもの（東京高判昭和四五年二月二八日判時五八九号七〇頁、大阪高判昭和四四年二月二八日判時九三八号一〇八頁）、CIF価格に関税等を加算したもの（神戸地判昭和五八年三月三〇日判時一〇九二号一一四頁、神戸地判昭和四五年四月一四日判タ二八八号二八三頁）、他の取引所の相場に運賃等を加減・調整するもの（東京地判昭和五七年二月一〇日判時一〇七四号九四頁）がある。

なお、本件第一事故については不明であるが、第二事故は日本の領海外で生じたものであり（ただし、接続水域内であった。領海及び接続水域に関する法律一条一項、四条二項）、また、船舶所有者はパナマの法人であるため、本来であれば準拠法の問題が生じうる。しかしながら、本件では、当事者間において、少なくとも運送契約上の責任と賠償額については日本法を準拠法とし東京地方裁判所を管轄裁判所とすることが合意されたことが認定されているため、本評釈でも日本法の適用を前提とする。また、被告側が主張する高価品免責に関する部分については、もっぱら裏面約款の解釈の問題であるため、本評釈の検討対象からは除外する。

三 先述のように、原告側は積付不良に基づく運送人Yの堪航能力担保義務違反を主張している。原告側が問題とする堪航能力には、いわゆる船体能力（国際海上五条一項一号）だけではなく堪荷能力（同三号）も含まれているように思われるが、本件判旨Iでは、船体能力の点において船舶二隻の不堪航（堪航能力を欠く状態をいう）が認められた。そこで、まずはこの判断の妥当性が問題となる。

本件では、第一事故、第二事故ともに、滑りやすいポリプロピレン編みの袋に入った重量貨物（ニッケルマット）が、船体の傾きにより荷動きが生じうるような状態（①船体との間に隙間があったこと、②荷敷や船体への固縛が行われていなかったこと）で積み付けられていた。貨物の積付方法に関しては、船舶安全法二八条に基づく「特殊貨物船舶運送規則」（特規則）および「危険物船舶運送及び貯蔵規則」（危規則）（国際海事機関（IMO）の危険物小委員会（DSC）が作成するIMDGコード（危険物）およびIMSBBCコード（固体ばら積み貨物）に従ったもの）によって細則が定められている。本件で問題となったニッケルマットは、特規則一五条の三の二が定める告示において具体的な積付方法が明記されている貨物には該当しないが（IMSBBCコード附属の個別スケジュール参照）、一

般的に固体ばら積み貨物については、「重量物又は特殊な形状の貨物を荷役し、又は運送する場合には、船体を損なうことなく、かつ、船舶が全航海を通じて十分な復原性を維持できるようにしなければならない」(特規則一条の四第三項。I M S B Cコード2. 1参照)。加えて、過積載、偏過重、仕切り板がないといった貨物の荷動きを生じさせる積付方法は、瑕疵ある積付けの典型的な例として挙げられるものであり(原茂太一『堪航能力担保義務論』二一七頁(千倉書房、一九八三年)参照)、本件でも貨物の積付方法に何らかの瑕疵があったという点には疑いの余地はないだろう。

そこで次に問題となるのが、本件における積付けの瑕疵によって、堪航能力担保義務違反の前提となる不堪航の状態が生じるかという点である。本件では、本船ホワイト・フジ号については航行不能となり、ホワイト・コーワ号については沈没している。これらの状況が船体自体の瑕疵に由来するものであった可能性もあるが(ただし、どちらの当事者も主張していない)、本件では、もっぱら本船への貨物の積付状態がその原因であったと認定されている。なお、航行中に荒天に遭遇したことも本件事故の原因の一つではあったが、このような荒天が当該航海において通常予

見される危険であった場合には、やはり発航時堪航能力担保義務違反が問題となる(最判昭和四九年三月一五日日民集二八卷二号二二頁、東京地判昭和三九年一月三一日下民集一五卷一号一三三頁、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、東京地判平成九年九月三〇日判時一六五四号一四二頁。なお、東京地判平成二二年二月一六日判タ一三二七号二三二頁も参照)。

船体自体に瑕疵はなくても、瑕疵ある積付けによって堪航能力を欠く状態が生じうることにについては、これまでの学説や外国の判例においてすでに指摘されてきた(原茂・前掲二一四頁、志津田氏治『堪航能力と海事法の研究』八八、八九頁(再版、酒井書店、一九七七年)、中村眞澄「積付の過失と海上運送人の責任」同『海上物品運送人責任論』二三(二五頁(成文堂、一九七四年))。その一方で、積付けに問題のある場合すべてが不堪航の状態をもたらずわけではないという点も一致しており、学説では、積付けの瑕疵の類型として、①当該貨物自体に損害が生じる場合、②他の貨物に影響を与える場合、③船舶の安定性(復原力)に影響を与える場合の三つが挙げられている(志津田・前掲八八、八九頁)。この中で①については、運送人の一般的な注意義務違反(国際海上三条一項)を構成する

可能性もありうるが（したがって、航海過失免責の対象となる。中村・前掲一頁以下参照）、②、③の場合には船舶の堪航性が問題となりうる。すなわち、②は他の貨物の運送に関し堪航能力（堪荷能力）を欠く状態にあり、また③の場合は、船体能力に関わる瑕疵であると言える。以上を前提とするならば、本件では、第一事故、第二事故ともに航行不能または沈没という船舶の安定性を欠いた結果が招来されていることから、本件において、瑕疵ある積付けによって不堪航の状態が生じていたと評価した本判決の判断（判旨Ⅰ）は妥当であったと思われる。

四 本船が不堪航の状態にあったとしても、運送人Yが国際海上物品運送法五条一項の堪航能力担保義務違反に基づく責任を負担するかどうかは別問題である。国際海上物品運送法五条一項の堪航能力担保義務違反が成立するためには、不堪航の事実、損害の発生、不堪航と損害との間の相当因果関係のほかに、発航時において運送人が船舶の堪航能力につき注意義務を尽くしていなかったことが必要となる。したがって、そもそも運送人が船舶の堪航能力に関し注意義務を負っていない場合には、堪航能力担保義務違反は成立しえない。この点に関する本件の特殊性は、本船の

不堪航の原因となった積付けの瑕疵について荷主側が一定程度関与していたということであろう。まず、本件貨物であるニッケルマットはポリプロピレン編みの袋に詰められており、この素材の滑りやすさが事故の原因の一つとなっていたが、被告側の主張によれば、当該外装を提供したのは荷主側であるとされている。また、荷主A・BがD・Eとの間で締結した航海備船契約では、いわゆるフリーイン条件が定められており、積付けを行った船内荷役業者（ステバドア）は荷主側が手配したとされている。したがって、これらの事実が運送人の堪航性に関する注意義務にどのような影響を与えるのが問題となるだろう（なお、荷主側の過失によって本船の航行不能または沈没が生じたと解される場合には、反対に荷主に対する損害賠償請求権が成立する余地もある。危険物の表示につき荷主側が注意義務を欠いていた事実として、東京地判平成二二年七月二七日2010WLJPCA07278013、東京高判平成二五年二月二八日判例集未搭載参照）。

まず、被告側が主張するように、荷主側が行った貨物の包装や外装が不十分であったということは、法定免責（証明責任軽減）事由（国際海上四条二項六号、一〇号）となりうる。しかしながら、堪航能力担保義務違反による責任

が発生する場合、これを四条二項各号によって免責することとはできないという理解についてはすでに確立しており（戸田修三・中村眞澄『注解 国際海上物品運送法』一三五頁（青林書院、一九九七年）（原茂太二）ほか）、堪航能力担保義務違反に関する限り、本件では四条二項における法定免責は問題とならないだろう（本判決でも検討されていない）。これに対して、仮に本件におけるフリーイン条件によって運送人の堪航能力に関する注意義務が免除されていたと理解できる場合には、運送人の堪航能力担保義務違反による責任は成立しない可能性がある。

そこでは、本件において合意されたフリーイン条件の内容を明らかにする必要があるだろう。本件における備船契約は、全体としては一九七六年改定版の統一一般航海備船契約書（GENCON 1976）に基づくものであったとされる（GENCON は一九九四年に改定されているが、本件では旧フォームが用いられていたようである。GENCON 1994 については、谷本裕範・宮脇亮次『新・備船契約の実務的解説』一八九頁以下（成山堂書店、二〇〇八年）参照）。GENCON 1976 は、船積みまたは荷揚げに関する荷役作業を船主側が行う条件（a）（Gross Terms）、または備船者側が行う条件（b）（Fio and

free slowed/trimmed (FIOS T)) のいずれかを選択できる形式となっている（五条「船積費用または荷揚げ費用」。本件では GENCON 1976 における FIOS T 条件（五条 b）。「貨物は、備船者またはその代理人によって、船倉に持込み、船積み、積付けならびに（または）荷均し、船倉から引上げ、および荷揚げされなければならない、船主にはいかなる危険、責任さらに費用も負担させない」がそのまま選択されたわけではなく、A・BとD・Eの間で交わされた成約証書（Fixture note）において、別途、船積みについてはフリーイン、荷揚げについてはライナーアウトとする旨が定められたようである。この合意の詳細については明らかでないが、仮に積み荷役部分につき GENCON 1974 第五条 b) と同じ趣旨を定めたとするとするならば、本件の荷役作業につき費用および責任を負担するのは、備船者 A・B であったということになる。

しかしながら、仮にこのような条項によって積付けに関する費用と責任が荷主側に転嫁されていたとしても、荷役作業が「船長の監督のもとで」行われる旨が規定されている場合、そうでなくとも実際に船長が船積みを指揮・監督した場合には、依然として運送人が船舶の堪航性に関する

注意義務を負うものと理解されている（原茂・前掲二二九頁。東京地判平成一三年四月一八日海事法研究会誌一六二号五五頁参照）。とくに、船長には、発航前に積載物の積付けが船舶の安定性をそこなう状況にないことを検査する義務があり（船員法八条、同施行規則二条の二第二号）、船長がこれを怠った場合には、フリーインに関する合意があったとしても堪航能力担保義務違反に基づく責任を免れることはできない（中村・前掲二四頁）。

五 先述のように本判決では、このようなフリーイン条件の意義（一般的な注意義務違反および堪航能力担保義務違反との関係）や、その有効性（国際海上二五一条一項）についてはとくに判断されていない（本件判旨Ⅱ参照）。本件事案の特殊性は、フリーイン条件を含む本件備船契約の当事者（D・EとA・B）と、そのような定めのない運送契約の当事者（YとC）とが異なっていたという点にある。そして、A・B（その権利を代位行使するX₁・X₂）は、本件備船契約の当事者としてではなく、本件運送契約に基づいて発行された船荷証券の所持人として運送人に対し権利を行使していた。このように契約当事者が異なる場合には、いわゆる契約の相対効原則により、一方の契約内容を他方

の当事者に対抗することはできない。本件判旨Ⅱは、単にこの点を確認したのと言える。

もっとも、備船契約に関連して発行された船荷証券については、契約の相対効に対する三つの例外が考えられる。第一の例外は、本件で争われたように、船荷証券に備船契約条項が摂取されている（incorporated）場合である。本件では、①船荷証券中に「運賃はアレンジされたとおり」との文言があったこと、②備船契約の当事者であるDの商号が記載されていたことが認定されている（なお、GEN CONに対応する船荷証券書式としてCongenbillがあるが、本件では用いられていなかったようである。Congenbillの裏面には“All terms and conditions, liberties and exceptions of the Charter Party, dated as overlaid, including the Law and Arbitration Clause/Dispute Resolution Clause, are herewith incorporated”という指示文句がある）。そこで本件では、このような文言のもとで備船契約上のフリーイン条件を船荷証券に摂取できたかどうかが問題となる。この点に関する先例としては、いわゆるトライビーム号事件（大阪地判昭和三四年五月一日下民集一〇巻五号九七〇頁）がある。この事案では、船荷証券中の「右備船契約書中の一切の条項、条件および免責約

款はすべて本証券に合体されたものとする (all the terms, conditions and exceptions contained in which Charter are herewith incorporated)」という一般的指示文句に基づき、船荷証券所持人に対する備船契約条項 (仲裁条項) の対抗が認められた。しかしながら今日では、このような一般的指示文句だけでは不十分であると理解される傾向にある (たとえば英国では、具体的な指示文句が必要であるとされている。 *Ships A/S Nordheim v Syrian Petroleum Co (The Varenna)*, [1984] 1 QB 599; *The Amnefeld*, [1971] P168, ロッテルダム・ルールズ七六条二項も参照)。少なくとも本件のように一般的指示文句すら欠いている事案について、備船契約条項の船荷証券への摂取は認められないだろう。したがって、このような枠組みで争う限り、この点に関する判旨Ⅱの判断は妥当であった。

もっとも、本件では触れられていないが、契約の相対効原則の例外としては他の構成も検討されるべきであったように思われる。第二の例外として考えられるのは、船荷証券が備船契約の当事者のもとに止まっている場合である。備船契約に基づいて発行された船荷証券は、備船契約の当事者のもとに止まる間は単なる証拠証券であり、第三者に譲渡されて初めて有価証券となると理解されている (国際

海上九条、ハーグ・ヴィスビー・ルールズ一条(b)。戸田¹¹中村・前掲三五四頁 (相原隆)。この場合、備船契約の当事者間では、船荷証券ではなく備船契約書が適用される。そして、このような理解は、船荷証券が第三者から備船者に裏書譲渡された場合、備船者が荷受人として船荷証券を取得する場合にも妥当する (S. Girvin, *Carriage of goods by sea*, 2nd ed., 2011, p.177)。本件では、船荷証券所持人である A・B は、同時に本件備船契約の当事者でもあるため、仮に船荷証券に摂取文言がなかったとしても A・B は「当事者」として備船契約の条項に拘束されると解する余地もあった。もっとも、ここで問題となるのが、原告側も主張するように、船荷証券上の運送人は備船契約の当事者 D・E ではなく船舶所有者 Y であったという点である。しかし、D・E と Y との関係が定かではないため断定はできないが、少なくとも契約に関しては、実態的には Y と E は同一の主体であった可能性がある。仮にそうであるとするならば、本件は、権利濫用や法人格否認の法理といった一般法理の適用も想定できた事案であったと言える (ただしこの場合、被告側が自己の法人格の独立性を否定する主張をしなければならぬということとなる)。

第三の例外は、証券所持人が悪意であった場合である。

国際海上物品運送法九条では、商法七七六条が準用する五七二条と同様に、いわゆる文言証券性が定められており（山下友信「船荷証券の記載の効力」海法会誌復刊三六号四四頁（一九九二年））、船荷証券が備船契約の当事者以外の者に譲渡された場合には、運送人と船荷証券所持人との関係では船荷証券の記載が優先される（このような効力を運送品に関する記載に限定しているヘーグ・ヴィスビー・ルールズ三条四項とは異なり、国際海上九条ではすべての記載事項が対象となる）。ただし、証券所持人が悪意であった場合には船荷証券文言ではなく契約上の文言が優先する。悪意の対象は、事実と証券記載とが異なっていることであると解されているが（戸田・中村・前掲一八〇頁「永井和之」、永井和之「船荷証券の有価証券としての特質」高窪還暦記念『現代企業法の理論と実務』六五六頁（経済法令研究会、一九九三年））、事実が証券に記載されていない（不記載）の場合にも同様の理解が妥当するものと考えられる。本件では、備船契約の当事者であったA・Bが備船契約の内容について悪意であることに疑いはないため、被告側がこの点を証明できていれば、フリーイン条件の対抗可能性に関する判断は異なっていた可能性もあるだろう（もつとも、仮にフリーイン条件を荷主に対抗でき

るとしても、このような条件の有効性は別途問題となる。フリーイン条件の意義とその有効性については、清河雅孝「義務転換約款の効力に関する一考察」産大法学三〇巻三・四号二五六頁以下（一九九七年）に詳しい。また、ロッテルダム・ルールズ一三条二項参照）。

六 なお、本件各船荷証券の裏面約款では、賠償額に関してはヘーグ・ルールズを採用する旨が定められており、これが有効であるとするならば、仮に堪航能力担保義務違反に基づく被告Yの賠償責任が認められるとしても、その賠償額の上限は一包あたり一〇〇スターリング・ポンドを基準に算定されることとなる。本件では、これによって算出される額が原告側の請求額を大幅に下回っていたため、このような約款条項の有効性が争点となっている。事実の問題として、ヘーグ・ルールズの適用が留保されていたかどうかが争われているが、本判決では留保の事実認定されなかった。したがって、このような賠償額に関する条項の有効性は、日本の国際海上物品運送法にしたがって判断されることとなる。

まず、運送人が責任を負う場合の賠償額の上限については、国際海上物品運送法一三条一項によって定められてい

るところ、これよりも荷送人、荷受人または船荷証券所持人に不利な賠償額を定める場合には、原則として当該特約は無効となる（国際海上二五一条一項）。その一方で、国際海上物品運送法一六条によれば、備船契約の場合には特約禁止規定は適用されず、本件のように荷主側に不利な特約も有効とされている。もともとこの場合でも、運送人と船荷証券所持人との関係ではやはり特約禁止規定が適用されるが（国際海上二六条但書）、備船者自身が船荷証券所持人となる場合はこれに含まれないと解されている（戸田＝中村・前掲三五三頁〔相原隆〕、田中誠二＝吉田昂『コンメンタール国際海上物品運送法』二五三頁〔勁草書房、一九六四年〕、谷川久「国際海上物品運送法について（五）」財経詳報一〇九号一六頁（一九五七年））。

先述のように、本件の各船荷証券は、典型的な備船契約上の船荷証券ではなく、形式的には船荷証券の発行主体と備船契約上の当事者はそれぞれ異なっていた。しかしながらその一方で、実態としては、本件各船荷証券は本件備船契約に関連して発行されたものであることは疑いないため、この事実をどのように評価するのが問題となるだろう。この点について判旨Ⅳの立場は一貫しており、判旨Ⅱの場合と同様、主体が異なる以上本件各船荷証券は本件備船契

約に基づいて発行された船荷証券とは言えないと判断する。その結果、裏面約款には国際海上物品運送法一五条の特約禁止規定の適用が認められ、ヘーグ・ルールズによって算定された額は、国際海上物品運送法一三条一項によって算定された額を下回るために当該条項は無効となり、改めて国際海上物品運送法一三条一項の額を上限として賠償額が算定されている。

このように、本件判旨Ⅳは、判旨Ⅱと同様に契約の相対効原則から結論を導いているが、これについては別の理由付けも可能であったように思われる。まず、国際海上物品運送法が備船契約について特約禁止規定を適用しないのは、当事者間の対等な立場を考慮して当事者自治を認めるためである（田中＝吉田・前掲二五二頁。なお、ヘーグ・（ヴィスビー）ルールズは、船荷証券が船荷証券所持人に譲渡された場合を除いて備船契約を適用除外としているが（一条(b)参照）、これを国内法化した国際海上物品運送法では、備船契約を含む「運送契約」を適用対象とする一方で、その強行法的な適用は条約の適用範囲と同一の範囲に止めるという形式が採用されている）。そして、国際海上物品運送法一六条但書は、この趣旨を反対の側面から表したものであると言える。すなわち、船荷証券が備船契約

に基づくものであっても、第三者、つまり、契約条件について交渉の余地がなく当事者自治を認める前提が欠ける者に船荷証券が譲渡された場合には、原則通り特約禁止規定の適用対象となつてゐるのである。また一般に、船荷証券所持人が備船契約上の特約について悪意の場合にも、国際海上物品運送法の規定が強行的に適用されると解されてゐる（戸田・中村・前掲三五五頁「相原隆」。反対、谷川・前掲一六頁）。ここでも、船荷証券所持人が仮に特約について悪意であつたとしても、これにつき交渉する余地はなかつたということが根拠となつてゐるものと思われる。

そこで本件についてみると、本件では、問題となつた船荷証券の裏面約款はそもそも備船契約に基づいて定められたものですなかつた（備船契約における賠償額の上限に関する定めの内容は判決文からは明らかではないものの、船荷証券の裏面約款と同様の規定があつたとの主張はない）。なお、本件備船契約には、全体としてGENCON 1976が適用されていたようであるが、これによれば運賃見積額を上限とする条項が定められている（GENCON 1976第一二条。一九九四年改定では削除）。したがつて、船荷証券所持人であるA・Bは、たしかに同時に備船契約の当事者であつたが、船荷証券の裏面約款に関しては

事前に運送人と交渉してゐたわけではなく、依然として特約禁止規定（国際海上二五一条一項）の適用が要請される船荷証券所持人に該当するものと言える。

これに対して、仮に備船契約上の免責特約が船荷証券にも組み入れられていた場合に、備船者が契約の相対効原則を根拠に第三者として特約禁止規定を援用することには異論の余地があるだろう。

笹岡 愛美