

英国の法曹と判決

－ 日本の損保と船社の関係する事件 －

要約：

日本の損保や船社が関わる商事・海事事件が英国で争われる事が多い。それらの多くは公刊されているので当事者以外の関係者（英法の好事家）も知る事が出来る。英国の司法制度は屢々模様替えされるので最新の裁判所や弁護士構成や概況について知って置く必要があろう。近年の一番の大きな司法制度の改革は2009年10月に発足した「連合王国最高裁判所」(United Kingdom Supreme Court: UKSC)の発足である。これは貴族院司法委員会（商事・海事関連の教科書でいう貴族院 (House of Lords: HL)）を、立法府から独立させ「三権分立」の本舗としての面目を保った訳である。1876年に上訴管轄法 (Appellate Jurisdiction Act 1876)により連合王国の最終審としての機能を受け継ぐ事になった。前半で「英国の法曹」、後半で筆者が簡抜した「日本に関連する英国判例十選」を紹介したい。（注：本件では片仮名の使用は避け、英文表示と漢字を多用する。何故なら、以前中国・台湾・韓国の同業者から、漢字を多くして、平仮名は已むを得ないが片仮名は止めて欲しい、と何度も言われたからである。）

重要な言葉 (Keywords) : 担保と条件、傭船契約と船荷証券、裁判管轄と準拠法、Barrister、Solicitor、Lord Mansfield、Scrutton LJ、Lord Denning MR、Diplock LJ

英国の裁判所と判事 : UK Courts and Lawyers

英国の司法制度や関連する機関の名称は度々変更されるが、近年の一番の大きな司法制度の改革は2009年10月1日に発足した「連合王国最高裁判所」(United Kingdom Supreme Court : UKSC)の発足である。これにより貴族院司法委員会（商事・海事関連の教科書でいう貴族院・上院 (House of Lords : HL)）を、立法府から独立させ「三権分立」(trias politica)の本舗としての面目を保った訳である。1876年に上訴管轄法 (Appellate Jurisdiction Act 1876)により連合王国の最終審としての機能を受け継ぐ事になった。

今回取り上げる「英国」は俗称のものであるが、England and Wales (EW)を指し、連合王国 (United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland)を構成するScotlandやNorthern Irelandは含めない。何故なら、本邦の関係者が争う大半の場所・管轄はEngland and Walesであるからである。裁判所の構成について、連合王国司法省 (United Kingdom Ministry of Justice : MoJ)の発表のものを末尾に掲げる。判例に関しては一部貴族院司法委員会 (Appellate

Committee of The House of Lords)、2009年発足した連合王国最高裁判所 (The United Kingdom Supreme Court)、嘗ての大英帝国 (British Empire) の植民地・海外領土からの上訴を受け付ける枢密院 (The Privy Council) のものも含む。(註 I & 註 II)

註：I 司法省 (Ministry of Justice, MOJ) は司法大臣および大法官を長とする。2007年5月に、内務大臣の権能の一部が憲法事項省と統合されて、新たに司法省が設置された。

註：II やや古い邦文のものとして、大著「英米の司法 裁判所・法律家」東京大学教授 田中英夫 (1927~1992) (東京大学出版会 1973年6月30日発行 本文600頁 参考文献6頁 事項索引30頁 判例索引3頁 3500円) がある。この中で英国に関する箇所は154頁、米国が274頁、英米混載が100頁、その他62頁である。

日本の当事者が登場する裁判所 (Courts) は、審級の上から最高裁、控訴院 (Court of Appeal : CA or EWCA)、高等法院 (High Court : HC or EWHC) である。其の外に少額事件を取り扱う商事裁判所 (Mercantile Court) や裁判所では扱わない問題を対象とする審問所 (Tribunals) があるが、これらは件数も少なく本稿の対象に含めない。尚、この外に見逃してならない仲裁 (Arbitration) があり、ここから高等法院に上訴される海事事件や再保険契約の事件がある。仲裁は部外秘のものであるが、海事に関しては重要な事案は当事者名を匿名にして Lloyd's Maritime Law Newsletter に掲載される。

判決については最高裁 (含む貴族院) に関しては数える程しかないが、控訴院や高等法院は何件もある。特に高等法院・女王坐部 (High Court Queen's Bench Division) の一部門である商事法廷 (Commercial Court : Comm Ct) や海事法廷 (Admiralty Court : Admlty Ct) では何件も争われており、其の一部は公刊されている。尚、ここの「売上」の70%は海外案件との事。

其の昔は日本関連の海事事件の争いが頻発していた。第一次世界大戦 (1914-7-28 ~ 1918-11-11 : World War I or First World War) 後の船社や商社の傭船契約 (Charterparty) や衝突事件 (Collision Claim) を巡る事件である。特に世界大恐慌の発生した1929年迄の約10年間の事件を中心に近年のもの迄を末尾に掲げた。年号は判例集に登載された年である。今回は其の中から筆者の選んだ十選を概説したい。(註)

英国裁判所・審問所の構成 (HM Courts & Tribunals Service)

英国の裁判所の構成については末尾に掲げた最高裁発表の図 (UK - Supreme Court and the UK's Legal System - Diagram) と政府発表のもの (Courts and Tribunals Judiciary: updated July 2015) がある。最高裁、控訴院、高等法院以外の下位・地方のものとして様々な官種があり、其処では Master, Registrar, Costs Judge, District Judge, Circuit Judge, Recorder, District Judge et al が審理を行なっている。この中で注目すべきは、刑事法院臨時裁判官 (Crown Court Recorder) である。10年以上の実務経験を有する法廷弁護士と事務弁護士は、これを5年以上勤めると上位裁判所 (superior courts) の巡回裁判官 (Circuit Judge) に任命される資格を得られるので、将来任官を目指す者には必須の経歴である。著名な弁護士や裁判官の経歴を見ると必ずこの

臨時裁判官について触れている。

そしてこれら以外に各種の「審問所 (tribunal)」があるが、本稿に関連するものは「事務弁護士懲戒審問所」(SDT: Solicitors Disciplinary Tribunal) である。昨年秋に、日本でも馴染みのある某弁護士が、事務所内での顧客のお金の管理の不手際を指摘され、所属事務所と本人に罰金 (fine) を支払うよう「懲戒」された。同所の原告は 2007 年発足の Solicitors Regulation Authority (SRA) で、被告は当該の弁護士である。罰金は原告側代理人の報酬である。

2017 年 7 月現在の裁判官の員数は、SC – 12、CA – 38、HC – 108、其の他最下位の Deputy District Judges (Magistrates' Courts) の 13 職種の合計は 3,134 名である。年俸は、Ministry of Justice Judicial Salaries from 1 April 2017 によれば、高給から順番に #1 : £252,079 から始まり # 1.1 : £225,091、#2 : £217,409、#3 : £206,742、#4 : £181,566、#5 : £145,614、#6.1 : £134,841、#6.2 : £126,946、#7 : £108,171 である。#1 は (控訴院刑事部主席の) 英国首席裁判官 (Lord Chief Justice of England and Wales : LCJ) のみ、#1.1 は (控訴院民事部主席の) 記録長官 (Master of the Rolls : MR)、最高裁長官 (President of the Supreme Court)、高等法院大法官 (Chancellor of the High Court) 外 2 名、#2 は最高裁副長官 (Deputy President of the Supreme Court)、最高裁判事、高等法院・女王坐部長官 (President of the Queen's Bench Division)、審問所長官 (Senior President of Tribunals) 外 2 名、#3 は控訴院判事 (Lord Justices of Appeal : LJ) 外 2 名、#4 は高等法院判事 (Puisne Judge of the High Court) 外 2 名、以下省略。英国では、控訴院の英国首席裁判官の方が最高裁長官より高給である事に驚く。円貨に換算すると @150/£ として後者の年俸は 3,261 万円となる。本給以外の付加給や年金 (In addition to pay, a wider reward package (including pension entitlement, benefits and allowances)) を斟酌すると実態はどうなのだろう。

英国の法曹人口 : Population Statics of Judiciary & Lawyers in UK

2018 年 5 月現在 (Per Biographies of the Justices - The Supreme Court (of the United Kingdom)) の連合王国最高裁判事の人数は 12 名 (男性 10 名) である。2017 年 4 月 1 日現在 (Ministry of Justice : Judicial Diversity Statistics 2017) の、英国の部門長は 5 名 (男性 5 名)、控訴院判事は 38 名 (男性 29 名)、高等法院判事は 97 名 (定員は 108 名 : 男性 76 名)、其の他下級の裁判所が 2,999 名 (男性は 2,244 名)、合計 3,134 名である。英国の場合、女性の占める割合は 28% である。尚、高等法院判事の欠員が 11 名であるが、これは 75 歳未満の元判事 (Sir ... or Madam ...) が 64 名居り、彼らが「代打」として登場しているので問題はない模様。偶に控訴院にも登場するが最高裁の裁判には関与しない。

2018 年 3 月 29 日時点での裁判官の退官年齢を調べると、63 名の平均は 67.69 歳である。70 歳の定年で退官する者が多いが、早期退官する判事もいるので、このような数字になる。1995 年 3 月末迄に高等法院判事を任官した者は、予備役も含め定年が 75 歳であるが、現在対象者は限られている。最も若い控訴院判事は 1964 年 3 月 6 日生れの Sir Rabinder Singh、2011 年 10 月 3 日高等法院・大法官部判事 (47)、2017 年 10 月 2 日控訴院判事任官 (54) の俊傑である。宗教上の理由で特本 (頭巾) を被っている。傑出した昇進速度の後述する三名の巨人に

ついて触れる。Alfred Thompson “Tom” Denning, Baron Denning (1889/01/23 – 1999/03/05) は、高等法院判事 (44)、控訴院判事 (48)、貴族院判事 (57)、控訴院・記録長官 (62)、82 歳で退官。Richard Orme Wilberforce, Baron Wilberforce (1907/03/11 – 2003/02/15) は、高等法院・大法官部判事 (54)、控訴院判事を経る事なく、貴族院判事を任官 (57)、75 歳で退官している。William John Kenneth Diplock, Baron Diplock (1907/12/08 – 1985/10/14) は、高等法院判事 (49)、貴族院を任官 (60)、在職中の 78 歳で死去。(註:外に Cyril John Radcliffe, 1st Viscount Radcliffe (1899/03/20 – 1977/04/01)、1924 年に法曹団に入り、1935 年勅許弁護士、第二次大戦後 Indian Boundary Committees で国境の線引きという大役を務めた後、全く裁判官の経験を経る事なく、1949 年に貴族院判事を任官 (50)、1964 年に 65 歳で退官した裁判官がいるが、潮気がないので本稿では取り上げていない。)

英国裁判所の部門長とは、Heds of Division – Lord Chief Justice of England and Wales, Master of the Rolls and Head of Civil Justice, President of the Queen’s Bench Division and Head of Criminal Justice, President of the Family Division and Head of Family Justice, The Chancellor of the High Court を指す。最新の 2018 年 5 月 9 日のものでは (Courts and Tribunals Judiciary | Senior Judiciary)、控訴院判事 (Lord and Lady Justices of Appeal) は 39 名 (男性 30 名)、高等法院判事は 93 名、大法官部 (Chancery Division : CD) は 15 名 (男性 14 名)、女王坐部 (Queen’s Bench Division : QB or QBD) は 61 名 (男性 43 名)、家事部 (Family Division : FD) は 17 名 (男性 12 名) である。高等法院には英国の判例法 (Common Law) を世界に知らしめている三部門がある。それは商事・海事法廷 (13 名 : Nominated judges of the Commercial Court and of the Admiralty Court)、特許法廷 (9 名 : Nominated judges of the Patents Court : Pat Ct : over £500,000) そして技術・建築法廷 (6 名 : Judges nominated to hear cases in the Technology and Construction Court : TCC : heard the cases and more than £250,000) である。

英国司法省発表の年報 (Annual Diversity Statics) から数字を抜き出すと以下の通りである。

2001 年 4 月 1 日現在では、① 貴族院判事 (Law Lords) は 12 名で全員男性、② 部門長 (Heds Division excluding Lord Chancellor) は 5 名で 4 人が男性、③ 控訴院判事は 33 名で女性が 2 名、④ 高等法院判事は 99 名で女性が 8 名、⑤ 社会的少数者 (Ethnic Minority : a group that has different national or cultural traditions from the majority of the population) は零。⑥ 下級判事 (Circuit Judges, Recorders, District Judges, Deputy District Judges, District Judges, Deputy District Judges) は 3,387 名で女性が 497 名、社会的少数者は 66 名、判事合計 3,535 名である。

2007 年 4 月 1 日から ⑤ 社会的少数者の「分類」が細かくなる。例えば、Mixed, Asian or Asian British, Black or Black British, Chinese, Other Ethnic Group のような具合である。これは日本に住む日本語しか話さない「日本人」には分り難い或いは把握が困難な分類ではある。① の 12 名の中 1 名が女性、② は 5 名で全員男性、③ は 37 名の中女性が 3 名、④ は 108 名の中女性が 10 名、以下略。2008 年 4 月から、分類に White が加わった。① は不変、② も不変、③ は 37 名で女性が 3 名、④ は 110 名で女性が 11 名、其の他を含めた合計 3820 名である。出自の分類と人数を記すと、White (2970), Mixed (28), Asian or Asian British (49), Black or Black British (25), Chinese (3), Other Ethnic Group (51) である。

最高裁判所が発足した 2009 年 10 月以降の 2010 年 4 月 1 日のものでは、① 最高裁判事は 11 名で女性が 1 名、② は不変、③ も不変、④ は 108 名で女性が 16 名、その他を含めた合計は 3,598 名、この年から出自を明らかにしない (Not stated) 者が 713 名現れた。男性 530 名、女性 183 名。2013 年から 2013 Judicial Diversity statics・Gender, Ethnicity, Professional and Age となり、超細密文字の一覧表が発表された。② は 5 名で全員男性、③ は 35 名で女性が 4 名、④ は 106 名で女性が 16 名、全部で 3,621 名、男性 2,742 名で女性が 879 名。⑤ が BME (Black and Ethnicity) とある。以前より英国で流布していた BAME を 2016 年版から用いるようになった (2. BAME stands for Black and Minority Ethnic and the category 'Chinese' is now included within 'Asian or Asian British')。

2017 年版では、① は不変、② も不変、③ は 38 名で女性が 9 名、④ は 97 名で女性が 21 名、全部で 3146 名、女性が 892 名。女性の割合は 28.4%。

では次に法廷弁護士と事務弁護士の人数について説明する。

法廷弁護士 (Barrister or Counsel)

法廷弁護士は職業としては Barrister であるが (Barista と混同してはならない)、これを指す場合は通常 Counsel と云う。最新の法曹団評議会年報 (The Bar Council : Annual Report 2016/2017) によれば以下の通りである。営業免許 (Practicing Certificate) 保持者は 16,005 人、男性 10,181 人、女性 5,792 人、その他男女の別を明らかにしたくない者 (Prefer not to say (whether I am male or female)) が 32 人。最後の項目は以前には無かったが、2010 年頃から個人情報保護 (Personal Information Protection) の問題が叫ばれたからである。経緯を見ると、BME については、2010 年当時雇用されている QC は零、自営の者は 5.9%、2014 年では夫々 6% と 6.2% であった。QC になると絹の法服を着るので、これを taking silk と云う。QC への「道」を Silk Road と云う。

年度別に見ると、法廷弁護士を志願した者 (Called to the Bar) は、2010/11 から 2016/17 では、女性が 4,863 名、男性 4,702 名、その他 4 名、合計 14,271 名であった。外にも人種、年齢、修行中の分類等々、13 頁に亘って相当詳しい数字が公表されている。

尚、以前は事務弁護士を介さないで事件の委嘱や相談をする事は禁じられていたが、現在では一定の規則を遵守した場合、これが許される事となった (Bar Standards Board (BSB) : The Public Access Scheme for Lay Client, March 2010 etc)。これは事務弁護士にとっては「画期的」な方向転換である。

事務弁護士 (Solicitor)

事務弁護士規律協会 (SRA : Solicitors Regulation Society) によれば、2018 年 4 月現在の総数

は 187,961 人、内訳は次の通り。括弧内は人数。All solicitors on the roll (187,961)、Practising solicitors (141,811)、Registered European lawyers (649)、Registered foreign lawyers (2,348)、Exempt European lawyers (3,097) である。2011 年 8 月当時の内訳は順番に (159,798) (122,343) (294) (1,680) (1,966) である。2009 年 7 月では Practising solicitors (141,811) であった。

もっと古い数字をみると、The Law Society 発行の Entry to the solicitor's profession 1980-2011 によれば人数は次の通りである。括弧内は Solicitors on Roll / Solicitors with Practising Certificates である。1960 年 (23,565 / -) 1970 年 (30,463 / 25,366) 1980 年 (49,806 / 39,795) 1990 年 (67,425 / 54,734) 2000 年 (104,538 / 82769) 2010 年 (150,128 / 117,862)。

日本弁護士連合会のウェブサイト (Website) によれば、法廷弁護士の弁護士会については 1894 年に設立とあるのみ、事務弁護士の弁護士会については、「… 1815 年に設立、会員数は弁護士業務を行っている事務弁護士約 93,000 名、事務弁護士資格を有する者の合計は、約 116,000 名 (2005 年)」とある。本家の発表では創立 1825 年、勅許 1845 年とある。亦、既に 2018 年 4 月の「人口」が公表されているが…。

業務上或いは業務外で「問題」を起こした会員は SRA から判断結果が示される。会員に不服があるとき、SRA は自身を原告、会員を被告として「提訴」する。争いの場所は「事務弁護士懲戒審判所 (Solicitors Disciplinary Tribunal : SDT)」である。SDT は事務弁護士の倫理問題 (Solicitors' Code of Conduct) を審査する団体でもあり、若し、会員が規則違反の「不始末」を起こしたとき、処分を行なう事が決められている。これは The Solicitors Act 1974 に基づき創設されたもので、現在審査する所員は記録長官に指名された 46 名。32 名は事務弁護士、14 名は造詣の深い一般人 (Lay Members) である。事務員を含む所員の略歴は年報 (Tribunal's Annual Reports) で発表されている。弁護士は協会の諮問委員会 (Council of the Law Society) とは全く干渉を受けないし、弁護士規律協会とは何ら関係のない人々で、事件の 90% を「処理」している。2018 年 5 月 17 日発行の 2017 年の会報によれば、SDT は前年 266 日開廷、142 件を処理、176 件新規に受件、58 名の弁護士が入念な審問の結果「除名」、4 名が無期限の業務停止、20 名が有期の業務停止であった。2017 年度の「会計」(budgeted figures + actual expenditure) は 6 月に発表される予定であるが、現時点での推定では年間の経費 (the annual cost to the profession of the SDT) は £2,599,000 (or just £18 per practising solicitor) である。円貨に直すと約四億円である。

日本関連の英国判例十選 (Japan-Related English Cases : Top 10)

1 : THE HONG KONG FIR: CA (Dec 20, 1961)

[1961] 2 Lloyd's Rep. 478/495 or EWCA Civ 7

Hongkong Fir Shipping Company Ltd v Kawasaki Kisen Kaisha Ltd

本件は川崎汽船株の傭船契約に関する紛議であるが、其の後英法の契約問題の解釈に当り多

大な影響を齎した事件である。Landmark Cases in the Law of Contract - Edited by Charles Mitchell and Paul Mitchell (2008/05/30) では、三光汽船(株)が被告となった Reardon Smith Lines Ltd v Yngvar Hansen-Tangen [1976] 2 Lloyd's Rep 621; HL (The Diana Prosperity) と共に「契約法に関する画期的事件 (12 件 (1703~1979))」に選ばれている。尚、本件では 1607 年の判決から始まり 1957 年迄の先例 21 件が参照されている。内訳は 1600 年代が 3 件、1700 年代が 2 件、1800 年代が 14 件、1900 年代が 2 件である。流石「判例法」の国である。新しい「発見」をするには相当先例を読み込む必要がある。

大豆の市場価格が下落したので買主が品質劣化を理由に売買契約の解除を求めて売主を訴えた有名な事件 Bunge Corporation (New York) v Tradax Export SA (Panama) [1981] UKHL 11 (25 February 1981) 判決の冒頭の一節で Lord Wilberforce は云う、... Diplock L.J., as he then was, in his seminal judgment illuminated the existence in contracts of terms which were neither, necessarily, conditions nor warranties, but, in terminology which has since been applied to them, intermediate or innominate terms capable of operating, according to the gravity of the breach, as either conditions or warranties. 因みに、seminal の意味は「将来の発展を助ける、独創的で将来の発展に影響を与える、影響力の強い」である。亦、同判決で Lord Roskill は云う、My Lords, the judgment of Diplock L.J. in the Hong Kong Fir case is, if I may respectfully say so, a landmark in the development of one part of our law of contract in the latter part of this century. (下線部は筆者)

この問題を考える場合、注意すべきは、条件、中間条項、担保の三種類の中で、多くの事例は「灰色の中間条項」に当て嵌まると思われる事である。白か黒かが「明確」である場合は格別、英国で争うときは、灰色である事を最終的に判断するのは英国の裁判官である事に留意しなければならない。多くの傭船契約や売買契約には仲裁条項があり、其の中に英国の管轄・準拠法が規定される事が多い。海上保険、時に貨物海上保険証券では猶更である。では本件の説明に移る。

当時神戸に本社のあった川崎汽船(株)が Hong Kong Fir Shipping Co Ltd から、1931 年建造、12.12 浬/時の航走能力を持つ (とされた) 本船を、1957 年 2 月 13 日から 24 ヶ月間の予定で定期傭船した。契約当時、本船は堪航性を保持していたが、何せ老齢船の故、能力のある充分な数の機関員の配属が必要であった。然し、機関員の能力不足と員数不足等により機関故障が何度も発生、2 月 13 日に Liverpool, UK を空荷で出港した本船が、航海途次 Newport News, Va, USA で石炭を積んで、同港と Cristobal, PANAMA で加修した後、目的地の大阪に到着したのが 5 月 25 日、そして同地にて機関の分解修理を終えたのが 9 月 15 日である。機関長は絶望的な大酒飲み、二等機関士は全くやる気の無い男であった (The plaintiffs chief engineer was a hopeless drunkard. The second engineer was described by the learned Judge as not having much enthusiasm for hard work.)。その間、屯当り 47s. であった運賃市況が 6 月中旬には 24s.、8 月中旬には 13s. 6d. に暴落した (NB: Due to Suez Canal Crisis)。これでは定期傭船者は堪ったものではない (In the present case, no reasonable charterer could be expected to tolerate unreasonable delay in the operation of the charter.)。傭船者は契約の履行拒絶をして損害額 £184,743 3s. 2d. の賠償請求を行なった。傭船契約には仲裁条項があったが、当事者はこれを

回避して、裁判所で争う事で合意した。

第一審 ([1961] 1 Lloyd's Rep. 159) では Mr Justice Salmon (後に Lord Salmon in Ordinary (1972 – 1980)) が担当し傭船者敗訴の判断を下す。審理日数は何と 15 日 (控訴審では 5 日)、事実が複雑多岐に亘る事件ではないので、相当微に入り細を穿つような法律論争が行われたものと思われる。傭船者は直ちに控訴、控訴院では第一審を支持、原告傭船者敗訴が確定した。六点につき判断を行なわれたが、その中でも大変興味深いのは「本船は 812 週間海上と大阪に居て 15 週間は不稼働であった。7 ヶ月のうち 5 ヶ月は不稼働であるが、重要な事は契約期間の 24 ヶ月のうち 17 ヶ月は使用可能であったので、これらを考慮すれば傭船契約の解除には当たらない」と主張した船主側代理人の主張を認めた事である。

これは海事の本のみならず、契約法の教科書にも必ず取上げられている難事件である。19 世紀末に確定した Conditions と Warranties (Bentsen v Taylor, Sons & Co [1893] 2 QB 274) の間に Intermediate or Innominate Terms があることを「発見」した Lord Justice Diplock は間違いなく英国法曹界の天才である。即ち、違反すれば解除権の発生する契約条項と、損害賠償請求権だけが発生する条項の中間に、事後的に見て解約権を認めうる「中間条項」が存在すると喝破したのである。これにより英法は益々精級を極め英国法曹界の関係者以外にはよく分からなくなった。そして第二次大戦で英米が勝利した結果、英語が事実上の世界共通語となったことも相俟って (註: 英国には事後保険とか訴訟費用の保証とか裁判を行なう制度が完備 (?) している事も忘れてはならない。2018 年 2 月 28 日の仏国政府の発表では「英語」で裁判が行える商事裁判所が設立されるとの事)、今日の英国法曹界の隆盛の基礎を築いた素晴らしい事件の一つとされている。本件では、Pordage v. Cole, (1607) 1 Saund. 319 から 1957 - Universal Cargo Carriers Corporation v. Citati, [1957] 2 Q.B. 401; [1957] 1 Lloyd's Rep. 174 に至る 21 件の先例が参照されている。

本件については、海事法の典型的教科書をされたい (SCRUTTON ON CHARTERPARTIES And Bills of Lading; Twentieth-first Edition (2008) CHAPTER 7 TERMS OF THE CONTRACT : Article 44 – Categorisation of Contractual Terms)。

担保 (Warranty) について付言する。1906 年英国海上保険法には第 33 条 担保の性質として、「(1) (2) 略、(3) ... 担保は、危険に対して重要であると否とを問わず、正確に充足されなければならない条件である。これが正確に充足されなければ、保険証券に明示の規定がある場合を除き、保険者は担保違反の日から其の責任を免除されるが、其の日以前に保険者に生じた責任には影響を及ぼさない」とある。Chalmers' Marine Insurance Act, 1906 Seventh Edition (1971) には、注釈 – 停止条件と云う文言を示すものとして「担保」なる文言を用いる事が海上保険では常習的である、併し、不幸ながら担保と云う文言は契約法の他の分野では異なる意味を持つものであるから、この文言を用いるのは適切ではない、例えば、動産売買法では、これは副次的契約約款を指し、其の違反は損害賠償請求を生じしめるに過ぎず、契約を取消す権利を生ぜしめない、とある (Note. – The use of the term “warranty” as signifying a condition precedent is inveterate in marine insurance, but it is unfortunate because in other branches of the law of contract the term has a different meaning. For example, in relation to the law of sale of goods it

signifies a collateral stipulation, the breach of which gives rise merely to a claim for damages and not to a right to avoid the contract.)。

Chalmers は「例証」として、「1. 船舶が「50 人以上の人員」乗組ませて L (NB: Liverpool) から出帆する事を担保される。同船は 46 名しか海員を乗組ませず L を出帆するが、出帆後更に 6 名の海員を乗組ませる。保険者は危険負担の責めを負わない。De Hahn v. Hatley (1786), 1 T.R. 343; 1 R.R. 221 (NB: per Lord Mansfield) 」を挙げている。これは担保違反の原点である事件であるが、これだけでは読者には良く判らない。精査した結果判明した事は、本船は海賊や私掠船に捕獲される危険があったので、それなりの武器（小火器）を装備して航海する事が必要で、この為には「乗組員の人数」は重大な意味を持っていた。航海者以外の者も乗組ませる必要があった。本船は奴隷貿易に従事しており、西阿から中米への航路には、危険が大きかった由。何故、担保違反が判明したかと云うと、本船は後日捕獲され沈没して全損となったからである。船主が保険金請求を行なったので、事実が明らかになった。これは殆どの教科書には書かれていない。尚、追加の乗組員を載せたのは、Liverpool から南へ 6 時間航海した Isle of Anglesey, north coast of Wales の港であった（註：現在日本の会社が英国政府の協力を得て原発開発を計画している島である）。本件は MIA 1906 の改正に当り、法律委員会が最も問題視した判決の一つである。

2 : THE TOJO MARU: HL (Mar 16, 1971)

[1968] 1 Lloyd's Rep. 341/368

本件は親和海運(株)(日鐵海運(株)との合併により 2010 年 10 月から NS United Kaiun Kaisha Ltd) の社船「東城丸」(25,104 grt) が、欧州揚げ原油 37,399 mt を積載して Mina al Ahmadi, Kuwait を出航中の 1967 年 2 月 25 日 03:52 に伊船 (The Fina Italia : 20,736 grt) と衝突した。本船は貨物全量代船に積替えた後、救助者 (N.V. Bureau Wijsmuller) が船側外板に生じた大破孔を塞ぐ為の仮修繕を行なった際、大失敗を仕出かした (made a bad mistake)。誤って無気作業 (gas freeing operation : 可燃性瓦斯等を排出し艙内を大気と同じ状態にする事) が完了していない空艙に Coxbolt gun 打ち込み、同艙等が爆発～炎上、本船に甚大な損害を与えた訳である。救助は LOF により行なわれた。救助作業完了後、4 月 27 日に星港に向けての曳航準備が整い、同地にて加修後、本修繕施工の為に神戸に向かった。

本件の問題は、被救助財産の救助に成功して「利益・得」(“good”) と救助者自身の過誤に因り被救助財産に与えた「害・損」(“harm”) をどのように捉えるべきかという事であった（註：数えた処、Lloyd's Rep. HL には “good” が 59 回、“harm” が 50 回出て来る）。仲裁では著名な海事仲裁人 John Naisby QC (The Leader of the Admiralty Bar to 1968) が、概ね船主の主張を認めた。救助費の支払い無し、但し、損害については、救助者は責任制限出来るので、船主は £10,275 を回収するのみとの裁定を出した。これに対し法律上問題ありとして上訴された。高等法院・海事法廷では、Willmer LJ (控訴院判事！) が、損得で云えば損の方が大きいので、救助者は責任制限出来ないと判断した。これに対して救助者は控訴、Lord Denning MR et al は「本件は仲裁に差戻して、船主の反訴は認める事なく、救助者の過誤に因る損害を考慮して妥当な

救助報酬を裁定するように」と判断した。これに対して、船主は上告、貴族院は原審を真つ向から否認、第一審を支持、救助報酬については仲裁に差戻すようにとの判断を行なった。その後、仲裁人は救助報酬を£160,000に増額、これを船主の損害£331,767から差引き、救助者が船主に約£170,000及び金利・弁護士費用を支払うよう裁定を下した。

尚、「1957年船主責任制限条約」は其の成立から15年経過した1972年頃から、長年の情勢の変化に伴う諸問題（例えば、通貨膨張による制限金額の妥当性、1971年の国際的貨幣構造の崩壊による責任単位である Franc Poincaré の不安定、1957年条約以後成立した他の国際条約 – 1962年の原子力船の運航者の責任に関する条約、1969年の油濁損害の民事責任に関する条約、1969年の船舶の頓数測度に関する条約等 – との調整、それに本件「東城丸事件」に端を発する責任制限主体乃至責任制限債権の公式化等）を検討して必要な改正をなすべきであるとの動きが生じた。そして、1976年新条約が制定される事になった。

3 : THE TEH HU: CA (Dec 5, 1969)

[1969] 2 Lloyd's Rep. 365/377

Teh Hu Navigation v Nippon Salvage Co of Tokyo

本件は世界的に用いられている海難救助契約書式である Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement (LOF) で救助に成功したが、その後の英磅 (Pound Sterling : £) の下落により、救助報酬の円貨での手取りが激減した日本の救助者がそれ迄の「英国の判例の変更」を求めて争った事件。控訴院では Lord Denning MR が英国の法廷は£以外でも裁定を下せると少数意見を述べたが、貴族院で否認された。Lord Denning MR の「先見の明」は後の貴族院判決 (Miliangos v George Frank (Textile) Ltd [1976] 1 Lloyd's Rep. 201 / The Folias [1979] & The Despina R [1979] 1 Lloyd's Rep. 1) で立証される事になる。即ち、為替の差損益は債権者ではなく債務者の勘定となる事となった。

1967年11月に英国が14.3%の英磅の平価切下げを行なって以来、1969年の欧州主要通貨の切上げ～変動相場制への移行等、国際通貨問題は内外の注目を集めて来たが、米国が、弗 (US\$) の金交換を停止し、続いて各国間の平価調整の結果、昨1971年12月に@JPY308 per US\$の新平価が決定された。これは当時、海事業界では、衝突損害賠償金、責任制限訴訟、共同海損、世界的に用いられている救助書式である LOF の救助報酬決定に関して大きな問題を生ぜしめた。即ち、契約違反や不法行為に於ける為替差損或いは為替差益をどのように処理すべきか、という問題である。具体的には、訴訟原因が発生又は賠償請求権が生じた時点と、判決又は精算～決済の時点との間に、平価の切上げ又は切下げが行なわれ、英磅の対外価値が変動した場合、其れ以外の通貨によって行われた支払が請求額に含まれている場合が度々発生する事となったからである。

英法では、The Habana Rule (United Railways of Havana & Regla Warehouses (1960) 2. W. L. R. 969 (H. L.)) なるものがあり、判決は英磅で出さなければならないとされていた。亦、換算日に

については、S. S. Celia v. S. S. Volturmo (1921) 2 A. C. 544 により事故発生日であるとされていた。即ち、「衝突を齎した過失及び船舶に与えた損害と、其の結果生じた修繕の為の滞船期間中の船舶の不稼働損失に関する訴訟に於いて、損害賠償額は現実の滞船期間に基づき算定すべきである。若し、損害賠償額が外国通貨で合意された場合には、法廷は滞船が発生した時の換算率で外国通貨を英国通貨に換算しなければならない」というものである。

本件の概要は以下の通りである。1967年2月に日本から北米向鋼材を満載した The Teh Hu (Turbo Electric Bulk Carrier) は北太平洋で機関室に浸水、航行不能となり、船主は LOF で日本サルヴェージ(株)と救助契約を締結し、本船は Honolulu 迄救助～曳航された。1967年11月に英磅切下げが行われ、1969年5月に救助報酬について第一次仲裁が行われた。その結果救助報酬は£69,000との裁定が出された。船主はこの裁定金額を不服として上訴した。控訴仲裁において、仲裁人は「救助報酬は減額されるべきであるが、平価切下げは考慮に入れなければならない。従って、救助報酬は£50,000である。但し、法廷が、平価切下げは考慮してはならないと判決するならば、救助報酬は£45,000であって、この点は法廷の判決に待つ」と裁定した (special case)。仲裁人が法廷の判決に待つとした主要な事柄は次の点である。高等法院判事の Justice Brandon は「(1) 負債 (debt)、契約違反に対する損害賠償並びに不法行為に対する損害賠償の場合の一般原則は、それが精算済であろうと未精算であろうと、金銭請求の場合は、訴訟原因 (cause of action) が完成した日と判決日の間に、外部的または内部的な英磅価値の変動があっても、それに影響されないという事である。そして、この原則は救助の場合にも適用される。(2) 救助者が主張する黙示条件は LOF には存在しない。本法廷への質問に対しての回答は、救助作業完了の日の換算率を以て救助報酬は英磅に換算されるべきである」とした。救助者は控訴したが多数決で敗訴した (Lord Denning MR dissenting)。

此处では Lord Denning MR の少数意見を紹介する。「仲裁人は、救助者の支出した費用を外国通貨で計算し、外貨で救助報酬を裁定する権限を有する。英磅で裁定する場合には、救助完了後の報酬を計算した後、平価切下げに対応して、報酬を引上げるべきである。・・・」と述べた後、「本官は、本件に在っては判例法の原則 (common law rule) の適用は全く不満足なものであると思う。この法律は、英磅が安定通貨であり、英磅の真に安定した確実な価値については、“高天原に敵無し”、と言われた時代に確立したものである。併し、このような状態は過去のものとなった。英磅は最早、最も安定した通貨ではなくなった。英磅は一度ならず、平価の切下げを行った。我々はこの事実を認識しなければならない。そして判例法をこの新しい状態に合致するように修正しなければならない・・・。通常、我々は円とか米弗のように安定した通貨で取引を行って来ているが、ある通貨が安定しており、ある通貨が不安定で平価切下げが行われたとしたならば、複数の通貨で取引を行なう事は、遙かに困難な事である。仮に、英国船が、遭難した場合の事を想定して見よう。英国船は多くの他国の積荷を運送している。そして日本の救助者に救助された。日本の救助者は円貨で報酬を貰えると当然考えるであろう。英国船主は英磅で報酬を支払おうと思う。そのような場合、その事件に最も密接な、最も関係の深い通貨があれば、救助報酬はその通貨で裁定されるべきであり、救助の保証もその通貨で積まれるべきであろう。併し、若しこのような通貨がない場合には、仲裁人のなすべき唯一のことは、平価切下を考慮に入れ、公平妥当な救助報酬を与える事で

ある。」と述べている。そして「Lloyd's Form が今日まで世界的に受け入れられて来たのは、全世界の人々が英国の仲裁人の判断により、正義が齎される事を確信しているからである。併し、一度、正義が否定されると、確信が失われ、それを取戻すことは困難である。本官は Lloyd's Form を危険に晒したくない。本官は正義を行い、不正義は行ないたくない。よって、上訴を認容する」と。

Lord Denning MR は自著 “The Discipline of Law” (1979) の中で自身が判断した The Henning case (Schorsch Meier GmbH v Henning [1975] QB 416: CA) について述べている。「先例からの離脱が一貴族院判決からの離脱でさえが一其の価値を立証した或る外国通貨に関する事件である。中略。1971 年に動産を供給した独逸の会社が、英国の商社が不払いであったので、2 年後に馬克 (Deutsche Mark) での支払いを求めて英国で提訴した。第一審判事は先例によりこれを却下したが、しかも為替相場は動産供給時のものを参考にすべきとしたのである。併し、控訴院 (NB : Lord Denning MR et al) は原審を否認し控訴を認容した。14 年前に出された The Habana Rule を否認したのである。本官らは態と見て見ぬ振りをしたのである (officious bystander)。後に Lord Wilberforce は、司法過程の若干の歪曲、と評した」と。

この問題を実務的な観点から分り易く説明すると、通貨と換算率の処理は裏表の関係であるという事である。どの通貨を用いるか或いはいつの時点の為替換算率を用いるかと問題は、何れにしても損得の結果が出るという事である。損害を蒙った者又は費用を支弁した者の勘定を「原状復帰」させるという大原則に従うとするのが公序 (Public Policy) という事であろう。

4 : THE NICHOLAS H: HL (July 6, 1995)

[1995] 2 Lloyd's Rep. 299/317

本件は荷主 Marc Rich & Co. A.G. に Nippon Kaiji Kyokai (日本船級協会) が訴えられたが、最終的に無責とされた事件。同社は 1974 年創立の訴訟好きで有名な大手商社 (Litigious Commodity Dealers : Litigation Lover) で、1993 年に Glencore plc が業務を承継したが、「訴訟好き」も引き継いだ。鉱山開発と商品取引を行なう同社の 2017 年の年次報告書によれば、売上は US\$205.476 billion (約 23.424 兆円)、従業員数 145,977 人である。

本船 (The Nicholas H) は 1986 年初に伊国と蘇聯揚げの銅精鉱を Callao, Peru と Antofagasta, Chile で積載、同年 2 月 3 日に後港を出帆、航海途次 2 月 20 日に外板に亀裂が入った事が判明、San Juan, Capital City of Puerto Rico に向けて転針する。米国沿岸警備隊に通報した処、船級協会の受検を勧告される。其の為に本船は同港沖 3 哩の地点に錨泊するが、錨泊中に外板の亀裂が増大する。施検した検査員は 1986 年 3 月 25 日に、続航する為には同港に入港して乾船渠で本修繕を行なうよう勧告した。それには貨物の仮揚げが必要で相当な費用が発生する事が予想された。船主は同地での本修繕の施工に反対し、仮修繕をするよう本船に指示した。船主は希国から作業員を派遣、現地の潜水工の助けを得て受損した外板の「仮修繕」を行ない、続航の許可を検査員に求め、検査員はこれを許可した。1986 年 3 月 1 日~2 日に施

検した検査員は前言を翻し、この仮修繕は後日精査される事、そして揚荷後可及的速やかに堪航性につき受検する事、そして期限は5月を超えてはならないという条件で、当該の航海に限り続航を許可した。3月2日に同港を出帆したが仮修繕した溶接個所に亀裂が入り、直ちに洋上修理を試みるも3月9日に本船は「沈没」、船貨諸共全損となった。1987年2月26日に荷主は船主と船級協会を相手に提訴、US\$6,000,000 損害賠償請求を行ない、船主から船主責任制限額の US\$500,000 を回収したが、残額 US\$5,500,000 を求めて船級協会を訴えた。第一審 (Justice Hirst) では荷主勝訴、第二審 (Balcombe, Mann and Saville, LJ) では荷主が逆転敗訴、貴族院で原審が支持され船級協会が勝訴した事件。

然し、被告は別件の Otto Candies 事件では2003年9月に米国第五巡回区裁判所に於いて有責とされている。See M/V SPEEDER (346 F.3d 530 (5th Cir. 2003) Otto Candies (Plaintiff-Appellee) v Nippon Kaiji Kyokai Corporation (Defendant-Appellant)) 近年他の船級協会も軒並み船主や荷主から訴えられている。

5 : THE HILL HARMONY: HL (7th Dec, 2000)

[2001] 1 Lloyd's Rep. 147/160: [2000] UKHL 62

1993年10月に北米西岸から日本に向かった本船が、傭船者の川崎汽船株が指示した最短の大圏航路ではなく、船長の判断でより安全な南周りの航路を選択した結果、余分に消費した燃料と其の延長期間の傭船料の支払いが問題となった事件。先ず仲裁では、傭船者は船主(実質船主は中国遠洋運輸公司)にUS\$26,1330を支払うよう裁定があり、傭船者が上訴、高等法院 (Clarke, J.) では航路選定は船長の専権事項であるとして船主勝訴、傭船者が上訴して控訴院 (Nourse, Thorpe and Potter, L.JJ.) で原審支持、傭船者が更に上訴して問題の航海から約7年後に貴族院 (Lords Bingham, Hobhouse) で傭船者が逆転勝訴した事件。二回の航海合計でUS\$ 89,800の争い。

船長の操船権は、船主から無事航海を行なう業務を委任されているので、傭船者の指示に優先すると主張は、傭船契約に明示されている場合或いは船貨共同の安全が脅かされているときを除き、認められないとされた。航海は最も迅速に行なう必要があると判断した、嘗て日本の大手商社であった鈴木商店(1874~1949)の先例 (Suzuki and Co. Limited v. J. Beynon and Co. Limited (1926) 42 TLR 269) が引用されているのが興味深い。

6 : BAYVIEW v MITSUI MARINE: CA (Nov 7, 2002)

[2003] 1 Lloyd's Rep. 131/137

本件は日本の輸出完成車12台が中米で税関職員に自身の欲望により横領され、これが全危険担保条件保険証券 (Institute Cargo Clauses 1/1/63 'All Risks' terms policy) の不担保危険である拿捕 (seizure) に当たるか否か等々が争われたが、職員は当局の合法的な組織として行為したものでないので拿捕又は没収には当たらない、即ち、被保険者である輸入業者は保険金請求額 (US\$ 174,747) を回収出来るとしたもの。亦、税関が管理する保税区は、保険証券が定

める最終倉庫又は仕向地の保管場所ではない、とされた。保険者は、三井海上、千代田火災、東京海上、同和火災の四社。

貨物は1997年7月10日と8月8日に名古屋から“Topaz Ace”と“Hojin”の二隻の自動車専用運搬船に積載され、Santo Domingo, Dominican Republic 経由 Turks and Caicos Islands (TCI: a British Overseas Territory) に向かう。先港で8月11日と9月14日に荷降ろしされた貨物は税関の保管場所に留め置かれたが、税関は積替～継搬入が積地での書類に記載されていないと主張、荷渡しを拒否した。その後貨物は税関職員が知人や親類縁者に譲渡—これを可能にしたのは税関吏が該貨は放棄されたとしたとする状況を醸し出したと推論される—輸入業者はこれらの回収を試みたが失敗し、保険者との争いとなる。第一審の判事 (Justice David Steel) は云う、被保険者は弁護士を起用して貨物の回収を図るべく提訴すべきであった、併し、本件者の代理店は其のような行為は「時間が掛り且つ実り無き」ものになるだろうと考えた、と。控訴院は原審を支持、判事 (Tuckey, LJ) は云う、英国海上保険法第60条に基づき、貨物は推定全損であり、回収不能となったものと見做される、そしてその税関職員は非法的に行っていたのであるが、それは自身の利益の為で、暴力の行使や暴力行為の脅しも無かった、と。

尚、約款改正に当り本件を検討した結果、この不担保危険 (6.2 capture seizure arrest restraint or detainment (piracy excepted), and the consequences thereof or any attempt thereat) は ICC 2009 でも変更無し。

7 : THE GOLDEN VICTORY: HL (28 Mar 2007)

[2007] 2 Lloyd's Rep. 164/186 [2007] UKHL 12 (28 Mar 2007)

定期傭船契約に於ける期前返船と相互免責の爾後発生事故との関係についての争い。世紀の大論争の一つであったが、貴族院で全員が意見を述べ、僅差で契約を破棄した傭船者の勝利に終わった。海運業界の「横綱相撲」と呼ばれた大事件である。代理人は四件共同。これだけの難事件で不変は異例。審理された日は合計7日と短いのは事実関係について当事者は争わず、純理論的な問題の討論～審理を行なった結果である。

控訴審は法官卿に昇進が決定したばかりの Lord Mance が担当したが、これは珍しい。貴族院に於いて傭船者は僅差での勝利であったが、程無く「貴族院で同僚」となることが決まっていたので、控訴審判決が是認されたのかも知れない。貴族院では同僚判事を指す場合、My noble and learned friend (本件では14回も出現する)、とするのが一般的であったが、2009年10月に新装開店した最高裁ではこの文言が消えた。亦、少数意見ながら驚くべき高論を認めた Lord Bingham は冒頭で云う、1. ... A majority of my noble and learned friends also agree with that decision. I have the misfortune to differ. I give my reasons for doing so, unauthoritative though they must be, since in my respectful opinion the existing decision undermines the quality of certainty which is a traditional strength and major selling point of English commercial law, and involves an unfortunate departure from principle. 何という麗筆であろうか。

本件については難事件でもあり幾つも解説があるので省略するが、中でも「ゴールデン・ヴィクトリー号事件連合王国貴族院判決一平成19年4月13日 報告者:安藤 誠二 (2007/04/13)」は超弩級戦艦とも云うべきものであり、亦、「契約の履行期前違反」については、同じく同氏の報告 (<http://www7a.biglobe.ne.jp/~ando/>) は「規準」として大いに参考になるだろう。

8 : THE OCEAN VICTORY: HL (10 May 2017)

2017 AMC 1336, [2017] 1 Lloyd's Rep 521, [2017] 1 WLR 1793, [2017] Lloyd's Rep IR 291, [2017] UKSC 35, [2017] WLR 1793, [2017] WLR (D) 333, [2018] 1 All ER (Comm) 1; (201 KB)

本船 (88,853 grt / 174,148 dwt: built in Shanghai in Aug 2005) は南阿仕出しの鉄鉱石 (170,000 mt) を鹿島で揚荷中に荒天となり、残貨 26,000 mt を抱えて沖出しを執行するも長波の影響もあり圧流され、2006年10月24日に南防波堤外側に接触しながら南方に流され同防波堤の外側に座礁した。11月18日迄に燃料油略全量の 26,000 KL を抜取る事に成功したが、大時化になり、そして11月27日に本船は船体中央付近で折損～全損となった。

船主の代位請求権を譲り受けた船体保険者は US\$137,800,000 (本体の市場価額、救助費用、船骸撤去費用そして不稼働損失) を中国の傭船者に請求、同社は日本の再傭船者に再請求した。第一審 (Justice Teare) では、傭船者の安全港担保義務違反を認め、更に回収可能性については、裸傭船契約の共同保険に関する条項は、裸傭船者が船主に対する責任を負わないと解するものではない、即ち、裸傭船者の責任は傭船契約及び再傭船契約に従い再傭船者に請求することが可能と認定した。第二審 (Longmore, Gloster, Underhill LJJ) では、原審破棄、鹿島港は非安全港ではないとの主張を退け、本件の裸傭船契約の条項によると、これに従い自己の費用負担で本船の保険を手配した裸傭船者は、保険対象となる損害について、これが安全港担保義務違反によって生じたとしても、船主に対して賠償責任を負わないと認定した。

最高裁判決では、(1) 全員一致で傭船者の安全港担保義務違反無し、(2) 船主側の定期傭船者に対する賠償請求権を否認、(3) 1976年の海事債権に関する責任制限条約について、先例 (CMA CGM S.A. v Classica Shipping Co Ltd (the 'CMA Djakarta') [2004] 1 Lloyd's Rep. 460; EWHC 2263) に倣い、鹿島が非安全港と認定された場合でも、同条約上、定期傭船者は全損に対する責任を制限する事は出来ないと判断された。

本件の結果について代位請求を行なう保険者は驚いたが、これは安全港問題に関する傍論 (obiter) であり、将来の事件に影響を及ぼすとしても拘束するものではない、若し、適用されるとしても契約違反の場合のみで、過失や寄託の事例は除かれる、亦、少数意見が云うように担保違反の場合は適用が異なるのではないかな等々の問題があるが、判例法の進展に待つしかないだろう。

9. Ted Baker : CA (11 Aug 2017)

(1) Ted Baker Plc and (2) No Ordinary Designer Label Ltd & v (3) AXA Insurance UK Plc, (4) Fusion Insurance Services Ltd and (5) Tokio Marine Europe Insurance Ltd

[2012] EWHC 1406 (Comm) (25 May 2012) Mr Justice Eder

[2012] EWHC 1779 (Comm) (29 June 2012) Mr Justice Eder

[2014] EWCA Civ 134 (19 Feb 2014) Moore-Bick, Tomlinson LJ

[2014] EWHC 3548 (Comm) (30 Oct 2014) Mr Justice Eder

[2014] EWHC 4178 (Comm) (11 Dec 2014) Mr Justice Eder

[2017] EWCA Civ 4097 (11 Aug 2017) Treacy, David Richards LJ and Sir Christopher Clarke

本件は Ted Baker の従業員が倉庫から 2000 年 9 月 10 日から 2008 年 12 月 12 日に掛けて大量の商品を盗み、その損害が保険の対象となるか否かが争われた事件である。保険の免責金額は £5,000 であったので (subject to a per loss deductible of £5,000)、被保険者の争いは無に帰した。盗品を自宅から押収する為に 7.5 噸の大型貨物自動車が必要とした由 (犯人は刑務所暮らし三年を言い渡された (Okwere-Nsiah was sentenced to three years in prison for the thefts))。

この結論に至る迄に本件は 6 度も争われた。審理日数は都合 22 日、法廷代理人の数は延べ 24 名。抜粋は以下のとおりである。第一回目に登場した保険者側の代理人 Richard Lynagh QC は第二回目以降 Jeremy Nicholson QC に交代したが、其の余は不変。

この種の事件、即ち、一件一件の損害額は大きなものではないが、累算すると本件のように馬鹿にならない金額となる事がある。本件では商品の損害が £1,000,000 程度、それに加えて結果損害或いは休業損害が £3,000,000 になるとされた (First, there was the loss of the stock itself which, at cost, is said to be of the order of £1 million. Second, there is a claim for what is variously described as "consequential loss" or "business interruption" ("BI") which is said to amount to about £3 million.)。被保険者は休業損害については別途 AIG に付保しており同社の調査人も絡み事故処理が行われたが、本論とは別論であるのでこれについては、詳細は省く。保険者側の調査人は、犯人の雇用記録、実際の全在庫品、棚卸記録と明細、不足品の明細と価額、未充足需要そして今回焦点となった損益計算書管理勘定 (profit-and-loss and management accounts (item 7)) の提出を被保険者に要求した (いつものように両者の保険仲立人間で保険処理について交渉が行われたが、被保険者は改めて調査～報告を遅疑したので、保険者は其の後執拗にこの要求を続ける事はしなかった)。第二回目の争いで、これらの精査する為には膨大な費用が発生するので (推定 £660,000)、先ず被保険者はこれらの費用が保険の対象となるのか否かを争った。併し、保険者は自身の裁判関係費用の支払いを要求し、これが認められた (Doing the best I can, it is my conclusion that the defendants are entitled to 60% of the costs (which I summarily assess in the sum of £15,000) ie £9,000 subject to the same caveat as stated above.)。

然し、被保険者側はこれで諦めず、何とか損害の回収を図ろうとして訴訟を継続した。其処

で持ち出したのが、1906年英国海上保険法第17条「保険は最大善意に拠る」 § 17. Insurance is *uberrimae fidei* – A contract of marine insurance is a contract based upon the utmost good faith, and, if the utmost good faith be not observed by either party, the contract may be avoided by the other party.

(海上保険契約は最大善意に基く契約である。当事者の一方が最大善意に違背する行為を行ったとき、他方は其の契約を解除出来るものとする) である。即ち、「逆転裁判」("Phoenix Wright: Ace Attorney") を狙ったのである。保険契約締結時のみならず、「保険事故」が発生して、これが妥当な処理が行われるべく、「事故処理」を行なう場合にも「両者に善意」が要求されるものである、と。

最終的に、第6回目の控訴審判決でこれについて判断が下された。控訴審では異例ではあるが、時系列による改めて本件の詳細な事実関係の検討が行われた。本件では、"Duty to Speak" (中文では「説話的説明」であるが、日本語では説話とは「人々の間に語り伝えられた話で、神話・伝説・民話等の総称」であるので、ここでは「明徴要求説明」とする) という海上保険の世界ではやや新奇な概念を持ち出し (これは判決に17回表れている)、保険者の行為を戒めた。これについて控訴審判決では「定義」していないが、本件の「核心」であり最も先例性の認められる点である。これについては、敗訴側代理人の寸評が参考になる (See Quadrant Chambers : Insurers' Duty to Speak: Silence is not always golden - Tim Marland : Fri, 11 August, 2017)。

この "Duty to Speak" は保険者にとって今後保険処理に当り充分斟酌すべき事柄と思われる。

10: MOPC v MITSUI SUMITOMO INSURANCE CO (EUROPE): SC (20 Apr 2016)

The Mayor's Office for Policing and Crime v (1) Mitsui Sumitomo Insurance Co (Europe) Ltd (2) Tokio Marine Europe Insurance Ltd (3) Royal & Sun Alliance Insurance Plc (4) Lace International Ltd (5) Clear Vision Ltd (6) Asphyxiation Films Ltd

本件は「2011年英国騒乱 ("2011 England riots" or "the August 2011 riots" or "the 2011 London riots")」で生じた日本の家電製品倉庫の奪略～焼討事件である。2011年8月4日に殺人容疑のある黒人男性が警察官に射殺された事に抗議する暴動 (8月6日～11日) が発生、8日深夜から翌9日未明に大倫敦市北北東部の倉庫に若者が侵入、手当たり次第に商品を強奪、更には火炎瓶で放火した。この結果、各種の損害・損失が発生したので、損保三社と倉庫所有者と蔵入れしていた無保険荷主の二社は、治安担当の首都警察を管轄する当局 (The Mayor's Office for Policing and Crime : MOPC, now called MOPAC) に£49,500,000 (約63.6億円) の損害賠償請求を行なった。理由は制定法 (the Riot (Damages) Act 1886 ("the RDA 1886")) 違背である (控訴審判決によると、物損以外については、上記 (1) (2) は訴訟費用を含み逸失利益£9,800,000、(3) は£1,500,000、(4) (5) (6) は£3,000,000 を夫々請求したとある)。

第一審判決では、物損は有責、其の余は結果損害であるとして無責とされたが、控訴審判決では、結果損害も有責とされた。これは画期的判決であるとされたが、最高裁では否認され

た。控訴院では 1886 年法の字義を柔軟に解したが、最高裁では、Cnut the Great (c. 995 – 1035) の時代迄遡り、1714 年法 (the 1714 Riot Act) を始め数多の法慣習を参照して、暴動に関わり発生した「結果損害」については、共同体の治安に当たる当局には責任は及ばないと判断した。

戦争の絡む事件を除き、本件のように各審級で様々な古い制定法や先例を参照した事件が外にあるのだろうか？ 歴史好きの英法の好事家には堪らない事件であった (The judgment is fascinating for legal historians in that it relies upon the courts' interpretation of legislation dating back to 1714... See Legaleze : 21/04/2016 : Supreme Court allows Mayor's appeal on riot damage : Subject: Insurance / riot damage)。

2011 年騒乱の発生により、1886 年法の廃止～改正の要求が高まり、The Riot Compensation Act 2016 [2016, c. 8] (The RCA 2016) が制定された。これには、地方警察当局に一事故につき £ 1,000,000 を限度として損害賠償請求をする事が出来るとされ (compensation per claim is capped at a maximum of £1 million)、亦、時効について定められた (claims may be made within 42 days of the date of the riot and details and evidence relating to the claim must be submitted within 90 days of the date the claim is made)。但し、物損に限るものとする (Requiring that the amount of compensation must reflect only the loss directly resulting from the damage, destruction or theft of the property, and in particular, must not reflect any consequential loss resulting from it.) とされた。

これは判例法の英法の常であるが、同様な事件が争われる場合、先例とは事実が異なるとして争われる (taking the facts into due consideration to distinguish the precedent cases) ので、定期傭船者の純経済的損失についての衝突相手船船主の請求が否認された The Ibaraki Maru ([1985] UKPC 21 (1 July 1985) [1985] 2 Lloyd's Rep. 303 (The Ibaraki Maru c/w The Mineral Transporter)) のような事件は扱って置き、今後も「因果関係」について争いが続くと思われる。何故なら因果関係の判断には事実 (関係の判断) が問題となるからである。

本件は物損の評価額についてはいつものように争いが生じたと思われるが、結果損害についてのみの争いであったので、保険者の「試訴」であるとされている。従って代理人も素晴らしい。特に最高裁の段階で登場し、そして Lord Dyson MR, Moore-Bick, Lewison LJ という強力な布陣で下した控訴審判決を覆し、当局を逆転勝訴に導いた Lord Pannick QC, Blackstone Chambers (Year of call: 1979 / Appointed to Silk: 1992 / Degree: MA (Oxon), BCL (Oxon)) である。同卿は貴族院と最高裁で百件を超える事件に登場したと「自称」している大物弁護士である。最近も、英国の欧州連合からの脱退 (BRITAIN) については議会の承認が必要であると判断された事件 (R (Miller) v Secretary of State for Exiting the European Union [2017]) で見事勝訴した。

本件の先例としての価値を付言すると、第一審判決では「多くの保険証券は明示の規定が無ければ結果損害は担保しない」とされたが、この点について最高裁では何も触れなかった事である。本件は 1886 年法の解釈という事で問題なしとすべきかも知れないが、控訴審判決から判断すれば、物損について本法と同じ文言が保険証券に規定されている場合は、被保険者

は今後争う可能性があるかも知れない。

【番外】

THE MANDARIN STAR: CA (Feb 28, 1969)

[1969] 1 Lloyd's Rep. 293/302

Nishina Trading Company Ltd v Chiyoda Fire and Marine Insurance Company Ltd
Before Lord Denning MR, LJ Edmund Davies & LJ Phillimore

Appearances : Mr C. S. Staughton (instructed by Ince & Co) represented the appellant defendants , Mr J. H. Hobhouse (instructed by Clyde & Co) appeared for the respondent defendants

Hearing Dates: Feb. 27 and 28, 1969

The Mandarin Star [1968] 2 Lloyd's Rep. 47/57; Comm Ct

Before Mr Justice Donaldson

Hearing Dates: Apr. 3 and 4, 1968

日本の大手～中堅損保が、海上保険約款の文言「海上に於ける占有奪取」(Takings at Sea) の解釈を廻り、英国で先例がないとして、友誼的訴訟 = 試訴 (Friendly Action / Test Case) を行なった、即ち、関係者が英国の法廷で黒白を付けることを望んだ、日本の歴史に残る海上保険の事件である。幹事会社であった千代田火災海上保険(株)が歴史に其の名を留めることとなった。従って、被告は複数であるが、同社の名前しか登場しない。

「Mandarin Star 号事件の経緯とその判決」葛城照三 (損害保険研究 : 第 32 卷 第 1 号 : 1970 年 2 月 28 日発行 pp. 1/44) 及び当時の事件記録によれば、以下の通り : 本船—Flag: Liberia、Built: 1944、Tonnage: 3,089 tons、Owner: South East Asia Shipping & Trading Co Ltd、Time Charterer: Asia Lines Ltd。積荷明細—関係保険者 : 千代田火災、同和火災、日本火災、安田火災、日新火災、日産火災、大正海上、住友海上、東京海上外関係保険者は合計で 11 社。品名 : Bangkok / Taiwan で積載した Black Matpe、Raw Jute、Bobin、Kapoc Seeds、Flax Fiber、Green Beans、Hinoki Lumber。保険金額合計 ¥72,786,592。Uniform Time Charterparty による 3 か月間の定期傭船料 US\$31,720 or ¥11,420,000 の不払いを理由に仕向地の神戸港での荷渡しを拒否、傭船者は行方を晦ました。1966 年 8 月 27 日に突如本船は船主の指示で同港沖から船籍港である香港に転針、同地で仮揚した貨物を質入した。荷主は香港で貨物引渡請求の訴訟を提起、香港最高裁判所の命令により船主等から貨物を取返し、日本へ転送した。これらの費用等につき、Black Matpe Beans (もやし用の黒緑豆 : 80 mt or 1,140 bags) を輸入した原告・仁科商事(株)が要した £ 721 (\$2,020 or ¥727,000) の積荷の回復費用が、全危険担保 (All Risks: AR—四社) の条件以外、即ち、分損担保 (With Average: WA) と分損不担保 (Free from Particular Average: FPA) の場合に填補すべきか否かが争われた事件。従って、WA と FPA の保険証券を発行した保険者 (我が国の保険者は正当な理由があれば支払いに応じる) のみの訴訟でもある。

第一審ではこれは盗難 (Theft) であるとされたが、第二審では「海上に於ける占有奪取 (Takings at Sea)」であるので保険者有責と判断された。時系列で示すと：1966年8月7日、神戸港外に本船到着。船長は運賃を元払いした荷主に対して¥5,000,000 を支払わなければ貨物を引き渡さないとして、一週間以上も停泊したままである事が8月14日に発覚。8月27日に本船は突如神戸港を出帆、船主は貨物を香港で仮揚げして「蔵入れ・質入れ」した。荷主は「このままでは金銭上の損害だけではなく世界の貿易に悪例を残すと、船主を相手取り近くハーグの国際司法裁判所に提訴する方針」と毎日新聞が報道。12月5日、仁科商事(株)は香港の裁判所で勝訴。1967年1月30日、荷主の諒解を得て英国の商事法廷に提訴する事となる。2月2日～6月末に凡ての貨物が日本に到着。1968年4月30日、第一審判決、5月27日、判決文全文と控訴の可否についての弁護士の意見書が到着。6月14日、控訴手続完了。1969年3月10日、2月28日に控訴却下となった旨、幹事会社の代理店から報告あり。5月12日、裁判費用を送金（幹事会社の代理店 Webster & Co に対して支払われた裁判手続費用、法廷弁護士報酬、事務弁護士費用、代理店費用は全て£1,961-14-18）。三ヶ月を過ぎた8月25日、控訴審判決の全文が届く。

判決の冒頭のみを記す。第一審の Donaldson 判事曰く「本件は日本で発行された支払地は東京とされた保険証券について、日本の商社が日本の保険者に対して為された保険金請求事件である。従って保険証券が Lloyd's S.G Form を用いて英語により作成され、英国の法慣習に従うことが明示されており、更に契約当事者間に於いて意見の相違がある場合は London Commercial Court (英国商事法廷) の決定に従うことが合意されていることについて、本官は、連合王国 (United Kingdom) の保険市場と法曹界に払われた敬意として、万人がこれを認めるであろうことを確信する。本官はこれを「紛争」(dispute) と云うよりも敢えて「意見の相違」(difference of opinion)と呼びたい。それは本件が保険訴訟の持つ最良の伝統としての友誼的訴訟なるが故である」。

控訴審の Lord Denning MR の言葉も感慨深い。「本件は極東に於いて運送された貨物の海上保険証券に基づき、日本の商社が日本の保険者に対して行なった保険金請求である。本官らは英国の法廷がこのような信任を得たことを大いに謝として、これに答えるべく最大限の努力を払いたいと思う」と。尚、この名言は本件の保険者側の代理人であった Staughton QC が、後に控訴院判事として第三国間の造船契約を巡る大事件 [1996] 2 Lloyd's Rep. 132-139, *Stocznia Gdanska v Latvian Shipping + Latreefer* で引用している。

此処に英国法曹の極意 (the innermost secrets or mysteries) を見る思いがする。英国の海上保険の世界では伝統的に試訴が多い、より正確には多かつたと云うべきかも知れない。保険証券の文言の解釈に当り「紛議」が生じた場合、当事者間又は業界で判断することなく、裁判所に判断を仰ぐことにより、填補の可否を決定するのである。この理由の一つとして保険契約と云うものが、通常保険者は一人であるが被保険者又は保険契約者は複数（保険の世界ではこれを「万人」と云う）であること、即ち、保険金の支払は万人に公平でなければならぬので、通常の相対の商取引とは「異なる善意」が求められる事になる、と。更に、保険は

共同保険であったり再保険に出されていたりすることが挙げられる。「試訴」の場合も、訴訟費用は関係者に按分されるので、元受の保険者や本件のように幹事会社の負担は按分され、その全額を負担することはないからである。通常の契約違反や不法行為による損害賠償請求とは決定的に異なる世界である。

本件は高等法院 → 控訴院と舞台を移した事件であるが、登場人物が凄い。尤も、本件は12年後に同じ裁判官 Lord Denning MR 自身によって控訴院で「誤判」であると宣明された (The Salem: per incuriam) ので、「骨董的価値」(Value as an Antique) が出て来た事件と言えるだろう (註: 貴族院判決も出ているが、The Salem [1982] 1 Lloyd's Rep. 369/384 の控訴審判決は素晴らしい判決であるので、海上保険に無縁の読者にも是非御一読をお勧めしたい)。と思っていたら、先日本件 (The Mandarin Star and The Salem) が力強く引用された事件 ([2018] UKSC 26 (22 May 2018) The B Atlantic, (1) Navigators Insurance Company Ltd ... (14) Mitsui Sumitomo Insurance Co Ltd v Atlasnavios-Navegacao LDA) が出た。これは2007年8月3日 Lake Maracaibo, Venezuela で伊国向けの石炭を積載して出帆直前に、本船の水面下 10 m の舵付近に 132 kg の麻薬入りの三袋が括り付けられているのが発見され、出航禁止～船長と二等航海士の逮捕・勾留 (2010年8月迄) となり、船主が本船の全損を主張して争いとなったものである。但し、この事件の争点は「海上に於ける占有奪取」(Takings at Sea) ではなく、(第三者の)「悪意に満ちた」(行為に因る・損害) (Malicious (acts or damage)) という文言を巡るものだった。

本件は Lord Denning MR の逝去直後の翌月 2000年4月15日に急遽開催された「忽那海事法特別研究会 (Lord Denning を偲ぶ会)」でも筆者が取上げたが、Lord Denning MR についての詳細は雑誌「海運」2000年9月号 No.875～2001年4月号 No. 883 に連載した「英国裁判官 Lord Denning の航跡 (=功績)」と題する小論 (津留崎裕弁護士と筆者) を参照されたい。

