

## コモンローの根源から2つの道が分岐 – 米国法と英国法の非安全港／バース条項の司法解釈

*Two divergent branches grow from a common law root  
– Judicial interpretation of unsafe port/berth clauses in US and English law*

George Bernard Shaw<sup>1</sup>の語録に「英国と米国は一つの共通の言語で隔てられている」というものがあります。ATHOS I号事件訴訟において連邦第3巡回区裁判所<sup>2</sup>の意見が出された今では、英国と米国は契約法の解釈で隔てられた2つのコモンロー体制であるとも言えそうです。

### 連邦裁判所、ATHOS I号の原油流出事故後の用船契約を解釈

2004年11月、タンカーATHOS I号は、ニュージャージー州ポールズボロのバースに入る際に、遺棄されていた錨と接触する事故を起こしました。その際、船体に穴が開き、そこから約20万バレルもの重質原油がデラウェア川に流出しました。その錨が、バースから900フィートも離れた地点までどうやって移動してきたのかは不明なままです。

米国の油濁補償制度（OPA90）の下で、船舶関係者が、まず、該当するOPA90の責任限度額まで、油濁の処理と補償に対する厳格責任を負い、それを上回る費用については、限度額を超えるクレームの支払を担う政府系基金のOil Pollution Liability Trust Fund（油濁賠償信託基金、以下基金）が負担しました。簡単に言えば、油濁補償制度は意図したとおりに機能していたということです。しかし、油濁の処理後に、船舶、用船者、政府、ターミナル間で訴訟が発生したことをきっかけに、米国法と英国法の比較が注目されるようになった

のです。

本稿では、船主と米国政府による損害賠償請求訴訟に関する先日の連邦第3巡回区控訴裁判所（Third Circuit Court of Appeal）判決に照らして、安全港／安全バースに関する用船契約条項の第三受益者という概念について検討してみたいと思います。

### 用船契約の連鎖構造

ATHOS I号の船主と管理者（総称して以下「Frescati」といいます）は、船舶をプールオペレーターであるStar Tankersに定期用船に出し、当該プールオペレーターは、ASBATANKVOYおよび追加の条件にて同船をCARCO（CITGO Asphalt Refining Company、CITGO Petroleum Corporation、CITGO East Coast Oil Corporation）<sup>3</sup>に航海用船に出しました。原用船である定期用船には、英国法と仲裁が適用され、一方、再用船である航海用船には米国法が適用されました。後者のASBATANKVOYの条件では、船舶は荷揚港「または（常時浮揚した状態で）安全に辿り着ける最寄りの港」に向かうこと、「船舶が常時安全に浮揚した状態で進行し、停泊し、離れ得ることを条件として」、用船者が指定する「安全な場所または埠頭で」荷揚げすることが定められています。船上の貨物は、CITGOの製油所向けであり、同船が停泊する予定であった施設は、CITGOが所有、運営していました。

<sup>1</sup> ジョージ・バーナード・ショー：イギリスにおいて主に19世紀に活躍したアイルランド出身の劇作家、劇評家、音楽評論家、優生学者、社会主義者。

<sup>2</sup> In re: Frescati Shipping Co., Ltd.事件（U.S. App. LEXIS 9827）（2013年5月16日連邦第3巡回区控訴裁判所）

<sup>3</sup> 関係会社については、会社としての実体と関係性が異なるにもかかわらず、米国の裁判所では、1つのものとして扱われました。便宜上、CITGOを以下「ターミナル」と称し、荷主と用船者を以下「CARCO」と称します。

## 事実審裁判所、Frescati は CARCO から損害賠償を受けられないと判断

OPA90 に基づく責任当事者である Frescati は、1 億 8,000 万米ドルを支払ったものの、基金から約 8,800 万米ドルの補償を受けたようです。

Frescati は、船舶に対する損害、油濁処理および補償金の賠償を求めて CARCO を提訴しました。米国政府は、基金が船舶の限度額を超えて支払った費用の賠償を求めて CARCO を提訴しました。

事案は、ペンシルバニア州東部地区連邦地方裁判所で審理されました。訴訟は複雑なものではあったものの、実質的な構図は、Frescati と政府が、ターミナルの運業者である CARCO に対して、バースまでの経路上にあった錨に気付かなかったことは過失であると主張したというものです。また、両者は、CARCO が航海用船契約の安全バース保証に違反したと主張し、この用船契約は Star Tankers との契約であったが、Frescati と米国政府は、実質的な代位関係者として、当該契約の第三受益者として賠償を受けることができるとも主張しました。

41 日間にわたる陪審抜き審理の後、地方裁判所は、不法行為上の請求と契約上の請求のいずれも却下し、非安全バースという主張については、以下のとおり判断しました。

「用船契約の当事者でない Frescati は、意図された第三受益者として、当該契約の安全港・安全バース条項を発動しようとしている。本事案では、CARCO または Star Tankers のいずれの代理人からも、Frescati が当該契約の意図された第三受益者であるとの証言は出されなかった。しかし航海上、Frescati ではなく Star Tankers が ATHOS I 号の船主としての役割を担っていた。Frescati と Star Tankers が、Frescati による ATHOS I 号の損害賠償請求に関してロンドンでの仲裁に関わっていたという証言もあった。これは、Frescati が、第三受益者とし

ての地位ではなくとも契約上の救済を求められるという説得力のある証拠である。」

こうした結果が出たことに、他の法域ではさほどの驚きはなかったでしょう。

## 第三巡回区控訴裁判所は地方裁判所判決を破棄

第三巡回区裁判所は、「Frescati は、Star Tankers と CARCO との間の用船契約内の安全バース保証の受益者として明記されていないが、ATHOS I 号がこの保証の恩恵を受けていることから、同船の船主である Frescati は第三受益者である」として、地方裁判所の判決を破棄しました。

実務上の問題としては、Frescati は、定期用船契約の条件に基づいてロンドンで Star Tanker に対する仲裁を自由に提起することができ、また、米国法が適用される航海用船契約の第三受益者として CARGO を提訴することもできるようになりました。実際、仲裁を継続して CARCO に対する法的手続きを進めることにより、Frescati が損害賠償を受けられる可能性は高まりました。というのも、定期用船契約の安全バース条項では、Star Tankers がバースを指定する際に相当の注意を払うことのみが義務付けられていたのに対し、航海用船契約では完全な保証が定められていたからです。第三巡回区裁判所は、これらの条項には整合性がないと評価しましたが、「Star Tankers が CARCO の安全バース保証に基づいて損害賠償を受けることができるのに、その救済として得た金銭を船舶の最終的な船主に回す必要がないというのは、奇妙なもうけ物 (windfall) と言えよう」と逆説的に判断しました。Star Tankers が被って CARCO に請求した損失は、Frescati と政府による 1 億 8,800 万ドルのクレームに照らせば微々たるものであり、控訴裁判所がどのような「もうけ物 (windfall) 」を思い描いたのかは定かではありません。Star Tankers が Frescati に対する責任を負わないの

であれば、Star Tankers には一切損失が発生せず、1 億 8,800 万米ドルもの補償を受ける資格は薄弱なものになります。

### 覆った直接の契約関係 — 英国の裁判所でも同じ結果になる？

直接の契約関係という要件は、歴史的に、英国と米国の契約法の根源であるコモンロー契約法の柱の 1 つとなっています。つまり、契約はその当事者以外のいかなる者に対しても、その契約に基づいて発生する権利を付与したり、義務を課したりすることはできないということです。また、その契約の当事者だけが違反を理由として提訴する権利を有するという点でもあります。米国の裁判所は個々の事案において直接の契約関係という要件を骨抜きにしてきましたが、その原理は英国法にとっては原則的なものであるため、法令によってそれを否定することが求められていました。1999 年契約（第三者の権利）法では、当事者でない者が契約の条件を強制する要件を定めています。第三者として権利を主張する根拠としては 2 つあります。つまり、契約に明示の定めがある場合、または条件が第三者に利益を与えようとしている場合です。ただし、契約当事者が第三者に契約を強制する権利を持たせることを意図していないように見えるときはこの限りではありません。

英国の裁判所は、船舶、ひいては船主には航海用船契約の黙示の受益者としての資格があるとする第三巡回区裁判所の結論と同じ結論を出すでしょうか。英国法は、議論できるほど幅広いようみえますが、おそらくうまくいかないでしょう。原船主が非安全港またはバースを原因とする損失を被った場合の用船契約の「連鎖構造」の下での訴訟実務は、船主が用船者に対して訴訟を提起し、これを受けて用船者が下流の契約上の相手方当事者等に対して訴訟を提起するというものです。特定の用船契約の当事者だけが提訴する権利を有しているため、当然、このようなドミノのよ

うな流れになります。用船契約の条件が英国法と仲裁を指定しており、条件が原契約と全く同じもの（back-to-back）である場合、当事者は、同一の仲裁人を選任するとともに手続きを併合することにより、仲裁を「合理化」することに合意することができます。ただし、これは便宜と費用節約を目的とするもので、めったに行われることはありません。安全港／バース保証の強制にあたり、英国法では、条件が全く同じであっても、米国の訴訟で行われていたように、連鎖の先端から末端に直接向かう権利は認められていません。

用船契約は、自由に交渉することが可能で、その当事者は、交渉した結果として約束したことの責任を問われます。第三巡回区裁判所は、定期用船の相当の注意義務という基準と航海用船の保証とを比較した上での「棚ぼた」を心配したのです。英国裁判所の場合は、おそらく、公平性の確保ために契約の裏側を探るのではなく、そうした不整合性は、船主が自己の契約において相当の注意義務という基準に同意した時点で、船主には Star Tankers の航海用船契約の保証の恩恵を受ける意図はなかったことを示すものであると判断すると思われる。船主に Star Tankers に対する勝ち目がほとんど残されていないという事実は、それぞれの交渉力による帰結に過ぎないと言えるでしょう。

## まとめ

控訴裁判所が、バースが実際に非安全であったかどうかを判断するために、事案を地方裁判所に差し戻したことから、ATHOS I号事件の訴訟はまだ継続しています。これを判断するには、事実審裁判所は、大西洋の両側で引用されてきた判例（英国の高等法院のEASTERN CITY号事件<sup>4</sup>）で定められた基準に照らして事実を評価することが求められます。したがって、地方裁判所の判決が出た後で、同じ判例法を適用する米国の裁判所と、英国の先例とを改めて比較する機会ができると思われれます。

---

<sup>4</sup> [1958] 2 Lloyd's Rep 127 : 問題となる当該期間の間に、当該船舶が、なんら異常事態の発生なくして、優れた船舶操縦術をもってしても避けられないような危険にさらされることなく、港にたどり着き、港を利用し、かつ、その港から出港することができなければ、その港は安全とはならないであろうとの判決。