

東京海上日動 マリンニュース

No.211
2022年3月3日
コマーシャル損害部・海上業務部

CMA CGM Libra 号事件イギリス最高裁判決について¹

イギリス裁判所での CMA CGM Libra 号共同海損分担金請求訴訟(以下、本件)において、航海開始前に乗組員が策定した航海計画 (passage plan) の欠陥は、航海過失免責²の適用対象なのか、あるいは、この欠陥によって船舶が不堪航となり、運送人である船主は堪航性担保義務違反³を問われるのか、という問題が争われてきました。

高等法院⁴および控訴審⁵では、船主にはヘーグ・ルール(およびヘーグ・ヴィスビー・ルール)の下で「訴訟原因となる過失 (actionable fault)」が認められるとして、ヨーク・アントワープ規則(以下、YAR) D 条に基づいて荷主側の共同海損分担義務が否定されていましたが⁶、昨年 11 月 10 日、最高裁判所は、下級審の判決を基本的に支持し、荷主の共同海損分担義務を否定する判決を下しました⁷。

本件は、イギリスはもとよりわが国においても極めて高い注目を集めていた事案ですので、本稿では、高等法院から最高裁までの一連の判決について簡単に記述した上で、これらの判決から導かれるロジック、今後への影響および留意点についてご紹介します。

1. 事故概要および経緯

(1) 2011 年 5 月、コンテナ船 CMA CGM Libra 号(以下、本船)は、約 6,000 個のコンテナ積み積荷を積載して香港に向けて中国・廈門を出港しましたが、パイロットが下船して間もなく、浚渫されブイで表示された航路を外れて航行した結果、浅瀬に座礁しました。座礁地点は、事故当時、本船で使用していた British Admiralty Chart では、本船が航行するのに十分な水深(30m 以上)があると記載されていました。他方、2010 年 12 月にイギリス水路部が発行した水路通報 (Notice to Mariners) では、「ブイで表示された航路の外側には海図に記載されているよりも水深の浅い箇所があり、海図の表記は信頼できない。」との警告がなされていました。

(2) 廈門から香港までの航海計画は、廈門を出航する前に二等航海士が策定し、船長がこれを承認していましたが、この航海計画には、前述の水路通報によって警告された点については言及されていませんでした。

¹ 本稿における判旨に関する記述は、2021 年 2 月 16 日および 2022 年 2 月 8 日に弊社で開催したマリンセミナーにおいて小川総合法律事務所の森荘太郎弁護士に本事案のイギリス控訴審判決および最高裁判決についてご講演頂いた内容を参考としたものである。

² ヘーグ・ルール(およびヘーグ・ヴィスビー・ルール)4 条 2 項(a)号

³ ヘーグ・ルール(およびヘーグ・ヴィスビー・ルール)3 条 1 項

⁴ Alize 1954 & Anor v Allia z Elementar Versicherungs AG & Ors [2019] EWHC 481 (Admlty)

⁵ Alize 1954 & Anor v Allia z Elementar Versicherungs AG & Ors [2020] EWCA Civ 293

⁶ YAR1974、YAR1994、YAR2004およびYAR2016のD条は、海上冒険を共にする当事者の過失に起因して共同海損事故が生じた場合にも、共同海損分担請求権の成立は妨げられないことを規定した上で、過失者に対する関係で分担義務者に与えられる救済手段について、「求償 (remedies) または抗弁 (defences) することを妨げない」と規定している。この求償や抗弁の権利が認められる運送人である船主の「過失」とは、運送契約上、運送人の責任を問い得る、すなわち積荷の損傷について運送人に求償を行き得るような過失であることを要し、このような過失は一般に「訴訟原因となる過失 (actionable fault)」と呼ばれている。過失全般が対象になる訳ではなく、運送契約上、運送人にとって免責事由となっている、いわゆる航海過失は、この「訴訟原因となる過失 (actionable fault)」には該当しない。

YAR D条の解釈全般については、弊社コマーシャル損害部編著「逐条解説2016年ヨーク・アントワープ規則—共同海損の理論と実務」(有斐閣、2022年)74頁参照。

⁷ Alize 1954 & Anor v Allia z Elementar Versicherungs AG & Ors [2021] UKSC 51

(3) 船主は共同海損を宣言して、救助費(約 US\$9.5M)を含めて約 US\$13M の共同海損費用のうち荷主から約 US\$9M の共同海損分担額(以下、分担額)の回収を試みました。これに対して、約 92%の荷主は分担額(約 US\$8M)の支払に応じましたが、残りの約 8%の荷主は、分担額の支払を拒否しました。

(4) 分担額の支払を拒否した荷主の主張は、一 航海計画に欠陥があったため、本船は航海開始時点において不堪航の状態であり、それが座礁事故の原因である。船主は航海開始時点で本船を堪航性のある状態にするために相当の注意 (due diligence) を尽くす、というヘーグ・ルール 3 条 1 項に規定する義務に違反しており、訴訟原因たる過失が認められるため、分担請求を拒否する権利がある。一というものでした。

(5) 船主(原告)は分担額の支払を拒否する荷主(被告)を相手どり、分担額の支払を求めてイギリス高等法院に提訴しました。

高等法院、控訴審および最高裁による判決内容の説明を行う前に、まず、本件に関連するヘーグ・ルール 3 条および 4 条の一部を記載しておきます。

Article III

1. *The carrier shall be bound before and at the beginning of the voyage to exercise due diligence to:*

- (a) Make the ship seaworthy;*
- (b) Properly man, equip and supply the ship;*
- (c) Make the holds, refrigerating and cool chambers, and all other parts of the ship in which goods are carried, fit and safe for their reception, carriage and preservation.*

2. *Subject to the provisions of Article IV, the carrier shall properly and carefully load, handle, stow, carry, keep, care for, and discharge the goods carried.*

Article IV

1. *Neither the carrier nor the ship shall be liable for loss or damage arising or resulting from unseaworthiness unless caused by want of due diligence on the part of the carrier to make the ship seaworthy, and to secure that the ship is properly manned, equipped and supplied, and to make the holds, refrigerating and cool chambers and all other parts of the ship in which goods are carried fit and safe for their reception, carriage and preservation in accordance with the provisions of paragraph 1 of Article III. Whenever loss or damage has resulted from unseaworthiness the burden of proving the exercise of due diligence shall be on the carrier or other person claiming exemption under this article.*

2. *Neither the carrier nor the ship shall be responsible for loss or damage arising or resulting from:*

- (a) Act, neglect, or default of the master, mariner, pilot, or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship.*
- (b) Fire, unless caused by the actual fault or privity of the carrier.*
- (c) Perils, dangers and accidents of the sea or other navigable waters. . . .*

2. 高等法院判決(2019年3月)

高等法院は、「航海計画において海図に記載された水深は信頼できないとの明確な警告がなされていれば、船長がブイで示された航路から逸脱することはなかったのであるから(*この点は審理の中で船長自身が認めている)、欠陥のある航海計画が座礁事故の原因である。船主は、ヘーグ・ルール 3 条 1 項が規定する本船の堪航性保持に関する相当注意義務に違反しているため、訴訟原因となる

過失がある。したがって、荷主は分担額を支払う義務はない。」と判示しました。この結論に至る高等法院の判断は以下のとおりです。

(1) 本船の航行自体にも過失が認められるが、航海計画には欠陥がある。1999年にIMOにおいて採択された航海計画に関する指針は、航海計画では海図上に“all areas of danger”を示すことを要請しているが、本件においては航海計画の一部をなす海図には、2010年12月に発行された水路通報による航路外の水深に関する警告に関する言及はなかった。そのため航海士は航路を逸脱することに伴う重大な危険について警告されていなかった。

(2) 堪航性の判定に関しては、「慎重なる船主(a prudent owner)が出航前に当該欠陥を認識していたならば、その欠陥を是正することなく、本船を出航させたか否か?」という過去の判決⁸によって確立されたテスト(以下、慎重なる船主のテスト)によるべきである。慎重なる船主であれば、前述のような欠陥のある航海計画を伴って廈門を出航することを許容しなかったであろうと判断される。海図には、進入禁止区域(“no go area”)も表示されておらず、このような航海計画の欠陥によって、航海開始時点において本船は不堪航であったと言える。

(3) 船主は、安全航行に必要な海図などすべての物を本船に供給していること、航海計画の策定は航海に関わる問題であって堪航性に関わる問題ではない、その欠陥は航海に関する過失であって免責される、と主張しました。しかし、高等法院は、これを以下の理由で否定しました。

ヘーグ・ルール3条1項が規定する航海開始時点における堪航性保持の義務は、4条2項(a)号が規定する航海過失免責の適用対象ではない。堪航性保持義務の違反が海難事故の原因である場合には、航海上の過失が同じく事故原因であったとしても運送人の責任を排除するものではない。堪航性保持義務は絶対的なものではないが、船主はこの義務の履行のために相当の注意を尽くすという「他人に委譲することのできない(non-delegable)義務」を負っており、船主は自身に代わってこの義務を履行する者(本件の場合には、船長および二等航海士)の過失についても責任を負う。

3. 控訴審判決(2000年3月)

控訴審は、全員一致で高等法院判決を支持しました。

(1) 船主は、航海計画は航海に関する判断の記録に過ぎず、不堪航を評価されるべき船舶自体の属性(attribute)に関する事項ではないと主張したが、控訴審はこの主張を否定して以下のとおり判示しました。

ヘーグ・ルール3条1項が規定する義務は最優先の義務であり、4条2項の免責事由の適用対象ではない。航海に関する過失行為であっても航海開始前あるいは開始時点になされたものは不堪航を構成し得る。航海計画の策定における「一度きりの誤り」であっても船舶の不堪航を構成し得る。不堪航を構成し得るかという問題に関しては、航海計画の一部をなす「海図が更新されていないことによる欠陥」と「海図上に必要な警告が記載されていないという欠陥」との間に差はない。

(2) 船主は、(船主が責任を負うべき)「乗組員が運送人の立場で為す行為」と(船主が責任を負わない)「航海士の立場で為す行為」とに明確な区別を設けようと試みましたが、控訴審はこれを以下のとおり否定しました。

いったん船主が運送人として積荷に対する責任を引き受けた場合、航海準備として乗組員が行うす

⁸ McFadden v Blue Star Line [1905] 1 KB 697



すべての行為は、仮にそれが航海に関する行為であるとしても、航海開始前に行うものであれば運送人としての行為であり、船主は、ヘーグ・ルール 3 条 1 項における委譲することのできない義務の結果として、そうした乗組員の航海準備のためのすべての行為について責任を負わなければならない。

4. 最高裁判決(2021年11月)

最高裁の 5 人の裁判官は全員一致で高等法院および控訴審による判断を支持しました。最高裁における論点は次の 2 点であり、それぞれに関する最高裁の判断は以下のとおりです。

- (1) 論点1: 欠陥のある航海計画によって本船は不堪航となるか。
- (2) 論点2: 航海計画の策定についての乗組員の過失によって、運送人たる船主は堪航性保持義務に違反していることになるか。

(1) 論点1

船主は、①ヘーグ・ルールは、(i)安全運航のための船舶の適合性(これは堪航性のある船舶を提供する運送人の義務に関する事項)と(ii)乗組員による船舶の航海と管理(これはヘーグ・ルール 4 条 2 項(a)号が規定する航海過失免責に関する事項)とを区別している。②本船が不堪航と評価されるためには、その欠陥が本船の属性となるものでなければならない。③航海計画の策定は、航海行為の実践であり、航海上の意思決定は船舶の属性ではない。したがって、欠陥のある航海計画により本船が不堪航となることはなく、航海過失免責の適用によって船主に責任は生じない。④と主張しました。

最高裁は上記の船主主張を否定し、過去の判例⁹を引用して、ヘーグ・ルール 3 条 1 項の航海開始時点における船舶の堪航性保持に関する相当注意義務の違反があり、その義務違反が海難事故の事故原因である場合には、4 条 2 項の航海過失免責は適用されないことを再確認しました。さらに、①ヘーグ・ルール 4 条 2 項の免責は 3 条 2 項の義務(「運送人は物品の積込み、取り扱い、積み付け、運送、保管および荷揚げを適切且つ慎重に行わなければならない」)には適用されるが、3 条 1 項の航海開始時点の堪航性保持義務には適用されない。堪航性保持義務は最優先のものであり、事故原因となった義務違反について、運送人は発生した滅失、損傷に対する賠償責任を負う②という判断を示しました。

船主は、「堪航性」の問題と「航海」に関する行為とは概念的に区別されるべきであると主張しましたが、最高裁は、この「カテゴリーに基づく区別(category-based distinction)」を否定した上で、堪航性と航海は相互排他的な問題でなく、航海上の過失が不堪航を引き起こすこともあり、航海や保船に関する過失が航海開始前に生じれば、運送人は責任を負うことになり得ると説明しました。3 条 1 項の堪航性保持義務は航海開始前および開始時点に適用され、本船を不堪航にする乗組員による航海開始前および開始時点の航海や保船に関する過失行為について運送人は責任を免れず、他方、同様の過失行為が航海開始後に為された場合には、運送人は責任を負う必要がないと説明しました。

最高裁は、船主が主張する「不堪航を立証するためには本船または積荷の安全を脅かす本船の属性を明らかにする必要がある」という意味における「属性の境界値(attribute threshold)」という考え方を否定しました。最高裁はその代わりに、如何なる場合にも適用可能な絶対的な基準ではないものの、「慎重なる船主のテスト」が不堪航を判定するのに有用な基準であるとの判断を示しました。

⁹ Maxine Footwear Co. Ltd. v Canadian Government Merchant Marine Ltd. [1959] AC 589.。



最高裁は、航海計画を準備せず航海を開始することが不堪航であることに疑いはないが、欠陥のある航海計画に基づいて航海を開始することも船舶の安全運航を危険に落とし入れることに違いはなく、不堪航であるとの見解を示しました。その上で、その欠陥が容易で適時に改善できるものであれば船舶は不堪航と評価できないが、本件では航海開始前に欠陥を是正する必要があったにもかかわらず是正がなされていなかったのであるから、本船は不堪航であると判示しました。

(2) 論点2

船主は、運送人が安全運航のために本船を適切に装備したのであれば、乗組員の過失によって安全運航ができなかったとしても、それは運送人による相当の注意の欠如ではなく、ヘーグ・ルール 3 条 1 項が規定する義務の違反とはならないと主張しました。しかし、最高裁は、そのような主張は「奇抜で不合理 (novel and unsound)」であるとして否定しました。

また、船主は、乗組員の過失は運送人の責任の及ぶ範囲外の問題であると主張しましたが、最高裁は過去の判例¹⁰を引用し、堪航性保持義務は他に委譲できない義務であり、船主はこの義務を誰に行わせても良いが、船主は船舶が堪航性を備えた状態にするために相当の注意を尽くさなければならず、堪航性保持に関する乗組員の過失について責任を免れることはできないと判示しました。

5. コメント

(1) 高等法院判決が下された際には、この判決は堪航性の問題を航海の問題と混同した判決であり、航海計画の策定を航海の問題ではなく堪航性の問題の範疇と見なした高等法院の判断は、既に定着している船舶関係者と積荷関係者とのリスク分担の線引きを壊すものだとする意見がありました。しかし、本事案において高等法院(1名)、控訴審(3名)、最高裁(5名)の合計9名の裁判官の全員一致の判断が示されたことで、少なくともイギリス法の下では、航海計画の欠陥によって船舶が不堪航と認定され得ることが確実となりました。

(2) 最高裁は、航海計画の策定はヘーグ・ルール 4 条 2 項(a)号が規定する航海に関する行為であることを認めた上で、欠陥のある航海計画に基づく航海開始は、3 条 1 項が規定する堪航性保持義務の違反となり得ると判断しています。つまり、堪航性保持義務は、航海に関する行為の「上位概念」であり、航海過失免責適用の「前提条件」であるということを確認していると言えるでしょう。

(3) 航海計画の策定は乗組員の行為ではあるが、控訴審判決において「一度きりの誤りであっても繰り返される誤りであっても船舶の不堪航を構成し得る」という判断を示していることから明らかであるように、一連の判決は人的不堪航を認定したものわけではありません。また、最高裁は、不堪航を立証するためには船舶または積荷の安全を脅かす船舶の属性(attribute)を明らかにする必要があるという船主の主張を否定し、その代わりに「慎重なる船主のテスト」が堪航性を判定するのに有用な基準であると認めました。堪航性の問題を物的堪航性と人的堪航性に分けることができるものとして理解し、その2つの観点からのみ堪航性の有無を検討することでは十分でないことが明確にされたと言えるでしょう。

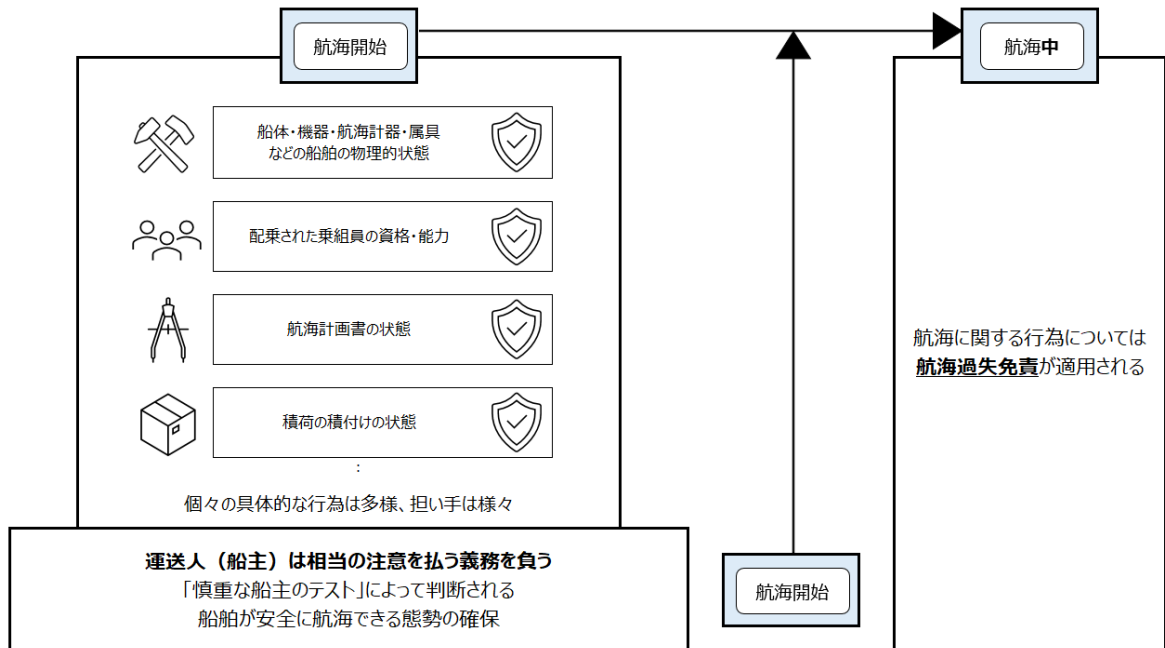
(4) さらに、高等法院から最高裁に至るまでイギリス裁判所は、ヘーグ・ルール 3 条 1 項が規定する堪航性保持義務は他人に委譲し得ない(non-delegable)運送人(船主)の義務であるとの判断を示しています。したがって、堪航性保持義務、より平易に言えば、船舶および積荷の安全な航行を確保するための個々の具体的な行為の担い手が誰であるかに関わりなく、運送人である船主は、航海開始時点において船舶および積荷が安全に航海でき得る『態勢』にあることを担保する義務、そのために相当の注意を尽くす義務を負うということが明確にされたと言い得ます。

¹⁰ The Muncaster Castle [1961]1 Lloyd's Rep57.

(5) 以上を総括すると、本件に関わる一連の判決から導き出されるロジックは、一

- ① 過失行為は航海開始前あるいは航海開始時点に発生したものであるか。
 - ② 「慎重なる船主のテスト」を適用した場合、過失行為によって船舶の堪航性が失われたと評価できるか。
 - ③ 船舶が不堪航であることが事故原因であると評価できるか。
 - ④ 航海開始時点において船舶が堪航性を保持するために、航海開始までに実施される船主の履行補助者の行為(乗組員による航海に関する行為を含む)の適切性についても船主は相当の注意を尽くす義務を負うが、船主がこの義務が尽くしていないと評価できるか。
- ①から④のすべてに該当する場合、運送人である船主は、荷主に対して共同海損分担額を請求することはできず、荷主が被った損害に対して賠償責任を負う。
一と整理できるでしょう。

〈運送人(船主)が負う船舶の堪航性保持義務と航海過失のイメージ図〉



(6) 本年2月8日に弊社で開催したマリンセミナーにおいて小川総合法律事務所の森荘太郎弁護士に最近の注目すべきイギリス判例についてご講演頂きましたが、その講演において森弁護士は本件に関する一連の判決を受けて、船社が留意すべき点を次のとおり説明しています。

- ① 現在、電子海図搭載義務船は情報の入ったDVDが入港時に入手できる他、機器類・通信の進歩で航海中でも毎週のようにインターネットで情報が入手できる。新情報を海図・航海計画へ直近で反映するのが可能になった。周辺事情を勘案し妥当と見做される場合、障害水域手前での同手続きの履行の必要が増加し、これを怠り座礁事故が生じたら船側の責任を厳しく追求されるかもしれない。
- ② 一方、水路通報や航行警報、代理店等情報の入手時期が限られる状況下の船では、例えば、当該時期を過ぎてからでなければ受信できない新情報を反映しなかったことに起因する座礁事故で、堪



航性保持の注意を尽くさなかった、とは判断されないはずである。また、正当な事由による新情報の入手・反映困難に端を発する座礁事故の場合には、今般の判決と同じ判断がされるのは酷であろう。

③ 要は、類似案件を判断するには、堪航性保持の重要な手続き、すなわち海図改補、航海計画への情報反映の如何が各船で異なることを念頭におき、手続き履行時の事情を詳細に把握吟味する必要あり、ということであろう。そうであれば、航海計画の欠陥に起因する同種案件が、必ずしも今般の最高裁判決と同等判断とはならないはずである。

④ 船側としては、特に水深が浅くて船舶交通の輻輳する狭水域・港域を航行しようとする場合、予定する航路を航行できない場合も踏まえ、前もって自船が安全に航行できるかどうかを精査、海図に“no go area”等を記載し、代替航路や当該水域への入域を控える等の検討を慎重に行い、一方、陸側船主は、同手続きの重要性を船舶に確実に周知し履行させなければならない。

⑤ 今回の最高裁の判断は裁判官全員一致の判断であり、今後、航海計画の欠陥は不堪航となることが確実となった。船主としては、常に船長以下乗組員を指導、監督して最新の情報を航海計画に反映するよう努力しなければならない。

以上