

論 説

定期傭船契約における返船遅延又は早期返船に
基づく傭船者の損害賠償責任の範囲
— 英国契約法の原則との関連性について

田 中 庸 介

- 一 はじめに
- 二 アキレス号事件の概要について
- 三 ゴールデン・ビクトリー号事件の概要について
- 四 英国法上の問題点について
- 五 日本法との比較について

一 はじめに

定期傭船契約は、約定内容の一つとして、数年に亘る一定の期間について、船主が、傭船者から一定の傭船料を収受することと引き換えに、傭船者に対し、その船舶の使用を許容することを約する契約であるから、特定の日において、傭船者は船主に対し、その船舶を返還する義務を負うこととなる。傭船者が、左の返船すべき日を遅滞した場合（「返船遅延」(late redelivery)）には、契約違反として、船主に対し、一定の損害賠償責任を負うこととなる。また、逆に、経済状況等により、傭船者が、左の返船すべき日より前に、船主に対してその船舶を返船した場合（「早期返船」(early redelivery)）にも、船主は、残余の期間に係る傭船料を収受する期待を害することとなるから、この場合においても、傭船者は、船主に對

し、一定の損害賠償責任を負うこととなる。

英国においては、上記のような返船遅延または早期返船の場合における傭船者の損害賠償責任について、返船遅延の場合については、返船期限から現に返船がなされた間の、いわゆる遅延した (overlap) 期間分について、また、早期返船の場合については、現に返船がなされた時から返船期日までの、いわゆる残余の (underlap) 期間分について、契約中に約定された傭船料と市場における傭船料の差額を損害として、船主に対して賠償すべきであるとするルールが形成されてきた⁽¹⁾。返船遅延の場合、仮に市場の傭船料 (市場レート) が約定のそれ (約定レート) を上回る場合には、船主は、それを得べかりし損害として請求してしかるべきであるし、他方、早期返船の場合であっても、早期に返船を受けた船主は、その時点での市場レートにより新たな傭船契約を結べば、その限度において自己の損害を軽減することができるから、約定レートが市場レートを上回る場合であっても、その差額が損害と位置づけられることになる。

他方、傭船契約も契約の一種であるから、英国においても、その契約法の原則と無縁なものではなく、返船遅延または早期契約の各場合においても、契約違反に基づく損害賠償責任の範囲に関する原則が適用されることになる。この点、英国法においては、長い年月をかけて形成されてきた判例法のルールが存在するが、傭船契約を巡る紛争に対して判示された判決もまた、この判例の集積の一環を形成してきた。上記の市場レートと約定レートの差額とするルールも、上記の契約法上の原則から、適切なものとして是認されてきた歴史がある。

(1) 返船遅延について、*Watson v. Merryweather* ((1913) 18 Com. Cas. 294)、*London & Overseas Freighters v. Timber Shipping (The "London Explorer")* ([1972] A. C. 1)、*Hyundai Merchant Marine Co., Ltd. v. Gesuri Chartering Co., Ltd. (The "Peonia")* ([1991] 1 Lloyd's Rep. 100)、等、他方、早期返船について、*Tharros Shipping Co., Ltd. and Den Norske Bank Plc v. Bias Shipping Ltd, Bulk Shipping AG and Bulk Oil AG (The "Gripation (No. 2)")* ([1994] 1 Lloyd's Rep. 533 等、参照。

しかしながら、近時、英国において、返船遅延または早期返船の事例に
関し、既述のルールを修正するような判決が貴族院において判示され
た（「Transfield Shipping inc v. Mercator Shipping Inc (The “Achilleas”⁽²⁾）」
事件（以下「アキレス号事件」という。）と「Golden Strait Corp v. Nippon
Yusen Kabushiki Kaisha (The “Golden Victory”⁽³⁾）」事件（以下「ゴールデ
ン・ビクトリー号事件」という。）。これらの判決においては、「契約に反し
た者は、予見可能な (foreseeable) 損害について賠償責任を負う」との原
則、及び、「損害の範囲に影響を及ぼす事情は、契約違反の時点を基準に
考慮すべきである」との原則の双方について、その是非が議論され、こ
れら従来原則を一定の範囲で修正する判示がなされている。

そこで、以下においては、上記の二つの判決の概要を紹介し、右の英国
契約法の原則がどのように修正されたか等、英国法上の問題点について検
討し、その後、日本法との比較等若干の検討を試みることにする。

二 アキレス号事件の概要について

1. アキレス号事件においては、返船遅延が問題となったが、その事案の
概要は、次のとおりである。

2003年1月22日、本件での船主（原告「X」）とその傭船者（被告「Y」）
は、ニューヨーク・プロデュース書式により、原告所有の船舶・アキレス
号（以下「本船」という。）を定期傭船する契約を締結し、そこでは、2004
年5月2日には、Yが本船をXに対し返船すべきものと規定されていた。

2004年4月20日、YはXに対し、同月30日から同年5月2日の間に、
本船を返船する旨の通知を行った。そこで、Xは、その後に引き続くべ

(2) [2008] 2 Lloyd's Rep. 275 (上告審)、[2007] 2 Lloyd's Rep. 555 (第二審)、
[2007] 1 Lloyd's Rep. 19 (第一審)。

(3) [2007] 2 AC 353 又は [2007] 2 Lloyd's Rep. 164 (上告審)、[2005] 2 Lloyd's
Rep. 747 (第二審)、[2005] 1 Lloyd's Rep. 443 (第一審)。

き傭船契約を締結すべく、別の会社 Z と交渉を開始し、翌日 21 日、Z との間で、Z への本船の引渡し時期を 4 月 28 日から 5 月 8 日とし、その傭船料を 1 日当たり 39500 米ドルとする約定を結んだ。

しかしながら、本船は、X への返船の直前、日本の大分での港において荷揚作業等に関し遅延が生じ、5 月 2 日ころまでの返船が不可能な見込みとなった。そこで、X は、次の傭船者である Z との間で、それへの引渡時期を延期すべく交渉に入った。その結果、X は Z より、本船の引渡時期を 5 月 8 日から 11 日にかけて行う旨の同意を得たが、傭船料は 1 日当たり 31500 米ドルに減額せざるを得なくなった。

結局、本船は、Y より X に対し、5 月 11 日、返船され、その直後、Z に引き渡され、X と Z 間の傭船契約は 2004 年 11 月 18 日まで継続した。

X は Y に対し、Y による返船の遅延により、Z との間の次の傭船契約における傭船料が一日当たり 8000 米ドル減額を余儀なくされたとして、Z との間の傭船期間全ての期間に係るその利益の損失を損害として、金 136 万 4584.37 米ドルの賠償を請求した。

これに対して、Y は、返船遅延の際の損害賠償の範囲は、約定の期限の 5 月 2 日から現に返船がなされた 5 月 11 日までの約定レートと市場におけるそれとの差額であり、これは 15 万 8301.17 米ドルである、と反論した。

2. 上記の事案に係る裁判所の判示内容は、下記のとおりである。

(一) 上記の X の請求に関し、第一審裁判所、及び、第二審裁判所においては、それらに先だて行われた海事仲裁 (Maritime Arbitration) においても、これを認容する判断が示された。

上記の各判断において重視された先例は、契約違反の際の損害賠償の範囲を決する先例として長く支持されてきた、「Hadley v. Baxendale」⁽⁴⁾ 事件である。

(4) (1854) 9 Exch 341

上記事件においては、製粉工場の所有者が、その工場の製粉機のシャフトが壊れたため、新たなシャフトを作るべく、その壊れたシャフトをサンプルとするため、製作先に搬送を依頼した。被告たる運送人は、その搬送を遅滞した。原告たる工場所有者は、他にシャフトを持っていなかったから、製粉工場の操業をなしえなかったため、その操業が行われていれば得べかりし利益を損害として、その賠償を運送人に対して求めた。

上記の請求について、裁判所は、「契約当事者の一方が契約違反を犯した場合、他方当事者が得るべき損害賠償の範囲は、通常の事象の流れ (usual course of things) によれば、当該違反から通常 (naturally) 生じる損害、または、契約当事者が契約締結時において、違反により起こりうる (probable) 損害と認識していた (contemplate) 損害である。さらに、特別な事情 (special circumstance) が原告から被告に伝達されていて、両当事者の知るところとなっていた場合には、その特別な事情により生じた損害も賠償の範囲に含まれる。しかしながら、本件においては、原告が他にシャフトを持っていなかったことは、被告の知るところではなかったから、これによる損害は賠償の範囲には含まれない。」と判示している。

すなわち、上記先例においては、契約違反による損害には、第一に、違反によって「通常生じる損害」ないしは契約締結時点において「蓋然的な」もしくは「予見可能な」損害が含まれ、第二には、「特別な事情による損害」については、その事情を当事者が知りまたは知りうべき場合に含まれることが定立されている。⁽⁵⁾ 本件においては、上記の第一のルールが問題とされた。

(二) 本件第一審裁判所においては、上記の「Hadley v. Baxendale」事件判決によれば、傭船者の知る又は知りうる事情によれば不自然でない (not unusual) 損害は、その賠償責任の範囲に含まれると理解すべきであるとされ、傭船者の返船遅延があれば、それに引き続く傭船契約におい

(5) なお、同事件の評釈として、田中和夫「契約違反における因果関係」(英米判例百選 (ジュリスト臨時増刊) 1964年4月号178頁)、参照。

て、新たな傭船者に対する引渡しの期日を修正せざるを得ないこと、また、その承認を得るためには傭船料を含む他の約定をも変更せざるを得ないことは、「ありえないことではない (not unlikely)」と判示され、従って、Y は、その返船遅延により、X が Z との間で傭船料の減額に応じざるを得なかった損害を賠償する責任を負う、と判示されている。

また、第二審裁判所においても、上記の判断が支持されている。

(三) しかしながら、貴族院においては、5 人の裁判官の一致した結論として、上記の判断が覆され、X の請求が棄却された。

5 名の裁判官の理由付けは、各々、若干のニュアンスが異なるものの、概略、次のような理由が述べられた。

(1) 原告の主張する損害が、契約違反に基づく被告の責任の範囲に含まれるためには、それが被告の契約違反から予見しうる結果であったことのみでは十分ではない。契約締結の時点において当事者が合理的に認識していたといえるようなタイプの損害であることが必要である。

(2) 契約の文言や、その商業上の背景事情を考慮した場合に、当事者が合理的にその損害の責任を引受けたものと認められるタイプの損害であれば、上記の「Hadley v. Baxendale」事件判決によっても、責任の範囲に含まれる。しかしながら、本件の X が請求するような、遅滞した期間を超えて、Z との契約において減額された傭船料の全期間分に亘る損害は、当事者がその責任を引受けたものということとはできないから、これを Y の責任に含めることは妥当ではない (ホフマン裁判官 (Lord Hofmann) 及びホープ裁判官 (Lord Hope of Craighead) の理由付け)。

(3) 契約の性質や目的を考慮した場合に、その損害が違反から自然に (naturally) 発生したものといえる程度に十分に蓋然的なものである損害であれば、責任の範囲に含まれる。傭船契約の当事者の通常の意図からすれば、本件における X が Z との契約において全期間に亘って減額された損害は、返船遅延から自然に発生したものということとはできないか

ら、Yの責任に含めることはできない（ウォーカー裁判官（Lord Walker of Gestingthorpe）の見解）。

（4）合理的にみて、当事者が、契約違反があれば、通常の事象の流れとして発生するものと認識していた損害であれば、責任の範囲に含めることができる。しかしながら、本件でXがZとの契約において傭船料の減額をせざるを得なかったことは、返船遅延から通常の事象の流れとして生じたものではなく、当時の市場において傭船料の相場の変動が激しかったことから生じたものであるから、これをYの責任に含めることはできない（ロジャー裁判官（Lord Rodger of Earlsferry）及ヘイル裁判官（Baroness Hale of Richmond）の見解）。

（四）上記の理由の中では、ホフマン裁判官の判示内容が着目される。

すなわち、ホフマン裁判官は、既述の「Hadley v. Baxendale」事件判決の意義について述べ、契約に違反した者は、その契約違反から予見可能な（foreseeable）損害を賠償すべきであるとのルールは、「その規定の違反があった全ての契約について適用されるべき外的な法準則（an external rule of law）であるか、あるいは、多くの事例において適用されるものの、文脈や、関連事情や、当該市場にける理解によれば、当事者は当該損害については責任を引き受けてはいないとの反駁を許す（rebuttal）性質の、一応確からしい（prima facie）仮定であるか」が検討されるべきであるとした。同裁判官は、上記後者の考え方が正しいものと判示し、さらに、損害賠償を請求する側の当事者は、その賠償を求める損害が、契約に違反した当事者が、合理的にみて、その責任を引き受けたものといえる損害の「種類」または「タイプ」であることを示さなければならない、と判示している。

ホフマン裁判官は、さらに、予見可能な損害であっても、市場において当事者がおよそ引き受けたものと考えられないようなタイプの損害は、賠償責任の範囲に含めるべきではないとして、本件におけるXの主張のような、引き続き傭船契約における減額による損害といった損害は、海運市

場において、一般に、契約当事者がその責任を引き受けたタイプの損害とすることはできないと結論づけている。

上記の立論の根拠としては、契約に基づく損害は、契約当事者が任意で引き受けるべきものであるから、その責任の範囲の確定についても、客観的に把握できる当事者の意図に基づくべきものであること、さらには、当該マーケットにおいて、合理的にみて、当事者が契約締結の際におよそ引き受けたものと認めえないようリスクについてその責任を肯定することは適切でないこと、不法行為 (tort) に基づく損害賠償責任に関しては、不法行為者の負う「義務の範囲 (scope of duty)」に含まれるもののみがその範囲に含まれるものとされていること等が指摘されている。

三 ゴールデン・ビクトリー号事件の概要について

1. 他方、ゴールデン・ビクトリー号事件においては、早期返船が問題となった。その事案の概要は、次のとおりである。

(一) 1998年7月10日、船主(原告「X」)と傭船者(被告「Y」、日本郵船株式会社)は、「Shelltime 4」書式により、ゴールデン・ビクトリー号(以下「本船」という。)について、7年間の定期傭船契約を締結した。その規定によれば、Yが最も早くXに本船を返船しうる時期は、2005年12月6日である。また、「次の国のうちの2ないしそれ以上の国の間において戦争が勃発した場合には、船主及び傭船者は本契約を解除することができる：米国、英国……イラク」という規定(第33条)があった。

2001年12月14日、YはXに対し、傭船契約の解約を申し入れ、早期の返船を求めた。Xは、これを受け入れ、かつ、残余の傭船期間(約4年)⁽⁶⁾に係る損害賠償を求めた。

(6) 本件Yのように、一方的に早期返船を求める行為は、英国においては、履行拒絶 (repudiation) という一種の契約違反と理解され、これを受けたXの側では、その求めを拒絶し、傭船契約の維持及び傭船料の支払を求めるか、逆に、これ

その後、2003年3月、米国や英国等とイラクとの間で湾岸戦争が勃発した。

(二) XはYに対し、従来のルールに従い、現に早期返船がなされた時点から当初の約定に基づく返船時期までの間の約4年に亘る期間について、約定の傭船料と市場におけるそれとの差額を損害として、その賠償を求めた。

これに対し、Yは、本件の傭船契約は、早期の返船がなくても、2003年3月になれば解約されていたものであるから、Yが負うべき責任はその時点までの約1年3ヶ月間の損害の賠償にとどまる、と反論した。

(三) 裁判手続の前に行われた仲裁においては、本件での湾岸戦争の勃発は、第33条に規定された「戦争」に該当し、従って、当事者双方は適法に解約しえたこと、また、早期返船が行われた2003年3月においては、湾岸戦争の勃発は、合理的な思考の者にとり「不可避な (inevitable) または蓋然的な (probable)」ものとは認識されず、「単なる可能性あるもの (merely a possibility)」といった程度のものでしか、認識されていなかったことを認定し、その事象は船主の権利とは無関係であるとしつつも、他の先例を考慮した場合、残余の全期間全てに亘る損害の請求権を肯定することに躊躇し、船主の責任を認めなかった。

(四) Xは、上記の仲裁判断に対し、履行拒絶が受け入れられた場合の損害賠償責任は、その履行拒絶の時点において代わりの傭船契約を市場において見出せるような場合には、約定レートとその代替の傭船契約で約定されるであろう市場レートとの差額を残余の傭船期間について算定するルールが古くから定立されており、その履行拒絶の後の事象は、右の算定に無関係である、と主張した。

2. これに対し、本件での裁判所の判示内容は、下記のとおりである。

を受け入れ、契約の終了を認め、かつ、それによる損害の賠償を請求するかを選択することができるものとされている。

(一) まず、第一審裁判所においては、本件においては、損害の評価は契約違反の時点を基準に行われるべきであるとの原則は、その時点よりも後になされる評価により損失を正確に評価すべきであるとの考え方に劣後するべきであるとして、2001年における評価ではなく、後の評価として、2003年になれば戦争が勃発していたことを考慮するべきであると判示し、Yの主張が容認された。

(二) さらに、第二審裁判所においても、右の結論が支持された。

第二審判決では、Xが失った契約上の権利は、右記の第33条の存在により、不確定な要素の影響を受ける性質のものであるから、正確な損害の評価のためには、その条項の存在や、現に湾岸戦争が勃発したことを考慮するべきである、と判示されている。

(三) これらの判断を受けた貴族院においては、5名の裁判官の判断が分かれ、結局、3対2の判断により、Yの請求が認められ、Xの請求は棄却されることとなった。

多数意見として示された理由は、次のとおりである（スコット裁判官（Lord Scott of Foscote）、カースウェル裁判官（Lord Carswell）及びブラウン裁判官（Lord Brown of Eaton-under-Heywood）の見解）。

(1) 契約違反に基づく損害賠償は、契約違反を受けた側の当事者を、契約が適切に履行されていれば有したであろう地位に回復することである。仮に、長い期間に及ぶ契約が一定の期限よりも前に特定の事象の発生により早期に解約されうるような規定を有する場合には、損害の評価において、その事象の発生の確率を検討しなければならない。さらに、そのような事象が現に発生した場合には、それを考慮して損害の評価をなさなければならない。

(2) 損害は契約違反の時点を基準として評価しなければならないという原則は、例外のある原則であって、本件においても、その原則からは乖離するべきである。本件においては、Xは、Yにより適法に解約されうるような上記の第33条を持つ備船契約の当事者としての地位が回復

されるべきであるから、現に湾岸戦争が勃発したことは、損害の評価に含まれるべきであり、Yの負う損害賠償責任は、その時点までのものにとどまる。このようなアプローチによって初めて、現に被った損害が賠償されるべきであるという原則もまた満たされる。

(四) これに対して、少数意見としては、次のような理由が示された（ビンガム裁判官（Lord Bingham of Cornhill）及びウォーカー裁判官（Lord Walker of Gestingthorpe）の見解）。

(1) 元来、契約はその契約期間までは履行されるべきものであり、それを一方的に解約したYは、その二次的な義務として、早急に損害の賠償を行うべきであった。裁判の時点が遅らせることにより、違反者に有利な事情を評価の対象に含ませることを可能ならしめることは妥当ではない。

(2) Xは、それが失ったものを失った時点において賠償されるべきであり、本件では、4年間の残存期間の残った傭船契約上の権利を失ったものである。

(3) 商業上の契約においては、現実性が維持されるべきであり、本件では、早期返船の時点において湾岸戦争の勃発及び第33条の行使は現実なものとはいえなかったから、そのような事情を損害の評価に含ませるべきではない。

四 英国法上の問題点について

1. アキレス号事件における問題点

(一) 英国においては、既述のとおり、契約違反があった場合の損害の範囲に関しては、「Hadley v. Baxendale」事件が先例とされ、契約違反から通常生じるであろう損害、及び、債務者が知ることを条件として、特別な事情により生じる損害が、賠償責任の範囲に含まれるとされてきた。他面において、上記の先例については、契約締結の際に合理的に予見しえた

損害について責任を負うとの原則である、と理解されてきた。⁽⁷⁾

「アキレス号」事件における第一審及び第二審判決においては、上記の先例に基づき、傭船者が返船を遅延した場合には、船主が、次の契約において、当初の約定の修正（傭船料の減額を含む。）を行わざるを得なくなることが、「ありえないものとはいえない（not unlikely）損害」として、本件での船主の請求を肯定しているものと理解できる。

(二) これに対して、アキレス号事件の貴族院判決は、特にホフマン裁判官の判示内容に示されているとおり、上記の「Hadley v. Baxendale」事件の先例が絶対的なものではなく、たとえ予見可能な損害であっても、また、「通常生じる損害」といえる場合であっても、それが「市場において当事者がおよそ引き受けたものと考えられないようなタイプの損害」といえる場合には、その損害は賠償責任の範囲に含まれないことを判示している点において、重要な意義をもつ判例といえよう。

英国においては、上記のホフマン判事の示したアプローチについては、契約違反に基づく損害賠償責任の範囲の確定について、「Hadley v. Baxendale」事件判決が示した伝統的なルールに対し、いままでにない新たな要素を追加するものであるとの評釈がなされている。⁽⁸⁾

(三) しかしながら、アキレス号事件の貴族院判決が、「Hadley v. Baxendale」事件判決の先例としての意味を全く否定したかについては、慎重な議論が必要に思われる。

すなわち、上記貴族院判決に関与した五名の裁判官においても、同一の結論に至る理由に関しては、ニュアンスの相違が認められる。例えば、ロジャー裁判官やヘイル裁判官は、既述のとおり、「Hadley v. Baxendale」事件判決が示したルールを前提として、本件で船主が主張する、次の傭船契約における傭船料が大きく減額されたことの損害は、傭船者の返

(7) 田中「英米契約法概説」（新有堂・昭和52年）110頁

(8) Foxton, D, “Damages for late or early redelivery under time charterparties”, [2008] LMCLQ Part 4, pp461

船遅延が原因ではなく、当時の市場の大きな変化が原因である、すなわち、本件においては予見不可能なものであったことを理由とするものと理解することができよう。

さらに、本件において、船主が主張した損害額は、返船されるべき時期と現実に返船された時期との間（overlap）の約定レートと市場レートの差額という、従来のルールによる損害額を大きく上回り、減額させられた分の金額を次の傭船契約の全期間に亘って請求するものであるから、従来のルールとの差があまりにも大きい点にも配慮されたことも影響したであろう。

（四） もっとも、アキレス号事件貴族院判決においては、「Hadley v. Baxendale」事件判決によるルールが絶対的なものではなく、従って、予見可能性のみでは損害賠償責任の範囲が画されるものではないことが示された意義は大きい。今後は、上記のホフマン裁判官のいう「市場において引き受けられたものとみなされる責任のタイプ」とは何を意味するのか、また、いかにして認定するのかについて、どのような判決が下されるか、注目されるものといえよう。

2 ゴールデン・ビクトリー号事件における問題点

（一） 他方、英国においては、損害の評価については、原則として、契約違反の時点を目安として判断されるべきものとされてきた。これによれば、本件船主の主張するように、傭船者の早期返船（履行拒絶としての契約違反）の後に勃発した湾岸戦争について、いずれ解約されたのだから、とする傭船者の主張は、奇異な主張と解されることとなる。

また、本件において、船主は、仮に、契約違反の時点において、湾岸戦争の勃発が不可避ないし蓋然性の高いものと一般に理解されていれば、これを損害の評価に含めてもいいが、本件では、そのような場合に該当しないことも主張されている。この主張は、契約締結時の予見可能性を要件とする記述の「Hadley v. Baxendale」事件判決の先例とも平仄を合わせる

ものといえよう。

(二) 英国においては、上記の貴族院における多数意見に対しては、反対の見解の方が多数を占めているとされている⁽⁹⁾。その見解においては、違反の時点においては確実なものでなかった湾岸戦争の勃発という事象を損害の範囲の判断に含めてしまうと、考慮すべき事象の範囲が不当に拡大するおそれがあるといった点が指摘されている。

(三) 他方において、損害の評価の時点において得られる事情は全て、損害の評価に含める方が、真の損害額を算定しうるとして、上記貴族院判決の多数意見を支持する見解も主張されている⁽¹⁰⁾。

しかしながら、上記の見解によれば、損害の評価の時点、すなわち、裁判手続におけるそれが、遅くなればなるほど、考慮すべき事情が増えることとなる。

本件においては、裁判手続が開始される前に、当事者間において和解交渉が行われていたようである。仮に、損害の評価の時点において湾岸戦争が勃発するまで、意図的に和解交渉を長引かせることにより、損害の評価に含まれる事情の広狭が決定されてしまうことになると、不公平な損害の評価が帰結されないか、疑問が残るものと解される。

五 日本法との比較について

1 「Hadley v. Baxendale」事件判決と民法416条

(一) わが国民法においては、契約違反を犯した債務者の責任の範囲は、民法416条により、契約違反から通常生じうる、いわゆる「通常損害」と、特別な事情についての債務者の予見可能性を前提として、それより生じる「特別損害」である、と理解されている⁽¹¹⁾。すなわち、民法416条は、既述の

(9) 反対の見解として、Treitel, G, “Assesment of Damage for Wrongful Repudiation” (2007) 123 LOR 9 等。賛成の見解として、Foxton・前掲(7)

(10) Foxton・前掲・484頁

「Hadley v. Baxendale」事件判決における英国法上の原則と、系譜的に
つながるものといえる。⁽¹²⁾

しかしながら、上記の英国法上の原則と日本法の相違点は、特別事情に
関する予見可能性が、英国法においては、契約締結時とされているのに対
し、日本法においては、これを契約違反時とする点である、と理解されて
きた。⁽¹³⁾

(二) しかしながら、既述のゴールデン・ビクトリー号事件の英国判決に
おいては、湾岸戦争の勃発により傭船者が傭船期限前に解約できたという
事情を、「損害額の評価」の問題と捉えているようであるが、日本法にお
いては、これは、「特別事情」の問題として、契約違反時における債務者
の予見可能性の問題、すなわち、早期の返船を行った傭船者が、その返船
の時点において、湾岸戦争の勃発を予見しえたといえるか、という問題に
置き換えることが可能といえよう。

ゴールデン・ビクトリー号の貴族院判決が、上記のような「特別事情」
を損害の評価の時点で知りうるものまで含めることを容認したものと理解
した場合、「特別事情」に係る英国法と日本法との違いは、また別の観点
から論じることが必要であるといえよう。

2 返船遅延と早期返船における損害賠償の範囲

(一) 傭船者が返船遅延ないし早期返船を行った場合については、既述の
とおり、英国においては判例の蓄積が認められるのに対し、わが国におい
ては、裁判においてこれらの点が論じられた例はない。

しかしながら、わが国においても、返船遅延も早期返船も、傭船者の債

(11) 我妻栄「新訂 債権総論」(有斐閣・昭和39年) 118頁、松阪左一「民法提要
債権総論(第4版)」(有斐閣・昭和57年) 89頁等

(12) 篠原弘志(同条の解説(「基本法コンメンタール第4版」(別冊法学セミナー
185号) 59頁)

(13) 田中・前掲(7)・110頁

務不履行を理解できるから、民法416条の適用のもと、既述の英国海事法の原則に従い、傭船者は、現に遅延した期間 (overlap) または早期に返船された時期以降期間満了までの間 (underlap) について、約定レートを市場レートの差額について、損害賠償責任を負うものと理解することが可能であろう。

(二) しかしながら、民法416条と「Hadley v. Baxendale」事件判決での先例に近似性があるとはいえ、アキレス号事件のような事例について、日本の裁判所が、英国での第一審・第二審判決が示したような、減額された分を次の傭船期間全般について、返船を遅延した傭船者にその責任を負わせることは、難しいのではないか。日本の裁判手続においては、損害との因果関係の立証が重視されるから、返船の数日間の遅延のみから、次の傭船期間としての100日を越えるような期間についての得べかりし利益の賠償責任を肯定することは、困難と解される。

従って、日本の裁判手続においても、アキレス号の貴族院判決と同様の結論が下されるものと解される。

(三) 他方において、ゴールデン・ビクトリー号事件のような事例に関しては、日本法によれば、既述のとおり、傭船者の債務不履行の後に生じた湾岸戦争の勃発、及び、それに基づく傭船者による契約解除の可能性といった事情を、損害の範囲の決定に含めることは困難と解される。

民法416条において、特別損害に係る予見可能性とは、「損害」に対する予見可能性ではなく、「事情」に対するそれであり、また、それには契約⁽¹⁴⁾違反時の予見可能性が必要であるから、早期返船時に一般に予見可能とはいえなかった湾岸戦争の勃発という事情を、傭船者の責任を減じる方向で考慮していくことは難しいと解される。

従って、日本法の観点からすれば、ゴールデン・ビクトリー号事件の貴族院判決における少数意見の方が、その多数意見よりも近親性が高いもの

(14) 我妻等「我妻・有泉コンメンタール民法—総則・物権・債権—(第2版)」756頁

⁽¹⁵⁾
と解される。

以上

(15) もっとも、日本法のもとでは、アキレス号事件について述べたような、得べかりし利益との因果関係の立証の問題は残る。