

## Gard Insight

# エジプトの裁判所で船主が勝訴した最近の訴訟

こちらは、英文記事「[Recent victories for shipowners in the Egyptian courts](#)」（2015年7月16日付）の和訳です。

寄稿者：Ashraf El Swefy氏  
（エジプトのEl Swefy法律事務所）

今回は、最近エジプトの裁判所が下した船主に有利な3件の判決を振り返ります。2件は控訴審の判決、3件目はスエズ運河庁に対する訴えに関する判決です。

**ターミナル所有者の寄与過失、タンカー所有者を厳格責任から解放**

2009年、スエズの南に位置するスクナ（Sohkna）からアレクサンドラの西にあるシディクリル（Sidi Kerir）まで伸びる原油パイプライン／ターミナルの所有者Sumedが、シディクリルターミナルでの事故によって生じた損害について、タンカー船主に対する法的手続きをエジプトで開始しました。この事故は、原油の積み込みを行っていたタンカーが、急な天候の悪化によりバースを離れることができなくなり、その結果、一点係留ブイ（Single buoy mooring [SBM]）のバラスト水排出ラインが損傷し、大量の原油漏出が発生してしまったというものです。

第一審の裁判所は、専門家で構成された委員会にこの訴訟を委ねました。委員会は、天候が悪化したときにSBMが張力に耐え切れなかったこと、つまり、SBMシステムの欠陥が損傷の主な原因であったと認定し、第一審はこれを受けてSumedの訴えを棄却しました。

Sumedは、ターミナルの規則に以下の規定があることを根拠に上訴しました。

- 積み込みを行っている船舶側の厳格責任。
- 天候の悪化に気付いたら、積み込みを行っている船舶はバースを離れること。

控訴裁判所は、下級裁判所の判決を支持しました。エジプト法の下では、不可抗力（この訴訟には関係しません）またはSumedの寄与過失を証明して因果関係の鎖を断ち切らない限り、厳格責任を免れることができません。しかし、本件ではSumedの寄与過失が認定されました。

Sumedが提出した専門家による報告書は、天候が悪化する中でタンカーがSBMに係留されたままその場に留まっていたという事実によって、タンカーの過失が立証されると結論付けましたが、控訴裁判所はこれを棄却しました。裁判所は「SBMは、良好な気象条件だけでなく、悪い気象条件にも耐えられるようにすべきである」と判示しました。特に重要視されたのは、積み込み用ブイの安全性に関し国際的に受け入れられる最低限の要件を定めたSBM国際規格が存在するという事実です。それゆえ、SBMは、急な天候の悪化に対応できるよう適切に維持される必要がありますが、この事件ではそれが行われていませんでした。

このように、控訴裁判所が寄与過失テストを用いてタンカー所有者を厳格責任から解放したことは、船主や運航者にとって心強いことです。



## ショーテージクレームに対する慣習的な許容範囲の復活？

エジプトの裁判所は、貨物のショーテージ（数量不足）の責任に関するヘーグ・ルールに基づく抗弁を長年認容してきました。ヘーグ・ルールには、運送人は「物品の隠れた欠陥、特殊な性質又は固有の欠陥から生ずる容積又は重量の減少その他すべての滅失又は損害」について責任を有しないものとするという規定があります（第Ⅳ 2 (m)条）。しかし、エジプトでは1992年にハンブルグ・ルールが発効したことで、このような抗弁の可能性が疑問視されるようになりました。なぜなら、貨物固有の性質を理由に運送人を免責するというヘーグ・ルールと同様の規定が、ハンブルグ・ルール（エジプトでは国内法である海商法の中）には盛り込まれていないからです。

ヒマワリ油の輸送に関しては、あるテストケース<sup>1</sup>が裁判所に持ち込まれました。慣習的な許容範囲に収まるショーテージでした。第一審の裁判所は、慣習的な許容範囲に基づく船主の抗弁を認めず、貨物の利害関係者に有利な判決を下し、請求の全額を認容しました。

抗告審判において、裁判所は、専門家で構成された委員会にこの訴訟を委ねました。委員会の報告書は、エジプトの海運会議所発行の鑑定書によって証明されるとおり、問題のショーテージが運送における許容の慣行上許容される範囲内（トレーディング・アローワンス）に収まっていたと結論付けました。控訴裁判所は、専門家の事実認定を認め、船主を支持してショーテージクレームを棄却し、下級裁判所の判決を覆しました。

この判決によって船主は今後、ショーテージのクレームが、海運会議所のような機関が認めるようなトレーディング・アローワンスに収まっているとき、十分に異議を申し立て反論してゆくことができるようになったかもしれません。

## スエズ運河庁、汚濁に関する請求について証明できず、船主への徴収額の返還を命じられる

スエズ運河庁（Suez Canal Authority [SCA]）は、タグボートが汚濁を引き起こしたとして、タグボートの船主に対し汚濁清掃に関する請求を起こしました。提訴されたタグボート船主は、汚濁の事実を否認し、SCAに対し、請求を取り下げるよう求めました。これに対して、SCAが清掃費用をタグボート代理店の口座から清掃費用を引き落とししたため、タグボート船主は、SCAに対し、徴収額の返還を請求する法的手続きを開始しました。

この訴訟の審判は、イスマイリア（Ismailiah）（SCAの本部所在地）の裁判所によって行われました。裁判所は、タグボート船主を支持する事実認定を行い、汚濁がタグボートによって引き起こされたことをSCAが証明できなかったとして、SCAに対し、徴収額をタグボート船主に返還するよう命じました。

SCA側は上訴するものとみられます。

本記事は、El Swefy法律事務所からの情報をもとに作成したものです。上記の訴訟に関する詳細については、同事務所にお問い合わせください。

この記事に関するご質問、ご意見は、[Gard Editorial Team](#)までメールでお寄せください。

---

<sup>1</sup> 他の事件の判例となるべき訴訟事件

本情報は一般的な情報提供のみを目的としています。発行時において提供する情報の正確性および品質の保証には細心の注意を払っていますが、Gardは本情報に依拠することによって生じるいかなる種類の損失または損害に対して一切の責任を負いません。

本情報は日本のメンバー、クライアントおよびその他の利害関係者に対するサービスの一環として、ガードジャパン株式会社により英文から和文に翻訳されております。翻訳の正確性については十分な注意をしておりますが、翻訳された和文は参考上のものであり、すべての点において原文である英文の完全な翻訳であることを証するものではありません。したがって、ガードジャパン株式会社は、原文との内容の不一致については、一切責任を負いません。翻訳文についてご不明な点などありましたらガードジャパン株式会社までご連絡ください。