

「CMA CGM LIBRA」の航海終了：英国最高裁が下級審の判決を支持

こちらは、英文記事「[End of sea passage for “CMA CGM LIBRA”: UK Supreme Court upholds lower courts’ decisions](#)」（2021年12月7日付）の和訳です。

2021年11月10日、「CMA CGM LIBRA」事件に関して、英国最高裁判所から、長く待ち望まれていた判決が下されました。5人の著名な裁判官からなるこの法廷では、本船の航路計画に欠陥があったために、当該船舶が不堪航な状態であったという下級裁判所の判断が支持されました。今回の判断は、共同海損や貨物賠償請求訴訟における証拠の収集と保管に影響を与えるものと思われます。



背景

2011年5月17日、中国・アモイ（Xiamen）港を出港した6,000 TEU型コンテナ船「CMA CGM LIBRA」が座礁しました。本船の海図には、「航路の外側に関して、海図に記載されている水深は信頼できるものではなく、海図に記載されているよりも浅い」という水路通報に由来する警告が記録されていませんでした。船長が実際よりも水深があると予想して、航路の外側を航行したときに、座礁が発生しました。

約950万ドルのサルベージ費用が発生し、船主は、積荷関係者に総額1,300万ドルの共同海損分擔金を請求しました。これらの積荷関係者のうち約8%は、この座礁が、船主による（訴訟を起こすに値する）過失から生じたものであるという理由で、支払いを拒否しました。これにより、船主は、共同海損分擔金として約80万米ドルを請求するために、英国裁判所において手続を開始しました。

第一審の裁判官は、水路通報で要求されていた警告を乗組員が記録しなかったために、当該船舶の航路計画と作業海図に欠陥があった事実を認定しました。さらに、裁判官は航路計画の不備が座礁の原因であったと認定しました。高等裁判所と控訴裁判所による判決の概要については、[Gardの過去のInsight記事](#)を参照してください。

上訴の争点

第一審での事実認定にかかわらず、船主は、ヘグ・ルール第4条規則2(a)の「航海過失免責」と一般的に呼ばれる規定に従って、船主には責任はないと主張しました。この規定は、「航行または船舶の管理において、船長、乗組員、水先人、または運送人の使用人による作為、過失、または不履行」に起因する責任から運送人を免責するものです。英国法によると、運送人が、航海前および航海開始時に、船舶を堪航性のあるものとするために相当の注意を払わなかった場合、運送人の責任は航海過失免責によって免責されないことが確立されています。そのため、船主による最高裁への上訴においては、以下の事項が主な争点となりました。

1. 欠陥のある航路計画により、ヘグ・ルール第3条規則1の目的上、船舶が堪航性を有さない状態となったかどうか。
2. 航路計画を作成する際に、船長と二等航海士が合理的な技術と注意を払わなかった場合、ヘグ・ルール第3条規則2の目的上、運送人側が相当の注意を払わなかったとみなされるかどうか。

最高裁は躊躇することなく、この事件において下級審が欠陥のある航路計画が船舶を航海に適さないものにしたと判断したのは正しかったと結論付けました。

船主は「安全に航行するために必要な艀装品をすべて装備することにより、船舶を堪航性のあるものとするために相当の注意を払う義務は果たされていた」と主張しましたが、裁判所は、このような船主の主張には説得力がないと判断しました。船主は「乗組員が適切な航路計画を作成できるようにすべての機器と指示を提供しており、乗組員が航路計画に注釈を付けなかったとしても、それは、運送人が相当の注意を払わなかったことが原因ではない」と主張しました。裁判所はこの主張を退け、船舶を堪航性のあるものとするために運送人が負担する相当の注意を払う義務は、船舶を堪航性のあるものとするための作業において、誰がその作業に従事しているにかかわらず、その作業において相当の注意を払うことを必要とすると判示しました。運送人は、航海士、マネージャー、エンジニア、または船舶修理業者などの使用人または代理人に業務を委託することによって、堪航性の責任から免責されるわけではありません。その理由は、航海開始時に船舶を堪航性のあるものとするという運送人の責任は委任できないものであるため、どの代理人や使用人が実際に作業を行うかは問題とはならないからです。

最高裁の判決は、事件の特定事実に基づいたものであった

注目すべき点として、裁判所は、判決のパラグラフ82において、欠陥のある航路計画によって、船舶が不堪航な状態になるという結論が必然的に導かれるものではないと指摘しています。以下の1)および2)を、やはり証明する必要があります。1) 航路計画の欠陥が船舶を不堪航な状態にするほど深刻であったこと、2) その欠陥が損失または損害の原因となったこと。多くの場合、損失の原因と

なるのは、事前の航路計画上の欠陥ではなく、航海中に船舶を適切かつ慎重に航行させなかったことです。

本事件では、以下の 1) および 2) に記載する理由により、本船が不堪航であると判断されました。1) 航路計画の欠陥が、航路を離れるという船長の重大な決断に決定的な影響を与えたことと認められたこと。2) その危険は、適切な航行上の注意を払えば回避できるほど、十分に目視可能なものではなく、またはその他の方法で検知できないものであったこと。

法原則の明確化

本判決において、裁判所は、広く受け入れられ、かつ、海運業界におけるほとんどの人が知っていると思われるいくつかの確立した法原則を再確認しました。

裁判所は、多くの論点について明確化を行っており、これらが今後の紛争において有用な指針となることに疑いありません。ここでは、特に注目すべきいくつかの論点を紹介します。

1. 船舶が不堪航である場合、過失のある航行もしくは管理が不堪航の原因であるか、または過失のある航行もしくは管理それ自体が不堪航であるかは、重要ではない。
2. 不堪航性の概念は、船舶または貨物の安全性を脅かすような船舶の属性が存在することを要求する属性しきい値の対象ではない。船舶を航海に適さないものにする可能性があるのは、船舶およびその設備の物理的な欠陥だけではない。不堪航性は、適切かつ最新の海図、適切な配管計画、乗組員の精神的な能力、エンジンメンテナンスとの関連における船舶のシステムの適切性、貨物の積み付け、ホールド内の以前の貨物の残留物、船舶の運航履歴など、多様な事項に関連している。
3. 「思慮深い船主」テスト（すなわち、思慮深い船主がその欠陥を知っていたならば、船舶を出航させる前に、その欠陥の修復を要求したかどうか）は、不堪航性に関する普遍的なテストではない。とはいえ「思慮深い船主」テストは、時代を超えて使われ続けてきたものであり、基準の相違と変化にうまく適応することができる。「思慮深い船主」テストは、不堪航性の境界線上にある例外的なケースを除いて、不堪航性のテストとして適切なものである。
4. 欠陥が修復可能であるという事実があれば、場合によっては、その船舶が不堪航ではないことを意味する。これは、船舶または貨物への危険が生じる前に是正されることが合理的に期待できるかどうかによると思われる。
5. 航行の安全における航路計画の本質的な重要性を考慮し、「思慮深い船主」テストを適用すると、船舶が航路計画なしに航海を開始した場合、あるいは船舶の安全を危険にさらす欠陥のある航路計画によって航海を開始した場合、その船舶は不堪航である可能性が高い。
6. 欠陥のある航路計画に、ヘーグ・ルール第 4 条規則 2(a) の航海過失免責の意味における「船舶の航行」上の過失または不履行が関与するという事実は、不堪航性によって生じた損失または損害の賠償請求に対する抗弁とはならない。換言すると、航海開始時に船舶を堪航性の

7. あるものとするために相当の注意を払うことに関する第3条の義務は、最優先の義務である。運送人がこの義務を果たさない限り、運送人は、航海上の過失の抗弁を援用することはできない。

船主への影響 - 証拠収集と請求

本事件は共同海損分担金に関するものですが、船舶の堪航性が問題となる貨物賠償請求にも同様に関連性があります。貨物賠償請求の証明においては、必然的に、過去の判断が正しかったか間違いだったかを言うのは簡単であり、「CMA CGM Libra」判決の比較的確実な影響の一つは、貨物の損失または損害を伴う事故の後における文書請求と開示請求の範囲が拡大し、航海に向けた船舶の準備に関して、船積港からのあらゆる関連書類が含まれるようになることです。

潜在的な貨物賠償請求に対して適切な防御を行うためには、船主は、航路計画の手順を文書化し、関連するすべての指針（IMO 決議 A.893(21)など）を含め、これらの手順を遵守することに、これまで以上に注意を払う必要があります。さらに、船主は、一連の証拠が、ハードコピーや電子形式で適切に保存・保管されるようにしなければなりません。これにより、メンバーの社内作業量が増加する可能性があり、P&I クラブが貨物賠償請求を処理する際のコスト増加要因となる可能性もあります。

「CMA CGM Libra」における最高裁判決は、一見すると、船主や貨物運搬人にとって不利なものに見えるかもしれません。しかし、この判決には、本事件に特有の認定事実に基づく重要なニュアンスが存在しています。特に、船長は、出航前に作業海図が適切に注釈されていなかったことと、これが座礁の原因となったことを認めています。船長は、航路の外側で水深が浅くなっていることを知らず、もしそれを知っていたらそのルートを選ばなかったことを認めました。

船主は、ヘーグ・ルールは、船主と積荷関係者との間で、リスク分散と、保険コストの配分をすることを目的としたものであると主張しました。裁判所は、このような主張を否定しなかった一方で、ほとんどの過失航行は航海前ではなく航海中に発生するため、結果として生じる貨物賠償請求や共同海損請求に関する主な負担は、船主やその加入する P&I クラブではなく、いずれにしても貨物保険会社が負い続けることになるだろうと指摘しました。このような理由から、裁判所は、過失のある航路計画が船舶の不堪航を引き起こす可能性があり、そのリスクに備えて運送人は依然として保険に加入する必要があるという定理を受け入れたとしても、運送人と積荷関係者との間におけるリスクバランスが根本的に変化することはないと考えたようです。

英国最高裁の判決文全文は、[こちら](#)からご覧いただけます。

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。