

定期傭船契約における求償請求の再考

吉 武 雅 子

- 一 はじめに
- 二 傭船契約書の求償条項に基づく求償
- 三 傭船者から船主への求償請求
- 四 黙示の求償
- 五 求償訴訟に関する問題
- 六 むすび

一 はじめに

定期傭船契約の下では、再運送契約の締結によって傭船者も海上運送人たり得るため、荷送人をはじめとする第三者に対する責任を船主または傭船者のいずれが負うべきかという問題が常に生じる。そもそも、定期傭船契約の

定期傭船契約における求償請求の再考

法的性質については長年論議され続けており、純然たる運送契約の枠にも船舶賃貸借の枠にも納まらないこの契約に関しては、わが国のみならず、英国および米国においても今日なお数多くの裁判がなされている。

定期備船の問題を画的に判断することができない理由としては、定期備船契約の利用目的が単一でないこと、契約の内容がそれぞれに異なることが挙げられる。利用目的という観点からは、海運会社が自社船舶のみを使用して運行するよりコストもリスクも少ないことから、定期備船した船舶を利用して海運業を行う海上企業主体型⁽¹⁾、石油会社のように常時海上運送すべき積荷を有する会社が、定期備船するインダストリアル・キャリアー型⁽²⁾に分れる。前者の場合、海運会社は自社の積荷を持っているわけではないので、ほとんどの場合、定期備船契約の下でさらに再運送契約が締結されることになる。この場合、定期備船者が発行した船荷証券上の責任を負う者は誰かという問題が生じる。

わが国においては、平成三年三月一九日のジャスミン号事件の判決が、「船長のために」(for the master) という表示のもとに、定期備船者が自社の社名入りで発行した船荷証券について、当該船荷証券が運送人を船主に限定する旨のデイマイズ・クローズ⁽⁴⁾を含んでいたことから、船主を運送人として責任を認めている。この判決は、定期備船契約の下における責任を従来のような契約本質論から論じるのではなく、船荷証券の文言の解釈から判断した点⁽⁵⁾で注目すべきものである。

確かに、船主と備船者の間で締結された定期備船契約の内容を知る由もない荷主に対する関係において、定期備船契約の内部関係に基づいて責任を論じることが適当ではない。しかし、船荷証券上運送人として責任を負う者が必ずしも真に責任を負うべき者であるとはかぎらず、荷主に対する責任が確定したのち、備船契約の他方の当事者

に対して求償 (indemnity) を請求することも多い。ここでは最近の英米判例を中心に、求償に関わる問題を考察する。

(1) 大手海運五社の運行船腹の状況を見ても、外国からの備船が半数以上を占めている。ただし、外国からの備船の中には、日本の海運会社が外国の子会社に所有させ、これをチャーター・バックして運航している仕組船も含まれる。海運業界における日本船籍の船舶数は、昭和六〇年の一、〇二八隻から平成八年の一九五隻へと激減している。これは、外国船舶の船員費との格差が大きいこと、船舶関連コストが割高であること、および円高に起因している。

(2) このタイプの定期備船契約では貨物の種類が特定されていることが多く、輸送需要の多い石油については、SHELLTIME、TEXACOTIME、MOBILTIMEといった会社ごとの定期備船契約書式が用いられている。

(3) 東京地判平成三年三月一九日判事一三七九号一三四頁。この事件に関する評釈として、中村眞澄、海事法研究会誌一九九一年一〇月号一六頁がある。

(4) 一般的な demise clause は、「本船荷証券を証拠とする契約は、荷主と本船の所有者との間で締結されたものであり、運送契約の違反または債務不履行によって生じた損害もしくは損失について責任を負うのは、その損害等が船舶の壙航能力に関わるものであると否とにかかわらず、船主のみである。」として海上運送人としての責任を船主に課している。

(5) ただし、外航船に関する国際海上物品運送法では、船荷証券の文言証券性が規定されていないため、船荷証券上の記載は一応の証拠力を持つにすぎない。

二 備船契約書の求償条項に基づく求償

ホールタイム書式⁽⁶⁾に古くから含まれていた求償条項 (indemnity clause) は、NYPE 93⁽⁷⁾、BOXTIME⁽⁸⁾および SHELLTIME⁽⁹⁾ など、近年改訂または制定された主要な定期備船契約の書式に多く見られるようになった。

定期備船契約における求償請求の再考

indemnityとは、一般に他人が被った（または将来被る）損害を填補する義務、または損害を被った本人が填補を求める権利をいうが、定期傭船契約においては、本来船主の使用人である船長が、傭船者の指示に従った結果船主が負うことになった責任について求償権を認めたもの、傭船者の要請によって船長が署名した船荷証券と傭船契約の不一致から生じる責任について船主の求償権を認めたものなど、第三者に対する責任を負った契約の一方当事者が、その責任について契約の他方当事者に求償することを明示的に定めたものが多い。このような条項による求償は明示的求償（express indemnity）として、求償条項のない場合に認められる黙示的求償（implied indemnity）と分けて考えられる。

（1）ポールタイム書式における明示的求償

明示的な求償条項の草分けとしてポールタイム第九条がある。同条は、「船長は、本船の使用、代理店業務その他の手配に関し、傭船者の指示に従う。傭船者は、船長、職員もしくは代理人が船荷証券その他の書類に署名し、もしくはその指図に従ったため、または本船の書類の不正確または持越し貨物によって生じる一切の結果または責任につき、船主の求償に応じる。」旨を定めている。最近の英米の判例には、この条項の解釈に関するものが少ないため、ここでは過去の判決においてすでに確認された事項を参考のために挙げる。

ポールタイム第九条は、船荷証券に署名したこと、および傭船者の指示に従ったことから生じた一切の結果または責任についての求償請求を認めるものである。船荷証券に基づいて船主が負うのは運送契約上の責任のみであるが、傭船者の指示に従った結果負うことになる責任は契約上の責任にとどまらず不法行為上の責任も含まれる。

ポールタイム第九条に基づいて船主が負った不法行為上の責任に関する求償請求の例として White Rose 号事件⁽¹⁰⁾がある。この事件では、備船者の指示に従って船積作業をしていた荷役が、デッキから転落して負傷した損害について船主が備船者に求償請求した。判決は、第九条に基づく求償権は、船主が定期備船者の指示に従ったことと、船主が損失を被ったこととの間に因果関係の連鎖がある場合にのみ認められるとして、船主の請求を却けた。本件事故は、船舶のデッキの柵が不備であったことにも起因しており、損害が船舶の不堪航によるものである場合には求償は認められないというのがその理由である。

船長が船荷証券に署名したことから生じた責任の求償に関する著名な例として、Nanfri 号事件⁽¹¹⁾がある。この事件ではポールタイムに類似した備船契約が締結されていたが、船主の意向を無視して、備船者は運送料の割引を断行した。そのため、船主は、当該備船契約下の船舶の船長に対して、備船者が呈示した「運賃前払い」の記載がある船荷証券への署名を拒否するよう通達した。これに対して貴族院は、「ポールタイム第九条は、船長が船荷証券に署名したことにより生じたすべての結果または責任について求償を認めている。これは、備船者が船舶を利用する上で、いかなる船荷証券を発行することが自らの取引にとって適切であるかを判断し、船長にそのような船荷証券を発行することを命じる権限を有することを明確にしている。それゆえに、船主は求償条項による保護を受けることができるのである。」という見解を示している。

ポールタイム第九条が定める求償は、備船者の命令にしたがった結果、責任を負うことになった船主の救済手段ともいえるが、同書式における明示的求償は、「船主が負う可能性のある責任のみならず、船主が負担する可能性のある損失および損害（例えば、備船者の指示に従って安全でない港に入港したために船舶が被った損害や訴訟に要した

費用など）についても求償を認めるものである」ことが、Caroline P号事件の判決の中で確認されている。⁽¹²⁾（この事件における定期備船契約は明示の求償条項を含むものではなかった）

ポールタイム第九条と同様の求償条項に関する古い事例として一九二九年の Portsmouth Steamship Co. Ltd. v. Liverpool & Glasgow Salvage Association 事件がある。⁽¹³⁾この事件では、「船長が備船者の命令に従ったことによって生じたかなる結果および責任についても備船者は船主の求償に応じる」という条項を含む契約の下で、備船者の命令に従ってやし油の樽を積換えたところ、樽から油が漏れて船倉が損害を被った。判決は備船者の船主に対する求償義務を認めたが、本船前部のタンクから油が漏れた事故に関しては、タンクの破損（すなわち船舶の不堪航）が原因であるとして求償を認めていない。前述の White Rose 号事件においても船舶の不堪航を原因とする責任についての求償は認められていない。備船者の命令に従った結果生じた損害または責任を求償する旨の条項が定められているにもかかわらず求償が認められない場合としては、この他に責任が「航海上の危険」に関わるものである場合がある。⁽¹⁴⁾

（２） 他の備船契約書式における明示的求償

① SHELLTIME 4

一九八四年に改訂されたタンカー用の定期備船契約書式 SHELLTIME 4 は、第二三条（a）で、「船長は、本船の使用、代理行為その他の手配に関し、備船者の命令および指図に従うものとし、本契約の既得権を損なうことなく、備船者またはその代理人の指図のとおり船荷証券に署名しなければならない。備船者は、（i）備船者また

はその代理人の指図に従つて船荷証券に署名したことにより生ずる一切の結果または責任のうち、当該船荷証券の条項が本契約の条件に反する部分、または船長が備船者またはその代理人の命令に従つたことにより生ずる一切の結果または責任 (ii) 備船者またはその代理人が提供した書類の不備により生ずる一切の結果または責任、に對して求償する。」と定めている。

SHELLTIME 4 の書式による定期備船契約を締結していた Houda 号の事件⁽¹⁵⁾では、備船者の指図に直ちに従わず、目的港に約五週間遅れて入港した船主に対して、備船者側は当該遅延期間のオフ・ハイヤーを主張した。本件において Houda 号は、イラクがクウェートに侵攻した一九九〇年八月に Mina al Ahmadi で原油を船積していたが、侵攻によつて積載が完了せず、また船荷証券も放置された状態のまま (一部記載された状態で紛失) 備船者がロンドンへ脱出し、そこから積荷を Ain Sukhna で荷揚げせよとの命令を出してきた。Houda 号の船主は、クウェートから指示が出されるものと聞かされていたため、この命令が正当な権限に基づくものであるか判断できず、この命令に直ちに従わなかった。本判決では SHELLTIME 4 の一三条 (a) が、船主に備船者の指図に直ちに従うことを義務づけたものであるか否かについて議論されたが、控訴院は一三条 (a) は備船者がどのような命令を出すことができるかを定義するものではなく、その命令が合法的なものであると違法なものであるとに関わらず、その命令に従つたことよつて生じた結果について備船者に求償義務を負わせるものであると述べている。

② N. Y. P. F. 93

ポールタイム書式と双壁をなす、一般貨物用の定期備船契約書式であるニューヨーク・プロデュース書式には、求償義務を定める条項が含まれていなかったため、この書式による定期備船契約の下では長年黙示的求償が論じら

れてきた。この書式の最新版で、一九九三年九月に改訂された NYPE 93 は、第三〇条（b）に次のような求償条項を定めている。「いかなる船荷証券または海上運送状も、本備船契約を害してはならず、備船者は、備船者自身または備船者の要請に応じて船長が署名した一切の船荷証券または海上運送状と本備船契約との不一致から生じるすべての結果または責任について、船主の求償に応じる。」

このような明示の求償条項を加えた改訂版であるが、定期備船契約を締結する当事者の中には、敢えてこの条項を削除する者もいるようである。Cargill v. Anatos⁽¹⁶⁾ 事件において用いられた NYPE 書式の備船契約書には、前記の求償条項が含まれていたが、当事者の合意にもとづいて削除されていた。この事件では、鉄コイルの積荷について船積時に損傷の記載があったにもかかわらず、備船者の代理人が無故障船荷証券を発行したため、陸揚時に発見された鉄コイルの錆損について船主の責任が追及された。無故障船荷証券の発行について責任のある備船者を第三者被告として訴訟に引き込みようとした船主に対して、備船者は、「明文の求償条項を削除したということは、備船者の求償義務を免除したことである」と抗弁した。判決は、たとえ契約書に求償条項がなくとも、契約当事者の間では常に求償義務が生じるとして備船者の主張をしりぞけている。

(9) The Baltic and International Maritime Conference Uniform Time-Charter (Box Layout 1974), Code Name "BALTIME 1939".

(7) Time Charter, New York Produce Exchange Form, Issued by the Association of Ship Brokers and Agents (U. S. A.), Inc., Code Name "NYPE 93".

(8) The Baltic and International Maritime Council (BIMCO) Uniform Time Charter Party for Container Vessels, Code Name, "BOXTIME".

- (6) Time Charter Party, issued December 1984, Code Name "SHELLTIME 4".
- (7) A/B Helsingfors S. S. Co. Ltd. v. Rederi A/B Rex [1969] 2 Lloyd's Rep. 52; [1969] 1 W. L. R. 1098; [1969] 3 All E. R. 374, (Q. B.).
- (8) Federal Commerce & Navigation Co. Ltd. v. Molena Alpha Inc. [1979] 1 Lloyd's Rep. 201; [1979] A. C. 757; [1978] 3 W. L. R. 309, [1979] 1 All E. R. 307, (H. L.).
- (9) Telfair Shipping Corp. v. Innessea Carriers S. A. [1984] 2 Lloyd's Rep. 466; [1985] 1 W. L. R. 553; [1985] 1 All E. R. 243, (Q. B.).
- (10) (1929) 34 Ll. L. Rep. 459, (Q. B.).
- (11) Island Archon 号事件 [1994] 2 Lloyd's Rep. 227 (C. A.) の判決の中で、控訴院は「默示的求償は、当該求償の原因となつた損失が、備船契約の正確な解釈上、船主が負担すべき危険でない限り、認められる」と述べている。他の例については、Wilford, Coghlin & Kimball, TimeCharters 4th. edition (1995) pp. 291-301.
- (12) Kuwait Petroleum Corporation v. I & D Oil Carriers Ltd. [1994] 2 Lloyd's Rep. 541, (C. A.)
- (13) Cargill Ferrous International, et al. v. The M/V Anatoli, in rem et al., 1996 AMC 1811. (E. D. La.)

三 備船者から船主への求償請求

一般的な求償条項は、備船者の指図に従つた船主の求償権を定めるものである。しかし、一九九〇年一〇月に制定されたコンテナ船用の定期備船契約書 BOXTIME⁽¹⁷⁾では、第一六条において備船者の責任および船主に対する求償義務を定める一方で、第一七条(e)で「船主は、備船者ならびにその使用人、代理人もしくは下請業者の過失による場合、または備船者の物品および／またはコンテナの瑕疵による場合を除き、本船上もしくは本船に関連し

て生じる人的損害に関わる請求について備船者に求償する。」と定めている。（沖合作業船舶用の定期備船書式 SUPPLYTIME 89⁽¹⁸⁾ にも、船主が備船者に求償することを定めた条項が含まれるが、この書式は運送契約の一部とはいえ、沖合活動に従事する船舶のみに関するものでここでは特に論及しない。）

indemnity の性質、および先に紹介した Caroline P 号事件⁽¹⁹⁾における indemnity の解釈（第三者に対して責任を負った場合のみならず、自己に帰責事由のない損失または損害を被った場合、もしくは費用を負担した場合についても求償権は生じる）に照らして考えると、備船者が船主に対して求償請求することがあっても不自然ではない。しかし、わが国の海運実務がそうであるように、英米の判例においても、定期備船契約の下では、たとえ備船者が船荷証券を発行していても、“for the master”（船長のために）という記載によって船荷証券に基づく責任を船主に課すことが頻繁に行われている。また、多くの船荷証券は“demise” clause と称される「運送人を船主に限定する」条項⁽²⁰⁾を設けて、運送契約から生じた滅失または損傷などの責任をそれらが船舶の堪航能力に関わりあると否とを問わず、船主に負わせている。したがって、備船者が第三者に対する責任を負い、それについて船主に求償請求する例は稀である。

備船者から船主への求償が認められた例としては、Nissho-Iwai Co. Ltd. v. The Stolt Lion および Jordan International Company of Delaware v. M. V. Cyclades⁽²²⁾がある。いずれもアメリカの判決であるが、前者では、船舶が運送した液体スチレンの荷揚作業中にスチレンが汚染され、変色する損害が生じた。損害の原因は、荷揚作業中に本船のポンプが故障し、これを修理する過程でスチレンにビルジが混入したことであると推定された。原審は、備船者が船主に請求するためには船主の過失を立証しなければならぬとして、備船者の求償請求を却けた

が、控訴裁判所は「備船者と船主の間では、一方の当事者が他方当事者の責任を負うことにより求償が存在すること」および「備船契約自体が、船主に無過失の立証責任を課していること」を理由として備船者の求償請求を認めたと。この判決が、「契約当事者の間では、一方の当事者が他方の当事者が本来負うべき責任を負うことにより求償権は存在する」と明言したことは、求償条項のない定期備船契約における黙示的求償権の論拠となっている。

後者の事例、*Jordan Int'l v. Cyclades* は、鉄コイルの貨物が運送中に錆びた損害に関するものである。本件では定期備船者も共同被告として訴えられ、荷主の損害 \$240,786のうち \$12,500の損害賠償義務を負ったが、本件貨物の錆損害は、海水がホールドに流入したことが原因であり、これは船舶の不堪航に該当し、船主が潜在的に責任を負担すべきものであることから、備船者に損害賠償に応じた額および訴訟費用の求償権が認められた。

- (17) *supra* note 8.
- (18) *Uniform Time Charter Party for Offshore Service Vessels, Code Name "SUPPLYTIME 89"*.
- (19) *supra* note 12.
- (20) *supra* note 4.
- (21) (1980) 617 F. 2d 907; 1980 AMC 867 (2d Cir.).
- (22) 1992 AMC 1613 (S. D. N. Y.).

四 黙示の求償

NYPE 93 以前のニューヨーク・プロデューズ書式には、何ら求償に関する条項は定められていなかった。しか

し、多くの判例はこのような場合においても備船者の船主に対する黙示的求償義務を認めてきた。

黙示的な求償請求を認めた例として、古くは今世紀初頭の *Kruger & Co. Ltd. v. Moel Tryvan Ship Co. Ltd.* 事件⁽²³⁾がある。この事件では、船主と備船者の間で締結された備船契約に「船長の過失」免責を定めていたが、「この備船契約の内容をそこなうことなく」(without prejudice) という条件で備船者が船長に署名させた船荷証券は、実質的に船長の過失免責を認めるものではなかった。その結果、船主は船長の過失によって滅失した船舶および貨物について責任を負わされることになった。控訴院は、船主が船荷証券の所持人達に支払った金額について適切な求償請求を認めている。

ロモン・ローに基づく黙示的求償を認めたことで知られる *Strathlone Steamship v. Andrew Weir* 事件⁽²⁴⁾では、備船契約中に明示の求償条項が含まれていたにもかかわらず、「備船者の命令に船長が従った結果」生じた責任について黙示的求償が認められると判示された。その後の判決の多くも、黙示的求償を認める理由として、船長が備船者の命令に誠実に従った結果（船長の行為が誤ったものでない）責任が生じたことを挙げている。

先に紹介した *Nissho Iwai v. Stolt Lion* は⁽²⁵⁾、黙示的求償を認める理由を「備船者の命令に従った結果」に限定せず、一般の契約の論理から判断した点で際だっている。この判決が描く求償権のスキームは、わが民法四四二条以下に規定される連帯債務者の求償権と共通するものがある。一九九六年の *Cargill Ferrous International v. The M/V Anatoli* 事件⁽²⁶⁾の判決は、備船契約書（NYYPE 書式）中の明示的求償条項が削除されていたことを理由に、船主の求償権を否定した備船者に対して、前記 *Nissho Iwai* 事件の黙示的求償権に関する論旨を引用して、船主の黙示的求償を認めている。

近年の判決では、一九九四年の *Island Archon* 号事件⁽²⁷⁾の判決が、「備船者の命令に従った結果」責任が生じたことを黙示的求償権の根拠とする従来の考え方を踏襲しながら、この場合における備船者の命令が正当(合法的)なものであったことは、船主の求償請求権を阻害しないことを確認している。

NYPE 93 第三〇条の求償条項と同様に、備船契約と船荷証券の不一致から生じる結果および責任を、黙示的求償請求の根拠とした事例としては、一九八六年の *C. Joyce* 号事件⁽²⁸⁾、および一九八八年の *Nogar Marin* 号事件⁽²⁹⁾がある。

一九八四年の *Caroline P* 号事件⁽³⁰⁾の判決は、黙示的求償権が認められる場合を次の三つに分類している。すなわち、①船荷証券の条項が備船契約の黙示的義務に違反している場合―契約違反に基づく求償請求 ②備船者の指示に従った結果生じた責任に基づく求償請求 ③一般的な黙示的求償権、である。①は、九三年の *NYPE* 改訂版第三〇条が定める求償であり、②はポールタイム第九条が定める求償と同旨である。そして、③は、*Strathlone v. Andrew Weir* で認められたコモンローの原則である。この判決はまた、このような黙示的求償権は第三者に対して負った責任のみならず、一方当事者が負担した費用および被った損害についても認められるものと判示している。

- (23) [1907] A. C. 272; 97 L. T. 143, (H. L.)
- (24) [1934] 50 Ll. L. Rep. 185; 40 Com. Cas. 168, (C. A.).
- (25) *supra* note 21.
- (26) *supra* note 16.
- (27) *supra* note 14.
- (28) *Ben Shipping Co. (Pte) Ltd. v. An-Board Baine* [1986] 2 Lloyd's Rep. 285; [1986] 2 All E. R. 177, (Q. B.)

(29) *Naviera Mogor S. A. v. Société Métallurgique de Normandie* [1988] 1 *Lloyd's Rep.* 412; [1988] 1 *F. T. L. R.* 349, (C. A.). この事件において控訴院は、C. Joyce号事件の判決を支持して、「備船契約書と船荷証券の不一致は、求償権を生じさせる。この場合、この求償権が契約違反を原因とするか、備船契約が義務付けていない行為を備船者の指図に従って行ったことにより損失を被ったことを原因とするかは問題ではない」と判示している。

(30) *supra* note 12.

五 求償訴訟に関する問題

(1) 求償権の行使と出訴期間

すでに紹介したように、求償請求の多くは、備船契約の一方当事者（ほとんどの場合は船主）が第三者に対して負担した責任に関するものである。この場合、求償権はいつ発生し、また求償訴訟の出訴期限はいつになるのかという問題が生じる。

求償権の発生時点は、何を原因として求償が認められるかによって異なる。⁽³¹⁾ すなわち、黙示的求償においては船主の備船者に対する責任が裁判等によって確定した時点から求償権が生じると考えられるが、明示的求償においては、求償が責任にもとづくものか、損失または出損に基づく一般の求償かによって異なる。ポールタイム第九条が規定する船荷証券上の責任を原因とする求償については、責任に対する支払いがなされた時ではなく、当該責任が発生した時に求償権が生じる。しかし、損失または出損を原因とする求償権の行使については、その損失または出損の時から生じるものと考えられる。後者の場合は、あくまでも契約当事者間における求償関係に留まるため、出

訴期間に関する問題は生じないが、備船契約外の第三者（荷主）に対する責任を求償権の発生原因とする場合は、特にヘーグ・ウィスビー規則⁽³²⁾（ないしは国際海上物品運送法）の出訴期間との関連が問題となる。⁽³³⁾

ヘーグ・ウィスビー規則の第三条六（わが国の国際海上物品運送法においては第一四条）は、「運送品に関する運送人および船舶の責任は、運送品が引渡された日または引渡されるべきであった日から一年以内に裁判上の請求がされない場合は消滅する」ことを定めている。そして同条六 Dis は、「第三者に対する求償訴訟は、原訴訟がその係属する裁判所において適用される法の許容する期間内に提起された場合は、第六条に定める一年の期間の経過後もこれを提起することができる。ただし、許容される期間は、求償訴訟を行う者が損害賠償の支払いをなした時または原訴訟の訴状の通達を受けた時から三ヶ月未満であつてはならない。」としている。

旧ヘーグ規則⁽³⁴⁾および改正前の国際海上物品運送法は、運送人の責任消滅期間を一年とするのみで、合意による出訴期間の延長および求償訴訟に関する規定を設けていなかったため、求償訴訟に関しても一年の出訴期間が適用されるのかという問題が生じた。現在は、求償訴訟については、別個の訴訟として扱うことを前提に、前記のような期間が定められているが、現行の規定の下では、運送契約に関する一年の期間満了直前に運送人に対する訴えを提起した荷主がいた場合、三ヶ月以内に運送人の責任が確定しなければ、運送人は自己の責任の有無にかかわらず求償訴訟を提起することになる。また、ヘーグ・ウィスビー規則が定める期間延長の合意が運送契約の当事者間でなされた場合、運送品引渡しの日から一年三ヶ月以上経過して原訴訟が提起される場合もあり、このような場合には、当事者間の合意に係のない第三者に対する求償権はもはや行使できなく。Cargill v. Anatoli 事件⁽³⁵⁾において被告である船主が採った「第三者の訴訟への引込み」(impleader, または third-party practice) という方法は、求償

訴訟の問題について参考になると思われる。

（2） 第三者の訴訟への引込み

Cargill v. Anatoli 事件では、当該備船契約書がメーツ・レシートの内容と合致することを条件として、備船者に船荷証券発行の権限を与えていたが、備船者の代理人は、鉄コイルの積荷について損傷の記載があるにもかかわらず、無故障船荷証券を発行した。目的港で発見されたコイルの錆損について、荷主は船主に対する訴訟を提起したが、船主は、備船者およびその代理人を第三者被告として連邦民事訴訟規則一四（c）に基づいて訴訟に引込むことを主張した。

第三者の訴訟引込みとは、被告が訴求された義務について第三者が自分に対して責任を負っていることを主張して、その第三者を新たな被告として訴訟に引込むもので、原告対被告、被告対第三者の請求が同時に審判されるものである。（被告の第三者に対する請求を併合して判断する点で、共同被告の制度とは異なる。）この制度に関する連邦民事訴訟規則一四（c）³⁶は、海事訴訟における引込みに関するもので、「原告が規則九（h）が意味する範囲の海事訴訟を提起する場合、被告または権利主張者は、第三者原告として、共同債務の求償、または同一の取引行為もしくは事件、ないし一連の取引行為または事件の求償に関して、全部または部分的に責任を負うべき第三者被告を引込むことができる。このような場合、原告の利益となるように、第三者原告も第三者被告に対する判決を求めることができる。そして第三者被告は、規則第一二条に定める方法により、第三者原告の訴訟に対すると同様に原告の訴訟に対する抗弁をすることができる。このように訴訟はあたかも原告が第三者原告と同様に訴訟を提起したか

のごとく進行する。」と規定している。

このような引込み制度は、海法の分野では古くから認められていたようで、被告に対して求償等の義務を負う者のみならず、原告に対して責任を負う可能性のあるものへの第三者訴訟を可能にした点で画期的といえる。この規則は、不必要な裁判に要する費用を節約し、また訴訟関係者が一同に会することによって合理的解決を計ることができる点で意義がある。特に、定期備船契約の下における訴訟では、しばしば運送契約上の責任を負った被告が、第三者に求償訴訟を提起することになるため、裁判の迅速化の点でも、求償訴訟に関する出訴期間の問題解決のためにも有益と思われる。

- (31) Wilford, Coghlin & Kimball, *supra* note 14 at 328
- (32) The Hague-Visby Rules, 1968・1979船荷証券統一条約改正議定書
- (33) 求償訴訟の出訴期間については、中村真澄「海上物品運送人の責任の消滅期間」海事法研究会誌第一二二号（一九九四年）一頁、および「国際海上物品運送法」三二二頁。英米の判例に関しては拙稿「定期備船契約当事者間における補償請求について」（現代保険法海商法の諸相）八二五頁参照。
- (34) 一九二四年の「船荷証券に関する規則の統一のための国際条約」第六条。
- (35) *supra* note 16.
- (36) Federal Rules of Civil Procedure 14 (c).

六 むすび

定期備船契約当事者間の求償に関わる問題については、この一〇年ほどの間にいくつかの新たな展開を迎えている。

定期備船契約における求償請求の再考

る。国内法では、平成五年六月一日に国際海上物品運送法が改正され、第一四条三項に、第三者に運送を委託した場合の当該第三者に対する訴訟提起の期間に関する規定が設けられた。この規定は、原文であるヘーグ・ウィスビー規則とは若干異なったニュアンスで書かれているが、要するに、第三者と再運送契約を締結した船主がその再運送人（多くは定期備船者）に対して求償請求する場合の期間もこれに該当するものと解される。

国際的には、近年改訂された多くの定期備船契約書式が明文の求償条項を置くようになったことが注目に値する。また求償請求を認める場合について、英米の判決では明示の条項に基づく場合も、黙示の求償の場合もほとんど同じ原因によって求償が認められることが普遍化してきた。この点では黙示的求償の原因について緻密に分析した一九八四年の *Caroline P* 号判決、求償請求の本質に言及した一九八〇年の *Nissho Iwai v. Stolt Lion* 事件などが、後の判決に影響を与えていると思われる。

わが国においては、定期備船契約に関する法律上の規定がないため、普通契約約款と学説・判例のみを頼りに今日に至っている。これは、英米法と同じ条件であるが、いかんせん判例の数およびそれを体系的に分析したものが少な過ぎるため、普遍的な考え方が形成されるに至っていない。しかし、現実には本稿のはじめに紹介したように、海運業界における定期備船の利用は増加する一方である。経済界が混沌としている今日こそ、海運企業を含めた企業法のあり方を再検討すべきではないだろうか。