

判例  
研究

監修 早稲田大学名誉教授 中村真澄

株式会社商船三井海法ゼミナール〈第15回〉

## 米国における船荷証券中の裁判管轄条項の効力

事案 Nippon Fire & Marine Insurance Co. v. M/V Spring Wave, et al.  
United States District Court, Eastern District of Louisiana, January 31, 2000 「2000 AMC 1717」

小川綜合法律事務所  
弁護士 雨宮 正啓

### 1. 事実の概要

400梱包のwire-rod coils (以下「本件貨物」という)が本船Spring Wave号に積載されて、名古屋からNew Orleansまで海上輸送され、そこでバージに直接積み替えられ、Illinois州のLemontまで輸送された。本船を(所有)運航していたのは、Daiichi Chuo Kisen Kaisha、Daiichi Chuo Kisen K.K.及びDaiichi Kosan Kaisha (以下、3社を併せて「Daiichi」という)であり、Chuang Zhi Maritime Pte. Ltd. (以下「Chuang」という)が登録船主であった。本件貨物の荷送人は、Okaya & Co. Ltd.であり、荷受人はOkaya (U.S.A.) Inc.であった。New OrleansからLemontまでのバージ輸送については、荷受人がバージ輸送業者Combined Transport Systems, Inc. (以下「CTS」という)に依頼し、CTSは、バージを所有運航しているOlympic Marine Company (以下「Olympic」という)に実輸送を行わせた。荷受人手配の荷役業者Transocean Terminal Operators, Inc. (以下「TTO」という)が、New Orleansにおいて、本船から本件貨物を荷揚げし、さらにバージWTT-8305Bに積み込んだ。

1998年6月28日、Daiichiは、名古屋において本件貨物の状態を検査し、外観上良好と判断し、無故障船積船荷証券を発行した。ところが、本件貨物がLemontに到着した際、カバーの破損、擦り傷及び錆による広範囲な損傷があることが判明した。貨物保険者であるNippon Fire & Marine Insuranceは、荷受人に対し保険金を支払い、損害賠償請求権を保

険代位し、契約、寄託及び過失の法理に基づいてDaiichi、Chuang、CTS、Olympic、TTO及びOrix Maritime (以下「Orix」という)に対し、損害賠償請求訴訟をLouisiana東部地区連邦地方裁判所に提起した。また、本件訴訟開始後、TTOはDaiichiに対し、OlympicはDaiichi、Chuang及びOrixに対して交差請求を提起した。また、Daiichi、Chuang及びOrixは、船荷証券には東京地方裁判所を法廷地とする外国裁判管轄条項があることを理由に米国地方裁判所は管轄を有しないと主張し、訴えの却下を求める申し立てをした<sup>(1)</sup>。原告及びOlympicは同申し立てに対し反対した。

原告：Nippon Fire & Marine Insurance Co.

被告・申立人：Daiichi Chuo Kisen Kaisha  
Daiichi Chuo Kisen K.K.  
Daiichi Kosan Kaisha  
Chuang Zhi Maritime Pte. Ltd.

Orix Maritime Corporation

被告：Combined Transport Systems, Inc.

Olympic Marine Company  
Transocean Terminal Operators, Inc.

### 2. 判決

訴え却下の申し立てを棄却。

(1) 原則として、船荷証券中の外国裁判管轄条項は有効である。この有効の推定は、諸

事情の下で不当であることが立証された場合には無効とされることがある。本条項の無効を主張する者は、本条項が詐欺 (fraud or overreaching) に起因すること、本条項が公序 (strong public policy) に反すること、または本条項を有効とすると原告の裁判を受ける権利が奪われることを立証しなければならない。

米国海上物品運送法第1303条8項は、「運送契約における条項、約款または合意で、運送人または船舶に対し不注意、過失またはこの条に定める義務の不履行による物品の滅失または損害についての責任を免除し、またはその責任をこの条約の規定に反して軽減するものは、無効とする」ことを定めている。本件において、裁判所は、諸事情の下、米国海上物品運送法第1303条8項に違反する責任軽減が公序に反することから、裁判管轄条項は不当であるとする。すなわち、当裁判所が裁判管轄条項を無効とする理由は、米国海上物品運送法第1303条8項に反する船荷証券中の条項が日本の裁判所において有効とされる現実の危険性が存在することである。

申立人らは、本件船荷証券裏面約款第4条、第6条及び第34条が仮に有効とされた場合、米国海上物品運送法第1303条8項に反することを争ってはいない。問題は、日本の裁判所がそれらの条項を有効とするか否かである(2)。

原告が提出した日本弁護士 of 宣誓供述書は、次のとおりの内容であった。

日本の裁判所は、ジャスミン号事件判決に基づき、第6条を解釈し、Daiichiではなく、船主を船荷証券上の運送人であるとし、米国海上物品運送法上の責任にかかわらず、Daiichiの運送人としての責任を免れさせるであろう。第4条は、運送人の過失責任に反するような契約 (contract against the consequences of negligence) であり、

日本の裁判所は、米国海上物品運送法第1303条8項に反する責任軽減を認めるように解釈する。また、判例法を引用し、日本の裁判所は、貨物に生じた損害につき、使用人及び代行者の責任を免除する旨規定する第34条を有効とするであろう。

申立人らは、外国裁判管轄条項は契約として当事者を拘束し、日本の裁判所は米国海上物品運送法に相当する日本の国際海上物品運送法を適用するので、このような条項は違法ではないと主張する。申立人らは、別の日本弁護士の宣誓供述書を提出したが、その内容は次のとおりであった。

日本の国際海上物品運送法は実質的に全ての点で米国海上物品運送法に類似している。荷送人、荷受人又は船荷証券所持人に不利益な特約を無効とする旨規定する国際海上物品運送法第15条は、米国海上物品運送法第1303条8項に相当する。日本の裁判所は米国海上物品運送法第1303条8項の下で無効とされる責任軽減に関する契約条項を有効とすることはできないであろう。カムフェア号事件判決からすると、第6条は、許されざる運送責任の転嫁や軽減を定める船荷証券中の規定として無効とされるであろう。第4条は直接国際海上物品運送法第15条に反し、無効とされる。第34条については、日本の裁判所は責任免除を認めるであろうという主張を認めることも、争うこともしていない。最近の日本の判例法はこのような条項の検討をしているか疑問としている。

当裁判所は、日本の国際海上物品運送法に関する日本の裁判所の解釈を予測できない。また日本の法律家らによる意見の衝突を考慮し、当裁判所は日本の裁判所が裏面約款第4条、第6条及び第34条のどれでも有効とする現実の危険があると結論する。

申立人らは、Sky Reefer号事件判決にその主張のよりどころを強く求めている。し

かし本件はいくつかの重要な点でSky Reefer号事件と相違している。

- ① 責任を軽減するかもしれない法を日本の裁判所が適用するであろうとの主張のみが提出されたSky Reefer号事件と異なり、有効とされれば米国海上物品運送法に抵触するいくつかの条項が本件船荷証券中に存在する。
- ② それらの条項が有効と解釈されるであろうとする日本弁護士の宣誓供述書が提出されている。
- ③ Sky Reefer号事件では、仲裁人が米国海上物品運送法の方針を尊重するように米国地方裁判所において管轄権を留保していたが、本件では、日本の裁判所が適正に米国海上物品運送法を適用するように当裁判所において管轄権を留保できるような手続きが存在しない。

本外国裁判管轄条項を無効と判決することは、原告に対して制定法上の救済手段に訴えることを認めることによって公序を守り、かつ米国海上物品運送法の目的を達成させることにつながる。

- (2) 実務的な面から考察すると、TTO及びOlympicは船荷証券または船荷証券中の裁判管轄条項の当事者ではないので、申立人の請求の認否にかかわらず、TTO及びOlympicのDaiichiに対する交差請求は、依然として当裁判所に係属する。その結果、Daiichiは同一の法理に基づいて、同一の事実関係を当裁判所で争うことになる。日本の法廷だけで争うという裁判管轄条項の主目的は没収され、衡平法及び訴訟経済の点から裁判管轄条項を有効とすることは否定される。

### 3. 米国における外国裁判管轄条項に関する判決例の流れ

本判決においては、原則として、船荷証券中の外国裁判管轄条項は有効であるとしたう

え、この有効の推定は、諸事情の下で不当であることが立証された場合には無効とされることがあるとし、その無効を主張する者は、本条項が詐欺 (fraud or overreaching) に起因すること、本条項が公序 (strong public policy) に反すること、または本条項を有効とすると原告の裁判を受ける権利が奪われることを立証しなければならないという case law を示したうえ、それを適用して判断している。外国裁判管轄条項の効力に関する米国判決の流れは、Sky Reefer号事件判決を堺に顕著な変化が認められ、本判決はSky Reefer号事件判決の流れを受けたものであるといえるが、本判決で適用された case law 形成に至る経過は次のとおりである(3)。

1955年前の連邦及び州裁判所の判決は、①当事者は合意によって裁判所の管轄権を剥奪することはできない、②当事者が訴え提起地に関するルールを変更することを許すと法の均衡を害し、不都合である、③管轄条項は公序に反するなどを理由にして、一般的に裁判管轄条項を無効としていた(4)。その中で、Wm. H. Muller Co. Inc. v. Swedish American Line Ltd.事件判決は、基本的には当事者の合意によって法に定められている裁判所の管轄権を排除できないという伝統的立場に立ちながら、そうした合意が諸般の事情を考慮した結果相当と認められるときには、それに効力を認めて訴えを却下した(5)。しかし依然、Indussa Corp. v. S.S. Ranborg事件判決をはじめ、米国海上物品運送法が適用される事件において、外国裁判管轄条項は無効とされていた(6)。これに対し、The Bremen v. Zapata Off-Shore Co.事件判決(7)をはじめ、米国海上物品運送法の適用が問題とならない海事事件において、契約中の裁判管轄条項を有効なものとして判示した判決が出されるようになった。そのような状況下で、直接的には仲裁条項の有効性が争われた事案ではあるが、Vimar Seguros Y Reaseguros, S.A. v. M/V Sky

Reefer事件判決において、米国海上物品運送法が適用される事案においても外国裁判管轄条項の有効性が認められた(8)。同判決以来、同判決を踏襲する判決が出されるようになったのである(9)。現在では、外国裁判管轄条項は有効であることを前提に、どのような場合に無効とされるかが問題となっていると思われる。この点、Mitsui & Co. (USA), Inc v. M/V Mira事件判決は、本判決と同旨のcase lawを適用し、外国裁判管轄条項を有効とした(10)。

#### 4. Mitsui事件判決

(1) Mitsui & Co. (USA), Inc (以下「Mitsui」という)所有の鋼鉄が、Euro備船の機船Mira号によりRussiaからNew Orleansまで輸送され、その輸送中に損害を被った。本運送につき、船荷証券が発行されていたが、それにはLondonを管轄裁判所とする外国裁判管轄条項及び貨物が米国発または米国向けである場合には、米国海上物品運送法が適用されるとする準拠法指定条項が挿入されていた。Mitsuiは、貨物の損害賠償を求め、Euroに対し対人訴訟、Mira号に対し対物訴訟をLouisiana東部地区連邦地方裁判所に対し提起した。その後、Mira号の船主及び運行管理者であるAtlantic Arcturus, Inc.及びReederei Horst Zeppenfeld GmbH & Co., KHも被告に追加された。Euroは、船荷証券中の外国裁判管轄条項に基づき、本訴えが却下されるように申立てた。

(2) Louisiana東部地区連邦地方裁判所では、外国裁判管轄条項をEuroに有利に解釈し、訴えを却下した。そこで、Mitsuiは、第5巡回区連邦控訴裁判所に上訴したところ、以下のとおり判示した。

連邦最高裁判所は、一貫して外国裁判管轄条項及び準拠法指定条項を有効と推定する。Bremen号事件判決において、これら

の条項が有効であるとの推定が明確に示された。有効性の推定は、諸事情の下で不当であることが証明されることによって覆される。不当の証明責任は重く、その条項が詐欺に起因すること、公序に反すること、またはその条項を有効とすると原告の裁判を受ける権利を奪われることを立証しなければならない。

Mitsuiは、有効性の推定を覆し、船荷証券中の外国裁判管轄条項を無効とするため、以下の点を主張する。

外国裁判管轄条項は、米国海上物品運送法第3条8項に反する附合契約であり、自由な交渉により合意されたものではないので、有効とすべできない。Forum non conveniens法理は、荷揚げされた地の裁判所において裁判されることを指示している。英国で本件を裁判することは、事実上Mitsuiの請求を消滅させることになる。

Sky Reefer号事件判決前の連邦地方裁判所が例外を除いて、外国裁判管轄条項は米国海上物品運送法第3条8項に基づき無効とされてきたというMitsuiの指摘は、正しい。

Mitsuiは、外国裁判管轄条項を無効としたリーディングケースであるIndussa事件判決をよりどころにしている。Indussa事件では、外国で訴訟をして責任を追及することは、不便宜や費用を増大させ、事実上米国海上物品運送法第3条8項の責任軽減にあたり、高いハードルを課すことになることから、外国裁判管轄条項を無効としている。しかし、それはSky Reefer号事件で否定された。米国海上物品運送法第3条8項は、契約によって免除できない明確な義務を定めているが、それはこれらの義務を強制する手段と区別されることを裁判所は認めた。本条項は、運送人の責任を強制する方法にのみ関することから、有効であるとされた。外国仲裁条項は、責任の問題では

なく、責任を強制する場所の問題に関するものであり、米国海上物品運送法の下でも有効である。

Mitsuiは、Sky Reefer号事件判決は、仲裁条項に限られ、裁判条項は射程範囲ではなく、その適用を免れると主張する。しかし、仲裁条項は、裁判管轄条項の一部にすぎない。Sky Reefer号事件の裁判所は、同判決を外国仲裁条項に限らなかった。同判決における多数意見は、米国海上物品運送法第3条8項は、明文で、特定の裁判所において米国海上物品運送法上の義務を強制することの合意を禁止していないことを明らかにした。

Mitsuiは、船荷証券は、附合契約なので、当事者を拘束しないと主張する。それに応じて、Euroは、船荷証券中に裁判管轄条項が挿入されることは特別なことではなく、この種の取引に通じている国際企業であるMitsuiはそれを予測できたはずであることを指摘する。そのことに関係なく、連邦地裁がMitsuiは船荷証券に基づく損害賠償請求訴訟を提起したことにより、外国裁判管轄条項を含む船荷証券中の条項を受諾したと判断したことは正しい。Mitsuiは、船荷証券中の条項に拘束される。

Mitsuiは、米国海上物品運送法を適用させる準拠法指定条項と外国裁判管轄条項は、矛盾すると主張する。Mitsuiは、海外の裁判所に米国法の適用を求めるのは論理的ではなく、両条項を併せて、米国における港で生じた問題については米国裁判所で米国法に基づき裁判されるか、海外の取引については英国裁判所で英国法に基づき裁判されるという意味に読むべきであると主張する。しかし、これらの条項に矛盾はない。連邦地方裁判所が認めたように、2つの条項は、相互に排斥しない。船荷証券が本件について米国海上物品運送法の適用を求めている場合、そのような合意とその問

題がLondonの高等法院で処理されることを求めていることと矛盾しない。

Mitsuiの主張は、根本的には、Forum non conveniensに基づく。情報や証人が米国に集中しており、英国での裁判は、手間と費用を増大させるので、外国裁判管轄条項は、事実上Mitsuiの請求を消滅させることになり、公序に反するとMitsuiは主張する。しかし、本件は米国法人同士のローカルな争いではない、国際的企業の国際的取引間の問題である。国際企業間では米国の偏狭な理論を認めることは出来ない。手間と費用の増大は、外国裁判条項及び仲裁条項を無効等する充分な理由にはならない。

## 5. むすび

Sky Reefer号事件では、外国裁判管轄条項・仲裁条項がどのような場合に有効となり、無効となるのか、必ずしも基準が明確ではなかったが、少なくとも第5巡回連邦控訴裁判所では、有効か無効かを判断する際に適用されるべきcase lawが確立されたといえる。外国裁判管轄条項が公序良俗に反するか否かの点であるが、両判決からすると、今後、裁判管轄条項が指定する国の裁判所で、その国の法律が適用され、その結果が米国海上物品運送法に反する現実的危険性がある場合には、裁判管轄条項が公序良俗に反し、無効とされる可能性が高いと思われる。

## 注：

- (1) 外国裁判管轄条項には、本船荷証券に別段の規定がある場合を除いて日本法を適用し、本船荷証券の下で生じる一切の紛争は日本の東京地方裁判所において解決される旨規定されている。
- (2) 第6条は、本船が船荷証券発行会社の所有船舶または裸傭船船舶ではない場合には(本船が同会社の所有船舶または裸傭船船舶とみられるような場合においても)、本船

荷証券は同会社が代理して締結した船主または裸傭船者本人との契約としてのみ効力を有する。同会社は単に代理人としてのみ行為し、かつ本船荷証券に関していかなる責任も負わない旨規定する (Demise Clause)。

本判決では、第4条及び第34条の規定自体は紹介されていない。ただし、第34条は、Himalaya Clauseと思われる。

- (3) 外国裁判管轄条項に関する米国判決の流れにつき、詳しくは、川又良也「船荷証券における裁判管轄条項」海法会誌復刊9号3頁、貝瀬幸夫「国際的合意管轄の基礎理論」国際化社会の民事訴訟181頁、岩崎一生「米国連邦裁判所における契約中の裁判管轄条項の効力」[1991-2]アメリカ法173頁参照。外国仲裁条項については、平泉貴士「海事仲裁条項と海上物品運送法(4) - 米国の判例・学説を中心として -」海事法研究会誌131号15頁、同「米国における海事仲裁条項規制の新たな展開 - Sky Reefer号事件判決からMLAのCOGSA改正試案まで -」早稲田法学73巻3号403頁参照。

- (4) 貝瀬・前掲182頁

- (5) 1955. A.M.C. 1687

本判決は、Swedenから米国までの積荷を運送する航海途上で、被告所有の船舶が沈没したため、荷受人がNew York南部地区連邦地方裁判所に損害賠償請求訴訟を提起した事件である。船荷証券中にSweden裁判所の専属裁判管轄条項があった。連邦地方裁判所は、上記裁判条項を理由に訴えを却下し、第2巡回区連邦控訴裁判所も次のように判示し、原審を支持した。

米国海上物品運送法は、船荷証券中に含まれる裁判管轄の合意を明らかに無効とするものではない。管轄条項が公序に反するかどうかについて、条項の相当性 (reasonableness) に依存するものと解する。当事者は合意によって裁判所の管轄権

を剥奪することはできない。しかし、個々の事件において管轄の合意が不当でなければ裁判所がその管轄権の行使を控えるのは正当である、そこで、本件合意の相当性を考えると不堪航に関する証拠はSweden裁判所の方が容易に利用でき、Sweden裁判所が損害算定つき米国裁判所と同一の基準を適用すること、及びSweden法のもとの責任制限手続が米国法と同様であることにつき争いはないところ、Sweden裁判所が本件を公平かつ正当に審理できない旨の主張は行われていない。

本判決では、裁判管轄条項の有効性が肯定されたのではなく、管轄条項は裁判所が裁量権を行使するにあたって考慮される1ファクターにとどまるとされる。Forum non conveniensの理論と同じ基盤に立つとされる。本判決については、川又・前掲9頁及び貝瀬・前掲183頁参照。

- (6) 1967 A.M.C.589

事実の概要は次のとおりである。New York法人Indussaは、釘及び有刺鉄線をAntwerpからSan Francisco向けに海上輸送させたところ、海水濡れのために鉄錆が発生し、損害を被った。そこで、Indussaは、本件貨物を輸送した船舶 (以下「本船」という) をarrestして、積荷損害にもとづく対物訴訟をNew York南部地区連邦地方裁判所に提起した。本件船荷証券中には、至上約款が挿入されており、船積国において制定されたものとしての、ヘーグ・ルールが適用できることを宣言していたが、他方で米国貿易条項は、この船荷証券により明示された契約が米国海上物品運送法に服する場合には、米国海上物品運送法の諸規定が、船積前、荷揚後及び物品が運送人に保管されている間中適用されると規定していた。船荷証券中には、この船荷証券に基づく一切の紛争は運送人が主たる営業所を有する国の裁判所で解決されるべきもの

とし、その国の法律が適用される旨の条項が挿入されていた。本船の船主は、本条項に基づき、訴え却下を申し立てた。

連邦地方裁判所は、船主の申立てを認めたが、第2巡回区連邦控訴裁判所は、次のように判示し、原判決を破棄した。

実際的にみれば、とくに請求額が少額の場合には、遠隔地での訴訟追行を米国人原告に求めると、実質的に運送人の責任を減少せしめることになる。外国裁判所による準拠法選択を制約する方法は存在しないのだから、専属管轄条項に効果を与えるのは、外国法に従う旨の条項を実現するのと同じく米国海上物品運送法に反しうる。当該裁判所が米国海上物品運送法ないしハーグ・ルールを適用しない場合には、当該条項はほぼ確実に運送人の責任を減少させる。外国法廷が米国海上物品運送法またはハーグ・ルールを適用する場合でさえ、審理を外国で要求することは、運送人の責任を軽減することにならう。なぜなら、その法廷が、連邦最高裁判所の統一的なコントロールに服している米国の裁判所が適用するのと同じ方法で、それらの規則を適用するという保証は何ら存し得ず、第3条8項は、明白に運送人の義務を軽減している場合をもカバーしているものと十分に解釈されうるからである。我々は、米国議会の立法意思は、米国の裁判所で運送人に対して裁判管轄権を獲得しうる荷主が、米国裁判所にこの訴訟を受理させること、および米国議会が定めた明文の規則を適用させることを妨げるような米国の港向け、または港発の積荷のために発行された船荷証券中の一切の契約規定を無効とするものであると考える。

本判決については、貝瀬・前掲186頁、平泉・前掲「海事仲裁条項と海上物品運送法(4)」16頁参照。

(7) 1972 A.M.C.1407

事実の概要は次のとおりである。Texas州のHoustonに本拠を有する米国法人Zapata社と西ドイツ法人Unterweserとの間で、Zapata所有の海底削掘船Chaparral号をLouisianaからItalyのRavennaまで曳航する契約が締結された。契約書には全紛争はLondonの裁判所で処理する旨の外国裁判管轄条項が含まれていた。Unterweserの曳航船Bremen号は、Chaparral号を曳航中にMexico湾で激しい嵐に遭遇した。Chaparral号は損害をこうむり、Bremen号はZapataの指示に従って最寄りのFlorida州のTampaに避難した。1968年1月12日、Zapataは外国裁判管轄を無視して曳航上の過失及び契約違反を理由にUnterweserに対しては対人訴訟、Bremen号については対物訴訟をTampaの連邦地方裁判所に提起した。

Unterweserは外国裁判管轄条項を援用して、管轄の欠如ないしforum non conveniensを理由とする訴えの却下、またはLondon裁判所に本件訴訟が係属するまで米国における手続きがstayさるべきことを求める申し立てを行った。同年2月、Unterweserは外国裁判管轄条項に従い、曳船契約違反を理由とする損害賠償請求訴訟をLondonで開始し、Zapataは管轄を争うため出頭したが、その抗弁は排斥された。船主責任制限法上、船主は、自己の責任を船舶の価値プラス積荷の総額に限定するために、訴状の送達を受けてから6か月以内に地方裁判所に申し立てなければならないとされているが、当該期間満了間際になってもTampaの連邦地方裁判所はUnterweserの管轄の抗弁に答えなかった。そこでUnterweserは選択に迫られ、結局1968年7月2日に同地方裁判所に責任制限のための訴えを提起した。

連邦地方裁判所は、Unterweserの申立てを排斥し、第5巡回区連邦控訴裁判所も

原審を支持したが、連邦最高裁判所は、次のとおり判示した。

拡大しつつある国際商取引の領域では、すべての紛争は米国の法により米国の裁判所によって解決されなければならないというような偏狭な地方的感覚を維持するときは、米国企業の海外進出は大きな制約を受けることになるであろう。

管轄条項は歴史的には米国の裁判所から好ましく思われてこなかった。しかし、かかる条項は一応有効であり、反対する当事者が当該条項の実現は諸事情のもとで不当であることが示されなければその効力は肯定される、という見解が判例上も受け入れられつつある。

そして、これこそ海事事件において連邦地方裁判所が従うべき正しい法理である。外国企業は自国の裁判所で紛争を解決したがるし、それが無理なら紛争事項に専門的知識を有する中立的な法廷地での紛争を選ぶ。本件の法廷地の選択は経験豊富で熟練した企業が対等の交渉を通じて行ったものであり、反対の強力な理由がない限り裁判所により実現されるべきである。

詐欺、不当威圧、対等な交渉力の欠如という事情による影響を受けずに、自由な交渉の結果として私人間でなされた国際的な合意はその効果を認められるべき強い理由を有する。本件の場合、Zaptaが管轄条項の実現は不当かつ不公正であること、また詐欺等の理由から無効であることを明確に示さない限り、当該条項を実現するというのが正しいアプローチである。管轄の合意が自由な交渉の結果成立し、重要な公序に反していなくとも、選ばれた法廷地が審理に著しく不便宜であるならその合意は不当なものになりうるという見解も判例上示唆されている。

米国人同士が本来地域的な紛争を解決するために遠方の外国裁判所を選択した場合

には、合意の相当性を決するにあたり甚だしい不便宜性はより重視されよう。しかし、本件は国際商取引を含み、London裁判所の選択は国際取引に安定性をもたらし、熟練した中立的法廷を提供するための合理的な努力であったことが明らかである。不便宜は契約締結時に予見できたはずである。合意された法廷地が極めて利用困難かつ不便宜であり、それゆえ当該法廷で裁判を受ける機会が實際上全面的に奪われてしまうことを合意を回避しようとする当事者が示さなければならない。地裁は便宜が著しく英国に傾くことの証明責任を、誤ってUnterweserに負担させた。便宜のバランスがTampaでの審理に著しく傾くこと、およびLondonでの審理はZapataにとって明白かつ甚だしく不便宜であり、そのため有意義な裁判を受ける機会を奪われることにつき、Zapataに重い証明責任を尽くす機会を与えるために、本件を差し戻す。

本判決については、貝瀬・前掲193頁、曾野和明・アメリカ法1976-2号272頁参照。

(8) 1995 A.M.C. 1817

事実の概要は次のとおりである。New Yorkの果物供給組合は、Moroccoの果実供給業者との間で果実の売買契約を締結し、当該果実をMoroccoからBostonまで運送するためSky Reefer号を傭船した。本船は、Panama法人船主から日本法人Nichiro Gyogyo Kaisha(以下「Nichiro」という)に定期傭船されたものである。Nichiroは、運送人として、船荷証券を発行し、果実供給組合が本件船荷証券を所持するに至った。

本件船荷証券には、「当該船荷証券によって明示されているか、その中に含まれている契約は、日本法に準拠する。」「当該船荷証券により生ずる一切の紛争は、日本海運集会所のTOMACの規則およびその修正規則に従って、東京においてTOMACの仲裁に付託されるものとし、当該仲裁人によ

って下された判断は、最終のものとして両当事者を拘束する」ことが規定されていた。

Bostonにおいて荷揚げを行う際に、果実供給組合は、本件貨物が船倉内で荷崩れしており、US\$100万を超える損害を被ったことを発見した。一部損害を填補した保険会社及び果実供給組合は、船主に対する対人訴訟及び本船に対する対物訴訟をMassachusetts連邦地方裁判所に提起した。

船主等は、本件船荷証券上の外国仲裁条項及び連邦仲裁法（Federal Arbitration Act: FAA）第3条に基づき、訴訟の中止と海運集会所での仲裁を求めた。

連邦地方裁判所は、仲裁条項の効力を認め、訴訟手続きを中止した。これに対し、第1巡回区控訴裁判所は、外国仲裁条項が米国海上物品運送法に反するとしても、FAAを適用して同条項の効力を認めた。連邦最高裁判所は、次のように判示した。

第1の争点は、外国仲裁条項が米国海上物品運送法に規定されている責任を軽減するものであるかである。

Indussa事件の結論や判決理由自身が支持できない。米国海上物品運送法第3条8項により、軽減してはならない責任は、不注意、過失またはこの条項に定める義務の不履行による物品の滅失または損害についての責任である。ゆえに、同項は米国海上物品運送法が課す特定の責任軽減について定めたものであり、その責任を追及するための手段および費用の問題に関する規定ではない。米国海上物品運送法を紛争解決のために国際裁判管轄権を制限する方向に解釈することは、米国海上物品運送法のモデルであるヘーグ規則の趣旨にも合致しない。国際的取引の増加の中で、米国の法律及び裁判所ですべてを解決しようとすることは偏狭といえる。FAAは、船荷証券も含めた海事取引においても、仲裁合意の強制力を要求している。米国が国際協調の利益を

得、信頼の置けるパートナーとしての役割を果たすべく、裁判所は国内法の解釈に際して、国際合意に反することのないよう細心の注意を払うべきである。よって、外国での仲裁の費用および不便さ、または法律を適用する外国仲裁人への不信感を理由に、外国仲裁約款を無効とするよう米国海上物品運送法を解釈することはできない。

第2の争点は外国仲裁人が米国海上物品運送法を適用する保証がないという点である。仲裁人は国際海上物品運送法に従うであろうが、それでは少なくとも運送人又はその被用者以外の者の行為に対する責任を免れる点で、米国海上物品運送法の定める責任が軽減されると主張する。しかし、この主張は時期早尚である。この中間的な段階では、仲裁人が上告人の申立てにいずれの法を適用するか、また結果的に上告人の保護が薄くなるかは、確定的なことではないからである。外国仲裁判断が米国の公序に違反する場合には、当該判断は米国では承認されないので問題ない。船荷証券中の外国仲裁条項は、米国海上物品運送法の下ではいかなる状況でも無効というわけではないと考える。それ故、FAAと米国海上物品運送法は両者とも十分な効力を有する。当裁判所は、連邦地方裁判所の判決を支持するものである。

本判決については、小林秀之・河村基予「国際海事仲裁の新潮流—スカイ・リーファー号事件米国連邦最高裁判決の紹介を兼ねて—」海事法研究会誌133号1頁、清河雅孝「海外判例情報（65）」海事法研究会誌157号43頁、吉田元子・アメリカ法1996-2号366頁参照。

(9) Sky Reefer事件判決後の判決例については、平泉・前掲「米国における海事仲裁条項規制の新たな展開」参照。

(10) 1997 AMC 2126