

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38回〉

積付不良と堪航義務および燃料油加熱と航海過失免責

Compania Sud American Vapores v Ms ER Hamburg Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co KG
[2006] EWHC 483 (Comm) Lloyd's Law Reports [2006] Vol.2 Page 66

小川総合法律事務所
弁護士 雨宮 正啓

一 事実

当事者

船主：Ms ER Hamburg Schiffahrtsgesellschaft
mbH & Co KG

傭船者：Compania Sud American Vapores

本船は、修正 NYPE (1946) 書式に基づいて定期傭船されていたところ、本船上で発生した爆発事故により船体に損害が発生した。船主は、事故原因が次亜塩素酸カルシウム内包コンテナの積載にあると主張して、傭船者に対して約 6300 万米ドルの損害賠償請求（船体損害および逸失利益）を行った。傭船者は、船主に対して約 1200 万米ドルの反対請求をした。本定期傭船契約には、次のような規定がある。

8 条 and charterers are to load, stow, lash, secure, unlash, trim and discharge and tally the cargo at their expense under the supervision of the Captain,

傭船者は、自己の費用により、船長の監督の下で、船積み、積付け、ラッシング、固縛、アンラッシング、荷ならし、荷揚げ及び検数を行う。

24 条 It is also mutually agreed that this Charter is subject to all the terms and provisions of and all the exemption from liability

contained in the Act of Congress of the United States approved on 13 February 1893 and entitled "An Act relating to Navigation of Vessels; etc" in respect of all cargo shipped under this charter to or from the United States of America. It is further subject to the following clauses both of which are to be included in all bills of lading issued hereunder:

USA Clause Paramount

This bill of lading shall have effect subject to the provisions of the Carriage of Goods by Sea Act of the United States approved April 16 1936 which shall be deemed to be incorporated herein and nothing herein contained shall be deemed to a surrender by the carrier of any of its rights or immunities or an increase of any of its responsibilities or liabilities under the Act. If any terms of this bill of lading be repugnant to said Act to any extent, such term shall be void to that extent and no further, or Canadian Clause Paramount or Chamber of Shipping Clause Paramount where applicable.

本傭船契約の下で米国合衆国を仕向地または船積地とするすべての貨物について、本傭船契約は、1983年2月13日合衆国連邦議会の承認を経た船舶の

航海等に関する法律に定める一切の文言、規定および免責事項に従うものであることを合意する。さらに、本備船契約は、その下で発行される一切の船荷証券に挿入されるべき以下の2条項に従う。

米国合衆国至上条項

本船荷証券は、1936年4月16日に承認された合衆国海上物品運送法によってその効力を有し、かつ、それらの規定が本証券に挿入されているものとみなし、本証券に定めるいかなる事項も、同法に基づく運送人の権利もしくは免責の特権を放棄し、またはその責任もしくは義務を加重させないものとみなす。本証券の文言に、同法と抵触する箇所があるときは、その文言は抵触の箇所に限り無効とする。カナダ至上約款または chamber of shipping 至上約款も適用される。

30条 Charterers have the option to load up to a maximum permitted by regulations in accordance with certificate of compliance of containerised dangerous IMO cargo on and under deck provided packed/labeled/loaded/stowed/lashed/secured/discharge according to board of trade/IMO regulations and or local regulations, 備船者は、IMOのコンテナ詰め危険貨物に適合する証明書に従い、規則で許される範囲内で積載し、board of trade (商務省)、IMOおよび現地規則に従

い、甲板下において梱包、ラベル貼付、船積み、積付け、ラッシング、固縛、荷揚げすることができる。

本訴訟は、仲裁判断（2005年3月1日）に対する上訴である。仲裁廷では、コンテナの爆発原因に関して、①貨物固有の不安定性および揮発性が原因であるか、②燃料タンクに隣接して積付けられた貨物が、航海中にタンク内の燃料油によって加熱されたため、不安定となって爆発したのか判断されなかった。本件訴訟では、②が原因であることを前提に争われている。

二 争点

本件における争点は、以下のとおりである。

1 争点1 不良積付けと堪航義務

備船者に積付けの責任を負わせている備船契約8条は、Hague-Visby Rulesを至上約款として撰取する備船契約24条に照らしてどのように解釈されるべきか。船舶を不堪航にするような積付けが行われたとき、それが原因で船体に損害が発生した場合、契約上の責任を負うのは、船主か、それとも備船者か。

2 争点2 燃料油加熱と航海過失免責

燃料油が合理的に必要なとされる粘度を維持する温度を超えて加熱されたことが事実で、しかもそれが爆発の原因であるとした場合、これは、Hague-Visby Rules 3条2項「運送品の取扱い上の過失」¹か、同Rules 4条2項 (a)「船舶の取扱いに関する過失」²か。

1 Subject to the provisions of Article 4, the carrier shall properly and carefully, load, handle, stow, carry, keep, care for, and discharge the goods carried.

2 Neither the carrier nor the ship shall be responsible for loss or damage arising or resulting from:

(a) Act, neglect, or default of the master, mariner, pilot, or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship;

三 争点1

1 仲裁判断:

仲裁人は、コンテナを燃料タンクに隣接して積付けるべきでなかったこと、一等航海士がコンピューター・プログラムを理解していれば、コンテナの位置が熱源に近接しており、IMDGコードが要求する熱源から離れていること、という状態になっていないことに気づいたであろうと認定し、一等航海士の過失を認めた。

傭船契約8条の解釈については、Court Line事件判決³がある。これは、本来積込みに関する責任は船主にあるところ、同8条の効果はその責任を傭船者に移転するというものである。しかし、これには次の適用例外がある。

- (1) 船長が実際に貨物作業を監督し、損害がその監督に起因するとき、及び
- (2) 例えば船舶の復原性のような、船長が知りまたは知り得べきであるが、傭船者は不知である船舶に関する事項につき、不注意によって損害が生じた場合

(1) について

傭船者は、傭船者が提案した Stowage plan を一等航海士はコントロールすることができることから、「実際に監督した」に該当すると主張した。これに対し、船主は、一等航海士が Stowage plan を見ただけで、積付けに関する責任を負わされることになるのであれば、傭船契約8条に「and responsibility」が挿入されていようと、いまいと船主は、常に責任を負うことになり、

不当であると主張した。仲裁廷は、傭船者の主張が正しいとすると、船主が責任を免れるのは、船長または一等航海士が Stowage plan を見ていない場合のみとなる。さらに central planner が Stowage plan の変更を要求しても、それは傭船者の権利を侵害するものではないとして、船主の主張を認め、(1) の例外事由はないと判断した。

(2) について

傭船者は、コンテナはタンクに隣接して積付けられているが、燃料油使用や加熱のスケジュールは、船舶側の問題であって傭船者が知り得ない事項であると主張した。船主は、傭船者は傭船契約8条および30条に従い、IMDGコードに従って積付けをしなければならないところ、傭船者はそのための必要な情報を全て持ち、コンテナが燃料油タンクに隣接して積付けられることを知っていたのであるから、IMDGコード違反を修正すべきであったと主張した。仲裁廷は、船主の主張を認め、(2) の例外事由はないと判断した。

次に、傭船者は、第3の例外として、船主は船舶の堪航能力を維持するため貨物の積付けに介入する義務があると主張した。もし爆発原因が燃料油の加熱にあって、貨物自体の爆発でないとすれば、次亜塩素酸カルシウムを熱源に隣接して積付けけたことは明らかに船舶を危険に陥れ、堪航能力を失わせしめている。

これに対して、船主は、Imvros号事件判

3 Court Line Ltd v Canadian Transport Co Ltd (HL)(1940) 67 Ll L Rep161; [1940] AC934

決⁴に依拠して反論した。Imvros号事件判決においても荷役作業と堪航性の維持について争われた。これに対し、傭船者は、仮に、Imvros号が適用されるとしても、それより後に出されたKapitan Sakharov事件判決⁵との調整が困難であるのだから、同判決に従うべきではないと主張した。

仲裁廷は、船主の主張を認め、次のとおり、Imvros号事件判決に従った。船主に積付け介入義務を認めるためには、傭船契約8条にその趣旨を読み込まなければならないが、それは通常の解釈ではない。「船主の監督の下で」は、傭船者の義務を制限するものでなく、その履行を監督する船主の権利を表現した文言である。また、傭船者の行った不良船積みが原因で当該貨物と他の貨物を危険に陥れても、船舶に危険が及ばない限りは、傭船者が責任を負い、船主は責任を負わないが、船積みが悪くて船舶が堪航性を失った瞬間に、全責任を

船主が負うこととなり、傭船者が免責されるとの解釈は驚くべきことである。船積みが悪ければ悪いほど傭船者が有利になってしまう。しかも、何時の時点で不良積付けによって堪航性を失ったのかを決定することは困難である。

2 本訴訟における当事者の主張:

(1) 傭船者の主張

Imvros号事件では、傭船契約から至上約款が抹消されているため、船主はHague - Visby Rulesの下での堪航義務を負わない。船主は、傭船契約に定められている緩やかな堪航義務のみ負っていた。Hague - Visby Rulesの下での堪航義務は、船舶を危険に落としいれる不良積付けを防ぐ義務まで及ぶ。

次の点をあげている。

①Hague - Visby Rules 3条1項⁶は、船主が航海開始に先立ち船舶の堪航能力を維持すべ

4 Transocean Liners Reederei GmbH v Euxine Shipping Co Ltd [1999] 1 Lloyd's Rep.848.

Imvros号は、傭船契約8条に「and responsibility」が挿入されていないNYPEフォームで定期傭船された。至上約款は削除されていた。Imvros号がブラジルの港でtimberを積み込んだ際に、傭船者が派遣したsupercargoのlashingに関する指示が不十分であったために、航海中に荒天に遭遇しtimberの一部が流出し、船体に損害が発生した。傭船者は、荷崩れが起きたのは、堪航性が欠如したからであり、堪航義務は、船主の絶対的な義務であり、船長は積込みについて監督すべき義務を怠ったと主張した。船主は、積付けは、傭船者が行うものであるから、積付不良に起因する損害は傭船者が負担すべきあり、これは積付け不良で堪航性を欠如しても結論は変わらないと主張した。裁判所は、船主の主張を認めた。

5 Northern Shipping Co v Deutsche Seerederei GmbH and Others (CA) [2000] 2 Lloyd's Rep.255

本船は、十分なVentilationの設備のないholdに沸点が28度という可燃性の高いisopentane (IMPG class 3.1)の入ったタンクコンテナを積載して航行していたところ、甲板上に積んだコンテナが爆発し、甲板上に火災が発生し、火はhold内にも燃え広がり、その結果、本船は沈没した。十分なVentilationの設備がないhold内に、可燃性の高いisopentaneの入ったタンクコンテナを入れることにより堪航性を欠如することとなった。船主は、この点に関し、相当の注意を欠いたものであるとし、傭船者の船主に対する賠償義務を認めなかった。

6 The carrier shall be bound before and at the beginning of the voyage to exercise due diligence to:

(a) Make the ship seaworthy

(b) Properly man, equip and supply the ship;

(c) Make the holds, refrigerating and cool chambers, and all other parts of the ship in which goods are carried, fit and safe for their reception, carriage and preservation.

く不良積付けを是正すべく相当の注意を払う義務を定めているか。

- ② そうならば、備船契約の解釈として、船主は、堪航性を欠如させるような積付けの責任を免れているのか。
- ③ そうならば、それはHague-Visby Rules 3条8項⁷に違反しないか。

①について

船主は、船舶の堪航性維持の為の作業を他に丸投げできるとしても、不堪航船舶を運航した結果については他人に責任を転嫁できない。すなわち、例えば修理のために適切なヤードを選びさえすれば、堪航義務を免れたという主張はできない。

②について

これは、堪航義務と備船契約8条の間に抵触があるか否か、ということである。同8条および30条は、堪航義務について何ら定めていない。同8条とHague-Visby Rules 3条1項は、調和的に解釈することができる、他方、抵触があるとしても同3条1項が優先する。

③について

備船契約8条が積付けから発生した不堪航の責任を備船者に移転しようとするならば、それはHague-Visby Rules 3条8項に違反する。まず、Court Line事件判決において、貴族院の多数は、備船者に積付けの責任を移転することは船主の堪航義務を免除するものではないと考えたはずである。

同判決において、Lord Atkinは、次のように述べている。

「船長は、いずれにせよ、船舶が不堪航にならないようにする責務がある。積付け不

良が船長の命令によって生じたこと、備船者の指示したとおりの積付けをしていれば、損害が発生しなかったことを備船者が立証できれば、備船者は責任を免れる。」

さらに、同判決において、Lord Wrightは、次のように述べている。

「『船長の監督の下で』という文言は、備船者の積込みを監督する権利を明示的に船長に与えたものである。船長は、堪航義務を負っており、貨物に損害を与えないよう安全に積込まれることを確実にしなければならない。この権利が明示的に約定されている理由は、単に権利の存在を明らかにするためではなく、積付けを支配する備船者の権利を制限することにある。したがって、船長が、監督権を行使し、積付けについての備船者の支配を制限する場合、その程度に応じて、備船者の責任も限定される。」

同判決において、Lord Porterは、次のように述べている。

「本船の復元力に関係する場合、船長は堪航義務を負うのであり、ステベが負うものではない。どのような積付けが復元力に影響を与え、どのようなものが与えないかを知りうるのは船長であり、ステベではない。このことから船主に責任が生じる。また、船長が監督権を行使し、積付けに介入したことが証明されれば、責任を負うのは船主であり、備船者ではない。」

備船契約8条により、部分的に積付けの責任が備船者に移転するが、堪航義務については移転しない。堪航義務に関わる事項については、船主は、積付け介入義務を負い、責任を負う。

7 Any clause, covenant, or agreement in a contract of carriage relieving the carrier or the ship from liability for loss to damage to, or in connection with, goods arising from negligence, fault, or failure in the duties and obligations provided in this Article or lessening such liability otherwise than as provided in this Convention, shall be null and void and of no effect.

(2) 船主の主張

本訴訟で問題となっているのは、船主と傭船者間における積付け責任の契約上の配分である。不良積付けによって堪航性を欠如したことから生じる責任を船主が乗組員または船荷証券所持人に対して負うであろうことと、責任の契約上の配分とは関係がない。

契約条項は、貨物の船積み、積付けの planning と実行の責任を傭船者に課している。したがって、例えば、傭船者が危険貨物を積載しようとするれば、IMDG コードを含む法的規制の全てを遵守しなければならないのは、傭船者自身である。傭船者の著しい契約違反のために船舶が堪航性を欠くようになったのに、船主が責任を負うという傭船者の主張は不合理である。

積付けや lashings の質によって船舶が不堪航となっているか否か、を決めるのは必ずしも容易ではない。傭船者の主張が正しければ、船主が積付けの責任を負うこととなり、当事者が合意した契約上の責任配分は實際上無意味となる。傭船者が主張する結果を得るには、「supervision」の後に「and responsibility」を付け加えればよい。これはすでによく認知された方式であり、上記語句を含む傭船契約と含まない契約との間で、法律上の差異が存在しなければならない。

契約を適正に解釈すると、不良積付けによって堪航性を欠如したことの責任は、傭船者に移転し、Hague -Visby Rules 3 条 1 項の範疇にはない。

Pyrene 事件判決⁸において、Lord Devlin は、次のように述べている。

「本傭船契約は、Hague -Visby Rules に従うが、積付けおよび荷揚げが船主の責任となる範囲は、当事者の決定に委ねられている。このように、Hague -Visby Rules 3 条 1 項は、船主が履行すると契約した船積み、積付けに関する役割および義務に限って適用されることとなる。」

Strathnewton 事件判決⁹において、Kerr Lj は、次のとおり議論している。

「傭船契約 8 条が船主を積込みから生じる不堪航の責任から解放するとすれば、同条は、Hague -Visby Rules 3 条 1 項と矛盾するとの傭船者の主張は誤りである。論理的には、この議論は、Inter-Club Agreement を傭船契約に摂取する同 54 条に関連するのと同じ結論を導く。同 54 条は、明らかに船主を貨物の滅失・損傷の責任から解放する効果を持っている。しかし当事者は、Inter-Club Agreement と Hague -Visby Rules との関係に何らの意図も有していない。それは解釈の問題であり、同 8 条と 55 条（現在のケースでは 54 条）の明白な意図は、それ自体が独立した合意であり、Hague -Visby Rules の規定に影響を受けない。」

本問題については、米国の判例にも従うべきである。

① Nichimen 事件判決¹⁰

Farland 号は、傭船契約 8 条に「and responsibility」が挿入されていない NYPE フォームで定期傭船された。貨物は、不良積付けの結果損傷した。傭船者は、不良積付けが堪航性と船舶の安全を脅かすおそれの

8 Pyrene Co Ltd v Scindia Steam Navigation Co Ltd [1954] 1 Lloyd's Rep.321; [1954] 2 QB 402

9 D/S A/S Idaho v Peninsular and Orient Steam Navigation Co (CA)[1983] 1 Lloyd's rep.219

10 Nichimen Company Inc v MV Farland 462 F 2d 319 [1972], 2nd Circuit Court of Appeals

あるときは、堪航義務を尽くすため、船長は不良積付けを是正すべき義務を負うと主張した。

裁判所は、これに対し、次のように判示した。傭船者が求める解釈は、貨物に対する責任を傭船者に移転した傭船契約8条からあまりにも多くの意味を奪い取っている。重量物貨物の多くは、固縛が緩めば、船舶の安全と復元力を脅かす。また堪航能力への重大なおそれは、積付けが悪ければ火災や爆発を招く可能性がある貨物から発生することもある。このような場合全てに、船主に主たる責任を負わせることは、傭船契約8条による傭船者の義務を事実上没却することになる。船積みや積付けに関する傭船者の主たる責任は、これが「船長の監督の下で」行われるとの制限によって、消失することはない。この文言は、疑いもなく、船舶の堪航性を危険に陥れる計画を拒絶できる船長の権利を明確にするためのもので、船主の代理人としての船長に傭船者の積付けを監督する義務を課すものではない。主たる過失は傭船者の代理人によるものであって、船長が船主のために不良積付けを是正すべきだとの論理で、貨物の損傷を船主に転嫁すべきだとの有効な理由は認められない。

② Fernandez 事件判決¹¹

本船は、傭船契約8条に「and responsibility」が挿入されていない NYPE フォームで定期傭船された。船舶を不堪航とした不良積付けが原因で負傷したステベに対する損害賠償金を、Nichimen 事件判決にしたがって、傭船者は船主に補償すべきであったとした。

③ Duferco 事件判決¹²

Nichimen 事件判決の原理を貨物損害の責任だけでなく、船体損害にまで拡張した。

3 判決

本件争点に対する回答は、傭船契約の本質的解釈による。傭船契約8条（及び積付けに関する他の条項、特に30条）並びに Hague-Visby Rules を契約に摂取した至上約款によって当事者は何を意図したのかである。

問題は、船主が船積み過程に介入する義務を負っていたかどうかではなく、傭船者に対して義務を負っていたかどうかである。傭船者の主張を支える先例は存在しない。

Court Line 事件で Lord Atkin は、「船長の監督の下で」の文言が積付けの責任または積付けの監督義務を船主に課しているとの抗弁には根拠がないとした。「船長による積付けの監督は何れにせよ当然のことで、船長はどのような場合にも本船が堪航能力欠如になる事態を防がなければならない。」との Lord Atkin の見解を船主が積付けに関して傭船者に負う義務を強調していると解釈することは、文脈上からも、不可能である。更に後段において、Lord Atkin は次のように述べている。

「しかし、船長の監督権限の留保は、私の見解では留保が明記されていなくとも権限は存在するが、傭船者が安全に積付けを行うべき主たる義務を緩和する効果を有しない。」

Lord Atkin は、単に次のように述べているにすぎない。

「船長は、本船を危険に陥れる積付けから

11 Fernandez v Chios Shipping Co Ltd 458 F supp 821 [1976] District Court

12 Duferco SA v Ocean Wilde Shipping Corp [2000] 210 F Supp 2d 256

防護する権利がある。また、船長は、その権利を契約によって明示に与えられているか否かにかかわらず有している。しかし、一方において、監督して再積付けを要求する権利と、他方において、それを行う傭船者義務には、明確な相違がある。』

傭船者の主張を潜在的に支持する唯一の先例はPanaghia Tinnou号事件判決¹³である。同判決では、不良積付けの責任をどちらの当事者（船主か傭船者）が負うべきかがまず判断すべき論点であるとされ、これは先例で解決できる簡単な論点とされた。すなわち、古くからの判例法では、貨物積付けの責任は船主が担う。Hague RulesとHague-Visby Rulesの下では、船主と傭船者は、貨物積付け作業のどの部分を各自が担当するか自由に決定できた。本件事件の当事者が利用したのはこの自由である。

さらに、契約条項の解釈に進んだ。Court Line事件判決の関連する判決部分を引用して、次のように述べた。

本件に於ける不良積付けの責任は傭船者にあると一応推定され、貨物積付けを監督できる船長の疑いのない権利それ自体は、不良積付けに起因する損害が傭船者にあるという結論を損なわない。しかしながら、本件において、船長が介入する権利と義務を持つと主張された。本件契約はそのような義務を課していない。更に、船長の側に介入義務を発生させるような堪航能力欠如の事実が本件では見いだせないことに留意することが重要である。

本判決は、積付けにより堪航能力が欠如したときには、Court Line事件判決が適用されないことを示唆する唯一の先例である。

しかし、当裁判所は、Panaghia Tinnou事件判決が、傭船契約条項を顧慮したうえで、傭船者と船主間において、傭船者が不良積付けの結果責任から免れると判示したのではないとのImvros号事件判決における分析に賛同する。

本職が傭船者の主張を拒否する第2の理由は、それが先例に反するからである。Imvros号事件判決を本件とは区別すべきだとの意見は受け入れられない。傭船者の行った不良船積みが原因で当該貨物と他の貨物を危険に陥れても、船舶に危険が及ばない限りは、傭船者が責任を負い、船主は責任を負わないが、船積みが著しく悪くて船舶が堪航性を失った瞬間に、全責任を船主が負うこととなり、傭船者が免責されるとの解釈は驚くべきことである。このような効果を持つ契約解釈は、現実的に如何なる船主であっても安全且つ適切な積付けを傭船者に任せることができなくなるため、排除されるべきである。

何れにせよ、他の事実が全て同一であれば、英国裁判所は、国際的に広く使われている契約を米国の裁判所と同様に解釈するのが妥当である。Nichimen事件の判決理由は、正当である。

四 争点2

1 仲裁判断

仲裁人が発見した事実は、以下のとおりである

関連タンクは、No3FFTOS。爆発火災発生前の機関室でポンプにより移送される際の燃料の温度は、摂氏53度および63.3度と記録されている。

13 CHS "Rolimpex" v Eftavrses Compania Naviera SA [1986] 2 Lloyd's Rep.586

機関長は、タンク内の燃料を50度から60度の間まで暖めていたが、これは通常のことであった。38度以上に暖める必要はないが、50～60度より低い温度でもよかったという技術的な指摘だけでは、機関長のプラクティスを不合理・過失とするには不十分である。

仲裁人の結論

損害の原因が唯一または主に貨物の取り扱いに関する不注意である場合、船舶は責任を負う。貨物ではなく、船舶またはその一部の取り扱いに関するものである場合、船舶は責任を免れる。燃料油を機関に移送するために加熱することは、船舶の取り扱いに関する事項であり、貨物とは関係ない。

2 本訴訟における当事者の主張:

(1) 傭船者の主張

貨物を熱した過剰な加熱が貨物の取り扱いに関する過失または貨物の損害を引き起こした船舶の取り扱いの過失である。燃料の適切な温度管理は、熱に敏感な貨物の保護と直接関連する事項である。

(2) 船主の主張

損害の原因が唯一または主に貨物の取り扱いに関する不注意である場合、船舶は責任を負う。貨物ではなく、船舶またはその一部の取り扱いに関するものである場合、船舶は責任を免れる。燃料油を機関に移送するために加熱することは、船舶の取り扱いに関する事項であり、貨物とは関係ない。

3 判決

たとえ、貨物に間接的に有害に作用しよう

とも、燃料油タンクを加熱するのは、燃料油の機関への移送を容易にするためであり、貨物の取扱いとは関係がない。

五 まとめ

本件の争点1では、Imvros号事件と異なり、傭船契約から至上約款が抹消されていなかったため、船主はHague Rulesの下での堪航義務を負っていた事案である。傭船者は、この点を指摘して、船主の堪航義務を傭船者に転嫁するような合意は無効であり、同Rulesに基づき積付け不良により堪航性に問題が生じるようであれば、船主が責任を負うと主張した。しかし、本判決では、Imvros号事件と同様に船主に責任がないとされた。また、Imvros号事件判決後に出されたKapitan Sakharov事件判決では、isopentaneの入ったコンテナをhold内に積み込んだことにより堪航性が欠如し、船主にその責任を認めているが、本判決は、Imvros号事件判決に従い、船主の責任を認めなかった。この点、Kapitan Sakharov事件判決では、そもそもhold内にVentilation設備がないという物理的な側面と相まって不堪航となっている点、本件およびImvros号事件と事案が異なっているように思える。今後、Kapitan Sakharov事件判決と類似の事案の場合に、船主が責任を免れるかは明白ではない。

なお、Hague (-Visby) Rulesの下での堪航能力維持義務を負っていたとしても、積付けに関する義務は、傭船者が負うとする合意は、Jordan II事件判決¹⁴において同Rules III条8項に反して無効とはならないことが確認されている。

14 Jindal Iron & Steel Co Ltd and others v Islamic Solidarity Shipping Co Jordan Inc [2005]1 Lloyd's Rep. 57