

〔論 説〕

イギリス契約法におけるコンディション (condition), ウォラン
ティ (warranty), 中間的条項 (intermediate term) について
—— Hongkong Fir Shipping Co Ltd v Kawasaki Kisen Kaisha Ltd ——

石 田 裕 敏

第1章 はじめに

イギリス契約法において、契約中の条項をコンディション (condition) とウォランティ (warranty) に分類し、前者の違反についてのみ契約解除を認め、後者については損害賠償のみを認める、という判例の体系が存在してきた¹⁾。概括的に言うと、コンディションは契約の根幹をなすような重要な条項であり、ウォラン

1) 当事者双方の約束がそれぞれに独立したものでなく、一方当事者の履行準備ができて
いる (concurrent) 場合に、他方当事者の「何らかの不履行が契約全体を解除する権利
を与えたか、あるいはそのような権利を与えず、その不履行によって被られた損害の賠
償を求めて訴える権利を与えたにすぎないか、という問題が生じた。18世紀と19世紀
にコンディションとウォランティ……という現代的区別が成長したのは、この関連にお
いてである。」8 W. Holdsworth, A History of English Law, 77 (2nd ed. 1973)。

「もし君がこの腕時計を引渡してくれるなら、このお金は君のものだ」(id. at 74-75)
などの約束のように、相手方の履行を条件として、自らが履行すると合意する場合、そ
の条件は「先行コンディション (condition precedent: 停止条件)」と呼ばれることがあ
る。本稿ではこの種のコンディションを取り分けて扱わない。このコンディションをそ
の性質ごとに分類して解説したものとして、Jack Beaston et al., Anson's Law of Con-
tract, 140-43 (29ed. 2010); Guenter Treitel, The Law of Contract, 62-66 (11th ed. 2003)
がある。アメリカ契約法における「条件 (condition)」については、樋口範雄『アメリ
カ契約法 —— アメリカ法ベーシックス 1』(第2版, 2008年) 249-59頁, 参照。

ティはコンディションほど重要でない付随的な条項である。1893年の「物品売買法 (Sale of Goods Act 1893)」も、これら2つのタイプの条項について規定を設けた(現在有効な法律は、1979年の物品売買法である)。さらに1961年の控訴院 (Court of Appeal) の判決, *Hongkong Fir Shipping Co Ltd v Kawasaki Kisen Kaisha Ltd* ²⁾ (以下, *Hongkong Fir* 判決) では、これらのいずれにも分類されない「中間的な条項 (intermediate term)」があると判示された。*Hongkong Fir* 判決は、「今世紀 [20世紀] 後半のイギリス契約法の……画期的判決」³⁾ と評された非常に重要な判決であり、イギリス契約法の重要判例を解説した著書 *Landmark Cases in the Law of Contract* においても12判決の1つに選ばれている⁴⁾。

しかし、契約条項の2つのタイプおよび *Hongkong Fir* 判決は、古い事柄であるが、まだ日本では充分に紹介、解説されていないように見受けられる。本稿の目的は、コンディション、ウォランティの区別に関する19世紀以後の判例、および「中間的条項」に関する *Hongkong Fir* 判決を解説、分析することを通じて、イギリス契約法における契約条項の分類について考察することにある。

第2章 コンディションとウォランティの区別 —— 当事者の意図

裁判所は、ある契約条項の違反があった場合に、その条項がコンディションであるかウォランティであるかを区別する必要がある時、主として当事者の意図に依拠してきた。裁判所による当事者の意図の認定は、①当事者が契約中で明示的に分類している場合、②裁判所が契約の文言その他から当事者の意図を推認する場合、に分けられる(2つの分類は重複する部分もある)。次に、そのそれぞれ

2) [1962] 2 Q. B. 26, [1962] 1 All E. R. 474.

3) *Bunge Corp v Tradax Export SA* [1981] 2 All E. R. 513, at 550 (Lord Roskill).

4) Donal Nolan, *Hongkong Fir Shipping Co Ltd v Kawasaki Kisen Kaisha Ltd*, in Charles Mitchell & Paul Mitchell ed., *Landmark Cases in the Law of Contract* (2008).

5) 例えば、1978年に出版された「英米法判例百選Ⅱ私法」(別冊ジュリスト)においても紹介も引用もされていない。ただし、この判決およびコンディション、ウォランティなどの要点を説明した最近の文献として、島田真琴『国際取引のためのイギリス法』第4章(2006年)がある。

について検討する。

1. 当事者による明示的分類

裁判所がコンディションとウォランティを区別する第1の基礎は、当事者の明示的意図であり、裁判所はそのような意図が確認できる場合にはまずそれに依拠してきた。したがって、契約中で特定の条項がコンディションであると明示的に定められている場合、もしくはその条項の違反があった場合に契約が無効となる(契約を解除できる)旨が定められている場合、その条項はコンディションと見なされる。

違反があれば契約が解除される旨の表示がある場合に、その表示がコンディション⁶⁾であると判決されたケースとして、1951年の控訴院判決、Harling v Eddyがある。若い雌牛の競売において、売主は買主に対して、その雌牛に異常がないことなどを保証し、もしそうでないと判明した場合はその雌牛を「連れもどす」(take her back)と述べた。買主はその雌牛を買ったが、雌牛はほとんどミルクを出さず、約3ヶ月後に結核で死亡した。買主は損害賠償を求めて売主を訴えた。控訴院のEvershed裁判官は、次のように述べて、雌牛を「連れもどす」という陳述がコンディションであると判示した。「ある陳述がコンディションと見なされるべきであるかウォランティと見なされるべきであるかは、なされた特定の陳述から然るべく推測される意図に依拠しなければならない。ある動物があらゆる点において健康であるという陳述は、一応ウォランティにすぎないと推定される。しかし、このケースでは……被告はそれにとどまらず、動物が健康でなければ連れもどすと約束した。被告が使った言葉が単にウォランティとして意図されたはずはないことは私には明白であるように見受けられる。ウォランティは購入者に拒絶の権利を与えないからである。最後の文言には、購入者が拒絶する権利、すなわち動物を返却する権利が必然的に伴われている。私の考えでは、その文言はウォランティをコンディション⁷⁾に変換した。」

また、目的物が特定の品質をもっていなければ買主がそれを買わないと言った場合、その品質に関する取り決めはコンディションであるとされたケースとして、

6) [1951] 2 K. B. 739, [1951] 2 All E. R. 212.

7) *Id.* at 215 (Evershed L. J.).

1861年の *Bannerman v White*⁸⁾がある。ビールの原料になるホップ (hop) の売買交渉において、買主が売主に対して、ホップの生育過程で「硫黄が使用されているなら、価格を尋ねない (買わない)」と述べた。売主が硫黄は使われていないと述べたので買主はそのホップを買ったが、引渡しの際に硫黄が使用されていたことを発見し、受領を拒否した。裁判所 (Court of Common Pleas) は、すべての契約を作り解釈する際に当事者の意図が規律すると述べ、硫黄が使用されていれば契約が無効になるという当事者の意図が契約に表れているとして、硫黄の使用がコンディションであると判示した。⁹⁾

2. 裁判所による当事者意図の推認

契約中のある条項がコンディションであることを明示する文言がなくても、契約や取引を取り巻く状況を解釈して、その条項をコンディションとする意図が当事者にあったと判示したケースが見られる。¹⁰⁾ある判決で控訴院の Bowen 裁判官は、次のように述べている。ある条項がコンディションであるかウォランティであるかを「判断する唯一の方法は、四周の状況に照らして契約を見て……その約束をウォランティとして扱うか……、あるいはコンディションとして扱うか、そのいづれによって当事者の意図がもっともよく実現されるかを決定することである。」¹¹⁾

この種のケースとして、1841年の *Glaholm v Hays*¹²⁾がある。備船契約によって、船は「遅くとも2月4日までにイギリスを出港して」、イタリアのトリエステ (Trieste) に向かい、そこで備船者が小麦を積み込むことになっていたが、船は期日を大幅に過ぎた2月22日にイギリスを出港した。このため、備船者はトリエステでの小麦の積み込みを拒否して契約を解除した。船主は、損害賠償を求めて備船者を訴えた。裁判所 (Court of Common Pleas) は、次のように述べて、期

8) [1861] 10 C. B. (N. S.) 844.

9) これらのケースとは逆に、契約中のある条項が明示的に「コンディション」と題されていても、その条項についてとった当事者の行動や違反の程度などから、当事者にはその条項の違反について契約解除を認める意図はなかったと判決したケースとして、*Wickman Machine Tool Sales Ltd v L Schuler AG* [1972] 1 W. L. R. 840, [1972] 2 All E. R. 1173 がある。

10) この種のケースを解説したものとして、Treitel, *supra* note 1, at 790-91.

11) *Bentsen v Taylor, Sons & Co* [1893] 2 Q. B. 274, at 281 (Bowen L. J.).

12) [1841] S2 Man. & G. 257.

日までに出港することがコンディションであると判示した。「両当事者は、通常のケースでは商取引上の企図の成功が全体として特定の時に航海が開始されることに依存していることを認識していた。輸入される商品の性質、傭船契約がかわされた時点の外国および国内の市場状況、商売上の思惑に入るその他様々な計算、これらすべてが、迅速さと確実さが成功にとって第一義的な重要性をもっていることを示している。…… [出港期日の] 定めは、契約の根幹に及んでいる。……当事者の意図は遅くとも 2 月 4 日までに船の出航を確保することにあつたことは十分に明らかになっている。この意図を実現する唯一の方法は、問題の条項がコンディションであると判示することである。¹³⁾」

このような当事者の意図に関する証拠がない場合、裁判所は商取引上の重要性に関する自らの見解にもとづいて判断することになる。例えば、1863 年の *Behn v Burness*¹⁴⁾ では、傭船契約中に「船は現在アムステルダム港にある」という記述があつたが、実際には他の港にあつた。傭船者が船積みを拒否したため、船主は傭船料の支払いを求めて傭船者を訴えた。裁判所 (Court of Exchequer Chamber) は、契約中のある記述がその契約の「実質的部分」であることが意図されている場合、それはコンディションであり、契約時の船の所在地は船が船積港にいつ到着するかを計算するためのデータであり、「ほとんどの傭船契約にとって、風、市場、依存契約を考慮するさい、船積みのための到着時間は不可欠な事実である¹⁵⁾」として、船の所在地に関する記述は、契約の実質的部分を構成するからコンディションであると判示した。

また売買の目的物の「同一性 (identity)」に関するケースとして、1946 年の控訴院判決、*Couchman v Hill*¹⁶⁾ がある。若い雌牛が競売によって売買されたが、競売に先立ち買主は競売人と売主の双方からその雌牛が妊娠していないという説明を受け、その確言を得ていた。ところが、実際にはその雌牛が妊娠していることが判明し、また早期の妊娠が原因で死亡した。控訴院は、「性状表示の中の売買された物の『同一性』の実質的な構成要素を形成するすべての項目はコンディ

13) *Id.* at 266 (Tindal, C. J.).

14) [1863] 3 B. & S. 751.

15) *Id.* at 759 (Williams J.).

16) [1947] K. B. 554, [1947] 1 All E. R. 101.

ションであり¹⁷⁾」、その雌牛が妊娠していないという確言がコンディションにあたりと判示して、売主に損害賠償を命じた。

上の3つケースでは、コンディションであると判示された条項が「契約の根幹に及んでいる (go to the root of the contract)」(Glaholm 判決)、「契約の実質的部分 (substantive part) である」(Behn 判決)、「実質的な構成要素 (substantial ingredient) を形成する」(Couchman 判決)と形容されている。このことは、次のように解釈できる。つまり、当事者の意図の推認にあたっては、違反があった条項の重要性、換言すれば違反があった場合のその重大性が判断基準となっているということである。このことを明瞭に示す好例として、オペラ出演契約において出演予定の歌手が病気になる、リハーサルや公演に参加できなかった2つのケースがある。リハーサルの最終週と最初の4日間の公演に出演できず、代役が立てられたケースにおいて、歌手の不履行は「契約の根幹に及んでいる」という理由で主宰者による契約解除を認めた判決と¹⁸⁾、他方、初演の6日前までに劇場に来ることが義務づけられていたが、病気のために2日前に到着したケースにおいて、リハーサルに遅れたことは公演期間の最初にしか影響を与えず、契約の根幹に及ぶとは言えないので、6日前までに来ることはコンディションではないとして解除を認めなかった判決がある¹⁹⁾。

第3章 物品売買法のコンディションと契約違反によるフラストレーション

1893年に「物品売買法 (Sale of Goods Act)」が制定された。この法律は物品が契約の性状表示 (description) に合致していることをコンディションと定めている。この法律が適用されるケースでは、性状表示との相違がわずかでもある場合、裁判所は買主に契約解除を認める傾向が見られた。また、コンディションの違反でない場合でも違反の継続によってフラストレーション (frustration: 契約目的の挫折) が生じる場合、契約解除が認められると判示した判決が出された。次に、

17) *Id.* at 105 (Scott L. J).

18) *Poussard v Speirs* [1876] 1 Q. B. D. 410.

19) *Bettini v Gye* [1876] 1 Q. B. D. 183, [1874-80] All E. R. 242.

そのそれぞれを検討する。

1. 物品売買法が定めるコンディション

1893年の物品売買法は第11条(1)(b)において「契約を解除されたものとして扱う権利を生じさせるコンディション……損害賠償を請求する権利を生じさせるが物品を拒絶し契約を解除されたものとして扱う権利を生じさせないウォランティ」と規定し、コンディションとウォランティを定義した。この法律以前は、コンディションの意味でウォランティという言葉が使われているなど、これらの言葉の使い方に一貫性がなく混乱が見られた。この法律はこの混乱を解消した。これ以後法律家はこれらの言葉を専門用語として使うようになり、コンディションの違反があれば、どんなに些細な違反であっても契約を解除でき、ウォランティの違反の場合はどんなに深刻であっても解除できず損害賠償のみが認められることが明確になった。²⁰⁾

物品売買法は第13条において「性状表示による物品売買契約がなされる場合、その物品がその性状表示に合致するという黙示のコンディション (implied condition) がある」と規定している。この条項が適用される場合、当事者の意図は関与性をもたない。売主が買主に提供した物品が「性状表示」に合致しない場合、買主は契約を解除できる。契約解除を認める意図が当事者にあったか否かを検討しないために、契約時にそのような意図があったとは到底考えられないような些細な性状表示違反についても契約解除を認めることができる。このことは、市場価格の変動などの理由から契約から逃れたい当事者が、性状表示の些細な相違を口実に日和見的、あるいは便宜主義的な (opportunistic) 契約解除を主張するケースにおいて、明白になる。

そのようなケースの1つとして、1921年の控訴院判決、Re Moore & Co Ltd and Landauer & Co²¹⁾がある。1919年6月、売主と買主の間でフルーツの缶詰の売買契約がかわされた。1ケースに30缶梱包すると定められていたが、売主が提

20) 第2章2で解説した Behn v Burness (注14) は、そのようなケースの1つである。「ウォランティ、すなわちコンディション」 ([1863] 3 B. & S. 751, at 755).

21) See Cehave NV v Bremer Handelsgesellschaft mbH, The Hansa Nord [1975] 3 All E. R. 739, at 746 (Denning L. J.).

22) [1921] 2 K. B. 519, [1921] All E. R. 466.

供したケースの約半数において 24 缶しか梱包されていなかった。買主は、この相違を理由に引渡しを受領を拒否した。仲裁人は、1 ケースに 30 缶梱包されているか、24 缶梱包されているかで市場価値に差異はないと判定していた。また、買主が受領を拒絶した真の動機は、売主の責めに帰すことのできない事情（港湾労働者の争議）のために、引渡しが大幅に遅れたことであつた。²³⁾ 第 1 審の高等法院 (High Court of Justice) は、買主は特定の梱包方法を選好する正当な理由があつたかもしれず、それ以外の方法を拒絶する権利があるとして買主勝訴の判決を行った。売主は控訴院に上訴した。控訴院は次のように判決した。

控訴院：1 ケースに 30 缶梱包されるという契約中の記述は性状表示の一部であり、その性状表示に合致すべきであるという黙示のコンディションがある。それが 1893 年の物品売買法第 13 条の趣旨である。1 ケースに 24 缶入つたものと 30 缶入つたものは商業的には同じ価値であるかもしれない。しかし、買主が同一の性状表示の転売契約を結ぶ場合もある。その買主は転売契約の性状表示に合致しない物品が提供され困難な立場におかれるかもしれない。

同様のケースとして、1933 年の貴族院判決、Arcos Ltd v Ronaasen²⁵⁾がある。1929 年 11 月、イギリスの買主がロシアの政府機関から材木板（樽板）を購入する契約を結んだ。材木板の厚さは 1/2 インチに指定されていた。1930 年 10 月、買主は、引渡された材木板の約 85% について、厚さが 1/2 インチより大きい（最大 9/16 インチ）ことを理由に受領を拒否し、契約を解除した。この頃までに材木価格が下落していた。仲裁人は、材木板が船積みされた後に風雨にさらされたために膨らみ、船積時には引渡し時よりも 1/2 インチに近い厚さであつたとして、材木板に商取引上の商品性があつた (merchantable) と判定し、受領拒絶を認めなかつた。高等法院と控訴院は、サイズの相違は無視できるものではなく、買主は、商取引上の等価物ではなく契約したとおりの物品を要求できると判示して、受領拒絶を認めた。売主は貴族院に上告した。貴族院は次のように判決した。

貴族院：本件の争点は、売主が提供した物品が性状表示に合致しているかどうかである（物品売買法第 13 条）。物品が商取引上の商品性を有しているという事実

23) See Treitel, *supra* note 1, at 793.

24) 裁判官名を明示しない場合、各裁判官の判決をまとめて紹介している。

25) [1933] A. C. 470, [1933] All E. R. 646.

は、物品が契約の性状表示を充たしているかどうかを確定するさいに適用すべき基準ではない。「商取引上」というフレーズそのものが、物品は実際には性状表示に合致していないが、商取引上の問題として、合致していると取り扱われうるということの意味している。しかし、買主の権利は、そのように制限されているものではない。引渡された物品が買主の契約した物品ではない場合、たとえそれが商取引上の等価物であったとしても、買主はそれを拒絶することができる。1 トンは約 1 トンという意味ではないし、1 ヤードは約 1 ヤードという意味ではない。本件契約のもとで樽板は、1/2 インチという明確な厚さのものでなければならず、それより厚くても薄くてもいけない。「だいたい」、「実質的に」、「商取引上」などの留保はなかった。それゆえ売主には、1/2 インチの樽板を提供する義務があった。

以上見てきたように物品売買法の黙示のコンディションに関する規定は、きわめてテクニカルに適用されており、買主が実際に何らかの損失を被ったとは思えないような些細な性状表示の相違を口実として機会便乗的な解除を行うことを買主に許容している。

2. 契約違反によるフラストレーション

一方当事者の契約違反によって契約の目的がフラストレイト (frustrate, 挫折) した場合に契約を解除できると判示されたケースとして、1957 年の *Universal Cargo Carrier Corp v Citati*²⁶⁾がある。傭船契約によってある港で船積みが行われることになっていたが、傭船者が船積期間の終了の 3 日前になっても荷送人を指名せず、船の停泊位置を指定して船荷を提供することもしないので船主が契約を解除し、損害賠償を求めて傭船者を訴えた。高等法院の Devlin 裁判官は、次のように判示した。

Devlin 裁判官：傭船者は所定の期間内に船積みが完了するように船の停泊位置を指定して船荷を提供する義務を負っているが、傭船者はこの義務に違反した。しかし、この違反はコンディションの違反ではなく、ウォランティの違反であり船主は契約を解除できない。「しかし、契約当事者は、損害賠償を払うことによって無期限に遅延を買ってはならないし、傭船者は無期限に船を滞船させてお

26) [1957] 2 QB 401, [1957] 2 All E. R. 70.

けない。遅延が非常に長びき違反が契約の根幹に及ぶほど重大な性格を帯びる場合、違反によって被害を受けた当事者には契約を解除する権限がある。この遅延の長さを測定すべき尺度は何であろうか？……そのような遅延が傭船契約をフラストレイトさせる〔かどうかという基準があり、この基準は〕私の意見では、長年にわたる先例によって正しいものとして定着している。²⁷⁾傭船者がこの基準の期間内に履行できたか否かの認定は仲裁人に付託する。

この判決は、契約やその目的を「フラストレイトさせる (frustrate)」という表現を用いているが、それは一方当事者の契約違反によって生じたものである。その点で 1863 年の Taylor v Caldwell²⁸⁾ (いずれの当事者の責めにも帰せられない事情で音楽ホールが焼失し、その賃貸借契約の両当事者が履行義務から免れると判決されたケース) などに示される、いわゆる「フラストレーションの法理 (doctrine of frustration)」とは異なる。Devlin 裁判官の説明によれば、この法理が宣言されるずっと以前から裁判所は契約違反によって生じた遅延の程度を測る尺度としてフラストレーションを用いてきたのであり、新しい法理はそれから名前を借用した、とされる。²⁹⁾また、別の論者は、次のように説明する。「『フラストレーション』という言葉は、もともと一方当事者が契約に違反して遅延を生じさせた状況を描写するために使われた。通常この言葉が当事者のコントロールの及ばない出来事という意味に限定されてきたのは、つい最近のことである。³⁰⁾」

27) *Id.* at 80. Devlin 裁判官が「長年にわたる先例」として挙げたものの 1 つに、Stanton v Richardson [1872] [L R] 7 C. P. 421. がある。船荷の砂糖から水滴が染み出し糖蜜が船倉にたまったが、裁判所は、船主は船荷に適した船を提供する義務を負っているが、その義務に違反し、航海の目的をフラストレイトさせないような期間内にその違反を是正することもできなかったとして、傭船者による解除を認めた。

28) [1863] 3 B. & S. 826, 122 E. R. 309 (K. B.). この判決、その背景的事情およびフラストレーションの法理などを詳細に解説したのとして、Catharine MacMillan, *Taylor v Caldwell* (1863), in Michell & Michell, *supra* note 4, at 167-203.

29) [1957] 2 All E. R. 70, at 80. また、Devlin 裁判官は、その著作の中で次のようにも説明している。「残念なことに、われわれは『フラストレーション』のような新しい表現の使い方について非常にいい加減である。われわれは、この言葉を採用したが、そもそもこの言葉は、それが言っているそのままのこと、つまり、落ち度によるにせよ不運によるにせよ契約の目的が挫折した (frustrated) ということの意味する。」Lord Devlin, *The Treatment of Breach of Contract*, [1966] Cam. L. J. 192, 206.

30) MP Furmston, *The Classification of Contractual Terms*, 25 Mod. L. Rev. 584, 585 (1962).

Universal Cargo Carrier 判決のもっとも注目すべき点は、ウォランティの違反であってもその是正に時間がかかりすぎる場合は契約を解除できる、と判示したことである。ただし、ウォランティの違反それ自体が相手方に契約解除の権利を与えると判示されたのではない。上述のように Devlin 裁判官は、期日内に船積みする義務はウォランティであるのでその違反があっても解除できないという原則を確認している。ウォランティの違反の継続によって生じるフラストレーションが解除の根拠となっている。その意味でウォランティとコンディションの基本的区別は維持されている。しかし、この判決は、一定の要件を満たせばウォランティの違反によって契約が解除される場合があるとした点で先例と乖離しており、Hongkong Fir 判決の下地を作った。

第 4 章 Hongkong Fir 判決と中間的条項

1. Hongkong Fir 判決³¹⁾

1956 年 12 月、被告の川崎汽船は、原告である Hongkong Fir Shipping 社から 24ヶ月間、“Hongkong Fir” という名の船を傭船する契約を結んだ。傭船料は、1 トンについて月 47 シリング³²⁾、船は約 9 千トンあり、合計の傭船料は 2 年間で約 50 万ポンドであった。1957 年 2 月に船はイギリスのリバプールで引渡され、空荷のままアメリカのヴァージニア州のニューポート・ニューズ (Newport News) まで航海し、そこで石炭を積み込んで大阪に向かった。この船は、1931 年に建造された古い船であり、そのため機関室では熟練の機関員によるエンジン調整を必要とした。ところが機関員の人数が不足していた上に、主任機関員がアルコール中毒であり、たびたび任務を怠った。ヴァージニア州から大阪まで約 2 カ月の

31) Hongkong Fir Shipping Co Ltd v Kawasaki Kisen Kaisha Ltd [1962] 2 Q. B. 26, [1962] 1 All E. R. 474.

32) 1 シリング=20 分の 1 ポンドであったが、シリングは 1971 年に廃止された。

33) 彼の前任者は、リバプールから出港する前日に解雇され、彼はその日のうちに採用された。彼はアルコール中毒で Shell を解雇された経歴の持ち主であったが、機関士が非常に不足しており、船主の代理人は、彼の外見と酔っぱらうことはないという彼の確言に満足して彼を採用した。See Nolan, *supra* note 4, at 280.

航海の予定であったが、船が故障し13週半かかった。そのうち5週間を修理に費やし、21,400ポンドの費用がかかった。船は5月25日に大阪に到着したが、機関に深刻な欠陥があり修理が必要であることが判明した。備船契約には、第1条として「船はあらゆる点で通常の貨物サービスに適している」、すなわち船に堪航能力がある (seaworthy) という条項、第3条として「船主は、船体と機関を完全に効率的な状態に維持する」という条項などがあった。6月6日に被告は、これらの条項違反を理由に契約を解除する旨を書面で原告に通告した。船は9月半ばに修理を終え、十分な人数の能力のある機関員を配置したが、被告は備船の継続を拒否した。原告は、違法な契約解除であるとして損害賠償を求めて被告を訴えた。³⁴⁾

この備船契約が締結された1956年の末頃、スエズ運河封鎖のため海上運送料が前例のないほど高騰していた。しかし、予測よりもずっと早く1957年3月に運河が再開されたため、今度は運送料が暴落した。Hongkong Fir号が大阪に停泊している間の平均的な海上運送料は、1957年6月半ばには、1トンあたり24シリング (Hongkong Fir号の約半分)、8月半ばには13シリング6ペンス (Hongkong Fir号の³⁵⁾ 3分の1以下) まで下落した。

事件は高等法院の商事法廷 (Commercial Court) に係属したが、被告の川崎汽船は、主として次の理由から解除が認められると主張した。すなわち、船主は、備船契約第1条の堪航能力のある船を引渡す義務、および第3条の船を効率的な状態に維持する義務に違反し、さらに、商取引上の目的をフラストレイトさせないような期間内にこれらの違反を是正しなかった。商事法廷のSalmon裁判官は、次のように判決した。

Salmon 裁判官：船に堪航能力がないこと、船を効率的な状態に維持しなかったことは、解除の権限を与えない。問題は、違反を是正する遅延の程度が大きかったため、あるいは解除の時点で大きくなると見られたので、備船契約の商取引上の目的がフラストレイトされたかどうかである。商取引上の目的がフラスト

34) 被告の川崎汽船側の弁護士は、Ashton Roskillであった。彼は、Universal Cargo Carriers 事件 (注26) で船主側の弁護士をつとめ、後に控訴院裁判官として Cehave NV (The Hansa Nord) 事件 (注51)、貴族院の裁判官として Bunge Corp 事件 (注65) の判決を書いた。

35) See Nolan, *supra* note 4, at 279.

レイトされたかどうかは、遅延その他の状況によって、求められている履行が企図されたものとは根本的に異なるものになったかどうかによって決まる。9 月半ばまでには船はあらゆる点で堪航能力を備えたものになっていた。その時点で傭船期間はまだ 17 カ月残っていた。船主が 9 月半ばまでに堪航能力を回復させることはできないと 6 月の時点で判断すべき合理的な根拠は被告にはなかった。したがって傭船契約はフラストレイトされなかった。

Salomon 裁判官は、このように判示して船主勝訴の判決を行い、川崎汽船に約 16 万ポンドと利息の支払いを命令した。川崎汽船は控訴した。

次に控訴院の各裁判官の判決を紹介するが、特に後の判決、著作でよく引用されるようになった Diplock 裁判官の判決を詳しく紹介する。

Sellers 裁判官：この事件の争点の 1 つは、船が堪航能力を備えているという条項がコンディションであるかどうかである。堪航能力を欠くと判断されてきた比較的些細な事柄すべてがコンディションと見なされるとは考えられない。引渡しの時に傭船者が堪航能力の欠如を知っていれば、受領を拒否することもできた。合意された引渡期間にはまだ余裕があったので船主に機関員を補強する期間が与えられたであろう。船主がそれを拒否した、あるいは出来なかった場合、その行為によって傭船者は契約を解除できたであろう。引渡しの遅滞はコンディションの違反と判決されてきたからである。しかし、本件では船を受領して使用しているので、傭船者は堪航能力の欠如を傭船料支払いのコンディションとして依拠することはできない。先例に照らしても本件の堪航能力の条項はコンディションではなく、ウォランティである。フラストレーションに関する被告の主張についても、原審の Salmon 裁判官の判断が支持される。控訴棄却。

Upjohn 裁判官：「木造船の木材板の 1 つから釘 1 本が抜けている場合、……船主は堪航能力条項に違反している。そのような状況において、そのような些細な違反のために傭船者は契約を終了したのものとして扱う権限をただちに与えられるべきであると当事者が想定していたと考えることは常識に反する。」³⁶⁾ 堪航能力に関する条項が一般的にコンディションとして扱われていないことは明瞭であり、このことは長年にわたる先例によって確立されている。当事者は、ある条項を明示的あるいはその必然的な含意によって、契約の根幹に及ぶコンディションで

36) [1962] 1 All E. R. 474, at 483 (Upjohn L. J).

あるとすることができる。そうではないと解釈できる場合でも、その条項はウォランティであるので損害賠償が十分な救済であると結論することが誤りであることがある。厳密な意味でコンディションではない条項の違反について利用可能な救済は、その「違反の性質と予見可能な結果」によって決まる。問題は、違反が契約の根幹に及んでいる程度が大きいため、さらなる商取引の履行が不可能になっている、つまり、契約全体がフラストレイトされたかどうかである。そうであるなら相手方当事者は契約を解除できる。しかし、本件では被告は遅延がフラストレーションに該当するほどのものであったという真摯な主張をしていない。控訴棄却。

Diplock 裁判官：当事者や議会による明示の定めがないかぎり、どのような出来事が発生すれば契約を解除できるかという問題が生じる。その基準は、数々のメタファーで示されてきたが、結局次のようにまとめられる。すなわち「その出来事の発生が、引き受けたこと (undertakings) をさらに履行しなければならない当事者から、それら引き受けたことを履行する対価としてその当事者が得るべきであるというのが契約で明示された両当事者の意図であったような全利益を実質的に奪うか³⁷⁾」ということである。この基準は、その出来事が違反によって生じたか否かに関わらず適用される。ただし、違反による場合、違反者は解除を主張できない。出来事がいずれかの当事者の違反によって生じたものではない場合、各当事者は履行から免れる。そのような当事者の権利は、Law Reform (Frustrated Contracts) Act 1943³⁸⁾によって規制されている。違反をしていない当事者を履行義務から解放するのは、出来事であり、出来事が違反の結果であるという事実ではない。違反の結果生じた出来事に当事者を履行義務から解放する効果があるかどうかという問題は、すべての契約上の引き受けをコンディションとウォランティという2つの別個のカテゴリーのいずれかに入るものとして扱うことによって答えることはできない。当事者の別段の合意がないかぎり、ある条項のあらゆる違反が、不履行のない当事者からその当事者が契約から得ることが意図されていた利益全体を実質的に奪う出来事を生じさせる場合、その条項はコンディションであり、ある条項のいかなる違反もそのような出来事を生じさせない場合、その条

37) *Id.* at 485 (Diplock L. J).

38) この法律の要点については、島田・前掲書注5, 190-92頁, 参照。

項はウォランティである。しかし、「コンディションともウォランティとも範疇化できないより複雑な性格の契約上の引き受けが数多くあり、そのような引き受けについて断言できることは、不履行のない当事者からその当事者が契約から得ることが意図されていた利益全体を実質的に奪う出来事を生じさせる違反もあれば、生じさせない違反もある、ということくらいである。そのような引き受けの違反の法的帰結は、契約中に明示の定めのないかぎり、違反が生じさせた出来事の性質に依存しており、コンディションかウォランティかという引き受けの事前の分類に自動的に追随するのではない。」³⁹⁾ 可能なかぎりすみやかに航行する船主の義務がそのような引き受けの例である。この事件で争点となっている堪航能力に関する義務もそうである。このケースで判断すべきことは、被告が契約を解除した時点で違反の結果として起った出来事を見て、それらの出来事の発生が、被告から契約上の利益全体を実質的に奪うかどうかである。この争点については、Salmon 裁判官が関与事項を十分に考慮して正しい判断を示している。控訴棄却。

2. Hongkong Fir 判決の分析と中間的条項

次に以上の控訴院の各裁判官の判決を分析する。Sellers 判決の興味深い点は、未履行契約と受領済み契約を区別したことであるが、この区別について十分な議論が展開されなかった。これ以外はオーソドックスな内容である。Upjohn 判決は、違反が深刻である場合、ウォランティ違反でも解除できると判示した。先例の中で黙示されていたことを明確に述べた点と、19 世紀のコンディションとウォランティの区別は包括的な解答を提供しないと主張した点で評価できる。

Diplock 判決は、「契約の根幹に及ぶ」「フラストレーション」などのメタファーに代わるものとして「契約から得ることが意図されていた利益全体を実質的に奪う」かどうかという基準を示した。この基準は、「契約がフラストレイトされているかどうかを確定するために適用されるのと同じ基準である。出来事が実際にこの効果をもつ場合、関係する当事者は義務から解放される。出来事がいづれの当事者も責任を負わない要因を理由として起った場合、そのケースはフラストレーションのケースである。出来事が一方当事者による契約違反の結果として起った場合、他方当事者のみが契約を解除でき、違反当事者は損害賠償責任を

39) [1962] 1 All E. R. 474, at 487 (Diplock L. J).

負ったままになる。⁴⁰⁾」

Diplock は、契約上の利益を奪う主体は「出来事」であり、「違反」ではないことを強調した。その理由は、「違反」を基準にすると、いずれの当事者の違反にもよらないフラストレーションの法理が該当するケースが除外されてしまうからである。「出来事」は、コンディションの法理とフラストレーションの法理を統合する要となる言葉である。⁴¹⁾ 両者には「私が約束したのは、このことではなかった」、つまり契約の内容が契約締結時に期待していたものとは根本的に異なるという共通の事情がある。⁴²⁾

Diplock 判決のもっとも革新的な点は、コンディションにもウォランティにも該当しない第3のカテゴリー、後に「中間的条項 (intermediate clause)」と呼ばれるようになった条項の存在を示して、「結果の重大性のアプローチを事前の分類のアプローチと統合しようとした⁴⁴⁾」ことである。重大な結果を生じさせる違反があった場合に解除できるという趣旨の先例は数多くあるが、それを第3のカテゴリーとして整理したのは Diplock 判決がはじめてである。このような新たなカテゴリーが必要であるかどうか疑義が示されているが⁴⁵⁾、このカテゴリーには少なくとも次の利点がある。①ウォランティの違反によって契約を解除できると正面から判示することによって生じる先例との衝突を回避できる。②軽微な違反しか生じていないケースにおいて、裁判所がいったん問題の条項がウォランティであると分類すれば、同様の条項の重大な違反について同様にウォランティであると判示して解除を否定しなくてはならなくなる。裁判所は、このジレンマを回避できる。③「出来事」の性質を基準にしており、契約条項の性格を基準にしていないので、同様の条項について、出来事に応じて解除を認めるかどうかを判断できる。さらに次のことが指摘されている。「たとえ極端なケースにおいてウォ

40) F. M. B. Reynolds, *Warranty, Conditon, and Fundamental Term*, 79 L. Q. Rev. 534, 540 (1963).

41) Devlin, *supra* note 29, at 203: Diplock の基準は、「いわばフラストレーションによる解消の法理のそばに滑り込んでいる (slip into space)。」

42) *See* Nolan, *supra* note 4, at 295.

43) 「無名条項 (innominate term)」と呼ばれることもある。

44) Nolan, *supra* note 4, at 293.

45) *Cehave NV v Bremer Handelsgesellschaft mbH, The Hansa Nord* [1975] 3 All E. R. 739, at 766 (Ormrod L. J.).

ランティ違反による解除が利用できるとしても、そのような違反に対する通常の救済は損害賠償によるという一応の（prima facie）ルールが少なくともある。中間的条項との関係では、そのような一応のルールはない。したがって……ウォランティの違反よりも中間的条項の違反に対して解除が利用できる高い蓋然性がある。⁴⁶⁾」

ただし、Diplock の基準には以下のような問題があることが指摘されている。違反によって生じる出来事と違反そのものが区別できない場合があり、⁴⁷⁾ その限度で Diplock の基準は、違反の重大性を基準とした Upjohn 判決に近づくことになる。しかし、Upjohn は、違反の「予見可能な結果」を検討するのに対して、Diplock は出来事の「現実の結果」を問題とする。したがって、ある出来事が契約上の利益を実質的に奪うかどうかは実際にその出来事が発生するまでは確定できない。したがって、Diplock の基準には、違反していない当事者が「多くのケースにおいて、違反の結果がどの程度深刻になるかを待機して見なければならぬかもしれない」という問題がある。⁴⁸⁾ Diplock は、この問題を緩和するためにも、ある契約条項がコンディションであることを「明示的に合意できる」ことを強調したのかもしれない。

第 5 章 Hongkong Fir 判決後の展開 —— 些細な違反を理由とする解除の抑制、物品売買法の改正、貴族院による Hongkong Fir 判決の検討

1. 些細な違反を理由とする解除の抑制

物品売買契約においてコンディションが争点となったケースでは、契約締結後、履行期前に目的物の市場価格が暴落した場合などに、買主が些細な契約違反についてコンディション違反を申し立て契約解除を主張するケースが散見される。このような日和見的ないし機会便乗的な解除を抑制するために中間的条項は有効に

46) Treitel, *supra* note 1, at 797.

47) Devlin, *supra* note 29, at 195, n. 7: 「有毒物質が含まれる家畜飼料を引渡すことは、それが使われれば致命的であることを意味する。したがって……違反と出来事を分けて考える必要はなかった。」

48) Beaton, *supra* note 1, at 146.

機能する。⁴⁹⁾つまり、裁判所は、違反があったとされる条項をコンディションではなく中間的条項と分類することによって解除を認めないという判決を（将来的に同種の条項について解除を認めうる余地を残しながら）行うことができる。⁵⁰⁾

物品売買法の適用を受けるケースに「中間的条項」の分類を適用して解除を認めなかった控訴院判決として、1975年の *Cehave NV v Bremer Handelsgesellschaft mbH, The Hansa Nord*⁵¹⁾がある。ドイツの売主がオランダの買主に C. I. F. ロッテルダムで 12,000 トンのオレンジ果肉粒を売る契約を結んだ。果肉粒は数度に分けて船積みされたが、そのうちの 3,400 トンを運んだ船“Hansa Nord”号がロッテルダムに到着した時、2つの船倉のうち1つに入っていた果肉粒がその船倉の温度上昇のために傷んでいたことが判明した。この頃果肉粒の市場価格が大幅に下落していた。買主は、果肉粒が「良好な状態」で船積みされなければならないという契約条項に違反したとして両方の船倉の果肉粒の受領を拒絶し、代金の返還を求めた。商品はロッテルダム郡裁判所によって競売にかけられた。買主は仲介者を通じてもとの契約価格の約3分の1でそれを入手し、もともと意図していたとおりに家畜飼料として使用した。第1審の高等法院は、「良好な状態」で船積みしなければならないという条項はコンディションであると判示して、買主勝訴の判決を行ったので、売主が控訴した。控訴院は次のように判決した。

Denning 裁判官：1893年の物品売買法によるコンディションとウォランティの区別は網羅的ではなく、そのいずれでもない「中間的条項」が数多くある。そのような条項に関する先例はコモンローであり、物品売買法は、第61条(2)において、商慣習法を含むコモンローが物品売買法の明示規定と矛盾する場合、コモンローが適用されると定めている。「良好な状態」で船積みされなければならないという条項は、「中等の品質」と同様にそれとの乖離が実質的である場合のみ解除が認められ、そうでない場合は代金減額のみ認められるような条項である。したがって、それは厳密な意味でのコンディションでもウォランティでもなく、中間的条項であり、その違反が契約の根幹に及ぶ場合のみ契約を解除できる。本

49) Treitel, *supra* note 1, at 797: 中間的条項は、「テクニカルあるいはメリットのない根拠にもとづいて解除することを防止することによって正義の利益を促進する。」

50) その条項をウォランティと性格付けることによって同じ結果をえられるが、将来、解除を認める可能性を閉ざしてしまう。

51) [1976] Q. B. (CA) 44, [1975] 3 All E. R. 739.

件では、目的物は当初の目的のとおりで使用されたのであるから、違反は契約の根幹に及んではいなかった。買主は損害賠償を受けることはできるが、引渡しを拒絶することはできない。

Ormrod 裁判官：Hongkong Fir 判決の法理は一般原則として受け入れられている。本件の「良好な状態」で船積みを行うという条項は、船が「堪航能力」を備えているという条項とほとんど差異はなく、その違反によって解除が認められるかどうかは違反の性質による。その条項について契約の根幹に及ぶ違反がなかったのであるから買主は受領を拒絶できなかった。契約中である条項がコンディションであると明示的に定められているか、黙示されている場合と制定法や判例法によってコンディションであるとされている場合を除いて、ある条項がコンディションであるかどうかの基準は、違反が契約の根幹に及んでいると言えるような出来事が生じたかどうかである。このようなコモンローのバックアップ (backup) ルールがあるので、第 3 のカテゴリーが必要かどうか疑わしい。それは、単に「約束に対する約因が全的に破壊された」場合⁵²⁾という新たな解除根拠を認めたにすぎないのではないか。

Roskill 裁判官：物品売買契約と他の契約を区別する理由はなく、Hongkong Fir 判決の法理は普遍的に適用されるべきである。「裁判所は、制定法ないし先例によってそうすることを求められないかぎり、契約条項をあまりに安易にコンディションと解釈すべきでない。……原則として、契約は履行されるためになされるのであり、市場変動の気まぐれにしたがって回避されるためになされるのではない。2つの可能な解釈の間で自由な選択ができる場合、裁判所は契約上の義務の回避を奨励するのではなく履行を確保する解釈を⁵³⁾選好する傾向をもつべきである。」

以上の各裁判官の判決を検討すると、Denning 裁判官は、中間的条項について解除できる場合は違反が「契約の根幹に及ぶ」場合であると判示したが、これは Hongkong Fir 判決以前の先例が、契約の解釈によってある条項がコンディションとみなされる場合の基準として示したものである。⁵⁴⁾ Denning 裁判官は、それを

52) *Id.* at 766 (Ormrod L. J).

53) *Id.* at 755 (Roskill L. J).

54) 第 2 章 2 参照。

「中間的条項」について解除ができる場合の基準として使っている。Ormrod 裁判官は、違反の重大性を基準とするコモンローのバックアップルールがあるので、中間的条項は不要ではないかと述べた。しかし、違反が重大である場合に解除できるとした先例は、その条項がコンディションであると性格付けて、あるいはウォランティ違反の継続によってフラストレーションが生じたので解除できると判示した。中間的条項がない場合に、これまでウォランティであると分類されてきた条項の違反について「契約の根幹に及ぶ」という理由で端的に解除を認めることができるかどうかは不明である。Roskill 裁判官は、Hongkong Fir 判決の法理が物品売買にも適用されるとした上で、中間的条項がもつ解除抑制機能の観点から、契約は解除するためではなく履行するためのものであると述べている。

このケースで買主が受領を拒否した背景的事情として契約締結後の市場価格下落がある。また、契約解除の理由とするほどの欠陥があるとして買主が拒絶した物品を当の買主が別ルートで3分の1の価格で入手し、当初の目的通りに使用したものである。まさに日和見的で機会便乗的な解除を抑制するために中間的条項が援用されたケースであると言える。

次に、口実的な理由による傭船契約の解除を認めなかった1976年の貴族院判決、Reardon Smith Line Ltd v Hansen-Tangen⁵⁵⁾を紹介する。

1972年8月15日、日本の海運会社である三光汽船は、約8万トンのタンカー50隻を建造し、そのそれぞれを傭船に出す計画に着手した。三光汽船は、タンカーが完成する前に、標準的な定期傭船契約書(Shelltime 3)にもとづいて数多くの傭船契約を締結した。それらの傭船契約の対象となる実際のタンカーは後に指名されることになっていた。そのような契約の1つに、三光汽船とノルウェー法人 Hansen-Tangen 社(以下、HT社)との間でかわされた約8万8千トンの自動車運搬用タンカーの傭船契約があった。この契約は、タンカーの船体、装備や性能などについて非常に詳細な仕様細目を定めていたが、対象となる具体的なタンカーは後日特定されることになっていた。1973年8月10日、三光汽船は、傭船契約の対象を「大阪造船所で建造される、命名されるまでは造船番号354として知られている」タンカーであるとHT社に通知し、この内容は傭船契約に追加された。そのすぐ後、HT社は、イギリスのReardon Smith Line社(以下、RS

55) [1976] 3 All E. R. 570.

社)との間で「大阪造船所の造船番号 354 と呼ばれる新造の自動車運搬用タンカー」の再備船契約を締結した。この再備船契約にも三光汽船による備船契約と同様の仕様細目が含まれていた。

大阪造船所は、4 万 5 千トンを超える大きさのタンカーを自らのドックで建造することができなかつたので、大阪造船所が 50% 出資して創った会社、大島造船所（長崎県）に建造させることにした。大島造船の管理職と作業員のほとんどは大阪造船所から出向した。タンカーは完成し、備船契約に記載された仕様細目に合致していた。この頃までに石油危機のために、備船料が暴落した。

RS 社は、タンカーが実際には大阪造船所で建造されておらず「大阪造船の造船番号 354」という契約の性状表示と合致しないという理由でタンカーの受領を拒否した。その後、RS 社は、HT 社からタンカーを受領する義務を負わないという判断を求めて、HT 社を高等法院に訴えた。三光汽船は、第三者として HT 社側について訴訟参加した。高等法院は、RS 社は HT 社から、HT 社は三光汽船から、提供されたタンカーの受領を拒絶できないと判示したが、HT 社と三光汽船に損害賠償の支払いを命じた。RS 社と三光汽船が控訴した。控訴院は控訴を棄却したため両者は貴族院に上告した。貴族院は次のように判決した。

貴族院：「タンカーの引渡し準備ができた頃までに 1974 年の石油危機のために市場が暴落した。したがって備船者の関心は船を拒絶することによって契約から逃れることであり⁵⁶⁾、その根拠としたのが、提供された船が性状表示と合致しないということであった。備船者は、「大阪造船所の造船番号 354 と呼ばれる新造の自動車運搬用タンカー」という言葉は、物品売買における性状表示と同様にコンディションであり、いかなるものであれその性状表示との乖離があれば受領を拒絶できると主張する。しかし、Couchman v Hill⁵⁷⁾の場合と異なり、その言葉は目的物の性状表示の不可欠な要素を示すために使われた言葉ではない。三光汽船の計画中の特定のタンカーを同定するためのものであった。これは、そのタンカーを備船、再備船にコミットするため、また資金調達のために無くってはならない手段であった。三光汽船と HT 社との間の備船契約中の文言、「大阪造船所で建造される、命名されるまでは造船番号 354 として知られている」という表現、

56) *Id.* at 572 (Lord Wilberforce).

57) [1947] K. B. 554. 第 2 章 2 (注 16) 参照。

HT 社と RS 社との間の再備船契約中の文言、「大阪造船所の造船番号 354 と呼ばれる新造の自動車運搬用タンカー」という表現は、両方もがそれがタンカーの性状表示の一部ではなく、対象となるタンカーを同定するためのものであることを示している。つまり、それは船舶名の代用物にすぎなかった。タンカーは、常に「大阪造船所の造船番号 354」であったし、また、それは広い意味において、造船を計画し、組織化し、指図した大阪造船所によって「建造された」と言える。

Wilberforce 裁判官は、物品売買法の「性状表示」に関する先例は、「過度にテクニカルであり、貴族院で改めて再検討すべき時期が来ている」と述べた。この約 20 後の 1994 年にイギリス議会は、この問題に対処しようとして 1979 年の物品売買法を改正した。

2. 物品売買法の改正

1979 年の物品売買法は、次の項目を「黙示のコンディション」とであると定めている。⁵⁹⁾① 売主が物品を売る権利を有していること (第 12 条 (1)), ② 物品が性状表示に合致していること (第 13 条 (1)), ③ 物品が「満足のいく品質 (satisfactory quality)」を有していること (第 14 条 (2)), ④ 買主が売主に知らせた使用目的に合理的に適合していること (第 14 条 (3)), ⑤ 見本による売買において物品が見本と合致していること (第 15 条 (2)), である。

1994 年にこの物品売買法が改正された。改正 15A 条は「非消費者のケースにおけるコンディション違反に対する救済の修正」というタイトルのもとに、次のように規定している。⁶⁰⁾「(1) 売買契約のケースにおいて、(a) 本節を別として、上記第 13 条、第 14 条または第 15 条による黙示の条項 (term) に関する売主側の違反を理由として、買主は物品を拒絶する権利を有するが、(b) 違反が非常に些細 (slight) であり、買主が物品を拒絶することが不合理になる場合、買主が消費者として取引していないのであれば、その違反はコンディションの違反として扱われないものとし、ウォランティの違反として扱われうる。(2) 本条は、反対の意図が契約に表れているか、黙示されているべき場合を除いて適用される。

58) [1976] 3 All E. R. 570, at 576 (Lord Wilberforce).

59) See Treitel, *supra* note 1, at 792-93.

60) この改正条項に関する以下の説明は、Treitel, *supra* note 1, at 801-802 を参考にした。

(3) ある違反が上記 (1) (b) 節の範囲に入ることを証明するのは売主である。」

消費者が適用除外されているのは、消費者は瑕疵ある物品を容易に市場で売却できる立場になく、また売主よりも交渉力が弱いために補償をまったく得られないか、十分には得られない場合が多く、さらに値引きよりも完全な代替品を望む⁶¹⁾か、物品を返却して代金返還を望むからである。この改正を提案した「法律委員会 (Law Commission)」は、改正理由を次のように説明する。「物品を商う非消費者は、申立てている物品の契約不適合を拒絶の口実に使うことが少なからずある。その真の動機は物品の市場価格が下落したことである。価格が下がる時、手元にある高価な物品を取り除いて、それからおそらくより安価に買った同様の物品をそれと取り換えることが非消費者にとって商売上有利であろう。品質の欠陥によって生じた価値の低下は非常に些細であるが、市場価格の下落によって生じた低下は甚大である。そのような状況において、物品を拒絶して契約を解除し、それによって市場変動による損失を自分自身ではなく売主に負わせることを許容することは正当⁶²⁾」ではない。

このように改正法は、日和見的な物品拒絶を抑制する目的でなされたが、その適用範囲は以下の点でかなり限定されている。① 物品売買契約のみに適用され、備船契約などには適用されない。② 売主の違反についてのみ適用され、買主の違反には適用されない。③ 列挙された条項に定められた黙示のコンディションについてのみ適用され、明示のコンディション、および他の制定法や判例法によって黙示される条項には適用されない。④ 反対の意図が明示または黙示されている場合は適用されない。⑤ 買主が消費者である場合は適用されない。

この条文は、「些細な」違反による解除を認めていないが、列挙された黙示のコンディションを中間的条項に変えるものではない。些細でないコンディションの違反については、買主は改正条項に影響を受けることなく解除できるが、中間的条項の場合、些細でない違反であっても「契約上の利益全体を実質的に奪う」という Diplock の基準に達していなければ、解除できないからである。違反がどの程度「些細」であれば買主が物品を拒絶することが不合理になるかは裁判所が決めることであるが、まだ不明である。第 3 章 1 で解説した *Arcos Ltd v*

61) See Report of Law Commission, No. 160 (Sales and Supply of Goods), para 4. 4.

62) *Id.* para 4. 5.

Ronaasen⁶³⁾において争点となった材木板の厚さ、2分の1インチと16分の9インチの差異（約6%）は「些細」であると判示されないかもしれない。そうであるとする、この改正は日和見の解除を抑制するという役割を果たさないことになる上に「問題の黙示的条項をコンディションと分類することが意図した確実性を損ねる⁶⁴⁾」ことになる。

商取引の確実性や予見可能性を重視してある条項をコンディションであると判示した貴族院の判決として、Bunge Corp v Tradax Export SA⁶⁵⁾がある。貴族院は、このケースではじめて Hongkong Fir 判決を正面から取り上げ詳細に議論した。

F. O. B 条件による大豆ミールの売買契約において、買主は、船の準備が完了する期日を遅くともその15日前に売主に通知するという条項があった。この条項に買主が違反して、12日前になって通知したため、売主はこの違反を買主による違法な契約解除であると見なして、買主に損害賠償を求めた。その頃、大豆ミールの市場価格が大幅に下落していた。貴族院は、当事者の意図の解釈として、買主が期間内に通知することは、その後の売主による船積港の指定や船積み、それに続く転売契約の履行の連鎖のために不可欠であるとして、この条項がコンディションであると判決した。買主側は、この条項が中間的条項であると主張したが、貴族院は中間的条項の基準が適用されるのは、コンディション以外の条項⁶⁶⁾についてその違反の程度が様々になりうる場合であるとしてこの主張を退けた。

このように貴族院は、中間的条項の適用を否定したが、推論の過程でこの条項の存在を所与として議論しており、中間的条項は貴族院によって承認されたと言える。Roskill 裁判官は、Diplock 判決を「今世紀後半のイギリス契約法の1分野における画期的判決⁶⁷⁾」であると述べ、Wilberforce 裁判官は、Diplock が示した基準を「古典的になっている⁶⁸⁾」と評した。他方、Cehave NV (The Hansa Nord)

63) [1933] A. C. 470 (注25).

64) Treitel, *supra* note 1, at 802.

65) [1981] 1 W. L. R. 711 (H. L.) 714, [1981] 2 All E. R. 513.

66) 樋口・前掲書注1, 255-58頁で、このケースの事実関係と類似するアメリカのケースが解説されている。通知義務違反による契約終了を認めなければ、買主側だけに投機（市場の模様眺め）を許すことになるという問題が指摘されている。

67) [1981] 2 All E. R. 513, at 550 (Lord Roskill).

68) *Id.* at 541 (Lord Wilberforce).

判決において安易に解除を認めるべきでない」と述べた Roskill 裁判官が、「商取引の当事者は、自らの権利をただちに知る権限をもつべきであり、出来事を待つことを求められるべきではない⁷⁰⁾」と述べるなど、この判決は、ある条項をコンディションと性格付けることがもつ「确实性に対する非常に大きな实际的利点⁷¹⁾」(Lowry 裁判官)を根拠としており、Wilberforce 裁判官は、商取引の期日に関する条項に違反の重大性の基準を適用することは「商取引上きわめて望ましくない⁷²⁾」とも述べている。

ある契約条項をコンディションであると性格づけることによって商取引の确实性が促進されることについて以下の説明がなされている⁷³⁾。① 違反が契約上の利益を実質的に奪うかどうかという困難な事実と程度の問題を不必要にする。② ある条項をいったんコンディションと分類すれば、将来同様の条項の違反があった場合、契約を解除できることがただちに分かり、その違反の効果を立証する必要がない。

1980 年代、Bunge Corp 判決の頃からイギリス契約法の教科書や著作において、Hongkong Fir 判決に関する説明について以下のコンセンサスが形成されるようになった⁷⁴⁾。① もっぱら Diplock 判決のみに焦点があてられるようになった。② コンディション、ウォランティ、中間的条項の 3 分類と同一視されるようになった。③ 契約違反による解除とフラストレーションによる解除の統合が軽視ないし無視されるようになった。

第 6 章 お わ り に

Hongkong Fir 判決において、Upjohn 裁判官は、「木造船の木材板の 1 つから釘 1 本が抜けている場合、船主は堪航能力条項に違反して⁷⁵⁾」おり、そのような些

69) *Cehave NV (The Hanza Nord)* [1975] 3 All E. R. 739, at 755 (Roskill L. J) (注 53).

70) *Bunge Corp*, at 549 (Lord Roskill).

71) *Id.* at 545 (Lord Lowry).

72) *Id.* at 541 (Lord Wilberforce).

73) Treitel, *supra* note 4, at 797-98.

74) See Nolan, *supra* note 4, at 292-93.

75) *Hongkong Fir Shipping Co* [1962] 1 All E. R. 474, at 483 (Upjohn L. J) (注 31).

細な違反のためにコンディションの違反があったとして、傭船者が契約を解除できるとすると「常識に反する」と述べた。⁷⁶⁾しかし、船から釘1本が抜けているだけでその船が堪航能力を欠いていると一律に見なされることも常識に反する。安全な航海に何ら支障がない場合がほとんどであると想定できるからである。ここに範疇化というものが原罪的にかかえている問題が示されている。つまり、一定の属性をもつものを特定のカテゴリーに分類すると決定すると、その属性をもったものはすべてそのカテゴリーに入る、あるいは入ると主張できるということである。そもそもそのカテゴリーを設けた趣旨（例えば、船の安全な航行）に合わないものも含まれるようになる。ある条項を中間的条項と分類することによって日和見的解除を抑制するという要請と、コンディションとして固定することによって商取引の確実性を促進するという要請との間の衝突もこのような範疇化の問題から派生している。貴族院は、固定的範疇化による確実性促進を根拠として、F. O. B. 売買における買主の船舶通知義務はコンディションであると判示し、通知が3日遅れたケースで契約解除を認めた。⁷⁷⁾将来、通知が半日遅れたが実害のなかったケースでも同様の判決がなされることになる。そのようなケースで訴訟が繰り返し提起されると仮定すれば、このルール自体の確実性、安定性が損なわれることになる。

本稿で紹介したケースはそのほとんどが、市場価格の変動などを真の理由とする日和見的、機会便乗的な解除が主張されたものであった。法はそれを遵守する者によってではなく破る者によって形成される。通常の世界では、「契約は履行されるためになされるのであり、市場変動の気まぐれにしたがって回避されるためになされるのではない」⁷⁸⁾から、契約した目的が失われるような出来事が発生しないかぎり、互いに問題をクリアーしながら取引を完遂するであろう、という共通了解のもとで契約は行われている。そのような契約締結時の共通認識を反映したルールが、契約に確実性と予見可能性を安定的に付与する。先例による拘束がなければ、コンディション、ウォランティ、中間的条項という3分類を廃止してDiplock 裁判官が示した、違反によって生じた出来事が「当事者が契約から得る

76) *Id.*

77) *Bunge Corp* [1981] 2 All E. R. 513 (注65).

78) *Cehave NV (The Hansa Nord)* [1975] 3 All E. R. 739, at 755 (Roskill L. J.) (注53).

ことが意図されていた利益全体を実質的に奪う⁷⁹⁾」か否かという基準で十分であるかもしれない（ただし、故障による遅延が約5ヵ月にも及んでいる状況において、解除を認めなかった判決結果には疑問が残る）。

国際物品売買国連条約（United Nations Convention on Contracts for International Sale of Goods: CISG）は、Diplock 基準と非常に類似する規定を設けている。「根本的な契約違反（fundamental breach of the contract）」がある場合にのみ契約解除を認めており（第 49 条、第 64 条）、第 25 条で根本的な契約違反を次のように定義している。「当事者の一方によってなされた契約違反は、その契約のもとで相手方当事者が期待する権限をもつものを実質的に奪うような不利益をその当事者に結果的に生じさせる場合は、根本的である（A breach of contract committed by one of the parties is fundamental if it results in such detriment to the other party as substantially to deprive him of what he is entitled to expect under the contract）。」

79) *Hongkong Fir Shipping Co* [1962] 1 All E. R. 474, at 487 (Diplock L. J).