

最近の英国海事判例の紹介と解説

2013 年 3 月 14 日

弁護士 森 莊太郎

1. 海賊危険による船主の航行拒否権

“TRITON LARK”、 “PAIWAN WISDOM”

2. Interclub Agreement 1996 の求償権の時効規定と C/P 中の消滅時効規定との関係

“GENIUS STAR 1”

3. B/L 上の Retla Clause の有効性

“SAGA EXPLORER”

4. 本船引揚げ後の荷役期間につき、船主の傭船者に対する本船使用料の請求を認めた事例

“KOS”

5. 傭船者の違法な早期返船に対する船主の対抗手段

“AQUAFAITH”

海賊危険による船主の航行拒否権

I. Pacific Basin IHX Ltd. v Bulkhandling Handymax AS

("TRITON LARK") QBD(Com Ct) 2011 年 11 月 8 日判決

("TRITON LARK") QBD(Com Ct) 2012 年 1 月 25 日判決

(事案の概要)

本船 TRITON LARK は NYPE form で定期傭船され、傭船契約書には Conwartime 1993 が規定されていた。

2008 年 11 月初め、傭船者はハンブルグからスエズ、アデン湾経由で中国までの Potash 積航海を本船に指示した。

船主は海賊の危険があるという理由でスエズ、アデン湾経由の航海を拒否し、本船を喜望峰経由で航海させた。そのため、US\$462,221 の増加費用が発生した。

傭船者は、船主は喜望峰経由で本船を航海させるべきではなかったと言い、増加費用は船主負担であると主張した。

この紛争は仲裁に付託され、仲裁では下記 Conwartime 1993 の条項の解釈が争点になった。

“(1) For the purpose of this Clause, the words:

...

(b) 'War Risks' shall include any ... acts of piracy ... which, in the reasonable judgment of the Master and/or the Owners, may be dangerous or are likely to be or to become dangerous to the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel. (傍線筆者)

(2) The Vessel ... shall not be ordered to ... any ... place ... where it appears that the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel, in the reasonable judgment of the Master and/or the Owners, may be, or are likely to be, exposed to War Risks. (傍線筆者)

...

(8) If in compliance with any of the provisions of sub-clauses (2) to (7) of this Clause anything is done or not done, such shall not be deemed a deviation, but shall be considered as due fulfillment of this Charter Party."

(仲裁裁定)

1. 仲裁での審理で、アデン湾を通過する船が海賊にハイジャックされる危険は 300 隻に 1 隻であることには争いはなかった。
2. 仲裁人は、船主は、Conwartime 1993 によりスエズ・アデン湾経由での航海を拒絶する権利があると裁定した。船主は相当な情報に基づき、誠実に検討した上で、アデン湾には海賊の重大な危険があるとの妥当な結論を出した、と判断された。船主は本船をスエズ経由で航海させる義務はなく（なぜならそれは Conwartime 1993 で禁じられているから）、また、合法的な指示が来るまで Gibraltar で待つ義務もない（なぜなら、それは実務的に現実的でないから）と裁定された。その結果、喜望峰経由の航海は deviation ではないと認められ、船主は US\$462,221 を請求することができると認められた。

3. 傭船者はこの裁定を不服として裁判所に appeal した。
4. 傭船者は、仲裁人は Conwartime 1993 の解釈について以下の法律上の誤りがあると主張した。
 - ① “may be” という語句の意味？
 - ② 船主は reasonable judgment をしたのか？
 - ③ sub-clause (2)について、船主に裁量権が与えられているのか、もしそうであれば、船主はそれを行行使する前に適正な調査を行う義務があるか？
 - ④ 喜望峰経由の航海は deviation なのか？

(裁判所の判断) (1回目) 2011年11月8日

1. 2011年11月8日の最初の判決で、Teare 判事は上記、②③④の争点には簡単に触れただけであった。
2. 争点②③について、判事は、傭船者の、「仲裁人は船主の判断が reasonable かどうかにについて考慮していない。」という主張を退けた。判事は更に、Conwartime 1993 の sub-clause (2)は船主に裁量権を与えていて、船主の判断基準は客観的であり、その判断は reasonable であると裁定した。船主が全ての調査を行わなかったからと言って、そのことにより船主の判断が自動的に unreasonable になるものではないことを判事は明確にした。

(注) 船主は、航行拒否を決める前に、襲撃された他船の船長からの情報、2008年11月11日～17日の piracy report など入手したが、convoy に join することや security personnel を乗船させることについては検討せず、また、襲撃された船の統計的分析も行わなかった。しかし、仲裁人は、船主の

serious risk があるという判断は reasonable であると認めた。

3. 争点④についても、仮に、アデン湾経由の航海が Conwartime 1993 により禁止されるものであれば、喜望峰経由の航海が最短距離となり、deviation には該当しないと判断された。

4. 裁判所の判断の最大の焦点は争点①、即ち

“may be, or are likely to be” exposed to war risks

という語句の解釈であった。

判事は、“may be”と“are likely to be”は2種類の程度の異なる蓋然性（possibility or probability）を意味しているのではなく、単一の程度の蓋然性（possibility）を意味しているのであって、“or”は“that is”と読み替えるべきで、つまり、may be、that is、likely to be と読むべきものであると解釈した。

sub-clause (2)の文脈の解釈として、判事は、likely to be は海賊行為にさらされる危険が「本当に起こりそうなこと」(real likelihood) と同意義であると解釈した。判事によると、“real likelihood”の概念は、an event that is more likely than not to happen（ある出来事が起こりそうなこと）であるが、50%以下の確率で起きる出来事（an event which has a less than an even chance of happening）も含まれる。しかし、単なる可能性（bare possibility）は含まれない。それは“real danger”とか“serious possibility”とか呼んでも良いものである。

5. 仲裁人は、“may be, or are likely to be”を war risks にさらされる“serious risk”があることと解釈した。裁判所は、“real likelihood”と“serious risk”との間にはほとん

ど違いはないと考えたが、仲裁人は sub-clause (2) を解釈するのに誤った基準を適用したと判定された。なぜなら、仲裁人はある出来事が起きる serious risk があるかどうかではなく、ある重大な出来事が起きる risk があるかどうかを考えたからである (Instead of asking whether there was a serious chance that the vessel would be exposed to acts of piracy, the arbitrators asked themselves whether there was a chance that the vessel would be exposed to the risk of a serious event, namely being exposed to acts of piracy.)。

つまり、仲裁人が判定すべきであった正しい質問は、

Whether, in the reasonable judgment of owners, there was a “real likelihood”, in the sense of a real danger, that the vessel would be exposed to acts of piracy.

(船主の合理的判断として、本当の危険という意味において、本船が海賊行為にさらされる、真の蓋然性があったのか)

ということである。

6. 判事は“real likelihood”があったかどうかは事実認定の問題で、仲裁人の専権事項であるとして、本件を仲裁人に差し戻したが、当事者の要請により仲裁に戻す前に、再度、当事者の主張を聞くこととなった。そこで当事者は裁判所に、第一回目の判決では議論されていなかった“exposed to War Risks”、つまり、“exposed to acts of piracy”の意味の解釈を求めた。

1. 2 回目の審理で当事者の論点は判事が 1 回目の判決で述べた、

Exposure to acts of piracy means that the vessel is subject to the risk of piracy or is laid open to the danger of piracy.

の解釈に集中した。傭船者は、この文章は本船が海賊行為に実際に直面したこと、即ち、海賊により攻撃を受けたこと（失敗したものも含む）を意味すると主張した。また、傭船者は、exposed は、exposed to radiation（放射能にさらされた）という使い方と同じ意味だと主張した。船主は、それは単に海賊危険に expose されることを意味すると主張した。

2. 判事は exposed to War Risks とは dangerous という状態を示しているものであると判示した。判事によれば、そのような解釈がその条項を全体的に見たときに自然に出てくる意味で、それが当事者の意図しているところである。従って、傭船者の航海指図に対し、船長や船主によって聞かれるべき質問は、海賊行為によってその場所が危険であるという意味において、本船が海賊行為にさらされる real likelihood があるかどうかということである。

Therefore, the question to be addressed by an owner or a master, when ordered to go to a place, was whether there is a real likelihood that the vessel will be exposed to acts of piracy in the sense that the place will be dangerous on account of acts of piracy.

3. 何が dangerous であるかは、各事件の事実認定の問題である。判事はその判断は、量的な要素（ある特定の危険、即ち、本件の場合には海賊が起こる見込み

(likelihood)) と質的な要素（もし、それが起きた場合、本船や乗組員にどれほどの重大な結果をもたらすか）の両方を考慮すべきであると述べた。その理由付けを本件に適用して、判事は、問題は、船主の合理的判断として、アデン湾が本船 TRITON LARK にとって海賊行為の危険が本当にありそうなことかどうかである、と判示した。しかし、その危険が存在するかどうかは仲裁人が証拠に基づいて判断すべきことなので、本件を仲裁に差し戻した。

(コメント)

1. Conwartime 1993 の解釈として、アデン湾経由の航海を拒否するためには、船主は、

There is a real likelihood that the area will be dangerous for the vessel

であることを証明すべきことになる。

何が dangerous かは、その risk の程度と重大性の両方を考慮して判断される。具体的にどのような要素を考慮して、差し戻された仲裁人が判断するのか注目したい。

2. ロンドン弁護士からの情報によれば、最近、差し戻された仲裁審の裁決が出され、仲裁人は再度、船主の主張を認めたようである。即ち、当時の情勢を基に判断すると、船主の航行拒否は正当であったとの結論が出された。
3. しかし、ロンドン弁護士のコメントとしては、この裁決は現在の同様の紛争の先例とはなりにくいであろうとのことである。何故なら、その当時は、現在のような対抗策がほとんどなかったからである。Armed Guards もなければ convoy system も始まったばかりであった。もし、今、同様の事件が起きた場合、船主の航行拒否は

契約違反と認められる可能性があるとのことである。

4. この仲裁判断は、裁判所の前示判決に沿った法律判断を用いて事実認定を行っており、傭船者が再度裁判所に控訴しても、leave to appeal は認められないであろうということである。

II. Taokas Navigation SA v. Komrowski Bulk Shipping KG and others

(“The Paiwan Wisdom”) QBD(Com Ct.) 2012 年 7 月 11 日判決

(事案の概要)

1. 本船は船主→傭船者→再傭船者→再々傭船者に定期傭船され三つの定期傭船契約は NYPE 93 で、back to back であった。再々傭船契約は 2010 年 3 月 25 日に締結され、本船は 2010 年 4 月 22 日、函館ドックで deliver された。傭船期間は 11～13 ヶ月であった。2010 年 4 月 23 日、傭船者は本船に Taiwan での cement clinker の船積みと、Kenya の Mombasa までの航海を指示した。船主は C/P 上の Conwartime 2004 の条項に基づき、この航海を拒否した。

C/P の関連条項は以下のとおりである。

“Clause 5 Trading Limits

The Vessel shall be employed in such lawful trades between safe ports and safe places within (See Clause 50).

Clause 50 Trading limits/exclusions

Vessel always to trade within IWL, Charterers’ option breach of IWL subject to Owners’ underwriters approval and invoice ... excluding:

... Eritrea, Ethiopia ... Somalia ... Passing Gulf of Aden always allowed with H&M insurance authorization.

...

Clause 94 ... CONWARTIME 2004

(b) The Vessel, unless the written Consent of the Owners be first obtained, shall not be ordered to or required to continue to or through, any port, place, area or zone (whether of land or sea), or any waterway or canal, where it appears that the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, may be, or are likely to be, exposed to War Risks, [defined as including acts of piracy] ...

2. 船主が Kenya への航海指図を拒否した当時、インド洋の海賊の活動は以前より激しくなっていて、その地理的範囲も東アフリカの海岸線まで拡大していた。船主が航海を拒否したため、傭船者は他船を配船しなければなくなり、そのため US\$815,000 を出費した。この dispute は仲裁に付託された。

(仲裁)

1. この仲裁で仲裁人が裁定しなければならなかった質問は、C/P 締結日と航海指示日との間に海賊危険が増大していない場合、船主は Conwartime 2004 の条項に基づいて傭船者の航海指図を拒否できるかどうか、であった。
2. 仲裁人は、多数決により、船主は傭船者の指図を拒絶できると裁定した。
3. 仲裁人が認定した事実は以下のとおり。
 - (1) C/P 締結時、船主は本船が Kenya に配船されるとは思っていなかった。
 - (2) C/P 締結時、海運業界はインド洋での海賊危険を認識していた。
 - (3) Gulf of Aden を通過する際の危険については、各国海軍と Convoy system の存在により改善されていた。

4. 傭船者は裁判所に控訴した。

(判決)

1. 控訴審では次の二点が前提事実として認められた。

(a) 本船が海賊にさらされる真の見込み (real likelihood) があるかないのかの判断を、船主は誠実に (in good faith) 行ったこと。

(b) 傭船契約締結日 (2010 年 3 月 25 日) から航海指示を出した日 (2010 年 4 月 23 日) までの間に、海賊危険の程度は変化していなかったこと。

2. 傭船者は、航海指図を拒否するためには、C/P 締結日以降、海賊危険が増大していなければならないと主張した。傭船者は The Product Star (No.2) (1993 年 Court of Appeal) 事件の判決に依拠した。その事件では、次の 3 つの原則が確認された。

(1) War risks clause は C/P 全体と照らし合わせて、また、事實的基盤によって解釈しなければならない。

(2) War risks clause は例外規定ではないが、その clause に該当することは船主が立証しなければならない。

(3) 事実に基づいた C/P の解釈として船主が海賊危険を許容したと認められる場合は、船主が C/P 締結日より海賊危険が増加したことを証明しない限り航海指示を拒否することはできない。

3. 傭船者は次のように主張した。

Clause 50 (Trading limits/Exclusions) は特定の港を除外している (Mombasa は除外されていない) が、船体保険者の同意があることを条件に Gulf of Aden を通過す

ることは明白に許容している。Gulf of Aden がそこに書かれているということは、船主が海賊危険を認識しているということであり、船主がその危険を許容したということである。即ち、最初から海賊危険は考慮されており、航行区域から除外されるのは Clause 50 に規定してある国だけであって、Kenya は除外されていない。これはつまり、船主は、Kenya への航海途上の海賊危険を甘受したものである。傭船契約が成立したときにはある港に船主が航海することを認めたのに、著しい危険の変化もないのに、その翌日には船主と同じ港に航行することを拒絶することを認めることは商業的意味をなさない。

4. 裁判所は Clause 50 に関する傭船者の主張を認めなかった。Teare 判事は次のように判示した。

- (1) Kenya が C/P 上の航行区域に含まれていることは疑いがない。しかし、Conwartime 2004 は、船主は海賊危険のある場所への航海を拒否できると規定している。Conwartime 2004 はその危険が C/P 締結日以後増大したことを要件とはしていない。
- (2) Clause 50 の "Passing Gulf of Aden always allowed with H&M insurance authorization" という語句は、船主が Gulf of Aden を通過することに同意したことを示している。従って船主は海賊危険があるからといって Gulf of Aden の航行を拒否することはできない。Conwartime 2004 は C/P 全体と照らし合わせて解釈すべきで、Clause 50 に含まれている Gulf of Aden を通過するという明白な合意があるのだから Conwartime 2004 によって船主は Gulf of Aden の航行を拒否することはできない。
- (3) 船主が Gulf of Aden の通過に同意したのは、海軍と Convoy system がそこに存在するからである。しかし、その同意によって、船主は、海賊危険はあるが海軍や Convoy system がいないアフリカ東岸のどの港への航行にも同意したとい

うことにはならない。傭船者は本船に Mombasa へ航海せよと指示することはできるが、船主はそのルートとなるインド洋において海賊行為にさらされる現実の危険があれば、インド洋経由での Mombasa 行きを拒否することができる。Conwartime 2004 は、そのような危険が C/P 締結日以降、増大したことを要求してはいない。

5. The Product Star (No.2) の事件では、船主は、UAE の Ruwais への航行を Ruwais 附近の海賊危険を理由に拒否した。当該 C/P の War Risks clause は C/P 締結時に存在した海賊危険より、危険の程度が増加したことを明白に要件としてはいないが、船主は契約締結当初から、危険区域であることを承知の上で UAE の港に航行することに同意していたと認められたので、航行拒否するためには、危険が増大したことを立証する必要があると判示された。

裁判所は、本船はこれまでも UAE から石油を運搬するために、頻繁に UAE の港に航行していた、また、傭船者は Ruwais への航行のための war risks の保険料を支払っていたことを認定し、それにより船主が UAE の港へ航行することを許容していたと認めた。

6. Teare 判事は、The Product Star (No.2) 事件と比べると、本船 Paiwan Wisdom の船主は、C/P 締結時に Mombasa に航行することを予想していなかったし、傭船者が Mombasa 航行のための war risks の保険料を支払うという条項もないので、The Product Star 事件とは事実が異なると判定した。即ち、本件は、船主が Mombasa への航行により生ずる海賊危険を許容したとは言えない。判事はまた、傭船者の、「航行拒否を認めることは商業的意味をなさない。」という主張も否定し、Conwartime 2004 は海賊危険を回避することを認めていると判示した。

傭船者の控訴を棄却する。

(コメント)

1. Triton Lark 事件と同じ Teare 判事による判決である。Triton Lark では海賊危険が存在するかしないかが争点であったが、この判決では海賊危険の存在は当然の前提とされている。判決だけを読んでも、具体的にどのような資料を根拠に海賊危険が認められたのか、明らかではない。仲裁の事実認定でそれ自体は争いはないということであろう。

2. 本件の事実からすれば、判決は妥当であろう。

今後は本件 Clause 50 にあったような、航行許容区域の wording について、船主・傭船者間で自己に有利な wording を drafting するかけ引きが増加する可能性があるろう。

以 上

Interclub Agreement 96 の求償権の時効と C/P の消滅時効規定との関係

(どちらが優先適用されるのか?)

MH. Progress Lines S.A. v. Orient Shipping Rotterdam BV

(The “Genius Star I”) QBD (Com Ct) (Teare J) 2011 年 11 月 28 日

(事案の概要)

1. 本船は船主 Progress から傭船者 Orient に定期傭船され、その後 Orient から再傭船者 Nordana に再定期傭船された。傭船契約には Interclub Agreement 96 (ICA) が incorporate されており、それとは別に修正された Centrocon Arbitration Clause が規定されていた。
2. 関連する条項は以下のとおりである。

CP

Clause 26

… all cargo claims to be settled as per NYPE Interclub Agreement 1996 …

(全ての cargo claims は ICA 96 により解決される。)

Clause 39(1) London arbitration

Clause 39(2)

“Any claim must be made in writing and the claimant’s arbitrator appointed within 12 months of final discharge and where this provision is not complied with the claim shall be deemed to be waived and absolutely barred.”

((本件傭船契約に関する)あらゆる請求については、最終の荷揚より 12 ヶ月以内に、書面による請求及び請求者側仲裁人の指名がなされなければならず、この条項が遵守されない場合は、当該請求は放棄されたと見なされ、絶対的に効力を失う。)

Clause 39 (5) 準拠法は English law

Clause 50

… Clause Paramount … deemed to be incorporated in this Charter Party.

(パラマウントクローズが本 C/P に摂取されているものとみなされる。)

ICA

(2) The terms of this Agreement shall apply notwithstanding anything to the contrary in any other provision of the charterparty; in particular the provisions of Clause (6) (time bar) shall apply notwithstanding any provision of the charterparty or rule of law to the contrary.

(本合意の条件は、これに反する傭船契約中の規定に関わりなく適用される。特に(6条)(時効)の規定は、これに反する傭船契約中の条項又は法の適用に関わりなく適用される。)

(6) Recovery under this Agreement by an Owner or Charterer shall be deemed to be waived and absolutely barred unless written notification of

the cargo claim has been given to the other party to the charterparty within 24 months of the date of delivery of the cargo or the date the cargo should have been delivered Such notification shall if possible include details of the contract of carriage, the nature of the claim and the amount claimed.

(本合意に基づく 船主又は傭船者による求償クレームは、傭船契約の当事者である相手方に対し、貨物の引渡日、又は貨物が引き渡されるべきであった日から 24 ヶ月以内に、当該カーゴクレームを書面により通知しなければ、放棄されたものと見なされ、絶対的に効力を失う。求償クレーム通知の際には、可能であれば、運送契約の詳細、当該カーゴクレームの性質及び金額を明らかにしなければならない。)

- (9) This Agreement shall be subject to English Law and Jurisdiction, unless it is incorporated into the charterparty (or the settlement of claims in respect of cargo under the charterparty is made subject to this Agreement), in which case it shall be subject to the law and jurisdiction provision governing the charterparty.

(本アグリーメントは、イングランド法及びイングランド裁判管轄に従うものとする。但し、本アグリーメントが傭船契約に摂取されている場合(又は当該傭船契約のもとでの積荷に関するクレーム解決が本アグリーメントによる場合)には、その傭船契約に規定されている準拠法及び裁判管轄規定に従う。)

3. 再傭船者は Cargo claim を settle し、それを傭船者に求償した。傭船者は in turn、それを船主に求償した。

再傭船者は傭船者に対し、また、傭船者は船主に対して ICA(6)項の 24 ヶ月以内の claim notice は行ったが、Clause 39(2)に規定している 12 ヶ月以内の仲裁人の選任は行わなかった。

船主は Clause 39(2)により傭船者の船主に対する cargo claim の求償権は時効で消滅していると主張した。

(争点)

1. Cargo claim の求償権の時効について、Clause 39(2)の 12 ヶ月と ICA(6)の 24 ヶ月と、どちらが適用されるのか？

(C/P Clause 50 により Hague Rules の 1 年時効が C/P に摂取されることになるが、この時効の規定は ICA 96 の claim には適用がないことについては争いはなかった。)

2. ICA (9) により C/P の準拠法と裁判管轄が ICA にも適用されるが、その場合 C/P Clause 39 の時効規定も適用されるのか？

(仲裁判断)

仲裁人は Clause 39(2)の時効は cargo claim の求償権には適用されず、ICA(6)が適用されると判断した。この裁決を不服として船主は裁判所に appeal を申し立てた。

(判決)

1. Teare 判事は仲裁人の判断を支持し、Clause 39(2)は適用にならず、ICA(6)が適用されると判示した。

2. 判事は 1990 年の Mary Elle 事件判決 (unreported) を参考として引用した。その事件では ICA 84 に関して、C/P 中の修正 Centrocon arbitrataion clause の 3 ヶ月の時効が ICA の 24 ヶ月の時効に優先すると判示された。しかし、ICA 84 には ICA 96 の (2)項の規定は存在しなかった。

3. ICA 96(6)と C/P 中の他の時効規定について、本判決が出される前に二つの異なる見解があった。

一つは、本件で船主が主張した見解で、Wilford の “Time Charter” にも書かれているように、ICA(6)は裁判や仲裁を起こすための時効期間を規定しているのではなく、claim の written notification の time limit を規定しているだけなので、訴訟 (仲裁) の時効は ICA(6)とは別問題であるという考え方である。従って、Clause 39(2)と ICA(6)は矛盾せず、両方の規定する要求を満たさない限り、請求権は時効消滅すると船主は主張した。

もう一つは本件で傭船者が主張した解釈で、ICA(2)は ICA(6)と矛盾する C/P 中の全ての時効規定に適用されるというもので、Teare 判事はこの見解を採用した。判事は ICA(6)も Clause 39(2)も時効について規定しており (各条項の要求に従わなければ claim は time bar となってしまう)、Clause 39(2)は ICA(6)と矛盾する、と述べた。

4. この判決が与える実務的影響は、傭船者が ICA(6)に従い 24 ヶ月以内に notice を船主に出すと、English law 上の C/P claim の 6 年の時効によりそれからさらに 4 年以内に訴訟を起こせば時効にはならないということである。仲裁人も採用したこの見解は実務的で、いったん claim notice がなされると通常は訴訟も仲裁も不必要となる

であろう。むしろ、12 ヶ月以内に仲裁を起こさなければならない一方で、それから更に 12 ヶ月間 claim notice ができるという解釈の方が uncommercial である。24 ヶ月の時効が規定されている理由は、cargo claim の時効である 1 年経過後でも、さらに 1 年、船主または傭船者から相手方に求償する機会を与えようというものである。判事は reasonable man であれば ICA(2)は、Clause 39(2)があっても ICA(6)が適用されると解釈するであろうと述べた。

5. また、判事は、C/P Clause 50 で incorporate されている Hague Rules の 1 年時効も ICA (6) と矛盾すると判示した。

(コメント)

1. ICA 96 の時効規定の解釈についての clear な判断であり、正当であると思われる。
2. 本件 C/P の準拠法は English law なので、C/P claim の時効期間 6 年が適用され、24 ヶ月以内に claim notice がなされていれば、その後さらに 4 年間、時効延長の必要はない。たいていの場合、その 4 年の間に示談解決がされるであろう。仮に解決できなかった場合は、当事者の合意で時効延長をすることも可能である。
3. C/P の準拠法が日本法の場合はどうか？

日本法上、定期傭船契約に基づく傭船者から船主に対する（又は、船主から傭船者に対する）cargo claim の求償権の時効は何年か？

本件の C/P Clause 50 のように Paramount Clause が C/P に規定されている場合は、1 年時効の可能性があるが、ICA 96 が incorporate されている場合は、やはり ICA 96 が優先するであろう。

また、商法 765 条には船主の傭船者に対する債権は 1 年の時効で消滅するという規定はあるが、その規定は定期傭船契約には適用されず（そのように判断した日本海運集会所の仲裁例もある）、いずれにしても ICA 96 (6) と矛盾するので、その規定の適用もなかろう。結局、商法の一般時効である 5 年が適用されると解釈すべきであろう。そうすれば ICA(6)により 24 ヶ月以内に notice of claim を出しておけば、それからさらに 3 年間は時効にかからないこととなり、English law と同様の妥当な結果が得られる。もっとも、この点は判例によって確定された判断ではないので、安全策としては 1 年経過時点で合意による時効延長を行うべきであろう。

以 上

B/L 上の Retla Clause の有効性

Breffka & Hehnke GmbH & Co KG and others v.

Navire Shipping Co., Ltd. and others

(The "SAGA EXPLORER") QBD (Com Ct) (Simon J) 2012 年 11 月 7 日判決

(事案の概要)

1. 本船は韓国ウルサンで、ロスアンジェルス、サンフランシスコ、バンクーバー向けの steel pipes を積載した。B/L は US General Paramount Clause により US COGSA を incorporate していた。B/L は、また、次のような通常の文言を含んでいた。

"SHIPPED in apparent good order and condition"

さらに、B/L には次のような Retla clause が記載されていた。

"If the goods as described by the Merchant are iron, steel [or] metal..., the phrase 'apparent good order and condition' set out in the preceding paragraph does not mean the Goods were received... free of visible rust or moisture... If the Merchant so requests, a substitute Bill of Lading will be issued omitting this definition and setting forth any notations which may appear on the mate's or tally clerk's receipt."

(積荷が鋼材の場合、「外観上良好な状態」とは、運送人が貨物を受け取ったときに、貨物には目視できる錆や湿気がなかったことを意味しな

い。荷主の要請があればメーツ・レシートやタリー・クラーク・レシートのリマークをそのまま転記した B/L を発行する。)

2. 積荷港で行われた survey により、その steel pipes には rust staining や表面の酸化が認められ、surveyor は 16 頁に及ぶ "Damage/Exception Prior to Loading" と題するリストを report に記載した。その中には、steel pipes が、"partly rust stained"、"wetted before shipment by rain and partly rust stained and slightly scratched on surface"、"Wetted before shipment by rain and partly rust stained in white oxidation on surface" などという記載があった。そして surveyor は、これらの descriptions を mate's receipt と B/L に明記することを recommend していた。また、船長は cargo のこのような状態を認識していた。
Mate's receipt にも Retla clause が記載されていて、

"Condition of Cargo as per Survey Report"

と書かれていたが、上記 cargo notations は B/L には記載されなかった。

3. 運送人は shipper の request により、shipper からの LOI 発行と引き替えに Retla Clause が記載されている clean B/L を発行した。揚荷港において、貨物に相当の rust damage が発見され、cargo interests はその損害賠償を求めて運送人に対し訴訟を提起した。

(争点)

1. Retla clause はアメリカの判例でその有効性が認められた (Tokio Marine & Fire Insurance v. Retla Shipping、1970 年 5 月 20 日、9th Circuit 判決)。Steel cargo を積載時に rust や wet が認められても、この Retla clause により、運送人は責任を免れると判断された。
2. 本件は Retla clause に関する English court の初めての判断で、この clause が under English law で有効かどうか検討された。

(判決)

1. US COGSA 3(3)(c)により、船長は貨物を本船に積載後、shipperの要求によりshipperに対し、“apparent order and condition of the goods”を記載したB/Lをshipperに発行しなければならない。船長はそのために、そのcargoのapparent order and conditionについて彼が見たままの“honest and reasonable, non-expert view”をB/Lに記載しなければならない。
問題の B/L には、Cargo was shipped in apparent good order and condition と記載されている。もし、Retla clause がなければ、その記載が船長が見たままの貨物の状態を正直に表す事実として表明されていることになる。
2. Tokio Marine v. Retla 事件でアメリカの裁判所は apparent good order and conditions と Rust clause の関係を解釈しなければならなかった。その事件では貨物に rust と wetness が存在し、mate’s receipts には、“heavy rusty”、“white rusty”、“rusty”、“heavy flaky rust”、“wet before loading”などの記載があった。アメリカの裁判所は、次のように述べている。

“これらの B/L を総合的に読めば、“good order and condition”という語句は、iron, steel or metal products に関する rust clause により、その意味が制限されていることになる。”

3. その「意味が制限されていること」については誰にも異論はない。しかし、その制限が有効か無効かについてのアメリカの裁判所の結論は論争の余地がある。B/L 上の rust clause は太字の大文字で書かれていること、及び、mate's receipts の notations を忠実に記載した substitute B/L を要求する明白な権利が shipper にあることを理由に、アメリカの裁判所は、貨物を運送人が受け取ったときに貨物に rust や moisture はなかったという積極的な表示を運送人がしたことにはならないと判断した。本件で、被告は、English law でもそのアメリカの判例に follow して Retla clause は“minor”や“superficial”な rust だけに制限されるべきではないと主張した。しかし、そのような主張は認められない。
4. Retla clause は、積荷時の steel cargo の外観について、そのような B/L 上の表示により、それが何を意味するのかを法律的に明確にするものと解釈されなければならない。それは貨物の good order and condition の表示と矛盾するような解釈がされるべきではない。それは、どのような steel cargo にも現れると考えられる rust や moisture、即ち、大気の状態により発現する表面上の酸化を示すものと考えらるべきである。good order and condition の例外として認められる“visible rust or moisture”は貨物に現れる避けることのできない表面上の外観のみを示すものと言わなければならない。
5. Tokio Marine のアメリカの判例の解釈は Relta clause はどのような重大な程度の rust も全て含まれるというものであるが、そのような解釈は積荷時の steel cargo の

good order and condition の表示の意味を全て奪い去るものである。アメリカの判決はこのような取引の性質について誤解していると思われる。その判決の理由付けの一つは、Rust clause は、「shipper はいつでも mate's receipts に記載のある貨物の真の状態を反映する substitute B/L の発行を要求できる」、と規定していることをあげるが、shipper が mate's receipts の notation を反映する B/L の発行を要求することは現実にはほとんど考えられない。本事件がそうであるように、むしろ逆であろう。

6. survey report と mate's receipts には cargo の外観と状態が正しく記載されていたが、B/L にはそれが正しく表示されなかった。証拠によれば運送人は、それが真実でないことを知りながら、又、善意の B/L 譲受人がその記載を信頼するであろうことがわかっていながら clean B/L を発行していて、これは虚偽の表示に該当する。実際に行われたことは、貨物の外観について honest and reasonable non-expert view を表明したものではなく、shipper の要請により、そのような B/L を信頼する第三者の犠牲において詐欺的な B/L が発行されたものである。

7. cargo interests の損害賠償請求を認容する。

(コメント)

1. Retla clause の有効性の限界を初めて明らかにした英国判例である。
2. アメリカの先例は、積荷時の rust の程度がどのようなものであっても、Retla clause により運送人の責任は免責されると解釈したが、この判例はそれを明確に否定した。

3. Retla clause の有効性が認められるのは、自然な状態で全ての steel cargo に発生する表面上の minor な rust や moisture のみであり、そうであれば、それは Retla clause がなくても、元々 COGSA の inherent vice of cargo で免責されるべきものであろう。
4. この判決は Retla clause について、正しい解釈を示していると思われるが、準拠法が English law の場合、この判決が出た以上、Retla clause によって免責されることはないと考えべきで、今後 Shipper から LOI の発行と引き替えに clean B/L の発行を要求されても、それに応じるべきではない。Under English law では、それが事実反することを知りながら LOI と引き替えに clean B/L を発行した場合、B/L holder に対しては clean B/L 通りの責任を負わされることはもちろん、その LOI 自体が無効となってしまう、shipper に対して損害賠償請求をすることができなくなってしまう。Shipper からそのような要求があった場合は、この判決を示して、断固拒否しなければならないと思われる。アメリカ法でも、このような LOI は無効と判断される。
5. 準拠法が日本法の場合は、Retla clause の有効性自体は本件判例の考え方と同じと言ってよいが、LOI の有効性については English law と異なり、詐欺的または公序良俗違反にならない限り有効と解釈するのが通説である。従って、B/L に Retla clause を規定し、LOI を受け取って clean B/L を発行する場合は、B/L と LOI の準拠法をどちらも日本法にしておくべきである。但し、有効という通説の解釈を裁判所が支持するかどうかは確実ではなく、もし、そのような事案が将来裁判で争われた場合は、イギリスと同様の判断がなされる可能性もある。

以 上

本船引き揚げ後の荷役期間につき

船主の傭船者に対する本船使用料の請求を認めた事例

Petroleo Brasileiro SA v. E.N.K. Kos Limited

(“The KOS”) Supreme Court 2012 年 5 月 2 日判決

本件は、本船が傭船料不払いを理由に合法的に引き揚げられたあとに、船主から傭船者に対する本船使用料の請求を認めた英国最高裁判所の画期的な判決である。この判決がこの争点についての英国裁判所の初めての判断である。

最高裁は傭船者の貨物が本船上に残っている期間の本船滞船による損害賠償と、その間に消費された bunker 代の賠償を認めた。

(事案の概要)

1. 本船は 36 ヶ月間（プラスマイナス 15 日、傭船者オプション）定期傭船された。C/P は Shelltime 3 で、標準的な withdrawal clause を含んでいた。即ち、傭船料が期限に支払われない場合（本件では monthly in advance）船主は本船を引き揚げることができる。しかし、通常と違い、いわゆる anti-technicality clause（引揚げ権を行使する前に、その旨の notice を要求する条項）は規定されていなかった。
2. 本船は 2006 年 7 月に傭船が開始され、2008 年 6 月、船主は傭船料不払いを理由に本船を引き揚げた（当時 market rate は契約上の rate より高額であった）。引き揚げ時、本船は傭船者の指示でブラジルの Angra dos Reis 港で積荷中であり、すでに bunker と貨物の一部を積載してしまっていた。当事者間で、問題解決のための交渉がなされたが不調に終わった。最終的に、傭船者は、一旦積んだ貨物を荷揚げした。もし傭船者が船主からの引き揚げの通知を受け取ってすぐに本船上の貨物を揚荷し

ていたなら、本船の滞船は1日で済んだはずであった。しかし、実際には2.64日かかり、船主はその間の market rate による傭船料約41万ドルと bunker 代約4万ドルを傭船者に請求した。

3. 船主の請求の根拠は4つあった。

(1) C/P Clause 13 (employment and indemnity clause)

“The Master shall be under the orders and directions of the charterers... the charterers hereby indemnify owners against all consequences or liabilities that might arise from the master complying with charterers’ orders.”

(船長は傭船者の命令及び指示に服し、傭船者は船長が傭船者の命令に従ったことにより生じた全ての結果または責任につき船主を補償する。)

(2) 本船が引き揚げられたあとに成立した、本船使用料と bunker 代についての新たな明示または黙示の合意

(3) 不当利得 (unjust enrichment)

(4) 寄託 (or 事務管理) (bailment)、即ち、船主は本船上の貨物の受寄者として、その事務を履行するために要した費用を寄託者である傭船者に請求できる。

4. 傭船者は本船引き揚げの正当性を争い、船主に、違法な引き揚げに基づく損害賠償の担保提供を要求し、担保を出さなければ本船を arrest すると警告した。船主は arrest を避けるために担保を提供した。後に summary judgment において傭船者の損害賠償請求は棄却され、船主の本船引き揚げは適法であったことが確定した。

(第一審判決)

第一審 (Commercial Court) は上記(1)~(3)の主張は認めなかったが(4)の主張を先例 (The Winson - 後述参照) に従って認めた。本船が引き揚げられたあとも、船主は cargo の bailee (受寄者) であり、その bailee としての義務を履行するために出費した費用の償還を請求できると判示された。(1)の主張については、滞船は傭船者がコントロールできない本船引き揚げによるものであり、傭船者の積荷指示とは因果関係が希薄で、引き揚げにより因果関係が切断された、と判断された。

傭船者控訴。

(控訴審)

控訴審は船主の(1)~(4)の全ての主張を排斥し、貨物揚荷に要した時間分の bunker 代の請求のみ認めた。

(1)を認めない理由は第一審と同じで、(4)を認めなかった理由は、The Winson は bailee が出費した費用の償還は認めているが、報酬(hire)までは認めていない、報酬まで認められるためには明示又は黙示の合意があるか、emergency or necessity という要件が必要だから、ということであった。

また、bunker については、揚荷が決まるまでの時間は当事者双方が善後策を協議していた時間であり、双方の利益のためで、cargo care のために要した費用ではないので、揚荷期間中のみ認容した。

船主が上告。

(最高裁)

1. 争点(2)、新たな合意の成立については、事実関係に基づいて否定した。

2. Clause 13 について、Sumption 判事は「貨物を揚荷しなければならなくなった原因は船主が自己の commercial purpose により本船を引き揚げたことであり、それにより生じた結果は有利なことも不利なことも全て船主が負担すべきである」という傭船者の主張を認めず、船主がどのような理由で本船を引き揚げたかは船主の賠償請求権には影響を与えないと判示した。また、船主の commercial interest により引き揚げたという事実も、この争点の判断には無関係であると述べた。
3. 判事は船主の請求は Clause 13 に該当すると認めた。その補償とは、傭船者の命令に従ったことによって発生する損失や費用で、船主が C/P 上それを、明示的にも黙示的にも負担すると同意していないものについて、傭船者が船主を protect すべきものである。本件では、当該貨物を船積みせよとの傭船者の命令が、船主の損失の実際の原因であると判事は判断した。その貨物を船主の時間を使って揚荷する必要は、傭船者の命令によって積荷されたことと、その積んだ目的が C/P の終了により消滅したことによって生じた。単純に言えば、貨物は傭船者がそこに置いたから本船上に存在するのである。
4. 船主の時間と費用で貨物を揚荷する必要は、傭船契約上船主が負担すべき通常のサービスではなく、C/P 上船主が負担することに合意しているものではない。それは引き揚げ条項により C/P が終了したあとに発生したものである。
5. よって判事は、2.64 日分の market rate による hire の請求と 2.64 日間に消費した bunker 代の請求を認容した。

6. 争点(4)の bailment については、上記判示により、すでに bailment について判断する必要はなくなったが、コモンロー上の本船引き揚げ後の non-contractual bailee of cargo という地位によって船主の請求が認められるかどうかについて判断した。判事はそれを認めた。判事は、もともと契約関係がなかった場合と本件のように C/P によりもともと契約関係があった場合とを区別して考えた。そして、Winson 事件に依拠し、船主が本件のように bailment により請求が認められる要件として、次の三つをあげた。

- (1) もともと契約により貨物が船主の占有下におかれ、その占有が係属中に契約が終了した。
- (2) C/P の終了にもかかわらず、法律上貨物を保管する船主の義務が継続する。
- (3) C/P 終了後、船主が取り得る唯一の合理的・実務的手段が本船所在地において貨物を揚荷すること。

7. (3)の不当利得の争点については、それが認められる可能性を示唆したが詳しい判断はしなかった。

(コメント)

本船引き揚げによる C/P 終了後の貨物荷揚げの時間分の market rate hire と bunker 代の請求を認めた、船主に有利な判断である。常識的に考えて、きわめて妥当であり、今後の同種紛争に解決に役立つと思われる。

以 上

(参考)

The Winson 事件(1982) House of Lords

本船は wheat を積載してボンベイ向け航行中、南シナ海で座礁した。本船と貨物所有者により雇われた救助業者が貨物をバージに積み替え、マニラに輸送して救助業者の費用で倉庫に保管した。wheat の劣化を防ぐために倉庫に保管する必要があったことについては争いはなく、救助契約は貨物が倉庫に到着した時点で終了した。その後船主は航海放棄の通知を出し、その時点で運送契約は終了した。救助業者は貨物所有者に貨物を引き取りに来るよう通知したが返事はなかった。このような事実関係のもとで、救助業者は、貨物を座礁した本船から取り出したときから倉庫に運ぶまで救助契約による bailee であり、その後は貨物所有者が倉庫から貨物を引き取るまで、non-contractual bailee である。問題は、貨物所有者は船主が航海放棄の通知を出すまでの倉庫料を救助業者に対して支払う義務があるか、である。貨物所有者はその時点以降の倉庫料について責任があることは認めたが、運送契約が存続している間の倉庫料は運送人のみの責任であると主張した。裁判所は、救助業者の主張を認めた。

傭船者からの違法な早期返船に対する船主の対抗手段

Isabella Shipowner SA v. Shagang Shipping Co., Ltd.

(“The Aquafaith”) QBD(Com Ct) 2012 年 4 月 26 日判決

この判決で Cooke 判事は、定期傭船者が契約の履行を拒絶して早期返船を行った場合、船主はその早期返船を拒否して傭船契約の継続を主張し、残存傭船期間分の約定傭船料を請求できると判示した。判事は、「船主は早期返船を受諾し、損害賠償のみを求めなければならない」、という傭船者の主張を否定した。

(事案の概要)

1. 本船は NYPE form で 59～61 ヶ月定期傭船され、C/P には傭船期間は最短でも 59 ヶ月と約定されていた。それにもかかわらず、傭船者は最短傭船期間満了日より 3 ヶ月以上も前に本船を返船しようとした。この行為が C/P の repudiatory breach (履行拒絶) に該当することについては争いはなかった。しかし、それに対して、船主が法律上何をしなければならないか、船主は、傭船者が契約を履行しないと明示しているにもかかわらず、契約を続行することができるかどうか争われた。
2. 本件はまず単独仲裁人の仲裁に付託され、仲裁人は、船主は早期返船を受諾し、損害を軽減するため本船を spot market で傭船してもらい、それによって生じた損害を傭船者に賠償請求しなければならないと裁定した。船主が裁判所に控訴、裁判所は船主の主張を認め、仲裁裁定を変更した。

(裁判所の判断)

1. 本件の最大の争点は、White and Carter (House of Lords 1962 年) 事件の判決の理論が本件にも適用されるかどうかであった。それは、契約の一方当事者が履行拒絶をした場合、相手方は、その履行拒絶を認めて損害賠償を請求するか、履行拒絶を認めず契約の続行を求めるか、どちらかの選択権を有するというものである。もし、相手方が履行拒絶をした当事者の協力なしに契約を履行することができる場合、その相手方は契約に定められた対価の支払いを求めることができる。この事件で Reid 判事は、もし、その相手方が損害賠償請求をせずに契約の履行を要求することに法律上の正当な利益 (legitimate interest) を有しないことが証明された場合は、その契約の続行を主張することは認められないと判示した。換言すれば、正当な利益の不存在は、一般原則に対する例外として機能するのである。Reid 判事は更に、その例外が認められるためには、その相手方の選択権行使が単に不相当と言える以上のものでなければならないと述べている。
2. White and Carter 事件は定期傭船契約に関する事件ではなく、本件の仲裁人は定期傭船契約は White and Carter の理論の範囲外であると裁定した。即ち、定期傭船契約の履行には傭船者の協力（例えば燃料の供給）が必要であり、また、仲裁人は船主には損害賠償請求をせずに契約の履行を求める法律上の正当な利益はないと判断した。
3. Cooke 判事は White and Carter 事件とその後の関連判例を検討し、仲裁人の見解を否定した。

判事によると、定期傭船契約はサービスを提供する契約であるが、本件返船後の船主による傭船料の取得は傭船者の債務履行がなくても可能である。換言すれば、船主が傭船料を取得するために、傭船者に何かをしてもらう必要はない。もし傭船者

からの航海指示がない場合であっても、本船を停船させて傭船者の指示を待っていれば足りる。船長が傭船者の指示に服するとしても、船長と船員は船主の被用者であり、本船が傭船者の指示に従える状態に置かれていれば、傭船料を受け取ることができる。契約上、傭船者が燃料油を供給し、費用を負担する義務があるが、傭船者の指示を待っている間に燃料切れになった場合であっても、船主は自ら補油し、その費用を傭船者に請求することができる。このように、船主は、傭船料を得るための契約上の義務を履行するにあたり、傭船者による行為は必要ではなく、傭船料は傭船者の義務履行に依存するものではない。

判事は The Puerto Buitrago 事件 (1976) の控訴審の判決に言及し、その事件と本件との相違を次のように述べた。「定期傭船契約は裸傭船契約とは異なる。裸傭船契約の場合は傭船者が本船を占有し、船主が本船の占有を回復した瞬間に船主は傭船料を受け取る権利を喪失する。定期傭船の場合と異なり、裸傭船の船主は傭船者の協力なしには契約を履行することはできない。」

判事は更に、The Odenfeld 事件の Kerr 判事の判決に言及した。その事件で Kerr 判事は、船主はある一定の期間、本船を傭船者の使用に供することにより傭船料を請求できると判示した。その結論に到達するについて、判事は、「定期傭船契約は傭船者の高度の協力が必要な種類の契約で、傭船者の履行拒絶の場合には船主は契約を継続することはできない」、という考え方を否定した。

4. 船主が傭船者の履行拒絶を受諾して、本船を spot market で使用し、損害賠償を請求するという option を拒否して、94 日間の残存傭船期間を継続する option を行使したことが船主の法律上の正当な利益かどうかについて、仲裁人は誤った基準を適用したと Cooke 判事は認定した。判事は The Dynamic 事件 (2003) を肯定的に引用し、White and Carter 事件の原則に対する例外は、契約を続行することが不相当で損害賠償の請求のみが適正な救済と認められる例外的な場合 (extreme cases) のみに適

用されるものであると判断した。その事件の Simon 判事によれば、その例外の立証責任は履行拒絶をした当事者の方にあり、その当事者の立証責任は、単に相手方の利益が履行拒絶をした当事者の損失に比べて小さいことを証明しただけでは足りない。

5. 判事はまた、The Alaskan Trader 事件 (1984) も参照した。その事件は2年間の定期傭船で8ヶ月早期返船した事案である。その事件で Lloyd 判事は、履行拒絶をされた相手方が契約の続行を主張できるかどうかを判断する基準として、その権利行使が「単に不相当」(merely unreasonable) か、「非常に不相当」(wholly unreasonable) かによって判断すべきであるとした。Aquafaith 事件で、Cooke 判事は、過去の先例を総合して、履行拒絶をされた相手方の契約続行の主張が認められない場合とは、その主張が「非常に不相当」(extremely unreasonable) か、あるいは Cooke 判事の表現では、「邪悪な」(perverse) もでなければならぬと結論づけた。

6. 過去の判例の原則を適用して、判事は次の船主の主張を認めた。即ち、船主は損害賠償をのちに請求することができるだけでは救済されない。なぜなら、傭船者は経済的に困窮状態にあり、傭船契約終了時点まで傭船料を払わなくて良ければ、その分を他の債務の支払いに流用し、その結果、損害賠償請求が後日認められた時点では支払能力がなくなっているかもしれない。また、損害賠償の金額が正当かどうか、傭船者が争えば、解決までに更に時間がかかってしまう。

判事はまた、次の事実も指摘した。傭船者は代替傭船先を見つけることがほぼ不可能なこの困難なマーケットでの新たな傭船先を見つける負担を船主に転嫁しようとしているし、船主が保証されている前払い傭船料を受け取る権利を奪おうとしている。

7. この結果、判事は、船主の傭船契約続行の要求は wholly unreasonable でも perverse でもなく、それは正当であると判示した。

(コメント)

- ・ White and Carter 事件の原則を定期傭船契約の場合にも明確に認めた船主にとって有利な判断である。
- ・ ほとんどの場合、船主の契約続行の主張は認められるであろうから、傭船者からの違法な早期返船の申し出があった場合、船主はそれを拒否し、あくまでも約定傭船料の支払いを請求することができる。

(参考)

The Puerto Buitrago 事件 (1976)

裸傭船契約で、海難で損傷した本船を修繕せずに早期返船できるかが争われた。修繕費が本船 value の 2 倍、scrap value の 4 倍もかかるという背景のもとで、傭船者の返船（但し、損害賠償責任はある）が認められた。

以 上