

2019年3月19日

英国のEU離脱（特に合意なき離脱）が国際海上物品運送契約 に与える影響についての若干の検討

弁護士法人阿部・阪田法律事務所

弁護士 池山明義

同 伊藤 武

同 深町 聡

【本稿の要旨】	1
1 はじめに	2
2 国際海運への影響について	3
3 契約の内容及び効力に与える影響	4
4 契約の履行に与える影響と履行が遅延した場合の責任	7
5 英国裁判管轄条項への影響	12
6 結語	15

【本稿の要旨】

英国のEU離脱が運送契約に及ぼす影響として以下の点が考えられます。

- ・ 契約にEU地域やEU法規制が言及されている場合の解釈が問題となり得ます。また、EU離脱を理由に法自体に基づき契約の改訂や解除・終了を主張することは困難と思われるものの（因みにEU機関の英国外移転に伴う建物リース契約終了を認めなかった直近の英国判例あり）、個別契約の解釈問題としては慎重に検討する必要があります。今後締結する契約は、EU離脱の結果荷主側の状況に変化が生じ得ることを念頭に、その場合の権利義務の変更内容を十分詰めた契約にする必要があります。
- ・ 合意なき離脱の場合、契約の履行に相当の混乱（遅延）が予想され、個品運送契約の履行遅延や滞船による滞船料の発生の可能性があります。運送人の責任は必ずしも認められず、逆に傭船者が滞船料の責任を否定することも容易ではありません。今後は運送日程の設定や配船において十分な余裕を持たせることを検討すべきでしょう。
- ・ 英国裁判管轄条項にもかかわらずEU域内で訴訟提起された場合、英国側で現在是不可とされる訴訟差止命令を求めることができる可能性があります。反面、英国判決をEU域内で執行することは当然にはできなくなります。但し、これは制度上やむを得ない問題であり、これを理由に英国管轄を止めると言う話ではありません。

1 はじめに

周知のとおり、英国は、2016年6月23日の国民投票の結果に基づき2017年3月29日に正式にEU離脱（Brexit）を通知し、EU条約第50条に基づく英国とEU間の離脱条件交渉期限2年間が来る本年3月29日午後11時（英国時間）に到来します。しかし、離脱条件交渉及びそれに対する英国側の対応は紛糾し、いわゆる合意なき離脱（No-Deal Brexit）の可能性が高まっています。直近の報道によれば、英国とEUは3月12日離脱協定案の改訂に同意したものの、英国議会は、これをも拒否したうえ交渉期限を条件付きで6月末まで延期する旨の決議をした由ですが¹、これに対するEU側の対応を含め、事態が予断を許さぬことになり、最終的に合意なき離脱に至る可能性はなお残っています。仮に最終的に合意なき離脱を余儀なくされた場合には、期限経過と同時に、従前EUの一部であった英国が一日にしてEUでなくなるため、その前後で大きな混乱が起きることが懸念されています。

その懸念に応えるべく、英国政府は、既に昨年6月、2018年EU離脱法（European Union（Withdrawal）Act 2018）を制定して離脱後は従前のEU法の規制の内容が自動的に英国法の規制としても効力を有するとの原則を明らかにしたうえ²、更に昨年8月から10月にかけて、所謂「No DealのBrexitに備えるガイダンス」³（以下「No Deal Guidance」）を多数発表して、合意なき離脱の場合には具体的な規制がどのように適用されるかについての指針を示しています。EU側でも、欧州委員会が「関係者宛通知（Notice to Stakeholders）」と題して各種分野につき同様の情報提供を行っています⁴。しかし、そうはいつても、どのような混乱を巻き起こすかは予断を許しません⁵。

また、合意なき離脱であれ離脱協定に基づく秩序ある離脱であれ、英国がEUから離脱すれば、中長期的にも、英国及びEUのみならず世界的規模で多大な政治的、経済的、社会的影響が生じるであろうことは論を俟ちません。

本稿は、そのような状況を踏まえ、英国のEU離脱（特に合意なき離脱）が国際海上物品

¹ 例えば「英議会、EU離脱延期可決」2019年3月15日付日本経済新聞夕刊1面

² 芦田淳【イギリス】2018年EU離脱法の成立」外国の立法277-1号12頁（2018年10月、国立国会図書館調査及び立法考査局）

³ 英国政府Website, *How to prepare if the UK leaves the EU with no deal - Guidance on how to prepare for Brexit if there's no deal* (<https://www.gov.uk/government/collections/how-to-prepare-if-the-uk-leaves-the-eu-with-no-deal>、2019年3月19日最終閲覧)

⁴ 欧州委員会Website, *Brexit preparedness - Preparedness notices* (https://ec.europa.eu/info/brexit/brexit-preparedness/preparedness-notices_en、2019年3月19日最終閲覧)

⁵ 日本貿易振興機構「ブレグジットに関する法制度上の留意点」（2019年3月7日、以下「JETRO法制度留意点」）3頁は、英国産業連盟による英国産業界への影響分析を紹介していますが、その中で、港湾での混乱として、原産性証明のための書類をはじめとする非関税障壁の発生、港や空港におけるEUからの輸入手続への対応能力の不足、海峡トンネルでトラック1台2分の通関手続で約27kmの渋滞が予測されていると紹介しています。

運送契約（英国と日本その他の非 EU 諸国との運送を前提とします。以下その前提で単に「運送契約」と言います。）に与える影響について、若干の検討を試みたものです。

2 国際海運への影響について

本論である運送契約への影響につき検討する前に、前提となる国際海上物品運送事業（端的に言えば国際海運）への影響について一言します。

言うまでもなく、英国の EU 離脱に対する経済的影響全般についての検討は、本邦においても、既に正式通知直後から多方面で行われ公表されています⁶。しかし実は、これらを見ても、国際海運業に焦点を当てた論述はあまり見受けられません。

御膝元の英国においては、Southampton 大学の研究者が、2017 年 7 月に *The UK maritime sectors beyond Brexit* と題する Brexit が英国海事関連事業に及ぼし得る影響を包括的に検討した Paper を公表しています⁷。そこでは、例えば、英国船籍登録に関連して、英国以外の EU 加盟国国民の英国籍船の所有者たり得る資格や英国船籍と他の EU 加盟国籍の移動の自由に影響が出る可能性、また現在は EU 条約の国家補助金に関する規制の下にある英国トン数税制への影響が出る可能性が指摘されています。また、海事に関する種々の規制（海上労働者の保護、船員資格や訓練、海上安全、海洋汚染等々）については、現在の英国法は EU 法の適用を受け又は EU 法による制約を受けているものの、結局は IMO や ILO レベルの国際条約に基づくので、直ちに大きく変わらないであろうが、EU 法は国際条約に対して上乗せ規制をしている場合があり、その部分については、EU 離脱後は適用がなくなるので、英国側ではその上乗せ規制が今後変更される可能性あり（英国が実際そうすべきか否かはケースバイケースの判断になる）と指摘されています⁸。しかしこれも、英国の EU 離脱に伴って生じ得る英国海事法の修正が、英国内又は英国・EU 域内で運営される海運事業の運営に与え得る影響の分析に留まります。EU 側でも、注 4 で言及した欧州委員会の関係者宛通知には海上運送についてのものがありますが⁹、これも、安全に関する規制枠組の変更に言及する程度です。いずれも、EU 外に本拠を置き EU 外から EU 及び EU 離脱後の英国諸港に寄港する船舶を運航する国際海運業に対する影響の分析としては若干

⁶ 本邦における公的機関の委託又は実施に係る報告として、例えば、デロイトトーマツコンサルティング（外務省委託）「英国の EU 離脱後の日 EU 及び日英関係に係る調査・分析報告書」（2017 年 3 月）、日本貿易振興機構「英国の EU 離脱に関する法律・制度上のガイドブック」（2018 年 10 月、以下「JETRO ガイドブック」）、同「英国の EU 離脱（ブレグジット）に向けた日本企業の留意点」（2018 年 10 月、以下「JETRO 日本企業留意点」）等。

⁷ Sofia Syreloglou, et al., *The UK maritime sectors beyond Brexit* (the Institute of Maritime Law and the Southampton Marine and Maritime Institute of the University of Southampton, July 2017) (“Southampton Report”)

⁸ Southampton Report, *supra* note 7 at 75-76

⁹ European Commission, *Notice to Stakeholders – Withdrawal of the United Kingdom and EU Rules in the Field of Maritime Transport* (Feb 2018)

ピンと来ない面があります。

おそらく、各種の分析が国際海運業に焦点を当てたものにならない理由は、そもそも国際海運（より一般的には運送業）は、国際貿易ひいては国際物流の変化（同じく荷動きの変化）に応じそれを追いかける形で変化していくものなので、それは英国の EU 離脱に伴う英国法の海運に対する規制の変化等から評価され得るものではなく、むしろ、個別の荷主側産業が受ける影響を通じた国際貿易ひいては国際物流の変化に多大な影響を受けるとしか言いようがないからであろうと思われます。

但し、例外的に国際海運業に与えるわかりやすい影響の例として、英国籍船は、EU 単位の cabotage 規制の枠外の存在になるため、第三国の海運会社が、第三国から英国以外の EU 域内向けの運送につき、先ずは外国籍の母船で EU 域内のメインポート A 港まで運送し、そこで Feeder 船に積み替えて同じく EU 域内の最終目的地 B 港まで運送するという方式をとっていた場合、A-B 間の運送は EU 域内の運送ですが、従前は英国籍船でもこれを行えたものの、英国の EU 離脱以降は出来なくなるだろうと言われていることには、留意が必要でしょう¹⁰。

3 契約の内容及び効力に与える影響

運送契約に対する影響として、まず、英国の EU 離脱が英国法準拠あるいは日本法準拠の運送契約の内容及び効力自体に与える影響について検討します。これは、合意なき離脱となる場合であれそうでない場合であれ共通する問題です。

当然ながら、何れが準拠法であるにせよ、EU 離脱それ自体が契約を無効とする理由はありません。しかしこのことは、EU 離脱がその内容や効力に影響を与えることが全くないと言うことでは必ずしもありません。これは例えば以下の 2 面から考えられます。

(1) EU 域内が義務履行地として指定されている場合や EU 法規制への適合性が当事者の義務となっている場合の当該義務の帰趨

EU という地域が契約上の義務履行地等として指定されている場合（例えば、航海備船契約において一定の地理的範囲で示された船積港・陸揚港が EU 域内と規定されている場合や、定期備船契約における航行範囲や返船地域が EU 域内と規定されている場合）を想定すると、そこに言う EU 域内なる概念を、①契約当時の EU 域内と考えて離脱後の英国も含むと解釈するのか、②履行時点の EU 域内と考えて英国を含まないと解釈するのかは、実は明確ではありません。

一見、現に契約したときは英国も EU 域内であった以上は前者が当事者の合理的意思で

¹⁰ European Commission, *supra* note 9 at 2, Norton Rose Fulbright, *Impact on Brexit on the transport sector* (July 2018)

あるように感じられなくもありませんが、英国法に基づく論考には、むしろ後者を前提としたものや、後者の可能性を論じているものがあります¹¹。解釈は EU 域内を指定した趣旨にも影響され、少なくとも、EU 域内を指定した趣旨が EU 法の規制が英国に及ぶことを念頭に置いていた場合であれば、むしろ後者とされる可能性が高いでしょう。

同様に、運送契約中に EU 法規制への適合性が当事者の義務として規定されている場合、しかし同時に義務履行地（船積港・陸揚港や仕出し地・目的地）が英国であるときを想定すると（例えば英国に寄港する本船がみたすべき仕様の一部としてそれらが言及される場合）、英国の EU 離脱後もそれは当事者の義務であり続けるかは議論の余地があり得ます。その規定の趣旨が、EU 法規制が英国でも適用される規制であるがゆえのものであり、EU 離脱後は適用されないとすれば（そして上記の例では他の EU 諸港には寄港しないとすると）、その場合も義務が継続するかは議論の余地があるように思われます。

(2) 事情変更の原則若しくは Frustration の法理又は関連契約条項に基づく契約の改訂、解除又は終了の可能性

荷主が英国内に拠点をもつし当該拠点向貨物が対象であること等を前提に一定数量以上が保証された英国向貨物につき継続的運送契約を結んでいた場合において、英国の EU 離脱の結果当該拠点が英国外に移転してしまい貨物がなくなるときや、そこまで行かなくとも当該拠点向貨物が著しく減少するとき等を想定すると、英国が EU でなくなったことが、契約の履行不能若しくは事情変更の原則による契約の改訂や解除権の発生（日本法準拠の場合）又は Frustration の成立による契約の当然終了（英国法準拠の場合）を招来しないか、あるいは仮に法律乃至法理論上はそのような事態は招来しないにしても、契約条項の解釈適用を通じそれと同様の事態が生じる可能性がないかも、考えてみる必要があります。

日本法準拠の場合、英国が EU でなくなることにより運送人側の運送義務が不能になるということは通常は考え難く、また荷主側の義務を究極的には貨物を出す義務というより保証数量相当の運賃を支払う義務と考えれば、履行が不能になることはないといえます。また、事情変更の原則とは、契約締結後その基礎となった事情が当事者の予見し得えなかった事実の発生により且つ当事者に帰責事由なく変更となり、このため当初の契約内容に当事者を拘束することが信義則上著しく不当となった場合に、契約の改訂又は解除を認める理論であり¹²、判例でも一般論としては認められています¹³。しかし、契約による拘束が信義

¹¹ Southampton Report, *supra* note 7 at 103-4, UK Defence Club, *Brexit: Impact on Shipping Contracts* (August 2016)

¹² 能見善久・加藤新太郎編「論点体系 判例民法 5 契約 1」54 頁（第一法規、2009）〔有賀恵美子〕

¹³ 最判平成 9 年 7 月 1 日・民集 51 卷 6 号 2452 頁。判旨は、事情変更の原則が一般論としては適用され得ることを当然の前提としつつ、これを適用するためには「契約締結後の事情の変更が、当事者にとって予見することができず、かつ、当事者の責めに帰することのでき

則上著しく不当との判断は、そもそも簡単に認められるものではないので、事情変更の原則の適用により契約の改訂や解除が認められる可能性は高いとは言えず、更に、2016年の国民投票が取り沙汰されるようになって以降の契約であれば、予見し得なかったとは言えませんから、認めるのは困難であると考えます¹⁴。

これに対し、英国法の **Frustration** の法理とは、当事者の過失なくして、契約上の義務の履行がそれを契約したときの履行から劇的に異なるものとなるような状況が発生した結果、履行が不可能となると認められることを指し、その場合には未履行の義務は自動消滅すると言われていますが、これが認められるには、単に義務の履行につき想定よりコストや時間がかかると言うだけでは不可であって劇的に異なるものである必要があり、また当該状況は予期し得ないものであった必要があるとも説かれていますが、これも、簡単には認められません。従って英国の EU 離脱においても本法理の適用はおそらくないと考えられています¹⁵。因みに、運送契約ではありませんが、EU 機関の一である欧州医薬品庁の英国からオランダへの移転に伴い、同庁建物の英国法準拠のリース契約が **Frustration** で終了するかにつき賃貸人と係争となったものの、2019年2月20日の高等法院判決は **Frustration** の成立を認めなかったと報道されています(勿論本判決が将来覆される可能性もありますが)¹⁶。

但し、これらは日本法や英国法の法それ自体の解釈としてはそうではないかというだけであって、実際は、個別の継続的契約の内容や趣旨に鑑みた契約の合理的解釈により契約の改訂や解除が認められる可能性は、必ずしも否定できません。少なくとも、上記設例とはずれますが、仮に数量保証がなければ、もともと数量が極小でもよいのですから、その究極形態として拠点移転による数量ゼロも許容され、従って契約解除も許されると解される可能性があるでしょう。

更に、契約の明文条項により、契約内容の変更が認められる可能性もあります。これは実質的に事情変更の原則の適用と類似した機能を営みます。その典型は、上記とは別の想定事

ない事由によって生じたものであることが必要」である旨(更に、当事者の変更があった場合には原当事者についてそれらを考えるべき旨)を判示しています。

¹⁴ 前注引用の最判は、自然地形を利用して造成されたゴルフ場の法面の崩壊により多額の費用を投じた改良工事が必要とされたことを理由に会員に対し追加負担の合意又は退会が求められた事案ですが、判旨は、自然の地形に手を加えた施設である以上予見不可能とは言えないと判断しており、予見可能性を広くとる姿勢が窺えます。これに照らせば、現に国民投票が実施され離脱賛成多数となった時点ではなく国民投票が取り沙汰されるようになった時点で、その実施及び離脱賛成多数の予見は可能になっていたと言えそうです。

¹⁵ *Southampton Report*, *supra* note 7 at 105-6 は、英国-EU間の売買契約を念頭に、それが適用されるのは戦争勃発で取引が違法になるような場合であるが、新たに関税が賦課されコスト負担が変化するという内容であれば無理があると指摘しています。本文での想定例はそれとは違いますが、それでも、契約で約束した数量保証の無効化を正当化するというのは容易ではないように思われます。

¹⁶ *The Guardian*, *European Medicines Agency loses battle to end UK lease over Brexit* (20 Feb 2019) (<https://www.theguardian.com/politics/2019/feb/20/european-medicines-agency-loses-bid-to-end-uk-lease-over-brexit>, last accessed on 16 March 2019), *Canary Wharf (BP4) T1 Ltd & Ors v European Medicines Agency* [2019] EWHC 335 (Ch)

例となり、また特に合意なき離脱の場合に問題となりますが、船荷証券約款等に含まれる所謂 Liberty Clause の適用による陸揚港の変更等です。即ち、船荷証券約款等には、一般に、契約の履行に影響を与える種々の事態が生じた場合に、運送人に対し契約の中止や変更の自由を広く認める Liberty Clause と言われる条項が入っています¹⁷。後に述べる英国の港湾やターミナルの混乱により本船が英国に寄港した場合に著しい滞船や遅延が相応の蓋然性を以て予想される場合又は現に発生したときは、運送人は、本船に英国の港を抜港させ、その結果別の比較的混乱が少ない他の EU 港に英国向貨物を陸揚したり、英国発貨物の船積予定をキャンセルして落ち着いた後の後続船の船積としたりするかもしれません。Liberty Clause 自体は元々かなり一方的且つ広範な自由を認めており合理的な限定解釈が求められるとしても、そのような措置は（滞船や遅延の程度や予想の蓋然性の程度にもよりますが）当該 Clause により正当化される可能性があると思われます。もともと、英国向け輸出が禁止されるわけではないので、英国向貨物を他の EU 港で陸揚してそれで契約終了と見なすこと（いわゆる Abandon）はさすがに無理があり、何れ Feeder をかける必要があるでしょうが、約款上この場合の追加運賃請求権も明記されていると、その可能性も出てきます¹⁸。

4 契約の履行に与える影響と履行が遅延した場合の責任

次に、運送契約の履行に与える影響と、現に履行に影響を受けた（端的に言えば遅延した）場合の責任について検討します。これは特に合意なき離脱の場合の問題となる点です。

(1) 契約の履行に与える影響

個別の運送契約の履行に与える影響は、特に合意なき離脱の場合に非常に懸念され、且つ不明瞭な点です。離脱協定による離脱であれば、離脱前後の過渡的対応も十分検討されるでしょうから、個別の運送契約の履行自体には大きな混乱が生じないような対策が取られることが期待されます。しかし、現在懸念される合意なき離脱の場合、離脱日を境に、従前国内取引と同様であった英国－EU 間の取引がいきなり国際貿易になり貨物の通関手続が必要となり関税も賦課され¹⁹、また英国－EU 間の運送がいきなり国際運送になり同様に運送

¹⁷ 例えば Ocean Network Express (ONE) B/L 約款第 18 条 Matters Affecting Performance (Liberty)（但しシンガポール法準拠ですが）(<https://jp.one-line.com/ja/standard-page/b/l-terms>、最終閲覧 2019 年 3 月 16 日) 参照。

¹⁸ 前注の ONE B/L 約款第 18 条 1.(a) 参照。

¹⁹ No Deal Guidance, *supra* note 3 所収 *Trading with the EU if there's no Brexit deal* (23 August 2018)、JETRO 法制度留意点・前掲注 5) 5 頁、JETRO 日本企業留意点・前掲注 6) 18-20 頁によれば、同日を境に、英国と EU の輸出入につき、EU と第三国の輸出入に係る通関規則と同様の通関規則に服し、従って UK Trade Tariff の分類に従った輸出入申告（更に衛生検査、規格適合審査等）が必要となり、輸入の場合同様の関税（更に輸入

人側でもセキュリティ関連手続が必要となり²⁰、更に実際の業務にあたる職員や労働者の確保にも支障をきたすであろうことを等から、相当の混乱が予想されています。また同様の問題は、英国側諸港だけではなく EU 側諸港でも生じます²¹。そのような物流の混乱（これは運送契約の観点からは要するに運送の遅延が生じることを覚悟せざるを得ないということですが）に備えるための荷主側での在庫の積み増しは、しばしば、英国の EU 離脱対応の一に挙げられます²²。

問題は、この英国－EU 間の運送につき想定される混乱・遅延が英国と元々の EU 域外との海上運送にどの程度の派生的影響を及ぼすかと言う点です。これまた予想の問題ではありますが、はっきりしない面があります。

外国籍船（非 EU 籍船・以下同じ）で運送される非 EU 諸国から又は向け貨物の通関手続や、外国籍船の英国港湾への入出港手続は、おそらく、抽象的な手続自体はあまりかわらないと推測されます。従前これらは EU 規則に準拠して決まっていたはずのところ、2018 年 EU 離脱法の考え方からも、また注 19 言及の No Deal Guidance の書き振りからも、英国－EU 間の運送に係る手続に関し英国－第三国の運送に係る手続と同じになるということは縷々説かれているものの、後者それ自体が EU 離脱により実質的に変更されるとは言われていないからです。しかし、適用関税率に関するルールが、2019 年 2 月 1 日から日英間では同日発効の日本 EU 経済連携協定の特恵関税の対象であるのに対し、離脱以降からはそれから外れる（注 19 の考え方によりまた変更される）ことになるので²³、実質的には通関手続も変更されるとの評価もできます。また何より、英国－EU 間の物流が新規に必要な通関手続により混乱し、従前は実質国内運送であった関係貨物によりターミナルに貨物が滞留し又は港湾に船舶が滞船した場合に、従前からの国際運送についてのターミナルや港湾の運営が影響を受ける可能性は、やはり否定はできません。そして、その影響が著しいことが相応の蓋然性を以て予想され又は現に存在するに至った場合、3 の最後で述べ

VAT) を支払う必要があり、税率は（別途日本その他個別の第三国と英国で結ばれる経済連携協定や自由貿易協定等による特恵関税率が適用されない限り）WTO 協定に基づく実行最恵国税率になると想定されています。

²⁰ 前注の No Deal Guidance は、輸入の場合につき運送人側は第三国からと同様に別途 safety and security declaration が必要となると説明しています。

²¹ JETRO ガイドブック・前掲注 6) 67 頁は、英国側では No Deal のシナリオを勘案して対策を取っているものの、EU 側の全ての港等においてこれらの問題を想定して対策が取られているとは考えられないと指摘しています。

²² JETRO ガイドブック・前掲注 6) 67 頁は、Brexit 前に輸出入を行い直前直後には行わなくてよいように準備することを推奨しています。

²³ JETRO ビジネス短信「ノー・ディールの場合、日 EU・EPA の英国への適用は 3 月 29 日まで」（2019 年 2 月 5 日）、同「英国政府、ノー・ディール時に日本との EPA 継続は困難との見通し」（同月 25 日）参照。加えて、原産地証明の関連で、従前は、英国以外の EU で作成されそれに英国で付加価値が加えられたものについても EU 原産とすることに問題がなかったのに対し、離脱後はそれが出来なくなることも指摘されています（JETRO 日本企業留意点・前掲注 6) 18 頁）。

たように運送人側が Liberty Clause に基づき本船の英国寄港を抜港する可能性が出てくるので、その際にはさらに遅延が生じることになります。3月末にせよ延長後にせよ、合理的な離脱が生じた場合の混乱は、それまでの英国及び EU 双方の実務的努力にもよるでしょうが²⁴、実際蓋を開けてみないと分からないように思われます²⁵。

(2) 履行が遅延した場合の責任

現に運送契約の履行が影響を受けた（端的に言えば遅延した）場合の責任については、コンテナ貨物等の個品運送契約において引渡遅延が発生した場合の運送人の責任の有無や、航海傭船契約において英国港湾で滞船等により荷役遅延が発生した場合の傭船者の滞船料の責任の有無が典型的に問題となります。

ア 個品運送契約において引渡遅延が発生した場合

日本法上、運送人は、貨物の滅失損傷のほか引渡遅延についても責任を負うのが原則であり（国際海上物品運送法第3条第1項）、その責任を免除する特約は、個品運送契約の場合、及び傭船契約の場合も船荷証券所持人との関係においては、無効とされています（同法第11条第1項²⁶）。しかし、そもそもこの責任を負う要件は、運送人が受取、運送、引渡等につき注意を怠ったことが前提であり（同法第3条第1項）、注意を尽くしたと証明できたにもかかわらず遅延が生じた場合は免責です。また、その証明ができずとも、「公権力による処分」その他所定の事由が生じ、損害はそれから通じたと証明できれば（逆に注意を尽くしていれば損害を避けることができたにもかかわらず注意を尽くさなかったと証明されない限り）やはり免責となります（同法第4条、特に同条第2項第5号）。従って、運送人は運送等の遅延なき実施に注意を尽くしたがこの遅延が生じてしまった、又は遅延を生じた事由は港の混乱の中で当局から出された何らかの命令（公権力の処分）によるものであり、それから通常生じた損害である（そして注意を尽くしてもそれは防げなかった）と証明されると免責になります。

これを本件についてみると、一般論としては注意を尽くしたことの証明責任は運送人にあるとはいえ、実際には、遅延防止に注意を怠った（尽くさなかった）ことを基礎づける事

²⁴ JETRO 日本企業留意点・前掲注 6) 13 頁は、英国政府は合意なき離脱の場合には双方が緊急避難的な一方的措置を一時的に導入するであろうとの報道や、その場合には国境においてトラックを止めて徴税することよりも円滑な物流を優先するとの英国財務省の議会説明を紹介しています。ただそれでも、英国産業連盟が海峡トンネルで 27km の渋滞等を予測しているのは、注 5 で紹介したとおりです。

²⁵ 筆者らが複数の関係者にお聴きした際も、ニュアンスの異なるコメントがありました。

²⁶ これは平成 30 年法律第 29 号による国際海上物品運送法の改正が施行（本年 4 月 1 日）された後の条文番号であり、本稿執筆時点では第 15 条第 1 項です。

実が具体的に想定できなければ、結局は、合意なき離脱における混乱が、従前からの国際運送である英国—第三国間の運送にも影響を及ぼしたとして、それは運送人が注意を尽くしていれば発生しなかったかどうかの問題になり、そして、発生しなかったと認めるのは些か困難なように思われます。運送人には混乱自体は防ぎようがないからです。運送人が混乱を避けようとするれば、むしろ前記のとおり **Liberty Clause** による抜港が取るべき対処ということになりますが、その場合も遅延自体は避けられません。また、当該運送について合意なき離脱による混乱に伴い当局から何らかの命令が出る可能性もあり、その場合は公権力の処分による免責が援用されると思われます。

英国法の場合は、**Hague-Visby Rules** をそのまま国内法化した **Carriage of Goods by Sea Act 1971**（以下「**COGSA 1971**」）が存在しますが、そこには、本邦国際海上物品運送法と異なり、引渡遅延に対する責任を明示的に言及した条項は存在しません。引渡遅延が貨物の品質低下等の物理的損傷を生じさせた場合であれば、**Hague-Visby Rules** 第 3 条第 2 項による賠償対象となるため²⁷、**COGSA 1971** の下でも賠償対象となりますが、引渡遅延による純粋な経済的損失については、定めがないので、**コモン・ロー**によることとなります。そして、**コモン・ロー**上は、運送人の責任は **Act of God**、**Act of the Queen's enemies**、**Inherent vice**、**General Average Sacrifice** という限定された免責事由に該当する場合のほか厳格責任ですので、引渡遅延による責任も負うのが原則と考えられます²⁸。合意なき離脱が、これら 4 つの免責事由に該当するというのは、おそらく困難なのではないでしょうか。

もっとも、多くの船荷証券約款には、遅延についての免責約款が挿入されています。前記の日本法の立場からは、実は当該約款の効力には疑義を挟む余地がありますが、英国法では、当該約款を無効とする規定は **COGSA 1971** になく、また**コモン・ロー**上も当該規定を無効とする直接の根拠はありません。従って、運送契約に本約款がある場合には、英国法上運送人は責任を負わないように思われます。

また、明確な免責約款はなくとも（例えば運送に関する長期契約の基本協定書等で船荷証券約款の免責約款を否定する趣旨が読み取れる場合を含みます）、契約に不可抗力（**Force Majeure**）による履行遅延について履行義務者の免責を定める所謂不可抗力条項が定められている場合には、当該条項によって遅延責任は免責されるかが更に問題となります。不可抗力とは英国法（**コモン・ロー**）それ自体にある概念ではなく契約上の概念ですが、一方当事

²⁷ John F Wilson, *Carriage of Goods by Sea* (7th ed., 2010), 220

²⁸ Wilson, *supra* note 20 at 220, 263 参照。もっとも、英国で**コモン・ロー**上の運送責任及び免責事由を論ずるときは、運送人の義務は貨物を受取時と同じ状態で引渡すこと（何時までかは明示の言及なし）との前提で議論され、別言すれば貨物の滅失損傷に対する責任を念頭に置いているように見受けられます。他方で、遅延に対する責任は負わないのが原則との議論がされているようにも見えず、むしろ、運送人が遅延責任を負う例として、損害賠償の範囲に関する著名判例である *Hadley v Baxendale*, (1854) 9 Exch. 341 が挙げられます。しかし、本判例は責任要件を充足することを前提としてその場合の効果即ち賠償範囲の問題とするものですので、責任要件の問題としては、やはり滅失損傷の場合の議論と同様の議論が妥当するのではないかと思われます。

者の作為、不注意、不作為又は過失から生じない、戦争や船舶の抑留のような物理的または法的な拘束のいずれかがある場合に成立し、両当事者にとって予見不可能である必要があるとされています²⁹。従って、両当事者が契約の締結の際に英国の EU 離脱について予見不可能であったといえる場合には不可抗力に該当しうるといえます。もっとも、予見可能の対象は、英国が EU 離脱をすることを指すのか、EU 加盟国が EU を離脱する一般的な可能性を指すのかは明らかではありません³⁰。また、不可抗力について定めた文言の内容によっても結論が左右されることとなります。不可抗力条項に依拠した免責は、不確定な要素が多いものとなるでしょう。

イ 航海傭船契約において荷役の遅延が発生した場合

日本法では、平成 30 年法律第 29 号により本年 4 月 1 日から施行される改正商法第 748 条第 2 項及び第 752 条第 2 項が、「船積（陸揚）期間の定めがある航海傭船契約において始期を定めなかったときは、その期間は、前項の通知があった時から起算する。この場合において、不可抗力によって船積み（陸揚げ）をすることができない期間は、船積（陸揚）期間に算入しない。」と定めています。これは、現行商法（第 741 条第 2 項、第 3 項、第 752 条第 2 項、第 3 項）とは書き振りを異にしていますが、要するに、碇泊期間の定めのある傭船契約において期間の算定方法につき特約がないときは、不可抗力により船積・陸揚が出来ない期間は、碇泊期間の計算に算入しない旨を定めていると解されます³¹。もっとも、航海傭船契約においては、標準書式を用いる場合であれそうではなくオーダーメイドの契約であれ、碇泊期間についての定めがないことはまず考えられず、碇泊期間から除外される期間の計算方法については詳細に定められるのが通常です。その場合に、日本法準拠の契約であるとしても、明文の除外事由のほか上記商法規定による不可抗力の除外をも適用ありと考えるのは、些か無理があるように思います。だとすれば、合意なき EU 離脱による混乱に

²⁹ Southampton Report, *supra* note 7 at 104

³⁰ Southampton Report, *supra* note 7 at 104

³¹ 現行法は、それぞれ第 2 項で「傭船者力運送品ヲ船積（陸揚）スヘキ期間ノ定アル場合ニ於テハ其期間ハ前項ノ通知アリタル日ノ翌日ヨリ之ヲ起算ス（以下略）」と規定し、3 項で「前項ノ期間中ニハ不可抗力ニ因リテ船積（陸揚）ヲ為スコト能ハサル日ヲ算入セス」と規定しており、期間の定めがある場合全般の Default Rule として不可抗力による荷役不能日は不算入との原則が明確です。これに対し新法は、前段で、期間の定めがあり且つ始期の定めがないときの通知時起算を定めただうえで、「この場合において」云々となっているので、不可抗力による荷役不能時間は不算入との原則が、①期間の定めがある場合全般に適用があるのか、②これに加えて始期の定めがないときのみ適用があるのか、一見して明白でない表現になっています。しかし、立法担当者が、「日」単位の規律を「時間」単位に変える点はともかく、不算入の原則の適用範囲を変更する趣旨まで有していた形跡は窺われませんし（松井信憲・大野晃宏「一問一答 平成 30 年商法改正」113 頁（2018、商事法務））、立法技術上も「場合」と「とき」は厳密に書き分けられるので、この書き振りの変更は実質変更を意図したものではなく、現行法も①であると解されます。

起因する滞船等から生じた荷役遅延は、結局は、その場合の除外が明文で規定されていない限り（通常の船混みと同様に）除外されないと考えるのが自然ではないでしょうか。

なお、傭船契約に不可抗力条項が入っていた場合には、その適用を通じた傭船者の免責の有無を別途検討する必要があります。但し、これはあくまで法律ではなく契約の解釈の問題に過ぎませんので、結論的には、日本法においても、下記で述べるような英国法における解釈を考慮した限定的な解釈がなされ、従って適用対象外とされる可能性が高いように思われます。

これに対し、英国法においては、日本法のような不可抗力の場合は算入しないという考え方がそもそもありません。碇泊期間から除外される時間は、契約上明示の除外規定がある場合又は船主の過失による時間喪失がある場合に限られるとされます³²。合意なき離脱が原因で滞船が生じ荷役が遅延した場合、当該遅延を船主の過失によるものというのは困難と考えられますから、傭船者は、契約上明示の除外規定が無い限り、責任を負うこととなります。

一点留意を要するのは、ここでも不可抗力条項の適用の可否です。もし、傭船契約に不可抗力条項があり、その中で不可抗力による時間喪失分を碇泊期間から除外する規定が明確に定められているのであれば、その効力を否定する理由はありません。従って、アで論じたような、合意なき EU 離脱が予見可能だったと言えるかによって結論を異にし得るわけですが、しかし、実際には、そのような明確な定めまではされておらず、不可抗力による損害については責任を負わないという一般的な内容しか定められていない場合が多いと思われまます。その場合には、一方では、英国法では、碇泊期間の定めは、その間に荷役を終了させるという傭船者の船主に対する約束であり、滞船料は、その違反に対する約定損害賠償と考えられているものの、他方では、上記の一般的な内容のみを期待した不可抗力条項だけでは、碇泊期間からの除外自体ひいては滞船料に対する責任を免除するのは困難という考え方が一般的です³³。その見解に依拠する場合には、合意なき EU 離脱が予見可能だったと言えるか否かに関わりなく、遅延日数は碇泊期間算定から除外されず、傭船者は滞船料の責任を負うこととなります。

5 英国裁判管轄条項への影響

以上とは別次元の問題ですが、契約で紛争解決機関を英国裁判所と指定した場合（英国裁判管轄条項がある場合）、英国の EU 離脱でその効力がなくなることはありませんが、その実質的な効果に関しては、若干の留意点があります。これは、3で述べた契約の内容及び効力に関する問題の一部とも言えますが、当事者の権利義務という実体ではなく訴訟手続に関わる問題です。

³² Julian Cooke et al, *Voyage Charters*, (4th ed., 2014), at para 15.7

³³ John Schofield, *Laytime and Demurrage*, (7th ed., 2016) at para 4.113

(1) 英国専属裁判管轄条項に反して EU 域内の他国で訴えを提起した場合

現在、EU 域内で提起された訴訟及びその判決に関しては、民商事事件に関する国際裁判管轄等に関する所謂ブリュッセル Ia 規則 (Regulation (EU) 1215/2012、以下「管轄規則」) が適用されますが³⁴、管轄規則は、当事者間に管轄合意がある場合は原則として合意された裁判所が専属管轄を有する旨を規定しています (第 25 条第 1 項)。EU 離脱後は、英国には管轄規則が適用されなくなる代わりに、2005 年ハーグ国際管轄合意条約に英国独自でも加盟し本年 4 月 1 日に発効することが予定されており³⁵、同条約でも管轄合意は原則専属管轄合意として有効である旨が定められていますが (第 3 条、第 5 条)、同条約では、管轄規則と異なり運送契約は対象外であるとされています (第 2 条第 2 項 f 号)³⁶。従って、運送契約における英国裁判管轄条項の効力は、EU 離脱後は EU 法や国際条約によっては基礎付けられないこととなります。とはいえ、英国法自身の問題としても、英国の EU 離脱以降も英国専属裁判管轄条項の有効性は否定されないでしょう。しかし、もし契約当事者が英国専属裁判管轄条項に反して EU 域内の他国で訴えを提起しようとする場合、そのような行為に対する英国裁判所の対応は、英国の EU 離脱によって変更されることが想定されています。

すなわち、英国専属裁判管轄条項があるにもかかわらず、契約の一方当事者がそれに反して外国で訴訟を提起しようとし又は提起した場合、英国裁判所は、当該当事者に対して、外国における訴訟提起又は訴訟手続を止めるよう命令することができ (訴訟差止命令)³⁷、かかる命令に違反した当事者は、裁判所侮辱罪に問われ得るのが原則です。しかし、現時点では、EU 域内の他国で訴訟提起する場合には、例外的に、英国裁判所は訴訟差止命令を出すことができないとされています³⁸。EU 加盟国間では各国裁判所への相互信頼が存在することがその理由とされています。これに対し、英国の EU 離脱以降は、英国裁判所は、英国専属裁判管轄条項に反した外国での訴訟提起について、当該外国が EU 加盟国であっても原則に戻って訴訟差止命令を出すことができる可能性がある指摘されています³⁹。英国が EU 加盟国でなくなることにより、他国裁判所への相互信頼の基礎を欠くことになるからで

³⁴ 管轄規則の概要及び翻訳については、法務省大臣官房司法法制部『欧州連合 (EU) 民事手続法』法務資料 464 号 (2015) 参照。解説及び翻訳は春日偉知郎教授によります。

³⁵ No Deal Guidance, *supra* note 3 所収の *Handling civil legal cases that involve EU countries if there's no Brexit deal* (13 Sept 2018), Paul Taylor, *Brexit: what now for English law and jurisdiction?* (6 Feb 2019, Hill Dickinson); Lindsay East, *Update on the impact of Brexit on English jurisdiction* (9 Feb 2019, Reed Smith Client Alerts)

³⁶ Southampton Report, *supra* note 7 at 21

³⁷ Senior Courts Act 1981, Section 37.

³⁸ Case C-159/02 *Turner v Grovit*, [2004] ECR I-3565; [2005] 1 AC 101。本判決は、管轄規則の前身 (の前身) である、民商事事件の管轄と裁判の執行に関する 1968 年ブラッセル条約の下での判決ですが、管轄規則の下でも妥当すると解されます。

³⁹ UK Defence Club, *supra* note 11

す⁴⁰。

なお、英国専属裁判管轄条項に反して日本その他 EU 域外の外国で訴訟提起をする場合に訴訟差止命令が出されうことは、英国の EU 離脱前後で変更はありません⁴¹。

(2) 英国判決の EU 域内他国における承認・執行

英国裁判管轄条項に基づいて当事者間の紛争が英国裁判所で審理され、最終的に判決が言い渡された場合、勝訴した当事者は、その判決を執行することになります。そして、相手方の財産が英国外にある場合には、当該外国において英国裁判所の判決を承認してもらったうえで、執行する必要があります。

現状では、EU 加盟国において言い渡された判決は、特別な手続を要することなく、他の EU 加盟国で承認され（管轄規則第 36 条第 1 項）、EU 加盟国において言い渡された判決であって当該国において執行可能なものは、他の EU 加盟国の裁判所による執行可否の判断を経ることなく、当該他の国でも執行できるとされています（同第 39 条）⁴²。

しかし、EU 離脱後は、英国は EU 加盟国でなくなるため、他の EU 加盟国は、英国裁判所の判決について管轄規則に定める簡易な承認・執行手続を強制されなくなり⁴³、これを執行する場合には、EU 域外の第三国の裁判所の判決の承認・執行と同程度の手続を経る必要が生じ、現状よりも時間と費用を要することになると想定されています⁴⁴。2005 年ハーグ国際裁判管轄条約にも、判決の承認・執行に関する規定はありますが（第 8 条）、前述のとおり、運送契約については対象外です。更に、英国の EU 離脱前に言い渡された英国裁判所の判決を英国の EU 離脱後に EU 加盟国で執行しようとする場合の取扱いが不透明であるとの指摘もあります⁴⁵。

なお、国際海上物品運送に関する契約では、傭船契約を中心に、仲裁条項が入っている場合が多く見られます。仲裁判断の承認・執行については、英国を含む EU 加盟国その他多くの国が加盟する外国仲裁判断の承認及び執行に関する条約（いわゆるニューヨーク条約）に

⁴⁰ 2005 年ハーグ国際管轄合意条約の対象事項であれば、従前は管轄規則で規律されていたのが事後は同条約による規律になり、また EU は同条約の締約国ですので、英国－EU 間では同様の考え方がなお適用される可能性があるかもしれませんが、運送契約は、本文記載のとおり同条約の対象外です。

⁴¹ UK Defence Club, *supra* note 11。

⁴² JETRO ガイドブック・前掲注 6) 11 頁によれば、具体的な執行の手続は各国の法律によることとなるものの、他の EU 加盟国の裁判所の判決を執行する場合、EU 域外の第三国の裁判所の判決の執行に比べて簡易な手続で済むとされています。

⁴³ 英国と EU との間でこの点に関する特段の合意がなされれば別ですが、ここではそのような合意ができない場合を想定します。

⁴⁴ JETRO ガイドブック・前掲注 6) 12 頁、UK Defence Club, *supra* note 11

⁴⁵ Lindsay East, *Impact of Brexit on English jurisdiction* (16 Jan 2019, Reed Smith Client Alerts)

よって規律されていますので、英国の EU 離脱の影響はないと考えられます⁴⁶。もともと、このような裁判管轄と仲裁における差異は、もともと制度上やむを得ない問題ですので、これを理由に英国管轄合意をやめましょうと言う話ではないと考えます。

6 結語

以上縷々述べたことを纏めると、ある意味では常識的な内容ではありますが、概略、冒頭記載の要旨のようになります。

もとより、以上で検討した内容は、現に締結されている運送契約を前提とするものです。従って、3で述べた契約の内容及び効力に関する検討結果からすれば、今後締結する契約は、当事者双方が、EU 離脱の結果特に荷主側の状況に変化が生じ得ることを念頭に、その場合の権利義務の変更内容を十分詰めた契約にする必要があります。また、4の履行遅延に関する責任に関する検討に照らせば、今後締結する契約については、運送日程の設定や配船において十分な余裕を持たせることを検討すべきでしょう。

英国の EU 離脱を巡る状況は日々変化し、情報も錯綜していますが、私共としても、引き続きそれらを注視し、必要に応じ更に考察を深めたいと考えています。

以 上

注： 本稿は、あくまでも首題の件について一般的な検討を試みたものであり、個別の事案について法的助言をする趣旨ではありません。

⁴⁶ UK Defence Club, *supra* note 11、East, *supra* note 45