船舶に対する行為主体不明の攻撃が続発する 事態が傭船契約に与え得る影響について

弁護士法人阿部・阪田法律事務所 弁護士 池山明義 同 伊藤 弐 同 深町 聡

目 次

第1	はじめに	1
第2	定期傭船契約	2
1	戦争危険条項の適用可能性	2
	(1) 緒言	2
	(2) 本船が戦争危険海域に入域しない権利	2
	(3) 船主の傭船者に対する追加戦争保険料・乗組員の割増賃金等の償還請求権	3
	(4) 本船が権限ある政府の命令等に従う権利等	3
2	貨物又は本船の滅失等に対する責任	4
	(1) 貨物の滅失、損傷又は延着に対する船主の損害賠償責任	4
	(2) 本船の滅失又は損傷に対する傭船者の損害賠償責任	5
	(3) Exception 条項又は Force Majeure 条項による相互免責等	6
3	その他	7
	(1) 戦争解約条項(War Cancellation Clause)による相互解約権	7
	(2) 徴用条項(Requisition Clause)による Off Hire 又は相互解約権	7
第3	航海傭船契約	8
1	戦争危険条項の適用可能性	8
	(1) 緒言	
	(2) 戦争危険に晒されるおそれある場合の運送の中止又は変更権等	8
	(3) 船主の傭船者に対する追加戦争保険料償還請求権	9
	(4) 本船の権限ある政府の命令等に従う権利等	9
2	貨物又は本船の滅失等に対する責任	
	(1) 貨物の滅失、損傷又は延着に対する船主の損害賠償責任	9
	(2) 本船の滅失又は損傷に対する傭船者の損害賠償責任	10
	(3) Exception 条項又は Force Majeure 条項による相互免責等	10
3	その他	
	(1) 戦争解約条項(War Cancellation Clause)による相互解約権	
	(2) 徴用条項(Requisition Clause)による相互解約権	10

第1 はじめに

本小論は、2019年5月12日にフジャイラ沖で船舶4隻に対する行為者不明の攻撃が行われたのに続き、更に6月13日にはホルムズ海峡付近を航行中船舶2隻(うち1隻は日本船社運航船)に対する攻撃が行われ(以下「先般の攻撃」という。)、その結果、

米国とイランの緊張関係が高まると共に、周辺海域に関する船舶戦争保険料が高騰する 事態が継続していることに鑑み、今後、先般の攻撃と同様の攻撃が更に続発する事態又 はその具体的危険性を示す事前情報が公知のものとなる事態が生じた場合に、それが定 期傭船契約及び航海傭船契約に与え得る影響につき概観することを試みたものである。

なお、以下では、各契約が日本法を準拠法とすることを一応の前提とするが、下記のとおり、論点は何れも基本的には各契約規定の適用問題であることから、日本法以外が 準拠法の場合にも概ね妥当すると思われる。

第2 定期傭船契約

1 戦争危険条項の適用可能性

(1) 緒言

先般の攻撃は、現状においてはその行為主体も目的も詳らかでないので、それが続発したとしても、当然ながらそれは所謂国家間の戦争そのものではない。しかし、定期傭船契約に規定されている戦争危険条項(War Risk Clause)は、当該条項の適用対象たる戦争危険を相当広範囲に定めていることが多く、性質上は当該条項の適用対象たり得ることが多いと考えられる。例えば、BIMCOが直近で推奨する CONWARTIME 2013では、戦争危険を「現実の、差し迫った又は報告された」「全ての個人、団体、テロリスト若しくは政治団体、又は承認の有無を問わず全ての国若しくは領土の政府による」「戦争、戦争行為(中略)敵対行為若しくは害意ある損壊行為(後略)」等々であって、船長又は船主の合理的判断により本船等に対して危険であるか危険となるおそれがあるもの」と定義している((a)(ii)項)。先般の攻撃は、行為主体不明であっても、ここに言う「現実の」何らかの「個人、団体」による「敵対行為若しくは害意ある損壊行為」であることは明らかであり、従って、CONWARTIME2013の適用対象となる。

この CONWARTIME 2013 は、NYPE2015 (34 条) で採用されているほか、個別に 摂取されていることもある。もっとも、戦争危険条項の内容は、書式毎に細かい差異が あり、付加条項 (Rider Clause) による付加修正もあり得るので、契約書毎の個別的検 討が必要となる点は留意が必要である。因みに NYPE1946 には戦争危険条項がなく、 NYPE1993 (31 条(e)) や Shelltime 4 (34 条、35 条) の戦争条項は CONWARTIME 2013 とは異なっている。

以下では CONWARTIME 2013 が規定されている場合を例にとって検討する。

(2) 本船が戦争危険海域に入域しない権利

CONWARTIME 2013 によれば、本船は、それが契約締結時に存在したか事後発生したかに関わりなく、船長又は船主の合理的判断によれば、同条項に規定された戦争危険(前記のとおり先般の攻撃がこれにあたること自体は明らかである)に晒される可能性があるように思われる海域には、入域する義務がなく、入域後そのようになった場合は

退避することができる((b)項)。その場合の入域拒否及び退避は離路に該当せず、契約の履行と見なされる((i)項)。

先般の攻撃は、まだ散発的であり、それだけで関連海域が前記の海域に該当すると断定することはできないであろう。実際にも、現在表立って議論されているのは、船舶が現状で入域拒否できるかできないかという話ではなく、米国が同盟国軍等との有志連合で航行船舶に対し安全確保のための護衛を付することを呼びかけているのに対する日本の対応如何である。しかし、今後、先般の攻撃と同様の攻撃が更に続発する事態又はその具体的危険性を示す事前情報が公知のものとなる事態が生じれば、これに該当する可能性は高くなる。事態そのものの緊迫度と前記護衛の実現の有無及びその実効性の評価を含むその時々の情勢に応じ、他船社の動向等も注視しつつ、その該当可能性及び範囲につき検討が必要であろう。

(3) 船主の傭船に対する追加戦争保険料・乗組員の割増賃金等の償還請求権

CONWARTIME 2013 によれば、船主は、傭船者に対し、戦争危険に晒される海域を 航行する場合には、船主が保険会社から請求される一切の割増保険料及び船主が戦争危 険につき合理的に必要とする追加保険の費用の償還を請求でき、雇用契約上危険と定義 される海域を航行する場合には、雇用契約上必要となる乗組員の割増賃金等の償還を請 求することができる((d)~(f)項)。

報道によれば、既に戦争保険料はかなり高騰しており、船主と傭船者間でその負担関係について協議がされている例も多いと思われる。実際には、その負担関係は個別の契約を踏まえた協議により定まることになるが、契約によっては、CONWARTIME 2013と異なり、全ての保険について戦争危険に晒される海域(無論その定義のあり方は各契約により微妙に異なり得るが)に入域することによる割増保険料部分のみが傭船者負担、船体保険の割増保険料のみが傭船者負担(LoE や B&T 保険は割増保険料部分も全て船主負担)、契約締結後の割増保険料の増額相当額のみが傭船者負担などと限定する場合もあるので、個別に確認を要する。

(4) 本船が権限ある政府の命令等に従う権利等

CONWARTIME 2013 は、本船につき船主の以下の権利を定める((g)項・但し下記は逐語訳ではなく一部意訳)。そしてそれらの権利の行使もまた、離路に該当せず、契約の履行と見なされる((j) 項)。

- (i) 旗国、船主の準拠法国、その他承認の有無を問わずその命令又は指示を強制する権限を有する政府その他の団体等による出航、到着、航路、護送、寄港地、停止、仕向地、荷揚、引渡その他の事項に関する命令、指示、勧告又は助言に従うこと
- (ii) 船主の保険者の保険条項に基づく要求に従うこと
- (iii)国連安保理決議、その他権限を有する超国家的組織の有効な命令及びその施行を目

的とした船主の準拠法国の国内法等に従うこと

- (iv) 禁制品として責任を問われかねない貨物を別の港で荷揚すること
- (v) 乗組員やその他の乗船者が身柄を拘束されるだろうと信じるべき理由がある場合に その者を交代させるために代替港に寄港すること

そして、船主は、これらの条項に基づき当初予定された寄港地への寄港を拒否する場合には、直ちに傭船者に通知することを要するが、貨物積載中である場合には、代替の安全港の指定を要求して 48 時間以内に指定がないときは、自己の選択する安全港での荷揚ができ、その費用と危険は傭船者の負担とされる((h)項)。

現状では、未だこれらの事態は発生していないと思われるが、今後の状況の進展によっては特に(i)(ii)は今後発生する可能性があろう。このうち(i)については、あまり知られていない法律であるが、日本法でも、「昭和二十年運輸省令第四十号(航海ノ制限等ニ関スル件)」なる法律(名称は省令であるが「ポツダム宣言の受諾に伴い発する命令に関する件に基く運輸省関係諸命令の措置に関する法律」(昭和27年法律第72号)第2条により法律としての効力を有するとされている)第1条により、「国土交通大臣ハ国際間ノ紛争ニ際シ日本船舶ノ安全ヲ保持スルタメ其ノ他緊急ノ必要アリト認ムルトキハ航路又ハ区域ヲ指定シテ日本ト日本以外ノ地域トノ間又ハ日本以外ノ地域相互間ニ於ケル航海ヲ制限シ又ハ禁止スルコトヲ得」ることが定められている。

2 貨物又は本船の滅失等に対する責任

(1) 貨物の滅失、損傷又は延着に対する船主の損害賠償責任

従前の商法と異なり、本年4月1日施行の改正商法は、定期傭船契約についての規定を有し、定期傭船契約に係る船舶により物品を運送する場合につき、発航時本船の堪航能力に関する注意義務を船主に準用している(707条、739条1項)。しかし、改正法の下でも、先般の如き攻撃による貨物の滅失、損傷又は延着は、当該注意義務違反の結果ということはできないであろう。先般の如き攻撃に堪え得ることまでが堪航能力の一部をなすとは考え難いからである。

他方、定期傭船契約においても、所謂 Paramount 条項又はその他付加条項において、所謂 Hague Rules Legislation (Hague 又は Hague-Visby Rules 自体乃至それら Rules に係る関連国内立法)を責任原則として採用しているのが通常である。日本発着の貨物の場合は、結論的に国際海上物品運送法の責任原則を採用としていると解される場合も多いと思われる。それらの場合には、上記の発航時の本船の堪航能力に関する注意義務とは別に、貨物の取扱いに関する注意義務が問題となる。

国際海上物品運送法上、運送人は貨物(同法では「運送品」と表記されるが以下では 便宜上「貨物」で統一する)の取扱に関する注意を尽くしたことを証明しない限り貨物 の滅失、損傷又は延着について責を負う(第3条第1項、第4条第1項)のが原則であ

るところ、この原則の例外(証明責任の緩和)として、運送人は、貨物に関する損害が 「戦争、暴動又は内乱」「海賊行為その他これに準ずる行為」により通常生ずべきもの であることを証明したときは、責任を追及する者が、運送人が上記注意を尽くしていれ ばその損害を避けたことができたにも拘わらずこれを尽くさなかったことを証明しな い限り、損害賠償の責を免れる旨規定している(同条第2項柱書、第3号、第4号)。 先般の如き攻撃についてこれらの適用を検討するに、当該攻撃はその行為主体も目的も 詳らかでないので、文言上は、文字どおりの「戦争」には該当せず、「暴動」「内乱」と も言い難い。「海賊行為その他これに準ずる行為」は「準ずる行為」が含まれる点で広 いが、仮に海賊行為の要件として「私的目的」によるものであることを重視し(因みに 国連海洋法条約第 101 条及び我国の海賊対処法 (海賊行為の処罰及び海賊行為への対処 に関する法律)第2条には、それぞれ海賊行為の定義があるが、何れも「私的目的」を 要件としている)且つその点が「準ずる行為」の場合も必要と解するならば、やはり該 当しないことになる。しかしおそらく、そのように限定的に解釈することは妥当ではな かろう。同条第2項各号は、運送人が免責を主張するにあたり立証責任の転換が適当と 認められる事由を定型的に列挙しているところ、先般の如き攻撃は、防御が困難であり、 正に立証責任の転換を認めるにふさわしい事由だからである。私見であるが、それは、 現時点の情報を前提としても、海賊行為に「準ずる行為」に該当すると解したい。

また、仮に上記の立証責任の転換事由にあたると現時点で断定できないとしても、先般の如き攻撃が貨物の取扱に関する注意を尽くすことにより防ぎきれるものではないことは明らかであるから(海賊行為と異なり武装警備員の乗船等によっても防ぎ得たとは思えない)、損害発生の原因が当該攻撃であることが明らかである限りは、別言すれば、運送人側が別途貨物の取扱に関する注意を怠っておりそれも損害発生の原因であるということが示唆される事情(防火設備の不十分により延焼範囲が拡大した等)が出てこない限りは、実際には、運送人は貨物の取扱に関する注意を尽くしたにもかかわらず損害が生じたと判断されて免責となる可能も高いと思われる。

Hague 又は Hague-Visby Rules にも、国際海上物品運送法の上記各条項に相当する規定として、第2条、第3条第2項及び第4条第2項(e)(f)(k)の規定があり、うち「「海賊行為その他これに準ずる行為」に相当するのは(f)の Act of public enemies であるが、同様に解したい。なお、第4条第2項(q)は、国際海上物品運送法と異なり、「その他運送人又はその代理人若しくは使用人の故意又は過失によらない原因」をも免責事由として定め、「ただし、この例外の利益を主張する者は、運送人又はその代理人若しくは使用人の故意又は過失が滅失又は損害に関係のなかつたことを立証しなければならない。」と規定するので、本条項によることも考えられる。その場合も、上記のような事情が出てこない限りは、先般の如き攻撃が「その他運送人又はその代理人若しくは使用人の故意又は過失によらない原因」であることは明らかであるから、同様の帰結になると解される。

(2) 本船の滅失又は損傷に対する傭船者の損害賠償責任

戦争危険条項では、関連海域への入域を拒絶する権利や入域した場合の船主の権利が詳細に規定されているものの、当該海域への入域指示及びこれに従って入域したことが原因となって本船が滅失又は損傷した場合の傭船者の責任は必ずしも明記されていない。それらは、別途、傭船契約の Employment and Indemnity 条項又はこれを寄港地指定の局面において具体化した安全港条項に基づく安全港担保義務の違反を理由とする損害賠償請求権の有無として問擬される余地があると考えられる。もとより、安全港担保義務は、寄港する港の安全に関する義務であって、寄港のために航行する海域の安全に関する義務ではないが、先般の如き攻撃との関係では、ペルシャ湾内の港に寄港するにはホルムズ海峡における所定の航路帯の航行が必須であると目される以上、仮に、当該航路帯が危険と評価されるならば、そこを航行して寄港するペルシャ湾内の港も危険と評価するのが論理的と考えられるからである。英国法における安全港担保義務においては、川の上流にある港の例ではあるが、港の安全性を判断するにあたり、接近時の安全性、出航時の安全性として、港から離れた地点(川の下流地点)の安全性も含めて解釈されているが、この考え方は、川以外の航路の場合、また日本法の下で考える場合にも妥当すると解される。

安全港担保義務とは、傭船契約上、傭船者が、船主に対し、寄港地指定時点において当該寄港地が「安全港」すなわち「当該船舶が、当該期間中において、『異常事態』が発生しない限り、良好な操船航海技術によっても回避できない危険にさらされることなく、到着し、利用し、出航することができる港」であることを担保する義務であるが、寄港時に先般の如き攻撃に遭遇して船舶に損害が発生した場合、当該危険が「異常事態」と言えるか(そのように言えれば当該港は安全港たるを妨げず、傭船者は責任を負わない)が問題となる。この点の判断は、結局、寄港地への航行時に現実に遭遇した船舶への攻撃が、指定時点から発生し又は予期されていて当該港にとり異常ではない事態となっていたか、それとも予期されていない事態の急変であり正に異常な事態であったかの認定に依拠することになる。

従って、傭船者がペルシャ湾内の港への寄港に係る航海を指示した時において、既に 先般の如き攻撃が予期されていると言える状況にある場合は、寄港前又は寄港後のホル ムズ海峡航行時に本船が攻撃を受けて損害が発生したときには、それを異常な事態と言 うことはできないであろう。現状はそのような状況とは言い難いと思われるが、1(2) の入域拒否等の是非と同様、その時の情勢等に応じた検討が必要である。

(3) Exception 条項又は Force Majeure 条項による相互免責等

多くの傭船契約では、Exception 条項が定められ、付加条項で更に Force Majeure 条項が定められていることがある。それらは、戦争、公敵行為又は公権力による処分等(管理不能な事実の例示として他の諸事情と並べて出されている場合と限定列挙と読める場合とがある。)により契約の履行が妨げられた場合、妨げられている期間中は相互に免責され債務不履行責任を負わないとするものである。個別の検討が必要であるが、先

般の如き攻撃がこれら条項に規定する事態に該当する可能性は高い。

しかし、実際には、Exception 条項等が適用される局面はあまり多くないと思われる。 何故なら、貨物の滅失、損傷又は遅延に関しては、上記の所謂 Paramount 条項又はそ の他付加条項において、それら条項の優先適用を定めていることが多いので、Exception 条項等は直接適用がないと解され、安全港担保義務との関係でも、当該義務は正に担保 する義務なので、Exception 条項によりそれが解除されるということにはならないと思 われるからである。

更に、先般の如き攻撃の結果本船が不稼働となった場合には本船は Off Hire となりうるが、これも Off Hire 事由の発生を根拠とするものであって船主の義務違反を理由とするものでないから、これまた Exception 条項とは関係ないと解される。

3 その他

(1) 戦争解約条項 (War Cancellation Clause) による相互解約権

先般の如き攻撃が最終的に国家間の戦争にまで至った場合、戦争解約条項(War Cancellation Clause)の適用もありうる。もっとも、傭船契約により、その有無及び内容には細かい差異があり、対象国が契約毎に個別に合意されることになっている場合も多いので、契約書毎の個別的検討が必要となる。BIMCO が直近で推奨するのは War Cancellation Clause 2004 であるが、NYPE1946 及び NYPE2015 には戦争解約条項がなく、NYPE1993 (32条) や Shelltime 4 (33条)の戦争条項も War Cancellation Clause 2004 とは異なる。付加条項による付加修正もありうる。以下では War Cancellation Clause 2004 について検討する。

当該条項によれば、米国、ロシア、英国、フランス、中国の何れか又はその他傭船契約に定められる国の間で戦争(宣戦布告の有無を問わない。)が開始されたときは、両当事者は相互に契約を解約することができるとされる。問題は後段の「その他傭船契約に定められる国」であり、ここにイランが規定されていれば、米国とイランが戦争状態に入れば解約権が発生する。なお、所謂イラク戦争(2003年)の際、特約で米国とイラクの戦争が規定されていたため、現にそれが発動された例がある。

(2) 徴用条項(Requisition Clause)による Off Hire 又は相互解約権

傭船契約書によっては、本船が旗国政府等により徴用された場合についての規定を置いている。これについても、契約書毎の個別的検討が必要となる。BIMCO が推奨する 徴用条項もあるが、NYPE 1946には徴用条項がない。NYPE 1993 (34条)の徴用条項は BIMCO が推奨する徴用条項と同じであるが、NYPE 2015 (36条)、Shelltime 4 (32条)の徴用条項は若干異なる。付加条項による付加修正もありうる。以下では BIMCO が推奨する徴用条項について検討する

当該条項によれば、本船が旗国政府により徴用された場合には、その期間中本船は

Off Hire となり、かわりに徴用に係る対価は船主が取得する。徴用期間は傭船期間の一部として算入される(その分傭船期間が延びることはない)が、徴用期間が合意された一定期間を超えた場合には相互に解約権が発生する。

なお、徴用条項は、所謂 Requisition for Hire と言われる形態、即ち公権力が強制的 に船舶の運航乃至航海指示の権利を取得し行使する形態を前提としている。概念的には、 Requisition for Title と言われる形態即ち公権力が所有権自体を取得(強制収用)する 形態もあり得る。その場合は、恐らく履行不能あるいは Frustration の法理の適用により契約は終了するであろう。

第3 航海傭船契約

1 戦争危険条項の適用可能性

(1) 緒言

定期傭船契約と同様、航海傭船契約においても、戦争危険条項の適用可能性が問題となる。例えば、BIMCO が直近で推奨する VOYWAR 2013 は、戦争危険につき前記の CONWARTIME 2013 と同様に定義している ((a)(ii)項)。

もっとも、航海傭船契約においても、戦争危険条項の内容は、書式毎に細かい差異があり、付加条項による付加修正もあり得るので、契約書毎の個別的検討が必要となる点は留意が必要である。因みに GENCON 1994 の戦争危険条項 (17条) はこれと異なる。

以下では VOYWAR2013 を例にとって検討する。

(2) 戦争危険に晒されるおそれある場合の運送の中止又は変更権等

VOYWAR2013 によれば、それが契約締結時に存在したか事後発生したかに関わりなく、船長又は船主の合理的判断によれば、運送契約の履行により、本船等が同条項に規定された戦争危険に晒される可能性があるように思われる場合、船主は、

- ① 船積開始前であれば、契約を解約し又は一部の履行を拒絶することができ(但し、 船積港又は荷揚港が一定範囲で規定されていたが、現に指定された港が、船長又 は船主の合理的判断によれば戦争危険に晒される可能性があるように思われる海 域内である場合は、安全な代替港指定を求める船主の通知を傭船者が受領してか ら48時間以内に回答しなかった時に限る。)((b)項)、
- ② 船積開始後であれば、当該海域向けの貨物の船積継続、船荷証券等発行、当該海域向けの航海等を拒絶することができ、更に、船積済の貨物については、当該海域内での荷揚を拒絶したうえで安全な代替の荷揚港の指定を求める船主の通知を傭船者が受領してから 48 時間以内に回答しなかったときには、任意の安全港で荷揚して運賃全額を請求し、追加荷揚費用を(及び運送距離が 100 海里以上増えた場合には追加運賃も)請求することができる((c)項)。加えて、船積港から荷揚港

までの通常の航路に戦争危険海域がある場合であって、代替航路があるときは、 船主は、後者を選択することができ、それにより運送距離が 100 海里以上増えた 場合にも追加運賃を請求することができる((d)項)。

定期傭船契約において述べたように、先般の攻撃は、まだ散発的であり、それだけで 関連海域がこれに該当すると断定することはできないが、今後、先般の攻撃と同様の攻 撃が更に続発する事態又はその具体的危険性を示す事前情報が公知のものとなる事態 が生じれば、これに該当する可能性は高くなる。事態そのものの緊迫度と冒頭で述べた 護衛の実現の有無及びその実効性の評価を含むその時々の情勢に応じ、他船社の動向等 も注視しつつ、その該当可能性及び範囲につき検討が必要であろう。

(3) 船主の傭船者に対する追加戦争保険料償還請求権

VOYWAR2013 によれば、傭船者の指示により又は傭船契約上の義務の履行のため、戦争危険に晒される海域を航行する場合又は当該海域で荷揚する場合には、船主は、傭船者に対し、揚切(荷揚終了)までではなく、それを超えて揚切後に関連海域を離れるまでの期間について(但し船主は揚切後できるだけ早急に当該海域を離れる義務あり)、船主が保険会社から請求される一切の割増保険料の償還を請求することができる((e)(ii)項)。

VOYWAR 2013 では、CONWARTIME 2013 と異なり、船舶に関する戦争保険及び船主が戦争危険につき合理的に必要とする追加保険の保険料は原則的には船主負担と明記されたうえで((e)(i)項)、上記はその例外として規定されている。乗組員の割増賃金等については規定がないので、船主負担と解される。なお、現実には既に保険料は高騰しているところ、その負担関係は個別の契約を踏まえた協議により定まり、契約によっては傭船者負担の範囲が更に限定される場合もあり、個別に確認を要することも、定期傭船契約と同様である。

(4) 本船の権限ある政府の命令等に従う権利等

VOYWAR2013 にも、CONWARTIME 2013 (g)項と同趣旨が定められている ((f)項)。 なお、前述の CONWARTIME 2013 (h)項に相当する条項(48 時間以内に指定がなければ安全港で荷揚げできる条項)は、VOYWAR2013 では前記(2)②のとおり既に(c)項の中で規定されている。

2 貨物又は本船の滅失等に対する責任

(1) 貨物の滅失、損傷又は延着に対する船主の損害賠償責任

航海傭船契約は、運送契約であるから、日本法準拠であれば、国際海上物品運送法が適用される。所謂 Hague Rules Legislation(Hague 又は Hague-Visby Rules 自体乃至 それら Rules に係る関連国内立法)は、それ自体としては傭船契約には適用がないが、定期傭船契約と同様、Paramount 条項等を通じて責任原則として採用しているのが通常

である。従って、定期傭船契約について第2の2(1)で述べたことは、航海傭船契約の場合も妥当する。

(2) 本船の滅失又は損傷に対する傭船者の損害賠償責任

航海傭船契約においても、傭船者の安全港担保義務が規定されていることが通常である。両者で、安全港担保義務の内容に異同ありとは解されていない。従って、定期傭船契約について第2の2(2)で述べたことは、航海傭船契約の場合も妥当する。

(3) Exception 条項又は Force Majeure 条項による相互免責等

航海傭船契約においても、これら条項が規定されていることがある。定期傭船契約について第2の2(3)で述べたことは、基本的には航海傭船契約の場合も妥当する。

航海傭船契約のみにおいて問題となり得る点の一つは、Laytime の計算(Demurrage 又は Despatch Money の計算)上、先般の如き攻撃により荷役中に攻撃され荷役不能になった場合に不能になった時間が Laytime に算入されるか否かであり、別言すれば、先般の如き攻撃による荷役遅延がこれら条項に該当すると解釈され、そのことを理由に計算から当然に除外されるかである。これは、これら条項と Laytime 条項との適用関係に関する解釈問題である。明文規定があればそれによる。それがない場合は、Laytime 条項が計算除外事由を具体的に列挙していているならば、それを限定列挙として厳格に解釈し、先般の如き攻撃がそれには該当しない場合には除外しない(算入される)と解される可能性が高いと思われる。

もっとも、荷役不能となった理由が、先般の如き攻撃により現に本船の荷役機器が損傷したことによる場合については、上記の厳格な解釈の下でも、なお議論の余地があろう。英国法では、本船側の過失(fault)が認められる本船側事由による荷役不能は算入しないと解されているが、過失がない場合については必ずしも明瞭でないようである。日本法の場合は、不可抗力により船積または荷揚ができない期間は不算入とするのが原則とされ(新商法第748条第2項及び第752条第2項)、これは任意規定であるので、契約条項の解釈による結論が優先するものの、契約条項の解釈が明瞭でない場合には、商法規定により不算入との結論もあり得そうである。

3 その他

(1) 戦争解約条項(War Cancellation Clause)による相互解約権

航海傭船契約においても、本条項が規定されていることがある。NIPPONCOAL(26条)、NIPPONORE(25条)等に見受けられるほか、付加条項で付加されることも当然あり得る。定期傭船契約について第2の3(1)で述べたことは、航海傭船契約の場合も妥当する。

(2) 徴用条項 (Requisition Clause) による相互解約権

航海傭船契約においても、本条項が規定されていることがあるかもしれない。その場合には、定期傭船契約について第2の3(2)で述べたことは、Off Hire に関する言及を除き、航海傭船契約の場合も妥当する。

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ない。