

【特別寄稿】

東日本大震災による海事諸事情の法的解釈について

William A. Howard

(Reed Smith 法律事務所 Partner)

(翻訳：東町法律事務所 田中庸介、手塚祥平、平良夏紀)

以下にのべることは、今回の東日本大震災という出来事の結果として起こり得る様々な問題に関する、基本的なアドバイスである。ただ、このような状況に対して、基本的なアドバイスをを行うことは容易ではないことを読者は十分に理解されたい。いかなる問題も、事実、契約の条件、契約に適用される法に従って解釈されなければならない。

安全港/非安全港 (Safe Port/Unsafe Port)

船主と傭船者にとっての関心は、その港が安全であるか否かであり、この問いに対する回答は、傭船契約の履行内容に影響を及ぼす。

安全性の判断基準

定期傭船契約においても、航海傭船契約においても、多くの場合、明示的な条項により、傭船者に対して安全な港を指定する義務を課している。

安全性の判断基準は、当該期間の間に、異常事態が生じない限り不可避な危険にさらされることなく、その船舶が、港にたどり着き、港を利用し、かつ、その港から出港することができれば、その港は安全であるというもの。常に、高い航海技術および海技 (seamanship) も求められている。指定された港において、自然的または物理的原因によって、船舶の入港、利用または出港に危険がある場合には、安全でないことになる。船舶自体には危険がなくとも、船員にとって危険がある場合には、その港は、未だ安全でないこととなる。また、安全性の対象には、港への進入航路も含まれる。

傭船者側の保証は、事前の予測によってなされるものであり、指定された港は、その指定されたときに、入港、利用、出港に安全でなければならない。指定された時点で予見できなかった事情によって、指定後に港が安全でなくなったとしても、傭船者に義務違反は生じない。ただし、震災以前に、現在は安全でない日本の港に行くように指示が出されていた場合、定期傭船者には、安全な代替港を指定する（以下「再指定」という。）義務が生じる。

航海傭船契約の場合の傭船者の再指定義務に関しては不明確な点が残る。もっとも、英国裁判所の多数の判例を分析すると、基本的には、指定から入港予定時期までの間に港が安全でなくなった場合の再指定の権利や義務はないと考えられる。

放射性物質で汚染されている可能性のある港は安全か

船員が放射線に被曝する危険があれば、港は安全ではないとされる可能性がある。放射性物質が船舶本体に影響を及ぼす危険性をもって、港が安全ではないとされるということもあり得る。重要なのは、日本の港が放射性物質による汚染により安全ではないとして、船主が寄港を拒否するためには、その主張が客観的かつ合理的な判断に基づかなければならないことである。たとえば、東京の港は放射性物質による汚染の可能性があるため安全でないという理屈は、支持されないと考えられる。ただし、当然のことながら、状況は常に変化しているため、最新の情報をIAEAのウェブページ<http://www.iaea.org>などから得る必要があろう。

船主と船長または船員との間で、日本の港の安全性について意見が分かれた場合、両当事者は、関係する労働契約を参照して、労働者の権利を確認する必要がある。仮に、日本の港で船員が被曝した場合には、その責任の所在は、船主に船員との間の労働契約違反があるか否か、もしくは、傭船者に、港が安全でなかったことによる傭船契約の違反があるか否か、による。

閉鎖された港は安全ではないのか？

現在閉鎖されている港は、安全であるかという問題もある。

入港する前に、船舶が一定の時間待機しなければならないことをもって、港が安全でないとはいえない。もっとも、遅延が続けば、当事者はその遅延の原因を更に詳しく調査することとなるであろう。その調査によって得られた原因によっては、港が安全でないものとされることはあり得る。遅延が長引けば長引くほど、当事者は、その港が安全でないことの根拠をより多く取得することができることになる。

東京湾および東京湾以南の港は、通常通り運営されていると報告されているが、八戸、仙台、石巻および小名浜の東北地方沿岸の港は甚大な影響を受けている。当初のロイター通信によれば、「これらの港は、震災によって激しく損傷を受けており、通常通りの運営に戻るには、数年とまではいえないとしても、数カ月はかかる」と。同じ報告書によれば、鹿島港及びより小規模な港である常陸那珂港は、比較的軽度の損傷を受けるにとどまり、数週間で通常通りの運営に戻ることができるといわれている。

当然ながら、この情報は、関係当局に確認する必要がある。

本船使用指示 (Employment Order)

傭船者が安全ではないと知られている港を指定した場合、船主には、当該港へ行くことを拒否する権利があり、また、傭船者に対して、他の安全な港を指示するよう要請する権

利がある。

船主が傭船者の指示する港への寄港を拒否する権利を直接定める先例は存在しないが、安全性の判断は、客観的に行われるものである。もし船主が日本の港へ入ることを拒否しようとし、被曝のリスクについての船主の懸念が正当な理由のないものであったり、客観的に誤りである場合、寄港拒否は、船主の義務違反を構成することになる。一般的なルールを設定することは難しいが、我々の見解は、仮に仲裁裁判所（Tribunal）が判断するとすれば、合理的な船主が（もっとも、合理的な船主はそれぞれそのリスクアセスメントの方法および結果が異なるかもしれないが）、被曝のおそれがあり寄港が危険であると判断するに足りる十分な客観的証拠があるかを検討することになる可能性が高いということである。他の船舶が同じ港に同時期に寄港する準備が整っているという事実は、港の安全性の判断要素にはなるが、決定的な要素ではない。船主としては、必要に応じて、さらなる助言を求めるべきであろう。

船主は、指定された港を評価する機会を与えられ、当該港が安全でないと判断した場合には、原則として、2つの選択肢が有る。一つは、指定された港への寄港を拒否し他の代替港を指定するよう要求することであり、二つ目は、安全でないと判断にかかわらず寄港することである。仮に、船主がリスクに対する懸念を持ちながら、それでも構わず安全でない港に船舶を寄港させた場合、当該港の指定を契約違反として拒否し、代替港の指定を要求する権利は放棄されたものとみなされる（何らかの留保がない限り）。もっとも、傭船者には、安全港保証義務違反として、港が安全でなかったことにより船主が被った損害に関して損害賠償責任に問われる可能性が残る。

日本のどこであるかに関わらず、日本のいかなる港への寄港指示も違法であり、船主が寄港を拒否できるということにはならない。地震および津波の被害を受けた地域以外の港は、現在、開港し運営している。船主と船長は、検討対象の港、その現況を考慮に入れ、当該時点における事実を優先して、具体的な状況を分析しなければならない。

離路（Deviation）

被曝の危険を理由とする離路の自由が認められるか否かの問題を検討するには、関連する傭船契約または運送契約の明文規定（express term）を考慮する必要がある。もっとも、船長は、船舶、船舶上の財産または生命に対する危険（航海上の危険であっても、その他の危険であっても）を避けるために、迂回する権利がある。迂回する権利の存在が決定的に重要となるのは、生命への危険があるために離路が必要であるとする合理的理由がある場合である。航路変更の決断が正当か否かは当該具体的状況における事実関係によって定まる。

積荷が代替港に運送されなければならない状況において、航路変更が合理的で有るか否かを判断するためには、関連する船荷証券の権限条項（liberty clause）を検討する必要がある。多くの定期航路の船荷証券には広汎な権限規定（liberty provisions）が含まれている。

航海傭船中の船舶にとっては、指定された港以外で荷揚げをするためには、当事者間で新たな合意をするか、傭船契約の「最寄りの港へ寄港しうる (so near thereunto)」条項を根拠とするか、または、重大な不可能性を見出すかが必要になる。後者は、契約の終了原因 (frustration) を探すことと同じことを意味する。

遅延 (Delay)、誰が責任を負うのか

港または水路が閉鎖されているか損傷している場合には、定期傭船契約または航海傭船契約の履行に不可避的に遅延が生じる。さらに、港が運営されていたとしても、たとえば、港の設備が損傷を受けていたり、港と行き来する交通システムに障害が生じている場合にも、遅延は生じる。

定期傭船の場合、遅延による影響を最も受けるのは傭船者であり。傭船契約が終了するか、(定期傭船契約の条項に従って) 本船が他の港へ行くことを指示されるまでは、傭船料も生じ続ける。傭船者がオフハイヤーを主張できるか否かは、オフハイヤー条項の内容およびそのときの状況によって定まる。オフハイヤー条項が単に「他の原因 (any other cause)」という言葉を含むのであれば、港の閉鎖などの全く想定外の原因による遅延は、オフハイヤー事由には該当しないとされる可能性が高くなるであろう。もっとも、「如何なる原因も (whatever)」という文言が付されている場合には、当該条項の解釈は広がり、考え得るあらゆる事由が船舶をオフハイヤー事由になり得ると考えられる。

航海毎の定期傭船 (trip time charter) の船舶の場合、傭船者の (常に、傭船契約および船荷証券の条項上可能な揚地の選択肢に従って) 本船を代替港へ入港するよう指示できる範囲が限られる。

航海傭船契約においては、本船が港に到着した後の碇泊期間の起算および滞船料の発生は、傭船契約の条項により決まる。問題となるのは、危難が去り、港は運営されているが、震災および津波の影響が遅延を生じさせ続けているため、碇泊期間が中断される場合で。碇泊期間 (laytime) の中断について「作業をなしうる天候の日 (weather working days)」という用語で規定されていることがあるが、これは、天候が直接的に荷役に影響し、碇泊期間が中断される場合を指す。悪天候のために生じた遅延を碇泊期間から除外する条項は、遅延の原因が悪天候であれば、碇泊期間の起算を妨げることになる。もっとも、この場合、傭船者は、単に一時的に碇泊場所が安全でなくなったのではないこと、またはその他の事由が真の遅延の原因ではなく、悪天候のために荷役が遮られたことを示さなければならない。今回の日本の港の場合、遅延は、地震に続く津波の影響がその直接的な要因であっても、作業の中断が真の原因で有る可能性が高いと考えられる。

さらなる疑問は、碇泊場所に関する「常に利用しうること (always accessible)」または「到達しうること (reachable on arrival)」の条項違反があるか否かで。このような条項は、碇泊期間の開始には影響しないが、船主は、傭船者に対して、碇泊場所が到着に際して入

港可能であることの保証義務違反に基づく長期滞船損害金 (damage for detention) の賠償請求をすることができる。「reachable on arrival」条項は、船舶が港に到着したことを仮定している点に、注意が必要である。

不可抗力 (Force Majeure)

契約の中には、「不可抗力」条項、すなわち、特定の場合に、一方または双方の当事者の責任を免除する条項を含んでいるものがある。英国法には、不可抗力に関する一般的な原則がないため、契約条項の内容が全てであり、不可抗力を主張する者が、当該契約の不可抗力条項に当てはまる事実を示さなければならない。

問題となる不可抗力条項の規定は、特徴的な出来事を含むことができる程度に広義に解釈できるものでなければならない。さらに、不可抗力を主張する当事者は、問題となる出来事が、契約内容の履行を遮りまたは妨げ、および、または遅延を生じさせたことを証明しなければならない。その当事者は、問題となる出来事が回避不可能なものであったこと、および、当該出来事またはその結果による影響を回避または緩和する合理的な手段がなかったことも証明しなければならない。

当事者が、不可抗力の主張をする場合、契約内に定められた期間の制限（たとえば、一方の当事者に通知を発する期間など）を厳守することが不可欠である。

いま日本で起こっているような出来事は、多くの場合、天災または当事者の回避不可能な出来事として、ほとんどの不可抗力条項の適用対象となると考えられる。もっとも、最終的に不可抗力条項が適用されるか否かは、詳細な事実関係の厳密な分析結果によるが。

傭船契約の終了 (Frustration)

さらに検討すべき事柄は、港の閉鎖または閉鎖による遅延により傭船契約が終了するか否かである。

閉鎖した港は、いずれ再開するから、一時的な閉鎖が契約の終了を意味するのかという疑問が生じる。契約の履行期間中に、いずれの当事者の過失にもよらない根本的な事情変更が生じ、傭船契約内には当該事情変更に適用可能な条項がないため、新たな状況の下では双方当事者に契約の履行を求めることが公平に反する場合には、傭船契約は直ちに終了する。

遅延による傭船契約の終了について検討するに際しては、契約終了のためにどの程度の遅延の期間の長さが必要かに関して、明確な原則がないため、個別事案における状況、特に、予測される遅延期間が、傭船契約の残りの期間に対してどの程度であるかによって判断することになる。

そのため、航海毎の定期傭船契約 (One Trip Time Charter) および航海傭船契約 (Voyage Charter) は、定期傭船契約 (Time Charter) に比べて終了する可能性が高いことになる。傭船契約が終了するか否かの判断は、遅延が生じたときを基準に判断しなければならない、後に生じた事情は考慮してはならない。当該事案には多数の特有な事情が存在するが、傭

船期間が全体で20日間の船舶に関し、残り3日間で返船出来る予定の処を108日間かけて終えた事案について、傭船契約は終了しないと判断されたものがある。

傭船契約は、地震または津波によって本船自体が損傷を受けた場合にも終了する可能性がある。当然、予見不可能な出来事による遅延の場合に備えた条項を傭船契約に定めることは可能であり、そのような定めがある傭船契約の場合には、当該傭船契約の条項に基づいて判断されることになる。もっとも、当該条項が当該予見不可能な出来事をカバーし得るものであるかは慎重に判断されなければならない。傭船契約に、予見不可能な事態に備えた条項を定めていることをもって、当該条項に当てはまらない事情が生じた場合や、傭船契約の想定を上回る遅延もしくは困難が生じた場合に契約が終了する可能性はないとはいえない。さらに、上記のとおり、遅延は、指定された港が安全ではないことを意味する可能性があり、その場合は代替港を要求する権利が生じる。

英国裁判所は、異例な場合でない限り、基本的に傭船契約を終了させる判断をすることを好まない。契約の終了は、本来的には、いずれの当事者も債務不履行に陥らずに、その契約を履行すべき状況が、履行の内容を契約の当初に定められていたものから「根本的に異なる」(radically different)ものとしてしまう場合に認められるもので。このような法的効果は、大きく個別事案の事実関係によって定まることになる。

船荷証券 (Bills of Lading)

船荷証券は、船舶の傭船に関する契約とは異なる、貨物の運送に関する契約を表章するものであることが重要であり。したがって、船荷証券には独自の条項が定められ、必ずしも、船荷証券に表れる契約に、傭船契約上の権利義務に関する条項が自動的に適用されることにはならない。

関連する船荷証券が傭船契約の条項もしくは権限条項を含まない限り（編集部、注-1）、または荷受人が了解しない限り、または船荷証券に表章された契約が終了しない限り、船荷証券に記載された港以外の港における貨物の荷揚げは、船主の船荷証券所持者に対する義務違反となる。

そのため、船荷証券に現れる契約の条項を、傭船契約の条項からは離れて、注意深く確認することが不可欠になります。

（編集部、注-1）ただ、航海傭船契約によって輸送された貨物に対して船荷証券（B/L）が発行される場合には、ほとんどのケースで、“all the terms, conditions, provisions, exceptions and rider clauses including arbitration clauses of relative Charter Party are fully incorporated herewith” とか、より簡単に “Freight payable as per Charter Party” とかの文言をB/L面に記載し、船主の傭船契約上での立場を明確にした、いわゆるCharter Party B/Lのスタイルが取られている。

ヘーグ・ヴィスビー条約 (The Hague-Visby Rules)

当事者間の契約のいずれかがヘーグ・ヴィスビー条約を摂取している場合、船主には、多様な防衛手段があることになる。条約は、運送人も本船も、「危険、海難事故、天災、その他運送人の過失および運送人の契約先または運送人の代理人もしくは使用人の過失によらずに生じた原因」により生じた損失または損害の責任を負わないと規定している。

英国裁判所は、基本的に免責条項の存在を良く思わないため、免責条項を厳格に解釈する傾向があることは気に留めておく必要がある。当該条項の適用を主張する者(ここでは、船主または運送人)が、当該条項が適用されるための必要な証拠を提示しなければならない。

今回の日本における出来事は、天災、または、運送人の過失および運送人の契約先の過失のない原因によるものであると認定される可能性は高く、当事者が免責条項の適用を主張できるかは、個別事案の事実関係によって定まることになる。

例題 (Example)

本レポートの内容を具体例に適用して、今回の日本における状態から生じる可能性のある事柄を仮定し、その解説を加えた。

事実 (Facts)

船主・原傭船者の間で、本船の定期傭船契約 (time charter) が締結され、原傭船者・再傭船者の間で航海毎の定期傭船契約 (one trip time charter) が締結されている。また、再傭船者は、航海傭船者との間で航海傭船契約 (voyage charter) を締結しており、船荷証券 (bills of lading) が発行されていると仮定した。

航海傭船契約は、小名浜にある二つのバースのうちの一つで荷揚げすることを定めており (for discharge at one of two berths at Onahama)。荷揚げ港に関し、航海傭船契約では「指示に従い、安全に引き渡すことができ、本船が常時浮揚することができる場所で貨物を引き渡す」 (...and there deliver her cargo... as ordered, where she can safely deliver, always afloat...) 旨規定されている。

航海毎の定期傭船契約では「日本への一回の傭船航海は、常時浮揚することができる、常に安全な錨地、安全な港、安全なバース」 (one time charter trip ...to Japan always via safe anchorage, safe ports, safe berths, always afloat...) と規定されている。

本船は、現在、石炭を荷揚げするために、小名浜に向かっている。通信障害により小名浜港に生じている支障の程度を確認することは不可能だが、地震と津波によって激しく影

響を受けている。また、深刻な原子力の問題が発生するリスクもある。

航海傭船者が、再傭船者に対し、航海傭船契約において特定された港の特定のバースの安全性に関して、航海傭船契約に基づく義務を負うことがあるとすれば、その内容はどのようなものか？

航海傭船契約においては、二つのバースが一つの指定された港において指定されており、荷揚げの場所に関しては、本船は、「指示に従い、安全に引き渡すことができ、本船が常時浮揚することができる場所で貨物を引き渡す」(deliver her cargo…as ordered, where she can safely deliver, always afloat…)こととされている。これらの条項は、航海傭船者が、指定されたバースおよび港が、本船が安全に貨物を引き渡すことができる場所であることを保証していることを表している。つまり、明示的な合意により、指定されたバースおよび港が安全でないことのリスクは、航海傭船者に課せられることになることを意味する。

再傭船者が、原傭船者に対し、荷揚港の地域として規定された範囲内の個別の港の安全性に関して、航海毎の定期傭船契約に基づく義務を負うことがあるとすれば、その内容はどのようなものか？

再傭船者は、原傭船者に対して、本船に対して寄港を指示した日本の港およびバースの安全性に関して、航海毎の定期傭船契約上特別な責任を負っている。

このような事実のもとでは、航海傭船者は再傭船者に対して、バースおよび港の安全性に関して、義務違反があるか、同様に、再傭船者は原傭船者に対して明示的な義務の違反はないか？

船員に対するリスクがあれば、本船自体に損害のリスクがなかったとしても、港が安全でないという解釈が可能になる。そのため、原子炉が爆発して、港や近くの船舶に深刻な損害を引き起こす可能性がなかったとしても、船員に対するリスクがあれば、当該港およびバースが安全でなくなる可能性は十分に存在することになる。

港は、一定の期間、船舶が、異常事態がない限り、航海技術等では回避できない危険にさらされずにその港に到達し、港を利用し、出港できるという場合でなければ、安全とはいえない。本件の港のように、原子力の問題に直面している港の場合、船舶が、航海技術等では回避できないような危険にさらされずに、どのようにして寄港することができるのかを考えるのは困難となる。その危険が一時的なものかは、状況がどのように変化するかによる。さらに、本件の問題は、歴史的規模のマグニチュードや津波の影響と、それに続くこの自然災害によって引き起こされた原子力発電所における事故という異常事態を原因として生じたといえる。バースおよび港は、当初から安全ではなかったわけではなく、指定の後に安全でなくなったもので。この点に関しては、検討の対象が定期傭船契約である

か、航海傭船契約であるかによって、帰結が異なる。

定期傭船契約においては、港、バースが指定後に安全でなくなった場合、傭船者は、当初の指定を取消し、新たな安全な港またはバースを指定する義務がある（当事者が傭船契約を続けようとするを前提に）。航海毎の定期傭船契約および航海傭船契約に類似する点があることが、再指定に関する傭船者の義務に影響を与えないとは思われない。したがって、原傭船者は、再傭船者に対して当初の指定を取り消し、日本における他の安全なバース、港への寄港を指示するよう求めることができる。本船は、その新たな指示に従うことができ、新たに指示された航海を終えるまで、オンハイヤー状態を維持することが可能になる。

航海傭船契約においては、状況が異なる。もっとも、判例上、航海傭船契約における状況がどのようなものかは必ずしも明確というわけではないが。航海傭船契約については、一般的に、予想を超える危険がある場合の再指定についての一般的な義務または権利はないと考えられている。当事者は、傭船契約を変更する方法により、代替港の合意をすることができ、その状況は、傭船契約内の戦争条項、氷結条項または「安全にたどり着ける最寄りの場所に寄港しうる」(so near thereto as she may safely get) 条項に該当することが多いと思われる。再指定の権利も義務もないことは、バースチャーター契約 (under a berth charter) において、船主に対し、本件のように、停泊期間が開始せず滞船料も生じないという問題を生じさせる場合がある。(編集部 注-2) なぜなら、本船が港から安全な距離を保って待機している場合には、本船はarrived shipになったとは認められないからである。

(編集部 注-2) なお、ここではバースチャーター契約として取上げられているが、Berth Charterの下では、本船はその特定のバース (Berth) に到着するまではarrived shipにならない、そこで、通常は“whether in berth or not”という文言を航海傭船契約に挿入することによって、バースが利用出来ないときには、本船がバースに着く前に碇泊期間 (laytime) を開始させるとしている。つまり、この文言の挿入によってバース・チャーターをポート・チャーターに変更することになる。

結論

以上が、この度の日本における状況下において起こりうる主な問題に関する基本的な分析である。しかしながら、いかなる問題の分析においても、個別の状況における事実関係に大きく依拠することになる。したがって、船主の判断が正当で合理的なものであると認められるために、船主は、常に最新の状況を把握しておくことが不可欠となる。当然、日本における出来事の影響を受けた場合には、できる限り最新の情報を追っていく必要がある。

このレポートは、今回の東日本大震災に際して、起こるであろう海事関連問題に対する法的な基本アドバイスでLondonのReed Smith法律事務所のWilliam A. Howard弁護士から、神戸の東町法律事務所に特別寄稿（2011/ 3/18作成）として寄せられ、それを東町法律事務所の田中庸介、手塚祥平、平良夏紀各弁護士によって翻訳（2011/ 5/24）、整理されたものである。その後、この論文は商船三井海法ゼミナール（2011/ 6/16開催）において田中庸介弁護士から紹介、発表された。

今回、東町法律事務所の了解を頂き、本書に掲載するものである。なお、文中にある、（編集部－注）は、読者の理解をより深めて頂くために、田中弁護士の了解を頂き当財団が追加した注釈である。