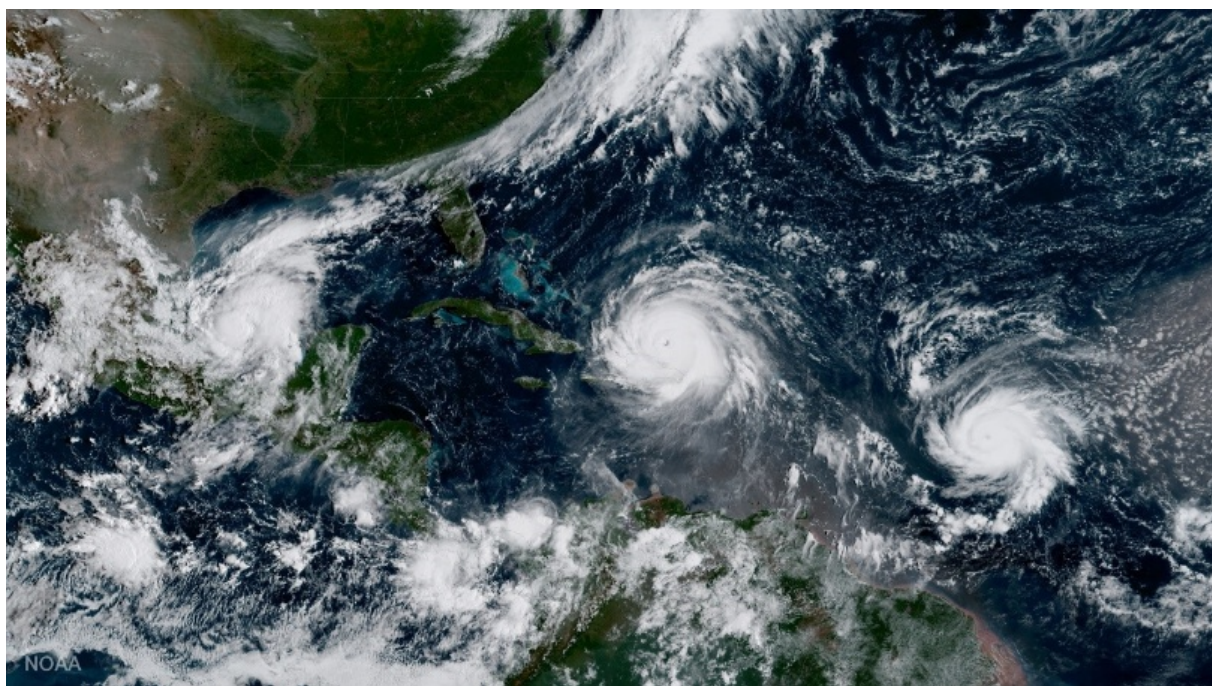


Gard Insight

異常気象が運送契約にもたらす影響

こちらは、英文記事「[The impact of extreme weather on contracts of carriage](#)」（2017年9月26日付）の和訳です。

異常気象は、船主と運送人の間で締結された運送契約に、航路離路、貨物の船積み、揚荷などにより、貨物の損傷、契約の履行不能など、あらゆる面で影響を与える可能性がある。



今年、アメリカとカリビアンを襲った大型ハリケーン「ハービー」、「イルマ」と「マリア」などを例として、異常気象が貨物輸送会社の運送契約に関わる法律や保険に関する問題を惹き起こすため、貨物船の取引に影響を与えることがある。

英国法に基づいて、異常気象と関連して起こりうる問題をいくつか以下に取り上げる。

予定航路の離路

貨物船は、ハリケーンのような異常気象を避けるために予定航路から離路することがある。これにより、貨物の納品が遅延し、ひいては貨物の受取人に対して潜在的な損失が発生する可能性がある。

また、損失を被った貨物の受取人には、その貨物がヘーグ・ルールやヘーグ・ヴィスビー・ルールを摂取した船荷証券に基づいて運送された場合、その損害を回収する権利がない。その理由は、ヘーグ・ルールおよびヘーグ・ヴィスビー・ルールの第4条（4）においては、「海上における人命もしくは財産の救済行為、または救助のための離路、本法または運送契約に違反すると考えられない合理的な離路は、そのことから生じたいかなる滅失・損害についても運送人に責任がない」と規定しているからである。

上記の規定により、ヘーグ・ルールやヘーグ・ヴィスビー・ルールが備船契約に摂取されている場合、船主が備船者による航路離路に起因する損害賠償請求から保護されているかもしれない。

船荷証券における荷揚地の変更

船荷証券に規定する揚地にて貨物を揚荷することが不可能な場合がある。そのような場合には、運送人に対して船荷証券に規定する他の場所で揚荷する権利がある場合もある。

船荷証券に基づいて運送人が他の場所で揚荷する権利を有さないにもかかわらず、その貨物を代わりの揚地で揚荷できるように船荷証券所持人の合意を得ることができる場合もある。その場合に最善の措置は、代わりの揚地での揚荷を特別に指定する国際 P & I グループの承認する文言で書かれた補償状 (LOI) を取得することである。

当事者が互いに代わりの場所での揚荷することで合意に至ったら、元の揚地を規定するすべての船荷証券を回収または破棄するようあらゆる努力を尽くす必要がある。このステップを経なければ、運送人は元の船荷証券に基づいて貨物が売却されるリスクに晒される。そのようなことが発生すれば、運送人が買主に対して、元の揚地に貨物が届かなかったことについて責任を負わされることとなり、その責任は P&I 保険の適用範囲外となる。傭船契約には、国際 P&I グループ (I G) が合意した文言による LOI を受け取る代わりに、船荷証券の原本の提示がなくても貨物を引き渡すよう揚荷を義務付ける条項がある場合もある。その場合、船主及び傭船者はその義務を果たさなければならない。

運送人が貨物を船荷証券が定める揚地まで運送できないが、船荷証券の規定が他の場所での揚荷を認めていない場合もある。このような状況では、船荷証券の所持人から他の場所で揚荷する許可がもらえないのであれば、運送契約は履行不能となる。この点については以下に詳細に述べる。

他の場所にて揚荷する場合の適用保険

Gard Rules for ships の第 34 Rule は、「船荷証券に規定するもの以外の港や場所において貨物を揚げたことに起因する責任および費用」を除外している。しかし、ヘーグ・ヴィスビー・ルールにより合理的な離路が許容されており、船舶が指定の港に到着するまたは停泊することが不可能または危険となった際に、運送人に対して離路できる権利を与える「権限」や「不測の事態」の条項が存在するかもしれない。そのような状況においては、運送契約の規定に基づいて、船舶が「安全な航路に沿って、その場所（すなわち、指定の港）にできるだけ近く」に貨物を揚荷してもよい。その上、もし運送人がどうしても、契約に反することはない。権限条項が異常気象により発動されたのであれば、保険が適用できるのである。ひとつの選択肢としては、元の船荷証券を代わりの荷揚港を規定する新しい船荷証券と交換することである。元の船荷証券が銀行システムにあり、元の船荷証券を提出せずに荷渡しすることを規定する補償状がすでに存在する場合、そうすることは不可能であるかもしれない。保険適用の観点から、代わりの港にて揚荷を規定する契約はすべて、保険契約者にとってヘーグ・ルールおよびヘーグ・ヴィスビー・ルールに基づいて適用されうる条件と少なくとも同様に有利な条件に基づくものでなければならない。この条件は通常、両当事者が元の船荷証券の条件と同様の条件で貨物の輸送について合意することにより満たされる。

しかし、新しい指示を受け承認された国際グループ文言の補償状を得ることが望ましい。そのフォーマットは Gard のルールブックの付録に掲載されており、また Gard ウェブサイトの [Forms セクション](#) から入手できる。

航海備船契約書における指定の船積港・荷揚港

航海備船契約書に指定した港やバースで貨物を船積み・揚荷できない場合、航海備船契約書の他の規定に基づいて、船主が別の場所で貨物を船積み・揚荷する権利を有するケースもある。

例えば、よく一般的に使用されている GENCON 1994 航海備船契約書の第 1 条項には、「当該船舶は、Box 10 に記載された船積港若しくは地又はその近くの本船が安全に到達し、常時浮揚して停泊できる場所に向かい、満船貨物を船積みし…船積み後、本船は Box 11 に記載された荷揚港又は地又はその近くの本船が安全に到達し、常時浮揚して停泊できる場所に向かい…」という節がある。

同様の「又はその近くの本船が安全に到達できる場所」といった条項は船荷証券にも見られる（上記を参照）。

運送契約に指定の場所で貨物の船積み・揚荷が不可能な場合に対応する最善の方法は、貨物がどこでどうやって船積み（または揚荷）すればいいかについて、船主と備船者との間の合意を得ることであろう。

不可抗力

一般的に言って、英国法では不可抗力という概念がなく、契約上の義務を免れるまたは限定する方法として不可抗力を訴える権利もない。しかし、様々な気象状況を含め、何が「不可抗力」に当たるのか、かつ不可抗力が発生した際に当事者に何の権利や義務が生じるのかが備船契約書や船荷証券に定義されている場合、その規定は有効である。不可抗力宣言をするまたは受けることになれば、該当する備船契約書に通知規定があるのかを調べなければならない。

契約の履行不能

契約の履行不能の原則は、契約の目的そのものが無価値なものになってしまうことである。

運送契約（航海備船契約書または船荷証券）に指定の場所にて貨物の船積み／揚荷が不可能であり、運送契約に代わりの場所が使用できるという規定がない場合、運送契約の履行不能が発生する可能性がある。履行不能が発生した場合には、当事者の履行義務がなくなり、両当事者が相手方に対して履行不能に起因するいかなる損害を回収できない。

しかし、周囲の状況により運送契約が履行不能となったかどうかを特定することが困難な場合もある。これは、周囲の状況がどれくらい続いたか、これからどれくらい続きそうなのか、運送されている貨物が生鮮貨物であるかどうか、他さまざまな条件によるケースがあるからである。

定期備船料の支払い

定期備船契約書に基づいて、船舶が定期備船条項に定める「オフ・ハイヤー」となる状況が発生していない限り、定期備船の用船料は依然として支払われることになる。異常気象による船舶の遅れがオフ・ハイヤーとなるかどうかは、各船舶について合意された備船条件によることになる。

貨物の損傷

船積み前に、異常気象により貨物が損傷することがある。そのため、船荷証券の条項に対しては、乗組員

が外観上良好である状態をより厳しい目で評価しなければならない。この点に関してとりわけ懸念すべきことは、IMSBC コードにおいてグループ A と分類されている、含水量が運送許容水分値よりも高いと液状化を起こす貨物のことである。

貨物を積載した船舶が異常気象の影響を避けられなかったために、その貨物が損傷を受けた場合、ヘーグ・ルールおよびヘーグ・ヴィスビー・ルールの第 4 条第 2 項に基づいて、運送人は貨物の損害について損害賠償請求を防御することができる。その条項は「以下の理由による損失、損害については運送人にも船舶にも責任はないものとする：… (c) 海上もしくはその他の可航水域における災害、危険または事故」と規定している。しかし、留意していただきたいのは、先に述べたような防御は、ヘーグ・ルールおよびヘーグ・ヴィスビー・ルールの第 3 条第 1 項にいう航海前および出航時に船舶が堪航性を確保するよう適切な注意を払った運送人しか主張しえない。

結論

地震とそれに伴う津波などの異常気象や自然災害は、避けられないものである。万一災害が発生した場合、むろん人々の避難や自然環境への影響を最小限にすることが優先されるが、その後には、貨物の損傷、納品遅れ、代替の船積港や荷揚港の使用に起因する法律的な問題により、我々のメンバーやクライアントが困難に直面しているかもしれない。我々は、そのような問題を解決する手段として英国法のアドバイスをくださった Mills and Co, Newcastle の Jon Boaden 氏に感謝しています。

この記事に関するご質問やお問い合わせは、[Gard 編集部](#)もしくは[ガードジャパン](mailto:gardjapan@gard.no)(gardjapan@gard.no)までメールでお送りください。読者からのご提案をいつでも歓迎いたします。今後の記事のアイデアなどがあれば、ご連絡いただけると幸いです。

本情報は一般的な情報提供のみを目的としています。発行時において提供する情報の正確性および品質の保証には細心の注意を払っていますが、Gard は本情報に依拠することによって生じるいかなる種類の損失または損害に対して一切の責任を負いません。

本情報は日本のメンバー、クライアントおよびその他の利害関係者に対するサービスの一環として、ガードジャパン株式会社により英文から和文に翻訳されております。翻訳の正確性については十分な注意をしておりますが、翻訳された和文は参考上のものであり、すべての点において原文である英文の完全な翻訳であることを証するものではありません。したがって、ガードジャパン株式会社は、原文との内容の不一致については、一切責任を負いません。翻訳文についてご不明な点などありましたらガードジャパン株式会社までご連絡ください。