

船長が損傷貨物の荷積みを拒否できる場合は？

When can a master refuse to load damaged cargo?

英国高等法院の最近の判決以来、損傷貨物を荷積み前に拒否する権限を船長に与えるには、当事者は備船契約書に明瞭な条件を記載しておかねばならなくなりました。

はじめに

鋼鉄製品の場合に多いのですが、貨物が「外観上認められる良好な状態」であるか否か、その結果を船荷証券に書き込むか否か（書き込むのなら、どのような文言でか）意見の相違がよく起こります。貨物の実情について純粋に事実に関する論争があつて、意見の対立が起こることがあるでしょう。そのほか（時としてはそれに加えて）、荷送り人は信用状のために Clean B/L を求める一方、船長には船主と将来の船荷証券所持人双方の利益を保護し、自身の常識的な見解による貨物の状態を証券上に正確に記入する権利と義務があるのです。



意見の対立は通常当事者間の話し合いで解決します。船長が証券に記入する文言が合意されたり、備船者が船主に免責保証状 (LOI) を提供すると引き換えに Clean B/L が発行されたりするので、ガードが求め、またお勧めする解決法は最初のもの（話し合いで解決）です。第二の解決法は船主が P&I の填補外に置かれることがあるからで（ガードの 2005 年版定款と規約の規約 34、1、ix

参照）、「善意の第三者」からの、証券に記入されていない損害のクレームにはほとんどといっていいほど応訴できないからです。

ガードの経験では、船長が損傷貨物の荷積みを拒絶するのは比較的まれなことです。通常この事態が起こるのは、船長が Clean B/L に署名をすることを求めています。貨物が Clean B/L を発行できない状態にあるときは拒否することができる条項が備船契約に記載されている場合です。それでもこのような事態は時折発生するので、この点に関しては最近の英国高等法院の判決¹が指針として役立つでしょう。船長、船主、備船者はこのような状況に直面した場合参考にしてください。この事案は船主シー・サクセス・マリタイム・キャリヤーズ (SSM) が、備船者アフリカン・マリタイム・キャリヤーズ (AMC) に有利なロンドンの仲裁所の判断を上訴したことで関心呼びました。英国法の下では、仲裁の判断を上訴する許可を得るのは非常に困難なのです。上訴の許可が得られたことは、申請を審理した裁判官が高等法院で審議されるべき重要な問題があると考えたということです。

事実関係

SSM はシー・サクセス号の船主であり、AMC が備船者でした。本船は、よく知られたニューヨーク農産品取引所の書式で備船されました。そのほか複数の備船契約が基本的には同様の条件で「順次下へ」さまざまな再備船者と交わされました。おのおのの備船契約には同じ仲裁人

¹ シー・サクセス・マリタイム社対アフリカン・マリタイム社事件 [2005]EWHC 1542 (Comm); 2005年7月15日。

が当たり、紛争は同時に処理されました。

2004年9月に本船はルーマニアのコンスタンザで鋼鉄パイプの貨物の荷積みを命じられました。荷積み前の点検で船長はパイプが損傷しているのに気づき、荷積みを拒絶しました。問題はLOIを船主に発行することで解決し、本船はノボロシースクに航行しました。そこで本船は熱間圧延の鋼鉄コイルの荷積みを指示されました。同じ状況が起きました。(ガードの経験では、この貨物に関して珍しいことではないのですが) 船長はコイルが損傷していると考え、荷積みを拒絶しました。今回はLOIの発行ではなく、当事者たちは「権利を侵害しない」合意書に署名して当面の問題を解決し、貨物は荷積みされました。

船長が荷積みを拒絶した根拠

問題の貨物の荷積みを拒絶する決断の根拠として船長(とSSM)はAMCとの傭船契約の52条を参照しました。52条は以下のように書かれています:

「当傭船期間中・・・本船は傭船者及びまたは再傭船者が是認した傭船者船荷証券であって・・・一般、米国、またはカナダの至上約款が適用されるものを用いること。船長は時として書面によって傭船者あるいは傭船者が指定する代理人に、船長に代わって本船受取証に従い船荷証券に署名する権限を与えること。船長には権限があり、B/Lに条件をつけねばならないいかなる貨物も拒否しなければならないこと。」

SSMはこの条項の最後の文章を盾にしました。この条項は、船長はもし荷積みをするなら船荷証券に条件をつけなければならないような状態の貨物であれば、荷積みを拒絶でき、また拒絶しなければならないという意味であると主張しました。実質的には、「外観上認められる良好な状態」の貨物のみが荷積み可能なのだと主張したのです。

貨物の実情については、コンスタンザでもノボロシースクでもSSMとAMCの間で異存はなかったようです。ノボロシースクの貨物に関しては、

AMCは貨物及びその状態が船主による荷積み前検査報告書どおりの状態である旨の記載を船荷証券に入れることに同意し、確認しました。これを基に、AMCは(船荷証券がすでに検査員の所見を含んでいるので)船長は船荷証券に条件をつける必要はなく、従って荷積みを拒絶するに足る理由はなかったと言い立てたのです。



After initial inspection of the cargo, shippers may change their intended description of the cargo in the bill of lading.

仲裁

紛争は仲裁に持ち込まれ、ロンドンの著名な仲裁人3人が審理に当たりました。基本的には3人が判断すべき問題は2点でした。

1. 傭船契約の52条の正確な解釈によれば、いかなる状況の下で船長は船荷としての/荷積みを持ち込まれた貨物を拒否する権利と義務があるのか?
2. ノボロシースクでこのような状況があったか?

第一の問題の答えとして、仲裁では「・・・もしいったん積み込まれた(力点付加)貨物が、船荷証券上に・・・荷送り人が船荷証券に記載を求める、外観上認められる良好な状態との意見に適應するよう適確に記述されるのであれば」船長は損傷貨物を拒否することができ、あるいは拒否しなければならないと判断しました。

第二の問題の答えとして、法廷の回答は「否」でした。貨物の状態についても、船荷証券に挿入される記述についても意見の相違はなかった

ことが判断の基礎でした。審理は、SSM と AMC が貨物の状態について異存がなかったことに影響されたのは疑いのないことです。SSM はこの見解に対して上訴する許可を求め、許可を得ました。上訴は 2005 年 7 月初旬高等法院で審議されたのです。

高等法院の認定

裁判官は法廷の判断を支持し、AMC に分ありと認定しました。裁判官は法廷の論証を十分に認めたのです。52 条（そしておそらく同様の条項も）は SSM と AMC の間に貨物の状態について見解の相違がなければ役立つつもりはなかった点も強調しました。裁判官は、船長が貨物の状態に関して証券に条件をつけようと（正しく）意図したが、荷送り人が同意しない場合は、条項は作用したであろうことをみとめました。

裁判官は「タイミング要素」と名づけた点についても触れました。これは、貨物が積み込まれてしまうと、船長が拒否することは実利的ではなかったとする SSM の言い分に関するものです。この言い分は多くの読者の共感を呼ぶでしょう。しかし裁判官はこの言い分を退けました。最初の貨物の検査後に傭船者/荷送り人は（船長によるものであれ、荷積み前検査の検査員によるものであれ）貨物に関する船荷証券上の記載を変更する機会があると結論づけました。よって裁判官は船長がその時点で貨物を拒否するとすれば時期尚早であろうと判断しました。もし傭船者/荷送り人が、船長がよしとする文言で証券が書かれることに同意するならば、意見の相違はなく、52 条は機能しません（上記参照）。裁判官の見解では、傭船者/荷送り人が船荷証券上の貨物の記載の変更を断った（すなわち、船長の要求どおりに証券に条件をつけることを拒絶した）ときに限り 52 条が機能するのであって、そのときに船長は貨物を拒否することができ、また拒否しなければならないというのです。

ここではその事態が起こらなかったのです。裁判官は、船荷証券を自分の承認する文言にすることに同意してほしい旨の船長の要請に傭船者/荷送り

人が応答しない場合の船長の立場については、何も言及していません。英国法の下では、沈黙は同意ではありません。よって、傭船契約の中に 52 条に類似した文言の条項があれば、船長は荷積みを継続しなければならないでしょうが、傭船者/荷送り人が要請を拒絶した場合と同様に、自分で証券に条件をつける権利と義務があるのです。

所見

52 条の文言は明確ではないといわねばなりません。その意図は船長が荷積み前に損傷貨物を「拒否する権限を持ち、また拒否しなければならない」とするようですが、最後の文章をロンドンの仲裁人と高等裁判院の裁判官は、特に船長がいつ拒否する権限と義務とを行使するかについて別の意味に解釈しました。もし船主、あるいは傭船者が、船長に損傷貨物を荷積み前に拒否する権限を与えたいのであれば、その旨を傭船契約に特に明確な言葉で記載しておかねばなりません。

傭船契約の条項が、船長あるいはその代理人に Clean B/L だけに署名するよう求めているながらも、Clean B/L が発行できない貨物を拒否する権限をも与えている場合を上述しました。この事案からは、そのような拒否権が、貨物が荷積みされてからのみ発生するように見えます。従って、そのような条項の受諾を求められる船主は、船長が自分の見解では Clean B/L を発行できない貨物は、荷積み（単に「拒否」するのみならず）拒絶する権限を持っていると、明確に規定することを提案します。

また、仲裁人も裁判官も SSM と AMC が貨物の状況に関して、特にノボロシースクの貨物に関して、合意していた事実強く影響を受けたらしい様子を強調しておくことも重要です。AMC は SSM の検査員の見解をノボロシースクの証券に書き込むことに異存がなかったのは明らかです。もしそうしていたら、SSM は証券が本船の受け取り時の貨物の状態を正確に記載していなかったと主張することは困難だったでしょう。

もし SSM と AMC の間に合意がなく、AMC が Clean B/L の発行を強要していたら、立場は非常に難しいものになったでしょう。裁判官はそのような状況では 52 条が機能すると認定しました。一旦積み込まれた鋼鉄コイルを実際には本船がどのように陸揚げするかという点は考察していません。

最後に、裁判官は大方の専門業者がそのような事柄においては正しい状況だと認めるであろうことを再度述べました。裁判官の言葉を言い換えると、もし船長（あるいは船主に代わって動いている検査員）が貨物を検査し、船荷証券に条件をつけなければならない状態であると公正に判断をすれば、当事者には選択肢があります。傭船者/荷送り人が船荷証券にそのような条件をつけることに合意した場合、船長は署名することができますし、または貨物の状態を正確に反映していることに満足して、自分に代わって署名する権限を与えます。あるいは、傭船者/荷送り人が自分たちで証券に条件をつけることを拒絶した場合は、船長が自分で条件をつけなければなりません。

そう述べて、裁判官は英国法においてよく知られた立場を繰り返しました。船長は裁判官の言う「・・・見たままの・・・正当で非専門的な貨物の観察」をしなければならないというのです。

船長はしばしば検査員からセカンド・オピニオンを求めます。鋼鉄製品の貨物の場合、荷積み前検査が行われるのが通常で、ここでもそうでした。通常でなかったのは、AMC が検査員の所見を船荷証券に書き込むと確認したにもかかわらず、船長と SSM が貨物の積み込みを拒絶したことです。

仲裁人も裁判官も傭船契約の 52 条は SSM が貨物の積み込みを拒絶することを認めていないと判断しました。二度にわたって敗訴したので、SSM が控訴院に上訴するつもりがあるのかは、これからを待たねばなりません。読者の皆様には引き続き報告いたします。