

# オーストラリア法 – 南オーストラリア州最高裁判所、 航海用船契約のロンドン仲裁条項を支持

*Australian law – Supreme Court of South Australia  
upholds London arbitration clause in voyage charterparty*

南オーストラリア州の最高裁判所は、このほど、1991年（連邦）海上物品運送契約法の適用上、航海用船契約は「海上運送書類」ではないとし、その結果、契約に設けられた仲裁条項は同法第11条によって無効とされないとしました。

ほとんどすべての契約上の船積書類には、契約に適用される法律と契約に起因する紛争が生じた場合の法廷地を定める条項が盛り込まれています。船荷証券やこれと同様の書類の場合、通常、法律および裁判管轄に関する条項において、その書類に起因する紛争にはある特定の国の法律が適用されること、その紛争はその国の裁判所によって解決されることが定められています。かかる条項には、その国の法律および裁判所には紛争を判断する独占的な権利が付与されると定められることもあります。定期用船か航海用船かを問わず、用船契約では、紛争を訴訟ではなく仲裁で解決するというのが一般的です。よく指定される仲裁地の中でも、ロンドンとニューヨークが最も一般的であると思われる。

## オーストラリア

このような条項には、契約当事者間で紛争が生じた場合に適用する準拠法と裁判地が定められますが、国によっては、裁判所がそのような条項を認めようとしない場合があります。この点に関して、オーストラリアでは、法律によって明確化されています。

オーストラリアは、独自の海上物品運送契約法（COGSA1991）を制定しています。

COGSA1991の第11条は、海上運送書類の条項のうち、オーストラリアの輸出貨物または輸入貨物に関連する海上輸送書類に起因する紛争について、オーストラリアの裁判所の管轄権を排除しようとする条項を無効化するものです。

COGSA1991の該当条項には、次のように定められています。

「合意は、それがオーストラリア外の場所からオーストラリア内の場所への物品の運送に関す

る海上運送書類...について...コモンウェルスまたは州の裁判所の管轄権を排除または制限する趣旨のものである限り、...効力はない」<sup>1</sup>（筆者抜粋）

オーストラリアの法律家の間では、このCOGSA1991の第11条によって、オーストラリアの輸出貨物または輸入貨物の運送にかかる航海用船契約の仲裁条項が無効となるか否かが議論されてきました。法学者の間では、法律のある改正により生じた意図せぬ結果といえるかもしれないものの、第11条は航海用船契約に強制的に適用されるべきであるという見解が通説となっています<sup>2</sup>。

## 南オーストラリア州の最高裁判所

このほど南オーストラリア州の最高裁判所が審理した事案<sup>3</sup>では、この問題が改めて検討されました。

同様の事実について、COGSA1991の初期の法律に基づいてニューサウスウェールズ州の最高裁判所が過去に出した判決は、航海用船契約は「商品の運送に関連する書類」であるというものでした。その結果、その用船契約の仲裁条項は、違法かつ無効であるとされました。

<sup>1</sup> COGSA1991に基づく「海上運送書類」の定義には、「海路による物品の運送に係る契約を含むか、または証明する...流通性のない書類」が含まれている。

<sup>2</sup> COGSA1991は、「船荷証券またはその他同様の権原証券」に言及した「運送契約」のヘーグ・ルール<sup>3</sup>の定義を変更して、「海上運送書類の対象である運送に係る契約（ただし、当該書類が海路による物品の運送に限る）」を意味するとした。Davies & Dickey, *Shipping Law* (2004 3rd Ed.) p.280-281も参照。

<sup>3</sup> ジェブセンス・オリент・ SHIPPING・サービス A/S & Anor 対 インターファート・オーストラリア Pty Ltd 他 (Jebsens Orient Shipping Services A/S & Anor v Interfert Australia Pty Ltd & Ors) (未公表。最高裁判所手続き第 SCCIV-10-1589)。

このほど南オーストラリア州の最高裁判所が審理した事案の事実は次のとおりです。船主であるジェブセンス・オリエント・ SHIPPING・サービス (JOSS) と用船者であるインターファート・オーストラリア (インターファート社) が GENCON1994 様式を用いて用船契約を締結していました。用船契約には、その用船契約は英国法に準拠し、同法に従って解釈されること、成約に基づいて生じる紛争はロンドンでの仲裁に付託されることを定める条項が盛り込まれていました。

2008年10月、JOSSは、用船契約に基づき、オーストラリアに向けて船積みされた肥料の輸送費を、インターファート社に対して支払うことを命じる2件のロンドン仲裁判断を得ました。

その後、インターファート社は、用船契約の仲裁条項はCOGSA1991の第11条により無効とされることから、仲裁判断は無効であり、1991年(連邦)国際仲裁法—外国仲裁判断の承認および執行に関するニューヨーク条約を施行する連邦法—に基づいて「承認」すべきではないとして、南オーストラリア州の最高裁判所で仲裁判断の有効性を争いました。

この事案は、南オーストラリア州の最高裁判所で先日審理されました。裁判官は、COGSAの適用上、航海用船契約は海上運送書類ではないと判断し、次のように述べています。

「現在のCOGSAは、船荷証券またはこれと同様の証書を保有する人々の権利を対象としている。用船契約は、異なる部類の書類であり、海路による物品の運送に係る契約を含む書類であるという理由から、「海上運送書類」には当たらない」

裁判官は、このJOSS側に有利な仲裁判断は有効で、オーストラリアで執行可能であるとしました。JOSSの主な主張は、裁判所は、COGSA自体を解釈するに際し、改正ヘーグ・ルールに含まれる定義を考慮する必要があるというものであり、COGSAの適用上、用船契約は以下の理由で「海上運送書類」たりえないとも主張しま

した。

(i) 海運業界において用船契約は一般的なものであるにもかかわらず、改正ヘーグ・ルール「海上運送書類」の定義に用船契約が含まれていないこと。

(ii) 実際、改正ヘーグ・ルールは、用船契約と「海上運送書類」とを区別していること<sup>4</sup>。

COGSA (およびその前身) の成り立ち<sup>5</sup>も分析された結果、議会は、用船契約がCOGSAに定められた貨物賠償責任制度に取り込まれることを決して意図したわけではなく、したがって用船契約は第11条の適用を受けないというのは否定しがたい結論であるという考えが支持されました。



議会は、用船契約がCOGSAに定められた貨物賠償責任制度に取り込まれることを決して意図したわけではないというのが結論である。

#### 結論

これは重要な判決ですが、現在のところ、南オーストラリア州に限られるものです。南オーストラリア州以外の州でも同様の訴訟が係属中です。この判決が踏襲されるか、違う判決が出るか、現時点ではまだ分かりません。Gardとしては、オーストラリアの全州で統一されることを望みます。

今後進展がありましたら、Gard Newsでお知らせします。

<sup>4</sup> 例えば、改正ヘーグ・ルール第5条および第10条を参照。

<sup>5</sup> 1924年(連邦)物品運送法、1997年(連邦)改正海上物品運送法、1998年(連邦)海上物品運送規則、1998年(連邦)海上物品運送規則(第2)を参照。