

『ストライキに起因する船混みによるバース待ち時間はレイタイムに算入されるか?』

【事実】

傭船者(Carboex)は、スペインまでの石炭運送のため、Contract of Affreightment (COA)に基づき、船主(Louis Dreyfus Commodities Suisse)から4隻の船を傭船した。本COAは、AmWelsh Voyage Charterparty書式を修正したものであった。本COA 9条は、ストライキなど荷揚げを妨げまたは遅延させる原因があった場合、そのような時間(such time)は、本船が既に滞船状態にあるときを除き、レイタイムに算入しないと規定し、同40条は、本船が荷役準備完了通知(NOR)を提出した時点でバースが利用可能でない場合、本船がバースに到着していると否とを問わず、最初の許容潮汐が訪れ、NORが受領・承認されてから12時間後に、レイタイムが開始すると規定していた。本船4隻は2008年6月および7月に順次荷揚港に到着し、NORを提出した。しかし、荷揚港は全国的な運送業のストライキの影響で混雑しており、そのせいで4隻全てのバース到着が遅延した。ストライキは各船がバースに到着する前には終了したため、実際の荷揚作業を中断する直接の原因にはならなかった。

傭船者は、本船4隻の荷揚げが遅延したのはストライキが原因の船混みであるから、その遅延期間は、本COA 9条に基づき、レイタイムから除外されると主張した。これに対し、船主は、本COA 9条と同40条を一体として解釈すれば、港での船混みによる遅延のリスクは傭船者が負担すべきであって、いったんバースに到着した本船が、その時点で現に進行中のストライキによって遅延した場合のみが、同9条によりレイタイムから除外されると反論した。

仲裁では、(1)本COA 9条は、既に終了しているストライキの余波によって遅延した船舶に適用されるか(6月に到着した2隻に関係)(2)同9条は、ストライキが終了した後に到着した船舶に適用されるか(7月に到着した2隻に関係)が争点とされた。仲裁廷は、“Marwood”事件判決([1915] AC981)に依拠して、これらをいずれも消極的に解し、本COA 9条はストライキの余波により遅延した船舶にも、ストライキ終了後に到着した船舶の遅延にも適用されないと判断した。

傭船者が仲裁判断を不服として高等法院に上訴したところ、(3)本COA 9条はストライキの余波による船混みにより船舶がバースに到着できない場合にも適用されるのかという争点が追加された。高等法院では、傭船者の主張が認められ本COA 9条が適用されると判示されたため、船主が控訴した([2012] EWCA Civ838、第一審は[2011] EWHC1165 (Comm))。

【判決】

船主は、本COAはberth charterであるが、同40条の“Whether in Berth or Not”(WIBON)により、荷揚港での船混みによる遅延のリスクは傭船者に移転したことは明白であり、同条は当事者が創設した特約であるという事実に基づき、同9条により除外される事由は限定的に解釈されるべきと主張した。これに対し、傭船者は、本COA 40条のWIBONは、AmWelsh書式9条の性質からしてレイタイム除外条項の解釈とは何の関係もないこと、WIBONの意義は、レイタイムの起算点を定めることにのみあるから、本COA 9条は独立した条項として、通常のビジネスセンスをもって解釈されるべきであることを主張した。そして、本船4隻にかかる荷揚げ遅延は、スペイン全域に及ぶストライキを原因としている以上、本船がストライキの余波によって遅延したという事実も、本船の到着がストライキ中であるかストライキ終了後であるかも関係がないと主張した。裁判所は、“The Amstelmolen”事件判決([1961] 2 Lloyd's Rep1)に依拠して傭船者の主張を認め、次のように判示した。

WIBONの効力は、バースに到着していると否とに関わらずレイタイムの進行を開始させること、それ以上にはなく、レイタイム除外条項は、別個独立の規定として解釈されるべきである。傭船者は、レイタイム除外条項がなかったなら、WIBONに基づいて商業上の船混みに因るバース到着遅延の責任を負うが、レイタイム除外条項の意味は、かかる事情を考慮せずに判断されるべきである。これは船主が依拠し仲裁廷が援用した“Marwood”事件の傍論、①本COA 9条のsuch timeとは、除外事由の一つによって実際に生じた荷揚げの遅延時間を意味する、②当該傭船者は、ストライキがなかったなら許容レイタイムの範囲内で荷揚げを完了したであろうことを証明することができない以上、荷揚げ遅延の原因がストライキだと主張することはできない、とは矛盾しない。したがって、本COA 9条は、既に終了しているストライキの余波に起因する船混みによる荷揚げの遅延にも適用されるものと解する。

【コメント】

本件では、傭船契約当事者間でしばしば争いとなる契約文言の解釈が争点の中心となっている。本件では、ストライキの余波による船混みであることに争いはなかったようであるが、ストライキがあったとしても他の理由で船混みしていることが明らかな場合には同9条に基づく除外は認められないと思われる。事案によっては船混みの原因を特定するのが難しい場合もある。(丁)