



オーストラリア：航海用船契約は海上運送書類ではない



オーストラリア連邦控訴裁判所が連邦裁判所の判決を覆し、航海用船契約(Voyage charterparty)は海上運送書類(Sea carriage documents)には該当しないという判決を下しました。

オーストラリア連邦控訴裁判所は最近、*Dampskibsselskabet Norden A/S v. Beach Building & Civil Group Pty Ltd.* (Norden)事件において待ち望まれていた判決を言い渡しました。連邦控訴裁判所は、連邦裁判所の判決を覆し、航海用船契約は海上運送書類には該当しないという判決を下しました。これは、オーストラリア国外の法律と仲裁条項を航海用船契約に盛り込んでいる場合には歓迎される判決であると思われます。Gard は、この判決の影響について次のように考えています。

背景

過去の記事において、オーストラリアとの間を往来する貨物に関連して、オーストラリア国外での仲裁手続の有効性とオーストラリア国外の仲裁裁定の執行に影響を与えた2件の相反する事例について報告しました。1つ目は、*Jebsens Orient Shipping Services A/S & Anor v. Interert Australia Pty & Ors* (Jebsens) 事件における南オーストラリア州最高裁判所の判決で¹、2つ目は、Norden 事件における連邦裁判所の判決です²。この2つの訴訟では、1991年オーストラリア海上物品運送法 (Carriage of Goods by Sea Act 1991 [COGSA 91]) 第11条の解釈において、航海用船契約が「海上運送書類」に該当するか否かが争点となりました。Jebsens 事件において

¹ 1991年連邦海上物品運送契約法 (COGSA 91) の適用上、航海用船契約は「海上運送書類」にあらず、契約に設けられた仲裁条項は同法第11条によって無効とはされないというもの。Gard News 205「[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](#)」を参照。

² Gard News 208「[オーストラリア法—改めて航海用船契約の仲裁条項について](#)」

南オーストラリア州最高裁判所は、航海用船契約は海上輸送書類には該当しないと判断し、オーストラリアの法曹界や学界で長年続いてきた理論を覆しました。しかし、*Norden* 事件では、連邦裁判所が元の解釈に立ち戻り、COGSA 91 第 11 条の目的上、航海用船契約は海上運送書類に該当するとの判断を示しました。

COGSA 91 第 11(1)条および第 11(2)条は次のように定めています。

「1. a. オーストラリア国内からオーストラリア国外への貨物の運送に関する海上運送書類...の全当事者は船積地で施行される法律に従って契約を締結する意図があったとみなされる...

2. 合意（オーストラリアまたはその他の場所で行われたか否かを問わず）は、以下の趣旨である限り、効力はない:...

b. 船荷証券またはサブセクション(1)に記載の書類に関して、連邦または州もしくは準州の裁判所の管轄権を排除または制限するもの

Norden 事件での連邦裁判所の判決に伴い、航海用船契約の国外仲裁に関する合意は無効とされました。同裁判所は、COGSA 91 とその改正法の条項を文字通りに解釈したのです。

オーストラリアの COGSA の改正

過去の記事でお伝えしたように、COGSA 91 第 11 条の原文は船荷証券またはその他の権原証券のみに適用されてきました。1990 年代半ばには、オーストラリアの海上貨物責任制度を整備するために設置されたワーキンググループが多数の勧告を行いました。これらの勧告の基づき、1998 年海上物品運送規則（Carriage of Goods by Sea Regulations）では、COGSA 91 における 2 つの技術的な起草上の誤りが是正され、より明確な改正および業界から要請されていたさらなる改正が組み込まれました。その一環として、COGSA 91 がすべての関連船積書類に適用されるべきであるという意図に沿い、船積書類の範囲が拡大されました。具体的には、「船荷証券または類似の権原証券」という文言が削除され、「改正ヘーグ・ルールが適用される海上運送書類、または改正ヘーグ・ルールが適用される契約に関連する海上運送書類」に置き換えられました。

COGSA 91 第 11 条についてのこれら改正の結果、学界や法曹界で激しい論争が起き、前述のように、相反する判決が出されていたのです。しかし、連邦裁判所の判決を覆した今回の *Norden* 事件における連邦控訴裁判所の判決を受けて、そうした論争に決着が付くことが期待されます。

Norden 事件の判決

連邦控訴裁判所は、今回の判決を導き出すにあたり、（海上運送書類を船荷証券または類似の流通性のある譲渡可能書類あるいは譲渡不可書類に限定した）ヘーグ・ヴィスビー・ルール等の貨物輸送に関する条約で使用されている「海上運送書類」という用語の定義を分析しました。同様に、この種の書類を船荷証券または貨物運送状（ウェイビル）に限定したニューサウスウェールズ州の法令集、すなわち 1997 年海上運送書類法（Sea Carriage Documents Act）についても検討しました。同裁判所はさらに、航海用船契約は基本的に用船に関連するものであるため、貨物運送に関する契約である海上運送書類とは別個のものであるという国際商取引上の認識についての確認も行いました。

Norden 事件の被告は現在、支払不能手続に入っているため、オーストラリアの最高裁判所である連邦最高裁判所に上訴する可能性は低いと思われます。結果的に、現時点では、この判決に不服が申し立てられる見込みはありません。一方、オーストラリア連邦控訴裁判所の判決は下級連邦裁判所に対して拘束力があっても、州または準州の裁判所に対する拘束力を持ちません。しかしながら、オーストラリア連邦控訴裁判所の判決はそうした裁判所に対して大きな説得力を持つため、連邦裁判所の判決が明らかに間違っていると判断されない限り、州および準州の裁判所もこの判決に倣うものと考えられます。現時点では、学者、法律専門家、裁判官は、オーストラリア連邦控訴裁判所の判断を、立法機関の意図を反映した優れた判決であると考えているようです。

では、この連邦控訴裁判所の判決によってメンバーやクライアントにはどのような影響があるでしょうか。

連邦控訴裁判所の判決の結果、オーストラリアとの間の貨物輸送に関して、オーストラリア国外の裁判管轄・法廷地に同意する仲裁条項・裁判管轄条項が盛り込まれた航海用船契約を締結している場合には、COGSA 91 第 11 条と衝突しないこととなります。その結果、メンバーやクライアントによって得られた仲裁裁定は、1974 年国際仲裁法 (International Arbitration Act) に基づいて、オーストラリア国内で執行することが可能です。

この Gard Insight に関するご質問やご意見は、Gard Editorial Team (editor@gard.no) またはガードジャパン株式会社 (gardjapan@gard.no) まで E メールでお寄せください。

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とは限りません。であるとは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。

なお、原文の英文記事は「[Australia: Voyage charterparties are not sea carriage documents](#)」からご覧になれます。