

■「損害賠償額は契約額と市場価格の差額」

船主の新造船キャンセル申し入れに対して造船所側が損害賠償を求めた場合、一般的にどのようなケースが想定されるのか。海事裁判に詳しい松井孝之弁護士に聞いた。

—— 海外造船所で大量の契約キャンセルが発生している状況をどう見るか。

松井 船主に非がある場合は、造船所は船主に対して断固とした法的措置を取る場合が少なくないと聞いている。

最近では、米国のルールBという極めて強力な債権回収策があり、船主の「やり逃げ」がしにくい環境になってきた。ただし、このルールBは法的には結構問題があるが…

—— 造船契約のキャンセルの考え方について。

松井 英国法と日本法では異なる。英国法では「リプディエーション(Repudiation)」という特別な考え方があり、船主が正当な理由なしに契約の履行の拒否を表明した場合、造船所は成立した契約を取りやめ、船主に損害賠償を請求できる。造船所が船主から回収できる損害賠償額は、マーケット価格と契約価格との差額とするのが英国法における基本的な考え方。これは中古船売買でも同じだ。例えばハンディマックスなどで、造船契約における契約額が80億円で、キャンセル時のマーケット価格が30億円なら、造船所は50億円の損害賠償を船主に請求できるというのが基本的な考え方だ。この点は契約書の文言次第だが、造船契約で船主の責任が「前払金の範囲に限定される」とされていたとしても船主の賠償額には関係ないというのが英国法による一般的な考え方のようであり、私自身も具体的な事件で英国弁護士からこのような意見を取っている。造船契約のキャンセルに関しては英国では数多くの判例があり、最近でもユーゴスラビアの造船所と日本にもなじみの深い某有名用船者とのキャンセルをめぐる事件が業界で有名な話となっている。中国・韓国造船所の契約や、日本造船所の海外船主向け契約は、すべてこの英国法とみてよい。海外船主との用船契約も基



本的に英国法が準拠法なので、不当な履行拒絶を船主がした場合、このリプディエーションの原則が適用される。現在も、この点に関して、アデンの海賊問題で結構大変だ。詳しくは私の本を見てください(笑)。

—— 日本法の場合は。

松井 まず、わが国ではリプディエーションの考え方に直接相当する考え方がない。そこで船主の契約の不当拒絶の意思表示がすぐに契約の解約につながるかは争いがあると思う。また、造船所が船主に損害賠償を行う場合、造船所の「損害」が何かに関して、直接扱った海運集会所の仲裁例がなく、この点も争いがあると思う。日本法では残念ながら未解決の点が少なくない。日本の造船所と国内船主の造船契約は、この日本法が大半だと聞いているが、日本の船主の事例では、造船所、船主、ファイナンサー、ブローカーなどの間で紳士的に紛争が解決される事例がほとんどだと推測している。

—— 日本法での造船キャンセルに仲裁例はあるか。

松井 逆のケースだが、過去に海運集会所の仲裁例で、造船所側が追加の船価支払いを船主に求め、双方が折り合わずにキャンセルとなり、船主が損害賠償を求めた例があった。仲裁判断では、造船所が多額の損害賠償を負うことになったようだ。

—— 解約理由となる「不可抗力」にあたるケースとしてはどのようなものがあるか。

松井 例えば円建て契約船で為替が1ドル=10円になったとき。あるいは戦後のインフレや我が国の戦争のような状況なら不可効力の成立は認めてもいいと思う。海運集会所の仲裁例では、40%のコスト上昇でも不可抗力と見なされなかった事例もあるが…

—— 今の状況は、不可抗力にあたるのか。造船契約のキャンセルの正当事由になるのか。

松井 立場上、結構コメントは難しい(笑)。ただ損害賠償が認められても、回収できるかどうかは別の話だ。船主に支払い能力がなければどうしようもない。さきほども言ったように、弁護士らしくないコメントで恐縮だが、この問題は、基本的には関係者で紳士的に解決すべき問題だと私は考える。