

フラストレーション法理とイングランド裁判所の動向

松田 日佐子*

序

イングランド法におけるフラストレーション法理は、19世紀に出現して以降、裁判例の蓄積を経て、適用されることが限定的な法理として位置付けられて来た。近年、イングランド裁判所は、英国のEU離脱（Brexit）や新型コロナウイルス感染症（COVID-19）パンデミック等に関連して同法理を改めて検討した。

フラストレーション法理

1. 意義

フラストレーション法理は、ある契約が有効に成立した後、契約当事者のいずれの責にもよらず一定の後発事由が生じた場合に、契約を将来的に終了させ、その後の契約の履行責任を免れさせる法理である。同法理は、イングランド法の契約絶対性法理の厳格な適用により発生する酷な結果を軽減するために発

* 中央大学法科大学院客員教授、
外国法事務弁護士（香港法・連合王国法）

展した。契約絶対性法理によれば、履行することが違法となる場合または行為債務の債務者が行為無能力または死亡したことにより履行できない場合を除いて、契約を履行しない以上、後発事情を考慮することなく、損害賠償責任が生じる。もし、契約の絶対性を緩和して原契約の変更を認め、原契約上の本来の履行義務を免れるとすると、契約締結時に交渉の上合意された契約当事者間のリスクアロケーションを変更し、契約の明確性を害することになる。そこで、契約絶対性法理にしたがって原契約どおり契約をエンフォースすることが法の正義と相容れない酷な結果となる事情が生じた場合に、契約当事者を原契約どおりの履行責任から解放するものである¹⁾。

2. テスト及び態様

フラストレーションにあたるかどうかを判断するにあたり、裁判所は、契約の特性、文言条件、背景、契約締結時の当該事由のリスクについての当事者の認識や予期、当該事由の本質等の諸事由を多元的に検討し（multi-factorial アプローチ²⁾、いずれの契約当事者の責めにもよらず、契約成立後に当該契約の履行を要求する事情が当事者間で約束されたところと根本的に相違するようになり、契約上の義務を履行することが不可能になったと法が認めるか、或いは、後発事由が発生

し、契約上にその対応について十分な規定がなく、その結果、未履行の契約上の権利／義務の本質が、契約当事者が合理的に契約締結時に意図したところと著しく変更され変更後の事情の下で当初合意された権利／義務に文言どおり拘束されることが不当であるか、というテストにより判断されるのが通常である³⁾。

フラストレーション法理は、契約そのものを自動的に終了させ契約当事者の履行責任を免れさせる強硬な法理であるから⁴⁾、その適用は慎重かつ限定的であるべきであり、自らの行為或いは選択により義務の履行が不能となった当事者または当該後発事由の発生に非のある当事者はフラストレーション法理に依拠することはできない⁵⁾し、当事者が後発事由を予期し或いは予期することが可能であった場合⁶⁾や義務の履行が不可能ではなく単に実際的でなくなった場合には、原則としてフラストレーションにあたらぬ⁷⁾。

フラストレーションの態様には、契約目的物の破壊や履行方法が不可能になる等契約上の義務の履行が不可能になった場合、契約上の義務の履行が違法となった場合、両契約当事者の共通の目的が達成できない場合等がある⁸⁾。

フラストレーション法理を 検討した近年の裁判例

1. Brexitに関連するケース

Canary Wharfケース⁹⁾

【事件の概要】

2011年、賃貸人側（CW）と賃借人である

欧州医薬品庁（EMA）間で、EMAの本部としてオフィスリースする基本合意がなされ、竣工後の2014年10月、早期中途解約権なし契約期間25年のリース契約が締結された¹⁰⁾。2016年6月、国民投票におけるEU離脱支持により、英国のEU離脱期限が2019年3月29日（後に延期）となる中、EMAは、アムステルダムへの本部移転を発表し、2017年8月、CWに対し、「もし、英国がEUから離脱したときは、EMAは、本件リース契約のフラストレーションにあたり取り扱う」ことを通知した。CWは、「英国のEU離脱及び／又はEMAの転居（英国内外を問わず）は、本件リース契約のフラストレーションに当たらない（したがって、EMAは契約期間満了まで賃料支払義務に拘束される）」ことの確認を求め提訴した¹¹⁾。

【裁判所の判断】

EMAは、①英国がEUから離脱すれば、EMAが本件リース契約上の義務を履行しオフィスをリースすることは、EMAの権利能力外の行為となり、違法な後発事由の発生であってフラストレーションとなる、又、②EMAのヨーロッパ本部拠点に使用するという両当事者の共通目的が、フラストレーションにより達成できなくなる¹²⁾と主張した。裁判所は、①について、判決の時点で想定し得たEU離脱のシナリオごとに法的効果を検討した上で、EU離脱が起こってもEMAはEU法上英国にある本件オフィスを維持することは可能であり、EU法上のEMAの能力の問題は、リース契約が違法な後発事由によりフラストレーションになるか否かの論点には関連しないと¹³⁾、②について、EMAは低家賃と契約期間の柔軟性を、CWはEMAからの

賃料収入による長期のキャッシュフローを、それぞれ目的としていたのであり、両当事者間に共通の目的は存在しないとして¹⁴⁾ いずれも認めなかった。また、EMAの本部がロンドンからアムステルダムに移転することもフラストレーションにあたらなかった¹⁵⁾。

2. COVID-19 パンデミックに関連するケース

Salam Air ケース¹⁶⁾

【事実の概要】

2017年に締結された航空機リース契約における借主でオマーンのLLCであるSalam Airは、貸主によるスタンドバイL/Cに基づく支払請求の差止申立において、2020年3月のCOVID-19パンデミックを理由とするオマーン政府当局による空路入国禁止及びオマーン空港発着旅客便禁止の結果、本件リース契約の目的はフラストレーションになったと主張した¹⁷⁾。

【裁判所の判断】

裁判所は、上述のmulti-factorialアプローチとテストを適用し、本件リース契約は期間6年のドライリース（航空機のみリースし乗員やメンテナンス・保険等は借主が手配する）であり、貸主の義務が限定的である特性¹⁸⁾や偶発事由に拘わらず絶対的で無条件なリース料支払義務を規定していること等を考慮し¹⁹⁾、本件リース契約においては、飛行不能期間の発生や旅客の激減等の航空機の商業運航に固有のリスクはSalam Airが負担することが合意されており、フラストレーションは認められないと判示した²⁰⁾。

3. その他のケース

商業施設のリース契約において、英国政府によるCOVID-19パンデミック時の施設閉鎖のために借主が使用不可能であった期間の賃料支払の略式判決を貸主が求めたのに対し、借主は当該閉鎖期間に一時的なフラストレーション（temporary frustration）が生じたと主張したが、裁判所は、上記のフラストレーション法理の意義やテストに照らしそのような法概念は認められないとした²¹⁾。また、インドのLLCが、航空機3機をドライリースしたが、うち1機はインド政府のCOVID-19パンデミックによる移動制限により、他の2機は設計欠陥を理由とする政府の飛行停止令により運航できず、貸主がリース料等の支払の略式判決を求めたケースでは、借主は、COVID-19パンデミックによる移動制限については（フラストレーションによるのではなく）航空機の運航が違法になったため、イングランド法上の違法性法理により契約は終了したとして、又、設計欠陥機の飛行停止については、旅客の安全輸送という商業運航の共通目的がフラストレーションになり終了したとして、リース料支払義務を免れると主張した。裁判所は、同契約の特性及び厳格な支払義務条項等を考慮し、借主がすべての商業リスクを負うことが合意されていたと解されることから、違法性の主張を認めず、また、フラストレーションの主張については、10年間のリース期間中その約10%の期間使用が停止されても、状況の根本的相違というテストを満たさないとして認めなかった²²⁾。但し、もし飛行停止期間が長期継続する場合はフラス

トレーションになり得ると明言した²³⁾。

また、近時の事象では、2022年2月のロシアのウクライナ侵攻に対する諸国の経済制裁措置に関連してフラストレーション法理が検討される可能性も考えられる²⁴⁾。

フラストレーション法理と不可抗力

1. イングランド法上の不可抗力

上述のとおり、フラストレーション法理に基づき履行責任を免れることは必ずしも容易ではない。そこで、後発事由についてのリスクを当事者間でどのように分担するかを予め明確にしておくことが行われる。これは、日本法と異なり、契約違反による責任の発生に故意・過失は要件とされないイングランド法においては、より重要であるが、イングランド法には、大陸法上の不可抗力の一般原則は存在しないことから、かかるリスク分配を明確にし、一定の後発事由により当事者に履行責任免除や契約解除権を付与する条項（不可抗力（force majeure）という条項名が通常であるが、条項名に拘わらず実質的内容による）を契約中に明示的に合意することが一般的である²⁵⁾。なお、契約中に後発事由や類型が不可抗力事由として規定されている場合、契約当事者が合理的に契約締結時に意図したところと著しく変更されたというテストを充足せず、フラストレーション法理に依拠できない可能性があることに注意が必要である²⁶⁾。

2. 不可抗力条項の問題点

不可抗力条項の解釈にあたり、裁判所は、従来、責任免除条項と同様、厳格な制限的解釈を行ってきたが、近時は（少なくとも当事者間の交渉の優位性に大差がない場合は）通常の契約解釈に関する原則を適用する傾向にあるといわれている。条項の解釈が複数可能な場合、裁判所はビジネス上の共通観念に矛盾しない解釈の方を好むとされる²⁷⁾が、複数でなく一義的に解釈され、また、黙示条項を認める必要がない、紛争にならない明確な不可抗力条項を規定することが重要である。しかし、不可抗力条項の文言が争いになることは多い。

例えば、水道修理業のフランチャイズ契約において、フランチャイジーが、COVID-19パンデミックに関連する英国当局のアドバイスに従い、子への感染を避けるため3か月間の自主隔離により休業する間、同契約中の不可抗力条項により契約が停止すると主張したが、フランチャイザーは不可抗力事由にあたらぬと主張したケース²⁸⁾で、裁判所は、「不可抗力事由の存在をフランチャイザーが決定できる」と規定する当該不可抗力条項について、フランチャイザーは、不可抗力事由が存在するかどうかを誠実に、恣意なく決定しなければならない（いわゆる Braganza 原則）という黙示条項が存在するとし、フランチャイザーが、フランチャイジーの業務提供に直接影響する自主隔離の必要性を考慮せずに不可抗力にあたらぬと決定したことは、重要な不可抗力条項の違反でありフランチャイズ契約の履行拒絶にあたる²⁹⁾。

また政府の COVID-19 パンデミックによる飛行制限は航空機リース契約の不可抗力事由にあたるとの主張は、不可抗力条項に明記された「10 日以上 of 不可抗力状況の継続」という要件を満たさないので認められないとしたケースがある³⁰⁾。

また、用船者が米国の経済制裁リストに追加され、用船契約上の支払通貨である米ドルでの支払が制限により遅延するので、用船主が、同契約中の不可抗力条項の「影響を受ける当事者の合理的努力によって克服できない事由」にあたることを通知したところ、用船者は用船主にユーロでの支払いを申し入れたが用船主はこれを拒絶し履行を停止したケースで、仲裁廷は、用船者の申し入れは現実的な代替案であり、不可抗力は発生していないとし用船者に損害賠償を認めたと、用船主は 1996 年仲裁法上の法律問題に関する判断についての上訴権により高等法院に上訴した。高等法院は、不可抗力の影響を回避するために契約に定められた以外の履行を受諾する合理的努力をする必要はないとして仲裁判断を覆した。用船者は控訴院に上訴し、控訴院の多数意見は、不可抗力条項の文言を尊重し、用船主はユーロでの支払いを受領することで「合理的努力により克服」できるとして仲裁判断を支持したケース³¹⁾ 等がある。

結 語

COVID-19 パンデミック後の処理や経済制裁の影響は現在も継続しており、将来、上級審が画期的な判断を示す可能性もあるが、本

稿で取り上げた下級審レベルを中心とする裁判例では、伝統的なフラストレーション法理の適用条件やアプローチ自体を緩和するものは見当たらなかった。部分的な履行不能や自招の場合にもフラストレーションを認めるべきか議論があるが、裁判所は、イングランド法が尊重する、当事者間で交渉し合意された契約の文言条件を損なう恐れがあるとして、これらを容易に認めないであろうと指摘されている³²⁾。

不可抗力条項は、違法な事由でない限り、フラストレーションが認められる場合より広範な不可抗力事由を対象にし、その効果も柔軟に定めることができるので、契約当事者間のリスクアロケーションに柔軟に対応できる。もっとも、実社会では、契約交渉における当事者間の優位性により契約条項の内容が決定される現実があるが、企図した効果が解釈により得られない可能性がある条項では、紛争を生じる原因になり、明確性・安定性を欠く。不可抗力条項の重要性を再認識し、細心の注意を払ってドラフティングすることが必要である。

注

- 1) 転換点となった *Taylor v. Caldwell* (1863) 3B. & S. 826 では、コンサートのために音楽堂を使用させる契約を締結後、コンサートの前に、両当事者の責めによらず音楽堂が焼失したが、裁判所は、同契約には、音楽堂の消滅が原因で履行が不可能になった場合は責任を負わないとの黙示条項が存在するとして、被告は音楽堂を使用させることができなかつたことについて原告に対し損害賠償責任を負わないと判示した。Anson's Law of Contract, 31st ed. (Oxford University Press, 2020) pp. 467-471, Chitty on Contracts, General Principles, Thirty-Fourth Edition

- (Sweet & Maxwell, 2021) 26-004 ~ 26-006
- 2) *Edwinton Commercial Corporation v. Tsaviris Russ (Worldwide Salvage and Towage) Ltd (The Sea Angel)* [2007] EWCA Civ 547, paras 111-112
 - 3) *Davis Contractors Ltd v. Fareham UDC* [1956] 1 AC 696, *National Carriers Ltd v. Panalpina (Northern) Ltd* [1981] 1 AC 675, 前掲注 1) Chitty, 26-007 ~ 26-019
 - 4) その結果発生する損失については、制定法 (Law Reform (Frustrated Contracts) Act 1943) により調整される (前掲注 1)。Chitty, 26-100 ~ 26-128)
 - 5) *J Lauritzen AS v. Wijsmuller BV, The "Super Servant Two" (1990) 1 Lloyd's LR 1*
 - 6) 前掲注 1) Chitty, 26-089 ~ 26-090
 - 7) 前掲注 3) *Davis Contractors Ltd* ケース参照。
 - 8) 前掲注 1) Chitty, 26-020 ~ 26-036
 - 9) *Canary Wharf (BP4) T1 Limited & Others v. European Medicines Agency* [2019] EWHC 335 (Ch)
 - 10) 物件はロンドン東部ウォーターフロント再開発新金融・商業中心地であるカナリーワーフの 20 階建て高級オフィスビルの計 10 フロア (総床面積 26,450m²) (*Id.* paras 56, 57), 契約期間 25 年の総賃料 US\$660M (ブルームバーグ報道) という大規模な契約であった。
 - 11) *Id.* paras 1-6
 - 12) *Id.* paras 7-9
 - 13) *Id.* paras 209-250
 - 14) *Id.* paras 209, 244-250
 - 15) *Id.* para 258 EMA は本判決に対し控訴後本リース契約上認められた第三者への転貸を行い、アムステルダムに移転し控訴を取下げた。
 - 16) *Salam Air SAOC v. Latam Airlines Group SA* [2020] EWHC 2414 (Comm)
 - 17) *Id.* paras 18-22
 - 18) *Id.* para 48
 - 19) *Id.* para 51
 - 20) *Id.* paras 45-56
 - 21) *Bank of New York Mellon (International) Limited v. Cine-UK Limited* [2021] EWHC 1013 (QB) paras 194-218
 - 22) *Wilmington Trust SP Services (Dublin) Ltd et al v. Spicejet Ltd* [2021] EWHC 1117 (comm) paras 20-21 及び paras 56-67
 - 23) *Id.* para 65
 - 24) 前掲注 31) *MUR Shipping* ケース参照。
 - 25) Alexander Hickey KC, 『Frustration and Force Majeure: A paper in light of Covid-19』 31 March 2021, 前掲注 1) Anson p. 468
 - 26) Peter de Verneuil Smith KC, et al., 『COVID-19, Brexit, and Russia sanctions: force majeure, frustration and illegality in English law: a detailed guide』 30 November 2023, p. 3, 2.
 - 27) 前掲注 1) Chitty, 26-067, 前掲注 26) Peter de Verneuil Smith KC, pp.3-4
 - 28) *Dwyer (UK Franchising) Ltd v. Fredbar Ltd* [2021] EWHC 1218 (Ch) なお、控訴審 ([2022] EWCA Civ 889) では、フランチャイズ契約契約終了後の競争制限条項が問題となった。
 - 29) *Id.* paras 261-274
 - 30) *Fibula Air Travel SRL v. Just-US Air SRL* [2023] EWHC 1049 なお、本件では、フラストレーションも主張されたが、対象航空機の飛行に地理的制限はなく、飛行制限国以外での飛行が可能であったこと等を理由として認められなかった (*Id.* paras 13(c), 36-40)。
 - 31) *MUR Shipping BV v. RTI Ltd* [2022] EWCA Civ 1406 なお、本件は最高裁へ上告され、2024 年 5 月、最高裁は全員一致で、控訴院判断を覆し、高等法院判決を支持する判断をした ([2024] UKSC18)。
 - 32) Hugh Beale, 『Covid-19 and frustration in English law』 pp. 13-16