

slot charterer の船主責任制限条約における
責任制限主体への該当性に関するイギリス高等法院判決¹

2024年12月、イギリス高等法院において、定期傭船者との契約において自らが運送義務を負うコンテナ貨物のために船舶の積載スペースを確保したいいわゆる slot charterer は、確保した一定の積載スペースに関して実際にコンテナを積載したか否かを問わず(‘used or not used’)、利用料の支払義務を負うものでなくとも、1976年船主責任制限条約における責任制限主体である「傭船者(charterer)」に該当する旨の判決が下されました。イギリスでは、この判決について NVOCC(Non-Vessel Operating Common Carrier)の責任制限主体該当性を肯定する判決であるとの論評も見られています。

今後の実務に及ぼす影響が少なくないと推察されるため、本稿にてこの判決の概要をご紹介します。

1. 事故概要および本判決に至る経緯

- (1) コンテナ船“X-Press Pearl”(31,629 総トン、以下 XPP 号)は、2021年5月20日に火災が発生し、6月2日にスリランカ・コロンボ沖にて沈没に至った。その結果、船舶、貨物ともに全損となった。
- (2) 上記事故発生時、XPP 号は EOS RO Pte. Ltd(第4原告)が所有し、Killiney Shipping Pte. Ltd(第5原告)が裸傭船し、Sea Consortium Pte. Ltd(通称 X-Press Feeders 社、第1原告)によって定期傭船されていた。さらに X-Press Container Line (UK) Ltd(第2原告)および X-Press Container Line (Singapore) Pte. Ltd(第3原告)も XPP 号の運航に関与していた。
- (3) また、上記事故時、XPP 号には多様な契約形態の下でコンテナ貨物が積載されていたが、その中には、以下の契約が含まれていた。
 - ① 定期傭船者である第1原告と Maersk A/S(以下、Maersk 社)との間の Agreement for Transport Services(2020年7月1日付)(以下、ATS)
 - ② 第1原告と Bengal Tiger Line Pte. Ltd(以下、BTL 社)との間の SMX BTL というタイトルの Fixed Slots Contract (2021年3月1日~5月31日)
 - ③ 第1原告と MSC Mediterranean Shipping Company S.A.(以下、MSC 社)との間の Connecting Carrier Agreement(2015年5月1日付)(以下、CCA)
- (4) 2022年2月、第1原告らはイギリス裁判所の許可を得て、London Steam-Ship Owners’ Mutual Insurance Association Ltd が発行した保証状によって、1976年船主責任制限条約 1996年議定書(以下、LLMC)に基づく XPP 号の責任限度額(2015年6月の責任限度額改定後の限度額)である 19,159,937SDR(£19,990,325.57)の責任制限基金を形成した。2022年7月、イギリス裁判所の Admiralty Registrar によって LLMC に基づく責任制限手続きの開始決定がなされ、翌2023年8月および10月にその決定が新聞などに掲載された。
- (5) スリランカ政府は当該海難事故に伴って生じた損害についてシンガポールにおいて上記原告らに対して損害賠償請求手続きを開始した。さらに、2024年1月、同政府は、LLMC4条(責任制限拒却事由)に基づいて原告の責任制限の権利を否定し、責任制限手続きの開始決定の排除を求めた。

¹ Sea Consortium Pte. Ltd (trading as X-Press Feeders) and others-and-Bengal Tiger Line Pte Ltd and others (X-Press Pearl) [2024] EWHC 3174 (Admty)



- (6) 2024年4月、上記契約①②③によって定期傭船者である第1原告との間でXPP号にコンテナ積載スペースを確保していたMaersk社、BTL社およびMSC社の3社が、イギリス裁判所に対して、自社は(i)LLMC1条2項に規定される船舶所有者(shipowner)に該当する旨を申し立てた。Maersk社とMSC社はこれに加えて、(ii)当該海難事故に関して責任制限の権利を有し、(iii)形成済の責任制限基金は彼らのためにも形成されたものとみなすことができる、との申し立てを行った。Maersk社、BTL社およびMSC社の3社は、自身の上記申し立てに対する積極的な反対意見が提起されることはなかったものの、関係当事者に対して拘束力のある宣言的判決を求めた。そのためイギリス高等法院において上記申し立てについて審理され、本判決が下されるに至った。

2. イギリス高等法院判決(Andrew Baker 判事)

(1) MSC Napoli 号事件イギリス高等法院判決(Teare 判事)²

Andrew Baker 判事は、slot charterer の責任制限主体該当性に関する先行判決として MSC Napoli 号事件イギリス高等法院判決(2008年)における Teare 判事の判断について以下のとおり言及している。

- ① 上記判決において Teare 判事は、MSC Napoli 号にコンテナ積載スペースを確保し、確保した一定のスペースに関して実際にコンテナを積載したか否かを問わず('used or not used')、利用対価(契約書では"slot charter hire"と記載されていた)を支払う契約を締結していた slot charterer である Hapag-Lloyd AG および H Stinnes Linien GmbH の2社を LLMC 1 条 2 項³における「傭船者(charterer)」であり、責任制限主体である船舶所有者(shipowner)に該当するとの判断を示した。
- ② 上記判断を示す中で Teare 判事は以下の指摘を行っている。
「本条約は当該事案において責任を制限することによって、海上輸送による国際貿易を奨励している。このような責任には明らかに貨物損害に関する賠償責任が含まれる。運送人として船荷証券を発行した傭船者が貨物側利害関係者が賠償請求を行う相手である船舶所有者の定義に含まれない場合、賠償請求者はその請求を傭船者に向けることができ、責任制限を回避することができる。傭船者は船主に対して請求権を有するが、船主はその責任を制限することができるため、傭船者は貨物損害に関する賠償請求額が船主の責任限度額を超過する金額を負担することになる。船舶所有者の定義の中に傭船者を含めることは、このような事態が起こらないことを保証するものである。」
- ③ さらに Teare 判事は、通常用語の問題として、LLMC 1 条 2 項の「傭船者」に slot charterer が含まれないと言う理由はない、slot charterer を部外者(責任制限主体者に該当しない当事者)として扱うことは、貨物輸送のために確立された効率的な方法である slot charterer を阻害することになると指摘している。

(2) Andrew Baker 判事の判断

① 基本的な考え方

² The MSC Napoli [2008] EWHC 3002 (Admlty)

³ LLMC1 条 責任を制限することができる者

1項 次に定義する船舶所有者(shipowners)および救助者(salvors)は、次条の規定に該当する債権につき、この条約の定めるところにより自己の責任を制限することができる。

2項 「船舶所有者(shipowner)」とは、海上航行船舶の所有者(shipowner)、傭船者(charterer)、管理人(manager)および運航者(operator)をいう。

...



Teare 判事が示した MSC Napoli 号事件判決の判断根拠において、割当てられたコンテナ貨物の積載スペースに対して、実際に使用されたか否か(コンテナが積載されたか否か)を問わず、利用料(slot charter hire)が支払われるべきことは本質的なものではない。特定の当事者が LLMC1 条 2 項「傭船者」とみなされるためには、通常、その当事者が運送人として運送の請負を契約した、または、契約することを義務付けられた貨物の運送のためにその当事者が船舶の積載能力の一部を利用できるようにすることを関連の契約が船舶所有者または裸傭船者に義務付けていることで十分である。

当事者が真に LLMC1 条第 2 項における「傭船者」の定義に該当するか否かについて決定を下すためには、その「傭船者」と推定される当事者が当該船舶の役務を享受することを規定した具体的な契約の内容を十分に検討する必要がある。

② BTL 社、Maersk 社および MSC 社と定期傭船者との契約内容

- (i) BTL 社は、定期傭船者である X-Press Feeders 社との間で、XPP 号に 250TEU 分のコンテナ積載スペースを確保し、その利用料に関しては、実際にコンテナを積載したか否かを問わず('used or not used')、@US\$445/TEU・1 往復航海を支払うことを約定していた。
- (ii) MSC 社は、CCA において、X-Press Feeders 社との間で Hamad-Colombo 間のフィーダーサービスに関して 1 週間当り最大 50TEU 分のスペースを確保し、実際にコンテナ貨物を積載したスペースに対して US\$175/TEU を支払うことを約定し、コンテナを積載しなかったスペースについては利用料の支払義務を負担しないこととされていた。
- (iii) Maersk 社は、ATS において、X-Press Feeders 社との間で、コンテナ貨物の最小積載量に関する約定あるいは保証を行うものではなく、他方、X-Press Feeders 社は Maersk 社を優先顧客として対応し、Maersk 社の要請に応じて十分なコンテナ積載スペースを提供することを約定していた。Maersk 社は実際にコンテナ貨物を積載したにスペースに対して利用料を支払うことを約定し、X-Press Feeders 社に提供を要請したスペース以外については利用料の支払義務を負担しないこととされていた。

③ BTL 社、Maersk 社および MSC 社の責任制限主体該当性

- (i) BTL 社/X-Press Feeders 社間の Fixed Slots Contract は MSC Napoli 号事件判決において Teare 判事が検討した slot charter 契約そのものであり、何らの問題なく BTL 社は LLMC1 条 2 項が規定する「傭船者」に該当すると判断され得る。
 - (ii) MSC 社は、コンテナ貨物積載スペースに関して実際にコンテナ貨物を積載したか否かを問わず('used or not used')スペース利用料を支払うことを約定するものではないが、そのことは MSC 社を LLMC1 条 2 項の埒外に置くものでなく、Teare 判事によって LLMC1 条 2 項における「傭船者(charterer)」とされた slot charterer と表現し得る。
 - (iii) Maersk 社もまた、コンテナ貨物積載スペースに関して実際にコンテナ貨物を積載したか否かを問わず('used or not used')スペース利用料を支払うことを約定するものではないが、LLMC1 条 2 項における「傭船者(charterer)」と性質決定し得る。
- 以上より、上記 3 社(slot charterers)による 1(6)(i)~(iii)の主張を認める判決を下した。

3. 若干のコメント

本判決は、特定の当事者が LLMC1 条 2 項で規定される「傭船者(charterer)」であり責任制限主体である「船主(shipowner)」とみなされるためには、「その当事者が運送人として運送義務



を負う貨物の運送のためにその当事者が船舶の積載能力の一部を利用できるよう船舶所有者あるいは裸傭船者が契約によって義務付けられている」ことが判定基準となることを示している点において重要な意義があるものと考えられます。さらに、本判決は、その積載能力すなわち積載スペースに実際にコンテナ貨物を積載したか否かを問わず(‘used or not used’)、利用料の支払を行う slot charterer について、LLMC1 条 2 項の「傭船者」への該当性を承認した MSC Napoli 号判決における Teare 判事の判断よりも責任制限主体を拡大するものと評価できます。

本件審理において BTL 側法廷弁護士は「NVOCC もその契約内容次第では、LLMC1 条第 2 項の『傭船者』たり得る」との主張をしていますが、Baker 判事はこの問題については最終判断を示す必要はないとして(傍論としてですら)見解を留保しています。しかし、本判決に関するイギリス弁護士事務所等のコメントの中には、「本判決は NVOCC が LLMC1 条 2 項の『傭船者』を構成し得ることを明確にした判決である」と説明するものも存在する⁴ことには留意を要するでしょう。

以上

⁴ 例えば、<https://www.hilldickinson.com/insights/articles/what-shipowner-purposes-article-12-limitation-convention> および <https://7kbw.co.uk/sea-consortium-pte-ltd-t-a-x-press-feeders-ors-v-bengal-tiger-line-pte-ltd-ors/>