



法の不備? 英国における P&I クラブ保証状と責任制限基金



責任制限基金の担保として容認されない P&I クラブ保証

裁判

Kairos Shipping Ltd & Anr v. Enka & Com LLC & Ors の裁判¹において、イングランド²の女王座部（の商事法廷）の Simon 判事は、「CPR Part 25(1)(b) に基づき、船舶所有者には国際 P&I グループに加盟する P&I クラブの保証状提供によって責任制限基金を形成する権利がある」とする暫定的確認判決を求める船舶所有者の申請を棄却しました。判決は 2013 年 6 月 21 日に下され、現在上訴中です。国際 P&I グループはこの上訴を支持しています。

船舶所有者は 2013 年 5 月 13 日に責任制限訴訟を起こし、同日、海事法廷の判事（Teare 判事）に宛てて、*Dania Shipping Co v. MSC Mediterranean Shipping Co SA* の裁判³において彼が認め

¹ The Atlantic Confidence – Lloyd's Law Reports [2013] Vol 2, p. 535 - 540

² イギリスは、イングランド、スコットランド、ウェールズおよび北アイルランドという 4 つのカントリーで構成されており、ここではそのカントリーとしてのイングランドを指す

³ The Rena - [2012] Folio 255

たように P&I クラブの保証状提供による責任制限基金形成を許可することを書面で求めました。これを受けて、Teare 判事は、商事法廷において当事案の口頭審理を行うよう命じました。

船舶所有者の申請を検討するにあたり、Simon 判事は次のような経緯に留意しました。1976 年の海事債権についての責任の制限に関する国際条約（International Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976 [LLMC76]）が英国の法律に組み込まれる以前、責任制限は 1894 年商船法（Merchant Shipping Act）Section 503⁴に準拠していました。Section 503 には基金形成の方法や場所に関する指針はなく、英国の各カントリーの裁判所に委ねるという立場をとっていました。そこで、イングランドでは、裁判所が責任制限基金の形成を求める当事者に対して裁判所に金員を納付することを求めたのです。問題は、Section 503 で示された立場が、1995 年に LLMC76 が商船法に組み込まれたことよって変更されたのかどうかという点でした。この疑問を分析するにあたり、Simon 判事は次のように述べています。

「信用力のある資金提供者が適切な額で適切に設定した保証では有効な担保にならないという議論が成り立つのは今日の社会において驚くべきことに思えるかもしれない。それゆえに責任制限基金を形成するのに適切であり、そのことに貨物関係者が誰一人として異議を唱えていない。とはいえ、裁判所は法の一般原則にかかわる問題としてこれに取り組む必要があるように私には思える。」

LLMC76 は、1995 年商船法の Section 185(1)により英国で法的効力を与えられています。責任制限基金の形成方法に関し、LLMC76 の第 11 条(2)は、責任制限基金は「(1)の規定による額を供託することにより、又は基金の形成がされる締約国の法令によって容認されかつ裁判所その他の権限のある当局が十分と認める保証を提供することによって」形成できると定めています⁵。また第 14 条では、基金の形成及び分配並びにこれらに関連する手続に関する規則については、基金の形成がされる締約国の法律に準拠しなければならない旨が定められています。

英国の法規定

裁判所にとって重要な問題は、P&I クラブの保証状（または何らかの保証）が英国において「...法律に基づいて容認できる」保証に相当するか否かということでした。Simon 判事は、法律に基づいて容認できるとする具体的な法規定がないことから、容認できないとの判断を下しました。

「それゆえ私は、保証を容認できるとする具体的な法規定がなければ、裁判所に金員を納付することによってのみ基金を形成することができるという規則は存続する、という結論に至った。」

これにより LLMC76 が英国の法律に組み込まれる前に適用されていた規則（裁判所に責任制限金額を納付することによってのみ責任制限基金を形成することができるというもの）を改正する具体的な法規定がない以上当該規則が適用されなければならない、という見解が保持されました。LLMC76 の第 11 条(2)およびその準備段階の資料の内容から、保証によって十分と認められるという立法趣旨は重要ではなかったことは明らかです。なぜなら、LLMC76 は、責任制限基金が形成された締約国がその法律によってこの問題を規制する余地を残したからです。LLMC76 の第 11 条(2)は、裁判所への納付に代えて保証を認めることを締約国に義務づけてはお

⁴ 1957 年の海上航行船舶の所有者の責任の制限に関する国際条約により修正を受けたもの

⁵ なお、前項である(1)には、「責任があるとして訴えられることのある者は、制限の対象とされる債権に関する法的な申立てがされる締約国の裁判所その他の権限のある当局に、基金を形成することができる。基金は、第 6 条又は第 7 条の規定による金額であって当該者が責任を負う債権について適用されるものの総額に、当該責任の原因となった事故の日から基金の形成の日までの当該総額に対する利子を加算した額により形成される。このようにして形成された基金は、責任の制限の対象とされる債権の弁済にのみ充てられる。」と定められています。

らず、LLMC76に基づいて責任制限基金を形成する際の手段として保証を具体的に除外する法律を施行できないようにしているだけです。

Simon 判事は、上記の判決に至る過程で本件で提出された様々な資料を精査しました。その中には、Griggs, Williams and Farr 著『*Limitation of Liability for Maritime Claims*』⁶と Fogarty 著『*Merchant Shipping Legislation*』⁷のような海事法テキストブックも含まれていました。前者からは「商船法の中には状況が変化したことを示すものは何もない」（裁判所への納付を英国における責任制限基金形成の唯一の手段とする規則に関して）という記述が引用されました。また、後者からは「英国の法律には、責任制限基金の形成を目的として裁判所に金員を納付する代わりに保証その他の担保を容認するという定めがない」という箇所が引用されました。

この問題に関する英国の適用法の現状を鑑みますと、裁判所は、LLMC76に基づく責任制限基金の形成を目的とする P&I クラブの保証状（または何らかの保証）を容認することに抵抗せざるをえないと思われます。この点に関する Simon 判事の最終的な意見から、判事はこの問題がより広範な検討を要し、将来的に法律改正もあり得ると感じていたことが読み取れます。

「私が申し述べたことから、法律の改正が考慮されるべきであると表明したと受け止められることを期待し、また、いずれにせよ、この件に関しては複数の見解が存在する可能性があるため、上訴を許可することとした。」

現在、船舶所有者は国際 P&I グループの支援を受けて控訴裁判所に上訴中です。現在の状況を憂慮するには十分な理由があるでしょう。国際 P&I グループに加盟するすべてのクラブの全メンバーにとって、英国の裁判所の判決は重要な意味を持つことになるでしょう。クラブの保証状（LOU）には、キャッシュフローへの影響、少ない金銭的負担で高い安全性を確保できること、保証状を準備できるスピードなど、金員の供託に勝る利点があります。

国際 P&I グループ加盟クラブの LOU

海事債権に対する国際 P&I グループ加盟クラブの LOU は、国際 P&I グループのプールおよびその超過損害再保険を保証するものです。国際 P&I グループ加盟クラブは、（責任制限基金の分配時に裁判所の判決に従い基金管理者としてメンバーを代表し責任制限基金を分配する活動も含め）法的強制力のある最終判決により支払いを求められたときに迅速な支払いを行うことで定評があります。実際、海事債権の担保としてクラブの LOU がこれだけ広く受け入れられているのは、それに記載された約束を期限が到来したときに果たさせるだけの準備が国際 P&I グループ加盟クラブにあるからです。

付け加えておきますが、LLMC76（および 1996 Protocol）を批准した EU および EEA、アジアその他の地域には、責任制限基金形成の条件として裁判所への納付を求めない国もいくつかあります。さらに、LLMC76/1996 Protocol 非批准国で、責任制限基金の形成に関して別の制度を設けている国は裁判所への納付を求めています。

Gard は、国際 P&I グループによるこの事案における上訴の支持を高く評価しています。英国は結果が予測可能な整備された法秩序を備え、国際的な海事賠償責任・責任制限体制を支持しています。海事法および海事債権を取り扱う十分な能力を有する裁判所があることに加え、紛争当事者が優れた法的支援を利用しやすいことから、海事債権に関して魅力のある最も重要な裁判管轄となっています。こうした理由により（その他の理由もあると考えられますが）、運送契約の当事者が英国法を準拠法とし、英国の裁判管轄を選択する例が少なくありません。また、

⁶ 4th Edition, 2005, p. 65-66

⁷ 2nd Edition, 2004, Informa, para 15.183

海難その他の事故が英国外で発生した状況においても、事故発生後、当事者が英国法と英国の裁判管轄を選択する例が比較的多く見受けられます。実際、*Atlantic Confidence* 号の裁判は、オマーンの Masirah 島沖での沈没に起因して請求されたものです。

英国以外のいくつかの LLMC76/1996 Protocol 批准国の法廷では国際 P&I グループ加盟クラブの LOU によって責任制限基金の形成が可能であることを考えれば、英国の法律が、「*信用力のある資金提供者が適切な額で適切に設定した保証*」の容認を除外しているのは異例と思われま

す。上訴審の結果につきましては、逐次最新情報をお知らせいたします。

この Gard Insight に関するご質問やご意見は、[Gard Editorial Team](#) または [Gard \(Japan\) K.K.](#) 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「[Flaw in the law? P&I Club guarantee and constitution of limitation fund in England](#)」からご覧になれます。