

Eternal Bliss 号事件 - 控訴審判決で滞船料の意味が明確に

こちらは、英文記事「[The Eternal Bliss – Appellate decision clarifies the meaning of demurrage](#)」

(2021年12月2日付)の和訳です。

航海傭船契約の交渉の際、当事者は「滞船料」という言葉の正確な法的意味をあまり考えていないかもしれません。滞船料について説明を求められた場合、ある当事者は「レイタイム(碇泊期間)の終了後に傭船者が費やした時間に対する支払い」と答えるかもしれません。その後、滞船料に関する法律書を見て、「遅延に対する予定



損害賠償である」と付け加えるかもしれません。そのとおりではあるものの、当事者たちがその先にある「滞船料はどのような損害を弁済するものなのか」という疑問を検討することはまずありません。

[Eternal Bliss 号事件](#)について控訴院による判決が出た今、当事者は滞船料で補償しようとする損傷・損失を正確に検討することに注意を向ける必要があります。

事実関係

Eternal Bliss 号事件における事実や仮定事実は特別なものではありません。本船は修正を加えた標準的な航海傭船契約書に基づいて傭船されており、滞船料率は1日の最高料率(ここでは20,000米ドル)を条件に、運航する船舶の指名時に船主が示すことになっていました。中国での荷揚げに向け、70,133MTの大豆がブラジルで船積みされたものの、船混みのため、本船は荷揚げ港で1か月間待機しなければなりません。荷揚げは本船の滞船中に完了しました。

荷揚げの際、貨物は、ほとんどの船倉でカビが生え、固まっている状態でした。貨物固有の瑕疵(inherent vice)であることに基づいて、貨物クレームは退けられると考えるのが通常です。しかし、中国ではおそらくそうした抗弁を証明することが困難であることから、船主は貨物の損害賠償請求を110万米ドルで和解するに至りました。この賠償責任は、インタークラブアグリーメント(ICA)に基づき、チャーターチェーンを辿り、定期傭船者、K-Lineまで到達し、それを受けて、今度はK-Lineが航海傭船者であるPrimindsに賠償責任を負担するよう求償しようとした。しか

し、特定できる唯一の違反は、航海傭船者が合意されたレイタイム内に荷揚げしなかったことのみでした。

その結果、控訴院が判断すべき重要なポイントは、合意された1日当たり20,000米ドルの滞船料は以下をカバーするのか、という点でした。

- (a) 遅延から生じる**全ての**損害、あるいは
- (b) 遅延中に船舶が使用できなかったことに対する船主の損害のみ

判決が(a)ならば、貨物クレームは傭船者に転嫁できません。しかし、(b)ならば、船主は貨物クレームを求償できる可能性があります。第一審の判決は(b)だったため、航海傭船者が控訴しました。

控訴院の判決

本稿の目的を鑑み、過去の判例法、教科書の注釈、基礎となる法原則の分析は省略します。控訴院の結論は以下のとおりでした。



…傭船者は、許可されたレイタイム内に荷揚げを完了しなかったという契約違反に対し、滞船料に加えて損害賠償を支払う責任を負わない。

このとおり、今後、控訴される可能性はあるものの、航海傭船の交渉を行う当事者にとって滞船料の範囲が明確になりました。標準的な滞船料条項の下で、航海傭船契約に対する遅延以外の違反がない場合、遅延による損害は滞船料条項に記載された金額に限定されます。

次の疑問

上記以上に興味深い疑問は、航海傭船の交渉を行う当事者は今回の判決を受け、今後どう対応すべきか、という点です。

滞船料率は通常、その船舶の予想市場レートを参考に、バンカーの消費量やおそらく日々の港費など、港内での日々の付加的なランニングコストを加味した上で設定されています。

なお、常にこのように設定されているわけではなく、傭船契約は包括的に交渉されるため、滞船料率は市場レートを大幅に上回ったり下回ったりする場合があります。

しかし、現在判明しているとおり、当事者が特段の合意をするか、傭船者による特段の違反がない限り、船主にとって滞船料が遅延による損害を回復できる**唯一の方法**です。遅延により発生する可能性のある費用・経費は潜在的に多岐にわたり、特に遅延が実際に極めて長期化する可能性があることを考慮すると、例えば以下が挙げられます。

- 貨物クレーム
- 船体汚損の清掃
- 想定外の港湾費用
- バンカー料金の変更、またはバンカーの変更の必要性
- 新鮮な水などの供給品、貯蔵品
- 船員交代費用の増加

たいていの航海では、たとえ遅延が起き、そのために滞船料が発生したとしても、上記の項目について想定外の費用が発生することはまずありません。しかし、複数回の航海では、回収不能な費用が発生するリスクが高まるため、海上運送契約や連続航海備船契約では、こうした費用を考慮する必要があります。

こうした追加費用の負担を懸念する船主や管理船主（disponent owner）が取れる基本的な選択肢には以下の2つがあります。

1. 滞船料率が特定の損失／項目のみをカバーすることに同意する。例えば、滞船料を時間及び港内でのバンカー費用に限定するなどです。

この場合、滞船料はこれらの項目に対する予定損害賠償となりますが、遅延によって生じるその他の損失については、依然として請求できます。控訴院はこの選択肢を認め、「我々の判決が市場で受け入れられない場合は、滞船料が特定の種類の損失のみをカバーすることを明示した条項を作成することは困難ではないはずである」と述べています。

この方法のバリエーションとして、逆に特定の種類のクレームを滞船料から除外する方法が考えられます。例えば、滞船料は貨物クレームの損害賠償を除く全てをカバーする、などです。

2. 滞船料率を調整し、備船者が合意されたレイタイム内に荷積みや荷揚げを行わなかった場合に発生する可能性のある全損失をカバーするのに十分なものとする。

遅延により生じる付加的な潜在的損失額を評価することは容易ではないかもしれません。

しかし、*Eternal Bliss* 号事件の判決を考慮すれば、当事者は上記の選択肢（1）を行わないのであれば、（2）を実行しておくべきだったと考えられるため、この点は軽視できません。

実際には、船主や定期備船者は、遅延による貨物クレームのリスクに備え、貨物への損害賠償責任を含む P&I 保険に加入するのが一般的です。航海備船者の多くも P&I 保険に加入していますが、航海備船者が貨物の売主でもある場合は、P&I 保険の補償範囲は出荷前の状態に起因する損失を除外する場合があります。

多くの場合、航海傭船者は選択肢の(1)、すなわち、より高い滞船料率の支払いを回避し、貨物クレームを滞船料から除外することを希望すると考えられます。その場合、航海傭船者が合意されたレイタイム内に荷積み・荷揚げができなかった結果として貨物クレームが発生した場合、航海傭船者は、貨物に財産上の利害関係がある場合は、損害を埋め合わせるために独自に手配を行うか、P&Iカバーを利用することになるでしょう。

最終コメント

船主が遅延に加え、航海傭船者による遅延以外の違反を特定できる場合、滞船料率はそうした違反によって生じた損失に対する損害賠償請求を妨げるものではありません。このような場合、回復可能な損害には、船主が船舶を運賃収入のための資産として使用できなくなったことに関連する損害は含まれません。そうしたクレームを引き起こす可能性のある遅延以外の違反の例としては、危険な貨物や危険なパース・港湾に関するものがあります。

Eternal Bliss 号事件は、定期傭船者、K-Line など、航海用に船舶を貸し出す側の観点からは残念な結果となりましたが、一般的な滞船料条項の範囲を明確にしたことで、今後の航海傭船契約は当事者の意図を反映した形で作成されることになると考えられます。

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、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。