

船荷証券の提出なしの貨物の引渡しに関する LOI –  
英国で出された、船主に有利な別の判決とは  
*LOI for delivery of cargo without production of bills of lading –  
Another English case decided in owners' favour*

英国の控訴院は、船主には荷受人が用船者に発行した LOI を強制する権利があることを認めました。



### はじめに

2005年の LAEMTHONG GLORY 号事件<sup>1</sup>を覚えている方もいらっしゃるでしょう。この事件で、英国裁判所は、船主は、荷受人が用船者に提供した補償状 (LOI) の直接の当事者でない場合であっても、船荷証券の提出のない引渡しに関し、その LOI の条件を荷受人に強制することができるという判断を下しました。

最近の同様の事案に、MV JAG RAVI 号事件<sup>2</sup>があります。英国の控訴院は、荷受人の LOI が特定の用船者ではなく、より広く「船主／用船船主／用船者」宛てになっている場合であっても、船荷証券の提出のない貨物の引渡しに関し、船主には荷受人が用船者に発行した LOI を強制する権利があることを認めました。この用船者は船主宛てに船主の名義で

LOI を発行していたものの、当該用船者は清算中であったことから、この事件の判決が注目されていました。

MV JAG RAVI 号事件の場合、船主はある条件の下において、契約の当事者でない者 (第三者) がその契約の一部または全部を強制することを認める 1999 年契約 (第三者の権利) 法に依拠することができたのです。この事件では、船荷証券の提出のない貨物の引渡し用に作成された、国際 P&I クラブグループ (IG) の標準的な LOI 書式が使用されていました。そこには、補償当事者は「契約者、契約者の使用人およびエージェントを補償する」と定められており、船主は、貨物の引渡しに際しては用船者の事実上の「エージェント」であったと判断されました。この事案で、荷受人は、荷受人の LOI は「船主」だけに宛てられたものであったことを理由として、船主が同法に依拠することの正当性を争いました——もしそうであるなら、船主は直接 LOI に依拠できることになるので (つまり、船主は同法の適用を受ける必要がなくなる)、やや奇妙な論争であるように思われます。しかし、船主は荷揚げから数か月が経過するまで LOI の存在を知らないのが普通です (英国法の下では、申し出を受けた者はその内容を知らない場合、申し出を承諾することはできません)。この記事でご紹介するように、荷受人が、船主が荷受人の LOI に依拠することの正当性について、これ以外の根拠に基づいて争っているケースもあり、興味深い問題提起となっています。

<sup>1</sup> Gard News178 号の掲載記事「The unusual case of the enforceable letter of indemnity (強制可能な補償状に関する珍しい事案)」, 179 号の掲載記事「The unusual case of the enforceable letter of indemnity – Court of Appeal upholds High Court decision (強制可能な補償状に関する珍しい事案 – 控訴院、高等法院の決定を支持)」をご参照ください。

<sup>2</sup> ファー・イースト・チャーターリング・リミテッド (旧 ビサ・コムトレード・アジア・リミテッド)、ビナニ・セメント・リミテッド対グレート・イースタン・ SHIPPING・カンパニー事件 (Far East Chartering Ltd (formerly known as Visa Comtrade Asia Limited) and Binani Cement Limited v. Great Eastern Shipping Company Limited) (MV JAG RAVI 号事件) [2012] EWCA Civ.180

## 事実

荷受人である Binani は、仲介販売業者である Vicag から石炭を購入しました。この石炭は Vicag が販売元である PT Harkat から購入したものです。Binani と Vicag との間の売買契約には、Binani が書類の原本を受領する前に船舶が荷揚げ港に到着した場合、Vicag は、Binani の LOI と引換えに荷揚げを行えるように船主と事前に打ち合わせる旨が定められていました。

Vicag が締結した売買契約を履行するため、Vicag の提携会社である Far East Charetering (FEC) は、JAG RAVI 号を用船しました。航海用船契約には、上記の売買契約の条項と同様に、FEC からの LOI の提出と引換えに貨物を荷揚げする旨が定められていました。この LOI は、該当年（2008 年）の IG の標準書式をベースとして FEC が船主宛てに船主の名義で正式に発行したものでした<sup>3</sup>。この LOI は、Binani が FEC に発行した LOI と発行日が同じであり、より広く「JAG RAVI 号の船主／用船船主／用船者」宛てとなっていた点を除いては、論理的な修正点はあるものの、文言も実質的に同一でした。ここで整理すると、いずれの LOI も、荷受人 Binani への引渡しについて定めたものであるということです。

2008 年 10 月、船舶は、インドの錨地にて、貨物をバージ船に積み替え、その後、バージ船から港のヤードへ荷揚げしました。船主は、貨物を荷受人 Binani に引渡すことを要請する荷渡指図書を書き出しました。Binani は港から貨物の移動を開始してすぐに、貨物が仕様外であることを理由に拒絶する旨を仲介販売業者 Vicag に通知しました。数週間後、販売元である PT Harkat（同社は、Vicag との間で売買契約に関わる同様の紛争を抱えてい

<sup>3</sup> 標準書式の文言は 2010 年に改訂され(P&I サーキュラー 13/2010 を参照)、軽微な改訂は本件の判決に重大な影響を及ぼしていません。

た。) は、PT Harkat が船荷証券の所持人であり、船荷証券原本の提出のない引渡しにより生じた損失に対する請求権を有していると、船主に通知しました。

その後、船主は荷渡指図書を取り消したものの受理されず、荷受人である Binani は、仲介販売業者 Vicag との契約後の 2009 年 1 月と 2 月に、追加で貨物の引渡しを受けました。船主は 2 月にインドで訴訟を起こしたものの、荷受人 Binani から LOI を入手した港湾当局による貨物のさらなる引渡しを防ぐことはできませんでした。2009 年 6 月には、JAG RAVI 号の姉妹船がシンガポールにおいて販売元である PT Harkat に拿捕され、PT Harkat は、2010 年にシンガポールの裁判所において、その請求に対する責任は船主にあるとする判決を受けました。

これを受けて、船主は、Binani による LOI の執行を求めました（この LOI は、船主がインドでの裁判手続きの際に知るに至ったものです）。英国の商事裁判所は、船主は契約（第三者の権利）法に依拠することによりそのような強制を行うことができると判断しました。荷受人 Binani は、この決定に対して控訴しました。

## 控訴院の判決

控訴院が取り上げた最初の争点は、Binani の LOI は船主のためにのみ発行されたものであった否かという点です——もしそうなら、船主が航海用船者のエージェントとして LOI に依拠することを防ぐことができます。裁判所は、「船主／用船船主／用船者」という用語の当然かつ適切な解釈は、LOI は船主と用船者の両方に宛てられたものであるということであって、船主は、契約（第三者の権利）法に基づく有効な請求権を有すると判断しました。Binani が、なぜ IG の標準書式の LOI を用いて特定の者宛てにしなかったのか、その理由は不明です。控訴裁判官が述べたように、

この事案と似た状況下では、用船者が荷受人の LOI に依拠することは一般的な慣行であると言えるものの、このことは、それを用船者自身および第三者が容認できるという見解を補強するものに過ぎませんでした。

裁判所が取り上げた2つ目の争点は、船主から Binani に対する貨物の引渡しが行われず、Binani の LOI に基づく引渡しの要請も実行されなかったという Binani の主張です。この主張の複数の要素のうちの1つは、港湾当局への荷渡指図書は引渡しの許可に過ぎず、必要とされていたのは、港湾当局からの占有の物理的な引渡しであったということです。

Binani が最初の貨物の引渡しを受けたことは認められたものの、その後の引渡しは、船主の協力がないうまに行われました（実際には、船主はこれを防ごうとしていました）。LOI に記載されている「当該貨物」は、一部の貨物ではなく、全部の貨物という意味であるはずだと主張もなされました。Binani は、LOI は占有物の「迅速な」引渡しを求めているのに、そのようには行われなかったという主張も行いました。

しかし、控訴院は、これらの主張をすべて退けました。首席控訴裁判官は、引渡しには必ずしも貨物の物理的な引渡しを伴うわけではないが、より広い文脈では、貨物の取引を強制する権能の剥奪または放棄を伴い、それにより荷受人が占有を取得することを妨げ得るとした過去の判決に言及しました。裁判所は、（船主は、本件でもそうしたように、その後、荷渡指図書に基づく許可を取り消すことができることから）荷渡指図書と貨物の荷揚げは引渡しというに足りるとした第1審の裁判官の主張に異議を唱えました。しかし実際には、船主の主張は受理されず、港湾当局が Binani に LOI を要求したにもかかわらず、Binani は、船荷証券原本を提出することなく、荷揚げと荷渡指図書によって占有を取得することがで

きました。また、Binani はこの手続きにより、軽微な不備がいくつかあったものの、全部の貨物の占有を取得しました。貨物の一部について引渡しが行われた場合はどのような事案においても、引渡しに関する LOI は有効であるというのが首席控訴裁判官の見解です。引渡しの時期については、首席控訴裁判官は、LOI の下では迅速な引渡しを示唆されている場合があるが、本件では、船主が原因で引渡しが遅延したことを示唆する証拠は存在しないという点について、同意しました。遅延の原因は、基礎となる売買契約に起因する争いの存在、または Binani が港から貨物を物理的に移動できる速さの制限によるところが大きいということは明らかでした。

裁判所が判断すべき最後の争点は、船主には、引渡しの許可に当たって、公序良俗上、LOI を強制不能にするような違法な行為があったか否かということでした。裁判所はこの点についても、売買契約に基づいて、仕様外の貨物に対して支払うべき金額に関する善意の紛争が明らかに存在していたとして、Binani の主張を却下しました。荷渡指図書が発行された時点では、船主はその紛争について認識しておらず、その後知るに至ったときには、船荷証券の提出のないさらなる引渡しが違法かどうかを判断する立場にはありませんでした。控訴裁判官のうちの1名は、船荷証券を入手できないことを示す証拠はなかったこと、LOI と引換えの引渡しを迫ったのは Binani 自身であったことも指摘しました。

#### まとめ

この判例を知った多くの船主は、控訴院が取引の現実に基づいて賢明な対応をしたことに安心されるはずですが、この判例には、LOI に伴う危険と補償当事者が LOI の強制可能性を争うために執り得る手段が反映されています。また、船主に対して直接発行されたのではない LOI に関して、1999 年契約（第三

者の権利) 法の潜在的な価値をもう一度証明するものでもあります。

組合員におかれては、Gard が特別の判断を行わない限り、船荷証券の原本の提出のない貨物の引渡し（さらに、船荷証券に記載されていない港での引渡し）に起因する責任については担保されないことを再度認識していただきたいと思います。LOI は、組合員の皆さんの「保険」として機能する場合があります、その最高価額は、多くの場合、LOI を発行する当事者が自己の義務を尊重しようとする意欲とそれを可能にする金銭的な能力に左右されることとなります。

より詳細な助言については、Gard までご連絡ください。