

『定期傭船契約上の返船通知規定違反の通知に基づく返船による損害』

Maestro Bulk Ltd v. Cosco Bulk Carrier Co Ltd [2014] EWHC3978 (Comm)

【事案】

Great Creation号(以下「本船」という)のdisponent owner(以下「船主」という)と傭船者は、NYPE書式を用いて、傭船料1日18,500米ドル(ネットで18,073米ドル)、期間4カ月から5カ月(傭船者の選択で15日延長可)、返船の際の20/15/10/7日前通知及び5/3/2/1日前通知を内容とする本船の定期傭船契約を締結した。本船は2009年11月29日に引き渡された。傭船者は2010年2月にモロッコのカサブランカからカリフォルニア州のパサデナまでのリン鉱石の輸送を決め、傭船期間満了前までにもう一航海行うことを期待していた。

ところが、カサブランカ港からの出港が遅れ、さらに荷揚げ中の4月9日に他船が本船に接触してきたことによりアンローダーが損傷する事故が発生した。そこで、2010年4月13日、傭船者は傭船期間内にもう一度航海することは不可能と判断して20日前通知を行い、続けて14日に約15/10/7日前通知を、16日に3/2/1日前通知を行ったうえで、19日にパサデナ港で返船した。

船主は、4月21日に、傭船料1日22,000米ドル、バラストボーナスなし、laycan4月28日から5月1日、ニューアムステルダムからガイアナまで航海し、地中海又は黒海で返船するとの内容の定期傭船契約をOldendorffと合意し、4月30日に本船を引き渡した。船主は、傭船者に対して、short noticeに基づく返船により生じた損害の賠償を求め、仲裁に付託した。

船主の主張は、4月19日の返船を基準に、契約とおりに通知がされた上で返船が行われていたとする状況と実際には4月13日に通知がされた状況との比較に基づき船主の損害を算定すべきであり、契約に従い3月31日頃に20日前通知が行われていたら、4月19日から5月17日までの傭船契約を締結できたはずであるから、Oldendorffとの契約から得られる収益と比較して、船主には426,089.53米ドルの損失が生じたというものである。

傭船者の主張は、返船通知は返船の前提条件ではなく、4月19日の返船は法的には有効であるが、不適切な通知のため、早期返船という契約違反となる、したがって、船主の損害は4月13日から20日、すなわち5月1日までの本件傭船料から船主の損害を軽減するために得た収益を控除した額となる。

仲裁廷は、船主の主張に同意し、4月19日に返船するためには契約上は3月31日頃に通知をしなければならなかったのであり、その通知がなされていたならば船主が獲得できた傭船料レートに基づき損害を算定すべきと判断した。そこで、傭船者は、高等法院に上訴した。

【判決】

契約違反に対する損害賠償は、被害者を違反がなかった状態に回復するものであることについて、当事者間に争いはないが、当事者は違反がなかった場合の状態について意見を異にしている。3月31日当時において、傭船者には4月19日に早期返船するという意思があったのに、4月13日まで通知をしなかった場合に違反のない状態とは3月31日に通知をすることである。他方、3月31日当時4月19日に返船する意思がなかったならば、3月31日に通知を出したら、それは誠実かつ相当の根拠のある通知ではない。傭船者は3月31日の時点では返船の意図はなかった。したがって、契約違反は、3月31日に20日前通知を出さずに4月19日に返船したことではなく、4月13日に(5月1日に返船することを前提とする)20日前通知を出さなかったことである。船舶は傭船者の使用に委ねられているので、契約上の流れとしては、傭船者が返船を決定した4月13日に通知を行い、傭船者が本船を使用すると否とに関わらず、その通知に従い返船時まで傭船料を支払うことである。傭船者の契約違反の結果、船主は4月19日の返船から5月1日の通知期間満了までの12日間の傭船料を損失したのである。

船主の損失から損害軽減の結果船主が同時期に得る利益が相殺されなければならないが、Oldendorffとの契約では、その期間は傭船料の支払いのないバラスト航海であり、後続の傭船契約が締結される場合、アイドルタイムが生じるのが通常であるところ、このバラスト航海はアイドルタイムとして扱われるべきであって傭船料と相殺される船主の利益はない。また、実際にも5月1日の時点で船主が市場価格での傭船料を獲得できたとは考えられない。

従って、船主の損害は、12日間×18,037.50米ドルで、合計216,450米ドルとなる。

【コメント】

傭船契約に従う適切な通知は有効な返船の前提条件ではなく、適切な通知なく返船された場合、返船時に傭船者の契約違反となり、船主の損害は返船日時点で算定すべきであること、したがって、実際に返船されるまで船主は損害軽減防止義務(mitigation)を負わないと、一般的には解されており、当事者間でも争いはなかった。

また、損害の遠隔性についても検討しているところ、傭船契約終了後に締結される次の傭船契約は、性質上どのような期間でもあり得るものであり、船主の主張する仮定的なビジネスの機会の喪失は、傭船契約当時数量化やコントロール等するのは困難であるから、本件では賠償されるべき損害とはならないと判示している。■