

JAPAN P&I NEWS

No.823-16/06/22

外航組合員各位

“GLOBAL SANTOSH”号英国最高裁判決 [2016] UKSC 20

再傭船者による本船の差押えが、定期傭船契約上の定期傭船者の代理人としての行為であるか否か、差押え期間がオフハイヤーとなるか否かについて、英国にて争われていた“GLOBAL SANTOSH”号事件で英国最高裁は、差押えは再傭船者（売主）と買主との滞船料をめぐる争いによって行われたものであり、定期傭船者の代理人としての行為ではない、従って差押え期間中はオフハイヤーとの判決を下しました。この最高裁判決について **Ince & Co. (London)** より当組合へ出向中の **Joanne Waters** 弁護士よりコメントを受領致しましたので、当組合試訳と共にご参考に供します。

以上

日本船主責任相互保険組合

損害調査部

Tel: +81 3 3662 7226

Fax: +81 3 3662 7400

E-mail: claims-dpt@piclub.or.jp

Website: <https://www.piclub.or.jp>

添付：Ince & Co.のコメント及び当組合試訳

Global Santosh

On 11 May 2016, the Supreme Court issued their judgment in the *Global Santosh* case.

The case concerned the interpretation of an off-hire clause which provided that if the vessel was arrested or detained, the payment of hire would be suspended until the time of her release, unless the arrest or detention was “*occasioned by any personal act or omission or default of the Charterers or their agents*”. The key issue was whether the receivers or sub-charterers were an “agent” for the purposes of this clause. The Supreme Court held, by a majority of 4 to 1, that they were not charterers’ agents because the events which gave rise to the arrest did not occur as a result of the receivers or sub-charterers exercising a delegated right under the time charter.

Facts

Global Santosh loaded a cargo of cement in Sweden for discharge in Nigeria, in fulfilment of a sales contract between sub-charterers and receivers. Due to congestion at the discharge port, the vessel had to wait over 2 months to berth. 1 day before the vessel was due to berth, the sub-charterers obtained a court order for the arrest of the vessel as a means of enforcing their claim for demurrage against the receivers under the sales contract. That dispute was eventually resolved and the arrest lifted, after which the vessel berthed and discharged as normal.

Charterers had paid hire throughout the period the vessel was waiting to berth due to congestion but did not pay hire for the period of arrest. Owners claimed the vessel was on hire because the vessel was arrested by the sellers/sub-charterers who were charterers’ agents.

Judgment

The Supreme Court overturned the decision of the Court of Appeal and held that the vessel was off-hire. It was agreed that where sub-contractors were carrying out loading or discharging activities, they could be considered as charterers’ agents, as these are delegated activities which arose under the charterparty. However, not everything a sub-contractor does could be considered as an exercise of a delegated right.

There had to be some nexus (or connection) between the reason for the arrest and the function sub-charterers were performing. There was none here. The sub-charterers could not be said to be charterers’ agents when they arrested the vessel for the demurrage claim, a right which arose under an entirely separate sale contract, and therefore the vessel was off-hire.

Lord Clarke, in his dissenting opinion, took a wider view. He considered that because the arrest was broadly caused by the discharging operations, and because charterers were responsible for discharging under the charterparty, sub-charterers were acting as their agents when they arrested the vessel for something related to discharge and the vessel would therefore be on-hire.

Impact

Following the judgment, parties will have to consider very carefully whether the event giving rise to the arrest was something which was being carried out by a third party in his exercise of rights flowing from the time charter. It is no longer possible to take a broad brush approach as to allocation of responsibility for things falling within charterers' or owners' spheres of responsibility and this will likely mean a more detailed analysis of the facts will be necessary before any conclusions can be made as to whether the vessel is off-hire.

To mitigate against the uncertainties of whether a third party can be said to have been exercising a delegated right flowing from the charterparty, Members should consider amending their off-hire clauses so they expressly cover a wider category of third parties (e.g. sub-contractors, receivers, shippers) rather than just referring to "agents".

It would also be prudent to carry out the same exercise in respect of other charterparty clauses which refer to "charterers' agents" as the judgment could potentially apply beyond the scope of just the off-hire clause.

Further, Owners may wish to consider expressly setting out in their off-hire clauses that any time lost due to arrests related to cargo or cargo operations will be on hire.

Joanne Waters, Solicitor, Ince & Co. London Office

“GLOBAL SANTOSH”号英国最高裁判決

2016年5月11日、英国最高裁は“GLOBAL SANTOSH”号事件に関する判決を下した。

本件は、本船が差押え・差止めにあった場合、その差押え・差止めが“傭船者若しくは傭船者の代理人（agents）の個人的な行為・怠慢・過失によるものでない限り、解除されるまで傭船料の支払は中断する”というオフハイヤー条項の解釈に関するものである。重要な論点は、オフハイヤー条項において受荷主や再傭船者が傭船者の代理人と見做されるか否かである。最高裁は、差押えは受荷主・再傭船者が定期傭船者から委任された権利の行使によって行われたものではないことから、彼らは傭船者の代理人ではないとする判決を下した（5人中4人が支持）。

事実

本船“GLOBAL SANTOSH”号は、再傭船者（荷送人）と受荷主間の売買契約に基づき、ナイジェリア向けセメントをスウェーデンにて積載した。揚地での船混のため、本船は着岸するまで2ヶ月以上待機していた。本船の着岸予定の1日前になり、売買契約に基づき受荷主から滞船料（demurrage）を回収すべく、再傭船者は本船を差し押えた。最終的にその紛争は解決され、差押えが解除された後、本船は着岸し貨物の揚荷役を行った。

傭船者は、本船が船混で待機中の期間の傭船料を支払ったものの、差押え期間中の傭船料は支払わなかった。船主は、傭船者の代理人である売主／再傭船者により本船が差し押えられたとして、差押え期間中もオンハイヤーであったと主張した。

判決

最高裁は、控訴審判決を破棄し、本船はオフハイヤーであったとする判決を下した。下請人が積荷役若しくは揚荷役を行っている状況であれば、彼らは定期傭船契約に基づいて委任された業務を行っていることから、下請人は傭船者の代理人と見做されることには異論がなかった。しかしながら、全ての業務が委任された権利の行使と見做されるわけではない。

差押えの理由と再傭船者が担っていた役割には関連性が必要である。本件ではその関連性がないと判断された。定期傭船契約とは全く別の契約である売買契約に基づく権利を行使して滞船料の請求のために本船を差し押えた状況では、再傭船者は傭船者の代理人とは見做されず、それ故に本船はオフハイヤーであるとの判断であった。

反対意見を投じた Clarke 判事は、より広範な見解を示した。差押えは広い意味で揚荷役に起因しており、定期傭船契約上傭船者は揚荷役に責任を負うことから、揚荷役に関連して本船を差し押えた時点で再傭船者は傭船者の代理人であったと考えられ、本船はオンハイヤーであると判断した。

影響

同判決を受け、関係者は、差押えの原因となる事象が第三者による定期傭船者から委任された権利の行使によるものであるかを慎重に検討する必要がある。今後は、傭船者・船主のいずれの責任範囲であるかを考える上で、大雑把なアプローチを行うことはできないであろう。本船がオフハイヤーであるかについての結論を出すにあたり、より詳細な事実の分析を行う必要が生じたと言える。

第三者が定期傭船契約に基づく委任された権利を行使しているかについての不確実性を軽減するためには、組合員は、定期傭船契約のオフハイヤー条項にて、代理人 (agents) と単に記載するのではなく、第三者 (下請人、受荷主、荷送人等) についての広いカテゴリーも明確にカバーするような修正を行うことを検討する必要があるだろう。

本判決は、オフハイヤー条項以外の条項への適用についても影響を及ぼすと考えられるため、定期傭船契約中の「傭船者の代理人」との記載がある他の条項についても、同様に見直すことが賢明と考えられる。

最後に、船主としては、オフハイヤー条項には貨物や荷役に関連した差押えによる時間の喪失はいかなるときもオンハイヤーと明確に規定することを検討することが必要であろう。

以上

Ince & Co. ロンドン事務所 Solicitor Joanne Waters