

Polar 号 英国最高裁判決

最近の英国最高裁判所の Polar 号 [2024] 判決は、本船が身代金目的で乗っ取られ、拘束された場合に、荷主が共同海損（本件では身代金）の分担義務を負うかを判断する際に、英国の裁判所が考慮する要素を明らかにしました。裁判所はまた、アデン湾における船舶への攻撃の可能性を回避するために、離路する船主の権利と義務の性質についても検討しました。

現在の紅海の状態を鑑みると、この判決は組合員の皆さまにも関係する事案のため、以下にその概要を紹介します。

（事件の概要）

Polar 号はロシアの St Petersburg からシンガポールに向かう途中、アデン湾で海賊に乗っ取られ、2010年10月から2011年8月まで拘束された。

航海備船契約は、BPVOY4の修正版にさまざまな追加条項を加えて締結された。追加条項にはアデン湾条項と戦争危険条項が含まれ、（アデン湾航行のための）追加保険料は40,000米ドルを上限として備船者の負担とされていた。

アデン湾に入る前に、船主は誘拐・身代金保険（通称 K&R 保険）に加入した。船主はまた、船舶保険と戦争保険が、現在の JWC（Joint War Committee）対象地域の航行をカバーするため、追加保険料を支払った。

船荷証券は船長が発行した。すべての船荷証券には航海備船契約の条項が摂取されていた。

海賊から解放された後、本船はシンガポールに到着し、共同海損が宣言された。共同海損分担保証状と共同海損盟約書が荷主側から提供された。

船主は、共同海損分担保証状と共同海損盟約書に基づき、荷主に共同海損分担金として約500万米ドルを請求した。荷主は身代金に関する共同海損の分担を拒否したため、船主は仲裁を提起した。

備船契約上、（アデン湾を航行するためには）船主は誘拐・身代金保険と戦争保険に加入しなければならず、その保険料は上限額（40,000米ドル）まで備船者が支払うことになっていて、これらの備船契約条項は荷主が所持する船荷証券に摂取されていたので、船主は荷主に身代金の分担を請求できない、と荷主は主張した。

仲裁廷は、荷主は身代金に関する共同海損に分担する義務はないと判断した。船主はこれを不服として裁判所に上訴した。

第一審裁判所は、誘拐・身代金保険および戦争保険に関する備船契約条項が船荷証券に摂取されていたが、これによって船主が船荷証券の所持人＝荷主に共同海損の分担を求めないとしたものとはならないと判断した。

荷主は控訴審に、さらに最高裁判所に上訴したが、いずれも棄却された。

最高裁判所の判断

航海備船契約には、船主が備船者に共同海損の分担請求をしないとする合意（Insurance Code or

Insurance Fund) はなかった。もしそのような合意があれば、当事者は互いに補償を求めるのではなく、保険会社に損失のてん補を求めるだけでよかった。海賊のリスクに対する保険料を傭船者が支払ったという理由だけでは、傭船者の共同海損分担義務が免除される原則はない。

本傭船契約で傭船者は、船主がアデン湾を航行する航海への同意を得た。(傭船者による追加保険料の支払と引き換えに) 船主が傭船者に共同海損の分担請求をしないとする合意が存在したならば、その合意内容は運送に関わる内容なので船荷証券にも摂取されていたと考えられる。(その場合、船荷証券の所持人である荷主にも追加保険料の分担義務が生じるが、荷主が追加保険料をどのように分担するかは不明確である。) 荷主の追加保険料分担が不明確な状況で、「傭船者に共同海損の分担請求をしない」を「荷主に共同海損の分担請求をしない」と読み替えるべき正当な根拠はない。

コメント

各傭船契約はそれぞれの詳細な条項に基づいて解釈されなければなりません。本傭船契約書には、アデン湾を航行することが義務付けられていたため、船主がアデン湾の航行を拒否することはできませんでした。この非常に具体的な文言によって約定されている本件は、フーシ派による紅海での攻撃を回避するために船主が離路する権利と義務を判断するうえではあまり参考になりません。

この判決は、船舶が第三者によって拘束され、身代金が支払われた場合の一般的な慣行、つまり、船荷証券の所持人は多くの場合には、共同海損分担金を支払う義務があることを確認しました。本判決は、船主が荷主に対して共同海損の支払いを請求できる状況を判断する際の裁判所のアプローチをさらに明確化するものであり、船主にとっては歓迎されるものでしょう。

William Turner
Senior Legal Adviser of Singapore Branch
Japan P&I Club