



JAPAN P&I NEWS

外航組合員各位

Polar 号 英国最高裁判決 [2024] UKSC 2

英国最高裁は、荷主は船荷証券に攝取された傭船契約条項に依拠して共同海損分担金の請求を拒否できるか、に関して争われていた **Polar** 号事件について、船荷証券の所持人は共同海損分担金を支払う義務があるとの判決を下しました。この判決について、当組合の **Senior legal adviser** を務める **William Turner** の解説をご紹介します。

(事案の概要)

本船はアデン湾で海賊に乗っ取られ、身代金 770 万米ドルの支払いと引き換えに解放された。船主は共同海損を宣言し、荷主に共同海損分担金 500 万米ドルを請求し荷主は船主からの共同海損分担金請求を拒否したため争いとなった。身代金は K&R (誘拐・身代金) 保険と追加戦争保険によって支払われた。航海傭船契約に基づきこれらの追加保険料は傭船者が負担した。船荷証券は航海傭船契約を広範囲に攝取していたので、荷主は航海傭船契約に依拠して共同海損分担金請求を拒否した。

以上

添付資料 : Article by William Turner (当組合試訳)
Article by William Turner

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

The Polar

A recent case in the Supreme Court The "Polar" [2024] has clarified the factors that the English courts will consider when determining the extent to which cargo interests will be liable for general average payments in cases where a vessel is seized and held for ransom. The court also considered the nature of Owners' rights and obligations to deviate to avoid potential attacks on the vessel in the Gulf of Aden.

Given the current situation in the Red Sea the case has relevance for our Members and we set out a brief summary below.

The MT Polar was on her way from St Petersburg, Russia to Singapore when she was seized and held by pirates in the Gulf of Aden from October 2010 to August 2011.

The voyage charterparty was made on amended BPVOY4 terms with various additional clauses. These included a Gulf of Aden clause and war risks clauses which provided that any additional insurance premium was for charterers' account up to a cap of US\$40,000.

Before entering the Gulf of Aden, the Owners took out kidnap and ransom insurance. The Owner also paid an additional premium to ensure that their H&M and war risks policy, was extended to cover transit through the current JWC listed Areas.

Bills of lading were issued by the master. All the bills of lading incorporated the terms of the voyage charterparty.

Following its release the vessel arrived in Singapore and general average was declared. A general average guarantee and a general average bond were provided.

The Owners claimed almost US\$5 Million under the bond and guarantee. Cargo interests denied liability in respect of the ransom and the Owners commenced arbitration.

Cargo interests argued that the Owners could not recover the ransom from them, because under the charterparty the Owners must take out kidnap and ransom insurance and war risks insurance, the premium for which was to be paid by charterers up to a capped amount, and those charterparty provisions had been incorporated into the cargo interests' bills of lading.

The arbitration tribunal concluded that the cargo interests were not liable to contribute to general average in respect of the ransom payment. The Owners appealed the decision.

Owners appeal was allowed with the court finding that the Owners bargain with charterers on kidnap and ransom and war risks insurance had been incorporated into the bills, but that this did not constitute a firm commitment by the Owners not to seek contribution in general average from the bill of lading holders.

Cargo interests appealed to both the Court of Appeal and then to the highest court, the Supreme Court who both dismissed the respective appeals.

The Supreme Court findings

The Supreme Court noted that there was no insurance code or fund agreed in the voyage charter. If there had

been such an insurance code then the parties would have needed to solely look to the insurers instead of each other for indemnification.

They found that there was no principle exempting charterers from liability in general average solely on the ground that they had provided the funds whereby Owners insured themselves against such damage.

In this case, the charterers obtained a benefit in that Owners could not refuse to undertake the Gulf of Aden passage. If there had existed an insurance code the charterparty clauses would have been incorporated into the bills of lading as they were relevant or directly related to the carriage. However, the court found there was not any sound basis for manipulating them in circumstances where this would result in a lack of clarity for bill of lading holders as to the insurance premium.

Comments

The court made clear that each charterparty must be interpreted based on consideration of its own detailed terms. Based on the specific wording of the charter the court determined that it would have been unacceptable for the Owners to refuse to transit the Gulf of Aden because the charter contained an express commitment to take that route. Due to the very specific wording in the charter the case is of limited application in determining Owners rights and obligations in respect of deviation to avoid attacks by Houthis in the Red Sea.

The case confirmed what has been common practice in cases where a vessel is seized by a third party and a ransom paid, which is that the holders of the bills of lading are in many cases liable to make a general average contributions. The Judgment is likely to be welcomed by ship owners as it further clarifies the approach the courts will take when determining the circumstances in which General average payments can be claimed from cargo interests.

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