

2024年6月11日 第249回 日本保険学会 関東部会

「英国最新最高裁判例にみる共同海損－[2024] UKSC 2 (17 January 2024) Herculito Maritime Ltd v Gunvor International BV－」

海損精算人
Average Adjuster
森 明

序言:Forward

本件は2024年1月17日に英国最高裁判所で言渡された最新の共同海損関連判例である。2010年10月30日に中東を東航中の船舶がAden湾で海賊に拿捕され、船主が身代金US\$7,700,000を支払い、10ヶ月後に解放された事件である。船主は受荷主に共同海損分担金US\$4,829,393.22を請求した。

貨物側は出荷主が締結した航海傭船契約に基付き当該航海の戦争危険割増保険料を支払ったので、身代金はその保険で処理すべきであると主張して、共同海損の分担を拒否した。先ず仲裁に付託され練達の海事仲裁人3名により荷主有利の判断が出された。其の後上訴され、高等法院、控訴院、最高裁判所で何れも船主が勝訴したが三審とも代理人不変と云う珍しい事件である。

本件では船荷証券と傭船契約との合体問題(解釈原則)が俎上に上ったが、今回は共同海損とは何か、今迄に海賊とどのような関係があったのか、英国での裁判(特に公判実態)と法曹そして商事・海事判例法の判例解析の便法についても解説～提案したい。

鍵となる言葉:Keywords

共同海損 (General Average)、海損盟約書 (Average Bond) と海損保証状 (Average Guarantee)、捕獲、拿捕、強留・拘束、抑止又は抑留 (capture, seizure, arrest, restraint, detention)、合体と修改 (incorporation and manipulation)、保険特別約定又は保険基金 (insurance code or insurance fund)。

I:事件の概要:Material Facts

時系列で記すと以下の通り。

2010年9月20日に船主と出荷主は航海傭船契約(BPVOY4 Form)を締結。

2010年9月28日に許容停泊期間が開始された。

2010年9月29日から10月2日迄の間に69,493.28 吨の燃料油の貨物が St. Petersburg で積み込まれた。船荷証券は6通発行された。そして星港に向けて St Petersburg を出航した。

2010年10月30日に本船は Somalia の海賊に拿捕され、身代金 US\$7,700,000 を支払った後、2011年8月26日に釈放された。

支払われた身代金のうち最初の US\$5,000,000 は誘拐・身代金保険によって賄われ、残りの US\$2,700,000 は船体・機関及び戦争危険保険によって賄われた。

仕向地の星港で貨物の荷渡前に貨物保険者から共同海損保証状(GA Guarantee)そして受荷主から共同海損盟約書(GA Bond)が提出された。

共同海損の精算が行なわれ貨物の共同海損分担額は US\$4,829,393.22 とされたが、貨物側は身代金の支払いに関して一般的に如何なる責任も負っていないと否定したので、船主は共同海損分担保証状及び共同海損盟約書に基いて倫敦で仲裁を開始した。

2020年1月8日に、経験豊富な仲裁人(Tomothy Young QC, Mr Dominique Kendrick, Mr Simon Gault)の仲裁廷は、この審理を細心の注意を払い、彼らの実務についての知識と理解に基いて事案を仔細に検討し、そして荷主には支払い義務が無いとの結論を下した。

それに不服の船主は 1996 年仲裁法第 69 条に基いて高等法院に上訴申立を行ない、それについて海事法廷判事の Justice Andrew Baker は上訴申立許可を認めた。

2020年11月23日:公判

2020年12月4日:高等法院判決(Sir Nigel Teare)

2021年11月17日と18日:公判

2021年12月1日:控訴院判決(Lord Justice Males)

NB: ORDER 2. The Appellants are to pay the Respondents' costs of the appeal to this Court in the agree sum of £95,000.00 by 4 p.m. on 15th December 2021.

2022年9月16日:上告申立許可(Lords Briggs, Leggatt and Stephens)

2023年10月4日と5日:公判

2024年1月17日:最高裁判所判決(Lord Hamblen)

添付は判決に記された当事者と代理人の一覧である。

II:判決要旨: Judgment delivered by Lord Hamblen on 17 January 2024

2024年1月17日(水)午前10時に Lord Hamblen により言い渡された「判決」の試訳は以下の通りである。



判決

2024年1月17日(水)

Herculito Maritime Ltd and others (Respondents) v Gunvor International BV and others (Appellants)

Case ID: UKSC 2022/0009 [YouTube 0:00 / 09:22]

<https://www.supremecourt.uk/watch/uksc-2022-0009/judgment.html>

Lord Hamblen が裁判所の判決について解説する。

上告の背景

2010年10月30日、化学製品油槽船「Polar号」(以下、本船と呼ぶ)は、St Petersburg から星港に向かう航海中、Africa 東海岸沖の Aden 湾の指定された高度危険海域を通過中に Somalia の海賊に拿捕された。同船は 2011年8月26日に解放される迄、10ヶ月間拘束されていたが、船主によって、或いは船主に代わって US\$7,700,000 の身代金が支払われた。船主は、貨物の所有者である貨物利害関係者は、身代金の支払割合に応じて共同海損を分担する義務があると主張している。このような責任は、船舶と貨物の保全のために特別な費用が発生した場合に発生し、その損失を利害関係者が比例して負担することを要求するものである。貨物所有者の分担額は、US\$5,914,000 である(ママ)。貨物関係者は、身代金の支払いに関して、共同海損法に基づく賠償責任はないと主張している。彼らは、船荷証券に基づく船主との契約の本当の解釈によれば、船主の唯一の救済策は、船主の身代金支払いであると主張する。船主の唯一の救済措置は、このような危険に関する追加保険に加入し、身代金の支払いを回収することであった。傭船契約と呼ぶべき航海傭船契約の戦争危険条項に従い保険料は傭船者が支払った。

この紛争は仲裁に委ねられ、仲裁人は 2020年1月8日付の裁定で、貨物側の主張を支持した。Sir

Nigel Teare に対する上訴では、船主側の主張が認められた。控訴院は Sir Nigel Teare の判決を支持した。貨物側は最高裁に上告した。

最高裁は全会一致で上告を棄却する。本官は他の判事全員が同意を得て本判決を下す。

判決の理由

判決には 4 つの争点がある。

第 1 の争点は、傭船契約の適切な解釈に基付くか或いは黙示の解釈に基付くか否かの問題である。

船主は、戦争危険条項に従って追加保険に加入した危険から生じた損害について、傭船者に対して請求することが出来ない。契約当事者は、特定の損害が保険で担保されることに合意可能であることは良く知られている。そして、そのような損失や損害が発生した場合、当事者は契約上の相手方ではなく、保険会社に対して救済を求めることになる。海運業界では、このような保険特別約定や保険基金は、傭船契約や定期傭船契約に於いて存在するとされて来た。

本件は、航海傭船に保険特別約定又は保険基金が存在するか否か、亦、存在する場合には航海傭船契約の条件を合体した船荷証券に保険特別約定又は保険基金が存在するか否かを検討する必要があった初めての事案である。本件審理を有利に進めるため、貨物関係者は特に、保険特別約定が定期傭船で合意されたこととされた 1983 年の *The Evia (No. 2)* の貴族院判決に依拠している。重要な問題は、同事件の保険料が定期傭船の事例と大きく異なるか、即ち、区別出来るか否かという点である。判決に示された詳細な理由により、この傭船契約条件は、*The Evia (No. 2)* の傭船契約条件とは著しく異なっており、この判決は区別することが可能で、又、区別すべきである。特に、Aden 湾を通過する際の既知の海賊危険に対して特別に合意された契約体制を背景としている。

このような危険が戦争危険であり、其処での航行を拒否する権利があると船主が主張することは出来なかっただろう。このような状況では、追加保険料の支払いによって傭船者が何の利益も得られないような事案ではない。又、重大な追加負担を引き受けるような事案でもない。更に、*The Evia (No. 2)* の理由と判決が、異なる名称の傭船との関係でも踏襲されるべきであると結論付ける前に、裁判所は慎重であるべきである。特に、第1に、英国商法は確実性の重要性を認識し、可能な限りそれを促進するものである。第2に、保険特別約定の精査は不確実性をもたらす。第3に、もし当事者が保険に加入することを望むのであれば、保険で担保される損失や損害に関して、回収権や代位権は存在し得ない。これは簡単に明示出来ることである。そして第4に、保険会社への開示など、様々な実務上の困難が生じる可能性がある。

そのため、傭船契約には保険特別約定も保険基金も定められていない。更に、このような特別約定があったという前提で、その保険特別約定が船荷証券に盛り込まれていたか否かが問題となる。

第2の争点は、戦争危険条項の凡ての重要な部分が船荷証券に合体されていたか否かである。

船主は、戦争危険条項のうち保険料の支払い義務に関する部分は、貨物の積込、運送、揚荷や運賃の支払いに直接関係しないため、船荷証券に合体されていないと主張する。原審の判決では、船荷証券への傭船契約条項の合体に関する主要な判例が検討され、関連する原則がまとめられている。これらの原則を適用し、裁判所は、本条項は本船が航行する航路に関するものであり、従って、運送に直接関連するものであるという理由で、この主張は却下されるべきであるという控訴院の裁判官の意見に同意する。

第 3 の争点は、船荷証券の戦争危険条項の適切な解釈に基付き、或いは黙示的に、船主が船荷証券保有者に対して損失を請求することが妨げられたか否かである。

傭船契約の条項が船荷証券に合体されると、その条項は船荷証券契約に完全に記載されているものとして扱われ、条項は船荷証券契約の文脈で解釈されなければならない。貨物利害関係者は、貨物利害関係者に代わって追加保険料を支払うと見做されるべきだと主張した。誘拐や身代金事件が発生した場合、最も直接的に関係するのは傭船者ではなく、寧ろ彼らであり、共同海損運賃を負担する主な責任を負うのも彼らだからである。併し、この分析を裏付けるような傭船契約条項は存在しない。義務は傭船者のものであり、傭船者は傭船者の適切な履行を確保するという独自の利益を有している。更に、そのような趣旨の理解を、関連する契約の当事者を超えて拡大するような保険特別約定や基金の判例は存在しない。

第 4 の争点は、必要であれば、戦争危険条項の文言を変更し、追加保険料の支払いについて、船荷証券の保有者を傭船者に置き換えるべきであるか否かである。

傭船契約条項の変更は、船荷証券の文言に適合させるために必要であれば、一般的な条項の合体によって許される。船主が Aden 湾を通過することに合意した条件の記録としての船荷証券の文脈では、追加保険料の支払い責任の分担は理に適っているため、本件ではそのような必要性はない。従って、修改を正当化する理由はない。更に、第一審判事と控訴院判事の両方が判示したように、船荷証券保有者が未知で予測不可能な金額を支払う潜在的な責任を受け入れることの不可解さなど、修改があってはならない積極的な理由もある。

結論として、船主は争点 1、3、4 で勝訴し、控訴は棄却されなければならない。

III: 共同海損とは何か(What is General Average?)

これを、英米の判例を紹介した教科書から適宜拾い出すと以下のようになる。

- (1) 貨物を積載した船舶が
- (2) 海難事故に遭遇し
- (3) 共同の安全の為に(=切迫した危険から逃れる為に)
- (4) 異常なそして
- (5) 合理的な

- (6) 行為を選択・実行したとき
- (7) その直接的な結果である損害や費用を
- (8) 航海が終了した時点の犠牲損害賠償額を加算した価額で
- (9) 共同の海上冒険の利害関係者が
- (10) 衡平に分担する制度、である。

「海上保険全書」牟田豊翻譯 農商務省出版 明治 18 年 6 月 4 日版權届 全 392 丁

「共同海損論」橋本犀之助 昭和 14 年 4 月 25 日発行 三省堂 全 115 頁

「共同海損法論」小町谷操三 昭和 18 年 7 月 15 日発行 岩波書店 全 681 頁

IV:本件に関して以下の用語について概説する(Related Terms)

- (1) 共同海損(General Average)
- (2) 海損盟約書(Average Bond)と海損保証状(Average Guarantee) PC on Cargo [添付参照]

共同海損に関する時効について。英法では訴因発生(共同海損事故発生日ではなく共同海損が成立した日、即ち揚切日である)から 6 年であったが、The Potoi Chau [1984] 1 AC 226 (PC). Lord Diplock に於いて、海損盟約書・海損保証状を提出したときは、共同海損の債権／債務が明確になった日、即ち、共同海損精算書の発行日から 6 年となった。米法では出訴遅滞(laches)の規定は州法によるので 1 年から 10 年と区々である。日本では、商法(抄) 第 812 条 共同海損の分担に基付く債権の消滅時効は「その計算が終了した時から 1 年間行使しないときは、時効によって消滅する」とある。即ち、共同海損精算書の発行日から 1 年である。

- (3) 捕獲、拿捕、強留・拘束、抑止又は抑留(capture, seizure, arrest, restraint, detention)

Eleni Shipping Ltd v Transgrain Shipping BV

[2019] EWHC 910 (Comm) (10 April 2019)

URL: <http://www.bailii.org/ew/cases/EWHC/Comm/2019/910.html>

Mr Justice Popplewell :

Introduction

1. This is an appeal under s. 69 of the Arbitration Act 1996 by the Claimant ("the Owners") against an award dated 19 February 2018, as corrected ("the Award") by which the majority of the tribunal rejected the bulk of the Owners' claims against the Defendant ("the Charterers") arising out of the **capture by pirates** in the Arabian Sea of their Panamax bulk carrier "ELENI P" ("the Vessel").

17. With real respect for the views of these experienced arbitrators I do not find such reasoning persuasive. It is true that clause 101 recognises the risk of piracy, but it has its own off-hire provision. It therefore affords no guidance to the scope of "capture" as an off-hire event in clause 49. Nor can I accept that "capture" is something which an authority is incapable of carrying out. As a matter of the ordinary use of language, capture does not necessarily connote the use of force. Unoccupied land or undefended goods may be captured. **My wife may capture my heart.** I see no difficulty as a matter of the ordinary use of language in the concept of a governmental authority or ruler capturing a vessel.

(4) 合体と修改(incorporation and manipulation)

「合体」(incorporation)については、忽那隆治弁護士が貨物側原告代理人を受任した「チサダネ号」(最三判昭和50年11月28日民集29巻10号1554頁)で裁判所が用いた。これを「摂取」と和訳するのは間違いである。摂取は(1) 口から食べたり飲んだりすること<栄養や薬> (2) 体内に取り入れること<情報や知識や文化> (3) あるものがある場所から別の場所へ移動させること<水を井戸から摂取する: 鉱山から鉱石を摂取する:>等々である。因みにWeblioでは<incorporation>の項目には、結合、合同、合併、編入、結社、法人団体、会社、法人格付与、法人設立とあり、摂取の表示はない。

(5) 保険特別約定又は保険基金(insurance code or insurance fund)

保険特別約定又は保険基金とは、特定の損失や損害が保険で担保され、そのような損失や損害が発生した場合、当事者は契約の相手方ではなく保険会社に対して求償する契約内の合意を指す。

(6) 誘拐・身代金保険(Kidnap & Ransom Payment Insurance)

誘拐・身代金保険は、誘拐、身代金、恐喝要求による経済的損失から個人や企業を保護するために設計されている。基本的な担保範囲は、身代金(解放金)の支払い、収入の損失、銀行融資の利息、及び医療。但し、これは部外秘の保険で「事件」が明るみ出ない限り付保の実態は不明である。

(7) 海賊(pirate)、海賊行為((an act of) piracy)、共同海損(general average)、共同陸損(general average on land)、共同空損(general average in air)

(8) 日本の海賊(Japanese pirates)、村上水軍(Murakami navy)、倭寇(Wakō, any of the groups of marauders who raided the Korean and Chinese coasts between the 13th and 16th centuries. [Brittanica])

(9) 日本政府の海賊対処(2023 Japan's Actions against Piracy (English)) JSDF / JCG

[添付資料参照]

(9) 公判と証人尋問 (court proceeding / trial / hearing) and (examination of a witness)

(11 最近の英国貴族院・最高裁判所の共同海損判例 (recent general average cases delivered by law lords)

The Bijela [1992] Lord Lloyd

The Ocean Victory [2017] Safety Port / Subrogation Claim

The Longchamp [2017] Lord Neuberger (Chancery Judge)

The CMA CGM Libra [2021] Lord Hamblen

The Polar [2024] Lord Hamblen

V: 上記「判決主文」を詳説すると以下の通り (More Detailed Judgment)

概要:

2024年1月17日、最高裁判所は、Herculito Maritime Ltd v. Gunvor International BV [2024] UK 2 の判決を言い渡した。この判決は、Aden 湾に於ける海賊行為による拿捕が、保険会社、船主、傭船者、船荷証券を保有する貨物利害関係者に及ぼす影響について検討したものである。裁判所は、傭船契約に黙示の保険特別約定が含まれているか否か、傭船契約から船荷証券への合体、そして文言の修改について検討した。

影響:

1. 最高裁判所は初めて、契約に於ける解釈の問題として黙示の保険特別約定が生じる法的根拠を特定した。これにより、当事者は、契約上の相手方ではなく、保険会社のみを救済手段として求めることに同意する。保険特別約定は「必然的に黙示の用語に似ており、同様に高い閾値を伴う」。その高い閾値は満たされていなかった。これは、傭船契約、建設/金融契約、商業用賃貸借契約など、一方の契約当事者が保険料を支払う義務があると定めた契約に影響する。

2. 最高裁判所は、The Product Star [1993] 1 Lloyd's Rep. 397; Lord Justice Leggatt に於ける控訴院の判決と The Paiwan Wisdom [2012] 2 Lloyd's Rep. 416; Justice Teare に含まれる判決を承認した。結果として、Suez を経由し、必然的に Aden 湾/紅海を經由して航行するという合意を含む傭船契約では、船主は、戦争の危険を回避するために喜望峰を迂回し、喜望峰の周囲を航行するという一般的自由を行使することは出来ない。状況の質的な変化。これは、紅海の商船に対する Houthi 派による攻撃の文脈に於いて、直ちに重要となる可能性がある。

3. 裁判所は初めて、仲裁条項又は管轄条項以外の条項が傭船契約から一般規約によって船荷証券に合体されているか否かを詳細に検討した。対処すべき問題は、その条項が「積込、運送、荷渡に直接関係しているか」否かであった。合体や修改に関する法律を変更するものではないが、判決には原則についての簡潔だが広範な分析が含まれており、古い先例を参照する必要性を制限する筈である。

上訴の争点とその解決:

2010年10月30日、MV POLAR は Aden 湾を通過中に Somalia 海賊に拿捕された。本船の釈放に当たり身代金が支払われ、船主は共同海損を宣言し、其の後精算書が発行された。

貨物利害関係者は、航海傭船契約には「保険特別勘定」が含まれており、これにより当事者は事故が発生した場合の賠償手段として船主の保険会社のみを目を向けることに合意しているため、共同海損を分担する義務はないと主張した。Aden 湾に於ける戦争の危険はなく、傭船者には危険が及ばない。この保険特別約定は、主張された貨物関係者により船荷証券に合体されていた。

上告審では主に4つの争点が提起された。(1) 傭船契約の戦争危険条項と、Aden 湾で生じる戦争危険に関して船主が傭船者からの請求を妨げる Aden 湾条項に保険規定が含まれているか否か、(2) もしそうである場合、それらの条項が船荷証券に合体されているか否か、(3) 船荷証券の適切な解釈に基付いてか暗示によって船主が船荷証券保有者に対する請求を妨げられたか、(4) これらの条項は、「傭船者」という言葉を「船荷証券の所有者」に置き換えるように修改されるべきか否かである。

本件の航海傭船契約には航海は「Suez 経由」と規定されており、追加の Aden 湾条項と戦争危険条項も含まれていた。

Aden 湾条項は、第1の段落で、護衛やその他の保護部隊の到着を待っている時間の半分は、滞船時間として計上され、該当する場合は滞船料として計上されると規定していた。第2段落では、追加費用が発生した場合、船主と傭船者が折半することが規定されている。第3段落では、追加の保険料は傭船者の勘定で、上限はUS\$40,000であることが規定されていた。戦争危険条項は、船舶が除外地域に航行することを理由に被るだろう戦争危険に関して支払うべき追加の保険料は全額傭船者の負担となると規定していた。

この傭船契約には BPVOY 4 の標準書式が合体されており、第39条で規定されている広範な自由が含まれており、戦争危険の中に「海賊行為」(“acts of piracy”)も含まれている。

船荷証券は INTERTANK 78 書式に基付いており、傭船契約に条項を合体するための広範な一般的な文言が含まれていた。

争点(1)、傭船契約には黙示の保険特別約定が含まれていたか?

最高裁判所は、傭船契約には黙示の保険特別約定が含まれておらず、その結果、貨物利害関係者の控訴は限界に達したと判断した。

当事者が保険特別約定又は保険基金に合意したか否かは、傭船契約の解釈の問題であった。黙示の保険特別約定は「必然的に黙示の用語に似ており、同様に高い閾値を伴う、と判示した。

重要な点として、最高裁判所は、The Ocean Victory 事件に於ける Longmore LJ の「契約の当事者が保険に加入することを要求している場合の一応の立場は、当事者が互いに補償を求めるのではなく、保険会社に補償を求めることに合意していることであるべきである」という傍論に同意しなかったことである。最高裁判所は、「このような場合、一義的な立場は存在しない。それは常に、契約条項の全体としての解釈と、保険に関して合意されたことの必要な結果によって決まる」と判示した。

The Evia (No. 2)、The Concordia Fjord、The Chemical Venture を検討した結果、裁判所は上訴に関連する 4 つの一般的な考慮事項を特定した。

1. 船主が、良く知られた誘拐や身代金の危険に関して、一般的な慣習法上の貴重な権利を放棄するには、その旨の明確な合意が必要である。
2. 当事者が保険特別約定に合意したことを証明するには、これが合意内容の必然的な結果であることを示す必要があるが、これは高い閾値である。
3. この事件は連名保険・共同名義保険ではなかった。
4. 船主が関連する損失や損害に備えて保険を掛けるための資金を提供したというだけの理由で、傭船者が契約違反又は一般的に、その責任を免除される原則はない。

貨物利害関係者は、傭船契約は The Evia (No. 2) の傭船契約と実質的に区別出来ないと主張した。最高裁判所はこれに反対し、Lord Roskill が The Evia (No. 2) で強調した 5 つの特徴を逐一区別した。

1. 貨物利害関係者の訴訟は、BPVOY 標準書式の第 39 条が、The Evia (No. 2) で検討されている Baltim 書式の第 21 条に匹敵する船主に対する「無条件の権利」と「絶対拒否権」を与えているというものであった。それらに最高裁判所は次のように同意しなかった。
 - a. 第 39 条は広義且つ限定されていない用語で表現されていたが、その文脈で見る必要があった。
 - b. その背景には、契約上の航海が必然的に Aden 湾を通過する「Suez 経由」であるという両当事者の合意、海賊による攻撃と身代金目的の強奪(seizure)の良く知られた危険、及び本船が Aden 湾を通過する条件。

c. このような背景から、船主が Aden 湾の通航を拒否し、代わりに喜望峰を廻航することを可能にするために、既知の海賊危険が第 39 条の意味に於ける「戦争危険」と主張することは出来なかったであろう。傭船契約締結後に Aden 湾を通過する危険が質的に変化していれば、立場は変わっていたかも知れないが、控訴審では危険の変革は示唆されなかった。必要に応じて、The Product Star の控訴審判決や The Paiwan Wisdom 判決からこの解釈を用いられた

d. The Product Star が誤って決定されたとする貨物利害関係者の申立は却下された。

e. Lord Roskill が強調した「無条件の権利」や「絶対拒否権」は、Aden 湾の通過に関しては存在しなかった。

2. 傭船者に対する保険料の支払い義務は決して決定的なものではなく、その義務には上限があったため、費用の分担があった可能性がある。

3. BPVOY 書式の第 39 条に基いて傭船者に課せられる可能性のある追加の義務は発生しなかった。何故なら、既知の海賊行為の危険が第 39 条の意味の範囲内で「戦争危険」とであると貨物利害関係者が主張する余地が無かったためである。このような追加の義務はあったが、それらは The Evia (No. 2) で貴族院が検討した Baltim 様式の第 21 条に基いて傭船者が負う義務とは比較にならないものであった。第 39 条に基いて追加の貨物を請求したり、船舶の航行を迂回させたりする船主の権利は、戦争危険区域での遅延に対処するものではなく、又、その他の点で反対の立場を無効にするものでもなかった。彼らは、戦争危険の文脈の外で、船主が追加の業務に対して支払われる同様の権利を繰り返したただだった。

4. 条項の表題(rubric)はそれほど重要な要素ではなかった。

5. 黙示の保険特別約定が無ければ、(Lord Roskill の呼称を借りて)「驚くべき結果」はない。何故なら、傭船者は、戦争危険保険料の割増料金の支払いと引き換えに、本来は禁止されている区域である Aden 湾を通過出来るという大きな利益を得たからである。

最高裁判所は、The Evia (No. 2)は、この訴訟に於いて傭船契約の特定の条項に基いて判断したように、如何なる一般原則も確立していないと強調した。仲裁人は、次の 4 つの理由から、「異なる名称の傭船契約に関して、The Evia (No 2)の推論と決定に従うべきであると結論付ける前に慎重」になるべきであった。

1. 英国の商法と海運法は、特に確実性と予測可能性の重要性を認識し、それを促進している。

2. 共同保険の場合は別として、傭船契約の中の保険特別約定を〔新事実を発見するための学問的な徹底した〕研究・調査すると、必然的に不確実性が生じる。

3. 当事者が、保険会社に回収権や代位権が存在しないことを規定したい場合は、これを簡単に述べる事が出来る(Barecon 89 第 13 項と同様)。

4. 黙示の保険特別約定の存在が不確かな場合、保険会社への重要な開示が困難になる可能性がある。それ以上の内容を伴わない傭船契約の開示は、保険会社に対する完全かつ公正な開示にはならない可能性がある。黙示の保険特別約定が存在することが判明した場合、保険契約に基づく補償に関する難しい問題が生じる可能性もある。

争点 (2) – これらの戦争危険条項の重要な部分が凡て船荷証券に合体されているか否か

最高裁判所は、傭船契約条項を船荷証券に合体することに関する判例は数多く存在しており、先例を頻繁に引用することは控えるべきであると判示した。

最高裁判所は、以下の考慮事項を参照して合体問題を検討した。

1. 船荷証券は流通証券であり、それに基づく契約上の権利と義務は一連の契約を経て最終的な受領者に移転される可能性がある。

2. 単一の航海に於ける船荷証券は、種々の貨物に対するものである可能性があり、異なる時期に様々な荷受人と交渉される可能性がある。船荷証券が締結される時点では、荷受人の身元と提案された荷揚げ港は不明である可能性があり、船舶が目的地に到着する迄に変更される可能性がある。

3. 貨物利害関係者は傭船契約条件について知識が無く、それを知るための準備が出来ていない可能性がある。

4. 重要なのは船荷証券に合体される文言であり、傭船契約への合体に関する規定ではない。

5. 多くの場合、一般的な合体文言には、貨物の積込、輸送、荷渡に「関連する」傭船契約の条項のみが合体されていると記載されている。これは古風な言葉ではなく、依然として適切な用語であったが、法廷が同義語の使用を希望する場合、裁判所は、内容に変更がないことが理解されることを条件として、「積込、輸送、および荷渡に『直接関係する』規定を参照する」ことを判示している。

6. 一般的な用語には積込、輸送、荷渡に直接関係する条項のみを合体するという確立された規則の主な重要性は、仲裁条項などの付随的な合意を除外することである。それは、船荷証券の交渉可能な性質によって正当化される。

7. 付随的な協定とは別として、積込、輸送、引渡に直接関連する条項のみを合体することにより、空荷航海に関連する条項など、船荷証券の文脈では適用出来ない条項は除外される。

8. 特定の合体文言が使用される場合、例えば「傭船者」を「船荷証券保有者」に置き換えるなど、傭船契約の関連条項をある程度修改することが適切である。

9. 対照的に、一般的な合体文言が使用される場合、文言を請求書に適合させるために、積荷、運送、荷渡に直接関係する文言については、或る程度の修改が許容される場合があるが、その趣旨の解釈規則はない。

10. 合体に関する判例法は「古い」ものではなく、「適切に反復的な検討方法を含んでいる」。法律は完璧であることよりも、明確で確実で良く理解されていることが望ましいと考えられていた。

控訴審での議論の焦点は、保険料の支払い義務を扱う戦争条項の部分にあった。Aden 湾の通航に関連して合意された危険配分を船荷証券に反映させるためには、Aden 湾条項および戦争危険条項の全体が以下のように船荷証券に合体されているものと見做されるべきである。傭船契約にあるように、BPVOY 4 標準書式の第 39 条と併せて読む必要がある。

仮令 Aden 湾条項と戦争危険条項が第 39 条に基づく船主の自由を制限しなかったとしても、それらは依然として運送に直接関連するであろう。例えば、傭船者が Aden 湾を通過するために支払うべき追加保険料を支払わなかった場合、船主は Aden 湾での航行を拒否する可能性がある。

問題（3）－ 船荷証券の条項の適切な解釈に基付いて、および/又は暗示によって、船主が同様に船荷証券保有者に対する斯かる損失の請求を妨げられたか否か。

争点（3）は 2 つの仮定を前提としていた。1 つ目は、傭船契約に保険特別約定が含まれていることである。2 つ目は、文言の修改(manipulation of the wording)が無かったことである。

これらの根拠:

保険料を支払う義務は傭船者のみにあり、船荷証券保有者にはそのような義務は課されなかった。若しそうであれば、保険特別約定が存在すると判断する本質的な理由は適用されず、船荷証券所有者は保険料を支払っていないため、保険特別勘定が無ければ「顕著な結果」(“remarkable result”)は有り得ない。

この義務は傭船者のものであり、傭船者は傭船契約の適切な履行を保証することに自らの利益を有する。締結された傭船契約は、当事者が相互に保険損失を補うことを期待しないというものであり、これは二国間協定に過ぎない。

このような状況で、最高裁判所は争点(3)に関する貨物関係者の訴えを棄却した。

問題（4）－ 必要に応じて、追加保険料の支払い責任を割り当てるこれらの条項の部分で、「傭船者」とい

う言葉を「船荷証券の所有者」に置き換えるように、これらの条項の文言を修改する必要があるか否か。

船荷証券に適合するような表現にするために必要であれば」、一般的な合体文言によって合体させられた備船契約条項を修改することは許される。

何故なら、Aden 湾と戦争危険は、「船主が Aden 湾を通過することに合意した条件の記録としての船荷証券の文脈に於いて、完全に理に適っているからである。」

更に、「修改があってはならない積極的な理由」もあった。The Miramar で強調された要因の一つは、船荷証券の保有者が未知且つ予測不可能な金額を支払う潜在的な責任を受け入れるという有り得ないことだった。控訴審でも同様の検討が行われた。

1. 船荷証券保有者が保険料を支払う責任がある場合、船主に対するその責任の根拠は全く不明瞭であった。

2. 各船荷証券保有者は保険料全額に対して責任を負っていたか？ そうでない場合、その責任は比例していたのか。亦、比例していた場合、何に比例していたか？

3. 船荷証券保有者が保険料を支払った場合、他の船荷証券保有者に対してどのような求償権があり、それらはどのように執行されるのだろうか？

結果：

上告審で貨物関係者が勝訴するためには、(1)の閾値問題である保険特別勘定、(2)の合体問題、(3)又は(4)の何れかの問題である船荷証券への合体について、更に修改に於ける保険特別勘定の含意について、勝訴する必要があった。貨物側は(1)、(3)、(4)の争点で敗訴し、上告は棄却され、船主側が勝訴した。

VI:本件の含意(Implications)

日本の最高裁判所の公判模様を可視化すべきである。我が国で最高裁の「動画」が上映されるのは、報道を見ていると「口頭弁論が開かれたので原審が場合によっては見直されるかも知れない云々」の場合だけである。それも担当裁判官が着席していて審理が行われる直前の場面だけである。

日本の最高裁判所の公判実態について「放映」されないのだから全く分からないが、英国の場合は「公判の模様」は実況中継されているので事件を理解する場合に大変に参考になる。本件は2日間の合計で9:10:15。そしてそれらは YouTube で後日何度も視聴可能である。本件の Lord Hamblen の言い渡した「主文」も同様である。前者を複数回視聴する者は事件の関係者と一部の好事家のみであるが、後者については相当数居る。言渡し日から5ヶ月近く経った2024年6月11日の午前11時半の時点で視聴回数は1,012回である。これは最近の他の最高裁判例と比較して平均的な数値である。

判決文にしても本件の高等法院、控訴院、最高裁判所の判決が「無料で一般公開」されているので、検索が正確且つ簡便である。日本の第 2 審の高等裁判所の判決のように「継ぎ接ぎではない」ので、控訴院判決或いは最高裁判決を読めば「事実関係」と「原審の概要」を凡て読み解くことが出来る。

東京地方裁判所で証人尋問に立ち会った時の「出来事」である。多忙の故か裁判長は尋問が最高潮に達した頃に途中から白河夜船である。その時に法廷で在籍していた代理人・弁護士を数えた処、総勢 16 名も居た。裁判長はいずれ書面で報告を受けるとは言え、証人と大勢の関係者を前に裁判長が関係者の「証言」を聞くことなく審理を進める事実を、その場に居ない海外の関係者が聞いたなら間違いなく驚くだろう。

これに関する日本の元裁判官の解説を最後に掲げる。

法廷での内職－似顔絵、別の事件の起案、居眠り・・・

午睡でよだれ

昼ご飯を食べた後の審理の時の話です。昼ご飯を食べた後は、睡魔がおそってくるのがよくあります。私が左陪席裁判官の時でしたが、裁判長、右陪席裁判官ともによく午睡される方で、このときも寝てしまい、尋問が終わりましたと言ってもまだ眠っていらっやいました。特に裁判長はよだれをたらしながら寝ていました。仕方がないので法服の袖を引っぱって起こそうとしましたが、なかなか目覚めません。しばらくして「何事か」という顔をしながら、ようやく起きました。これなど、内職といえるかどうかわかりませんが、わりとよくあることなのです。

このような法壇での内職は、裁判所の内部にいたことがない人には、実態はなかなかわからないだろうと思います。(p. 82)

以下は「必要な余談」:

泉徳治最高裁判事がある判決(平成 18 年 1 月 19 日)の中で意見を述べました。

民訴規則 184 条の規定に基づく第 1 審判決書の引用は、第 1 審判決書の記載そのままを引用することを要するものではなく、これに付加し又は訂正し、あるいは削除して引用することも妨げるものではない(最高裁昭和 36 年(オ)第 1351 号同 37 年 3 月 8 日第一小法廷判決・裁判集民事 59 号 89 頁参照)。しかしながら、原判決の上記のような継ぎはぎ的引用には、往々にして、矛盾した認定、論理的構成の中の一部要件の欠落、時系列的流れの中の一部期間の空白などを招くおそれが伴う。原判決は、そのおそれが顕在化した 1 事例である。この点に於いて、継ぎはぎ的な引用はできるだけ避けるのが賢明である。

また、第 1 審判決書の記載を大きなまとまりをもって引用する場合はともかく、継ぎはぎ的に引用する場合は、控訴審判決書だけを読んでもその趣旨を理解することができず、訴訟関係者に対し、控訴審判決書

に第1審判決書の記載の引用部分を書き込んだ上で読むことを強いるものである。継ぎはぎ的引用の判決書は、国民にわかりやすい裁判の実現という観点からして、決して望ましいものではない。(pp. 172/173)

井上薫「裁判官の横着」サボる「法の番人」たち 中公新書 クラレ 292:表紙・裏表紙 中央公論新社
2008年10月10日発行 720円 190頁

