

Gard Insight

Gardの上告、英最高裁判決確定

こちらは、英文記事「[Gard's appeal to the English Supreme Court is decided](#)」（2017年5月16日付）の和訳です。

OCEAN VICTORY号事件に関する英最高裁の判決が確定し、海事業界にとっては安全港担保義務に関する今後の紛争に役立つ指針が示された形となりました。また、今回の最高裁判決により、英国法上、用船者は、用船の損失や損害に関して船主同様の責任制限を行うことはできないという点も明確となりました。



P&I と海上・エネルギー分野の主要保険会社である Gard は、一般的重要性のある法律問題を明確化する必要が生じた場合には、訴訟を通じてメンバーの皆様をサポートする用意があります。実際、船主と用船者の取引においては、両者間でリスクをどのように分担することになるのかをはっきりさせておくことが有益です。同時に、法的な透明性を高めることは各保険者のリスクアセスメントにとっても意味があることです。また、法的安定性が確保されれば、結果的に無用な紛争が回避され、各関係者の訴訟コストの減少にも寄与します。

2016年11月に Gard が英最高裁への上告を行っていた OCEAN VICTORY 号事件 (*Gard Marine & Energy v. China National Chartering Company Limited and others*) について、このたび2017年5月10日付で最高裁の判決が下されました。

Gard が船体保険を提供していたケープサイズ船「OCEAN VICTORY 号」は、2006年10月に日本の鹿島港から退避しようとする際、荒天により座礁しました。船舶の救助が試みられましたが失敗し、船体が二つに破断して全損となる事故となりました。救助や撤去の費用は莫大な額にのぼりました。Gard は船主と裸用船者の請求権を代位し、定期用船者に対して、定期用船契約上の安全港担保義務違反に基づく損害賠償請求を行いました。

第一審である商事裁判所では Gard の主張を認める判決が下されましたが、その後控訴院で第一審判決が覆され、今回の最高裁判決も控訴院判決を支持する形となりました。最高裁は、安全港担保義務でいう「異常事態」とは、予見し得ない、通常の状態から逸脱した、通常とはかけ離れた事象であって、「通常用船者または船主が予想していなかったもの」であるとする控訴院判決を支持しました。

また、最高裁は3対2の多数決により、仮に安全港担保義務の違反が生じていたとしても、ボルチック国際海運協議会 (BIMCO) の「BARECON 89 様式」第12条の共同保険の規定に基づき、船舶保険者がてん補する損失に関しては、船主および船主を保険代位した船舶保険者が安全港補償義務違反を理由に裸用船者に求償することはできないと判示しました。なお、BIMCO は今夏、「BARECON 2001」の改正案の審議を予定しておりますが、これにも、最高裁で論じられた保険規定と同様の規定が定められています。今後、代位求償権が保全されることとなるよう、上記最高裁判決を招いた既存の文言の問題点への対応がなされることを望んでおります。

更に、最高裁は、2004年の *CMA DJAKARTA* 事件における責任制限に関する控訴院判決を争う定期用船者側からの交差上訴を全員一致で棄却し、定期用船者が安全港担保義務に違反していたのであれば、定期用船者は自己の責任を制限できないとしました。

今回の判決により、今後、船主と船主を保険代位する保険者が同様の状況（「BARECON 89」による裸用船契約のもと船舶保険が手配されていた場合）の下で安全港担保義務違反を理由として定期用船者に求償することは、より一層難しくなると思われます。一方、安全港担保義務違反が認められた場合には、用船者は、用船の損失と損害、そして結果的損害について、自己の責任を制限することができないため、引き続き船主に対して相当の責任を負うこととなります。

判決は約 60 ページに及ぶため、Ince & Co LLP の協力を得て概要をまとめたものを以下に掲載いたします。

背景

事故当時の 2006 年 10 月 24 日において、ケープサイズのばら積み貨物船である OCEAN VICTORY 号は、「BARECON 89 書式」の下で船主から関連会社へ裸用船に出された後、裸用船者から定期用船され、定期用船者から更にトリップチャーターとして再用船されている状態にありました。

再用船者は本船に対し、南アフリカ共和国のサルダニャ湾で鉄鉱石を積み、日本の鹿島港で荷揚げするよう指示を出していました。鹿島港への入港は、片側が南防波堤、反対側が陸で囲まれた北向きの鹿島水路（特設水路）から行い、この水路が入出港時の唯一の経路となります。

2006 年 10 月 24 日、荷揚げを行っていた OCEAN VICTORY 号が荒天により荷役の中断を余儀なくされたため、鹿島港の再定期用船者の担当者は、船長がアドバイスに従うことを想定して、OCEAN VICTORY 号の退避勧告を出しました。なお、付近のバースに係留されていた別のケープサイズ船である ELLIDA ACE 号にも、同日付で同様の退避勧告が出されています。OCEAN VICTORY 号と ELLIDA ACE 号はいずれも同日に退避を試みましたが、暴風雨に見舞われて奏功せず、OCEAN VICTORY 号は南防波堤の北端に接触して座礁し、ELLIDA ACE 号も鹿島水路の終点に到達するまでの間に座礁しました。両船の救助のために海難救助業者が起用されましたが、OCEAN VICTORY 号は離礁できず、最終的に船体が二つに折損してしまいました。その後、本船の座礁と全損に関する船主と裸用船者の請求権を代位した本船の船舶保険者が、定期用船者が安全港指定義務に違反していたとして、定期用船者に損害賠償請求をしました。それを受けて、定期用船者は再用船者に対して再求償を行いました。

非安全港かどうかに関する一般的な判断基準

3 つの用船契約にはすべて、安全港に船を仕向けなければならない旨のほぼ同じ規定が定められていました。

非安全港に該当するかの判断について、EASTERN CITY 号事件で控訴院の Sellers 判事は次のように述べています。

「特に異常事態が発生していない状況で、該当する期間中、特定の船舶が、通常の操船と航海技術によって回避できないような危険に晒されることなく入港し、港を使用し、出港することができない限り、その港は安全ではないとしたならば、広義の法としてあらゆる事情にあてはめることができるだろう。」

商事裁判所の判決

商事裁判所は、本件の事故が、定期用船契約の安全港担保義務に違反して非安全港が指定されたことに起因するものであると認定し、定期用船者に対し、船舶保険者への相当額の損害賠償の支払を命じました。

商事裁判所における審理において、定期用船者は複数の根拠のうち、主に船長の操船と判断を批判することにより反対弁論を行いました。

Teare 判事は、10月24日当時、OCEAN VICTORY 号が安全にバースに留まることはできず、再定期用船者の現地担当者の勧告に従って船長が退避を決定したことを過失と認定することはできないとするともに、鹿島水路には当時の天候下でケーブサイズの船舶を操縦し得る十分な操船余地がなかったとし、2006年10月24日当時、通常の操船方法と航行技術だけでは安全に出港することはできず、「運」も必要であったと判示しました。更に同判事は、鹿島港には、ケーブサイズ船が離岸しなければならない場合に、船舶が堪え得る範囲の気象条件で離岸できるようにするためのシステムが存在していなかったことや、鹿島港では、係岸避泊の限界条件に関するリスクアセスメントが行われていなかったことを指摘し、鹿島港はこうしたリスクアセスメントを行い、適切なシステムを導入すべきであったと判示しました。

以上から、第一審は、鹿島港を非安全港と認定し、今回の事故が「異常事態」によるものであった（したがって安全港担保義務の適用範囲ではない）とする定期用船者の主張を退けました。また、同船舶に生じた危険は、鹿島港の持つ二つの特徴、すなわち原料バースがうねり性波浪の影響を受けやすいことと、鹿島水路が局地的低気圧による北からの突風の影響を受けやすいことに由来するとした上で、定期用船者が主張するように二つの事象が併発するのは稀であった可能性は否定できないものの、気象学的には絶対に併発しない理由もなかったと考えられると判示しました。判事は、長波（波長の長い波）は明らかに鹿島港固有の特徴であったとするともに、低気圧についても特に異常とは思われず、北からの突風は鹿島港の特徴であったと認定しました。また、判事は、事件当日に鹿島港を襲った暴風雨が同港において過去最高レベルのものであった可能性は認めつつも、長波や北からの突風自体は稀とはいえないと判示し、「これらが併発するのは同港の歴史上稀であるとしても、その事象は同港の特徴や特性に由来するものである」として、港において、これら二つの事象が同時に発生したことに特に驚いた人はいなかったらと述べました。

控訴院の判決

控訴院は第一審判決を覆し、鹿島港の直面した状況は「異常事態」に他ならず、用船者側による安全港担保義務違反はなかったとしました。控訴院は、第一審判事は船舶の脅威となる危険を構成する二つの要素を個別に検討して、それぞれについてみれば稀とはいえないことから、その双方が港の特徴や属性に由来するものであったと結論づけるという不適切なアプローチをとっていると、本件のような致命的な組み合わせが生じることが稀であるにもかかわらず、これを港の特徴と結論づけるのは不適切であるとし、

また、控訴院は、重要となるのは、座礁を生じさせた個別の危険要因の性質ではなく、その事象の性質、すなわち実際に船舶が港内から出られない状態を生じさせた複数の危険の致命的な組み合わせであるとして、その時点において、港の位置に照らして理論上、ある事象が発生する可能性を予見し得たという事実だけでは、港の歴史上稀な事象までも港の特徴や属性であると結論づける根拠としては不十分であると、稀にしか生じない事象は港の属性とはいえないと判示しました。また、予見し得ない、通常の状態から逸脱した異常事態については、安全港担保義務の適用が除外されるとしました。また、仮に安全港担保義務の違反があったとしても、裸用船契約の保険条項を考慮すれば、原告は船舶保険者のてん補対象となる損害について損害賠償を請求することはできないと述べました。

最高裁判決

最高裁（Mance 判事、Clarke 判事、Sumption 判事、Hodge 判事および Toulson 判事）においては、次の3つの主要論点が審理されました。

安全港担保義務の違反はあったか。

この論点に関して最高裁が検討したのは、用船者が安全担保義務に違反していたといえるほどに鹿島港が「非安全」であったか、逆にいえば、用船者が安全担保義務に違反していなかったといえるほどの異常事態が生じていたかという点です。

最高裁は第二審判決を支持しました。主判決を言い渡した Clarke 判事は次のように述べています。

「安全港に関する問題は、ある程度単純な問題であるはずだ。すなわち、危険が稀にしか生じず、予見し得ない異常事態といえるものであったか、それとも特定の港において1年の特定の期間に特定の船舶が寄港する状況において通常のものであったか、という問題である。

[...中略...]船長や船員による一般的な通常の操船や航行技術によって回避し得る危険から生じた損失については、船主が責任を負う。船舶が指定された港に停泊する特定の期間に、特定の船舶に関して通常生じると予見されるまたは予見し得る危険であって、一般的な通常の操船によっては回避し得ない危険により生じた損失については、用船者が責任を負う。また、『異常事態』に起因する危険から生じた損失については、船主（および最終的にはその船舶保険者）が責任を負う。」

また、判事は、安全港担保義務の違反があったかどうかを判断するにあたって検討すべき時点は、用船者が港を指定した日の時点であることを確認した上で、安全港の担保は継続的な保証ではなく、事実上、船舶が到着する将来の時点の安全性に関する予想であると判示し、こうした理由から、安全港の担保においては必然的に、通常の状態、すなわち、船舶が到着すると考えられる特定の期間に港において通常と考えられるすべての特徴、特性、システムおよび状況を想定することになると述べました。また、Clarke 判事は、EVIA 事件 (EVIA (No 2) [1981] Lloyd's Rep 613) より、承認を得て Robert Goff 判事の次の言葉を引用しています。「港が非安全港であるかどうかの判断基準を定めるにあたっては、通常の状態を想定する必要があり、異常事態によって生じた危険は排除しなければならない。」

Clarke 判事は、安全港／非安全港の判断にあたっては、損失の原因となった事象が合理的に予見し得るものであったかどうかではなく、港の過去の歴史を検証することが必要であり、そのような実証的観点から、その事象が予見できるものであったかどうかを考慮すべきであると判示しました。

保険代位した船舶保険者は裸用船者に対して求償できるか。

この論点については3対2の多数決で定期用船者側の主張が認められました (Clarke 判事と Sumption 判事が反対)。安全港担保義務違反自体が存在しなかったと認定されたため、厳密にはこの論点について判断を示す必要はありませんでしたが、BARECON 89 がよく使われている標準書式であることを踏まえれば、一般的重要性がある論点であるといえます。

要約すると定期用船者の主張は、裸用船契約上に (定期用船者が当事者となっていない) 共同保険の規定があるため、裸用船者は定期用船契約上の安全港担保義務の違反によって生じた船舶の損失について、定期用船者を訴えることはできないというものです。

該当する規定である BARECON 89 の第 12 条には、裸用船者が、自己および船主の名義で保険を付保しなければならない旨が定められています。当事者の選択で第 12 条の代わりに適用できる代替規定が第 13 条となります。第 13 条と第 12 条の相違点は、海上・戦争リスクに関して、保険を付保する義務を第 13 条では船主に課している点です。また、第 13 条と第 12 条は共に、これらの保険は船主および裸用船者の共同名義としなければならない旨定めています。第 13 条では、当該保険の対象となる損害については、船主または保険代位した保険者が裸用船者に求償できない旨を明確に定めています。これに対して第 12 条には、船主および保険代位した保険者の裸用船者への求償を明確に排除する規定はありません。

本件では、当事者が (第 13 条を削除することにより) 第 13 条を適用しないことを選択しているため、第 12 条が適用されます。また、BARECON 89 書式の裸用船契約には、追加の補足条項 (第 29 条) として、船舶を安全港に仕向けなければならない旨の規定、すなわち安全港担保義務が定められています。

Clarke 判事および Sumption 判事は、第 12 条は安全港担保義務に基づく損害賠償請求権を明確に排除するものではないとの第一審判決を支持して、第 12 条は裸用船者に対して、裸用船者が保険料を支払った保険からの保険金に対する特定の権利を与えているものに過ぎないとし、当事者は第 13 条を削除するこ

とにより、第 13 条、および同条に定める明確な求償権排除の規定を適用しない選択をしていたと述べました。

また、Sumption 判事は、「契約の両当事者のために保険が掛けられている場合、当事者はその保険によって補償される損害については相手方に請求できない」というよく知られた原則に言及した上で、本件は報告されている他の判例とは異なるとして、次のように述べました。

「過去の英国の判例はいずれも、共同被保険者と保険者の間で生じた問題を扱ったものであり、いずれの判例も、被保険者でない、しかも共同被保険者と保険者の間の取り決めの当事者でもない第三者が不法行為者である場合に、共同保険の原則が当該第三者への請求にどのように影響するかという問題を論じたものではなかった。こうした第三者への請求を排除する必然性はなく、共同被保険者や保険者が排除を望むと考える理由もない。そのような結果が得られなければ取引が有効でなくなるような契約を見つけるのは不可能である。」

一方、過半数の判事は、補足条項である第 29 条に安全港担保義務を定めているからといって第 12 条自体の運用方法が変わるものではないとした第二審判決を支持して、第 12 条は、海上の危険により船舶に損失や損害が生じた際に保険で賄われる結果 (insurance funded result) について定めたものであると解釈するのが適切であるとし、裸用船者が安全港担保義務に違反した場合であっても、保険金を補償に充てる旨の規定を当事者間で定めている限り、保険によって補償される損害については、裸用船者は船主に対して責任を負わないと判示しました。Toulson 判事は次のように述べています。

「確かに、過失の有無を問わず、船舶が危険に晒されるような非安全港に配船されるリスクが存在していたとはいえ、船舶に対する結果的損害のリスクは、裸用船者が自己と船主の共同名義で付保することを義務付けられている保険によって賄われていた。このような場合に共同保険を掛けることの商取引上の目的としては、損害を填補する資金を提供するという目的以外にも、当事者間での訴訟や、一方当事者が他方当事者に代位求償を行うことを避けるという目的がある。」

また、最高裁は、裸用船者または裸用船者を保険代位した保険者が請求を行う場合には、代替案として、寄託または「損失の移転」という 2 つのいずれかを根拠とすることも考えられると示唆しましたが、これらの 2 つの根拠については本件では主張されなかったため、これらの根拠が認められるかどうかについての判示はありませんでした。

用船者は安全港担保義務に違反していた場合、自己の責任を制限できるか。

この論点については、全員一致で船舶保険者の主張を指示する結論が下されました。この論点は安全港かどうかの判断においては必ずしも必要ではありませんが、論点自体は重要となります。なお、この論点については既に CMA DJAKARTA 事件 (The CMA DJAKARTA [2004] 1 Lloyd's Rep 460) の控訴院の判例が存在したため、下級裁では審理されませんでした。

最高裁は、CMA DJAKARTA 事件の判例を踏襲し、用船者は、安全港担保義務に違反した場合に、1976 年の海事債権についての責任の制限に関する条約 (Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims 1976) における責任制限を主張することはできないと判示しました。また、1976 年の条約の文言である「船舶の操縦に直接関連して生じる[...]財産の損失または損害」との文言は、そのトン数によって責任限度額が計算されることとなる船舶自体の損失や損害を含むものと解すべきではないとしました。

終わりに

本件に関して最高裁への上告を行ったのは、Gard としては商事裁判所の判決を支持しており、控訴院が商事裁判所の判決を覆したことに不服であったためです。本件の法的問題は、最高裁によって、上告を受理するに足る重要性を持つと判断されました。今回の最高裁判決は、今後の安全港担保義務に関する

裁判においても海事業界の指針になることと思われます。代位求償権と求償可能性の問題に関する今回の最高裁の過半数の判事の見解を受けて、BIMCO の用船契約の標準書式や条項の一部についてもあらためて検討することが必要となりそうです。また、今回の判決により、英国法上、用船者は、用船の損失または損害に関して船主同様の責任制限を行うことはできない旨が明らかとなりました。

Gard にとっては期待どおりの結果だったとはいえませんが、法的な明確性と確実性を得るために必要なプロセスであったと考えております。

この Gard Insight の記事に関する質問やご意見は、[Gard Editorial Team](#) もしくは[ガードジャパン](#)まで電子メールでお送りください。読者の皆様からのご意見を募集しております。記事についてご要望をお寄せください。

本情報は一般的な情報提供のみを目的としています。発行時において提供する情報の正確性および品質の保証には細心の注意を払っていますが、Gard は本情報に依拠することによって生じるいかなる種類の損失または損害に対して一切の責任を負いません。

本情報は日本のメンバー、クライアントおよびその他の利害関係者に対するサービスの一環として、ガードジャパン株式会社により英文から和文に翻訳されております。翻訳の正確性については十分な注意をしておりますが、翻訳された和文は参考上のものであり、すべての点において原文である英文の完全な翻訳であることを証するものではありません。したがって、ガードジャパン株式会社は、原文との内容の不一致については、一切責任を負いません。翻訳文についてご不明な点などありましたらガードジャパン株式会社までご連絡ください。