

海賊との解放金交渉期間中の運航費用等の共同海損認容に関するイギリス最高裁判決

要旨

- アデン湾を航行中のケミカルタンカーがハイジャックされた事件で、海賊との解放金交渉期間中の船員給食料や消費した燃料費等は共同海損に認容されるかという問題が争われた裁判に関して、2017年10月25日イギリス最高裁にて、これらの運航費用も、1974年ヨーク・アントワープ規則(以下 YAR1974)の F 条の下で代換費用として共同海損に認容されると結論づける判決が下されました。(“The Longchamp” Mitsui & Co. Ltd and others vs Beteiligungsgesellschaft LPG Tankerflotte ([2017] UKSC 68))
- 共同海損精算人のこれまでの実務では本件のような増大した運航費用は共同海損として認容されないのが定着した慣行でした。第一審ではこれらの運航費用が共同海損に認められ、控訴審ではそれが覆されました。最高裁では再度、控訴審判決が覆され、上記運航費用は共同海損に認容されるとの判断が示されました。
- 本判決が今後の共同海損精算実務にどのように影響を及ぼすかが注目されます。また、本判決を契機として共同海損精算における F 条の代換費用の射程に関して議論が活発化することが予想されます。

1. 事件の概要

2009年1月29日アデン湾を航行中のケミカルタンカー「ロンシャン号」がソマリア海賊の襲撃を受け、ハイジャックされました。海賊は、本船解放の条件として600万米ドルの支払を要求しましたが、船主は通常の慣行に通りにこれを拒否し、約50日間におよぶ交渉の末、解放金185万米ドルを支払うことで、2009年3月28日に本船は解放されました。

本船船主は共同海損を宣言し、共同海損精算人(以下、精算人)を起用しました。精算人は解放に要した諸費用約330万米ドルを共同海損費用と認める共同海損精算書(以下、精算書)を作成し、荷主に約50万米ドルの分担を求めました。精算書では、共同海損費用として解放金185万米ドルの他、解放金の減額交渉中に増大した船員給食料や燃料費等約16万米ドルの運航費用(operational expenses)も含まれていました。精算人はこれらの運航費用は YAR1974 の F 条¹が規定する代換費用として共同海損に認容されるとしましたが、荷主側は、合理的な解放金は実際に支払われた185万米ドルであり交渉期間中に増大した運航費用は共同海損に認容されるべきではないと主張し、訴訟を提起するに至りました。

2. 高等法院判決(第一審)²

荷主側は、海賊に解放金を要求された場合には減額交渉を行うことが一般的であるため、当初要求された600万米ドルは、合理的に支出した費用に限り共同海損に認容されると規定する YAR1974 の

¹ Rule F

Any extra expense incurred in place of another expense which would have been allowable as general average shall be deemed to be general average and so allowed without regard to the saving, if any, to other interests, but only up to the amount of the general average expense avoided.

(訳)共同海損に認容されるべき他の費用の代わりに支出した余分の費用は、共同海損とみなし、共同海損以外の利益につき節約がなされたとしてもこれを考慮することなく、支出を免れた共同海損費用の額の範囲内で共同海損に認容する。

² [2014] EWHC 3445(Comm)

A 条³によって共同海損に認容され得ず、従って、それに対する代換費用も認められないと主張しました。他方、船主側は、当初の要求額 600 万米ドルと実際に支払われた 185 万米ドルの差額 415 万米ドルを節約するために支出された費用は代換費用として共同海損に認容されると主張しました。

荷主側の主張は、①本船の拘束された地は海賊の危険を避けるための避難港とは言い難く、YAR1974 第 X 条、XI 条における避難港費用としては認められない、②解放金は実際に払われた額のみが合理的な額であるとして燃料費等を共同海損として認めることはできないというイギリス海損精算人協会の Advisory Committee の意見によって支持されていました。

高等法院判決では、海賊による最初の解放金要求額である 600 万米ドルを支払ったとしても YAR1974 の A 条の下で合理的に支出した費用と認められ得るという考えに基づいて、船主側の要求が全面的に認められました。

3. 控訴審判決⁴

控訴審では上記の高等法院判決が覆されました。高等法院判決では、海賊の要求通りの解放金を支払うことが共同海損行為と考えられ、交渉の上、減額された解放金を支払うことが代替手段と考えられましたが、控訴審ではこれが否定されました。どちらも海賊へ解放金を支払うことによって本船を解放するという同じ手段であり、解放金の金額の差は減額交渉をどの程度まで行ったかという程度の差でしかないと考えられることから、解放金交渉期間中の船員給食料や燃料費等の運航費用は代換費用には該当せず共同海損としての認容対象外となると判示されました。

4. 最高裁判決

最高裁では、控訴審判決が精算人の中で確立した解釈、精算実務慣行および共同海損に関する教科書の記述に沿ったものであることを認識した上で、再び控訴審判決が覆されました。

(1) 最高裁の論点

最高裁において、荷主より提起された以下 6 つの論点が検討されました。

① 海賊の当初の要求通りに解放金を支払うことは共同海損行為として合理的であるといえるか。

高等法院判決および控訴審判決において荷主側は、海賊から解放金を要求された場合には減額交渉を行うのが一般的であるため、最初に要求された 600 万米ドルを支払うことは合理的ではなく共同海損には認められないと主張しました。しかし最高裁では、最初に要求された額について合理性が求められるとすると、合理的な額の費用を減額するための費用は代換費用として共同海損に認容され、非合理的な額、すなわち、より高額な費用を減額するための費用は代換費用として認容されないという非常に奇妙な論理および結論を招くことになる旨指摘されました。代換費用の認容に関する F 条の「共同海損に認容されるべき他の支出 (expense which would have been allowable as general average)」は、A 条の下で共同海損に認容され得る「性質」の費用であれば、その金額は問題ではないとの見解が示されました。

② 解放金の減額交渉期間中の費用は代換費用といえるか。

³ Rule A

There is a general average act when, and only when, any extraordinary sacrifice or expenditure is intentionally and reasonably made or incurred for the common safety for the purpose of preserving from peril the property involved in a common maritime adventure.

(訳) 共同の航海団体を構成する財産を危険から守る意図をもって、共同の安全のために、故意にかつ合理的に、異常の犠牲を払い、または費用を支出した場合に限り、共同海損行為が成立する。

⁴ [2016] EWCA Civ 708

控訴審判決では、代換費用は通常の共同海損行為とは異なる手段(“alternative course of action”)に関する費用である必要があり、解放金の金額の差は交渉の程度の差でしかないと考えられることから、代換費用は発生していないと判示されており、最高裁では荷主側はその旨、主張しました。しかし最高裁では、減額された 415 万米ドルを支払う代わりに船員給食料、燃料費等 16 万米ドルを支出したもしくは 600 万米ドルの解放金を支払う代わりに 201 万米ドル(解放金 185 万米ドル+諸費用 16 万米ドル)を支出したと考えられ、増大した上記運航費用は代換費用として認容されると判示されました。

③解放金の減額交渉期間中の費用は船主によって意図的に支出されていたのか。

荷主側は、解放金交渉期間中の諸費用が F 条の下で代換費用として認容されるには、それらが解放金減額のために船主によって意図的に支出された必要があり、船主がその判断をした証拠はないと主張しました。しかし最高裁では、減額交渉には時間を要し、解放金が減額される代わりに余分の燃料などが消費されることは明らかであるため、それらの費用は代換費用として船主により意図的に支出されたものと認定されました。

④解放金の減額交渉期間中の費用は余分の費用といえるか。

荷主側は、F 条における「余分の費用(extra expense)」とは、航海の危険に対応するために通常では支出しない費用という意味であると考え、解放金交渉期間中の船員給食料や燃料費等は、余分な費用ではなく、代換費用にはならないと主張しました。しかし最高裁では、共同海損費用の異常性は既に A 条の「異常の」という文言で示されているため代換費用に異常性は求められず、またフランス語版 YAR の F 条の“supplémentaire”という形容詞にもそぐわないと考えられました。「余分の費用」とは単に本来であれば発生していなかったが、共同海損費用を節約するため支出された追加の費用という意味であるとの見解が示されました。

⑤当初の要求通り 600 万米ドルを支払っていても滞船は発生していたのではないか。

荷主側は、最初に要求された 600 万米ドルを直ちに支払うこととした場合、海賊は最初の提示額は低かったと認識して更に要求額を引き上げ、いずれにせよ交渉が必要となり滞船は発生していたと主張しました。しかし最高裁では、2ヶ月という期間は解放金交渉の結果として発生したことが明らかであり、最初から 600 万ドルが支払われていたならば本船はすぐに解放されていた可能性が高く、不問だとしました。

⑥増大した運航費用は YAR1974 の C 条で除外されている間接損害として除外されるのではないか。

荷主側は、船員給食料や本船燃料費に関する規定は YAR1974 の第 XI 条⁵にあり、それ以外の滞船などの間接損害は C 条⁶によって共同海損費用から除外されていると主張しました。しかし最高裁では、

⁵ Rule XI からの抜粋

Wages and maintenance of crew and other expenses bearing up for and in a port of refuge, etc.
(訳) 避難港への転針中及び避難港における乗組員の給料・食費及び燃料

⁶ Rule C

Only such losses, damages or expenses which are the direct consequence of the general average act shall be allowed as general average. Loss or damage sustained by the ship or cargo through delay, whether on the voyage or subsequently, such as demurrage, and any indirect loss whatsoever, such as loss of market, shall not be admitted as general average.

(訳)共同海損行為の直接の結果である滅失、損傷または費用に限り、共同海損として認容する。航海中であるとまたは航海終了後であるとを問わず、滞船料のごとき遅延に基づき船舶または積荷が被った滅失もしくは損傷、または商機の逸失のごとき一切の間接損害は、共同海損として認容しない。

C条の規定はA条に定められている通常の共同海損費用にのみ適用され、F条の代換費用には適用されないとの見解が示されました。そもそもF条に定義されている費用の性質とは通常の共同海損費用としては認められないが、その節約限度で代換費用として認められ得るものだとされました。

(2) 最高裁判決

以上6点に関する Neuberger 判事の見解に Clarke 判事、Sumption 判事、Hodge 判事が同意した一方、Mannce 判事は論点①に関して最初に要求された解放金は合理的ではないなどとして反対しました。結果として、最高裁は、4 対 1 の多数をもって、船主側の上告を認め、解放金の減額交渉期間中に発生した船員給食料、燃料費等の運航費用は代換費用として共同海損に認められるという判決を下しました。

6. 最後に

本件は、イギリス裁判所で YAR の F 条の下での代換費用の認否が争点となった初めての事案でしたが、YAR の字句通りの解釈や共同海損精算人の従来の実務が覆された結論が示され、海事関係者にとって極めて関心の高い判決となりました。

本判決が実務に及ぼす影響については次のような諸点が問題となるように考えられます。

・共同海損に認められるべき費用に関して第三者と交渉が継続している期間(例えば、救助費あるいは共同海損に認められる修繕費の協定交渉等)に支出された運航費用は広く F 条の下で代換費用として共同海損に認められることになるのか。

・月単位などで定期的に発生する運航費用であれば保険料やその他管理費用なども代換費用に認められるのか。

・本件も含めて上記のような交渉期間中に積荷に損害が発生した場合は共同海損に認められるのか。

・代換費用としての認容の前提となる「共同海損に認められるべき他の費用」(F 条)の水準(金額)の認定について最高裁は判断基準を示していないが、今後、どのように認められるのか。

・合理的な交渉期間はどのように判断されるのか。

F 条に関するこれらの諸点についてさらなる議論が呼び起こされることでしょう。本判決が今後の共同海損精算実務にどのように影響を及ぼすかに注目されるところです。

以上