

船荷証券の共同海損条項の解釈に関するイギリス高等法院判決

イギリス高等法院は、本年 11 月 10 日、共同海損法において長年、未解決となっていた問題を解決する判決¹を下しました。

争点となったのは、1994 年 Congenbill²の共同海損条項の下でヨーク・アントワープ規則 (York-Antwerp Rules) のいずれのバージョンが適用されるべきかという問題でした。この船荷証券の共同海損条項には、「共同海損は、1994 年ヨーク・アントワープ規則またはその後の修正版に従って精算され、決済される」と規定されていましたが、イギリス高等法院は、この条項の解釈として、最新版である 2016 年ヨーク・アントワープ規則が適用されるべきとの判断を示しました。

この判決は、共同海損に携わる実務家間におけるこれまでの一般的な理解とは異なるものであり、共同海損実務に及ぼす影響は大きいものと考えますので、本稿にてその概要をご紹介します。

1. 事故概要及び経緯

原告である運送人は、2021 年 9 月および 10 月にモザンビーク・Maputo および南アフリカ・Richards Bay で M/V Star Antares に積載された積荷について 7 通の船荷証券を発行していた。発行された船荷証券は標準的な Congenbill 1994 であり、共同海損条項である(3)条には、以下のとおり規定されていた。

"General average shall be adjusted, stated and settled according to York-Antwerp Rules 1994, or any subsequent modification thereof, in London unless another place is agreed in the Charter Party."

上記船舶は 2 港目の揚荷役港に向けて航行中、11 月 3 日に水中浮流物に接触し、損傷を被った。11 月 19 日に共同海損精算人を介して共同海損が宣言され、11 月 26 日に、被告である積荷保険者は共同海損分担保証状を発行した。

共同危険団体内の当事者の共同海損に関する権利と義務は、原告である運送人が主張する 1994 年ヨーク・アントワープ規則 (YAR1994) と被告である積荷保険者が主張する 2016 年ヨーク・アントワープ規則 (YAR2016) のいずれに準拠するのか、について紛争が生じた。

2. 両当事者の主張

(1) 原告(運送人)の主張

- ① 原告は、以下の書籍、論説および団体内の回報等に依拠して、YAR2004 あるいは YAR2016 は、YAR1994 の "subsequent modification" に該当しないのであって、契約成立時に Congenbill 1994 の 3 条が意味していたのは、当該運送には YAR1994 が適用されるということである、と主張した。
 - (a) 万国海法会 (Comite Maritime International 以下、CMI) における YAR2004 採択後にイギリス海損精算人協会が刊行した Commentary on the York-Antwerp Rules 2004
 - (b) CMI が作成した YAR2004 のサマリーの序文
 - (c) ボルチック国際海運協議会 (Baltic and International Maritime Council 以下、BIMCO) 発行の特別回報 (2007 年 7 月 1 日付)
 - (d) Gard P&I Club のメンバー向け Insight Article (2007 年 8 月 1 日付)
 - (e) Lowndes & Rudolf: The Law of General Average and the York-Antwerp Rules 第 15 版 (2018 年)

¹ Star Axe I LLC v Royal & Sun Alliance Luxembourg SA - Belgian Branch [2023] EWHC 2784 (Comm)

² おそらくドライカーゴ取引で最も広く使用されている船荷証券と推察される。

- (f) Voyage Charters 第4版(2014年)
- (g) F. D. Rose: General Average Law and Practice 第3版(2017)
- ② さらに原告は、もしも両当事者が当該運送に YAR1994 ではなく YAR2016 を適用させることを意図したのであれば、Congenbill 2016³を採用するか、Congenbill 1994 の3条を修正して YAR1994 ではなく YAR2016 を記載したはずであって、そのいずれも実施されていないのであるから YAR1994 を適用するというのが当事者の合意である。

(2) 被告(積荷保険者)の主張

- ① “modification”は“amendment”よりも広範な意味をもつ文言である。Oxford English Dictionary では、「本質的な性格(nature or character)を変化させることなく何事かに変更(change)を加えること、あるいは、その結果」と定義されている。YAR の新しいバージョンは“modification”の意味に含まれる。
- ② Congenbill 1994 が起草された時点で3条が意味した、あるいは意味しようとした内容には疑問はない。このことの手掛かりとして、Lowndes & Rudolf 第12版(1997年)および Voyage Charter 第3版(2007年)を参照することができる。
- ③ YAR2004 の成立後になって YAR に関連して生じた出来事として、Congenbill 1994 の3条と同種の共同海損条項において YAR2004 はそこに含まれない新たな規則として扱われるべきものという見解がマーケットに出現したのである。その背景は以下のとおり。
 - (a) YAR2004 は、(CMIにおける起草および採択時に)規則 VI 条(救助報酬)、XI 条(避難港費用)、XIV 条(仮修繕)を中心に、議論を招いた規則であり、YAR2004 は、船主団体には好ましく受け取られていない。
 - (b) YAR2004 の採択後、BIMCO の書式委員会は標準運送契約書式に YAR2004 を盛り込まないことを決定した。
 - (c) 法律家の多くは、多くの BIMCO の標準契約書式に YAR2004 が適用されるとの見解であったが、ほとんどの海損精算人は、YAR2004 は YAR1994 の“modifications”あるいは“amendment”ではないので、“and any subsequent modification”あるいは“any subsequent amendment”という文言は YAR2004 を含まないとの見解であった。
- ④ 上記の理由から各種団体より YAR1994 に後続する YAR は“modifications”や“amendment”との文言に含まれないとの見解が発せられた。これは、条項の文言に正しい解釈を与えないだけでなく、船舶・積荷双方の利害関係者から歓迎されて採択された YAR2016 の適用の機会を喪失させているという点において不運なことであり、YAR プロジェクトにとっての障害となっている。
- ⑤ 原告は、関連条項の解釈に関する普遍的な理解を示す証拠を提示していない。

3. 判決(Christopher Butcher 判事)

- (1) Congenbill 1994 の3条の解釈に当たっては、契約時点においてどのような知識や資料が当事者にとっての背景知識を構成したかという点が重要である。インターネットによって入手可能であるすべての情報が関連する背景知識であることを意味しない。背景知識を構成する資料とは—(a) 契約時点において両当事者が実際に承知していたもの、(b) 合理的な第三者が契約時点において

³ Congenbill 2016 の3条は以下のとおり。

“General average shall be adjusted, stated and settled according to York-Antwerp Rules 2016 in London unless another place is agreed in the Charter Party.”



両当事者が承知していたと期待し、各当事者が相手方も承知していると推定していた知識、(c)当該種類の契約を締結しようとする当事者が有していると合理的に推定される知識一である。

(2) "modification"という文言の意味に関する被告の主張に賛成である。"modification"が一組の規則に関する文脈において使用された場合、"amendment"よりも広範な含意を有するものである。さらに Congenbill 1994 の 3 条では、"any subsequent modification"と規定し、"any"を使用しているため YAR1994 のいかなる"modification"をも含むものである。したがって、この文言は YAR の新たなバージョンに適用されるものと合理的に理解し得る。

(3) 原告が依拠する議論は該当条項の文言を狭義に解釈するものであると理解されるため、それらの材料(書籍や論説等)が合理的な人物が契約文言を理解するに当たって影響をし得た背景知識を真に示したものであったか、特定の文言に関する一つの見解を示したものに過ぎないか慎重に吟味する必要がある。

(a) イギリス海損精算人協会・Commentary on the York-Antwerp Rules 2004

この Commentary は、CMI バンクーバー国際会議において新たな YAR は YAR1994 の"amendment"あるいは"modification"ではないことを明確にするため YAR2004 との名称となったと説明している。しかし、この Commentary では CMI での審議の公式記録に言及されていない。

また、運送契約の当事者がこの Commentary を承知していた、あるいは、合理的な第三者が当事者が承知していることを期待していたであろうとは考え難い。

また、Commentary は、Congenbill 1994 等の運送契約における共同海損条項について、依然として YAR1994 が適用されると記述しているが、これは Documentary の執筆者の個人的な見解あるいはイギリス海損精算人協会の見解に過ぎないように思われる。

(b) BIMCO 特別回報(2007年7月1日付)

この特別回報は Internet で入手可能であったであろうが、合理的な第三者は当事者、特に積荷の利害関係人がこれを承知していたとは考えていないだろう。特別回報は、YAR2004 は"not in anyway a modification or amendment of the 1994 Rules"と記述しているが、BIMCO の見解あるいは立場を表したものであろう。

また、特別回報で BIMCO は、会員会社に対して、運送契約の共同海損条項から"any subsequent amendment thereto..."との文言を削除することを強くリコメンドしているが、このことは、BIMCO が YAR2004 が適用されると解釈される可能性を認識していたことを示すものであることは明らかである。

(c) Gard P&I Club Insight Article(2007年8月1日付)

この記事は、合理的な第三者が両当事者に承知していることを期待する材料でないことは明らかである。

(d) Lowndes & Rudolf 第 15 版(2018 年)および Voyage Charters 第 4 版(2014 年)

法律専門書における特定の文言や規定の意味に関する記述が、関連の事実関係の重要な一部を構成すると判断されることは稀である。法律専門書の記述は見解の表明に過ぎず、仮に両当事者が承知していたとしてもそのようなものと理解していたであろう。

Lowndes & Rudolf 第 13 版(2007 年)および第 14 版(2013 年)では、共同海損条項の同種の文言("as amended or with subsequent modification or the like")についてその意味が曖昧であると記述されている。また、Voyage Charters 第 3 版(2007 年)では、同種の文言について YAR2004 が適用されると記述されている。これらからも分かる通り、法律専門書の記述は著者の見解であって、議論の余地があることが了解される。

(e) General Average Law and Practice 第 3 版(2017)

原告が依拠するこの書籍の脚注は本事案で問題となっている文言の解釈に関わるものではない。



- (4)原告は、当事者が YAR2016 の適用を意図したのであれば、単純に Congenbill 2016 を採用したであろうと主張するが、これについては、むしろ YAR1994 の適用したのであれば、当事者は単純に YAR1994 のみの適用を規定した Congenbill 2007 を採用したであろうと考えるべきとする被告の反論が的を射ているものとする。
- (5)以上の理由より当該事案における共同海損の精算は YAR2016 の下で行われるべきと合意されていたと判断される。

3.コメント

本判決は、船荷証券等の共同海損条項の解釈について長らく司法上未解決であった問題について、初めてイギリス裁判所が判断を示したものであり、海事クラスター内で注目を集めています。特に、判決が、これまで様々な書籍、論説あるいは回報等で公表されてきた一般的な理解とは異なる判断となったため世界中の海損精算人は驚きをもって受け止めているものと推察されます。

今後、原告側が控訴手続きをとることが予想されるため、現時点において今回の高等法院判決は拘束力を有するものではないものの、この判断が実務に及ぼす影響は小さくないと思われます。最大の影響が及ぶのは共同海損分担請求権の消滅時効の問題でしょう。YAR1994 には消滅時効に関する規定がないため、YAR1994 が適用される事案においては、一般的に精算地の法律が準拠法となります。そのため荷主等から共同海損盟約書 (Average Bond) や共同海損分担保証状 (General Average Guarantee) が提出されている場合、イギリス法の下で消滅時効の期間は共同海損精算書の発行後 6 年間と考えられます。他方、YAR2016 の XXIII 条は時効期間を以下のとおり規定しています。

XXIII 条 共同海損分担金に関するタイム・バー

(a)適用される準拠法に期間的制限に関する強行規定がある場合は、常にそれに従うこととして、

- (i) 共同海損分担金の請求権は、共同海損盟約書または保証状に基づく請求権も含めて、共同海損精算書が発行された日から1年以内に、分担金の請求者により訴えが提起されないときは、消滅する。ただし、いかなる場合にも、共同の海上冒険の終了後、6 年を経過したときには、訴えを提起することはできない。
- (ii) これらの期間は、共同の海上冒険の終了後、当事者の合意により延長することができる。

(b)省略

巨大コンテナ船の共同海損事案等の場合、航海終了から共同海損精算書完成を経て共同海損分担額 (以下、分担額) の回収迄が航海終了から 6 年以内に完了しない事案、共同海損精算書完成から分担額の回収迄が 1 年以内に完了しない事案も十分生じ得るものと思われます。消滅時効の成立を防止するためには、極めて多くの荷主に対する訴訟提起が回避できないと推察されることから、十分余裕をもってこれに備える必要があるでしょう。

また、船荷証券上の共同海損条項で下記のとおり、“modification”ではなく“amendment”との文言が使用されていた場合、今後、裁判所が、適用されるべき YAR を YAR1994 と YAR2016 のいずれと判断するのかについては、今回の高等法院判決からは判断が難しいものと思われます。

"General average shall be adjusted, stated and settled according to York-Antwerp Rules 1994, or any subsequent amendment thereof, in London unless another place is agreed in the Charter Party."

以上