

東京海上日動
マリンニュース

No.224

2025 年 10 月 16 日

コマーシャル損害部・海上業務部

海難救助報酬に関するイギリス高等法院判決

2025 年 2 月、イギリス高等法院において、オランダ領海内で実施された座礁船舶の曳き下ろし作業について 1989 年海難救助条約における救助報酬請求権の成否および救助報酬額の認定に関する判決が下されました¹。上記の問題がイギリス裁判所において審理される例は多くなく、現時点におけるこの問題に関するイギリス裁判所の考え方を理解するのに有益かつ貴重な判決であると考えられるため、本稿にて判決の概要をご紹介します。

1. はじめに

海難救助報酬に関しては、ロイズ海難救助契約標準書式 (Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement No Cure-No Pay 以下、LOF) による救助事案であれば、当事者間で合意に至らない場合、Lloyd's Salvage Arbitration Branch (LSAB) における仲裁手続き (以下、ロイズ仲裁) に付されることになっており、また、任意救助 (いわゆるコモンロー救助) であれば、London Maritime Arbitration Association (LMAA) における仲裁で紛争解決が図られることが多く、救助事案がイギリス裁判所において争われる例は多くありません。本年 2 月にイギリス高等法院で下された判決は、現時点における救助報酬請求権の成否と救助報酬額の認定に関するイギリス裁判所の基本的な考え方を理解するのに有益かつ貴重な判決と考えられるため、以下、上記判決の概要をご紹介します。

2. 事故概要および本判決に至る経緯

- (1) 2023 年 11 月 14 日、被告である Elise Tankschiffahrt KG (オランダ) 所有の内航タンカー STELA 号 (以下、S 号) は、化学物質 (Light Oxo Fraction) 730MT 余りを積載しアントワープに向けロッテルダム港を出航した。同港内の Scheurhaven 付近において同船が防波堤に接近して行くのを感知した港湾当局が呼び掛けを行ったが、同船は間もなく上記防波堤に激突し座礁した。
- (2) 原告である SD Rebel BV 社が所有し、訴外 Boluda Towage Rotterdam BV 社 (以下、Boluda 社) が運航するタグボート VB REBEL 号 (以下、VR 号) は、ロッテルダム港湾当局から S 号に対してなされた上記 (1) の呼び掛けを傍受して S 号の救助に向かった。VR 号船長は LOF 救助契約の締結を企図し VHF で呼び掛けを実施したものの S 号から応答を得られず、救助契約の締結を行うことなく曳き下ろし作業を実施した。
- (3) タグ VR 号による曳き下ろし作業は 40-45 分程度で完了した。作業完了後、S 号船長は VR 号船長の求めに応じて “any dispute arising out of the services performed by the tug will be settled in London, in accordance with English law” と記載された Certificate of Safe Delivery (以下、Certificate) に署名した。後日、S 号船主は、VR 号により実施された作業は 1989 年海難救助条約 (以下、1989 年条約) における海難救助には該当しないと主張し、そのことの確認と VR 号船主に支払うべき額の決定を求めて、2024 年 1 月 24 日にオランダにて訴訟を提起した。
- (4) VR 船主は、上記オランダ裁判所での訴訟において、S 号船主の訴訟提起は Certificate での合意内容に違反する旨を主張し、さらに、2024 年 2 月 20 日にイギリス高等法院に対して、オランダ裁判所での訴訟に関する訴訟差止命令 (Anti-suit injunction) を求めた。イギリス高等法院は

¹ SD Rebel BV & Masters and crew of tug “VB REBEL” v Elise Tankschiffahrt KG (2025) [EWHC 376 (Admlty)]

2024 年 3 月 21 日に訴訟差止命令を下し、救助報酬請求権の成否および救助報酬額の認定についてイギリス高等法院にて争われることとなった²。

- (5) イギリス高等法院における審理において、S 号は座礁によって損傷を生じておらず被救助価額は約 1.8M ユーロであると認定されている。

3. イギリス高等法院判決

(1) 救助報酬請求権の成否(海難救助の成否)

S 号船主は、タグ VR 号により実施された作業は 1989 年条約における海難救助には該当せず救助報酬請求権は成立しないと主張した。

これに対して、高等法院は、実施された作業が救助作業と評価し得るか否かに関して、海難救助法に関する代表的な教科書である Kennedy & Rose Law of Salvage 第 10 版の記述³を引用し、特に下記の 4 点が重要であると説明している。

- ① (救助報酬請求権が成立するに足る危険が存在したかに関しては、)援助作業(assistance)がその時点において実施されていなければ、作業の対象物が滅失・損傷に直面するような災難(misfortune)あるいはその可能性のある状況(likelihood of misfortune)に遭遇していれば足りる。
- ② (救助報酬を請求するためには、)座礁船舶が、合理的に懸念された危険(a reasonably apprehended peril)が現実の危険(an actual danger)となる前にその状況から脱することができなかったであろうことを示す必要はない。実施された作業なしでは当該船舶が自由な状態にはなり得なかったということだけで十分である。
- ③ 救助作業を正当化するためには、危険(danger)を回避するために、救助者によって救助報酬の支払いを条件とする援助作業が提案された場合に、合理的に慎重で熟練した航海従事者の誰もがその援助作業を拒否しないような、合理的で現実の危険(danger)あるいはその懸念が存在しなければならぬ。
- ④ 現実問題として、救助契約が締結された場合には、当事者はその作業が海難救助であることを否定できないのであって、実際に危険(danger)が存在したか否かの議論は通常、解消される。

その上で高等法院は本件について考察を行い、S 号は座礁し、折しも潮汐も干潮に向かっていたため自力離礁の実現可能性が乏しく船底などの損傷が拡大する危険性があったこと、S 号船長はタグ VR 号による作業を受け入れていること、離礁後に VR 号による作業を”salvage services”と記載した Certificate⁴に署名をしていることなどから、VR 号による曳き下ろし作業は 1989 年条約における

² 被救助者である被告は、救助完了後に S 号船長が署名した前述の Certificate について、「船長は、通常の受領書であり、契約文書であるとは理解していなかった」、「文言が不明瞭であるため排他的裁判管轄に関する合意として拘束力はない」、「英語で記載された文書を手渡され、署名を急がされたが、署名前の質疑はドイツ語で行われた(ため理解できなかった)」として、この Certificate によって裁判管轄は確立していないと主張した。これに対して、高等法院は、「船長は船荷証券等の多くの契約文書に署名しなければならない立場にあり、当該 Certificate の意味が理解できなかったという主張は受け容れられない」、「Certificate の意味が理解できないのであれば、適切な質問を行うべきであるが、これが行われていない。したがって、船主は署名済文書の内容に拘束される」とし、Certificate の通り準拠法はイギリス法、裁判管轄地はロンドンであると判断した。

³ paragraph 5-004

⁴ 判決文によれば Certificate の全文は以下のとおり。

“I, the undersigned Master of the m.t. Stela hereby certify that my vessel together with her cargo (if any)

海難救助に該当すると結論づけた。

(2) 救助報酬額の認定

高等法院は、救助報酬額の認定のスタートポイントは、1989 年条約 13 条 1 項で明記された「(救助報酬額は)救助作業を奨励する目的をもって決定する」という公的な政策にあり、救助作業の実施主体が救助専門業者である場合、特にこの点が強調されると説明している。この点について、原告弁護士が著名なロイズ仲裁の控訴仲裁人である Jeremy Russel 勅選弁護士が個別の仲裁裁定⁵において示した以下の見解を参照したが、高等法院はこの見解に賛意を示した。

「近年、海難救助の世界はかつてないほど変化している。特に、Ardent 社が海難救助事業から完全に撤退し、Kotug Smit 社および URS 社は Boluda 社に買収された。救助作業で利益を得ることはより困難になっており、救助専門業者の数は減少している。その間にも、船舶は大型化しており、巨大船舶は、救助業者および広く世界全体に重大な問題を生じさせている。これらの問題は、救助専門業者に救助事業を継続させるために十分なインセンティブを与えるのに必要な奨励の水準と関係する。」

その上で高等法院は本件について考察を行い、タグ VR 号の運航者であり同タグの乗組員の雇用主である Boulda 社はまさに救助専門業者であり、救助船・資機材・人員確保への投資、救助作業への迅速な出動を可能とする態勢の維持は、救助報酬によって奨励されるべきものであるとした。

また、高等法院は、1989 年条約 13 条 1 項(a)号から(j)号に規定されている以下の救助報酬額の決定基準について評価、検討を実施している。

- (a) 船舶およびその他の財産の被救助価額
- (b) 環境損害を防止または軽減するための救助者の技能および努力
- (c) 救助者によって達成された成功の度合
- (d) 危険の性質および程度
- (e) 船舶、その他の財産および人命を救助するための救助者の技能および努力
- (f) 救助者の費やした時間、出費および損害
- (g) 救助者およびその救助設備が冒した責任負担およびその他の危険
- (h) 行われた作業の迅速性
- (i) 救助作業に提供される船舶またはその他の救助設備の利用可能性および効用
- (j) 救助者の救助設備の準備態勢および有効性並びにその価額

結論として高等法院は、救助に要した時間は短く単純な作業ではあったが、当該曳き下ろしは専門的作業によって速やかに首尾よく実施されており、被救助船舶と港湾の双方の危険を回避し非常に大きな便益を与えたと言えるとして評価した。また、S 号船主は適時に救助契約以外の請負契約 (commercial contract) で曳き下ろし作業をなし得たことを立証できていないと指摘した。さらに、救助専門業者による救助作業を奨励する重要性を認めつつも、救助報酬額は実施した作業内容とバラ

was safely delivered to me by the Master of the tugboat VB Rebel at Rotterdam - Caland 1 this day of 14-11-2023 at 07.21 hours local time, where she is presently lying safely moored on termination of salvage services. Any dispute arising out of the services performed by the tug will be settled in London, in accordance with English law.”

⁵ The Azurie [2022] LOFA10.08.2022

ンスを失するような高額なものとなってしまうとの原則も考慮した上で、救助報酬総額を£90,000とし、S号分担額を£69,039と判示した⁶。

4. コメント

上記イギリス高等法院判決は、1989年条約における①海難救助報酬請求権の成立、すなわち「海難救助」の成立の前提条件となる危険の定義、②救助報酬額の評価の在り方に関する基本的な考え方を簡潔に示したものであり、今後の救助事案の対応において非常に参考となるものと考えられます。②については、海難救助専門業者の救助作業を奨励するという目的をもって報酬額の決定を行う必要があるものの、他方、報酬額が実際に実施された救助作業とバランスを失するものとなってしまう旨を明確にしている点も重要な点と考えられます。

また、本件審理の過程で、裁判所が参照すべき LOF 仲裁裁定として直近 10 年間に下された 5 件の仲裁裁定が原告によって提示されました。高等法院は、これらの仲裁裁定と本事案との類似性が少ないとの判断を示しましたが、その一方で、過去の 2 件の判決⁷を参照し、イギリス裁判所で救助報酬額の認定を行う事案は極めて限定的であり、LOF 書式の下で実施される救助作業について従来ロイズ仲裁で非常に効率良く認定が実施されているため、裁判所における救助報酬の認定においてもこれらの仲裁裁定が参照されるべきであることに言及しており、この点も注目されます。

本件とは直接、関係はありませんが、オランダには海難救助にも関連し得る注目すべき国内法がありますので本稿にてご紹介します。

オランダでは 1989 年条約が Dutch Civil Code⁸において国内法化されていますが、同法 Art.8:563(3)は、救助報酬は船主が単独で債務を負うべきものと規定しています。したがって、船主はいったん救助報酬全額を救助者に支払い、その後、共同海損精算を通じて荷主等から分担額を回収することになります。なお、LOF 等の分割債務を規定する救助契約を締結した場合には、同条項は適用されず、各被救助財産の当事者は救助者に対して分割債務を負うこととなります。

また、同国では、2007 年ナイロビ船骸撤去条約についても Maritime Accident Response Act⁹において国内法化されており、同法 Arts.10,13 および Wrecks Act¹⁰Art.10 にて船舶が座礁などして海上交通を妨げるような場合、当局が撤去命令を発出できると規定されています。そのため、救助手配が速やかに行われない場合、当局の撤去命令を受けて、現地の複数のタグボートなどが事故後短時間の内に曳き下ろし作業に出動する事態が生じ得る点には留意が必要でしょう。

以上

⁶ 原告は、本件判決に先立ち 2024 年 8 月に、S 号に積載された貨物の荷主との間で救助報酬総額を£150,000 とする示談合意に至っていた。原告は高等法院に対してこの示談合意額を物差し(yardstick)として救助報酬額を認定するよう求めたが、高等法院は、この示談合意に至った経緯等は明らかではないとして、限定的に考慮するに留めるべきとの判断を示している。

⁷ The Hamtun and St. John [1999] 1 Lloyd's Law Rep 883, The Owners of the Voutakos v Tsavlis Salvage (International) [2008] EWHC 1581 (Admlty)

⁸ 本法律の全条文は以下をご参照ください。 <http://www.dutchcivillaw.com/civilcodegeneral.htm>

⁹ オランダ語の名称は Wet Bestrijding Maritieme Ongevallen。本法律の全条文は以下をご参照ください。
<https://wetten.overheid.nl/BWBR0037162/2025-07-01>

¹⁰ オランダ語の名称は Wrakkenwet。本法律の全条文は以下をご参照ください。
<https://wetten.overheid.nl/BWBR0001963/2021-07-01>