

共同海損に関わる新規則「2016年ヨーク・アントワープ規則」の成立

万国海法会（以下、CMI）は、本年5月3日から6日までニューヨークにおいて第42回国際会議を開催し、共同海損に関わる新規則である「2016年ヨーク・アントワープ規則（以下、YAR2016）」を採択しました。YAR2016は、従来の規則から、共同海損に認容される救助料の範囲、海損精算人への情報の提供、資金の供給（立替手数料）、共同海損として認容された損失に対する利息、供託金の取扱い等について改定を行っており、改定項目は多岐に亘っています。本号では、精算実務に影響を及ぼす可能性のある改定項目を中心にその概要をご紹介します。

1. 改定の経緯

CMI は2004年にバンクーバーで開催された第38回国際会議において、2004年ヨーク・アントワープ規則（以下、YAR2004）を採択しました。しかし、国際的な船主団体である国際海運会議所（International Chamber of Shipping）等の反対にも関わらず採択されたものであったため、その後もYAR2004は船主団体に受け容れられず、今日までほとんど使用されていません。現在、実務において最も広く採用されているのは依然としてYAR1994であり、事実上YAR1994にて国際的に統一されている状況ではあるものの、「現行規則」としてYAR1994とYAR2004が併存するという稀で且つ好ましくない状況となっています。

こうした状況を憂慮したCMIは、2012年に北京で開催した第40回国際会議において「YAR2004が船主業界で受け容れられていない現状を認識して、2016年の国際会議での採択を目指して、船主、荷主およびそれぞれの保険者の要請に合致する新たなYARを起草する」という決議を行いました。この決議を受けてCMIは、2013年3月にYARを含む共同海損制度全般に亘る詳細な質問書を作成し各国海法会および関係団体に送付し、この質問書に対する回答内容を踏まえて改定すべき論点の絞り込みを行った上で、冒頭のニューヨーク国際会議に至るまで検討および議論を進めてきました。

2. 今回の改定内容

YAR2016における主な改定点は以下の通りです。¹²³

(1) 海損精算人への情報の提供（タイムリミットの問題）（E 条）

航海団体の当事者が、自身に生じた共同海損費用や犠牲損害について共同海損への認容を請求する場合、YAR1994およびYAR2004では、当該当事者は、航海終了後12ヶ月以内に海損精算人に通知することが求められ（第2項）、その通知がなされなかった場合、または、当該費用や損害を証明する証拠および負担価額に関わる明細が海損精算人に求められてから12ヶ月以内に提出されなかった場合には、海損精算人は入手し得る情報に基づいて共同海損への認容額および負担価額を見積ることができると規定されています（第3項）。これらは精算手続きの迅速化のための規定ですが、海損精算人の求めによって提出期間が再開するものと理解され、それは適当でないとの見方が一般的でした。

YAR2016では、共同海損への認容を求める共同海損費用や犠牲損害の通知とそれぞれを証明する明細については航海終了後あるいは費用支出後12ヶ月以内に、負担価額に関わる明細については航海終了後12ヶ月以内に海損精算人に提出されない場合には、海損精算人は裁量で見積りを行い得るということに変更されました。また、この海損精算人の裁量による共同海損への認容範囲および負担価額の見積りに対する異議申立てについては、現行規定同様に「明らかに誤りであ

るという理由がある場合にのみ行い得る」という限定を維持し、さらに「航海団体の当事者が海損精算人の見積りに関する通知を受領した後2ヶ月以内」という限定が追加されました(第3項)。

また、共同海損精算完了後に共同海損費用や犠牲損害に関する第三者からの回収について海損精算人に通知される事案が少なくない実情を踏まえて、精算のやり直しを回避するために、YAR2016ではE条に第4項を追加して、航海団体の当事者が第三者に対して共同海損費用や犠牲損害の回収を試みている場合にはその旨を、回収に成功した場合には回収金受領後2カ月以内にその詳細を海損精算人に通知すべき義務を新たに規定しました。

(2) 船貨不分離条項⁴(G条)

G条第3パラグラフのいわゆる船貨不分離条項の効果として貨物が負担することになる金額の上限を定めた第4パラグラフ、すなわちいわゆる Bigham 条項(船貨不分離条項によって共同海損に認容される金額のうち、貨物に割り当てる金額は、荷主が貨物を自己の費用で輸送したとすれば要する費用を超えてはならないとの趣旨)の運用については、今回の改定議論の中で、海損精算人間の実務が必ずしも統一されていないことが指摘されていました。船貨分離後に貨物が継搬される場合、継搬費用は F 条の下で代換費用として共同海損に認容され、分離後の船舶の修繕期間中の乗組員給食料等の避難港費用は、G条第3パラグラフの下で共同海損に認容されます。G条第4パラグラフの Bigham 条項を文言通りに解釈すると、後者のみに共同海損認容額(貨物の分担額)の上限額が適用されることとなりますが、避難港費用(G条)および代換費用(F条)双方の合計額に対して上限額を適用するという実務も存在しています。今回の改定の議論においては、この点に関する規定の明確化について検討する必要があるとされてきました。

最終的にYAR2016では、船貨不分離条項によって共同海損に認容される金額の上限額を規定した Bigham 条項は F 条で共同海損に認容される継搬費用には適用されないこと、すなわち継搬費用は Bigham 条項が定める上限額とは別に共同海損として認容され得ることが明確にされました。

(3) 救助報酬(VI条)

YAR1994では、救助料(「救助の性質を有する費用」)は共同海損に認容されると規定されています。一方、YAR2004では、救助料のうち契約上(ロイズ救助契約標準書式や日本海運集会所書式に基づく救助の場合等)あるいは法律上(1989年海難救助条約やわが国の商法が直接適用される救助の場合等)、船舶や貨物等の被救助財産が救助業者に対して、被救助価額の割合に応じて単独別個に救助料の支払義務を負う場合、その救助料(「救助に対する支払」以下、LOF 型救助報酬)は原則として共同海損としての再精算は行わないと規定されています。YAR2016は、「救助料は共同海損に認容される」との大原則を明確にした上で、LOF 型救助報酬については、救助報酬の決定の際に採用された被救助価額と共同海損負担価額の間には明確な差が認められる場合を中心に、以下の場合に限定して再精算を行うことを規定しています。

- (i) 航海中に被救助価額と共同海損負担価額の間には重大な乖離を生じさせる後続事故やその他の状況が発生している場合
- (ii) 重大な共同海損犠牲損害が発生している場合
- (iii) 被救助価額に明確な誤りがあり、救助料の配分に重大な誤りがある場合
- (iv) 救助の当事者が他の当事者が負担すべき救助料の相当な割合を支払っている場合
- (v) 相当な割合の救助の当事者が利息、通貨調整、弁護士費用などを除いたベースで、重大な差異のある水準で救助料を解決した場合

(4) 避難港滞泊期間中の乗組員給食料(XI条)

YAR1994では、避難港への離路期間および避難港滞泊期間の乗組員給食料がともに共同海

損に認容される一方、YAR2004では、避難港への離路期間の乗組員給食料は共同海損に認容されるものの避難港滞泊期間の給食料は共同海損から除外されていました。YAR2016は、YAR1994と同様の規定となりました。

(5) 港費 (Port Charges) の定義 (XI 条)

イギリス高等法院において、YAR1994 XI 条 (b) 第3パラグラフに規定された港費 (Port Charges) は「船舶の入港時に通常生じる費用」に限定されると解釈した判決⁵が下されましたが、海損精算人の多くはこの判決における定義は認容範囲が狭く、確立している実務慣行に反していると考えています。そのためYAR2016では、「港費 (Port Charges) とは避難港に入港あるいは停泊するために生じる慣習的な費用あるいは追加的な費用を含む」という定義規定を追加しました。

(6) 修繕費からの控除 (XIII 条)

YAR1994、YAR2004ともに、船底塗装費の共同海損への認容に関して、共同海損行為に先立つ12ヶ月以内に施工されていた場合には、その2分の1を共同海損に認容しそれ以外の場合には認容しないと規定していますが、近時、定期ドックの間隔が延びたことにともない船底塗装の耐久期間も延びている実情を踏まえて、YAR2016では、上記期間を24ヶ月に変更しました。

(7) 仮修繕費 (XIV 条)

YAR1994、YAR2004ともに、共同の安全のための仮修繕および犠牲損害に関する仮修繕は共同海損に認容するが (XIV 条第1パラグラフ)、単独海損に関する仮修繕費については、YAR2004は本修繕費の節約を先に単独海損とするという、YAR1994⁶と異なる規定となっています (XIV 条第2パラグラフ)。すなわち、YAR2004では、共同海損に認容すべき仮修繕費は、避難港で施工された仮修繕費と後日施工された本修繕費 (仮に施工されなかった場合には減価額による) の合計額が、避難港で施工したならば要したであろう本修繕費見積額を超過する金額を限度として共同海損に認容されると規定されています。YAR2016は、YAR1994と同様の規定となりました。

(8) 複合運送における貨物の負担価額 (XVII 条)

YAR1994、YAR2004ともに、共同海損の分担は、航海終了時の財産の実際の正味価額に基づくと規定しています。一方、複合運送の場合、荷主への引渡地が内陸である場合が多く、通常、商業送り状には荷主への引渡し時の価額が記載されています。YAR2016は、「海損精算人は、商業送り状は荷揚げ (水切り) 時の価額を反映するものと見做すことができる」と規定しました。また、XVI 条における犠牲損害の基準となる価格についても同様に規定しました。

(9) 低額貨物 (XVII 条)

海損精算人の多くは、そうすることが適切な場合には、一定の低額貨物を負担価額から除外することを実務慣行としていますが、YAR2016では、この実務慣行を明文化して、海損精算人は一定の貨物 (低額貨物) を共同海損の精算に含めた場合の費用が最終的な分担額と均衡を失う場合には共同海損分担から除外することができる旨、規定しました。

(10) 共同海損負担価額と特別費用としての救助料との関係 (XVII 条)

YAR1994およびYAR2004では、LOF 型救助報酬は共同海損に認容されない場合には財産の負担価額から差し引かれることとなります (XVII 条)。YAR2016では、精算手続きの簡素化、迅速化の観点から、LOF 型救助報酬を確認し負担価額から控除する場合、控除すべき救助に関する費用を救助者に対する支払、利息および救助者の弁護士費用に限定することとしました。

(11) 資金の供給(立替手数料)(XX条)

YAR2004において、従来、認容されてきた共同海損の支出(乗組員給食料費等を除く)に対する2%の立替手数料を廃止しました。YAR2016でもYAR2004と同様に立替手数料は認められないことになりました。

(12) 共同海損として認容された損失に対する利息(XXI条)

YAR1994では、共同海損として認容された損失に対する利息は年率7%の固定利率で算定することが定められ、YAR2004では、固定利率を取り止めて、翌年に適用される利率を毎年のCMI総会で決定することが規定されています。さらにYAR2004における利率はCMIガイドラインにおいて、“first class commercial bank”が“good credit rating”を有する船社から徴収する利率を考慮することが定められており、現実的な利率となっていないとの批判が船主団体等から示されていました。

YAR2016は、固定利率を採用せず、毎年適用される利率を精算通貨に適用されるICE LIBOR(暦年の最初の銀行営業日に公表される利率)プラス4%とすることを規定しました。⁷

(13) 供託金の取扱い(XXII条)

YAR1994、YAR2004ともに、供託金は船主代表者と供託者代表者の共有口座で保管することを規定していますが、昨今のマネーロンダリング規制等のため規定通りの対応は困難であり、海損精算人名義の信託口座等で保管することが慣行となっています。

YAR2016では、このような現行実務を踏まえた上で、海損精算人が共同海損、救助料または特別費用に関して貨物が分担すべき金額につき供託金を徴収した場合には、その供託金は、海損精算人の名義で、可能であれば利息を生じさせることができる特別口座に遅滞なく預け入れるものとすること、特別口座は、海損精算人の居所で顧客あるいは第三者の資金に関する法律に則して開設、維持されること、当該口座は、精算人自身の資金とは別に維持されること-などを規定しています。

(14) 共同海損分担額に関するタイム・バー(XXIII条)

YAR2004で初めてタイム・バーに関する規定が導入されました。YAR2016はYAR2004と同じく、「適用法による期間的制限が強行規定である場合を除き、共同海損分担金の請求権は精算書が発行された日から1年で消滅する。ただし、最長でも航海終了日から6年で消滅する。なお、当事者間の合意があれば、この期間的制限は延長することができる。」旨を規定しています。

3. 旧規則との関係

ヨーク・アントワープ規則は国際条約ではなく、船荷証券、用船契約書等において共同海損の精算規則として記載されることによって当事者間で採用されるものです。現在、一般的に海運業界で使用されている船荷証券等には「YAR1994により精算する」と記載されている状況にあります。

CMIは今回の改定において、新規則の適用開始日に関する勧告を実施していません。一方、BIMCO(ボルティック国際海運協議会)は、5月10日にコペンハーゲンでDocumentary Committeeを開催し、BIMCOが制定している船荷証券および用船契約書中の共同海損条項にYAR2016を書き込む方針を固めています。今後、海運業界で使用されている船荷証券等の共同海損条項が漸次、新規則であるYAR2016に変更されていくものと思われます。

以上

¹上記の通り、現在は事実上YAR1994にて国際的に統一されているため、CMIにおいては、YAR1994をベースにどのように改定するか、という観点で検討および議論が行われてきました。しかしながら、本号では、YAR1994との対比で改定された項目の他に、YAR1994とYAR2004とで規定内容が異なる項目については、YAR1994と同旨のものも「改定点」に含めてご紹介しています。

²今回、改定された項目は本号に記載したもの以外に、B条(曳船・被曳船)第2および第3パラグラフの改定、XI条(b)(i)(共同安全のために避難入港した船舶の滞泊費用)の改定のほか多数の語句の整備が実施されています。その多くは現行の精算実務の反映あるいは規定の明確化を目的としたものです。

³今回、初めて共同海損制度全般に関わるCMIガイドラインが起草され、採択されました。このガイドラインは法的拘束力を有さず、共同海損に関わる当事者に支援を与えるべく、共同海損の精算手続きの背景となる一般的な情報、望ましい精算実務(ベスト・プラクティス)に関するガイダンス、精算手続きの概要などを説明するために策定されています。CMIガイドラインに記載されている主要項目は以下の通りです。

(1)はじめに

①目的、②ガイドラインの効力、③見直しおよび改定

(2)基本原則

①背景、②ヨーク・アントワープ規則、③共同海損事故、④共同海損の精算、⑤共同海損の精算例、⑥運送契約

(3)共同海損に関する担保書類

①共同海損分担額保証状、②救助費に関する保証状、③共同海損の精算のために提出を求められる書類(今回は設定を見送られたが、今後の改定時に①の標準フォームが示される見込みです。)

(4)海損精算人の役割

①共同海損精算の効力、②海損精算人のベスト・プラクティス

(5)共同海損サーベイヤーの役割

(6)2016年ヨーク・アントワープ規則

①VI条(救助料)に関する補足説明、②XXII条(供託金の取扱い)に関する補足説明

⁴船舶が事故により避難港にて修繕を施工する場合には、貨物の仮揚、保管、再積込の費用や滞泊中の船費等の共同海損費用が増大するという問題に加えて、貨物の保管中の危険や受荷主への貨物の引渡の遅れという問題が生じます。これらの問題を回避する対策として、船主が代替船舶を手配して貨物を仕向地まで継送することがしばしば実施されます。その場合、共同海損本来の考え方からすれば、船貨分離によって共同危険団体が崩れることになるため、その時点で共同海損が終了し、荷主は貨物を早期に受取るという便宜を得たうえに、船主が支出した船舶の修繕期間中の燃料や乗組員給食料等の共同海損費用について分担を免れるという不公平な事態が生じ得ます。このような不公平を是正するため、船主が荷主から船貨不分離協定を取り付けて、船貨が分離しても共同海損が終了しないものと見做して共同海損の精算を行う旨の協定を行うことが従来から世界的慣行となっていました。この船貨不分離協定がYAR1994においてG条第3パラグラフに取り入れられ、船貨不分離条項と一般に呼ばれています。

⁵Trade Green Shipping Inc v Securitas Bremer Allgemeine Versicherungs AG (The Trade Green) [2000] 2 Lloyd's Rep.451

⁶ YAR1994 XIV条第2パラグラフは、単独海損に関する仮修繕費について、「…その修繕の費用は、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、共同海損として認容する。ただし、その修繕がそこで施工されなかったならば支出され、かつ共同海損に認容されたであろう費用の節約額を限度とする。」と規定しています。

⁷ICE LIBORとは、インターコンチネンタル取引所におけるロンドン銀行間取引金利のことです。2016年1月4日時点の米ドル ICE LIBOR(12ヶ月もの)は、1.16925%であり、精算通貨を米ドルとする場合、2016年に適用される利率は5.16925%となるものと思われます。YAR2004の下で2016年に適用される利率は2.5%とすることが決定されています。