

## 〈試訳〉共同海損に関するCMIガイドライン改訂版(詳細版)<sup>1</sup>

### はじめに

共同海損は、航海中に海難事故に遭遇した場合に発生した一定の損害(loss)および費用(expense)を船舶および積荷の利害関係者間で分担するための国際的に承認されたシステムである。費用の共同海損としての評価は海損精算人と呼ばれる独立した専門職業人によって行われる。海損精算人は、さらに、最終の精算書において、保全され仕向地に到着したすべての財産の価額の割合で共同海損認容額を案分する。

最終の精算書の作成には通常、航海終了後、一定の期間を要する。積荷の利害関係者は、運送契約の規定に従って、適正かつ法的に支払義務がある金額を最終的に支払うことを約束する担保書面を提出する必要がある。

このプロセスは共同海損担保書面の取付けと呼ばれている。救助専門業者が船舶および積荷の安全確保に従事した場合には、上記担保書面とは別途、この救助作業に関する担保を要求されることがあり得ることを認識しておく必要がある。

### ガイドラインの効力

本ガイドラインは、共同海損の実務および基本原則について運送契約の当事者の理解を支援するものである。本ガイドラインは、ヨーク・アントワープ規則の一部を構成するものではない。また、拘束力を有するものではなく、ヨーク・アントワープ規則、運送契約および適用法規にいかなる形でも優先またはこれらを変更するものではない。

### 見直しおよび改訂

CMI ガイドラインの初版は2016年5月にニューヨークで開催された第42回 CMI 国際会議の全体会合で採択され、CMI 総会で最終的に承認された。

CMI ガイドラインの運用状況および実効性を監視し、状況に応じて本ガイドラインの改訂を勧告する(その勧告は承認を求めるために CMI 総会に提出される)ため、以下の委員で構成される常設委員会(Standing Committee)が設置された。

- CMI 総会で指名された委員長
- 国際海運会議所(International Chamber of Shipping)に指名された代表者
- 国際海上保険連合(International Union of Marine Insurance)に指名された代表者
- CMI 総会で指名された5名の追加委員

その後、CMI Executive Committee によって常設委員会の委員が追加され、現在は12名で編成されている。

常設委員会はガイドラインの再検討を行い、共同海損担保書面の書式を起草した。この書式案は ICS および IUMI より承認されている。2022年10月、アントワープにおける CMI 総会において共同海損に関する CMI ガイドライン第二版が採択された。

<sup>1</sup> CMI ガイドラインの原文は簡潔に記述されているため、原文の対訳のみでは理解が困難と思われる箇所がある。この日本語訳は、適宜、文言を補って記述している点、ご留意願う。

## 目次

ガイドラインは以下の各章に分かれる。

### 1 共同海損の概要

この章は、共同海損事案に関わる原則と手続きに関するより良い理解のための情報を提供する。

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

### 2 共同海損担保の取付け

この章は積荷の利害関係者に求められる対応について基本的情報を記述している。書面の雛形については、付録に掲載している。

1. はじめに
2. 荷主・受荷主に求められる対応
3. 積荷保険者に求められる対応
4. 救助料に関わる保証状(Salvage Security)
5. 請求書類の提出(共同海損の精算のために必要な書類の提出)

### 3. 海損精算人の役割

積荷の利害関係人は、海損精算人から注意深い確認と迅速な対応を必要とする詳細な連絡を受けることがある。この章は、共同海損および、または救助を含む海難事故発生後の共同海損精算人の役割に関する簡単な概要を記載する。

1. 海損精算人の選任
2. 海損精算人のベスト・プラクティス

### 4. 共同海損鑑定人の役割

多くの高額事案では、General Interest Surveyor が起用される。この章ではその役割を説明する。

1. 選任
2. 役割
3. 報告

### 5. 2016年ヨーク・アントワープ規則

この章では、最新の2016年ヨーク・アントワープ規則が適用される場合、その特定の規定に関して記述している。

1. VI条 救助料
2. XXII条 供託金の取扱

### 6. (ロイズ・オープン・フォームにおける救助を含む)救助の概要

海難事故は船舶および積荷を救助するために救助業者の起用を伴い、その際、様々な救助契約が採用される。より深刻な海難事故の場合には、ロイズ・オープン・フォーム(LOF)がしばしば使用されている。この章ではLOFについて概観する。

本試訳はあくまでもご参考としてお読み頂くために作成したものです。正確な理解のためには、原文(英文)をご参照ください。なお、この試訳の一部あるいは全部を当社に無断で複写すること、転載することは禁止致します。

2023年3月22日  
東京海上日動火災保険株式会社

#### 〈添付資料〉

共同海損担保書面の推奨書式

1. 積荷が提供すべき共同海損盟約書
2. 積荷が提供すべき共同海損分担保証状
3. 燃料および運送賃(独立してリスクにさらされている場合)が適用すべき共同海損盟約書
4. 燃料および運送賃(独立してリスクにさらされている場合)が適用すべき共同海損分担保証状

禁止複製・禁止転載

本試訳はあくまでもご参考としてお読み頂くために作成したものです。正確な理解のためには、原文(英文)をご参照ください。なお、この試訳の一部あるいは全部を当社に無断で複写すること、転載することは禁止致します。

2023年3月22日  
東京海上日動火災保険株式会社

## 1. 共同海損の概要

### 1.1 背景

共同海損の原理は海上交易の創成期にその起源を有し、単純な衡平の考え方に基づくものである。例えば、ある商人の積荷が船舶および他の積荷を救うために投荷された場合、船舶および他の積荷のすべての利害関係者は荷主に対して投荷された積荷の価額を補償することになる。「海損(average)」という語は、「損害(loss)」を意味する中世の用語である。したがって、共同海損("general" average)は航海のすべての利害関係者に関わるものであり、単独海損("particular" average)は、ある特定の利害関係者にのみ影響を及ぼすものである。この共同海損の原理の発展に伴って、様々な種類の損害が投荷による損害に追加されてきた。おそらく、最も重要な一步は、類似の状況において同様の目的のために生じたものであれば、金銭の支出が財産の犠牲と基本的に異なるものではないと認識したことであった。

主要な海運諸国において共同海損は多様に発展していった。そのため19世紀後半までに世界中で共同海損に関する法および実務慣行に相当な差異が生じてきた。海運の国際性を考慮すると、このような状況が不都合であることは明白であり、そのため国際的な統一を図る一連の取組みが開始された。1864年にヨークで開催された国際会議でヨーク規則が導入され、1877年にアントワープでこの規則が改訂され、最初のヨーク・アントワープ規則が成立した。

現代的な視点においては、現在、ヨーク・アントワープ規則に具現化されている共同海損の原理は、共同の安全のために財産が犠牲になる場合に衡平な救済を提供し続けていることに加えて、以下の事項に関わる重要な境界を画するための一助となる有益な機能を果たし続けている。

- 契約した航海を完遂するために船主が負う合理的な義務の一部となる事項と例外的な状況において生じる損害および費用
- 重大な海難事故が発生した場合に、同時に発生し、時に競合することがある財物保険者と責任保険者の相異なる填補責任

共同海損が提供する確立した法および実務慣行の蓄積は、商取引の利害関係者が常に目標とする「確実性」の確保の一助となっており、上述した困難な領域はいずれもこれらの法および実務慣行の蓄積から利益を得ている。

ヨーク・アントワープ規則が国際条約という地位を有していないことを認識することは重要である。本規則は海上運送契約に挿入されることによって初めてその効力を有することになる。本規則は各国海法会により構成される万国海法会場で定期的に改訂される。

ヨーク・アントワープ規則 A 条は共同海損行為を以下のとおり定義している。

海上冒険を共に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。

### 1.2 ヨーク・アントワープ規則

ヨーク・アントワープ規則は文字規定(A 条-G 条)および23か条の数字規定で構成されている。文字規定は、どのような場合に共同海損が成立するかについて種々の広範な原則を明示している。数字規定は犠牲損害および費用に関わる特定の場合に関わるもので共同海損認容等の詳細なガイドラインを明示している。

大まかに言えば、ヨーク・アントワープ規則は2種類の主たる共同海損認容を認めている。

本試訳はあくまでもご参考としてお読み頂くために作成したものです。正確な理解のためには、原文(英文)をご参照ください。なお、この試訳の一部あるいは全部を当社に無断で複写すること、転載することは禁止致します。

2023年3月22日  
東京海上日動火災保険株式会社

●「共同安全主義」に基づく共同海損認容

船舶および積荷が現実の危険に晒されている間に生じた財産の犠牲損害(例えば、消火のための貨物倉への浸水等)もしくは費用(救助あるいは船舶の船脚を軽減する作業)

●「共同利益主義」に基づく共同海損認容

船舶が避難港に入港した後に、安全に航海を再開するために要する費用(船舶に生じた海難損傷(単独海損)の修繕費を除く)。例えば、修繕を施工するために要する積荷の揚荷役、保管および再積み込みの費用、港費、船員の給料等の修繕のための滞泊期間中の費用および避難港から出港するための港費。

ヨーク・アントワープ規則は冒頭に、文字規定と抵触する場合には数字規定が優先することを定めた解釈規定を設けている。例えば、C条は遅延による損害を除外しているが、XI条は避難港における一定の滞泊費用(港費、船員の給料および扶養料)は共同海損に認容されると規定している。XI条は文字規定のC条に優先するので、このような費用は共同海損に認容される。

ヨーク・アントワープ規則には解釈規定の後に至上規定があり、以下のとおり規定している。

至上規定

いかなる場合にも、犠牲または費用は、合理的になされるか、または支出されたものでなければ認容してはならない。

共同海損行為およびその認容額が合理的であることの立証責任は共同海損への認容を請求する当事者側にある。この規則を適用する場合に「合理性」に関する絶対的な基準は存在せず、状況は事故の時と場所における特定の事実関係に基づいて判断されなければならない。

### 1.3 共同海損事故

潜在的に共同海損となる状況の簡単な事例は以下のとおりである。

海難事故	犠牲損害あるいは共同海損費用の種類
座礁	離礁作業に伴う船体および機器の損傷 投荷または船舶の船脚を軽減する作業による積荷の滅失または損傷 仮揚げされた積荷の保管および再積み込み費用 避難港費用
火災	消火作業によって生じた船舶または積荷の損傷 避難港費用
荒天における荷崩れ	積荷の投荷 避難港費用
荒天遭遇、衝突、機器の故障または船体に損傷を生じ、避難港に入港し滞泊するようなその他の事故	避難港費用 曳航
全般	上記状況における救助に関する支払もまた共同海損に認容される。

### 1.4 共同海損の精算

基本原理は以下のとおりである。



本試訳はあくまでもご参考としてお読み頂くために作成したものです。正確な理解のためには、原文(英文)をご参照ください。なお、この試訳の一部あるいは全部を当社に無断で複写すること、転載することは禁止致します。

2023年3月22日  
東京海上日動火災保険株式会社

#### 1.4.1 危険に晒された財産

一般的に、航海(あるいは「共同の海上冒険」)を共にし、共同海損行為が行われた事故の時点で危険に晒されているすべての財産は共同海損損害および費用を分担することを求められる。この分担は航海終了の港における財産の価額に応じた案分に基づいて行われる。

#### 1.4.2 負担価額

共同海損犠牲損害および費用の分担は、ヨーク・アントワープ規則によって「負担価額」と呼ばれるものに応じて案分することによって達成される。

負担価額および共同海損損害の算定は航海終了時における所有者にとっての財産の価額に基づく。しかしながら、積荷に関しては、その価額は商業送り状における価額による。共同海損行為の後に財産に関して生じた費用(共同海損に認容されるもの以外)は負担価額を算定する際に控除されなければならない。財産が仕向地に到達することによって得ることができる利益を実現するために負担しなければならない費用を財産の価額から控除することによって、現実に享受した正味の利益に従って各財産が分担することが確保される。

財産の価額は航海終了時に算定されるため、分担額は共同海損行為から仕向地到着までの間に財産に生じた更なる滅失または損傷によって異なることになる。例えば、財産がその後生じた事故によって全損となった場合には、負担価額が無くなり共同海損を分担しない。

#### 1.4.3 航海の終了

通常、「共同の海上冒険」は、仕向港における積荷の揚荷役完了時に終了するものと考えられる。中間港で航海放棄がなされた場合には、その港で冒険は終了する。海難事故のために、積荷の全量が中間港から別の船舶で継送される場合には、F条およびG条に規定された基準に従って継送費用は共同海損に認容される。

#### 1.4.4 分担の衡平性

犠牲になった財産の所有者と救われた財産の所有者との間で分担の衡平は維持されなければならない。実務上、これは共同海損犠牲によって滅失または損傷を生じた財産の負担価額に犠牲損害に関して共同海損に認容された金額を加算する方法により達成される。この方法が採用されない場合、投荷された積荷の所有者は、自身は共同海損損害に対して参加し分担することなく、財産の損害に関わる共同海損から回収される金銭によって利得することになる。このことは以下の設例から理解することができる。

価額1,000の積荷Bが共同の安全のために犠牲になったと仮定する。共同海損犠牲損害認容額1,000は、船舶および仕向地に到着した積荷(すべて1,000とする)で分担される。この分担を到着した当事者間のみで行う場合、その金額は以下のとおりとなる。

	負担価額	分担額
船舶	1,000	334
積荷 A	1,000	333
積荷 B	-	-
積荷 C	<u>1,000</u>	<u>333</u>
	<u>3,000</u>	<u>1,000</u>

この分担の結果、荷主 B は現金 1,000 を受け取る一方、船主および荷主 A および C は各自が積荷 B

本試訳はあくまでもご参考としてお読み頂くために作成したものです。正確な理解のためには、原文(英文)をご参照ください。なお、この試訳の一部あるいは全部を当社に無断で複写すること、転載することは禁止致します。

2023年3月22日  
東京海上日動火災保険株式会社

へ分担額を支払った後、実質的に価額 667 の財産を保有することになる。これは明らかに不衡平であり、荷主 B もまた、共同海損に認容された犠牲損害の額に基づいて、以下のとおり、観念上の分担を行うことになる。

	負担価額	分担額
船舶	1,000	250
積荷 A	1,000	250
積荷 B	1,000	250
積荷 C	<u>1,000</u>	<u>250</u>
	<u>3,000</u>	<u>1,000</u>

積荷 B が共同海損に認容された金額に基づいて「分担」を行うため、1,000 から 250 を控除した残額 750 を受領する。これですべての当事者が同様の立場になる。

#### 1.4.5 共同海損の精算例

(対訳省略)

#### 1.4.6 運送契約

冒険の当事者は通常、運送契約において共同海損に関する特別の条項を設けている。最も一般的なものは「共同海損はヨーク・アントワープ規則に従って精算される」旨を規定した条項である。そのような規定は用船契約があれば、これに含まれていることもあれば、船荷証券またはその双方に含まれていることもあり、これによってヨーク・アントワープ規則が契約上の効力を有することになる。

ヨーク・アントワープ規則の D 条は、いずれかの当事者の過失または契約違反にも関わらず、共同海損が成立するという事実を明確に承認している。このことは、そのような過失または契約違反が生じていることが疑われる場合であっても、共同海損における当事者の権利の保全手続きは実行されなければならないことに繋がる。同様に共同海損が成立する状況が存在することは、当事者の権利や抗弁を排除するものではなく、例えば、貨物損害については、共同海損分担額の不払いの根拠として契約違反を主張することを排除しない。

慣習的な文言で共同海損分担保証状を提供することは、適正かつ法的に支払義務があることが判明した共同海損分担額を支払う旨の約束である。一般的に、原因となる契約違反がある場合には、分担額はそのようには見なされず、積荷の利害関係者は共同海損分担額の支払いを拒絶する根拠を有することになる。したがって、共同海損分担保証状の提供は、分担責任について争うことを阻害することにはならない。

## 2. 共同海損担保の取付け

### 2.1 はじめに

ほとんどの裁判管轄において、冒険の当事者に生じた共同海損損害に関して船主が仕向地において積荷に対してリーエン(留置権)を行使し得ること(すなわち、積荷の引渡しを拒否し得ること)が承認されている。共同海損精算書の作成には、通常、ある程度時間がかかる。そのため、船主は十分な担保と引き換えに自身のリーエン(留置権)を放棄する。通常、船主あるいは選任された海損精算人は、積荷の利害関係人に担保として要求される事項を通知する(正確な手続きは関連する裁判管轄によって多少異なり得る)。担保として通常、要求されるものは以下のとおりである。

本試訳はあくまでもご参考としてお読み頂くために作成したものです。正確な理解のためには、原文(英文)をご参照ください。なお、この試訳の一部あるいは全部を当社に無断で複写すること、転載することは禁止致します。

2023年3月22日  
東京海上日動火災保険株式会社

- a. 積荷の所有者または荷受人が証明した共同海損盟約書(General Average Bond)(荷主が自身の積荷について法的にかつ適正に支払義務を負う分担額を支払うことを約する書面)
- b. 共同海損の分担責任に関する海損精算人の見込額を充足する現金供託金。通常、この見込額は積荷の商業送り状価額に対する割合で表される。

あるいは、積荷が保険に付されている場合には、通常、現金供託金に代えて信頼し得る保険者が署名した共同海損分担保証状(Average Guarantee)が船主に受け容れられる。その上で、保険者が通常の事案対応手続きとして当該事案の共同海損問題の対応を引き継ぐことになる。

共同海損盟約書および共同海損分担保証状は航海当事者間の元々の契約とは別個の契約であり、他の契約同様に当事者間の合意によって変更することが可能である。しかしながら、付録に掲載した推奨標準書式はCMIによって策定されたもので、国際海上保険連合(IUMI)および国際海運会議所(ICS)によって承認されている。

既に述べたとおり(1.4.6)、運送契約上の求償権(remedies)と抗弁権(defences)は、担保書面の提供によって影響を受けることはない。

## 2.2 荷主・受荷主に求められる対応

事案ごとに積荷の利害関係人は、海損精算人より担保書面の要求に関して記述した共同海損の通知を受領することになるが、一般に、積荷の利害関係人は以下の手続きをとる必要がある。

- a. 共同海損盟約書を記載した上で署名を行い、海損精算人に返送する。
- b. 署名済盟約書に積荷の商業送り状を添付する。
- c. 積荷が保険に付されている場合、共同海損分担保証状を提供し、共同海損問題の対応を引き継ぐ貨物保険者に共同海損の通知を転送する。
- d. 積荷が保険に付されていない場合、その旨を海損精算人に通知し、担保として現金供託を実施することに関する海損精算人の指示に従う。

これらの手続き完了後、共同海損に関して積荷が解放され、通常どおり引き渡しが行われる。

個々の事案によっては共同海損盟約書が必要でない場合あるいは救助者に対する別個の担保書面を求められる場合もあり得る(第6章参照)ので、共同海損通知は注意深く読むことが重要である。

積荷が被った滅失あるいは損傷については可能な限り速やかに保険者および海損精算人に通知しなければならない。積荷の滅失あるいは損傷は共同海損について荷主が支払うべき金額を減額させることになる。

共同海損および/あるいは救助料に関して現金供託を行った場合、精算書の完成後に、通常、その一部が返金されることになる。積荷の利害関係人は、後日、返金が行われるよう供託金に関して注意深く記録を保管しておく必要がある。

積荷の利害関係者の連絡先に変更が生じた場合には、海損精算人に通知しなければならない。

## 2.3 貨物保険者に求められる対応



本試訳はあくまでもご参考としてお読み頂くために作成したものです。正確な理解のためには、原文(英文)をご参照ください。なお、この試訳の一部あるいは全部を当社に無断で複写すること、転載することは禁止致します。

2023年3月22日  
東京海上日動火災保険株式会社

貨物保険者は共同海損通知を被保険者あるいは海損精算人から受領することになるが、必要とされる手続きを即座にとることができるようその内容を注意深く読む必要がある。そうすることによって仕向地における積荷の引き渡しの遅延を回避することができる。

共同海損分担保証状は、共同海損通知に記載されているとおりに、記載を完了した上で署名を行い、海損精算人に返却される必要がある。

共同海損分担保証状の標準書式は付録に収録している。この書式は、海上財物保険者(IUMI)および船舶所有者(ICSおよびBIMCO)に代表される関連業界団体に承認されている。ボックス欄の幾つかの項目については海損精算人が事前に記入しておく必要がある。個々の事案の事情によって各条項の標準文言から逸脱する必要がある場合、文言の変更は海損精算人によって明確にされ、説明される必要がある。

積荷が被った滅失あるいは損傷については可能な限り速やかに海損精算人に通知しなければならない。積荷の滅失あるいは損傷は共同海損について荷主が支払うべき金額を減額させることになる。貨物保険者の連絡先に変更が生じた場合には、海損精算人に通知しなければならない。

#### 2.4 救助料に関わる保証状(Salvage Security)

一定の状況下および裁判管轄において、さらに、ロイズ・オープン・フォーム(LOF)のような救助契約の下では、いったん財産が救助され安全な地に到着すれば、救助者は各被救助財産に対して個別に訴訟を提起する権利を有する。したがって、救助者はその地においてすべての積荷に対してリーエン(留置権)を行使することが可能であり、積荷の利害関係者は以下の2種類の担保を提供しなければならない。

- a. 救助作業終了の地において救助者に提供すべき救助料に関わる保証状
- b. 仕向地において船主に対して提供すべき共同海損分担保証状

LOF 救助報酬の詳細については、第6章を参照願う。

#### 2.5 請求書類の提出(共同海損の精算のために必要な書類の提出)

共同海損犠牲損害および共同海損費用に関する立証責任は、これらを請求する当事者が負う。ヨーク・アントワープ規則のE条は、請求の提出に関するタイム・リミットを規定している。

海損精算人は担保の取付けの後、以下の目的のために積荷の利害関係者からの情報を必要とする。

- 積荷の負担価額の算定
- 積荷に支払われるべき共同海損認容額の算定

積荷の利害関係者は通常、以下の情報を海損精算人に提出する必要がある。

- a. 商業送り状(CIF)の写し。積荷が CIF 以外の条件で売買されている場合には、運賃請求書と保険料の明細が必要になる。
- b. 以下を含む航海中に積荷に生じた損傷の明細
  - i. 損傷の原因と程度を記載した検査報告書
  - ii. 積荷保険者による保険金支払(保険金が填補されている場合)

積荷の損傷は負担価額の算定にあたり正品価額から控除される。これによって積荷の利害関係者の共同海損分担額が決定される。何らかの損傷(例えば、消火作業中の水濡れ損害)が共同海損に認容され

る場合には、精算書の貸方に記載される。

### 3. 海損精算人の役割

#### 3.1 共同海損精算の選任

通常、共同海損精算書を作成する海損精算人の選任が船主の責任において行われる。多くの裁判管轄において、海上冒険の当事者によって支払われるべき金額に関する海損精算人の認定は法的拘束力を有しない。共同海損精算書の大多数は、海損精算人の職業専門家としての資格と専門性に基づいて(運送契約上の抗弁を条件として)当事者に受け容れられている。

#### 3.2 海損精算人のベストプラクティス

海損精算人は異なる規制および専門職業人としての制度の下で業務に従事しているが、ベスト・プラクティスの以下の要素は普遍的であるように思われ、主要な海損精算人協会によって承認されている。

選任した当事者の如何を問わず、海損精算人は、海上冒険を共にするすべての当事者に対して公正に対応すべく中立、独立して行動することが期待されている。

すべての事案において海損精算人は以下のとおり対応すべきである。

- a. 用船契約および/または船荷証券中の共同海損の精算に関連する条項を、または、そのような条項が存在しない場合には、冒険終了の地において得られる法および慣習を精算書の目につく箇所に記載する。抵触する複数の条項が存在する場合には、海損精算人は精算の基礎としてその条項を選定した理由を適切な詳細さで説明する。
- b. 共同海損となった事実関係を明示する。
- c. ヨーク・アントワープ規則が適用される場合、共同海損への認容の根拠とした文字規定および/または数字規定を精算書に記載する。
- d. 精算書作成に使用した通貨の選定について適切な詳細さで説明する。
- e. 海難事故に関して第三者からの回収が図られているか適切に調査して、その調査結果を精算書に記載する。

要請があり、かつ、実行可能な場合には、海損精算人は精算書を作成する際に依拠した報告書および明細書の写を閲覧可能にすべきである。

### 4. 共同海損鑑定人(General Interest Surveyor)の役割

共同海損鑑定人(General Interest Surveyor または G.A. Surveyor:以下、GA サーベイヤー)は、海上冒険を共にするすべての当事者のために船主によって起用される。通常、重大海難事故や積荷の犠牲損害の発生が見込まれる場合にのみ起用される。この鑑定人費用は共同海損に認容されるが、鑑定人に対しては船主が支払義務を負う。しかしながら、GA サーベイヤーは事実関係を記録し勧告を行う際には、独立し、中立に行動することが期待されている。

GA サーベイヤーの役割は、共同海損の状況に至る迄の経緯(例えば、火災原因)を調査することではない。いったん共同海損の状況が生じた後は、その役割は以下のとおりである。

- a. すべての当事者に船貨共同の安全を確保するために必要な措置を助言する。
- b. 全体の利益のため適切な注意が払われることを確保すべく実際に講じられている措置を監視する。

- c. 発生した共同海損費用を精査して、海損精算人に各費用が公正妥当なものであるか否かを助言する。
- d. 船舶または積荷に生じた犠牲損害を特定し、評価する。
- e. 可能な場合には、損傷が生じた積荷の手直しまたは売却を通じて共同海損損害の軽減を図る。極めて緊急な事態または通信に困難を伴う場合を除き、積荷に対する重大な措置(例えば、避難港における売却手配)については積荷の利害関係者と協議しなければならない。

費用を支出する権限と資金は一般に、船長または現地代理店を通じて船主により提供される。従って、GA サーベイヤーは、特定の措置を発注する権限を有しない。その役割は助言を行うことであるが、中立な立場と費用の最終的な取扱いへの影響力のためにその助言は他の利害関係者にとって重要なものになる。

GA サーベイヤーは、特定の利害関係人を代理した複数の鑑定人が起用される可能性を認識し、費用の経済性の観点から報告が重複することを回避すべきである。調査の程度に関して GA サーベイヤーから疑問が呈された場合、海損精算人は指針を提供すべく、そうした相談を受ける必要がある。GA サーベイヤーは共同海損関係者全体のために活動するよう選任されており、いずれの関係者も、一般的に、GA サーベイヤーのすべての交信および報告を閲覧することができる。

## 5. 2016年ヨーク・アントワープ規則

### 5.1 VI条 救助料

VI条(b)項の文言は2016年ヨーク・アントワープ規則に新たに規定されたものである。この規定は、(例えば、LOF 救助契約における救助の場合のように)船舶および積荷が既に(救助作業終了時の)被救助価額に基づいて別個に救助料を支払っている場合に、この救助料を共同海損として認容し(仕向地における)負担価額で再精算することは、各当事者の支払うべき分担額に重大な差を生じさせない一方で、余分の費用と遅延を引き起こすことになるという懸念から生じたものである。

この懸念への対応策として「救助料を完全に共同海損から除外すること」から「共同海損認容額の総額に救助料が占める割合が一定割合を超過するか否か」によって救助料の共同海損への認容を決定する仕組み(a fixed percentage mechanism)まで多様な方策が検討された。CMIでの広範な議論において、このような方策は不公平な結果を生じること、あるいは、実際に発生する多様な事案に適用することは不可能であることが判明した。

多くの主要な海損精算人は、適当な場合には、もしも救助料の共同海損としての再精算が、金銭的に意味のある差をもたらさない、または、効果対比で多額の費用を要するならば、救助料は共同海損の精算から除外されるべきであると当事者に提案するが、その採否は当事者の決定次第であることが指摘されていた。しかしながら、この問題への対応としてこの実務慣行をより普遍的なものにするとともに、(既に船舶および積荷等で別個に支払っている場合には)救助料を共同海損として認容し再精算することは、それが公正性あるいは財務上の観点から確実な根拠が存在する事案でのみ行われるよう明確な基準を規定する方策が見出されるべきであると考えられた。

VI条(b)項(i)-(v)に列挙された複数の基準については、具体的な事案毎にどのような事態を「重大な(significant)」と認めるべきかの考察が必要であり、VI条(b)項の適用にあたって海損精算人は引き続き専門家としての判断を求められることになる。ヨーク・アントワープ規則を適用すべき事案の多様性を考慮すると、新規定の目的が、可能な場合には共同海損の精算手続きに要する時間と費用を削減することであ



本試訳はあくまでもご参考としてお読み頂くために作成したものです。正確な理解のためには、原文(英文)をご参照ください。なお、この試訳の一部あるいは全部を当社に無断で複写すること、転載することは禁止致します。

2023年3月22日  
東京海上日動火災保険株式会社

ることの周知を除いて、「重大な(significant)」という文言をどのように解釈すべきかに関して確定的な定義を提示することは適当とは考えられない。

VI条(b)項(v)の目的において救助料示談額および裁定額に「重大な(significant)」差異があるか否かを判断する場合、海損精算人は、通貨の調整、利息、担保取付費用およびすべての関係者の法的費用を加味する以前の被救助利害関係者に対する裁定額または示談額の基本金額のみを考慮すべきである。

## 5.2 XXII条 供託金の取扱

XXII条(b)項の下で海損精算人は、顧客または第三者の資金の保有に関して海損精算人の居所で適用される法律に従って開設された特別口座で供託金を保管することを求められる。

適用される法律によって別段の規定がない場合、CMIは、特別口座が以下のような特質を有するものであることを推奨する。

- 供託金は海損精算人の通常の資金運用の口座と区別された口座で保管されるべきである。
- 供託金は海損精算人の清算あるいは業務の停止から保護されるべきである。
- 供託金を保有する銀行は、すべての取引を明確に示す定期的な計算書を提供するべきである。

## 6. (ロイズ・オープン・フォームにおける救助を踏む)救助の概要

船舶および積荷が深刻な危険にさらされている状況においては、迅速かつ効果的に救助作業を実施することが必須となる。救助作業の実施にあたり適用されるべき法律および/あるいは契約条件を議論することは対応に深刻な遅れを招来することに繋がりがかねない。そのため、十分に試行を重ねた救助契約の標準書式がしばしば用いられる。

Lloyd's Open Form (LOF)は良く知られた救助契約の標準書式であり、

- 救助作業実施の契約条件を明確にし、
- 両契約当事者(救助者と被救助者)の義務を定義し
- 担保提供、救助報酬の確定および救助報酬の支払の手続きを規定する

ために使用されている。

LOFは実務上最も広く採用されている救助契約書式であるが、この書式は1989年の海難救助に関する国際条約の規定を幅広く反映したものであり、不成功、無報酬(No Cure No Pay)原則に基づく契約である。救助作業が成功し、救助報酬の支払義務生じた場合、救助報酬は救助作業が容易なものであったか困難なものであったかということを反映したものとなる。被救助財産の安全が確保されたならば、それらの財産の所有者は適切な担保を提供しなければならない。しかし、救助報酬に関して裁定が下されるか合意されるまで、報酬の支払期限は未到来となる。船舶所有者は、担保が提供されるまで被救助財産が解放されないことがないように最大の努力を行わなければならない。海事法の下では、救助報酬を被保全債権として満足し得る担保が提供されるまでの間、一般的に救助者は被救助財産に対してマリタイム・リーエンを有している。したがって、救助者の合意なく、被救助財産を移動し、所有者に引き渡すことはできない。

担保を受領することによって、被救助財産の所有者が救助報酬を支払うことを望ましく考えない、あるいは支払うことができないとしても、救助者は、救助報酬全額を受領し得ることについて保証を得たことになる。

担保の提供には複数の方法がある。



本試訳はあくまでもご参考としてお読み頂くために作成したものです。正確な理解のためには、原文(英文)をご参照ください。なお、この試訳の一部あるいは全部を当社に無断で複写すること、転載することは禁止致します。

2023年3月22日  
東京海上日動火災保険株式会社

- Lloyd's :担保はLloyd's Salvage Arbitration Branch に提出することができる。
- ISU1 :救助者はしばしばISU1の書式で提出された担保を受領する。救助者はこの書式で担保を提供する保険者が一般に認められている財務的信用力の格付けに関する最低限の基準を充足することを要求する可能性もある。
- 現金供託:供託金は救助報酬について裁定が下されるか合意されるまでの間、海損清算人によって保管される。救助報酬の被救助財産の分担額の支払を行われた後に残額があれば、供託を行った当事者に返金される。

救助作業が完了すると、救助報酬の問題は公正な裁定を下すために選任された独立の仲裁人に付託される。しかしながら、LOF 事案およびその他の救助事案の多くは、正式な仲裁を行うことによって生じる遅延と費用を回避する当事者間で救助報酬を合意解決されている。

LOF 契約は1989年の海難救助に関する国際条約にしたがっており、環境損害の防止軽減に関する努力に対して救助者に支払われるべき報酬を規定した2つの条項(同条約13条および14条)を含んでいる。同条約13条に基づく報酬は船舶および積荷の財物保険者によって支払われる。14条は、13条救助報酬が不十分である場合、例えば、船舶および積荷が共に全損となった場合に船主あるいはP&I 保険者によって支払われる追加報酬に関して規定している。14条報酬はしばしば“Special Compensation P&I Clause”(SCOPIC)によって規定されている。