

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。

2023年3月22日
東京海上日動火災保険株式会社

〈試訳〉共同海損とは何か？

(荷主・受荷主を支援するために作成した簡潔な解説)

はじめに

船舶が航海中に海難事故に遭遇し、船舶と積荷が共に滅失の危険にさらされたならば、船舶と積荷を救うための措置が講じられることになる。この措置の結果生じた損失は共同海損として取り扱われる。

共同海損は、船舶と積荷が直接的にそれによって便益を享受した損失を分担するための国際的に承認されたシステムである。いかなる損失が共同海損として認識されるべきかについては、積荷の船積み条件である船荷証券(あるいはその他の運送書類)の規定で確立されており、ほとんどの船荷証券では、ヨーク・アントワープ規則と呼ばれる共同海損に適用される一連の規則が規定されている。

共同海損に認容される費用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を負う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。

背景となる情報

共同海損の原理は海上取引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る。

共同海損は国ごとに多様に発展していった。そのため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。最終的にヨーク・アントワープ規則という一連の規則が承認されるに至った。この規則は共同海損に認容される損失と、保全された財産の所有者間でのその分担方法について規定している。

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。

これらの損失は、その他の保全された全ての財産の安全のための財産の犠牲損害であったり、あるいは、全ての財産を救助するために生じた費用であったりする。いずれも共同の安全を条件としている。ヨーク・アントワープ規則はこの原則を拡張し、仕向地までの安全な航海の継続に必要な修繕を施工する間に避難港で発生した一定の費用を含むこととなった。

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。

2023年3月22日
東京海上日動火災保険株式会社

共同海損担保

上述のとおり、共同海損損失を直ちに計算し分担することは不可能であるため、ほとんどの国において、海法は船主に積荷に対する留置権を認めている。これは、最終的に適正かつ法的に支払義務ありと認定された共同海損分担額に関して満足し得る担保の提供があるまで、船主は積荷の引渡しを行わないということの意味する。

担保として通常、要求されるものは以下のとおりである。

- (a) 積荷の所有者または荷受人が署名した共同海損盟約書(General Average Bond)(荷主が自身の積荷について適正かつ法的に支払義務を負う分担額を支払うことを約する書面)
- (b) (1)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、

(2)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)が船主に受け入れられる。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。

これらの手続きは、通常、海損精算人が監督しており、共同海損担保の提供手続きが完了次第、海損精算人は、共同海損問題に関する限り、積荷の引渡しを提言する。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。

共同海損盟約書および共同海損分担保証状の推奨標準書式は万国海法会(CMI)によって策定され、国際海上保険連合(IUMI)および国際海運会議所(ICS)に承認されている。その書式はCMIのウェブサイト(<https://comitemaritime.org/work/cmi-general-average-guidelines-and-security-forms/>)で確認することができる。個別事案においては、一定の情報については、選任された海損精算人によって記入されることになる。運送契約上の求償権(remedies)と抗弁権(defences)は、CMI承認書式で担保書面を提供することによって影響を受けることはない。

船舶と積荷の安全を確保するために救助者を起用した場合には、救助者は彼らの作業に対する報酬に関して別途の担保を要求することがある。

求められる対応

共同海損行為が行われた場合、船主は共同海損を宣言し、担保を取り付けるため海損精算人を起用する。積荷の利害関係人は海損精算人より個別の事案における担保要求について記述した共同海損通知を受領することになる。一般的に言えば、積荷の利害関係人は次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

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。

2023年3月22日
東京海上日動火災保険株式会社

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、共同海損問題に関しては積荷が解放され、通常どおり引き渡されることになる。

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することになる。

共同海損に関してさらに詳細な情報が必要な場合、手続きや関係者の役割などについては、CMI ウェブサイト(<https://comitemaritime.org/work/cmi-general-average-guidelines-and-security-forms/>)でダウンロードできる「共同海損に関するCMIガイドライン」で得ることができる。