

## 海難救助事案におけるLOF利用件数の減少と Hugh Shaw氏(元英国SOSREP)報告書について

本マリンニュース No.209「ロイズ海難救助仲裁部門(LSAB)の廃止に向けた動き」においてご紹介したとおり、世界で最も幅広く利用されてきた救助契約書式であるロイズ海難救助契約標準書式(以下、LOF)<sup>1</sup>の利用件数が著しく減少しており、LOF 書式そのものを含めて LOF システムは大きな転換期を迎えています。また、元英国閣僚権限代行者(以下、SOSREP)<sup>2</sup>であるHugh Shaw氏は、LOF 利用件数の減少が及ぼす影響、その真因分析、さらにこうした状況を改善するための提案を記した調査報告書<sup>3</sup>を公表しており、現在、ロイズを中心に、Shaw 氏の報告書の内容を踏まえて LOF システムの改革の検討・議論が実施されています。

本稿では、LOF 利用実態および Shaw 氏報告書の概要をご紹介します。

### 1.LOFとは

- (1) 海難事故に伴う財産救助は歴史的に、被救助財産の救助に成功した場合にのみ救助報酬を支払い、救助が失敗に終わり被救助財産が全損となった場合に救助報酬が一切支払われないという、いわゆる「不成功無報酬の原則(“No-Cure, No-Pay” principle)」に基づいて実施されてきました。<sup>4</sup>この原則に依拠した海難救助契約書式の代表例が LOF です。
- (2) LOF は 1908 年に最初の書式が制定され、これまでに幾度も改訂が実施されてきました。1980 年には、タンカーからの原油の流出事故を念頭におき、救助者による油濁損害の防止軽減作業を救助報酬の支払いの可否および額に反映させる「エンハンスメント」と「セーフティネット」という報酬制度を書式に導入して、不成功無報酬の原則を修正しました。1990 年には、油濁損害に限定されない環境損害の防止軽減作業に関するエンハンスメント(13条1項b号)と特別補償(14条)を規定した 1989 年海難救助条約を摂取した書式とし、さらに 1999 年には、追加条項としての上記特別補償に代わる SCOPIC 報酬に関わる SCOPIC 条項を追加条項として導入するなど、社会的要請に併せて改訂を繰り返しながら、国際的に最も広く知られた救助契約として利用されてきました。最新版は 2020 年 1 月改訂版です。<sup>5</sup>
- (3) LOF は救助報酬の決定のタイミングが救助作業終了後となることから“post-reward contract”と呼ばれることがあります (Shaw 氏報告書はそのように記述しています)。
- (4) なお、LOF や集会所書式のような不成功無報酬の原則に依拠した救助契約が“post-reward

<sup>1</sup> 正式名称は Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement であるが、通称 Lloyd's Open Form で知られている。

<sup>2</sup> Secretary of State's Representative for Maritime Salvage and Intervention

<sup>3</sup> 当該最終報告書は2022年7月に公表され、国際P&I グループのウェブサイトに掲載されている。

<https://www.igpandi.org/article/review-delay-contracting-and-engagement-salvage-services-marine-casualties/>

<sup>4</sup> 改正前商法 800 条も不成功無報酬の原則に基づくことを明文で規定しており、現行商法 792 条にこの原則が受け継がれている。

<sup>5</sup> マリンニュース No.206「2020 年度版・ロイズ救助契約書式(“LOF2020”)の制定」ご参照。

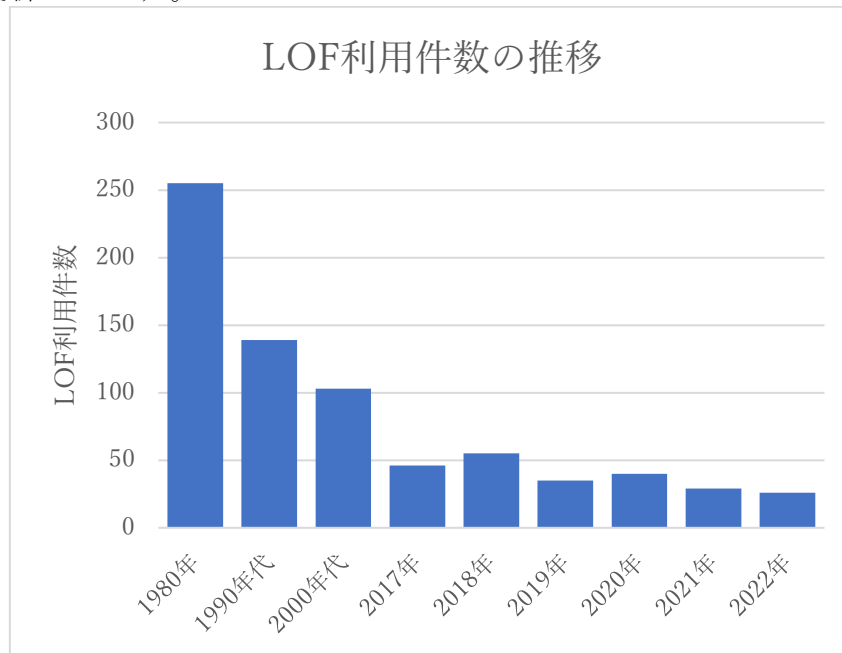
[https://www.tokiomarine-nichido.co.jp/hojin/marine\\_site/news/pdf/marine\\_news\\_200324.pdf](https://www.tokiomarine-nichido.co.jp/hojin/marine_site/news/pdf/marine_news_200324.pdf)

<sup>6</sup> わが国では海難救助契約の標準書式として一般社団法人日本海運集会所書式制定委員会制定の救助契約書(以下、集会所書式)があり、LOF と類似した変遷をたどってきた。最新版は、2021 年 4 月改訂版である。

contract”と呼ばれるのに対して、ボルティック国際海運協議会(The Baltic and International Maritime Council 以下、BIMCO)のTOWCON (International Ocean Towage Agreement (Lump Sum))やTOWHIRE (International Ocean Towage Agreement (Daily Hire))等のいわゆる「定額補償契約」も救助契約の種類として用いられています。これらは、救助報酬あるいは救助報酬決定の計算式が救助作業開始前に決定していることから”pre-reward contract”と呼ばれることがあります(Shaw氏報告書はそのように記述しています)。

## 2.LOFの利用件数の推移

- (1) 従来、世界で最も利用される救助書式であり続けたLOFが、近年はその利用件数が著しく減少し続けています。LOFによる救助事案(以下、LOF救助)は、1980年には255件、1990年代の年平均は139件、2000年代の年平均は103件と明確な減少傾向を示し<sup>7</sup>、2017年には46件、2018年には55件、2019年には35件、2020年には40件、さらに2021年には29件、2022年には26件と史上最少件数を更新しています<sup>8</sup>。



出所:筆者作成<sup>9</sup>

- (2) 国際救助者連盟(International Salvage Union 以下、ISU)が発表した”ISU Statistics 2022”<sup>10</sup>には以下のデータが示されています。
- ISUに加盟している救助専門業者の2022年総収入はUSD241Mであり、2021年のUSD391Mから38%減少している。

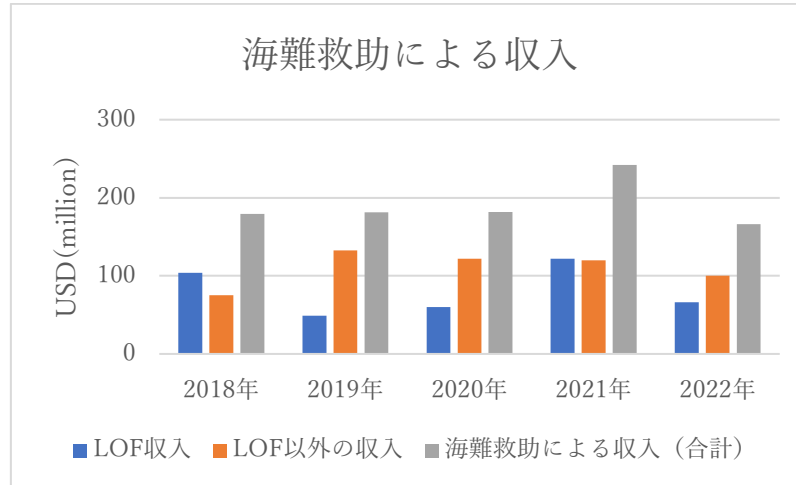
<sup>7</sup> 1980年、1990年代および2000年代のLOF救助事案数は、Gard P&I ClubのHP上の記事“The challenges to Lloyd’s Open Form salvage contract-form a shipowners’ prospective”による。  
<https://www.gard.no/web/updates/content/29246093/>

<sup>8</sup> 2017年以降のLOFによる救助事案数はInternational Salvage Union Annual Review2017、2018、2019、2020、2021および2022による。<https://www.marine-salvage.com/wp-content/uploads/2023/07/ISU-Annual-Review-2022.pdf>

<sup>9</sup> International Salvage Union Annual Review2017、2018、2019、2020、2021および2022のデータをもとに筆者作成。<https://www.marine-salvage.com/wp-content/uploads/2023/07/ISU-Annual-Review-2022.pdf>

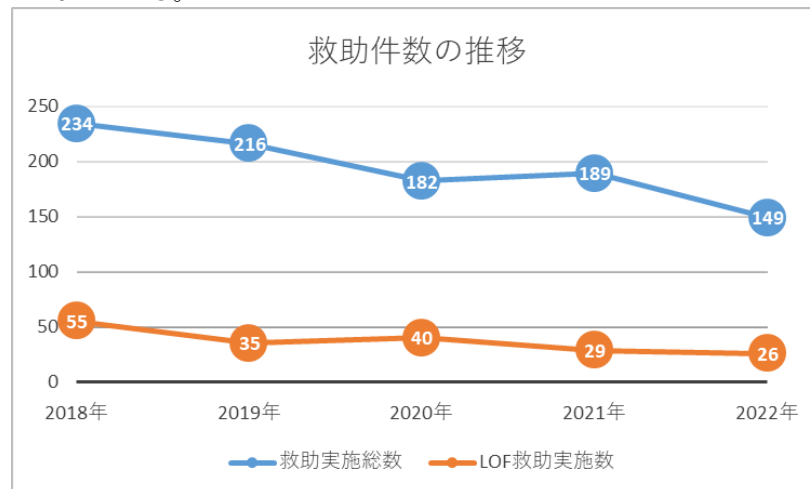
<sup>10</sup> <https://www.marine-salvage.com/isu-publishes-salvage-industry-statistics-for-2022/>

- 2022年総収入のうち海難救助による収入はUSD166Mであり、LOF救助のUSD66Mとそれ以外の救助契約によるもののUSD100Mから構成されている。



出所:筆者作成<sup>11</sup>

- 2022年は149件の海難救助が実施され(2021年は189件)、LOF救助は26件(2021年は29件)、LOFにおける平均救助報酬額はUSD2.5M、LOF以外の救助契約における平均報酬額はUSD0.81Mとなっている。



出所:筆者作成<sup>12</sup>

- (3) LOFの利用件数の減少は、航海機器、通信技術、気象予報等を含めた安全航海のための技術の発展やISMコードの導入等の体制整備による海難事故の発生件数自体の大幅な減少による部分もあるものの、海難救助事案の多くがLOF以外のいわゆる定額補償契約に置き換えられる傾向を示しているものと推察されます<sup>13</sup>。

<sup>11</sup> International Salvage Union Annual Review2017、2018、2019、2020、2021 および 2022 のデータをもとに筆者作成。<https://www.marine-salvage.com/wp-content/uploads/2023/07/ISU-Annual-Review-2022.pdf>

<sup>12</sup> International Salvage Union Annual Review2017、2018、2019、2020、2021 および 2022 のデータをもとに筆者作成。<https://www.marine-salvage.com/wp-content/uploads/2023/07/ISU-Annual-Review-2022.pdf>

<sup>13</sup> Shaw 氏も調査報告書においてもそのように分析している。



- (4) ロイズ保険組合もこの利用件数の減少を非常に重く見ており、2021年4月に同保険組合が管理・運営するロイズ海難救助仲裁部門(Lloyd's Salvage Arbitration Branch 以下、LSAB)を2021年末までに廃止する計画を国際救助者連盟(International Salvage Union 以下、ISU)、国際P&Iグループなどの関係者に通告しました。LSABの運営費用が高額である一方、上記の通り、近年LOFの利用件数が著しく減少したことが理由でした。
- (5) LOF書式、救助報酬に関する仲裁制度その他のLOF制度あるいはLOFビジネス全体の管理者とすべきLSABが廃止された場合にはその役割の新たな受け皿が必要になり、適切な受け皿が設けられない場合はLOFが機能しなくなるという書式としての存続も危ぶまれる事態となります。そのため、こうしたロイズの動きはISUをはじめとする各関係団体に大きな驚きを持って受け止められました。関係業界からは改めてLOFが人命、環境及び財物救助に貢献してきた実績と海運業界におけるLOFの重要性が強調され、LSABなくしてはLOF制度全体が大きく棄損されかねないとして、LSABの継続を強く求める意向が表明されました。
- (6) ロイズは、こうした関連団体の意見を受け入れて、2021年7月、LSABの廃止計画を取りやめることを決定し、以降、関係団体も交えて、LOF書式の改訂を含めたLOF制度全体の見直し、すなわちLSABの収益改善計画の立案に向けた検討及び協議が継続されています。

### 3.元英国 SOSREP Hugh Shaw 氏による報告書

- (1) 2021年4月にロイズによるLSAB廃止計画が関係団体に公表される以前に、救助契約の締結の遅延に伴う救助作業の着手の遅れによって海難船舶及び積荷の状態の悪化、環境損害の発生や拡大が招来されている事案が少なくないことを憂慮していた国際P&Iグループが、この問題の現状及び真因分析とその解決策の策定を元英国SOSREPであるHugh Shaw氏に要請していました。
- (2) Shaw氏は、船主、船舶管理会社、船体保険者、P&I保険者、救助業者、マリンコンサルタント、救助ブローカー、SCR<sup>14</sup>、海損精算人、事務弁護士(Solicitor)、法廷弁護士(Barrister)、仲裁人、学者、沿岸国当局およびLloyd's Salvage Group等の合計300名以上に質問状を送付し120名から回答を得た上で、その結果も踏まえて2022年7月に調査報告書を取りまとめ、公表しています。
- (3) 報告書の中でShaw氏は、LOFに代表されるpost-reward contractの救助契約としてのメリットを以下のとおり説明しています。
  - 緊急の救助作業が求められる場合に、救助業者と救助報酬、作業方法等について事前に協議・交渉する必要がなく、直ちに契約を締結し、救助作業を開始させることが可能である。
  - 救助計画の策定と実行に関する責任は全て救助業者にあり、事故状況の変化に応じた救助計画の変更は被救助者側の承認を要することなく救助業者によって決定し得る。
- (4) Shaw氏は、救助作業開始の遅延につながる救助契約締結の遅延の原因は複合的なものであるとしながらも、船主および船体保険者などの被救助者側が、post-reward contractを回避し、pre-reward contractを選好する傾向を指摘しています。
  - 船主および船体保険者が財務的リスクを重視するために、船舶等が晒される危険レベルの判定が困難な海難事故についても、その初期段階において、LOFによる契約締結を回避して、最終的な支払報酬額の予測が可能でかつ定額となり得る契約条件(pre-reward contract や side agreement<sup>15</sup>)を追求することによって救助作業の着手に遅延が生じている。

<sup>14</sup> Special Casualty Representative(特別代理人)。SCOPIE 条項が発動された場合に船主がSCRを指名し現場に派遣する。主な役割は救助作業のチェックとSCOPIE報酬の算定である。

<sup>15</sup> LOF救助報酬(いわゆる13条救助報酬)に上限額を設定するLOFに対する付帯合意のこと



- LOF の下での救助報酬が過度に高額であるとの指摘があるが、それは、海難救助を奨励するという目的が考慮されたうえでのものである。pre-reward contract や side agreement によっては救助事業を奨励し、将来の救助機材や技術への投資を後押しし、国際的な救助体制の維持を確実にすることはできない。国際的な救助体制が失われれば、海運業の維持はおぼつかない。
- (5) その上で、Shaw 氏は、あくまでも LOF による早期の契約締結を大前提として様々な方策を提案しつつ、より金額的に有利で、最終的な報酬額および解決に至る期間と費用についての予測が可能な契約条件であることを重視する船主および船体保険者のビジネスの現実をも考慮した上で、比較的単純な救助事案においては pre-reward contract に近似させつつ、他方で救助業者にとっても魅力的なものとなるよう海難救助を奨励するための要素を併せ持った LOF 制度での解決を図ることがあり得ると指摘しています。また、LSAB が以下の契約間の報酬額の大きさについて分析を行い、解決に要した費用の格差・不均衡の問題に取り組むために、少なくとも過去 20 年間における LOF 裁定額の推移を評価する研究を実施し、かつ開示することで LOF がオープンで透明性の高いものとなる必要があることも指摘しています。
- pre-reward contract タイプの契約(定額補償契約)
  - 純粋な(side agreement を付帯しない)LOF
  - side agreement を付帯した LOF

#### 4. コメント

- (1) Shaw 氏の報告書の内容は基本的に公正なものであり、極めて示唆に富むものと考えられます。
- (2) 同氏が記載している通り、救助事業は海運の安全確保のためには必要不可欠であり、海難事故が発生した場合の重要な拠り所です。現在多くの船舶が安全に運航できるのは、救助業者が救助のための設備の維持改良、人員の確保、技術力の維持向上を常に行っていることは銘記しておく必要があります。
- (3) 高額となりやすい LOF ですが、LOF をはじめとする post-reward contract は救助作業開始の遅延防止の観点・救助事業の継続による海運の安全の確保という観点から今後も確実に維持されていくべきものと考えられます。
- (4) 日本の被救助者は日本沿岸や近海における海難事故で船舶及び積荷が晒されている危険度が高い場合には、post-reward contract である集会所書式でわが国の救助業者と救助契約を締結することを基本的な姿勢としています。外国救助者が集会所書式の採用に合意しない場合にも、殊更に LOF 書式(あるいは SCOPIC 条項が付帯された LOF 書式)での契約締結を忌避することはなく、救助契約の締結遅れによる救助作業の着手遅延という事態はほとんど生じていないように思われます。
- (5) 2000 年以降の 22 年間で海難救助報酬に関して集会所に対して仲裁が申し立てられた事案は 7 件であり、最終的に仲裁裁定が下された事案はわずか 3 件となっています。LOF と同じく post-reward contract でありながらもいまだ多くの事案で用いられ、かつ仲裁に至るケースが少ないことから、集会所書式が救助業者及び被救助者側の利害関係人の双方にとって救助報酬額に関する予測可能性が高く、当事者間で比較的容易に救助報酬の協定に至ることができる優れた書式となっていることがわかります。
- (6) 現在 LOF の改訂・情報提供のあり方について議論がなされており、被救助者側として、各契約の特徴をよく理解した上で、LOF の改訂について、今後の方向性を注視していく必要があります。

以上