

共同海損の成立 (三)

久川武三

五 共同海損行爲の結果

共同海損行爲に因つて醸されたる犠牲並に支出せられたる費用は、規定日條に依つて共同海損々害である。然らば、左の如き共同海損行爲の結果たる損害に就ては如何。

- (一) 投荷に因る積荷の損害は共同海損なるも (REIMS)、投荷に際して船舷を毀損したる損害は如何。
- (二) 帆檣の切斷に因るその修繕費は共同海損なるも、その修繕のため避難港に入りて要する入出港料、並に積荷を陸揚して要するその陸揚・倉入・再積込の費用は如何。
- (三) 船舶が遭難したるに於て救助を求めて之に支拂ふ救助料は共同海損なるも、船舶及び積荷の同時の救助が可能ならずして單に選擇的にのみ救助の可能なる場合、委棄せられたる財産の損害は如何。
- (四) 船舶が避難港に入るに際して過つて爲したる坐礁の損害、並に航海が遅延したるがために暴風雨に遭遇して被りたる損害は共同海損ならずとするも、航海の遅延に因つて生ずる運賃の損害たる *Demurrage* (Necessaries) 積荷の腐敗に因る損害、並に市場相場の変動に因る損害は如何。

一九二四年ヨーク・アントワープ規定條は、左の如く規定した。

C 條

共同海損行爲ノ直接ノ結果タル損害、損失又ハ費用ニ限り、共同海損ト認ム。

航海ノ遅延ニ因リ船舶又ハ積荷ニ生ジタル損害損失、並ニ同一ノ原因ヨリ生ジタル間接ノ損害、殊ニ滯船料及ビ市價ノ變動ニ因ル損失ノ如キモノハ、共同海損タルコトヲ得ズ。

この規定の第一項に依り前記(一)の投荷に際して船舷を毀損したる損害、並に(二)の避難港に於ける諸費用は何れも共同海損行爲の直接の結果たる損害、損失又は費用に屬するものとして、共同海損の取扱を受ける。按ずるに、これ等の損害及び費用は船長が共同海損行爲を決意するに際して、投荷及び帆檣の切斷の損害と共に豫期したるものであり、その限に於て救助の犠牲である。

一船舶は航海中岩礁に衝突して船底に破孔を生じたるに於て、避難港に入津せんとする。途上、浸水甚だしく沈没の危険あれば故意に淺瀬に乗揚げて之を防ぎ、直ちに積荷を他船に積移して目的地に轉送せしめ、船舶のみは避難港に於て修繕せられた。船舶の損害は觸礁に因つて生じたるものであり、任意の坐礁に因つて損害を被らなかつたから、その修繕費の單獨海損たることに就ては何等の疑を生ぜず。唯、修繕中の碇泊の諸費用に就て争を生じた。獨逸大審院は、避難港入津は任意の坐礁後に於ては船舶の單獨の安全のためにのみ行はれたるものであり、共同の安全のために爲されたるにあらざるを理由として、共同海損の取扱を認めなかつた。按ずるに、積

荷の轉送なる單獨の救助は任意の坐礁に因つて可能となつたものなれば、先に述べたるが如く、所謂單獨救助としての特別なる取扱を受くべきものにあらず。且つ、避難港入津は船長が之を決意するに際しては、船舶及び積荷兩者の共同の安全のためにせらるゝに至りたるものなれば、碇泊の諸費用は共同海損行爲の直接の結果と解すべく、共同海損として積荷にも分擔せしむるを以て、共同海損制度の本旨に適する。然るに獨逸大審院の判決に見るが如き取扱に於ては、船長は積荷の單獨の利益を慮つて轉送をなしたる結果、避難港の諸費用が船主の單獨負擔となり、荷主は利益し船主は損害を被るの不平衡を來すに至るべし(Heck, S. 109)。

(二)の委棄せられたる財産の損害に就ては、C條に於て明かでなく、各國の法律規定並に學說に於ても殆び窺知することを得ない。否、共同海損として取扱はざるやに思はれる。然し、避難港から高價なる積荷を救助すべきや、或は投荷をなして船舶を輕快ならしめ曳船せしむべきやの選擇救助の場合に於て、積荷の救助を選擇して之を他船に積移し、船舶をその場に委棄して積荷のみの保全を計りたりとすれば、これ船舶を積荷の救助の犠牲に供したるものであ。而して、ヘツクの犠牲主義に依つて當に共同海損として取扱ふべきものである。殊に、選擇救助に於ては、船舶と積荷との間に最も大なる利益の衝突がある、衝突主義の觀點からしても、また共同海損の取扱をなすべきものである。

英國に於ける共同海損法の大家ラウンズは、救助費の取扱を論ずるに際し、船舶が大海の暗礁に乗り揚げ危険刻々に迫る場合を假定して、次の如く述べてゐる。斯くの如き事情の下に於て、積荷の一部が先づ救助せられ、其

の後風浪和ぎて、當初の豫期に反して船舶も亦離礁するを得たとせよ。この場合、積荷の救助は多少とも船舶の離礁を容易ならしめたるころありとするも、その主たる動機は當該積荷の救助にありたるものなるを以て、船舶の之に分擔するを要せず。船舶の離礁費用も亦船舶の單獨負擔たるべきものである (Lowndes, 4th edition, p. 174)。按ずるに、積荷の單獨救助に際して船舶の救助の見込なかりしならば、船舶の委棄は救助の犠牲ではない。若し船舶の救助を犠牲に供して行はれたるものならば、船舶の損害乃至は離礁費用は所謂救助の犠牲であり、積荷の救助費と共に共同海損と認むべきである (Heck, S. 107; 商工經濟研究第三卷第三號拙稿共同海損成立の場合四九頁)。必ずしも、主たる動機が積荷のみの救助にありしや、或は船舶及び積荷の兩者の保存にありしやを標準として、共同海損の成否に係らしむべきでない。而して、之に關連して先に詳述したるところの、共同海損行為は共同の保存を目的とするものにあらずして、従つて船舶又は積荷の全部犠牲を辭せずとの論證を、茲に回想すべきである。

英國の學者の所謂共同安全主義や、普通に謂ふところの共同利益主義に於ては、船舶及び積荷の共同の危険乃至は兩者の共同の海上冒險が終焉するならば、則ち共同海損は成立するに至らずとなすものなれば、斯くの如き立場からは右の所説を到底理解することを得ない。暫くこの二箇の獨斷論^{ドクタン}を棄て、默想するときに、始めて之を理解し得べく、ヘツクの犠牲主義こそ共同海損制度の本旨に適することを首肯すべし。因に我國に於ける一部の學者の所説に従へば、共同安全主義は狭きに失し共同利益主義は廣きに過ぎ、ヘツクの犠牲主義は正に折衷主義であると見るけれども、正鵠を得たるものではないことを特に附言して置く (Heck, S. 119; 藤本博士著共同海損綱要二二頁参照)。

(四)の航海の遅延に因つて生ずる損害、又は損失に就ては、從來英國の慣例に依ると歐洲大陸諸國の見解に依るとにより相違した。前者に於ては常に共同海損にあらずとせられたれども、後者に於ては往々にして共同海損なりと認められる。而して、C條第二項に於ては全然英國の見解に基き、共同海損行爲の直接の結果にあらざるものと看做して、共同海損にあらずと規定したのである。

この規定は英國海上保險法五五條二號b項とも一致し、英國に於ては或は是認すべきものならんも、ヨルク・アントワープ規定十一條及び二十條と相容れざるものあり(Harambidis, p. 9.)。左記の英國の二判例を批判して之を説明すべし。

一 船舶は共同海損たる損害の修繕のために避難港に於て碇泊し、船主は傭船契約に於ける Cesser clause によりの約款の規定に基き、契約を解除せられ期間傭船料を失ふに至つた。而してこの傭船料の損失は共同海損行爲の直接の結果なりや、従つて共同海損と認むべきものなりやの係争を生じた。英國裁判所に於て、バーネス判事は『斯くの如き場合に於て期間の損失は航海關係者の總ての者に對して共通のものであり、總ての者は航海の遅延に因り損害を被る。然らば、期間の経過に因つて生ずる損害は海上危険團體の總ての財産に對して平等なるものと見るべく、之を度外視するを得べきものなり』と述べ、且つ傭船契約に於ける一の約款の活用によつて生ずる損害は、船主と傭船者との間に存する特殊の關係に由來するものであつて、他の利害關係人に於て關知せざるものなれば、共同海損として一般に分擔せしむることを得ずと判決した(The Letrim, 1902.)。

この判決、並に時間の経過に因つて海上危険團體の總ての財産に對して一樣に生ずべき損害、殊に滞船料^{デレイビツ}、積荷の到達の遅延に因つて生ずる金利の損害、及び市價下落の損害等の共同海損たるべからざることは、之を理解し得る。然し、同じ航海の遅延に因つて生ずる損害なれども左の如き損害に就て、共同海損の取扱を認めざる英國の判例は之を理解し得ない。

一船舶は家畜を積載して避難港に入り、修繕せらる。家畜の所有者はその間に於て飼料を要し、その損害が避難港入津なる共同海損行爲の直接の結果なりやの係争となつた。Bigham判事は之を否認し、斯くの如き損害は航海の遅延に因つて生ずるものであり、共同海損を構成せずとなした(Anglo-Argentine Live Stock Agency v. Temperley, 1899.)

按ずるに、英國に於ては船員の給料及び食料並に燃料は常に共同海損たることを得ず。且つ避難港に於ける積荷の倉敷料は船舶の入津の目的が共同海損たる損害の修繕にあらざる限り積荷の單獨負擔の費用であり、共同海損にあらざらず(Ritwood v. Sellar, 1880.)。而して、これ等の費用は航海の遅延に因つて生ずるものであり、之を共同海損と認めざることを是認する限り、同じく航海の遅延に因つて生ずる積荷の腐敗の損害を共同海損と目すべからざるや當然である。同様に積荷の倉敷料を共同海損と認めざる限り、之と略同一の性質を有すべき家畜の飼料の共同海損たらざるや言ふを俟たない。若し一を共同海損として取扱ふならば、他のものも亦同様に取扱ふべきものである。而してこれ等總ての損害又は費用は共同海損として取扱ふを以て至當とするものなりとは雖も、英國の右の判例が倉敷料との均衡を保つて飼料の共同海損たらざることを判決したるは、この意味に於て辛じて

首肯し得るものがある。

然るに、一九二四年ヨーク・アントワープ規定に於ては、この均衡をすらも有しない。同規定に於ては、一方に於ては英國主義を排斥して避難港に於ける船員の給料及び食料、積荷の倉敷料、並に避難港出入のために要する燃料等を共同海損として取扱ひながら(Rule XI, XX)、他方に於ては英國主義を採つて、積荷の腐敗等の如く航海の遅延に因つて生ずる損害を共同海損と認めず、となすの矛盾を敢てしてゐる(Rule C)。殊に、同規定が航海の遅延に因つて生ずる損害、損失を悉く共同海損行爲の直接の結果にあらざるが如く見たる點は、首肯するを得なす(Haralambidis, p. 10, 11)。

抑々積荷の中には果物及び肉類の如く腐敗しやすきものあり。この種の積荷は航海の遅延に因つて直接に毀損せらるべき性質のものである。而して、往時の帆船時代に於ては、航海は風の順逆潮流の關係等に依つて長短常ならず、その航海日數は豫定することを得ず、航海の遅延は常に豫期せられたる普通の出來事であつた。斯の如き時代に於て、謂はゞ通常の事故たる航海の遅延に因つて生ずべき積荷の腐敗の如き損害が積荷の特殊なる性質(vic propre)に由るものとせられ、一般に海損と見られなかつたのは當然である。従つて、航海の遅延が避難港入津の如き共同海損行爲の結果生じたるるときと雖も、この種の損害は共同海損たるべからざるものとせられた。英國に於ては勿論のこと、歐洲大陸諸國に於ても之を共同海損と認むることに就ては、尠からず異論があつたやうである。然るに、今日の汽船時代に於ては航海日數は略豫定せられ、その遅延は最早豫期せられたる普通の出

來事と見るべからざるものとなり、故意に之を遅延せしむることは非常の性質を有する處置であると思はれる。果して然らば、船舶が共同の安全のために避難港に天津したる結果として、航海が著しく遅延し積荷が腐敗したるに於ては、共同海損行爲の直接の結果たる損害と見るべきものである(Hecky)。積荷の腐敗が避難港入津の如き非常の事態の結果生じたるにも、尙且つ特殊の積荷の固有の性質に由來するものなるの理由に基き、共同海損としての取扱を否認するは、この種の積荷に對してあまりに酷である。

尤も、この種の損害を共同海損として他の積荷にも分擔せしむるときは、斯の如き腐敗し得べき積荷の船積のために、それだけ共同海損の分擔を重からしめるの結果となる。然し、この事實は必ずしも共同海損の成立を否認すべき理由とならない。蓋し、彼の甲板積々荷に於ても、その甲板積が運賃の低廉なる積荷の利益のためにせられたるにあらずして、一般に承認せられたる商慣習に依るときには、投荷の損害と雖も共同海損と認められる(Reid)。甲板積々荷がそれ自體特殊なる性質を有し、他の積荷に比し甚だしく危険なる船積方法に依れる理由のみによつて、共同海損としての取扱が否認せられざるに想到せば、積荷の腐敗の損害に就ても同様に、積荷の特殊なる性質に由來するものなるの理由のみによつて、共同海損としての取扱を否定すべきでない。即ち積荷の腐敗が航海の遅延の結果であり、避難港入津の如き共同海損行爲の當時豫期せられたるものならば、その腐敗は共同海損行爲の直接の結果たるものであり、一九二四年規定を離れて考ふるならば、共同海損として取扱つてこそ共同海損の本旨に適するものである(Hecky)。因に、佛國に於ては、船舶が避難港に於て碇泊中、航海の著し

き遅延に因つて生じたる燻製の蝕敗が、一九二三年大審院の判決に於て、共同海損たることが認められた
 (Revue de Droit Maritime Compare,)。
 Tome III, p. 378.

我商法六五二條は、共同海損に關する規定は船舶が不可抗力に因り發航港又は航海の途中に於て碇泊をなすために要する費用に準用する旨を規定し、獨國商法六三三條の規定に相當する。學者の謂ふところの準共同海損とは則ちこれである。而して、ヘックの利益衝突主義の觀點よりするならば、この種の海損は當然に共同海損の範圍に屬し得べきものであり、ヘックは三〇八頁以下及び三二二頁以下に於て詳論してゐる。本稿の完結のためには必ずや之にも論及すべきものならんも、商工經濟研究第三卷第四號に於て畧述したれば、茲には削除してなく(昭和三年九月十四日欄筆)

文献——藤本博士著共同海損綱要

村瀬保險全集・共同海損講義要領及び海上保險講義要領

Hack, Das Recht der Grosse Haverei, 1889.

Ulrich-Bruders, Grosse Haverei, Band I, Deutsches Recht, 1927.

Lowndes, General Average, 6th edition, 1922.

Lowndes, General Average, 4th edition, 1898.

Carver, Carriage by Sea, 7th edition, 1925.

Arnould, Marine Insurance, 11th edition, vol. II, 1924.

Benecke, Principle of Indemnity in Marine Insurance, 1824.

Baily, General Average, 2nd edition, 1856.

Congdon, General Average, 2nd edition, 1923.

Rudolf, The York-Antwerp Rules, 1924, London, 1926.

Bisshop, General Average and the York-Antwerp Rules, 1924, London, 1925.

The International Law Association, Report of the 33rd Conference, 1924, London 1925.

Haralambidis, Les Avaries Communes, d'apres les Regles d'York et d'Anvers de 1924, Paris, 1926.

瀬戸彌三次學士稿一九二四年制定ヨーク・アンターワープ規定の逐條解説と批判——明大商學論叢第二卷第二號

(昭和二年五月)以下

拙稿共同海損成立の場合——商工經濟研究第三卷第三號(昭和三年七月)及び第四號(昭和三年十月)