

共同海損精算論 (三)

久川武三

第一節第三項運賃の共同海損たるべき損害額に就ては前號を以て完結の積りであつたが、尙左の如く附加して置きたし。

これを英國の判例に見るに、レイトリム號の船主は備船者に對し期間備船をなし、備船者に於ては更に再備船をなして石炭を運送せしめた。然るに、船舶は船積中火災を起してその消防のため損害を生じ、修繕のため入渠を必要とし、その間船主に於ては期間備船契約の條項に依り期間備船料を損失した、船主は之を運賃の共同海損として賠償を要求したるが、英國裁判所は船主と備船者間の特殊の契約に基く損害は共同危険團體の損害にあらざるものと見て、共同海損としての取扱を認めなかつた (The *Leirinn*, 1902, *Carver*, S. 435.)。

船舶が往復航海をなす場合、實務に於てはその復航の運賃を往航に於て保険に付することあり。或は船舶が第二次又は第三次の航海に於て取得すべき將來の運賃につき、第一次の航海に於て保険に付することが行はる。而して、英國に於ては斯くの如き運賃にも被保險利益を認めるのみならず (拙著海上保險要論五〇頁參照)、共同海損の精算に於ても共同海損としての取扱が行はることあり。即ち、往航又は第一次の航海に於て船舶が滅失又は

損傷して、復航又は第二次以後の航海に於て取得すべかりし運賃が失はるゝに至れる場合には、これに賠償をなすが如し。他方に於て、これ等の未來運賃が船舶の保存に依つて確保せられたる場合には、これにも分擔を課するものとす (Carver, s. 435)。これに就ては次節に於て詳論するところあるも、純理の上には未來運賃は實は船價の一部をなすものであり、運賃として共同危険團體の一員をなすものではない。ヨーク・アントワープ規定も先に共同海損成立論に於て一言したるが如く、底荷航海の備船運賃にさへも之を認めなかつた。

× × ×

第一節第三項運賃の共同海損たるべき損害額に關する、前號八十七頁の末尾に左の如く追加し、同八十八頁の九行目までを抹消したい。

運賃の損害の中に共同海損行為に基かずして生じたるものを含有せる場合には、之を共同海損の賠償額から區別せねばならぬ。積荷が共同海損行為の前に既に一部分滅失せるが如きときには、この滅失部分に對する運賃の損害は共同海損ではない。又、前項に於ても述べたるが如く、積荷の一部を犠牲に供したる後他の積荷に單獨海損を生ぜし事實より推して、犠牲がなかつたとするも在船せば或る程度の損害を生ずべき必定ありと考へらるゝ場合には、このあり得べき積荷の損害より生ずる運賃の損害も亦共同海損より控除するを以て穩當とする。因に米國に於けるが如く、航海が避難港に於て中絶するも船主に積荷の轉送義務を課する邦國に於ては、投荷の運賃よりこの轉送費用を控除すべきことすらありて、運賃の共同海損賠償額が皆無なるに至ることもあるやうであ

9 (Gourlie, General Average, p. 487.)

共同海損たるべき運賃の額より、尙控除すべき重要なものがある。運賃を取得すべき者が、その取得のため當然支出すべかりし費用にして、犠牲の結果その支出を免れたるものこれである。航海の途中積荷の一部につき投荷が行はれたるも、船舶は他の積荷と共に航海を完了して目的港に到達したとするならば、投荷貨物の總運賃よりその陸揚及び引渡の費用を控除して共同海損額となすが如し。又、航海が船舶の損傷に因り避難港等に於て終了したる場合には、更に船舶が航海を完了するならば要すべかりし港費、燃料、及び船員の給食料にして節約せられたるものあらば、これをも控除すべきである (Carver, S. 436. 戸張學士著共同海損の理論と實務一六二頁)

ヨーク・アントワープ規定に於ては、運賃の共同海損たるべき損害額に就ては次の如き簡單なる規定があるのみである。(前號八八頁に續く)

第四項 費用の共同海損たるべき額

費用の共同海損たるべき額は、共同海損費用の支出額、その支出の資金その他の共同海損資金を立替へたる者に與ふべき報酬、並にその立替金に對する保険の費用等である。以下これ等の一々につき説明する。

一 共同海損費用

共同海損費用 (General average expenses or expenditure) とは共同海損の成立論に於て説明したるが如く、共同

海損行爲に因り又はその直接の結果として支出したる費用であり、坐礁したる船舶の引卸費用の如き (Rule VIII.) 或は避難港の諸費用の如き (Rules Xa, Xb, Xc, XI, XX.) ものこれである。代替費用 (Substituted expenses) も亦共同海損費用に準じ、之と同様に取扱はれる (Rules F, Xd.)。船舶の假修繕費に就ても亦同様である (Rule XIV.)。而して、これ等の費用を支辨するために支出したる額は、則ち費用の共同海損たるべき額である。

救助料 (Salvage charges) は、共同海損費用なるか否かに就ては一概に云ふことを得ない。抑々、英國に於ては海難救助を契約救助 (Contracted salvage) と任意救助 (Voluntary salvage) とに分ける。契約救助とは、海難に際して船主又は船長が救助者と救助契約を締結して救援救助に従事せしむる場合を云ひ、任意救助とは救助者が任意に、即ち私法上の義務なくして救援救助に従事する場合を云ふ。岩礁に乗上げたる船舶を引卸して救助する場合又は遭難船を曳船に依つて安全地帯に齎らす場合に於ても、その引卸作業又は曳船が救助契約に基づきて行はれたる場合には契約救助であり、この契約に基かずして任意に行はれたる場合には任意救助である。而して、廣く救助料と云ふときには兩者の救助に對する報酬を指すけれども、固有の救助料は任意救助の報酬のみを指す。

(Mar. Ins. Act, S. 65(2).)

米國を始め歐洲大陸諸國に於ては、救助行爲が共同海損の成立要件を具備する場合には、廣く兩者何れの救助料をも共同海損費用とし又は之に準ぜしむるのであるが、獨り英國に於ては契約救助料のみを共同海損費用として取扱ひ、任意救助料を除外する。その理由とするところは、英國海上保險法六十五條第二項が規定する如く、

契約救助料は事情に依り特別費用又は共同海損として取扱はれるに反し、任意救助料は謂ゆる固有の救助料として特別の取扱を受ける。共同海損ならば航終地に到達したる船舶積荷等の財産が共同して負擔するものなるに不拘、謂ゆる救助料は安全地帯に齎されたる財産がその各自の分擔額に對してのみ責任を負ふが如く、精算の原理を全然異にする事情あるに依る (Lowndes, p. 177, foot note(b), Arnold, S. 954.)。

二 共同海損立替金に對する報酬

共同海損費用を支辨するためには資金を要する。共同海損たる船舶の修繕費を支辨するためにも亦同じ。而して、これ等の資金は共同海損を分擔すべき者に於て共同して提供すべきものであるが、その分擔額は精算の終了後にあらずんば確定せざるが故に、船主に於て一時之を立替て置くを普通とする。この立替金を共同海損立替金 (General average disbursement) とす。

共同海損費用の支出を必要とする大抵の場合に於て、その資金を提供すべき責任は原則として船主にある。蓋し、彼のみが共同の利益を代表すべき地位にあるからである。而して、船主は自己の信用を賭して船舶積荷運賃の共同危険團體の利益のために資金を提供するのであるが、同時に後日その立替金の回收を得るや否やの危険を擔ふてゐる。固より、航終地に於て積荷を引渡すに際して擔保を要求し、或は之を引渡さずして留置することが出来るのであるが、その資金の立替と留置權の行使との間には相當の時日の経過あるを普通とし、少くともその

間には船主のみが立替の責任と危険とを負擔してゐる。尙、荷主から擔保殊に現金の信託を受けたる場合と雖も、精算の完了して分擔額の確定せらるゝまでに爲替相場の變動を見たる等の結果、その擔保が著しく不足するに至ることも尠くはない。而して、この危険は最近の事例に徴して決して看過し得るものではない。されば、歐洲大陸諸國及び米國に於ては、共同海損立替金に對して報酬を與ふるの慣例を助長した。獨逸に於ては一步、白國及び米國に於ては二歩五厘の報酬が認められ、唯英國に於ては斯くの如き慣例なし。一九二四年規定に於ては之を一步と定め、第二十一條の冒頭に於て次の如く規定してゐる (Rudolf, pp. 123—124)。

第二十一條 資金ノ提供

共同海損立替金ニ附與スル二歩ノ報酬ハ之ヲ共同海損ト認ム。但シ、該資金ガ分擔義務アル利害關係者ヨリ提供セラレズシテ、冒險貸借ソノ他ノ手段ニ依リソノ必要額ヲ調達シタルトキハ、之ニ要シタル費用、及び同一ノ目的ノタメニ賣却セラレタル積荷ノ所有者ガ被レル損害ハ、之ヲ共同海損ト認ム。

共同海損ノ支拂ニ充ツルタメニ立替ラレタル資金ヲ保險ニ付スルタメニ要スル費用ハ亦共同海損ト認ム。

本條ハ一八九〇年規定には全然なく、一九二四年規定に於て新に附加せられたるものである。而して、その二歩の報酬は船主が現實に共同海損立替金を支出したる場合のみならず、單にその支出を決意したるに過ぎざる場合にも附與せられる。船主がその立替金の提供を要求せらるゝに先立ち、積荷の共同海損分擔額は後に述べべき共同海損供託金より支拂を受け、船主の分擔額は之を保險者より提供せられ、事實上船主は一文の立替をもなさ

どりし場合と雖も、苟も荷主が立替の危険を負担したる限りに於て、規定の報酬が認められるものと解せられてゐる。蓋し、船主は共同海損の立替を認めたる時に於て自ら先づ危険を負担したるものであり、必ずしも常に分擔額を他の利害關係人より回收し得ることを保し難いからである (Rudolf, p. 124.)。

上述したる如く、立替金は船主が提供するを普通とする。然し、稀には荷主その他の利害關係人が之をなすことがある。而して、この場合にも亦勿論二歩の報酬が認められる。本規定の適用は、船主が立替を爲したる場合にのみ限るものではなく (Rudolf, p. 125.)。

立替金に對する報酬は、第二十一條に於て共同海損立替金に對する云々と規定せるに徴し、共同海損の立替の場合にのみ限られる。共同海損費用に對する立替の場合は勿論、船舶の修繕費の立替の場合と雖も苟も共同海損の立替なるの限りに於て、二歩の報酬が認めらるゝものと解すべし。従つて救助料の立替ならば、その救助料が共同海損費用と認めらるゝ邦國に於ては規定の報酬が認められるであらうが、英國の如く之を共同海損費用と認めざる所に於ては之を否認せねばならぬであらう。尤も、論者の中には國際的統一的取扱のために救助料を廣義に解し、契約救助料及び任意救助料の間に區別を設けず、兩者の救助料の立替金に對して一様に本條所定の報酬、並に次に述べべき第二十二條所定の利子を附與すべきものなりと主張するものあり。更に共同海損立替金のみならず、避難港等に於ける積荷の損害防止費用たる特別費用に對し、船主が立替を爲したる場合にも亦同様に、立替料及び利子を附與するを以て穩當なりと思惟するものはある。理論上或は衡平なる取扱ならんも、一九二四年

規定二十一條及び二十二條の文言は到底斯くの如き解釋を許さなす (Rudolf, pp. 126—127.)。

共同海損立替金に上述の如く二歩の報酬を附與するは、之に依つて船主又はその他の利害關係人をして資金の提供を慫慂することになり、冒險貸借その他の金融に依る損失を避けしむるの效果あるものである。

船主、荷主、又はその他の利害關係人が共同海損の立替を肯ぜざる場合には、冒險貸借又は船舶若しくは積荷を抵當とする同様な方法に依つて、金策を講ぜざるべからず。或は積荷を賣却して必要な資金を調達せざるべからず。而して、前記第二十一條第一項の後段は、この場合に於ける取扱につき規定してゐるのである。冒險貸借その他の消費貸借に依つて資金を調達したる場合には、利子その他の費用が共同海損として認められる。又、積荷の賣却に依つて之を調達したる場合には、その荷主の之に因つて被りたる損害額が共同海損賠償額となり、その計算は先に積荷の共同海損たるべき額につき述べたるところのものに依る。

三 共同海損立替金に對する保険料

共同海損立替金は航終地に到達したる船舶、積荷、及び運賃等の財産に依つて分擔し賠償せられるのであるが、航終までにこれ等の財産が全滅することあらば、之を分擔すべき財産は皆無となり、立替を爲したる者は全然之を回收し得ざるに至る。又、分擔財産が一部滅失したる場合には、航終地に到達したる財産の分擔額はそれだけ増大するの不利益がある。茲に於て、共同海損の立替者並に分擔財産の兩者の利益のために、立替金が相當の額

に達するときは豫め見積りたる分擔比率に依り、各財産が負擔すべき額を海上保険に付するの慣例がある。然らばその保険料その他の保険の費用は、共同の利益のために行はれたる立替の結果なる費用として、共同海損の取扱をなすを以て穩當とする。一九二四年規定の前記第二十一條第二項は則ち之を規定したるものである。

第五項 損害及び費用に對する利子

船舶、積荷、及び運賃の共同海損たるべき額、並に費用の共同海損たるべき額は既に述べたるが如し。その外に、共同海損成立論に於て述べたるが如き共同海損行為に因り、船客及び乗組員の衣類その他の所有品に損害を與へたる時、或は小包郵便の如きものにして價額の判明せるものに損害を與へたる時、船舶が武裝せる場合に於て武器及び彈藥を犠牲に供したるが如きとき等には、同様にその損害額が共同海損として賠償せられる。これにつきヨーク・アントワープ規定には明文なきも、我商法及び獨逸商法には一部明文がある（日商六四五條、獨商七二三條）。

これ等の損害及び費用につき共同海損として賠償せらるゝ額は、既述したる所に依り、損害に就ては原則として航終地を標準とし、費用に就てはその支出額である。然し、共同海損の精算は普通長日月を要するため、その現實の賠償は航終又は支出に際して直ちに行はるゝにあらすして、尙數ヶ月乃至數年の後なるを普通とする。然らば、犠牲に供せられたる船舶積荷の所有者、又は共同海損立替金を支辨したる者が上述の如き賠償を受ける

のみにては、未だ保存貨物の所有者と同一の財産状態に置かれたるものと見ることを得ない。投荷貨物の所有者が精算の結果、航終より數年の後その投荷の損害のみの賠償を受けるに於ては、船主若くは保存貨物の所有者よりも不利なる取扱を受けてゐる。共同海損費用を立替たる船主が數年の後その立替金のみの返還を受けるに於ては、少くともその間の利子を損失してゐる。されば、英國を除く多數の諸國に於ては、これ等の損害及び費用の額に利子を附與する慣例があり、一九二四年規定二十二條に於ては之を認めて次の如く規定してゐる。

第二十二條 共同海損トシテ賠償セラルベキ損害ニ對スル利息

共同海損タルベキ費用、犠牲、ソノ他ノモノニ對シテハ、航海ノ終了スベキ最後ノ目的港ニ於ケル法定利率、若シ法定利率ナキトキハ年五分ノ利率ヲ以テ、共同海損精算書ノ日附ニ至ルマデノ利息ヲ認ム。但シ、分擔義務者若クハ共同海損供託金ヨリ假拂ヲナシタルトキハ、之ニ相當シタル控除ヲナスベキモノトス。

本條は一八九〇年規定にはなく、一九二四年規定に於て新に附加せられたるものである。

ストックホルムの會議に於ては、本條に見るが如く最後の目的港に於ける法定利率とせず、五分と云ふが如く定率の利子を附與しては如何との議論ありしも、將來に於ける利率の變動に備へ且つ貨幣價値の地方的相違に順應せんため、規定の如く最後の目的港に於ける法定利率とし、これなき場合には五分の定率に依るとせられたのである (Rudolf, p. 129.)

共同海損賠償額は航終地を原則とするも (Rule G)、本條に於ては最後の目的港 (Final port of destination) に於

ける利率に依るとなしてゐる。従つて、積荷の陸揚港が數多ある場合、又は積荷の航終地と船舶の航終地とが異なる場合に於ても、一樣に最後の目的港の利率が適用せられることになる。尤も論者の中には、最後の目的港は必ずしも船主の營業所にあらざるがため、普通に見るが如く船主がその營業所より送金を受けて共同海損の立替をなしたるが如き場合には、實際に要する利子と最後の目的港に於ける利子とが符合せざることあるを理由として、本條を攻撃する者はあるべし。

賠償額に對する利子の終期につき一九二四年規定は何等規定せざるも、元來利子は犠牲貨物の所有者並に共同海損立替金の提供者に對し、その被りたる全損害を賠償せんとの主旨より附與せらるゝものであり、ルードルフ氏は之を次の如く例示してゐる (Rudolf, p. 129.)。

(一) 不足揚荷物 (Goods short delivered)

投荷その他の犠牲に因り積荷の一部が全滅し、或は中間港に於て賣却せられたる等の理由に依り陸揚せられざりし貨物に於ては、その引渡さるべかりし日より利子を附す。

(二) 損傷貨物 (Goods damaged, but delivered)

積荷が損害を被りて目的港に到達し引渡されるときは、賣却せられたると或は賠償額を定めて引取られたるとを問はず、その引渡の日より利子を附す。又、荷直し費用の如き共同海損たる積荷の改良費は、その支出の日より利子を附す。

(三) 運賃の損害

共同海損たる運賃の損害に對しては、その支拂はるべかりし日より利子を附す。

利子の終期は、本條に依れば積算書の日附までとせられてゐる。精算が完了して精算書の發行せられる日までの利子を附すとの主旨であるが、實際上利害關係人が之を入手して正誤を檢し、決済をなすまでには尙相當の日數を要するから、米國を始めその他二三の邦國に於ては尙その決済の日までの利子を附するの慣例がある (Rudolf, p. 130)。又、本條の但書に於ては、分擔義務者若くは共同海損供託金より假拂を爲したるときは云々と規定したるが、これは精算の完了前に於て賠償權利者に對し假拂を爲したるときは、その額に就ては以後利子を附せざるの趣意である。利子の終期に關する當然の規定であつて、後に精算の手續を述ぶるに際して詳論すべし。

× × ×

前號八五頁(三)屬具目錄に記載せざる船舶屬具の項は、同頁に於て之を抹消し、前々號七八頁船舶の共同海損たるべき損害額の末尾に挿入す。

第二節 共同海損を分擔すべき價額

共同海損を分擔すべき價額は、普通之を略して共同海損分擔價額 (Contributory value) と云ふ。共同海損たるべき損害の額が航海終了の地及び時を標準として算定せらるゝと同一の理由に依り、共同海損分擔價額も亦航終の

地及び時を標準とする (Reif C)。尤も多くの論者は、共同海損分擔價額もその賠償額と同様に犠牲の時を標準とするを理想とするも、唯實際上の便宜より航終時に依らしむるものなりと論ずる (戸張學士著共同海損の理論と實務 四三頁、井上學士著共同海損要論一七一頁、一七二頁)。然し、純理上に於ても犠牲時を標準とする賠償額算定の誤りなることは、既に第一節の劈頭に於て説明したるところであり、而して分擔價額の算定に於ても亦同一の理由に依り誤つてゐる。否、次の如き理由からもその誤れることを承認せねばならんであらう。

論者の思考する如く、犠牲時を標準とする分擔價額の決定が理想ならば、各分擔財産の負擔割合も亦この時に於て確定せらるべきものであらう。然らば、犠牲行爲後航終までに分擔財産が單獨海損に因り一部滅失することあるも、各分擔財産の負擔割合に變更を加ふるべからず。蓋し、論者の思惟する如く犠牲時精算が理想なるも、犠牲時に於ける分擔價額の決定が事實上可能ならざるがため、便宜上航終時の價額に依らしむるものならば、犠牲時に現存せる財産を航終時の價額を以て評價し各財産の負擔割合を確定すれば、比較的に最も論者の謂ゆる精算の理想に近いものと云はねばならぬ。而して、一般に承認せられたる精算方法たる、犠牲行爲後滅失したる財産を除外して精算し、各財産の負擔割合をそれだけ増大せしむるならば、却つて論者の理想とする犠牲時精算より必要以上に遠ざかることゝなるのではなからうか。

犠牲に因る損害を一萬圓とし、之を分擔すべき財産は犠牲時に於て現存したる船舶及び積荷であり、之を航終時の價額を標準として評價し、船舶八萬圓、積荷二萬圓であつたとするならば、船舶は八千圓を負擔し、積荷は

二千圓を負擔することゝなる。而して、航終までに船舶は滅失したるも、積荷の負擔割合には變更なく依然として二千圓であるとするならば、船舶の負擔すべかりし八千圓は結局犠牲貨物の所有者の損失となるべし。斯くの如き結果が、論者の理想とする犠牲時精算より招致せられても、果して眞に精算の理想に反してゐないのであらうか。後に説明するところの獨逸商法が明文を以て規定せるが如く、斯くの如き場合には積荷の分擔額を二千圓より一萬圓に増大し、船舶の分擔すべかりし八千圓をも之に負擔せしめてこそ衡平を得たるものではなからうか。若し論者にして之を承認し、或は分擔義務は海上團體の解體の時まで分擔財産に於て連帶的のものなりと主張するならば、畢竟航終時精算に降服したるものと云はねばならんであらう。

要するに、航終時精算は分擔價額の算定に於ても共同海損額の算定に於けると同様に實際の便宜にのみ出でたるにあらずして、精算の理想とも一致したるものである (Heck, SS. 334—337)。獨逸商法の次の如き規定も、斯くの如き見解からしてのみ初めて合理的なる當然の規定として了解が出来る。

獨逸商法 七二四條

共同海損事故ノ後航終地ニ於ケル陸揚ノ開始マデニ於テ、分擔義務アル財産ガ全然滅失シ(七〇四條参照)、或ハ一部分滅失シ、或ハ價格ヲ減少シ、殊ニ第七二二條ニ依リ債務ヲ負フニ至ルナラバ、其ノ他ノ財産ノ分擔額ハ比例的ニ増大スルモノトス。

若シソノ滅失又ハ價格ノ減少ガ陸揚開始後起リシモノナラバ、斯クノ如キ財産ノ分擔スベカリシ額ハソノ

負擔額ヲ支拂フニ足ラザルニ至レル限度ニ於テ、分擔權利者ニ於テ失ハレタルモノトス。

共同海損の精算は航終の地及び時を標準とし分擔價額もこの時を標準として確定せらるゝのであるから、保存貨物にして沈没火災の如き事故に因り全部滅失するならば、分擔價額は零となり、分擔義務を生ぜず(獨商七〇四條)、一部分滅失し又は毀損するならばそれだけ分擔價額は減少する。又、保存貨物が共同海損行爲後航終までに、海難に因りて生じたる質又は抵當債務・冒險貸借債務・救助料・衝突賠償金の如き物的債務を負擔するならば、同様に分擔價額を減少せしめる(獨商七二二條)。蓋し、斯くの如き負擔を有する財産は、謂はゞ完全に保存せられて航終地に到達したるものにあらずして、その所有者に對しては負擔額だけ財産價値の減殺せられたるものであるからである(Heck, S. 343)。更に、分擔義務ある財産が航終までに費用を負擔したる場合に於ても、亦その費用の額は分擔價額から控除せられねばならぬ。船舶が避難港に於て共同海損にあらざる修繕費を支拂ひ、積荷が目的地に於て陸揚せらるゝに當つて人夫賃その他の費用を要し、船主が航海を完了して運賃を獲得せんがために共同海損行爲後尙燃料及び船員の給食料を負擔し、斯くて初めて船舶・積荷・運賃の航終地に於ける價額を實現したる場合に於ては、その航終地價額は犠牲行爲に依りて得たる效果のみにあらずして、斯る費用を負擔したる結果でもある。然らば、この費用の額を控除するにあらずんば、斯る費用を多く負擔したる財産と殆ど之を負擔せざりし財産との間に於て、或は全然之を負擔せざる財産の分擔價額との間に於て衡平を得ざることゝなるからである(Heck, S. 343)。

共同海損の精算は、既に第一節に於て航終時精算を強調するに際しても述べたるが如く、犠牲に供せられたる財産の所有者をして保存せられたる財産の所有者と同一の財産状態に回復せしめんとするにある。兩者の財産の所有者をして、航海の終りに於て同一の財産状態に置かんとするにある。従つて、共同海損行爲に因り一度は保存せられたるも、航終までに單獨海損に因り全然滅失したる財産に於ては、最早犠牲に供せられたる財産よりもヨリよき地位にあるのではないから、分擔義務なきや當然である。これに就ては獨逸商法には明文を存し（獨商七〇四條）、既に述べたるが如くである。然し、分擔義務ある財産は航終地に到達したる財産のみと解してはならない。犠牲に供せられて共同海損の賠償を受くる財産も、その賠償を受くると同一の分擔價額を以て分擔に與からねばならない。茲に各々一萬圓の價額を有する甲積荷と乙積荷とがあつて、甲積荷は犠牲に供せられて一萬圓の共同海損たる損害を生じ、乙積荷は完全に航終地に到達したりとせよ。而して、精算の結果各財産の分擔割合は一割であつたとせよ。然らば、乙積荷の所有者は分擔額一千圓を負擔して、結局九千圓の財産状態に置かれる。然るに犠牲に供せられたる甲種荷の所有者は一萬圓の賠償を受け、若し何等の負擔に任ずるを要せずとせば、甲積荷の所有者よりも一千圓だけヨリよき財産状態に置かれてゐる。斯くの如き不衡平を避け、精算の本旨に適合せしめんがためには、犠牲に供せられたる甲積荷にも亦その賠償を受くる額たる一萬圓を分擔價額として、その一割即ち一千圓の負擔に任ぜしめねばならぬ (Lowndes, P. 344.)。

翻つてヨーク・アントワープ規定の規定を見るに、その第十七條に於ては叙上の主旨を次の如き文言を以て規定してゐる。

第十七條 分擔價額

共同海損ノ分擔ハ、航海終了ノトキニ於ケル財産ノ現實ノ正味價額ニ依リ、之ニ犠牲ニ供セラレタル財産ノ共同海損タル賠償額ニシテ未ダ之ニ包含セラレザルモノアラバ、之ヲ加ヘタル額ヲ以テス。但シ船主ノ取得スベキ運送賃又ハ旅客運送賃ヨリハ、共同海損行爲ノ日ニ於テ船舶及ビ積荷ガ全損ニ歸セシナラバ、之ヲスベキモノトス。又、財産ノ價額ヨリハ、共同海損行爲後ニ生ジタル費用ニシテ共同海損ト認メラレタルモノヲ除キ、一切之ヲ控除スベキモノトス。

船荷證券ナクシテ船積セラレタル旅客ノ手荷物及ビ身廻品ハ、共同海損ヲ分擔セザルモノトス。

本條には一八九〇年規定の文言を少しく變更したるところあるも、實質的には舊規定をその儘に踏襲したるものである (Radolf, p. 106)。而して、共同海損賠償額の算定に關しては第一節に於て述べたるが如く、船舶・積荷・運賃につき各別に數個の規定を存するも、茲に問題とせる分擔價額の算定に關しては本條一節條あるのみである。

第一項 船舶の分擔價額

我商法に於ては、船舶の分擔價額はその到達の地及び時に於ける價額とすと規定するのみであつて（日商六四三條）、その算定の方法を具體的に規定せずと雖も、獨逸の商法には次の如き明文がある。而して、これを説明することは總て一九二四年規定の前記第十七條の説明ともなるであらう。

獨逸商法 七一七條

船舶ハ屬具ト共ニ次ノ價額ヲ以テ分擔ス。

一、航海ノ終リニ當リ陸揚ノ開始セラレタル時ノ状態ニ於ケル價額

二、共同海損トシテ認メラルベキ船舶及ビ屬具ノ損害額

第一項第一號ノ價額ヨリハ、共同海損行爲後初メテ施サレタル修繕及ビ取替ニシテ、尙現存セル價額ヲ控除スベキモノトス。

本條の第一項は、船舶の分擔價額の中には屬具の價額をも包含すべきことを明かにしたるものである。我商法に於ては、屬具目錄に記載せざる屬具に加へたる損害は共同海損の賠償を爲さざる規定はあるも（日商六四六條）、之に分擔を課せざるの規定はないから、共同海損に因り保存せられたる場合には分擔の義務がある。ヨーク・アントワープ規定に於ても亦同様である。尙船舶の燃料・食料品・その他の消耗品に就てはヨーク・アントワープ規

定には明文はないが、航海中に全部が消費せられないで船主の所有に屬する殘餘があるならば、船舶の分擔價額の中に包含せらるべきものである (Rudolf, P. 111)。然し、我商法及び獨逸商法に於ては、船員及び旅客の食料に加へたる損害は共同海損の賠償を爲すも、共同海損の分擔につきその價額を算入せずと規定してゐる (日商六四五條、獨商七二三條)。

第一項一號の規定は精算の原則に依り、船舶の分擔價額は航終の地及び時に於ける價額たるべきことを明かにしてゐる。然し、如何なる方法に依り之を評定すべきかにつき明言してゐない。ヨーク・アントワープ規定も亦同様である。

抑々、船舶の價額としては主として次の五種類のもの考へられる。保險價額、競賣價額、購入價額、建造價額、及び評價額これである。保險價額は船舶が航海中全損になり、共同海損の賠償額を測定するに當り之に依ることがあつても、航終地に到達したる船舶の分擔價額としては不可である。競賣價額は船舶が大破損して修繕不能の状態に陥り、競賣せらるゝ場合に於ける現實の價額を現はすものではあるが、修繕の價値ある船舶には適用することを得ない。購入價額は不定期船用の船舶の如く、同種同型の船舶が市場に於て賣買せられ居るものにては適當であつても、特殊の構造・船型・用途を有する船舶に於ては之に依ることを得ない。建造價額は新造船には適當であつても、建造後少くとも數年を経過したる古船にはその儘適用することを得ない。茲に於て、最後に専門家の評價に依らねばならぬ。然し、船舶の評價は専門家と雖も至難とするところであるのみならず、その

評價の方法に至つても必ずしも一定しない。ラウンズは原價即ち建造價額を基本とし、コングドンに再建造價額を以て適當なりと主張する。次に之より船齡に應じて減價の銷却をなすべきであるが、その額は修繕の完全に行はれたる船舶と然らざるものとの間に於て當然異なるものでなければならぬ。而して、原價即ち過去の建造費を基本にしたるものに於ては、更に當時と今日との間に於ける船舶材料及び勞賃の騰落、並に建造技術の進歩を考慮に容れて相當の加減を行うことを要する。かくて得たる價額は船舶の現實の價額に近かるべく、船主の賣買せんとする價額にも大體等しいものであらう (Lowndes, p. 361, Congdon, p. 168)。

同第二號は、船舶及び屬具の共同海損として賠償せらるべき額は、亦共同海損の分擔に與るを要すてふ原則を規定したるまでのものである。而して、これに就ては既に述べたるが如くである。

第二項の規定は、ヘックが指摘する如く適當なる立法ではない (Tedes, s. 369)。即ち、共同海損行爲後施されたる云々の價額を控除すべき旨の規定があるが、斯くの如き控除は、共同海損と認めらるべき修繕及び取替の費用に就ては之を行ふべからず。強て之を爲すならば、先に述べたる共同海損たる損害も亦分擔に與るを要すてふ精算の原則に戻るに至る。尤も、論者或は言はん。船舶の航終地價額(第一項一號)より、共同海損行爲後施されたる修繕及び取替にして、尙航終地に於て現存せる價額を控除して(第二項)犠牲の直後に於ける船舶の價額を見出し、之に共同海損と認めらるべき損害額(第一項二號)たる修繕及び取替の費用を加算したる額を以て、船舶の分擔額となすものなりと主張せん。果して然らば、斯くの如き計算に依る分擔價額は、船舶が航終地に於て修繕

せらるゝ場合に於けるよりも著しく大なることあるべし。何となれば、航終地に於ける修繕は比較的安價なるも、避難港等に於ける修繕は不廉なるを普通とするからである。かくて、船主に於ては、分擔價額の増大するを恐れ、不當に避難港等に於ける修繕を忌避するの結果を招來すべし (Ulrich, s. 167, Heck, s. 386)。これ、本條の不備なる第一の理由である。而して、ヨーク・アントワープ規定には斯かる缺點なし。即ち、前記第十七條一項の後段に於ては、共同海損行為後に生じたる費用にして共同海損と認められたるものを除き云々と規定して、控除すべきものを單獨海損の場合に限定してゐる。又、同條の冒頭に於ては、共同海損の分擔は航海終了の時に於ける財産の現實の正味價額に依り、之に犠牲に供せられたる財産の共同海損たる賠償額にして、未だ之に包含せられざるものあらば之を加算したる額と以てすと規定し、避難港等に於ける高價なる修繕費を加算して、船舶の分擔價額を不當に増大せしむるが如き不衡平をなしてゐない。従つて、茲に一船舶あつて航海の途中共同海損たる損害を被り、之を航終地に於て修繕せば一萬圓を要するに過ぎざりしも、避難港に於て修繕したるため二萬圓を要したりとせよ。而して、その修繕を施されて目的地に到達したる船舶は、専門家に依つて評價せられて十萬圓の價値ありたりとせば、その分擔價額はヨーク・アントワープ規定に依れば、航終地に於ける財産即ち船舶の現實の正味價額たる十萬圓であり、之に何等の加算を要せず。何となれば、犠牲に供せられたる財産即ち船舶の共同海損たる賠償額は、避難港に於ける修繕費たる二萬圓なることは明かなるも (ヨーク・アントワープ規定十八條參照)、この額は既に船舶の航終地價額の中に包含せられるがため、最早や之を加算するを要しないのである。

若し又、同船舶が避難港に於て修繕せられたる後再び海難に遭遇して滅失し、積荷のみは救助せられて目的地に到達したるも船舶は到達するを得なかつたとせば、船主は共同海損として避難港に於ける修繕費たる二萬圓の賠償を受くるも、何等の分擔に與るを要しない。何となれば、船舶の航終地價額なく、分擔價額は零であるからである。斯くの如きは、共同海損たる損害も亦分擔に與るを要すとの精算の原則に戻るが如く感ぜらるゝも、決して然らず。蓋し、船舶の避難港に於ける修繕費は單純に共同海損たる損害にあらずして、既にその支拂はれたる限りに於て謂ゆる共同海損立替金であり、船主の受くる二萬圓の賠償はその立替金の返還に過ぎざるものであるからである。

この第二項には尙一の缺點がある。船舶の航終地價額より、共同海損行爲後施されたる修繕及び取替の費用を控除すべきことを規定するに當り、その控除の額を現存せる價額の範圍に限定したることこれである。先に本節の冒頭に於て、船舶が避難港等に於て共同海損にあらざる修繕費を支拂ひたるが如きときには、船舶の航終地價額より之を控除して分擔價額となさねばならんことを説明した。その控除の額に關し、英米兩國に於ては修繕費の全額に對して之を認むるも (Goultie, s. 523. Lowndes, s. 360)、獨逸商法に於てはその現存せる範圍に之を限定する。例へば、單獨海損に因つて破損したる舵機を避難港に於て取替へ二萬圓を要したるも、之を航終地に於て購入したりとせば一萬圓を要するに過ぎざりしものとせよ。英米兩國に於ては二萬圓の控除を認むるも、獨逸に於ては一萬圓しか之を認めない。若し亦、その舵機が航終までに再び滅失したりとせば、獨逸に於ては現存價額

なきものとして何等の控除も行はれざることとなる。然るに英米兩國の主義に於ては依然二萬圓が控除せらるべきものであらう。

論者の中には、獨逸商法の規定を以て英米兩國の主義よりも優れりと考へる者があるであらう。船舶の航終地價額より共同海損行為後に施されたる修繕の現存價額の控除は、恰も積荷の分擔價額の算定に於て、その航終地價額より共同海損行為後船積せられたる積荷にして、航終地に到達したるものを控除すると同一の理由に出づるものと考へるかも知れない。然し、斯くの如き觀察は全く當を得てゐない。蓋し、船舶の修繕のために船主の陸上財産を之に使用し、之を海上の危険に曝したるの事實は、新貨物の船積に於けるが如く完全なる自由意思に出づるものではない。それは謂はゞ船舶の破損に因つて強要せられたるものであり、従つてその後の海難に因る海上財産の消滅、即ち修繕したる部分乃至は取替たる用具の滅失は前の事故の結果であるに過ぎぬ。然らば、共同海損行為後に修繕乃至は取替られたる部分の滅失は、犠牲に依つて船主の受けたる利益をそれだけ減殺したるものと見るべく、その利益の評価即ち分擔價額の算定に當つては當然之を控除すべきものである。又、先にも一言したるが如く、修繕費は單純なる船舶の増價にあらずして、航海の繼續のために支出せられたる費用であるから、常にその全額に於て控除が行はるべきものである。尙、修繕費が冒險貸借、質、又は抵當債務の設定に依り支辨せられたる場合と均衡を保たしむるためにも、亦全額の控除をなす必要がある。即ち獨逸商法に於ても、修繕費が、これ等の物的債務の負擔に依つて支拂はれたる場合には、第七二二條に依りその全額の控除が認めらるゝに

拘らず、船主が自己の資金を以てしたる場合には現存價額だけしが控除せられないことは不合理である (Hook, s. 388)。

ヨーク・アントワープ規定は、この點に於ても獨逸商法の如き不合理なる規定を存せず、英米兩國の主義に依り共同海損行爲後に生じたる費用にして、共同海損と認められたるものを除き一切之を控除すべきものとなしてゐる (Ulrich=Hochgraber, s. 193)。

第二項 積荷の分擔價額

我商法に於ては、積荷の分擔價額はその到達の地及び時に於ける價額を標準とし、その價額中より滅失の場合に於て支拂ふことを要せざる運送賃その他の費用を控除したる額を以てすとす (日商六四三條)。獨逸商法に於ては、著しく詳細なる規定を存し、先づ分擔の責ある積荷の範圍を定め、次でその分擔價額の評價に就て規定してゐる。而して、その前者の規定より之を論評しつつ、ヨーク・アントワープ規定に於ける積荷の分擔價額の説明としたい。

獨逸商法 七一八條

積荷ハ次ノ貨物ヲ以テ分擔ス。

一、航海ノ終リニ當リ陸揚ノ開始セラレタル時ニ現存セル貨物、若シ航海ガ船舶ノ滅失ニ因リ終了シタル

トキハ(七一四條參照)安全地帯ニ齎サレタル貨物、但シ兩者ノ場合ニ於テソノ貨物ハ共同海損行爲ノ時マデニ船舶若クハ舢舨(七〇六條二號參照)ノ上ニ在リタルコトヲ要ス。

二、犠牲ニ供セラレタル貨物

本條第一號の本文の規定は、精算の原則たる航海終了の地及び時を標準として、分擔の責ある積荷の範圍を限定したるものであり、ヨーク・アントワープ規定と大して異なるところはなし(Ulrich, Band I, s. 166)。第二號の規定は、共同海損の賠償を受くべき犠牲貨物も亦分擔の責あることを明言したる當然の規定であつて、既に屢々説明したるところである。

唯、第一號の但書の規定に就ては注意を要するものがある。共同海損行爲の時に本船上にありたる貨物のみならず、共同海損行爲として舢舨に積移されたる貨物にも分擔義務を課したることこれである。淺瀬に乗上げたる船舶を離洲せしめんがため積荷の一部を舢舨に積移したる後、船舶及び殘留せる積荷につき生じたる共同海損たる損害及び費用に對し、舢舨に積移されたる積荷にも分擔せしめる。その立法の理由とするところは、本船が沈没するならば、斯くの如き非常時に際して舢舨に積移されたる積荷も亦難破の外なかるべしと考へられたるに依る。従つて、本船の安全を目的とする共同海損行爲は、舢舨の積荷にも利益を與ふるものであり、その限りに於て分擔に與るを以て衡平を得たるものなりとなすにある。

本船内並に舢舨上の積荷が獨商第七〇六條二號の引用に依り明かなる如く、その積荷が本船に於て共同の危険

に曝されたることを前提とする (Schaps, s. 653)。従つて、この危険が終了したる後に積込まれたる貨物には分擔義務はない。又、この危険に曝されるに先立ち陸揚せられたる積荷にも分擔義務なきを原則とする。然し、苟もこの危険に曝されて後に陸揚せられたる積荷に於ては、その時まで生じたる共同海損を分擔すべき義務あるは言ふまでもなく、この危険に關連して尙その後生ずべき損害及び費用に就ても亦責任がある。その陸揚せられたる積荷が避難港に於て荷主の利益のために賣却せられ、再積込の行はれずして、共同危険團體より脱退すべきことの確定せられたる積荷に於ても亦異なる取扱を爲さざるを以て穩當とする。一船舶Aニ號はブレイメン港を避難港として入航し、石油三千函を再積込をなさざる目的を以て陸揚したるに於て、その後生じたる共同海損費用たる避難港出航の諸費用を分擔すべき義務あるや否やにつき、獨逸のハンザ高等裁判所はその義務なしと判決したるも、これ衡平を缺けるものである。蓋し、避難港に於ける出航費用は避難港入航といふ共同海損行為の當然の結果支出せられるものであり、共同海損成立論に於て述べたる繼續行為の理論に依り共同に分擔せらるべきものである。共同の危険に曝されたる積荷が避難港に保存せらるゝを得たるは、避難港入航てふの結果であり、その犠牲は入港費用のみならず出港費用の損失をも豫想するものなるに不拘、特殊の積荷が航海を繼續せざるの理由に依り出航費用の分擔を免ずるは、この積荷に不當の利得を與ふるの不衡平を敢てするものと言はねばならぬ (Heck, s. 390. Schaps, s. 651)。尤も、避難港に於ける費用の取扱に關する共同安全主義や共同利益主義の如き獨斷論を奉ずる論者に於ては、ハンザ高等裁判所の判定を承認すべく (Ulrich, s. 167)、ヨーク・アント

ワープ規定の解釋としても或は然らん。

積荷が避難港等に於て陸揚せられたる後船舶に生ずる損害は、先に一言したるが如く積荷に於て分擔するを要せざるを原則とする。積荷の一部が航海の途中に於て一時陸揚且つ倉入れせられたる後に至つて、船舶が殘餘の積荷と共に共同の危険に曝され、船舶につき共同海損たる損害の醸されたる場合に於ても、亦陸揚貨物に於て分擔を要せざるを普通とする (Ulrich, s. 107)。然し、積荷の陸揚せられたる避難港が他に交通の便なき孤島であつたやうな場合、或は積荷の性質が便船を待つを許さざるが如きものなるときには、當該船舶を保存することは則ち陸揚貨物を救助することでもあり、その航海の繼續を可能ならしめるに必要な處置であるから、その限りに於て陸揚貨物にも分擔を課するを以て寧ろ穩當とすべし (Hicks, s. 391)。

以上述べ來りたるが如き分擔の責ある積荷は、獨逸商法に依り次の如き評價額を以て分擔に與るべきものとす。

獨逸商法 七一九條

分擔額ノ測定ニ關シテハ次ノ評價ニ依ル。

一、損傷セザル貨物ニ於テハソノ市價、或ハ専門家ノ測定シタル價額(七一一條參照)、但シ航海ノ終リニ當リ船舶ノ陸揚ヲ開始シタル時及ビ地ヲ標準トシ、若シ航海ガ船舶ノ滅失ニ因リ終了シタルトキハ(七

一四條参照) 貨物ノ救助セラレタル地及び時ヲ標準トス。且ツ運賃・租税・ソノ他ノ費用ヲ控除スルコトヲ要ス。

二、航海中損傷シ、若クハ共同海損ニ屬セザル損害ヲ被リタル貨物ニ於テハ専門家ノ測定シタル賣價(七一二條参照)、但シ第一號ニ掲ゲタル時ト所トニ於ケル貨物ノ毀損シタル状態ヲ標準トス。且ツ運賃・租税・ソノ他ノ費用ヲ控除スルコトヲ要ス。

三、全部犠牲ニ供セラレタル貨物ニ於テハ、第七一一條ニ依リ共同海損ト認メラルベキ額。

四、共同海損ニ屬スル損害ヲ被リタル貨物ニ於テハ、ソノ毀損シタル状態ニ於ケル貨物ヲ第二號ノ規定ニ依リ評價シタル價額、及び第七一二條ニ依リ共同海損ト認メラルベキ損害額。

本條の規定は、精算の原則たる航海終了の地及び時を標準として、分擔の責ある積荷の分擔價額を評定すべきことを明言したるものであり、ヨーク・アントワープ規定と多く異なるらない。

先づ同條第一號に於ては、完全なる状態にて到達したる積荷の分擔價額は市價に依り、これより減失の場合に於て支拂ふを要せざりし運賃・租税・その他の費用を控除したる殘額を以てすべきことを規定し、ヨーク・アントワープ規定と全然異なるらない。唯、その航終の時點につきヨーク・アントワープ規定第十六條の文言に於ては船舶の到達日となし、我商法に於ては積荷の陸揚日となし(日商六四三條)、獨逸商法に於ては船舶の陸揚開始日となし、英國の實務に於ては積荷の引渡日となす。従つて、その間に積荷の市價に變動があつた場合には、分擔

價額に相違を生ずる。殊に、船舶の到達後積荷が滅失したるが如きときに於て然りとす（戸張學士著共同海損の理論と實務一八六頁）。

次に、第二號に於て毀損して到達したる積荷の分擔價額につき、獨逸商法が専門家の評定したる賣價に依ると規定したる點は、ヨーク・アントワープ規定と少しく異なる。蓋し、分擔價額の評定に關するヨーク・アントワープ規定第十七條に於ては、航海終了の時に於ける財産の現實の正味價額に依り云々と規定するのみであつて、現實の賣價に依るとは明言せざるも、積荷の共同海損たる賠償額の評定に關する第十六條と對照して考ふるならば、その現實の正味價額とは賣却手取金を指すものと解せねばならぬ。而して、獨逸商法が専門家の評定したる賣價と規定するに反して、ヨーク・アントワープ規定に於ては現實の賣却に依る正味手取金となしてゐる。

最後に第三號及び第四號の規定は、犠牲に供せられて共同海損の分擔を受くるものは、その額を以て分擔に參加すべきことを規定せる當然の規定であるに過ぎない。

正當に船積せられざりし貨物、例へば甲板貨物、無斷で積込まれたる謂ゆる投込貨物、品名の詐稱せられたる貨物は、これが犠牲に供せらるゝも共同海損の賠償を爲さざることを先に述べたるが、保存せられたる場合には一般の貨物と同様に分擔の義務がある。實際の價額より低價に申告せられたる貨物に於ても亦同様である。これに就ては前節に於ても説明したるが如くである。

地金銀・貴金屬・寶石の如き特殊の貨物に於ても、積荷として運送せられたるものなる限り、その實際の價額を標準として分擔の義務あるや言ふを俟たない。唯、紙幣・公債・株券・その他の有價證券に於て疑問の餘地がある。これ等の物が航海の途中燃料の購入のため、又は船舶の修繕費を支辨せんがため賣却せられたるが如きときは、航終地に於て實際の價額を標準として賠償せらるべきものであるから、保存せられたる場合に於ける分擔價額も亦實際の價額に依るべきが如し。曾てウールリヒもその額面價額が分擔價額たるべきことを主張した。然し、これは皮相の觀察である。若し投荷又は火災の消防に因り濡損して無價値となりたる場合を想像するならば、その實際價額又は額面價額の賠償は、法律上の手續に依る無効の宣告の可能なる限り多きに失すべし。この場合には、共同海損たる損害はその手續上の勞費と費用とであらねばならぬ。然らば、その分擔價額もこの限度に依るを以て穩當とする。唯、紙幣、その他無効宣告の可能ならざるものに於ては、航終地の爲替相場又は市場相場に依るべく、若し市價なきときは評價に依るべく、この場合と雖も額面價額に依ることは正當ではない (Teeck, s. 393)。(未完)