

〔資 料〕

## 共同海損と海上保険 (その一)

亀 井 利 明

は し が き

貿易、海運、海上保険の関連性のなかで、きわめて重要な制度である共同海損は、その理論と実際の難解性のため、一通りの理解を持っている人は少ない。かつては商科大学や高等商業学校で花々しく講義されていた共同海損論も現在では海上保険論や保険論の一部のごとく取り扱われ、それを積極的に学ぼうとする学徒もまた少ない。しかし、共同海損の理解なくして、本当に貿易や海運を理解できぬことは古も今も変わらない。

本稿は、筆者が本年3月韓国保険研修所の要請により、貿易商社、船会社および保険会社の中堅幹部に対し3日間の集中講義で共同海損に関する一通りの解説を行なった要旨である。したがって、本稿は論説ではなく、共同海損理解のためのギドンにすぎず、資料的性格のものである。

## I 序 説

## 1. 共同海損の意義

船舶が積荷とともに海上を航行するに当たって各種の危険に直面するのは避け難い宿命である。船舶が各種の危険に遭遇したとき、船舶、積荷の共同安全をはかり、その対策手段を講じるのが当然である。たとえば、船舶の航行中に火災が発生した場合、何らかの手段を講じないかぎり、船舶積荷双方とも滅失してしまう危険がある。そこで、このような共同の危険を免れるために、その時の事情に応じて、積荷の濡損もいとわず注水消火に努めたり、船舶を故意に浅瀬に乗り揚げさせたりする。つまり、大きな経済的利益を生かすために、その身代りとして小さな経済的利益を犠牲に供し、その損害を

航海関係者が衡平に分担しようというのが共同海損の意義である。

陸上運送の場合には危険除去のため他物を犠牲に供することはあまり起こらないが、海上運送のように船舶と積荷が不可分の一体をなし、航海団体を結成しているため、往々にしてこの種の犠牲手段が取られる。この場合、犠牲となった船舶または積荷の関係者だけがその損害を単独に負担しなければならないとすれば、それは明らかに衡平の理念に反する。そのような損害は航海団体構成員全員によって分担しようとする慣行は海上運送の必然的産物として古くから存在していた。換言すれば、航海遂行に伴う損害軽減と衡平の理念が共同海損制度を形成したのである。

共同海損と海上保険は現在密接な関係があるとはいえ、本来両者は別個のもので、その沿革も異なる。すなわち、海上保険契約が存在すると否とを問わず共同海損は成立し、利害関係者は分担責任を負わねばならない。共同海損の分担関係は全く保険とは無関係の海法によって精算される。しかし、多くの場合、船舶および積荷には海上保険契約がなされており、共同海損が保険者の損害填補範囲に属するかぎり、海上保険と共同海損が関連性を持っていくことになる。

## 2. 共同海損の沿革

共同海損制度は海商に関する各種の制度中最も古く発達し、すでに有史以前から存在していた。すなわち、西暦紀元前916年ごろ東部地中海の海上権を掌握していたロード島において、投荷に関する共同海損の慣習法が存在していた。船舶に襲いかかった海難から脱出する方法として、積荷を投じて船脚を軽くすることを本能的に古代人に知っており、それが慣習となっていたのである。この場合、船舶と積荷が同一人の所有であったならば、共同海損の問題は起こらないわけで、両者が異なったときに、投荷という特定の個人の所有権侵害行為が正当化される反面、利害関係者による分担といった問題が発生し、それが慣習として定着し、法を形成するに至るわけである。

このようなロード法はローマ帝国に継承され、ユスティニアン法（西暦530年ごろ）に規定されるに至った。ローマ帝国滅亡後の暗黒時代にはロー

マ法も忘却されるに至ったが、海運業界においては共同海損の慣習が守られていた。このような共同海損の慣習やその他の海事慣習を編纂した刊行物としてコンソラート・デル・マーレ (Consolato del mare) が残っており、ポルドーの裁判所の判例集であるオレロン法典が存在している。

近世に入ると、1566年ないし1584年にルーアンで作成されたギドン・ド・ラ・メール (Guidon de la mer) が登場し、共同海損に関する記述がなされた。すなわち、投荷、積荷の艀への移載、錨、帆、マストの犠牲、帆の強用等に関する記述がなされている。本書の影響を強く受けて制定されたのが、有名なルイ14世の海事勅令 (Ordonnance de la Marine) である。この勅令は、フランスを始めとして諸外国の法令、慣習を参照し、組織的に編纂されたもので、その後の世界各国の法律に重大な影響を与えた。しかもこの勅令は共同海損の定義に法的拘束力を与えている。すなわち、「船舶および積荷またはそのいずれかに要した各種の異常費用および船舶の発航から帰航陸揚げまでに船舶または積荷の被った各種の損害を海損とする。船舶のみまたは積荷のみの異常費用およびこれらに別々に生じた損害は単純海損あるいは単独海損とする。船舶および積荷の共同利益または共同安全のために要した異常費用および被った損害は大海損あるいは共同海損とする。単独海損は損害を受け、あるいは費用を生じた物自身によって支払わべきものとし、共同海損は積荷および船舶にて分担さるべきものにして、その価額に応じて全体として平均化すべきものとする」と。

ルイ14世の海事勅令は1807年のナポレオン商法の基礎となったのみならず、世界の近代的立法に多大の影響を与えた。しかし、世界各国の法律はそれぞれの慣習を織り込んで制定されたため、フランス法と異なるものが多々存在することはいうまでもない。

制定法を持たない英国にあっては判例を通じて共同海損に関する法が形成された。その最初のものは1801年の Birkley v. Presgrave 事件である。本件において採用された共同海損の原則はルイ14世の海事勅令のそれであった。しかしながら、その後の英国の判例はフランス法とはかなり相違した発展を示した。

### 3. Y. A. R. の制定

共同海損の根本観念については各国の法律は同じであるといつて差し支えないが、その細目に至っては相当な相違が存在する。とりわけ、大陸法と英国法の開きが大きい。しかるに海上運送はいちぢるしく国際的であつて、船舶は法域を異にする世界各地を航行するため、利害関係者の国籍を異にする場合が多く、加えて運送契約締結地、船積地、陸揚地が法域を異にする場合が多く、往々にして、共同海損法の衝突をきたす。それがため、共同海損の成立、範囲、精算に関して何れの国の法律を適用すべきかという重要問題が発生する。しかも、共同海損が発生すると必ずといつてよいくらいこの問題が生じるのであるから、そのつど国際私法によって準拠法を決定すればよいというケース・バイ・ケース主義は必然的に統一規則の出現を要請するに至る。

共同海損の統一運動は当初国際的統一法典の制定を目指したが、それが成功せず、結局国際的統一規則への道を歩むことになった。1860年、ロイズ保険組合、リバプール保険業者協会等の主唱により、英国の社会科学振興協会(The National Association for the Reform of Social Science)が主催して、グラスゴーで国際会議を開いた。その結果、11カ条から成るグラスゴー決議(Glasgow Resolution)として具体化された。さらに、1864年ヨークで開催された国際共同海損会議が開催され、全文11カ条のヨーク規則(York Rules)が生れた。この規則を基本として一層の検討をなすべく、1877年アントワープにて国際会議が開かれ、12カ条からなるヨーク・アントワープ規則(York Antwerp Rules)が作成された。この規則はドイツ商法の影響を受けており、ロイズの反対意見はあったけれども、海運諸国の船荷証券や備船契約書に採用されることになった。

1877年ヨーク・アントワープ規則を実際に採用してみると不備な点が出てきた。とりわけ帆船を前提として作成された規則は汽船時代に合わなくなったのは当然である。その結果、1890年リバプールで開催された国際会議で、全文18カ条から成るヨーク・アントワープ規則が作成された。そして、この規則が以後34年間広く支持活用された。しかしながら、この規則は実務規定

の集積であって、基本原則がなく、そのため同規則に規定なきことはその第18条により航海終了地の法律および慣習に準拠して精算されるという結果になっていた。これは共同海損の世界的統一という最終目的が達成されていないことを意味した。かくて、規則改正の要望が高まってきた。

その結果、1924年ストックホルムで開催された国際会議において、従来の数字規定 (Numbered Rules) を修正追加するとともに、新たに共同海損の原則を規定した文字規定 (Lettered Rules) を作成した。かくて、A条からG条にいたる7カ条の文字規定と22カ条にわたる数字規定を有する画期的な1924年ヨーク・アントワープ規則が制定され、国際的統一規則として広く採用されるに至った。

ところが、1924年規則についてはアメリカにおいて反対があり、ドイツにおいても至干の疑点が指摘され、さらに英国において文字規定と数字規定の解釈上の対立が生れた。がんらい。1924年規則の制定事情よりして、各論的な数字規定が、総論的な文字規定に優先して適用さるべきものであった。ところが、1928年の Makis 号事件においては、数字規定優先適用が否認され、両規定は一体として判断適用すべきものとされた。これがため、共同海損業務に大きな混乱をきたした。

第二次大戦後、1924年規則改正の議が抬頭し、若干の予備的会議をへて、1950年コペンハーゲンで開催された国際会議において、文字規定、数字規定に改訂を加え、さらに序文として解釈規定 (Rules of Interpretation) が追加された。かくして制定されたのが現行規則、すなわち York Antwerp Rules, 1950 である (以下単に Y. A. R. という)。

Y. A. R. に挿入された序文は次のような内容である。

「共同海損の精算に当たり、下記文字規定および数字規定はこれに相反する法律および慣習を排除して適用される。数字規定に規定された場合を除き共同海損は文字規定に準拠して精算される」

Y. A. R. は国際的な統一規則であるが、利害関係者が共同海損に関し、この規則の適用に合意したときに、各国の法律、慣習を排除して適用されることになる。船荷証券、備船契約書、海上保険証券にはいずれも Y. A. R. 適

用の合意規定が挿入されているのが普通である。かくて、共同海損の規則適用順位は① Y. A. R. 数字規定（22カ条）② Y. A. R. 文字規定（7カ条）③他の法律および慣習となる。

#### 4. 共同海損の基本原則

共同海損の成立およびその範囲に関しては、二つの主義が対立している。すなわち、共同安全主義（Common or physical safety theory）と共同利益主義（Common or mutual benefit theory）がそれである。前者は英国が採用し、後者は大陸法系の諸国および米国の採用するところである。

共同安全主義は共同海損の目的を船舶および積荷の共同安全の確保であるとし、航海団体を脅威する現実的共同危険を回避すること、すなわち、船舶および積荷の物理的安全の達成（the attainment of physical safety）をもって共同海損の範囲としている。かくて、この主義は現実的共同危険を回避した時点をもって共同海損行為の終了時点とするのである。したがって、たとえば船舶が現実的共同危険を避けるため避難港に入港した場合、入港、積荷の陸揚げの時点で現実的共同危険が解消し、共同安全を達成しえたものとし、それまでの損害および費用を共同海損として許容することになる。その結果、避難港諸費用中、入港費用、陸揚費用をもって共同海損とし、航海の続行に要する財貨の倉敷料、再積込費用、出港費用は積荷および運賃の特別費用、（special charges）として取り扱うことになる。

これに対して、共同利益主義は共同海損の目的を船舶および積荷の共同利益の確保であるとし、その範囲を現実的共同危険に対する救護行為に限定せず、航海団体の航海達成上必要なものまで拡大するのである。すなわち、船舶および積荷がすでに現実的共同危険を回避して安全な地位におかれた後においても共同航海を続行し、完成する必要上生起する損害および費用をも共同海損に含めるのである。したがって、この主義の下においては先に述べた財貨の倉敷料、再積込費用、出港費用は共同海損として許容されることになる。

共同安全主義はその範囲が狭義に失して、必ずしも実用的ではなく、共同

利益主義は実用的ではあるが、その範囲が広義にわたり、船主はあらゆる費用を共同海損に投入しようとする弊害を有する。そのため、共同安全と共同利益の中庸を取って共同海損を律しようとする折衷主義が登場してくる。Y. A. R. は結果的ではあるが、この折衷主義を採用している。すなわち、共同海損の原則的規定を示した A 条においては共同安全主義を規定し、数字規定中には共同利益主義を採り入れている。

共同海損が成立するためには共同海損行為が必要であることはいうまでもないが、その行為の結果、財産の具体的損傷または滅失の形となって現われるものと、金銭の支出という形をとる場合とがある。前者は共同海損犠牲 (General average sacrifice) であり、後者は共同海損費用 (General average expenditure) である。これらの損害は精算の結果航海団体構成員によって分担されることになるが、それを共同海損分担額 (General average contribution) という。

## II 共同海損の成立

### 1. 共同海損の成立要件

Y. A. R., A. 条は1906年英国海上保険法第66条とほとんど同じ表現を用いて共同海損行為 (General average act) を定義し、その成立要件を規定している。すなわち、「共同の航海団体 (common maritime adventure) を構成する財産を危険から救保する目的をもって、共同安全のために故意かつ合理的に (intentionally and reasonably), 異常の犠牲が行なわれまたは異常の費用が支出された場合に限って、共同海損行為が存在する」としている。

この規定内容を分析すると、共同海損成立要件として(1)航海団体構成要件、(2)危険要件、(3)処分要件となる。(1)は多数の利益の共同体的結合を意味し、(2)は現実的共同危険の存在を意味し、(3)は故意かつ合理的な異常の犠牲および費用の提供を意味する。以下、この三点について簡単に説明し、共同海損の成立要件を明らかにしよう。

## 2. 航海団体構成要件

Y. A. R., A 条の規定するごとく、共同海損たるためには、共同の航海団体を構成する財産の存在が第一の条件である。共同の航海団体という以上それを構成する財産はもちろん複数でなければならないが、同時にそれは航海に関する問題であるから船舶が中核となり、船舶を欠くことができない。したがって、共同の航海団体は船舶を含む複数の財産ということになり、積荷を包含することになる。

かくて、船舶と積荷とが共同体的結合をなし、航海遂行目的に着手すれば、共同の航海団体を構成するに足りる。船舶のみ、あるいは積荷のみでは共同の航海団体を構成しない。

航海団体を構成するものは實際上、船舶、積荷、運賃とされている。しかしながら、理論上必ずしも妥当なものではない。すなわち、船舶・積荷と運賃とは同一次元の概念ではなく、運賃は船舶・積荷に対する利益の一形態である。かくて、理論上航海団体構成要件として利益概念を導入せざるをえなくなってくる。

船舶が積荷を積んで航海を開始すると、幾多の航海危険にさらされるわけで、その安全につき利益を有する関係者が存在する。このような多数の利益の存在およびその結合が共同の航海団体というべきなのである。しかし、ここにいう利益とは航海危険の発生によって、船舶または積荷を通じてある人に損害をもたらすという関係を有する価値である。

このような利益には海上保険論にて解明されているごとく多数の形態が考えられるが、共同海損制度上、船舶および積荷の所有利益と運賃利益が認められているにすぎない。運賃利益が認められるに当たって、一つの制限がある。それは当該航海において獲得すべき運賃、すなわち当該航海遂行船に積載されている積荷に関する利益に限定するということである。かくて、船舶が備船され、再運送契約上の運賃取得のため空船にて廻航中の場合には、運賃利益は具体化された利益でないゆえ、航海団体から除外される。

船舶が積荷を積載しないで底荷だけで航海する場合、すなわち空船航海の場合には、船舶の所有利益のみが危険にさらされているのであるから共同の



航海団体を構成せず、共同海損が生じえない。しかしながら、空船航海であっても、傭船契約上、燃料、罐水その他が傭船者の所有に属する場合には、船舶と燃料等が共同の航海団体を構成し、共同海損の成立する余地がある。

共同の航海団体を構成するのは船舶および積荷に関する利益であるが、その利益の享受者は複数でなければならない。多数の利益が存在しても、それらがすべて同一人に帰属するときには、共同海損としての賠償請求権者と分担義務者とが同一人となり、共同海損成立の余地がない。かくて、船舶所有者と積荷所有者とが同一の人である場合には共同の航海団体を構成しない。かかる意味において、それは共同の航海団体と同時に利益者の共同体でなければならない。

多数の者の利益が共同体的結合をした場合に共同の航海団体が構成されるわけであるが、その始期および終期はいつかという問題が次に生じる。航海団体構成の始期は積荷が船舶に積載された時点で、未積み込みの積荷については始期以前として取り扱われる。船舶に積荷が積載され、航海を開始かつ継続し、目的港に到着し、船舶から積荷が積卸された時、積荷は航海団体から分離し、全部の積荷が積卸されたとき、航海団体の構成は終了する。

かくて、航海団体構成の始期および終期については、すべての積荷について同一というわけではない。とりわけ、定期船航海の場合にはそのような事態が多発する。

### 3. 危険要件

共同海損成立要件としての危険要件の第一は危険の共同性である。危険の共同性とは航海団体構成要素の全部に対して危険の脅威が存在することを意味する。換言すれば、船舶と積荷とに共同安全を確保するため処分行為を必要とするような危険の存在を意味する。したがって、積荷またはその一部を脅威し、船舶または積荷の残部に対して何らの脅威が存しない場合には危険に共同性がない。たとえば、積荷に腐敗の危険ある場合、船舶のみに拿捕の危険がある場合などは危険の共同性が存しない。

第二は危険の現実性である。危険の現実性とは航海団体を脅威する危険の

実在を意味する。危険の実在は航海団体が現に危険状態にあることを意味し、将来の危険発生の予想ではない。危険は時間的に近接していなければならない、将来の危険であってはならない。将来の危険に対処する方法は予防手段であり、現在の危険に対処する方法は救助手段である。共同海損はもちろん救助手段に関するものである。

危険の現実性は危険の既発のみではなく、その発生が急迫している場合をも含む。たとえば、坐礁、火災あるいは多量の浸水等は危険の既発であるが、機関故障で漂流している場合は危険発生の急迫である。危険の現実性の有無は全く事実問題で、共同海損行為者の判断に基づくものである。

次に、第三の危険要件は危険の重大性である。危険の重大性とはその危険の作用力の大なること、すなわち、損害を生ぜしめる程度の大なることを意味する。危険の重大性は、かつて全損危険の存在という意味に解されたが、これでは狭きに失する。全損危険たると分損危険たるを問わず、比較的大危険であれば十分である。けだし、大危険を回避して小危険に止める処分が共同海損行為の目的というべきであるからである。危険の置換、損害の代替に関して価値ありと認められるような場合には危険の重大性があるといわねばならない。

危険要件として、危険の共同性、現実性、重大性が指摘されるが、当然その原因が問題となる。危険は自然的原因および人為的原因によって生じる。自然的原因については問題はないが、人為的原因には故意・過失の場合と無過失の場合とがあって、前者の場合にやっかいな問題が発生する。この問題は過失原因と共同海損の成立関係である。

ある人の過失によって航海団体を脅威する共同危険が生じ、それによって異常な犠牲が払われた場合、共同海損を構成するであろうか。この場合のある人とは純然たる第三者と航海団体構成員の二者に区別しなければならないが、いずれにしても不法行為者たる点は同じである。不法行為者は当然損害賠償の責任を負わねばならず、彼が一切の損害を賠償すれば共同海損の問題は生起しない。しかしながら、損害賠償を請求する側からすれば、過失の立証が困難であり、不法行為者の資力に依存する結果となる。そこで、犠牲ま

たは費用の被害者は第一段階の救済手段として共同海損として処理し、各利益に分担を求め、第二段階として不法行為者への求償手段を確保することが望ましい。かくて、Y. A. R., D条においては利害関係者の過失に基づく共同海損につき次のごとく規定している。

すなわち「共同海損の分担請求権は、犠牲または費用を惹起した事故が航海団体中の一当事者の過失 (fault) に基因した場合でもなら影響を受けることがない。ただし、この過失について、その当事者に対する求償 (remedies) を妨げない」と。

利害関係者の過失の中には積荷側の過失と船舶側の過失とがありうるが、重要なのは後者である。すなわち、船主の過失は1924年船荷証券統一条約 (International Convention for the Unification of certain Rules relating to Bills of Lading, 1924) によって商業過失 (commercial fault) と航海過失 (navigation fault) に分類され、航海過失は法定免責とされている。船主の航海過失がえてして共同海損に発展することが多い。船主の航海過失によって積荷に犠牲が課せられた場合 (共同海損犠牲) には船主および荷主に分担責任がある。また、船主の航海過失によって船舶に費用支出を伴った場合 (共同海損費用) には荷主に分担責任があり、船主には分担請求権がある。船主としては自己の航海過失によって共同海損となっても、共同海損法上荷主に対する分担請求権を有し、他方荷主に対する不法行為責任としての損害賠償責任 (荷主側からすれば求償権) は海上物品運送法により免責されることになる。

ところが、米国の共同海損法では法定免責とされている船主の航海過失による共同海損で積荷の犠牲に対しては船主も他の利害関係者とともに分担責任を負うが、船舶の犠牲に対しては荷主に分担責任なしとされていた。加えて、米国は1924年 Y. A. R. に留保条件をつけていたし、1939年まで船荷証券統一条約を国内法化していなかったため、対米貿易の船荷証券および備船契約書には一般に Jason clause が挿入されていた。これは諸外国と取扱いを同一にするための処置である。現在のように1950年 Y. A. R. に準拠することが一般化した時代においても、一見不必要と思われる New Jason clause が一般に船荷証券に挿入されている。

#### 4. 処分要件

共同海損成立要件としての処分要件の第一は処分の任意性である。処分の任意性とは人間の意思による行為であることを意味し、行為の時にあってある結果を予見しうる点において故意である。故意である以上当然行為につき選択の余地あるものでなければならない。

たとえば、船員の過失または風波の作用による座礁は何ら故意の要素がなく共同海損たりえず単独海損である。これに対し、火災を消火するためになされた任意座礁は選択の余地ある故意の行為であるから共同海損たりうる。

処分要件の第二は処分の異常性である。これは救助行為の異常性ともいわれる。それは運送人が通常なすべき行為の範囲を越えるような行為、すなわち、運送人の義務の履行を越える行為である。したがって、①通常の寄港、碇泊、曳船の備入れ、水先人の使用、砕氷船の備入れ、②通常の船舶および機関・属具の使用、③船員の一般的使用、燃料等の消耗品の通常の使用等にはなんら異常性は認められないので、これ以外の通常ならざる行為が問題とされる。

Y. A. R. にいう異常の犠牲および費用の犠牲とは物の損傷、滅失を意味し、費用とは金銭支出を意味する。犠牲は船舶、積荷双方について生じるが、費用は實際上船舶についてのみ発生する。

次に処分要件の第三は処分の合理性である。処分の合理性とは行為者自体の容観的事態の判断についての慎重さと、それに基づく処分がその事態に対して適正なることを意味する。換言すれば、処分行為が合目的的であって、必要以上のものであってはならないということである。たとえば、座礁船舶引卸しのために積荷を200トン投荷すれば足るのに400トンも投荷するがごときは必要以上の処分というべきである。

以上のごとく処分要件として任意性、異常性、合理性を要求されるが、その処分の直接的結果たる損害および費用に対してのみ共同海損として容認され、間接的結果たる損害および費用は共同海損として容認されない。これは英法にいう近因の原則(直接原因主義)の採用を意味する。この点につき、Y. A. R., C条は次のように規定している。

すなわち、「共同海損行為の直接の結果（direct consequence）たる損害，損失または費用にかぎり，共同海損として容認される。航海の途中であるとまたは航海終了後であるとを問わず，休航損害（demurrage）のごとき航海遅延により船舶または積荷に生じた損害または損失，ならびに市場損害（loss of market）のごとき一切の間接的損害（indirect loss）は共同海損として容認されない」と。

本条の第1項は英法の近因の原則の規定であり，第2項は時間の損失を共同海損として認めない英法の原則を規定したものである。

共同海損は以上のような処分によって故意に損害を生ぜしめる行為を伴うわけであるが，それによって船舶または積荷が保存されなければならない。換言すれば共同海損行為が奏効しなければ共同海損は成立しないし，分担の問題は起こってこない。けだし，共同海損行為が行なわれても，船舶および積荷がともに海底の藻屑となった場合すなわち全損に帰した場合には，他の利害関係者は結局共同海損行為によってなんらの利益を受けていないからである。このように共同海損行為の結果としてその奏効を必要とすることは，Y. A. R. 上も疑いをいれないところであるが，問題となるのは共同海損行為と保存された財産との関係をめぐって二つの考え方が存在していることである。

その一は共同海損行為と保存された財産との間に因果関係を要求する因果主義で，その二は両者の間には因果関係を要求せず，いやしくも共同海損行為の後に財産が残存すればよいとする残存主義である。因果主義を採用するのはフランスおよび日本商法であり，残存主義を採用するのは英・独の法律である。Y. A. R. はこの点に関して明文の規定はないが，A条の解釈としては残存主義と解される。

以上の問題を判りやすく説明してみよう。船舶が座礁し，共同安全のため投荷によって船舶の浮揚をはかったが成功せず，そのため改めて曳船によって離礁した場合を考えてみよう。投荷によって危険を免れることができなかったのであるから，その投荷による損害は単独海損となり，曳船によって危険を免れることができたのであるから曳船料だけが共同海損となるという風

に処理するのが因果主義である。これに対し、残存主義はその双方を共同海損と認めるのである。

この例示に徴しても明らかなように、因果主義は海難に当たり数種の救助手段を講じても、かりに最後の手段のみが救助の目的を達した場合には、先の手段による損害はすべて単独海損となり、共同海損行為の被害者の負担となってしまう。これは明らかに不当である。さらに、因果主義の下では、船長が共同海損行為者として臨機に適切な方法を採用することを阻害する結果を招き、共同海損の目的に反することになる。

### Ⅲ 共同海損犠牲

#### 1. 積荷の犠牲損害

積荷について共同海損犠牲が認められる具体的な場合を Y. A. R. に則して説明していこう。Y. A. R. はその発生事情からして積荷の犠牲損害として、①投荷(1条)および投荷行為による濡損(2条)②船火事の消火に伴う損害(3条)、③故意の乗揚げによる損害(5条)、④乗揚げた船舶の船脚軽減のための荷卸その他行為による損害(8条)、⑤避難港等における積荷移動作業による損害(12条)、を例示しているが、これ以外にA条の規定に合致するものであれば共同海損犠牲たりうることはいうまでもない。

##### (1) 投荷(jettison of cargo)

投荷は共同海損行為のうち、最も古くかつ典型的なものであって、共同海損制度は投荷を基礎として発展してきたといって差し支えない。投荷は帆船時代に荒天航海に際し、沈没その他の危険を免れるため、積荷、船具を海中に投棄して船脚を軽くし、現実的共同危険を回避する行為である。大型船の現代においては荒天時の船脚軽減の目的で投荷することは稀であるが、乗揚げた船舶を浮揚させるため船脚を軽くしようとして投荷をなすことは常に経験するものである。投荷それ自体によって積荷に生ずる損害はその積荷の滅失損傷であるが、共同海損として認められるのはこれだけではない。投荷をするため艙口(Hatch opening)を開いたため海水が浸入し、その結果として積荷に濡損を生じた場合、この損害は共同海損として認められる。

投荷の損害が共同海損として認められるのは周知のごとく無条件ではない。二つの条件が要求されている。その第一は、投荷が共同海損行為として Y. A. R., A 条の要件を具備していることであり、第二は艙内積貨物たることである。ただし、甲板積貨物であっても、商慣習としての運送が甲板積である貨物は例外として、第二の条件が充足されたものとされる。この点につき、Y. A. R. 第 1 条は次のごとく規定している。

「投荷は、その積荷が承認された商慣習 (the recognized custom of the trade) に従って運送されたのでなければ、共同海損として賠償される (be made good) ことはない」

問題は承認された商慣習による運送とは何かということである。積荷の艙内積運送には問題はないが、甲板積運送の慣習につき問題が生じる。木材の運送は甲板積が慣習化しているが、その他の積荷については慣習化しているかどうか疑わしい場合がある。そこで投荷の共同海損認定については、商慣習についての立証責任の問題が生じる。この点につき、Y. A. R., E 条は、次のように規定している。

「共同海損の賠償を要求する者は、その要求する損害および費用が正当に共同海損として容認 (be allowable) されるものであることを立証する責を負う」

## (2) 船火事の消火 (extinguishing fire on shipboard)

船内に火災が発生した場合、注水、蒸気あるいは消火ガスの注入、引火物の投棄乗揚げ、穿孔等の消火手段が講じられる。船火事によって積荷に生じる損害の第一は焼損である。この損害につき Y. A. R. 第 3 条但書において「すでに引火している船舶および撤荷の部分または個別包装の積荷の損害は賠償されない」と規定し、共同海損の容認を否定している。その理由はすでに火災によって価値を失っており、消火行為によって損害を受けたとしても、犠牲に供されたとは認められないからである。したがって焼損はいかに大であっても単独海損とされる。第二は煙損および火熱損であるが、これらは、すでに引火したものと認むべきでない。煙損および火熱損それ自体では焼損と同様単独海損であるが、注水による濡損が加わっている場合には、事情に

応じて、共同海損あるいは一部単独海損一部共同海損となる。第三は濡損である。これは引火していない積荷に対してなされた犠牲であるから、当然共同海損として容認される。それは船火事の場合の典型的な共同海損である。

### (3) 故意の乗揚げ (voluntary stranding)

沈没の危険を避けるため、衝突または拿捕を免れるため、あるいは船火事の消防手段として、比較的安全な地点に船舶を故意に乗揚げさせることがある。これは当然に共同海損行為となる。ただ、ここで注意すべきは相対的故意の乗揚げ (relative freiwillige Strandung) は共同海損性を否定されていることである。この点につき、Y. A. R. 第5条第1項は「船舶が故意に乗揚げた場合に、当時の特況が、もしこの手段を採らなかったとしても、船舶が海岸または岩礁に乗揚げることが不可避であったときは、このような故意の乗揚げによって船舶、積荷および運賃またはそのいずれかに生じた損害または損傷は、共同海損として賠償されない」と規定している。

船舶の故意の乗揚げによって積荷に生じる損害として考えられるものは、船底部損傷から艙内浸水のため生じる濡損、および船舶を浮揚させるための救助手段としての投荷および荷卸による損害である。

### (4) 乗揚げ船舶の船脚軽減のための荷卸

故意に乗揚げた船舶を浮揚させるために船脚を軽減させようとして投荷の代りに荷卸、倉入をしたり、再積込、再積付をしなければならない場合が生じる。これらの処置は通常、強行荷役 (forced discharge) といわれるもので、それに要する費用が共同海損費用として容認されるかぎり、これらの処置に伴って生じた物的損害は共同海損犠牲として容認される。

### (5) 避難港等における積荷移動作業

この処置は(4)の場合と同様な問題が生じる。船舶が航海の途中、船貨とも全損を招くような大暴風雨に遭遇した場合、座礁・衝突等の海難事故によって堪航性を欠如した場合、船火事を消防する場合等のとき、避難港または適当な所へ入港することがある。これはいうまでもなく共同海損行為である。かかる行為の後に随伴するものは積荷移動作業、すなわち、強行荷役である。これによって、積荷が物的損害（主として破損）を被ることがあることはも



もちろん、次のような損害も発生することがある。すなわち、①設備の十分でない場所に保管されたときの損害、②保管中の火災等の偶発事故による損害、③解荷役による船の沈没による損害などである。①は共同海損として容認され、②③は因果関係の中断があるものとして、共同海損に容認されない。

## 2. 船舶の犠牲損害

Y. A. R. に基づいて船舶の犠牲損害として認められるものを列挙すれば、次のとおりである。すなわち、①投荷または荷卸に伴う損害（2条、8条および10条）、②船火事の消火に伴う損害（3条）、③故意の乗揚げに伴う損害（5条）、④帆または機関の過度の使用（6条、7条）、⑤燃料に供せられた船具および貯蔵品（9条）がそれである。もちろん、これ以外にも Y. A. R., A 条に合致するものであれば、共同海損犠牲たりうることはいうまでもない。たとえば、共同安全のためになされる錨および錨鎖の過度の使用および切断がそれである。

### (1) 投荷および荷卸に伴う損害

投荷またはそれに代るものとしての荷卸等の強行荷役は積荷自体の犠牲損害に止らず、船舶の犠牲損害を伴うことがある。たとえば、投荷目的で艙口を開いたときの浸水損害、または投荷や荷卸をなすに便ならしめるよう船舶の一部に開孔する場合の損害、あるいは投荷時に船舶に与えた衝撃損害がそれである。

### (2) 船火事の消火に伴う損害

船火事が発生した場合、船舶と積荷に共同の危険が発生していることは疑問の余地がない。その場合、第一に取られる処置は水、蒸気、ガスの注入である。この場合、船体各部、機械装置類その他に生じた損害は共同海損として容認されるが、火熱のため灼熱した船舶の鋼鉄部分が注水による急激な冷却から生じた損害はすでに引火したものとして共同海損に容認されない。船火事の消火作業は水を主力とするため、大量注水によって船舶の傾斜を招き、横転または沈没の危険が生じる。これらの危険が予知される場合には、これらの危険を防止し、消火作業の完全を期すため海浜に乗揚げ、据え船して消

火作業を継続する場合がある。さらに、火災状況に応じて船底その他を穿孔し(scuttling)または船底弁(sea cock)を開いて海水を注入することがある。以上のような行為によって生じた損害はいずれも船舶の犠牲損害として共同海損に容認される。

### (3) 故意の乗揚げ

船舶の乗揚げには①偶発的なもの、②相対的故意の場合、③故意の場合がある。①と②は乗揚げ行為自体による損害は共同海損として容認されず、単独海損として処理されるが、浮揚作業による損害は共同海損となる。③は乗揚げ行為から浮揚作業まで一貫して生じた損害が共同海損として容認される。

故意の乗揚げは沈没の危険を避けるとか、船火事の消火のためになされるのであるが、乗揚げ地点は予め事後の救助、船底の受損事情を考慮のうえなされるべきものである。これは危険状態や船舶の状態を適切に把握している船長の判断にまたざるをえない。しかし、Y. A. R. 上は乗揚げ地点に関する別段の規定がない。

### (4) 帆または機関の過度の使用

故意の乗揚げ、すなわち任意座礁(voluntary stranding)した船舶の浮揚、すなわち離礁に伴う損害は、それが共同海損行為の直接的結果であるから当然に共同海損となる。これに対して、たとえば風浪とか潮の干満によって座礁し、危険状態にあるときには、共同救助手段として船舶を離礁浮揚する場合の損害もまた共同海損たる性格を有する。

船舶が座礁した場合、一応自力浮揚のため積荷の投荷、荷卸、浸水個所の防水手当、排水、潮汐を利用しての機関の強用、曳船の傭入等の手段を講じることになるであろうが、しかし簡単に自力浮揚を試みることは困難かつ危険であるから、専門の救助業者の来援を求めて本格的な救助が必要となろう。いずれにしろ救助作業によって生じた物的損害は共同海損犠牲となるのであるが、Y. A. R. においては帆の過度の使用(carrying press of sail)と機関の過度の使用(compounding of engines)を例示している。

帆の過度の使用ないし強用は汽船時代の昨今、ほとんど生じる余地はない。機関の過度の使用ないし強用は船舶を離礁させ浮揚させる手段として現在利

用されている。機関という表現の中には機械 (machinery) と汽缶 (boilers) を含むもので、現在の通説では主機関と推進機械を指称し、補助機械やポンプのごときものを含まないとされている。このような機関の過度の使用とか強用は本来の正常な使用法を越え、異常な使用をあえてすることを意味し、たとえば内燃機関では許容された回転数を越えて急回転させることを意味する。このような過度の使用によって機関に生じた損害は船舶の犠牲損害として容認される。しかしながら、船舶が浮揚運行中に機関を強用しても、それは船舶運行上の処置とされ、異常使用とは認めがたいので船舶の犠牲損害とは認められない（7条但書）。

#### (5) 燃料に供せられた船具および貯蔵品

これは燃料代用といわれるもので、Y. A. R. 第9条に規定があるものの、時代遅れのものである。燃料不足 (short bunker) が生じた際に、船具 (materials) および貯蔵品 (stores) を共同安全のため止むをえずして燃料として使用したときは、船舶の犠牲損害として容認される。船舶の原動力は周知のとおり蒸気機関から内燃機関へ、燃料もまた石炭から石油へと変っている昨今においては本条の適用余地は少ない。ただ一言だけつけ加えるならば、航海の途中で荒天に連続して遭遇し、あるいは海難に遭遇し、予想以上に航海が遅延したため燃料が不足し、その共同危険を脱出する必要上燃料代用が主として蒸気船時代に共同海損として取り扱われていたのである。ただし、十分な燃料の準備があったということが、その場合の前提条件である。

### 3. 運賃の犠牲損害

運賃は運送行為に対する報酬である。運送行為は請負契約であるから、運送行為の完了後に運賃請求権が発生する。したがって、運賃は後払が原則で、着地払運賃 (freight to collect, freight payable at destination) が建前である。しかしながら、船主と荷主の立場の強弱や海運市況の好不況に応じて相互にそれが協定されており、通常の船荷証券では前払運賃 (freight prepaid) を原則としている。そして船主が後払運賃を認めるのはよほどの例外とされている。しかも後払運賃の場合でも、船主はいかなる場合においても運賃全額

に対する請求権が有効に認められている。すなわち、英文の船荷証券には通常次のような運賃請求権約款が挿入されている。

“Freight and primage (if any) to be paid by the shippers in advance, on delivery of the Bill of Lading, in cash without discount, or at destination by the consignees as may be agreed upon and declared below. Freight and primage (if any) to be considered as earned whether the ship or the goods be lost at any stage of the entire transit.”

この約款でも明らかなように、後払運賃であっても、積荷が全損となった場合、当該積荷に対する船主の運賃請求権は消滅しない。したがって、前払運賃でも後払運賃でも、この約款上実質的に同じである。かくて、前払運賃はすでに積荷価額に吸収されているから共同海損の犠牲の対象とはならない。後払運賃の場合には積荷価額に吸収されていないが、通常、船主の喪失することなきものであるから、やはり犠牲の対象とはならない。つまり、共同海損行為により積荷を処分した場合に、運賃請求権の消滅が認められる場合には、運賃もまた共同海損の客体たりうるのであるが、通常の場合には運賃請求権の消滅が認められないのであるから、たとえ後払運賃であっても犠牲の客体たりえないのである。かくて、積荷を処分しても、船主は運賃の喪失をきたさず、処分された積荷の荷主が運賃相当額の損害を被ることになる。しかし、その金額は積荷の到達地価額の中に加算されるので、運賃相当額は荷主の受けた損害額を構成する。したがって、通常の場合、後払運賃もまた事後的に積荷価額に吸収される結果となる。

ところで、船荷証券に運賃請求権約款が挿入されているとしても、船主の責任に属する事由(たとえば商業過失)によって積荷が滅失した場合には運賃請求権が消滅すると解すべきである。しかし、これは共同海損行為とは直接結びつかない。運賃請求権が消滅することがあるような運送契約の下で運送されている場合も例外的にはありうる。その場合には Y. A. R. 第15条に規定するごとく、運賃の犠牲損害が発生する。

Y. A. R. 第15条においては、①共同海損行為に基づく運賃の損失と②積荷の損害または損傷が共同海損として賠償される場合に生じる運賃の損失を

規定している。前者の例は積荷が投荷された場合で、これは運賃損失に直結する。後者の例は船火事の消防手段によって積荷が損傷した場合である。運賃の額は失われた総運賃から、運賃取得者が犠牲によって支出を免れた諸経費を控除したものである。したがって、それは一種の純運賃とでもいうべきものであろう。

#### IV 共同海損費用

##### 1. 共同海損費用の形態

共同海損行為は一方において船舶および積荷を犠牲にする行為であるとともに、他方において費用を支出する行為でもある。犠牲行為も費用支出行為も航海団体の共同危険を防止する点において相違はなく、両者は単に行為の形式が異なるだけである。すなわち、犠牲行為は物の損害となって現われるが、費用支出行為は金銭の犠牲となって現われる。いずれの場合でも、それが共同海損と認められるには先に述べたような成立要件が要求される。

共同海損費用は現実的共同危険を避けるために費用を要する行為、たとえば救助、避難、代替行為によって生じるものと、犠牲行為に基づき間接的に生じるもの、たとえば船舶修繕中の費用、修繕費調達費用、共同海損精算の費用等がある。したがって、共同海損費用たりうるものは各種の形態をとるため、これを完全に列挙することは困難である。しかし、その代表的なものを示すと、①救助料（3条、5条および8条）、②避難港費用（10条、11条および12条）、③代替費用および仮修繕費（F条、10条、11条および14条）、④資金調達費（20条、21条）、⑤精算費用（Y. A. R. に規定なし）となる。以下、これらについて簡単に解説しよう。

##### 2. 救助料 (salvage charge)

救助料は船舶または積荷が海難その他の原因によって切迫した危険を救出するために要した費用である。海難救助には救助者が自発的に救助をなす場合と救助契約に基づいて救助をなす場合とがある。前者は任意救助 (voluntary salvage) であり、後者は契約救助 (contract salvage) である。英法にお

いては任意救助に共同海損性を認めず、契約救助についてのみ、その支出された事情によって共同海損を認めている。すなわち、英国海上保険法第65条2項において、任意救助料のみを救助料とし、契約救助料は事情に応じて共同海損または特別費用（単独費用ともいう）とされる旨規定されている。

契約救助の場合も当然三種の区別がある。すなわち、①船舶と積荷とを同時に救出する場合、②船舶または積荷を別々に救出する場合、③当初船舶と積荷の双方を救出しようとしたのであるが、途中から船舶または積荷のうち何れか一つを救出した場合がそれである。第一の場合は共同救助であって、船長または船主の任意の行為に出たものであるから共同海損の要件を具えている。したがって、かかる場合の救助料は共同海損費用となる。第二の場合は単独救助であって、もとより共同海損の要件を具えていない。したがってその救助料は船舶または積荷の特別費用である。ただ、複数の積荷が救助された場合には、共同海損の場合と同じような救助料分担の問題が生じる。第三の場合は複数救助であって、最初は船舶と積荷とをあわせて救出しようとしたのであるが、事情の変化に伴い臨機の処置を採らざるをえなくなり、船舶のみ、あるいは積荷のみの救出に止めた場合である。かかる場合には理論上、その事情の変化以前の費用は共同海損であり、事情変化以後の費用は船舶または積荷の特別費用である。

救助が必要とされる船舶の遭難状態としては沈没、座礁、火災、漂流、浸水、船体傾斜等がありうるが、Y. A. R. では火災と座礁（乗揚げ）の場合を規定しているにすぎない。ただし、この場合でも明確に救助料という用語を用いていない。

火災が発生した場合、すでに述べたごとく各種の救助行為が行なわれるが、その中心とされる行為は消火作業である。消火作業は本船乗組員が行なわねばならない場合が多いが、消火艇や陸上消防機関に救助を求めることがある。この場合の使用料は共同海損費用である。

次に座礁の場合であるが、この場合もすでに述べたごとく各種の救助行為が行なわれるが、共同海損費用を生ぜしめる行為としては、船舶の浮揚引鉤作業および船脚軽減作業である。これらの行為をなす場合、そのほとんどが

専門の救助業者によってなされることはいうまでもない。船舶の浮揚引卸作業は地盤の掘下げとか曳船による引卸しがその主たるもので、これらに要した費用は共同海損費用である。船脚軽減作業はいわば船舶の浮揚しやすい条件を作り出す作業で、積荷の荷卸、舁の使用料、倉入費用、再積込費用、積付費用等が生じる。これらの費用もまた共同海損費用である。

この点につき、Y. A. R. 第8条は次のように規定している。

「船舶が乗揚げた場合、積荷、船舶の燃料、ならびに貯蔵品またはそのいずれかを共同海損行為として荷卸したとき、船脚軽減費用 (cost of lightening)、舁使用料 (cost of lighter hire) および再積込費用 (cost of re-shipping) (もし支出があれば) の余分の出費、ならびにこれによって被った損害または損傷は共同海損として容認される」

### 3. 避難港費用 (post of refuge expenses)

避難港費用とは避難行為によって生じる諸費用である。避難行為とは偶発的な事故（単独海損たるべき事由）によって、あるいは航海中の犠牲行為（共同危険に直接基因する）によって、航海の継続が積荷および船舶にとって危険であると認められるときに、共同安全のため船舶の堪航能力回復の目的で原航路を離れ、適当な港または地に回航することである。したがって、避難行為の原因となる事由としては単独海損事由の場合と共同海損事由の場合とがありうる。前者は、たとえば船舶が暴風のために破損して修繕を要するに至った場合、暴風により燃料や食料等の欠乏をきたした場合等を意味する。後者は、たとえば海難に遭遇して共同海損行為をなしたため船舶の修繕を要するに至った場合、戦時中敵艦の襲撃を避ける必要が生じた場合等を意味する。

以上のような避難によって生ずる諸費用が共同海損費用として認められる。ただ、ここで注意すべきことは修繕費に関してである。避難行為があった場合には大体において船舶の修繕費が必要となるのであるが、これは避難による費用ではない。すなわち、単独海損たる事故により船舶に生じた損害を修繕する場合には、たとえその損害により避難を要するに至った場合でも、そ

の修繕費は単独海損として船主の負担となる。しかし、共同海損行為として船舶に加えた損害を修繕する場合には共同海損となるのである。かくて、修繕費は費用というよりもむしろ損害というべき性格のものである。

さて、船舶が共同安全のため避難を決定したとき、まず原航路より離路して避難港に入港し、そして所期の堪航能力を回復し、原航路に復帰したときに避難行為は終わる。この間に要する費用が共同海損費用であるが、その詳細を Y. A. R. 第10条および第11条にしたがって要約すると次のとおりである。

(1) 航海費用 (11条(a))

これは離路の地点より避難港へ入港するまで、ならびに避難港より原航路へ復帰するまでの、いわゆる航海延長に伴う費用である。この費用の具体的内容は船員の給食料、燃料、罐水、機械、油、消耗品等の代価である。

(2) 入港費用 (10条(a))

これは避難港に入港または船積港に帰港したときに要する費用で、たとえば水先案内料、曳船料、岸壁および棧橋使用料、その他港税、灯台税、検疫料等がそれである。なお、避難港よりさらに修繕港へ移動したときには、その修繕港入港費用も共同海損費用である。

(3) 出港費用 (10条(a))

これは原積荷またはその一部を積載し、上記港を出港する費用で、主として船舶運航に関する費用、たとえば水先案内料等である。

(4) 積荷移動費用 (10条(b))

この費用は共同安全のため（たとえば投荷またはその他海難によって生じた積付不良あるいは船舶修繕のため、船内荷役および陸揚げ等をなすに要する費用である。たとえば、積付の不備を整頓したり、ある船艙の積荷を他艙へ移動させたり、甲板上へ荷繰したり、さらに舁取りまたは陸揚げしたりする作業に必要となる費用がそれである。

(5) 再積込、積付および保管費用 (10条(c))

船内荷役および陸揚げの復原作業として行なわれるのが再積込および積付であるが、これに要する費用が再積込費および積付費である。陸揚げされた



積荷は陸上倉庫に保管されるわけであるが、その保管費用と火災保険料が共同海損費用である。ここで注意すべきは火災保険料である。倉庫保管中の積荷については、すでに締結されている海上保険契約にて保護されているが、この契約は所有利益の保険契約であって、万一火災等の危険で損害を受けても、保険金は積荷所有者に帰属する。しかるに、共同海損団体からすれば、積荷の負担価額が減少または喪失すると他の共同海損関係者の利害関係に重大な影響を与える。そこで陸揚げされた積荷の負担すべき金額につき火災保険がつけられる。これは一種の担保利益の保険であるが、この保険料は共同海損関係者の共同の利益のために支出されたものである。したがって、それは共同海損費用として認められる。

#### (6) 碇泊費用 (11条(b))

共同安全のため、または航海の安全な遂行のため船舶の修繕が必要なとき、その修繕を可能ならしめるため港に碇泊し、その碇泊中に船員の給食料、燃料船用品代および港費が必要となる。これが碇泊費用である。

#### 4 代替費用 (substituted expense) および仮修繕費 (cost of temporary repair)

Y. A. R., F 条によれば共同海損たるべき費用に代って支出した費用はそれ自身共同海損ではないが、その全部または一部を共同海損として取り扱うことを規定している。ただし、この場合代替費用が共同海損となる限度は共同海損費用の支出を免れた額までに限られる。

代替費用の具体的な形態は①曳航 (towage)、積替 (transhipment)、代船輸送 (forwarding) の費用に関する場合と②仮修繕 (temporary repair) に関する場合とがある。まず、第一の場合についていうならば、これらの費用が代替費用として認められる場合には二つの条件が充足されなければならない。それは船舶が現在地点で積荷の全部を運送することのできる程度の修繕が可能であること、およびその行為が費用節約の目的で行なわれることである。かくて、避難港に入港した船舶が費用節約のため、そこから他の修繕港または目的港に本船をそのまま曳航する場合の曳航費、ならびに避難港に入港した船

船が費用節約のため積荷の一部または全部を代船に積替えて目的港に輸送した場合の積替費および輸送費が代替費として認められる（10条(d)）。

なお、代替費用について注意すべき点がある。それは、代替費用は輸送の継続を前提として考えられる費用であるから、運送契約の継続が必要であるということである。したがって、もし中間港で運送契約が打切られて代船輸送や陸上輸送が単独に行なわれた場合には代替費用とは認められず、積荷の特別費用とされる。

次に、第二の仮修繕費の場合であるが、これは本修繕 (permanent repair) による費用の増嵩を避けるためになされる応急修理の費用である。Y. A. R. 第14条によれば、仮修繕をなす場合を①共同安全のため（遭難地で、または避難港入港後に船内浸水があり、防水のために行なうもの）、②共同海損犠牲による船舶損傷のため、③航海完遂のための単独海損修繕のため、に分けて規定している。①および②については当然に共同海損であり、仮修繕でも本修繕と同一に取り扱うべきものである。ところが、③については本来共同海損として容認されないが、その仮修繕が航海の完遂に必要であった場合にかぎって、仮修繕によって節約された共同海損費用限度まで、共同海損として容認するのである（14条2項）

## 5. 資金調達費

共同海損費用を支弁するに必要な資金を調達するに要する費用は共同海損費用として認められる。これらの資金は現在においては船内準備金または船会社からの送金によってまかなわれるが、この場合にはその2%が手数料 (commission) として共同海損に容認される。もし、資金が第三者から供給されるか、または積荷が売却されることによって、調達された場合には借入金利息、借入手数料等の費用、または積荷売却による損失が共同海損として認められる（20条1項）。これは共同海損処理の手数および時間的費用を考慮し、衡平の理念に立脚した取扱いである。

このような衡平の理念からして、費用支出者または犠牲提供者の経済的立場と、そうでない者の経済的立場との不均衡を避け、前者を補償する意味で

Y. A. R. 第21条は支出費用および犠牲損害に対し、共同海損精算書の日付まで5%の利息を付加することを規定している。

さらに、費用支出者すなわち費用立替者は立替金の全部または一部が回収不能となる事態も予想されるので、共同海損費用の保険が通常「船舶の全損のみ担保」の条件でつけられる。かかる場合の保険料は共同利益のための支出であるから、共同海損として認められる（20条2項）。この保険は共同海損費用支出後に航海団体が全損となった場合の共同海損費用を填補する他、新たな事故によって分担利益の負担価額が減少した場合の損害をも填補する方式となっている場合がある。

#### 6. 精算費用

共同海損の精算費用については Y. A. R. 上別段の規定はないけれども、慣習として共同海損とされている。この種の費用の主要なものは海難報告書作成費用、共同海損損害額鑑定費用、共同海損分担価額鑑定費用、精算人の報酬、精算人の旅費および通信費等である。