

代換費用としての仮修繕費について： Bijela号事件の研究

KAMIYA, Takayasu / 神谷, 高保

(出版者 / Publisher)

法学志林協会

(雑誌名 / Journal or Publication Title)

Review of law and political sciences / 法学志林

(巻 / Volume)

98

(号 / Number)

3

(開始ページ / Start Page)

3

(終了ページ / End Page)

27

(発行年 / Year)

2001-03-12

(URL)

<https://doi.org/10.15002/00003486>

代換費用としての仮修繕費について

—Bisela 号事件の研究⁽¹⁾—

神谷 高保

1 事件の概要と問題の所在

1・1 事実

1・2 原告の主張

1・3 被告の主張と原告の反論

1・4 適用法規

2 判示

2・1 高等法院

2・2 控訴院

2・3 貴族院

3 検討

3・1 争点

3・2 本修繕の必要性

3・3 避難港における本修繕の可能性という要件

代換費用としての仮修繕費について(神谷)

3・3・1 従来の見解

3・3・2 貴族院の判決の評価

3・4 避難港における本修繕の可能性を認容の要件としな

かった場合の問題

3・4・1 問題

3・4・2 検討

3・5 運送契約と仮修繕費

4 代換費用としての仮修繕費の認容の制限方法

4・1 避難港における本修繕の可能性を認容の要件とする

方法

4・2 「最寄りの避難港」の制限

4・3 共同安全主義への限定

5 まとめ

1 事件の概要と問題の所在

Bisla号事件⁽²⁾は、共同海損制度の下での重要な論点である「代換費用としての仮修繕費」の問題について判示した著名な事件である。本研究では、この判決が提起した問題点とこの判決の射程の問題を中心に検討する。

1・1 事実

本件の船主は、一九八五年一〇月一六日付けの Gencon 書式に基づく傭船契約に従い、米国ロード・アイランド州のプロヴィデンスからインドのカンドラまで、本船 Bisla号で、約二五、〇〇〇トンのスクラップを運送する義務を負っていた。この傭船契約書には、「共同海損は、一九七四年ヨーク・アントワープ規則に従いロンドンで精算する」と規定されていた。

本船は、プロヴィデンスを出港後、座礁し、船底を損傷した。この結果、double bottom tank への浸水が発生した。そのため、本船は、ジェームズタウンに入港し、そこで仮修繕を行った後に仕向港であるインドのカンドラへ向かった。この仮修繕の費用は、約二八三、〇〇〇ドルであった。カンドラで荷卸が終了した後に、シンガポールで本船の本修繕が行われた。

なお、もしも、本船をニューヨークまで回航し、乾ドックに入って本修繕を行ったと仮定した場合には、まず、ジェームズタウンやプロヴィデンスで積荷を荷揚げした上で、ニュー・ヨークへ向かい、そこで乾ドックに入って本

修繕を行った後にまたジェームズタウンやプロヴィデンスに戻り、貨物の再積込を行うことになったはずであった。この場合の、荷揚費用、再積込費用、および、回航費用の合計額は、五二五、〇〇〇ドルを超えると見積もられていた。

船主は、共同海損を宣言した。しかし、最初に起用した精算人 William Emslie & Sons は本件の仮修繕費用を共同海損に認容しなかった。そこで、船主は新たに精算人 Richards Hogg Ltd. を起用し、この精算人は本件の仮修繕費用を共同海損として認容した。⁽³⁾

1.2 原告の主張

原告である船主は、ヨーク・アントワープ規則（以下では、単に、「規則」と言うことがある。）の「⁽⁴⁾一四條と一〇條に依拠して、次のように主張した。

「ジェームズタウンで行われた修繕というものは事故による損傷の仮修繕 (temporary repairs of accidental damage) ⁽⁵⁾ に該当していた。この仮修繕は、航海を完遂させることを目的として行われた (effected in order to enable the adventure to be completed) ⁽⁶⁾ ものである。もしも、仮修繕が行われていなかったとすると、本修繕 (permanent repairs) ⁽⁷⁾ が乾ドックのある港で行われていたであろう。本修繕を他の場所で行ったと仮定した場合に比べて、ジェームズタウンで仮修繕を行った場合には、支出されたはずの費用の節約額が発生する。

「そこで、本修繕が実施されたと仮定した場合において、」本修繕の実施に関連して支出された「荷揚費用・再積込費用・回航費用といった」諸費用が共同海損として認容されたものであるのか否か、という点が争点の中の核心とな

代換費用としての仮修繕費について (神倉)

る。「この点に関して」原告は、この「荷揚費用・再積込費用・回航費用といった」諸費用は規則一〇条⁽⁸⁾によって、共同海損として認容され得たはずのものである、と主張している。⁽⁹⁾

このような主張に基づいて、原告である船主は、ジェームズタウンで行われた仮修繕によって発生した費用を共同海損費用と評価し、この共同海損費用についての共同海損分担金の支払を被告である荷主らに対して求めた。

1・3 被告の主張と原告の反論

これに対して、被告である荷主は、原告の主張を争い、次のように述べた。

「本船がその積荷を荷卸して、本修繕を行うためにニュー・ヨークへ移動したと仮定しても、「移動のために」支出された「荷揚費用・再積込費用・回航費用といった」費用は共同海損として認容されなかったであろう。そのわけは、「仮修繕という行為と比較されることになる他の行為⁽¹⁰⁾ (the alternative)」というものを考えた場合に、一問題となった仮修繕というものは、『その航海を完遂させる (to enable the adventure to be completed)』⁽¹¹⁾ 「ことを目的として行われた」という要件か、「その仮修繕が」航海の安全な遂行のために (for the safe prosecution of the voyage) 「必要であつた」⁽¹²⁾ という要件のいずれかを満たしていなければならぬのであるが、その「仮修繕という行為と比較されることになる他の行為」⁽¹³⁾ 「本修繕」はすべて、実際にそれを行おうとしたときに、ジェームズタウンにおいて行うことができるものでなくてはならないからである。」

原告は、この被告の主張に対して、次のように反論した。

「被告の主張は、規則一四条の誤った解釈に基づいている。というのは、規則一四条第二段を適用するために

は、ジェームズタウン（または、おそらくは、その他の場所）において仮修繕をすることができなかった、と仮定しなければならぬからである。⁽¹⁴⁾

1・4 適用法規

本件で問題となっているのは、規則一四條第二段と規則一〇條(b)項・(c)項である。

規則一四條第二段に規定されている「仮修繕費が共同海損として認容される三つの類型」の中の第三番目の類型、すなわち、「代換費用 (substituted expenses) としての仮修繕費」に関する規定は、次のようなものである。

「〔3〕その航海を完遂させることを目的として事故による損傷の仮修繕を行う場合においては、その「仮」修繕の費用は、共同海損以外の利益について節約が生じていたとしてもその節約の存否に関わらず、共同海損として認容される。ただし、その「仮」修繕がそれらの場所で行われなかった、という仮定を置いたならば、支出されたはずで、かつ、共同海損に認容されたはずの費用が節約された額「節約額」を上限とする。」

そして、この一四條第二段の中の「その「仮」修繕がそれらの場所で行われなかった、という仮定を置いたならば、支出されたはずで、かつ、共同海損に認容されたはずの費用」に該当する費用なのか否か、が問題となっているのは、本件では、次の二つの費用である。

一つは、一〇條(b)項の「船積・寄航・避難の港または地のいずれの場合であるかを問わず、積荷・燃料・貯蔵品の本船上での荷繰もしくは荷卸の費用は、その荷繰または荷卸が、…事故によって発生した船舶の損傷を「本」修繕するために必要であった場合においてその「本」修繕が航海の安全な遂行のために必要であったときには、共同海損に

代換費用としての仮修繕費について（神倉）

認容される。」という規定にいう「荷繰もしくは荷卸の費用」である。

もう一つは、一〇条(c)項の「積荷、燃料、または、貯蔵品の荷繰もしくは荷卸の費用が共同海損として認容される場合には、この積荷・燃料・貯蔵品の保管費用（合理的に支出された保険料を含む）、再積込費用および積付費用も同様に、これを共同海損として認容する。」という規定にいう「保管費用、再積込費用および積付費用」である。

2 判 示

2・1 高等法院

一九九二年二月に高等法院女王座部は原告の請求を棄却した。判決を書いたHobhouse判事の見解は、次のようなものであった。

「代換費用 (the substituted expenditure) というものは、それ自体で共同海損として認容されるものではない。それは、共同海損として認容されたはずの他の何らかの費用の代わりに発生した費用であるがゆえに、共同海損として認容されることになるのにすぎない。

…原告は他の何らかの費用が共同海損費用として認容されたであろうということを立証することができなかった。原告が依拠しようとしたのは規則一〇条であるが、依拠した場合には、すぐに、克服できない二つの難問に直面することになる。

第一に、原告は、ニューヨークでの乾ドックにおける本修繕が「一〇条(b)項の」『航海の安全な遂行のために必要であった (were necessary for the safe prosecution of the voyage)』ということ(15)を立証していない。この『航海の安全な遂行』という目的のために必要なことは、仮修繕だけであり、仮修繕は停泊したまま行うことが可能であつただけでなく、実際にも「停泊したままで」ジェイムズタウンで行われた。この航海は仕向港まで安全に遂行され、かつ、仮修繕をしただけで共同の「海上」冒険は無事完了した。」

「第二は、規則一〇条は避難港で発生した費用の問題に関する規定だという点である。ジェイムズタウンは避難港であり、本船はそこに入港していた。ジェイムズタウンで支出された「避難港入港費用などの」費用が第一〇条の下で共同海損に認容されることについて争いはない。原告が、仮に、規則一〇条を援用して、どこか「ジェイムズタウン以外の」他の港または地で発生した共同海損費用を請求しようというのであれば、その共同海損費用は次のような規則一〇条(a)項第二段に規定されている要件に合致していることが必要である。

『船舶が、避難港・避難地において、その最初の港または地で「本修繕または仮」修繕ができないために、他の港または地への移動が必要な場合には、その第二の港または地についてもその船舶が避難港・避難地にいたものとみなして、本条の規定を適用「する」。』

本件では、本船は他のどこかの港または地に移動する必要はなかった。全ての必要な修繕は最初の港または地すなわち、ジェイムズタウンで行うことができた。

原告は、本件の事実関係に基づいて、ニューヨークの乾ドックで本修繕を行うという「他の行為、すなわち」、『仮修繕という行為と比較されることになる他の行為』が規則一〇条に基づいて回収することが可能な費用を発

代換費用としての仮修繕費について(神倉)

生させたであろうということを示すことができなかつた。⁽¹⁶⁾」

2・2 控訴院

控訴院の三人の判事の内、二人が高等法院の判決を支持し、控訴が棄却された。

反対意見を述べた Hoffmann 判事も、高等法院の Hobhouse 判事の意見を要約する形で、次のように述べている。
「規則一四条が要求している、仮修繕が航海を完遂させるために行われたという事実は、それ自体が、航海を完遂させるという目的を達成するためには本修繕は必要ではなかつた、ということ⁽¹⁷⁾を必然的に意味している。」

また、高等法院の Hobhouse 判事の結論を支持した No.3 判事は、傍論として次のように述べている。

「規則一四条の解釈としては、船主の側には、仮修繕が行われた港で本修繕をすることが可能であつたことを立証する義務はない……というのが現在の私の見解である⁽¹⁸⁾」

2・3 貴族院

〔判旨〕破棄自判

1 「規則一四条第二段は我々に仮修繕はジェイムスタウンで行われなかつた、と仮定するように求めている。そう仮定したならば、次はどうなるのか。答は簡単である。本船は、ニュー・ヨークの乾ドックに入ったであろう。乾ドックで本船の損傷を修繕するためには、積荷の荷卸は必要であろうか。その答えは明らかに、荷卸は必要である、というものである。」

3 検 討

〔では〕本船はジェイムズタウンで修繕されなかったという一定の前提を置いた場合において、本船をニューヨークからインドまで安全に航行させるために、その「本」修繕は必要であろうか。答えは、またも、明らかに「本」修繕は必要である、というものである。規則一四條「第二段但書」に規定されている「その「仮」修繕がそれらの場所で行われなかった、という仮定を置いたならば」という規定に従って、仮定をしようと試みる場合には、規則第一〇條の適用が問題となる。本船をジェイムズタウンにおいて修繕することはできなかったというところが、一四條と一〇條を適用するための要件「当然の前提」であると考えられる必要はない。一四條が要求しているように、本船は「仮」修繕をされなかった、という仮定を置くことだけが必要である。このように考えることによって、『事故による損傷の仮修繕の費用は、規則一四條第二段の後半の部分が規定している額を上限として、共同海損に認容することができる』旨を定めている規則一四條第二段の文頭の文言に明確な意味を与えることができる。⁽¹⁹⁾

2 「船主は、自らが立証責任を負担している以下のこと、すなわち、もしも「本」修繕がジェイムズタウンではなくニュー・ヨークで行われていたとすると、プロヴィデンスにおける積荷の荷卸・保管・再積込の費用は、もしそれが行われていれば、共同海損として認容されたはずであるということ」を「すでに」立証している。というのは、その「本」修繕は、その「仮修繕はジェイムズタウンで行われなかったという」仮定があることにより、規則一〇條(b)項に言う『航海の安全な遂行のために必要であった』という要件を満たしているからである。⁽²⁰⁾

3・1 争点

本研究では次の四つの問題を取り上げて検討する。

第一は、仮修繕が航海を完遂させるために行われたという事実が存在していることは、とりもなおさず、航海完遂のためには本修繕は不要であったということの意味している、⁽²¹⁾という批判にどう答えるのかという問題である。これは、言い換えると、規則一〇条(b)項の「本船上での荷繰もしくは荷卸の費用は、その荷繰または荷卸が、…事故によつて発生した船舶の損傷を「本」修繕するために必要であった場合においてその「本」修繕が航海の安全な遂行のために必要であつたときには、共同海損に認容される。」(傍点筆者) という規定の要件が充足されていたのか、という問題である。⁽²²⁾

第二は、仮修繕が避難港で行われなかったと仮定した場合において、避難港で本修繕をすることができたにもかかわらず本修繕に代えて仮修繕をしたという事情の存在(「避難港で本修繕が可能であつたという事情の存在」が仮修繕費が共同海損として認容されるための要件となるのか、という問題である。これは、言い換えると、規則一四条第二段但書の「その「仮」修繕がそれらの場所で行われなかった、という仮定を置いたならば、支出されたはずで、かつ、共同海損に認容されたはずの費用が節約された額「節約額」を上限とする。」(傍点筆者) という規定の解釈の問題である。

第三は、「仮修繕が避難港で行われなかったと仮定した場合において、避難港で本修繕が可能であつたという事情の存在はその仮修繕費が共同海損として認容されるための要件ではない」という立場を採ったときには、「代換費用

としての仮修繕費」は常に代換費用と評価されてしまう、という問題である。

第四は、ヨーク・アントワープ規則と運送契約との関係という問題である。この点については、Hobhouse 判事が第一審判決で指摘している。⁽²³⁾ Hobhouse 判事は、結論としては、本件の仮修繕費は共同海損としては認容されず単独海損 (particular average) であり、修繕費の支払は運送人の履行義務の一内容であると考⁽²⁴⁾えてい⁽²⁴⁾る。

そこで、以下ではこの四つの問題を個別に検討する。

3・2 本修繕の必要性

第一の問題は、仮修繕が航海を完遂させるために行われたという事実が存在していることは、とりもなおさず、航海完遂のためには本修繕「まで」は不要であったということ⁽²⁵⁾を意味している、⁽²⁵⁾という高等法院の Hobhouse 判事の批判にどう答えるのか、という問題である。これは、規則一〇条(b)項の「本」修繕が航海の安全な遂行のために必要であったときには、共同海損に認容される。」(傍点筆者) という規定の要件が充足されていたのか、という問題でもあった。つまり、この Hobhouse 判事の見解では、本件の事案の下では、一四条第二段の中の「仮」修繕がそれらの場所で行われなかったという仮定を置いたならば、支出されたはずで、かつ、共同海損に認容されたはずの費用」に該当する費用は存在せず、結局、本件の仮修繕費は船主が負担し共同海損には認容されないことになる。

これに対して、貴族院の判決は、「その「本」修繕は、その「仮修繕はジェイムスタウンで行われなかったという」仮定があることにより、規則一〇条(b)項に言う『航海の安全な遂行のために必要であった』という要件を満たしている」⁽²⁶⁾としか判示せず、実質的な理由は述べていない。

代換費用としての仮修繕費について(神谷)

確かに、高等法院の *Holdhouse* 判事の指摘の論理は鋭い。しかし、この問題については、航海を完遂させるための仮修繕の内容について船級協会の検査（クラス・サーヴェイ）を受けて問題なしと認定されいながら本船が航海を完遂できなかった事例は珍しくない、⁽²⁷⁾ ということを指摘する必要がある。

3・3 避難港における本修繕の可能性という要件

3・3・1 従来の見解

第二の問題は、避難港における本修繕の可能性の存在が認容の要件となるかという問題である。従来の実務においては、「実際に仮修繕がなされた避難港（または、避難港の最寄りの港）において、本修繕をしようと思えばできたという事情の存在」「避難港における本修繕の可能性の存在」は、規則一四条が規定している「代換費用としての仮修繕費」が共同海損として認容される要件であるとされていた。⁽²⁸⁾ このことは、仮修繕費が代換費用として共同海損に認容される理由が、次のように説明されていたことから分かる。

「もしも、船積港・寄航港・避難港において仮修繕をする代わりに本修繕がなされた場合において、
 [1] 本修繕をしたとすると、仮修繕をしたときと比べてより時間を要したはずだというときと、[2] 本修繕をしたとすると、積荷の荷卸が必要となったはずだというときには、仮修繕の費用は次の二つの種類の他の費用（the alternative costs）と比較される。その二つの種類の他の費用の第一は、日々の港費と船費などで、かつ、本修繕のために余分の停泊を余儀なくされた期間中に発生したものであり、その第二は、本修繕をするために必要

となった荷卸、保管、再積付の費用である。そのような『仮修繕費と比較されることになる他の費用』は、通常、規則一〇条と一一條の下で共同海損として取り扱うことができるものであると考えられており、事故による損傷の仮修繕費は、これら二つの種類の他の費用が節約された額を上限として、共同海損として取り扱われる。⁽²⁹⁾しかし、本件の事案では、「避難港における本修繕の可能性」は存在しなかった。

3・3・2 貴族院の判決の評価

では、貴族院の判決は「避難港における本修繕の可能性」を共同海損として認容されるための要件とはしない旨を述べたのかというと、そうではない。貴族院は、この問題については判断していない旨を判示しているからである。学説にも、「避難港における本修繕の可能性」の存在が仮修繕費が共同海損費用として認容されるための要件であるか否かについて貴族院は判断していない、と評価しているものがある。⁽³²⁾しかしながら、一方では、この貴族院の判示にもかかわらず、貴族院の判決は「避難港における本修繕の可能性」を共同海損として認容されるための要件とはしなかったと理解する、次のような（貴族院の判示1に対する）見解もある。

「この『貴族院の』判決の示した解釈 (rationale) が意味しているところは、「まず第一に、」実際に行われた仮修繕の事実を無かったものと仮定しなければならぬということである。また、次に意味しているのは、そのように「仮修繕の事実を無かったものと」仮定した場合には、この仮修繕に代わる最も合理的な行為「仮修繕という行為と比較されることになる他の行為」が「規則一〇条(b)項第一段と一一條(b)項第一段の「その修繕が航海の安全な遂行のために必要であった (was necessary) ときには、共同海損に認容される。」という文言の「必要であつた (was necessary)」

代換費用としての仮修繕費について（神倉）

という要件を満たしているものとして取り扱われる、ということであり、また、「それだけでなく、『必要であった』という要件を満たしていると見なされなければならない、ということでもある。この『必要であった』という要件は、『仮修繕という行為と比較されることになる他の行為』がなされたと仮定した場合において、その仮定した他の行為が規則一〇条(b)項と一一条(b)項の下で共同海損として認容されるための要件であり、その仮定された他の行為についての費用で、かつ、共同海損として認容されたはずの費用が、「実際に行われた」仮修繕の費用と比較されることになる。さらに、この『仮修繕という行為と比較されることになる他の行為』が「ひとたびこの必要性の要件を満たしているという評価を得てしまうと、その当然の帰結として (a fortiori)、その『仮修繕という行為と比較されることになる他の行為』は、新しい「一九九四年ヨーク・アントワープ規則の」至上規定 (Rule Paramount)⁽³³⁾ が要求している『合理性』の要件をも満たしていると考えなければならないことになり、その結果、その『仮修繕という行為と比較されることになる他の』行為は運送契約違反とはなり得ないものである、という帰結が導かれる。⁽³⁴⁾

確かに、規則一四条第二段が規定する「その『仮修繕がそれらの場所で行われなかったという仮定』の具体的な内容としては、(一) 避難港で本修繕ができたにもかかわらず実際には仮修繕を行ったという事案において仮修繕を行わなかったと仮定するという場合 (本修繕の代わりに仮修繕を行うという意味で「代換費用」と言うのであればこう考えるのが自然であるが…)と、(二) 避難港では本修繕はできず仮修繕しかできないので仮修繕だけを行ったという事案において仮修繕を行わなかったと仮定するという場合の二つが考えられるので、本判決の事案の下で「実際に行われた仮修繕の事実を無かったものと仮定する」ということは、「その避難港」または、避難港の最奇りの港」で本修繕ができ

たにもかかわらず仮修繕を行った場合にだけ規則第一四条第二段の共同海損として認容する」というような限定的な要件を付さないことを意味する、と貴族院の判決を理解することも可能である。

しかし、貴族院自身が明確に述べている以上、将来、別の事件でこの避難港における本修繕の可能性の要否の問題を先例のない問題として争うことができるので、「避難港における本修繕の可能性」の要否について貴族院は判断していない、という取り扱いをすべきである。

3・4 避難港における本修繕の可能性を認容の要件としなかった場合の問題

3・4・1 問題

「避難港における本修繕の可能性」の存在が、仮修繕費が共同海損費用として認容されるための要件であるか否かについて貴族院は判断していない、と考えるべきであるが、このような見解を採らず、貴族院の判決の結論は、事実上、避難港における本修繕の可能性を認容の要件としていない、と理解した場合には、次のような問題が生ずる。すなわち、規則一四条第二段・一〇条の規定が一つの法的準則として機能していると言うことができるためには、具体的な事案に一四条第二段・一〇条を適用した場合において、ある事案ではこの規定によって仮修繕費が代換費用と評価されて共同海損に認容され、また、ある事案ではこの規定に該当しないためにその場合の仮修繕費は共同海損として認容されない、ということが生じなければならない。ところが、Briela号事件に関する貴族院の判示の結論だけを見ると、仮修繕費は常に代換費用と評価されて共同海損に認容されることになりそうである。そうだとすると、一四

代換費用としての仮修繕費について(神倉)

条第二段・一〇条の規定が有している法的準則としての機能を喪失させてしまうことになる。このようなことは、余程の事情がない限り、そのまま受け入れることはできない。

また、貴族院の解釈は、一四条第二段・一〇条が適用される場合について、航海完遂主義ないし共同利益主義の考え方が果たしている船主の利益と荷主の利益とを調整するという機能を、放棄してしまう見解でもある。

3・4・2 検討

従来の規則一四条第二段・一〇条の解釈では、避難港または避難港の最寄りの港で本修繕ができたことを条件として、本修繕を行ったと仮定した場合に発生する荷揚・保管・再積込などの費用の代換費用として仮修繕費を（しかも、前記の節約額の範囲内で）共同海損に認容することができると考えられてきた。そして、この場合の「避難港の最寄りの港」には、合理的に見て、あまり遠くの港（本件では、ニュー・ヨーク港）は含まれないと考えられていた。逆に言えば、避難港か避難港の最寄りの港で本修繕ができないのであれば、避難港または避難港の最寄りの港における仮修繕の費用を代換費用と評価することはできなくなり、単独海損と評価されることになる。

しかしながら、貴族院の判示の結論にそのまま従うと、ここでいう「避難港の最寄りの港」とは、避難港から遠くはなれた港（本件ではニュー・ヨーク港）でも「おそらくは、避難港とその遠くの港との間に本修繕のできる港がなければ」構わないということになる。「3・3 避難港における本修繕の可能性という要件」のところで見たように、「貴族院の判決に従うと、まず、実際に行われた仮修繕の事実は無かったと仮定し、そう仮定した場合には、その仮修繕に代わって行われたはずの最も合理的な他の行為である本修繕という行為をするために必要な積荷の荷卸・保管・再積込

という行為は、常に、規則一〇条(b)項第一段と一一条(b)項第一段の『その修繕が航海の安全な遂行のために必要であつた』という要件を満たしているものと評価されてしまい、現在でも「本判決以降に採択された一九九四年ヨーク・アントワープ規則の」至上規定が全ての共同海損費用に要求している合理性の要件をも満たしていると考えなければならぬ。」と貴族院の判決を分析する見解もあるからである。⁽³⁵⁾

しかし、この分析が「この仮修繕に代わる最も合理的な他の行為」と述べている部分に対応する貴族院の判決の文言は、「本船はジェイムズタウンで修繕されなかったという一定の前提を置いた場合において、本船をニューヨークからインドまで安全に航行させるために、その「本」修繕は必要であろうか。答えは、またも、明らかに「本」修繕は必要である、というものである。」というものでしかない。こうなると、どんなに遠くても、最も近い本修繕のできる港まで回航して本修繕をした場合における避難港費用の代換費用として仮修繕費は(常にその全額というわけではないにしても)常に共同海損として認容されることになってしまう。

3・5 運送契約と仮修繕費

第四の問題は、高等法院の *Hobhouse* 判事とその判決で提起した、ヨーク・アントワープ規則と運送契約との関係という問題である。*Hobhouse* 判事は、本件の仮修繕費は共同海損としては認容されず単独海損 (*Particular average*) であり、修繕費の支払は運送人の履行義務の一内容であると考えていた。

そもそも代換費用としての仮修繕費に関する規則一四条第二段の規定には困難な問題が潜んでいる。「仮修繕という行為と比較されることになる他の行為」が本修繕である場合において、実際に本修繕をしたときには、本修繕には

代換費用としての仮修繕費について (神倉)

長い期間を要するために船主に運送契約の不履行責任が発生することになるのではないか。そうだとすると、そもそも運送契約の不履行をもたらすような本修繕を「仮修繕」と比較されることになる他の行為」と考えることはできないのではないか、という問題である。⁽³⁷⁾このように考えて来ると、この第四の問題は、第一の「仮修繕が航海を完遂させるために行われたということは航海完遂のためには本修繕は不要であったということを意味しているのではないか」「自費で仮修繕だけをして航海を完遂するのが船主の義務ではないか」という問題と裏腹の問題であることが分かる。

4 代換費用としての仮修繕費の認容の制限方法

Bida号事件の貴族院判決に関しては、避難港で本修繕が可能であったという事情の存在が仮修繕費が共同海損として認容されるための要件となるのかという点についての評価が分かれているという理由から⁽³⁸⁾でなく、この判決の射程が広すぎるとする見解も少なくないために、この判決がもたらす帰結を制限するための方策が幾つか考えられている。具体的には、三つある。

4・1 避難港における本修繕の可能性を認容の要件とする方法

一九四九年の万国海法会アムステルダム国際会議において英国は、避難港における本修繕の可能性を認容の要件とする修正案を提案したものの、この提案は取り下げられて採択されなかった。⁽³⁹⁾しかし、最近においても、一九九四年

2) The European Association of Average Adjusters (A.I.D.E.) が、規則一四条を改正して、本修繕を安全な航海の完遂に必要なものであったと見なした上で避難港における本修繕の可能性の存在を認容の要件とすることを提案していた。⁽⁴⁰⁾

4・2 「最寄りの避難港」の制限

貴族院の判決の射程を限定するために、一九九四年ヨーク・アントワープ規則至上規定の「いかなる場合においても、合理的に払われた犠牲と合理的に支出された費用だけが、「共同海損として」認容されなければならない。」という規定を援用しようという見解も存在する。⁽⁴¹⁾ この規定の「合理的に支出された費用だけが認容されなければならない」という文言によって、余りに遠方の港において本修繕を行うことによって生ずる避難港費用については共同海損費用として認容せず、この避難港費用の代換費用としての仮修繕費も共同海損費用として認容しないようにすることを狙っているわけである。

もっとも、この見解とは異なり、「3・3・2 貴族院の判決の評価」で述べたように、「貴族院の判決に従って実際に行われた仮修繕の事実は無かったと仮定した場合には至上規定が全ての共同海損費用に要求している合理性の要件をも満たしていることになる」と考える見解もある。⁽⁴²⁾ しかし、Bibia号事件の本船の座礁事故は一九八五年に発生しているのに対して、至上規定はその後の一九九四年に制定されているので、簡単に、このような見解を採ることはできない。筆者としては、少なくともこの至上規定を援用して余りに遠方の港において本修繕を行う場合の避難港費用の代換費用としての仮修繕費を認容しないようにすることは可能だと考えている。

代換費用としての仮修繕費について(神合)

4・3 共同安全主義への限定

二〇〇〇年九月にトレドで行われた万国海法会のコロキウムでは、共同海損制度の中の避難港費用を認容するといふような航海完遂主義の考え方に基ついた部分を制限して、共同海損制度を共同安全主義に基ついたものに縮減しようとする国際海上保険連合 (The International Union of Marine Insurers: IUMI) の提案が討議された。⁽⁴³⁾ この提案に賛成する国は少なかったものの、このような提案は今後もなされるものと予想されている。

5 まとめ

二〇〇一年二月には万国海法会のシンガポール国際会議が開催されるので、そこで Bida 号事件に関する貴族院判決の射程を限定するための方策について議論されることも有り得ると考えられている。今後の共同海損に関する法制の進展を見守りながら、場合によっては、貴族院の判決の射程を限定するためにヨーク・アントワープ規則の改正提案を行うことも必要であると考ええる。

(1) この論説は、平成二二年一〇月七日に開催された第五〇回日本海法学会での筆者の研究報告「代換費用としての仮修繕費について—Bida 号事件の研究—」に加筆し、まとめたものです。この論説の作成に際しましては、弁護士忽那隆治氏と東京マリンクレームサービス株式会社顧問の中西正和氏から貴重な助言とコメントを頂きました。お二人には二〇年以上にわたりご指導をいただいておりますが、お二人に、この場を借りて心よりお礼を申し上げます。また、この論説のもとになった原稿は東京海上火災保険株式会社コ

マシーナル損害部専門次長井口俊明氏にも読んでいただきコメントをいただきました。改めて、心より御礼を申し上げます。ただし、当然のことながら、本論説の内容は筆者の責任でまとめられたものです。

(2) *Marida Ltd. v. Oswal Steel: The Bijela* [1992] 1 Lloyd's Rep. 636 (Q.B. (Com.Ct.) 1992); [1993] 1 Lloyd's Rep. 411 (C.A. 1992); [1994] 2 Lloyd's Rep. 1 (H.L. 1994). 本船の座礁事故は一九八五年の一月に発生し、Queen's Bench Division, Commercial Court の判決は一九九二年の二月に、Court of Appeal の判決が同じ一九九二年の二月に、また、House of Lords の判決が一九九四年の三月に出されている。一九九七年に出版された LOWNDERS & RUDOLF, *THE LAW OF GENERAL AVERAGE AND THE YORK-ANTWERP RULES*, (Sweet & Maxwell, 12th ed. 1997) では、三つのパートで大きく取り上げられ、その他にも三カ所で引用（引用は合わせて二〇カ所）されており、引用回数と記述の量からみても、共同海損法の分野では最も重要な判例の一つと見ることができ。

(3) 以上の事実関係については、*Marida Ltd. v. Oswal Steel: The Bijela* [1992] 1 Lloyd's Rep. 636, 638-639 (Q.B. (Com.Ct.) 1992) を参照。

(4) 一九七四年ヨーク・アントワープ規則第一条（一九九四年ヨーク・アントワープ規則でも同じ内容である）

仮修繕

「第一段」 船積港・寄航港・避難港において、〔1〕共同の安全のために船舶の仮修繕を行う場合、または〔2〕共同海損犠牲性により生じた損傷について船舶の仮修繕を行う場合には、その「仮」修繕の費用は共同海損として認容される。

「第二段」 〔3〕その航海を完遂させることを目的として事故による損傷の仮修繕を行う場合においては、その「仮」修繕の費用は、共同海損以外の利益について節約が生じていたとしてもその節約の存否に関わらず、共同海損として認容される。ただし、その「仮」修繕がそれらの場所で行われなかった、という仮定を置いたならば、支出されたはずで、かつ、共同海損に認容されたはずの費用が節約された額「節約額」を上限とする。

「第三段」 共同海損に認容する仮修繕の費用からは、新旧交換控除を行わない。〔「」内の文章は、筆者による補注である。〕

また、代換費用に関する一般規定である（本事件当時の）一九七四年ヨーク・アントワープ規則F条は次のように規定していた。

一九七四年ヨーク・アントワープ規則F条（一九九四年ヨーク・アントワープ規則では、文頭の 'Any extra expense' という文言が、'Any additional expense' という文言に改定されている）

「共同海損として認容されたはずの他の費用の代わりに支出された余分の費用 (any extra expense) は、共同海損とみなすとともに、共同海損以外の利益について節約が生じていたとしてもその節約の存否に関わらず、支出を免れた共同海損費用の金額を上

代換費用としての仮修繕費について（神谷）

限として、共同海損として認容される。」

(5) 規則一四條第二段が規定している。

(6) 規則一四條第二段が規定している。

(7) 例えば、ニュー・ヨーク港。

(8) 一九七四年ヨーク・アントワープ規則第一〇條(一九九四年ヨーク・アントワープ規則によって(c)項第二段が追加されている。) 避難港その他における費用

「(a) 船舶が、事故、犠牲またはその他の異常な事情の結果として、避難港・避難地に入った場合、または、船積港・船積地に戻った場合において、その入る行為または戻るとして認容される。さらに、その船舶が、当初の積荷またはその積荷の一部を積載してその場所から出航したときには、その入る行為または戻るとして認容される。さらに、その船舶が、当初の積荷またはその積荷の一部を積載して、かつ、その入る行為または戻るとして要する費用に対応する費用も、同様に、共同海損として認容される。

船舶が、避難港・避難地において、その最初の港または地で「本修繕または仮修繕」ができないために、他の港または地への移動が必要な場合には、その第二の港または地についてもその船舶が避難港・避難地にいたものとみなして、本条の規定を適用し、その移動に要する費用は、仮修繕費および曳航費を含めて、共同海損として認容する。第一条の規定は、この移動により生じた航海の延長に適用する。

(b) 船積・寄航・避難の港または地のいずれの場合であるかを問わず、積荷・燃料・貯蔵品の本船上での荷繰もしくは荷卸の費用は、その荷繰または荷卸が、「(1) 共同の安全のために必要であった場合、または、(2) 犠牲もしくは事故によって発生した船舶の損傷を修繕するために必要であった場合においてその修繕が航海の安全な遂行のために必要であったときには、共同海損に認容される。ただし、後者の場合において、その船舶の損傷が、船積・寄航の港または地で発見され、かつ、その損傷の原因となった事故またはその他の異常な事情が、その航海中に発生していなかったときは、「上記の、本船上での荷繰もしくは荷卸の費用は、共同海損として」認容されない。

積荷、燃料・貯蔵品の本船上での荷繰または荷卸の費用が、航海中の荷崩れに起因する再積付だけを目的として支出された場合においては、この再積付が、共同の安全のために必要なときに限り、これを共同海損として認容する。

(c) 積荷、燃料、または、貯蔵品の荷繰もしくは荷卸の費用が共同海損として認容される場合には、この積荷・燃料・貯蔵品の保

管費用（合理的に支出された保険料を含む）、再積込費用および積付費用も同様に、これを共同海損として認容する。【第一条の規定は、この再積込または再積付によって延長された停泊期間にも、適用する。】（一九九四年ヨーク・アントワープ規則によって、【】の部分が追加されている。）

ただし、船舶が、不堪航の宣告を受けるか、または、当初の航海を継続しない場合においては、保管費用は、（一）（二）船舶の不堪航が宣告された日まで、もしくは、（一）（二）航海を放棄した日までを上限として、または、（二）（三）不堪航の宣告もしくは航海の放棄が積荷の荷揚の完了前に行われたときには積荷の荷揚が完了した日までを上限として、共同海損として認容される。（一）内の文章は、筆者による補注である。）

→ LOWRIDES & RUPOLF, *supra* note 2, § 10.39 at 375 を参照。

なお、この規則の制定過程については、中西正和「一九五〇年ヨーク・アントワープ規則の改正草案の研究」中西正和・原田一宏『ヨーク・アントワープ規則の発展—万国海法会一九七四年ハンブルグ国際会議から一九九四年シドニー国際会議まで—』（二〇〇〇年、東京マリンクレームサービス株式会社）四三頁（一一二頁）を参照。

(9) *Marida Ltd. v. Oswal Steel; The Bjeja* [1992] 1 *Lloyd's Rep.* 636, 640-641 (Q.B. (Com.Ct.) 1992).

(10) この行為は、「仮修繕が船積港・寄航港・避難港で行われなかったと仮定した場合に、支出されたはずで、かつ、共同海損に認容されたはずの費用の節約額を発生させる他の行為」（規則一四条第二段を参照。）を指している。すなわち、本件では、荷揚費用・再積込費用・回航費用といった費用を発生させる本修繕という行為のことである。

(11) 「その航海を完遂させることを目的として事故による損傷の仮修繕を行う場合においては、その「仮」修繕の費用は、…共同海損として認容される（規則一四条第二段。）」

(12) 「…積荷・燃料・貯蔵品の本船上での荷練もしくは荷卸の費用は、その荷練または荷卸が、…犠牲もしくは事故によって発生した船舶の損傷を「本」修繕するために必要であった場合においてその「本」修繕が航海の安全な遂行のために必要であったときには、共同海損に認容される（規則一〇条(b)項第一段。）」

(13) *Marida Ltd. v. Oswal Steel; The Bjeja* [1992] 1 *Lloyd's Rep.* 636, 641 (Q.B. (Com.Ct.) 1992).

(14) *Id.* at 641.

(15) *Id.* at 644.

(16) *Id.* at 644.

代換費用としての仮修繕費について（都合）

- (17) *Marida Ltd. v. Oswal Steel: The Bijela* [1993] 1 Lloyd's Rep. 411, 422 (C.A. 1992).
- (18) *Id.* at 417. 反対意見を述べた Hoffmann 判事の同旨意見を述べたもの (cf. at 423). See Nigel K. Meeson, *Purposive Sheep and Literalist Goats — The Return of the Goats* [1993] Lloyd's M. & C. L. Q. 476, 478.
- (19) *Marida Ltd. v. Oswal Steel: The Bijela* [1994] 2 Lloyd's Rep. 1, 5 (H.L. 1994).
- (20) *Id.* at 6.
- (21) *Marida Ltd. v. Oswal Steel: The Bijela* [1993] 1 Lloyd's Rep. 411, 422 (C.A. 1992)
- (22) 一般的な言い方をすると、仮修繕がその避難港でなされなかったと仮定した場合に行われたはずの本修繕という行為によって発生するいわゆる避難港費用(一〇条・一一条・一二条に規定されている避難港における積荷・燃料・貯蔵品の荷繰・荷卸・保管・再積込などの費用や港費・船費などの費用)が共同海損として認容されるものであったのか、という問題である。
- (23) *Marida Ltd. v. Oswal Steel: The Bijela* [1992] 1 Lloyd's Rep. 636, 643 (Q.B. (Com.Ct.) 1992).
- (24) *Id.* at 643.
- (25) *Marida Ltd. v. Oswal Steel: The Bijela* [1992] 1 Lloyd's Rep. 636, 644 (Q.B. (Com.Ct.) 1992), [1993] 1 Lloyd's Rep. 411, 422 (C.A. 1992)
- (26) *Marida Ltd. v. Oswal Steel: The Bijela* [1994] 2 Lloyd's Rep. 1, 6 (H.L. 1994).
- (27) *N. Geoffrey Hudson, Substituted Expenses — Fact or Fantasy*, [1992] Lloyd's M. & C. L. Q. 322, 330.
- (28) See *Nicholas Gaskell, Temporary Repairs in General Average — A Solution?*, [1994] Lloyd's M. & C. L. Q. 342, 347.
- (29) 一九七四年ヨーク・アントワープ規則第一一条(a)項・(b)項第一段(一九九四年ヨーク・アントワープ規則でも同じ内容である。)避難港他へ向かっている期間中と避難港他に在る期間中の船員の給料・扶養料およびその他の諸費用
- 「(a) 船舶が避難港・避難地に入ることになったために、または、船積港・船積地に戻ることになったために延長された航海の期間中に、合理的な内容で支払われた船長、幹部船員および船員の給料・扶養料、および、その期間中に消費された燃料・貯蔵品は、その港・地に入る費用または戻る費用が第一〇条(a)項に従い共同海損に認容されるものである場合には、共同海損として認容される。
- (b) 「第一段」事故、犠牲、その他の異常な事情の結果として、船舶がどこかの港・地に入り、または、どこかの港・地で停泊を余儀なくされた場合において、「(1)」その事故、犠牲、その他の異常な事情によって生じたその入る行為または停泊という行為が共同の安全のために必要なものであったときは、または、「(2)」それらの行為が、犠牲もしくは事故により生じた船舶への損傷を修繕

するために必要なものであり、かつ、その修繕をすることが航海の安全な遠行のために必要なのであったときは、その港・地において停泊を余儀なくされた期間中に合理的な内容で支払われた船長、幹部船員、船員の給料・扶養料は、その船舶がその航海を継続する準備ができた時まで、または、その準備ができたはずの時点でを限度として、共同海損として認容される。」「(一)内の文章は、筆者による補注である。)

- (30) LOWNDES & RUDOLF, *supra* note 2, § 14.17 at 457 を参照。
- (31) Marida Ltd. v. Oswal Steel: The Bijela [1994] 2 Lloyd's Rep. 1, 6 (H.L. 1994).
- (32) FRANCIS D. ROSE, *GENERAL AVERAGE: LAW & PRACTICE* 63 (LLP, 1997)
- (33) 一九九四年ヨーク・アントワープ規則至上規定(一九七四年ヨーク・アントワープ規則には、規定されていない)「『かかる場合においても、合理的に払われた犠牲と合理的に支出された費用だけが、『共同海損として』認容されなければならない。』」
- (34) LOWNDES & RUDOLF, *supra* note 2, § 14.33 at 464.
- (35) *Id.* at 464.
- (36) Marida Ltd. v. Oswal Steel: The Bijela [1994] 2 Lloyd's Rep. 1, 5 (H.L. 1994).
- (37) この問題については弁護士忽那隆治氏からの指摘をいただいた。
- (38) 『e・o 難雑港における本修繕の可能性』、『要件』を参照。
- (39) Marida Ltd. v. Oswal Steel: The Bijela [1993] 1 Lloyd's Rep. 411, 423 (C.A. 1992).
- (40) D. J. Wilson, *Substituted Expenses: Fact or Fantasy — An Alternative View* [1998] Lloyd's M. & C. L. Q. 13, 18.
- (41) See The Association of Average Adjusters, *Opinion of the Advisory Committee G11 Rule XIV — Temporary Repairs of Accidental Damage* (1995) G11/5. Howard L. Myerson, *The York-Antwerp Rules 1994 — the American experience at Sydney* [1997] Lloyd's M. & C. L. Q. 379, 388.
- (42) LOWNDES & RUDOLF, *supra* note 2, § 14.33 at 464.
- (43) FAIRPLAY, Oct. 12, 2000, at 28.