

ロイズ救助契約標準書式（LOF）への疑問 – 船主の視点から

こちらは、英文記事「[The challenges to Lloyd's Open Form salvage contract – from a shipowner's perspective](#)」（2020年2月24日付）の和訳です。

ロイズ救助契約標準書式

（LOF）は1世紀以上にわたり使用され続けています。

LOFでは救助された財産の価値を基に、成功に対する報酬を受け取る「不成功・無報酬」の原則に従って救助作業を提供します。Gardのゲスト執筆者 Johnson Chiu 氏は、LOFを各国の救助契約書式や曳船・海難残骸物除去に関する



る BIMCO（ボルチック国際海運協議会）の書式、ISU（国際救助者連盟）の書式と比較しました。同氏は、乗組員、船舶、環境が差し迫った危険にさらされている場合は依然として LOF が重要な契約であることは変わらないと述べながらも、技術や通信手段の進歩により、乗組員、船舶、環境に差し迫った危険がない軽微な海難事故に関しては、船主が LOF 以外の契約締結を検討するメリットが高まっていると結論付けています。

今回の Gard Insight は Chiu 氏に寄稿いただきました。なお、本稿で示された見解は執筆者個人の見解です。

「不成功・無報酬」を原則とする伝統的な LOF 救助契約は、徐々にではあるものの着実に使用件数が減少しています。Lloyds Statistics によると、1980年に255件締結された LOF が2014年は、わずか37件という記録的な減少を見せました。1990年代の LOF 契約の平均数は138.7件で、報酬の平均値は救助された財産の9.56%でした（最高は1999年の18.8%でした）。2000年代には、年間平均数は102.6件に減少し、一方で報酬の平均値は12.99%に上昇しました（最高は2009年の20.4%でした）。2018年には、さらに減少して53件（2017年は63件）となり、報酬の平均値も11.9%に減少しました。

ISU（国際救助者連盟）は、加盟救助者の「ドライサルベージ」と「ウェットサルベージ」による収益の統計を公開しています。ドライサルベージは緊急救助を指し、ウェットサルベージは船骸撤去を指します。[ISUの2018年統計](#)によると、LOF事例からの収益はすべてのドライサルベージ収益の58%を占め、LOF事例はすべてのドライサルベージ事例の24%を占めました。同様に、すべてのド

ライサルページ事例に占める LOF 事例の割合は、2017 年が 18%、2016 年が 11% でした。これらの数字は、ドライサルページにおける LOF が、LOF 以外の商業契約や条項に置き換えられている傾向を示唆している可能性があります。ISU は、ISU 加盟救助者の収益源について、ウェットサルページ（船骸撤去）の比重が高くなっているとコメントしています。

安全体制における技術の進歩と向上により、海はかつてよりも安全な場所となり、海難事故は大幅に減少しました。海難事故の数が減少すればするほど、当然、締結される救助契約の数も減少するため、このことも LOF 事例の減少につながった主要因の 1 つとなっています。

様々な救助契約書式

国ごとの書式

広く知られる LOF 以外にも米国、日本、中国、ロシア、トルコなどの国々が LOF の代わりとなる個々の救助契約書式を制定しています。ただし、通常これらの契約書は、その国の海域にいる船舶や救助者、あるいはその国の船舶や救助者によってのみ使用されます。

1. 中国の書式 - CMAC（中国海事仲裁委員会）承認。「China Maritime Arbitration Commission Standard Form（中国海事仲裁委員会標準書式〔CMAC 1994〕）」と名付けられています。
2. フランスの書式 - Chambre Arbitrale Maritime de Paris（パリ海事仲裁室）承認。「Contrat d'Assistance Maritime - Form of Maritime Salvage Agreement（海事救助契約 - 海難救助契約書式）」と名付けられています。
3. ドイツの書式 - 「German Maritime Arbitration Association（ドイツ海事仲裁協会）承認。Conditions of German Court of Maritime Arbitration (Deutsches Seeschiedsgericht), Hamburg（ハンブルク、ドイツ海事仲裁裁判所条項）」と名付けられています。
4. 日本の書式 - 日本海運集会所承認。「日本海運集会所 書式制定委員会 - 救助契約書（JSE 91）」と名付けられています。
5. ロシアの書式 - モスクワ商工会議所 Maritime Arbitration Commission（海事仲裁委員会）承認。USSR Salvage Contract（ソ連海難救助契約書〔MAK Form〕）と名付けられています。
6. スカンジナビアの書式 - Scandinavian Tugowners Association（スカンジナビアタグオーナー協会）承認。「Scandinavian Salvage Contract（スカンジナビア海難救助契約書〔1987〕）」と名付けられています。
7. トルコの書式 - Turkish Maritime Organization（トルコ海事機関）承認。「Turkish Maritime Organization Salvage and Assistance Agreement（トルコ海事機関海難救助・援助契約書）」と名付けられています。

8. ウクライナの書式 - MAC (Maritime Arbitration Commission〔海事仲裁委員会〕) 承認。
「Standard Form of the Salvage Agreement Recommended by the MAC at the UCCI (UCCI〔ウクライナ商工会議所〕MAC 推奨海難救助契約標準形式)」と名付けられています。
9. 米国の書式 - The Society of Maritime Arbitrators, Inc (海事仲裁協会) 承認。「U.S. Open Form Salvage Agreement (米国オープン・フォーム・海難救助契約書〔MARSALV〕)」と名付けられています。

上記の契約書式には重要な違いがいくつかあります。中国の書式 (CMAC 1994) を除き、「不成功・無報酬」は各国の救助契約書式に共通する基本原則となっており、同文言は大半の文書の表面に印字されています。MARSALV は実際には、救助活動が成功・完了した際に締結されることが一般的となっています。これは特に急な危険に直面している場合、事前に同契約に合意することがほぼ不可能なためです。LOF と異なり、JSE 91 では、救助された財産の合計価額ではなく、救助者が救助に要した費用を基準に救助報酬が支払われます。このような契約は日本の救助契約書式 JSE 91 を除き、全体的にあまり使用されていません。

BIMCO の書式

TOWCON 2008 / TOWHIRE 2008

船舶に機関故障が発生し、機関が停止した状態で漂流している場合、天候が穏やかで、漂流する船舶の進路上に交通混雑、海岸線、岩礁がなければ差し迫った危険はないものと考えられます。乗組員、船舶、環境に対する差し迫った脅威がない場合、どのような措置を講じるべきかを検討する時間は十分あるはずです。おそらく唯一必要となる作業は、船舶に予備の部品を供給することか、適切な修理施設を備えた港への曳船でしょう。この場合は曳船だけで済み、TOWCON または TOWHIRE 契約の使用が好ましいでしょう。

WRECKFIXED 2010 / WRECKHIRE 2010

船舶が平穏な気象および保護された水域内で軽微な座礁により静止している場合、波や天候・風向の変化によってさらなる損傷が引き起こされるリスクは極めて低いと言えます。環境に対する脅威を引き起こす可能性も低く、一時的な補修を要する船体の破損も軽微なものと考えられます。タンク間のバラスト水とバンカーを移動させれば船舶を離礁させることが可能でしょう。あるいは、積荷やバンカーを取り外すと共にきれいなバラスト水を海に放出して船体を軽量化し、曳船支援で満潮時に船を離礁させることができます。この種の状況では緊急措置は不要で、WRECKFIXED または WRECKHIRE を選択することが最適でしょう。

ISU の書式

SALVCON 2005 は、ISU が作成したランプサム (固定価格の) 海難救助契約書式です。この契約書は、LOF や LOF に類似の契約の下で作業を担う救助業者が、「ランプサム (固定価格)」かつ「報

酬分配なし」で別の救助業者による追加支援を手配したい場合に使用できるよう作成されたものです。その他に LOF の代わりによく使用される書式としては、ISU Award Sharing Sub-Contractors Agreement (ISU 報酬分配下請契約書) や、日給単位の請負契約である SALVHIRE 2005 があります。

曳船を固定価格または日数単位で救助業者に貸与したい曳船所有者は、SALVHIRE 2005 に加えて SALVCON 2005 を使用できます。これらの契約書の形式は、BIMCO 曳船契約、TOWCON / TOWHIRE、BIMCO の海難残骸物撤去契約、WRECKFIXED / WRECKHIRE と非常によく似ています。

ロイズ救助契約標準書式

LOF は単純で理解しやすく、船舶が窮地に陥った際、当事者間で迅速に契約条項に関する合意が形成できます。このように、交渉にかかる貴重な時間を節約することで乗組員の安全、財産、環境の保護に役立つことから、LOF は緊急事態向けに作られた、緊急事態に最適な内容となっています。船舶や積荷が火災、爆発、沈没、岩場での座礁などの差し迫った危険にさらされている場合や、環境に大きな脅威をもたらす場合、LOF を選択することが適切かつ妥当でしょう。LOF は契約であるものの、LOF に従って行われる海難救助作業は、契約救助ではなく、純粋な海難救助と見なされます。これは、LOF の下では、救助者は「不成功・無報酬」の原則で作業に着手し、報酬額は作業成功まで未定となっているためです。

LOF への疑問

1970 年代は、船舶、船主、保険会社間がリアルタイムに連絡を取り合う手段がほとんどありませんでした。船長は海難に対処した経験はほとんどなかったでしょうし、タイミングよく誰かに相談することもできなかったでしょう。そのような状況を背景に、船長は軽度の機関故障のような場合でさえ、救助作業が提供された際、最終的に救助者と LOF 契約を締結することが多々ありました。現代の技術があれば、陸地側は、船舶から非常に短い時間内あるいはリアルタイムで、最新の通知を受け取ることができます。現代の船長は、困難な瞬間に直面した際に単独で意思決定を行う必要がありません。船主と救助者が適切な救助契約を選択、締結できるようになっており、LOF は軽度の海難事故には使用されなくなる可能性があります。

救助業界は大きく変化し、救助者間で苛烈な競争が起きています。現在、世界規模の救助業者 5~6 社が市場を支配しています。また、技術や通信速度の向上が救助者にプラスとなっています。船側から海難事故発生が報告されると、主立った救助業者がほぼ同時に入札公告を受け取るようになっています。救助業者は LOF 締結を強く要求することが難しくなっていると感じており、軽微な事故に対しては柔軟な契約条件を提示する傾向が高まっています。

当然のことながら、海難に遭遇した船主は、救助業者が可能な限り迅速に現場に到着し、効率的かつ首尾よく救助を完了し、可能な限り救助報酬を低く抑えることを望んでいます。しかし、実際は常にそのような結末になるとは限りません。通常、被救助価額に基づく LOF 報酬は、TOWCON や他の固定金額の救助契約と比べ、非常に高額になる可能性があります。それが「不成功・無報酬」の特徴です。

たとえば、以前は、昔からよくある船が砂や泥の海底で動けなくなったり、わずかに乗り上げたりした時などの軽微な事故で、商用の曳船や LOF 以外の固定金額の救助契約で対処できた場合などのように、救助が必要とまではいかない状況でも、船主により不必要に LOF が使用されることが時折ありました。典型的な「連結・曳船」事案だった「VOUTAKOS」の件では、下請業者による曳船作業は 874,122 米ドルだったものの、救助報酬は 270 万米ドルまでになりました。船主たちが、LOF システムの乱用の可能性に懸念や疑念を抱くのも不思議ではありません。

船主と救助者は共に、海難事故発生時に、適切かつ妥当な救助契約が選択できることを望んでいます。しかし、「適切かつ妥当」の定義は、乗組員の健康状態、船舶の状態、海難の種類、天気、距離など、海難事故を取り巻く状況で決まります。実際、ほとんどの軽微な海難事故の場合、特に「連結・曳船」で済む事案の場合、LOF はまったく必要ではなく、TOWCON または他の商用曳船契約で十分です。

ロンドンのある海事法律事務所が、程なく評論家たちから「LOF ライト」と呼ばれることになる書式を提案しました。LOF ライトは自動的に SCOPIC (P & I 特別補償条項) を組み込み、当事者が任意の特別報酬付きの SCOPIC レートで実行される作業を選択できる内容となっていました。この特別報酬は、1989 年海難救助国際条約第 13 条に記載されている「救助者の技術、危険の度合い、被救助物の価値、救助者が費やした時間」などの救助活動を奨励する要素が反映されています。救助業者は加盟する ISU (国際救助連合) を通じ、LOF ライトを受け入れませんでした。船主は、LOF ライトが 1989 年海難救助国際条約第 13 条の要素を考慮することを嫌いました。なぜなら、船主は自分たちがリスクにさらされる度合いや海難救助作業の総費用を推定できないためです。このような不確実性が原因で、LOF ライトは船主にとってメリットがあるものとはなりません。

まとめ

LOF が必須の場合を除き、LOF 条項に基づいて救助業者を手配したいと考える船主はいません。代わりに、1 日料金を基にした契約や固定金額に基づく救助契約の使用が好まれています。しかし、船舶が緊急かつ危険な状況にあり、時間が最も重要となる場面では、LOF は乗組員、財産、環境を保護するための最も確実な方法となり得るため、LOF が依然として優先される救助契約となります。

とは言え、LOF 締結を決断する前に、船主は重要な要素、すなわち、緊急性と危険性を考慮する必要があります。

船主は LOF に否定的なわけではありません。実際、LOF は、緊急かつ重大な海難事故を扱う場合、特に環境問題が関係してくる場合、今でも最も一般的に使用される標準的な契約書式となっています。海運業界は常に LOF に懸念や疑問を抱いてきましたが、これらは単に誤解や偏見である場合があります。LOF がいつかなくなったり、廃れたりするのではないかと心配する専門家もいます。私たちの見解ではそのようなことは起きませんし、少なくとも近い将来起きることはないでしょう。

Maersk Honam 号の火災事故のような事故が発生した時に、LOF の締結をためらう人はいないでしょう。すなわち、海難事故が決して完全になくなることはなく、LOF がなくなることもない、ということです。

技術の進歩は素晴らしいことです。船主にとって、救助契約条項の修正や見直しにつながる新たなコンセプトは常に歓迎すべきものです。業界は、適切かつ妥当な救助契約の選択を巡る議論を終わらせるために懸命に取り組み続ける必要があります。とは言え、この長年にわたる保守的な習慣を変えることは容易ではありません。結局のところ、状況に応じた適切な契約書を使用することが重要となります。

本情報は一般的な情報提供のみを目的としています。発行時において提供する情報の正確性および品質の保証には細心の注意を払っていますが、Gard は本情報に依拠することによって生じるいかなる種類の損失または損害に対して一切の責任を負いません。

本情報は日本のメンバー、加入者およびその他の利害関係者に対するサービスの一環として、ガードジャパン株式会社により英文から和文に翻訳されております。翻訳の正確性については十分な注意をしておりますが、翻訳された和文は参考上のものであり、すべての点において原文である英文の完全な翻訳であることを証するものではありません。したがって、ガードジャパン株式会社は、原文との内容の不一致については、一切責任を負いません。翻訳文についてご不明な点などありましたらガードジャパン株式会社までご連絡ください。