

日本海損精算人協会実務規定

前文（1999. 10. 28 採択）

本実務規定は、日本における海損精算に関する実務の標準的な取り扱いを規定するものである。海損精算人は個別の事件について精算書を作成する際に、本規定を適用しないことが妥当であると判断した場合には、その理由を精算書に付記することとする。

第1章 共同海損

第1条 船渠料およびその他付帯費用

（1958. 10. 31 採択、1999. 10. 28 改訂、2003. 10. 23 改定）

入渠のうえ施工を必要とする、単独海損修繕と共同海損修繕とが同時に行われる場合には、当の事故に因る損傷修繕費として認められる入出渠料、ならびに両修繕に共通に認められる滞渠料、およびその他ガスフリー費用等の入出渠に伴い発生する費用は、その半額を共同海損に認容する。

第2条 修繕のための回航費用

（1958. 10. 31 採択、1999. 10. 28 改定、2003. 10. 23 改定）

当該航海が終了後、修繕地への回航のために要する曳船料その他の付帯費用は、修繕費総額に対する共同海損となる修繕費の割合による按分額を共同海損に認容する。

第3条 新旧交換控除時のスクラップ売得金

（1958. 10. 31 採択、1999. 10. 28 改定）

共同海損となる損傷の修繕において新旧交換控除を行う場合には、新替部分のスクラップ正味売得金全額を新旧交換控除後の共同海損認容額から控除する。

第4条 検査費用（1958. 10. 31 採択、1999. 10. 28 改定）

共同海損となる事件における検査費用は、次の通り処理する。

(a) 船舶の損傷修繕に関し、船級協会その他の検査機関に支払う検査費用は、避難港における予備調査または航海完遂のため必要とする回航認可に関するものを除き、共同海損に認容しない。ただし、共同海損となるべき損傷修繕があるときは、修繕費総額に対する共同海損となる修繕費の割合による按分額を共同海損に認容する。

(b) 船主または運送人がとくに船舶および積荷に関する一般状況の検査を検査人に依頼したために要した費用は、共同海損に認容する。

(c) 船主または運送人がとくに積荷の損害の性質および程度等の検査を検査人に依頼したために要した費用は、共同海損に認容する。

(d) 荷主または積荷保険者が施行する積荷損害の検査費用は、共同海損に認容しない。ただし、船主または運送人において積荷の損害検査を施行しなかった場合には、当の積荷の損害総額に対する共同海損となる損害額の割合による按分額を共同海損に認容する。

第5条 代船輸送の費用（1958. 10. 31 採択、1999. 10. 28 改定）

1974年または1994年ヨーク・アントワープ規則によって精算する場合には、積荷が代船または他の方法をもって輸送されたときは、その積替えまたは輸送のために要した余分の費用は、代換費用として取扱い、当の積荷の運賃が船主もしくは運送人の危険負担であるか否か、または、代船が同一の船主に属するか否かを問わない。

前項の規定によって代船または他の方法をもって輸送された積荷については、当の輸送によって船舶と分離したものと認めず、本船で輸送された場合と同様に、共同海損その他の費用を分担する義務があるものとし、その仕向地到着価額を精算の基礎とする。

第6条 出張費用（1958. 10. 31 採択、1999. 10. 28 改定）

(a) 船主または運送人の遭難現場、避難地または仕向地等への上出張費用は、救助、共同海損事故処理上必要または有益と認められる場合に限り、共同海損に認容する。

(b) 修繕監督を目的とする工務関係者の出張費用は、共同海損となるべき損傷修繕がある場合に限り、修繕費総額に対する共同海損となる修繕費の割合による按分額を共同海損に認容する。

第7条 船員の給食料の計算基礎

（1958. 10. 31 採択、1982. 11. 1 改定、1999. 10. 28 改定）

共同海損に認容される船員の給食料の計算において、1日未満の部分については、次のように処理する。

3時間未満		切捨て
3時間以上	9時間未満	4分の1日
9時間以上	15時間未満	2分の1日
15時間以上	21時間未満	4分の3日
21時間以上		1日

船員の給料は、毎年定期的に支給される手当を含む。ただし、退職積立金は

除く。

マンニング会社経由船員を雇用する場合には、マンニング会社の代理店手数料は船員の給食料として共同海損に認容しない。

第8条 決済手数料（1975. 4. 16 採択）

共同海損精算戻の決済事務に対し、報酬として支払われる決済手数料は、共同海損に認容する。

前項の決済手数料は、共同海損総額の2.5%を限度として決定する。

第9条 積荷の特別費用に対する立替手数料および利息（1975. 4. 16 採択）

船主または用船者その他の船舶運航者等が、共同海損のほかに積荷の特別費用を立替え支出した場合には、この費用に対しても共同海損費用に対すると同様に、同率の立替手数料および利息を計上し、これを積荷の特別費用として処理する。

第10条 航海用燃料等（1983. 7. 28 採択）

船主以外の者の所有に属する燃料、貯蔵品および艀装品等は、これを独立の共同海損分担利益とする。

第11条 用船された空荷航海（1983. 7. 28 採択）

定期用船契約の、または定期用船契約者が締結した航海用船契約の対象となる船舶が、空荷で航海中のときにおける共同海損は、船舶と船主以外の者の所有に属する燃料、貯蔵品および艀装品等とによって構成するものとする。航海は最初の船積港において積荷の船積みを開始する時に終了するものとみなし、かつ、この時をもって共同海損の負担価額を算出する。ただし、航海が途中において打切られたときは、打切りの時とする。

第12条 避難港における積荷の売却損等（1983. 7. 28 採択）

避難港等において、積荷の荷繰り、陸揚げ、保管、再積込みの費用が共同海損に認容される場合に、これらの費用を節約する目的で、積荷が荷主の同意を得て売却または処分された結果荷主の被った損害は、支出を免れた共同海損費用の節約額を限度として、共同海損に認容する。

船舶の燃料または清水等の売却または処分による損害についても同様とする。

第13条 船舶・積荷の所有者が同一の場合の共同海損の準用 （2003. 10. 23 採択）

船舶およびその積荷が同一所有者に属している場合であっても、あたかも別個の所有者に属する場合と同様に、共同海損を準用する。

第 14 条 漁船における共同海損 (2003. 10. 23 採択)

(a) 漁船における共同海損については、前条によるほか、船舶にある漁具、漁獲物、餌料、氷その他の漁労用資材をその積荷とみなす。

(b) 船舶外にある漁具について生じた損害は、いかなる場合にも共同海損に認容しない。また、船舶外にある漁具は、共同海損を分担しない。

(c) もっぱら、漁労または漁獲物の加工に従事する従業員の給料・食料は、共同海損に認容しない。

第 15 条 共同海損費用内払いのための精算 (2003. 10. 23 採択)

(a) 内払いの対象となる共同海損費用には、船員の給料・食料、当該航海中に補給しなかった燃料および貯蔵品ならびにその他通信費等の雑費を含めない。本規定第 16 条による救助報酬内払額があるときは、共同海損見積額からこれを控除する。

(b) 精算の結果付せられる立替手数料および利息は、内払いした割合により配分する。

1950 年ヨーク・アントワープ規則に関する付則

1 修繕のための回航費用 (1958. 10. 31 採択、1999. 10. 28 改定)

1950 年ヨーク・アントワープ規則第 10 条 (a) 第 2 項の適用に当たり、船舶が最初の避難港において、修繕施工の必要から、積荷(全部または一部)を陸揚げしたうえで修繕地に回航する場合には、回航のためとくに要した費用は、修繕付帯費用として処理し、共同海損となる修繕があるときは、修繕費総額に対する共同海損修繕費の割合による按分額を共同海損に認容する。

2 代船輸送の費用 (1958. 10. 31 採択、1999. 10. 28 改定)

1950 年ヨーク・アントワープ規則第 10 条 (d) の規定によって、積荷が代船輸送されたときは、その積替えまたは輸送のために要した余分の費用は、代換費用として取扱い、当の積荷の運賃が前払いであると向払いであると、もしくは、代船が同一の船主に属すると否とを問わない。

前項の規定によって代船または他の方法をもって輸送された積荷については、当の輸送によって船舶と分離したものは認めず、本船で輸送された場合と同様に、共同海損その他の費用を分担する義務があるものとし、その仕向地到着価額を精算の基礎とする。

第2章 損害防止費用

第16条 船舶保険における救助報酬（損害防止費用）の取扱い

（2003.10.23採択、2014.10.23改定）

救助契約に基づくと否とに拘わらず、損害防止費用として認められる救助者に対する救助報酬については、保険約款の規定によるほか、次の規定によるものとする。

(a) 共同海損を担保する保険契約において、保険者が救助報酬を内払いする場合には、保険者のてん補すべき共同海損見積額を限度とする。この場合には、精算の結果付せられる立替手数料および利息は、内払いした割合・期間に応じて保険者に配分する。

(b) 共同海損を担保しない保険契約において、救助報酬を共同海損として精算した場合は、共同海損負担価額によって、救助報酬の船舶分担額を定める。この共同海損精算の結果、救助報酬に立替手数料および利息を付しても立替手数料および利息は救助報酬の一部と認めない。

また、保険者が救助報酬を内払いする場合には、保険者のてん補すべき救助報酬見積額を超えてはならない。この場合、保険者により内払いされた救助報酬につき、共同海損精算の結果、立替手数料または利息が付加されても、保険者にこれを配分しない。

(c) 救助報酬について、被保険者が担保を提供するために要した保証料および現金供託を強制された期間の保証金借入利息のうち、被保険船舶の分担すべき額は損害防止費用として認容することができる。

第17条 船舶保険における船舶衝突に伴う担保提供費用

（2003.10.23採択、2014.10.23改定）

衝突損害賠償金を担保する保険契約において、船舶衝突の結果担保提供のために合理的に支出した費用のうち、保証料、および現金供託を強制された期間の保証金借入利息については、船舶保険における損害防止費用の一部とみなすことができる。

第3章 修繕費

第18条 修繕回航費（2003.10.23採択）

(a) 損害を被った後、(1)直ちに最寄りの修繕地に回航する場合、(2)修繕完了後、直ちに原航路に復帰する場合、および(3)損傷の修繕を行った後、試運転をする場合、その航海に要する妥当な費用を修繕回航費という。修繕回航費は、仮修繕費、曳航費、護衛費、特に搭載した人員・要具の費用、検査費用、割増保険料、燃料、船員の給料・食料、その他消耗品の費用、港費、代理店料、水

先案内料ならびに以上に準じる費用をいう。ただし、通常要すべき費用が節約されたときは、節約された費用は控除する。

船員の給料は、毎年定期的に支給される賞与その他の手当を含むが、退職積立金は含まない。また、マンニング会社経由船員を雇用する場合には、マンニング会社の代理店手数料は船員の給食料に含まない。

(b) 前項(1)にいう「直ちに最寄りの修繕地に回航する場合」の「直ちに」とは、事故発生時に従事していた航海を終了した後、その航海終了の港より修繕地に回航する場合を含む。

また、前項(2)にいう「修繕完了後、直ちに原航路に復帰する場合」には、修繕完了後、事故発生時に従事していた航海を終了した港に戻る場合を含む。

(c) 被保険船舶が損傷を被った後、直ちに最寄りの修繕地に回航されて、その保険工事を施工した場合（前項の場合も含む）、その機会を利用して船主工事を施工したとしても、修繕回航費は全額保険者の負担とする。

ただし、保険工事と併行して施工したかかる船主工事が、もともと同地で予定していた時期に施工されたものであるときは、修繕回航費は船主工事のための回航費よりも海難が発生したため余分に要した費用を除き、保険者の負担としない。

(d) 修繕費を節約するために、保険者の同意を得て、最寄りの修繕地以外の修繕地に回航する場合で、その回航によって新たに運送賃その他の収入がある場合には、修繕回航費は、修繕費の節約額と回航によって得た運送賃その他の収入額とで按分して算出する。

第 19 条 試運転のための航海（2003. 10. 23 採択）

(a) 前条(a)－(3)にいう試運転をする場合の航海期間の始期は、試運転のために修繕地で揚錨した時、または最後の係留索を解き放した時のいずれか早い時とし、終期は試運転のために乗船した造船所の技師・作業員が試運転完了後下船した時とする。ただし、下船する前に被保険船舶が新たな航海を開始した場合は、開始した時をもって打ち切る。

(b) 試運転のための航海には、マグネットコンパス修正のための航海を含まない。

第 20 条 船渠料の負担方法（2003. 10. 23 採択）

(a) 同時に二件以上の保険工事を施工する場合には、共通する上下架または入出渠の費用ならびに滞架または滞渠の費用を各保険工事に按分して、それぞれの修繕費に加算する。

(b) 保険契約上免責金額の定められている場合に、免責金額以下の保険工事

があるときは、それ以外の保険工事に按分して加算する。

第 21 条 未修繕修繕の要件（2003. 10. 23 採択、2014. 10. 23 改定）

下記のいずれかの場合に、損傷による減価があったものとして未修繕処理ができる。

(a) 船舶が航行に支障をきたすような重大海難に遭遇し、これを契機として未修繕のまま解撤する場合。

(b) 損傷船舶を未修繕のまま、船舶として使用する目的で海外に売船する場合。ただし、引き続き日本の保険会社に付保される場合は、繰延修繕として処理する。

第 22 条 未修繕修繕費の限度となる減価額（2003. 10. 23 採択）

(a) 未修繕処理に基づく未修繕修繕費は、損傷船舶の減価額が限度となるが、その減価額は次の方式により算出する。

$$\text{保険価額} \times \frac{\text{正体価額} - \text{損傷価額}}{\text{正体価額}}$$

(b) 前項算式における損傷価額は、売却時点の売却価額とする。

(c) (a)の算式により、未修繕修繕費が正体価額を上回ることがあっても、差し支えないものとする。

第 23 条 未修繕処理における修繕費見積額

(2003. 10. 23 採択、2014. 10. 23 改定)

(a) 未修繕処理における修繕費見積額の算出に当たっては、適正な損傷確認と妥当な仕様決定に基づいて算出する。

修繕費見積額には、要入渠工事の場合の船渠料および付帯工事の費用を含み、造船所の利益相当分を控除する必要はない。

(b) 潜水夫調査による水線下の損傷調査に基づいて算出された修繕費見積額は、原則として修繕費算出のための資料とは認めない。

ただし、損傷部位が限定されている場合はこの限りでない。

第 24 条 取替部品の航空運賃（2003. 10. 23 採択）

航空便で取替部品を輸送する場合は、定期便を原則とし、その利用が通常の部品輸送形態、修繕工期、船種等から合理的であれば、当該航空運賃は修繕費の一部として認容する。