

Gard Insight

衝突の後に生じる不稼働損失

こちらは、英文記事「[Loss of earnings in the wake of a collision](#)」
(2016年2月26日付) の和訳です。

船主の不稼働損失は、衝突による損害賠償請求の大部分を構成する場合があります。不稼働損失に係る請求の算出方法を理解することは、この種の請求を提起する場合や争う際に役立ちます。今回のGard Insightでは、各裁判所が適用した原則と算出方法のいくつかを取り上げます。



最近の事例

あるプロダクトタンカーが、係留中にばら積み船に衝突されるという事故がありました。損傷の程度は軽く修理費用自体はそれほどかからなかったものの、修理には特注のステンレス鋼板が必要でした。しかし、それが入手できるまでのリードタイムが長く、その間に多額の不稼働損失が発生しました。船主は、発生した損失を詳細に記録していたことから、請求内容に疑いを挟む余地はなく、ばら積み船の船主に対する請求は、迅速かつ円満に解決しました。

基本原則

請求者は、衝突の結果として不稼働損失が生じたことを立証するだけでなく、実損を被ったことの立証責任も負います。船を修理する必要があるその間は稼働させられなかったという事実だけでは（船主が何らかの損失を被ったという推定は成り立ちますが）、立証は十分ではありません。

ほとんどの法域では、損害賠償算定基準として、原状回復（*restitutio in integrum*）の原則が採用されています。これは、相手方当事者の過失により不稼働損失を被った船主を、過失がなければそうなっていたはずの状態にまで復帰させるというものです。したがって、船主は、衝突がなかったならば得られたであろう利益を証明しなければなりません。つまり、事前に予定していたドック期間中に修理を実施した場合には、損失とはならないということです。

損失を証明するための方法として、どのような方法を用いればよいかはケースごとに異なります。最も適切な方法は、その時の船の用船・運航形態によっても大きく異なります。

定期用船

衝突で損傷を受けた船は、修理を終え用船契約の条件に基づいて稼働できるようになるまでオフハイヤーとなります。船主は、用船者からのオフハイヤー計算書や請求書に依拠してその損害額を算出することができます。この場合の損失には、以下の項目が含まれます。

- 船がオフハイヤーとなった全期間に関する1日当たりの定額
- オフハイヤー期間中に要した燃料
- 定期用船者が当該期間内に被った追加費用

船が使用できなくなった結果として用船契約が正当に解約された場合、解約以降の不稼働損失は、解約された用船契約の下でその船が得られたであろう利益と、その期間に実際に得られた利益との差額となります。

スポット用船

スポット用船の場合、不稼働損失の算出方法はもっと柔軟です。まず、修理によってその船が稼働できなくなった日数（造船所への運搬時間を含む）が基準となります。しかし、その間の相場下落等によって、損失が実際の修理期間を超えて生じることがあります。衝突とその後の修理が原因でスポット市場での契約が失われたことを船主が証明できる場合、本来その契約から得られていた可能性のある純利益と、その失われた契約が終了すると予期される日までの実際の純利益とを比較して損失を算出します。この方法は、いくつかの法域では、「時間等化法 (*time equalisation method*)」として知られているもので、つい先日、イギリスの *THE ASTIPALAI* 事件 ([2014] EWHC 120) で認められました。

スポット用船で運航されている船の次航海が未成約である状況では、スポット用船における不稼働期間の損失の算出方法は、相場が確立された航海か、そうではないニッチな航海かによって異なります。

VLCC等の一般航海については、用船料のデータは1年を通して容易に入手することができます。ある期間にVLCCが得られたであろう利益を、ワールドスケール・レートを用いて算出することはそれほど難しいことはありません。船が合理的な程度で用船されたと仮定して、予想される用船料を、時間等化法を用いて算出した同期間の実際の用船料収入と比較します。

相場が確立されておらずかつ連続性の低い航海に従事している船の場合、市場データを入手することが難しく、入手できても信頼性が高くありません。したがって、各ケースにおける不稼働損失を算出する場合、より事実の重さが置かれます。この場合の最適な方法は、例えば、事故のあった航海や事故前後の航海等、衝突発生前後といった一定の期間におけるその船の平均的な定期用船料に相当する金額を示すことかもしれません。航海によっては、さらに長期間の損益計算書を提出することが適切な場合がありますが、証拠と事故との関連性が低下するほど、その数字が損失を正確に反映したものであることを証明するのが難しくなるでしょう。

ノルウェーで発生したラナ・フラクト対ロバス事件 (*Rana Frakt v ROBAS*) (LG-2013-173128) では、一方の当事者が、監査済みの年次損益計算書を不稼働損失の根拠としたところ、高等裁判所は、本船が修理期間中に確実に従事していたであろう航海に関する証拠が不十分であるとして、そのうちの約33%を利益として認定しませんでした。同裁判所は、不稼働損失を正確に定量化できないことは、請求にとって致命的なことではないと述べました。

FFO (Fixed and Floating Object) の場合の請求

不稼働損失に係る請求は、他の状況下でも発生する可能性があります。例えば、船が埠頭や岸壁に設置されたクレーンを損傷したり、ターミナルの一部を使用できなくなった場合です。損害の推定や算出は複雑になる可能性があるため、船主の立場を適切に弁護するためには、現地の会計規則や税法に精通した訴訟会計士の選任が非常に必要になります。

チェックリスト

不稼働損失に関して請求を行う場合も争う場合も、以下のものを提出しなければなりません。

- 請求対象の全期間についての下記の証拠:
 - 船長のStatement of Facts
 - 航海日誌のコピー
 - 用船者からのオフハイヤー計算書 等
- 全期間についての1日当たりの純不稼働損失の概要とその関連資料:
 - 用船契約書およびそのRecap
 - オフハイヤーの請求書
 - ブローカーから入手した1日当たりの定期用船料相当額に基づく予想利益計算書または損益計算書
- 請求人が以下のような損害軽減策を講じたことを示す証拠:
 - 最も迅速かつ最も合理的な修理方法を選択したこと。
 - 損傷した船の契約上の義務を履行するために保有船隊の他の船舶を使用したこと。
- 船の平均稼働率を示す証拠。80%しか稼働していない船の場合、修理期間中の不稼働損失を100%稼働したと仮定して請求することは明らかに不当である。

終わりに

不稼働損失に係る請求を提起する場合、明確かつ明白な形で提示できるように時間と労力をかけるべきでしょう。そうすることで、両当事者が提示された数字とその背景にある前提条件を理解できるようになり、衝突紛争の迅速な解決につながります。

このGard Insightの記事に関する質問やご意見は、ガードジャパン株式会社（Email: gardjapan@gard.no）まで電子メールでお送りください。

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、クライアント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。