

共同海損(G/A)発生時におけるリスクと海上貨物保険の重要性

— ONE HENRY HUDSON V.095E の事例をもとに —

! LA港にて本船火災事故が発生、共同海損(G/A)が宣言されました

2025年11月21日、ロサンゼルス港停泊中の「ONE HENRY HUDSON」にて火災事故が発生し、船主より共同海損(General Average)が宣言されました。これにより、該当本船に貨物を積載している全荷主に対し、共同海損精算の手続きと費用分担が求められています。

? 共同海損(General Average)とは — 船と荷物は「運命共同体」 —

海上輸送において、船と貨物は一連の「運命共同体」です。航海中に火災や座礁などの危機に瀕した際、船長は全滅を防ぐために苦渋の決断を下すことがあります。例えば、船のバランスを保つために一部の貨物を海へ捨てたり(投荷)、消火活動であえて貨物を水濡れさせたりする行為です。このように「共同の安全」のために発生した犠牲や費用を、無事に目的地に着いた船や貨物も含め、関係者全員で公平に分担する制度、それが共同海損です。

ヨーク・アントワープ規則、共同海損の条件

共同海損の精算は、国際的な統一規則である「ヨーク・アントワープ規則」に基づいて行われます。本規則は条約ではありませんが、世界各国で採用されており、多くの船荷証券(B/L)の裏面約款にも引用されている実務上のスタンダードです。

同規則では、共同海損が成立するために、主に以下の4つの要件をすべて満たす必要があると定めています。

- 共同の危険の実在: 船と積荷の双方に、現実に危険が迫っていること。
- 共同の安全: 特定の貨物だけでなく、全体の安全を確保するための行為であること。
- 故意かつ合理的: 不可抗力ではなく、船長の判断で意図的(あえて)に行われた行為であること。
- 異常な犠牲・費用: 通常の航海費ではなく、非常時の特別な出費であること。

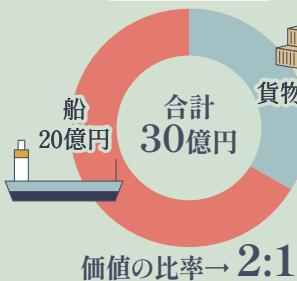


共同海損(G/A)の分担の仕組み

共同海損における費用や損害の分担は、危機を免れた財産の価額に応じて、関係者間で公平に按分される仕組みです。

助かった価値

<シミュレーション:共同海損にかかった費用が3億円発生した場合>



共同海損に掛かった費用
3億円

船側の負担:
2 億円

貨物側の負担:
1 億円

負担の比率 → 2:1

※分担の関係者は、船舶と貨物の2者だけとは限りません。燃料がある場合は、燃料供給者である用船者も分担する場合もあります。着払い運賃がある場合は、運賃取得者も分担することがあります。



海上貨物保険に加入することの重要性

海上輸送は、火災や座礁といった予期せぬ海難事故のリスクと常に隣り合わせです。これらの事故が発生した際に、貨物を守り、企業の負担を回避するために、海上貨物保険への加入は不可欠です。

お気軽にご相談ください!

対応事項

海上保険あり

無保険

一時金
(供託金)



L/Gで代用可能(原則)

保険会社発行の保証状(L/G)を提出することで、高額な現金供託を回避できます。

貨物引取り



比較的スムーズ

保証状(L/G)の提出をもって、引渡し手続きが進みます。

最終的な
費用負担



保険適用

契約条件・担保範囲に基づき保険会社が対応。

必要(Cash Deposit)

C&F価格の数十%程度の現金預入が必要です。

時間を要する

海外送金の手配、および船会社側での着金確認が取れるまで貨物は引取れません。

全額自己負担

最終的な精算確定後、分担金を支払います。

貨物保険の
無料診断
受付中!!



<https://forms.gle/7NsLw8C1H1UswxUe6>

海上貨物保険は「費用」ではなく「リスクヘッジのための必須の投資」です。ジャパントラストでは、輸送手配と併せて最適な保険のご提案も可能です。ぜひこの機会に、現在の契約内容の確認や、定期的な見直しをご検討ください。

