

1998年12月1日



タンカー所有メンバー各位

The Britannia Steam Ship
Insurance Association Limited

共同海損・用船契約約款 (General Average/Charter Party Clauses)

クラブは1997年5月のサーキュラー(*)で、タンカー用船者の中には用船契約書中に新たな約款、すなわち普通1994年ヨーク・アントワープ規則(YAR 1994)下回収できる汚染関連費用のあるものを共同海損に含める船主の権限を制限する趣旨の約款、の挿入を図る向きのあることをお伝えした。

1994年より前は、ヨーク・アントワープ規則では広範囲にわたる状況下支出された汚染費用・債務額を共同海損として回収することを(船主に)許容していた。例えば船舶を浮揚させるため積み荷油などを投荷したことによる清掃費用や第三者に与えた汚染損害は普通共同海損に認容されていた。

(貨物保険者などの)財物保険者側で共同海損上の汚染費用を共同海損に認容することに否定的な傾向が強まった結果、1994年のヨーク・アントワープ規則改訂時汚染費用をすべて共同海損より排除するよう強い圧力が加えられた。YAR 1994は船主側と財物に利益を有する者の側との厳しい応酬のすえ成った妥協の産物である。汚染物質の船外流出後に発生した汚染清掃費用と第三者汚染損害債務は現在YAR 1994のC規則で共同海損から通常除外されるが、汚染物質の流出前に汚染防止を目的に支出された費用は普通(共同海損で)回収できる。しかしながらYAR 1994はその規則XI条(d)で、流出が実際に起きたか否かに**かかわらず**、とりわけ本船の避難港出入の許可を得る条件として、環境損害の防止・軽減のため支出された費用は回収可能としている。

このように汚染費用を共同海損で回収する船主の権利が狭められたことは遺憾ではあるが、ヨーク・アントワープ規則を、長年海運業界に役立ち世界的に受容されてきた共同海損制度の規範として今後も存続させるためには必要な譲歩であったと考える。このような理由で、先のサーキュラーでは、YAR 1994で認められた船主側の権利を契約書の約款でさらに冒さんとする用船者側の試みには断固として屈しないよう勧告申し上げた。

同サーキュラーの発行後、用船者の多数がそのような約款の挿入を断念し、汚染費用がYAR 1994で認められる範囲で共同海損に認容されることに同意している。

さらに全クラブは、YAR 1994における当事者間の妥協をもたらした討議へ国際グループが加わっていた事実を鑑み、この国際的に認められた制度を損なうような如何なる試みにも積極的に対抗すべきことで意見の一致を見ている。故にそのような約款の使用から生じるさらなる危険の担保は、1999年2月20日発効のプール再保険協定より除外されることになる。

クラブ・ルールの改訂は 1999 年 1 月 12 日の特別総会に掛けられ、そのような危険を 1999 年 2 月 20 日以後クラブの担保範囲より外すことが審議される。

メンバー各位のうち YAR 1994 下の汚染費用分担取り決め規則を変更する用船契約約款の受諾を要請されている向きは、マネジャーまでご相談いただきたい。

以上

(*) 表題は[TOVALOP 用船契約約款の改訂 (Revision of the TOVALOP Charterparty Clause)].

同様のサーキュラーが国際グループの加盟諸クラブから発行される。