

メンバー各位

本船対応計画(VRP) - 国際グループのガイドラインとの一致、およびその他の最近の動き (Vessel Response Plans (VRPs) – Conformity with International Group Guidelines & Other Recent Developments)

メンバー各位には、「本船対応計画」(VRP)につき米国連邦規則のもとで義務付けられる契約条件、およびその契約内容が「VRPに関する国際グループ(IG)のガイドライン」に一致する業者(訳注)、について以前にお伝え申し上げた。

クラブは「IGのガイドライン」に一致する契約書を用いる業者のリストを(IG事務局を通じて)保持している(ここ数年にわたり船主にVRPを義務付ける国の数も増え、それとともにこのリストも大きくなった)。「IGのガイドライン」は本サーキュラーの「付録」に入っている。注意すべきことは、米国で使用される契約のための「ガイドライン」は、法律の違いを考慮すれば、その他の国々で適用されるそれとは別だということだ。

メンバー各位に対するVRP契約の諸条件に関するこれまでの(クラブからの)助言は、メンバーとクラブにとって重要な次の四点に絞られていた。すなわち、これら契約書に定められる補償の範囲、船主による業者役務の管理・監督に関する規定、業者の作業への資金提供に関する規定、そして自ら契約役務の履行に適格であるとする業者からの保証、の四つだ。

米国連邦規則のもとで義務付けられた契約条件につき以前にお伝えして以来、多くの業者が自らの契約を改定し、また、米国以外の諸国でもVRPにつき同様な動きがあることから、それぞれの契約書が「IGのガイドライン」に一致すべきことの重要性に関し、次の諸点を明らかにしておきたい。

1. 補償条項

契約書中の補償条項の文言が「IGのガイドライン」に一致するとするクラブの確認は、同条項により課せられる業者に対する船主の補償責任につき、いかなる場合も船主がルールや加入条件に違反せぬことを条件として、特定の契約や補償契約上の責任を担保するルールの適用条項に基づいてクラブがこれを担保する、との積極的言明である。

逆に、補償条項が「IGのガイドライン」に一致しないとクラブが表明する場合は、クラブによる担保は補償条項下発生するであろう債務のすべてに及ぶとは限らぬことを意味する。そのような債務は別途保険するか、船主が補償条項下クレームに対し有責となった場合は、その担保の可否をもっぱらクラブ理事会の裁量に委ねるしかない(2009年3月発行の『Britannia Bulletin』第03/09号「北米の本船油濁清掃役務契約」参照)。

当初クラブに提出し「IGのガイドライン」に一致しているとの確認を受けた契約書に業者が変更を加え、改めて調印を求められている向きは、クラブにそのチェックを求め、それらの変更が当初の確認を無効にするようなものではないことを予め確かめおかれるようお勧めする。

2. 業者役務の管理・監督

クラブは依然として、このような契約書には(業者が自らの裁量で契約役務・作業を進め、それに伴う費用をそのまま船主へ請求することを許すのではなく)業者の役務・作業を管理・監督する船主の権限が明確に規定されるべきだと考える。「IGのガイドライン」と一致するとクラブが明言した契約書は、そのような権限を船主に与えるに相当と考えられる条項を含むものである。しかしメンバー各位にご承知おきいただきたいのは、業者によっては複数の役務を提供する場合があることだ。故にメンバー各位には、VRPIに挙げられた様々な役務遂行のため自らが任命する複数の業者の実体が互いに独立したものであることをお確かめおかれるようお勧めする。例えばQIや流出処理責任者(Spill Managers)の役割を果すものはOSROとは真正に独立したものであるべきだ。

業者に対する船主の管理・監督が実際に及び得る範囲は、特定の事故における状況により異なる。業者に対するメンバーの管理・監督が実際には適切に行われぬ場合でも、メンバーは契約上発生する費用は依然支払わねばならない。一方クラブからの費用の回収は、適切な管理・監督が行われ得なかった程度に応じて減額される恐れが生じる。

3. 業者の役務への資金提供

業者によっては、契約書の調印時または役務提供に先立ち、(船主にその)費用負担能力の裏付けを求めることがある。(そのような場合)通常の船舶加入証明書以外、クラブはいかなる形であれ財務的保証や保険契約の証拠を提供することはできない。特に「IGのガイドライン」に一致する契約書の中には、役務提供継続の条件の一つとして、役務に関し供託金やクラブの保証状による支払い保証を業者が求めることを許す条項を含むものがある。そのような条項を含む契約書をクラブが「IGのガイドライン」に一致すると確認したからといって、クラブがメンバーのために保証状の提供まで引き受けたことにはならない。

他のすべての場合と同様、保証状を発行するか否かはクラブの裁量事項に属し、保証状発行の同意とその条件は、事故の状況すべてを勘案して、クラブによってのみ決定される。保証提供にクラブが同意するためには、通常の前提条件に加えてクラブに次のことを納得させ得なければならない。すなわちメンバーが業者の役務遂行作業を十分に管理・監督し、発生した費用はクラブより回収するに適正なものであることだ。

4. 業者の保証

一般的には、「IGのガイドライン」に一致するとクラブが明言した契約書は、ある形式の業者側の保証、すなわち業者自らが法的にかつ専門職能面で契約役務遂行のため十分な能力を有するものであることを保証する、何等かの文言を有してはいる。

しかしクラブはいかなる場合も業者の法的・技術的資格を確認することはできず、従って「IGのガイドライン」に一致するとの確認は、決してしかじかの業者または契約書を使うようにとのクラブの勧告に等しいものと受け取られるべきではない。業者の契約役務遂行に怠りがあった場合、「IGのガイドライン」に一致するとの確認の故を以って、クラブが業者の(当該保証条項)違反の結果よりメンバーを保護することを約束したのとすることはできない。

また多数の契約書には業者の請求する役務料金の料率が付表や付属書類として含まれているが、クラブによる「IGのガイドライン」に一致するとの確認は決してこれらの料率まで妥当なものと認めたことを意味しない。ITOPF(国際タンカー船主汚染防止連盟)が業者の請求する料率を時折検討し、彼らの所見を「IG汚染小委員会」に報告している。

VRP要件に関するその他の最近の動き

米国連邦法のもとでは、VRPが求められるのは厳密にはタンカー船主に限られるが、非タンク船の船主も同様にそれを提出すべきことが強く勧告されている。「2004年のコースト・ガードと海上輸送に関する法律」により、米国コースト・ガード(USCG)は、非タンク船の船主・運航者に対し2005年8月8日までに油濁対応計画書の策定・提出を求める規則を公布すべきことを命じられた。USCGは未だに計画書の提出を求める最終規則を出していないが、一方で「航海と本船検査に関するサーキュラー」(NVIC)01-05号により、計画書の内容に関する手引きを公表した。メンバー各位は、最近USCGが、米国水域内を通航する非タンク船のVRPを検査する意向である旨を通告したことをご承知であろう。VRPが適合とされるまでは、各船の入港を拒否する権限は「USCG港湾区司令官」(the Captain of the Port)にあることから、メンバー各位には本船(米国)到着に先立つ少なくとも30日前にVRPを提出され、承認を得られることをお勧め申し上げます。

いずれにせよ、米国の州法のもとでは、通常そのような計画書はタンク船・非タンク船双方の船主からの提出が求められる。

USCGは最近、油を輸送中のタンク船に関するVRP上の救助活動と海上消火活動についての要件を改正する最終規則も公布した。2009年1月30日に施行された同最終規則は、これら船舶のVRP上、契約すべき救助活動と海上消火活動の役務内容を明確にし、必要とされる救助活動と海上消火活動それぞれの新たな役務対応時間要件を制定し、救助活動と海上消火活動の役務を提供する業者の審査・選定基準を定め、救助業者と海上消防隊が、最悪の事態を含め、そこに至るまでの事故への対応に必要な装備と人力を供給する

に十分な能力があることを確実ならしめるためのものだ。VRPの提出が求められる船主・運航者は、救助活動と海上消火活動に関するこれら新たな要件を満たす計画書の策定・提出を2010年6月1日までに完了する必要がある。新規則は、とりわけタンク船にのみ適用される。メンバー各位は、新規則の及ぼす船体保険への影響につき、各船体保険者にご相談されるべきかと思われる。

この規則改正に関する詳細は次のサイトでご覧いただける。
<http://edocket.access.gpo.gov/2008/pdf/E8-30604.pdf>

以上

(訳注) OSRO、QI、流出処理責任者(Spill Managers)など。

(翻訳)

ブリタニヤP&Iクラブ 日本支店

本サーキュラーは英語版の日本語訳です。日本語訳と英語版の間に齟齬がある場合は英語版の内容を優先下さるようお願い申し上げます。

同様のサーキュラーがP&I国際グループ加盟の他クラブからも発行される。
本サーキュラーは専用バインダー Section 4. Pollutionにお綴じ下さい。

米国のVRP役務提供契約に関する国際グループのガイドライン

1. 管理・監督

清掃作業の管理・監督の最終的権限は船主に属する旨契約書に明示すること。

2. 資金提供(特にOSROとの契約において重要)

クラブは事前(訳注)の資金提供保証状を提供することはない。それが適当な場合、契約のもと契約条件に従って事故後適当な期間内に提供された役務に関する明細付き請求書に対し、メンバーが支払いをなすことを保証することはできる。そのような保証は以下の条件による。

- (i) ドルによる一定額であること。
- (ii) 役務の提供期間に期限が付されていること。すなわち、保証状は、適当な一定期間内の対応役務提供に要した費用を保証し(例えば、事故発生日より7日間)、期間の延長はクラブの文書での同意によるべきこと。さらに
- (iii) クラブの責任は24時間前の通告をもって終了する旨の「ホールオフ」(撤収)約款に従うこと。

3. 保険と補償

クラブはOSROを共同被保険者とすることにも、船主への保険担保を業者に直接保証することにも同意しない。

クラブは下記の条件を満たす契約に基づき(船主が)QIとOSROに対して負う限定的補償への保険担保を提供することに同意する。

- (i) 業者は、自らの重大な過失、故意の失当行為、契約違反、または準拠法規違反から生じる債務につき船主・運航者を補償する。
- (ii) 船主・運航者は、自らの重大な過失、故意の失当行為、契約違反、または準拠法規違反から生じる債務につき業者を補償する。
- (iii) 船主・運航者は、本船からの油排出により生じる清掃費用と損害賠償金への債務につき業者を補償する。但し、以下の場合、その限りにおいて本項は適用しない。
 - (a) 連邦法または州法のもと、油濁対応者の免責が適用される場合。
 - (b) 業者の重大な過失または故意の失当行為で債務が生じる場合。
 - (c) 船主・運航者が直接訴えられたとすれば有責とならなかったであろうような場合。
 - (d) 船主・運航者が責任を制限し得たであろうような場合。および
 - (e) 人員の死傷に関して責任が生じる場合。

債務の総額がクラブによる担保の上限を超えぬよう、契約には限度額を定めることが望ましい。

4. 保証

契約書には、(特に清掃作業の)業者が連邦および州の必要な承認・免許・格付けを取得し、かつこれを維持する旨の保証を規定すべきである。

5. 格付け

OSROとの契約書には、OSROが(適用される場合は)連邦法および州法のもとの格付けを維持する旨の保証を規定すべきである。

6. 保険

業者が200万ドルを超える「総合責任・請負業者責任保険」に対する保険担保を得かつ完全に有効ならしめ、それを維持すべきことの保証の確保に留意すべきである。

7. 準拠法と裁判管轄

準拠法と裁判管轄地の選択にあたってはニューヨーク州で合意することが望ましい。

8. 係争中の請求書

業者が契約書に支払い期限を定める場合は、一定期間(およそ30日)内に金額の80パーセントを支払い、残額を係争解決後に支払う旨の規定を盛り込むべきこと。

9. 利息

未払いの残高に対し利息が請求される場合は、通常の通商上得られる銀行貸付利率に1または2パーセント上乗せしたものが望ましい。

10. 守秘義務

契約書には守秘義務の規定を含むものがある。このような規定は、少なくとも船主が自らのP&Iクラブと契約について相談し得ることを保証すべきこと。

(訳注) 流出事故の発生後、ただし対応作業の開始前(に供与されるべき保証状)、の意。

米国外のVRP役務提供契約に関する国際グループのガイドライン

1. 管理・監督

清掃作業の管理・監督の最終的権限は船主に属する旨契約書に明示すること。

2. 資金提供(特にOSROとの契約において重要)

クラブは事前(訳注)の資金提供保証状を提供することはない。それが適当な場合、契約のもと契約条件に従って事故後適当な期間内に提供された役務に関する明細付き請求書に対し、メンバーが支払いをなすことを保証することはできる。そのような保証は以下の条件による。

- (i) 一定限度額であること。
- (ii) 役務の提供期間に期限が付されていること。すなわち、保証状は、適当な一定期間内の対応役務提供に要した費用を保証し(例えば、事故発生日より7日間)、期間の延長はクラブの文書での同意によるべきこと。さらに
- (iii) クラブの責任は24時間前の通告をもって終了する旨の「ホールオフ」(撤収)約款に従うこと。

3. 保険と補償

(契約書の)諸約款は、船主と業者の間の債務に関し公平であり、重大な過失ではなく単純過失に基礎を置くべきこと。かくして業者は、自らおよびその使用人等の過失による行為に対し責任を負い、船主は、自らおよびその使用人等の過失による行為、および(油の)流出がなければ生じなかったであろう損失に対して責任を負う。

4. 適用限度額

契約書には船主債務の限度額を定め、同債務を法律に基づく船舶責任制限金額までに制限するか、あるいは法律にそのような制限金額の定めがない場合は、債務総額がクラブによる保険担保限度額を超えぬようにすることが賢明だ。

5. 保証

契約書には、装備がその賃借の目的に適したものである旨の保証を規定すべきこと。

6. 保険

業者が十分な保険担保を得かつ維持していることに留意すべきこと。

7. 準拠法と裁判管轄

英国

8. 係争中の請求書

業者が契約に支払い期限を定める場合は、一定期間(およそ30日)内に金額の80パーセントを支払い、残額を係争解決後に支払う旨の規定を盛りこむべきこと。

9. 利息

未払いの残高に対し利息が請求される場合は、通常の通商上得られる銀行貸付利率に1または2パーセント上乗せしたものが望ましい。

10. 守秘義務

契約書には守秘義務の規定を含むものがある。このような規定は、少なくとも船主が自らのP&Iクラブと契約について相談し得ることを保証すべきこと。

(訳注) 流出事故の発生後、ただし対応作業の開始前(に供与されるべき保証状)、の意。