

2011年1月

メンバー各位

用船契約約款 — 汚濁に関する資力担保 (Charterparty Clause – Financial Security in Respect of Pollution)

1990年に、米国における新たな油濁法制定の見込みに照らし、メンバー各位には、推奨すべき用船契約汚濁約款をお伝えし、船主は用船契約上、油濁に関する賠償資力証明書に関し将来予期せぬ要件に適合する旨の保証を行うべきではない、とご注告申し上げた。

タンカーの用船契約書については、1992年CLC条約議定書、および1990年米国油濁法(OPA90)のもとでの証明書に関する要件を考慮した(同用船契約書に挿入すべき)改正約款を1996年に(クラブより)各位にお伝え申し上げた。これらの約款は、バンカー条約の発効に鑑み、2008年に再び改正され、新たに一本化された用船契約約款となった。

この新約款はさらに改正され、用船者による補償の範囲について同約款のもとで生じ得るあらゆる不確定要素、すなわち特に資力担保要件への不適合に関する、および船主がそれら要件を満たすことに合意する場合の当事者の権利と責任に関する不確定要素、が取り除かれることになった。

この改正約款はまた、「2010年米国コースト・ガード授權法」による、最近改正されたOPA90上の賠償資力規定にかかわる実施規則の見込案にも対応するものだ。2010年10月15日に署名制定された「2010年米国コースト・ガード授權法」は、OPA90上の賠償資力規定の対象を「米国の管轄権に服すべきあらゆる場所を利用する、100総トンを超えるすべてのタンク船」にまで広げている。今のところ、この規定は、「米国の管轄権に服すべきあらゆる場所を利用する、300総トンを超える船舶(貨物または燃料としての油を輸送しない非自力推進船を除く)、および米国の管轄権に服すべき場所を仕向地とする油を積み換えるかはしけ取りするために排他的経済水域を利用する船舶、にのみ適用されている。

P&I国際グループが米国「国家汚濁基金センター」(NPFCC;米国コースト・ガードの一機関)から伝えられたところでは、米国がこれら拡大賠償資力規定への適合を求めるためには追加の実施「規則」が必要であり、同「規則」は今後数ヶ月以内に公布される見込みだ。この、今後実施が見込まれるOPA90の拡大賠償資力規定への対応も、本サーキュラーのAnnexに記載された新たな約款の文言に含まれている。

国際グループは引き続きNPFCCとの連絡を保ち、「規則」が公布されて施行日が明らかになれば、遅滞なくメンバー各位にご報告申し上げます。

この改正約款は、証明書に関する現行の義務を拡大するものではないが、メンバー各位には、自船の備える証明書が、同約款第一項で求められる諸条件を満たしていることをご確認いただきたい。

今後締結される用船契約には、すべてこの約款が挿入されて然るべきだ。

国際グループの加盟各クラブより同様のサーキュラーが発行される。

以上

(翻訳) コーンズ・ピー・アンド・アイ株式会社

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。

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。

Annex

汚濁に関する資力担保

1. 船主は本用船契約期間中、以下の証明書を本船に備えることを保証する。
 - (a) 本船が1,000総トンを超え、かつ「2001年の燃料油による汚染損害についての民事責任に関する国際条約」の締約国に登録されているか、もしくは同国領海内の港または沖合施設に入ることを求められる場合は、同条約第7条に従い発給される証明書。
 - (b) 本船がばら積み貨物として持続性油を運送するために建造または改造され、かつ2,000トンを超える当該貨物を運送している場合は、「油による汚染損害についての民事責任に関する国際条約」(適用される場合は1992年議定書)第7条に従い発給される証明書。
 - (c) 本船が300総トンを超え(または米国連邦法規則により求められるそれ以外の場合で)、かつ米国内の可航水域または港もしくは場所に入ることが求められる場合は、米国コースト・ガード規則33CFR Part138の要件に従い、1990年米国油濁法第1016条(a)および1980年包括的環境対応補償責任法の改正法第108条(a)に基づいて発給される証明書。
2. 本用船契約中の印刷あるいはタイプされた相反するいかなる取り決めにもかかわらず、
 - (a) 船主は、上記第1項の定めに従うことを求められる場合を除き、本用船契約の履行において、いかなる国、州または領土のいかなる港、場所、領海あるいはその隣接水域であっても、そこに本船が合法的に入り、とどまり、またそこから出ることを可能ならしめるための油濁または他の汚染損害についての資力担保を証明し、あるいは維持することを求められない。
 - (b) 用船者は、上記第1項に定めるところを超えて、いかなる港、場所、あるいは水域であっても、そこに入り、とどまり、またそこから出るための資力担保を証明し、または維持するあらゆる要求または要件を満たさぬことにより船主が負担することになるであろうすべての損失、損害、責任あるいは費用(用船者が代替的航海の指示を即座に出さなかったことにより本船が被る遅延損害費用を含み、かつそれに限定されぬ)につき、これを船主に補償し、船主に一切損害を及ぼさぬものとする。
 - (c) 用船者は、船主が(いかなる港、場所、あるいは水域であるにせよ、そこに本船が合法的に入り、とどまり、またそこから出ることを可能ならしめるために)上記第1項に定められるところを超えて資力担保を証明し、または維持する場合は、別段の明確な合意がない限り、そのような資力担保を証明し、または維持するために被った費用または遅延につき、これを船主に補償し、船主に一切損害を及ぼさぬものとする。ただし、本規定は上記第2項(a)および(b)の定めを損なうものではない。
 - (d) 船主は、上記第1項に定めるところを超えて、いかなる港、場所、あるいは水域であっても、そこに入り、とどまり、またそこから出るための資力担保を証明し、または維持すべきあらゆる要件により、用船者および本用船契約に従い発行された船荷証券の所持人のいずれか、またはその双方が被る損失、損害、責任または費用について、それがいかなるものであり、またどのように生じたものであれ、それらに対し一切責任を負わないものとする。
3. 用船者は、本用船契約に従い発行されるすべての船荷証券に本約款の規定が有効に摂取されることをここに保証する。