

クラス3(P&I)メンバー各位

小型タンカー油濁補償協定 (STOPIA) (Small Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement (STOPIA))

2005年3月3日、デンマーク、フィンランド、フランス、ドイツ、アイルランド、日本、ノルウェー、スペインの各国で2003年追加基金条約議定書(議定書)が発効し、その他の国々もまもなくこれを批准する予定である。

議定書は、1992年民事責任条約(CLC92)と1992年基金条約(FC92)のいずれか、もしくは両方が適用される油濁損害への追加補償を定めており、議定書施行各国で適用される最大補償額は7億5,000万SDR(約11億5,000万ドル)となる。この金額は、FC92のもとで支払われる補償額(最大2億300万SDR)を含むが、同補償額に含まれるCLC92上の支払い補償額(船舶のトン数により451万SDRから8,977万SDRまでの金額)をも同様に含む。

議定書が起草されつつあった2001年、国際グループの各クラブ理事会は、次を目的としてCLC92による船主責任最低限度額を引き上げる仕組みを取り入れることで意見の一致を見た。

- CLC92/FC92により確立された補償制度に対する船主側の支持をはっきり示す。
- 議定書による第三層目の補償導入案が抛出油受取人の負担増となる可能性を認識し、船主側のこれに対する分担の責務を明示する。
- 条約改正の必要を回避する。

IMOでの議定書草案採択に続き、各クラブ理事会の承認を得た上でこの制度を実施に移すため二つの協定がまとめられた。

第一の協定は「小型タンカー油濁補償協定」(STOPIA)と呼ばれ、CLC92による5,000gt以下のタンカーに対する責任限度額451万SDR(約670万ドル)を、29,548gt以下のタンカーに対する責任限度額2,000万SDR(約3,000万ドル)に置換するものである。

STOPIAは29,548gt以下のタンカーに関する船主間協定であり、CLC92のもとでの船主責任限度額と2,000万SDRの差額で、FC92のもとで設立された基金(基金92)の負担とすべきものにつき同基金を補償するためのものである。この補償は、議定書の有効な国家に影響を及ぼすタンカー油濁事故において、CLC92のもとで船主が有責となる場合にのみ該当するものであり、船籍国や貨物所有者はいずれも関係しない。この協定は、支払い補償額がCLC92のもとでの船主責任限度額を超えることになれば、追加基金に対するクレームがなくとも発動する。補償は基金92に対して支払われることから、同基金に対する基金抛出者はすべてSTOPIAの適用により利益を受ける。この協定は、1992年条約(CLCとFC)により確立された責任・補償制度に基づくものであり、船主とそのクラブは、タンカー船主の責任に関する規定に実質的な変更がもたらされる場合、そこから脱退する権利を留保する。基金92はSTOPIAの当事者ではないが、その利益のため、同基金には補償を強制できる法的権利が与えられる。

第二の協定は(現在基金92総会の承認待ちであるが)、基金92とP&Iクラブ国際グループの間で長年にわたり交わさ

れている「了解覚書」(MOU)に挿入すべき追加規定という形をとる。この追加規定によれば、クラブは、STOPIAにしたがって基金92に対しメンバーの負う補償債務を担保し、そのような債務に関する当該クラブへの直接請求権を同基金に付与すること、をともに保証する。クラブはまた、汚濁担保の条件として、該当船舶をSTOPIAに自動的に加盟せしめ、当該船舶の名をすべて同基金に通知することを保証する。

それゆえに3月3日以降、29,548gt以下で、ばら積みの持続性油を貨物として運送することのできるタンカーの船主であり、全面的に相互保険ベースで加入しているメンバーは、クラブ・ルール第19条(12)(vii)によりSTOPIAに加盟することになる。STOPIAのもとで基金92に対し補償すべきメンバーの責任は、ルールと当該メンバーの加入条件に従ってクラブが担保する。

STOPIA(協定)の写しと、さらにその詳細にわたる説明を「Annex 1」としてここに添付する。

MOU追加規定の写しも「Annex 2」としてここに添付する。

用船契約条項

用船者が該当タンカー船主に対しSTOPIA加盟を用船契約書上の保証として求めてくる可能性がある。そこで用船契約書に挿入すべきものとしてお勧めする条項を「Annex 3」として添付する。

以上

本サーキュラーは国際グループ所属の全P&Iクラブより発行される。

Annex 1

小型タンカー油濁補償協定 (STOPIA)

[日本語訳と原文(英語)の解釈に齟齬があれば原文の解釈を優先いたします]

解説

本稿は、小型タンカー油濁補償協定(STOPIA)の趣旨を説明し、その主な特徴を概略述べるもので、同協定の一部となるものではないが、その制度運用につき関係者の理解を促すための非公式な手引きとすべきものである。

STOPIA制度はこの協定により成立するが、その目的は、1992年油濁民事責任条約(CLC92)、1992年基金条約(FC92)および2003年追加基金議定書(議定書)のもとで制定された「船舶からの油濁に関する国際補償基金制度」への拠出負担増を船主側が分担する仕組みを規定することにある。STOPIAは、国際補償基金制度をこれまで通りうまく維持していくための努力を支持せんと欲する船主側の意思のあらわれである。また、出来る限り多くの国による議定書の批准を促すこともその目的であり、議定書による油受取人側の負担増の可能性も認識した上で策定されている。

STOPIAは、議定書の締約国で発生した汚染損害事故に関し、上述の負担増をCLC92の責任制限条項による金銭的影響(つまり限度額)を調整して補償することを意図している。制度は、CLC92による5,000総トン以下の船主責任限度額が、最低限度額を451万SDRとして船舶の総トン数に応じて算出されることを反映している。しかしクレームのうちCLC92上の限度額を超える部分をFC92のもとで設立された基金(基金92)が補償することからすれば、小型タンカーの事故の場合、CLC92のもとでの最低限度額がより高額であると仮定した場合に比べ、同基金の(現行の)負担割合が比較的大きい上に、その補償すべき事故の件数もより多いかもしれない。このようなことから新制度では、最低2,000万SDRまでの油流出費用を船主側が負担することを定めている。この金額はCLC92のもとで29,548総トンの船舶の責任制限額に相当する。従ってSTOPIAは、この大きさまでの船舶について、その油流出の最終費用を(船主側と油受取人側の間で)配分しなおすことになる。

この制度は、国際グループ加盟P&Iクラブにより油濁危険が担保されるそのような船舶(つまり小型タンカー)の所有者による、法的拘束力のある協定により成立する。比較的少数の例外を除き、この範疇の船舶はすべてクラブの担保条件として自動的にこの制度に加盟することになる。当該船舶所有者は本協定の当事者となり、「加盟船主」と呼ばれる。

この制度は契約によるものであり、1992(CLCとFC)両条約による法的状況には何ら影響を及ぼさず、さらに油濁による被害者は基金92に対するこれまでの権利を引き続き享受できる。従って制度のもとでは、事故に関与する船主は、請求者に割増額を直接支払うのではなく、基金92に対し補償を支払う旨定められている。

基金92はSTOPIAの当事者ではないが、協定は同基金への法的強制権の付与を意図しており、制度のもとでのいかなるクレームに対しても同基金自身の名のもとで訴訟提起を可能ならしめることを明記している。制度には英国法が適用され、同法はそのように法的強制権が付与されることを認めている。

保険者は協定の当事者ではないが、国際グループの各クラブは、STOPIAのもとでの補償責任に対する担保を船主に提供すべくルールを改正した(かまたは改正に同意している)。クラブはまた、いかなるクレームに関するものであっても、この制度のもとで基金92が当該クラブに直接請求するための補助協定を結ぶことが認められる。これらおよび制度実施を支えるその他の諸条件が基金92とP&Iクラブ国際グループの間で交わされた現行の「了解覚書」の修正版に取り入れられることになる。

以上が制度の主な特徴であるが、(協定では)11の条項により、多くの問題が詳細にわたり扱われている。第 1 条にはさまざまな用語の定義が述べられており、その多くは関連国際諸条約中の用語や規定との整合に向けられている。第 2 条と第 3 条には制度に関する一般条項が含まれ、制度が「該当船舶」に適用される旨を定めている。以下に述べるわずかな範疇の船舶は別として、29,548総トン以下で、国際グループ加盟クラブに付保されるタンカーはすべて

該当船舶となる。制度は、いかなる「該当船舶」の船主であっても、自らの加入クラブにより、そのルールに従って当事者とされた時をもって協定の当事者となることを定めているが、通常この定めにより、結果的に船主は油濁危険担保の条件として自動的に当事者となる。協定はまた、当該船主の所有する該当船舶はすべて自動的に制度に加盟せしめられることを定めている。

この協定上唯一の例外は、国際グループ加盟のクラブに加入するものの、同グループのプール再保険機構を通して再保険されない船舶である。この範疇の船舶は制度に自動的に加盟することはないが、船主と加入クラブの間に合意書があれば該当船舶となり、制度に加盟するものとみなされ得る。日本の内航タンカーの一部は国際グループのプール再保険機構を通さず付保されているが、その内200総トンを超えるものは200隻に満たないようだ。一方、約6,000隻程度のタンカーがSTOPIAに加盟するものと見込まれている。

第 条は、該当船舶の加盟船主が基金92に対し補償責任を負う状況につき細かく定めており、支払うべき金額の算出に関する詳しい規定も盛り込んでいる。

第 条は第三者に対する求償に関するもので、他の潜在的有責者への求償訴訟を提起することを決めた場合、それが最終決着に至るまで基金92への補償は延期される旨規定している。回収金額はすべて貸方に記入されるが、そのような訴訟の開始、実施、和解に関する絶対的裁量権は基金92が保持する。求償訴訟の完結前に補償が支払われることになる場合、その支払いは訴訟完結まで無利子の貸付金として扱われる旨の規定がある(これは第三者たる被告が、そのような補償の支払い(前払い)により基金92が請求すべき損失が減少したとして求償権を阻害しようとするのを防ぐためである)。

第 条は、1992年(CLCとFC)両条約との整合(およびFC92のもとで設立された基金92に対するクレームの時効から、補償請求のために同基金に対しさらに12ヵ月を容認すること)に向けて策定された時効に関する規定を含む。

第 条は制度の改正に関する条項で、加盟船主すべての代理人として国際グループが(制度の)変更を行うことができる旨規定する。いかなる改正も遡及効果は持ち得ず、(グループ諸)クラブは、改正了解覚書による新たな協定のもとで、制度改正を決める前に十分な時間的余裕をもって基金92と協議するよう定められるべきことに合意した。

第 条は、議定書の発効と同時に制度も効力を発する旨定めている。とりわけ現行の国際制度による賠償制度が根本的に大きく変わるなど、一定の状況下における協定の終了に関する定めもある。ここでも(グループ諸)クラブは、STOPIAの終了を決定する前に基金92と協議することに合意している。

第 条では、加盟船主の制度からの脱退、およびそのような脱退の条件が定められている。しかし該当船舶の所有者は、油濁危険に関するクラブの保険担保を損わずにSTOPIAから脱退することは通常はできない。

第 条は、制度のもとでの基金92の法的権利、および直接請求に関し基金92との間で補助協定を結ぶ国際グループの権限を定めている。各クラブはCLC92と同様、(制度のもとで)直接責任を負うことに同意している。

最後に協定は第XI条で、それが英国法に準拠すること、およびそのもとの紛争はすべて英国高等法院が専属管轄権を有することを定めている。

小型タンカー油濁補償協定(STOPIA)

序文

この協定の当事者は、ここで規定される加盟船主である。

加盟船主は、1992年民事責任・基金両条約により確立された、船舶からの油濁に関する国際補償制度の成功を認め、今後もこの制度がこれまで通り確実に社会のニーズに応じるため、これを随時修正・補足してゆくべきことを認識している。

1992年基金条約を補足するための議定書が起草・採択され、それにより議定書に加盟する諸国では追加基金による追加補償が提供されることになった。当事者は現行の(ただし議定書により補足された)補償制度の継続を促すことを目指し、この議定書ができるだけ広く批准されることを願っている。

議定書により油受取人側にかかる潜在的負担増に照らし、加盟船主は、以下に述べる制度を構築し、それにより、一定トン数未満のタンカー加盟船主は、追加基金のための議定書が施行される諸国でのタンカーによる汚染損害につき、その責任の一部を1992年国際油濁補償基金(基金92)に対して補償することに同意した。

この協定は、法的関係の創出を意図するものであり、さらに各加盟船舶の所有者が以下のように相互に同意し、またこれを承諾する相互的約束に照らしたものである。

第 条 定義

- (A) 以下の用語は責任条約第 条におけるものと同じ意味を持つものとする。
- (B) 「事故」「油」「所有者」「者」「汚染損害」「防止措置」「船舶」。「基金92」とは、1992年基金条約に従って設立された1992年国際油濁補償基金をいう。
- (C) 「1992年基金条約」とは、1992年油による汚染損害の補償のための国際基金の設立に関する国際条約、および随時なされる改正・補足、およびそれらを実施するための国内立法のすべてをいう。
- (D) 「クラブ」とは、国際グループのP&Iクラブをいい、「船主のクラブ」とはその者の所有する該当船舶が付保されるか、あるいはその者が保険の申し込みをするクラブをいう。「その者のクラブ」「クラブ関係者」および類似の表現は同様に解釈されるものとする。
- (E) 「加盟船舶」とは、制度が適用される船舶をいい、「加盟」もそれに応じて解釈されるものとする。
- (F) 「補償」とは、本協定第 条のもとで支払われる補償金をいう。
- (G) 「保険」「担保される」およびそれに関連する表現は油濁危険に対するP&I担保に係る。
- (H) 「国際グループ」とは、P&Iクラブの国際グループをいう。
- (I) 「責任条約」は、1992年の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、および随時なされる改正、およびそれらを実施するための国内法制度のすべてをいう。
- (J) 「加盟船主」とは、当事者である加盟船舶の船主をいう。
- (K) 「当事者」とは、本協定の当事者をいう。
- (L) 「議定書」とは、1992年基金条約を補足するための2003年議定書、およびこれを実施するための国内法制度のすべてをいい、「議定国」とは、同議定書が施行されている国をいう。
- (M) 「該当船舶」は第 条(B)で述べられる意味を持つ。
- (N) 「制度」とは、本協定により定められる小型タンカー油濁補償協定(STOPIA)をいう。
- (O) 「追加基金」とは、議定書に定められた基金をいう。

- (P) 「トン」とは、1969年国際トン数計測条約・付録 によるトン数計測規則に従い計算された総トン数をいい、「トン数」もそれに依りて解釈される。
- (Q) 「計算単位」は責任条約第 条9で定められているものと同じ意味を持つ。

第 条 総則

- (A) 本協定は小型タンカー油濁補償協定(STOPIA)と称する。
- (B) 該当船舶の所有者は当事者となる資格を有し、ルールに従って同船舶を担保するクラブによりそうならしめられた時をもって当事者となる。

第 条 STOPIA制度

- (A) 本協定は、ここに定める条項に基づき基金92に対する補償金の支払いに向け、STOPIAを成立せしめるために結ばれる。
- (B) 以下を満たす船舶は、制度に加盟する資格を有するものとされ、本協定では「該当船舶」とされる。
 - (i) 29,548トン以下であること。
 - (ii) クラブにより担保されること。および
 - (iii) 国際グループのプール再保険機構を通して再保険されること。
- (C) 加盟船主の所有する該当船舶は、前述の第 条(B)に従って、この協定の当事者となることにより、自動的に制度に加盟するものとする。
- (D) 船舶は、前述のプール再保険機構とは別に再保険されることの故をもって該当船舶とならぬ場合であっても、船主とその加入クラブ間の合意書により該当船舶とみなし得る。
- (E) 該当船舶がひとたび制度に加盟すれば、その加盟は以下の状況になるまで継続するものとする。
 - (1) 同船舶が、(トン数の再計測や、上記(B)でいう保険と再保険の終了のいずれか、または双方の結果として)該当船舶でなくなること。または
 - (2) 同船舶が加盟船主の所有でなくなること。または
 - (3) 加盟船主が第 条に従ってこの協定から脱退すること。

第 条 基金92への補償

- (A) 加盟船舶が議定国内で起こした汚染損害事故の結果、それについて責任条約のもとで当該船舶の加盟船主が、さらに1992年基金条約のもとで基金92が、それぞれ責任を負うことになる場合、当該船主は、下記(E)に従って算出される金額を限度として基金92を補償する。

- (B) 議定国内の汚染損害とは、以下のいずれか、あるいは双方をいう。
- (1) 以下のいずれか、あるいは双方で発生する汚染損害。
 - (i) 議定国の領海を含む同国領土内。
 - (ii) 国際法に従って区分される議定国の排他的経済水域内、もしくは議定国がそのような水域を設定していない場合は、同国が国際法に従って定める領海を超え、さらに領海に隣接する水域で、領海の幅を計測するための基線から200海里を超えない範囲の水域内。
 - (2) そのような汚染損害を防止し、または最小限にするために取られたあらゆる防止措置費用。
- (C) 補償は以下については支払われない。
- (1) 責任条約第 3条のもとで加盟船主が責任を免れることになり、さらに基金条約第4条3のもとで基金92が支払うべきものとされるすべての防止措置費用。
 - (2) 加盟船主ではなく、基金92の責めに帰すべきものとされるその他一切の汚染損害。
- (D) この協定のもとの補償は、その事故に関する追加基金からの支払いの有無にかかわらず支払われるものとする。
- (E) 常に以下の条件に従い、加盟船主の支払う補償の金額は、議定国における汚染損害につき基金92から支払われる補償金の総額であるものとする。
- (1) 本第 条(E)のため、基金92から支払われる補償金の総額は、同基金から支払われる補償の合計額から、下記第 条の求償手続きにより同基金の回収するあらゆる金額を控除したもの(すなわち求償手続き費用控除後の実額)とする。
 - (2) 補償額は、1事故において2,000万計算単位から以下を控除したものと等しい金額を超えぬものとする。
 - (i) 責任条約第 1条によって制限される船主責任額。および
 - (ii) 当該事故に関し船主もしくはそのクラブが基金92から回収できるすべての金額で、それぞれ固有の権利、代位、譲渡その他によるか否かを問わない。
- (F) 上記(E)(2)(i)のもとの控除は、加盟船主が自ら責任を制限する資格を有するか否かを問わない。
- (G) この協定のため、計算単位から各国通貨への換算は、責任条約第 9条に従って行われるものとする。

第 条 第三者に対する求償

- (A) 基金92による第三者に対する求償訴訟を行うべきか否か、また法廷外の和解を含むその訴訟の追行についての決定は同基金の絶対的裁量による。

(B) 他に同意せぬ限り、基金92への補償は、事故に関し同基金により提起された、あるいは企図された第三者への求償訴訟に関する一切の懸案事項につき最終結論が出た旨の通知を同基金が加盟船主に出すまで延期されるものとする。この目的のため、そのような最終結論は、基金92が訴訟を提起せぬこと、またはすでに提起した訴訟を止めることをも含み得る。

(C) 上記(B)は、基金92が加盟船主とクラブに対し時の経過による消滅からの権利を守るために訴訟を提起することを妨げない。

加盟船主とクラブは、求償訴訟が係属中であるか、上記(B)に従い最終結論が出た旨の通知が出ていないかのいずれか、または双方の状況において、そのような訴訟の開始や追行に関し基金92が合理的に要求し得るあらゆる時効延長の承諾を同基金に与えることに同意する。

(D) 上記(A)の規定を損うことなく、基金92は、自らが現実のまたは潜在的な請求者である加盟船主とクラブの双方、またはそのいずれかと当該求償訴訟について協議することができる。本協定中のいかなる定めも、基金92、船主およびクラブが、そのような訴訟追行上必要とする資金提供のための費用分担の条件や回収金の配分などにつき、個々の場合において適当と思われるあらゆる取り決めをなすことを妨げるものではない。

(E) 基金92が第三者に対する求償訴訟を提起せぬ旨決定するか、あるいはそのような訴訟を提起した後その中止を決定すれば、補償は支払われる。ただし、本協定にもとづく補償が行われた場合に加盟船主とそのような第三者からの回収について有する利益の範囲において、加盟船主とクラブの双方、あるいはその一方に対し、当該第三者に対する求償権を代位、譲渡その他により移転するために必要な文書を同基金が作成することを条件とする。

(F) 基金92が上記(B)のもとでの通知を出す前に加盟船主が補償の支払いに同意した場合、そのような支払いは、(他に同意せぬ限り)そのような通知が出されるまでは、要求があり次第払い戻すべき無利子の貸付金とされ、通知が出された後は払い戻されぬものとして扱われることを条件とする。

(G) また補償が支払われた後、いかなる理由であるにせよ基金92に第三者からの回収があれば、同基金はそのような回収金(すなわち回収のために同基金が負担した費用控除後の実額)につき加盟船主に報告し、加盟船主が同基金に支払った補償金のうち上記第 条(E)に従って支払われたであろう額を超える額を加盟船主に払い戻すこととする。

(H) 反対の通知が基金92に対し出されぬ限り、加盟船主を担保するクラブは、以下に関し加盟船主に代わり行動する権限が付与されているものとみなされる。すなわち基金92から上記(B)のもとでの通知を受けること、同(C)のもとでの時効の延長を認めること、同(G)のもとでの払い戻しを受けること、そして第 条の運用に関するその他すべての問題について同意すること、である。

第 条 手続きおよび雑則

本協定のもとでの基金92の補償を受ける権利は、汚染損害の発生日から4年以内に訴訟が提起されぬ限り消滅するものとする。しかし、いかなる場合も損害の原因となった事故の発生日から7年を経過した後は、いかなる訴訟も提起できない。事故が一連の出来事からなる場合、この7年は最初の出来事の発生日から起算するものとする。

第 条 改正

- (A) 本協定は、加盟船主すべての代理人として国際グループにより随時改正することができる。

そのような改正のいかなるものも、国際グループから基金92への文書による通知が出された日から3ヵ月後に発効する。

- (B) 各加盟船主は、次の場合、自らに代わり国際グループが本協定の改正についての権限を有することに同意する。

(1) 自らのクラブが、その様な権限を(国際グループに)付与する場合。および

(2) 自らのクラブが、クラブ・ルール変更の手続きと同様の手続きにより、その改正を承認した場合。

- (C) 本協定のいかなる改正も、その様な改正の発効日前に生じたあらゆる事故に関する権利と義務に影響を及ぼすものではない。

第 条 期間

- (A) 本協定は議定書の発効と同時に効力を生じる。

- (B) 本第 条の下記項を条件として、本協定はすべての加盟船主に代わり国際グループによっていつでも終了することができる。

- (C) 各加盟船主は、次の場合、自らに代わり国際グループが本協定を終了する権限を有することに同意する。

(1) 諸クラブが、本協定のもとの加盟船主の補償支払い責任に対する保険担保を中止した場合。あるいは

(2) 国際的な法律文書が採択されるか、協定が成立するか、もしくは関連する国内あるいは地域内の法律(拘束力のある判決、もしくは判例を含む)が制定されるか採択され、それが責任条約、1992年基金条約および議定書により確立された補償制度そのものと、一以上の議定国における同制度の実施、の双方もしくはその一方に実質的且つ重大な変更(以下「実質的変更」とする)をもたらすか、あるいはもたらすことになる場合。あるいは

(3) 終了がクラブによって認められた場合、およびクラブが自らのルール変更のための手続きと同様の手続きによってその終了を承認した場合。

- (D) 終了は、国際グループから基金92への文書による通知があった日から3ヵ月を経過する迄発効しない。上記(C)(2)による終了の場合、その通知はそのような終了が次のいずれか、または双方をもって発効する旨を特定することができる。

(1) そのような実質的変更が終了通知から3ヵ月を経た後に効力を発する場合は、後の(変更発効の)日。

(2) 全体として、あるいはその様な変更により影響を受けるところとして通知に明記された国における汚染

損害についてののみ。

(E) 本協定の終了は、終了日以前に発生した事故に関する権利と義務には影響を及ぼさぬものとする。

第 条 脱退

(A) 加盟船主は次の場合に本協定から脱退できる。

(1) 少なくとも3ヵ月前の脱退通知を文書で自らのクラブに出すこと。または

(2) 本協定の改正。ただし常に

- (i) 加盟船主は、自らのクラブがそのメンバーに改正の承認を求めた際に、反対票を投じる権利を行使したこと。かつ
- (ii) 加盟船主は、自らのクラブのメンバー総会が改正を承認する日から60日以内に同クラブへ文書による脱退通知を出すこと。かつ
- (iii) そのような脱退は、改正の発効日、あるいは自らのクラブが加盟船主の脱退通知を受け取った日、のいずれか遅い日をもって同時に効力を発する。

(B) 加盟船主は、自らが一該当船舶の所有者でなくなれば、その船舶に限り直ちに本協定から脱退したものとみなされ、基金92宛てに文書でその該当船舶の所有者でなくなった旨の通知を出すものとする。

(C) 本協定から脱退した加盟船主は、その脱退が効力を生じた日以降、協定のもとでの責任は一切負わぬものとする。ただし常に、脱退は、その日以前に発生したあらゆる事故についての権利や義務に影響を及ぼすものではない。

第 条 基金92の法的権利

(A) 基金92は、本協定の当事者ではないが、本協定による補償につき法的に強制可能な権利を享受することができ、従ってその有し得る一切の請求権に関し自己の名において加盟船主に対する訴訟を提起する権利を有するものとする。

(B) 上記(A)にかかわらず、本協定の諸条件に従ってなされたあらゆる改正、終了、脱退につき基金92の同意を求める必要はないものとする。

(C) 本協定の当事者は、加盟船舶(あるいは前加盟船舶)に関する本協定のもとでの補償請求を事故当時の加入クラブに直接提出するための条件につき、基金92との間で合意する権限を国際グループに与える。当事者はまた、基金92が加盟船舶につき加入クラブに対する請求を強制するために訴訟を提起した場合、クラブがそのような訴訟に加盟船主の参加を求め得ることに同意する。

第XI条 準拠法と裁判管轄

本協定のもとでのすべての紛争は、英国法を準拠法とし、英国高等法院がそれについての専属管轄権を有する。

2005年1月

Annex 2

STOPIA クラブと基金92の間の覚書(MoU)に関する追加規定

6A. STOPIA

- (i) 本6A項で使用される次の用語は、STOPIA第 条のそれと同様の意味を持つものとする。すなわち、「クラブ」「補償」「保険」「担保される」「基金92」「該当船舶」「加盟船舶」「汚染損害」「事故」「所有者」「船主」「加盟船主」「責任条約」「船舶」。
- (ii) クラブは、他の形式による油濁リスク担保と同様の条件を以って、小型タンカー油濁補償協定(STOPIA)のもとで基金92に対し補償すべきメンバーのすべての債務を担保するものとする。
- (iii) 該当船舶は、油濁リスクに対するクラブへの保険加入により、クラブの保険担保とともにSTOPIAへ自動加盟するものとする。ただしいかなる場合も本6A項は、クラブによる保険担保が次の条件によることを求めない。
 - (a) 加盟船主となることに明確に異議を申し立てるか、すでにSTOPIAから脱退している船主の船舶を自動加盟せしめること。または
 - (b) 後日STOPIAから脱退する加盟船主の権利に影響を及ぼすこと。または
 - (c) STOPIAに加盟せぬ船舶の汚染リスク担保を除外すること。
- (iv)
 - (a) 各クラブは、国際グループ事務局を通し、加盟船舶であるクラブ加入船のすべての船名を、それぞれ毎年基金92に通知するものとする。
 - (b) クラブは、上記(iv)(a)のもとで出される基金92への最新の年次通知に含まれなかった加盟船舶の名を可及的速やかに同基金に通知するものとする。
 - (c) クラブは以下の船名を可及的速やかに基金92に通知するものとする。
 - (1) あらゆる該当船舶で、STOPIAに加盟中でなく、あるいは加盟することもなく、クラブが油濁リスクに対する保険加入を引き受けたもの。または
 - (2) (該当船舶としてか、あるいはSTOPIA第 条(D)によるかを問わず)本制度に加盟したが、同様のリスクをクラブに付保したままSTOPIAを脱退するすべての船舶。
- (v) 加盟船舶の関与する事故に起因して汚染損害が発生した場合、基金92によるSTOPIAのもとの請求は、船舶の加入クラブに対し直接提起し得る。クラブは、汚染損害が加盟船主自身の故意の失当行為から生じたものとの抗弁をすることはできるが、それ以外で、クラブに対する加盟船主の訴訟であれば援用し得るであろう抗弁は主張できない。いずれにせよクラブは、クラブに対する訴訟に加盟船主の参加を求める権利を

有する。前述の点を除き、クラブに対するすべてのそのような訴訟は、加盟船主に対する請求に適用されるものと同様のSTOPIA上の規定に従うものとする。

- (vi) 事故の当時に加盟船舶でない該当船舶が関与した事故に起因して汚染損害が発生した場合、基金92は、事故当時当該船舶が加入するクラブに対し上記6A項(v)に述べられるのと同様の権利を持つが、それはSTOPIAのもとで船主側に責任があるかないかは問わない。ただし上記6A項(iv)(c)あるいはその他によるものか否かを問わぬが、当該船舶のSTOPIAへの未加盟(あるいは加盟終了)につき基金92が事前通知を受けている場合はその限りではない。
- (vii) 疑問が生ぜぬよう述べると、本6A項は、事故当時STOPIAの定義する該当船舶以外の船舶には適用されず、また、事故当時の該当船舶を担保するクラブ以外の保険者に対し(直接)訴訟を起こす権利を基金92に付与するものではない。
- (viii) 本6A項により付与される直接訴訟の権利は、該当船舶が責任条約第 条による保険証書の携行義務とはかかわりなく適用されるものとする。
- (ix) STOPIA第X条(B)にかかわらず、STOPIAの終了もしくは改正を検討する場合、国際グループは、決定に至る前に時間的余裕をもって基金92と協議し、同基金に見解を述べる機会を与えることを保証する。
- (x) 本覚書6A項は、STOPIAがその第 条に従って完全に終了する場合にその効力のすべてを失なうものとする。
- (xi) 基金92は、国際グループへの3ヵ月の予告をもって本6A項を終了させることができる。
- (xii) 本覚書6A項に関する請求もしくは紛争については、すべて英国法に準拠し、英国高等法院の専属管轄権に服すべきものとする。

Annex 3

推奨されるSTOPIA 用船契約条項

^F 船主は、常に下記を条件として、自らが小型タンカー油濁補償協定(STOPIA)の加盟船主であり、本船が同協定に加盟し、さらに本用船期間を通してその加盟を継続することを保証する。

本船がSTOPIA第 条で定められた該当船舶であり続けること。

STOPIAが同協定第 条に従って終了せぬこと。』

以上