



2016年6月21日

LNG船を運航されるメンバー各位

P&Iカバー – LNGターミナル利用条件(COU) (P&I COVER – LNG Terminal Conditions of Use (COU))

クラブは2009年10月と2012年6月にBulletin No. 05/09とNo. 17/12をそれぞれ発行しています。今回は、その改訂版であり、その後の状況を踏まえて更新したものです。

1. はじめに

おかげさまで、当クラブは多くのLNG船を運航されるメンバーにご加入いただいております。通常、当該メンバー各位にはクラブによる填補承認に必要となるLNGターミナル利用条件(COU)をご提出いただいておりますが、COUの条項は複雑な場合が多く、メンバーは重大性をはらんだ責任を常に負っています。本Bulletinは、COUにおけるメンバーのP&I責任を填補承認する際に必要となるクラブの要件を紹介するものです。プール協定に適用できる条項のほか、国際P&Iグループとクラブのリスクアプローチに関する基本的な立ち位置についてもご紹介します。

ただし、COUの事前承認を得る場合には必ずクラブのマネジャーにご連絡ください。

2. 概要 – 国際P&Iグループのプールと再保険

Britannia Steam Ship Insurance Club Limitedは、国際P&Iグループの一員です。国際P&Iグループは13のP&Iクラブから成り、それぞれが独立した非営利の相互保険組合として加入船主や傭船者が一般的に負う責任をカバーしています。国際P&Iグループを形成している各P&Iクラブの加入船舶をすべて合わせると世界の外航船舶の90%以上に上り、すべてのLNGタンカーがこの中に含まれています。

国際P&Iグループはプール協定の条件に従う義務があります。プール協定とはクレームを共有する効率的な方式で、プール協定に該当するクレームがあった際に各クラブがあらかじめ決められた分担金を支払うものです。この概念を実現させるために、プール協定では、クレームがプールされる場合の条件や、クレームの処理・報告の方法、再保険とオーバースピルクレームの処理方法が定められています。

プール協定では2016年2月20日より、加盟クラブがクラブ個別の保有額(現在は1,000万米ドル)を超える各クレームをプール上限額(現在は8,000万米ドル)まで分担し合います。現在、プール部分は2つの層に分けられており、第1層は800万～3,000万米ドル、第2層は3,000万～8,000万米ドルとなっています。第2層については、Hydraという保護セルキャプティブ保険会社を利用しており、ここが3,000万～6,000万米ドルのアッププール層のあらゆる責任に関する再保険を各クラブに付保しています。

8,000万米ドルのプール上限を超える分については、国際P&Iグループが一括で出再しています。その再保険では一船・一事故につき、油濁責任については10億米ドル、船客と船員に関する責任については

30億米ドル、船客のみの責任については20億米ドルの上限まで補償されます。また、現状77億米ドル以上のその他クレームを填補する「オーバースpill」に関する規定もあります。国際P&Iグループの再保険プログラムの第1層(5億米ドル)は同じくHydraに出再されていますが、これについてはクラブで共同責任保険を設けています。第1層での共同責任保険による分担率はその時々で異なりますが、おおよそ30%に上ります。

プール協定では、核・生物化学・戦争などの特定の危険、ならびに契約の条項以外に準拠法に基づいた場合でも生じないような責任については、すべて除外対象となります。

プール協定の条件は、過度な責任を引き受けている船主から相互保険制度を守るように作られています。相互保険の加盟者の中でより良心的な条件を結んでいる船主にとっては不公平になってしまうからです。とはいえ、プール協定では、事業を行うにあたり曳船契約やLNGターミナルCOUなどの責任を別途引き受けざるを得ない場合など、船主の事業上必要な一部の項目についてはその必要性を認めており配慮もしています。

このような理由から、プール協定には、LNGターミナルCOUによって生じるメンバーの責任のプールについての規定が含まれています。プールの承認要件の詳細を以下に述べます。

3. LNGターミナルCOUに関するプール協定のガイドライン

LNGターミナルCOUに関する補償がプール可能となるのは、最低でも以下の条件を満たした場合です。

- a) 当該COUが、適用法令(LLMC 1976、またはLLMC 1976を改正する1996年議定書など)の制限額、または(制限額が適用されない、もしくは制限額がない場合は)1億5,000万米ドル、LLMC 1976、LLMC 1976を改正する1996年議定書のいずれかから契約で合意した制限額を条件としていること。

上記の制限額による場合は、次の条件を満たす必要があります。

- (i) 船主がP&Iクラブの加入条件に従う際の要件として合理的とはいえないような保険やその他の義務の履行を条件としないこと。および
- (ii) 契約で合意した制限額に関しては、一事件を起因とする当該COU上のあらゆる責任を対象とすること。

ならびに

- b) 責任がCOUの相互ノック・フォア・ノック条項(後ほど詳述)に属するものでない限り、補償される側の過失のみが原因で船主に何らかの責任が発生した場合は、すべて船主補償の対象外としていること。

(a)(ii)と(b)の例外として、メンバーの船舶の船員または船骸撤去に対するCOU上の責任については、COUに確実に順守するよう最大限の努力が払われたとP&Iクラブが判断した場合には引き続きプール可能となる場合がある。

ただし上記の例外が適用される場合、船主の過失の如何を問わずメンバーが直接的にもしくは補償という形で、またはその両方の形式で幅広く事故の責任を引き受けようとするLNG COUや、引受け可能な責任限度総額が定まっていないLNG COUについては、クラブですべてカバーすることは不可能でしょう。

4. P&IクラブによるLNGターミナルCOUの承認に関する詳細ガイダンス

a) 契約の当事者は誰か

誰が契約当事者であるか、誰が契約上の受益者と責任履行者かを明らかにすることが大切です。当クラブでは、ターミナル関係者や港湾関係者など契約当事者が多数に上るCOUをよく見かけます。このようなCOUでは、関連会社・子会社・代理店が関わってくる、また、それぞれに契約上の義務や責任が発生するといった問題が起こる可能性があります。

b) 定義と解釈

定義をすることで解釈をしやすくなりますが、そういった定義は別の書類で触れられていることもあります。クラブにまだ提示されていない可能性があり、確認が必要です。また、当事者を幅広く一括で定義すると、船主とは直接の関係がない子会社や下請け業者（着岸用のタグボートなど）も含まれる可能性があること意識しておくことも重要です。

例えば、COUの条項で用いられる「船舶関係者」の定義には、「船主のあらゆる関連会社」や「ターミナル以外のあらゆる企業」が含まれる可能性がありますが、この定義は範囲が広くて容認できません。このような場合には、「船舶関係者」の定義を船舶の実際の所有名義者に絞るか、その定義を、そうした他の当事者がLNGターミナル/LNG港内での船舶の運航、移動、着岸、出港などの業務またはLNGターミナル/LNG港への寄港に関する業務に従事している期間と範囲だけに限定するよう努めるべきです。

c) COUと当事者間で交わされたその他の契約との関係性

交わされている契約の数が多い場合は、契約内容に齟齬が生じた際にどの契約が優先されるのかを確認しておくことが不可欠です。これによってリスクの割り当てが変わる可能性があるからです。責任や制限額的面でクラブにとっては容認できるCOUであったとしても、優先度の高い購入契約や売買契約に基づいて責任の取り決め内容が組み替えられることで、そのCOUのメリットは消えてしまう可能性があります。これに関してクラブが対処するのはおそらく不可能でしょう。

d) 責任限度額

クラブによる填補を適用するには、当該COUにおける船舶の責任限度額を適用法令（LLMC 1976、またはLLMC 1976を改正する1996年議定書など）で定められた額に制限する、または（制限額がない場合、もしくは制限額が適用されない場合は）1億5,000万米ドル、LLMC 1976、LLMC 1976を改正する1996年議定書のいずれかから契約で合意した額に制限する必要があります。

COUですべてのクレームの責任制限額を契約上1億5,000万米ドルと定めている場合、法令で別段定められているはずの制限額は適用されないというのが一般的です。この制限額が同一の事件に起因するすべてのクレームに適用されるのであれば、これはP&Iカバーとして承認できます。ただし、船骸撤去クレームと船員クレームについては前述のように例外となる可能性があります。仮にクラブが補償額を引き上げることにした場合、ターミナル側は制限額を1億5,000万米ドルから（上方）修正することができる、と定めたCOUの文言も目にしたことがあります。そうした文言も問題はありますが、現状、P&Iクラブに制限額を引き上げる意向はないという点には注意しておくべきです。

一方、メンバーは、船主が市場から追加保険を購入できるという前提で制限額を（1億5,000万米ドル超に）引き上げることを定めた文言があった場合には、それを阻止するべきです。そういった市場保険でカバーすることもできますが、その場合、P&Iによる通常の填補範囲を超える部分については、メンバーが別途保険料を負担しなければなりません。

e) ノック・フォア・ノック条項

ノック・フォア・ノック条項とは、過失の如何を問わず、各当事者は自身が抱える一部の損失/クレームにのみ責任を負い、相手方に求償をしないということを定めたもので、当事者間の相互補償とセットになっているのが一般的です。COUでは通常、メンバーは自船船員の怪我/死亡のクレームに対する責任を負い、ターミナル側は自社従業員の怪我/死亡のクレームに対する責任を負います。ノック・フォア・ノック条項では、専らターミナル側の過失であってもメンバーの責任負担が生じる可能性があります。クラブではこういった条項も容認しています。

ただし、このノック・フォア・ノック条項(および相互補償)については、公平なバランスが確保されているかを確認する必要があります。

f) 港内でLNG船のオペレーションを安全に行うための船舶関係者の責任

この条項には通常、船舶関係者の代表者である船長の責任が分かりやすい形で記載されています。水先案内に関する条項とセットになっていることもあり、多くの場合、生命の安全・船舶・環境・第三者の資産について船長が責任を負うと明記されています。このような条項は一般的ですので、P&Iカバー上問題はありません。

g) LNG船に損害が発生した際にLNGターミナルの関係者が責任を負う基準

これは一般的な条項ではありますが、責任の範囲と損害の疎遠性について、また、過失や制限額に関する条項や、不可抗力など責任の例外事項に関する条項との相関関係について、入念に確認する必要があります。これはP&Iのリスクではありませんが、ご加入の船体保険会社と相談するとよいかもかもしれません。

h) LNGターミナルや港に損害が発生した際に船主関係者が責任を負う基準

メンバーにとってこれは重要な条項です。損害の疎遠性や責任の割り当てといった制限条項を入念に確認しなければなりません。稼働率の高いターミナルで派生的損失が発生している場合には、とりわけ確認が必要です。バースマスター、タグ、水先人の過失に対する本船の責任についてもこの条項に組み込まれている場合があります、不可抗力の制限事項やテロ行為にも触れていることがあります。

両当事者の過失割合に応じて責任を分担する方が公平性が高いのは明らかであるため、過失割合条項を組み込むCOUが増えてきています。

ただし、クラブが承認するための最低限必要な条件として、この責任条項が、相手方(ターミナルなど)単独の過失であってもメンバーが相手方に補償をするわけではない、という内容になっていなければなりません。前述のように、この要件の例外は非常に限られています。具体的には、(a)相互ノック・フォア・ノック条項に基づく責任、(b)メンバーの船舶の船員または船骸撤去という特定の事情下に対する責任、の2つです。専らターミナル側の過失であってもメンバーが責任を引き受ける内容になっているCOUについては、マネジャーの承認を得ることが欠かせません。

i) 油濁

LNG船から油が流出した場合、LNGターミナルの関係者が船舶関係者に対して、然るべき回収作業を行い、費用を補償するよう求めることがよくあります。油濁の回避や油の回収方法について本船がターミナル側を意のままに管理することはできないにもかかわらず、過失の如何を問わずターミナルへの補償義務は引続き発生するため、責任のバランスが妥当になるよう、この条項は念入りに確認しなければなりません。

「1992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(CLC)」はLNG船には適用されませんが、回復可能な損害の概念については、仮にCLCが適用されたとして容認できそうな概念を参照した際に挙げられることがよくあります。

一方、「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(バンカー条約)」はLNG船に適用されます。先に述べましたが、メンバーが契約上1億5000万米ドルの上限額に既に合意している場合には、その条項は承認されます。

j) 船骸撤去

船舶関係者は船骸撤去の責任を負う場合があります。一部の契約では、両当事者の過失割合によって責任が緩和されることもありますが、一般的にCOUでは、船舶関係者が船骸撤去を行わない場合、ターミナルが撤去作業を行いその費用を船舶関係者に請求する権利があると定められています。また、当該船舶が障害物や危険物になっていなくても、ターミナル側がそれを撤去すべきという見解を持っている事実だけで船骸撤去が行われる契約もあります。

関係する地元当局による正式な命令/通知に関しては特にですが、船骸の撤去を命じる権利が正当な根拠に基づいて行使されるよう、条項の内容を協議することを推奨します。船骸撤去条項の内容を確認する際は、該当する裁判管轄区における船舶のあらゆる責任制限権の影響を受けずに、ターミナル側が船骸撤去を命じる法定権利やそれと同等の権限を有しているかを把握することが大切です。

k) 権利放棄と第三者のクレーム

一部のCOUでは、第三者からのクレームに対してターミナル側が無制限の包括補償を求める場合がありますが、これについてはクラブで承認されません。一方、第三者からのクレームに関して両当事者が互いに求償しないよう合意すること、または各当事者の過失割合に従って補償するよう合意することは可能で、クラブの承認上も問題ありません。

l) 保険

各当事者は通常、慣例的に付保している保険、具体的には責任保険に加入していることが求められます。船舶に関して言えば、P&I保険と船体保険がこれに該当するでしょう。

保険契約の解除通知を船舶関係者に出した旨をLNGターミナル関係者に知らせようクラブに保証を求める条項については、一般的にクラブでは容認されません。そのような要求があった場合、メンバーはすぐにマネジャーと相談する必要があります。

m) 代位

各当事者へのクレームに関する代位権を放棄するよう保険者側に求める要件が時折見受けられます。その放棄の目的がCOUの相互ノック・フォア・ノック条項に対応させるためでない限り、その条項をクラブで承認することはできません。

o) 仲裁

係争の決着を仲裁でつけることも珍しくありません。契約の性質からして、この方法の方が都合がよいといってもよいでしょう。

5. プール不可能なリスクのための市場保険

COUやその一部にプール不可能なリスクが含まれている場合、メンバーはそのようなリスクに合った保険を市場から購入してカバーすることも可能です。これについては通常、メンバーの費用負担という形でクラブで手配することができます。

結論

メンバーが高額な保険を別途付保せずともP&Iのプール可能な担保で補償されるよう、多くのターミナルがそれに必要な最低限の例外と制限額を受け入れてきてくれました。こういったケースの多くは、最終的に適度にバランスの取れた契約になっており、責任負担は過失割合に従って行われ、制限額についても契約単独で、または法令と契約を組み合わせることでそのまま維持されています。こういった公平なバランスを達成できるのは、得てしてメンバーとLNGターミナルとの間で入念な交渉が行われた結果であるとマネジャーは考えています。今回の改定Bulletinがそのような協議を行う際の一助になることを願っています。

2016年6月

以上
(翻訳)ブリタニヤP&Iクラブ 日本支店

本 Bulletin はすべて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。