

## クラス3(P&I)メンバー各位

クラブのクラス3(P&I)メンバーの(他クラスより)分離(開催される)総会が、通常決議案の審議と(適当であれば)承認のため、2021年1月12日火曜日グリニッジ標準時13時30分より、Zoomを利用して開催されることをここにご通知申し上げます。通常決議案は次のとおりです。

「クラブのクラス3(P&I)のルールは、2021年2月20日グリニッジ標準時正午を以って、改正案文のとおり改められるべきこと。」

本通知に改正案文を添付します。

理事会の命により

J A Young  
セクレタリー

2020年12月15日

注記:総会に出席し投票する権利を持つクラス3(P&I)のメンバーは、自らに代わり出席し投票する代理人を指名することができる。代理人はクラブのメンバーであるか、またはメンバーであるところの法人団体の正当な権限を有する代表者であるべきこと。

本Circular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。

## 改正案文 - 2021保険年度クラス3(P&I)のルール変更

---

01/21

クラス3(P&I)のルールを下記のとおり改正する。

アンダーラインを施した語句を追加し、~~取消線を施す~~語句を削除する。

第13条を次のように改める：

### 第13条 係船戻し

第6条(5)の規定に従って為されていた別段の合意に抵触せぬ限り、加入船が安全な港または場所に最終的に係留されてから同地で連続する30日以上の間(最終的に係留された日から発航日までを数え、それより1日を控除した日数)係船され、その加入船が積荷を一切持たない場合、そのメンバーは当該期間に対し日割計算で50%を超えぬ保険料の払い戻しを受けることができる。もし当該期間中船員も乗船していなければ、保険料の払い戻し額は前記の方法で95%を超えぬ率で算出される。この保険料の払い戻し額は、再保険料、プール協定上のクラブの債務、およびマネジャーが随時決定する管理費用を控除した後に計算される。保険料払い戻しの対象期間終了後3ヵ月以内に文書での通知がマネジャーによって受け取られなければ保険料の払い戻しは行われない。

ただし常に

- (i) マネジャーは、本条のために、その港または場所が安全であるか否かを定めるものとする。そして
- (ii) オーバースピル保険料については、保険料の払い戻しは行われない。

理由： 本改正は、船舶に関する表現を現代化させるものである。（日本語訳に変更はございません。）

### 第19条 担保危険

第19条(4)を次のように改める：

#### 19(4) 第三者の疾病、傷害、死亡に関する責任

船員または船客以外の第三者の疾病、死亡、負傷によりメンバーが支払い義務を負う補償金と損害賠償金および上記の疾病、死亡、負傷に関連した第19条(6)に明記する針路変更のための費用。

ただし常に

- (i) 本ルール第19条(4)のもとでの保険担保は、船上での不作為または怠慢、あるいは加入船の運航に関して、または船積み港での貨物の受け取り時から揚げ荷港での貨物の引渡しまでの貨物の取り扱いに関して発生する債務と費用に限る。

(ii) メンバーは、その第三者に關係するその他すべての者や保險者からそのような責務、費用を回収するために法律上許されるあらゆる適切な手段を講ずること。そして

(iii) 第19条(4)のもとでは回収できない。

(a) マネジャーが(船員の親族である場合を除き)第三者の航海のための乗船とその条件を了承せず、メンバーがクラブの求めるであろう追加保険料を支払わないか、支払いに同意していない場合。

または

(b) メンバー以外の者により雇用された、(宿泊施設として用いられる)加入船上の(航海を目的に雇用される者以外の)人員に関するものであって、次のいずれかの場合:

(i) 当該加入船が、原油やガスの生産または探査施設から500メートル以内に係留または投錨している場合。または

(ii) メンバーとそのような人員の雇用主との間にクラブが承認した契約上の責任分担がない場合(第19条(15)参照)。

(c)(暫定的な場合を除き)加入船が係留され、ホテル、レストラン、バーその他の娯楽施設として公開される場合、そのような加入船上のホテル、レストラン、バーその他の娯楽施設への来客や訪問者に関するもの。

理由： 本改正は、船舶に関する表現を現代化させるものである。(日本語訳に変更はございません。)

第19条(19)を次のように改める：

19(19)

### 罰金

管轄権のある裁判所、審判所または官庁により、加入船に関しメンバーまたは船員もしくは他の者に課される下記に対する罰金または他の過料および付随費用。船員もしくは他の者に課されるものは、メンバーが法律上弁済する責任を負うか(ただし、マネジャーが既に承認した契約や損害補償条件に基づくものでない限り、契約や損害補償条件に基づく弁済責任を除く)、メンバーがマネジャーの承認を得て正当に弁済するものに限る。

積荷

(A) 引渡した貨物の過少または過大または貨物の申告や積荷の記録(物品または貨物の密輸、またはその試みから生じる罰金または過料を除く)に関する規則の違反。ただし常に、第19条(17)のもとでの積荷に関するメンバーの責任が担保されていることを条件とする。

関税法

~~(B) 密輸または関税法令違反。ただし加入船上の積荷に関するものは除く。~~

出入国管理法

(CB) 出入国管理法令違反。

## 汚濁

(DC) 油または他の物質の偶発的な流出または排出。ただし常に

(i) メンバーは、第19条(12)のもと、そのような偶発的な流出または排出に関する債務とその付随費用がともに担保されていることを条件とする。さらに

(ii) そのような流出または排出に関しては、加入証明書に記載されている額を総責任限度額とすること。

## その他の過失

(ED) 加入船に関して任務遂行中の船員またはメンバーの他の使用人や代理人の作為・不作為・懈怠。ただし理事会 (Board)、(ただし、クレーム金額が200万米ドルを越えないときは委員会 (Committee)) の裁量によりクラブの担保範囲にあると認められるもの。

ただし常に

下記に対して課された罰金または他の過料(の関連費用を含む)はクラブから回収できない。

(i) 加入船の過積に対するもの。または

(ii) 不法漁労に対するもの(不法漁労の主張に対し防禦するためにかかる費用を含む)。または

(iii) (適切な海図の保持を含む)安全航海に関する規則違反に対するもの。ただしメンバーが罰金や過料の対象となった違反を防ぐために合理的な手段を尽していたと理事会 (Board)、(ただし、クレーム金額が200万米ドルを越えないときは委員会 (Committee)) が納得する場合はこの限りではない。または

(iv) メンバーが知っていたか、無謀にも無視したか、その防止のため合理的な手段を講ずることを怠った犯罪行為に対するもの。または

(v) 船舶の油水分離器または同等の油濁防止装置の迂回路を作ったかそれら装置を作動しないようにしたために生じたMARPOL規則違反に対するもの。

(vi) 関税法令違反による加入船の没収に関するもの。ただし、理事会 (Board)、(ただし、クレーム金額が200万米ドルを越えないときは委員会 (Committee)) がその裁量によりそのような没収によって生じる損害の全部あるいは一部の回収を認める場合はこの限りではない。

理事会 (Board)、(ただし、クレーム金額が200万米ドルを越えないときは委員会 (Committee)) は上記ただし書き(vi)のもとで裁量を働かせる際には次の点を考慮する。

(a) クラブから回収できる金額は没収時の加入船の(負担が付着していない)市場価額をいかなる場合も超えぬこと。

(b) メンバーは、本船没収の原因となった法規違反を防止するため合理的な手段を尽したことを理事会 (Board)、(ただし、クレーム金額が200万米ドルを越えないときは委員会 (Committee)) に納得させること。

(c) 理事会 (Board)、(ただし、クレーム金額が200万米ドルを越えないときは委

員会(Committee))は、メンバーが本船に有する利益を剥奪されて後に初めてその回収の承認を考慮すること。

理由： 本改正は、改正されたプール協定の文言と平仄を合わせるものである。

## 第21条 特殊用途船に関する危険の除外

第21条(3)を次のように改める：

下記加入船の諸経費についてのクレームに関連する費用は一切クラブより回収できない。即ち

**掘削船およびプロダクション作業** 21(3) 油またはガスの探査・開発や生産に関連して掘削、地層試料採取、生産の諸作業に使用される船舶であり、それらを使用して行う作業から、または作業中にクレームが発生する場合、油またはガスの生産に関連して生産の諸作業を行うために使用される加入船に関し、加入船の使用に関する契約に従って当該加入船と坑井が、直接または間接を問わず、接続が確立された時点から、当該契約に従って当該加入船が坑井から最終的に切り離されるまで、除外規定が適用される。

理由： 本改正は、改正されたプール協定の文言と平仄を合わせるものである。

## 第27条 責任の制限

第27条(1)を次のように改める：

**一般的制限** 27(1) クラブはルールおよび船舶が加入する特別条件に抵触せぬ限り加入船に関する賠償責任を担保するが、そのような賠償責任は、賠償責任を制限する法律を含む法律により最終的に決定することのできるものである。クラブはいかなる場合もこの法律上の責任を超える金額についてはその支払いの責に任じない。船舶の加入がその全屯数によらぬ場合、クラブの責任は全屯数に対する加入屯数の割合に制限される。

理由： 本改正は、船舶に関する表現を現代化させるものである。（日本語訳に変更はございません。）

## 第34条 加入船の保険の終了

第34条(4)を次のように改める：

**行方不明** 34(4) 最後の連絡があったか、ロイズに行方不明船として掲示されたか、そのいずれか早い時から10日を過ぎても行方不明の場合。

理由： 本改正は、船舶に関する表現を現代化させるものである。（日本語訳に変更はございません。）