

こちらは、英文記事「<http://www.gard.no/web/updates/content/20752882/is-it-paramount-for-a-charterparty-to-include-a-paramount-clause>」(2014年7月14日付)の和訳です。

最近、船主の方々から、用船契約に含まれる至上約款を削除したい用船者の要求を受け入れてしまうと、本来であればP&I保険によって免れるか、または軽減されていた可能性がある、用船者に対する責任の保険てん補の権利を失うのではないかと問い合わせを受けています。

用船契約に至上約款を組み込むかどうかは、商業リスクに関わる問題です。船主のクレーム防御のための法的立場はやや弱まりますが、P&I保険による保険てん補範囲には影響されません。

この記事は、過去のGard Insight¹記事を補足し、船主および用船者が、用船契約に至上約款を含む場合の英国法下での法的効力について、適切に理解する重要性を強調するものです。

至上約款

至上約款により、ヘーグ・ルールまたはヘーグ・ヴィスビー・ルールが用船契約に組み込まれている場合、契約上の当事者間でリスクの割り当てがなされます。一般的には、船主に、用船者からのクレームに対する防御が追加されることになります。

至上約款を用船契約に残すか、削除もしくは修正するかは、船主および用船者の間で行われる商業的な交渉となります。至上約款を削除することにより、英国法の下で船主は、「Gard Insight」の以前の記事で述べられている通り用船者からのクレームに対して追加される上記の防御に依存できなくなります。そのため、至上約款が残されている場合よりも、船主の全体的な責任の負担は大きくなる可能性があります。

保険担保範囲

Gardの規約下では、用船契約に至上約款を必ず含むことを、P&I保険のてん補のための条件とはしていません。そのためP&Iの保険のてん補範囲は、Gardの規則の対象範囲に含まれる、用船契約下で発生する責任に対しても適用されることになり、追加の保険は必要としません。一般的にこれらは、第三者に対して発生した相手方当事者の債務のほか、関連するコストおよび費用を、相手方当事者に対して賠償する責任となります。

性能の低下、速度および消費に関する規定違反、または返船の不履行による損害賠償責任など、用船契約の下で発生するその他の責任は、P&I保険および、Gardが提供するその他のあらゆる追加の保険のてん補範囲とはなりません。ただし、かかるクレームの追求または防御にかかる法的費用については、応訴保険(FDD保険)のてん補範囲となる場合があります。

上記のGard Insight記事で示した推奨事項は依然として妥当なものですので、船主および用船者は、紛争のリスクを減らすため、用船契約の条項について交渉する場合に、それらを考慮することが賢明です。両当事者の意図が適切に反映され、その契約期間を通じて両当事者間で明確に解釈することができる用船契約は、契約の確実性を最大にするものであり、用船契約およびP&I保険双方の観点からしてもより良いものといえるでしょう。

¹ 「[至上約款の重要性](#)」(2012年2月12日)

本情報は一般的な情報提供のみを目的としています。発行時において提供する情報の正確性および品質の保証には細心の注意を払っていますが、Gard は本情報に依拠することによって生じるいかなる種類の損失または損害に対して一切の責任を負いません。本情報は日本のメンバー、クライアントおよびその他の利害関係者に対するサービスの一環として、ガードジャパン株式会社により英文から和文に翻訳されております。翻訳の正確性については十分な注意をしておりますが、翻訳された和文は参考上のものであり、すべての点において原文である英文の完全な翻訳であることを証するものではありません。したがって、ガードジャパン株式会社は、原文との内容の不一致については、一切責任を負いません。翻訳文についてご不明な点などありましたらガードジャパン株式会社までご連絡ください。

