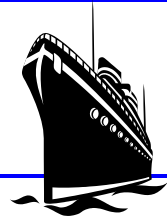


MSI Marine News

トピックス



●海上保険の総合情報サイト **MARINEN@vi** もぜひ、ご閲覧ください。(http://www.ms-ins.com/marine_navi)

2016年ヨーク・アントワープ規則が万国海法会で採択されました

2016年ヨーク・アントワープ規則(YAR2016)が、2016年5月6日にニューヨークで開催された万国海法会(CMI)^{注1}総会で採択されました。今後、YAR2016が用船契約や船荷証券に採り入れられた場合には、共同海損^{注2}の精算にYAR2016が適用されます。

注1：万国海法会(CMI：Comité Maritime International)

1897年にアントワープで設立された海事関連法規の統一を目的とする非政府国際団体。

注2：共同海損(General Average)

船舶が積荷などとともに共同の危険(座礁、火災、機関故障による漂流など)にさらされたときに、共同の安全のために、故意にかつ合理的な犠牲を払い、あるいは費用を支出することがある。その犠牲損害あるいは費用を、救助された財貨の価額に応じて分担しあう制度。

1. ヨーク・アントワープ規則について

ヨーク・アントワープ規則(YAR)は、共同海損に認容しうる損害や費用について定めたものです。条約や法律ではなく、あらかじめ運送契約等で合意した当事者にのみ適用される国際統一規則です。通常、用船契約や船荷証券の条項で、共同海損はYARによって精算されることが規定されています。

現在、多くの用船契約や船荷証券の条項に採り入れられているのはYAR1994です。YAR2004が2004年に採択されていますが、用船契約や船荷証券にはほとんど採り入れられていません。YAR2016は、ICS^{注3}、BIMCO^{注4}、IUMI^{注5}といった船舶関係団体などの同意を得た上で採択されており、BIMCOが今後作成/改訂する用船契約/船荷証券への採用を表明するなど、用船契約や船荷証券への採用が見込まれます。

注3：ICS (The International Chamber of Shipping)

国際海運会議所。各国船主協会を会員として1921年に設立された組織で、日本船主協会は1957年4月に加盟。船主の利益を擁護・代表し、商船隊の発展を促進させることを目的とする団体。

注4：BIMCO (Baltic and International Maritime Council)

ボルチック国際海運協議会。1905年に発足の“The Baltic and White Sea Conference”が前身。船舶代理店を含むブローカーの他、PI保険等を含む「クラブメンバー」や船級協会、海事法律事務所、損保、銀行等海運に関心のある「準メンバー」により構成されている。用船契約等書式の標準化を行なっている。

注5：IUMI(International Union of Marine Insurance)

国際海上保険連合。各国の海上保険団体と業者が会員。

2. 2016年ヨーク・アントワープ規則の主な変更点

YAR1994、YAR2004と比較したYAR2016の主な変更点は以下の通りです。

(1) 救助報酬 (VI条)

YAR1994	救助報酬は原則として共同海損に認容される。
YAR2004	救助報酬は原則として共同海損に認容されない。
YAR2016	<p>救助報酬は原則として共同海損に認容される。ただし、LOF (ロイズ救助契約標準書式) に基づく救助のように、船主や荷主など各当事者が救助業者に対して個別に救助報酬の支払義務を負う場合には、以下の例外を除いて共同海損に認容されない。</p> <p>①共同海損の原因となった海難の後に別の海難が発生するなどの事情により、救助報酬分担額決定の基礎となる被救助価額と、共同海損分担額決定の基礎となる共同海損分担価額との間に大きな差異が生じた場合</p> <p>②共同海損犠牲損害が高額の場合</p> <p>③被救助価額が明らかに間違っており、救助報酬の分担が不正確である場合</p> <p>④ある当事者が別の当事者が負担すべき救助報酬を負担している場合</p> <p>⑤当事者の大部分が異なる条件で救助報酬を負担している場合</p>

(2) 避難港における乗組員の給食料 (X I 条)

YAR1994	合理的な範囲で共同海損に認容される。
YAR2004	共同海損に認容されない。(規定が削除された。)
YAR2016	合理的な範囲で共同海損に認容される。(YAR1994 と同様の内容となった。)

(3) 仮修繕費 (XIV 条)

YAR1994	航海を完遂するために行われた仮修繕で、かつそれを行わない場合に生じるであろう共同海損費用の節約額を限度に、仮修繕費が共同海損に認容される。
YAR2004	YAR1994 の仮修繕費の限度額の規定に加えて、「実際の仮修繕費と本修繕費の合計額が、避難港で本修繕を行った場合の見積額を超過する範囲に限定される」という規定が設けられた。
YAR2016	YAR2004 で新設された規定が削除された。(YAR1994 と同様の内容になった。)

(4) 分担価額 (XVII 条)

YAR2016 (文言新規追加)	価額の低い貨物について、それを共同海損の精算に含める場合に要する費用との比較で妥当でないと共同海損精算人が考えた場合に、共同海損に含めないことができるようになった。これは LOF2011 でも採用されている考え方で、多数の荷主が関係するコンテナ船の共同海損精算においてこの規定の適用が想定される。
---------------------	--

(5) 利息 (XX I 条)

YAR1994	共同海損に認容された費用、犠牲損害について、年率 7%の固定利率とする。
YAR2004	利率は毎年、CMI 総会で決定する。(2016 年：年率 2.5%)
YAR2016	利息適用期間のそれぞれの年の最初の銀行営業日の 12 か月物の ICE LIBOR ^{注6} に 4%を加算する。(2016 年：1.16925% + 4% = 5.16925%。利率は毎年変わる。)

注 6：ICE LIBOR (Intercontinental Exchange London Interbank Offered Rate)

ロンドン市場での資金取引の銀行間平均貸出金利。かつては、英国銀行協会(British Bankers' Association：BBA)が LIBOR の算出・運営を行っており、「BBA LIBOR」と呼ばれていたが、2014 年 2 月から米取引所大手のインターコンチネンタル取引所(ICE)傘下の ICE ベンチマーク・アドミニストレーションがその算出・運営を行っており、現在は「ICE LIBOR」と呼ばれる。

(6) 立替手数料

YAR1994	立替えられた共同海損費用について 2%の手数料が共同海損に認容される。(XX 条)
YAR2004	規定が削除され、手数料は共同海損に認容されない。
YAR2016	YAR2004 と同様に、手数料は共同海損に認容されない。

(7) ガイドライン

共同海損の手続きの概要、保証状などの提出書類、精算人の役割などについて解説した「ガイドライン」が新たに作成され、CMI 総会で承認されました。なお、このガイドラインに強制力はなく、YAR の一部を構成するものではないことが確認されています。

3. さいごに

共同海損の精算手続きにおいて「精算すべき費用項目の削減」「精算の迅速化」を目指して制定された YAR2004 は、用船契約や船荷証券に採り入れられることがほとんどありませんでしたが、YAR2016 は多くの関係者の合意を得て制定されており、今後、用船契約や船荷証券の条項に採り入れられて、共同海損精算の標準ルールとなることが期待されています。

<参考文献>

- ・ CMI HP <http://www.cmi2016newyork.org/session-1>
- ・ Richards Hogg Lindley HP <http://www.ctplc.com/media/407923/york-antwerp-rules-2016.pdf>
- ・ 日本船主協会 HP (用語解説) <http://www.jsanet.or.jp/glossary/>

以上