

説明文

オーストラリア法の改正により、船主の行為や過失(航海過失等)により生じた油濁やその恐れであっても、用船者が過怠金を科せられる可能性があります。逆に、用船者の行為や過失(非安全港等)により生じた油濁やその恐れであっても、船主が過怠金を科せられる可能性があります。このような状況は船主及び用船者のコントロールを超えた部分を含むことから、油濁事故を引き起こした者が補償を通じて過怠金を負うように用船契約条項を改定することを推奨します。

当該条項の下、船主は、油、油混合物、油性残留物の排出及びその恐れに対応する責任を全面的に負います((a)項)。同内容はオーストラリア法及び国際補償体制に沿っています。

(b)項 i 及び ii では、一方の過失、不作為、用船契約違反により引き起こされる油濁及びその恐れに対して同一の求償条項を挿入することで船主及び用船者の保護を図っています。

(b)項 i 及び ii の但し書きは、本来的には法的責任がない状況で用船契約条項により契約上の責任を引き受けたことでクラブカバーに問題が生じないようにするためのものです。但し書きにより寄与過失がある場合には回収額が制限されます。また、本条項での過怠金の回収は、当該回収が用船契約の準拠法の下禁止されていないことを条件とします。

本条項における求償は、(b)で規定される状況において過怠金の賦課に関する係争で生じた係争費用やその他費用についても対象にしています。

油濁もしくはその恐れが第三者の行為により引き起こされ、そこに船主及び用船者の行為が一切含まれていないにも関わらず、改正オーストラリア法の下、船主もしくは用船者が過怠金を科される場合には、本条項は発動しません。

本条項は刑事及び民事の過怠金を扱うものであり、条約の範囲となる民事責任は対象となりません。

当事者の求償権、防御権、責任制限権は(c)項で保護されています。

(d)項は、用船契約チェーンがある場合、同様の回収及び補償条項の適用を確保することを目的としています。