

本回覧は、2026年2月20日より発効する相互P&I保険契約における、メンバーが危険物運送契約で求償権を保持するための重要な要件について説明しています。

求償権について

2026年2月20日以降、相互P&I保険契約の下で、メンバーは危険物運送契約において一定の求償権を保持することが義務となります。具体的には、ヘーグまたはヘーグ・ヴィスビー・ルール¹の第IV条第6項に定められた危険物の運送に関する求償権を放棄、制限、または契約に組み入れなかったことにより発生した責任については、クラブ理事会またはメンバー委員会の裁量によってのみてん補が可能となります。

このカバー変更は、ヘーグまたはヘーグ・ヴィスビー・ルールに代表される伝統的かつ公平な制度を運送契約に自動的に適用される法律を支持する国際P&Iグループの加盟クラブ（以下「加盟クラブ」）の姿勢を反映しています。これらの法律は当事者の権利と義務を明確に定義しており、運送品が危険物であることが事前に通知されなかった場合に、危険物の運送に関し運送人が荷送人に対して求償できるという明示的な権利が含まれます。¹ 契約上の交渉による権利や黙示の権利と異なり、こうした状況における危険物の運送に関する運送人の求償権は厳格責任の一つであり、大多数の海事管轄において、運送人が求償権を放棄または制限すると明示しない限り、船荷証券に基づき、法令上の規定として自動的に適用されます。

このような求償権保持義務は、メンバーがヘーグまたはヘーグ・ヴィスビー・ルールよりも不利でない条件で契約すべきというP&I保険の確立された原則を表しています。当該原則は、リスクを共有するには公平な環境が求められることを前提としています。メンバーが商業的利益のために不利な条件で契約した結果、より大きな責任を負うことになれば、相互扶助の概念を損なうこととなります。

さらに、危険物運送によって発生し得る責任は、潜在的に非常に大きなものです。近年、危険物に関連するいくつかの重大海難事故がプール再保険に影響を及ぼしています。そのため、加盟クラブのメンバーがこれらのリスクを共有している限りは、メンバーはこれらの求償権を保持する条件で契約を締結すべきです。そうすることで、危険物によって損害が発生した場合に、加盟クラブの回収が妨げられることがなくなります。すでにプールに報告された注目度の高い海難事故を踏まえ、加盟クラブは、このような事態に対して積極的に防止策を講じることを目指しています。

¹ 本回覧における「危険物」についての言及は、運送人が貨物の危険性を明示的に認識し、そのリスクを受け入れた状況を指すものではありません。

より広い観点から言えば、加盟クラブは、乗組員、環境および財産の安全を含む海運業界における安全性の促進とともに、海運が属するバリューチェーンにおける持続可能性の確保も目指しています。これらすべては、危険物運送に関して適切な安全対策を講じるべきであるという主張を支持し、それに伴い、メンバーが求償権を保持すべきであることを裏付けています。

クラブカバーの変更とその影響に関する詳細情報は、以下の「よくある質問 (FAQs)」をご参照ください。

国際グループのすべてのクラブは同様の回覧を発行しています。

求償権について

よくある質問 (FAQs)

1. 求償権の放棄とは何を意味しますか？

クラブカバーにおける「求償権放棄」は広く解釈され、危険物運送に関する求償権の放棄、制限、または求償権条項を契約に組み入れなかったことのいずれをも含みます。

2. 求償権保持の要件はどの契約に適用されますか？

この要件は、すべての運送契約に適用されます。船荷証券、用船契約、労務提供契約、荷主の契約条件などを含みますが、これに限るものではありません。また、本要件は、物品を貨物として運送する船舶にのみ適用され、その運送が契約の主要目的である場合に限られます。この要件は、「許容される」曳航契約および補給船契約、「ノック・フォー・ノック」協定、Heavycon契約を含む、国際グループ・プールに基づいてクラブ・ルールの範疇となる契約の下で生じる責任に対するP&Iカバーを棄損するものではありません。

ヘーグまたはヘーグ・ヴィスビー・ルールの第IV条第6項に基づく求償権は、法令に従い船荷証券に適用されますが、すべての運送契約に自動適用されるものではありません。しかし、これらのルールは至上約款などにより他の運送契約に組み入れられることが多く、その場合は求償権条項も含まれます。また、同等の権限が、他の適用法、例えば、同等の規定を定める国内法、ハンブルク・ルール、あるいは運送契約に関する法律に基づき、運送人に認められる場合があります。

したがって、この要件は、あたかもヘーグまたはヘーグ・ヴィスビー・ルール第IV条第6項、もしくは他の適用法に基づく同等の規定を包含する船荷証券契約を締結したかのように、すべての運送契約に適用されるものとします。

3. 付随契約に求償権放棄が含まれている場合はどのようになりますか？

求償権放棄が運送契約そのものに含まれているかどうか、運送契約を優先して適用される付随契約または関連契約に含まれているかどうかを問わず、当該要件に従うものとします。例えば、船荷証券には求償権放棄条項がなくても、荷送人の契約条件が船荷証券に包含されており、その中に求償権放棄が含まれる場合において、この要件が適用されます。

4. この要件の適用対象となる損失はどのようなものですか？

海上運送契約に関連するすべての損失が適用対象となります。貨物の滅失・損傷だけでなく、例えば危険物の爆発に起因する人身傷害や死亡、汚染、船骸撤去費用なども含まれます。これらの損失が本来であれば回収可能であったにもかかわらず、求償権が放棄されたために回収できない場合は、その損失に対するてん補は毀損されません。

5. 運送契約において運送人が求償権を放棄した場合、クラブが提供するカバーへの影響はどのようになりますか？

そのような状況においては、求償権放棄に起因する責任について、カバーが自動的に提供されるものではなく、クラブの理事会またはメンバー委員会の裁量によって決定されます。ブルーカードに基づく義務は履行されます。

が、その後、該当クラブは当該メンバーに対して、発生した責任の回収を求める可能性があります。

6. メンバーが法律により求償権行使を妨げられた場合、この要件はどのように適用されますか？

メンバーが求償権条項を組み入れた運送契約を締結することが可能な場合は、そのような契約を締結しなければなりません。しかしながら、強行法規により求償権行使が妨げられたことをメンバーが証明できる場合には、この要件は適用されません。

7. 補償内容の変更はいつ発効しますか？

この変更は、グリニッジ標準時2026年2月20日正午に発効します。

8. 新規契約や2026年2月20日以降も継続する既存契約にはどのように適用されますか？

加盟クラブは、2026年2月20日以降も継続する既存契約について、メンバーが追加カバーを購入するための手配が必要であることを認識しています。また、2026年2月20日以降に締結される新規契約についても、求償権放棄に起因する責任に関しては、同様に追加カバーが必要です。追加カバーの手配に関しては、引受担当者にご連絡ください。

UK P&Iクラブ 日本支店 訳