

メンバーの皆様

2023年2月14日

海難救助作業の契約・着手の遅延可能性について国際P&Iグループが実施した調査のエグゼクティブサマリー

背景

2020年は従来のロイズオープンフォーム（LOF）を使用した契約件数がこれまでになく低水準で、ここ数十年にわたって利用率の低下が続いていることがわかりました。当事者間で代替となる契約上の取り決めを結んでいる形跡もあり、これが救助作業の着手の遅れにつながったり、場合によっては本来であれば回避できたはずの汚染責任や難破物責任に発展したりすることもあります。この懸念を踏まえ、国際P&Iグループ（当グループ）は、こうした状況で遅延をもたらし得る直接の根本原因とLOF使用促進につながる改革案を検討するため、元SOSREP（閣僚権限代行者）のHugh Shaw氏に独立性、中立性、客観性を確保した調査を委託しました。

Hugh Shaw氏から当グループに提出された最終報告書は、2022年7月に発行されました。報告書は無償で配布しています。[ここ](#)をクリックするとダウンロードできます。Hugh Shaw氏は2022年9月にロイズでプレゼンテーションを実施しており、今後、この調査結果は、ロイズ独自のLOF調査の結果も併せて検討されることとなります。

主な調査結果

今回の調査結果は、以下のようにまとめられます。

1. 救助作業の契約・着手の遅れは拡大しており、重大な損失や生命の危険が生じる状況にまで悪化しかねない。
2. 船長や陸上管理責任者（DPA）の自由な権限と遅滞のないインシデント対応が極めて重要である。
3. 海上インシデントに関係する主要ステークホルダーの一部は、コストの透明性向上を求めており、LOFを用いない契約を選ぶ傾向にあるが、当事者が安上がりな選択肢を求めて交渉を続けているうちに遅延につながる恐れがある。一部の海事当局は、遅延が合理性を欠く状況においては、その権限により、船主の費用で救助者や適切な契約を選定する権利があると正式に認めている。
4. 迅速性が求められる場合や緊急事態の場合、LOFはステークホルダーにとって依然として「優先的に選ぶべき契約」である。「不成功無報酬」（no cure-no pay）の原則もインセンティブを高めるもので、LOFはシンプルで実効性が高く、使用法もわかりやすい。しかし「歴史に残るような」乱用・誤用が疑われる出来事、救助報酬の裁定にかかる期間、報酬・費用に対する不透明性に関する懸念がある。
5. 「サイドレター（補足文書）」を使用すると、遅延に拍車がかかりかねない。



6. LOF を用いた契約が減少すれば、救助者による新たな技術・装備への継続的な投資意欲が削がれ、その結果、コストは最終的に船主やその保険会社に転嫁される。
7. 契約交渉が長引いている状況では、沿岸国による「干渉」や干渉の脅威は、意思決定の「さらなる迅速化もしくは期間短縮」を後押しする意味でプラスの効果ありと認められた。
8. 教育・トレーニングは、適切な人材を対象にしなければならない。
9. 合意なき慣行や手続きは遅延の可能性を抑えるどころか、むしろその可能性を高めてしまう。
10. 海難対応で重要な役割を担うすべてのステークホルダー間で、実効性のある意思疎通と協力が必要である。

上記調査結果を踏まえ、報告書では主な勧告として以下の事項を挙げています。

1. 国際海運会議所（ICS）は、H&M 保険者や P&I 保険者の支持の下、ISM コードに準拠し、SMS で指名されているように船長、DPA、その他の指名された者に対して、救助作業の要請・着手に関する適切な知識・経験を身につけさせ、躊躇なく迅速に行動する権限を与える必要があることを会員に徹底する。
2. ICS は、将来の「サーキュラー6」（管理責任者を担ううえで必要な資格、トレーニング、経験に関するガイダンス）の改訂時に、救助作業実施について言及するよう要請する文書を IMO 海上安全委員会（MSC）に提出することも検討すべきである。
3. ロイズ海難救助仲裁部門（LSAB）は、少なくとも過去 20 年間にわたる LOF 報酬の動向を評価する調査を実施し、（a）報酬事前算定型の事業者との契約、（b）標準 LOF 契約、（c）LOF と第 13 条の報酬に上限を設定するサイドレターの組み合わせの各条件の下、インシデントを処理するという比較的単純なケースについて、報酬規模を分析し、コストの「格差感」解消に努める。
4. LSAB は、実際の精算・報酬、精算額の「相場」、現実的な例・事例研究のいずれかについて、従来の「ロイズオープンフォームダイジェスト」のデジタル版が発行可能か検討する。
5. LSAB は、業界内に見られる懸念に対処し、透明性を高めたプロセスによって「実施作業に対する公正な報酬」を反映した基準が整備済みであることを示すため、LOF の「再始動」に踏み切る。
6. すべての利害関係者は、海事当局の主な意思決定権者と意思疎通を図る経路を確認し、海難対応の裁定、対応方法、契約上のオプション、進捗状況を随時共有する努力が求められる。密接な連携を怠れば、遅延につながったり、国の介入を招いたりしかねず、結果的に余計にコストがかさむ特定の措置を「指示される」リスクが高まる可能性がある。
7. 当グループの対外活動プログラムに関与していない海事当局は、詳細情報を確保するため、当グループと接触することが奨励される。
8. 国際海上保険連合（IUMI）は、すべてのステークホルダーが H&M 市場の「全体的な査定幹事」を迅速に決定し、当事者間の早期の話し合いを促進するシステムなどを含め、既存の取り決めのどの部分に改善の余地があるのか検討する。



9. 救助契約・作業・活動に関する教育運営グループまたは委員会を設置し、中立の立場の委員長と業界横断的な代表を置く必要がある。

10. 当グループ、IUMI、国際救助者連盟（ISU）、ICSは、業界横断型の業務規定・指針（CoP）を策定・導入するため、他組織から選任されたステークホルダーも交えて、ワーキンググループの設立を検討する。

当グループは、報告書の調査結果を受け入れ、上記勧告を世界の船舶保有・救助・保険業界に推奨します。

当グループは、本プロジェクトにご尽力いただいた **Hugh Shaw** 氏にこの場を借りて心からお礼申し上げます。

上記に関してご質問がございましたら、当グループまでご遠慮なくお問い合わせください。

以上

Jeremy Grose
Director
The Standard Club UK Limited
Email: jeremy.grose@standardclub.com

（本回覧は、英文クラブサーキュラーをメンバー各位の便宜のために日本語に仮訳したものです。）