



東京海上日動 マリンニュース

No.206

2020年3月24日

コマーシャル損害部・海上業務部

2020年版・ロイズ救助契約書式(“LOF2020”)の制定

<要旨>

◆ロイズ海難救助契約標準書式(通称:Lloyd’s Open Form(以下、LOF))は船舶、貨物その他の財産が海難に遭遇した際に、救助業者へ救助作業を委託する場合の世界で最も代表的な契約書式です。

◆これまでは2011年版書式(通称:LOF2011)が使用されてきました。今般、若干の改正が行われ、新書式(通称:LOF2020)が2020年1月1日付で制定されました。

◆また、LOFに付属する仲裁規定のLloyd’s Standard Salvage and Arbitration Clauses 2011(通称:LSSA2011)がLloyd’s Salvage Arbitration Clauses 2020(通称:LSAC2020)と名称を変更の上、制定されました。LSAC2020は、LSSA2011、Fixed Cost Arbitration Procedure及び手続規則を包摂したものとなりました。

◆今回はLOF2020、LSAC2020の上記変更点の概要についてご紹介いたします。

1. 改正の概要

LOF2011は、本体契約書式であるLOF2011と、それに付属するロイズ救助・仲裁標準条項であるLloyd’s Standard Salvage and Arbitration Clauses 2011(LSSA2011)及び手続規則からなっていました。本年1月1日の改定で、本体契約書式LOF2020とLloyd’s Salvage Arbitration Clauses 2020(LSAC2020)が制定されました。新書式の全文と改定内容(要旨)は、以下ウェブサイトをご覧ください。

(<https://www.lloyds.com/market-resources/lloyds-agency/salvage-arbitration-branch/lloyds-open-form-lof>)

(1) LOF2020

今回のLOF改定では、従来の原理原則に変更はなく、部分的改定のみ施されているため、当該改定に伴う実務への影響は少ないと思われます。

主だった改定点は以下の通りです。

① Clause H

救助業者による救助作業終了時点(安全に浮揚したとみなされる時点)の明確化を図るべく、語句の微修正がなされています。

② IMPORTANT NOTICES 4

LOF2011では、救助業者がLOF契約を締結して救助作業を行う場合に、作業受注時から14日以内にCouncil of Lloyd’sに受注の事実を通知し、締結済み契約書(もしくはその写)を提出する義務を負っていました。

LOF2020では、上記に加えて、LOF2020を修正、変更する場合には、当事者間の合意書(もしくはその写)についても提出する義務が課されることとなりました。

本改定の目的は、船主等と救助業者とで予め財産救助報酬(1989年海難救助条約13条で規定される救助報酬)の限度額を合意することによって、結果としてP&Iクラブが負担するSCOPIIC報酬を増大させることに繋がる、いわゆる“Side Agreement”などについてCouncil Of Lloyd’sへ通知を徹底させることにあります。これによって、LOF契約における手続きの透明性を担保するとともに、当該合意の効力について仲裁人が、より慎重に検討できるようになりました。

(2) LSAC2020

今回制定された LSAC2020 は、LSSA2011、後述の Fixed Cost Arbitration Procedure(LSAC2020 15条)、及び手続規則を包摂したものとなっています。

① Clause 4

LSSA2011 では、救助業者に対する担保提供者をイギリス在住者に限定していましたが、今回の改定に伴ってその限定が解除されました(LSAC2020 4条5項)。

② Clause 5

LSAC2020 5条3項に仲裁人及び控訴仲裁人の報酬と費用を担保するために自らが担保を要求することを認める内容の条項が創設されました。これは、従来 LSSA2011 では6条6項及び10条8項に記載された内容とほぼ同一であり、実務上の変更はありません。

③ Clause 7

LSSA2011 13条では、コンテナ船に積載された貨物の荷主が代理人を選任していない場合で、同被救助貨物の担保を第三者が提供している場合には、この担保提供者に文書の送達を行えば、当該荷主にも適切に送達されたと見なす旨が規定されていました。

LSAC2020 では、こうした船種の限定が無くなったため、全ての荷主に上記の規定が適用されることとなりました。これによって、救助業者の送達に要するコストの削減が期待されます。

④ Clause 14

LSSA2011 ではコンテナ積載貨物に関する特別規定が13条(③Clause 7 参照)以外にも、14条、15条に規定されていました。

14条では、代理人を選任した荷主が救助業者と救助報酬について合意し、その貨物の価額の合計が被救助貨物価額の75%以上となった場合、仲裁人は、代理人を選任していない荷主の貨物の救助報酬を決定する際にも、当該合意を用いることができる旨が規定されていました。

15条では、救助価額が一定の金額を下回る貨物について、当該貨物の救助報酬支払いを確保するためのコストが救助報酬額を上回ると見込まれる場合に、仲裁人が認めた場合に、救助報酬の支払い責任を免除される旨が規定されていました。

LSAC2020 の改定で、LSSA2011 14条、15条の規定から、「コンテナ積載」という限定を無くし、LSAC2020 14条に統合されています。こちらも救助業者のコストを削減する事が期待されています。

⑤ Clause 15

本条項は、仲裁において請求額が小額な事案に主に適用される手続きである Fixed Cost Arbitration Procedure (通称:FCAP) をほぼそのまま取り込んだものとなっています。従来、FCAP は、LOF 契約書式とは別途にガイドラインが作成されていましたが、今回の改定で LSAC2020 の一部に包摂されることになりました。但し、2011年度版 FCAP から FCAP を採用する条件が変更され、LSAC2020 では、仲裁人は以下の事案に FCAP を採用する裁量を有します。

(i) 担保要求額が200万米ドル未満の場合(仲裁人が、事実関係が複雑で口頭聴聞が必要と判断した場合は除く) もしくは、

(ii) 担保要求額200万米ドル以上だが、事実関係が簡単かつ被救助財物に切迫した危険がなかった場合

FCAP が採用された場合、仲裁判断で使用される証拠書類は、一部の書類を除き、両当事者合わせて100ページ以内で作成せねばならず、両当事者の主張も各々4,000ワード以内でまとめるよう規定されています。仲裁人の報酬は報酬テーブル(LSAC2020にて規定)で予め決定されています。こうした規定は、仲裁手続きの簡素化と迅速化、さらには仲裁に要するコストを削減させることを目的としています。

⑥ Clause 19

SCOPIC 条項9条により、暦日5日の猶予期間を設けて、船主は SCOPIC 報酬の支払義務を停止できるとされています。これに対して救助業者は、船主が担保提供義務不履行である場合を除き、SCOPIC 条項4条により、救助作業の終了を主張することができませんでした。

今回の改定では、救助業者が、(i) 以後、救助契約に拘束されないこと、(ii) 救助業者の作業終了日までの救助報酬、SCOPIC 報酬及び撤収作業費用に関する請求権を棄損されないことの2点に関して仲裁人の命令を要請することができる旨、新たに規定されました。

2. 改定に伴う影響

(1) LOF2020

今回の改定に伴う大幅な変更はなく、実務に与える影響は限定的なものと言えます。

(2) LSAC2020

今回の改定に伴う変更としては、基本的な内容に関して大きな変更はありません。LSSA13条～15条から、「コンテナ積載」という限定をなくし、適用範囲を拡大したことで、救助報酬決定手続きを効率化したと言えます。

以上