

2 シリーズ【海の法律】第6回

共同海損制度

～ヨーク・アントワープ・ルール (YAR) の変遷と展望～

GENERAL AVERAGE

- History and Expectation of York-Antwerp Rules "YAR" -

小川総合法律事務所 弁護士 西田信尋

Nobuhiro Nishida, Attorney at law of Yoshida & Partners



1. はじめに

海上事故は起こらないに越したことはありません。しかし、あらゆる海上事故を100%回避することは極めて困難であるからこそ、海上事故が起こった場合のルール確立には重大な意味があります。本稿では、海上事故の処理においてしばしば行われる「共同海損」について概説し、その基本となるルールの変遷及び展望について解説をします。

INTRODUCTION

There is nothing better than maritime accidents being avoided. However, it is extremely difficult to avoid any and all occurrences of maritime accidents. Therefore, the establishment of rules for maritime accidents is fairly important. The writer explains the basic rules and expectations of general average which is used around the world to assist with maritime accidents.

2. 共同海損制度の概要

貨物船はいったん航海に出れば、その航海期間中、船舶と貨物は運命を共にして海上危険に遭遇することとなります。例えば、貨物を積載した船舶が座礁をした場合には、船舶と積載貨物の双方が同時に海上危険に遭遇しており、そのまま放置されれば、双方が全損となるかもしれません。しかし、座礁事故の場合、積載貨物の一部を瀬取りすることで、座礁状態すなわち危険な状態から脱することができ、船舶及び残存貨物の双方が安全な状態を得ることができるケースがあります。そして、複数の当事者の船舶や財貨の安全のために、故意かつ合理的に、異常の犠牲を払い又は費用を支出した場合には、当該犠牲又は費用は、安全な状態になった時点での各価額に応じて分担することとされているのです。このように、運命を共にする船舶や貨物等が遭遇した海上危険から安全な状態となるための故意かつ合理的な行為による損害や損失を、共同海損（犠牲）損害といい、原因となった単独海損事故とは区別します。なお、「安全な状態になった時点」とは、後述するYARのG条により、「航海終了時」と定められています。

BIG PICTURE OF GENERAL AVERAGE

Once a cargo vessel sailed from a port, the vessel and the cargo would share the same fate with each other. As a result, when they encountered maritime accidents during the voyage, they would both be at risk. For example, when the cargo-loaded vessel grounds, both of the vessel and the cargo simultaneously encounter the maritime accident, and if they are left without any help, there is a risk that they will be in total loss. However, in this grounding case, if a part of cargo is transferred to another vessel, both of the vessel and the left cargos may as a result be in safe condition by getting away from the grounding situation. When any extraordinary sacrifice or expenditure is intentionally and reasonably made for the common safety for the purpose of preserving from peril the property involved in a common maritime adventure, such sacrifices and expenditures shall be borne by the different contributing interests on the basis of their values at the time of being safe. Any such extraordinary sacrifice or expenditure which is intentionally and reasonably made for the common safety for the purpose of preserving from peril shall be called a general average sacrifice and expenditure. The general average sacrifices and expenditures are distinguished from the particular accident which is the cause of the general average. "The time of being safe" is defined as "the time and place when and where the adventure ends" by Rule G of YAR which are the York Antwerp Rules, a set of rules which have been devised to govern general average as mentioned below.

(1) YARの由来

実務上発展を遂げてきた共同海損処理のルールは、共同海損に認容できる損害や分担方法の統一が強く望まれるように

(1) Origin of YAR

The rules for general average developed under general practices, and then unified rules for general average loss and the way of

なり、グラスゴー決議、ヨーク会議、アントワープ会議を経て、ヨーク・アントワープ規則（「York-Antwerp Rules」又は「YAR」といいます）が採択されました。なお、YARは条約ではなく、現在は万国海法会（CMI）により管理されている国際統一規則です。その後も、海運の実情に合わせて数度の検討が重ねられ、現在に至っています。採択済みの最新のYARはYAR2004¹です。

しかしながら、今日、多くのCharter PartyやB/Lの裏面約款では、共同海損はYAR1994²に従って処理することとされています。また、多くの内航定期傭船契約に用いられる日本海運集会所の定期傭船契約書書式³でも「共同海損は、1994年のヨーク・アントワープ規則又はその後に改正された同規則によって処理する。」と規定されています。なお、NYPE93における“or any subsequent modification thereof”や日本海運集会所書式における「その後に改正された同規則」には、いわゆるYAR2004は含まれません。ただし、BIMCOは、解釈の疑義を避けるため、Charter Partyから“any subsequent modification thereto”又は類似の文言を削除することを強く薦め⁴、また、YAR2004を採用しないことを推奨しています。

(2) YAR1994の構成

YAR1994は、解釈規定、至上規定、A条からG条までのいわゆる文字規定と、I条からXXII条までのいわゆる数字規定から成っています。文字規定には、一般原則が定められており、数字規定には、共同海損として認容される具体的な損害及び分担の細則が定められています。数字規定に定められている主な具体的損害は、次のとおりです。

- 投荷（I条）
- 共同安全のための犠牲による滅失又は損傷（II条）
- 船火事の消火にあたって生じた損害（ただし、煙や火災の熱により生じた損害は除外されます）（III条）
- 乗り上げ（V条）
- 救助報酬（VI条）
- 機関の強用による損害（VII条）
- 船脚軽減又は再積込（VIII条）
- 燃料として使用した積荷等（IX条）
- 避難港における費用（X条）
- 避難港への転針中及び避難港における乗組員の給料・食費及び燃料（XI条）
- 船卸等により積荷に生じた損害（ただし、当該船卸等に要する費用が共同海損として認容される場合）（XII条）

contribution were strongly expected, and then, York-Antwerp Rules (“YAR”) was adopted after the Glasgow Resolution, the York Conference and the Antwerp Conference. YAR is not a treaty, but the international rules which are managed by the Comité Maritime International (“CMI”). YAR has been modified and amended several times up to the present date in consideration of maritime practices. The latest adopted YAR is YAR2004¹.

However, a lot of charter parties and Bs/L have a clause which provides that general average shall be adjusted in accordance with York-Antwerp Rules 1994². Also, the time charter form published by the Japan Shipping Exchange³ which is used for coastal shipping provides that general average shall be adjusted in accordance with YAR1994. The description “or any subsequent modification thereof” after “York-Antwerp Rules 1994” in NYPE93 or the time charter published by JSE does not include YAR2004. However, for the avoidance of doubt, BIMCO strongly recommends that its members remove such references or similar wording in any charter parties they conclude⁴ and that they do not use YAR2004 itself.

(2) Constitution of YAR1994

YAR1994 consists of the Rule of Interpretation, the Rule Paramount, so-called the lettered Rules (from Rule A to Rule G) and so-called the numbered Rules (from Rule I to Rule XXII). The lettered Rules provide general rules and the numbered Rules provide rules for specific losses or damages being allowed as general average and rules for contribution. Main specific losses or damages set forth in the numbered Rules are as follows:

- Jettison of Cargo (Rule I)
- Loss or Damage by Sacrifices for the Common Safety (Rule II)
- Damage by Extinguishing Fire on Ship-board (however, damage by smoke or heat of the fire shall be excepted.) (Rule III)
- Voluntary Stranding (Rule V)
- Salvage Remuneration (Rule VI)
- Damage to Machineries by Overloading (Rule VII)
- Cost of Lightening and Reshipping (Rule VIII)
- Cargo etc. Used for Fuel (Rule IX)
- Expenses at Port of Refuge (Rule X)
- Wages and Maintenance of Crew and Fuel bearing up for and in a Port of Refuge (Rule XI)
- Damage to Cargo in Discharging, etc. (only when the cost of those measures such as discharging, storing or reloading etc. is admitted as general average) (Rule XII)
- Cost of Temporary Repairs (Rule XIV)
- Loss of Freight (Rule XV)

Damage or loss falling under the numbered Rules shall be allowed in general average. When the numbered Rules do not have a particular provision for the type of loss or damage, it will be adjusted by the lettered Rules (Rule of Interpretation, Article

1 YAR 2004 - English version (CMI website)

<http://www.comitemaritime.org/Uploads/YAR%202004%20english.doc>

2 YAR 1994 - English version (CMI website) <http://www.comitemaritime.org/Uploads/YAR%201994%20english.pdf>

3 日本海運集会所定期傭船契約書サンプル

http://www.jseinc.org/document/tcp/teiki_sample.pdf

4 BIMCO 2007年7月 Special Circular No.1

https://www.bimco.org/~media/Chartering/Special_Circulars/SC2007_01.ashx?RenderSearch=true

1 YAR 2004 - English version (CMI website)

<http://www.comitemaritime.org/Uploads/YAR%202004%20english.doc>

2 YAR 1994 - English version (CMI website) <http://www.comitemaritime.org/Uploads/YAR%201994%20english.pdf>

3 The sample of Time Charter by Japan Shipping Exchange Inc.

http://www.jseinc.org/document/tcp/teiki_sample.pdf

4 BIMCO Special Circular No.1 as of July 2007

https://www.bimco.org/~media/Chartering/Special_Circulars/SC2007_01.ashx?RenderSearch=true

- ・ 仮修繕費用 (XIV 条)
- ・ 運送賃 (XV 条)

これらの数字規定に該当する損害が共同海損として認容され、数字規定に特別の規定がない場合には、いわゆる文字規定が適用されることとなります (解釈規定 2 項)。もっとも、この解釈規定は、数字規定が適用になる場合に常に文字規定の適用を排除することを意味しませんし、具体的には個別の判断が必要となります。

3. YAR の変遷

現在、共同海損処理として、YAR2004 があるにもかかわらず、YAR1994 が多く採用されていることは上述しました。

YAR2004 の特徴でもある、YAR1994 から YAR2004 への主な変更点は次のとおりです。

(1) VI 条 救助報酬

YAR1994 : 「救助の性質を有する費用」は共同海損に**認容されません**。

YAR2004 : 「救助に対する支払い」は共同海損に**認容されません**。ただし、一部の当事者が、他の一部の当事者が負担すべき救助料を支払った場合には、当該他の一部の当事者から回収すべき救助料を、共同海損精算書に貸方として記載し、請求することができます。これは、救助報酬を共同海損に認容するものではなく、他の当事者が負担した救助報酬の回収についての一種の救済措置と考えられています。なお、船主が、曳航契約を締結した場合、当該曳航が救助の目的を有するものであっても、船主が全額を支払う義務を負っているため、VI 条の「救助に対する支払い」にはならず、A 条の一般原則により共同海損に認容されることとなります。

◀補足▶ イギリスでは LOF 型救助報酬を共同海損に認容しないという考え方があります。LOF 型救助契約では、被救助財産の所有者は救助者に対して個別の救助報酬支払義務を負っており、LOF に基づく救助報酬の分担が定められます。それにもかかわらず、共同海損に認容されると再精算の必要が生じてしまいます。これには、手間や費用増加、決裁の遅れの問題のほか、救助報酬分担の基礎となる残価と共同海損の分担の基礎となる価額が異なる場合があり、また、仲裁費用等の救助報酬に付帯する費用も共同海損に認容されること等の問題があります。

(2) XI 条 避難港費用

YAR1994 : 避難港における乗組員の給料及び食費は共同海損に**認容されません**。

YAR2004 : 避難港における乗組員の給料及び食費は共同海損に**認容されません**。

◀補足▶ 遅延による損害は、船主及び荷主の双方に生じる

2). At any rate, this Rule of Interpretation does not mean that the lettered Rules do not apply whenever the numbered Rules apply, and it will be adjusted on a case-by-case basis.

CHANGE OF YAR

In spite of the adoption of YAR2004, YAR1994 has been used as general average rule in many cases, as mentioned above. The main modifications from YAR1994 to YAR2004, which constitute the characters of YAR2004, are as follows:

(1) Rule VI. Salvage Remuneration

YAR1994 : Expenditure in the nature of salvage **shall be allowed** in general average.

YAR2004 : Salvage payments **shall not be allowed** in general average. However, if one party to the salvage has paid all or any of the proportion of salvage due from another party, the unpaid contribution to salvage due from that other party shall be credited in the adjustment to the party that has paid it. This does not mean that the salvage payment is allowed in general average, but it allows a type of bailout measure for the collection by the party who has paid it. In case that the owners agree a towage contract, the owners have the obligation to pay all remuneration even though the towage is conducted for the purpose of salvage. Therefore, it is not "Salvage payments" set forth in Rule VI, but it shall be allowed in general average by Rule A.

◀Comment▶ There is a thought that Salvage Remuneration by LOF shall not be allowed in general average in England. Under LOF, the salvaged property owners shall each bear the salvage remuneration in proportion to the respective values of their properties at the time of being salvaged. Notwithstanding this, if salvage remuneration is allowed in general average, it will be needed to be re-adjusted. As a result of this re-adjustment, there would be some problems such as increase of time and cost, the delay of decision or approval, the possibility that there may be a difference between the values for general average and ones for salvage remuneration and the treatment of related costs such as arbitration cost.

(2) Rule XI. Expenses at Port of Refuge

YAR1994 : Wages and maintenance of crew in a port of refuge **shall be allowed** in general average.

YAR2004 : Wages and maintenance of crew in a port of refuge **shall not be allowed** in general average.

◀Comment▶ There might be a problem that the vessel owners' loss by reason of delay is allowed in general average, but the cargo owners' loss by reason of delay is not allowed in general average (Rule C) even though the both of a vessel owners and cargo owners suffer loss or damage arising from the delay. Further to the above, Loss of Earning Insurance is common with vessel owners these days, and the owners' benefit by allowance of wages and maintenance of crew as general average has been decreasing.

(3) Rule XIV. Temporary Repairs

YAR1994 : Where temporary repairs of accidental damage are effected in order to enable the adventure to be completed, the

にもかかわらず、船主に生じる遅延損害のみを共同海損に認容し、荷主の損害を認容しないとすること（C条）には疑問があります。さらに、現代事情としては、船舶不稼働損失保険等の普及により、船員給食費を共同海損へ認容すべき船主利益が後退していることも挙げられます。

(3) XIV条 仮修繕費

YAR1994：航海完遂のために事故による損傷の仮修繕をした場合の費用は、共同海損以外の利益について節約がなされたとしても、これを考慮せず共同海損に認容されます。

YAR2004：原則規定は変わりません。ただし、本修繕を後日施工した場合に、その本修繕費が避難港での本修繕費見積額より低額となった場合には、当該節約額は仮修繕費から控除される、という例外規定が追加されました。

(4) XX条 資金の提供

YAR1994：共同海損費用の2%が立替手数料として認容されます。

YAR2004：立替手数料制度は廃止されました。

(5) XXI条 共同海損として認容された損失に対する利息

YAR1994：年7%

YAR2004：毎年CMI総会で決定⁵（2014年は2.75%）

(6) XXIII条 タイム・バー

YAR1994：規定なし

YAR2004：共同海損精算書の発行日から1年、又は航海終了時から6年

cost of such repairs **shall be allowed** as general average without regard to the saving, if any, to other interests.

YAR2004：The first sentence (principal rule) of Rule XIV does not change. A **second sentence (exemption rule) has been added**. The recovery in general average of the cost of temporary repairs at a port of refuge is limited to the amount by which the estimated cost of the permanent repairs at the port of refuge exceeds the sum of the temporary repairs plus the permanent repairs actually carried out.

(4) Rule XX. Provision of Funds

YAR1994：A commission of 2% on general average disbursements shall be allowed in general average.

YAR2004：The commission shall not be allowed in general average.

(5) Rule XXI. Interest on Losses Allowed in General Average

YAR1994：7% per annum

YAR2004：It shall be decided by annual meeting of CMI⁵ (2.75% in 2014)

(6) Rule XXIII. Time Bar

YAR1994：No provisions.

YAR2004：1 year after the date upon which the general average adjustment was issued or 6 years from the date of the termination of the common maritime adventure.

EXPECTATION TO YAR2016

4. YAR2016への展望

最新の共同海損処理ルールとして、YAR2004が採択されているにもかかわらず、多くのCPやB/LがYAR1994に従うこととしています。そこで、CMIは、YAR2004が広く受け入れられることを目指して、BIMCO及びIUMIと連携を取りつつ検討し、2012年10月北京国際会議においてYAR2012の提案が行われましたが、採択に至りませんでした。そして、現在、CMIは、BIMCO、IUMI、イギリス海損精算人協会、国際海損精算人協会（AMD）、国際P&Iグループと意見交換をしながら、次期YAR2016の採択を目指して検討を重ねています。

また、2013年9月には、YAR2004改定に関する国際小委員会が開催されました（いわゆるダブリン会議）。YAR2016採択へ向けて、YAR2004ないしYAR1994からの改定が議論されている条項のうち、主なものは次のとおりです。

Although YAR2004 has been adopted as the latest general average rule, a lot of CPs and Bs/L have the clause which provides that general average shall be adjusted in accordance with York-Antwerp Rules 1994. CMI, for the purpose of spread of YAR2004, had been considering this in coordination with BIMCO and IUMI. YAR2012 was proposed at the CMI's Conference in Beijing as of October 2012, however it was not adopted. CMI has been considering for the adoption of YAR2016 and have been exchanging opinions with BIMCO, IUMI, Association of Average Adjusters UK, the Association Mondiale de Dispatcheurs / International Association of Average Adjusters (AMD) and the International Group of P&I Club.

Further, International Sub-Committee regarding amendment of YAR2004 was held in September 2013 (Dublin Conference). The main clauses which were discussed for adopting YAR2016 are as follows:

(1) Main points which are under discussion for YAR2016

(i) Salvage Remuneration

5 HISTORICAL RATES OF INTEREST UNDER YORK ANTWERP RULES 参照

<http://www.comitemaritime.org/York-Antwerp-Rules/0,2754,15432,00.html>

5 HISTORICAL RATES OF INTEREST UNDER YORK ANTWERP RULES

<http://www.comitemaritime.org/York-Antwerp-Rules/0,2754,15432,00.html>

(1) YAR2016 へ向けてさらに継続検討されている主な論点

(i) 救助報酬

救助報酬を共同海損に認容する YAR1994 の支持、認容しない YAR2004 の支持及び “Ad hoc” アプローチの支持で拮抗しています。YAR2004 を支持する立場は、LOF 型救助報酬は、法律ないし契約で関係当事者間の分配方法を予め定めているにもかかわらず、共同海損として認容された場合には再精算の手間や費用その他の問題が生じるのは不都合であることを理由としています。

ダブリン会議では、いずれの選択肢を採用すべきかの議論とは別に、LOF 型救助報酬については、救助報酬の決定の際に採用された被救助価額と共同海損負担額の間には明確な差が認められる場合にのみ再精算を行うコンプロマイズ案の説明がありました。なお、「明確な差が認められる場合」としては、①犠牲損害が高額、②後続事故で財物損害が発生、又は③救助報酬決定に使用した価額に誤りがある場合が考えられます。

(ii) 避難港における船員給食費

避難港における間の船員給食費については、これを共同海損として認容する YAR1994 の支持が多数でした。本論点は、改正論点として継続審議されることになりました。

(iii) 仮修繕

YAR2004 の本修繕節約額を仮修繕費から控除するという立場への支持が多数でしたので、まず、YAR2004 の規定に基づいてより理解しやすい文言を検討した上で、YAR2004 と YAR1994 のいずれが適当かについてさらに検討されることとなりました。

(iv) 立替手数料

立替手数料の維持 (YAR1994) と廃止 (YAR2004) の立場に分かれており、継続検討されます。

(v) 金利

固定金利を支持する国はイタリアのみであり、変動金利とすべきである点についてはほぼ一致しています。ただし、精算通貨をどうするかという課題に合わせて、利率決定方法が検討課題として残されました。

(vi) タイム・バー

大多数がタイム・バー規定の導入を支持しました。ただし、YAR2004 の規定で問題がないのかはさらに検討が必要であり、導入の要否も合わせて継続課題となりました。なお、日本は、準拠法で定められる各国の国内法にタイム・バーは委ねられるべきであるとして規定導入には反対の立場です。

(2) YAR2016 では改定されないこととなった主な論点

(i) ロッテルダム・ルールズへの対応

ロッテルダム・ルールズが運送契約に導入された場合の

The position supporting YAR1994 which provides that salvage remuneration shall be allowed in general average, the position supporting YAR2004 which it shall not be allowed in GA and the position supporting “ad hoc” approach countervail with each other. The parties supporting YAR2004 insist that the time and cost for re-adjustment will increase if salvage remuneration is allowed in general average even though salvage remuneration by LOF shall be defined by contracts or laws.

A compromise, which suggested that the re-adjustment shall be conducted only when there is a clear difference between the values for salvage remuneration and the values for general average, as was explained at Dublin Conference apart from a resolution of the said three options, which are the positions of YAR1994, YAR2004 and ad hoc approach. The cases where there is clearly a difference are; (i) high amount of general average sacrifice, (ii) occurrence of damage due to another subsequent accident or (iii) incorrect values for deciding salvage remuneration.

(ii) Wages and Maintenance of Crew in a Port of Refuge

A number of countries supported YAR1994 that the wages and maintenance of crew are allowed in general average. This was left on the agenda.

(iii) Temporary Repairs

A number of countries supported YAR2004 that the saved amount of permanent repairs shall be omitted from the cost of temporary repairs. Easier wordings will be considered on the basis of provisions of YAR2004 and it will be left on the agenda which is better YAR2004 or YAR1994.

(iv) Commission of 2%

There were different positions to hold the commission (YAR1994) and the other position to remove the commission (YAR2004). This was left on the agenda.

(v) Interest

The only country to support the fixed rate was Italy. A number of participating countries supported the variable interest rate. However, the interest rate determination method and the settlement currency were left on the agenda.

(vi) Time Bar

The large majority agreed to introduce the time bar clause. The introduction of the time bar clause and the wordings will be continuously considered. For your reference, Japan did not agree to introduce the time bar clause because the time bar should be determined with reference to the national laws of jurisdiction.

(2) Main points which shall not be amended for YAR2016

(i) Rotterdam Rules

Although the extent of the carriers' liability will change if the Rotterdam Rules are adopted in carriage contracts, it was decided that there was no need to amend YAR. At any rate,

運送人の責任に関するアプローチに適応させるための YAR 改定は不要であるということになりました。もっとも、ロッテルダム・ルールズ固有の問題ではありませんが、運送人に過失が認められる場合の貨物分担額に関する担保取付けや、紛争解決方法等は課題として継続検討することとされています。

(ii) 適用規則

2012 年北京国際会議の際に導入が提案された適用規則「YAR2012 は、先行するすべての YAR の改訂版とみなす。ただし、YAR2012 はそれが採択される前に締結された運送契約には適用されない。」は、当面は検討課題とはされないこととされました。賛成国からは、これを導入した上で、例えば YAR1994 のみを適用したい場合には、その旨を明示すればよいとの意見もありましたが、本規定の有効性自体に疑問があり、また裁判所によって有効性判断に違いが生じれば、海運当事者の立場が不安定になってしまい、妥当とはいえないと考えられます。

(iii) 環境損害

C 条における「環境損害に” 関する” (in respect of)」という文言に「環境損害の防止措置」も含まれることを明確にすべきかが検討課題となりました。「環境損害に関する滅失、損傷または費用」には、「防止措置」に関する費用等が含まれるものと考えに変更はありません。ただし、語句の整備としての問題のみ継続することとなりました。

(iv) 海賊に関する一般規定

海賊に関する解放金の支出は、YAR には明文規定がないものの、適法である限り合理的な支出であると実務上認められており、解放金は共同海損に認容されています。そこで、海賊に関する一般原則を取り扱う明文規定ないし特定の共同海損費用の認容基準を定めた明文規定を YAR に設けるべきかが議題となりました。しかし、多数の海法会、関係団体が不要との立場を示し、新規定を検討する必要はないとの結論に至りました。

(3) 今後の予定

本稿では紙幅の都合上、YAR の概説及び実情ないし主だった改正論点等についてのみ言及しましたが、海運実務の現状に即した、より広く受け入れられる YAR の成立は強く望まれているところであり、現在も議論は継続されています。

本稿寄稿時における今後の予定としては、2014 年 3 月に IWG 会合を実施、6 月の CMI ハンブルグ国際会議時に ISC 会合と IWG 会合を実施し、新 YAR2016 の採択へ向けて議論されることとなっています。

(小川総合法律事務所 弁護士 西田信尋)

although the Rotterdam Rules are not a particular problem, securing the cargo owners' contribution in case that the carriers are negligent or GA dispute resolution services were left on the agenda.

(ii) Rule of Application

The draft wording for the Rule of Application put forward by CMI at Beijing Conference "These York Antwerp Rules (2012) shall be considered to be an amendment or modification of previous versions of the York Antwerp Rules. Notwithstanding the foregoing, these York Antwerp Rules (2012) shall not apply to contracts of carriage entered into before the formal adoption of the Rules." have not been decided as a matter to be considered. The consenting countries opined that if someone would like the application of YAR1994, it is only necessary to express it. However, we wonder the validity of the clause itself, and the position of the related parties will be unsustainable if some courts give different judgments regarding the validity of the clause.

(iii) Damage to Environment

Is there need to amend the wording "in respect of damage to the environment" set forth in Rule C in order to clarify that it includes losses, damages or expenses resulting from the taking of preventive measure to avoid damage to the environment? Our thought that "losses, damages or expenses in respect of damage to the environment" includes the said losses, damages or expenses resulting from the taking of preventive measure and has not changed. However, only upgrading of the wording was left on the agenda.

(iv) General Rule regarding Piracy

It has been accepted as a matter of law or practice that the payment of ransom is a legitimated expense allowed in general average as long as it is legitimate and reasonable although YAR does not have any provisions in connection with the payment of ransom. It was considered if express wording in YAR would be desirable to deal with the general principles or regulate specific allowances. However, it arrived at the conclusion that new clause regarding piracy is not need to be considered since many interested organizations indicated that such clause is not necessary.

(3) Schedule in Future

The writer mentioned only the overview and main points of amendment of YAR due to the space constraint. The adoption of broadly acceptable new YAR which is based on the current maritime practices is strongly expected and the matters remain are under discussion.

As to the schedule at the moment of writing, IWG meeting will be held in March 2014, ISC meeting and IWG meeting will be held at Hamburg International Conference in June 2014 for discussing the matters regarding the adoption of YAR2016.

(Nobuhiro Nishida, Attorney at Law of Yoshida & Partners)