

## 添付別紙

### VRP に関する国際 P&I グループガイドライン (米国用)

#### 1. 指揮権 (Control)

事故処理活動 (清掃作業) に関する最終的な権限は組員 (船主) 側にあることを契約の中で明記しておくこと

#### 2. 資金面での保証 (Funding) (OSRO 契約で特に重要)

クラブは事前の支払いの保証または約束は行わない。ただし、適当と判断される場合には、事故発生後の妥当な期間内に、契約に基づいて行われた事故処理活動に関する費用で組員が支払うべきものについては、保証を行うことがある。斯かる保証は次の条件に従うものとする。

- i) 金額が米ドルで明示されていること
- ii) 事故処理活動の期間が明示されていること  
すなわち、保証状は適当な定められた期間 (例えば事故発生日から 7 日以内) の事故処理活動に伴って生じる費用の支払いについて保証するものとし、期間の延長についてはクラブの書面による合意を必要とすること
- iii) クラブの責任は 24 時間前の通知により終了すること (haul-off 条項)

#### 3. 保険及び補償 (Insurance and Indemnity)

クラブは QI/OSRO を共同被保険者とすることや、QI/OSRO に対して船主へのてん補を直接保証することに同意しない。

ただし、QI/OSRO に対し、次の形式で限定した補償を行なうことには同意する。

- i) 業者は船主/運航者に対し、業者自身による①重大な過失又は故意、②船主/運航者との契約違反、③適用される法律または規則の違反、から生じる責任につき補償する。
- ii) 船主/運航者は業者に対し、船主/運航者による①重大な過失又は故意、②業者との契約違反、③適用される法律または規則の違反、から生じる責任につき補償する。
- iii) 船主/運航者は業者に対し、本船からの油の流出により生じる清掃費用もしくは損害についてすべての責任につき補償する。ただし、次の場合を除く。
  - a) 連邦法、州法に基づく免責規定の適用を受けられるとき
  - b) 業者の重大な過失又は故意により責任が生じたとき
  - c) 船主/運航者が直接訴訟を提起されても責任がないとき
  - d) 船主/運航者が責任を制限できるとき
  - e) 人身事故に関する責任が生じたとき

さらに、契約の下での業者に対する船主/運航者の責任の合計額がクラブのてん補限度額を超えることのないよう、責任制限額を契約に盛り込むことを推奨する。

#### 4. 担保責任 (Warranties)

業者については、特に清掃活動作業に関して、必要な全ての連邦及び州の承認、認可等を保持していることの保証を求めること

**5. 資格 (Classification)**

OSRO については、OSRO が連邦法及び州法（該当する場合）の下での資格を保持していることの保証を求めること

**6. 保険 (Insurance)**

業者が 2 百万米ドル以上の賠償責任保険に加入し、その効力を維持していることを確認すること

**7. 準拠法及び裁判管轄 (Law and jurisdiction)**

準拠法及び裁判管轄の選択に際しては、ニューヨーク州を選択することを推奨する。

**8. 請求費用に関する紛争 (Disputed invoices)**

業者の意向で支払い期限を契約に盛り込む場合には、80%を相当期間内（約 30 日）に支払い、残りは双方合意の後に支払う旨の規定を設けることを推奨する。

**9. 利息 (Interest)**

未払い金に対する利息が請求される場合には、通常の銀行貸出金利の 1%から 2%上乗せとすることを推奨する。

**10. 機密保持 (Confidentiality)**

契約書によっては守秘義務に関する規定が盛り込まれているが、少なくとも船主が契約内容について P&I 保険者と協議できるよう規定すること

## VRP に関する国際 P&I グループガイドライン (米国以外用)

### 1. 指揮権 (Control)

事故処理活動 (清掃作業) に関する最終的な権限は組合員 (船主) 側にあることを契約の中で明記しておくこと

### 2. 資金面での保証 (Funding) (OSRO 契約で特に重要)

クラブは事前の支払いの保証または約束は行わない。ただし、適当と判断される場合には、事故発生後の妥当な期間内に、契約に基づいて行われた事故処理活動に関する費用で組合員が支払うべきものについては、保証を行うことがある。斯かる保証は次の条件に従うものとする。

- i) 金額が明示されていること
- ii) 事故処理活動の期間が明示されていること  
すなわち、保証状は適当な定められた期間 (例えば事故発生日から 7 日以内) の事故処理活動に伴って生じる費用の支払いについて保証するものとし、期間の延長についてはクラブの書面による合意を必要とすること
- iii) クラブの責任は 24 時間前の通知により終了すること (haul-off 条項)

### 3. 保険及び補償 (Insurance and Indemnity)

船主と業者の責任は公平なものとするべきであり、重大な過失ではなく単なる過失責任に基づくものとするべきである。従って、業者は自己及びその使用者等の過失について責任を負い、船主も自己及びその使用者等の過失、並びに船舶からの油等の流出がなければ生じなかったであろう損害について責任を負うものとする。

### 4. 責任制限 (Applicable limit)

船主の責任は国内法における船主責任限度額までに制限されることを規定するよう推奨する。国内法に責任制限に関する規定が無い場合には、船主責任の総額はクラブのてん補限度額を超えない旨規定することを推奨する。

### 5. 担保責任 (Warranties)

業者に対して資機材が業務遂行目的に適しているという保証を求めること

### 6. 保険 (Insurance)

業者が適正な保険を付保していることを確認すること

### 7. 準拠法及び裁判管轄 (Law and jurisdiction)

英国を推奨する。

### 8. 請求費用に関する紛争 (Disputed invoices)

業者の意向で支払い期限を契約に盛り込む場合には、80%を相当期間内 (約 30 日) に支払い、残りは双方合意の後に支払う旨の規定を設けることを推奨する。

## **9. 利息 (Interest)**

未払い金に対する利息が請求される場合には、通常の銀行貸出金利の1%から2%上乗せとすることを推奨する。

## **10. 機密保持 (Confidentiality)**

契約書によっては守秘義務に関する規定が盛り込まれているが、少なくとも船主が契約内容について P&I 保険者と協議できるよう規定すること