

米国 VRP に救助業者との契約を挿入する際の国際 P&I グループガイドライン（除く船骸撤去）

1. 船主の代理人（Owner's Representative）

船主が代理人を指名して救助作業に立会わせる権利を有すること。サルベージマスターは作業中、状況が許せば船主の代理人に意見を求め、毎日日報を提供しなければならない。もし船主の代理人が特定の作業や費用に異議を有する場合には、その旨書面（Note of Protest）を作成し、将来の争いに備えた記録としなければならない。

2. 指揮権（Control）

救助作業中はサルベージマスターが包括的指揮権を有するが、作業中に船主もしくは船主の代理人と相談することを救助業者に求める条項を合意の中に含めるべきである。同様に、船主の代理人はサルベージマスターもしくは業者の代理人に助言をすることが認められなければならない。

3. 資金面での保証（Funding）

クラブは事前の支払いの保証または約束は行わない。

SCOPIC を適用する場合には無修正の SCOPIC 条件を適用する。もし funding agreement が単に実費精算契約（time and material contract）であるならば、P&I カバーとは無関係であり、船舶保険者と協議すべきである。船主は以下の点を考慮に入れるとよい。

(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保証人の書面による合意を必要とすること

(iii) 保証人の責任は 24 時間前の通知により終了すること（haul-off 条項）

4. 救助報酬（Salvage Remuneration）

業者とその下請人は契約上規定された額以上の救助報酬を請求する権利がなく、船主がその規定された報酬額以上を支払わなければならないようになった場合には、業者は直ちにそれを補償することを明記すること。

5. 補償（Indeminty）

各条項は船主と業者の責任について対等なものと規定し、双方の責任は重過失責任ではなく単純過失責任に基づくものとする。従って業者は業者自身及びその使用者等の過失行為に対して責任を負い、船主は船主自身及びその使用人等の過失行為に対して責任を負い、更に油流出の性質から生じた損失を負担する。

6. 担保責任（Warranties）

Agreement はサービスと資機材が契約の目的に合致するものであることを担保する条項を有すべきである。米国でのサービスに関する契約の場合、Salvor は 33 CFR 155.4050 に規定する 15 の基準を満たすものでなければならない。

7. 保険（Insuraunce）

業者が適正な保険を付保していることを確認すること。

8. 準拠法及び裁判管轄（Law and Jurisdiction）

英国を推奨。但し、他の裁判管轄が適切な場合もあるであろう。

9. 請求費用に関する係争（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。

10.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。

11.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。