



こちらは、英文記事「[Incorporation of 2011 Inter-Club Agreement in charterparties](#)」（2018年8月30日付）の和訳です。

**ロンドン海事仲裁協会（LMAA）の仲裁廷が先頃、NYPE 書式の用船契約書に 2011 年インタークラブ・アグリーメントが完全な形で適切に摂取されていないと認定したため、船主と運航者は既存の用船契約書の文言を見直す必要があります。**

本件において、船主側は、2011 年インタークラブ・アグリーメント（以下、ICA）の Clause9 に基づき、船主が原船主（head owner）に対して担保したクレームについて用船者に逆担保を要求しました。修正 NYPE1946 書式の用船契約書には、「貨物クレームの責任は、用船者と船主の間で、1996 年発効のインタークラブ・ニューヨーク・プロデュース・エクスチェンジ・アグリーメントとその後の修正に定められたとおり配分され、支払われるものとする」という条項が含まれていました。

用船者側は、上記の用船契約条項の文言は ICA の適用を貨物クレームの責任、配分、支払に限定しており、担保に関するものではないという理由から、船主に対する担保の提供を拒否しました。仲裁廷は、当該用船契約書には ICA が完全な形で摂取されておらず、貨物クレームに対する用船者の責任および責任の配分・支払に関するもの以外には ICA は適用されないとして、用船者側の主張を認めました。

*London Arbitration 18/18 (2018) 1010 LMLN 2* を参照してください。

Gard は、NYPE 書式、ASBATIME 書式用船契約書に 2011 年 ICA を摂取することを推奨しています。ICA は、貨物クレームの取り扱いに際して費用のかかる訴訟を回避することで、合理的な解決を促し、費用を節約することを目的としています。上記の事案では貨物クレームに対する責任を迅速に配分するという主要目的への影響がないため、当該決定により ICA の主旨が損なわれることはないとの仲裁廷は判断しました。しかしながら、ICA の 2011 年改訂の主要目的には、貨物クレームの当事者らが不要な苦勞をせずに契約上の相手方から保証を取り付けることも含まれています。Gard の経験によれば、担保の仕組みは通常円滑に機能し、支払不能によるか支払回避によるかにかかわらず、相手方の債務不履行からメンバーを保護するために必要なものです。

今回の決定は仲裁で下されたものであるため、法的拘束力のある先例とはならないものの、同様の理由に基づいて担保の要求を拒否するケースが増加するきっかけになるかもしれません。そのため Gard は、2011 年 ICA が完全な形で明確に摂取されるよう船契約書の貨物取り扱いに関する条項を入念に見直すことを推奨します。Gard は国際 P&I グループに所属する他のクラブとともに今回の仲裁裁定の潜在的な含意を精査しており、いずれ必要に応じてメンバーの皆様へ最新情報をお伝えします。それまでの間、ご質問のある方や支援を必要とされる方は、ご遠慮なく Gard までご連絡ください。

執筆者：**Teresa Marie Cunningham**

*Claims Executive, Oslo*



本情報は一般的な情報提供のみを目的としています。発行時において提供する情報の正確性および品質の保証には細心の注意を払っていますが、Gard は本情報に依拠することによって生じるいかなる種類の損失または損害に対して一切の責任を負いません。

本情報は日本のメンバー、クライアントおよびその他の利害関係者に対するサービスの一環として、ガードジャパン株式会社により英文から和文に翻訳されています。翻訳の正確性については十分な注意をしておりますが、翻訳された和文は参考上のものであり、すべての点において原文である英文の完全な翻訳であることを証するものではありません。したがって、ガードジャパン株式会社は、原文との内容の不一致については、一切責任を負いません。翻訳文についてご不明な点などありましたらガードジャパン株式会社までご連絡ください。