

クラス 3 (P&I) メンバー各位

1996年インタークラブ協約 (2011年9月改訂)

INTER-CLUB NEW YORK PRODUCE EXCHANGE AGREEMENT 1996 (as amended September 2011)

1970年に初めてクラブ間で策定され、合意協定が結ばれた「インタークラブ協約」(ICA)は、ニューヨーク・プロデューズ・エクスチェンジ用船契約書(NYPE)、若しくはAsbatime用船契約書および同用船契約書に基づく運送契約の双方、またはそのいずれかのもとで発生する貨物クレームに対する責任を、船主と用船者の間で迅速かつ公平に分担せしめ得る、比較的容易な方法を定めたものだ。ICA策定の狙いは、費用と時間のかかる訴訟を回避することにあった。

爾来、ICAは2度の改訂を経ている。1984年に行われた最初の改訂は、クレームを提起する上での時効(除斥期間)についての一つの特別な欠陥を是正するためのものであった。1996年に行われた2度目の改訂は、特にコンテナ輸送上のニーズを満たすためのものであり、ICAの基本的性格は変わらぬものの、より大幅な改訂であった。それは、条文をより論理的なものに変更し、さらに次の変更をともなったものだ。

- (a) ICAの適用する「貨物クレーム」の定義を拡張したこと。
- (b) 一定の限られた状況において、通し運送または複合運送の船荷証券の下で発生するクレームを対象に加えたこと。
- (c) 貨物クレームにハンブルク・ルールが適用される想定で時効規定を改訂したこと。

1996年の改訂を受け、ICAは「1996年インタークラブ協約」(「1996年協約」)と呼ばれることになった。

ICAと1996年協約は共にうまく機能して広く海運業界に受け入れられ、それぞれの目的を果たしてきた。

しかしながら「P&I国際グループ」(「グループ」)が最近表明している懸念は、担保の提供および要求に関する問題を、1996年協約のもとで船主と用船者のいずれかが対処する場合にかかる時間と費用に関することであり、そのような損失は、(1996年協約の精神に基づき)クラブ間のより大きな協力があれば大幅に削減し得るものと考えられている。

1996年協約の(4)(c)項は次のように定めている。

「(4) この協約の下での責任分担は、貨物クレームにつき以下の場合にのみ適用される。

- (c) クレームの合意、解決、支払いが適当に為されたこと。」

グループの考え(法律顧問が確認している)では、この規定は(1996年協約(3)項で定義された)貨物クレームの支払いを、補償を受けるための前提条件としている。したがって、用船契約の一方当事者が支払いを未だに行っていない場合は確定的な請求権は発生していないことになり、故に支払いが行われる以前においては、貨物クレームに関して訴えられた当事者は、用船契約の相手側に対し(例えば船舶その他の財産の差し押え、またはその差し押えを迫ることによる)担保の提供を求める権利を一切持たないことになる。

グループの信じるところ、この状況は意に満たぬものであり、不必要で費用のかかるクラブ間の論争につながる原因であった。

そこでグループは、1996年協約に新たな規定を盛り込むことにした。同規定は、用船契約の一当事者が貨物クレームに関する担保を提供すれば、1996年協約(6)項に定められた時効に抵触せぬ限り、互惠精神に基づいて同当事者に担保取得の権利をもたらすものだ(「担保規定」)。

「1996年インタークラブ・ニューヨーク・プロデュース・エクステンジ協約(2011年9月改訂)」「(2011年協約)」と名付けられた改訂1996年協約そのもの、および1996年協約からの変更部分を明示したものをここに添付する。担保規定は2011年協約の(9)項として追加された。その結果、1996年協約は(大きなものではないが)いくつかの変更を余儀なくされた。

2011年協約は2011年9月1日に発効する。

2011年協約は、契約上、次のように扱われる。

- (a) 以下(c)に従い、2011年9月1日より前に締結された用船契約、またはそのような用船契約の下で発生するクレーム(発生日は2011年9月1日の前後を問わず)には適用されない。
- (b) 2011年9月1日以降に締結される用船契約、およびそのような用船契約の下で発生するクレームに適用される。ただし、2011年協約が次のいずれかの方法によりそのような用船契約に攝取されていること。
 - (i) (用船契約書中)特別にICA1996(2011年改訂)への適用に言及する。または
 - (ii) 用船契約書にICA1996「若しくはそのあらゆる改訂」への適用、または同様の文言を入れる。
- (c) 2011年協約は、2011年9月1日以前に締結された用船契約に入れることができ、当該用船契約の両当事者が(例えば、用船契約書の追加(addendum)により)その旨の合意をすれば、同用船契約の下でのクレームに適用することができる。

2011年協約の上述のような契約上の扱いにもかかわらず、各クラブはそれぞれのメンバーに対し、2011年協約前文第2パラグラフに従い、2011年協約をすべてのNYPE/Asbatime用船契約書、およびそのような用船契約書のもとで発生するクレームに適用させることをお勧めする。それは、用船契約の締結日にかかわらず、また、それに1996年協約あるいは2011年協約が攝取されているか否かにかかわらず、ということだ。

クラブはメンバー各位に対し、2011年9月1日以降に締結されるNYPEおよびAsbatimeの用船契約書には2011年協約を攝取されることをお勧めする。

同様のサーキュラーがP&I国際グループ加盟の各クラブから発行される。

以上

(翻訳) ブリタニヤP&Iクラブ日本支店

本サーキュラーは英語版の日本語訳です。日本語訳と英語版の間に齟齬がある場合は英語版の内容を優先下さるようお願い申し上げます。

本サーキュラーは専用バインダー Section 3. Cargo Documentationにお綴じ下さい。

ニューヨーク・プロデュース・エクスチェンジ用船契約書に適用される1996年クラブ間協約(2011年9月改訂) (Inter-Club New York Produce Exchange Agreement 1996 (as amended September 2011))

この協約は、末尾に列挙する国際グループに属するP&Iクラブ(「クラブ」)の間で2011年9月1日に締結された1996年インタークラブ・ニューヨーク・プロデュース・エクスチェンジ協約(2011年9月改訂)(「この協約」)で、下記(1)に挙げるすべての用船契約につき1996年インタークラブ・ニューヨーク・エクスチェンジ協約を改訂し、(この協約)の変更乃至停止の時に至るまで有効である。いかなる変更も全クラブの文書による承認を得て初めて発効するが、どのクラブも少なくとも3ヵ月以前に他のクラブすべてに宛て文書により通知することを以って協約より脱退することを得る。脱退はこの(3ヵ月)期間満了により効力を生ずる。この協約は、この通知期間の満了後も、通知を出したクラブ以外の全クラブ相互間で効力を有し、通知を出したクラブも、同通知期間満了前に締結した用船契約より発生する貨物クレームについてはこの協約に従い、またその利益にあずかるものとする。

クラブは、その加入メンバーがこの協約を採用し、ニューヨーク・プロデュース・エクスチェンジ用船契約書(「NYPE」)の1946年書式、1993年書式、若しくはAsbatimeと呼ばれる1981年書式(「Asbatime」若しくはそれら書式の今後の改訂版のすべて)に基づき、またはそれら書式に関連して発生する貨物に関するクレームに対する責任の分担を、この協約がそれら用船契約に摂取されていると否とに拘わらず、この協約に従って行うよう無条件で推奨する。

適用範囲

- (1) この協約は、上記日付け(2011年9月1日)の後、NYPE1946年書式または1993年書式またはAsbatime1981年書式(またはそれら書式の今後の改訂版のすべて)を以って締結された用船契約のすべてに適用される。
- (2) この協約の規定は、用船契約中の他の規定に優先して適用され、特に下記(6)(時効)は、それに反する用船契約中の条項や法規に優先して適用される。
- (3) この協約において、貨物クレームとは、貨物の損失、損傷、不足損害(荷緩、漏損、抜荷を含む)、誤揚や引き渡し遅延に対する求償を意味し、それら損失、損傷、不足損害、誤揚や引き渡し遅延に関して徴収される関税や過怠金を含み、さらに以下を含む。
 - (a) クレームの第一次請求者が要したとして請求する法務費用。
 - (b) クレームの第一次請求者が償還を求める利息。
 - (c) 第一次請求者によるクレームからの防御や解決のため合理的に支出された法務費用およびクラブのコレスポネントや専門家の費用のすべて。ただしこの協約に従ってクレームを提起するために要した費用、または用船契約に従って求償に要した費用は、その性質の如何を問わずそれに含まれない。
- (4) この協約の下での責任分担は、貨物クレームにつき以下の場合にのみ適用される。
 - (a) その書式の如何を問わず運送契約の下提起されたクレームであって
 - (i) 用船契約で承認されているもの、または
 - (ii) 当該運送契約に通し運送または複合運送に関する規定が含まれていなければ用船契約上承認されただであろうもの。ただし
 - (iii) 運送契約が(上記(i)または(ii)項のいずれに該当しようとも)通し運送条項または複合運送条項を含む場合、(貨物の)損失、損傷、不足損害、誤着や引き渡し遅延は、それが用船船

船への船積み開始後より同船舶より荷卸しが完了するまでの間に発生したものであること(損失、損傷、不足損害、誤着や引き渡し遅延がそのような期間に発生したことの挙証責任は用船者側にある)。および

- (iv) 運送(または用船船舶が直接携わる運送区間)に関する契約中、ヘーグ・ルールやヘーグ・ヴィスビー・ルール、または法律により運送契約にそれが強制的に適用される場合はハンブルク・ルール、またはある国内法が同ルールを取り入れていればその国内法、におけるよりも運送人にとり不利な条項が挿入されていないこと。
- (b) 用船契約中の貨物責任条項に実質的な変更が加えられていないこと。実質的な変更とは、船主と用船者の間の貨物クレームに対する責任を明確にするものである。特に本協約の目的のためにのみ以下が合意された。
 - (i) NYPEの1946年書式、1993年書式の第8条若しくはAsbatime1981年書式の第8条に「および責任」(and responsibility) の2語が加えられるか、またはそれと同様の用船契約条項の変更が為され、そのため荷扱いに対し船長が有責とされても、これは実質的な変更にあたらない。そして
 - (ii) NYPE1946年書式、1993年書式の第26条若しくはAsbatime1981年書式の第25条の第2段に「貨物クレーム」(cargo claim) の2語が加えられていれば、如何なる場合にも、例え用船契約がこの協約に従うべく合意されていようともこの協約の下での責任分担は適用されない。さらに
- (c) クレームの合意、解決、支払いが適切に解決または示談され、支払いが行われたこと。
- (5) この協約は、用船契約中に定める裁判管轄地や仲裁地にかかわらず、また用船契約中にヘーグ・ルール、ヘーグ・ヴィスビー・ルール、またはハンブルク・ルールのいずれが取り入れられていようとも、これにかかわらず適用される。

時効

- (6) この協約の下、船主または用船者の一方が他方に対し有するクレーム回収の権利は、貨物クレームの通知が、用船契約当事者の他方に対し、貨物の引き渡し日、または貨物が引き渡さるべきであった日から24ヵ月以内に書面により為されぬ限り、放棄され、完全に排除されたものと見なされる。ただしハンブルク・ルールまたは同ルールを取り入れた国内法が、法律により、当該運送契約または全運送行程中の当該用船船舶による運送区間に強制的に適用される場合には、この期間は36ヵ月とされる。この通知には、でき得れば運送契約の細目、クレームの種類、クレーム金額を含めるものとする。

責任分担

- (7) この協約の下で分担されるいかなる貨物クレームの金額も、相手側に分担を求める用船契約の当事者が実際に負担したものでなければならない。この条件は、同じクレームが他の用船契約の下この協約が適用されて分担され、負担の対象とされるであろうような場合、または既に分担の対象となっている場合であっても同様である。
- (8) 貨物クレームは次のように分担される。
 - (a) クレームが実際に不堪航、航海上の過失または船舶の取り扱い上の過失により発生したものである場合。

船主 100%

ただし不堪航が、貨物の積み込み、積み付け、固縛、荷揚げ、その他の荷扱いに起因することを船主が証明すればその限りではなく、この場合の分担は(b)項による。

- (b) クレームが実際に貨物の積み込み、積み付け、固縛、荷揚げ、保管、その他の荷扱いより発生した場合。

用船者 100%

ただし上記分担割合は、「および責任」(and responsibility) の2語が第8条に追加されず、または船長を荷扱いに対し有責とする同様な変更が加えられていない場合であって、仮にそのような変更が加えられていれば

用船者 50%

船主 50%

ただし適当な積み込み、積み付け、固縛、荷揚げ、または荷扱いが、船舶の不堪航の故に妨げられたことを用船者が証明した場合。

船主 100%

- (c) 上記(a)および(b)に定めるところに従いつつ、不足損害または誤揚に対するクレームについては

用船者 50%

船主 50%

ただし上記分担割合は、クレームが当事者の一方(その使用人や下請け業者を含む)の抜荷や行為や怠慢より発生したことの明白で反駁できぬ証拠がない場合であって、もしそのような証拠があるならば(そのような抜荷・作為・不作為に)責任ある側がクレームの全額を負担すること。

- (d) その他クレームのすべて(貨物の引き渡し遅延を含む)。

用船者 50%

船主 50%

ただし上記分担割合は、クレームが当事者の一方(その使用人や下請け業者を含む)の行為や怠慢より発生したことの明白で反駁できぬ証拠がない場合であって、もしそのような証拠があるならば(そのような作為・不作為に)責任ある側がクレームの全額を負担すること。

担保

- (9) 用船契約の当事者の一方が貨物クレームを提起する者に担保を提供する場合、担保を提供した当事者は、用船契約の相手の当事者に通知を出し、その貨物クレームに関し、満足する同額の担保を、相手当事者から取得する権利を得る。かかる権利は、用船契約の当事者間での(貨物クレームに関する)分担に関する権利が本合意によって発生したものであるかどうかにかかわらず発生するが、以下の条件を満たさなくてはならない。

- (a) 用船契約の相手側に対し、担保を請求する当事者から貨物クレームの通知が前記(6)に定められた適切な期間内に書面に出され、かつ

- (b) そのような担保を請求する者は、用船契約の相手側から要求が合った場合、用船契約の相手側に対して、貨物クレームに関し、相手当事者が満足する同額の担保を提供しなくてはならない。

準拠法

- (10) この協約は英国法に準拠し、英国裁判所が専属的裁判管轄を有する。ただしこの協約が用船契約に撰取されている場合(または、当該用船契約の下での積荷に関するクレームの解決がこの協約によると定められている場合)において、用船契約に準拠法あるいは裁判管轄に関して別段の定めがある場合、この協約は用船契約に定める準拠法や裁判管轄規定に従う。

American Steamship Owners Mutual Protection & Indemnity Association, Inc.
Assuranceforeningen Gard
Gard P&I (Bermuda) Ltd
Assuranceforeningen Skuld
The Britannia Steam Ship Insurance Association Ltd.
The Japan Ship Owners' Mutual Protection and Indemnity Association
The London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Ltd.
The North of England Protecting and Indemnity Association Ltd.
The Shipowners' Mutual Protection and indemnity Association (Luxembourg)
Skuld Mutual Protection and Indemnity Association (Bermuda) Ltd.
The Standard Steamship Owners' Protection and Indemnity Association (Asia) Ltd
The Standard Steamship Owners' Protection & Indemnity Association (Bermuda) Ltd.
The Standard Steamship Owners' Protection and Indemnity Association (Europe) Ltd
The Standard Steamship Owners' Protection and Indemnity Association (London) Ltd
The Steamship Mutual Underwriting Association Ltd
The Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Ltd.
Sveriges Angfartygs Assurans Forening (The Swedish Club)
The United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Bermuda) Ltd.
United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Europe) Ltd
The West of England Ship Owners Mutual Insurance (Luxembourg)

**ニューヨーク・プロデュース・エクスチェンジ用船契約書に適用される1996年クラブ間協約(2011年9月改訂)
(Inter-Club New York Produce Exchange Agreement 1996 (as amended September 2011))**

この協約は、末尾に列挙する国際グループに属するP&Iクラブ(「クラブ」)の間で2011年9月1日1996年9月1日に締結された~~1996年インタークラブ・ニューヨーク・プロデュース・エクスチェンジ協約(2011年9月改訂)~~(「この協約」)で、この協約は下記(1)に挙げるすべての用船契約につき1996年インタークラブ・ニューヨーク・エクスチェンジ協約1984年クラブ間協約を改訂しに取って代わり、(この協約の)変更乃至停止の時に至るまで有効である。いかなる変更も全クラブの文書による承認を得て初めて発効するが、どのクラブも少なくとも3ヵ月以前に他のクラブすべてに宛て文書により通知することを以て協約より脱退することを得る。脱退はこの(3ヵ月)期間満了により効力を生ずる。この協約は、この通知期間の満了後も、通知を出したクラブ以外の全クラブ相互間で効力を有し、通知を出したクラブも、同通知期間満了前に締結した用船契約より発生する貨物クレームについてはこの協約に従い、またその利益にあずかるものとする。

クラブは、その加入メンバーがこの協約を採用し、ニューヨーク・プロデュース・エクスチェンジ用船契約書(「NYPE」)の1946年書式、1993年書式、若しくはAsbatimeと呼ばれる1981年書式(「Asbatime」若しくはそれら書式の今後の改訂版のすべて)に基づき、またはそれら書式に関連して発生する貨物に関するクレームに対する責任の分担を、この協約がそれら用船契約に摂取されていると否とに拘わらず、この協約に従って行うよう無条件で推奨する。

適用範囲

- (1) この協約は、上記日付け(2011年9月1日)の後、NYPE1946年書式または1993年書式またはAsbatime 1981年書式(またはそれら書式の今後の改訂版のすべて)を以て締結された用船契約のすべてに適用される。
- (2) この協約の規定は、用船契約中の他の規定に優先して適用され、特に下記(6)(時効)は、それに反する用船契約中の条項や法規に優先して適用される。
- (3) この協約において、貨物クレームとは、貨物の損失、損傷、不足損害(荷緩、漏損、抜荷を含む)、誤揚や引き渡し遅延に対する求償を意味し、それら損失、損傷、不足損害、誤揚や引き渡し遅延に関して徴収される関税や過怠金を含み、さらに以下を含む。
 - (a) クレームの第一次請求者が要したとして請求する法務費用。
 - (b) クレームの第一次請求者が償還を求める利息。
 - (c) 第一次請求者によるクレームからの防御や解決のため合理的に支出された法務費用およびクラブのコレスポネントや専門家の費用のすべて。ただしこの協約に従ってクレームを提起するために要した費用、または用船契約に従って求償に要した費用は、その性質の如何を問わずそれに含まれない。
- (4) この協約の下での責任分担は、貨物クレームにつき以下の場合にのみ適用される。
 - (a) その書式の如何を問わず運送契約の下提起されたクレームであって
 - (i) 用船契約で承認されているもの、または
 - (ii) 当該運送契約に通し運送または複合運送に関する規定が含まれていなければ用船契約上承認されたであろうもの。ただし
 - (iii) 運送契約が(上記(i)または(ii)項のいずれに該当しようとも)通し運送条項または複合運送条項を含む場合、(貨物の)損失、損傷、不足損害、誤着や引き渡し遅延は、それが用船船

船への船積み開始後より同船舶より荷卸しが完了するまでの間に発生したものであること(損失、損傷、不足損害、誤着や引き渡し遅延がそのような期間に発生したことの挙証責任は用船者側にある)。および

- (iv) 運送(または用船船舶が直接携わる運送区間)に関する契約中、ヘーグ・ルールやヘーグ・ヴィスビー・ルール、または法律により運送契約にそれが強制的に適用される場合はハンブルク・ルール、またはある国内法が同ルールを取り入れていればその国内法、におけるよりも運送人にとり不利な条項が挿入されていないこと。
- (b) 用船契約中の貨物責任条項に実質的な変更が加えられていないこと。実質的な変更とは、船主と用船者の間の貨物クレームに対する責任を明確にするものである。特に本協約の目的のためにのみ以下が合意された。
 - (i) NYPEの1946年書式、1993年書式の第8条若しくはAsbatime1981年書式の第8条に「および責任」(and responsibility) の2語が加えられるか、またはそれと同様の用船契約条項の変更が為され、そのため荷扱いに対し船長が有責とされても、これは実質的な変更にあたらない。そして
 - (ii) NYPE1946年書式、1993年書式の第26条若しくはAsbatime1981年書式の第25条の第2段に「貨物クレーム」(cargo claim) の2語が加えられていれば、如何なる場合にも、例え用船契約がこの協約に従うべく合意されていようともこの協約の下での責任分担は適用されない。さらに
- (c) クレームの合意、解決、支払いが適切に解決または示談され、支払いが行われたこと。
- (5) この協約は、用船契約中に定める裁判管轄地や仲裁地にかかわらず、また用船契約中にヘーグ・ルール、ヘーグ・ヴィスビー・ルール、またはハンブルク・ルールのいずれが取り入れられていようとも、これにかかわらず適用される。

時効

- (6) この協約の下、船主または用船者の一方が他方に対し有するクレーム回収の権利は、貨物クレームの通知が、用船契約当事者の他方に対し、貨物の引き渡し日、または貨物が引き渡さるべきであった日から24ヵ月以内に書面により為されぬ限り、放棄され、完全に排除されたものと見なされる。ただしハンブルク・ルールまたは同ルールを取り入れた国内法が、法律により、当該運送契約または全運送行程中の当該用船船舶による運送区間に強制的に適用される場合には、この期間は36ヵ月とされる。この通知には、でき得れば運送契約の細目、クレームの種類、クレーム金額を含めるものとする。

責任分担

- (7) この協約の下で分担されるいかなる貨物クレームの金額も、相手側に分担を求める用船契約の当事者が実際に負担したものでなければならない。この条件は、同じクレームが他の用船契約の下この協約が適用されて分担され、負担の対象とされるであろうような場合、または既に分担の対象となっている場合であっても同様である。
- (8) 貨物クレームは次のように分担される。
 - (a) クレームが実際に不堪航、航海上の過失または船舶の取り扱い上の過失により発生したものである場合。

船主 100%

ただし不堪航が、貨物の積み込み、積み付け、固縛、荷揚げ、その他の荷扱いに起因することを船主が証明すればその限りではなく、この場合の分担は(b)項による。

- (b) クレームが実際に貨物の積み込み、積み付け、固縛、荷揚げ、保管、その他の荷扱いより発生した場合。

用船者 100%

ただし上記分担割合は、「および責任」(and responsibility) の2語が第8条に追加されず、または船長を荷扱いに対し有責とする同様な変更が加えられていない場合であって、仮にそのような変更が加えられていれば

用船者 50%

船主 50%

ただし適当な積み込み、積み付け、固縛、荷揚げ、または荷扱いが、船舶の不堪航の故に妨げられたことを用船者が証明した場合。

船主 100%

- (c) 上記(a)および(b)に定めるところに従いつつ、不足損害または誤揚に対するクレームについては

用船者 50%

船主 50%

ただし上記分担割合は、クレームが当事者の一方(その使用人や下請け業者を含む)の抜荷や行為や怠慢より発生したことの明白で反駁できぬ証拠がない場合であって、もしそのような証拠があるならば(そのような抜荷・作為・不作為に)責任ある側がクレームの全額を負担すること。

- (d) その他クレームのすべて(貨物の引き渡し遅延を含む)。

用船者 50%

船主 50%

ただし上記分担割合は、クレームが当事者の一方(その使用人や下請け業者を含む)の行為や怠慢より発生したことの明白で反駁できぬ証拠がない場合であって、もしそのような証拠があるならば(そのような作為・不作為に)責任ある側がクレームの全額を負担すること。

担保

- (9) 用船契約の当事者の一方が貨物クレームを提起する者に担保を提供する場合、担保を提供した当事者は、用船契約の相手の当事者に通知を出し、その貨物クレームに関し、満足する同額の担保を、相手当事者から取得する権利を得る。かかる権利は、用船契約の当事者間での(貨物クレームに関する)分担に関する権利が本合意によって発生したものであるかどうかにかかわらず発生するが、以下の条件を満たさなくてはならない。

(a) 用船契約の相手側に対し、担保を請求する当事者から貨物クレームの通知が前記(6)に定められた適切な期間内に書面に出され、かつ

(b) そのような担保を請求する者は、用船契約の相手側から要求が合った場合、用船契約の相手側に対して、貨物クレームに関し、相手当事者が満足する同額の担保を提供しなくてはならない。

準拠法

(10) (9) この協約は英国法に準拠し、と英国裁判所が英国の専属的裁判管轄を有するによる。ただしこの協約が用船契約に攝取されている場合(または、当該用船契約の下での積荷に関するクレームの解決がこの協約によると定められている場合)において、用船契約に準拠法あるいは裁判管轄に関して別段の定めがある場合、この協約は用船契約に定める準拠法や裁判管轄規定に従う。

American Steamship Owners Mutual Protection & Indemnity Association, Inc.

Assuranceforeningen Gard

Gard P&I (Bermuda) Ltd

Assuranceforeningen Skuld

The Britannia Steam Ship Insurance Association Ltd.

The Japan Ship Owners' Mutual Protection and Indemnity Association

~~Liverpool and London Steamship Protection and Indemnity Association Ltd.~~

The London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Ltd.

~~Newcastle Protection and Indemnity Association.~~

The North of England Protecting and Indemnity Association Ltd.

The Shipowners' Mutual Protection and indemnity Association (Luxembourg)

Skuld Mutual Protection and Indemnity Association (Bermuda) Ltd.

~~The Standard Steamship Owners' Protection and Indemnity Association Ltd~~

The Standard Steamship Owners' Protection and Indemnity Association (Asia) Ltd

The Standard Steamship Owners' Protection & Indemnity Association (Bermuda) Ltd.

The Standard Steamship Owners' Protection and Indemnity Association (Europe) Ltd

The Standard Steamship Owners' Protection and Indemnity Association (London) Ltd

The Steamship Mutual Underwriting Association Ltd

The Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Ltd.

Sveriges Angfartygs Assurans Forening (The Swedish Club)

The United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Bermuda) Ltd.

United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Europe) Ltd

The West of England Ship Owners Mutual Insurance (Luxembourg)

以上