

Inter-Club New York Produce Exchange Agreement 1996 (2011年9月改訂)

このインタークラブ・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 1996 (2011年9月改訂) は、末尾に列挙されている国際 P&I グループのメンバーである P&I クラブ (以下「クラブ」と称する) 間で 2011 年 9 月 1 日に締結され、(1) 条に示されている 備船契約書式に関するインタークラブ・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 1996 を改めるものであり、改訂又は破棄されるまで有効に継続する。本アグリーメントを改訂するには全クラブの書面による同意を要するが、いずれかのクラブが本アグリーメントから脱退しようとする場合には、他の全てのクラブに対し、3 ヶ月前までに書面によりその旨を通知し、この期間が経過したときに脱退は有効となる。この通知期間経過後は、本アグリーメントは脱退通知をした当該クラブを除く全てのクラブ間で引続き有効であり、当該クラブは、通知期間経過前に開始された備船契約書から生じる全ての「カーゴ・クレーム」について、本アグリーメントに拘束され、また利益を享受できる。

クラブは、NYPE1946、NYPE1993、Asbatime1981 書式 (またはこれら書式の改訂版) による備船契約書のもとで、カーゴ・クレームに関する責任を配分するための本アグリーメントが備船契約書に撰取されているかどうかに関わりなく、本アグリーメントを採用するようクラブの組合員に無条件に推奨する。

適用範囲 (Scope of application)

- (1) 本アグリーメントは、本アグリーメント締結日以降に締結された NYPE1946、NYPE1993、Asbatime1981 書式 (又はこれらの改訂版) による備船契約に適用される。
- (2) 本アグリーメントの条件は、備船契約書中の他の矛盾する規定に関わりなく適用される。特に (6) 条 (時効) の規定はこれらに反する備船契約書中の条項又は適用法に関わりなく適用される。
- (3) 本アグリーメントのもとでの「カーゴ・クレーム」とは、積荷の滅失、損害、不足 (荷緩、漏出損、抜荷を含む)、誤揚、遅延及びそれらの結果として生じた関税又は過怠金を含み、かつ、次のものを含む。
 - (a) オリジナル・クレーム提起者によってクレームされる訴訟費用、
 - (b) オリジナル・クレーム提起者によってクレームされる利息、
 - (c) オリジナル・クレーム提起者からのクレームに対する防衛又は解決のために合理的に支出された弁護士、クラブ・コレスポンデント、エキスパートの費用。但し、本アグリーメントによるクレーム又は備船契約上の求償に要した費用はその内容に関わりなく除外される。
- (4) 本アグリーメントによる配分は、次の条件を満たす「カーゴ・クレーム」にのみ適用する。
 - (a) そのクレームが、契約書式の別を問わず、次の運送契約に基づくものであること。
 - (i) 備船契約のもとで認められたもの。又は、
 - (ii) 運送契約中に、通し運送又は複合運送規定が挿入されていなかったならば備船契約のもとで認められるであろう運送契約。

但し、

(iii) 通し運送又は複合運送規定を含む運送契約（上記(i)または(ii)に該当するか否かを問わず）の場合は、備船された船舶に船積みが始まってから揚荷が完了するまでに生じた積荷の滅失、損害、不足、誤揚、遅延とし（滅失、損害、不足、誤揚、遅延がそのように生じたかどうかの立証義務は備船者が負う）、かつ、

(iv) ヘーグ又はヘーグ・ヴィスビー・ルールにより運送人にとって不利ではない条件が、あるいはもしその運送契約にハンブルグ・ルール又はその国内法が法律上強制的に適用される場合には、これよりも運送人にとって不利ではない条件が、摂り入れられている運送契約（又は、当該備船船舶により運送される区間について適用される契約部分）。

かつ、

(b) 備船契約書中の積荷の責任に関する条項は実質的に変更されていないものとする。実質的な変更とは「カーゴ・クレーム」に対する船主と備船者間の責任を明確に規定するようなものをいう。なお、本アグリーメントを適用するにあたっては；

(i) NYPE1946、NYPE1993 の各第 8 条及び Asbatime1981 の第 8 条に「and responsibility」の語の追加、又は備船契約書の類似の変更で荷扱いにつき船長を有責とするものは、実質的な変更とはみなさない。

(ii) もし、NYPE1946、NYPE1993 の各第 26 条第 2 文、又は Asbatime1981 の第 25 条第 2 文に「cargo claims」の語が追加された場合には、本アグリーメントによる配分は、備船契約書が本アグリーメントに従うことが定められている場合を含め、いかなる場合といえども適用されない。

かつ、

(c) クレームが適切に解決又は示談され、支払われたもの。

(5) 本アグリーメントは、備船契約書中の裁判地又は仲裁地の規定に関わりなく適用され、またヘーグ、ヘーグ・ヴィスビー・ルール又はハンブルグ・ルールのいずれがその備船契約書中に摂り入れられているかを問わず適用される。

時効 (time bar)

(6) 本アグリーメントに基づく船主又は備船者による求償クレームは、備船契約の当事者である相手側に対し、貨物の引渡日又は貨物が引渡されるべきであった日から 24 ヶ月以内にその「カーゴ・クレーム」を書面により通知しなければ、放棄され、明らかに時効にかかったものとみなされる。但し、ハンブルグ・ルール又はこれを摂り入れた国の法令が、運送契約、又は積替輸送においては当該備船船舶が運送する区間についての契約部分に法律上強制的に適用される場合には、その期間は 36 ヶ月とする。求償クレーム通知には、できれば運送契約の明細、クレームの性質及び金額を含むものとする。

配分 (The apportionment)

(7) 本アグリーメントのもとで配分される「カーゴ・クレーム」の金額は、配分を求めようとする備船契約の当事者が実際に負担した額とし、そのクレームが別の備船契約に基づいて本アグリーメントを適用して配分される又は配分されたものであるかどうかを問わない。

(8) カーゴ・クレームは次のとおり配分される。

- (a) 船舶の不堪航及び/又は航行もしくは船舶の取扱いに関する過失により実際に生じたクレームは、
100% 船主

但し、その不堪航が、貨物の船積、積付、固縛、荷卸その他の荷扱いによって生じたことを船主が証明したときは、そのクレームは (b) 項により配分される。

- (b) 貨物の船積、積付、固縛、荷卸、保管その他の荷扱いにより実際生じたクレームは、
100% 傭船者

但し、第 8 条に「and responsibility」の語が追加された場合、又は荷扱いについて船長を有責とする同様の変更がなされた場合には、

50% 傭船者
50% 船主

但し、貨物の船積、積付、固縛、荷卸、荷扱いを適切にできなかった原因が本船の不堪航によることを傭船者が証明した場合には、

100% 船主

- (c) 上記 (a) 項、(b) 項に従うことを条件として不足又は誤揚クレームは、
50% 傭船者
50% 船主

但し、クレームがいずれかの当事者（その使用人、下請契約者を含む）の抜荷その他の行為又は怠慢によって生じたことを示す明らかで反論の余地のない証拠がある場合は、その当事者がクレームの 100%を負担する。

- (d) 理由を問わずその他全てのカーゴ・クレーム（貨物の遅延を含む）は、
50% 傭船者
50% 船主

但し、クレームがいずれかの当事者（その使用人、下請契約者を含む）の行為又は怠慢によって生じたことを示す明らかで反論の余地のない証拠がある場合は、その当事者がクレームの 100%を負担する。

担保 (Security)

- (9) 傭船契約の一方の当事者がカーゴ・クレーム提起者に担保を提供する場合には、傭船契約の当事者間の配分に関する権利が本アグリーメントのもとで生じたか否かにかかわらず、傭船契約のもう一方の当事者よりそのカーゴ・クレームに関する同額の担保を受け取る権利を有する。

但し、

- (a) 担保を要求する当事者がもう一方に対し (6) 条で規定されている期間内にカーゴ・クレームにつき書面で通知すること。かつ、

- (b) 担保を要求する当事者は、カーゴ・クレームに関し、要求があれば傭船契約のもう一方の当事者へ同額の担保を提供すること。

準拠法 (Governing Law)

- (10) 本アグリーメントは、英国法及び英国裁判専属管轄に従うものとする。但し、本アグリーメントが傭船契約に摂取されている場合（又は当該傭船契約のもとの積荷に関するクレームの解決が本アグリーメントによる場合）には、その傭船契約に規定されている準拠法及び裁判管轄規定に従う。

以上

国際 P&I グループクラブ連名