

Inter- Club New York Produce Exchange Agreement 2011 (2025年7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 2011 (2025年7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 2025年7月14日に締結され、(1) 条に示されている用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 2011 を改めるものであり、改訂また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 か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用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) による用船契約書の下で、本アグリーメントが用船契約書に摂取されているかどうかにかかわらず、カーゴ・クレームに関する責任を配分するために、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 (またはこれらの改訂版) による用船契約に適用される。
- (2) 本アグリーメントの条件は、用船契約書中のほかの矛盾する規定にかかわらず適用される。特に (6) 条 (時効) の規定はこれらに反する用船契約書中の条項または適用法にかかわらず適用される。
- (3) 本アグリーメントの下での「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、遅延に関するクレーム、および積荷の滅失、損害、不足、誤揚、遅延の結果として生じた関税または過怠金に関するクレームを含み、かつ次のものを含む。
 - (i) 原請求者によってクレームされる訴訟費用、
 - (ii) 原請求者によってクレームされる利息、
 - (iii) 原請求者からのクレームに対する防衛または解決のために合理的に支出された弁護士、クラブのコレスポンデント、エキスパートの費用。当該費用には、原請求の防衛に成功した場合、原請求が取り下げられた場合、またはその他クレームが継続されなかった場合も含まれるものとする。ただし、本アグリーメントによる請求または用船契約上の求償に要した費用はその内容にかかわらず除外される。
- (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) 用船契約の下で認められたもの。または、
 - (ii) 運送契約中に、通し運送または複合運送規定が挿入されていなかったならば用船契約の下で認められるであろう運送契約。

ただし、

- (iii) 通し運送また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、用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用船者が負う)、かつ、
- (iv) ヘーグまたはヘーグ・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・ルールまた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（または、当該用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) 用船契約書中の積荷の責任に関する条項が実質的に変更されていないこと。実質的な変更とは「カーゴ・クレーム」に対する船主と用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 条および Asbatime1981 の第 8 条に「and responsibility」の語の追加、または用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、または 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、用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または示談され、支払われたこと。解決には裁判所または仲裁廷による判決・裁定、あるいは当事者間における和解による解決が含まれるが、これらに限定されるものではない。

(5) 本アグリーメントは、用船契約書中の裁判地または仲裁地の規定にかかわらず適用され、またヘーグ、ヘーグ・ヴィスビー・ルールまたはハンブルグ・ルールのいずれがその用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または用船者による請求は、用船契約の当事者である相手側に対し、貨物の引渡日または貨物が引渡されるべきであった日から 24 か月以内にその「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。ただし、ハンブルグ・ルールまたはこれを摂り入れた国の法令が、運送契約、または積替輸送においては当該用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 か月とする。上記の通知には、可能であれば運送契約の明細、クレームの性質およ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下で配分される「カーゴ・クレーム」の金額は、配分を求めようとする用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用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また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) 船舶の不堪航および/また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

ただし、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% 用船者

ただし、第 8 条に「and responsibility」の語が追加された場合、また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% 用船者

50% 船主

ただし、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用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または誤揚クレームは

50% 用船者

50% 船主

ただし、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また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% 用船者

50% 船主

ただし、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）の行為また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) 用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、用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下で生じたか否かにかかわらず、用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。ただし、

(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、要求があれば用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、英国法および英国裁判専属管轄に従うものとする。ただし、本アグリーメントが用船契約に摂取されている場合（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本アグリーメントによる場合）には、その用船契約に規定されている準拠法および裁判管轄規定に従う。

国際 P&I グループクラブ連名