



特別回報

外航組合員各位

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)

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 (ICA) は、1970 年に初めて策定・発効したもので、ニューヨーク・プロデュース・エクスチェンジ・フォーム (NYPE) および Asbatime 書式の下で発生する貨物クレームについて、船主と用船者の間での責任を簡潔に配分する仕組みを提供してきました。ICA の目的は、責任および配分に関する長期かつ高コストな訴訟を回避することです。

ICA は発効以来 3 回改訂されています。1984 年の最初の改訂は、クレーム提起の時効に関する規定の不備に対処するためでした。1996 年の 2 回目の改訂は、コンテナ業界のニーズに応えることを目的としたより広範な改正でした。直近の 2011 年の 3 回目の改訂では、相互主義に基づく担保 (Security) 取得の権利を創設する新たな条項が盛り込まれました。

ICA は現在もその目的を十分に果たしており、海運業界において広く採用され続けています。しかし、国際 P&I グループ (IG) は、第 4 条(c)項の解釈に関する問題を認識しています。同条項は以下のように規定されています。

「(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。
.....

(c)クレームが適切に解決又は示談され、支払われたこと。」

IG 加盟クラブの意図としては、ここでいう「解決された」請求には裁判所の判決または仲裁廷による裁定も含まれるというものでした。しかし、これに異を唱える主張も出てきており、ICA の目的に反する形での紛争を回避し、契約上の明確性を確保するために、IG は「2011 年改正のインタークラブ 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」(以下「2011 年アグリーメント」)の改訂決定しました。

本サーキュラーには、変更履歴付き版と変更履歴なし版の両方の 2025 年アグリーメントが添付されています。変更履歴付き版には、2011 年アグリーメントに加えられた改訂点が記録されています。ご確認いただけるとおり、今回の実質的な改訂は、第 3 条(c)および第 4 条(c)に限定されており、これは上述の解釈の問題、およびクレームが取り下げられた場合や、クレームが継続されなかった場合、または防衛に成功した場合の費用回収に関する立場を明確にするためのものです。

2025 年アグリーメントは、2025 年 7 月 14 日から発効します。

2025 年アグリーメントの適用範囲は以下のとおりです。

(a) 下記(c)に定める場合を除き、2025 年 7 月 14 日より前に締結された用船契約やその用船契約の下で生じたクレームには、そのクレームが 2025 年 7 月 14 日より前か以後に発生したかを問わず、

適用されません。ただし、その用船契約に ICA1996 “or any amendments thereto” または同様の文言が含まれている場合は除きます。

- (b) 2025 年 7 月 14 日以降に締結された用船契約やその用船契約の下で生じたクレームには、2025 年アグリーメントが以下のいずれかの方法で用船契約に摂取されている場合には、適用されます。
 - (i) 用船契約に“ICA 2011 (as amended July 2025)”と明記されている場合、あるいは
 - (ii) 用船契約に ICA 1996 “or any amendments thereto” もしくは同様の文言が含まれている場合。
- (c) 2025 年 7 月 14 日より前に締結された用船契約やその用船契約の下で生じたクレームについても、例えば用船契約への Addendum によって、あるいは ICA 1996 “or any amendments thereto” もしくは同様の文言によって、両当事者が 2025 年アグリーメントの適用に合意すれば、適用可能です。

上述の契約上の適用範囲にかかわらず、2025 年アグリーメントの前文第 2 段落にもあるとおり、全ての NYPE および Asbatime 書式の用船契約とそれら用船契約の下で生じるクレームについて、用船契約締結日を問わず、また 1996 年アグリーメント、2011 年アグリーメント、2025 年アグリーメントが摂取されているか否かにかかわらず、本アグリーメントを適用するようクラブは組合員に推奨いたします。

また、クラブは、2025 年 7 月 14 日以降に締結される NYPE および Asbatime 書式の用船契約には、本アグリーメントを明示的に摂取することを推奨いたします。

国際 P&I グループの全てのクラブが同様の内容の回章を発行しています。

以上

添付資料 : ICA 2011 (as amended 2025) (当組合試訳)
ICA 2011 (as amended 2025)
ICA 2011 (as amended 2025) (track changes)

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な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な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

Inter-Club New York Produce Exchange Agreement 2011 (as amended July 2025)

This Agreement, the Inter-Club New York Produce Exchange Agreement 2011 (as amended July 2025) (the Agreement), made on 14th July 2025 between the P&I Clubs being members of The International Group of P&I Associations listed below (hereafter referred to as "the Clubs") amends the Inter-Club New York Produce Exchange Agreement 2011 in respect of all charterparties specified in clause (1) hereof and shall continue in force until varied or terminated. Any variation to be effective must be approved in writing by all the Clubs but it is open to any Club to withdraw from the Agreement on giving to all the other Clubs not less than three months' written notice thereof, such withdrawal to take effect at the expiration of that period. After the expiry of such notice the Agreement shall nevertheless continue as between all the Clubs, other than the Club giving such notice who shall remain bound by and be entitled to the benefit of this Agreement in respect of all Cargo Claims arising out of charterparties commenced prior to the expiration of such notice.

The Clubs will recommend to their Members without qualification that their Members adopt this Agreement for the purpose of apportioning liability for claims in respect of cargo which arise under, out of or in connection with all charterparties on the New York Produce Exchange Form 1946 or 1993 or Asbatime Form 1981 (or any subsequent amendment of such Forms), whether or not this Agreement has been incorporated into such charterparties.

Scope of application

(1) This Agreement applies to any charterparty which is entered into after the date hereof on the New York Produce Exchange Form 1946 or 1993 or Asbatime Form 1981 (or any subsequent amendment of such Forms).

(2) The terms of this Agreement shall apply notwithstanding anything to the contrary in any other provision of the charterparty; in particular the provisions of clause (6) (time bar) shall apply notwithstanding any provision of the charterparty or rule of law to the contrary.

(3) For the purposes of this Agreement, Cargo Claim(s) mean claims for loss, damage, shortage (including slackage, ullage or pilferage), overcarriage of or delay to cargo including customs dues or fines in respect of such loss, damage, shortage, overcarriage or delay and include:

(a) any legal costs claimed by the original person making any such claim;

(b) any interest claimed by the original person making any such claim;

(c) all legal, Club correspondents' and experts' costs reasonably incurred in the defence of or in the settlement of the claim made by the original person, even if the claim is successfully defended, withdrawn or otherwise not pursued but shall not include any costs of whatsoever nature incurred in making a claim under this Agreement or in seeking an indemnity under the charterparty.

(4) Apportionment under this Agreement shall only be applied to Cargo Claims where:

(a) the claim was made under a contract of carriage, whatever its form,

(i) which was authorised under the charterparty;

or

(ii) which would have been authorised under the charterparty but for the inclusion in that contract of carriage of Through Transport or Combined Transport provisions,

provided that

(iii) in the case of contracts of carriage containing Through Transport or Combined Transport provisions (whether falling within (i) or (ii) above) the loss, damage, shortage, overcarriage or delay occurred after commencement of the loading of the cargo on to the chartered vessel and prior to completion of its discharge from that vessel (the burden of proof being on the Charterer to establish that the loss, damage, shortage, overcarriage or delay did or did not so occur); and

(iv) the contract of carriage (or that part of the transit that comprised carriage on the chartered vessel) incorporated terms no less favourable to the carrier than the Hague or Hague Visby Rules, or, when compulsorily applicable by operation of law to the contract of carriage, the Hamburg Rules or any national law giving effect thereto; and

(b) the cargo responsibility clauses in the charterparty have not been materially amended. A material amendment is one which makes the liability, as between Owners and Charterers, for Cargo Claims clear. In particular, it is agreed solely for the purposes of this Agreement:

(i) that the addition of the words "and responsibility" in clause 8 of the New York Produce Exchange Form 1946 or 1993 or clause 8 of the Asbatime Form 1981, or any similar amendment of the charterparty making the Master responsible for cargo handling, is not a material amendment; and

(ii) that if the words "cargo claims" are added to the second sentence of clause 26 of the New York Produce Exchange Form 1946 or 1993 or clause 25 of the Asbatime Form 1981, apportionment under this Agreement shall not be applied under any circumstances even if the charterparty is made subject to the terms of this Agreement; and

(c) the claim has been properly settled or compromised and paid. Settled includes but is not limited to, claims adjudicated by any court or tribunal, or those resolved through an amicable settlement between the parties.

(5) This Agreement applies regardless of legal forum or place of arbitration specified in the charterparty and regardless of any incorporation of the Hague, Hague Visby Rules or Hamburg Rules therein.

Time Bar

(6) Recovery under this Agreement by an Owner or Charterer shall be deemed to be waived and absolutely barred unless written notification of the Cargo Claim has been given to the other party to the charterparty within 24 months of the date of delivery of the cargo or the date the cargo should have been delivered, save that, where the Hamburg Rules or any national legislation giving effect thereto are compulsorily applicable by operation of law to the contract of carriage or to that part of the transit that comprised carriage on the chartered vessel, the period shall be 36 months. Such notification shall if possible include details of the contract of carriage, the nature of the claim and the amount claimed.

The apportionment

(7) The amount of any Cargo Claim to be apportioned under this Agreement shall be the amount in fact borne by the party to the charterparty seeking apportionment, regardless of whether that claim may be or has been apportioned by application of this Agreement to another charterparty.

(8) Cargo Claims shall be apportioned as follows:

(a) Claims in fact arising out of unseaworthiness and/of error or fault in navigation or management of the vessel:

100% Owners

save where the Owner proves that the unseaworthiness was caused by the loading, stowage, lashing, discharge or other handling of the cargo, in which case the claim shall be apportioned under sub-clause (b).

(b) Claims in fact arising out of the loading, stowage, lashing, discharge, storage or other handling of cargo:

100% Charterers

unless the words "and responsibility" are added in clause 8 or there is a similar amendment making the Master responsible for cargo handling in which case:

50% Charterers 50% Owners

save where the Charterer proves that the failure properly to load, stow, lash, discharge or handle the cargo was caused by the unseaworthiness of the vessel in which case:

100% Owners

(c) Subject to (a) and (b) above, claims for shortage or overcarriage: 50% Charterers

50% Owners

unless there is clear and irrefutable evidence that the claim arose out of pilferage or act or neglect by one or the other (including their servants or sub-contractors) in which case that party shall then bear 100% of the claim.

(d) All other cargo claims whatsoever (including claims for delay to cargo): 50% Charterers
50% Owners

unless there is clear and irrefutable evidence that the claim arose out of the act or neglect of the one or the other (including their servants or sub-contractors) in which case that party shall then bear 100% of the claim.

Security

(9) If a party to the charterparty provides security to a person making a Cargo Claim, that party shall be entitled upon demand to acceptable security for an equivalent amount in respect of that

Cargo Claim from the other party to the charterparty, regardless of whether a right to apportionment between the parties to the charterparty has arisen under this Agreement provided that:

(a) written notification of the Cargo Claim has been given by the party demanding security to the

other party to the charterparty within the relevant period specified in clause (6); and

(b) the party demanding such security reciprocates by providing acceptable security to the other party to the charterparty if requested to do so.

Governing Law

(10) This Agreement shall be subject to English Law and the exclusive Jurisdiction of the English Courts, unless it is incorporated into the charterparty (or the settlement of claims in respect of cargo under the charterparty is made subject to this Agreement), in which case it shall be subject to the law and jurisdiction provisions governing the charterparty.

American Steamship Owners Mutual Protection & Indemnity Association, Inc.

American Steamship Owners Marine Insurance Company (Europe) Ltd

Assuranceforeningen Gard

Gard P&I (Bermuda) Ltd

Assuranceforeningen Skuld (Gjensidig)

Skuld Mutual Protection and Indemnity Association (Bermuda) Ltd

The Britannia Steam Ship Insurance Association Ltd.

The Britannia Steam Ship Insurance Association Europe

The Japan Ship Owners' Mutual Protection and Indemnity Association

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

The London P&I Insurance Company (Europe) Limited

NorthStandard Limited

NorthStandard EU Designated Activity Company

The Standard Club Asia Ltd

The Standard Club Ireland Designated Activity Company

The Standard Club UK Ltd

The Shipowners' Mutual Protection and Indemnity Association (Luxembourg)

The Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Limited

Steamship Mutual Underwriting Association (Europe) Limited

Steamship Mutual Underwriting Association Limited

Sveriges Angfartygs Assurans Forening (The Swedish Club)

The United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Bermuda) Limited

The United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association Limited

UK P&I Club NV

The West of England Ship Owners Mutual Insurance Association (Luxembourg)

Inter-Club New York Produce Exchange Agreement 2011 (as amended July 2025)

Inter-Club New York Produce Exchange Agreement 2011~~1996~~ (as amended ~~September July 20~~25~~11~~)

This Agreement, the Inter-Club New York Produce Exchange Agreement 2011~~1996~~ (as amended ~~September July 20~~25~~11~~) (the Agreement), made on 1st September 14th July 20~~25~~11 between the P&I Clubs being members of The International Group of P&I Associations listed below (hereafter referred to as "the Clubs") amends the Inter-Club New York Produce Exchange Agreement 2011~~1996~~ in respect of all charterparties specified in clause (1) hereof and shall continue in force until varied or terminated. Any variation to be effective must be approved in writing by all the Clubs but it is open to any Club to withdraw from the Agreement on giving to all the other Clubs not less than three months' written notice thereof, such withdrawal to take effect at the expiration of that period. After the expiry of such notice the Agreement shall nevertheless continue as between all the Clubs, other than the Club giving such notice who shall remain bound by and be entitled to the benefit of this Agreement in respect of all Cargo Claims arising out of charterparties commenced prior to the expiration of such notice.

The Clubs will recommend to their Members without qualification that their Members adopt this Agreement for the purpose of apportioning liability for claims in respect of cargo which arise under, out of or in connection with all charterparties on the New York Produce Exchange Form 1946 or 1993 or Asbatime Form 1981 (or any subsequent amendment of such Forms), whether or not this Agreement has been incorporated into such charterparties.

Scope of application

(1) This Agreement applies to any charterparty which is entered into after the date hereof on the New York Produce Exchange Form 1946 or 1993 or Asbatime Form 1981 (or any subsequent amendment of such Forms).

(2) The terms of this Agreement shall apply notwithstanding anything to the contrary in any other provision of the charterparty; in particular the provisions of clause (6) (time bar) shall apply notwithstanding any provision of the charterparty or rule of law to the contrary.

(3) For the purposes of this Agreement, Cargo Claim(s) mean claims for loss, damage, shortage (including slackage, ullage or pilferage), overcarriage of or delay to cargo including customs dues or fines in respect of such loss, damage, shortage, overcarriage or delay and include:

(a) any legal costs claimed by the original person making any such claim;

(b) any interest claimed by the original person making any such claim;

(c) all legal, Club correspondents' and experts' costs reasonably incurred in the defence of or in the settlement of the claim made by the original person, even if the claim is successfully defended, withdrawn or otherwise not pursued but shall not include any costs of whatsoever nature incurred in making a claim under this Agreement or in seeking an indemnity under the charterparty.

(4) Apportionment under this Agreement shall only be applied to Cargo Claims where:

(a) the claim was made under a contract of carriage, whatever its form,

(i) which was authorised under the charterparty;

or

(ii) which would have been authorised under the charterparty but for the inclusion in that contract of carriage of Through Transport or Combined Transport provisions,

provided that

(iii) in the case of contracts of carriage containing Through Transport or Combined Transport provisions (whether falling within (i) or (ii) above) the loss, damage, shortage, overcarriage or delay occurred after commencement of the loading of the cargo on to the chartered vessel and prior to completion of its discharge from that vessel (the burden of proof being on the Charterer to establish that the loss, damage, shortage, overcarriage or delay did or did not so occur); and

(iv) the contract of carriage (or that part of the transit that comprised carriage on the chartered vessel) incorporated terms no less favourable to the carrier than the Hague or Hague Visby Rules, or, when compulsorily applicable by operation of law to the contract of carriage, the Hamburg Rules or any national law giving effect thereto; and

(b) the cargo responsibility clauses in the charterparty have not been materially amended. A material amendment is one which makes the liability, as between Owners and Charterers, for Cargo Claims clear. In particular, it is agreed solely for the purposes of this Agreement:

(i) that the addition of the words "and responsibility" in clause 8 of the New York Produce Exchange Form 1946 or 1993 or clause 8 of the Asbatime Form 1981, or any similar amendment of the charterparty making the Master responsible for cargo handling, is not a material amendment; and

(ii) that if the words "cargo claims" are added to the second sentence of clause 26 of the New York Produce Exchange Form 1946 or 1993 or clause 25 of the Asbatime Form 1981, apportionment under this Agreement shall not be applied under any circumstances even if the charterparty is made subject to the terms of this Agreement; and

(c) the claim has been properly settled or compromised and paid. Settled includes but is not limited to, claims adjudicated by any court or tribunal, or those resolved through an amicable settlement between the parties.

(5) This Agreement applies regardless of legal forum or place of arbitration specified in the charterparty and regardless of any incorporation of the Hague, Hague Visby Rules or Hamburg Rules therein.

Time Bar

(6) Recovery under this Agreement by an Owner or Charterer shall be deemed to be waived and absolutely barred unless written notification of the Cargo Claim has been given to the other party to the charterparty within 24 months of the date of delivery of the cargo or the date the cargo should have been delivered, save that, where the Hamburg Rules or any national legislation giving effect thereto are compulsorily applicable by operation of law to the contract of carriage or to that part of the transit that comprised carriage on the chartered vessel, the period shall be 36 months. Such notification shall if possible include details of the contract of carriage, the nature of the claim and the amount claimed.

The apportionment

(7) The amount of any Cargo Claim to be apportioned under this Agreement shall be the

amount in fact borne by the party to the charterparty seeking apportionment, regardless of whether that claim may be or has been apportioned by application of this Agreement to another charterparty.

(8) Cargo Claims shall be apportioned as follows:

(a) Claims in fact arising out of unseaworthiness and/of error or fault in navigation or management of the vessel:

100% Owners

save where the Owner proves that the unseaworthiness was caused by the loading, stowage, lashing, discharge or other handling of the cargo, in which case the claim shall be apportioned under sub-clause (b).

(b) Claims in fact arising out of the loading, stowage, lashing, discharge, storage or other handling of cargo:

100% Charterers

unless the words "and responsibility" are added in clause 8 or there is a similar amendment making the Master responsible for cargo handling in which case:

50% Charterers 50% Owners

save where the Charterer proves that the failure properly to load, stow, lash, discharge or handle the cargo was caused by the unseaworthiness of the vessel in which case:

100% Owners

(c) Subject to (a) and (b) above, claims for shortage or overcarriage: 50% Charterers

50% Owners

unless there is clear and irrefutable evidence that the claim arose out of pilferage or act or neglect by one or the other {including their servants or sub-contractors) in which case that party shall then bear 100% of the claim.

(d) All other cargo claims whatsoever (including claims for delay to cargo): 50% Charterers 50% Owners

unless there is clear and irrefutable evidence that the claim arose out of the act or neglect of the one or the other (including their servants or sub-contractors) in which case that party shall then bear 100% of the claim.

Security

(9) If a party to the charterparty provides security to a person making a Cargo Claim, that party shall be entitled upon demand to acceptable security for an equivalent amount in respect of that

Cargo Claim from the other party to the charterparty, regardless of whether a right to apportionment between the parties to the charterparty has arisen under this Agreement provided that:

(a) written notification of the Cargo Claim has been given by the party demanding security to the

other party to the charterparty within the relevant period specified in clause (6); and

(b) the party demanding such security reciprocates by providing acceptable security to the other party to the charterparty if requested to do so.

Governing Law

(10) This Agreement shall be subject to English Law and the exclusive Jurisdiction of the English Courts, unless it is incorporated into the charterparty (or the settlement of claims in respect of cargo under the charterparty is made subject to this Agreement), in which case it shall be subject to the law and jurisdiction provisions governing the charterparty.

American Steamship Owners Mutual Protection & Indemnity Association, Inc.

American Steamship Owners Marine Insurance Company (Europe) Ltd

Assuranceforeningen Gard

Gard P&I (Bermuda) Ltd

Assuranceforeningen Skuld (Gjensidig)

Skuld Mutual Protection and Indemnity Association (Bermuda) Ltd

The Britannia Steam Ship Insurance Association Ltd.

The Britannia Steam Ship Insurance Association Europe

The Japan Ship Owners' Mutual Protection and Indemnity Association

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

The London P&I Insurance Company (Europe) Limited

NorthStandard Limited

NorthStandard EU Designated Activity Company

The Standard Club Asia Ltd

The Standard Club Ireland Designated Activity Company

The Standard Club UK Ltd

The Shipowners' Mutual Protection and Indemnity Association (Luxembourg)

The Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Limited

Steamship Mutual Underwriting Association (Europe) Limited

Steamship Mutual Underwriting Association Limited

Sveriges Angfartygs Assurans Forening (The Swedish Club)

The United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Bermuda) Limited

The United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association Limited

UK P&I Club NV

The West of England Ship Owners Mutual Insurance Association (Luxembourg)