

本回覧では、「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月改正）」に関する最新情報を提供しています。

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（以下「ICA」）は、1970年に初めて策定・発効され、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書式の用船契約に基づく船主と用船者間の貨物クレームの責任配分を簡単に取り決める仕組みを提供しています。これは、責任とその配分に関する長期的かつ高額な訴訟を回避することを目的としています。

ICAはこれまでに3回改訂されています。最初の改訂は1984年で、クレーム提起の時効に関する規定の不備に対応するものでした。2回目は1996年で、コンテナ業界のニーズに応えるべく、より広範な改訂が行われました。直近の3回目の改訂は2011年に行われ、相互主義に基づく担保を取得する権利を新設する規定が盛り込まれました。

ICAは現在もその役割を十分に果たしており、海運業界で広く採用され続けています。しかし、国際P&Iグループ（以下「IG」）は、第4条（c）項の解釈に関する問題を認識しています。この条項は以下のよう

「（4） 本アグリーメントに基づく配分は、以下の条件を満たす貨物クレームにのみ適用される。

.....

（c） クレームが適切に解決または示談され、かつ支払われたこと。」

IG加盟クラブの意図としては、「解決された」という用語には裁判所の判決または仲裁判断も含まれるとされてきました。しかし、これに異議を唱える主張が出たため、契約上の確実性を提供し、この問題に関する紛争を回避するために、IGはインタークラブ・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月改正）（以下「2011年アグリーメント」）を改正することを決定しました。

本回覧には、変更履歴付きおよび履歴なしの2つのバージョンの2025年アグリーメントで添付されています。変更履歴付きバージョンでは、2011年アグリーメントに対する改訂点が記録されています。実質

的な改訂は、第3条（c）項および第4条（c）項に限定されており、前述の問題と、クレームが取り下げられた場合や、完全に追及されなかったまたは防御に成功した場合における費用回収に関する立場を明確にするものです。

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契約上適用範囲は以下のとおりです。

（a）原則として、2025年7月14日以前に締結された用船契約またはその契約に基づくクレーム（当該クレームの発生が2025年7月14日以前か以後かを問わず）には適用されません。ただし、その用船契約にICA 1996または、「any amendments thereto（その改訂を含む）」もしくはそれと同様な文言が含まれている場合はこの限りではありません。

（b）2025年7月14日以降に締結された用船契約およびその契約に基づくクレームには、以下のいずれかの方法で2025年アグリーメントが用船契約に摂取されている場合に適用されます。

（i）「ICA 2011（as amended July 2025）」と明記する

（ii）ICA 1996 or 「any amendments thereto（その改訂を含む）」もしくはそれと同様な文言が含まれる

（c）2025年7月14日以前に締結された用船契約およびその契約に基づくクレームでも、例えば用船契約のAddendum（付属書）に従うこと、または、ICA 1996 「or any amendments thereto（その改正を含む）」もしくはそれと同様な文言を契約に含むことについて、当事者間の合意があれば、適用が可能です。

前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段落に従い、IG加盟クラブは、すべてのNYPEおよびAsbatime書式の用船契約並びにそれらに基づくクレームについて、契約締結時期や1996アグリーメント、2011アグリーメント、2025年アグリーメントを摂取されているか否かを問わず、2025年アグリーメントを適用するようメンバーの皆様にお勧めいたします。

当クラブは、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、2025年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。

国際グループのすべてのクラブは同様の回覧を発行しています。

UK P&Iクラブ 日本支店 記