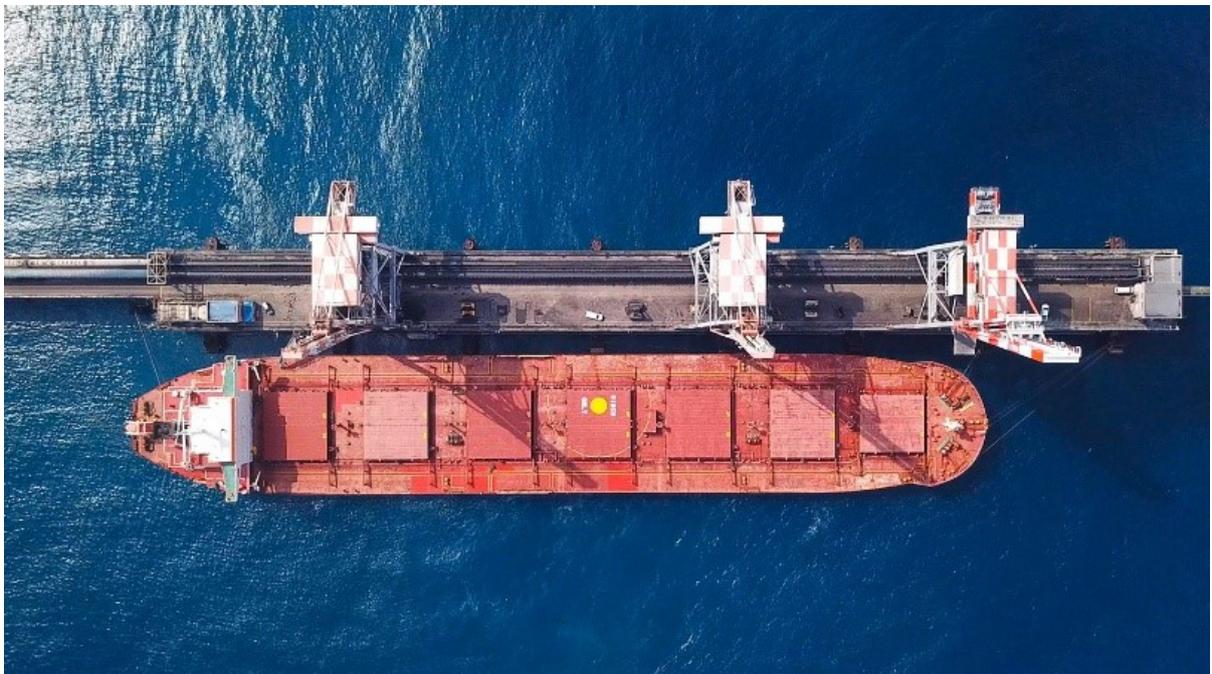


将《保赔协会间协议 2011 年版》并入租船合同中

继伦敦海事仲裁员协会 (LMAA) 仲裁庭近期认定“《保赔协会间协议 2011 年版》在严格意义上并未被完全并入 NYPE 租船合同”之后，船东和船舶经营人应审查其现有租船合同的措辞。



在该案中，针对其向大船东提供的担保，二船东根据《保赔协会间协议 2011 年版》（简称 ICA）第 9 条规定，要求租船人提供反担保。相关租船合同系经修订的 NYPE 1946 格式租约，其中包含如下条款：“租船人与船东之间，应当按照 1996 年起生效的《保赔协会间土产交易协议》及其后续修订版本的具体规定，对货物赔偿责任进行分摊/和解。”

而租船人拒绝向船东提供担保，理由是租船合同条款的措辞限制了 ICA 的适用，即只适用于货物索赔方面的责任、分摊及和解，而不适用于提供担保的情况。仲裁庭认同租船人的观点，认为 ICA 并未完全并入该租船合同，而仅适用于租船人在货物索赔及其分摊与和解方面的责任。请参见第 18/18 (2018) 1010 LMLN 2 号伦敦仲裁案。

Gard 建议会员和客户将 2011 年版 ICA 并入 NYPE 和 ASBATIME 租船合同。当处理货物索赔时，ICA 旨在通过避免代价高昂的法律纠纷，来鼓励理性的和解并节省成本。本案中的仲裁庭认为裁决并未破坏 ICA 的本意，因为 ICA 主要目的——即快速分摊货物赔偿责任——并未受到影响。然而，2011 年对 ICA 进行修订的主要目的之一，就是确保货物索赔的当事方能够

保护自己免受合同对方的侵害，而不遭遇无谓的麻烦。Gard 的经验是，担保机制通常能够顺利地起作用，这也是保护会员免受合同对方违约损害的要素，无论是由于无偿债能力还是单方面撤销和解协议而发生的违约。

尽管上述结论是在仲裁中达成的，因此并不属于有法律约束力的判例，但这可能促使其他人以类似理由质疑担保要求。因此，Gard 建议会员和客户仔细审查租船合同中的货物索赔处理条款，以确保明确将 2011 年版 ICA 完全并入其中。Gard 正在与国际保赔协会集团旗下的其他保赔协会一起评估该仲裁裁决的潜在影响，并将在必要时及时向我们的会员和客户提供最新信息。同时，也欢迎有疑问或需要帮助的会员或客户与 Gard 联系。



作者：Teresa Marie Cunningham

理赔主管，奥斯陆