

歷經 50 年的協會間協議——實際情況是否符合初衷？

《協會間協議》（ICA）由國際保賠集團於 1970 年制定。其初衷在於提供一種相對簡單的機制，以便在船東和租船人之間快速、公平地分攤紐約土產交易所（NYPE）格式或 Asbatime 格式租船合同以及該等租船合同中批准的運輸合同項下引起的貨物理賠責任。制訂 ICA 的目的是為了避免昂貴又耗時的訴訟。Gard 處理 ICA 項下貨物索賠的實際情況，符合這些初衷嗎？



ICA 下的分配 – 基本要點

《協會間協議》制定於 1970 年，後於 1984 年、1996 年和 2011 年經各保賠協會共同修改完善。2011 年修訂後的 ICA 全文可在本文文末找到。廣義上講，如果貨物索賠是因船東責任範圍內的問題（即船舶不適航和/或駕駛或管理過失）引起的，則應由船東承擔全部賠償責任，但不適航是由於貨物裝卸作業導致的除外。如果貨物索賠是因貨物裝卸作業引起的，則應由租船人承擔全部賠償責任，但以下情形除外：

(a) 整個貨物裝卸作業責任已轉移給船長的，在此情形下，對貨物索賠的賠償責任均攤；
或者

(b) 貨物裝卸作業的問題是由於船舶不適航導致的，在此情形下，貨物賠償責任全部由船東承擔。

所有其他索賠（包括短量或越港運輸）的賠償責任由雙方均攤，但有明確、確鑿的證據證明是由一方或另一方的行為或疏忽導致的除外，在後一種情形下，由該行為或疏忽方承擔全部損失。雖然 1984 版 ICA 規定了具體索賠類型，但 1996 版將 ICA 的範圍擴大至包括“無論任何所有其他索賠（all other claims whatsoever）”，促成其適用於各類貨物索賠。

貨方可能首先向船東或首先向定期租船人提起索賠，而 ICA 對這兩種情況都適用，雖然通常的做法是在船東提單項下對船東提起索賠。貨物索賠往往以扣船或威脅扣船並要求就索賠提供擔保開始。通常，為避免發生所威脅的扣船或為爭取放船，擔保會以協會保函的形式提供。在英國法下，只有一方遭受損失時，才明確享有擔保請求權。對於貨物索賠而言，從船東向貨物索賠人出具擔保，到船東賠付貨物索賠，從而通常意義上引發船東在法律上有權向租船人索取擔保，可能有一段時間的滯後。2011 年，發生金融信貸危機之後，在交易對方的信用風險敏感度提升的環境下，對 ICA 進行了修改完善，針對向貨物索賠人提供的任何擔保，設定了可要求提供反擔保的合同權利。因此，通常情況下，一旦船東（或其船東保賠協會）向貨物索賠人提供擔保，租船人就應當為萌芽中的 ICA 索賠提供對等擔保。

將 ICA 併入租船合同

儘管 ICA 最初是協會之間的協議，但由於依照行業慣例，會被明示併入 NYPE 租船合同，因此 ICA 通常具有合同效力。併入時措辭需要謹慎，以確保正確的 ICA 版本及其所有條款均適用。在 18/18 倫敦仲裁案中，仲裁庭認定只有 ICA 項下的責任分配被併入了相關租船合同，而設定擔保請求權這一合同權利的條款未被併入。雖然對於該裁決是否正確存有一些分歧，但此後國際保賠集團旗下各保賠協會共同制定了以下標準條款，以確保 ICA 所有條款均被併入：



“船東和租船人之間的貨物索賠完全適用 1996 年《協會間紐約土產交易所協議》（經 2011 年修訂）或其任何後續修改或替代協議，並且完全根據 1996 年《協會間紐約土產交易所協議》（經 2011 年修訂）或其任何後續修改或替代協議提供擔保、分攤責任並得以了結。本條應優先於本租船合同中意圖將任何其他版本的《協會間紐約土產交易所協議》併入本租船合同的其他條款。”

在被適當併入的情形下，如 ICA 與其他租船合同規定發生衝突，以 ICA 為準。在 *The Kamilla* [2006] EWHC 509 (Comm)案中，有一項 ICA 下的索賠涉及阿爾及利亞當局因少量貨物進水受損而拒收全部貨物，法院評析稱，“該協議優先於租船合同的規定，因為其構成對租船合同中有關貨物滅失或損壞責任的規定的約定解釋。因此任何有關 ICA 解釋的問題須取決於 ICA 本身的解釋，而不是租船合同的解釋。”這擴展適用於合同約定的任何索賠時效問題，*The Genius Star* [2011] EWHC 3083 (Comm)案。

最近的 10/22 倫敦仲裁案進一步確認，ICA 下的分攤是“全部和最終的救濟措施，依據其調查結果，仲裁庭認為無需考慮船東進一步提出的備選主張，即租船合同包含有利於船東的默示受償權。”由此，ICA 成為相關租船合同項下貨物索賠責任分攤的完整準則。

ICA 分攤適用的條件

進行分攤的貨物索賠：

- 必須根據租船合同中批准的、條款不遜於《海牙-威斯比規則》（或強制適用的《漢堡規則》）運輸合同提起。
- 適用的租船合同中的貨物責任條款必須未經過實質性修改。
- 索賠必須已得到妥善了結或和解並獲得賠付。

ICA 索賠須自卸貨或貨物應當交付之日起 24 個月（或者貨物在適用《漢堡規則》的司法轄區卸貨的，則為 36 個月）內予以通知。雖然 ICA 提到在通知中納入特定具體資訊，但缺少該等資訊不會導致通知無效（3/20 倫敦仲裁案）。在已發出 ICA 索賠通知的前提下，將根據《1980 年時效法》，適用合同約定的六年標準時效期間。

法律費用

ICA 索賠較為常見的拒賠理由之一是索賠未經“妥善了結”，這通常暗示貨物索賠是可以抗辯的。在根據法律意見或基於當地通訊代理的建議了結索賠的情形下，索賠更有可能被視為妥善了結。抗辯成功的索賠案又如何呢——法律費用和專家費用可以追償麼？

根據定義，貨物索賠不僅是基礎貨物索賠本身，而且包括貨物索賠人的法律費用和利息，以及合同相對方因不得不對其收到的貨物索賠進行抗辯而發生的費用，例如律師、檢驗師或專家的收費。雙方為預期可能遭受的索賠安排運營性或預防性檢驗的，相關費用不大可能納入 ICA 索賠進行追償，因為不論索賠是否提起，這些費用都會發生。但是，如果一方成功抗辯其收到的貨物索賠，因而不對第三方負有責任的，根據 30/16 倫敦仲裁案的判例，其有權將為該等抗辯發生的費用作為 ICA 下的一項貨物索賠進行追償。雖說如此，這點可能仍有待討論，因為 10/15 倫敦仲裁案做出了與上述

裁決不一致的裁決，在後一案例中，仲裁庭認定 ICA 索賠受到“必須有第三方責任”這一要求的限制。

更為商業化的觀點是：ICA 包括對成功抗辯索賠所付費用的追償。在貨物索賠以 1 美元了結的情況下，可以依據 ICA 追償抗辯費用看起來並不合理，但是如果貨物索賠人撤回索賠或者完全敗訴，依據 ICA 追償抗辯費用似乎不是沒有道理。

海關稅費或罰金

與貨物有關的各項稅費和罰金是否都適用 ICA，這一直是個頗有爭議的問題。少數觀點認為，ICA 適用於向船東徵收並由船東繳納的各項貨物稅費或罰金。但多數觀點認為，只有向貨方徵收，之後依據運輸合同要求承運人承擔的貨物稅費或罰金才適用 ICA。多數觀點背後的理由在於，只有後面一種索賠才可以構成運輸合同項下的索賠。

ICA 條款的併入是否帶來了船東和租船人之間快速、公平的責任分攤？

追求既快速又公平的解決，這一目標在某種程度上是互相衝突的。快速解決可能帶來也許被認為是不公平的結果；相反，如果雙方投入時間來協商一個公平的結果，很可能既花時間又花錢，從而損害了 ICA 旨在高效解決爭議這一主要目標。這是一個平衡和比例的問題，可能因不同案情而有所差異。單獨來看這些目標——

快速分攤

船東一般不會就船舶不適航引起的索賠提起追償，而且根據 Gard 的經驗，有些索賠（比如較為簡單明瞭的貨物短量索賠）可以通過協會理賠人員之間交換一些電子郵件來解決。同樣地，只要擔保的慣常要求得到滿足，擔保通常會相對迅速地得以交換。這使雙方可以專注於解決基礎爭議。協會通代更為廣泛地為協會所瞭解並經常參與談判收到的貨物索賠，可能也有助於提升對所達成的解決水準的信心，從而加快 ICA 索賠的了結。

儘管如此，如果索賠的財務意義重大，其更有可能受到嚴格審查，而不大可能在雙方之間快速分攤。

公平分攤

機械地處理貨物索賠，會帶來船東和租船人之間的公平分攤麼？對於規定船方不負擔裝/卸費用的租船合同，在 ICA 確認租船合同項下一般責任框架的前提下，不太會出現不公平的結果。但是，在貨物索賠是因任何一方無法控制的原因（比如第 8(c)條述及的、因不同港口岸磅校準差異導致的溢卸或損耗短量索賠）引起時，不確定性無可避免。對於這些索賠，只是簡單地在雙方之間均攤責任，那麼 ICA 無疑會帶來務實的結果。但不太確定這一粗略的處理方法是否會被視為公平，尤其是在紙面短量案中。在

28/17 仲裁案中，仲裁庭認定即使貨物沒有實際損失，紙面短量也構成有效的 ICA 索賠。

同樣地，第 8(d)條由於其統包性質而不可避免地適用於大量索賠，並且在不那麼機械的處理方法可能導致人們認為，損失原因更自然地歸屬於一方責任的情況下，做出了簡單的均攤規定。例如，仲裁庭在 10/22 倫敦仲裁案中認定，雖然通常認為租船人負責貨物，由此應承擔托運貨物的品質問題風險，但固有缺陷索賠的責任應在雙方之間均攤。在該案中，似乎船東不太可能認為，由其承擔因貨物固有特性引起的損失的一半是公平的結果。現實中，在審理索賠案件的法院不認可固有缺陷抗辯，且船東和定期租船人均與貨物沒有任何關係的情況下，讓其承擔因固有缺陷引起的損失才是真正的顯失公平。雖然在 NYPE 格式合同下，似乎有機會向定期租船人追償部分損失，但往往對提供貨物的航次租船人沒有追償權。在該等情形下，鑒於船東和租船人通常都知道哪些運輸存在法院裁決不公的風險，因此由船東和租船人分擔損失可能不會被視為不公平。

儘管如此，鑒於例外條款規定，只有在有明確、確鑿的證據表明，索賠是由一方行為或疏忽引起的情況下，才會分配給該方，因而第 8(c)和 8(d)條的潛在嚴苛影響得以緩和。

舉例而言，該規定的緩和效應體現在 *Transgrain Shipping (Singapore) Pte Ltd v Yangtze Navigation (Hong Kong) Ltd* [2017] EWCA Civ 2107 案中。在該案中，租船人命令載有豆粕的船舶在卸貨港附近等待四個月，在此期間貨物狀況惡化，以致最終在卸貨時發現損壞。仲裁庭認定損壞是由貨物的固有性質及船上儲存期間過長共同導致的。由此，ICA 索賠符合第 8(d)條規定，首先應在雙方之間平均分攤，但同時須遵循責任向一方轉移的例外規定。仲裁庭最終認定，讓船舶和貨物在卸貨港附近等待的決定屬於例外規定中的“行為”，由此責任完全轉移給租船人。爭議焦點之一在於“行為”是否必須是有責行為。仲裁庭裁決認為相關行為無須是有責行為。該裁決在上訴至上訴法院時得到維持。

但是，19/17 倫敦仲裁案表明，履行租船合同項下的現有義務不構成上述“行為”。該裁決事涉鋼材貨物結露損壞，船東主張鋼材結露是由於租船人決定在不同港口的不同溫度環境下裝運不同貨物導致的。仲裁庭認定這不屬於可將貨物索賠責任轉移給租船人的“行為”，理由是雙方事前已明確約定在不同港口裝運不同貨物。在仲裁庭看來，“行為”一詞指的是某些特定、可界定的事情或事件，而不是指租船人對租船合同項下合同義務的全面遵守。

兩案結合來看，行為無需是有責行為，但必須是非合同行為。

總體而言，可能對於較小的案件，ICA 常常能順利地實現快速解決。但是，對於金額較大的索賠，雙方會想方設法規避過於簡單、機械的索賠處理機制，以期通過減少分

攤賠償額來抵銷法律費用。遺憾的是，這一做法損害了 ICA 的目標。雖然公平的結果值得追求，但是個案中不同當事人對公平的認知會不可避免地具有主觀性。不過，儘管從實證角度很難支持這一做法，但一個案件的損失似乎有可能被另一個案件的收益所抵消，因而就 ICA 幫助保賠保險人在各類索賠案中實現更為經濟的結果而言，ICA 可能被認為是公平的。

ICA 旨在避免昂貴又耗時的訴訟，這一目的在實踐中實現了麼？

ICA 的概念無疑是簡單的，從某種程度上也經受住了時間的考驗，只在 1984 年和 1996 年修訂過兩次，而 2011 年修訂涉及的內容是反擔保。然而，儘管 ICA 的目的是明確的，但現實情況是其有效性在很大程度上有賴於協會理賠人員和被保險人共同遵循協議精神。

考慮到協會日常處理的貨物索賠案件數量巨大以及 NYPE 格式租船合同已普及使用，收到仲裁裁決或法院判決的 ICA 索賠案件數量相對有限。由此，雖然由於無法看到那些未報告 ICA 索賠而難以進行實證衡量，但普遍認為 ICA 確實為許多貨物索賠提供了快速有效的解決方案。但是在商業考量妨礙根據 ICA 迅速解決貨物索賠時，英國法律界憑藉創新力和創造力，制定了大量的法律。幸運的是，仲裁庭和法院似乎普遍認可並承認協議的商業目的和性質。

在 2018 年的 *Maria* 案中，租船人主張，貨物積載責任部分轉移給船長，構成了對貨物裝卸責任的實質性變更，由此責任應按 50/50 分攤，但未獲支持，法院評述稱：

ICA 創設的機制旨在（並且已經）在其適用的案件中於船東和租船人之間建立明晰、確定的責任分配制度。鑒於第(8)(b)條所規定的選項只有三種：租船人 100% 責任、船東 100% 責任或兩者各 50% 責任，這種機制顯然非常機械，無疑有時還顯得武斷。這就是它有時會遭到批評的原因。但它的優點是簡單，就像汽車保險人的“互撞免賠”協議一樣，後者曾被拿來與它做比較。

在上文提及的 10/22 倫敦仲裁案中，對於“哪個版本的 ICA 被併入相關租船合同”的技術和語義爭論，仲裁庭同樣認識到，在多家法院先前互換使用“版次”、“版本”、“格式”、“前版”、“修訂”等表述來表示 ICA 不同版本的情況下，“認定本案例中具有商業化屬性的當事人有意使用更為嚴謹的說法……這種做法會很奇怪。”

此外，在 *Kamilla Hans-Peter Eckhoff KG v. A.C Oerssleff's Eftf. A/B ("The Kamilla")* [2006] EWHC 509 (Comm) 案中，先前的仲裁裁決基於根本原因是船舶不適航而認定，船東應對當局決定拒收全部貨物而引發的損失承擔責任，船東對該仲裁裁決提起了上訴。但法院同意仲裁庭的認定，並評論說：“正如法院在考量 ICA 運作情況的各個案件中似乎一再確認的，ICA 嘗試繞開在解釋紐約土產交易所格式合同下有關

貨物滅失或損壞責任的規定時出現的法律和事實問題，實現租船人辯護律師所說的‘一種隨時可得的大致公平’。”

關於 ICA 索賠的法院判決的存在表明，在避免昂貴又耗時的訴訟方面，ICA 也許並不完全成功。但是，報告的案例少之又少，如果不存在別的原因，ICA 也許確實減少了複雜法律爭訟的發生。

結語

ICA 有時是不完美的解決方案，它旨在避開法律複雜性，爭取務實結果。也許具有諷刺意味的是，顧名思義，ICA 索賠在其初始階段會在各家保賠協會內部處理，而仲裁庭和法院卻不得不讓交易雙方遵守協議精神。與其質疑 ICA 是否實現了其目的，當事人可能更應該常常問問自己，他們的主張是否“符合”ICA 的“目的”。上述仲裁員和法官的評述表明，當事人有時會搞錯。

Gard 建議其全體會員在應適用 ICA 的所有案件中適用並遵守 ICA，即便相對方並沒有投保國際保賠集團旗下的協會。Gard 認為，ICA 總體上為會員們節約了大量成本，採取配合的做法將避免各方因無意義的爭議而分心勞神。

感謝乾貨部高級理賠顧問 Fredrik Doksrød Olsen 和高級理賠顧問兼辯護律師 Louis Shepard 對本文的貢獻。

附錄 A

1996 年協會間紐約土產交易所協議（經 2011 年 9 月修訂）

本協議，即國際保賠集團旗下下列保賠協會成員（下稱“協會”）於 2011 年 9 月 1 日訂立的《1996 年協會間紐約土產交易所協議（經 2011 年 9 月修訂）》（下稱“本協議”），就本協議第(1)條規定的所有租船合同，對《1996 年協會間紐約土產交易所協議》進行了修訂，且本協議將繼續有效直至被變更或終止。任何變更須經全體協會書面批准方得生效，但任何協會均可通過提前不少於三個月向所有其他協會發出書面退出通知以退出本協議，該退出將於上述期限結束時生效。該通知期屆滿後，除發出退出通知的協會以外，本協議在所有協會之間仍繼續有效，並且對於通知期屆滿前生效的租船合同所引起的所有貨物索賠，發出退出通知的協會應仍受本協議約束並享有本協議的利益。

協會將無條件地向其會員推薦採用本協議，以便其會員就所有 1946 版或 1993 版紐約土產交易所格式或 1981 版 Asbatime 格式（或該等格式的任何後續修訂版本）租船合

同項下、引起或相關的貨物索賠進行責任分攤，不論本協議是否已被併入該等租船合同。

適用範圍

1 本協議適用於本協議之日以後訂立的任何 1946 版或 1993 版紐約土產交易所格式或 1981 版 Asbatime 格式（或該等格式的任何後續修訂版本）租船合同。

2 即使租船合同任何其他條款有任何相反規定，本協議條款仍予適用，特別是，即使租船合同或法律有任何相反規定，第(6)條（時效）規定仍予適用。

3 在本協議中，貨物索賠指貨物滅失、損壞、短量（包括撒漏、損耗或失竊）、越港運輸或延誤，包括與該等滅失、損壞、短量、越港運輸或延誤有關的海關稅費或罰金，並且包括：

- a 該等索賠的原索賠人索賠的任何法律費用；
- b 該等索賠的原索賠人索賠的任何利息；
- c 在抗辯或了結原索賠人所提索賠時發生的各項法律費用、協會通代費用和專家費用，但不包括在提起本協議項下索賠或尋求租船合同項下賠償時發生的無論任何性質的任何費用。

4 本協議項下的分攤辦法應僅適用於以下情況的貨物索賠：

(a) 無論何種形式的運輸合同項下提起的索賠，

(i) 且該運輸合同已獲得租船合同的批准；

或者

(ii) 假如該運輸合同沒有併入直達運輸或聯合運輸規定，該運輸合同原本會獲得租船合同的批准，前提是：

(iii) 如果運輸合同包含直達運輸或聯合運輸規定（無論屬於上述情形(i)還是情形(ii)），滅失、損壞、短量、越港運輸或延誤發生於租賃船舶開始裝貨後且卸貨結束前（由租船人承擔舉證責任，證明滅失、損壞、短量、越港運輸或延誤是否在此期間發生）；且

(iv) 運輸合同（或者屬於租賃船舶運輸段的部分運輸）已併入的條款對承運人而言不遜于《海牙規則》或《海牙-威士比規則》，或者依法強制適用於運輸合同的《漢堡規則》或賦予其效力的任何國內法律；且

(b) 租船合同中的貨物責任條款並未經過實質性修改。實質性修改指旨在明確船東和租船人對貨物索賠責任的修改。具體而言，僅為本協議之目的，特此約定：

(i) 在 1946 版或 1993 版紐約土產交易所格式第 8 條或 1981 版 Asbatime 格式第 8 條中加入“和責任”一詞，或者對租船合同作類似修改，從而使船長負責貨物裝卸的，不屬於實質性修改；及

(ii) 如果 1946 版或 1993 版紐約土產交易所格式第 26 條或 1981 版 Asbatime 格式第 25 條第二句加入“貨物索賠”一詞，則在任何情況下均不適用本協議項下的分攤，即便租船合同是依據本協議條款訂立的；及

(c) 索賠已得到妥善了結或和解並獲得賠付。

5 不論租船合同對裁判庭或仲裁地有何規定，亦不論租船合同是否已併入《海牙規則》、《海牙-威士比規則》或《漢堡規則》，本協議均予適用。

時效

6 除非船東或租船人在貨物交付之日或應當交付之日起 24 個月（但是如果《漢堡規則》或賦予其效力的任何國內法律依法強制適用於運輸合同或者屬於租賃船舶運輸段的部分運輸，則該期間為 36 個月）內向租船合同另一方發出書面貨物索賠通知，否則應視為其在本協議項下的追償已被放棄並被絕對禁止。如果可能，該等通知應包含運輸合同的細節、索賠性質和索賠金額。

分攤

7 本協議項下待分攤的任何貨物索賠額應為請求分攤的租船合同一方實際已承擔的金額，無論該索賠是否可能或已經通過適用本協議而分攤至其他租船合同。

8 貨物索賠應按以下規定分攤：

a 因船舶不適航和/或駕駛或管理過失引起的、源自當事方行為的索賠：

船東 100%責任

但船東能證明船舶不適航是由於貨物的裝載、積載、綁紮、卸載或其他操作處理導致的除外，在此例外情形下，索賠應根據(b)款規定進行分攤。

b 因貨物的裝載、積載、綁紮、卸載、儲存或其他操作處理引起的，源自當事方行為的索賠：

租船人 100%責任

但第 8 條中加入“和責任”一詞或有類似修改，從而使船長負責貨物裝卸的除外，在此例外情形下：

租船人 50%責任
船東 50%責任

但租船人能證明未能妥善裝載、積載、綁紮、卸載或操作處理貨物是由於船舶不適航導致的除外，在此例外情形下：

船東 100%責任

c 在遵守上述(a)款和(b)款的前提下，短量或越港運輸索賠：

租船人 50%責任
船東 50%責任

但有明確、確鑿的證據證明，索賠是由一方或另一方（包括其服務人員或分包商）的偷竊或行為或疏忽引起的除外，在此例外情形下，該方應對索賠承擔 100%責任。

d 無論任何所有其他貨物索賠（包括貨物延誤索賠）：

租船人 50%責任
船東 50%責任

但有明確、確鑿的證據證明，索賠是由一方或另一方（包括其服務人員或分包商）的行為或疏忽引起的除外，在此例外情形下，該方應對索賠承擔 100%責任。

擔保

9 如果租船合同一方向貨物索賠人提供擔保，該方應有權經要求取得租船合同另一方就該貨物索賠提供的同等金額的可接受擔保，而不論本協議項下租船合同雙方的責任分攤權利是否已經產生，前提是：

(a) 要求提供擔保的一方在第(6)條規定的相關期限內，已向租船合同另一方發出書面貨物索賠通知；且

(b) 要求提供擔保的一方採取對等做法，就貨物索賠向租船合同另一方提供同等金額的可接受擔保，如果被要求這麼做的話。

適用法律

10 本協議適用英國法律，並由英國法院專屬管轄，但本協議被併入租船合同（或租船合同下的貨物索賠根據本協議得以了結）的除外，在此例外情形下，本協議適用租船合同所適用的法律和司法管轄權規定。



作者：Helena Biggs

高級律師，倫敦



作者：Mark Russell
副總裁，貨物理賠負責人