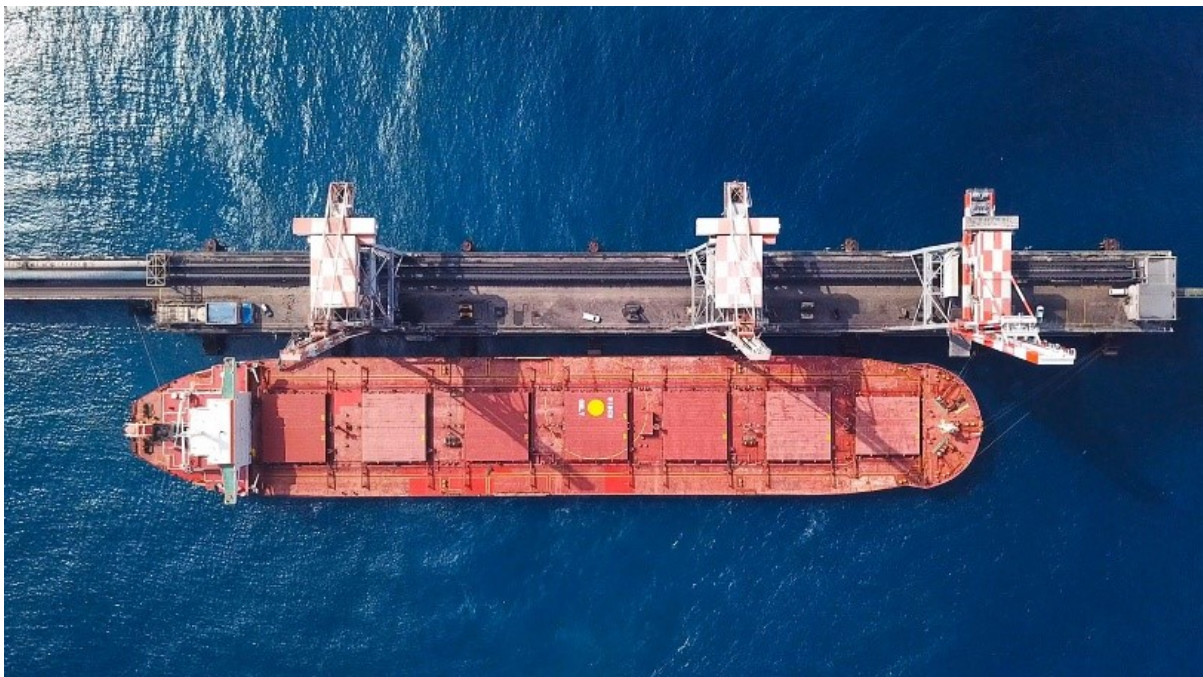


將《保賠協會間協議 2011 年版》併入租船合同中

繼倫敦海事仲裁員協會 (LMAA) 仲裁庭近期認定“《保賠協會間協議 2011 年版》在嚴格意義上並未被完全併入 NYPE 租船合同”之後，船東和船舶經營人應審查其現有租船合同的措辭。



在該案中，針對其向大船東提供的擔保，二船東根據《保賠協會間協議 2011 年版》（簡稱 ICA）第 9 條規定，要求租船人提供反擔保。相關租船合同系經修訂的 NYPE 1946 格式租約，其中包含如下條款：“租船人與船東之間，應當按照 1996 年起生效的《保賠協會間土產交易協定》及其後續修訂版本的具體規定，對貨物賠償責任進行分攤/和解。”

而租船人拒絕向船東提供擔保，理由是租船合同條款的措辭限制了 ICA 的適用，即只適用於貨物索賠方面的責任、分攤及和解，而不適用於提供擔保的情況。仲裁庭認同租船人的觀點，認為 ICA 並未完全併入該租船合同，而僅適用於租船人在貨物索賠及其分攤與和解方面的責任。請參見第 18/18 (2018) 1010 LMLN 2 號倫敦仲裁案。

Gard 建議會員和客戶將 2011 年版 ICA 併入 NYPE 和 ASBATIME 租船合同。當處理貨物索賠時，ICA 旨在通過避免代價高昂的法律糾紛，來鼓勵理性的和解並節省成本。本案中的仲裁庭認為裁決並未破壞 ICA 的本意，因為 ICA 主要目的——即快速分攤貨物賠償責任——並未受到影響。然而，2011 年對 ICA 進行修訂的主要目的之一，就是確保貨物索賠的當事方能夠

保護自己免受合同對方的侵害，而不遭遇無謂的麻煩。Gard 的經驗是，擔保機制通常能夠順利地起作用，這也是保護會員免受合同對方違約損害的要素，無論是由於無償債能力還是單方面撤銷和解協議而發生的違約。

儘管上述結論是在仲裁中達成的，因此並不屬於有法律約束力的判例，但這可能促使其他人以類似理由質疑擔保要求。因此，Gard 建議會員和客戶仔細審查租船合同中的貨物索賠處理條款，以確保明確將 2011 年版 ICA 完全併入其中。Gard 正在與國際保賠協會集團旗下的其他保賠協會一起評估該仲裁裁決的潛在影響，並將在必要時及時向我們的會員和客戶提供最新資訊。同時，也歡迎有疑問或需要幫助的會員或客戶與 Gard 聯繫。



作者：Teresa Marie Cunningham

理賠主管，奧斯陸