



## ICA 协议争议法律观点集成

### 摘要

2018 年 5 月 11 日，英国高等法院对 Agile Holdings Corporation v Essar Shipping Ltd [2018] EWHC 1055 案做出判决。这是英国法院涉及 ICA 协议的最新判例。以此为契机，本文对近年来英国法院和伦敦仲裁庭涉及 ICA 协议的判决和裁决进行梳理，将其观点整理汇总成文，供读者参考。

ICA (Inter-Club Agreement) 协议是国际保赔集团为解决船舶期租租约项下货物索赔责任分摊问题而制定的协会内部协议，旨在避免在船东和承租人之间因此产生不必要的高额诉讼费用和成本，快速解决双方争议。适用于目前市场上流行的期租格式合同，包括 NYPE46, NYPE93 和 Asbatime 1981 等。该协议的最近一次修订发生在 2011 年。在适用该协议的过程中，由于船东和承租人为了自身利益的最大化，在协议项下仍然产生了大量的纠纷和争议。

### 1、ICA 协议中时效条款同租约中其它时效条款的关系

该议题涉及 ICA 协议第 2 条以及第 6 条的内容。ICA 协议第 6 条中约定了在货物交付或应当交付的 24 个月（汉堡规则下为 36 个月）内发出书面通知的索赔时效，否则将被视为协议一方放弃向另一方要求分摊的权利。第 2 条则约定，即使租约中关于时效有任何相反的规定，上述第 6 条的时效规定仍然有效。英国高等法院在 M H Progress Lines SA v Orient Shipping Rotterdam BV [2011] EWHC 3083 (The Genius Star) 案件中对此问题进行了分析并确立了租约时效约定的“双轨制”处理原则，即：ICA 协议项下的索赔适用 ICA 条款第 6 条约定；但不影响协议双方针对其它索赔的时效约定，包括 Limitation Act 1980 下对于租约（合同）6 年的时效规定。本案中租约第 39 条 2 款约定有 12 个月的索赔通知时效，如何处理其同 ICA 协议第 6 条的关系，法院认为两个条款应当一并解读，除了 ICA 协议下的货物责任分摊索赔之外，第 39 条 2 款适用于其它基于租约的索赔。

### 2、应对货方索赔时，协议一方所花费的法律费用可否向另一方追偿

该议题涉及 ICA 协议第 3 条 c 款以及第 4 条 c 款的内容。英国法院对此议题并无既成判例。但伦敦仲裁则有两个态度完全相反的裁决。在 10/15 号裁决中，船东以货物包装不足为由对货方的索赔进行了成功的抗辩，并为此花费了 6 万多欧元的法律费用。船东在仲裁过程寻求

向承租人追偿有关费用，但被仲裁庭拒绝。仲裁庭认为 ICA 协议对于在成功抗辩案件中（ICA 协议一方对货方并无赔偿责任）而产生的法律费用并不在可追偿范围之列。根据第 4 条 c 款的内容，有关索赔必须是通过和解或妥协方式（settled or compromised）解决的，才有 ICA 协议适用的可能；也就是说只有在案件中对货方承担责任的前提下，有关费用方可进行追偿。但在随后的 30/16 号裁决中，仲裁庭认为 10/15 号裁决中的理由并不成立，事实上，只要是在对货方的抗辩中产生的相关费用，支付的一方就有根据 ICA 协议向另一方进行追偿的权利。第 3 条 c 款“在抗辩同和解过程中”（in the defence of or in the settlement）的措辞显然包括了成功抗辩的情况。

我们认为，30/16 号裁决更为合理，符合 ICA 协议的制定本意。否则可能会产生商业上极不合理的结果：一个货损案件以 10%的比例达成和解，过程中所产生的费用可以进行追偿；而一个对货方成功抗辩的案件却无法根据 ICA 协议进行追偿。

### 3、如何理解第 8 条 b 款中的“相似修改”（similar amendment）

NYPE 第 8 条中将装载、积载、平舱等操作的责任转移至承租人，但如果在该条款最后加上“与责任”（and responsibility）的措辞，则有关责任又转回至船东处。ICA 协议第 8 条 b 款中约定由于装载、卸货等管货操作引起的货损索赔应由承租人承担 100% 责任。但如果 NYPE 租约第 8 条中加上“与责任”或者“相似修改”（similar amendment）使得船长对管货操作承担责任，那么货损索赔则由船东和承租人各承担 50% 的责任。2018 年 5 月 11 日，英国高等法院在 Agile Holdings Corporation v Essar Shipping Ltd [2018] EWHC 1055（The Maria）中对如何理解“相似修改”进行了分析。

本案中的货损源于不适当的装货操作，事实上装货时在传送带上，直接还原铁（DRI）货物就已经发现带有火花。期租租约中对 NYPE 第 8 条未做任何修改，但租约第 49 条中将积载（stowage）的责任又重新转移至船东处。仲裁庭将租约第 49 条视为“与责任”相似的修改，进而裁定船东和承租人各对货损索赔承担 50% 的责任。船东不服仲裁裁决并向高等法院提出诉讼。高等法院认为应当从“相似修改”的措辞含义和 ICA 协议的目的两个方面去理解有关议题。从文字的含义上说，“相似修改”应当是指“与责任”同类并且起到同样作用的措辞，而不仅仅是接近但不相同的文字；就 ICA 协议的目的而言，其本质是一种快速分配船东和承租人之间责任划分，避免额外费用产生的机制。如果将本租约第 49 条视为“与责任”相似的修改，那么在判定租约双方责任划分的时候就必须分两个步骤来进行：一是判定货损是否是由

于管货的操作而发生，二是判定究竟是管货过程中的哪个环节造成了货损。这种理解显然同制定 ICA 协议的原有目的背道而驰。只有将所有环节管货责任全部转移给船东的条款/修改才能被视为是一种“相似修改”，本租约中的第 49 条无法达至上述标准。法庭据此推翻了仲裁裁决，判定承租人应当承担 100% 的责任。

#### 4、第 8 条 d 款中“行为或疏忽”（act or neglect）的含义

对于不属于 ICA 协议第 8 条 a、b、c 三款项下的货损，根据 d 款约定，船东和承租人应当平分货损索赔造成的损失，但如果明确证据证明货损是由于其中一方（包括其雇员或分包人）的“行为或疏忽”造成的，那么则由该方承担 100% 的责任。英国法院和伦敦仲裁庭有多个案例涉及如何理解“行为或疏忽”。

在上述伦敦仲裁 30/16 号裁决中，由于相关船舶在锚地等待了 35 天之久，运往伊朗的大豆出现自热结块的情况。仲裁庭认定货物的属性或固有缺陷（无法存储过长时间）是货损的唯一原因。根据 ICA 协议第 8 条 d 款，承租人应当承担 100% 的责任。承租人装载不适宜本航程的货物构成第 8 条 d 款项下的“行为”；或者承租人装载有自热特性的货物已经超出船东所同意承担的风险范围也构成了此种“行为”。

在 19/17 号裁决中，从三个不同装港装载的钢材货物（装载于同一货舱）在卸港安特卫普发现遭受凝水湿损，原因是三个不同装港的温差形成货舱凝水产生的，船舶的通风也存在一定问题。仲裁庭认为货损不是单纯由于货物积载原因造成的，因此 ICA 协议第 8 条 b 款无法适用。同时，仲裁庭也不认可在三个不同装港的货物装载在一个货舱的事实构成承租人第 8 条 d 款项下的“行为或疏忽”。仲裁庭认为“行为”必须是针对某一具体和可定义的行动或事件的，而非承租人一般意义上的履约行为。最终仲裁庭判定船东和承租人在该案中各承担货损 50% 的责任。

在法院判决方面，英国上诉法院在 Transgrain Shipping (Singapore) Pte Limited v Yangtze Navigation (Hong Kong) Co. Limited [2017] EWCA Civ 2107 (The Yangtze Xing Hua) 一案中肯定了仲裁庭以及英国高等法院对于“行为”一词的解释，即在货损责任分摊过程中无需考虑是否有过失的问题。在该案中，因为承租人未收到货款，指示船舶在卸港等待了 4 个月的时间，造成大豆货物出现结块，引起索赔。而承租人的此种“行为”被认为是造成货损的原因，尽管此种“行为”可能是无过失的，根据 ICA 协议第 8 条 d 款的约定，承租人也应当承担货损 100% 的责任，而非协议双方进行分摊。关于该案一审情况的详细介绍，读者可

参考中国船东互保协会咨询平台发表的《ICA 中“ACT”一词的解释：无需考虑是否有过失》一文。

以上内容仅供会员公司参考，如需具体建议，请与协会相关人员联系。

