



中国船东互保协会
CHINA SHIPOWNERS MUTUAL ASSURANCE ASSOCIATION

地址：上海市虹口区公平路 18 号
7 号楼中船保大厦 5-7 层
邮编：200082
电话：+86 21 3503 6888
传真：+86 21 6595 0216



www.chinapandi.com

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：

1. 判定货损是否是由于管货的操作而发生
2. 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。

▶▶▶ 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。



中国船东互保协会
CHINA SHIPOWNERS MUTUAL ASSURANCE ASSOCIATION

2018年9月 总第4期

防 损 通 讯

Loss Prevention Bulletin

中国船东互保协会防损部编



|| 乌克兰海关罚款防不胜防 ||



风险提示

摘 要

外籍船舶挂靠乌克兰港口因海关申报问题而被罚款由来已久。船方需向海关申报的物品包括药品、现金、油漆、燃油、润滑油、物料备件和食品等。船方谨记依当地海关要求如实申报船上物品，否则将面临巨额罚款。



近期协会入会船在乌克兰的 Nikolaev 港因船长未按要求如实申报船上物品而面临当地海关的巨额罚款。

乌克兰海关于 7 月 13 日登轮检查时发现船长未及时申报船上部分用于洗舱的原油、化学品和现金等物品。除原油外，其他物品被罚没，并罚款物品价值的等额；而原油虽未被罚没，但罚款为物品价值两倍的数额。据悉，挂靠乌克兰港口的外籍船舶经常面临海关申报问题，因船方未完成海关申报或文件，尤其是船舶物料清单、药物清单，而面临巨额海关罚款。而如果产生海关罚款，应当向法院指定账户缴纳罚款，否则船舶无法顺利开航。

船舶申报

《乌克兰海关法》规定所有挂靠乌克兰港口的外籍船舶应当完成海关申报，申明船舶物料、药品、油漆、货舱油料、甚至包括船舶备件和船舶设备。然而海关法并未提供强制申报的详细物品清单，此外亦未提供所需的海关申报格式。

《乌克兰海关法》第 335 条规定了乌克兰港口海关申报时所需的详细文件清单，因此，船舶挂靠乌克兰港口，船方应当及时将下述文件提交给海关。

- 总申报单（船舶资料、代理全称和联系方式等）
- 货物申报单，包含货物描述和数量，提单，货物说明
- 有关船上食品及数量的船长声明
- 船上武器、弹药、精神药品、药物等
- 船员名单
- 旅客名单
- 船员个人物品的申报单
- 其他商业文件、积载计划
- 船上现金及含有麻醉成分或有毒成分的药品或精神药品的信息



海关罚款

海关对于船舶检查有较大的决定权，例如，海关认为必要时，有权检查船舶所有区域、货舱、生活区、船员个人物品等。如违反上述要求，可能招致行政处罚，甚至罚没未申报的物品。依据海关法，如外籍船舶违反当地海关法规，海关有权做出下述处罚：

- 对船长处以行政罚款；
- 启动未申报的船舶物品罚没程序，或者向码头和船方发出通知以滞留船舶；

虽然未申报物品的罚款和罚没决定会最终由法院裁决，但海关有权依据相关的海关规定扣留未申报的船舶物品，以便于后续执行法院做出的罚没裁决，换言之，扣留未申报物品作为当地法院裁决执行的“保全措施”。如果船长拒绝支付现金担保或采取抵抗行动，可能会加剧状况恶化，并使得海关官员进行更为细致的调查并讯问船员以确定是否故意未向海关申报船上物品。一旦被指控走私，将导致



船舶延误，甚至船长面临更为严厉的处罚。

因此，如果海关查获有未申报物品在船，将引发诸多问题，甚至船舶可能将滞留。海关将准备如下整套文件，将提交给当地法院做最终裁决：

1. 违反乌克兰海关规定的事实说明，附未申报物品的清单及其数量、在当地的市值；
 2. 对船长处以行政罚款的决定；
 3. 如果船长和轮机长同意，向海关提交的书面说明；
- 需特别注意的是，Nikolaev 港海关官员会进行燃油的测量，如发现海关测量数据与轮机长所申报的数据不同，很可能会面临巨额罚款，相当于未申报物品的价格两倍。

协会建议

鉴于乌克兰海关法所要求的海关申报严格，且处罚严厉，因此挂靠乌克兰港口的船舶应对于海关申报工作保持谨慎态度。参考协会往期 CPI 资讯 No. 122：“Nikolaev 港代理一般会在 Pre-arriving Notice 中提供海关的要求。协会建议会员听从代理的建议，对所有的必要物品进行申报，以避免海关罚款。同时，建议到港前联系代理，以了解海关查找申报不实物品的目标区域。”建议船长完成所有在船物品的海关申报工作时，向当地代理寻求帮助。同时依据海关要求提交必需的船舶文件，指示高级船员在海关检查人员检查船舶所有处所、货舱期间全程陪同。巨额罚款，相当于未申报物品的价格两倍。

警惕装运磷酸对化工品船货舱的损坏



摘要

近期，协会获悉业内发生了多起因承运磷酸货物造成船舶货舱损坏的事故。此类事故对船舶货舱适货性影响较大，后期维修工艺复杂，需要对货舱进行研磨、焊接、抛光，油漆等作业，预估修理费用高达上百万美元，籍此，协会提醒会员应特别注意此类货物的运输。

一、化学品船的货舱材料

绝大部分的化学品船使用 316L 不锈钢作为货舱的建造材料，美国材料与实验学会 316L 材料标准 (ASTM) 如下：

ASTM A240					
品级	铬	镍	碳	钼	铁
316L	16-18%	10-14%	0.03% 最多	2-3%	剩余

其中，钼元素对具有腐蚀性的货物起到抗腐蚀的作用，其含量对抗腐蚀的效果起决定性作用：

若钼元素含量越接近 2%，货物腐蚀发生可能性越大。

若钼元素含量越接近 3%，货物腐蚀发生可能性越小。

遗憾的是，很多船东为了节省成本，选择了钼含量在 2.1% - 2.2% 的不锈钢作为货舱建造材料。实际上，货舱材料应该在钼含量超过 2.75% 的钢材中进行选择。一些大型不锈钢化学品船操作公司曾明确表示在选择不锈钢材料时，钼的含量应不少于 2.75%，而且不同厂商生产的 316L 的材料中钼含量差别有时也会有很大差别。有观点认为，唯一避免因承运湿法磷酸 (wet process phosphoric acid) 对不锈钢船体的损坏的方法是使

用 317 不锈钢材料 (317L 或者 317LN)，此类钢材的钼含量为 3-4%。

二、湿法磷酸 (WPA)

以货物的腐蚀性来说，湿法磷酸类货物是一种极为复杂的化工产品。因为其包含了大量的杂质，既包含了促进此类磷酸货物腐蚀不锈钢货舱的催化剂，也包含了具有抑制作用的抑制剂。将磷酸盐岩转化为磷酸的工业过程技术含量很低，提炼出来的磷酸中的杂质成分取决于开采的岩石中的自然差异。

四种最重要的杂质

氯化物	腐蚀催化剂	不利的
氟	腐蚀催化剂	不利的
铁	腐蚀催化剂	有利的
铝	腐蚀催化剂	有利的

不同的湿法磷酸货物中杂质含量亦存在差异。当装运此类货物时，评估杂质之间的平衡与中和至关重要。

三、取样、现场检验和分析

根据协会专家的经验，鉴于托运人在装货之前做的取样分析报告准确性有限（很多时候甚至不作任何取样分析），因此任何船舶在任何地点（如摩洛哥、阿尔及利亚、突尼斯、南非等）装运磷酸均会对船舶造成损坏。

分析最近几起我们了解到的装运湿法磷酸对不锈钢货舱腐蚀的案件，其中至少有 5 起源于突尼斯苏海拉港。在这几起案件中，均没有在货物装船之前或者船舶靠泊期间进行取样分析。而有时，船员被告知该货物完全是正常货物或者是作肥料用的磷酸，但在卸货之后发现该批货物对货舱造成了巨大的损害。根据协会专家了解，在苏海拉港既无任何国际检验机构，在周边亦无独立的检验室可供货物检验，在随后的调查中发现，



这几起案件中托运人提供的货物杂质评估记录均为伪造的，经不起考验。

四、目前采取的预防措施

使用低钼含量的 316L 不锈钢作为货舱材料无异于在玩赌博游戏，如此反复必有一失。许多船东在装货之前在货舱表面涂上硝酸对货舱做钝化处理，形成氧化铬的涂层来抑制货物对船舱的腐蚀，但此种方法效果欠佳。在对货舱修理后的通常做法是使用含量为 20% 的硝酸清洗、钝化货舱表面，形成保护层。但在装货之前此种钝化处理是没有必要的，并且在货舱已经处于良好的条件之下没有任何助益。

在希望运输此类湿法磷酸货物的情况下，许多船东努力对此类货物运输（杂质）进行监控，即在装货港（非洲北部港口）将货物样品立即送往巴塞罗那 SGS 检验机构进行检测，对之前所述的四项杂质进行检验和分析。

五、防损建议

在装运此类货物之前，对于以下文件和信息应当重视：

- (1) 用于承运磷酸化学品的船货舱钢结构的种类和质量（特别是钼含量）；
- (2) 完整的货物描述或者货物安全信息表；
- (3) 适用本航次的租船合同，特别是关于载运磷酸的条款规定；
- (4) 任何与相关装货港（苏海拉的化肥港口，突尼斯或者摩洛哥的港口）关于货物的了解和沟通。

进一步的预防措施：

如果会员经常性载运磷酸货物，鉴于市场上出现的重大磷酸损害货舱的案例，会员可以参考以下主动预防措施：

- (1) 在装货港取样，立即送去巴塞罗那 SGS 检测中心进行检测；
- (2) 在装货之前，要求提供正式的岸罐货物杂质分析报告（通常会被拒绝，但请留下书面文件，以防之后会用到）；
- (3) 如果需要，协会可以委请专家前往巴塞罗那 SGS 检测中心，进行监督整个检验过程并尽快拿到检验结果；
- (4) 以书面形式提请租家注意承运磷酸经常会出现的问题；
- (5) 在租约中加入有关保护性条款。

台风委员会

台风委员会 (Typhoon Committee) 成立于 1968 年，是联合国亚洲及太平洋经济社会委员会 (ESCAP) 和世界气象组织联合主持的一个政府间组织，其 14 个成员大部分来自受台风影响的国家和地区，委员会每年召开一次综合研讨会和一次年会，对台风进行编号和命名。近年来，台风委员会开展了一系列有关专题研究，包括提高台风早期预警、增加预警方式、台风应急响应、气候对台风的影响等，旨在改善和协调亚洲及太平洋地区防灾规划和措施，减轻自然灾害特别是台风造成的人员及财产损失。

船舶抗台事故

在过去的 50 年间，随着信息技术，卫星科技，气象水文观测和预报技术的迅速提高，人类对于台风的信息把握也越来越精准，这对航运业是一个巨大的福音，很多在一线的船员也能从多渠道在 EGC, NAVITEX, FACSIMILE, EMAIL, INTERNET 等终端获取更多精准的台风信息，在台风来临前做到未雨绸缪。尽管如此，不幸的是，我们在生产实践中还是看到一些船舶由于措施采取不当或对台风强度估计不足，而导致船舶抗台失败，船舶及周边环境严重受损的案例，下述援引协会近年来处理的两起典型船舶抗台事故，籍此来提醒会员船舶应科学合理规避台风。

2016 年 9 月，B 轮为抵抗 1617 号台风而锚泊于福建平潭水域，期间风高浪急，船舶走锚进入养殖区，船东一度面临两百多名养殖户的联名索赔，金额一度高达上千万元，最后船东引进多

种科学手段才彻底划清台风和船舶走锚所致损害，此次不当的锚泊抗台给船东带来直接经济损失达几百万元。

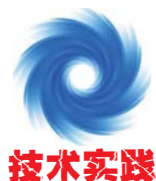
2017 年 8 月，S 轮空载在我国南部一港外锚地抛锚抵抗 1713 号台风，由于锚泊水域开敞无遮蔽，当中心附近风力达到 15 级的超强台风过境时，狂风巨浪造成 S 轮在锚地走锚并螺旋桨打空飞车，船舶彻底失控并与当地一处码头碰撞，导致船体和码头皆严重受损，各类海损损失高达上千万元。

船舶抗台特别注意

目前，避离和抵抗台风是长期航海实践经验与现代气象预报技术相结合的一个科学过程，船舶依靠传统风浪流判断台风路径进而避离，甚至挑战台风可航半圆的行为已经成为历史，航运界不乏诸多关于船舶避台的经验总结，从岸基指导到气象预报，从体系规范到设备检查等条分缕析。前述各矣，协会针对上述案例分析及实践经验，再给予会员如下特别提醒，以期防止类似事故发生。

① 抛锚抗台应选择四周有遮蔽的港湾区域

对于大多数船舶而言，抗台中怕涌不怕风。船舶于锚泊中抗台，锚的抓力及卧底锚链的重力和摩擦力再加之主机的推进力，足以能够抵御持续增加的风力作用，但往往台风来临时伴随着巨大的浪涌，浪涌导致船舶上下颠簸，左右摇晃，极易使锚链松散，抓底不牢，进而走锚，如果船舶吃水不足，还容易导致螺旋桨打空。因此四周遮蔽的避风锚地，可以完美地避开浪涌对船舶的影响。

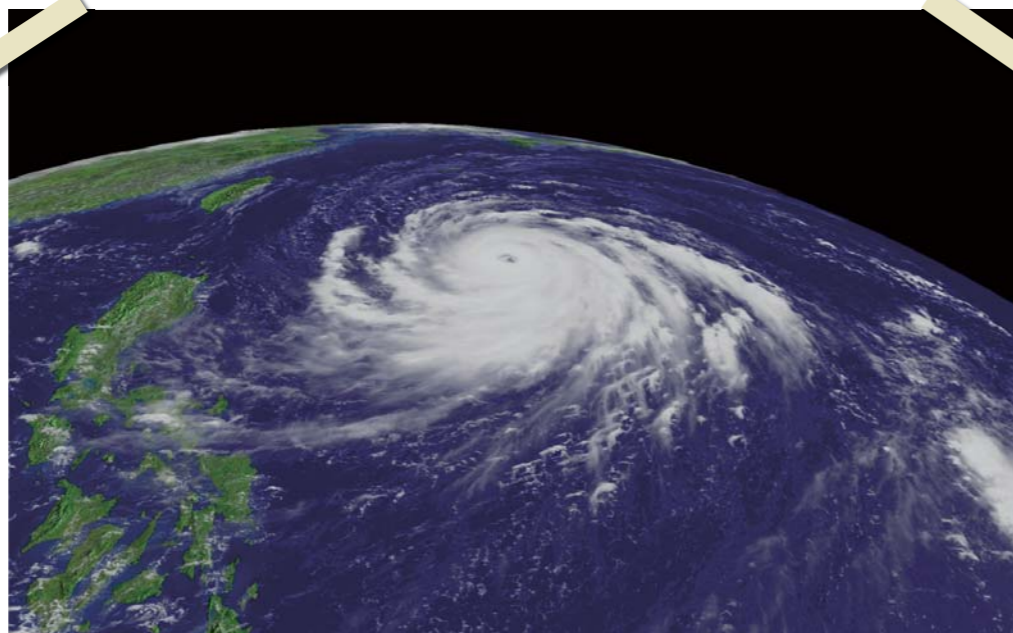


技术实践

不可不知的船舶抗台六要素

摘要

全球热带气旋主要发生在低纬度大洋上的一些特定区域，其中以西北太平洋和东北太平洋热带气旋最为活跃。国际气象组织 (WMO) 根据热带气旋中心附近最大风力对其进行分级，当热带气旋中心风力达到 12 级及以上，在我国及周边国家地区称之为台风 (Typhoon)，在东北太平洋及大西洋沿岸国家地区则称之为飓风 (Hurricane)。根据国际气象组织的统计，在过去的 2017 年，全球大洋上共生成 27 个热带气旋，其中 11 个发展成为台风。热带气旋往往带来狂风暴雨、巨浪和暴潮，严重影响船舶航行安全。



② 不要轻易选择在开敞水域抵抗台风

除非船舶已经处于威胁到船舶安全和海洋环境的危险境地，否则不建议船舶在开阔水域抛锚抗台。在海图上有关开阔水域的底质和水深的信息不够详细，周围没有任何遮蔽，船舶受风、浪、流影响严重，往往是风刚起来就造成走锚甚至是丢锚和断链现象。即使船舶抗风成功，在起锚时，由于锚位有可能滑向更深的水域而导致锚起不来，台风过后的残涌会使船舶上下震荡，在起锚时锚机绞盘反转，造成锚机损坏。

相对于开阔水域，开敞锚地更靠近沿岸或港口，相对而言海图信息详细，水深和底质清楚。但尽管如此，由于开敞锚地周围遮蔽较少，或者仅有一个方向受到来自岸上的遮蔽保护，当台风来临时，风浪对锚地船舶的影响丝毫不比外海差，甚至当风浪和涌浪传递至岸边，再折返回来的浪涌叠加，使船舶遭受更大的震荡作用，极易产生走锚现象。

③ 抛锚避台应远离沿海养殖区、平台警戒区

此处特别提醒船长在进入锚地选择抛锚抗台时，应尽可能选择在白天进入锚

地，认真观察周围水域的养殖情况和特殊警戒区。在很多国家的沿海，海水养殖区的实际位置和海图标注有出入，另外在进入前，与港口交管中心报告及申请锚地是必不可少的环节。

④ 及时采取一点双锚抗台

航海实践证明，不论是何种船型，锚泊抗台时采取抛“一点锚”的方式最为有效。两锚链同时吃力且受力均匀，船舶产生偏荡比较小，不容易发生走锚，即使船舶调头，也是两根锚链一起旋转，不易发生锚链绞缠现象。在抛锚时机的把握上，船长应在台风来临前，毫不犹豫地抛下双锚，而不是等风起来了，车顶不住了，再考虑下锚，那时已为时已晚，如果船舶配备首侧推器，在抛双锚时依靠侧推器来控制船首偏转，这样更有利于双锚平行下底。从风险评估角度，相对于船舶单锚走锚风险，双锚绞缠风险产生的后果更小，即便是在后续起锚时发生锚链绞缠，基本上也只是压一花绞缠，船舶清理比较简易。

⑤ 空载压水抗台

如前所述，即使船舶下双锚抗台，但在空载状态下，船体及上层建设受风面

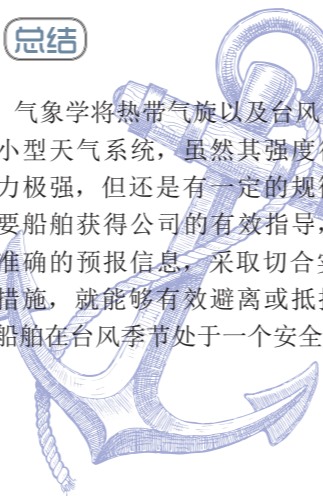
积大，也容易造成走锚，更为重要的一点是，空载螺旋桨浸没少，如果走锚用车极易造成打空飞车，因此船舶空载时，船长不要嫌麻烦，应将所有的压载舱以及风暴舱都压满水，做好一切应对。

⑥ 开车避离台风

当船舶所处周围没有合适的锚地或者船舶自身条件不适合锚地抗台避风，船长应向公司和租家申请开车绕航避离台风，在开阔水域漂航或滞航的方法避台，船舶由此多产生油耗的成本和一旦发生抗台失败而产生的事故损失相比，还是寥寥无几的。

总结

气象学将热带气旋以及台风归属于短期小型天气系统，虽然其强度很大，破坏力极强，但还是有一定的规律可循，只要船舶获得公司的有效指导，收集及时准确的预报信息，采取切合实际的应对措施，就能够有效避离或抵抗台风，使船舶在台风季节处于一个安全境地。



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。

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。

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了。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



ICA 协议争议法律观点集成

法律关注

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 Asbatime1981 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。

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

