

Circular From GARD

Date: 24 February 2023

历经 50 年的 ICA 协议实际情况是否符合初衷？

《协会间协议》（ICA 协议）由国际保赔集团于 1970 年制定。其初衷在于提供一种相对简单的机制，以便在船东和租船人之间快速、公平地分摊纽约土产交易所（NYPE）格式或 Asbatime 格式租船合同以及该等租船合同中批准的运输合同项下引起的货物理赔责任。制订 ICA 的目的是为了避免昂贵又耗时的诉讼。Gard 处理 ICA 项下货物索赔的实际情况，符合这些初衷吗？

ICA 下的分配——基本要点

《协会间协议》制定于 1970 年，后于 1984 年、1996 年和 2011 年经各保赔协会共同修改完善。2011 年修订后的 ICA 全文可在本文文末找到。广义上讲，如果货物索赔是因船东责任范围内的问题（即船舶不适航和/或驾驶或管理过失）引起的，则应由船东承担全部赔偿责任，但不适航是由于货物装卸作业导致的除外。如果货物索赔是因货物装卸作业引起的，则应由租船人承担全部赔偿责任，但以下情形除外：

- a) 整个货物装卸作业责任已转移给船长的，在此情形下，对货物索赔的赔偿责任均摊；或者
- b) 货物装卸作业的问题是由于船舶不适航导致的，在此情形下，货物赔偿责任全部由船东承担。

所有其他索赔（包括短量或越港运输）的赔偿责任由双方均摊，但有明确、确凿的证据证明是由一方或另一方的行为或疏忽导致的除外，在后一种情形下，由该行为或疏忽方承担全部损失。虽然 1984 版 ICA 规定了具体索赔类型，但 1996 版将 ICA 的范围扩大至包括“无论任何所有其他索赔（all other claims whatsoever）”，促成其适用于各类货物索赔。

货方可能首先向船东或首先向定期租船人提起索赔，而 ICA 对这两种情况都适用，虽然通常的做法是在船东提单项下对船东提起索赔。货物索赔往往以扣船或威胁扣船并要求就索赔提供担保开

始。通常，为避免发生所威胁的扣船或为争取放船，担保会以协会保函的形式提供。在英国法下，只有一方遭受损失时，才明确享有担保请求权。对于货物索赔而言，从船东向货物索赔人出具担保，到船东赔付货物索赔，从而通常意义上引发船东在法律上有权向租船人索取担保，可能有一段时间的滞后。2011 年，发生金融信贷危机之后，在交易对方的信用风险敏感度提升的环境下，对 ICA 进行了修改完善，针对向货物索赔人提供的任何担保，设定了可要求提供反担保的合同权利。因此，通常情况下，一旦船东（或其船东保赔协会）向货物索赔人提供担保，租船人就应当为萌芽中的 ICA 索赔提供对等担保。

将 ICA 并入租船合同

尽管 ICA 最初是协会之间的协议，但由于依照行业惯例，会被明示并入 NYPE 租船合同，因此 ICA 通常具有合同效力。并入时措辞需要谨慎，以确保正确的 ICA 版本及其所有条款均适用。在 18/18 伦敦仲裁案中，仲裁庭认定只有 ICA 项下的责任分配被并入了相关租船合同，而设定担保请求权这一合同权利的条款未被并入。虽然对于该裁决是否正确存有一些分歧，但此后国际保赔集团旗下各保赔协会共同制定了以下标准条款，以确保 ICA 所有条款均被并入：



“Cargo claims as between Owners and the Charterers shall be governed by, secured, apportioned and settled fully in accordance with the provisions of the Inter-Club New York Produce Exchange Agreement 1996 (as amended 2011), or any subsequent modification or replacement thereof. This clause shall take precedence over any other clause or clauses in this charterparty purporting to incorporate any other version of the Inter-Club New York Produce Exchange Agreement into this charterparty”.

“船东和租船人之间的货物索赔完全适用 1996 年《协会间纽约土产交易所协议》（经 2011 年修订）或其任何后续修改或替代协议，并且完全根据 1996 年《协会间纽约土产交易所协议》（经 2011 年修订）或其任何后续修改或替代协议提供担保、分摊责任并得以了结。本条应优先于本租船合同中意图将任何其他版本的《协会间纽约土产交易所协议》并入本租船合同的其他任何条款。”

在被适当并入的情形下，如 ICA 与其他租船合同规定发生冲突，以 ICA 为准。在 The Kamilla [2006] EWHC 509 (Comm) 案中，有一项 ICA 下的索赔涉及阿尔及利亚当局因少量货物进水受损而拒收全部货物，法院评析称，“该协议优先于租船合同的规定，因为其构成对租船合同中有关货物灭失或损坏责任的规定的约定解释。因此任何有关 ICA 解释的问题须取决于 ICA 本身的解释，而不是租船合同的解释。”这扩展适用于合同约定的任何索赔时效问题，The Genius Star [2011] EWHC 3083 (Comm) 案。

最近的 10/22 伦敦仲裁案进一步确认，ICA 下的分摊是“全部和最终的救济措施，依据其调查结果，

仲裁庭认为无需考虑船东进一步提出的备选主张，即租船合同包含有利于船东的默示受偿权。”由此，ICA 成为相关租船合同项下货物索赔责任分摊的完整准则。

ICA 分摊适用的条件

进行分摊的货物索赔：

- 必须根据租船合同中批准的、条款不逊于《海牙-维斯比规则》（或强制适用的《汉堡规则》）运输合同提起。
- 适用的租船合同中的货物责任条款必须未经过实质性修改。
- 索赔必须已得到妥善了结或和解并获得赔付。

ICA 索赔须自卸货或货物应当交付之日起 24 个月（或者货物在适用《汉堡规则》的司法辖区卸货的，则为 36 个月）内予以通知。虽然 ICA 提到在通知中纳入特定具体信息，但缺少该等信息不会导致通知无效（3/20 伦敦仲裁案）。在已发出 ICA 索赔通知的前提下，将根据《1980 年时效法》，适用合同约定的六年标准时效期间。

法律费用

ICA 索赔较为常见的拒赔理由之一是索赔未经“妥善了结”，这通常暗示货物索赔是可以抗辩的。在根据法律意见或基于当地通讯代理的建议了结索赔的情形下，索赔更有可能被视为妥善了结。抗辩成功的索赔案又如何呢——法律费用和专家费用可以追偿么？

根据定义，货物索赔不仅是基础货物索赔本身，而且包括货物索赔人的法律费用和利息，以及合同相对方因不得不对其收到的货物索赔进行抗辩而发生的费用，例如律师、检验师或专家的收费。双方为预期可能遭受的索赔安排运营性或预防性检验的，相关费用不大可能纳入 ICA 索赔进行追偿，因为不论索赔是否提起，这些费用都会发生。但是，如果一方成功抗辩其收到的货物索赔，因而不对第三方负有责任的，根据 30/16 伦敦仲裁案的判例，其有权将为该等抗辩发生的费用作为 ICA 下的一项货物索赔进行追偿。虽说如此，这点可能仍有待讨论，因为 10/15 伦敦仲裁案做出了与上述裁决不一致的裁决，在另一案例中，仲裁庭认定 ICA 索赔受到“必须有第三方责任”这一要求的限制。

更为商业化的观点是：ICA 包括对成功抗辩索赔所付费用的追偿。在货物索赔以 1 美元了结的情况下，可以依据 ICA 追偿抗辩费用看起来并不合理，但是如果货物索赔人撤回索赔或者完全败诉，

依据 ICA 追偿抗辩费用似乎不是没有道理。

海关税费或罚金

与货物有关的各项税费和罚金是否都适用 ICA，这一直是个颇有争议的问题。少数观点认为，ICA 适用于向船东征收并由船东缴纳的各项货物税费或罚金。但多数观点认为，只有向货方征收，之后依据运输合同要求承运人承担的货物税费或罚金才适用 ICA。多数观点背后的理由在于，只有后面一种索赔才可以构成运输合同项下的索赔。

ICA 条款的并入是否带来了船东和租船人之间快速、公平的责任分摊？

追求既快速又公平的解决，这一目标在某种程度上是互相冲突的。快速解决可能带来也许被认为是不公平的结果；相反，如果双方投入时间来协商一个公平的结果，很可能既花时间又花钱，从而损害了 ICA 旨在高效解决争议这一主要目标。这是一个平衡和比例的问题，可能因不同案情而有所差异。单独来看这些目标——

快速分摊

船东一般不会就船舶不适航引起的索赔提起追偿，而且根据 Gard 的经验，有些索赔（比如较为简单明了的货物短量索赔）可以通过协会理赔人员之间交换一些电子邮件来解决。同样地，只要担保的惯常要求得到满足，担保通常会相对迅速地得以交换。这使双方可以专注于解决基础争议。协会通代更为广泛地为协会所了解并经常参与谈判收到的货物索赔，可能也有助于提升对所达成的解决水平的信心，从而加快 ICA 索赔的了结。

尽管如此，如果索赔的财务意义重大，其更有可能受到严格审查，而不太可能在双方之间快速分摊。

公平分摊

机械地处理货物索赔，会带来船东和租船人之间的公平分摊么？对于规定船方不承担装/卸费用的租船合同，在 ICA 确认租船合同项下一般责任框架的前提下，不太会出现不公平的结果。但是，在货物索赔是因任何一方无法控制的原因（比如第 8(c)条述及的、因不同港口岸磅校准差异导致的溢卸或损耗短量索赔）引起时，不确定性无可避免。对于这些索赔，只是简单地在双方之间均摊责任，那么 ICA 无疑会带来务实的结果。但不太确定这一粗略的处理方法是否会被视为公平，尤其是在纸面短量案中。在 28/17 仲裁案中，仲裁庭认定即使货物没有实际损失，纸面短量也构成有效

的 ICA 索赔。

同样地，第 8(d)条由于其统包性质而不可避免地适用于大量索赔，并且在不那么机械的处理方法可能导致人们认为，损失原因更自然地归属于一方责任的情况下，做出了简单的均摊规定。例如，仲裁庭在 10/22 伦敦仲裁案中认定，虽然通常认为租船人负责货物，由此应承担托运货物的质量问题风险，但固有缺陷索赔的责任应在双方之间均摊。在该案中，似乎船东不太可能认为，由其承担因货物固有特性引起的损失的一半是公平的结果。现实中，在审理索赔案件的法院不认可固有缺陷抗辩，且船东和定期租船人均与货物没有任何关系的情况下，让其承担因固有缺陷引起的损失才是真正的显失公平。虽然在 NYPE 格式合同下，似乎有机会向定期租船人追偿部分损失，但往往对提供货物的航次租船人没有追偿权。在该等情形下，鉴于船东和租船人通常都知道哪些运输存在法院裁决不公的风险，因此由船东和租船人分担损失可能不会被视为不公平。

尽管如此，鉴于例外条款规定，只有在有明确、确凿的证据表明，索赔是由一方行为或疏忽引起的情况下，才会分配给该方，因而第 8(c)和 8(d)条的潜在严苛影响得以缓和。

举例而言，该规定的缓和效应体现在 *Transgrain Shipping (Singapore) Pte Ltd v Yangtze Navigation (Hong Kong) Ltd* [2017] EWCA Civ 2107 案中。在该案中，租船人命令载有豆粕的船舶在卸货港附近等待四个月，在此期间货物状况恶化，以致最终在卸货时发现损坏。仲裁庭认定损坏是由货物的固有性质及船上储存期间过长共同导致的。由此，ICA 索赔符合第 8(d)条规定，首先应在双方之间平均分摊，但同时须遵循责任向一方转移的例外规定。仲裁庭最终认定，让船舶和货物在卸货港附近等待的决定属于例外规定中的“行为”，由此责任完全转移给租船人。争议焦点之一在于“行为”是否必须是有责行为。仲裁庭裁决认为相关行为无须是有责行为。该裁决在上诉至上诉法院时得到维持。

但是，19/17 伦敦仲裁案表明，履行租船合同项下的现有义务不构成上述“行为”。该裁决事涉钢材货物结露损坏，船东主张钢材结露是由于租船人决定在不同港口的不同温度环境下装运不同货物导致的。仲裁庭认定这不属于可将货物索赔责任转移给租船人的“行为”，理由是双方事前已明确约定在不同港口装运不同货物。在仲裁庭看来，“行为”一词指的是某些特定、可界定的事情或事件，而不是指租船人对租船合同项下合同义务的全面遵守。

两案结合来看，行为无需是有责行为，但必须是非合同行为。

总体而言，可能对于较小的案件，ICA 常常能顺利地实现快速解决。但是，对于金额较大的索赔，双方会想方设法规避过于简单、机械的索赔处理机制，以期通过减少分摊赔偿额来抵销法律费用。遗憾的是，这一做法损害了 ICA 的目标。虽然公平的结果值得追求，但是个案中不同当事人对公

平的认知会不可避免地具有主观性。不过，尽管从实证角度很难支持这一做法，但一个案件的损失似乎有可能被另一个案件的收益所抵消，因而就 ICA 帮助理赔保险人在各类索赔案中实现更为经济的结果而言，ICA 可能被认为是公平的。

ICA 旨在避免昂贵又耗时的诉讼，这一目的在实践中实现了么？

ICA 的概念无疑是简单的，从某种程度上也经受住了时间的考验，只在 1984 年和 1996 年修订过两次，而 2011 年修订涉及的内容是反担保。然而，尽管 ICA 的目的是明确的，但现实情况是其有效性在很大程度上有赖于协会理赔人员和被保险人共同遵循协议精神。

考虑到协会日常处理的货物索赔案件数量巨大以及 NYPE 格式租船合同已普及使用，收到仲裁裁决或法院判决的 ICA 索赔案件数量相对有限。由此，虽然由于无法看到那些未报告 ICA 索赔而难以进行实证衡量，但普遍认为 ICA 确实为许多货物索赔提供了快速有效的解决方案。但是在商业考量妨碍根据 ICA 迅速解决货物索赔时，英国法律界凭借创新力和创造力，制定了大量的法律。幸运的是，仲裁庭和法院似乎普遍认可并承认协议的商业目的和性质。

在 2018 年的 Maria 案中，租船人主张，货物积载责任部分转移给船长，构成了对货物装卸责任的实质性变更，由此责任应按 50/50 分摊，但未获支持，法院评述称：

The regime created by the ICA was designed to achieve, and has achieved, a clear and certain system for allocating responsibilities as between owner and charterer in the cases to which it applies. Since the only options within clause (8)(b) are 100 per cent charterer, 100 per cent owner or 50/50, it is obviously a very mechanistic and no doubt sometimes arbitrary regime. Which is why it is sometimes criticised. But it has the merit of simplicity, as with motor insurers' "knock-for-knock" agreements to which it has been compared.

ICA 创设的机制旨在（并且已经）在其适用的案件中于船东和租船人之间建立明晰、确定的责任分配制度。鉴于第(8)(b)条所规定的选项只有三种：租船人 100% 责任、船东 100% 责任或两者各 50% 责任，这种机制显然非常机械，无疑有时还显得武断。这就是它有时会遭到批评的原因。但它的优点是简单，就像汽车保险人的“互撞免赔”协议一样，后者曾被拿来与它做比较。

在上文提及的 10/22 伦敦仲裁案中，对于“哪个版本的 ICA 被并入相关租船合同”的技术和语义争论，仲裁庭同样认识到，在多家法院先前互换使用“版次”、“版本”、“格式”、“前版”、“修订”等表述来表示 ICA 不同版本的情况下，“认定本案中具有商业化属性的当事人有意使用更为严谨的说法……这种做法会很奇怪。”

此外，在 *Kamilla Hans-Peter Eckhoff KG v. A.C Oerssleff's Eftf. A/B ("The Kamilla")* [2006] EWHC 509 (Comm)案中，先前的仲裁裁决基于根本原因是船舶不适航而认定，船东应对当局决定拒收全部货物而引发的损失承担责任，船东对该仲裁裁决提起了上诉。但法院同意仲裁庭的认定，并评论说：“正如法院在考量 ICA 运作情况的各个案件中似乎一再确认的，ICA 尝试绕开在解释纽约土产交易所格式合同下有关货物灭失或损坏责任的规定时出现的法律和事实问题，实现租船人辩护律师所说的‘一种随时可得的大致公平’。”

关于 ICA 索赔的法院判决的存在表明，在避免昂贵又耗时的诉讼方面，ICA 也许并不完全成功。但是，报告的案例少之又少，如果不存在别的原因，ICA 也许确实减少了复杂法律争讼的发生。

结语

ICA 有时是不完美的解决方案，它旨在避开法律复杂性，争取务实结果。也许具有讽刺意味的是，顾名思义，ICA 索赔在其初始阶段会在各家保赔协会内部处理，而仲裁庭和法院却不得不让交易双方遵守协议精神。与其质疑 ICA 是否实现了其目的，当事人可能更应该常常问问自己，他们的主张是否“符合”ICA 的“目的”。上述仲裁员和法官的评述表明，当事人有时会搞错。

Gard 建议其全体会员在应适用 ICA 的所有案件中适用并遵守 ICA，即便相对方并没有投保国际保赔集团旗下的协会。Gard 认为，ICA 总体上为会员们节约了大量成本，采取配合的做法将避免各方因无意义的争议而分心劳神。

感谢干货部高级理赔顾问 Fredrik Doksrød Olsen 和高级理赔顾问兼辩护律师 Louis Shepard 对本文的贡献。

附录 A

INTER-CLUB NEW YORK PRODUCE EXCHANGE AGREEMENT 1996 (AS AMENDED SEPTEMBER 2011)

1996 年协会间纽约土产交易所协议（经 2011 年 9 月修订）

This Agreement, the Inter-Club New York Produce Exchange Agreement 1996 (as amended September 2011) (the Agreement), made on 1st September 2011 between the P&I Clubs being members of The International Group of P&I Associations listed below (hereafter referred to as "the Clubs") amends the Inter-

Club New York Produce Exchange Agreement 1996 in respect of all charterparties specified in clause (1) hereof and shall continue in force until varied or terminated. Any variation to be effective must be approved in writing by all the Clubs but it is open to any Club to withdraw from the Agreement on giving to all the other Clubs not less than three months' written notice thereof, such withdrawal to take effect at the expiration of that period. After the expiry of such notice the Agreement shall nevertheless continue as between all the Clubs, other than the Club giving such notice who shall remain bound by and be entitled to the benefit of this Agreement in respect of all Cargo Claims arising out of charterparties commenced prior to the expiration of such notice.

本协议，即国际保赔集团旗下以下保赔协会会员（下称“协会”）于 2011 年 9 月 1 日订立的《1996 年协会间纽约土产交易所协议（经 2011 年 9 月修订）》（下称“本协议”），就本协议第(1)条规定的所有租船合同，对《1996 年协会间纽约土产交易所协议》进行了修订，且本协议将继续有效直至被变更或终止。任何变更须经全体协会书面批准方得生效，但任何协会均可通过提前不少于三个月向所有其他协会发出书面退出通知以退出本协议，该退出将于上述期限结束时生效。该通知期届满后，除发出退出通知的协会以外，本协议在所有协会之间仍继续有效，并且对于通知期届满前生效的租船合同所引起的所有货物索赔，发出退出通知的协会应仍受本协议约束并享有本协议的利益。

协会将无条件地向其会员推荐采用本协议，以便其会员就所有 1946 版或 1993 版纽约土产交易所格式或 1981 版 Asbatime 格式（或该等格式的任何后续修订版本）租船合同项下、引起或相关的货物索赔进行责任分摊，不论本协议是否已被并入该等租船合同。

适用范围

- 1 本协议适用于本协议之日以后订立的任何 1946 版或 1993 版纽约土产交易所格式或 1981 版 Asbatime 格式（或该等格式的任何后续修订版本）租船合同。
- 2 即使租船合同任何其他条款有任何相反规定，本协议条款仍予适用，特别是，即使租船合同或法律有任何相反规定，第(6)条（时效）规定仍予适用。
- 3 在本协议中，货物索赔指货物灭失、损坏、短量（包括撒漏、损耗或失窃）、越港运输或延误，包括与该等灭失、损坏、短量、越港运输或延误有关的海关税费或罚金，并且包括：
 - a) 该等索赔的原索赔人索赔的任何法律费用；
 - b) 该等索赔的原索赔人索赔的任何利息；
 - c) 在抗辩或了结原索赔人所提索赔时发生的各项法律费用、协会通代费用和专家费用，但不包括在提起本协议项下索赔或寻求租船合同项下赔偿时发生的无论任何性质的任何费用。

4 本协议项下的分摊办法应仅适用于以下情况的货物索赔：

- a) 无论何种形式的运输合同项下提起的索赔，
 - i. 且该运输合同已获得租船合同的批准；
或者
 - ii. 假如该运输合同没有并入直达运输或联合运输规定，该运输合同原本会获得租船合同的批准，前提是：
 - iii. 如果运输合同包含直达运输或联合运输规定（无论属于上述情形(i)还是情形(ii)），灭失、损坏、短量、越港运输或延误发生于租赁船舶开始装货后且卸货结束前（由租船人承担举证责任，证明灭失、损坏、短量、越港运输或延误是否在此期间发生）；且
 - iv. 运输合同（或者属于租赁船舶运输段的部分运输）已并入的条款对承运人而言不逊于《海牙规则》或《海牙-维斯比规则》，或者依法强制适用于运输合同的《汉堡规则》或赋予其效力的任何国内法律；且
- b) 租船合同中的货物责任条款并未经过实质性修改。实质性修改指旨在明确船东和租船人对货物索赔责任的修改。具体而言，仅为本协议之目的，特此约定：
 - i. 在 1946 版或 1993 版纽约土产交易所格式第 8 条或 1981 版 Asbatime 格式第 8 条中加入“和责任”一词，或者对租船合同作类似修改，从而使船长负责货物装卸的，不属于实质性修改；及
 - ii. 如果 1946 版或 1993 版纽约土产交易所格式第 26 条或 1981 版 Asbatime 格式第 25 条第二句加入“货物索赔”一词，则在任何情况下均不适用本协议项下的分摊，即便租船合同是依据本协议条款订立的；及
- c) 索赔已得到妥善了结或和解并获得赔付。

5 This Agreement applies regardless of legal forum or place of arbitration specified in the charterparty and regardless of any incorporation of the Hague, Hague Visby Rules or Hamburg Rules therein. 不论租船合同对裁判庭或仲裁地有何规定，亦不论租船合同是否已并入《海牙规则》、《海牙-维斯比规则》或《汉堡规则》，本协议均予适用。

时效

6 除非船东或租船人在货物交付之日或应当交付之日起 24 个月（但是如果《汉堡规则》或赋予

其效力的任何国内法律依法强制适用于运输合同或者属于租赁船舶运输段的部分运输，则该期间为 36 个月）内向租船合同另一方发出书面货物索赔通知，否则应视为其在本协议项下的追偿已被放弃并被绝对禁止。如果可能，该等通知应包含运输合同的细节、索赔性质和索赔金额。

分摊

7 本协议项下待分摊的任何货物索赔额应为请求分摊的租船合同一方实际已承担的金额，无论该索赔是否可能或已经通过适用本协议而分摊至其他租船合同。

8 货物索赔应按以下规定分摊：

a) 因船舶不适航和/或驾驶或管理过失引起的、源自当事方行为的索赔：

船东 100%责任

但船东能证明船舶不适航是由于货物的装载、积载、绑扎、卸载或其他操作处理导致的除外，在此例外情形下，索赔应根据(b)款规定进行分摊。

b) 因货物的装载、积载、绑扎、卸载、储存或其他操作处理引起的，源自当事方行为的索赔：

租船人 100%责任

但第 8 条中加入“和责任”一词或有类似修改，从而使船长负责货物装卸的除外，在此例外情形下：

租船人 50%责任

船东 50%责任

但租船人能证明未能妥善装载、积载、绑扎、卸载或操作处理货物是由于船舶不适航导致的除外，在此例外情形下：

船东 100%责任

c) 在遵守上述(a)款和(b)款的前提下，短量或越港运输索赔：

租船人 50%责任

船东 50%责任

但有明确、确凿的证据证明，索赔是由一方或另一方（包括其服务人员或分包商）的偷窃

或行为或疏忽引起的除外，在此例外情形下，该方应对索赔承担 100% 责任。

d) 无论任何所有其他货物索赔（包括货物延误索赔）：

租船人 50% 责任

船东 50% 责任

但有明确、确凿的证据证明，索赔是由一方或另一方（包括其服务人员或分包商）的行为或疏忽引起的除外，在此例外情形下，该方应对索赔承担 100% 责任。

担保

9 如果租船合同一方向货物索赔人提供担保，该方应有权经要求取得租船合同另一方就该货物索赔提供的同等金额的可接受担保，而不论本协议项下租船合同双方的责任分摊权利是否已经产生，前提是：

- a) 要求提供担保的一方在第(6)条规定的相关期限内，已向租船合同另一方发出书面货物索赔通知；且
- b) 要求提供担保的一方采取对等做法，就货物索赔向租船合同另一方提供同等金额的可接受担保，如果被要求这么做的话。

适用法律

10 本协议适用英国法律，并由英国法院专属管辖，但本协议被并入租船合同（或租船合同下的货物索赔根据本协议得以了结）的除外，在此例外情形下，本协议适用租船合同所适用的法律和司法管辖权规定。

信息来源：The Gard P&I Club