

# 理赔回顾

## 救生艇 落水……

某天早上07:00，船员发现有艘救生艇不见了，显然它是在前一晚落水了。船长对此进行了报失处理。该救生艇最终被发现漂流至日本名瀨港外。

将船舶绕航至名瀨港追回救生艇的费用与救生艇换新费用进行比较后，经征询船壳保险人和保赔协会的意见，船东决定放弃该救生艇，保赔协会是通过其日本通讯代理安排救生艇处理事宜。因此，船舶管理人不可能对救生艇的释放装置进行现场检查。

随后，船东向船舶管理人索赔9万美元。船东声称救生艇的丢失是由管理人的重大过失和管理不善引起的，并将该索赔金额从船东欠付船舶管理人的管理费和垫付费用中予以扣除。

ITIC根据船舶管理人的要求联系船东并说明根据船舶管理合同（SHIPMAN 2009），船东无权用任何索赔冲抵其欠付管理人的债务。同时指出船东尚未提供任何证据证明管理人存在过失这一主张，更别说有重大过失了。事故报告得出的结论是：虽然无法对救生艇释放装置进行检查，但已在六个月前的年度检验中对其进行过检验和维修，而且还用钢丝对救生艇进行了加固绑扎。ITIC还告诉船东，如果船东再不支付其欠付的款项，管理人将会起算利息并扣押船舶。

上述威胁达到了效果，船东汇付了到期应付款项。自此，再无任何有关该丢失的救生艇的讯息。

## 选择权未行使

船舶经纪人确认了一份载有第二航次选择权的租船合同，但却未及时把承租人声明行使第二航次选择权的通知转发给船东。根据合同规定，该选择权必须在第一航次装货作业完毕后即声明行使。

船东拒绝履行第二航次（因为市场行情已上涨），理由是承租人未及时声明行使上述选择权。得知经纪人的上述过错后，承租人即表态，如果船东不履行第二航次，承租人将向经纪人索赔50万美元的损害赔偿。承租人称该索赔额为在当前市场上订租一艘船舶所需的额外费用。

经纪人在ITIC的支持下与船东进行协商，船东同意在额外收取27.5万美元的基础上履行第二航次。这一金额是对现货市场行情的更准确反映。**ITIC向经纪人赔付了该笔额外运费。**



## 系缆柱出问题

由于相信某船舶能够通过新巴拿马运河，某船舶联营体管理人确认租用该船舶。其船队中所有船舶的船型大小均在运河可通航的船型大小范围内，因此该联营体管理人相信所有船舶已适当配备，可以通过运河。然而，事实显示上述指定船舶的系缆柱不够牢固。

鉴于巴拿马运河当局肯定不会让该船通行，因此不得不对船舶进行紧急整改。如果整改作业是在计划保养过程中进行的，则费用通常约为7万美元，然而这次却花费了20万美元。

**船东向联营体管理人索赔额外费用，ITIC对此进行了赔付。**

## 超载/沉没

加拿大一位检验师接受委托为一艘钢质驳船提供装载与积载检验服务。

检验完成一周后，驳船沉没，船上货物灭失。检验师连同其他七方当事人被起诉索赔250万加元。原告在诉讼中称，检验师明知或本应知晓该驳船载重量为6.8吨，但却允许其装载7吨，这是导致驳船沉没的全部或部分原因。

尽管检验师是否存在过失尚不明确，但确实存在检验师被判承担责任的风险。船东保险人同意就大部分索赔达成和解，但要求检验师分摊7.5万加元的和解款项。考虑到存在判决对检验师不利的风险且诉讼既耗时又费钱，**ITIC同意向检验师进行赔付。**

## 垫料处置

某澳大利亚船舶代理人受其委托人指示，在船舶抵港后安排弃置垫料及与货物装箱相关的其他物料。澳大利亚当地有着严格的检疫规定。船舶代理聘请了一家持有废物处置许可证的处置公司提供服务。该公司此前也为船代处置过船舶垃圾和其他有害废物，但并非代理人常用的垫料处置公司。船代通过电话将指示转达给处置公司，且未进一步核实总费用。

处置完垫料后，处理公司开出了一张约7万澳元的账单。船东质疑该费用过高。处置公司称该费用是按照许可废物处置服务的常规费率收取的。船代询价后确认，他们常用的垫料处置公司处置垫料和装箱物料的费用约为7千澳元。

船东只愿意支付本应产生的7千澳元的合理费用，不愿支付超额部分。船代在处置公司的选择上存在过失，应负责支付发票金额。

**ITIC向船代赔付了发票金额余额6.3万澳元。**

## 强度不足

某造船工程师事务所受委托为一艘在建赛艇某分段的改造提供设计图。提供设计图时，他们将增加船体强度所需碳纤维布的数量从600克错标成了400克。尽管这并不能被认为给船体造成了任何致命的薄弱点，船东还是决定加固船体，在冬季加上所缺的碳纤维布。

船东告知造船工程师事务所其打算就额外作业的费用进行索赔，金额预估为10万到15万欧元。造船工程师事务所联系ITIC，ITIC建议虽然他们存在失误这一点毫无争议，他们需要确保任何后续索赔仅包括那些由他们的失误造成的损失。后续通信来往显示，船东加固了赛艇的整个船体，而不仅仅是碳纤维布数量不足的区域。全部维修费用共计50万欧元。

**造船工程师事务所继续与船东保持着良好的商业关系，并与船东达成协议，同意其失误造成的损失为10万欧元。ITIC在造船工程师事务所支付该金额后向其进行了赔付。**

## 船员合同混乱

**船东指示游艇管理人与两名船员终止劳动关系。这两名船员均为法国籍，由船东雇佣。游艇管理人根据这两名船员所签合同的要求，提前一个月通知了他们。合同规定受“联合王国法”管辖。**

随后，上述两名前船员的代理律师称船东在终止合同时完全没有考虑其在法国法下必须遵守的程序。这两名前船员起诉了船东和管理人并扣押了案涉游艇（位于法国水域内），以为其索赔取得担保。

船东投诉称虽然其作为上述船员的雇主发出了终止雇佣合同的指示，但管理人并未获取任何关于法国劳动法下程序要求的意见或指南。船东认为这属于过失行

为，导致他们面临法国严格的劳动法下的索赔。

法国律师认为如果案件进入诉讼程序，由于法国法将适用（尽管合同另有规定），这两名前船员的索赔胜诉机会很大。这是因为他们受雇时人位于法国境内。严格来讲，“联合王国法”并不存在，因为英格兰、威尔士、苏格兰和北爱尔兰都有独立的法律体系。索赔总额达194,680欧元，包括收入损失赔偿金和法国强制性劳动法规定的补偿。

考虑到法国律师的上述意见，船东以约7.5万欧元与船员达成了和解。管理人否认其有责任获取劳动法方面的意见，但最终还是同意承担三分之一的和解款项。



## 不稳定的测量船

某造船工程师受船舶建造方的委托，按照规定的标准对一艘8米高水道测量船的设计和稳性进行审批。该造船工程师对船舶进行了检验并开展了稳性试验，随后签发了必要的合格证书，确认船舶符合相关标准。

该船随后进行了海上试航。不幸的是，船舶倾覆了，造成了重大损失。买方拒收船舶，并终止与该船建造方之间正在进行的关于继续购买数艘其他船舶的商讨。

船舶倾覆后，买方和有关海事安全机关分别委托不同造船工程师出具报告。两方造船工程师均认为船舶未按要求达到所需标准。

建造方向造船工程师索赔约200万美元。主张的损害赔偿包括声称由事故造成的直接损失和买方决定不委托建造方建造更多船舶而造成的巨额利润损失。

诉讼程序启动后，双方同意重新进行稳性试验。对造船工程师不利的是，重新进行的试验显示船舶不稳，证实造船工程师不该签发合格证书。

**经协商，本案最终以25万美元达成和解。之所以能达到如此低的和解金额，是因为建造方未能提供证据证明他们与买方一定会达成更多建造合同。**



## 以残值出售的湿损种子

**某货物追偿代理人受委托处理三集装箱种子抵达目的港时发现湿损事宜。货物总值为14.5万美元。**

初步检验认为湿损是由集装箱通风口被堵、阻碍空气循环而造成的冷凝所致。进一步的详细检验发现仅有一小部分货物受损，价值约12,500美元。

货物追偿代理人将检验结果汇报给了货物保险人并多次请求货物保险人给予拒绝理赔的指示，因为冷凝并不属于承保损失，但未收到保险公司的任何指示。货物追偿代理人也将检验人获得的残值出售报价转发给了保险公司和收货人，但他们均未作出回应。

在收到检验人告知残值货物买家要求得到回复的提醒后，追偿代理人同意出售货物，但售款应支付给收货人（货物的所有人）。

收货人多次询问是谁授权出售货物，并指出如果早知道保险人打算拒绝理赔，他们是不会同意出售货物的。

货物出售十个月后，收货人对保险人、货物追偿代理人和货物检验人提起了法律诉讼，索赔20万美元。

货物追偿代理人同意出售货物时并未得到保险人或收货人的事先授权。还有一个问题在于残值出售的价格非常低（毕竟大部分货物是完好的）且只获得了一个报价。当然，本案也存在一些减轻责任的因素，比如保险公司与收货人指示不足。

**本案最终以7.5万美元达成和解。**

## 混线的管道

某海洋工程顾问公司受委托参与一项蒸发气体（通常称为“BOG”）压缩机项目，工作范围包括压缩机内滑油泵管道系统的设计。按照他们绘制的施工图纸，滑油泵管道系统最终建造完毕。

就在压缩机即将被投入使用之前，客户发现有台压缩机内的油位有所下降。经调查，发现设计图纸中存在一个错误：两条管道的连接管路被互换了。

客户索赔96,432美元，包括系统排空、线路减压、系统部分拆解、纠正设计错误和后续系统重组的费用。一些测试不得不重新安排，压缩机的使用也被延误了。

显然，设计图纸存在错误。一名专家审核了索赔费用，认为金额合理。**本案很快达成和解，ITIC向该顾问公司进行了赔付。**

## 早到的引航员

**承租人指定了一位港口代理人负责一票货物在澳大利亚某港口装船事宜。**

随着船舶预计抵港时间临近，船舶船长告知代理人其会在“5月14日0001时”递交准备就绪通知书。代理人的部分责任包括安排引航员。根据装货港的规定，船舶只能在白天靠泊，所以代理人安排引航员于5月14日0730时登轮。

船舶抵港两天前，船长给代理人发了一封电子邮件，格式同之前所发信息完全一样，仅仅把递交准备就绪通知书的时间改到了5月15日。船长并未特别提请代理人注意该处变更。

代理人未注意到这一修改，因而并未将这一船舶抵港时间变更通知给

引航员。但代理人向船长、船东和承租人发送了一封电子邮件，告知引航员将于5月14日0730时登轮。无人回复指出该日期提早了一天。

引航员按指示于5月14日登轮，但船舶还未做好靠泊准备。由于预约并未在其条款与条件所规定的时间内取消，引航公司有权开具并实际开具了服务账单。船东支付了这些费用，随后向代理人进行追偿。

代理人辩称，既然船期发生变更，应更加明确地提请他们注意，而且在他们确认已经预定好引航员时，委托人也应指出错误。

**本案达成和解，代理人同意支付50%左右的索赔额。ITIC向代理人进行了赔付。**

## 被告席上的代理人

**香港的某港口代理人为靠泊在葵涌货柜码头的一艘集装箱船提供代理服务。装卸作业一完成，船舶就驶往下一港口上海。靠港期间，有位维修工程师下船返回了家乡。**

船舶离港后，才发现代理人并未于船舶抵港前申请办理船舶入境卫生检疫证书。这导致法院发出刑事传票，所控违法行为为未确保（在未被授予船舶入境卫生检疫证书的情况下）船舶驶往检疫锚地且未确保无人下船（除非经卫生官员批准）。

律师认为，根据当地法律，代理人会被视为是责任方。还认为，由于未申请办理船舶入境卫生检疫证书，代理人违反了相关规定。处罚可能包括监禁，但律师认为最有可能的处罚结果是罚款。代理人承认有罪，但提交意见主张他们的过失仅仅在于技术上未能提交申请，并辩称如果提交申请，船舶应该会被授予船舶入境卫生检疫证书，且实际上并未存在任何公共卫生风险。法院处以少量罚款，但法律费用反而更多。ITIC对代理人进行了赔付。

## 舱单错误

某班轮代理人负责代表其委托人进行货物订舱、船舶装卸货和单证的填报。在三个月内班轮公司的系统分别出现了六次货物舱单未填报完成的情况，导致在卸货港产生了码头仓储费和滞期费。

班轮公司随后追究代理人责任，索赔2.8万美元。代理人辩称班轮公司软件发生了“系统故障”，导致班轮公司那边系统里的舱单未填报完成，而非代理人未正确填报舱单。遗憾的是，直到班轮公司提起索赔，代理人仍无法提供证据证明该“故障”。

**ITIC审核了班轮公司的索赔并指出班轮公司把免堆存期和免滞柜期计入索赔中，因此，班轮公司的索赔降至16,415美元，ITIC就此对代理人进行了赔付。**

更多信息，请登录 [itic-insure.com](http://itic-insure.com)

拨打我们团队的电话 +44 (0)20 7338

或关注我们的推特：[@ITICLondon](https://twitter.com/ITICLondon)

百慕大 | 香港 | 马恩岛 | 伦敦 | 纽卡斯尔 | 新泽西 | 比雷埃夫斯 | 旧金山 | 上海 | 新加坡 | 悉尼

ITIC  
IS MANAGED  
BY THOMAS  
MILLER

如需ITIC提供的任何产品、服务或保险的更多信息，请通过以下方式联系Charlotte Kirk：

国际运输中介人协会有限公司，英国伦敦苏芬奇街90号（邮编EC3M 4ST）

电话+44 (0)20 7338 0150 传真+44 (0)20 7338 0151 邮箱 [ITIC@thomasmiller.com](mailto:ITIC@thomasmiller.com) 网站 [www.itic-insure.com](http://www.itic-insure.com)

© 2017版权归国际运输中介人协会有限公司所有