

理赔回顾

邮件诈骗

某船舶代理人收到了一封电子邮件，以为是其委托人所发，却未注意到发件地址与正确的地址存在细微不同。该封电子邮件通知代理人称委托人的银行信息发生了变更，要求代理人将钱款汇至新的银行账户。新账户所在国家与原账户不同，与委托人没有明显联系。

船舶代理人未进行任何核实，并如期将53,000美元转入了新的银行账户。

随着时间的推移，显然，委托人并未收到相关款项，船舶代理人遭到了欺诈，将钱款付至了错误的账户。ITIC对该代理人作出了全额赔付。

ITIC见过大量此类诈骗案例。虽然诈骗的受害者和目标对象大多是船舶经纪人和船舶代理人，但ITIC也接到过其他各种业务领域会员的报案。

任何付款之人都可能成为诈骗者的目标。任何声称变更银行账户详情的信息均应以怀疑的眼光看待。

ITIC提醒所有会员在转账时电话联系收款人办公室里可信任的代表核实账户详情。简单的核实就可以击败诈骗者。



很抱歉，您的货物已经到了

某船舶代理人收到了其委托人发来的电子表单，其中将运载货物的原船舶列于一栏里，而将其两艘后续接驳船（将用于载运货物至最终卸货港）列于另一栏里。后两艘船舶计划相隔一周到达。

代理人看错电子表单，并向部分收货人通知了错误的货物抵达日期。这一错误直到第一艘船舶抵港后才被发现，但部分收货人尚未提交所需清关文件，因为他们以为货物还有一周才会抵达。

船公司认为船舶代理人应对码头因提货延迟而收取的额外费用承担责任。ITIC对9,500美元的索赔额进行了全额赔付。



机器上的标签错误

某海事检验人对两批卡车、起重机和其他设备进行了装运前检查。这两批货物预计运至南美洲两个不同港口。作为检验工作的一部分，船舶检验人需要确保每件货物的标签标示正确。

货物抵达第一个港口后，海关发现大部分货物的标签标示不正确。一些标签与车辆上的正确底盘号并不相符，一些标签则标错了目的地。

海关扣押了车辆和设备，导致收货人在等待问题解决的数月内不得不租用替代卡车。**海关在四个多月后才放行设备，使得海事检验人遭到总额达68,260美元的索赔，ITIC对此进行了赔付。**

另一受害者

某船舶经纪人收到船东电邮发送的一张金额为120,000美元的运费发票。发票中列明的银行账户与船东先前在与同一承租人的往来中使用的账户相同。数小时后，该经纪人又收到一封看似船东所发的、通知变更发票上银行账户详情的电子邮件。邮件写道，“因明天开始内部审计，原银行账户无法再用于收款”。

该信息实际上并非真船东所发，而是发自一个看起来十分相似的电子邮件地址。诈骗者创建的邮件地址将船东公司名称中的“点”改成了“连接号”。除了经修改的发票外，诈骗者还提供了一份载明该账户详情属实的伪造的《账户登记表》。

经纪人未能注意到电子邮件地址中的变化，相信了所谓账户证明和解释。经纪人将该“船东发来的”发票转发了出去。直到船东询问运费付款进度时，骗局才被揭穿。

承租人不得不再次支付运费，并就经纪人未能发现邮件地址变化且未能充分核实账户详情的过失而向经纪人提出索赔。经纪人不得不赔偿承租人必须二次支付的运费。ITIC对经纪人作出了赔付。

ITIC网站上有专门的防诈骗板块，载明了与潜在欺诈行为相关的建议和息：

<https://www.itic-insure.com/knowledge/circulars/fraud-circulars/>

清关混乱

商业管理人安排了两个连续的航次。

第一个航次结束时，船舶在港口的外边界卸货，并立即返回装货港装载下批货物。当船舶抵达装货港时，商业管理人发现船舶这一快速回转造成了一个问题。

由于船舶在港口的外边界卸货，该轮并未登记为入港船舶，因而在卸货作业结束时未在该港口清关。因此，船舶驶抵下批货物的装货港时，由于无法出示证据证明其在上次挂靠结束后清关，违反了当地的法规。

该轮因当地主管机关的滞留而发生延迟。船东就该延迟向商业管理人提出损害赔偿要求。**经协商，双方同意由管理人支付50,000美元。ITIC对此进行了赔付。**



解约权

某船舶经纪人订立了一份带有常见的受载期(Laycan)条款的租约。该条款规定，如果承租人认为船舶将延迟抵达装货港，则承租人可要求船东说明预计船舶何时能准备装货。该条款进一步规定，如果船东告知的日期晚于解约日，则承租人有权选择解除租船合同，但承租人必须在收到船东通知后九十六个小时内作出选择。如果承租人没有解约，则新的解约日将依船东通知而定。

船东发出信息称抵港时间将发生延迟。在未与承租人商议的情况下，经纪人发出信息回复道“请告知船东的受载期延期情况”。

船东回复称希望将受载期延长两天。经纪人将该受载期延期请求转发给了承租人，但承租人未作回复。当原受载期届满后，承租人提出解除租约，但船东主张，由于承租人之前未作回复，应被视为接受了新的受载期。随后承租人责怪经纪人未经授权擅自发送信息。

最终双方达成了商业和解方案，由经纪人分摊承担其中25,000美元，ITIC对此进行了赔付。

可避免的武装保安任命

某船舶管理人管理的一艘油轮驶入西非海域。管理人以为租船合同的条款规定任用武装保安的费用由承租人承担，故以170,000美元的价格就该航次正式雇佣了武装保安。

承租人拒绝支付这笔款项。虽然租船合同的条款中确实有关于雇佣武装保安的规定，但这一部署并非强制要求。而且，租船合同规定，承租人承担的费用金额不超过20,000美元。承租人表示愿意支付20,000美元为限。

船东要求管理人支付不足部分。船东指出，他们已向管理人发出该航次指令，其中载明了雇佣武装保安的决定应由船东作出。事实上，在过去十次前往该海域的航次中，船东只有一次雇佣了武装保安；而在那次，租船合同要求承租人全额支付保安费用。

ITIC全额赔付了150,000美元的索赔金额。ITIC见过的许多索赔案都是由于船舶经纪人和管理人仅依其记忆中的租船合同内容行事，而没有核对租船合同的实际规定。

船舶吃水问题的窘境

一艘船舶正在驶往卸货港。卸货港船舶代理通知托运人称卸货港所允许的最大吃水为40英尺。由于该轮吃水略低于41英尺，船舶进行了临时挂靠以卸载部分货物。

代理随后收到托运人提出的索赔。托运人称该信息是错误的，吃水超过40英尺的船舶也能挂靠该卸货港，只是船上应配备两名引航员（而非一名）。托运人表示代理本应知晓这一可能性，并就该多余的挂靠和额外货物的运输费用提出250,000美元的索赔。

代理未在当地引航员协会网站上找到该条规定，网站上列明的最大吃水深度为40英尺。代理遂向托运人询问其消息来源。托运人指出代理自己的网站上有个文章链接，文章载明吃水超

过40英尺的船舶在船上有一名引航员的情况下可以靠港。代理联系了当地的引航员协会，该协会确认吃水41英尺的船舶的确可能可以靠港，且其网站上确有载明这一信息，只是不易找到。代理已在合同中并入标准交易条件，将其责任限制为代理费的10倍，即36,500美元。托运人接受了这一金额，而ITIC也对代理作出了赔付。

这一案例体现出了所有商业交易中并入标准交易条件的重要性。ITIC推荐的标准条款，以及在合同中并入此等条款的相关指南可在以下网站查询：

<https://www.itic-insure.com/knowledge/standard-trading-conditions/standard-trading-conditions-indemnity-wording/>

重复申报

某南美船舶代理人向海关申报了47件转运货物。该项申报通过电子方式作出，并提及了一份具体舱单。不到一周后，代理人错误地就相同货物又进行了申报，但提及的却是另一份不同的舱单。

海关随后对该代理人开出了39,885美元的罚款，ITIC对此进行了赔付。

伪造的提单

某班轮代理在收到其以为是正本的提单后放行了一批自远东运来的陶瓷货物。随后，该提单被发现是伪造的。

托运人对航运公司提起诉讼。根据当地法律，航运公司未根据真实的提单放行货物负有严格责任。索赔总额为25,000美元。航运公司遂向其代理索要赔偿。问题在于，代理是否存在过失。判断此类案件中代理是否有责任，应考量代理在谨慎的履行职责后是否会发现该骗局。

向代理提交的伪造提单除缺少一处细节外，与真实提单几乎完全一样。虽说可以主张代理本可以认出这是一份假提单，但它与正本提单如此相似，很难分辨真假。在此情况下，航运公司和代理达成和解，由代理分摊承担其中15,000美元。ITIC对代理作出了赔付。

在ITIC见过的船舶代理索赔案件中，源自提单的索赔占据了主要部分。ITIC有一个关于提单的线上学习课程，您可以借此了解与提单相关的各方面风险，从而规避业务损失。点击此处观看视频： <https://www.itic-insure.com/knowledge/e-learning/bills-of-lading/>

确认船级社的要求

某游艇经纪人兼管理人协助一位客户购买一艘家用的、但亦可进行商业出租的游艇。

该客户看上了一艘仅登记为私人船舶的游艇。据悉，该游艇需要首先进行商业登记，且为使游艇符合商业登记的要求，必须展开一定的改装工作。

经纪人安排开展了购船前检验并就船旗和商业合规等事宜进行了法律咨询。尽管该等检验报告和咨询意见均来源于第三方，但经纪人对其进行了概括并加上了自己的意见。该咨询报告建议变更游艇的船籍，但船级社保持不变。

客户购买了该游艇，并就游艇改装工程的管理与监督事宜订立了一份书面管理协议。

游艇实际需要开展的工程量比预期的要多得多。船级社对需要进行的改装项目，和船旗国方面没有达成一致意见。此外，有些工程是购船前检验中没有发现的，因此时间和费用均有所增加。游艇管理协议被终止，船东随后提起了仲裁，索赔670万美元。

仲裁诉求书涵盖了两方面的申诉——一方面是关于游艇经纪人的工作，另一方面则是关于游艇管理人的工作。

经纪工作方面的申诉称，在调查有关向船舶登记机关进行商业登记，以及随后与船级社的要求相冲突方面，存在过失。船东声称，因受到误导，其支付了过高的游艇费用，还在改装工程上浪费了钱。经纪人所面临的麻烦是，其未在客户购买船舶之前向船级社确认其意见。

游艇管理工作方面的申诉称，改装费用大大超过了原预算，且改装工程超时导致了在夏季的大量租金收入损失。船东在这方面提出的索赔金额为260万美元。

游艇管理合同规定了140万美元的责任限额。但主要问题在于，仲裁庭很可能会认为改装作业的管理缺乏计划性。

双方于2018年7月进行了调解。尽管当天并未达成和解，但双方继续协商并以225万美元达成和解，ITIC对此进行了赔付。

电邮差错

某船舶经纪人安排订立了一份租船合同，其中包含了“受载期（Laycan）为15天。承租人应于受载期开始前至少提前30天予以申明。”这一条款。

七月初，承租人向船舶经纪人发出电子邮件通知，称其指定八月上半月为受载期。经纪人遗漏了该封电子邮件，亦错过了承租人三天后发送的另一封邮件。

经纪人最终于七月底才将指定受载期的电邮转发给船东，但为时已晚。船东称其无法按租船合同中约定的运费率，在八月的前15天内于指定装港提供船舶；同时称其有另一艘船可以提供装货，但由于前述租船合同订立之后市场价格上涨，承租人需要额外支付大约220,000美元的费用。在进行市场询价后，经纪人认为不可能以低于220,000美元的价格与另一家船东订船，因此承租人决定在此基础上进行订租，随后就此项损失向经纪人提出了索赔。

显然，承租人220,000美元的损失系因经纪人未将受载期声明转发给船东而造成的。经纪人应赔偿承租人因此招致的额外费用，ITIC对经纪人进行了赔付。

护照风险

一艘游轮停靠在加那利群岛中的一个岛屿。在该轮抵达之前，船舶代理向西西班牙边境当局提交了乘客名单，名单显示上岸乘客中有15名南美洲公民。

根据欧盟法规规定，非欧盟公民必须亲自到边境站取得必要的入境许可。在这15名巴西乘客中，只有一名乘客在西西班牙边境管制站办理了正确的手续。西班牙内政部随后依法起诉了代理。

因为法律规定“运输责任方”在未核实外国人通行证件有效性并确保其已遵守登陆手续的情况下，将其带入西班牙境内的行为是违法的。

由于巴西乘客未向边境管制站提交其护照，初步看来是违反了该规定。代理可能面临高达140,000欧元（每名乘客10,000欧元）的罚款。代理指定律师为其抗辩。最终，代理人承诺以后不再违反规定，西班牙当局没有对其处以罚款。

代理产生了7,500美元的诉讼费用，ITIC对此进行了赔付。

ITIC经常为面临因违反入境法规遭到罚款这一风险的船舶代理人提供协助。虽然本案涉及的是乘客，但更多案件与船员未办理必要手续下船的情况有关。虽然许多这类案件属于船东的责任范围，但移民当局经常在船舶出航很久后才去问责代理人。

更多信息，请登录 itic-insure.com 拨打我们团队的电话+44 (0)20 7338 0150



或关注我们的推特@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，英国伦敦苏乔奇街 90 号（邮编 EC3M 4ST）
电话+ 44 (0)20 7338 0150 邮箱 ITIC@thomasmiller.com 网站 www.itic-insure.com
© 2019 版权归国际运输中介人协会有限公司所有