

理赔回顾

抄袭

某造船工程师受一客户委托设计一艘双体工作船。客户向造船工程师提供了他们现有的一艘工作船的设计图，要求造船工程师基于该船提交新船的最终设计和规范。该设计图上盖有客户的印章，因此造船工程师以为客户有权使用它。

完成工作船设计后，造船工程师发布了一则新闻稿在行业刊物上。另一造船工程师看到后，主张上述双体船是按照他们的设计建造的，并向该造船工程师发出《停止和终止侵权通知函》。随后，造船工程师发现，客户的印章遮盖了第三方造船工程师的信息。

然而，ITIC 会员确实对原设计图的设计和规范作出了重大改动。ITIC 委托版权专业方面的大律师就这些改动是否构成全新设计提供意见。大律师表示，造船工

程师负有很大的举证责任，因为有明显证据表明第三方设计曾交给过他们，并明显影响了他们的设计。大律师认为，对原设计作出的改动只是改良，与原设计的差异不足以使其构成全新设计。

因此，专家建议，不要继续使用任何现有设计才是唯一没有风险的解决办法，否则，一旦船舶投入建造，第三方造船工程师就会寻求停工禁令。

ITIC 会员从零开始，重新设计工作船。版权专家对设计工作进行审查后，确认第二版属于原创设计。客户根据该设计完成了工作船的建造，工作船现已投入使用。

最终，一场关于版权侵权的索赔得以避免，ITIC 赔付了律师费。

解约疑惑

某船舶经纪人安排签订了一份航次租船合同。随后，该船舶经纪人注意到，情况表明船舶会发生延迟，无法赶上原定受载期。经讨论各种选择后，经纪人理解船东和承租人均同意解除租约。

确认解约的信息却因为失误，只发送给了承租人。

五天后，情况表明船舶仍然可以在原定受载期内交付，船东主张租约

尚未解除，但承租人已经租赁了替代船舶。

最终，船舶闲置 10 天后方才租出，但相比原租约，航程目的地所具吸引力较低，租金费率也低得多，因此船东索要 100,000 美元损害赔偿。

经过一段时间的协商，经纪人分摊了船东 40,000 美元的损失，ITIC 对此进行了赔付。



船舶说明过时

某船舶经纪人在参与期租磋商时收到了船东提供的修改版船舶说明。原说明中载明船舶“船速约 14 节、约 32 吨中间燃料油”，而修改版则增加了“+副机 2.6 吨”的说明。但经纪人订立租约时使用的是旧版说明。这导致船东在整个租约期内共损失了 40,000 美元。船东因此提起索赔，ITIC 对此作出了全额赔付。

代码混乱

某托运人向一航运公司订舱，委托后者将 17 个集装箱从德国运输至中国，途径鹿特丹，目的港为福州江阴码头。对于航运公司来说，这一目的地的正确代码应为 CN JGY，表明这票货物拟运往福建福州江阴国际集装箱码头。

ITIC 的会员是班轮代理，错用了 CN JIA 作为代码。这个代码指的是江阴港，距离正确目的地有 900 公里的陆路距离。这一问题直到货物装运后才被发现。集装箱最终被卸到了上海，再转运至正确的目的地。

转运和迟延共引起了 70,000 美元的索赔，ITIC 对此作出了赔付。



关注重量

某船舶代理人接到一船东联系，称他们有艘船正在商议一份卸货港为西非港口的租约。船东告知，他们计划卸载 10 个大型油罐，每罐重约 69 公吨。

代理人准备了一份代垫费用的形式账单，但忽略了价目表中有一项题为“杂项”的条目。该条目规定，所有超过 50 吨或超过规定尺寸的货物需支付附加费用。发送给船东的代垫费用形式账单中未注明该额外收费部分。船东基于代理人提供的这一较低价格，订立了租约。

船舶抵达港口前，将舱单发给了码头。直到此时，船东才知晓存在这一项额外费用。船东将发票发给托运人，但托运人拒绝支付额外费用，因为他们与船东签订的租约下的租金为“全包费率”。

船东向代理人提起索赔。尽管代垫费用形式账单只是预算，但代理人显然存在过失。代理人经与码头协商，取得了总账单金额 15% 的折扣，索赔最终以 22,600 美元达成和解，ITIC 对此进行了赔付。

迟延导致异常

ITIC 经常提供协助的一种情况是，船舶代理人收到破产托管人的要求，追索其委托人在破产前不久支付给代理人的代垫费用。代理人通常已经和服务提供商结算完毕，如果退款的话，就会面临损失。虽然 ITIC 不承保这部分问题款项，但可以在“债务追讨险”中赔偿由此产生且事先同意的相关法律费用。

虽然不同司法辖区各有明确规定，但立法的目的通常都是为了防止个别债权人不当插队，最后取得全

款，而非按额分配破产资产。许多司法辖区的法律规定，如果款项是在正常业务过程中按照正常条款支付的，破产托管人是无法追索的。

在 ITIC 接到报案的一起美国案件中，同一家跨国代理公司的两个办事处的结局截然不同。破产托管人代表其委托人意欲向船舶代理人在非洲的办事处追索 107,000 美元，向欧洲的办事处追索 70,000 美元。

ITIC 安排了一名美国律师代表船代

进行陈述。破产托管人接受支付给非洲办事处的代垫费用是在正常业务过程中作出的，因此不必返还。

但关于支付给欧洲代理办事处的代垫费用，双方之间发生了争议。唯一的区别点在于欧洲办事处开票要求支付代垫费用的时间存在严重迟延。这张发票是在委托人破产前不久提交的，而且涉及的是之前的挂靠事宜。经协商，会员同意退还 12,000 美元，以此解决这一争议。

ITIC 赔付了美国律师的费用。

并入条款的重要性

某检验人接受一家保险公司的委托，对一艘游艇在一场大风暴中遭受的损害进行评估。

该保险公司未确认上述损害属于其承保范围，故游艇所有人向保险公司提起诉讼，同时也将检验人列为被告。原告诉称被告不仅错误拒绝理赔，而且存在不公平且具有欺骗性的行为。

原告索赔游艇的损失 62,000 美元，并在欺骗性行为的诉求下，索赔精神损害 100,000 美元，律师费 30,000 美元。

ITIC 安排了一位当地律师为检验人抗辩，以维护检验人的利益。保险公司否认对原告起诉检验人的决定负有任何责任，并请检验人分摊和解金额。

然而，检验人是基于自己的标准条款和条件而接受此项委托的。该等条款和条件中有一条载明，委托人应对非因检验人疏忽而导致的第三方索赔作出赔偿。在这种情形下，保险公司与原告达成和解，而检验人无需分摊和解金额。

ITIC 向检验人赔付了律师费。

这一索赔案例表明了所有业务交易中并入条款和条件是多么重要。ITIC 为检验人和顾问提供的条款和条件，以及关于如何并入这些条款和条件的指引，可以在这里找到：<https://www.itic-insure.com/knowledge/standard-trading-conditions/standard-trading-conditions-indemnity-wording/>

双重麻烦

中美洲某船舶代理人在处理某船舶货物入港安排时犯了两个错误，导致客户收到两张海关罚单。

第一个错误是，代理人通知客户的报关期限是错误的，导致客户超时报关而被罚。

第二个错误是，代理人负责输入海关税则号的员工输入了错误的税则号，导致客户收到了金额为税费 20% 的另一张海关罚单。

客户索赔这两笔罚金，外加其为了解决问题和从码头取回货物而额外产生的一周的滞期费和堆存费。

ITIC 共赔付了 25,243 美元，而代理人也对其员工进行了进一步培训。

母牛回家

一集装箱的冷冻牛肉被装载在一艘班轮上，从澳大利亚运往中国。

船舶启航七天后，托运人方才意识到他们在出口该集装箱货物前尚未取得澳大利亚农业与水资源部颁发的必要卫生证书。托运人向承运人在装货港的代理人发送电子邮件，指示承运人在货物抵达中国后直接将该集装箱货物退运回澳大利亚，而无需在中国港口清关。

托运人未收到代理人的回复。

8 天后，托运人再次电邮代理人，要求代理人告知集装箱状况。代理人随后联系了承运人，获知该集装箱货物已卸载在上海港，想要不经过中国海关当局检验而直接将该集

箱货物运回澳大利亚为时已晚。

中国海关当局要求打开集装箱的铅封，以对货物进行检验。该集装箱货物最终被退回至澳大利亚，但这是在中国滞留两个月之后的事了。

因为集装箱铅封已被打开，当返回至澳大利亚时，货物被视为是全新进口货物（而非从澳大利亚出运的退运货物），因此货物不得不接受澳大利亚检疫机关的全面检验。最终，该集装箱货物又被运回中国。

整个中国和澳大利亚检验造成约两个月的迟延，而这个期间集装箱保持插电状态，产生了额外费用。

托运人主张，如果代理人在收到他

们第一次请求时就安排集装箱退运，则可以避免上述额外费用。托运人向承运人索赔约 50,000 美元，而承运人将这一赔偿责任转移给他们的代理人。

托运人提出的索赔包含两个部分。除上述额外费用外，托运人还索赔他们不得不同意给予中国客户的牛肉销售价格上的商业折扣。

ITIC 查明，如果代理人在收到电邮后马上行动，该集装箱是可以由同一艘班轮退运回澳大利亚而无需经过中国海关当局检验的。各方就额外费用达成了和解，但售价折扣属于根据提单条款项下的除外责任。

该索赔最终以 20,000 美元和解，ITIC 向代理人作出了赔付。

货件问题

某船舶经纪人为多个货件的装运安排订立了一份租约。

各方沟通讨论了各种货件和货舱的排列组合。虽然在租约摘要中载明了货物数量为 6,000 吨货件两个，2,600 吨货件一个（共计 14,600 吨），但经纪人在讨论过程中混淆了货物数量，导致提供给船东的货物信息为总量 15,600 吨。船东使用该数据计算运费。最终，租家装运了 14,900 吨，而船东按 15,600 吨开具发票。

船舶经纪人不得不支付运费差额 30,638 美元，ITIC 对此进行了赔付。





GAFTA 乌龙事件

某 ITIC 会员 (检验人) 在 2013 年受一买家的委托, 根据粮食和饲料贸易协会 (GAFTA) 规则, 在西班牙卸货港对 3,000 公吨乌克兰葵花籽饼进行取样。买卖双方之间对于货物质量存在争议。该受 ITIC 承保的检验人将取样工作分包给了某比利时检验人, 而后者又将该工作转包给了其西班牙办事处。比利时分包商是经 GAFTA 批准的检验人, 但其西班牙办事处不是。

买方在 GAFTA 仲裁程序 (及上诉) 中败诉, 原因是该西班牙检验人 a) 未在 GAFTA 注册, 且 b) 在取样过程中存在诸多错误。因此买方以过失为由对其委托的英国检验人提出索赔。

ITIC 承保会员直接或通过分包商提供的服务。因此, ITIC 全额赔付了索赔金额, 包括 14,000 英镑的 GAFTA 费用和买方败诉金额 61,545 美元。不幸的是, 分包检验人 (包括比利时和西班牙办事处) 均已破产, ITIC 失去了追偿的机会。



欠付代垫费用

西班牙某船舶代理人代表某油轮船东处理该油轮挂靠西班牙港口的业务, 并代垫了 12,000 美元, 但油轮船东未向代理人支付该笔费用。

多次追讨无果后, 代理人请求 ITIC 根据 ITIC 与他们之间的债务追讨险的条款代其进行追讨。

ITIC 致函船东。船东回复称, 在他们收到租家关于另一艘完全不同的船舶支付的运费之前他们无法向代理人付款。ITIC 回复表示无法接受这个借口, 如果船东还不付款, 他们将追踪船舶动态, 考虑在下一适当港口扣押船舶。

鉴于债务金额相对较小, ITIC 需要确保在代理人扣船地点所产生的法

律费用不会与欠付金额不成比例。在这种情况下, 如果代理确保他们提供的账目清晰、准确, 就可以在最大程度上降低成本, 以经济可行的方式采取法律行动。

因船舶计划驶往马耳他, ITIC 指示当地律师准备扣船文件。但船舶并未进入马耳他领水, 而是在海上进行了船对船过驳作业, 这就意味着无法进行扣船。

在获知船舶正驶往希腊后, ITIC 指示希腊律师准备并申请启动扣船程序。船舶刚抵港就收到了扣船文件。几乎同时, 船东便支付了全额欠款。ITIC 根据代理人购买的债务追讨险赔付了马耳他律师和希腊律师的费用, 合计约 6,000 美元。

鹅颈接头

某造船工程师为一船厂设计了一系列摩托艇。根据设计合同, 造船工程师应当提供标明有摩托艇的进水点的图纸, 该图纸应能反映船舶最终“完工”的状态。但造船工程师未提供图纸。

船厂建造的其中一艘摩托艇在恶劣天气中发生进水, 导致发动机受损。事故原因是连接发动机进水口的管道断裂, 导致从发动机进水口进水。船厂声称, 他们并不知道该进水口是关键的进水点, 如果知

道, 他们会把接头做得更牢固。船厂就发动机损坏和改造费用向造船工程师提出 180,000 欧元的索赔。

ITIC 以船厂所建造的摩托艇的“完工”3D 建模表明发动机进水管装有鹅颈接头。完工摩托艇之所以使用这种接头的唯一原因是船厂知道该进水口是进水点。装配鹅颈接头是为了提高进水点。另外, 造船工程师对于实际使用的材料不负有责任。显然, 用于连接管道和进水口的接头十分脆弱, 不符合船级规范。船厂使用劣质材

料, 显然存在过失。另一方面, 船厂声称, 如果造船工程师提供了图纸, 他们就会知晓该发动机进水口是进水点, 进而会使用更加坚固的材料。

虽然 ITIC 认为案情对造船工程师更为有利, 但造船工程师未提供“完工”图纸也显然违反了设计合同, 故而存在诉讼风险。因此, 考虑到不可追偿的诉讼成本和诉讼风险, ITIC 建议向船厂提议以 55,000 欧元和解。最终, 船厂接受了这一方案。

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

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