

理賠回顧

抄襲

某造船工程師受一客戶委託設計一艘雙體工作船。客戶向造船工程師提供了他們現有的一艘工作船的設計圖，要求造船工程師基於該船提交新船的最終設計和規範。該設計圖上蓋有客戶的印章，因此造船工程師以為客戶有權使用它。

完成工作船設計後，造船工程師將該設計發表在行業刊物上。另一造船工程師看到後，主張上述雙體船是按照他們的設計建造的，並向造船工程師發出《停止和終止侵權通知函》。隨後，造船工程師發現，客戶的印章遮蓋了協力廠商造船工程師的資訊。

然而，ITIC 會員確實對原設計圖的設計和規範作出了重大改動。ITIC 委託版權方面的專業律師就這些改動是否構成全新設計提供意見。律師表示，造船工程師

負有很大的舉證責任，因為有明顯證據表明協力廠商設計曾給過他們，並明顯影響了他們的設計。律師認為，對原設計作出的改動只是改良，與原設計的差異不足以使其構成全新設計。

因此，專家建議，不要繼續使用任何現有設計才是唯一沒有風險的解決辦法，否則，一旦船舶投入建造，協力廠商造船工程師就會尋求停工禁令。

ITIC 會員從零開始，重新設計工作船。版權專家對設計工作進行審查後，確認第二版屬於原創設計。客戶根據該設計完成了工作船的建造，工作船現已投入使用。

最終，一場關於版權侵權的索賠得以避免，ITIC 賠付了律師費。

忘了通知船東的解約

某船舶經紀人安排簽訂了一份航次租船契約。隨後，該船舶經紀人注意到，情況表明船舶會發生遲延，無法趕上原定受載期。經討論各種選擇後，經紀人理解船東和承租人均同意解除租約。

確認解約的資訊——因失誤——只發送給了承租人。

五天後，情況表明船舶仍然可以在原定受載期內交付，船東主張租約

尚未解除，但承租人已經租賃了替代船舶。

最終，船舶閒置 10 天後方才租出，但相比原租約，航程目的地所具吸引力較低，租金費率也低得多，因此船東要求 100,000 美元損害賠償。

經過一段時間的協商，經紀人分攤了船東 40,000 美元的損失，ITIC 對此進行了賠付。



過時的船舶說明

某船舶經紀人在參與期租磋商時收到了船東提供的修改版船舶說明。原說明中載明船舶“船速約 14 節、約 32 噸中間燃料油”，而修改版則增加了“+副機 2.6 噸”的說明。但經紀人訂立租約時使用的是舊版說明。這導致船東在整個租約期內共損失了 40,000 美元。船東因此提起索賠，ITIC 對此作出了全額賠付。

港口代碼用錯

某托運人向一航運公司訂艙，委託後者將 17 個貨櫃從德國運輸至中國，途經鹿特丹，目的港為福州江陰碼頭。對於航運公司來說，這一目的地的正確代碼應為 CN JGY，表明這票貨物擬運往福建福州江陰國際貨櫃碼頭。

ITIC 的會員是班輪代理，錯用了 CN JIA 作為代碼。這個代碼指的是江陰港，距離正確目的地有 900 公里的陸路距離。

這一問題直到貨物裝運後才被發現。貨櫃被卸到了上海，再轉運至正確的目的地。

轉運和遲延導致了 70,000 美元的索賠，ITIC 對此作出了賠付。

關注重量

某船舶代理人接到一船東聯繫，稱他們有艘船正在商議一份卸貨港為西非港口的租約。船東告知，他們計畫卸載 10 個大型油罐，每罐重約 69 公噸。

代理人準備了代墊費用形式帳單，但忽略了價目表中有一項題為“雜項”的條目。該條目規定，所有超過 50 噸或超過規定尺寸的貨物需支付附加費用。發送給船東的代墊費用形式帳單中未注明該額外收費部分。船東基於代理人提供的這一較低價格，訂立了租約。

船舶抵達港口前，將艙單發給了碼頭。直到此時，船東才知曉存在這一項額外費用。船東將發票發給托運人，但托運人拒絕支付額外費用，因為他們與船東簽訂的租約下的租金為“統包費率”。

船東向代理人提起索賠。儘管代墊費用形式帳單只是預算，但代理人顯然存在過失。代理人經與碼頭協商，取得了總帳單金額 15% 的折扣，索賠最終以 22,600 美元達成和解，ITIC 對此進行了賠付。

遲延導致異常

ITIC 經常提供協助的一種情況是，船舶代理行收到破產託管人的要求，追索其委託人在破產前不久支付給代理行的代墊費用。代理行通常已經和服務提供者結算完畢，如果退款的話，就會面臨損失。雖然 ITIC 不承保這部分問題款項，但可以在債務追討險中賠償由此產生且事先同意的相關法律費用。

雖然不同司法轄區各有明確規定，但通常立法的目的通常都是為了防止個別債權人不當插隊，最後取得全額

支付，而非按比例分配破產資產。許多司法轄區的法律規定，如果款項是在正常業務過程中，按照正常條款支付的，破產託管人是無法追索的。

在 ITIC 接到報案的一起美國案件中，同一家跨國代理公司的兩個辦事處的結局截然不同。破產託管人代表其委託人意欲向船舶代理行在非洲的辦事處追索 107,000 美元，向歐洲的辦事處追索 70,000 美元。

ITIC 安排了一名美國律師代表代理行進行陳述。破產託管人接受支付給非洲辦事處的代墊費用是在正常業務過程中作出的，因此不必返還。

但關於支付給歐洲代理辦事處的代墊費用，雙方之間發生了爭議。唯一的區別點在於歐洲辦事處開票要求支付代墊費用的時間存在嚴重遲延。這張發票是在委託人破產前不久提交的，而且涉及的是之前的掛靠事宜。經協商，會員同意退還 12,000 美元，以此解決這一爭議。

ITIC 賠付了美國律師的費用。

併入條款的重要性

某檢驗人接受一家保險公司的委託，對一艘遊艇在一場大風暴中遭受的損害進行評估。

該保險公司未確認上述損害屬於其承保範圍，故遊艇所有人向保險公司提起訴訟，同時也將檢驗人列為被告。原告訴稱被告不僅錯誤拒絕理賠，而且存在不公平且具有欺騙性的行為。

原告索賠遊艇聲稱損害 62,000 美元，並在欺騙性行為的主張下，索賠精神損害 100,000 美元，律師費 30,000 美元。

ITIC 安排了一位當地律師為檢驗人抗辯，以維護檢驗人的利益。保險公司否認對原告起訴檢驗人的決定負有任何責任，並請檢驗人分攤和解金額。

然而，檢驗人是基於自己的標準條款和條件而接受此項委託的。該等條款和條件中有一條載明，委託人應對非因檢驗人疏忽而導致的協力廠商索賠作出賠償。在這種情形下，保險公司與原告達成和解，而檢驗人無需分攤和解金額。

ITIC 向檢驗人賠付了律師費。

這一索賠案例表明了在所有業務交易中併入條款和條件是多麼重要。ITIC 為檢驗人和顧問提供的條款和條件，以及關於如何併入這些條款和條件的指引，可以在這裡找到：<https://www.itic-insure.com/knowledge/standard-trading-conditions/standard-trading-conditions-indemnity-wording/>

雪上加霜

中美洲某船舶代理行在處理某船舶貨物入港安排時犯了兩個錯誤，導致客戶收到兩張海關罰單。

第一個錯誤是，代理人通知客戶的報關期限是錯誤的，導致客戶超時報關而被罰。

第二個錯誤是，代理行負責輸入海關稅則號的員工錯誤輸入了稅則號，導致客戶收到了金額為稅費 20% 的另一張海關罰單。

客戶索賠這兩筆罰金，外加其為了解決問題以從碼頭取回貨物而額外產生的一周的滯期費和堆存費。

ITIC 共賠付了 25,243 美元，而代理行也對其員工進行了進一步培訓。

母牛回家

一櫃子的冷凍牛肉裝載在一艘貨櫃班輪上，從澳大利亞運往中國。

船舶從澳大利亞啟航七天後，托運人方才意識到他們在出口該貨櫃貨物前尚未取得澳大利亞農業與水資源部頒發的必要衛生證書。托運人向承運人在裝貨港的代理行發送電子郵件，指示承運人在貨物抵達中國後直接將該貨櫃貨物退運回澳大利亞，而無需在中國港口清關。

托運人未收到代理行的回覆。

8 天後，托運人再次電郵代理行，要求代理行告知貨櫃狀況。代理行隨後聯繫了承運人，獲知該貨櫃貨物已卸載在上海港，想要不經過中國海關當局檢驗而直接將該貨櫃貨物

運回澳大利亞為時已晚。

中國海關當局要求打開貨櫃的鉛封，以對貨物進行檢驗。該貨櫃貨物最終被退回至澳大利亞，但這是在中國滯留兩個月之後的事了。

因為貨櫃鉛封已被打開，當返回至澳大利亞時，貨物被視為是全新進口貨物（而非從澳大利亞出運的退運貨物），因此貨物不得不接受澳大利亞檢疫機關的全面檢驗。最終，該貨櫃貨物又被運回中國。

整個中國和澳大利亞檢驗造成約兩個月的遲延，而這個期間貨櫃保持插電狀態，產生了額外費用。

托運人主張，如果代理行在收到他們

第一次請求時就安排貨櫃退運，則可以避免上述額外費用。托運人向承運人索賠約 50,000 美元，而承運人將這一賠償責任轉移給他們的代理行。

托運人提出的索賠包含兩個部分。除上述額外費用外，托運人還索賠他們不得不同意給予中國客戶的牛肉銷售價格上的商業折扣。

ITIC 查明，如果代理行在收到電子郵件後馬上行動，該貨櫃是可以由同一艘班輪退運回澳大利亞而無需經過中國海關當局檢驗的。各方就額外費用達成了和解，但售價折扣屬於根據提單條款項下的除外責任。

該索賠最終以 20,000 美元和解，ITIC 向代理行作出了賠付。

貨件問題

某船舶經紀人為多個貨件的裝運安排訂立了一份租約。

各方溝通討論了各種貨件和貨艙的排列組合。雖然在租約摘要中載明貨物數量為兩個 6,000 噸貨件，一個 2,600 噸貨件（共計 14,600 噸），但經紀人在討論過程中混淆了貨物數量，導致提供給船東的貨物資訊為總量 15,600 噸。船東使用該資料計算運費。最終，租家裝運了 14,900 噸，而船東按 15,600 噸開具發票。

船舶經紀人不得不支付運費差額 30,638 美元，ITIC 對此進行了賠付。





GAFTA 烏龍事件

某 ITIC 會員（檢驗人）在 2013 年受一買家的委託，根據糧食和飼料貿易協會（GAFTA）規則，在西班牙卸貨港對 3,000 公噸烏克蘭葵花籽餅進行取樣。買賣雙方之間對於貨物品質存在爭議。該受 ITIC 承保的檢驗人將取樣工作分包給了某比利時檢驗人，而後者又將該工作轉包給了其西班牙辦事處。比利時分包商是經 GAFTA 批准的檢驗人，但其西班牙辦事處不是。

買方在 GAFTA 仲裁程序（及上訴）中敗訴，原因是該西班牙檢驗人 a) 未在 GAFTA 註冊，且 b) 在取樣過程中存在諸多錯誤。因此買方以過失為由對其委託的英國檢驗人提出索賠。

ITIC 承保會員直接或透過分包商提供的服務。因此，ITIC 全額賠付了索賠金額，包括 14,000 英鎊的 GAFTA 費用和買方敗訴金額 61,545 美元。不幸的是，分包檢驗人（包括比利時和西班牙辦事處）均已破產，ITIC 失去了追償的機會。



欠付代墊費用

西班牙某船舶代理行在代表某油輪船東處理該油輪掛靠西班牙港口事宜時代墊了 12,000 美元，但油輪船東未向代理行支付該筆費用。

多次追討無果後，代理行請求 ITIC 根據 ITIC 與他們之間的債務追討險的條款代其進行追討。

ITIC 致函船東，船東回覆稱，在他們收到租家關於另一艘完全不同的船舶支付的運費之前他們無法向代理行付款。ITIC 回覆表示無法接受這個藉口，如果船東還不付款，他們將追蹤船舶動態，考慮在下一適當港口扣押船舶。

鑒於債務金額相對較小，ITIC 需要確保在代理行扣船地點產生的法律

費用不會與欠付金額不成比例。在這種情況下，如果代理確保他們提供的帳目清晰、準確，就可以在最大程度上降低成本，以經濟可行的方式採取法律行動。

因船舶計畫駛往馬爾它，ITIC 指示當地律師準備扣船文件。但船舶並未進入馬爾它領水，而是在海上進行了船對船過駁作業，這就意味著無法進行扣船。

在獲知船舶正駛往希臘後，ITIC 指示希臘律師準備並申請啟動扣船程序。船舶剛抵港就收到了扣船文件。幾乎同時，船東便支付了全額欠款。ITIC 根據代理行購買的債務追討險賠付了馬爾它律師和希臘律師的費用，合計約 6,000 美元。

鵝頸接頭

某造船工程師為一船廠設計了一系列摩托艇。根據設計契約，造船工程師應當提供標明有摩托艇的進水點的圖紙，該圖紙應能反映船舶最終“完工”的狀態。但造船工程師未提供圖紙。

船廠建造的其中一艘摩托艇在惡劣天氣中發生進水，導致發動機受損。事故原因是連接發動機進水口閥的管道斷裂，導致從發動機進水口進水。船廠聲稱，他們並不知道該進水口是關鍵的進水點，如果知道，他們

船廠就發動機損壞和改造費用向造船工程師提出 180,000 歐元的索賠。

ITIC 以船廠所建造的摩托艇的“完工”3D 建模表明發動機進水管裝有鵝頸接頭。完工摩托艇之所以使用這種接頭的唯一原因是船廠知道該進水口是進水點。裝配鵝頸接頭是為了提高進水點。另外，造船工程師對於實際使用的材料不負有責任。顯然，用於連接管道和進水口的接頭十分脆弱，不符合船級規範。船廠使用劣質材料，顯然存在過失。

另一方面，船廠聲稱，如果造船工程師提供了圖紙，他們就會知曉該發動機進水口是進水點，進而會使用更加堅固的材料。

雖然 ITIC 認為案情對造船工程師更為有利，但造船工程師未提供“完工”圖紙也顯然違反了設計契約，故而存在訴訟風險。因此，考慮到不可追償的訴訟成本和訴訟風險，ITIC 建議向船廠提議以 55,000 歐元和解。最終，船廠接受了這一方案。

更多資訊，請登錄 itic-insure.com

撥打我們團隊的電話 +44 (0)20 7338 0150



或關注我們的推特@ITICLondon

ITIC
IS MANAGED
BY THOMAS
MILLER

如需 ITIC 提供的任何產品、服務或保險的更多資訊，請透過以下方式聯繫 Charlotte Kirk：

國際運輸仲介人協會有限公司，英國倫敦芬微奇街 90 號（郵編 EC3M 4ST）

電話 + 44 (0)20 7338 0150 郵箱 ITIC@thomasmiller.com 網站 www.itic-insure.com

© 2019 版權歸國際運輸仲介人協會有限公司所有