

# 理赔回顾

第 2 页

提单  
放单错误

第 8 页

冠状病毒  
发票诈骗

本期内容：

第 2 页 拖欠代垫费用

第 3 页 诈骗

第 4 页 人物访谈：Mark Brattman

第 5 页 设计误差的质疑

第 6 页 租约起草错误

第 7 页 船舶代理人预订泊位

第 8 页 读者提问

欢迎阅读 ITIC《理赔回顾》春季刊。《理赔回顾》精选了 ITIC 近期处理的一些案件，希望这些案例能引起会员们的兴趣，帮助会员甄别潜在问题，避免类似情况发生。

我们还引入了“**读者提问**”版块。欢迎您提出理赔方面的问题，我们将在之后的《理赔回顾》中作出回答。如有任何疑问，请发送至 [askeditorCR@thomasmiller.com](mailto:askeditorCR@thomasmiller.com)。

编者按



## 木材商拖欠款项

某木材商，作为一批木材货物的收货人，拖欠了某港口代理 19 万美元的仓储费和滞期费。

港口直接向港口代理开具了这些费用的发票，港口代理付款后要求木材商偿付。然而，经多次催请付款后港口代理仍未收到任何付款。

ITIC 代表港口代理联系了木材商，亦未收到任何回复，因此委托了律师继续进行催讨。律师向木材商发送了催款函，告知如木材商仍不付款或作出回复，港口代理将采取进一步的行动。

木材商通过其委托的代理律师表达了友好解决索赔的意向。木材商认为问题出在代理从未通知他们港口费用发生了大幅上涨。但港口代理表示，他们已将费用增加的相关信息转给

了木材商，但木材商未作回应。不论如何，此等费用系由港口而非代理所定，而且费率信息是公开的。从根本上说，应由使用港口服务的木材公司来核实这些费用。

法院下令召开会议。法官表示，如果双方无法尽快达成和解，则涉案事宜将通过调解解决。

数月后，木材商提出了 6 万美元的和解方案，被港口代理拒绝了。案件随后进入调解，最终以 16 万美元达成和解。

**ITIC 赔付了 11,800 美元的法律费用。**



## 航行区域

在某船舶的订租过程中，船东的商业管理人向潜在租家保证，船舶在过去三年未曾航行至苏丹。然而，商业管理人未充分检查船舶的历史航行记录，从而没有注意到船舶事实上在相关三年期内有过航行至苏丹的记录。

租家向船东提出索赔，声称其因潜在收货人拒绝接受船舶而遭受了业务损失。租家索赔近 50 万美元，船东意欲向商业管理人追偿。

**最终，船东以 20 万美元与承租人达成和解。ITIC 就该和解款项进行了赔付。**

“在铁路运输途中，托运人要求同时变更收货人和通知方。”

## 一货两主

某批“海铁联运”货物的托运人在货物抵达目的地前咨询当地代理是否可以变更提单上的收货人。代理告知托运人，只要经相关各方一致同意，就可以变更。

货物抵达目的港后，到货通知发给了原收货人。与此同时，托运人要求将货物扣留在码头。相关扣货安排已然实施。

最终，原收货人对货物进行了清关，并要求将货物放行给他们。但代理表示，托运人扣住了货物，他们无法取回。最后，托运人告知可以解扣货物。随后，该集装箱货物通过铁路运输发给了原收货人。

在铁路运输途中，托运人要求同时变更收货人和通知方。于是集装箱在抵达铁路货运站后再次被扣。代理随后接到正本提单已于装货港交回的通知。

尽管新收货人收到了到货通知，但此时原收货人已经提取了集装箱。代理表示，这一混乱是由于各方邮件冲突而导致的。

代理联系了原收货人和原通知方，请求其退还货物，以便按托运人要求将货物交付给新收货人。但原收货人称其已支付了货款，拒绝退还集装箱。

托运人就承运人错误交付货物的行为向其索赔 25 万美元（尽管海关对货物的估价仅为 12.5 万美元）。经协商，承运人与托运人以 3.6 万美元达成了和解，ITIC 对此进行了赔付。

## 伪装付款

某船舶代理人的一名员工伪造了代理人真实存在的某家供应商的付款单据。该员工提供了所有必需的（伪造）证明文件（包括伪造的操作许可），并交财务部安排付款。

财务部对证明文件进行了检查。由于所有文件表面上符合要求，财务部批准并进行了付款。

付款完成后，该员工进行了冲账，销掉了供应商的应付账款，然后侵入系统修改报表，让账目看起来像从未发生过这笔交易一样。直到外部审计师在查账中发现账目无法和交易对上时，该员工的诈骗行为才被曝光。

此后，代理人采用了更强大的系统和更有力的控制措施。该员工被解雇并面临刑事指控。相关索赔以 17 万美元和解（包括法律费用与开支），ITIC 对此向代理人进行了赔付。





## 人物访谈 Mark Brattamn



从本期开始，我们将开设一个定期访谈系列，走近 ITIC 的理赔人员。ITIC 法律顾问兼《理赔回顾》新任编辑 Mark Brattamn 接受了本次采访，介绍了他处理过的最难忘的理赔案，以及他为什么总要在口袋里留有一英镑硬币，否则结果会很烦人的原因。

### 您在 ITIC 工作多久了？

15 年。加入 ITIC 之前，我在一家专门从事航空保险理赔的律师事务所做私人执业律师。

### 理赔时最大的挑战是什么？

不一定说是最大的挑战吧，因为每宗理赔案都有独特的难度，但作为一名训练有素的律师，我必须提醒自己从商业角度来看待理赔，而非仅着眼于严格的法律角度。

### 能介绍下您处理过的最难忘的理赔案吗？

这些年来有许多令人难忘的理赔案。以下三个案例是最难忘的：

**最大的理赔案：**我们的某会员破产了，导致 ITIC 直接面临 6000 万英镑的索赔，最终我们在仲裁中成功抗辩。

**我处理的首个 ITIC 理赔案：**我本来以为这是我从事这个工作以来接到的第一个案子，应该是很简单的。但就在庭审前一天，我才发现案涉会员已不再存续了！你可以想象，当时我有多么恐慌。该会员一直以来都有向代理人付款，让其帮忙维持在公司登记簿上的存续状态。然而，代理人却把此等款项据为己有，导致会员在几年前就被从登记簿上除名了。令人遗憾的是，这意味着原告所告无人，会员的代理律师被迫承担了所有的诉讼费用。幸运的是，我们得以在庭前协商出一个各方均满意的和解方案。

**最奇特的理赔案：**某家检验公司会员对一艘运河驳船开展了检验。但未检查地毯下面，而地毯下面的木材当时已经开始腐烂。报告明确载明检验员没有掀开地毯检查下方的状况。随后索赔人称，气味实在是太难闻了，任何一名称职的检验员都不可能不会注意到这一点。对此，检验员表示，他 15 岁时在一次打斗中失去了嗅觉。

### 您最喜欢的名言是什么？

《教父》马里奥·普佐所说的“永远不要憎恨你的敌人，那会影响你的判断力”。

### 您的爱好和最喜欢的消遣方式是什么？

追托特纳姆热刺足球俱乐部 (Tottenham Hotspur) 的比赛，心脏不好的人可看不了这个。此外，我也开始去健身房锻炼了，想努力变得健康点。

### 您最喜欢的食物是什么？

这可不好说，因为大部分食物我都喜欢。非要说的话，可能是优质的菲力牛排吧。

### 您最喜欢哪部电影？

严肃类：《教父》；娱乐类：《回到未来》。

### 您最近读过哪些书或下载过什么音乐呢？

最近读的书是乔治·奥威尔的《巴黎伦敦落魄记》，这本书真是令人大开眼界。我现在主要用 Spotify 听歌，在跑步机上跑步时通常会随机播放经典摇滚乐歌单。

### 您有什么特别讨厌的小事吗？

超市手推车需要投一英镑硬币才能用，但我没有。

### 全世界最喜欢的地方是哪里？

最近我刚从佛罗里达州的迪斯尼乐园回来，那里无疑是世界上最幸福（同时也最费钱）的地方了。我喜欢那里，因为我的孩子们喜欢那里！

### 如果不在 ITIC 工作，您可能会在做什么呢？

我一直以为自己会成为一名优秀的广告专员，虽然这可能是因为在《广告狂人》看多了。

## 错把“鱼粉”当“谷物”

某租船经纪人将船舶此前承运的四票货物全部描述为“谷物”。基于此，租家与船东确认了租约确认书。然而，实际上船舶承运的最后一票货物为鱼粉，这本来是不会为租家所接受的。因此，船舶不适货，租约不得不取消。

取消租约产生了 5000 欧元的费用，租家因此向租船经纪人追偿。租家认为租船经纪人告知他们船舶此前四票货物均为谷物，但实际上这四票货物为：谷物、谷物、谷物和鱼粉，因此租船经纪人存在疏忽。租船经纪人确实有错，他们未能注意到最后一票为鱼粉。

ITIC 对这 5,000 欧元的索赔进行了赔付。

“船厂威胁要在美国提起诉讼。但 ITIC 认为应适用英国法和英国管辖。”

## 船舶进水

美国一家船厂委托英国某造船工程师进行船舶设计，预期用于建造多艘船舶。

其中一艘根据该设计建造的船舶遭遇恶劣天气，发生了事故。船舶进水并最终沉没。船厂打捞并对船舶进行了维修。维修费用为 15 万美元。船厂随后主张船舶进水的原因是造船工程师未告知他们进水点，试图向造船工程师追索此等费用。造船工程师拒绝赔付。

船舶设计时，船体通常会设计有多个开口。这些开口的用途各有不同，例如，用于连接排水管道或排气管道。在船厂实际建造出船舶、连接管路之前，造船工程师不会知道哪个开口是下水口。根据合同约定，造船工程师应提供一份标明有船舶进水点位置、反映船舶“完工”状态的图纸。这意味着，造船工程师需要到船舶建成后才能提供这份图纸。而船舶建成后，船厂从未要求造船工程师查看船舶情况，以提供该“完工”图纸。

事故原因是船体上其中一个开口所连接的管道在卡扣处脱落，因为船厂所使用的扣件材质十分脆弱。船厂主张，如果早知道这个开口处是关键进水点，他们就会将扣件制作得更加牢固。

造船工程师对此辩称：(a) 在船厂实际建成船舶之前，造船工程师无从得知船厂会使用何等材料；(b) 在船舶建成之前，造船工程师亦无从得知具体管道的安装位置或其连接方式；最后，(c) ISO（国际标准组织）规则对扣件有规定标准，本案中船厂所使用的扣件违反了相关规则。

船厂威胁要在美国提起诉讼。但 ITIC 认为应适用英国法和英国管辖。为避免诉讼程序，包括管辖权争议，考虑到存在诉讼风险（虽然风险较小），且诉讼费在美国是不可追偿的，ITIC 最终以 4 万美元抗辩成本为基础就此事项达成和解。



## “天赐”抓斗

船东就其委托中国某船厂建造的两艘船舶指定了某船舶管理公司作为新船监造。船舶交付后，船舶管理公司将成为这两艘船舶的管理人。但不幸的是，船东在两船交付之前申请了破产。

船舶管理公司遭到了两个原本为这两艘船舶采购抓斗的供应商的索赔。船舶管理公司认为他们是作为船东的代理，代表船东订购的抓斗，但供应商主张船舶管理公司系以他们自己的名义直接订购的。两个抓斗的价格为 71 万美元。除货款以外，供应商还索赔了他们认为有权获得的利息和费用。

律师认为，船舶管理公司已经表明了其身份，但即使他们未明确表明他们仅为船东的代理，基本事实情况对各方而言都是很清晰的。在此基础上，船舶管理公司决定

对供应商的索赔进行抗辩，但如果可以达到合理的和解方案，也应当考虑和解。

同时，抓斗本身还留在船上。根据中国律师的法律意见，船厂将在他们和船东的合同因船东破产而终止之后，取得该等抓斗的货物所有权。使情况变得更加复杂的是，船厂也申请了破产。最终结果是供应商和船舶管理人都将无法拿回该抓斗。

最终，本案通过口头听证进行了审理，结果似乎对船舶管理公司较为有利。法院甚至评定，抓斗的所有权按照 60/40 的比例

由船舶管理公司和供应商分别享有。但在几个月后宣布判决时，法院却支持了供应商的全部主张。法院认定，船舶管理公司未能充分证明相关订单确认书系他们以船东的名义或者代表船东签署的。最终，船舶管理公司被判赔付共计近 90 万美元。

船舶管理公司提起了上诉，在上诉提起后，供应商提出 50 万美元的和解方案。

船舶管理公司拒绝了该和解方案，但最终**以 42 万美元达成和解。ITIC 对该和解金额及 7 万美元的诉讼费用进行了赔付。**

## 租约起草错误

某租船经纪人在就一艘从黑海驶往西班牙的船舶协商租约的最后关头，加入了一条装卸时间条款，该条款在之前一份约定在中国递交《准备就绪通知书》的订租确认书中使用过。

该等适用于中国的条款允许在抵港当日 2359 时之前递交《准备就绪通知书》。但在西班牙，通常应在 1700 时前递交《准备就绪通知书》，否则需等待至次日的 0800 时之后，方可递交。

该轮于星期五晚 2155 时抵达西班牙港口，但需等到下个星期一的 2000 时方可靠泊。船东试图在抵港当时即星期五晚 2155 时递交《准备就绪通知书》。租约双方约定，星期六、星期日，即使使用了，也不计入装载时间。但船东主张，装载时间应从星期五晚 2155 时递交《准备就绪通知书》时开始计算至当日的 2359 时，再从下个星期一的 0800 时起继续计算。而租家主张，装载时间应从星期一的 0800 时起算，因为此时船东才能正式递交《准备就绪通知书》。这两种算法相差约 10 小时。

这个问题导致双方就应付给船东的滞期费金额产生了争议。船东和租家各自主张的金额之间存在约 5 万美元的差异。最终，船东、租家和租船经纪人签订了一份三方协议，约定各方分别承担三分之一的争议金额。租船经纪人因此向船东额外支付了 1.7 万美元（租家亦如此），以此解决了争议。**租船经纪人在协议项下承担的份额由 ITIC 根据其保单进行了赔付。**



“不幸的是，直到船舶完成装货并启航后，代理才注意到泊位信息和确认要求。”

## 靠泊错误

某船舶拟订立运输烧碱货物的租约。

租约协商期间，船东联系了本地港口代理，咨询港口是否存在任何限制条件。该港口有两个泊位，分别是 A 泊位和 B 泊位。由于 A 泊位更受欢迎，代理仅提供了该泊位的信息。但是代理没有注意到该泊位不能卸载烧碱，而且 B 泊位有 6.3 米的吃水限制，代理也没有提及这点。

尽管只收到了 A 泊位的信息，船东还是就该船舶订立了在 B 泊位卸载的租约，因为租家一直以来都是在该泊位卸载货物的。船东随后正式委托该代理安排挂靠作业。

委托书中载明，船舶将在“B 泊位”靠泊，并要求代理确认是否存在吃水限制。

不幸的是，直到船舶完成装货并启航后，代理才注意到上述泊位信息和确认要求。

船舶抵港后，由于吃水过深，无法进入该泊位。经过协商，港口不得不对该泊位进行疏浚。疏浚作业花费了 4 天时间。港口随后告知，需进行一次检验，以确定疏浚效果。随后因港口方检验船舶故障，检验发生迟延。最终，检验完成，结果显示，吃水深度充分。船舶在抵港九天之后，终于得以靠泊卸货。船舶停租了九天时间。船东认为代理应对其因此遭受的损失负责。

显然，代理应对该等损失负责，因为如果代理将泊位限制条件事先告知于船东，船东就会使用更小型的船舶或装载更少的货物。

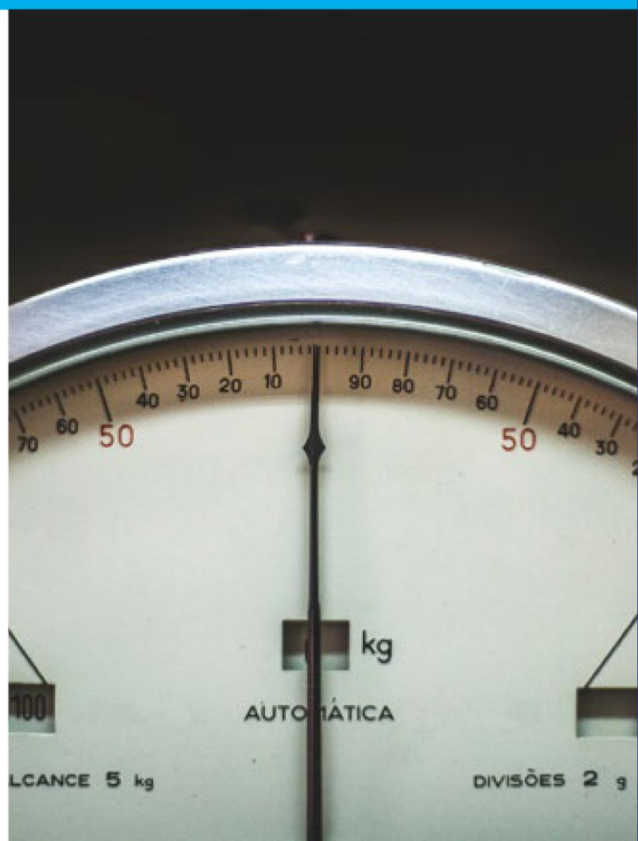
因此，对于该等因 9 天停租而产生的损失，最终以 11 万美元达成和解。ITIC 对此进行了赔付。

## 注意重量单位

某船舶代理人在进行重量换算时使用了错误的计量单位，导致舱单记载不准确。该代理人将千克换算成公吨，而不是当地海关规定要求的长吨。货物重量为 21,898,594 千克，而代理人只简单地将其除以 1000，得出 21,898.594 公吨的结果，并将该数据填入“长吨”一栏。然而，准确的长吨重量应为 21,551.73。

船舶代理试图请求当地海关当局批准他们修正舱单，否则货物将无法在指定卸货港卸载。

由于当时正值公共假期，海关当局延迟就修正给予答复。虽然海关当局最终作出了批准，但延迟批准意味着货物在港时间增多。代理被认定应对由此产生的 4 万多美元的额外费用负责，ITIC 对此进行了赔付。



## 警惕新冠骗局

随着新型冠状病毒疫情的爆发，越来越多的船东和管理人向 ITIC 报告称他们收到了医疗检测服务的假发票。

目前，新型冠状病毒疫情对航运业的影响在很大程度上仍不得而知，但许多国家、港口和组织已经采取了一些预防性措施，以将疫情爆发的影响降至最小。

随着全球感染新冠病毒患者超过 170,000 例，其中超过 6,000 人不幸死亡，向船员提供医疗检测是船东和管理人广泛采用的一项措施。

ITIC 注意到这类假发票往往存在一些付款结算负责人可以轻易发现的错误。例如，在最近一个案件中，案件所涉发票上船舶的船旗陈述错误，经与船舶的船长简单核对后即确认该发票是假发票。

**我们在此强烈建议负责付款结算的会员们，尤其是船舶管理人，警惕此类骗局。**

### 读者提问

如果您有任何理赔方面的问题或疑问，请发送邮件至编辑部 [askeditorCR@thomasmiller.com](mailto:askeditorCR@thomasmiller.com)，我们将竭尽所能在下期《理赔回顾》中作出回答。

我们经常收到的一个问题是“**我应该什么时候将索赔报告给 ITIC?**”

我们的回答是尽快。切记，对于您而言可能是困难或紧张的局面，ITIC 很可能已经司空见惯了。我们随时准备为您提供帮助，谨慎总是比遗憾更好。记住，将

任何可能发生的索赔报告给我们并不会影响您的索赔记录，除非我们不得不产生费用。此外，根据第 14.1 条规则，您也有义务将任何针对您提起的索赔，或您知晓的任何可能会引起我们保险项下承保的任何索赔的情形，立即通知给我们。我们针对索赔报告开办了一场线上学习研讨会，对您可能有所帮助。相关资料，请访问网站：<https://www.itic-insure.com/knowledge/e-learning/reporting-and-handling-a-claim/>



[itic-insure.com](http://itic-insure.com)



+44 (0)20  
7338 0150



@ITICLondon



[linkedin.com/company/  
international-transport-  
intermediaries-club-itic/](https://www.linkedin.com/company/international-transport-intermediaries-club-itic/)