

理赔回顾

无过失责任

船舶经纪人为承租人和船东商定了一份包运租船合同（“包运合同”）的条款。船舶经纪人收到的指示全部来自于声称代承租人行事的代理人。该包运合同规定 12 个月至少运输 18 票货。

承租人在包运合同期间未指定任何货物。

船东起诉承租人，要求 310 万美元的损害赔偿。

在抗辩过程中，承租人否认自己是包运合同的当事方，并主张船舶经纪人和代理人均无权代其商定或订立该包运合同。

因此，船东将船舶经纪人追加为被告，主张船舶经纪人违反了授权保证。并主张船舶经纪人曾向船东陈述，称承租人已授权其签订包运合同，且若其无此授权，其将对因此导致的损失负责。

根据英国法律，船舶经纪人承担违反授权保证的责任并不以其存在过失为条件。该责任在《ITIC 规则》载明的承保范围内。

船舶经纪人抗辩称，船东知晓经纪人系依代理人指示行事且船舶经纪人并未声称代表承租人。代理人宣称其已获得签订包运合同的授权。

在提交答辩意见后，承租人并未积极参与诉讼。该事宜在其余各方当事人之间进行调解，但当天未达成和解。经调解，船东表示愿意大幅降低其索赔额。

船舶经纪人和代理人最终得以协商达成和解款项的分摊方案，由代理支付大部分款项。ITIC 赔付了船舶经纪人分摊承担的 26 万美元。



船帆保管不当

某船舶代理接受了一艘停靠在地中海岛屿的超级风帆游艇的船东的指定。船东要求取下游艇上的两个大三角帆并运至其他港口修理。在修理作业组织好之前，船东指示代理安排临时堆存保管这两个船帆。代理指示其通常负责清理码头垃圾的分包商取走船帆并安排临时堆存保管。九个月后，游艇船东询问船帆的下落。但当时该分包商已经停业。代理这才意识到他们尚未收到要求支付堆存保管费用的账单，而且很遗憾，船帆已无法觅得。

船东认为代理应承担责任。ITIC 同意赔偿新船帆的费用，但扣除船帆状况改善部分的费用。

10 个集装箱运输过头

某中美洲船舶代理人负责安排一艘船舶在抵达最终目的地前挂靠两个不同的港口。就在开始装货之前不久，代理收到指示，要求在倒数第二个挂靠港卸载 10 个原定运往最终卸货港的集装箱。然而不幸的是该信息并未传达至代理部门正确的人员，结果 10 个集装箱被运到了最终卸货港。

因此，这 10 个集装箱不得不安排下一艘船舶运回。代理被认定应承担 6 万美元的费用，ITIC 对此进行了赔付。



船舶管理人资讯过时

某船舶管理人管理的一艘船舶经常航行至美国港口。

2017 年 7 月 1 日，加利福尼亚州新颁布的法律生效，要求自公海驶入的船舶应在离岸 200 海里以上的海域排放压舱水。加利福尼亚当局以通函的形式向航运行业传播了此项变更。船舶的保赔协会也发布了该资讯。但该管理人却未接收到这一变更信息，因此未依据新规则更新压舱水管理计划。

2017 年 7 月 21 日，在该船驶往加利福尼亚州的航程中，船员在离岸 50 余海

里但不足 200 海里的海域排放了压载水。虽然这种做法符合旧规则的规定（船员上个月才这样做过），但却违反了新的法规。

船长向加利福尼亚州当局承认船员对该法律变更不知情。当局对船东开出了 28 万美元的罚单。

经过协商，罚款降为 21.5 万美元。船东以管理人本应知晓法律变更并更新压载水管理计划为由向管理人索赔该笔款项。

承保佣金

某船舶买卖经纪人订立了一份船舶买卖协议备忘录（“备忘录”）后不久，因发生系泊缆缠绕螺旋桨事故，合同所涉船舶无法满足备忘录规定的受载期。

船舶入干船坞进行修理。买卖双方在卖方赔偿该迟延的基础上商定了新的受载期。

然而，船舶在海上试航的过程中发生齿轮箱故障，不得不再次入坞修理，无法在修改后的受载期前准备就绪。因此，在进一步赔偿的基础上，双方商定了第三个受载期。

船舶驶出干坞后，舵机发生漏油。船级社将该问题列为船级（遗留）条件，并告知船舶必须进行修理。

船舶无法满足第三个约定受载期，买方因此取消了协议。船舶经纪人本可就此项船舶买卖赚取 11.5 万美元的佣金。**船舶经纪人购买了 ITIC 的佣金损失险。**

因此 ITIC 对该佣金损失作出了赔付。

落水丢失

某远东船舶代理安排了一艘交通艇向某船舶运送备件。就在运送备件时，交通艇不幸发生部分倾覆，重型零件落水丢失。

交通艇船东并未购买保险，亦无财力赔付该等备件。船舶船东指责代理选择了不恰当的服务提供商。尽管代理可以说他们之前向同一家当地交通艇船东定过船，但之前提供的服务是协助少数船员下船登岸。显然，船东可以指责该代理安排同样的交通艇来运输重型备件，欠缺妥当。

代理同意分摊船东的损失，并获得了 ITIC 的赔付。

可能造成睡眠不佳

某造船工程师受雇对一艘船舶进行改造，包括新建一个可以容纳 67 人的居住舱室区域。

船舶根据该造船工程师设计的方案进行了改造。海上试航时，船级社发现船舶的噪声级和振动级均不符合要求。经第三方验船师调查，问题的原因在于造船工程师在计算减震和隔音要求时疏忽大意，未考虑到新的居住舱区域就在机舱正上方。

为了矫正这一问题，不得不对初始设计进行修改，并开展工作落实新的改造方案。新改造方案包括增加地面和墙面的厚度、加大地面和墙面边缘与钢结构的距离，以及对机舱和窗户采取隔音措施。

此等工作完成后，船级社重新对船舶进行了检验，结果符合要求。船东就纠正该问题产生的费用和因迟延交船导致的收入损失向造船工程师提出了索赔。

经协商，ITIC 以 44 万美元解决了这项索赔。



订租失败

某船舶的商业管理协议规定，未经批准，船舶管理人不能为船舶订立特定天数以上的租约。而该管理人在未能取得明示批准的情况下，订立了一份最长期限超过管理人权限范围的租约。

在租约即将结束之际，市场价格上涨，船东就租约费率和当时市价之间的差价提出索赔。管理人抗议称，船东对订租一事早已知情，但管理人无法提供在租约订立之前与之有关的书面记录，且未遵守船舶管理协议中规定的程序。

双方最终达成了和解。

货煤数量是多少？

某澳大利亚船舶代理负责将船东和托运人就待装运至中国的煤炭数量作出的指示，传递给一艘散货船的船长。

代理收到的指示是“85,000 公吨，溢短装 10%”。然而，代理人向船长传递的信息却是“80,000 公吨，溢短装 10%”。承租人批准的配载图显示待装货数量为 91,036 公吨。

基于此等指示，船舶装载了 88,000 公吨，即比船长收到指示的 80,000 公吨溢装 10%，但比起按照配载图本该装载的数量却少了 3,036 公吨。

租金是基于 88,000 公吨这一已装数量进行支付的，因此船东按照未装载的 3,036 公吨煤相关的运费向承租人索赔 3.8 万美元的亏舱费。

显然，短装的发生完全是由于代理人在向船长传递相关信息时犯的错误所造成的。代理支付了这笔索赔款项，而 ITIC 则向代理进行了赔付。



差点被拍卖

某船舶经纪人被一艘定期挂靠开普敦的船舶的船东拖欠佣金。该船东对船舶经纪人和 ITIC 发出的付款要求均置之不理。在某南非律师按指示威胁扣船后，该船东才向船舶经纪人支付了部分逾期款。

船舶经纪人认为其已经足够耐心。律师告知船东，除非船东付清款项，否则其将按指示扣船。在这最后关头，承租人发来信息，表示将保证付款并从其应付船东的款项中扣付。船舶经纪人同意不扣船。

2 个月后，船舶经纪人仍未收到承租人承诺的付款。最终，船舶返回开普敦时遭到了船舶经纪人的扣押（ITIC 提供了协助）。随后不久，另外两方当事人同样因未结账目扣押了船舶。

尽管船舶遭到了扣押，船东依然未立即支付拖欠船舶经纪人的佣金。船舶经纪人取得了胜诉判决，这意味着其可以申请出售该船舶。船舶将被司法拍卖的事实终于使得船东支付了拖欠债务。

部分诉讼费得以从船东处获偿，其余诉讼费金额根据 ITIC “额外诉讼费用与债务追收” 险获得了理赔。

浮标费用账单

某运河通行代理所代理的船舶发生了一起触碰浮标事故。其后收到运河当局开出的 22.5 万美元的浮标损坏赔偿发票。船东对发票金额有异议，指示代理与当局谈判。

代理虽认为发票金额太高，但其委托人提出的金额也低得不切实际。

代理人被要求向运河当局提交保证金，担保委托人的责任。在谈判变得拖拉之际，当局按发票全额提取了代理人的保证金。船东拒绝赔偿代理人，而是反复指示代理人去谈判降低索赔额。

ITIC 联系船东并告知，无论船东如何看待运河当局的索赔金额，其均应赔偿代理。船东未积极回应，甚至也未支付其认为恰当的索赔额。ITIC 一直在追踪船舶并安排在远东扣船。这一手段最终解决了问题。

诈骗监督

某船舶代理人收到船东要求，在下次挂靠港口期间交付船长 4.5 万美元现金。船东汇付且船舶代理收讫了该笔资金。

数天后，船舶代理接到了某供应公司的电话，随后是船长的电话。他们告知代理，在将全额款项交给船长前应先扣除部分款项支付新鲜食品供给。该等供给品将在船舶停留港口期间送上船。

船舶代理同意了，因为这种请求并不常见，且他们也收到了船长的书面确认（抄送了船东）。

几天后，船长确认要在船上交付的实际金额为 2.3 万美元，而余款应汇给供应公司结算供给品。这封电子邮件包含了一份某船舶供应公司签署的初步交货单。

当周晚些时候，船舶代理人收到船长

消息，消息载明其预计该等供给品将在当天 18:00 时交付上船，消息后文说明了所需资金的面额。该邮件抄送了船舶供应公司，而且是在之前关于供给品和向船长交付现金的邮件上回复的。然而，该电子邮件被发现并非船长所发，船长的邮箱地址是 123@abc-fleet.com，但该封邮件却发自 123@acb-fleet.com。代理和船舶供应公司均未注意到这点。

船舶代理收到了载有银行账户信息的发票（有船章和船长签名，以及船舶供应公司的盖章和签名）。发送该文件的邮件看似抄送了船舶供应公司，但实际上邮箱地址已从 supply@marineservices.eu 改成了 supply@marineservices-eu.com，这点同样未被发现。款项被汇给了截取了邮件链并骗取了资金的人。

ITIC 提醒所有会员在转账时通过电话向收款人办公室里可信任的代表确认账户信息。

船舶经纪人和商业管理人最常遭遇的索赔原因之一是未及时转发滞期费和其他付款要求的文件。等到发现错误的时候，已经超过租船合同条款规定的提出付款要求的期限。以下是两个此类出错的案例：

武装安保发票缺失

某伦敦船舶经纪人的业务部门收到一封船东发来的关于在具有高海盗风险的区域进行海上卸货的航程的邮件。该邮件随附了运费发票和另一张关于武装安保费用的发票。根据租船合同条款规定，该费用应由承租人支付。

业务部门意识到运费发票抬头书写错误，要求修改发票，但同时，未转发船东的邮件。

他们及时收到了船东发出的修改后的发票，并将其转发，但未注意到新邮件并未附上武装安保费用的发票。

一段时间过后，船东会计部门就未付的 8 万美元武装安保费用发票提出疑问。业务部门意识到了他们的错误。他们将发票发给了承租人，但由于该付款要求未在租船合同允许的期间内提交，承租人拒绝付款。

船东向经纪人提出索赔，经纪人不得不支付该笔发票金额。ITIC 对其进行了赔付。

有害的删除行为

一名船舶经纪人的订租后期业务部门员工注意到许多承租人的邮箱会屏蔽接收超过一定大小附件的电邮。因许多电子邮件附有包含公司图标和类似符号的附件，她养成了在把邮件信息转发给承租人之前先将邮件里的这些附件删掉的习惯做法。

然而，在一次转发滞期费付款要求时，她无意中删除了其中一个卸货港滞期费的部分证明文件。随后，承租人以其并未在租船合同规定时间内收到有适当文件证明的付款要求为由，拒绝支付与该次卸货相关的该部分滞期费。最终 ITIC 对该金额为 3 万美元的付款要求进行了赔付。

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

© 2017 版权归国际运输中介人协会有限公司所有