

理賠回顧

無過失責任

船舶經紀人為承租人和船東商定了一份包運租船契約（“包運契約”）的條款。船舶經紀人收到的指示全部來自於聲稱代承租人行事的代理行。該包運契約規定 12 個月至少運輸 18 票貨。

承租人在包運契約期間未指定任何貨物。

船東起訴承租人，要求 310 萬美元的損害賠償。

在抗辯過程中，承租人否認自己是包運契約的當事方，並主張船舶經紀人和代理行均無權代其商定或訂立該包運契約。

因此，船東將船舶經紀人追加為被告，主張船舶經紀人違反了授權保證。並主張船舶經紀人曾向船東陳述，稱承租人已授權其簽訂包運契約，且若其無此授權，其將對因此導致的損失負責。

根據英國法律，船舶經紀人承擔違反授權保證的責任並不以其存在過失為條件。該責任在《ITIC 規則》載明的承保範圍內。

船舶經紀人抗辯稱，船東知曉經紀人係依代理行指示行事且船舶經紀人並未聲稱代表承租人。代理行宣稱其已獲得簽訂包運契約的授權。

在提交答辯意見後，承租人並未積極參與訴訟。該事宜在其餘各方當事人之間進行調解，但當天未達成和解。經調解，船東表示願意大幅降低其索賠額。

船舶經紀人和代理行最終得以協商達成和解款項的分攤方案，由代理行支付大部分款項。ITIC 賠付了船舶經紀人分攤承擔的 26 萬美元。

船帆保管不當

某船舶代理接受了一艘停靠於地中海島嶼的超級風帆遊艇的船東的指定。船東要求取下遊艇上的兩個大三角帆並運至其他港口修理。在修理作業安排好之前，船東指示代理安排臨時堆存保管這兩個船帆。代理指示其通常負責清理碼頭垃圾的分包商取走船帆並安排臨時堆存保管。九個月後，遊艇船東詢問船帆的下落。但當時該分包商已經停業。代理這才意識到他們尚未收到要求支付堆存保管費用的帳單，而且很遺憾，船帆已無法覓得。

船東認為代理應承擔責任。ITIC 同意賠償新船帆的費用，但扣除船帆狀況改善部分的費用。

10 個貨櫃運輸過頭

某中美洲船舶代理行負責安排一艘船舶在抵達最終目的地前掛靠兩個不同的港口。就在開始裝貨之前不久，代理收到指示，要求在倒數第二個掛靠港卸載 10 個原定運往最終卸貨港的貨櫃。然而不幸的是該資訊並未傳達至代理部門正確的人員，結果 10 個貨櫃被運到了最終卸貨港。

因此，這 10 個貨櫃不得不安排下一艘船舶運回。代理被認定應承擔 6 萬美元的費用，ITIC 對此進行了賠付。

船舶管理人資訊過時

某船舶管理人管理的一艘船舶經常航行至美國港口。

2017 年 7 月 1 日，加利福尼亞州新頒佈的法律生效，要求自公海駛入的船舶應在離岸 200 海哩以外的海域排放壓艙水。加利福尼亞當局以通函的形式向航運業傳播了此項變更。船舶的保賠協會也發佈了該資訊。但該管理人卻未接收到這一變更資訊，因此未依據新規則更新壓載水管理計畫。

2017 年 7 月 21 日，在該船駛往加利福尼亞州的航程中，船員在離岸 50 餘海

哩但不足 200 海哩的海域排放了壓艙水。雖然這種做法符合舊規則的規定（船員上個月才這樣做過），但卻違反了新的法規。

船長向加利福尼亞州當局承認船員對該法律變更不知情。當局對船東開出了 28 萬美元的罰單。

經過協商，罰款降為 21.5 萬美元。船東以管理人本應知曉法律變更並更新壓艙水管理計畫為由向管理人索賠該筆款項。



承保備金

某船舶買賣經紀人訂立了一份船舶買賣協議備忘錄（“備忘錄”）後不久，因發生繫泊纜纏繞螺旋槳事故，該船舶無法滿足備忘錄規定的受載期。

船舶入乾塢進行修理。買賣雙方在賣方賠償該遲延的基礎上商定了新的受載期。

然而，船舶在海上試航的過程中發生齒輪箱故障，不得不再次進塢修理，無法在修改後的受載期前準備就緒。因此，在進一步賠償的基礎上，雙方商定了第三個受載期。

船舶駛出乾塢後，舵機發生漏油。船級社將該問題列為船級（遺留）條件，並告知船舶必須進行修理。

船舶無法滿足第三個約定受載期，買方因此取消了協議。船舶經紀人本可就此項船舶買賣賺取 11.5 萬美元的備金。船舶經紀人購買了 ITIC 的佣金損失險。

因此 ITIC 對該佣金損失作出了賠付。

落海遺失

某遠東船舶代理安排了一艘交通艇向某船舶運送備件。就在運送備件時，交通艇不幸發生部分傾覆，重型零件落海遺失。

交通艇船東並未購買保險，亦無財力賠付該等零件。船舶船東指責代理選擇了不恰當的服務提供商。儘管代理可以說他們之前向同一家當地交通艇船東訂過船，但之前提供的服務是協助少數船員下船登岸。顯然，船東可以指責該代理安排同樣的交通艇來運輸重型備件，欠缺妥當。

代理同意分攤船東的損失，並獲得了 ITIC 的賠付。

可能造成睡眠不佳

某造船工程師受雇對一艘船舶進行改造，包括新建一個可以容納 67 人的居住艙室區域。

船舶根據該造船工程師設計的方案進行了改造。海上試航時，船級社發現船舶的噪音級和振動級均不符合要求。經第三方驗船師調查，問題的原因在於造船工程師在計算減震和隔音要求時疏忽大意，未考慮到新的居住艙區域就在機艙正上方。

為了矯正這一問題，不得不對初始設計進行修改，並展開工作落實新的改造方案。新改造方案包括增加地面和牆面的厚度、加大地面和牆面邊緣與鋼結構的距離，以及對機艙和窗戶採取隔音措施。

此等工作完成後，船級社重新對船舶進行了檢驗，結果符合要求。船東就糾正該問題產生的費用和因遲延交船導致的收入損失向造船工程師提出了索賠。

經協商，ITIC 以 44 萬美元解決了這項索賠。



訂租失敗

某船舶的商業管理協議規定，未經批准，船舶管理人不能為船舶訂立特定天數以上的租約。而該管理人在未能取得明示批准的情況下，訂立了一份最長期限超過管理人許可權範圍的租約。

在租約即將結束之際，市場價格上漲，船東就租約費率和當時市價之間的差價提出索賠。管理人抗議稱，船東對訂租一事早已知情，但管理人無法提供在租約訂立之前與之有關的書面記錄，且未遵守船舶管理協定中規定的程序。

雙方最終達成了和解。

貨煤數量是多少？

某澳大利亞船舶代理負責將船東和托運人就待裝運至中國的煤炭數量作出的指示，傳遞給一艘散裝船的船長。

代理收到的指示是“85,000 公噸，溢短裝 10%”。然而，代理人向船長傳遞的資訊卻是“80,000 公噸，溢短裝 10%”。承租人批准的配載圖顯示待裝貨數量為 91,036 公噸。

基於此等指示，船舶裝載了 88,000 公噸，即比船長收到指示的 80,000 公噸溢裝 10%，但比起按照配載圖本該裝載的數量卻少了 3,036 公噸。

租金是基於 88,000 公噸這一已裝數量進行支付的，因此船東按照未裝載的 3,036 公噸煤相關的運費向承租人索賠 3.8 萬美元的空艙費。

顯然，短裝的發生完全是由於代理人在向船長傳遞相關資訊時犯的錯誤所造成的。代理支付了這筆索賠款項，而 ITIC 則向代理進行了賠付。



差點被拍賣

某船舶經紀人被一艘定期掛靠開普敦船舶的船東拖欠傭金。該船東對船舶經紀人和 ITIC 發出的付款要求均置之不理。在南非律師按指示威脅扣船後，該船東才向船舶經紀人支付了部分逾期款。

船舶經紀人認為其耐心已到極限。律師告知船東，除非船東付清款項，否則其將按指示扣船。在這最後關頭，承租人發來資訊，表示將保證付款並從其應付船東的款項中扣付。船舶經紀人同意不扣船。

2 個月後，船舶經紀人仍未收到承租人承諾的款項。最終，船舶返回開普敦時遭到了船舶經紀人的扣押（ITIC 提供了協助）。隨後不久，另外兩方當事人同樣因未結賬目扣押了船舶。

儘管船舶遭到了扣押，船東依然未立即支付拖欠船舶經紀人的傭金。船舶經紀人取得了勝訴判決，這意味著其可以申請出售該船舶。船舶將被司法拍賣的事實終於使得船東支付了拖欠債務。

部分訴訟費得以從船東處獲償，其餘訴訟費金額根據 ITIC “額外訴訟費用與債務追收” 險獲得了理賠。

浮標費用帳單

某運河通行代理所代理的船舶發生了一起觸碰浮標事故。其後收到運河當局開出的 22.5 萬美元的浮標損壞賠償發票。船東對發票金額有異議，指示代理與當局談判。

代理雖認為發票金額太高，但其委託人提出的金額也低得不切實際。

運河當局要求代理行提交保證金，擔保委託人的責任。在談判變得拖拉之際，當局按發票全額提取了代理人的保證金。船東拒絕賠償代理人，而是反覆指示代理人去談判降低索賠額。

ITIC 聯繫船東並告知，無論船東如何看待運河當局的索賠金額，其均應賠償代理。船東未積極回應，甚至也未支付其認為恰當的索賠額。ITIC 一直在追蹤船舶並安排在遠東扣船。這一手段最終解決了問題。

留心詐騙

某船舶代理人收到船東要求，在下次掛靠港口期間交付船長 4.5 萬美元現金。船東匯付且船舶代理收訖了該筆資金。

數天後，船舶代理接到了某供應公司的電話，隨後是船長的電話。他們告知代理，在將全額款項交給船長前應先扣除部分款項支付新鮮食品供給。該等供給品將在船舶停留港口期間送上船。

船舶代理同意了，因為這種請求並不常見，且他們也收到了船長的書面確認（抄送了船東）。

幾天後，船長確認要在船上交付的實際金額為 2.3 萬美元，而餘款應匯給供應公司結算供給品。這封電子郵件包含了一份某船舶供應公司簽署的初步交貨單。

當周晚些時候，船舶代理人收到船長

消息，消息載明其預計該等供給品將在當天 18:00 時交付上船，消息後文說明了所需資金的面額。該郵件抄送了船舶供應公司，而且是在之前關於供給品和向船長交付現金的郵件上回覆的。然而，該電子郵件後來被發現並非船長所發，船長的郵箱地址是 123@abc-fleet.com，但該封郵件卻發自 123@acb-fleet.com。代理和船舶供應公司均未注意到這點。

船舶代理收到了載有銀行帳戶資訊的發票（有船章和船長簽名，以及船舶供應公司的蓋章和簽名）。發送該文件的郵件看似抄送了船舶供應公司，但實際上郵箱地址已從 supply@marineservices.eu 改成了 supply@marineservices-eu.com，這點同樣未被發現。款項匯給了截取郵件鏈騙取資金的人。

ITIC 提醒所有會員在轉帳時透過電話向收款人辦公室裏可信任的代表確認帳戶資訊。

船舶經紀人和船舶商業管理人最常面臨的索賠原因之一是未及時轉發延滯費和其他付款要求的文件。等到發現錯誤的時候，已經超過租船契約條款規定的提出付款要求的期限。以下是兩個此類出錯的案例：

武裝保全發票遺漏

某倫敦船舶經紀人的業務部門收到一封船東發來有關在具有高海盜風險的區域進行海上卸貨的航程的郵件。該郵件隨附了運費發票和另一張關於武裝保全費用的發票。根據租船契約條款規定，該費用應由承租人支付。

業務部門發現到運費發票抬頭書寫錯誤，要求修改發票，但同時，未轉發船東的郵件。

他們及時收到了船東發出的修改後的發票，並將其轉發，但未注意到新郵件並未附上武裝保全費用的發票。

一段時間過後，船東會計部門就未付的 8 萬美元武裝保全費用發票提出疑問。業務部門意識到了他們的錯誤。他們將發票發給了承租人，但由於該付款要求未在租船契約允許的期間內提交，承租人拒絕付款。

船東向經紀人提出索賠，經紀人不得不支付該筆發票金額。ITIC 對其進行了賠付。

有害的刪除行為

一名船舶經紀人的訂租後期業務部門員工注意到許多承租人的郵箱會阻擋接收超過一定大小附件的電郵。因許多電子郵件附有包含公司圖示和類似符號的附件，她養成了在把郵件資訊轉發給承租人之前先將郵件裏的這些附件刪掉的習慣。

然而，在一次轉發延滯費付款要求時，她無意中刪除了其中一個卸貨港延滯費的部分證明文件。隨後，承租人以其並未在租船契約規定時間內收到有適當文件證明的付款要求為由，拒絕支付與該次卸貨相關的該部分延滯費。最終 ITIC 對該金額為 3 萬美元的付款要求進行了賠付。

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

百慕達 | 香港 | 馬恩島 | 倫敦 | 新堡 | 紐澤西 | 比雷埃夫斯 | 舊金山 | 上海 | 新加坡 | 雪梨

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，英國倫敦蘇喬奇街 90 號（郵編 EC3M 4ST）

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

© 2017 版權歸國際運輸仲介人協會有限公司所有