

理赔回顾

第02页 →

有猫腻

第07页 →

读者提问

“英国法下过失与重大过失真的
有区别吗？”

本期内容：

02 设计错误

03 MYBA租船协议

04 人物访谈：Ioanna Efthymiou

05 船舶管理不当

06 堆存费之争

欢迎阅读ITIC理赔回顾十月刊。

ITIC保赔协会于九月在热那亚召开了董事会会议。会后，ITIC在切诺比奥德多吉酒店举办了一场招待酒会，众多会员、保险经纪人和与协会有关的重要人员都参加了该酒会。

感谢各位读者在“读者提问”板块的踊跃提问。请一如既往将问题发送至askeditorCR@thomasmiller.com。

本期《理赔回顾》精选了ITIC近来处理的海上保险案件。希望这些案例能够引起您的重视，同时帮助您发现潜在的问题，以避免在自身业务经营中重蹈覆辙。

编者按



有猫腻

ITIC某会员为一家渔场设计公司，他们设计的一座渔场在亚洲完成制造后运往英国以交付给最终用户。

渔场就位后，发现渔场结构上的插座（可以插入栅栏杆、灯杆、系泊装置等的支架）设计不正确。

按照最初的设计要求，这些插座的厚度应为9毫米。然而，由于疏忽，该厚度在设计时被更改为3毫米，而设计师并未发现。结果，插座因太脆弱而在使用时被扯裂。

因此，最终用户无法使用该渔场。为此就如何能最好地解决这个问题进行了调查，就地固定插座也不是不可能，但由于钢材需要使用镀锌工艺，费用将极其高昂。实际上，在亚洲制造一个全新的结构并将其运往英国会更便宜。

然而，该解决方案由于延误而引发了其他问题，可能会引起超

过400万美元的利润损失索赔。

即使要搬运渔场也是非常困难的。如果能找到一个存放的地方的话，其拖运和储存的费用也很高。还有可能的是，渔场结构必须被拆解报废并存放在陆地上，而废品残值可能都不足以支付搬运和储存的费用。

幸运的是，另一家渔业养殖公司提出以110万美元的价格按“原样”购买该结构，并同意支付将该结构移至其设施的所有费用。因此，拖运和储存费用得以避免。而后，最终用户收到了他们此前已支付款项的退款。这是可用选项中最具成本效益的解决方案。

客户为该结构支付了110万美元。该金额已退还给最终用户以解决索赔。鉴于索赔范围仅限于此，且不涉及利润因素，ITIC向设计公司进行了全额赔付。

CONTRACT

Parties

Business

Legal

伪造提单

收货人指定的清关代理人向某船舶代理人提交了一份正确背书的提单，船舶代理人按照通常程序签发了用于货物清关的交货单。随后，收货人将集装箱从港口清关并空箱返还。

后来，代理人收到托运人通过承运人发来的索赔通知，告知由于托运人未收到收货人的付款，正本提单仍留在银行。鉴此，船舶代理人对文件进行了全面审核，发现两份提单之间存在一些细微差异。事实证明提交给他们的那份提单是伪造的。

这份提单的主要差异在于它的背面条款、承运人的印章与正确的印章不同、以及日期不匹配。

于是，经与ITIC多次讨论后，ITIC认可本次放货不属于欺诈性或故意放货，而是过失性错误放货。因此，它属于ITIC的承保范围。最终，承运人的索赔（代托运人索赔）以12.4万美元予以和解。

ITIC尝试向实施欺诈的收货人进行追偿，但他们已经销声匿迹。

未修改条款而引起的灾难

根据地中海游艇经纪人协会（MYBA）租船协议的规定，如果船东在同意租约条款后将游艇出售，则船东应向租家支付损害赔偿金。损害赔偿金的金额依据他们向承租人发出通知的时间。此外，船东还应向承租人的经纪人支付损害赔偿金。

某中央代理（经纪人）在商谈一份租约时收到船东的指示，要求修改相关规定，以便如果船东在签订租约前出售游艇，则无需支付惯常的损害赔偿金。据猜测，船东当时正在考虑出售游艇。不幸的是，在谈判过程中，经纪人忘记提出修改相应规定的要求。

后来，船东确实出售了游艇，并在租期开始后14天内取消了租约。根据未经修改的MYBA租船协议下的权利，租家及其经纪人要求船东全额返还租金并支付50%的违约金。

该案责任清晰。经纪人未遵从船东的指示，船东因此承担原本经纪人按照指示行事则可能不会产生的责任。

因此，在经纪人向船东支付了他们不得不支付的违约金7.5万欧元（已扣减其佣金）后，ITIC向经纪人进行了全额赔付。

燃油硫含量超标

某船舶的船长询问港口代理人船舶停靠港口时适用的燃油硫含量要求。

代理人答复称必须使用硫含量低于0.5%的燃油，而实际上，硫含量应低于0.1%。在对船舶进行检验后，主管机关发现船舶未转用硫含量低于0.1%的燃油，故对船舶罚款1.2万欧元。

船东向代理人索赔。鉴于代理人存在明显错误，ITIC同意全额赔付。





人物访谈 Ioanna Efthymiou

见习客户经理

您在ITIC工作多久了？

我才加入ITIC一个月。

您在理赔工作中遇到的最大挑战是什么？

我具有法律背景，目前对我来说最具挑战性的是如何回应索赔要求，以及从保险人的角度审查相关合同。

例如，当会员要求我们审查合同时，我需要关注那些可能会影响承保和/或会员责任的特定条款，而律所可能关注的是那些有关付款条件之类的条款，但这不是保险人需要关注的问题。

在您经手的理赔案中，哪个案子是最令您印象深刻的呢？

由于我入职ITIC才一个月，所以我还没有处理过非常复杂或特别难忘的索赔，不过，我发现船舶管理索赔案最有趣。

您最喜欢理赔工作的哪个部分？

我喜欢与来自世界各地的人打交道。每个人在表达自己的担忧时都有自己独特的风格，我们需要从他们的角度看问题才能理解并帮助他们解决问题。

您还有什么人生抱负或未来目标未实现吗？

我想去韩国和日本旅游。

您最喜欢的一句话是什么？

“人生永远不会太迟。”

您有什么爱好，最喜欢的消遣方式是什么？

我喜欢阅读并与家人和朋友进行讨论。我会提出论点，探索他们对各个主题的观点。

您最喜欢什么食物？

我妈妈做的希腊烤鸡和烤土豆。

您最喜欢哪部电影？

我好像没有最喜欢的电影。《肖申克的救赎》是我看过的最好电影之一。另一部让我印象深刻的是韩国电影《只有你》。

您最近看了什么书或者下载了什么音乐？

我最近看了《黑月》。这是波尔达克历史小说系列的第五部，讲述了18世纪康沃尔郡一个家庭的生活。我喜欢作者温斯顿·格雷厄姆的描写手法，人物鲜活、时代鲜明，感觉很真实。

您有什么特别讨厌的小事吗？

我对猫咪又爱又恨。

如果不在ITIC工作，您可能会在做什么？

我会在享受一个长长的蜜月。

管理不当

某船舶管理人根据两份波罗的海航运公会（BIMCO）船舶管理合同为同一船东管理两艘船舶。

对于其中一艘船舶，船东称管理人对船舶管理不善，未能发现其缺陷、未能安排和监督船舶的维护和修理、未能在船上执行ISM和PMC系统，以及未能与船员妥善沟通。

此外，船东进一步声称管理人未能向他们提供有关“额外”支出的足够信息，以使船东就是否同意承担这笔费用作出有依据的决定。

对于第二艘船，船东提出了各种指控，包括未能安排船员更换、未能解雇行为不当的船员（据称这意味着船员不具备适当的资格）以及未能充分维护船舶。

船东基于各项损失提出索赔，包括修理费用、租金损失、燃油费用以及港口和代理费用。

总索赔金额为950万美元。BIMCO船舶管理合同下对两艘船舶的责任限额分别为150万美元。

船舶管理人承认他们存在一些管理不当的问题，因此他们面临较大的诉讼风险。此外，进行抗辩也将产生巨额费用——至少数十万。而且，进行抗辩也将花费大量的时间。因此，在ITIC的协助下，管理人与船东进行和解会谈。

经多轮和解谈判，两船索赔均最终以70万美元（共计140万美元）和解。ITIC在扣除免赔额后对该金额进行了赔付。

梦幻之田

某提供物理勘测服务的近海勘测公司与一家石油公司签订合同，对天然气田进行物理勘测和岩土工程勘测。

涉案气田的天然气开采此前中断过一段时间，石油公司考虑重启开采并进一步开发该气田。

勘测的目的在于对海床和气田的状况进行评估，以便石油公司考虑如何进一步开发气田（评估剩余天然气储量、平台重启和开展全新钻井作业等等）。

提供勘测服务的过程中发生了一些事情，导致勘测服务延迟开始和完成，整个延误约300天。

石油公司提起索赔，称延误是因勘测设备故障、勘测工作瑕疵和勘测员未完成工作责任所导致的。

部分所称延误并非是由于勘测员的过失所导致的。例如，有些延误是由于为进行勘测而租用的船舶的操作问题而引起的。

但是，确实有部分延误是因勘测员和/或其分包商的过失所导致的，例如未能确保船上配备正确的设备。

合同中包含违约金条款，规定勘测员对延误承担的责任上限为合同价格的10%（即100万美元）。

一开始，索赔人将所有延误看作一个事件并按一次上限索赔。但是，他们后来意识到他们实际上有权按三次事件责任上限共300万美元索赔。

最终，本案以150万美元和解。



战争！（战争险保费）——对谁有好处？ 绝对不是经纪人，如果他们忘记转发报价的话

某油轮订有程租合同，航程中包括停靠额外战争险保费(AWRP)适用地区的选项。根据租约条款的规定，如果船舶打算前往该地区，则租家有责任支付额外战争险保费。

然而，船东需要“尽快”且“在船东支付额外战争险保费之前”，取得额外战争险保费报价并将其发给租家确认同意。

船东按照条款规定取得了所要求的报价并将其发给了船舶经纪人。

航次结束后，船东通知租家，要求租家支付额外战争险保费。

直到此时才发现经纪人忘记转发最初的报价，因此租家拒绝支付额外战争险保费。

基于以下两点，ITIC尝试劝说租家支付额外战争险保费：(1) 租家明知前往该地区将支付额外战争险保费，和(2) 报价符合当时的市场行情。因此，延迟通知并未给承租人造成任何损失。但租家以船东违反了租约条款为由依然拒绝支付。

这意味着船东有权向经纪人索赔。最终，ITIC对额外战争险保费6万美元进行了全额赔付。



堆存费之争

为履行航次租船合同，租家指定某ITIC会员为其卸货港代理。

租家要求代理人确认收货人提货之时的货物堆存费。

由于货物不是代理人经常处理的类型，因此他们弄错了适用的关税，且告知清关包含90天的免费堆存期，而实际上免费堆存期只有30天，超过30天将按日收取费用。

基于代理人提供的信息，作为贸易商的租家确认了货物售价。

后来，租家发现他们不得不承担预料之外的堆存费，且该堆存费无法转嫁给买方，因此，租家向代理人提起索赔。

由于没有抗辩理由，ITIC对索赔金额3万欧元进行了全额赔付。



读者提问

请继续发送您的问题——我们很乐意答复！

请把问题通过电子邮件发送给我们：askeditorCR@thomasmiller.com

我收到了这样一个问题——英国法下过失与重大过失真的有区别吗？

英国法中没有真正的“重大过失”概念，但法院会尝试对当事人的意图赋予意义。显然，当人们在合同中提到“重大”过失时，他们指的不仅仅是“标准”或“常规”过失。

因此，这一切都取决于过失的程度。过失的经典定义是（1）您对您的客户/委托人负有谨慎义务，（2）您的行为违反了该义务，未运用或尽到一个与您处于同样地位之人所应该运用或尽到的合理技能和合理谨慎，且（3）这种违约行为给索赔人造成了损失。

那么，常规或标准过失在什么情况下会变成“重大过失”呢？

首先，我们看看您的合同中是否包含“重大过失”的定义。如果有，法院将尝试适用该定义；如果没有，或定义本身不明确，则通常首先参考曼斯勋爵在Red Sea Tankers诉Papachristidis（即“Hellespont Ardent案”）[1997年]一案中的判决。他认为：

“重大过失显然是指比未能运用适当技能和/或未尽到适当谨慎构成过失更根本性的事情。但是，从日常语言和一般印象来看，重大过失的概念在我看来不仅能够包含在实际认识到所涉风险的情况下所采取的行为，而且还能够包含对明显风险的严重无视或漠视。”

但是，需要注意的是，过失与重大过失之间的区别在于程度，而非类别。

认定重大过失并不要求存在不诚实、恶意或故意不当

行为。故意违约和鲁莽疏忽是两个独立的法律概念，通常有别于重大过失。

Cockerill法官在尼日利亚共和国诉摩根大通银行（2022年）一案中表示，严重过失是“一个众所周知的难以捉摸的概念：它需要的不仅仅是存在过失，但却又不需要存在不诚实或恶意，而且它实际上并不具备任何风险认知的主观心理因素。”

他接着总结道：

“……即使是严重失误也不足以确立重大过失的概念。重大过失跳出了严重错误的范畴，转而指那些非常严重且常常令人震惊或惊讶（参见“令人瞠目结舌”）性质的错误。目标是证明存在错误或违约，且这些错误或违约非常严重，以至于人们可能经常想到“鲁莽”这个词，即使实际并未达到鲁莽的程度。这就是为什么“Hellespont Ardent案”将严重过失指向对所涉风险具有实际认识或严重无视明显风险的行为。”

总而言之，如果合同中未包含“重大过失”的定义，则法院将会审查：

1. 是否存在令人瞠目结舌、震惊和吃惊的错误；和/或
2. 是否存在实际认识到所涉风险但却无视这些风险的情形；和/或
3. 是否完全无视客观上明显的风险，即使主观上并未认识到这一风险。

因此，我们建议，您可以在合同中把责任限制条款也适用于“重大过失”的情况，这将给您的合同对家设置更高的举证标准。

请注意，本文件系由国际运输中介人协会有限公司出具（注册于英格兰，注册号2725312，简称“ITIC”）。ITIC在澳大利亚的所有业务均由TT Club Mutual Insurance Limited（注册于英格兰，注册号2657093，简称“TT Club”）承保，再分保给ITIC。TT Club成立于英格兰（澳大利亚商业号码：31 129 394 618），并获授权在澳大利亚经营保险业务。国际运输中介人管理有限公司（注册于英格兰，注册号2670020）系TT Club管理人的伦敦代理，经英国审慎监管局授权并受英国金融行为监管局和审慎监管局监管。

欧洲经济区内的业务由UK P&I N.V.承保，再将风险分保给ITIC。Thomas Miller B.V.系UK P&I N.V.的授权代理，经荷兰中央银行（De Nederlandsche Bank，简称“DNB”）授权并受荷兰金融市场管理局（Autoriteit Financiële Markten，简称“AFM”）监管。UK P&I Club N.V.（商会登记号：73217484）和Thomas Miller B.V.（商会登记号：72109106）均注册于荷兰，注册办公所在地于：Wilhelminalade 953A, 3072 AP Rotterdam, The Netherlands.

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，地址：90 Fenchurch Street, London EC3M 4ST。

电话+ 44 (0)20 7338 0150 邮箱 ITIC@thomasmiller.com 网址 itic-insure.com

版权归国际运输中介人协会有限公司所有



itic-insure.com



+44 (0)20
7204 2928



@ITICLondon



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