

理赔回顾



庆祝《理赔回顾》出版第50期

欢迎阅读本次ITIC理赔回顾特刊。本刊为第50期，回顾首期发行于1993年——在这一年里，比尔·克林顿（Bill Clinton）就任总统，纳尔逊·曼德拉（Nelson Mandela）和弗雷德里克·德克勒克（FW de Klerk）荣获诺贝尔和平奖，最重要的是，哈里·凯恩（Harry Kane）出生了。本期定制封面涵盖了以往多期的图片。

自1993年以来，业务情况发生了很大变化，索赔变得越来越复杂，欺诈行为越来越狡猾，同时科技也发挥着越来越重要的作用。然而，传统人为错误仍然是ITIC所处理的大多数理赔案件的核心。ITIC早在1993年就帮助会员处理过的一些错误至今仍在发生。

本期《理赔回顾》中有一起来自首刊的理赔案件——看看您是否能找出是哪一起。这么多年以来，ITIC持续为会员提供支持，无论是赔付会员因错误或疏忽所引起的索赔，还是在会员遭受错误指控时为会员提供法律抗辩支持。

事实上，自1992年以来，ITIC支付的理赔款已超5亿美元，追回的垫付款和佣金已超2.4亿美元。

借此机会，我个人想对过去和现在为《理赔回顾》做出贡献的所有人表示感谢，这着实是团队努力的成果。同时，我也想对各位忠实而热情的读者说声谢谢，感谢你们一如既往的支持。

请不要忘记继续向我们的“读者提问”板块发送您的提问。您可发送电子邮件至askeditorCR@thomasmiller.com与我联系。

希望本期特刊能继续给您带来趣味并提供资讯。

让我们向着下一个五十年进发！

编者按



抗辩受限

某船舶代理人收到租家咨询，询问卸货港是否存在任何可能会给船舶带来麻烦的限制。代理人致电码头询问，码头口头告知并无任何限制，于是代理人将这一信息反馈给了船东和租家。

两周后，船舶靠泊卸货港，但却因空高限制而无法卸下全部货物。随着货物被卸下，船体在水中逐渐上浮，几乎快要碰到港口起重机，因此船舶不得不移泊至另一港口完成卸货。

租家随后向代理人索赔船舶因不得不将部分货物卸于其他港口所产生的约4.5万美元的额外费用。

虽然代理人向船舶经营人提供了错误的信息，但他们只是传递

码头提供给他们错误的信息。抗辩的要点在于，由于代理人只是传递了码头向他们提供的信息，因此他们并不存在疏忽。然而，由于缺乏书面证据，代理人很难证明这一点。

代理人与租家进行谈判，租家同意以3.4万欧元和解。鉴于该索赔不可能直接抗辩，而和解又可以避免产生诉讼费用，ITIC对该和解金额进行了赔付。

此案很好地体现了为什么所有的电话沟通均应用电子邮件跟进——或至少留下通话记录，因为即时证据在出现争议时总是十分有用。



未要求检验的后果

某船舶管理人接手管理一艘散货船。该船系船东6个月前在“未见实物”的基础上购买的。在该管理人接手之前，船舶一直由另一家第三方管理人管理。在将船舶加入其船队时，管理人并未对船舶进行管理前检验。

此后不久，船舶被港监扣留，直到部分问题得到修正后才被释放。此等修正作业耗费40万美元。

随后，该船被允许以单航次的方式驶往修船厂，为重新入级，又花费了300万美元。船东主张所有此等作业都是由于管理人对船舶管理不当所引起的。

指定的专家表示，很明显早在将这艘船舶交由管理人管理之前，该船的船况就已经恶化很长一段时间了，同时他们认定由于所开展的修理作业是船级社、船旗国和港监所要求的，相关修理费用本就无法避免。因此，要求管理人承担修理费用的主张被驳回。

然而，由于遭受了扣留以及后续进行了修理作业，船舶停租了78天。为此，船东向管理人提出了200万美元的索赔，声称如果管理人对船舶维护保养管理得当，

停租期本可以尽量缩短。

ITIC再次咨询专家。专家认为，如果船舶管理人在船舶刚交由他们管理时就对船舶进行全面检验，他们就会发现船舶状况不良，也就可以适当规划相关作业，达到效率最大化。专家还认为，如果管理人规划得当，船东主张的78天停租期本可以减少35天，相应地，索赔总额就会从200万美元降至100万美元左右。BIMCO Shipman船舶管理合同项下的最高赔偿责任限额为120万美元。

管理人提出了75万美元的和解方案，船东接受了。此案体现了会员在接手管理船舶时对船舶进行详尽检验的重要性。

谨慎的船舶管理人应确保在开始提供船舶管理服务之时（或尽可能接近该节点）对船舶开展全面检验。ITIC处理过多起这样的索赔案件——管理人难以证明船舶在其开始进行管理之时已然处于不良状况。在缺乏当时的检验结果的情况下，管理人很难证明船舶状况已经不良。此外，如果检验发现船舶状况极差，管理人可以借此机会拒绝接受管理委托。

糖果不能冷冻

某代理人将从印度运往安哥拉的一批糖果的冷藏温度设置为-18度，而非+18度。这批价值2万美元的货物全损。索赔金额还包括1万美元的额外货物处理费和法律费用。

经审查，显然代理人错误地在承运人系统中输入了“-”。因此他们应当负责，这一点是无可抗辩的。承运人以3万美元与托运人达成了和解后转而向代理人进行追偿。ITIC在扣除免赔额后向船舶代理人作出了全额赔付。



速遣费索赔速战速决

某船舶经纪人经常在特定贸易中接受同一承租人的委托。在这类交易中，经纪人习惯上加入“速遣费为滞期费的一半（half despatch）”的约定。该约定是指如果承租人比规定的时间更快地完成船舶作业，则可以向船东收取一定的费用。速遣费实际上与支付滞期费相反，其费率通常是滞期费的一半，故称“half despatch”。

然而，在签订此一租约过程中，船东特别要求免付速遣费，即他们不用支付任何费用。

租约摘要中包含“half despatch”的表述，船东告知经纪人这是不正确的，并且他们的要求是免付速遣费。

经办经纪人当时是替另一名经纪人代班，他同意剔除“half despatch”的条款，但却没有通知租家，亦没有相应修改租约摘要。因此，情况变成：租家认为他们同意的是“half despatch”，而船东认为他们同意的是“免付速遣费（free despatch）”。

毫不意外，航次结束时，租家认为船东应向他们支付速遣费，而船东拒绝支付。租家要求经纪人补偿他们应得的金额。

由于差额相对较小，而且经纪人明显存在错误（尽管有一定空间可以抗辩该错误并未造成任何损失），为谨慎起见，经纪人以4.5万美元和解，以避免法律费用和诉讼风险。ITIC对此作出了赔付。

裂缝引起的索赔

某造船工程师受客户委托，为客户设计一艘24米双体船，为海上石油和天然气行业提供服务。在船舶建成后的试航期间，以及船舶交付给客户后，船舵均出现了明显巨大振动。这给船体造成了巨大压力，最终导致船体结构出现裂缝。

造船工程师与船东和造船厂合作，试图找出解决方案，并对船舶进行了各种改装。然而，这些改动对船舵振动并没有起到明显减弱作用。

船舶运营因此受到短期限制。进一步调查发现船舵振动是因原始螺旋桨出现气蚀导致的。气蚀是指附近叶片（即螺旋桨）形成气泡，导致船舵和/或叶片表面出现凹坑。

造船工程师建议更换螺旋桨，认为这可以减轻振动。于是，螺旋桨更换了，费用由设计公司承担（也由ITIC承保）。然而，虽然振动因此有所减轻，但船舶仍然无法达到设计协议中规定的速度和性能指标。

为此ITIC聘请了专家对振动和性能问题是否可归咎于造船工程师的错误提供意见。专家得出结论：造船工程师设计的螺旋桨

尖端与船舶之间缺乏间隙可能是振动的主要原因。

专家建议安装新舵以及直径更小的螺旋桨。然而，由于船舱支撑结构并未按照造船工程师的设计建造，因此同样需要修正，而只有完成这项修正作业，才能更换新舵。

此时，在进一步修正作业开展前，船东指示律师向造船工程师和造船厂提出索赔，要求他们赔偿一系列损失，包括修正和修理费用、收入损失、船舶价值损失和其他相关费用。

由于索赔人试图取得专家证据以支持他们的索赔，索赔进展缓慢，持续了好几年。最终，他们提出了500万美元的索赔，外加法律费用和利息。

虽经过多次调解试图促成各方和解，但最终失败。然而，由于造船工程师本身没钱解决索赔，且保单下的保险限额与索赔金额相差甚远，因此索赔人最终同意按40万美元和解，该和解金额不足实际索赔金额的10%。ITIC向造船工程师赔付了该金额。

Mikaela的画作之一



人物访谈：Mikaela Koni

ITIC欧洲的高级理赔主任Mikaela Koni坐下来接受《理赔回顾》主编的访谈，这是我们为了解ITIC和ITIC欧洲理赔工作人员所开展的定期访谈系列的一部分。Mikaela是ITIC欧洲的第一位全职员工，常驻利马索办事处。在本次访谈中，她简单分享了理赔工作中她最喜欢的部分，我们也了解到为什么她喜欢在业余时间画画。

您担任什么职位？

我是一名高级理赔主任，目前负责ITIC欧洲分公司的欧洲理赔业务。

您之前在哪里工作？请简要介绍一下您的职业经历。

在加入ITIC之前，我在一家租船公司担任内部法律顾问。该公司专门从事亚洲与非洲大陆之间散装和袋装干货运输。我的职责包括处理各种抗辩险（FDD）索赔、燃油纠纷以及起草租船合同。在此之前，我作为事务律师在两家私人执业律师事务所执业，主要处理公司和商事事务、替代性争议解决及法院诉讼。

您对新职位最期待的是什么？

我们这个新团队是为满足欧洲会员的需求而设立的，我很高兴能够成为其中一员。我期待能够处理更多新鲜有趣的理赔案！有人说过，“在ITIC没有一天是无聊的”，这句话的确是再正确不过了，因为我们收到的每个索赔都是独特的，具有挑战性且总是令人兴奋。

您在理赔工作中遇到的最大挑战是什么？

尽管我具有海事和法律背景，因此对在航运界活动的不同参与者都有很深的了解，但目前最有挑战性的地方在于理解索赔背后的故事，因为重要因素往往隐藏在细节之中，而那些细节却不总是能够轻易得到。

在您经手的理赔案中，哪个案子是最令您印象深刻的呢？

迄今为止，我处理过的让我印象最深的理赔案是一个债务追收案。尽管债务追收往往不像赔偿案那样引人入胜和有趣，但这个索赔案不仅在当时哪怕放在现在也很有意思。在这个案件中，我们的会员作为代理人接受租家委托，为租家提供多次靠港和船舶服务，但却没有收到租家付款。尽管在追讨这笔具体债务的过程中遇到了许多问题，但我们还是取得了法院对债务人作出的多项不利判决，并通过行使船舶优先权扣押其中一艘船舶得以收回了大笔债务。

您最喜欢理赔工作的哪个部分？

我很喜欢理赔工作中的法律部分，比如法律研究和合同审查。

您最不喜欢理赔工作的哪个部分？

我非常不喜欢在处理索赔时，我们已经为会员穷尽一切可用的救济措施，但却没办法进一步帮助他们。这种情况很少见，但会让你感觉像是放走了坏人一样。

您最喜欢的一句话是什么？

约翰·奥古斯塔斯·谢德写于1928年的一句话：“船待在港湾里固然安全，但这并不是造船的初衷。”

您有什么爱好，最喜欢的消遣方式是什么？

我喜欢玩划艇、桨板冲浪、跟我的狗一起远足以及阅读，但是我最喜欢的消遣方式其实是绘画。我每周尽量投入至少两小时在画画上，因为这有助于放松身心。

您最喜欢什么食物？

尽管这听起来很主流，我最喜欢的食物是一半猪肉一半牛肉碎的意大利肉酱面。

您最喜欢哪部电影？

如果您指的是成人电影的话，那么《时光尽头的恋人》是我愿意反复观看的一部电影。如果是动画片，那就是《神偷奶爸》、《小黄人大眼萌》、《愤怒的小鸟》，这些电影总是能让我开怀大笑。

您最近看了什么书或者下载了什么音乐？

V. E. 施瓦布写的《艾迪·拉鲁的隐形生活》。这本书讲述了一个女人为了使自己永远年轻自由而与魔鬼做了一个交易，但问题是无论她遇到多少人，却没人记得她。尽管这只是一部小说，但是它却能促使你去思考并正确看待事物。

您有什么特别讨厌的小事吗？

挺多的，但最讨厌那些张着嘴巴嚼东西的人、弄爆气球的人和公共场合外放声音看Reels（Instagram中的视频小程序）或影像的人。

如果不在ITIC工作，您可能会在做什么？

我可能会成为一名花匠或画家！我喜欢明亮鲜艳的色彩，喜欢创作能给他人带来快乐的东西。

葡萄酒温度—— 梅洛可以低到多少度？

从法国向美国进口葡萄酒的进口商，此前曾在冬季通过纽约进口货物时遇过这样的问题：葡萄酒可能会受到零度以下的温度影响，导致其结冰，从而失去品质。

针对这一问题，进口商指示代理人，要求代理人指示码头经营人在集装箱运抵后立即开箱，并在箱内放置便携式加热器，以使箱内温度保持在冰点以上。

不幸的是，代理人未能就装有葡萄酒的九个集装箱货物发出这一必要指示。虽然其中八个集装箱货物并未受损，但承运人因剩余集装箱内货物冻损收到了12万美元的索赔。

承运人向代理人追偿。经过漫长的谈判，双方最终以32,650美元达成了令人满意的和解。



索赔时效已过

在两个航次结束后，船东在合同规定时效内向经纪人发送了两封索赔函（分别关于供暖费和滞期费），同时指示经纪人将这两封索赔函转发给租家。然而，经纪人并未注意到这两封索赔函，因此没有将它们发给租家。

大约8个月后，当船东询问这两项索赔的最新进展时，经纪人才发现他们遗漏了电子邮件，没有将索赔函转发给租家。经纪人立即将索赔函转发出去，但租家拒绝支付这两项索赔，因为根据租船合同条款规定，该等索赔已过时效。

经纪人努力与船东和租家协商，争取减少索赔金额，但最终失败，随后便将此事上报给ITIC。经纪人并无任何抗辩空间，这意味着船东可以向经纪人提出有效索赔。因此，经纪人以20.4万美元的总额达成和解，ITIC对此进行了赔付。

这是一个非常常见的错误。安装一个工作日志系统和/或确保缺勤同事的工作有人接管，有助于避免在经办人员不在时遗漏电子邮件。有的公司会设置一个通用的“理赔”收件箱供多人查看，以防遗漏电子邮件。



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

大副收据（MR）与提单（BL）有什么区别？

我们一些做船舶代理的会员经常会问到这个问题。从本质上来讲，这是两种不同的文件，具有不同的功能。大副收据是船舶确认收到货物的收据，通常包含货物类型、托运人姓名/名称、收货/装船日期、装货港和卸货港等内容，其中最重要的是对货物的描述，并批注货物或包装上的任何标记或受损情况。若无批注，则通常被称为“清洁”收据；若有批注或意见，则称为“附条件”收据。大多数托运人都想要一份清洁收据。大副收据通常由船长或大副签发。

提单具有多重功能。提单本身是货物收据（凭大副收据换发），通常也是托运人与承运人之间运输合同的证明。此外，提单还是物权凭证（即提单表明货物的所有权或所有人权益——如果货物在运输过程中出售，这一点很有必要）。提单上的信息通常来自于大副收据。这两份文件内容必须一致。如果不一致，承运人可能会遇到问题，而船舶代理人转也会遇到问题。

如果您想要了解更多，可点击此处链接：
<https://www.itic-insure.com/knowledge/e-learning/bills-of-lading/> 观看ITIC关于提单的线上学习研讨会视频。

何为违反授权保证？

ITIC承保违反授权保证的责任，但何为违反授权保证呢？

代理人（通常是经纪人）面对外界时，他们往往代表的是他们的委托人。换言之，他们向第三方保证他们拥有他们声称代表的委托人的授权。如果事实证明他们实际上并未取得委托人的授权，这就违反了上述保证，而如果第三方因依赖该授权而遭受了损失，则经纪人将对此承担责任。

违反授权保证存在几种不同类型，但无论经纪人是无辜的（即委托人对他们撒谎了或上一层经纪人声称他们取得了授权，但实际上并没有）还是故意的，归根结底这都不重要。无可避免地，经纪人应对依赖授权保证的无辜第三方承担责任。

50期

庆祝《理赔回顾》
出版50期

请注意，本文件系由国际运输中介人协会有限公司（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。国际运输中介人协会有限公司（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：Wilhelminakade 953A, 3072 AP Rotterdam, The Netherlands.

如需任何产品、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



@ITIC insurance