

理赔回顾

土耳其纠纷

某船舶指定了一家国际船舶代理集团的土耳其办公室处理其在当地港口的挂靠事宜。船东系该集团的客户，但此前从未挂靠过土耳其港口。根据土耳其法规规定，任何直接或间接与塞浦路斯共和国相关的船舶禁止挂靠土耳其港口。

在船舶抵港前发给船东和承租人的信息中，代理人均指出船舶如与塞浦路斯有任何关联，都将无法靠泊。

尽管代理人已明确警告过其委托人，船方发给代理的其中一份文件仍显示船舶所属的巴拿马公司的地址经由一家塞浦路斯公司转交。代理人未注意到这一点，并将文件转交给了当局机关，结果导致船舶无法靠泊。代理人认为其已警告过船东，所有与塞浦路斯有关的物体均禁止进出口土耳其，但船东仍未采取必要措施。船东则主张代理本应仔细检查文件。

船东从应付给该代理集团的其他款项中扣除了其声称遭受的损失。最终，船东告知代理人其接受承担 50% 的责任。但这仍导致代理集团遭受了 50,000 美元的损失，这笔损失最终由 ITIC 赔付。

高额税务罚款

某船员管理公司为其所代理的在挪威海域运营船舶的船东安排了菲律宾船员。船员管理公司需代表船东报告船员在挪威境内的情况。

但是，船员管理公司的这项报告义务不仅包括报告船员进入挪威的日期，还包括报告船员的离境日期。船员管理公司未报告船员离境日期，结果导致船东遭到挪威税务局外国税务中央办公室的罚款。

船东聘请了一家知名会计师事务所对罚款金额提出申诉。最终，罚款金额从150,000美元降至申诉的100,000美元。

船东向船员管理公司提出诉讼，追索该笔罚款及12,000美元的审计费用。ITIC全额赔付了船员管理公司该笔索赔金额。

冷藏温度不适“桃”

因船舶代理准备的文书出错，某载有一票桃子货物的冷藏集装箱的温度被设置为5.5°C，而非0.5°C。航运公司向代理追索59,000美元的货损赔偿。代理支付了赔偿金，随后获得了ITIC的赔付。

ITIC 经常处理涉及冷藏集装箱温度设置错误的索赔案。

时机就是一切

某船舶代理接到当地引航员协会通知，船舶抵港或离港时，需提前两个小时而非一个小时发出通知，请求引航服务。

不幸的是，就在此变更生效后不久，因代理未注意到这一新要求，其代理的船舶抵港时无引航员可提供引航服务。船舶错过了其准备靠泊的泊位，延误了2天船期。

代理受到近50,000美元的索赔，ITIC 对此进行了赔付。

需要重新采样

作为管道项目的一部分，某检验员开展了土工技术采样。该采样要求检验员从多个采样站点采集样本。不幸的是，在处理某些将用于实验室检测的岩心样本时，检验员未遵循恰当的程序要求。

样本中有四分之一需要重新采集。为此，向第三方租借了一艘驳船、一艘拖轮和一台吊机，并聘请了一位独立实验室技术员监督该重新采样作业。

ITIC 支付了重新采集数据所产生的费用，共计100,000美元。

为修理意见买单

某游艇管理人签订了一份合同，为一艘超级游艇提供船员管理和国际安全管理咨询服务。尽管合同并未要求管理人提供技术性管理服务，船东仍就两个修理项目寻求管理人的意见。管理人对修理船厂给出的修理工作范围和预算进行了审查，算作帮客户的忙。

不幸的是，两个修理预算均超支了。船东主张管理人违反了其注意义务，未推荐适当的修理船厂，未妥善规划预算，也未妥善监督修理工作。船东主张，尽管管理合同载明管理人不提供技术性管理服务，但管理人实际提供了技术性管理服务。

船东向管理人正式索赔900,000欧元，双方指定了一名独任仲裁员。

管理人否认其就修理作业承担任何责任。船厂系船东自己的员工选定的。

管理人的确就所提供的工作范围和预算发表过意见，但并未管理修理作业，只是单纯地被加入往来邮件里而已。船东则主张他们希望管理人发挥的是积极作用。

此外，超支的大部分金额是因游艇所在船级社要求的工作引起的。船东并未因所称管理人的过失而遭受损失。船东有义务为保持游艇船级而支付费用。

争议事项进入调解程序，该项索赔要求被明确驳回。最终，ITIC 同意支付25,000美元解决这一纠纷。这远比船东主张其花费的诉讼费用少得多。ITIC 还支付了大量抗辩费用，合计超过110,000美元。

尽管船东的主张缺乏依据，这一索赔案却也反映出了在合同范围之外提供非正式意见所存在的风险。



细节决定成败

某油轮的商业管理人就该油轮安排签订了一份航次租约。租约以租约摘要信息的形式记录，在 BP Voy 4 租船合同格式的基础上经过大量修改并增加补充条款达成。

卸货完成后不久，承租人收到了金额为 186,676 美元的滞期费索赔，且船东提供了充分的书面文件支持其索赔。次日，承租人确认收到了该索赔。

BP Voy 4 标准格式包含了一条时效条款，该条款要求滞期费索赔需在卸货作业完成后九十（90）日内向承租人提出，且同时需提交所有支持性文件。

未在租船合同规定的时效内发出或转达滞期费索赔是油轮市场上向船舶经纪人和商业管理人索赔的常见原因之一。不过，上述案件中的索赔显然符合这一时效条款的规定。

承租人对部分索赔金额提出异议，并主张滞期的原因在于发动机问题。双方互相给出了和解金额的报价，但二者相去甚远。尽管双方观点之间的差距有所缩小，但对于索赔的解决却无任何进展。

最终，在卸货作业完成约 18 个月之

后，船东同意，为最终解决这一争议，其愿意接受承租人的最新出价，即以 130,000 美元达成和解。

船东的这一提议转达给承租人后，承租人确认收到该信息，并表示他们将核实情况后作出回复。随后，承租人回复道，该索赔已经超过时效。承租人引用了租约摘要中的一条补充条款（第 5 页），该条款规定除非在十八（18）个月内启动诉讼程序，否则承租人将免于就任何索赔承担任何责任。

显然，索赔已过时效。管理人接受了有关和解金额方面的指示，但有责任做好索赔管理工作。管理人未注意到该补充条款，且未勤勉地进行索赔。

管理人对最初索赔全部 186,676 美元滞期费及其利息的船东负有责任。管理人辩称由于船东已愿意接受 130,000 美元的和解金额，130,000 美元即为索赔时效到期时船东的损失金额。ITIC 赔付了该金额。

管理人的维护义务问题

某船舶管理人负责一艘定期挂靠澳大利亚港口装载铁矿的散货船的技术管理事务。

该轮船长告知管理人系泊绞车出现了问题，虽尚能工作，但小齿轮已经磨损，需要更换。管理人未采取任何措施安排修理。

在接下来的几个月内，船舶多次挂靠同一港口。引航员每次登轮时，船长均向他解释了上述问题。引航员确信，由于绞车可以收绞系泊缆绳，因此船舶可安全靠泊。

这一情况一直持续到一名引航员决定不再接受船长的保证，拒绝船舶靠泊。引航员将这一情况告知港务局后，港务局要求船舶移泊锚地，直至绞车修理完毕。因此造成了船舶延误了 4 天船期。船舶根据租船合同条款规定停租。

船东随后就（a）承租人在停租期间未支付船东的租金和（b）因不得不在定期维护期外纠正该问题而产生的额外费用，向管理人提出了约 150,000 美元的索赔。船东主张，如果管理人在他们第一次被告知到该问题时就安排修理，船舶便无需停租了。

调查结果确认船东主张属实，但承租人计算的停租期有误。ITIC 同时审查了船东的索赔，认定其索赔的某些损失项目与管理人的过失无关。

不过显然管理人违反了其在船舶管理协议下对船东应承担的义务，经协商，ITIC 最终代表管理人以 120,000 美元就该索赔达成了和解。

滞期费纠纷不影响佣金的支付

某船舶经纪人安排签订了一份鹿特丹和远东地区之间的航次租船合同。该租船合同系基于 1977 年油轮航次租船合同 Asbatankvoy 格式签订，受英国法管辖，并规定经纪人将收取 1.25% 的佣金。

船舶完成卸货作业且运费全额支付给船东后，经纪人根据运费金额相应开具了佣金发票，金额为 28,750 美元。同时，船东向承租人提出了滞期费索赔，但双方就该滞期费仍存在争议。

经纪人开具的佣金发票一直未获得支付，3 个月后，经纪人向船东催讨佣金。船东回复称，在滞期费索赔案解决之前，他们不会支付佣金：

经纪人根据其向 ITIC 购买的 ITIC 规则第 10 条下的“额外诉讼费用保险与债务追收”保险，向 ITIC 寻求协助。ITIC 告知经纪人，这是船东为拖延或避免支付佣金而使用的惯用伎俩，船东的主张毫无法律依据。

ITIC 与船东取得联系，指出 Asbatankvoy 格式油轮航次租船合同中的佣金条款明确载明“佣金于运费支付之时按实际运费金额支付”。鉴于运费已付予船东，船东应支付佣金。

此外，船东企图在滞期费索赔解决之前拒绝佣金的行为也是违反市场道德标准的。波罗的海航运交易所规则载明：

7. 不得拒绝支付任何已收取报酬中无争议的款项（如应付予经纪人的佣金）。

在 ITIC 威胁将向船东/船舶采取法律行动后，船东支付了全部佣金。

标准交易条件

ITIC 提倡会员使用交易条件。如果行业团体未制定交易条件，ITIC 已经制定了免费的建议措辞，包括：

- ITIC 船舶经纪人条款和条件
- ITIC 检验员和顾问标准条款和条件
- ITIC 造船工程师标准交易条件
- ITIC 水文测量师标准交易条件

这些交易条件均可在我们的网站 <https://www.itic-insure.com/resources/standard-trading-conditions-indemnity-wording/> 页面中找到，同时该页面还提供了并入标准条款和条件的指南。

此外，ITIC 的主管人员还与波罗的海航运公会 (BIMCO) 合作制定了 Shipman 标准船舶管理合同和 Superman 新造船舶监理合同，与 BIMCO 和英国船舶经纪人和代理人协会联盟 (FONASBA) 合作制定了委托代理协议，并与海事律师组织合作发布了验船师保险赔偿条件的措辞。

25 年理赔经验

今年是 ITIC 创办 25 周年，我们请长期服务于 ITIC 的资深员工回想一些 ITIC 在过去 25 年内曾经处理过的与众不同的案件。以下是我们精选出来的几个案例。

醉酒码头装卸工人被迫搭乘游轮

某游轮的美国代理受到两名装卸工人的起诉。装卸工人在往游轮上装载行李期间，在游轮上的酒吧偶遇了一位朋友，并与其共饮了几杯。结果由于醉酒，这两位装卸工人无法和引航员一起通过软梯下船，最终被游轮带到了墨西哥。

代理收到装卸工人的起诉时十分惊讶，装卸工人竟起诉其应与船东共同承担非法拘禁、企图伤害、殴击罪及精神伤害的法律责任。

尽管装卸工人最终撤回对代理的起诉，ITIC 还是支付了 150,000 美元的诉讼费，而诉讼费在美国是不可追偿的。

一位过分忠诚的船长

ITIC 的律师在阿比让扣押了一艘油轮，而这一行为多是出于对法院执达官威胁进行身体伤害的船长的嫌



恶和愤怒。船东付了款，该执达官上船准备放船。但船长却在执达官上船时击打了他的头部！

是否经一流银行会签？

某船东因代理人凭已倒闭的国际商业信贷银行会签的保函释放了货物，向其代理人提出追索。代理人拥有接受一流银行会签保函的权限。船东声称，由于国际商业信贷银行已非一流银行，故船舶代理人未履行其注意义务。直到 ITIC 向船东指出其自己的账户就在国际商业信贷银行，船东才撤回索赔。

纵火指控

某游轮发生爆炸火灾，船东随后提出保险索赔。保险公司聘请了一家咨询公司调查损失原因。

咨询公司出具报告，认定“爆炸和火灾的起因是故意纵火”。不过，保险公司最终以其他理由拒赔，并未提及纵火。

船东对保险公司提起诉讼，最终保险公司的拒赔被认定是合理的。

随后，船东以报告中的纵火指控构成诽谤为由对保险公司、咨询公司和出具报告的检验员个人提起了诉讼程序。船东的起诉被一审法院驳回，经上诉后再次被驳回。

ITIC 提供诽谤责任保险，并在此案中支持了咨询公司。在这个案件中，ITIC 说服了保险公司，由于没有证据证明咨询公司存在过失，保险公司将承保所有被告的抗辩费用。

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 传真 + 44 (0)20 7338 0151 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