



THE
PROFESSIONAL
INSURER

欢迎您阅读ITIC春季版的《理赔案例回顾》，此版本为配合2011年3月在阿根廷布宜诺斯艾利斯召开的ITIC董事局会议而发行。ITIC定期出版案例分析，本刊物每年发行两次，更多案件的具体内容可以在协会最近出版的《The Wire》刊物中看到。春季版本的《理赔案例回顾》针对过去一年的协会赔案做出全面的筛选。我们真诚地希望这些“案件历史”能够引起协会会员的兴趣，并且帮助他们防患于未然。

理赔案例回顾

2011年3月 第23期

【会员：船舶代理人】 北冰洋扣船事件

一家南美的船东代理向协会报告说，某邮轮船东在多次靠泊过程中，拖欠了他们超过25,000美金有关船员和船用供给品的费用。在多次督促与追讨无果的情况下，该船东代理最终决定对该船东采取更为“激进”的追债方式。

协会调查确认该船舶被出租给一家邮轮公司，航行路线是从加拿大北冰洋海域的一个港口行驶到北极地区，无明显重新返回南美水域的航行计划。协会指示加拿大律师在加拿大北冰洋海域扣留该船舶。在扣船被执行几小时后，船东即付清了所有拖欠的费用。

船东承认他们不曾料想有人能够在偏远的北冰洋执行扣船。事实证明他们的想法是错误的。该船东最终除需支付拖欠费用以外，还需承担扣船费用。





【会员：船舶代理人】 溶化的冰冻虾

自2000年到2010年的十年间，有关班轮代理对冷藏集装箱的温度传递错误，或在港口疏于安排冷藏集装箱与电源系统相联接，从而发生的赔案相较于之前十年的数据，翻了三倍。协会对此类案件总计已支出超过3,000,000美元的赔款，此金额仅次于“因疏忽导致的无单放货”类的赔案。

某个案件中涉及到两个装运冰冻虾的集装箱，从越南运往鹿特丹，最终在欧洲某港口进行交付。当集装箱到达最终目的港的时候，班轮代理忘记给集装箱插上电源，结果导致价值273,000美元的冰冻虾全损。货物保险公司支付了这些金额，同时向班轮公司进行追偿。班轮公司存在不可推卸的责任，而代理公司具有偿还班轮公司的责任，如何以最好的条件解决赔案就显得更为关键。

然而，事情之后变得复杂起来，从而延误了班轮公司与货物保险公司解决赔案的时间。两张可背书转让的提单上的收货人其实不是最终收货人，而只是贸易商。该贸易商将冰冻虾卖给了最终收货人。货物保险公司给提单上的收货人支付了两个

集装箱的损失，同时取得了他们的代位追偿权。然后，货物保险公司提出索赔。与此同时，最终收货人针对其中一个价值170,000美元的集装箱货物提出索赔，包括发票金额、银行手续费，和海关清关费用，外加45,000的利润损失。该最终收货人已经支付了此集装箱的货款，并且拥有正本提单。

货物保险公司提出的第一个集装箱的索赔已经由协会妥善解决，协会还支付了港口以及销毁货物的费用。但是，协会无法支付第二个集装箱的赔款，因为不明确到底谁有权利获得赔款。货物保险公司曾经试图劝说提单上的收货人，将已经收到的赔款转帐给最终收货人，但是后者拒绝接受该笔费用，理由是其中不包含利润损失。协会也不愿对任何一方做出理赔，直至弄清法律上哪方真正有权获取赔款。

虽然我们就货物保险人的索赔时效给予了展期，但是最后展期的时效已经过去。而最终收货人也沒能在提单规定的十二个月内诉诸法律行动，所以其索赔也超过时效而无法获得赔偿。

【会员：船舶管理人】 错失的燃油

某商业船舶管理公司几个月以来都经营着一条船舶行驶惯常路线，途中常常停靠新加坡港口添加燃油。船东通知管理公司该船舶已经售出，将被拆毁，所以再次停靠新加坡港的时候，只需添加部分燃油确保她行驶到被拆毁的地方即可。

不幸的是，船舶管理公司的运营团队没有注意到船东的指示，在新加坡港像往常一样为船舶添加了足量的燃油。可想而知，当船舶被拆毁的时候，多余的燃油成为拆船厂“额外的礼物”。对此，船东向船舶管理公司追讨购买多余燃油的95,000美元。



【会员：船舶经纪人】 警惕欺诈

协会的某位会员多年来为一家钢材贸易公司担任租船经纪人的角色。他们被要求寻找能够吊装钢卷的船舶。在与业内公司多方联系以后，依旧没有找到合适的船舶。

此时某家不知名的船舶经纪人浮出水面，告知协会会员可以帮助他们找到合适的船舶。实际船东名为Glen Maritime，二船东名为Sliver River。租家曾经给协会会员指示，希望能够与实际船东直接签订租约。该“船东经纪人”提供给协会会员一份实际船东Glen Maritime签发的授权委托书，授权二船东代为收取运费。协会会员认为这种做法与实际船东直接签订租约是同样有效的。

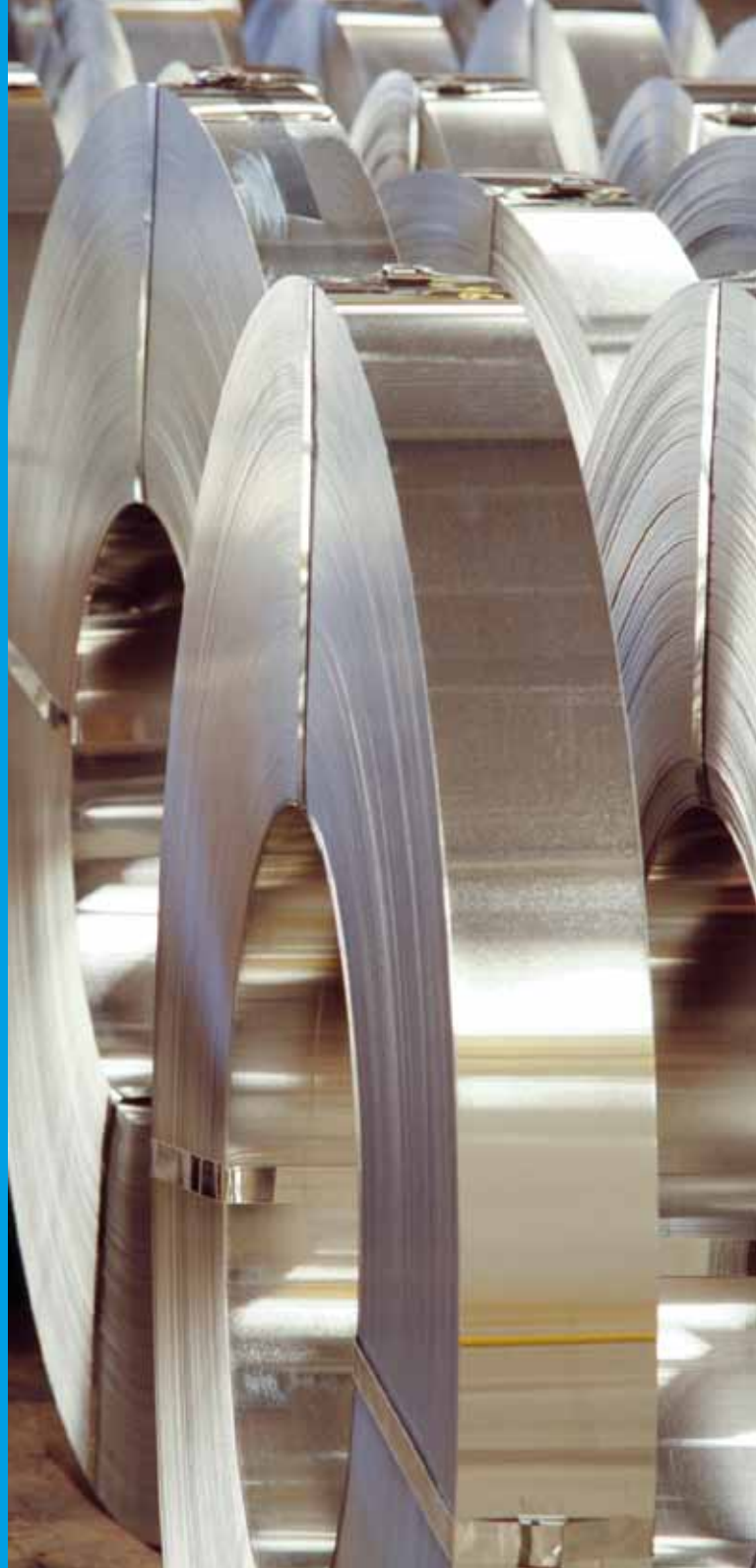
装船结束以后，该“船东经纪人”给协会会员发送了印有Sliver River抬头的运费发票，上有签字盖章。很快，钢铁贸易公司收到发票并且支付运费。

一周以后，钢材贸易公司告知协会会员，他们直接收到了Glen Maritime追讨运费的通知，也就是说，原本汇给Sliver River的运费并没有支付给实际船东。

协会会员震惊之余试图联系“船东经纪人”，但是手机号码与电邮地址均已失效。于是他们联系实际船东，被告知对方根本不知道有另外一位经纪人介入该笔生意，并且否认曾经签发过授权委托书。经过仔细调查发现，授权书上的公司明细与船东公司不符，很明显协会会员遭受到欺诈。

“船东经纪人”与钢材贸易公司签订的租约为固定费率，与此同时与实际船东签订的租约为一揽子费率，于是他们轻而易举地侵吞了运费。


船东拒绝卸载货物，直到他们确实收取到运费为止，身为租家的钢材贸易公司不得不再次支付运费以取得货物。之后，钢材贸易公司认为协会会员存在过错，没有遵照他们的指示与实际船东直接签署租约，对授权委托书的真伪疏于检查，所以要求其赔偿重复支付的运费。



【会员：船舶经纪人】 务必传递所有信息

某船舶经纪公司安排了一份船舶转租协议。根据行业惯例，转租协议的主条款内都会写明“除此以外，其余内容与首租约相同。”船舶经纪公司收到首船舶租约，同时还附带了一份追加条款。不幸的是，经纪人在给二租家传递首租约的时候，忘记给与追加条款，于是转租协议在二租家不知晓追加条款的情况下达成。

追加条款中有规定船舶装运水泥时，货仓清洁费用由谁承担的问题。水泥在首租约的主合同中为除外货物，后又在追加条款中被允许装运，并且规定承租人必须支付7,500美金的货仓清洁费用。在转租合同中，水泥的装运是被允许的，但是由谁来承担货仓清洁费用的追加条款却没有传达给二租家。所以，原租家对于船东有清洁货仓的义务，却无法从二租家得到该笔费用的补偿。最终，存在疏忽的船舶经纪人需赔偿7,500美金给原租家，所幸协会承保该笔损失并且支付了费用。



【会员：船舶管理人】 船员过度使用网络的费用

某船公司的管理政策之一是对其所有期租以及自有船舶上的通讯设备进行更新换代。原系统只能进行电邮发送以及卫星电话通讯，更新的系统可以支持有限的上网流量，只需支付包月固定费用即可。该公司整条船队的通讯系统都将逐渐被升级完毕。

在2009年初的几个月里，该公司某条船舶上的陈旧通讯设备无法继续使用（该设备不能上网），船公司于是用一个现代宽带接入设备替换了陈旧的通讯系统，但此非前文所述的新系统。该设备使用的初衷仅仅是为替代陈旧的邮件发送和对话通讯系统。然而，宽带设备同样可以通过卫星连接达到上网浏览的目的。该船由船舶管理公司所聘用的机务，在激活宽带设备的同时，不慎忘记剔除上网浏览的选项。在整个安装与激活的过程中，他同样没有告知船员该宽带设备的使用目的，以及使用该设备上网浏览的费用。

船员们之前收到船公司的通知，得知未来所有的船舶将被安装上网装置，所以想当然的以为此次安装的宽带设备是用来无限上网浏览的，于是随心所欲地从网上下载了很多信息。

通常，旧通讯设备的费用每个月不会超过1,800美金，即使安装新的通讯设备，算上有限网络浏览的费用，每个月大约在3,800美金左右。然而，在宽带设备安装的最初三个月内，这一疏漏没有被发现，以至于船员们随意上网下载信息，使得网络浏览费用激增到436,000美金的天文数字。

该船公司从来没有允许船员们无节制地使用网络，因此只同意支付惯常通讯使用费用，即5,400美金，余下的部分则要求由船舶管理公司自己承担。

【会员：船舶代理人】 不正确遵照指示会导致货物滞留与罚款

六只装有洗衣机的集装箱计划运往委内瑞拉某港口，途中将经过另一个委内瑞拉的中转港。装运港的船东代理在货物清单上错误地将中转港列为最终目的港。正常情况下，此类错误用很小的代价就可以纠正。但该例中，此错误却演变为灾难性的后果，原因是目的港是自由港，而中转港则不是。

委内瑞拉的海关当局滞留该票货物，要求支付清关费用，否则货物将由政府机构接管。协会指派律师与海关当局商议以便

释放货物，然后将它们运送到正确的最终目的港。然而，整个过程耗时数月才让货物得以释放，其间导致大量的堆存费、集装箱滞期费、海关的罚款以及运输费用，总计85,500美金，都必须由该船东代理承担。

协会在此提醒各位船东代理，许多国家的海关都是政府的收入来源机构，任何细小的错误都很可能导致货物的滞留与罚款。