

理賠回顧

救生艇 落水……

某天早上07:00，船員發現有艘救生艇不見了，顯然它是在前一晚落水了。船長對此進行了報失處理。該救生艇最終被發現漂流至日本名瀨港外。

將船舶繞航至名瀨港追回救生艇的費用與救生艇換新費用進行比較後，經徵詢船殼保險人和保賠協會的意見，船東決定放棄該救生艇，保賠協會於是透過其日本通訊代理安排救生艇處理事宜。因此，船舶管理人不可能對救生艇的釋放裝置進行現場檢查。

隨後，船東向船舶管理人索賠9萬美元。船東聲稱救生艇的丟失是由管理人的重大過失和管理不善引起的，並將該索賠金額從船東欠付船舶管理人的管理費和墊付費用中予以扣除。

ITIC根據船舶管理人的要求聯繫船東並說明根據船舶管理契約（SHIPMAN 2009），船東無權用任何索賠抵銷其欠付管理人的債務。同時指出船東尚未提供任何證據證明管理人存在過失這一主張，更別說有重大過失了。事故報告得出的結論是：雖然無法對救生艇釋放裝置進行檢查，但已在六個月前的年度檢驗中對其進行過檢查，而且還用鋼絲對救生艇進行了加固綁紮。ITIC還告訴船東，如果船東再不支付其欠付的款項，管理人將會起算利息並扣押船舶。

上述威脅達到了效果，船東匯付了到期應付款項。自此，再無任何有關該丟失的救生艇的訊息。

選擇權未行使

船舶經紀人確認了一份載有第二航次選擇權的租船契約，但卻未及時把承租人聲明行使第二航次選擇權的通知轉發給船東。根據契約規定，該選擇權必須在第一航次裝貨作業完畢後即聲明行使。

船東拒絕履行第二航次（因為市場行情已上漲），理由是承租人未及時聲明行使上述選擇權。得知經紀人的上述過錯後，承租人即表態，如果船東不履行第二航次，承租人將向經紀人索賠50萬美元的損害賠償。承租人稱該索賠額為在當前市場上訂租一艘船舶所需的額外費用。

經紀人在ITIC的支持下與船東進行協商，船東同意在額外收取27.5萬美元的基礎上履行第二航次。這一金額是對現貨市場行情的更準確反映。ITIC向經紀人賠付了該筆額外運費。



墊料處置

某澳大利亞船舶代理人受其委託人指示，在船舶抵港後安排棄置墊料及與貨物裝箱相關的其他物料。澳大利亞當地有著嚴格的檢疫規定。船舶代理聘請了一家持有廢物處置許可證的處置公司提供服務。該公司此前也為船代處置過船舶垃圾和其他有害廢物，但並非代理人常用的墊料處置公司。船務代理通過電話將指示轉達給處置公司，且未進一步核實總費用。

處置完墊料後，處理公司開出了一張約7萬澳元的帳單。船東質疑該費用過高。處置公司稱該費用是按照許可廢物處置服務的常規費率收取的。船代詢價後確認，他們常用的墊料處置公司處置墊料和裝箱物料的費用約為7千澳元。

船東只願意支付本應產生的7千澳元的合理費用，不願支付超額部分。船務代理在處置公司的選擇上存在過失，應負責支付發票金額。

ITIC向船務代理賠付了發票金額的差額6.3萬澳元。

強度不足

某造船工程師事務所受委託為一艘在建賽艇某分段的改造提供設計圖。提供設計圖時，他們將增加船體強度所需碳纖維布的數量從600克錯標成了400克。儘管這並不能被認為給船體造成了任何致命的薄弱點，船東還是決定加固船體，在冬季加上所缺的碳纖維布。

船東告知造船工程師事務所其打算就額外作業的費用進行索賠，金額預估為10萬到15萬歐元。造船工程師事務所聯繫ITIC，ITIC建議雖然他們存在失誤這一點毫無爭議，他們需要確保任何後續索賠僅包括那些由他們的失誤造成的損失。後續通信來往顯示，船東加固了賽艇的整個船體，而不僅僅是碳纖維布數量不足的区域。全部維修費用共計50萬歐元。

造船工程師事務所繼續與船東保持著良好的商業關係，並與船東達成協議，同意其失誤造成的損失為10萬歐元。ITIC在造船工程師事務所支付該金額後向其進行了賠付。



繫纜樁出問題

某船舶聯營體管理人相信某船舶能夠通過新巴拿馬運河，於是確認租用該船舶。其船隊中所有船舶的船型大小均在運河可通航的船型大小範圍內，因此該聯營體管理人相信所有船舶已適當配備，可以通過運河。然而，事實顯示上述指定船舶的繫纜樁不夠牢固。

鑒於巴拿馬運河當局肯定不會讓該船通行，因此不得不對船舶進行緊急整改。如果整改作業是在計畫保養過程中進行的，則費用通常約為7萬美元，然而這次卻花費了20萬美元。

船東向聯營體管理人索賠額外費用，ITIC對此進行了賠付。

超載/沉沒

加拿大一位檢驗師接受委託為一艘駁船提供鋼貨裝載與積載檢驗服務。

檢驗完成一周後，駁船沉沒，船上貨物滅失。檢驗師(公證人)連同其他七方當事人被起訴索賠250萬加幣。原告在訴訟中稱，檢驗師明知或本應知曉該駁船載重量為6.8噸，但卻允許其裝載7噸，這是導致駁船沉沒的全部或部分原因。

儘管檢驗師是否存在過失尚不明確，但確實存在檢驗師被判承擔責任的風險。船東保險人同意就大部分索賠達成和解，但要求檢驗師分攤7.5萬加幣的和解款項。考慮到判決可能對檢驗師不利的風險且訴訟既耗時又費錢，ITIC同意向檢驗師進行賠付。

船員契約混亂

船東指示遊艇管理人與兩名船員終止勞動關係。這兩名船員均為法國籍，由船東僱傭。遊艇管理人根據這兩名船員所簽契約的要求，提前一個月通知了他們。契約規定受“大英國協法”管轄。

隨後，上述兩名前船員的代理律師稱船東在終止契約時完全沒有考慮其在法國法下必須遵守的程序。這兩名前船員起訴了船東和管理人並扣押了相關遊艇（位於法國水域內），以為其索賠取得擔保。

船東投訴稱雖然其作為上述船員的雇主發出了終止僱傭契約的指示，但管理人並未尋求任何關於法國勞動法下程序所要求的意見或指南。船東認為這屬於過失行

為，導致他們面臨法國嚴格的勞動法下的索賠。

法國律師認為如果案件進入訴訟程序，由於法國法將適用（儘管契約另有規定），這兩名前船員的索賠勝訴機會很大。這是因為他們受雇時人位於法國境內。嚴格來講，“大英國協法”並不存在，因為英格蘭、威爾斯、蘇格蘭和北愛爾蘭都有獨立的法律體系。索賠總額達194,680歐元，包括收入損失賠償金和法國強制性勞動法規定的補償。

考慮到法國律師的上述意見，船東以約7.5萬歐元與船員達成了和解。管理人否認其有責任尋求勞動法方面的意見，但最終還是同意承擔三分之一的和解款項。



不穩定的測量船

某造船工程師受船舶建造方的委託，按照規定的標準對一艘8米高水道測量船的設計和穩定性進行審核。該造船工程師對船舶進行了檢驗並開展了穩定性試驗，隨後簽發了必要的合格證書，確認船舶符合相關標準。

該船隨後進行了海上試航。不幸的是，船舶傾覆了，造成了重大損失。買方拒收船舶，並終止與該船建造方之間正在進行的關於繼續購買數艘其他船舶的商討。

船舶傾覆後，買方和有關海事安全機關分別委託不同造船工程師出具報告。兩方造船工程師均認為船舶未按要求達到所需標準。

建造方向造船工程師索賠約200萬美元。主張的損害賠償包括聲稱由事故造成的直接損失和買方決定不委託建造方建造更多船舶而造成的巨額利潤損失。

訴訟程序啟動後，雙方同意重新進行穩定性試驗。對造船工程師不利的是，重新進行的試驗顯示船舶不穩，證實造船工程師不該簽發合格證書。

經協商，本案最終以25萬美元達成和解。之所以能達到如此低的和解金額，是因為建造方未能提供證據證明他們與買方一定會達成更多建造契約。



以殘值出售的濕損種子

某貨物追償代理人受委託處理三貨櫃的種子抵達目的港時發現濕損事宜。貨物總值為14.5萬美元。

初步檢驗認為濕損是由貨櫃通風口被堵、阻礙空氣迴圈而造成的冷凝所致。進一步的詳細檢驗發現僅有一小部分貨物受損，價值約12,500美元。

貨物追償代理人將檢驗結果彙報給了貨物保險人並多次請求貨物保險人給予拒絕理賠的指示，因為冷凝並不屬於承保損失，但未收到保險公司的任何指示。貨物追償代理人也將檢驗人獲得的殘值出售報價轉發給了保險公司和收貨人，但他們均未作出回應。

在收到檢驗人告知殘值貨物買家要求得到回覆的提醒後，追償代理人同意出售貨物，但售款應支付給收貨人（貨物的所有人）。

收貨人多次詢問是誰授權出售貨物，並指出如果早知道保險人打算拒絕理賠，他們是不會同意出售貨物的。

貨物出售十個月後，收貨人對保險人、貨物追償代理人 and 貨物檢驗人提起了法律訴訟，索賠20萬美元。

貨物追償代理人同意出售貨物時並未得到保險人或收貨人的事先授權。還有一個問題在於殘值出售的價格非常低（畢竟大部分貨物是完好的）且只拿到一個報價。當然，本案也存在一些減輕責任的因素，比如保險公司與收貨人指示不足。

本案最終以7.5萬美元達成和解。

交錯的管道

某海事工程顧問公司受委託參與一項蒸發氣體（通常稱為“BOG”）壓縮機項目，工作範圍包括壓縮機內潤滑油泵管道系統的設計。按照他們繪製的施工圖紙，潤滑油泵管道系統最終建造完畢。

就在壓縮機即將投入使用之前，客戶發現有台壓縮機內的油位有所下降。經調查，發現設計圖紙中存在一個錯誤：兩條管道的連接管路被互換了。

客戶索賠96,432美元，包括系統排空、線路減壓、系統部分拆解、糾正設計錯誤和後續系統重組的費用。一些測試不得不重新安排，壓縮機的使用也被延誤了。

顯然，設計圖紙存在錯誤。一名專家審核了索賠費用，認為金額合理。本案很快達成和解，ITIC並賠付了該顧問公司。

早到的領港

承租人指定了一位港口代理人負責一票貨物在澳大利亞某港口裝船事宜。

隨著船舶預計抵港時間臨近，船舶船長告知代理人其會在“5月14日0001時”遞交準備就緒通知書。代理人的部分責任包括安排領港。根據裝貨港的規定，船舶只能在白天靠泊，所以代理人安排領港於5月14日0730時登輪。

船舶抵港兩天前，船長發了一封電子郵件給代理人，格式同之前所發資訊完全一樣，僅僅把遞交準備就緒通知書的時間改到了5月15日。船長並未特別提請代理人注意該處變更。

領港。但代理人向船長、船東和承租人發送了一封電子郵件，告知領港將於5月14日0730時登輪。無人回覆指出該日期提早了一天。

領港按指示於5月14日登輪，但船舶還未做好靠泊準備。由於預約並未在其條款所規定的時間內取消，領港公司有權開具並實際開具了服務帳單。船東支付了這些費用，隨後向代理人進行追償。

代理人辯稱，既然船期發生變更，應更加明確地提請他們注意，而且在他們確認已經預定好領港時，委託人也應指出錯誤。

本案達成和解，代理人同意支付50%左右的索賠額。ITIC向代理人進行了賠付。

被告席上的代理人

香港的某港口代理人為靠泊在葵涌貨櫃碼頭的一艘貨櫃船提供代理服務。裝卸作業一完成，船舶就駛往下一港口上海。靠港期間，有位維修工程師下船返回了家鄉。

船舶離港後，才發現代理人並未於船舶抵港前申請辦理船舶入境衛生檢疫證書。這導致法院發出刑事傳票，所控違法行為為未確保（在未被授予船舶入境衛生檢疫證書的情況下）船舶駛往檢疫錨地且未確保無人下船（除非經衛生官員批准）。

律師認為，根據當地法律，代理人會被視為是責任方。還認為，由於未申請辦理船舶入境衛生檢疫證書，代理人違反了相關規定。處罰可能包括監禁，但律師認為最有可能的處罰結果是罰款。代理人承認有罪，但提交意見主張他們的過失僅僅在於技術上未能提交申請，並辯稱如果提交申請，船舶應該會被授予船舶入境衛生檢疫證書，且實際上並未存在任何公共衛生風險。法院處以少量罰款，但因此所花費的法律費用反而更多。ITIC對代理人進行了賠付。

艙單錯誤

某班輪代理人負責代表其委託人進行貨物訂艙、船舶裝卸貨和單證的填報。在三個月內班輪公司的系統分別出現了六次貨物艙單未填報完成的情況，導致在卸貨港產生了碼頭倉儲費和滯期費。

班輪公司隨後追究代理人責任，索賠2.8萬美元。代理人認為班輪公司軟體發生了“系統故障”，導致班輪公司系統裏的艙單未填報完成，而非代理人未正確填報艙單。遺憾的是，直到班輪公司提起索賠，代理人仍無法提供證據證明該“故障”。

ITIC審核了班輪公司的索賠並指出班輪公司把免堆存期和免滯櫃期計入索賠中，因此，班輪公司的索賠降至16,415美元，ITIC就此對代理人進行了賠付。