

理赔回顾

第03页 →

佣金猫腻

第08页 →

消失的浮标

本期内容:

- 02 错失折扣
- 03 未付经纪人佣金
- 04 人物访谈：Geraldine Koon
- 05 船舶管理人意外涉诉
- 06 未转达货物变更信息
- 07 检验不全面
- 08 读者提问

欢迎阅读 ITIC 理赔回顾十月刊。

希望大家已开始慢慢回到办公室办公，生活也开始逐渐回归正轨了。九月末，ITIC 在伦敦成功举办了 2019 年以来的第一次董事会会议，几乎全体董事均出席了该次会议（除两位董事通过视频方式参会外，其余各位董事均亲临了会议现场）。各位董事们久别重聚的画面着实让人激动。

尽管现在部分国际旅行也开始逐渐恢复，我们仍将继续推出线上研讨会和播客节目，与会员们建立更甚以往的紧密联系。我们所有线上研讨会的视频记录均可在 ITIC 网站 <https://www.itic-insure.com/knowledge/webinars/> 上搜索观看。研讨会覆盖主题广泛，包括船舶经纪人的陷阱、国际海事组织 2021 年决议、船舶管理人面临的索赔趋势以及扣船系列三部曲。另外，ITIC 还举行了一次题为“网络抢劫”的线上研讨会，对网络欺诈进行了介绍，并向所有会员介绍如何做好保护措施，避免此类数字化威胁。我们将继续敦促会员警惕线上诈骗，特别是变更银行账户信息的要求。

我们将继续在各大播客平台（包括 Spotify、Apple 播客和 Google 播客）上更新上传 ITIC 播客系列节目——ITIC Insight。



播客节目由 ITIC 团队成员主持，邀请外部嘉宾一起探讨重要问题，或对董事会成员或保险经纪人进行采访。

回看所有往期节目，请点击链接：

<https://www.itic-insure.com/knowledge/podcasts/>

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

编者按

尺寸问题



某船舶代理接到一客户（液化天然气海运公司）的通知，称他们在某港口的引航费本可以享受数量折扣，但船舶代理却错误地未为其申请折扣。

单艘船舶或一个船舶集团均可享受数量折扣，只要该船舶或集团中的船舶在一个日历年内达到折扣表规定的挂靠频率。

由于折扣率是基于船舶长度和挂靠次数来计算的，因此可享受的折扣不一。可享受折扣的最低挂靠次数为 18-36 次。挂靠次数超过 180 次者，可以享受最大程度的折扣。

客户称，他们在 2018、2019 和 2020 年均有权享受折扣，合计金额达 28 万欧元。但取得该折扣的条件之一是必须在折扣适用的当年度 12 月 31 日之前提出申请。因此，由于船舶代理在 2021 年之前并未意识到这个问题，客户错过了申请前几年折扣的时机。

船舶代理此前曾为另一客户的船队申请过折扣，但由于该船队未满足挂靠次数要求，港口拒绝其申请。鉴于本案客户船队的挂靠次数比上述船队的挂靠次数还少，船舶代理未替本案客户提出折扣申请。但是，相比上述船队，本案客户中的船舶尺寸要大得多。

船舶代理没有意识到，由于本案客户船队中的船舶尺寸较大，它所要求达到的折扣适用门槛所需的挂靠次数较低。较小型船舶达到折扣门槛需要满足一年内挂靠 61-72 次而言，液化天然气船只需挂靠 18 次。

因此，该客户的船舶可以享受折扣，但船舶代理却未提出申请。

该案以船舶代理全额赔付 28 万欧元达成和解，ITIC 随后对此进行了赔付。

佣金猫腻

某船舶经纪人负责磋商一艘渔船的出售事宜。买卖双方之间签署了一份协议备忘录，其中一条规定经纪人将按购船总价的 2% 收取佣金。

约定购船价为 1200 万美元。协议备忘录规定，在卖方向经纪人交付《原船舶登记注销证书》，确认船舶已在卖方所在国的船舶登记处注销登记之前，买方有权暂不支付 100 万美元的购船价尾款。买方支付了 1100 万美元。剩余 100 万美元买方未支付，卖方亦未提供《原船舶登记注销证书》。

由于购船价尚未全额付讫，卖方拒绝向船舶经纪人支付佣金。

卖方未能提供《原船舶登记注销证书》的原因在于渔船上存在两项押记，金额合计达 100 万美元。卖方声称他们没有足够的资金去解除押记，因此希望买方能替他们支付这笔款项。

船舶经纪人就此事联系了 ITIC，认为即使出现尾款支付的问题，他们仍有权基于 1100 万美元的实付购船款获得佣金。经 ITIC 同意，经纪人在渔船上设置了自己的押记，以期就其佣金主张获得担保。虽然这一做法不能推动卖方做出任何反应，但这意味着在船舶经纪人设置的佣金押记解除之前，《原船舶登记注销证书》无法得以开具。因此如买卖双方要推进交易，船舶经纪人就处于一个更为有力的地位。

同时，船舶经纪人按照协议备忘录里约定的争议解决机制，在伦敦对卖方提起了仲裁程序。卖方拒绝参与仲裁程序，因此仲裁员作出了对船舶经纪人有利的裁决，要求卖方支付船舶经纪人 22 万美元及其利息，并承担仲裁费用（且如买方最终支付了 100 万美元的尾款，则应再追加支付 20,000 美元的佣金）。

最后，买方再次登场，表示希望将船舶妥善登记在他们选择的登记处——但只要船舶还在原登记国未注销，这点就无法实现。他们指示同意作为第三方托管代理的伦敦律师负责处理文件和资金交换的问题，以便最终取得《原船舶登记注销证书》。买方同意汇付尾款，而卖方同意将这笔款项用于解除登记在渔船上的押记。船舶经纪人随后同意解除其押记，但前提是他们的佣金得到支付。在取得《原船舶登记注销证书》和 100 万美元尾款之后，第三方托管代理立即将证书转交给买方，将佣金转付给船舶经纪人，并将购船价的尾款转付给卖方。

船舶经纪人成功追回 24 万美元的佣金，因此产生的 2.5 万美元法律费用则由 ITIC 予以补偿。



人物访谈 Geraldine Koon

Geraldine是ITIC小组的最新成员。她于**2021年8月**加入**ITIC**，担任高级理赔专员。本次座谈，**Geraldine**向《理赔回顾》的编辑简要分享了她的对于这份工作最期待的地方，我们也知道了她为什么特别讨厌高货架……

您在ITIC工作多久了？

我是8月份加入ITIC的，所以才两个多月。不过，时间过得好快！

您加入ITIC之前在哪里就职？

加入ITIC之前，我作为私人执业的事务律师在英士和MFB Solicitors律师行任职了8年，负责处理航运索赔案件，尤其是人身伤亡事故索赔。

对于新工作，您期待做些什么？

我期待进一步了解会员的业务，亲自与会员面谈以及拜访会员。

您有什么人生抱负或未来目标要实现吗？

我超爱旅游，所以我希望在解封后去更多国家背包旅行。此外，我也很喜欢学习新语言，因为这是一个让你认识更多人并了解他们文化的好方法。我打算再学习一两种语言，同时提高已经学会的语言的流利程度。

您最喜欢的格言是什么？

嗯，这很难回答。“人非圣贤、孰能无过”不错，与ITIC的标语“人人都会犯错”差不多。不过综合我对旅行和《指环王》的热爱，我还是选择“浪子未必迷途……”

您有什么爱好，最喜欢的消遣方式是什么？

我喜欢棋类游戏、游泳和烹饪。

您最喜欢的食物是什么？

各种美食我都喜欢，不过在我去东南亚几个国家的时候，特别喜欢那里的食物。

您最喜欢哪部电影？

我特别喜欢奇幻电影，最喜欢《指环王》系列，尤其是《护戒使者》，里面的场景奇妙、音乐动听，而且能把我带回与大学同学第一次看这部电影时的美好回忆里。

您最近看了什么书或者下载了什么音乐？

《ITIC规则》！开玩笑的，言归正传，我喜欢看历史小说，最近读了阿米塔夫·高希写的《玻璃宫殿》。

您有什么特别讨厌的事吗？

高的货架，我拿不到上面的东西！还有红灯时停在人行横道上的车辆，人们不得不绕过它们……

如果不在ITIC工作，您可能会在做什么？

大概率是在环球旅行和学习不同的语言（如果我完全不需要工作的话！！）。

此“阿苏”非彼“阿苏”

某商业管理人接到指示，制定一份前往巴西阿苏港的航次计划。

为制定该航次计划，商业管理人使用了他们自己的航程计算系统。不幸的是，操作员/系统在生成计算结果时，将巴西东北部的阿苏——而非西部的阿苏港——当作了目的地，导致航程出现1288海里的差距。

基于上述计算结果，租约约定了较低的租金费率。差额为960美元/天。因此，船东遭受了55,464美元的租金损失。

商业管理人没有抗辩理由，ITIC最终进行了全额赔付。



莫名卷入诉讼案

某原油运输船在阿拉伯联合酋长国修理时发生爆炸，导致船舶遭受严重损害。

阿拉伯联合酋长国有关部门对此开展了大量调查，结案时船长、船东和船舶管理人均未遭到起诉。随后，船舶未经修理即出售，船东与其船壳保险人就索赔达成和解。船舶管理人未涉入该和解中。

根据船舶管理协议，船东有义务将船舶管理人列为船舶保险的完全共同被保险人。在上述索赔和解的过程中，船东和保险人均未向船舶管理人主张任何索赔。船舶管理人因此以为案件已经结束了。

2019年，事件发生约七年后，船舶管理人方才得知保险人早在2013年就已在阿拉伯酋启动了针对他们的诉讼。

保险人向船舶管理人和其他5个被告提起索赔，包括港口代理、检验化学专家和参与船舶修理的各公司。

索赔金额为2600万美元，不包含船舶报废出售的所得款。所有其他被告均指派了代理人参加诉讼程序，但由于船舶管理人对该索赔毫不知情，他们未曾指派代理人参加诉讼程序。最终，法院认定船舶管理人应承担全部责任，判令保险人2000万美元及利息，利息按9%的利率计算至实际付款之日。针对其他被告提起的索赔全部被驳回。

在知晓上述在阿拉伯酋提起的诉讼之后，船舶管理人立即在ITIC的协助下采取行动，以期推翻判决。船舶管理人提起了上诉，但上诉被驳回，理由是“上诉不予受理”。船舶管理人随后于2020年进一步对该驳回决定提起上诉，但上诉再次被驳回。

因此，尽管没有任何过错，船舶管理人在阿拉伯酋仍然负有向保险人支付2000万美元及利息的责任。但是，由于阿拉伯酋未与任何其他国家（包括管理人所在国家）签订相互强制执行协议，因此保险人很难在海湾合作委员会成员国范围之外强制执行判决。而且，船舶管理人在阿拉伯酋无办事处、无资产，因此保险人处于执行困难的境地。

有鉴于此，ITIC代表船舶管理人向船东提起仲裁程序，以将任何其他地方的诉讼与管理协议挂钩，并依据管理协议向船东寻求补偿。

随后，保险人提议和解，船舶管理人非正式性提出以“双方自负讼费”的方式和解，但保险人拒绝接受该方案。2020年6月，经过与保险人进一步沟通后，船舶管理人提出54万美元的“不影响实体利益”和解方案，因为这是船舶管理人在管理协议下的最大合同责任限额。保险人反过来提出1250万美元的和解方案。经过大量协商，双方最终同意以100万美元作为所有法院和仲裁程序的完全和最终和解方案。所涉法律费用接近50万美元。和解金额和法律费用共计150万美元均由ITIC赔付。

需要特别留意的条款

某船舶经纪人代表二船东（“船东”）商谈一份短期租约。该船舶经纪人与船东合作多年，他们的通常做法是使用船东原租船合同的附加条款来订立转租合同。这意味着原租船合同的附加条款与下级租船合同的附加条款将完全一样。

租期届满前，船舶在锚地闲置了数日。还船时，船东坚决要求租家对船舶进行清洗，否则他们不接受还船。同时，船东还要求租家支付船舶闲置期间的全部租金。然而，租家坚持认为根据租船合同条款，他们无义务支付租金，仅需负责船东要求的船体清洗。原来，转租合同的附加条款与原租船合同中的不同。

不幸的是，船舶经纪人转达给租家的并非二船东的租船合同的附加条款，而是其他租船合同的附加条款。因此，租家有权拒绝支付船舶接受检验和船体清洗期间的额外租金。

最终，船东放弃要求船体清洗，但仍然损失了10天租金，因为船舶为前往港口进行船东要求的船体清洗而提前空载了10天。租家提出他们可以支付船体检验的费用，但不负担其他费用。船东坚持索赔船舶空载期间的租金损失约7.5万美元，转而在船舶经纪人追索该损失。由于船舶经纪人将未经船东同意的条款发给了租家，船舶经纪人的抗辩空间很小。最终，船舶经纪人与船东达成和解，向船东赔偿了6.5万美元。ITIC对此进行了赔付。





丙烷货物数量错误

某船舶经纪人以包运合同的方式安排了一份租约，船舶每月定期运输一票丙烷货物。

买方要求变更其中一票货物的数量，并将该要求发送给了船舶经纪人。

船舶经纪人办公室的业务员未能转达上述变更要求，因此该票货物按照通常数量装载上船。卖方将每票装船货物的数量告知买方，彼时货物数量变更请求未转达给卖方的事

方才浮出水面。

最终收货人无法提取全部货物，多出来的那部分货物不得不卸载到存储系统中，并以现货出售。

船舶经纪人未转达变更请求这一过错导致产生了额外的绕航费用、滞期费、存储费和现货出售损失。

以上全部损失共计35万美元。船舶经纪人对此进行了全额赔偿，ITIC随后向船舶经纪人作出赔付。



屋面瓦托运人火冒三丈

某班轮代理人接受了一票屋面瓦货物的订舱。这些货物装载在24个集装箱内，将由驳船运输至装货港后，再转船运往英国。

代理人将订舱详情输入了班轮公司的订舱系统中，但未注意到班轮公司因舱位不足拒绝了订舱请求。代理人自顾自地继续下一步安排，并向托运人提供了每个集装箱2300美元的运费报价，托运人接受了该报价。

随后，24个集装箱由驳船运输至装货港。直到此时，代理人方才意识到错误。代理人在未通知托运人的情况下，安排将这些集装箱装载在了下一艘有舱位的船舶上。此时，运费已从每箱2300美元上涨至每箱4500美元。

货物抵达卸货港后，班轮公司要求托运人在他们放货给收货人之前结清额外的海运运费。托运人拒绝付款，因为他们并未收到运费上涨的通知，而且他们已经基

于代理人所报每箱2,300美元的运费将货物出售给了他们的买家。

由于托运人具有强有力的抗辩来支持他们不结算未付运费的主张，班轮公司转而向代理人追索海运运费的差额。显然代理人在接受订舱时存在他们本不应出现的疏忽，因此，代理人最终向班轮公司支付了运费差额，即每箱运费差额2200美元×24个集装箱=52800美元。ITIC对此进行了赔付。

有ITIC承保，问题迎刃而解

某地球物理测量顾问在客户的船舶上开展测量作业。在使用客户设备测量水中声速之时，测量师绑扎测量设备的结没打好，发生滑脱，致使设备落水，无法找回。

测量师的合同中载有“各负其责”（knock-for-knock）条款。这表明，测量师不对客户财产所遭受的任何损害承担赔偿责任，即便损害系因其疏忽所造成。

然而，该合同适用意大利法律，受意大利司法管辖。根

据意大利法律规定，“各负其责”这类责任限制和责任免除条款仅在合同双方均明确同意的情况下才可执行，即该条款旁边应有合同双方的签名。由于该合同中的条款均为标准条款和条件，经咨询法律意见，测量师很有可能无法根据“各负其责”条款而免责。

因此，ITIC以尽可能最有利的条件按1.5万美元就该索赔达成了和解。

始终以书面指示为准

某海事检验人受托开展“起租燃油”检验。检验人上船后，船长口头告知检验人，右舷3号舱和中间3号舱不在租船协议范围内，无须进行检查。

检验人未与委托方核实就听信了船长的话，没有对前述燃油舱进行检验。

结果发现船长告知的信息是错误的。检验人的委托人就

其因检验不全面所遭受的损失向检验人索赔3.8万美元。

ITIC最终以3.5万美元就该索赔达成了和解。

由此可见，在开展服务之时，切勿总是听信第三方告知的信息，而应随时与您的委托人核实。如有任何分歧，均应留予委托人解决。

技术管理不善争议

某船舶在履行完租船合同后，于租船合同项下约定的正常还船期内交还给了船东。

此后不久，船东启动了破产程序，该船舶于一年后被拍卖。拍卖过后，船东提出主张称，该船舶系因技术管理不善而被交还。

船舶管理协议中载有仲裁条款，船东据此启动了仲裁程序。船东声称船舶管理人违反了管理合同项下义务，以此为由向船舶管理人提出了损害赔偿要求。

索赔的焦点在于船东声称某辅机修理作业上存在错误/迟延，因此导致承租人停租船舶并随后终止租船合同。船东进一步主张称，这最终导致船东破产、涉案船舶遭到司法出售，并且出售所得远低于市场价格。

船东索赔：

1. 船舶市场价格与拍卖所得之间的差额；

2. 因辅机保养/维修不善而产生的成本；和

3. 船舶为拍卖出售招致的航行费用。

船东向船舶管理人提出的索赔总金额高达500万美元。仲裁程序启动后，经证人讯问和证据听证，仲裁员作出指示，表示证据听证结果对船舶管理人有利。无确凿证据可证明船舶管理人对辅机的技术管理不善。

索赔方承认，根据仲裁员的指示，其索赔很有可能会被驳回。

因此，索赔方提议和解，表示如船舶管理人放弃向他们索赔大部分讼费的权利，则他们愿意撤回对船舶管理人的索赔。船舶管理人接受了这一提议，双方签署了和解协议。

ITIC赔付了因抗辩程序产生的费用19万美元。

消失的浮标

受客户指示，某验船师对一个浮标的系泊布置计划的合适性进行审查。该浮标重250吨、直径12米，最终将供那些在偏远港口装载铁砂的船舶使用。

在投入使用之前，浮标被设置在某港口内的临时系泊装置之上。但在一场暴风雨中，系泊链断裂，浮标被冲到沙滩上。

为从沙滩上寻回浮标并进行修理，浮标所有人花费了180万美元的费用。

浮标所有人主张验船师在以下方面存在过失：

1. 计算系泊荷载；
2. 评估浮标可能遭受的风浪荷载；和

3. 评估系泊能力。

浮标所有人起诉验船师，追索其主张的损失。双方当事人各自聘请了专家团。随着审判的临近，显然，案件将完全取决于专家证据以及各出庭专家的说服力。因此，对双方当事人而言诉辩均有不小的风险。

就在审判即将开始前不久，原告提出了一个和解方案。该方案遭到被告的拒绝，但双方以此开始了和解谈判。最终，验船师以45万美元就涉案事宜达成了和解。尽管该金额数目不小，但已大大低于原索赔金额。

ITIC对该和解金额和10万美元的法律费用进行了偿付。



读者提问

如有其他问题，还请继续发送给我们——我们很高兴收到提问。请发送邮件至 askeditorCR@thomasmiller.com。

船东因承租人未付滞期费而扣留我的佣金。请问船东可以这么做吗？

感谢您提出这个问题。这一情况现在越来越常见了。但根据租船合同的条款规定，答案是一一不行！船东是不能这么做的。只要运费或租金支付完毕，船东向船舶经纪人支付佣金的义务即被触发。即便之后承租人可能对滞期费提出异议，或干脆不支付滞期费，这也不能改变佣金到期应付的事实。即使委托人主张船舶经纪人在某种程度上未充分履行订约后的义务，其仍无权拒绝支付佣金，只是可以索赔其因所称船舶经纪人订约后义务履行不充分而遭受的损失。船东是不能扣留您的佣金的。

作为船舶代理人，我们一直被要求接受由理赔协会出具的期限为五年的赔偿保证书（保函）。这是可接受的吗？

理赔协会向代理人出具保函，通常是因为船舶的所有人在相关司法管辖区内可能面临潜在责任，而代理人可能

会被认定为需对此承担连带或单独责任。为就该责任取得担保，代理人往往会设法扣押船舶。而为了避免此等情况发生，理赔协会通常会向代理人提供保函，载明为使代理人不扣押船舶（或如已扣船，则解除扣押），理赔协会同意就因相关事件引起的所有损失和责任赔偿代理人并使其免受损害。在此早期阶段，何时会有索赔提起，甚至是否有索赔提起，我们均无从知晓。因此，如果索赔程序的启动时间发生迟延，或如果索赔需花费数年才能走完法律程序，那么对保函设定期限或到期日可能会使代理人遭遇风险。因此，我们建议不要接受载有到期日的保函。如果实在别无选择，您应至少确保保函的期限应足以覆盖索赔方根据当地诉讼时效起诉的时间（例如，在英国，索赔方有长达六年的诉讼时效——再加上一年的送达期限——共计七年）以及索赔走完法律程序的时间（这可能还需要数年）。

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：Wilhelminakade 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/)