

理赔回顾

第05页 →

付款问题

第09页 →

读者提问

▮ 被要求参加调解，
我一定得去吗？ ▮

本期内容：

- 02 一系列不幸事件
- 03 游艇上的医疗紧急救援
- 04 人物访谈： Matthew Offers
- 05 索赔通知发送至错误邮箱
- 06 设计疏忽
- 07 船舶代理人催讨付款
- 08 航运公司拒付罚金

欢迎阅读ITIC理赔回顾五月刊。

ITIC保赔协会在新加坡召开了三月份的董事会会议。会后，ITIC在亚洲文明博物馆举办了一场招待酒会，众多会员、保险经纪人和其他与协会有关的重要人员都参加了酒会。参加酒会的还有TT Club的董事，他们刚好同一周也在新加坡举行董事会会议。

感谢各位读者在“读者提问”板块的踊跃提问。请一如既往将问题发送至askeditorCR@thomasmiller.com。

本期《理赔回顾》精选了ITIC近来处理的海事相关案件。希望这些案例能够引起您的关注，同时帮助您发现潜在的问题，以避免在自身业务经营中重蹈覆辙。

编者按



一系列不幸事件

某近海勘测公司与一家石油公司签订合同，对某些天然气田进行物理勘测和岩土工程勘测。

涉案气田的天然气开采已中断一段时间，石油公司考虑重启开采并进一步开发气田。勘测的目的是为了在新的钻井作业开始之前对海床和油田的状况进行评估。

提供勘测服务的过程中发生了一些事情，导致勘测服务延迟开始和完成，整个延误约281天。

石油公司对延误造成的损失提起索赔，认为延误是由于勘测设备故障、与勘测员租用的船舶存在争议、勘测工作瑕疵、勘测

员未完成义务和进行纠正等原因导致的。

很显然，所称部分延误并非由于勘测员的过失导致的，例如因与船舶之间存在操作性争议而导致的延误、或因恶劣天气导致的延误。但是，部分延误确实是由于勘测员和/或其分包商的过失导致的，例如未能确保船上配备正确的设备。

此外，合同中包含违约金条款，规定勘测员对延误承担的责任上限为合同价格（约90万美元）的10%。一开始，索赔人将所有延误看作一个事件并按一次上限索赔。但是，他们后来主张他们有权按三次事件责任上限共270万美元索赔。**该索赔最终以120万美元和解，ITIC对此作出了赔付。**

养成检查船舶状态的习惯

根据船舶管理合同，某船舶管理人在2014年至2017年期间负责管理相应船舶。还船后，管理人收到船东的索赔通知。船东称他们因管理人过失遭受了超50万美元的损失。但是，索赔通知中并未对所称过失予以具体说明。

考虑到船东接下来可能会提起正式索赔，ITIC安排验船师对船舶进行检验并准备一份报告，以便他们能够对任何此等索赔作出评估和/或进行抗辩。该报告指出，船舶在交还给船东时的状态存在大量缺陷，验船师认为管理人本应在交船前纠正其中许多缺陷。管理人在对这类索赔予以抗辩时，存在的一个问题是缺乏他们首次接收船舶时船舶状态的证据，因为他们当时□□或交船后不久□□并未安排船舶检验（尽管ITIC一直建议管理人这么做）。

约12个月后，船东律师发来律师函，索赔80万美元，包括修船费用、停租损失和燃油费等他们认为由管理人的过失所产生的损失。船东随后提起了仲裁。

该索赔最终以25万美元和解。该和解方案考虑到了诉讼风险，以及管理人在证明他们所认为的接管船舶时的状况可能遇到的困难。此外，该方案还考虑到仲裁的下一阶段需要证人证词，这将至少花费5万美元，因此通过和解可以避免这些费用。

无情的船东

某游艇管理人经过成功协调，对船上一名患病船员实施了医疗紧急救援。一架直升机从游艇上接走了这名船员，并将他送往岸上一家医院。这次救援产生了3万美元的费用，由管理人直接支付了。

后来，船东拒绝向管理人赔偿费用，理由是事后医生认为船员在自我报告时夸大了他的情况（船员认为他心脏骤停），管理人应当知道该船员容易夸大其词，因为他素有疑病症患者的名声。

ITIC站在游艇管理人的立场提出抗辩，根据从船员那收到的反馈，该救援是恰当的，且符合国际海上人命安全公约（SOLAS）的要求。

船东仍然坚决不付款，并拒绝将此事转交给他们的保赔协会，因为他们担心这会使他们的损失记录更糟，影响即将商谈的续保条件。根据游艇管理协议，管理人应是保赔险保单上的共同被保险人，因此管理人可以直接向保赔协会报告此事。然而，船东被发现未能履行保单项下的职责，从而使管理人丧失了向保赔协会直接追偿的权利。

最终，ITIC基于以下两点与船东协商追偿事宜：(a) 管理人的行为是合理恰当的；(b) 若管理人得到了共同被保险人应有的保险保障，则该索赔是可以从保赔险获得赔偿的。

该索赔以船东全额补偿3万美元解决。





人物访谈 Matthew Offers

您在ITIC工作多久了？

12年半。

请问您如何平衡理赔工作和您的其他工作职责？

这并不总是容易的，理赔往往要求投入更多的时间和参与度，因为需要审阅以往的往来邮件、当前的往来邮件并起草回复。

您在理赔工作中遇到的最大挑战是什么？

处理会员与索赔人之间的商业关系，因为索赔人往往是会员的客户且会员希望与他们保持长期关系。尤其是当会员似乎并不存在任何过错的情况下。

在您经手的理赔案中，哪个案子是最令您印象深刻的呢？

我确实记得那么一个案子，那是在ITIC工作第一年经办的一个案子。案涉货物为郁金香，装载在一个冷藏集装箱中。为确保货物在抵达目的港时处于良好状态，要求在航程中对温度进行特定调整。当我完全理解整个程序（彼时似乎非常复杂）后，我对一个看似无关紧要的判断错误居然能够造成如此巨大的损失深感震惊。

您最喜欢理赔工作的哪个部分？

大家都喜欢在遇到麻烦时能够找到可以帮助自己的人，希望他们可以帮助自己解决问题。当我们可以这么做时，这是一件非常棒的事情。

您还有什么人生抱负或未来目标未实现吗？

我想留出一些时间去那些我还没能去过的地区旅行，比如远东、澳大利亚、新西兰。

您最喜欢的一句话是什么？

常识，其实并不那么普遍。

您有什么爱好，最喜欢的消遣方式是什么？

我高尔夫球打得很烂，但我目前正处于人生中不建议进行很多体育活动的阶段。

您最喜欢什么食物？

冰镇啤酒和羊肉咖喱，每顿必吃，这让我女儿很恼火。

您最喜欢哪部电影？

可能是大家都能猜想到的电影中的一部，如《教父》或《总统班底》，但最近我确实认为新《壮志凌云》非常值得在周五晚上观看。

您最近看了什么书或者下载了什么音乐？

我刚看完罗伯特·加尔布雷思的《墨水黑心》，其中涉及线上创意类型谋杀和网络喷子栖息的奇异世界，非常好看，但有将近一千页，需要提前做好准备以留出一些时间。

您有什么特别讨厌的小事吗？

太多了，无法在这里一一列出，我的任何同事/家人都能证明！

如果不在ITIC工作，您可能会在做什么？

我会假设我中了彩票，惬意地坐在自己的游泳池旁。

付款问题

某船舶代理人收到船东的委托，要求代理人为船东被英国海事与海岸警卫署（MCA）扣留的船舶安排一次船舶检验。

MCA告诉代理人，除非他们同时收到检验申请表和费用，否则他们不会进行检验。虽然船东已提前转账，但他们几天后才发送填好的申请表。因此，代理人在收到检验申请表之前不能向MCA付款。申请表最终于周四下午收到，代理人在收到船东批准后立即于周五向MCA递交申请表和付款。然而，在代理人不存在任何过错的情况下，该款项周一才入账，而MCA在付款结清前不会进行检验。

船东称会员未能在收到资金后尽快支付给MCA，存在过失。船东计算他们因船舶在港口滞留一个周末所遭受的损失为7.5万英镑。

船东委托律师发送了数封电子邮件进行索赔。ITIC对

船东的论据作出了详细反驳，包括援引代理合同中的各项条款规定¹¹。对于非由代理人造成的延误不承担任何责任，且代理人的责任以代理费（1500英镑）为限。随后船东放弃索赔，保持沉默。

与此同时，船东继续拒绝向代理人支付代理费和垫付费用，这些费用在五次船舶停靠期间共计约5.5万英镑，所有船舶均为同一个船东所实际拥有。

ITIC建议代理人等到针对他们的9个月索赔时效（参见合同条款）过去之后，再去向船东追讨他们自己的索赔。九个月后，ITIC致函船东要求付款，但未有回应。随后，ITIC威胁扣船并提起诉讼。

之后收到船东答复，船东提出在自负讼费的基础上和解。ITIC指出他们的索赔已过时效。船东别无他法，只好同意债务无争议，并最终支付了未付的5.5万英镑。ITIC承担了7,000英镑的法律费用。

索赔通知发送至错误邮箱

本案所涉会员为船东与租家之间的船舶经纪人。船东将其滞期费索赔通知发送给船舶经纪人以转达给租家。然而，船东将索赔通知发送到了船舶经纪人的业务邮箱地址，尽管1) 定租摘要中明确规定任何索赔均应提交至经纪人的索赔邮箱，2) 定租后第二天再发送一封电子邮件，指定相同的电子邮件地址，并说明重要信息必须打电话跟进，和 3) 船舶经纪人在其提醒船东滞期费索赔时效的电子邮件中也再次指定了相同的电子邮箱地址，而且该邮件还明确要求若船东未收到任何确认收悉的反馈，应提醒船舶经纪人。

船舶经纪人未注意到船东发送至业务邮箱的滞期费索赔通知。直到两个月后他们收到租家询问是否存在任

何滞期费索赔的电子邮件并开展邮箱检索中才看到该通知。他们当日就将索赔通知转发给租家，但租家告知该索赔已过时效。

船东辩称，不管索赔通知发送到了哪个邮箱，船舶经纪人均应将索赔通知转发给租家，但船舶经纪人并未这么做。ITIC列出了船舶经纪人发出的关于正确使用电子邮件的各种通知，并指出他们不承担责任，因为经纪人传递滞期费索赔的责任是基于索赔通知首先被发送到了正确的电子邮件地址。

船东未提起索赔。最终，根据船舶经纪人的条款规定，船东索赔过了时效。





船体设计疏忽导致返工

2021年夏，某造船工程师与一造船厂签订合同，为船厂设计四艘完全一样的船舶。这些船舶将建造为客船，并最终由三个不同的船东接收。

在海上试航的过程中，注意到船舶存在过度振动，有可能会损坏船体结构。经造船工程师同意，对船舶进行了初步改动，但问题仍然存在。

为确定根本原因，委托了一位专家提供分析意见。专家分析表明，问题明显是由于设计疏忽产生的。基于专家报告，造船工程师修改了他们的设计，造船厂对第一艘船舶做出了进一步改动。问题解决了，第一艘船舶得以交付。

船东和造船厂随后要求造船工程师支付修正费用4.1万欧元。ITIC支付了该笔费用。

收货人之谜

一艘装载石油产品货物的船舶正驶往卸货港。租约中包含一项条款，允许租家在提供保函（LOI）的情况下，变更卸货港和随后的提单。租家行使了该条款。船东准备了新提单，并将新提单发送给船舶经纪人以转发给租家，但是，船舶经纪人忘记将新提单转发给租家了。

与此同时，租家在假定除新卸货港外，其他内容均保持不变的基础上授权船长签发新提单。然而，在此份新提单中，因未知原因，收货人的名称也被修改了。

在上述错误被发现之前，新收货人已经将货物提走了。实际收货人和信用证开立银行立即采取行动，导致船舶滞留，给租家

造成了约40万美元的初步损失。

租家向船舶经纪人索赔，理由是船舶经纪人未将修改后的提单转发给他们审查，使他们（如租家所言）失去了发现错误的机会。ITIC提醒租家具有减损义务，并指出是租家自己在实际未见到新船东提单的情况下授权船长签发新提单。

在租家采取减损措施后，损失金额降为7.5万美元，由租家（在未见到提单的情况下授权签发提单）、船东（将收货人名称写错）和船舶经纪人（未能将提单转发给租家审查）三方均摊。**ITIC支付了船舶经纪人应承担的部分，即2.5万美元。**



拖轮船东：不祥的预兆

某船舶代理人收到一船东的指示，要求代理人安排拖轮对其一艘在大西洋遇到困难的船舶进行拖带。

代理人安排拖轮对船舶进行拖带，但船舶依然沉没了。

代理人收到了拖轮公司的账单并转发给了船东。账单总金额为22万美元。

船东称由于船舶灭失，他们陷入了财务困难，无法支付账单。船东承诺，一旦他们卖出一艘船，他们会立即付款，但船舶何时可能卖出尚不清楚。与此同时，代理人面临着拖轮公司要求结算账单的压力。

ITIC发函给船东，但未收到答复。ITIC注意到同一船东运营的另一艘船舶正驶往法国港口。法国被视为是对扣船友好的司法管辖区，因为法国通常允许扣押姐妹船。虽然上述船舶的登记所有人非该船东，但法国律师给出的意见确认扣船应该是可能的，因为该轮的实际所有人似乎就是该船东。

于是船舶被扣。为能使船舶得以释放，船东通过向法院账户存入现金的方式提供了担保。船舶因此得以释放。随后针对谁是该船的实际控制人进行了谈判。最终，拖轮船东同意将他们的要求降低至10万美元，本案以该金额和解，且该金额最终得到船东的全额补偿。

因下雨未进行检测

一小艇发生明显船体受损和湿损，船东诉称验船师本应在检验中注意到这些损害，但却遗漏了。索赔总额为3.3万美元，法院文书业已签发。

ITIC指示一位律师为验船师进行抗辩。调查发现验船师考虑到检验当时的情形（正在下雨，且小艇刚被拉出水面）而未使用水分测量仪进行检测。取而代之的是，进行了冲击测量 (percussion soundings)，没有发现湿损。

因此，验船师的责任问题取决于验船师是否由于上述情况而疏忽大意，未能警示索赔人他没有使用水分测量仪。

根据验船师他们的合同条款，验船师承担的责任以检验费的十倍（本案中共计8450美元）为限。ITIC建议和解，索赔人同意。



履职欠佳

某船舶管理人因据称未能履行其监督船员的职责，导致船员工作表现不佳、船舶养护标准低下而遭受索赔，索赔金额为100万美元。

该索赔是由船壳险保险人提起的，他们已向船东作出赔付并取得代位权。根据管理协议，管理人是船壳险保单下的共同被保险人。因此，管理人的主要抗辩理由在于，如果一个被保险人已从保单中获得了损失赔偿，则该被保险人不能向该保单下另一个被保险人追偿。索赔人主张，由于管理人对船舶不具有所有人权益，如果证据显示管理人存在过失，则管理人无法依赖于共同被保险人这一理由。

ITIC向一名皇室法律顾问征询意见。该皇室法律顾问完全不同意索赔人的上述主张，认为尽管管理人对船舶不具有所有人权益，但确实就该船舶而言具有可保利益。最终，为免于诉讼纠缠，该索赔以5万美元的金额予以和解。然而，诉讼产生的法律费用近20万美元，由ITIC支付。

标签之责

中东地区某港口代理人受一家航运公司委托，协助卸载94个集装箱。

随后，港口当局对每个集装箱征收333美元的罚款，因为他们没有为以代理名义运输的货物提供正确的IMCO（政府间海事协商组织）标签。

代理人要求航运公司承担罚金并直接与港口当局结算。但遗憾的是，经过长时间讨论，航运公司不愿承担责任，认为集装箱已正确张贴标签，且案涉货物系政府货物，港口当局应向国防部索要罚款。

由于货物的军事性质，卸货时不允许拍照，使得代理人无法验证航运公司的说法。

由于本案涉及的是港口当局征收的罚金，该索赔属于ITIC的承保范围，因此ITIC全额支付了30,561美元。

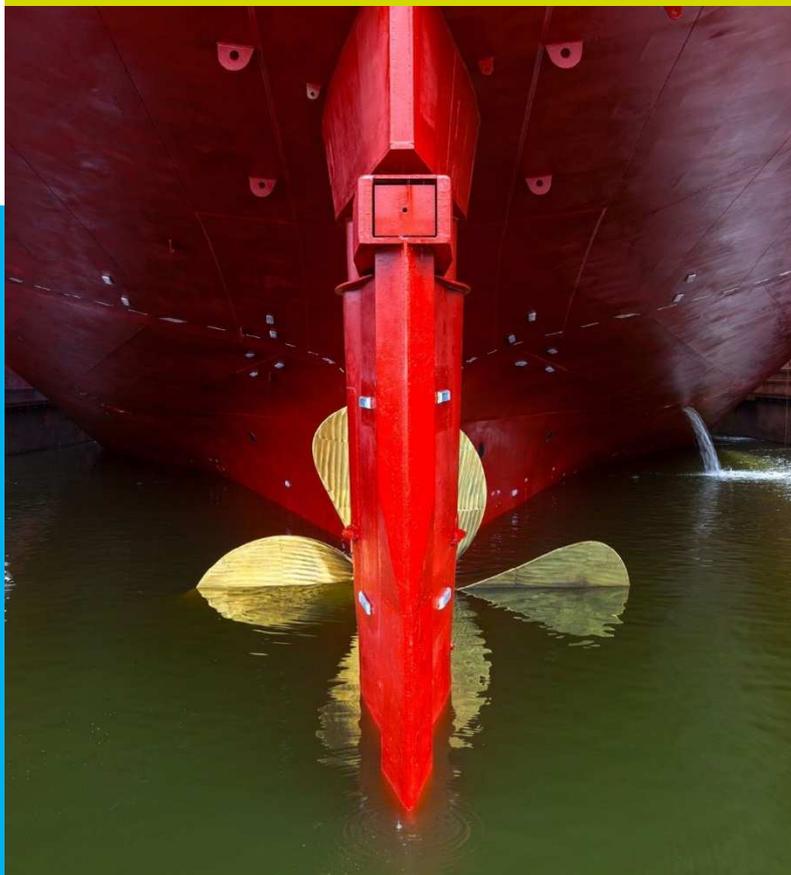
保税区临时仓储的限制

某船舶代理人计划提取存放在港口临时仓库中的货物。船舶代理人的原意是要把货物转移并进行“保税货物”的申报。但他们没有这样做。原因很简单，他们忘记了。

由于货物在临时仓库存放时长超过了允许的90天，产生了7.5万欧元的海关罚款。

由于没有抗辩理由，委托人不得不支付了罚款，并向代理人追偿。

ITIC按罚款金额作出了赔付。



《准备就绪通知书》未准备就绪

美国某船舶代理人未能及时向码头发出《准备就绪通知书》（NOR），导致延迟近五天。

代理人的委托人一共损失了7万美元。这是因为如果代理人在正确的时间递交了有效的NOR，就可以提前开始计算滞期费。但由于NOR的延迟递交，船舶在本应计入滞期费的一部分时间内没有产生滞期费，而这个延迟是由于代理人未能及时提交NOR引起的。

幸运的是，代理人与其委托人之间具有良好的商业关系，委托人同意按其损失金额的50%接受赔偿。

因此，总索赔金额为3.5万美元，由ITIC支付。





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

我被要求参加调解，我一定得去吗？ 什么是调解？

感谢您提出这个问题，这也是我们经常被问到的问题。事实上，我是调解程序的忠实拥护者，我们许多索赔案都是在调解期间或调解后不久和解的。调解就是我们经常听到的替代性纠纷解决（ADR）机制中的一种解决方式。而这种解决方式即替代了法院诉讼。

关于前半部分问题，正常情况下答案是否定的，即您不一定要去。调解通常是一个自愿参加的程序。如果当事人是自愿参加，而非被迫勉强参加的话，最终效果会更好。但是，有时可能会受合同义务的约束而必须参加。此外，作为诉讼程序的一部分，法院有时也会要求当事人参加调解。但最终，调解通常都是自愿的。话虽如此，如有当事人（无正当理由）拒绝参加调解，法院往往会不满。

简言之，调解实际上就是有第三方调解员参与协助的和谈会。调解员通常是相关领域的律师或专家。虽然各方当事人在某种程度上可以在调解中各抒己见，但通常所有当事人与调解员在同一个房间里开始座谈。各方当事人将向对方当事人陈述其主张。在这之后，各方当事人将退回到自己的房间，调解员会在各方之间来回走动，试图促成一个解决方案。任一方当事人对调解员所说的任何内容均将完全保密，调解员只有在得到明确指示的情况下才会将其转达给对方当事人。

调解程序的时长将由各方当事人决定，通常会安排一天的时间。我们见过刻意控制时间的短调解（最长3小时），也在案情复杂和/或当事人众多的案件中经历了漫长调解。

调解员只是一个协助者，并不像法官或仲裁员那样可以决定和解条件。和解将由各方当事人达成并同意（或不同意）。鉴于此，对于法院无法解决的问题，调解可以产生非常富有想象力的解决方案。

我们能否采用新流程签发提单？

我们偶尔会收到会员是船舶代理人的提问。他们代表船东签发提单，询问能否采用一个不同的流程来签发提单，比如将提单的扫描件发给托运人，然后托运人在扫描件上背书。会员应确保与船东已充分讨论过任何新程序，并在更改已获批准的程序之前取得船东的书面批准。虽然新流程可为各方当事人节省时间，但对于判断是否为正本提单增加了难度，有可能会增加欺诈风险。ITIC在处理各色案件时发现，卸货港代理人收到欺诈性提单的索赔案件增多。必须注意，“正本提单”更不容易被复制或更容易被识别。会员应确保同意签发提单的批准也来自实际上他们所代表的当事方，例如，如果是船长/船东，则必须取得船长/船东的批准，即便会员是由租家委托或指定的。

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，注册办公所在地位于：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/)