

理賠回顧



慶祝《理賠回顧》出版第50期

歡迎閱讀本次ITIC理賠回顧特刊。本刊為第50期，回顧首期發行於1993年——在這一年裡，比爾·柯林頓（Bill Clinton）就任總統，納爾遜·曼德拉（Nelson Mandela）和弗雷德里克·德克勒克（FW de Klerk）榮獲諾貝爾和平獎，最重要的是，哈利·凱恩（Harry Kane）出生了。本期特刊封面涵蓋了以往多期的圖片。

自1993年以來，業務情況發生了很大變化，索賠變得越來越複雜，欺詐行為越來越狡猾，同時科技也扮演著越來越重要的角色。然而，傳統人為錯誤仍然是ITIC所處理的大多數理賠案件的核心。ITIC早在1993年就幫助會員處理過的一些錯誤至今仍在發生。

本期《理賠回顧》中有一起來自首刊的理賠案件——看看您是否能找出是哪一起。這麼多年以來，ITIC持續為會員提供協助，無論是賠付會員因錯誤或疏忽所引起的索賠，還是在會員遭受錯誤指控時為會員提供法律抗辯支援。

事實上，自1992年以來，ITIC支付的理賠款已超過5億美元，追回的墊付款和佣金已超過2.4億美元。

藉此機會，我個人想對過去和現在為《理賠回顧》做出貢獻的所有人表示感謝，這著實是團隊努力的成果。同時，我也想對各位忠實而熱情的讀者說聲謝謝，感謝你們一如既往的支持。

請勿忘記持續在“讀者提問”專欄提問。
您可發送電子郵件至askeditorCR@thomasmiller.com與我聯繫。

希望本期特刊能給您帶來趣味並提供資訊。

讓我們向下一個五十年邁步！

編者按



抗辯受限

某船舶代理人收到租家諮詢，詢問卸貨港是否存在任何可能會給船舶帶來麻煩的限制。代理人致電碼頭詢問，碼頭口頭告知並無任何限制，於是代理人將這一資訊回饋給了船東和租家。

兩週後，船舶靠泊卸貨港，但卻因空高限制而無法卸下全部貨物。隨著貨物被卸下，船體在水中逐漸上浮，幾乎快要碰到港口起重機，因此船舶不得不移泊至另一港口完成卸貨。

租家隨後向代理人索賠船舶因不得不將部分貨物卸於其他港口所產生的約4.5萬美元的額外費用。

雖然代理人向船舶經營人提供了錯誤的資訊，但他們只是傳遞

碼頭提供給他們的錯誤資訊。抗辯的要點在於，由於代理人只是傳遞了碼頭向他們提供的資訊，因此他們並不存在疏忽。然而，由於缺乏書面證據，代理人很難證明這一點。

代理人與租家進行談判，租家同意以3.4萬歐元和解。鑒於該索賠不可能直接抗辯，而和解又可以避免產生訴訟費用，ITIC對該和解金額進行了賠付。

此案非常具體地說明了為什麼所有的電話溝通均應用電子郵件跟進——或至少留下通話記錄，因為當下證據在出現爭議時總是十分有用。



未要求檢驗的後果

某船舶管理人接手管理一艘散貨船。該船係船東6個月前在“未見實物”的基礎上購買的。在該管理人接手之前，船舶一直由另一家第三方管理人管理。在將船舶加入其船隊時，管理人並未對船舶進行管理前檢驗。

此後不久，船舶被港口國扣留，直到部分問題得到修正後才被釋放。此等修正作業耗費40萬美元。

隨後，該船被允許以單航次的方式駛往修船廠，為重新入級，又花費了300萬美元。船東主張所有此等作業都是由於管理人對船舶管理不當所引起的。

受指派的專家表示，很明顯早在將這艘船舶交由管理人管理之前，該船的船況就已經惡化很長一段時間了，同時他們認定由於所進行的修理作業是船級社、船旗國和港口國所要求的，相關修理費用本就無法避免。因此，要求管理人承擔修理費用的主張被駁回。

然而，由於遭受了扣留以及後續進行了修理作業，船舶停租了78天。為此，船東向管理人提出了200萬美元的索賠，聲稱如果管理人對船舶維護保養管理得當，

停租期本可以儘量縮短。

ITIC再次諮詢專家。專家認為，如果船舶管理人在船舶剛交由他們管理時就對船舶進行全面檢驗，他們就會發現船舶狀況不良，也可以適當規劃相關作業，達到效率最大化。專家還認為，如果管理人規劃得當，船東主張的78天停租期本可以減少35天，相應地，索賠總額就會從200萬美元降至100萬美元左右。BIMCO Shipman船舶管理契約下的最高賠償責任限額為120萬美元。

管理人提出了75萬美元的和解方案，船東接受了。此案體現了會員在接手管理船舶時對船舶進行詳盡檢驗的重要性。

謹慎的船舶管理人應確保在開始提供船舶管理服務之時（或盡可能接近該節點）對船舶開展全面檢驗。ITIC處理過多起這樣的索賠案件——管理人難以證明船舶在其開始進行管理之時已然處於不良狀況。在缺乏當時的檢驗結果的情況下，管理人很難證明船舶狀況已經不良。此外，如果檢驗發現船舶狀況極差，管理人可以藉此機會拒絕接受管理委託。

糖果不能冷凍

某代理行將從印度運往安哥拉的一批糖果的冷藏溫度設置為-18度，而非+18度。這批價值2萬美元的貨物全損。索賠金額還包括1萬美元的額外貨物處理費和法律費用。

經審查，顯然代理人錯誤地在運送人系統中輸入了“-”。因此他們應當負責，這一點是無可抗辯的。運送人以3萬美元與托運人達成了和解後轉而向代理行進行追償。ITIC在扣除自負額後向船舶代理行作出了全額賠付。



快卸費索賠速戰速決

某船舶經紀人定期在特定貿易中接受同一承租人的委託。在這類交易中，經紀人習慣上加入“快卸費為延滯費的一半（half despatch）”的約定。該約定是指如果承租人比規定的時間更快地完成船舶作業，則可以向船東收取一定的費用。快卸費實際上與支付滯期費相反，其費率通常是滯期費的一半，故稱“half despatch”。

然而，在簽訂某一租約過程中，船東特別要求免付快卸費，即他們不用支付任何費用。

租約摘要中包含“half despatch”的表述，船東告知經紀人這是不正確的，並且他們的要求是免付快卸費。

經辦經紀人當時是替另一名經紀人代班，他同意剔除“half despatch”的條款，但卻沒有通知租家，亦沒有相應修改租約摘要。因此，情況變成：租家認為他們同意的是“half despatch”，而船東認為他們同意的是“免付快卸費（free despatch）”。

毫不意外，航次結束時，租家認為船東應向他們支付快卸費，而船東拒絕支付。租家要求經紀人補償他們應得的金額。

由於差額相對較小，而且經紀人明顯存在錯誤（儘管有一定空間可以抗辯該錯誤並未造成任何損失），為謹慎起見，經紀人以4.5萬美元和解，以避免法律費用和訴訟風險。ITIC對此作出了賠付。

裂縫引起的索賠

某造船工程師受客戶委託，為客戶設計一艘24米雙體船，為海上石油和天然氣行業提供服務。在船舶建成後的試航期間，以及船舶交付給客戶後，船舵均出現了明顯巨大振動。這對船體造成了壓力，最終導致船體結構出現裂縫。

造船工程師與船東和造船廠合作，試圖找出解決方案，並對船舶進行了各種改裝。然而，這些改動對船舵振動並未有效減弱。

船舶營運因此受到短期限制。進一步調查發現船舵振動是因原始螺旋槳出現氣蝕導致的。氣蝕是指附近葉片（即螺旋槳）形成氣泡，導致船舵和/或葉片表面出現凹坑。

造船工程師建議更換螺旋槳，認為這可以減輕振動。於是，螺旋槳更換了，費用由設計公司承擔（也由ITIC承保）。然而，雖然振動因此有所減輕，但船舶仍然無法達到設計合約中規定的速度和性能指標。

為此ITIC聘請了專家對振動和性能問題是否可歸咎於造船工程師的錯誤提供意見。專家得出結論：造船工程師設計的螺旋槳

尖端與船舶之間缺乏間隙可能是振動的主要原因。

專家建議安裝新舵以及直徑更小的螺旋槳。然而，由於船舵支撐結構並未按照造船工程師的設計建造，因此同樣需要修正，而只有完成這項修正作業，才能更換新舵。

此時，在進一步修正作業開展前，船東指示律師向造船工程師和造船廠提出索賠，要求他們賠償一系列損失，包括修正和修理費用、收入損失、船舶價值損失和其他相關費用。

由於索賠人試圖取得專家證據以支持他們的索賠，索賠進展緩慢，持續了好幾年。最終，他們提出了500萬美元的索賠，外加法律費用和利息。

雖經過多次調解試圖促成各方和解，但最終失敗。然而，由於造船工程師本身沒錢解決索賠，且保單下的保險限額與索賠金額相差甚遠，因此索賠人最終同意按40萬美元和解，該和解金額不足實際索賠金額的10%。ITIC向造船工程師賠付了該金額。

Mikaela的畫作之一



人物訪談：Mikaela Koni

ITIC歐洲的資深理賠主任Mikaela Koni坐下來接受《理賠回顧》主編的訪談，這是我們為瞭解ITIC和ITIC歐洲理賠工作人員所進行的定期訪談系列的一部分。Mikaela是ITIC歐洲的第一位全職員工，常駐利馬索辦事處。在本次訪談中，她簡單分享了理賠工作中她最喜歡的部分，我們也瞭解到為什麼她喜歡在業餘時間畫畫。

您擔任什麼職位？

我是一名資深理賠主任，目前負責ITIC歐洲分公司的歐洲理賠業務。

您之前在哪裡工作？請簡要介紹一下您的職業經歷。

在加入ITIC之前，我在一家租船公司擔任內部法律顧問。該公司專門從事亞洲與非洲大陸之間散裝和袋裝乾貨運輸。我的職責包括處理各種抗辯（FDD）索賠、燃油糾紛以及起草租船契約。在此之前，我在兩家私人律師事務所擔任受僱律師，主要處理企業和商務業務、多重爭議解決方案及法院訴訟。

您對新職位最期待的是什麼？

我們這個新團隊是為滿足歐洲會員的需求而設立的，我很高興能夠成為其中一員。我期待能夠處理更多新鮮有趣的理賠案！有人說過，“在ITIC沒有一天是無聊的”，這句話的確是再正確不過了，因為我們收到的每個索賠都是獨特的，具有挑戰性且總是令人興奮。

您在理賠工作中遇到的最大挑戰是什麼？

儘管我具有海事和法律背景，因此對在航運界活動的不同參與者都有一定的瞭解，但目前最有挑戰性的地方在於理解索賠背後的故事，因為重要因素往往隱藏在細節之中，而那些細節並非能夠輕易得到。

在您經手的理賠案中，哪個案子是最令您印象深刻的呢？

迄今為止，我處理過的讓我印象最深的理賠案是一個債務追討案。儘管債務追討往往不像賠償案那樣引人入勝和有趣，但這個索賠案不僅在當時哪怕放現在也很有意思。在這個案件中，我們的會員是代理行接受租家委託，為租家提供多次靠港和船舶服務，但卻沒有收到租家付款。儘管在追討這筆具體債務的過程中遇到了許多問題，但我們還是取得了法院對債務人作出的多項不利判決，並透過行使海事優先權扣押其中一艘船舶得以收回了大筆債務。

您最喜歡理賠工作的哪個部分？

我很喜歡理賠工作中的法律部分，比如法律研究和契約審查。

您最不喜歡理賠工作的哪個部分？

我非常不喜歡在處理索賠時，我們已經為會員窮盡一切可用的救濟措施，但卻沒辦法進一步幫助他們。這種情況很少見，但會讓你感覺像是放走了壞人一樣。

您最喜歡的一句話是什麼？

約翰·奧古斯塔斯·謝德寫於1928年的一句話：“船待在港灣裡固然安全，但這並不是造船的初衷。”

您有什麼愛好，最喜歡的消遣方式是什麼？

我喜歡玩獨木舟、立式划槳、跟我的狗一起遠足以及閱讀，但是我最喜歡的消遣方式其實是繪畫。我每週儘量投入至少兩小時在畫畫上，因為這有助於放鬆身心。

您最喜歡什麼食物？

儘管這聽起來很主流，我最喜歡的食物是一半豬肉一半碎牛肉的義大利肉醬麵。

您最喜歡哪部電影？

《時空永恆的愛戀》是我會反覆觀看的一部電影。動畫片我喜歡《神偷奶爸》、《小小兵》、《憤怒鳥》，這些電影總是能讓我開懷大笑。

您最近看了什麼書或者下載了什麼音樂？

V. E. 施瓦布寫的《艾迪·拉魯的隱形生活》。這本書講述了一個女人為了使自己永遠年輕自由而與魔鬼做了一個交易，但問題是無論她遇到多少人，卻沒人記得她。儘管這只是一部小說，但是它卻能促使你去思考並正確看待事物。

您有什麼特別討厭的小事嗎？

挺多的，但最討厭那些張著嘴巴嚼東西的人、弄爆氣球的人和公共場合外放聲音看Reels（Instagram中的短片）或影片的人。

如果不在ITIC工作，您可能在做什麼？

我可能會成為一名花匠或畫家！我喜歡明亮鮮豔的色彩，喜歡創作能給他人帶來快樂的東西。

葡萄酒溫度—— 梅洛可以低到多少度？

美國進口商從法國進口葡萄酒，之前曾在冬季經由紐約進口貨物時遇過這樣的問題：葡萄酒可能會受到零度以下的溫度影響，導致其結冰，因此變質。

針對這一問題，進口商指示代理行，要求代理行指示碼頭經營人在貨櫃運抵後立即開櫃，並在櫃內放置可攜式加熱器，以使櫃內溫度保持在冰點以上。

不幸的是，代理人未能就裝有葡萄酒的九個貨櫃貨物發出這一必要指示。雖然其中八個貨櫃貨物並未受損，但運送人因剩餘貨櫃內貨物凍損收到了12萬美元的索賠。

運送人向代理人追償。經過漫長的談判，雙方最終以32,650美元達成了令人滿意的和解。



索賠時效已過

在兩個航次結束後，船東在契約規定時效內向經紀人發送了兩封索賠函（分別關於加熱和延滯費），同時指示經紀人將這兩封索賠函轉發給租家。然而，經紀人並未注意到這兩封索賠函，因此沒有將它們發給租家。

大約8個月後，當船東詢問這兩項索賠的最新進展時，經紀人才發現他們遺漏了電子郵件，沒有將索賠函轉發給租家。經紀人立即將索賠函轉發出去，但租家拒絕支付這兩項索賠，因為根據傭船契約條款規定，該等索賠已過時效。

經紀人努力與船東和租家協商，爭取減少索賠金額，但最終失敗，隨後便將此事通報給ITIC。經紀人並無任何抗辯空間，這意味著船東可以向經紀人提出有效索賠。因此，經紀人以20.4萬美元的總額達成和解，ITIC對此進行了賠付。

這是一個非常常見的錯誤。安裝一個工作日誌系統和/或確保請假同事的工作有人接管，有助於避免在經辦人員不在時遺漏電子郵件。有的公司會設置一個通用的“理賠”收件箱供多人查看，以防遺漏電子郵件。



讀者提問

請繼續發送您的問題——我們很樂意答覆！

請把問題通過電子郵件發送給我們：askeditorCR@thomasmiller.com

大副收據 (MR) 與提單 (BL) 有什麼區別？

我們一些做船舶代理的會員經常會問到這個問題。從本質上來講，這是兩種不同的文件，具有不同的功能。大副收據是船舶確認收到貨物的收據，通常包含貨物類型、托運人姓名/名稱、收貨/裝船日期、裝貨港和卸貨港等內容，其中最重要的是對貨物的描述，並批註貨物或包裝上的任何標記或受損情況。若無批註，則通常被稱為“清潔”收據；若有批註或意見，則稱為“附條件”收據。大多數托運人都想要一份清潔收據。大副收據通常由船長或大副簽發。

提單具有多重功能。提單本身是貨物收據（憑大副收據換發），通常也是托運人與運送人之間運輸契約的證明。此外，提單還是物權憑證（即提單表明貨物的所有權或所有人權益——如果貨物在運輸過程中出售，這一點很有必要）。提單上的資訊通常來自於大副收據。這兩份文件內容必須一致。如果不一致，承送人可能會遇到問題，而船舶代理人轉而也會遇到問題。

如果您想要瞭解更多，可點擊此處連結：
<https://www.itic-insure.com/knowledge/e-learning/bills-of-lading/>
觀看ITIC關於提單的線上學習研討會影片。

請注意，本文件係由國際運輸仲介協會有限公司（註冊於英格蘭，註冊號2725312，簡稱“ITIC”）。ITIC在澳大利亞的所有業務均由TT Club Mutual Insurance Limited（註冊於英格蘭，註冊號2657093，簡稱“TT Club”）承保，再分保給ITIC。TT Club成立於英格蘭（澳大利亞商業號碼：31 129 394 618），並獲授權在澳大利亞經營保險業務。國際運輸仲介協會有限公司（註冊於英格蘭，註冊號2670020）係TT Club管理人的倫敦代理，經英國審慎監管局授權並受英國金融行為監管局和審慎監管局監管。

歐洲經濟區內的業務由國際運輸仲介保險（歐洲）有限公司（簡稱“ITIICE”）承保，該保險公司是國際運輸仲介協會有限公司（“ITIC”）的子公司，由湯瑪斯米勒B.V. 賽普勒斯分公司管理。ITIICE 在賽普勒斯共和國註冊成立，註冊號為 HE 451137，獲賽普勒斯財政部保險公司監管服務處的授權並受其監管，許可證號為 184。註冊所在地位於：2nd Floor, Office 202, Gemini House 37 Theklas Lysiotti Street, Limassol CY3030 Cyprus。湯瑪斯米勒B.V. 經荷蘭中央銀行（簡稱“DNB”）授權，並受荷蘭金融市場管理局（簡稱“AFM”）監管。

如需任何產品、服務或保險的更多資訊，請透過以下方式聯繫Charlotte Kirk：
國際運輸仲介協會有限公司，地址：90 Fenchurch Street, London EC3M 4ST。
電話+ 44 (0)20 7338 0150 郵箱 ITIC@thomasmiller.com 網址 itic-insure.com
版權歸國際運輸仲介協會有限公司所有

何為違反授權保證？

ITIC承保違反授權保證的責任，但何為違反授權保證呢？

代理人（通常是經紀人）面對外界時，他們往往代表的是他們的委託人。換言之，他們向第三方保證他們擁有他們聲稱代表的委託人的授權。如果事實證明他們實際上並未取得委託人的授權，這就違反了上述保證，而如果第三方因依賴該授權而遭受了損失，則經紀人將對此承擔責任。

違反授權保證存在幾種不同類型，但無論經紀人是無辜的（即委託人對他們撒謊了或上一層經紀人聲稱他們取得了授權，但實際上並沒有）還是故意的，歸根結底這都不重要。無可避免地，經紀人應對依賴授權保證的無辜第三方承擔責任。

50期

慶祝《理賠回顧》
出版50期



itic-insure.com



+44 (0)20
7204 2928



@ITICLondon



@ITIC insurance