

55
2026年
十月

理赔回顾

文章 2 →
工作艇之忧

文章 4 →
老龄船舶引发船舶管理争议

文章 5 →
船舶代理签署错误
观看视频

文章 6 →
船舶经纪未转交关键文件

文章 8 →
专访 Wing Tsang

文章 10 →
木材装卸风波

文章 11 →
向法律团队提问

ITIC
IS MANAGED
BY THOMAS
MILLER

文章 1

欢迎阅读 ITIC保赔协会第55期 理赔回顾

ITIC董事会于2026年9月在蒙特利尔召开董事会会议。ITIC继续保持稳健的发展态势，财务实力雄厚，并持续保持其在行业的领军地位。

为顺应船舶管理人及游艇行业专业人士不断变化的需求，ITIC进一步拓展了多款附加保险产品。目前，ITIC可为船舶管理人提供债务追偿及MARPOL费用保险，并为游艇经纪人和代理人提供佣金追偿保险。

本期理赔回顾精选了ITIC近期处理的多宗海事案件，涉及议题广泛，包括船舶隐蔽缺陷、文件错误、监管调查以及合同诉讼时效等。本期还刊载了对高级客户经理Wing Tsang的专访，由他分享处理索赔案件的经验；此外，还就在管理费尚未支付的情况下，能否终止管理协议这一问题提供了相关指引。

ITIC谨向持续为"向法务团队提问"栏目提交问题的各界人士致以诚挚感谢。如有任何问题，请发送至邮箱askeditorCR@thomasmiller.com。

我们希望这些案例能为您带来启发，助力您提前识别潜在风险，有效规避此类问题在自身业务中发生。



文章 2



工作艇之忧

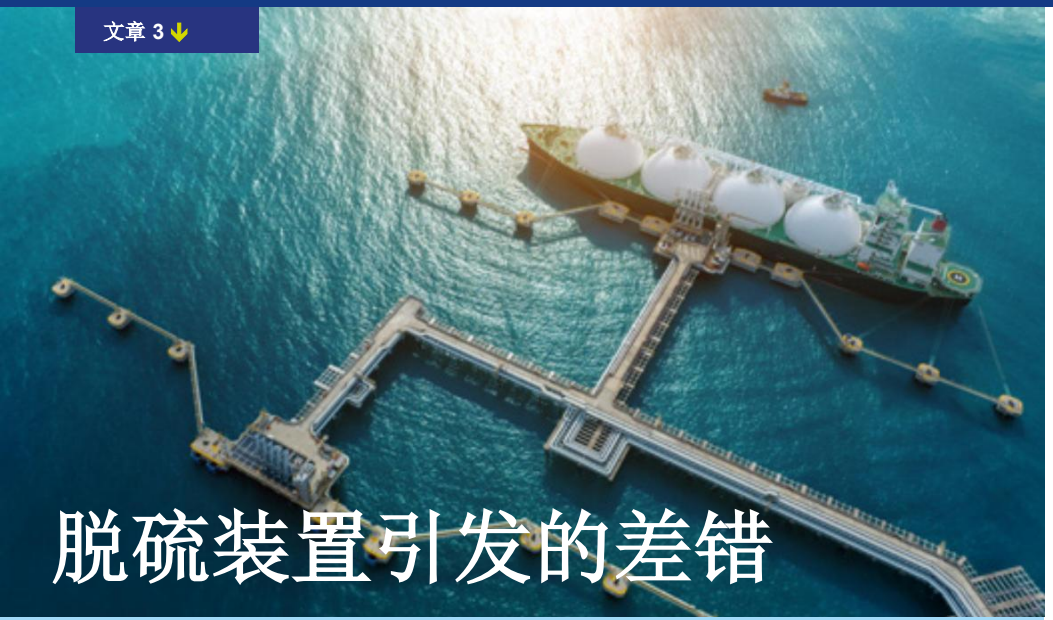
一名船舶设计师受聘为一艘小型工作艇编制设计及技术规格。该工作艇拟供某市政机构在近岸遮蔽水域使用。

交付数月后，该市政机构报告称工作艇出现多项操作问题，包括振动过大、推进系统部件过早磨损，以及对船舶负载状态下性能表现的担忧。对方声称，这些问题源于原始设计存在缺陷，并因此向船舶设计师提出了一笔金额较大的索赔。

在ITIC的协助下，船舶设计师聘请了独立的法律及技术专家，对相关指控展开调查。调查发现，部分投诉确有一定依据，但另一些指控则被成功驳回。此外，索赔中的若干项目被认定已超过时效期限。经过协商，双方最终以175,000欧元达成和解，而对方最初提出的索赔金额约为520,000欧元。

面对复杂的技术性索赔指控，尽早获得适当的法律及专业技术支持至关重要。ITIC可以协助会员委任合适的专业人士，对相关问题展开调查、评估责任，并帮助降低潜在的索赔风险。

文章 3



脱硫装置引发的差错

在洽谈一份期租合同（Time Charter, T/C）期间，船舶经纪人为该船编制了船舶期租说明书（Time Charter Description, TCD）。由于工作失误，TCD中注明该船在靠泊期间的船用柴油（Marine Diesel Oil, MDO）消耗量为每天0.3吨，而实际消耗约为每天1.8吨。出现这一差异的原因是经纪人错误地认为该船并未安装脱硫装置。

该差错数年都未被发现，直至承租人订立了一份转租合同，相关差异才暴露出来。随后，承租人声称，由于TCD中的信息不准确，导致承租人在整个期租期间一直低估了MDO的实际需求，因此就额外产生的燃油费用提出了约 620,000 美元的索赔。

ITIC协助该船舶经纪人应对索赔并进行和解谈判。综合考虑案件具体情况以及索赔金额后，双方最终以125,000美元达成和解，该笔款项由ITIC予以赔付。

!

船舶经纪人在编制船舶TCD时，应谨慎核实其中所载的技术信息，尤其是可能对商业利益产生重大影响的油耗数据。租船文件中的细微错误可能多年未被发现，却最终导致金额巨大的索赔。

文章 4



疏于调查的代价

船东购置一艘老旧散货船后，委托技术管理人负责监督该船已逾期的特别检验及进坞工程。根据船东提供的信息，管理人推荐了越南的一家船厂，并获得船东批准。

维修开工后，发现该船的实际状况远比预期严重，不仅存在大量潜在缺陷，还需要进行大规模的额外钢材换新工程。为降低成本，部分工程被推迟，随后在印度完成。然而，在当地进行后续工程期间，船舶状况进一步恶化。

船东随后以延误、维修费用、收入损失及其他开支为由，提出了约230万美元的索赔。管理人则否认承担责任，认为有关损失源于船舶交付时状况欠佳，以及只有在船级社检验过程中才暴露出来的缺陷。

双方争议随后依据英国法进入仲裁程序。在管理人提出有力抗辩后，索赔方在聆讯第二天寻求通过双方各自承担诉讼费用（drop hands）的方式达成和解。最终，就责任问题而言，管理人无需向船东支付任何赔偿。不过，为抗辩这一缺乏依据的索赔，管理人仍产生了高额的法律费用，而这些费用最终由 ITIC 全额承保。

!

收购老旧船舶时，购船前检验至关重要；同时，一份条款完善、权责明确的管理协议，也能够为因潜在缺陷以及船级社检验所要求的维修工程而引发的索赔提供重要保障。

文章 5

葡萄引发的重大失误





一家船舶代理人因在签署提单时误将自身身份签为“承运人”（as carrier），而被列入一宗货损索赔案件的被告。该索赔源于一批从南非运往阿拉伯联合酋长国的葡萄。货物在运输途中发生延误，随后被指称发生货物损失，索赔金额约为230万美元。

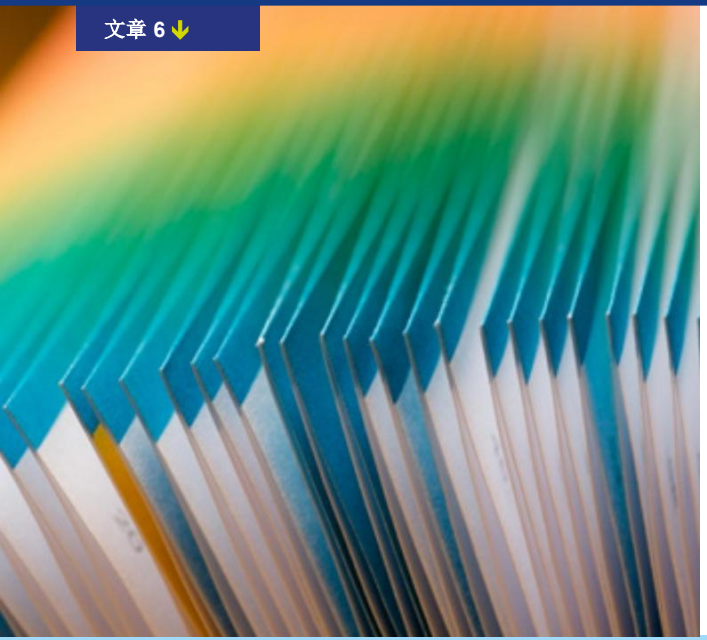
尽管本次延误与船舶代理人的行为并无关系，但由于提单上的签署方式有误，货方将船舶代理人与承运人一并列为诉讼当事人。

ITIC协助委任律师进行抗辩。律师成功证明，该船舶代理人始终仅以代理人身份行事，之所以被错误地认定为承运人，仅仅是由于一项行政操作失误。

最终，该船舶代理人被移出诉讼程序，针对该代理人的索赔也被驳回。ITIC承担了相关法律费用，而该笔费用金额相当可观。

运输单证的签署方式可能产生重大的法律后果。应确保相关员工接受适当的提单签署培训，确保单证清楚注明签署人是以何种身份签署，并确保已有适当的条款和条件作为保障。看似简单的签署错误，就可能使代理人卷入代价高昂且本无必要的诉讼。

文章 6



沟通失当

船舶经纪人未转交船东向租船人主张滞期费索赔的佐证材料，由此卷入争议。本次索赔针对卸货作业延误，索赔金额约48,000美元。

船东的滞期费索赔本身并非毫无争议，相关佐证文件是否按期提交仍存疑点。然而，经纪人迟延转交核心文件，造成租船人提出的异议无法及时送达船东，船东错失补正索赔材料瑕疵的时机。

因责任归属及因果关系难以明确界定，ITIC协助船舶经纪人磋商商业和解。考虑到案涉滞期费原始索赔本身存在薄弱之处，案件最终达成和解，由船舶经纪人承担24,000美元，用以弥补船东损失。

船舶经纪人在合同各方之间及时传递信息方面发挥着重要作用。延迟转交索赔文件或相关支持材料，可能损害一方在争议中的地位，并增加发生纠纷的风险。因此，谨慎处理文件并保持及时沟通至关重要，尤其是在合同可能规定索赔时效或通知期限的情况下。

检验范围受到审查

新西兰一名海事检验师对客船实施交船检验，确认该船满足新西兰海事局（Maritime NZ）相关适用标准。该船随后投入运营，开展观光与观海豚游览业务。

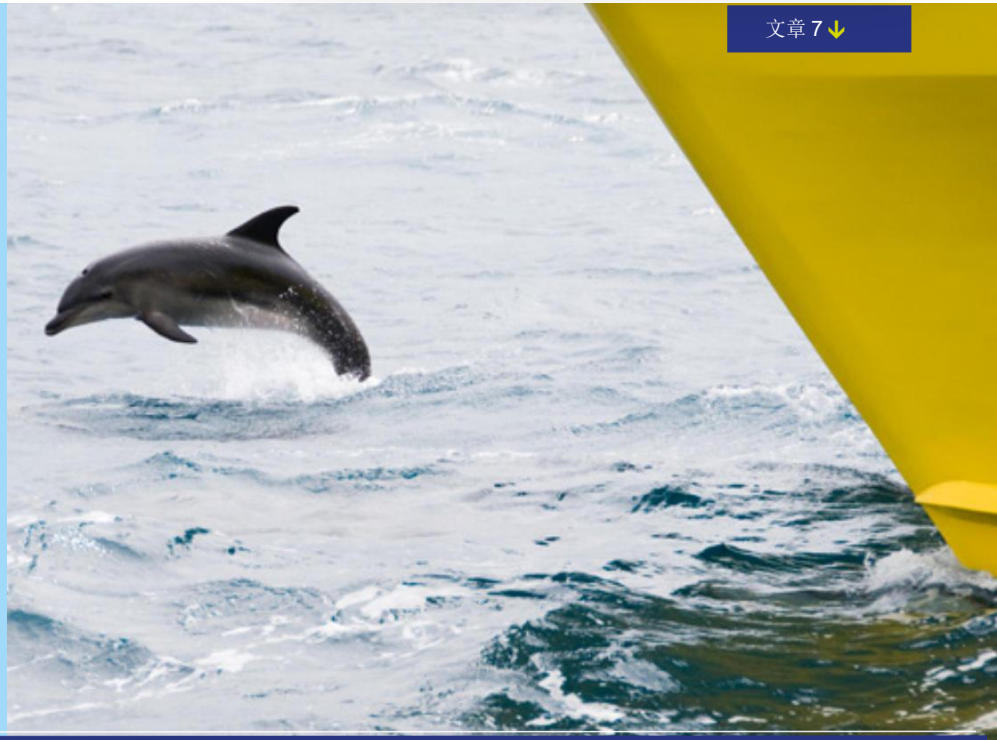
船上发生旅客受伤事故后，新西兰海事局开展调查，指称本次检验的检验范围存在疏漏。调查同时认定检验适用的新西兰海事局标准不当；若适用正确标准，该船舶原本无法取得营运许可。

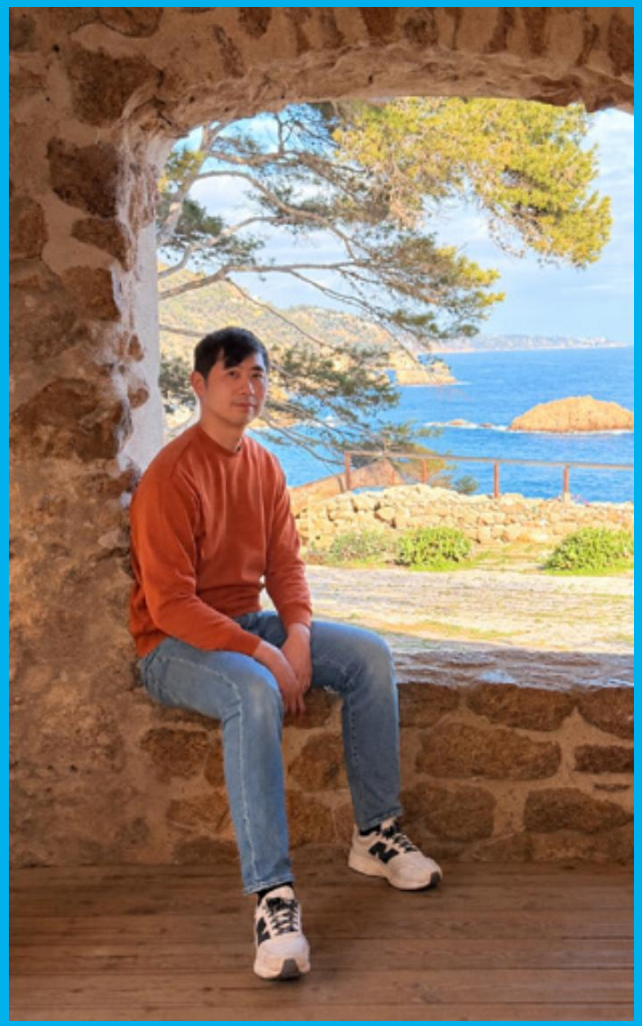
该检验师须参加新西兰海事局纪律聆讯，可能面临高额罚款、撤销检验师执业许可等处罚。ITIC指派专业律师为检验师进行抗辩。经代理律师提交申辩意见后，新西兰海事局不再推进后续处置，本案就此结案。

本案产生抗辩费用约18,000新西兰元，由ITIC在扣除适用免赔额后补偿。严格依据保单条款，纪律聆讯本身的抗辩费用本不属于承保范畴，但为减轻、规避潜在责任而支出的费用属于承保责任。正因如此，协助检验师应对纪律聆讯并取得有利结果，能够避免受伤旅客或船舶经营人后续提起金额更高的索赔，本案正是如此。

即便检验师确信自身操作合规，仍有可能触发监管调查。妥善留存检验范围书面记录以及各项关键判断的论证依据，在应对监管审查时至关重要。

文章 7





人物访谈
Wing Tsang
高级客户经理

1. 你如何在理赔工作与其他职责之间取得平衡？

我同时做理赔和核保，我认为两者同等重要。通常变化的只是各项工作的紧急程度。我会使用一个矩阵，将工作分为非常紧急、非常重要、较不紧急和较不重要等不同类别，并据此确定优先级。这样的工作方式有助于我保持条理，确保在适当的时间将精力投入到真正需要关注的事情上。

2. 理赔工作中最大的挑战是什么？

最大的挑战在于面对多个司法管辖区和不同的法律体系，并找到在这些不同环境下为会员提供最佳支持的方式。每个国家都有自己的法律和程序，需要在这些差异中进行协调，同时为会员争取切实可行的结果，这可能非常具有挑战性。

3. 在处理理赔案件过程时，您最喜欢哪一部分？

当属船舶扣押案件。处理这类案件需要提前考虑接下来几步可能发生的情况，并与经验丰富的律师、法院工作人员以及当地代表密切合作，方能顺利实施。ITIC在这方面拥有丰富经验。扣船永远是最后手段，只要条件允许，我们优先通过商业协商解决纠纷。不过，成功执行一项经过周密计划的船舶扣押行动，确实会带来一种特别的兴奋感和成就感。

4. 职业生涯里，别人教给你的最受用的道理是什么？

一步一步来。先学会爬，再学会走，最后再学会跑。试图跳过其中的步骤，通常只会制造更多问题，而不是解决问题。

5. 如果可以和航运业内任意从业者互换一天的工作，你会选择什么岗位？为什么？

我想当一天的集装箱岸桥操作员。我以前从没有做过这项工作，但一直对大型机械非常着迷。坐在繁忙码头的高空中，负责安全、高效地移动一个个集装箱，听起来会是一个非常独特的行业体验。

6. 如果由你来为一艘船舶命名，你会给它起什么船名？为什么？

我会命名为“KIMI”，取自我的爱犬的名字。熟悉我的人都清楚，做出这个选择对我而言毫不纠结。

7. 你平时有哪些爱好？

陪伴家人和爱犬、旅行，结识有着不同文化与背景的人。不管是工作还是生活层面，我最乐于做的一件事，就是去了解不同的人，聆听他们的经历与故事。

8. 你最喜欢的食物是什么？

这是个有点难回答的问题。对我而言，食物怎么烹饪往往比吃的究竟是什么更加重要。如果一定要选一道菜，五分熟的西冷牛排肯定是一个稳妥的选择。一块好牛排通常不会让人失望。

9. 如果给你的工作日配专属背景音乐，你会选择什么曲风？

古典音乐混搭摇滚。大多数时候，我的工作涉及规划、分析以及对细节的关注；但偶尔也会突然出现一宗需要立即采取行动的索赔案件，工作节奏便会明显加快。

10. 你最喜欢的一句话是什么？

“对一切心怀感恩。”

这是一句简单的提醒，让自己既珍惜顺境，也接受那些艰难的时刻，因为我们通常都能从每一段经历中有所收获。

文章 9



为时已晚

一名海事检验人受委托，对一艘作为货物装载在重大件运输船上进行国际运输的游艇进行装载及系固检验。检验完成后，检验师出具证书，确认绑扎与固定状况合格；同时载明若干持续性要求，包括航行途中定期检查并紧固绑扎件、尽可能避开恶劣天气海区。

航行期间，船舶遭遇恶劣天气，甲板上承运的游艇落海遗失。随后，货物保险人向该检验师提出索赔，指称相关系固安排存在不足。该检验师面临的潜在索赔金额超过500万美元。

该索赔是在事故发生近六年后才首次提出。ITIC协助检验师否认责任并对索赔进行抗辩。尽管货物保险人获准延长最初的诉讼时限，但仍未能在适用的诉讼时效届满前启动法律程序。此后，货物保险人试图在另一个诉讼时效更长的司法管辖区提起诉讼，但在当地诉讼时效也已经届满后才正式启动程序。最终，法院支持了检验师提出的诉讼时效抗辩，案件由此终结。

ITIC承担了约20万美元的抗辩费用，帮助该检验师避免了一宗金额巨大的责任索赔。

即使索赔金额看起来十分巨大，诉讼时效也可能构成重要的抗辩理由。检验师应长期妥善留存工作记录、检验证书及往来函件，因为索赔可能在最初完成检验多年以后才提出。

文章 10

木材装卸风波



某轮抵达东南亚某港口装载一批木材。根据当地规定，在开始装货之前，必须完成检疫检查并取得检疫放行证书。

船舶代理人误在规定的检验完成之前，便向码头发出了装货许可。因此，这批木材随后被装上了船。不久后，有关部门通知该批木材仍须接受检验。由于相关检验只能在岸上进行，因此整批货物不得不全部卸下，在完成检验后再重新装船。

船东就由此产生的损失向代理人提出索赔，其中包括货物装卸费用、船期延误、额外租船费用以及相关营运费用。

最终产生的费用合计 52,350美元，并获得了全额赔付。

!

船舶代理人有责任了解并遵守当地的监管要求。在批准开展货物作业之前，应谨慎确认所有必要的检验、审批及相关文件均已落实到位。即使只是一个小小的疏忽，也可能造成严重的延误和高额费用。

文章 11

向法律团队提问



因管理费未支付，我可以终止管理协议吗？

如果对方已经拖欠了您数月的管理费，自然会让人考虑是否可以终止管理协议。答案通常取决于合同本身的约定。大多数管理协议都会包含相关条款，规定在发生重大违约时，例如长期不付款，可以终止协议，但前提是您遵循正确的程序，包括发出正式通知，并给予对方一定时间对违约行为进行补救。通常，管理协议还会约定，您没有义务自行出资维持船舶运营。理想情况下，在作出任何决定之前，都应先寻求法律意见。

从本质上来说，违约大致可以分为两类：一类违约使无过错方有权要求损害赔偿；另一类违约则使无过错方有权终止合同。然而，要判断某项违约究竟属于哪一种情况，并非总是那么简单。通常人们会认为，如果提供了服务却没有收到相应费用，这应当构成根本性违约（fundamental breach），从而使未收到款项的一方有权终止合同。但实际情况并非总是如此。因此，谨慎的法律评估十分必要，因为如果判断错误，原本无过错的一方反而可能因不履行合同义务而面临索赔。ITIC始终建议在作出决定之前先寻求法律意见。

本文件由International Transport Intermediaries Club Ltd（ITIC）及其指定代表International Transport Intermediaries Management Co Ltd制作。请注意，ITIC在澳大利亚及美国开展的所有业务均由TT Club Mutual Insurance Limited（TT Club） 承保。TT Club已获批准，可在美国所有州开展盈余险保险业务；同时，TT Club在澳大利亚获授权并受监管，并可在美国开展再保险业务。TT Club在美国各州开展的业务，仅可通过具备相应执照的盈余险保险经纪人办理。ITIC在欧洲经济区（EEA）开展的业务，由International Transport Intermediaries Insurance Company (Europe) Limited（ITIC Europa）承保，该公司为ITIC的子公司。上述各公司的适用监管机构及公司注册编号等完整信息，请访问： https://www.itic-insure.com/registration-details/。

如需任何产品、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