

理赔回顾



第03页 →

新冠疫情下的船员 更换灾难

第08页 →

全新播客系列节目

ITIC
IS MANAGED
BY **THOMAS
MILLER**

本期内容：

- 02 遗漏的费用
- 03 船员换班灾难
- 04 Tom Irving人物访谈
- 05 燃油诈骗
- 06 用错电子邮件地址
- 07 类似的游艇设计
- 08 读者提问

欢迎阅读ITIC《理赔回顾》四月刊。自英国实施第一次封锁到现在已一年有余。我们知道，身处世界各地的你们也都受到了限制，我们当中很多人现在仍在家办公。

尽管我们无法出行去拜访会员和保险经纪人，我们一直都在寻找与您沟通的新途径，最终我们开设了一个新的播客系列节目——ITIC Insight。节目由ITIC团队成员主持，邀请外来嘉宾一起探讨重要话题，或者对董事或保险经纪人进行访谈。有关该系列节目的更多信息，请见本刊背面。

《理赔回顾》精选了ITIC近期处理的一些案件，希望这些案例能引起您的关注，并同时帮助您发现潜在问题，从而避免在自身业务经营中发生类似情形。

感谢所有在“**读者提问**”版块提出问题的会员。如有任何问题，欢迎发送邮件至 askeditorCR@thomasmiller.com。

编者按

遗漏的费用

某保赔协会 **通代**受保赔协会指示，协助处理一起发生在南美洲的人身损害事故。

一名卸货港装卸工人在码头接货时被断裂的船舶倒缆击中受伤。

针对这一事故启动的行政调查在数月后作出认定，认为对于这一事故，只有船舶应当接受调查。船方对此提起上诉并取得成功，最终认定码头经营人也应接受调查。

不过，进一步调查并未实际开展。该案在沉寂近两年后终于对当地港口代理召开听证。港口代理在听证会上主张其不对事故负责，码头经营人才应该是被索赔对象。所有这些主张都是在保赔协会的协调下提出的。

最终，当局对船舶船长提起正式诉讼，当地港口代理被列为“责任第三方”。

通代将所有案件进展通报给了保赔协会，并建议保赔协会指定一名专业刑事律师。保赔协会同意并指定了律师。

数月后，保赔协会要求通代提供律师费预估金额，通代答复称50,000美元。

随后，该案又持续了数月。出于未知原因，通代未将翻译好的具体律师费发票详单转发给保赔协会。最终，当保赔协会意识到这些法律费用的存在时，该等费用的发票金额已达290,000美元。

保赔协会以此为借口，拒绝支付该笔发票金额，认为该笔费用应由通代支付。

这让通代倍感压力，因为律师威胁，如不付款，将采取法律行动。

ITIC在通代与保赔协会的商讨中为通代提供支持。经过通代与律师几番协商，法律费用得到了些许减免，而保赔协会最终也同意全额补偿通代。毕竟，尽管发票金额超出了保赔协会的预期，这些费用依然属于保单承保的范围，保赔协会并未因通代迟于告知该等发票而遭受任何损害。



浮石问题

某港口代理受租家和货主指定，处理一艘运载生物质货物（木屑颗粒）的船舶挂靠某英国港口的相关事宜。

该代理转而指定港口的某装卸公司处理卸货事宜。在指示装卸公司时，代理未强调其代理身份。

在木屑颗粒货物卸载期间，用于卸货的送料斗被港口征用去卸载另一艘船舶运载的浮石货物。浮石卸载完毕后，送料斗被送回原船，继续用于卸载木屑颗粒。不幸的是，送料斗在卸载完浮石后似乎并未经过清理。等到所有木屑颗粒货物卸载完送到仓库之后，方才发现整批木屑颗粒货物皆遭到了浮石污染。

租家认为代理和装卸公司都应对货损负责。装卸公司则试图以代理未告知他们其代理的身份为由，主张代理应有责任。但ITIC反驳称这点并不会影响结果，因为即使货主只能对代理提出索赔，代理无论如何也可以向装卸公司提出索赔。最终，该索赔以装卸公司赔偿220,000英镑解决。ITIC赔付了代理的法律费用。

倒霉的豌豆托运人

某船舶被订租用于运载一批豌豆货物。船舶代理为此制备了所有必要文件，但在描述货物时，却误将托运人交付的1160票豌豆写成了“116票豌豆”。

这意味着货物没有记载完全，导致托运人未能收回210吨货物的货款。货主为此索赔40,250欧元损失。代理对此进行了全额赔偿，随后取得了ITIC的赔付。



船员换班灾难!

某船舶经纪订立了一份在远东的航次期租合同。租约其中一条规定载明“载货航次不得更换船员”。然而，在船舶载货航行期间，船东告知船舶经纪的运营部门，船舶将在前往卸货港的途中短暂停靠进行一次船员换班。

但船舶经纪未将该消息转达给租家。当租家发现船舶偏航时，他们抗议船东和船长均未事先通知他们。租约规定不允许进行船员换班是基于卸货港港口的规定。该规定不允许船舶在船员换班14天内靠泊该港口。因此，该航次最终发生延误。

虽然船东承认违反租约，但表示如果船舶经纪转达了消息，租家可能会回复告知其卸货港的情况，而船东则可以做其他安排。在此情况下，船舶经纪就部分停租时间向船东赔偿了10,000美元。

未取得无疫通行证的高昂代价

某船舶抵港后，根据原定安排，在取得无疫通行证 (free pratique) 之前便开始卸货，即所谓的“快速启动作业”。

然而，受新冠肺炎疫情影响，该港口变更了其有关在未取得无疫通行证之前快速启动作业的政策。船东直接与港口安排起重机时，并不知晓该变更，因为当地代理未告知他们。同时，该代理还迟于处理这艘船舶的相关事宜，因为他们同时还在处理属于同一个船东的另一艘船舶。

船东试图追回在等待无疫通行证出具期间产生的起重机费用，共计30,000美元。鉴于船东安排起重机时未告知代理，而代理亦未提前告知船东关于港口“快速启动作业”的政策变更，双方约定按50/50分摊该笔费用。ITIC赔付了代理承担的部分。



人物访谈 Tom Irving



《理赔回顾》定期人物访谈系列，走近ITIC理赔人员。第三期，我们迎来的嘉宾是ITIC的董事兼总经理——Tom Irving。本次访谈，Tom和我们分享了他喜欢理赔工作的原因，以及他如何成为使用密封胶枪的专家的！

您在ITIC工作多久了？

到今年二月刚好10年——从ITIC的标准来看，相对来说我还是个新员工！在加入ITIC伦敦办公室之前，我在TT Club悉尼办公室工作了三年。我并不是因为天气原因搬来伦敦的……

您是如何平衡理赔工作和您的其他职责的？

这对我来说不是什么太大的问题，不过总是会有遇到特别复杂或者需要紧急处理的案子的时候。在这种情况下，可能就需要花费些时间去处理，这可能会占据一天中很大一部分的时间。我喜欢理赔人员这个角色——好的理赔结果比较容易让会员记住很长时间！

理赔时最大的挑战是什么？

有时厘清邮件中描述的案件情况是件颇具挑战的事情。我发现比起来来回翻找邮件往来，打电话和会员沟通情况更有助于了解案件的来龙去脉。

能介绍一下您处理过的最难忘的理赔案件吗？

加入ITIC的第一个星期，我分配到了一个涉及巴布亚新几内亚船舶代理的理赔案。该船代所代理的一艘船舶被指控在被扣期间趁夜驶离巴布亚新几内亚水域，该公司雇员因此被捕入狱。当地海关当局认为该船在巴布亚新几内亚所载燃油系于该国偏远地区非法装载的，因此扣押了该船。碰到这样的事，我确实很惊讶。但幸运的是，船舶代理通常并不是一个如此危险的职业！ITIC指示当地律师为该会员提供协助，并最终说服当局相信他们与“走私”并无关系，职员得以被释放。

您有什么尚未实现的人生抱负或未来目标吗？

东京有家叫数寄屋桥次郎（Sukiyabashi Jiro）的寿司店，我很想去吃。它家是出了名的难预约，我以前也尝试预约过，但都没有成功。可能正是因为预约难度太大，导致我的期望越来越高。

您最喜欢的食物是什么？

难以抉择，不过我会选越南菜吧。ITIC伦敦办公室附近有一家很棒的越南小咖啡馆，叫Hohaki。希望等我们最终回到办公室办公时，它还在。

您最喜欢哪部电影？

我最近重温了一遍《阿甘正传》，回忆起这是一部多棒的电影啊，尤其是它的配乐。

您有什么特别讨厌的事吗？

迟到。我对别人很宽容，但我无法忍受自己迟到，不管是去做什么事！话虽如此，但我并不是那种喜欢提前几个小时去机场的人。

这次封锁期间在家办公感觉如何？

我很满意，我们的IT系统表现很棒，而且今年对ITIC来说是忙碌的一年。英国进行首次封锁时正值初春，所以每天晚上出去呼吸下新鲜空气，感觉还是不错的。如果是在冬季，那就需要更多动力了！

您在封锁期间有学到什么新技能吗？

在封锁开始两周前，我刚搬家，当时房子还保留着（现在大部分也还保留着）20世纪70年代的装修风格——牛油果绿色调卫浴系列等。因此，封锁为我提供了一个磨练DIY技能的好机会——我已经能熟练使用密封胶枪了！

您最想念封锁前的什么事？

旅行。我很幸运，就在英国首次封锁前我刚刚结束6周的新西兰之旅，但我渴望再次坐上飞机——去任何地方都行！

如果不在ITIC工作，您可能会在做什么呢？

小时候，当我意识到自己永远也当不成一名板球运动员时，我的理想是成为一名裁判，这样就可以进行国际旅行，我想这应该是它的主要吸引力吧。不过我在ITIC已经实现了这一点，从结果来看，一切都很好。

多次检测

在驶往卸货港的途中，某船舶停于马尼拉锚地以对船上的菲律宾籍船员进行更换。由船舶管理人指定某马尼拉港口代理安排此次船员更换。船员换班期间，所有新冠病毒相关规定均已遵守。

重新起航后，船舶将其入港申请和无疫通行证发给了卸货港代理用以办理入港手续。代理和主管机关在这些文件中发现其中一名在马尼拉上船的船员的新冠检测结果呈阳性。

显然，有一名新上船船员新冠检测呈阳性，而这一阳性检测结果却被忽视了。船舶管理人、马尼拉港口代理、卫生与移民当局以及船长均未注意到这一点，

只有卸货港代理发现了。

船舶因此不得不返航至马尼拉以对全体船员进行检测并更换船员（如必要）。恢复航行前，船舶还必须进行消毒。结果导致船舶在海上多航行了5天，而且在马尼拉停留了约6天。

船东向管理人索赔约350,000美元的损失。但双方最终协商和解，因为诸多相关方均未发现该阳性检测结果——包括船东自己。

管理人以175,000美元达成和解，ITIC对此进行了赔付。



燃油诈骗

租船确认书的具体条款中规定了船东向租家交付船舶时应在船上留存一定数量的燃油。

某船舶的一份租约即将结束，该租约同样规定了租家有责任于还船时在船上留存约定数量的燃油。租家指示经纪人与租家经常合作的中国燃油供应商联系，因为由燃油供应商一并供应所有的燃油是合理的（燃油费用由该租家承担一部分，船东承担另一部分）。

经纪人开始联系燃油供应商进行必要的安排。燃油供应商就船东应分摊的燃油费用向经纪人发送了一张300,000美元的发票。

次日，经纪人又收到了一封据称是燃油供应商发来的电子邮件，告知其银行账户信息发生了变更，并附上了一张金额为300,000美元的新发票，发票载明了变更后的银行账户信息。经纪人未能注意到发件人地址中插入了一个异常的“r”，且电子邮件签名中的电话号码也变了。其实，他们当时面对的是一个犯罪团伙。

预料到经纪人可能会有一套程序，要求电话核实新的银行账户信息，冒充“燃油供应商”的犯罪分子主动打电话给经纪人，复述了一遍银行账户信息，使经纪人对此信以为真。

经纪人将犯罪分子伪造的发票转给了船东，船东支付了发票款。随后，真正的燃油供应商询问为何他们还未收到付款，该骗局才被揭穿。船东以经纪人疏于履行其应核实燃油供应商的银行账户信息这一义务为由向经纪人索赔300,000美元。

值得注意的是，船东本来有机会发现发送伪造发票的发件人的电子邮箱地址发生了变化，但和经纪人一样，船东并未注意到该变化。此外，该发票要求船东向其付款的银行账户名称与燃油供应商的名称毫无相似之处。显然船东自己根本没有进行任何检查来核实银行信息。然而，尽管船东自己也有责任，但显然

易见的是——尤其是在其有义务核实银行账户信息的情况下，经纪人未能履行该义务并最终导致船东受损。经过一番协商，船东接受以150,000美元和解。

本理赔案例反映了使用公开电话号码（如网站上公布的电话号码）联系付款请求方，而不依赖于（a）主动联系您之人或（b）“伪造的”发票/电子邮件上所载号码的重要性。此外，如果对方提供的银行账户名称与供应商的名称几乎没有或完全没有相似之处，您应进一步询问。再者，虽则本案中未有此等情形发生，但如果银行所在国家与供应商并无关联，您应予以留意。这些都是提醒经纪人、代理人和管理人警惕潜在犯罪活动的“危险信号”。

如需更多有关诈骗方面的建议，请收听ITIC Insight播客节目“电话是打击诈骗的关键武器”：<https://www.itic-insure.com/knowledge/podcasts>。



诈骗警告

船舶被送至废料堆

地方当局指派验船师对船舶进行估值。

某船东购入一艘二手船舶后将其系固在某船坞中。然而该船舶被视为船坞中的“障碍物”，而且具有沉没、泄漏污染物和/或被行驶中的船舶撞上等危险。船舶被归为“海洋废弃物”，因此当地政府决定将其移走进行重新安置。

船舶重新安置所在地的地方当局指派某验船师对船舶进行估值并出具一份报告。报告认定船舶不适合使用，甚至无法修理，因此仅按报废处理估值1,000美元。地方当局遂将船舶拖至船舶废料

回收场进行拆解。

船东对这一决定持有异议，并要求200,000多美元的赔偿。最终，船东起诉了验船师、地方当局和其他三个第三方。

我们委托了律师为验船师进行抗辩。律师为验船师提出的主要抗辩为验船师只不过是受地方当局的委托而对船舶开展估值检验，因此对船舶的迁移和报废并无责任。

此点抗辩十分有力，但案件尚未开始审理，就已经产生了50,000美元的律师费用。因此，我们认为低金额的通融和解将是最好的选择。经与律师和其他相关各方讨论，验船师以20,000美元就其面临的索赔部分达成了和解（远低于案件进入审理后可能会产生的费用）。其他四方当事人共支付和解金额240,000美元。

验船师在此案中共计损失70,000美元，ITIC对此进行了赔付。

设计缺陷争议

某造船工程师为一家造船厂设计了一艘内燃机船。船厂根据该设计建造了两艘船舶。

在建成并交付给各自的船东后，这两艘船舶均被发现存在各种缺陷。船厂声称此等缺陷源于设计疏忽。鉴于他们此前作出的保证下规定他们有义务维修船舶，船厂对这两艘船舶进行了修理。随后，船厂向造船工程师追偿修船成本，每艘船舶索赔120,000美元。根据专家的意见，造船工程师似乎处于

有利的地位。诸多索赔主张没有根据，且与之有关的缺陷并不属于造船工程师的职责范围，例如船厂自己供应的管道所出现的问题。

在造船工程师和指定专家的详细技术援助下，ITIC得以与船厂协商成功，以35,000美元达成和解，解决了这两艘船舶引起的纠纷。



薄冰之上

某船舶经纪人收到船东发来的索赔函，要求租家支付船舶在某波罗的海港口接受拖带服务时所产生的冰费和冬季附加费，并指示船舶经纪人将该函转达至租家。

船舶经纪人将索赔函发给了租家，收件人的电子邮件地址使用的是含有“opsclaims”字段的电子邮件地址。船舶经纪人告知船东称索赔函已转给租家，但并未确认租家是否已收到索赔函。

在随后的四个月里，船舶经纪人每周向租家发送一封跟进邮件，用的是他们之前发送索赔函时所用的相同收件人电子邮件地址，之后则每月跟进一次，用的仍然是相同的电子邮件地址。约14个月后，船舶经纪人才意识到收件人的电子邮件地址写错了，他们本该发给含有“claims@”字段的电子邮件地址的。随后船舶经纪人将索赔函发到了正确的邮件地址，这次租家确认收到了索赔函，但告知付款时效已过。

船舶经纪人尝试各种办法试图减轻损失，但租家拒绝对该索赔承担任何责任。结果，船舶经纪人不得不向船东支付其要求的金额，即50,000美元，ITIC对此进行了赔付。

两游艇如同双生

ITIC所承保的某造船工程师与两家船东签约，分别为这两家船东设计一艘超级游艇。两艘游艇将由同一家船厂建造。两船东都相信自己会得到一艘独一无二的游艇。

在关于第一艘游艇的合同中，造船工程师同意该项目的全部知识产权将永久归属于船东。

与第一艘游艇一样，船厂使用了相同的施工平台建造第二艘游艇并安排下水。施工平台决定了游艇的整体外观，但造船工程师竭尽全力作出了一些实质性改动和装饰，以使第二艘游艇有别于第一艘游艇，成为一个新的作品和/或设计。

两艘游艇下水后碰巧停在同一个锚地，当时第一艘游艇的船东的合作伙伴即发表意见称旁边的游艇看起来与他们的游艇十分相似。不久后，第一艘游艇的船东以违反设计合同为由起诉了造船工程师。

因为造船工程师可证明其在第二艘游艇的设计上作出了实质性改动和装饰，案情对造船工程师十分有利。此外，两艘游艇之间的任何相似之处应归因于它们使用了相同基础工程平台，或应被视为是特定造船工程师的独特风格。例如，像保时捷公司这样的设计人可能会生产出许多不同型号的汽车，但它们都会具有特定的独特风格——这样第三方立马就会认出它们是保时捷汽车。这也是船东会选择这个游艇设计师的原因。

针对该纠纷，船东在多个司法管辖区提起了诉讼。造船工程师抗辩成功，最终原告撤诉。但抗辩的法律费用高达340,000欧元，ITIC对此进行了全额赔付。

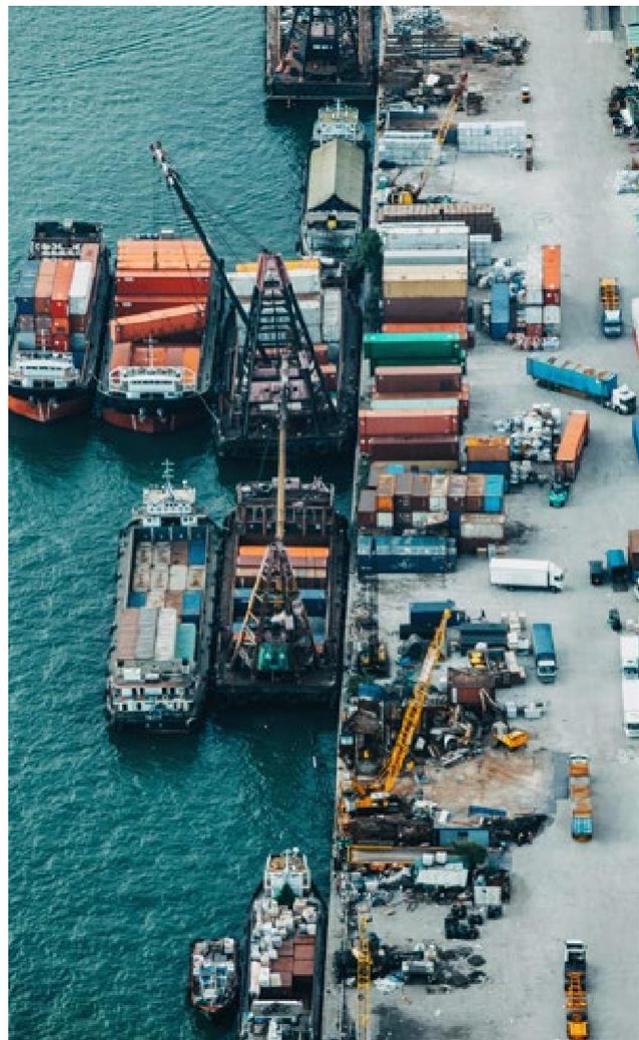
修改最终目的地引发的灾难

应货主请求，某船舶代理被要求将四份提单上的最终目的地从香港改为新加坡。

代理在货物抵达第一个转运港前就在船东的软件系统中更新了该信息，但忘记向他们在转运港的代理办事处告知此等变更，结果转运港代理并未注意到此等变更。因此，转运港代理告知装卸工按目的地为香港来进行集装箱准备工作。

转运港代理在集装箱装船后的次日方才注意到这一错误。他们向委托人请示要如何解决这个问题，委托人告诉船舶代理如何修改软件上的信息以显示集装箱正在按原计划运往香港，因为不管怎样船舶都会挂靠香港。

于是代理将各份提单上的交货港从新加坡改回香港。随后，代理收到委托方的索赔，要求代理赔偿因上述错误而产生的21,728美元的费用。该金额系在香港卸载29个集装箱并将这29个集装箱重新装载上船转送至新加坡所产生的相关费用。该索赔已通过和解解决，ITIC赔付了和解金额。



ITIC

Insight

为运输专业人员准备的职业责任险播客

ITIC Insight是全新播客系列节目，我们将在节目中对世界各地的运输和保险从业者所面临着的重要问题和挑战进行讨论，并同时提供防损建议以及分享我们对焦点问题的见解。节目于星期三播出，每隔一周播出一期，内容主要为话题探讨、保险经纪人访谈和ITIC董事访谈。

当前可收听节目包括：

- 船员骗局和人口走私
- 国际海事组织（IMO）网络风险管理要求
- 诈骗及如何保护自己与公司免遭数字化诈骗
- 有害物质清单（IHM）
- ITIC主席 Lars Säfverström访谈

未来的特色主题包括转换提单、网络安全、船舶经纪人的佣金损失和检验师的赔偿条款。此外，一系列对保险经纪人和ITIC董事的访谈也将上线。

该等播客节目在我司网站、Spotify、Apple播客、Google播客和其他播客流媒体网站上均可收听：
<https://www.itic-insure.com/knowledge/podcasts/>。



希望本系列播客节目能引起您的兴趣并对您有所助益。



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。

客户和潜在客户总是要求我们签署保密协议，签保密协议会对我们的保险产生影响吗？

非常感谢您提出了这个有趣的问题。由于保密协议在商业中几乎无处不在，我们越来越经常遇到这个问题。我们为会员提供的保险针对的是会员在“正常业务过程中”履行其受保服务时面临的风险。所以，“依据通常适用的条款和条件来订立的合同或尝试订立的合同”也包括在该等受保服务内。因此，只要保密协议是在正常业务过程中签署的，我们并不反对会员签署。

请注意，保单的除外条款仍然适用。因此，请注意避免约定任何惩罚性或惩戒性的损害赔偿金，和/或约定违约金或违约金。

为了帮助您识别保密协议部分常用术语并避开一些常见陷阱，ITIC举办了线上学习研讨会，您可点击以下链接查看：
<https://www.itic-insure.com/knowledge/elearningconfidentiality-agreements/#seminar>

对于任何合同文件，我们建议您在签署前自行寻求法律意见，如您认为有必要的话。

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/)