

理賠回顧



第03頁→

新冠疫情下的船員 更換災難

第08頁→

全新播客系列節目

ITIC
IS MANAGED
BY **THOMAS
MILLER**

本期內容：

- 02 遺漏的費用
- 03 船員換班災難
- 04 Tom Irving 人物訪談
- 05 燃油詐騙
- 06 用錯電子郵寄地址
- 07 類似的遊艇設計
- 08 讀者提問

歡迎閱讀ITIC《理賠回顧》四月刊。自英國實施第一次封鎖到現在已一年有餘。我們知道，身處世界各地的你們也都受到了限制，我們當中很多人現在仍在家辦公。

儘管我們無法出行去拜訪會員和保險經紀人，我們一直都在尋找與您溝通的新途徑，最終我們開設了一個新的播客系列節目——ITIC Insight。節目由ITIC團隊成員主持，邀請外來嘉賓一起探討重要話題，或者對董事或保險經紀人進行訪談。有關該系列節目的更多資訊，請見本刊背面。

《理賠回顧》精選了ITIC近期處理的一些案件，希望這些案例能引起您的關注，並同時幫助您發現潛在問題，進而避免在自身業務經營中發生類似情形。

感謝所有在“讀者提問”版塊提出問題的會員。如有任何問題，歡迎發送郵件至 askeditorCR@thomasmiller.com。

編者按

遺漏的的費用

某保賠協會通訊代表受保賠協會指示，協助處理一起發生在南美洲的人身受傷事故。

一名卸貨港裝卸工人在碼頭接貨時被斷裂的船舶倒纜擊中受傷。

針對這一事故啟動的行政調查在數月後作出認定，認為對於這一事故，只有船舶應當接受調查。船方對此提起上訴並贏得上訴，最終認定碼頭經營人也應接受調查。

不過，進一步調查並未實際展開。該案在沉寂近兩年後終於對當地港口代理召開聽證。港口代理在聽證會上主張其不對事故負責，碼頭經營人才應該是索賠的對象。所有這些主張都是在保賠協會的協調下提出的。

最終，當局對船舶船長提起正式訴訟，當地港口代理被列為“責任第三方”。

通訊代表將所有案件進展向保賠協會通報，並建議保賠協會指定一名專業刑事律師。保賠協會同意並指定了律師。

數月後，保賠協會要求通訊代表提供律師費預估金額，通訊代表答覆稱50,000美元。

隨後，該案又持續了數月。出於未知原因，通訊代表未將翻譯好的律師費帳單細目轉發給保賠協會。最終，當保賠協會意識到這些法律費用的存在時，該等費用的帳單金額已達290,000美元。

保賠協會以此為藉口，拒絕支付該筆帳單，認為該筆費用應由通代支付。

這讓通訊代表倍感壓力，因為律師威脅，如不付款，將採取法律行動。

ITIC在通訊代表與保賠協會的商討中為通訊代表提供支援。經過通訊代表與律師幾番協商，法律費用取得了些許減免，而保賠協會最終也同意全額補償通訊代表。畢竟，儘管帳單金額超出了保賠協會的預期，這些費用依然屬於保單承保的範圍，保賠協會並未因通訊代表遲於告知該等帳單而遭受任何損害。



浮石問題

某港口代理受租家和貨主指定，處理一艘運載生物質貨物（木屑顆粒）的船舶掛靠某英國港口的相關事宜。

該代理轉而指定港口的某裝卸公司處理卸貨事宜。在指示裝卸公司時，代理未強調其代理身份。

在木屑顆粒貨物卸載期間，用於卸貨的送料斗被港口徵用去卸載另一艘船舶運載的浮石貨物。浮石卸載完畢後，送料斗被送回原船，繼續用於卸載木屑顆粒。不幸的是，送料斗在卸載完浮石後似乎並未經過清理。等到所有木屑顆粒貨物卸載完送到倉庫之後，方才發現整批木屑顆粒貨物皆遭到了浮石污染。

租家認為代理和裝卸公司都應對貨損負責。裝卸公司則試圖以代理未告知他們其代理的身份為由，主張代理應有責任。但ITIC反駁稱這點並不會影響結果，因為即使貨主只能對代理提出索賠，代理無論如何也可以向裝卸公司提出索賠。最終，該索賠以裝卸公司賠償220,000英鎊解決。ITIC賠付了代理的法律費用。

倒楣的豌豆托運人

某船舶受訂租用於運載一批豌豆貨物。船舶代理為此製備了所有必要文件，但在描述貨物時，卻誤將托運人交付的1160票豌豆寫成了“116票豌豆”。

這意味著貨物沒有記載完全，導致托運人未能收回210噸貨物的貨款。貨主為此索賠40,250歐元損失。代理對此進行了全額賠償，隨後取得了ITIC的賠付。



船員換班災難!

某船舶經紀人訂立了一份在遠東的航次期租契約。租約其中一條規定載明“載貨航次不得更換船員”。然而，在船舶載貨航行期間，船東告知船舶經紀人的營運部門，船舶將在前往卸貨港的途中短暫停靠進行一次船員換班。

但船舶經紀人未將該消息轉達給租家。當租家發現船舶偏航時，他們抗議船東和船長均未事先通知他們。租約規定不允許進行船員換班是基於卸貨港港口的規定。該規定不允許船舶在船員換班14天內靠泊該港口。因此，該航次最終發生延誤。

雖然船東承認違反租約，但表示如果船舶經紀轉達了消息，租家可能會回覆告知其卸貨港的情況，而船東則可以做其他安排。在此情況下，船舶經紀人就部分停租時間賠償了船東10,000美元。

未取得無疫通行證的高昂代價

某船舶抵港後，根據原定安排，在取得無疫通行證 (free pratique) 之前便開始卸貨，即所謂的“快速啟動作業”。

然而，受新冠肺炎疫情影響，該港口變更了其有關在未取得無疫通行證之前快速啟動作業的政策。船東直接與港口安排起重機時，並不知曉該變更，因為當地代理未告知他們。同時，該代理還遲於處理這艘船舶的相關事宜，因為他們同時還在處理屬於同一個船東的另一艘船舶。

船東試圖追回在等待無疫通行證出具期間產生的起重機費用，共計30,000美元。鑒於船東安排起重機時未告知代理，而代理亦未提前告知船東關於港口“快速啟動作業”的政策變更，雙方約定按50/50平攤該筆費用。ITIC賠付了代理承擔的部分。



人物訪談 Tom Irving



《理賠回顧》定期人物訪談系列，認識ITIC理賠人員。第三期，我們迎來的嘉賓是ITIC的董事兼總經理——Tom Irving。本次訪談，Tom和我們分享了他喜歡理賠工作的原因，以及他是如何成為使用密封膠槍的專家的！

您在ITIC工作多久了？

到今年二月剛好10年——以ITIC的標準來看，相對來說我還是個新員工！在加入ITIC倫敦辦公室之前，我在TT Club雪梨辦公室工作了三年。我並不是因為天氣原因搬來倫敦的……

您是如何平衡理賠工作和您的其他職責的？

這點對我來說不是什麼太大的問題，不過總是會有遇到特別複雜或者需要緊急處理的案子的時候。在這種情況下，可能就需要花費些時間去處理，這可能會佔據一天中很大一部分的時間。我喜歡理賠人員這個角色——好的理賠結果比較容易讓會員記住很長時間！

理賠時最大的挑戰是什麼？

有時釐清郵件中描述的案件情況是件頗具挑戰的事情。我發現比起來來回回翻找郵件往來，打電話和會員溝通情況更有助於瞭解案件的來龍去脈。

能介紹下您處理過的最難忘的理賠案件嗎？

加入ITIC的第一個星期，我分配到了一個涉及巴布亞新幾內亞船舶代理的理賠案。該船代所代理的一艘船舶被指控在被扣期間趁夜駛離巴布亞新幾內亞水域，該公司雇員因此被捕入獄。當地海關當局認為該船在巴布亞新幾內亞所載燃油係於該國偏遠地區非法裝載的，因此扣押了該船。碰到這樣的事，我確實很驚訝。但幸運的是，船舶代理通常並不是一個如此危險的職業！ITIC指示當地律師為該會員提供協助，並最終說服當局相信他們與“走私”並無關係，職員得以被釋放。

您有什麼尚未實現的人生抱負或未來目標嗎？

東京有家叫數寄屋橋次郎（Sukiyabashi Jiro）的壽司店，我很想去吃。這家是出了名的難預約，我以前也嘗試預約過，但都沒有成功。可能正是因為預約難度太大，導致我的期望越來越高。

您最喜歡的食物是什麼？

難以抉擇，不過我會選越南菜吧。ITIC倫敦辦公室附近有一家很棒的越南小餐館，叫Hohaki。希望等我們最終回到辦公室辦公時，它還在。

您最喜歡哪部電影？

我最近重溫了一遍《阿甘正傳》，回憶起這是一部多棒的電影啊，尤其是它的配樂。

您有什麼特別討厭的事嗎？

遲到。我對別人很寬容，但我無法忍受自己遲到，不管是去做什麼事！話雖如此，但我並不是那種喜歡提前幾個小時去機場的人。

這次封鎖期間在家辦公感覺如何？

無從抱怨，我們的IT系統很棒，而且今年對ITIC來說是忙碌的一年。英國進行首次封鎖時正值初春，所以每天晚上出去呼吸下新鮮空氣，感覺還是不錯的。如果是在冬季，那就需要更多動力了！

您在封鎖期間有學到什麼新技能嗎？

在封鎖開始兩周前，我剛搬家，當時房子還保留著（現在大部分也還保留著）20世紀70年代的裝修風格——酪梨綠色調衛浴系列等。因此，封鎖為我提供了一個磨練DIY技能的好機會——我已經能熟練使用密封膠槍了！

您最想念封鎖前的什麼事？

旅行。我很幸運，就在英國首次封鎖前我剛剛結束6周的紐西蘭之旅，但我渴望再次坐上飛機——去任何地方都行！

如果不在ITIC工作，您可能在做什麼呢？

小時候，當我意識到自己永遠也當不成一名板球運動員時，我的理想是成為一名裁判，這樣就可以在世界各地旅行，我想這應該是它的主要吸引力吧。不過我在ITIC已經實現了這一點，從結果來看，一切都很好。

多次檢測

在駛往卸貨港的途中，某船舶停於馬尼拉錨地以對船上的菲律賓籍船員進行更換。由船舶管理人指定某馬尼拉港口代理安排此次船員更換。船員換班期間，所有新冠病毒相關規定均已遵守。

重新起航後，船舶將其入港申請和無疫通行證發給了卸貨港代理用以辦理入港手續。代理和主管機關在這些文件中發現其中一名在馬尼拉上船的船員的新冠檢測結果呈陽性。

顯然，有一名新上船船員新冠檢測呈陽性，而這一陽性檢測結果卻被忽略了。船舶管理人、馬尼拉港口代理、衛生與移民當局以及船長均未注意到這一點，

只有卸貨港代理發現了。

船舶因此不得不返航至馬尼拉以對全體船員進行檢測並更換船員（如必要）。恢復航行前，船舶還必須進行消毒。結果導致船舶在海上多航行了5天，而且在馬尼拉停留了約6天。

船東向管理人索賠約350,000美元的損失。但雙方最終協商和解，因為諸多相關方均未發現該陽性檢測結果——包括船東自己。

管理人以175,000美元達成和解，ITIC對此進行了賠付。



燃油詐騙

租船確認書的具體條款中規定了船東向租家交付船舶時應在船上留存一定數量的燃油。

某船舶的一份租約即將結束，該租約同樣規定了租家有責任於還船時在船上留存約定數量的燃油。租家指示經紀人與租家經常合作的中國燃油供應商聯繫，因為由燃油供應商一併供應所有的燃油是合理的（燃油費用由該租家承擔一部分，船東承擔另一部分）。

經紀人開始聯繫燃油供應商進行必要的安排。燃油供應商就船東應分攤的燃油費用向經紀人發送了一張300,000美元的發票。

次日，經紀人又收到了一封據稱是燃油供應商發來的電子郵件，告知其銀行帳戶資訊有所變動，並附上了一張金額為300,000美元的新發票，發票載明變更後的銀行帳戶資訊。經紀人未能注意到寄件者地址中插入了一個異常的“r”，且電子郵件簽名中的電話號碼也變了。其實，他們當時面對的是一個犯罪團體。

預期經紀人可能會有一套程序，要求電話核實新的銀行帳戶資訊，冒充“燃油供應商”的犯罪分子主動打電話給經紀人，複述了一遍銀行帳戶資訊，使經紀人對此信以為真。

經紀人將犯罪分子偽造的發票轉給了船東，船東支付了發票款。隨後，真正的燃油供應商詢問為何他們還未收到付款，該騙局才被揭穿。船東以經紀人疏于履行其應核實燃油供應商的銀行帳戶資訊這一義務為由向經紀人索賠300,000美元。

值得注意的是，船東本來有機會發現發送偽造發票的寄件者的電子郵箱位址發生了變化，但和經紀人一樣，船東並未注意到該變化。此外，該發票要求船東向其付款的銀行帳戶名稱與燃油供應商的名稱毫無相似之處。顯然船東自己根本沒有進行任何檢查來核實銀行資訊。然而，儘管船東自己也有責任，但顯而易見的是——尤其是在其有義務核實銀行帳戶資訊的情況下，經紀人未能履行該義務並最終導致船東受損。經過一番協商，船東接受以150,000美元和解。

本理賠案例反映了使用公開電話號碼（如網站上公佈的電話號碼）聯繫付款請求方，而不依賴於（a）主動聯繫您之人或（b）“偽造的”發票/電子郵件上所載號碼的重要性。此外，如果對方提供的銀行帳戶名稱與供應商的名稱幾乎沒有或完全沒有相似之處，您應進一步詢問。再者，雖則本案中未有此等情形發生，但如果銀行所在國家與供應商並無關聯，您應予以留意。這些都是提醒經紀人、代理人和管理人警惕潛在犯罪活動的“危險信號”。

如需更多有關詐騙方面的建議，請收聽ITIC Insight播客節目“電話是打擊詐騙的關鍵武器”：<https://www.itic-insure.com/knowledge/podcasts>。



詐騙警告

船舶被送至廢料堆

地方當局指派海事公證人對船舶進行估價。

某船東購入一艘二手船舶後將其繫固在某船塢中。然而該船舶被視為船塢中的“障礙物”，而且具有沉沒、洩漏污染物和/或被行駛中的船舶撞上等危險。船舶被歸為“海洋廢棄物”，因此當地政府決定將其移走進行重新安置。

船舶重新安置所在地的地方當局指派某海事公證人對船舶進行估價並出具一份報告。報告認定船舶不適合使用，甚至無法修理，因此僅按報廢處理估價1,000美元。地方當局遂將船舶拖至船舶廢料

回收場進行拆解。

船東對這一決定持有異議，並要求廿多萬美元的賠償。最終，船東起訴了公證人、地方當局和其他三個第三方。

我們委託了律師為公證人進行抗辯。律師為公證人提出的主要抗辯為公證人只不過是受地方當局的委託而對船舶進行估價檢驗，因此對船舶的遷移和報廢並無責任。

此點抗辯十分有力，但案件尚未開始審理，就已經產生了50,000美元的律師費用。因此，我們認為低金額的通融和解將是最好的選擇。經與律師和其他相關各方討論，公證人以20,000美元就其面臨的索賠部分達成了和解（遠低於案件進入審理後可能會產生的費用）。其他四方當事人共支付和解金額240,000美元。

公證人在此案中共計損失70,000美元，ITIC對此進行了賠付。

設計缺陷爭議

某造船工程師為一家造船廠設計了一艘內燃機船。船廠根據該設計建造了兩艘船舶。

在船舶建妥並交付給各自的船東後，船東發現這兩艘船均存在各種缺陷。船廠聲稱此等缺陷源於設計疏忽。鑒於他們之前所作出的保證下規定他們有義務維修船舶，船廠對這兩艘船舶進行了修理。隨後，船廠向造船工程師追償修船費用，每艘船舶索賠120,000美元。根據專家的意見，造船工程師似乎處於

有利的地位。諸多索賠主張沒有根據，且與之有關的缺陷並不屬於造船工程師的職責範圍，例如船廠自己供應的管道所出現的問題。

在造船工程師和指定專家的詳細技術援助下，ITIC得以與船廠協商成功，以35,000美元達成和解，解決了這兩艘船舶引起的糾紛。



薄冰之上

某船舶經紀人收到船東發來的索賠函，要求租家支付船舶在某波羅的海港口接受拖帶服務時所產生的冰費和冬季附加費，並指示船舶經紀人將該函轉達至租家。

船舶經紀人將索賠函發給了租家，收件人的電子郵寄地址使用的是含有“opsclaims”欄位的電子郵寄地址。船舶經紀人告知船東稱索賠函已轉給租家，但並未確認租家是否已收到索賠函。

在隨後的四個月裡，船舶經紀人每週向租家發送一封跟進郵件，用的是他們之前發送索賠函時所用的相同收件人電子郵寄地址，之後則每月跟進一次，用的仍然是相同的電子郵寄地址。約14個月後，船舶經紀人才意識到收件人的電子郵寄地址寫錯了，他們本該發給含有“claims@”欄位的電子郵寄地址的。隨後船舶經紀人將索賠函發到了正確的郵寄地址，這次租家確認收到了索賠函，但告知付款時效已過。

船舶經紀人嘗試各種辦法試圖減輕損失，但租家拒絕對該索賠承擔任何責任。**結果，船舶經紀人不得不向船東支付其要求的金額，即50,000美元，ITIC對此進行了賠付。**

兩遊艇如同雙胞胎

ITIC所承保的某造船工程師與兩家船東簽約，分別為這兩家船東設計一艘超級遊艇。兩艘遊艇將由同一家船廠建造。兩船東都相信自己會得到一艘獨一無二的遊艇。

在關於第一艘遊艇的契約中，造船工程師同意該項目的所有智慧財產權將永久歸屬於船東。

與第一艘遊艇一樣，船廠使用了相同的施工平臺建造第二艘遊艇並安排下水。施工平臺決定了遊艇的整體外觀，但造船工程師竭盡全力作出了一些實質性改動和裝飾，以使第二艘遊艇有別於第一艘遊艇，成為一個新的作品和/或設計。

兩艘遊艇下水後碰巧停在同一個錨地，當時第一艘遊艇的船東的合作夥伴即發表意見稱旁邊的遊艇看起來與他們的遊艇十分相似。不久後，第一艘遊艇的船東以違反設計契約為由起訴了造船工程師。

因為造船工程師可證明其在第二艘遊艇的設計上作出了實質性改動和裝飾，案情對造船工程師十分有利。此外，兩艘遊艇之間的任何相似之處應歸因於它們使用了相同基礎工程平臺，或應被視為是特定造船工程師的獨特風格。例如，像保時捷公司這樣的設計人可能會生產出許多不同型號的汽車，但它們都會具有特定的獨特風格——這樣第三方馬上就會認出它們是保時捷汽車。這也是船東會選擇這個遊艇設計師的原因。

針對該糾紛，船東在多個司法管轄區提起了訴訟。造船工程師抗辯成功，最終原告撤訴。但抗辯的法律費用高達340,000歐元，ITIC對此進行了全額賠付。

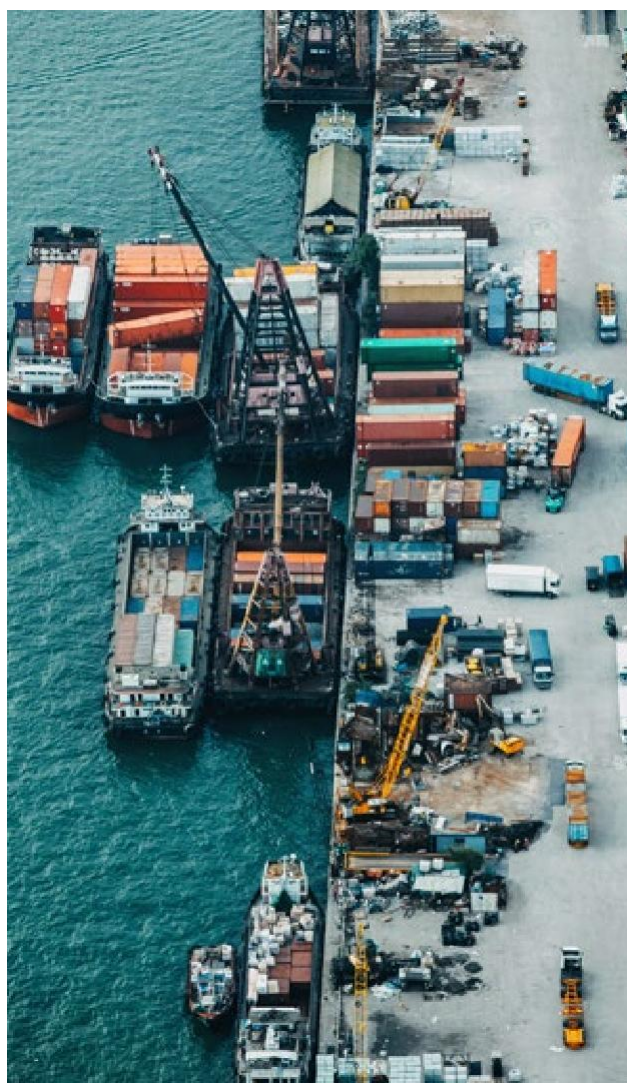
修改最終目的地引發的災難

應貨主請求，某船舶代理被要求將四份提單上的最終目的地從香港改為新加坡。

代理在貨物抵達第一個轉運港前就在船東的軟體系統中更新了該資訊，但忘記向他們在轉運港的代理辦事處告知此等變更，結果轉運港代理並未注意到此等變更。因此，轉運港代理告知裝卸工按目的地為香港來進行貨櫃準備工作。

轉運港代理在貨櫃裝船後的次日方才注意到這一錯誤。他們向委託人請示要如何解決這個問題，委託人告訴船舶代理如何修改軟體上的資訊以顯示貨櫃正在按原計劃運往香港，因為不管怎樣船舶都會掛靠香港。

於是代理將各份提單上的交貨港從新加坡改回香港。隨後，代理收到委託方的索賠，要求代理賠償因上述錯誤而產生的21,728美元的費用。該金額係在香港卸載29個貨櫃並將這29個貨櫃重新裝載上船轉送至新加坡所產生的相關費用。該索賠已透過和解解決，ITIC賠付了解金額。



ITIC Insight

為運輸專業人員準備的專業責任險播客

ITIC Insight是全新播客系列節目，我們將在節目中對世界各地的運輸和保險專業人員所面臨著的重要問題和挑戰進行討論，並同時提供防損建議以及分享我們對焦點問題的見解。節目於星期三播出，每隔一周播出一期，內容主要為話題探討、保險經紀人訪談和ITIC董事訪談。

當前可收聽的節目包括：

- 船員騙局和人口走私
- 國際海事組織（IMO）2021網路風險管理要求
- 詐騙及如何保護自己與公司免遭數位化詐騙
- 有害物質清單（IHM）
- ITIC主席 Lars Säfverström訪談

未來的特色主題包括轉換提單、網路安全、船舶經紀人的傭金損失和公證人的賠償條款。此外，一系列對保險經紀人和ITIC董事的訪談也將上線。

該等播客節目在ITIC網站、Spotify、Apple播客、Google播客和其他播客流串流媒體網站上均可收聽：
<https://www.itic-insure.com/knowledge/podcasts/>。



希望本系列播客節目能引起您的興趣並對您有所幫助。



讀者提問

如有其他問題，還請繼續發送給我們——我們很高興收到提問。請發送郵件至askeditorCR@thomasmiller.com。

客戶和潛在客戶總是要求我們簽署保密協定，簽保密協定會對我們的保險產生影響嗎？

非常感謝您提出了這個有趣的問題。由於保密協議在商業中幾乎無處不在，我們越來越常遇到這個問題。我們為會員提供的保險針對的是會員在“正常業務過程中”履行其受保服務時面臨的風險。所以，“依據通常適用的條款和條件來訂立的契約或嘗試訂立的契約”也包括在該等受保服務內。因此，只要保密協議是在正常業務過程中簽署的，我們並不反對會員簽署。

請注意，保單的除外條款仍然適用。因此，請注意避免約定任何懲罰性或懲戒性的損害賠償金，和/或約定違約金或違約罰金。

為了說明您識別保密協定部分常用術語並避開一些常見陷阱，ITIC舉辦了線上學習研討會，您可點擊以下連結查看：
<https://www.itic-insure.com/knowledge/elearningconfidentiality-agreements/#seminar>

對於任何契約文件，如您認為有必要的話，我們建議您在簽署前自行尋求法律意見。

請注意，本文件係由國際運輸仲介人協會有限公司（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。國際運輸仲介人協會有限公司（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UK P&I N.V.承保，再將風險再保給ITIC。Thomas Miller B.V.系UK P&I N.V.的授權代理，經荷蘭中央銀行（De Nederlandsche Bank，簡稱“DNB”）授權並受荷蘭金融市場管理局（Autoriteit Financiële Markten，簡稱“AFM”）監管。UK P&I Club N.V.（商會登記號：73217484）和Thomas Miller B.V.（商會登記號：72109106）均註冊於荷蘭，註冊辦公所在地位於：Wilhelminakade 953A, 3072 AP Rotterdam, The Netherlands。

如需ITIC提供的任何產品、服務或保險的更多資訊，請透過以下方式聯繫Charlotte Kirk：
國際運輸仲介人協會有限公司，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人協會有限公司所有



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/)