

理赔回顾

第 03 页



第 03 页 →

此“天堂”非彼“天堂”

第 06 页 →

合并提单引起的混乱

本期内容:

- 02 五月提前到三月，实为强人所难
- 03 都是战乱惹的祸
- 04 人物访谈：Aysegul Wallis
- 05 遗漏的邮件
- 06 造船工程师遗漏船级社建议
- 07 受载期百密一疏
- 08 读者提问

欢迎阅读 ITIC 理赔回顾四月刊。三月末，ITIC 在雅典成功举行了自 2019 年以来第一次全体董事亲临的董事会会议。会后，ITIC 举办了一场招待酒会，共有 80 余家会员、保险经纪人和其他重要联系人参加了酒会。很开心，我们终于可以在线下活动中见到这么多会员。

很遗憾，在上期《理赔回顾》发出之后，乌克兰的问题日渐严峻。对此，ITIC 创建了一个专用网页，用于整理发布与乌克兰当前冲突有关的最新消息、通函和其他材料：<https://www.itic-insure.com/knowledge/russia-ukraine-conflict>。截至今日，ITIC 已经发布了五份通函，针对这个议题制作了两期播客节目。如果会员得知或担心，交易客户和/或其他交易当事方遭到制裁，或担忧任何具体交易受到制裁制度的影响，我们建议会员尽快向制裁领域的专家寻求专业法律意见。

ITIC 播客系列节目——ITIC Insight——将继续在各大主流平台（包括 Spotify、Apple 播客和 Google 播客）上发布和上传新节目。节目由 ITIC 团队成员主持，邀请外部嘉宾一起探索重要话题，包括条款和条件的设置、脱欧后的英国海关、转换提单问题以及对未来造船业的展望。回看以往各期节目，请点击链接：<https://www.itic-insure.com/knowledge/podcasts/>。

感谢各位读者在“读者提问”板块的踊跃提问。如有任何问题，还请发送邮件到 askeditorCR@thomasmiller.com。

本期《理赔回顾》精选了 ITIC 近来处理的几起海上保险案件。希望这些案例能够引起您的关注，同时帮助您发现潜在问题，以避免在自身业务经营中重蹈覆辙。

编者按



五月提前到三月，实为强人所难

有票货物需在三月份装船，为此，各当事方正在协商如何签订租约。所有沟通往来提及这票货物时，都表示它将发生在三月。

然而，在主条款约定好以后，**船舶经纪人**发出的确认邮件中所包含的租约摘要却载明装船日期在五月，而非三月。船舶经纪人并未将这点放在心上，直到承租人询问船东是否已经为三月这票货指定了船舶。

船东的观点是，他们认为尽管协商过程中从未提及过五月，但是根据租约摘要，这份租约就是为五月而定。船东无法在三月装货。因此，为减少潜在损失，船舶经纪人安排了另一艘船装

载该票三月份的货物，但租金是 49 万美元，比原定租金高出了约 37 万美元。由于当时市场行情上涨，原船东本来仍有可能在五月份，按照远低于当时市场费率的价格，履行已订租约，这也可以用来补偿因额外订约而增加的费用。

但承租人告知，他们五月份并无货物运输需求，因为该种货物存在配额限制。由于运价已经大幅上涨，经过协商，船东同意抹消该份租约，但仅补偿承租人 10 万美元。

最后，共计额外产生了 27 万美元的费用，由 ITIC 进行了支付。

此“天堂”非彼“天堂”

游艇变了一个新的名称。

某银行家想租一艘游艇度假。该承租人委托的**游艇经纪人**是 ITIC 的被保险人。游艇经纪人向承租人提供了一艘名为“我的天堂”的游艇的信息，该信息来源于游艇的中央代理。糟糕的是，经纪人提供给承租人的信息中包含了另一艘名为“天堂”的游艇的照片和信息，而“天堂”的租金要昂贵得多。中央代理提供给经纪人的是正确的信息，由于经纪人自己的失误，错将“天堂”轮的信息夹杂提供给了承租人。

承租人基于错误的信息，就“我的天堂”轮签订了一份

租约，以为他们租的是“天堂”轮。租约签订后，承租人支付了 45.5 万美元，随后经纪人向他们提供一段“我的天堂”轮的宣传视频。此时，承租人才发现了错误。他们主张合同无效，要求取消合同并退款。租约因此取消，“我的天堂”轮船东退还了 35.3 万美元，但根据租约条款扣留了 10.2 万美元。

显然，将错误信息发送给承租人属于经纪人的过失。承租人主张，正是由于经纪人过失提供的错误信息，他们才愿意订约。因此，经纪人无可抗辩，10.2 万美元的索赔最终以全额赔付得以解决。

都是战乱惹的祸

某**船舶经纪人**订租了一艘船后，收到承租人因俄乌冲突导致乌克兰港口关闭而要求取消租约的通知。

租约约定了以下条款：

装运港：尼斯拉耶夫的一个安全港口的一个安全泊位。

（出租人应当查明任何限制条件，包括吃水。）

由于俄乌之间正在发生冲突，船舶无法前往装运港。因此，租约被取消，船舶经纪人无法收取佣金，故而基于他们在 ITIC 投保的佣金损失险向 ITIC 提出索赔。相关保险条款规定如下：

“由于指定船舶的租赁、出售/购买或管理合同因战争、入侵、外来敌对行为、内战、叛乱或革命而终止，致使您丧失对基于该合同可获得的佣金收入的合法权利，因此导致的您的租金收入损失。”

ITIC 全额赔付了船舶经纪人的佣金损失，共计 48,125 美元。

污垢检验误事

某**商业管理人**因未能安排对船体污垢进行开航前检验，而被其委托人追究责任。

船舶在某一暖水域港口停留过较长时间，按照要求应当检查海洋生物的附着生长情况。

船东声称，该商业管理人在明知船舶开航日期的情况下，未及时做好相关安排，因此导致船期发生迟延，进而导致船东遭到承租人索赔停租费用。

因此，船东主张该商业管理人应当对此负责。ITIC 就此情况下商业管理人的责任问题寻求了专家意见，得到确认答复——管理人的确负有责任安排该检验。

最终，该商业管理人全额赔付了 185,800 美元的索赔金额，ITIC 随后向该商业管理人作出了赔付。



人物访谈 Aysegul Wallis

Aysegul 是 ITIC 团队的最新成员。她于 2022 年 3 月加入 ITIC，担任客户主任一职。通过本次访谈，我们了解到 Aysegul 对于这份新工作最期待的是什么，我们也发现了她对什么食物完全没有抵抗力。

您在ITIC工作多久了？

我是2022年3月底加入ITIC的，不过我感觉我已然成为ITIC这个大家庭中的一员了。

您加入ITIC之前在哪里就职？

刚搬到英国那会儿，我的工作法律顾问。在那之前，我在土耳其的一家私人执业律所工作。

对于新工作，您期待做些什么？

目标清单很长，我就不一一告知了，不过我认为最重要的几件事应该是尽最大努力学习新工作的相关知识、亲自拜访会员、以及录制很多很多的播客节目。

您有什么人生抱负或未来目标要实现吗？

我还年轻，所以我的愿望清单上还有很多项目未完成。我想取得调解员和仲裁员资质，处理海商法纠纷。我认为“替代性纠纷解决方式”（ADR）是未来的趋势。此外，我也很想取得纽约州律师执照。

您最喜欢的格言是什么？

好问题！“千万不要妄自菲薄你的抱负或梦想，因为你一定可以实现它……”。

您有什么爱好，最喜欢的消遣方式是什么？

我喜欢阅读个人成长和吸引力法则方面的书籍。有些人可能会觉得这很枯燥，但我真的享受其中。除此之外，我还喜欢观看那些反映现实生活的纪录片和电影。如果

天气好，我喜欢出去长时间散步。最后重要的一点是，虽然未经认可，但我自认为是宅家专业舞者和歌手！

您最喜欢的食物是什么？

有三种食物是我的最爱：无麸质意面、沙拉和薯片。我对薯片完全没有抵抗力……它是我的弱点。

您最喜欢哪部电影？

嗯，我一直认为这个问题好难回答（第一大世界难题）。如果您问我最喜欢的电视剧是哪部，就很好回答了。绝对是《老友记》！不管怎么说，我想我最喜欢的电影应该是《杀戮时刻》。我喜欢法庭剧。

您最近看了什么书或者下载了什么音乐？

我最近看的一本书是菲妮·科顿的《高于生活》。我最近下载的音乐作品是The Howl & The Hum组合的《Until I Found a Rose》（我刚刚查了一下我的Spotify）。

您有什么特别讨厌的事吗？

我不喜欢我爸妈和我老公忘记关灯。还有一点，我不喜欢消极态度。

如果不在ITIC工作，您可能会在做什么？

大概率是作为事务律师开展私人执业，处理海商法事务。如果后半生不需要工作的话，我很大可能会尝试创立自己的服装品牌，但仅仅作为一个兴趣而已。不过话说回来，我热爱我在 ITIC 的这份工作，并不想换工作。ITIC 有一个非常棒的工作环境。

因抓斗引起的卸货迟延

某散货船抵达卸货港，但其中一台船吊无法作业。**代理人**（为ITIC的被保险人）因此作出其他卸货安排，其中包括租用一台岸吊和一台抓斗。

卸货效率是基于抓斗的功率估算的，且相关费用已经据此预先支付了。但是，随后发现抓斗和岸吊不兼容。由于临时通知的缘故，只能找到一台功率较小的抓斗作为替换，因此导致卸货迟延。船长虽然口头授权了该替换，但由于时间限制，并未作出书面授权。

随后，船东以卸货效率变慢为由拒绝结算额外的港口使费，声称他们面临着承租人可能提起的停租索赔，尽管事实上当时并没有其他选择且一开始就是因为船吊故障才导致卸货迟延的。

船东随后以船舶代理人租用互不兼容的岸吊和抓斗且未能通知卸货效率变慢为由，向船舶代理提起索赔。ITIC代为进行抗辩，并最终以分担1万美元的结果解决了这宗金额为5万美元的索赔案。

遗漏的邮件

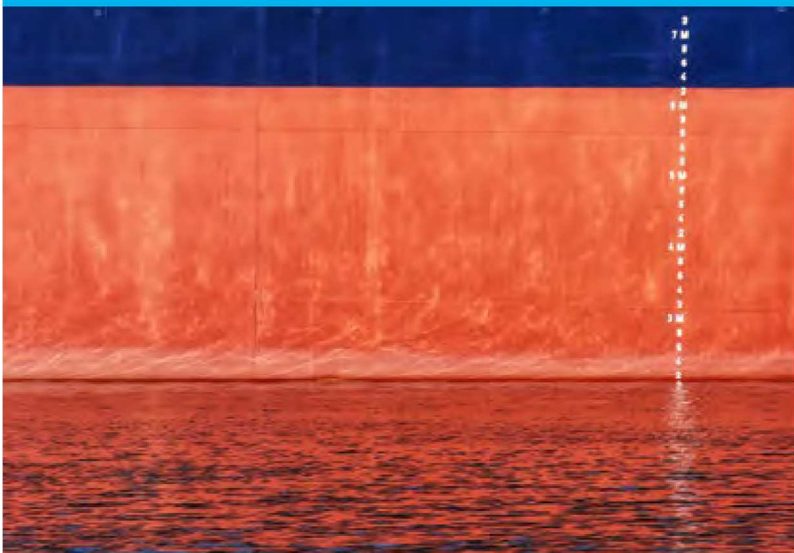
某船舶经纪人的订租邮箱“chartering@shipbroker.com”收到了一封索赔金额为8万美元的滞期费索赔函。但租船确认书规定所有索赔必须发送至“claims@shipbrokers.com”。事实上，船东此前已经多次使用该“索赔”邮箱地址。因此，船舶经纪人并未注意到上述发送至订租邮箱的滞期费索赔函。与此同时，船舶经纪人发送了两封邮件给船东，告知他们尚未收到任何滞期费索赔，且即将过时效。船东未理会这些邮件。

随后，船东通过快递邮寄了一份纸质版索赔函给船舶经纪人。由于船舶经纪人仅租用了办公楼的其中一层，快递员仅将包裹送至办公楼的前台，而不是船舶经纪人地址中载明的正确楼层的前台。纸质版索赔函未被送至正确楼层，并最终遗失。

结果，滞期费索赔时效已过，当承租人最终收到索赔函时，他们据此拒绝付款。船东随后向船舶经纪人进行全额追偿，认为船舶经纪人本应查看他们的订租邮箱以检查是否收到索赔邮件，且船东已送达一份索赔函纸质版。

ITIC代为进行抗辩，主张尽管船舶经纪人可能存在漏看原始邮件的情况，但很明显船东自己对其损失也有责任。第一、船东使用了错误的邮箱地址；第二、船东未理会船舶经纪人告知船东他们尚未收到船东任何索赔的两封邮件；第三、船东未将索赔函纸质版发送至正确的地址。

基于此，ITIC建议以索赔金额50%和解为宜，船东接受了该方案。



愤怒的投资人

某验船师受聘为首次公开募股的公司名下某一船舶进行估价。根据合同约定，验船师只需基于外观检验进行估价。

估价报告包含在招股说明书中，众多投资人对该公司进行了投资。彼时市场并不景气，该单船公司最终进入破产管理程序。

众多投资人分别对验船师提起索赔，认为估价报告存在疏忽之处。整个索赔涉及九名原告和59份第三方索赔函。验船师否认其估价存在疏忽之处。而且，该估价报告中包含多个免责声明，这在所有估值报告中都很常见。

ITIC成功为验船师安排了抗辩。最终，该索赔案得以成功抗辩，但遗憾的是花费了7年的时间方才结案。本案抗辩费用14.47万欧元最终由ITIC承担。

版权混淆

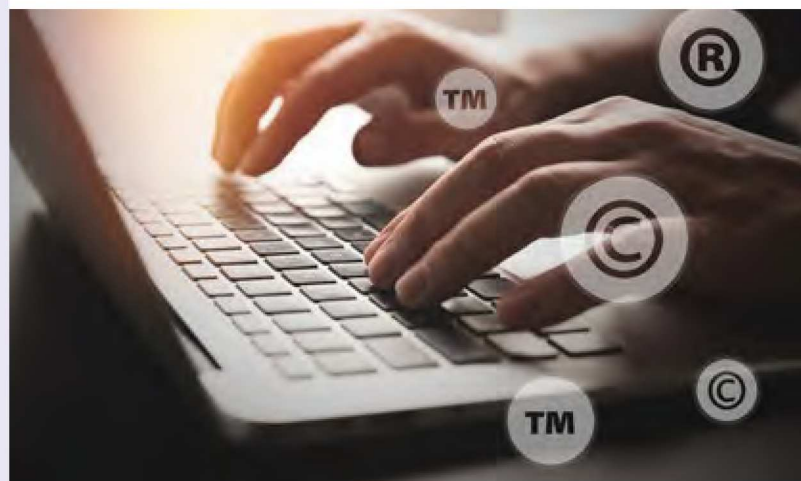
某海事顾问兼验船师就职于一家名为ABC Ltd（非真实名称）的公司。

该验船师无意使用了另外一家名称非常相似的公司（ABC LLP）的商标（其实仅仅涉及一种字体而已）。此外，他们也在一个视频中使用了该标志，该视频随后被第三方上传至社交媒体。

事实上，ABC LLP从事的也是海事索赔领域的业务，是注册商标ABC LLP的合法所有人。因此，ABC LLP起诉ABC Ltd，索赔损害赔偿金及法律费用。

ITIC安排了一位知识产权方面的专业律师对索赔进行评估。律师认为上述行为非常有可能被认定为侵犯了ABC LLP的商标。两家公司提供极其类似的行业服务的事实，也不能改善验船师的处境。

ITIC最终成功通过协商解决了该索赔，ABC Ltd同意不再侵犯ABC LLP的版权。双方各自承担己方费用。由ABC Ltd产生的法律费用7,000欧元最终由ITIC全额偿付。



合并提单引起的混乱

某哥伦比亚**船舶代理人**收到一项索赔，索赔方认为该代理人在将订舱数据输入承运人系统和海关系统时存在输入错误。

起初，代理人被要求修改某订舱单，将该订舱单所包含的两份提单，修改为一份合并的提单。该要求在货物抵达哥伦比亚之前很久就被提出。

代理人在承运人的系统上作出了修改，但未在当地海关系统上作出相应修改。

当收货人提交进口报关单并支付货物税费时，该笔付款却无法与进口报关单上载

明的那份提单对应起来，因为当地海关系统上只有两份提单的信息，而无合并后的那一份提单的信息。

代理人建议收货人修正这一情况，但这需要重新提交一份新的进口报关单（使货物重新国有化）。

在收货人考虑是否同意这一建议期间，货物交付已然发生延迟。同时，集装箱滞箱费和堆存费也在逐日增加。

最终，收货人同意采取代理人建议的方式。于是，该情况得以修正，但货物进口却迟延

了将近一个月。收货人随后向航运公司提起索赔，而航运公司转而向代理人追究责任，要求赔偿**32,000**美元。

代理人没有任何抗辩空间，因为他们存在未在海关系统更新数据的过失，这是无可辩驳的事实。

ITIC为代理安排了当地律师来解决潜在的海关罚款事宜。律师成功解决了海关罚款问题，航运公司和代理唯一面临的费用是货物迟延交付产生的相关费用。代理支付了该等费用，ITIC对此进行了赔付。

疏忽大意的后果

某**造船工程师**设计了一系列高速的引航船。设计完成后，造船工程师将设计图纸提交给船级社。设计图纸被退回，船级社建议强化船首纵梁。

通常，船级社的意见会以批注框的形式备注在设计图纸上。而这次，船级社并没有这么做，造船工程师也就没有注意到这些意见。因此，在最终的设计图纸上，船首纵梁并未得到强化。船级社批准了最终设计图纸，未发现他们的最初意见并未得到贯彻落实。

十艘船舶全部完成建造。经3年使用后，其中九艘船舶的船首纵梁均出现开裂情况。

根据设计，这些船舶最多可在浪高**3.5**米的海况下运营。然而，有报告称部分船舶曾经在浪高**5.5**米的海况下运营。这些船舶的建造方辩称造船工程师在设计船舶规范时，应建议一个更高度度的浪高。

出现开裂情况的船舶被吊出水，并对它们的船首纵梁进行了强化。每艘船舶花费**5**万美元，九艘受损船舶共花费**45**万美元。船舶建造方随后向造船工程师索赔该等费用。尽管证据明确表明造船工程师确实未注意到船级社的建议，但ITIC基于：**(a)** 这些船舶未按设计标准进行运营；和 **(b)** 船级社未注意到最终设计图纸上船首纵梁并未得到强化而批准了设计图纸的事实，得以成功降低支付给船舶建造方的和解金额。最终，ITIC共计向船舶建造方支付了**30**万美元的和解金额。



受载期百密一疏

某**船舶经纪人**安排船东和承租人签订了一份包运合同（“COA”）。该包运合同适用于2020日历年，按承租人的选择，每季度提供至少4次、至多12次的货物运输服务。

2020年5月1日，承租人发电子邮件给船舶经纪人，申报下一票货物的受载期为2020年6月10日至22日。

该邮件同时发给了船舶经纪人负责处理订约后续事务的经办人个人邮箱和部门邮箱。两个邮箱地址均正确，此前也都使用过，但两封邮件却都被归入垃圾邮件文件夹中。船舶经纪人称他们会定期检查垃圾邮件文件夹，但这次，他们却遗漏了这封邮件。

船舶经纪人在2020年6月3日才注意到这封邮件。承租人根据《包运合同》约定，例行提供了一份装运时间表，但船东却回复称其并未收到2020年6月10日至22日的

受载期申报。

船东并未安排运力来履行该申报受载期的航次。承租人表示，他们有多票来自不同起运地的货物将同时运抵，因而无法灵活变动受载期。为履行租约，船东不得以高于《包运合同》中商定费率的运价租入运力。

船东向船舶经纪人索赔35万美元，以弥补他们因船舶经纪人迟延转达承租人指定受载期的信息而遭受的市场损失。该索赔符合市场行情，因而船舶经纪人就该索赔与船东达成了和解，而ITIC对此进行了赔付。

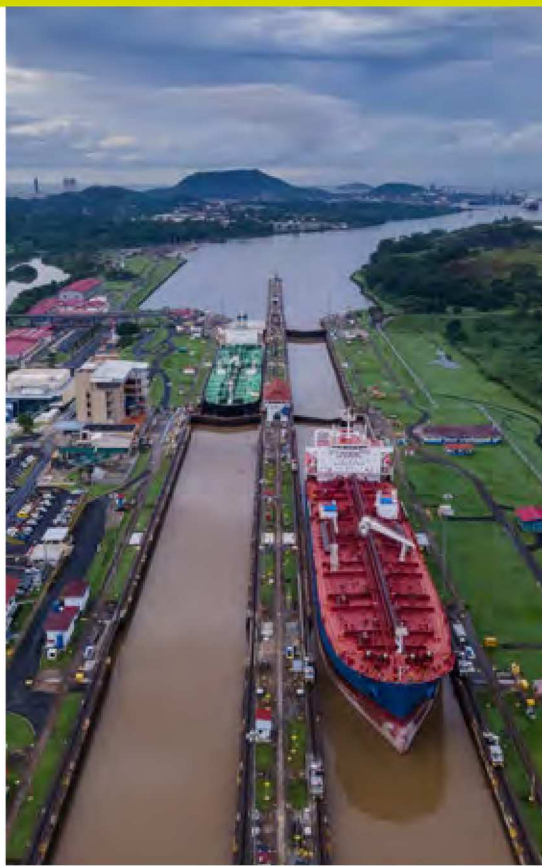
南辕北辙

某**船舶代理人**收到委托人指示，要求他们为一艘自巴尔博亚驶往克里斯托巴尔（北行方向）的船舶通行巴拿马运河作出相应安排。

代理人经由巴拿马运河管理局做好了安排，但就在安排完毕后，代理人意识到他们错误安排成了从克里斯托巴尔到巴尔博亚（南行方向）。

代理人立即通知了巴拿马运河管理局。巴拿马运河管理局取消了预订的南行时段，并未收取罚款，但无法替换成北行时段，因为北行时段已无空闲。不过，临近通行日期有一场通行时段拍卖会。平时通行时段的平均价格为4万美元，但在这类拍卖中，起拍价通常为5.5万美元，最高价可达43万美元。

幸运的是，代理人终于在委托人实际要求的通行日期前两天，以18.36万美元的价格拍下了一个通行时段。船东省下了两天的成本（约4万美元一天），因而同意分摊12.36万美元。代理人承担了6万美元，ITIC对此进行了赔付。



“保护自己的最佳方法是，向您所在司法辖区的律师事务所寻求制裁方面的专业意见。”



读者提问

不出所料，过去数月中我们收到了许多询问制裁相关问题的邮件。以下这个问题很好地总结了我们目前所遇到的情况：

“身为船舶经纪人，我们十分关注针对俄乌冲突所实施的各种不同制裁制度，您觉得我们该如何保护自己呢？”

这是个有趣的问题。自俄罗斯入侵乌克兰以来，世界各国均以创纪录的速度实施了许多制裁措施，有时令人难以及时跟进。

首先，您需要核查哪些制裁措施适用于您。您需要考虑如下问题：

- 我的实际营业地点位于何处？
- 我的公司注册所在地位于何处？
- 我们是否有位于其他国家的办事处会对本办事处有所影响？
- 我们是否有受不同制裁措施制约的外籍工作人员？例如，美国的制裁可适用于美国公民，无论他/她常驻于何处，即便不在美国。

您需要核查您委托人或计划进行交易的其他公司，是否有被列入任何会影响您的公司或员工的制裁制度中。您可以通过查阅相关政府网站来完成核查，或通过委托第三方服务供应商，让其代为核查。

首先，在英国，以下政府网站上载有一份制裁名单：<https://www.gov.uk/government/publications/the-uk-sanctions-list>。在美国，您应该核查美国政府海外资产

控制办公室 (OFAC) 发布的特别指定国民 (SDN) 清单：<https://home.treasury.gov/policy-issues/financial-sanctions/specially-designated-nationals-and-blocked-persons-list-sdn-human-readable-lists>。

除了被列名的个人和公司，您可能还需要注意交易类型本身。例如，3月初，美国禁止进口俄罗斯原油、液化天然气和煤炭。军事装备或“军民两用”商品也亮起了红灯。

其次，租约或交易的委托人自身亦有责任核查他们自己可能受到的制裁情况的影响，而不是依赖于您进行核查。您的核查针对的应当是您自身受到的影响，对于营业地点位于不同司法管辖区的委托人而言，他们受到的影响很可能与您的大相径庭。作为经纪人，向您的委托人提供制裁意见并非您的工作，他们应当自行征询法律意见。

实际上，在与俄罗斯企业打交道时，不管其是否受到制裁，都可能会出现佣金支付方面的问题，因为交易所涉的俄罗斯银行本身可能也会遭到制裁或受到禁止。

从根本上来说，保护自己的最佳方法是，就您正在考虑缔结的具体交易，向您所在司法辖区内的律师事务所征询制裁方面的专业意见。

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。

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，注册办公所在地为：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/)