

理賠回顧



第 03 頁

第 03 頁 →

此“天堂”非彼“天堂”

第 06 頁 →

合併提單引起的混亂

本期內容：

- 02 五月提前到三月，實為強人所難
- 03 都是戰亂惹的禍
- 04 人物訪談：Aysegul Wallis
- 05 遺漏的郵件
- 06 造船工程師遺漏船級社建議
- 07 受載期百密一疏
- 08 讀者提問

歡迎閱讀 ITIC 理賠回顧四月刊。三月末，ITIC 在雅典成功舉行了自 2019 年以來第一次全體董事親臨的董事會會議。會後，ITIC 舉辦了一場招待酒會，共有 80 餘家會員、保險經紀人和其他重要連絡人參加了酒會。很開心，我們終於可以實體活動中見到這麼多會員。

很遺憾，在上期《理賠回顧》發出之後，烏克蘭的問題日漸嚴峻。對此，ITIC 建立了一個專用網頁，用於整理發佈與烏克蘭當前衝突有關的最新消息、公告和其他材料：<https://www.itic-insure.com/knowledge/russia-ukraine-conflict>。截至今日，ITIC 已經發佈了五份公告，針對這個議題製作了兩期播客節目。如果會員得知或擔心，交易客戶和/或其他交易當事方遭到制裁，或擔憂任何具體交易受到制裁制度的影響，我們建議會員儘快向制裁領域的專家尋求專業法律意見。

ITIC 播客系列節目——ITIC Insight——將持續在各大主流平台（包括 Spotify、Apple 播客和 Google 播客）上發佈和上傳新節目。節目由 ITIC 團隊成員主持，邀請外部嘉賓一起探索重要話題，包括條款和條件的設置、脫歐後的英國海關、轉換提單問題以及對未來造船業的展望。回看以往各期節目，請點選連結：<https://www.itic-insure.com/knowledge/podcasts/>。

感謝各位讀者在“讀者提問”版塊的踴躍提問。如有任何問題，還請發送郵件到 askeditorCR@thomasmiller.com。

本期《理賠回顧》精選了 ITIC 近來處理的幾起海上保險案件。希望這些案例能夠引起您的關注，同時幫助您發現潛在問題，以避免在自身業務經營中重蹈覆轍。

編者按

五月裝船提前到三月，實為強人所難

有票貨物需在三月份裝船，為此，各當事方正在協商如何簽訂租約。所有溝通往來提及這票貨物時，都表示將在三月裝船。

然而，在主條款約定好以後，船舶經紀人發出的確認郵件中所包含的租約摘要卻載明裝船日期在五月，而非三月。船舶經紀人並未將這點放在心上，直到承租人詢問船東是否已經為三月這票貨指定了船舶。

船東的觀點是，他們認為儘管協商過程中從未提及過五月，但是根據租約摘要，這份租約就是為五月而定。船東無法在三月裝貨。因此，為減少潛在損失，船舶經紀人安排了另一艘船裝

載該票三月份的貨物，但租金是 49 萬美元，比原定租金高出了約 37 萬美元。由於當時市場行情上漲，原船東本來仍有可能會在五月份，按照遠低於當時市場費率的價格，履行已訂租約，這也可以用來補償因額外訂約而增加的費用。

但承租人告知，他們五月份並無貨物運輸需求，因為該種貨物有配額限制。由於運價已經大幅上漲，經過協商，船東同意取消該份租約，但僅補償承租人 10 萬美元。

最後，共計額外產生了 27 萬美元的費用，由 ITIC 進行了支付。

此“天堂”非彼“天堂”

遊艇換了一個新的名稱。

某銀行家想租一艘遊艇度假。該承租人委託的遊艇經紀人是 ITIC 的被保險人。遊艇經紀人向承租人提供了一艘名為“我的天堂”的遊艇的資訊，該資訊來源於遊艇的中央代理。糟糕的是，經紀人提供給承租人的資訊中包含了另一艘名為“天堂”的遊艇的照片和資訊，而“天堂”的租金要昂貴得多。中央代理提供給經紀人的是正確的資訊，由於經紀人自己的失誤，錯將“天堂”輪的資訊夾雜提供給了承租人。

承租人基於錯誤的資訊，就“我的天堂”輪簽訂了一份

租約，以為他們租的是“天堂”輪。租約簽訂後，承租人支付了 45.5 萬美元，隨後經紀人向他們提供一段“我的天堂”輪的宣傳視頻。此時，承租人才發現了錯誤。他們主張契約無效，要求取消契約並退款。租約因此取消，“我的天堂”輪船東退還了 35.3 萬美元，但根據租約條款扣留了 10.2 萬美元。

顯然，將錯誤資訊發送給承租人屬於經紀人的過失。承租人主張，正是由於經紀人疏忽所提供的錯誤資訊，他們才願意訂約。因此，經紀人無可抗辯，10.2 萬美元的索賠最終以全額賠付得以解決。

都是戰亂惹的禍

某船舶經紀人訂租了一艘船後，收到承租人因俄烏衝突導致烏克蘭港口關閉而要求取消租約的通知。

租約約定了以下條款：
裝運港：尼斯拉耶夫的一個安全港口的一個安全泊位。
(出租人應當查明任何限制條件，包括吃水。)

由於俄烏之間正在發生衝突，船舶無法前往裝運港。因此，租約被取消，船舶經紀人無法收取傭金，故而基於他們在 ITIC 投保的傭金損失險向 ITIC 提出索賠。相關保險條款規定如下：

“由於指定船舶的租賃、出售/購買或管理契約因戰爭、入侵、外來敵對行為、內戰、叛亂或革命而終止，致使您喪失基於該契約可獲得的傭金收入的合法權利，因此導致的租金收入損失。”

ITIC 全額賠付了船舶經紀人的傭金損失，共計 48,125 美元。

污垢檢驗誤事

某商業管理人因未能安排對船體污垢進行開航前檢驗，委託人就此追究其責任。

船舶在某一暖水域港口停留過長時間，按照要求應當檢查海洋生物的附著生長情況。

船東聲稱，該商業管理人在明知船舶開航日期的情況下，未及時做好相關安排，因此導致船期發生遲延，進而導致船東遭到承租人索賠停租費用。

因此，船東主張該商業管理人應當對此負責。ITIC 就此情況下商業管理人的責任問題尋求了專家意見，得到確認答覆——管理人的確負有責任安排該檢驗。

最終，該商業管理人全額賠付了 185,800 美元的索賠金額，ITIC 隨後向該商業管理人作出了賠付。



Q&A with Aysegul Wallis

Aysegul 是 ITIC 團隊的最新成員。她於 2022 年 3 月加入 ITIC，擔任業務主任一職。透過本次訪談，我們瞭解到 Aysegul 對於這份新工作最期待的是什麼，我們也發現了她對什麼食物完全無法抗拒。

您在ITIC工作多久了？

我是2022年3月底加入ITIC的，不過我感覺我已然成為ITIC這個大家庭中的一員了。

您加入ITIC之前在哪裡就職？

剛搬到英國時，我的工作為法律顧問。在那之前，我在土耳其的一家私人執業律師事務所工作。

對於新工作，您期待做些什麼？

目標清單很長，我就不一一告知了，不過我認為最重要的幾件事應該是盡最大努力學習新工作的相關知識、親自拜訪會員、以及錄製很多很多的播客節目。

您有什麼人生抱負或未來目標要實現嗎？

我還年輕，所以我的願望清單上還有很多未完成。我想取得調解員和仲裁人資格，處理海商法糾紛。我認為“替代性糾紛解決方式”（ADR）是未來的趨勢。此外，我也很想取得紐約律師執照。

您最喜歡的格言是什麼？

好問題！“千萬不要妄自菲薄你的抱負或夢想，因為你一定可以實現它……”。

您有什麼愛好，最喜歡的消遣方式是什麼？

我喜歡閱讀個人成長和吸引力法則方面的書籍。有些人可能會覺得這很枯燥，但我真的享受其中。除此之外，我還喜歡觀看那些反映現實生活的紀錄片和電影。如果

天氣好，我喜歡出去長時間散步。最後重要的一點是，雖然未經認可，但我自認為是宅家專業舞者和歌手！

您最喜歡的食物是什麼？

有三種食物是我的最愛：無麩質義大利麵、沙拉和洋芋片。我對洋芋片完全沒有抵抗力……它是我的弱點。

您最喜歡哪部電影？

嗯，我一直認為這個問題好難回答（第一大世界難題）。如果您問我最喜歡的電視劇是哪部，就很好回答了。絕對是《六人行》！不管怎麼說，我想我最喜歡的電影應該是《殺戮時刻》。我喜歡法庭劇。

您最近看了什麼書或者下載了什麼音樂？

我最近看的一本書是菲妮科頓的《高於生活》。我最近下載的音樂作品是The Howl & The Hum組合的《Until I Found a Rose》（我剛剛查了一下我的Spotify）。

您有什麼特別討厭的事嗎？

我不喜歡我爸媽和我老公忘記關燈。還有一點，我不喜歡消極態度。

如果不在ITIC工作，您可能在做什麼？

大概會在私人律師事務所執業，處理海商法事務。如果後半生不需要工作的話，我很大可能會嘗試創立自己的服裝品牌，但僅僅作為一個興趣而已。不過話說回來，我熱愛我在 ITIC 的這份工作，並不想換工作。ITIC 有一個非常棒的工作環境。

因抓斗引起的卸貨遲延

某散貨船抵達卸貨港，但其中一台船吊無法作業。代理行（為ITIC的被保險人）因此作出其他卸貨安排，其中包括租用一台岸吊和一台抓斗。

卸貨效率是基於抓斗的容量估算的，且相關費用已經據此預先支付了。但是，隨後發現抓斗和岸吊不相容。由於臨時通知的緣故，只能找到一台容量較小的抓斗作為替換，因此導致卸貨遲延。船長雖然口頭授權了該替換，但由於時間限制，並未作出書面授權。

隨後，船東以卸貨效率變慢為由拒絕結算額外的港口費用，聲稱他們面臨著承租人可能提起的停租索賠，儘管事實上當時並沒有其他選擇且一開始就是因為船吊故障才導致卸貨遲延的。

船東隨後以船舶代理租用互不相容的岸吊和抓斗且未能通知卸貨效率變慢為由，向船舶代理提起索賠。ITIC代為進行抗辯，並最終以分擔1萬美元的結果解決了這宗金額為5萬美元的索賠案。

遺漏的郵件

某船舶經紀人的訂租郵箱“chartering@shipbroker.com”收到了一封索賠金額為8萬美元的延滯費索賠函。但租船確認書規定所有索賠必須發送至“claims@shipbrokers.com”。事實上，船東此前已經多次使用過該“索賠”郵箱位址。因此，船舶經紀人並未注意到上述發送至訂租郵箱的延滯費索賠函。與此同時，船舶經紀人發送了兩封郵件給船東，告知他們尚未收到任何延滯費索賠，且即將過時效。船東未理會這些郵件。

隨後，船東透過快遞郵寄了一份書面求償函給船舶經紀人。由於船舶經紀人僅租用了辦公樓的其中一層，快遞員僅將包裹遞送至辦公大樓的櫃檯，而不是船舶經紀人地址中載明樓層的櫃檯。該書面求償函未被送至正確樓層，並最終遺失。

結果，延滯費索賠時效已過，當承租人最終收到索賠函時，他們據此拒絕付款。船東隨後向船舶經紀人進行全額追償，認為船舶經紀人本應查看他們的訂租郵箱以檢查是否收到索賠郵件，且船東已送達一份書面索賠函。

ITIC代為進行抗辯，主張儘管船舶經紀人可能存在漏看原始郵件的情況，但很明顯船東自己對其損失也有責任。第一、船東使用了錯誤的郵箱位址；第二、船東未理會船舶經紀人告知船東他們尚未收到船東任何索賠的兩封郵件；第三、船東未將書面索賠函送達至正確的地址。

基於此，ITIC建議以索賠金額50%和解為宜，船東接受了該方案。



憤怒的投資人

某海事公證人受聘為首次公開募股的公司名下某一船舶進行估價。根據契約約定，海事公證人只需基於外觀檢驗進行估價。

估價報告包含在募股說明書中，眾多投資人對該公司進行了投資。彼時市場並不景氣，該單船公司最終進入破產管理程序。

眾多投資人分別對海事公證人提起索賠，認為估價報告存在疏忽之處。整個索賠涉及九名原告和59份第三方索賠函。海事公證人否認其估價存在疏忽之處。而且，該估價報告中包含多個免責聲明，這在所有估值報告中都很常見。

ITIC成功為海事公證人安排了抗辯。最終，該索賠案得以成功抗辯，但遺憾的是花費了7年的時間方才結案。本案抗辯費用14.47萬歐元最終由ITIC承擔。

版權混淆

某海事顧問兼海事公證人就職於一家名為ABC Ltd(非真實名稱)的公司。

該海事公證人無意使用了另外一家名稱非常相似的公司(ABC LLP)的商標(其實僅僅涉及一種字體而已)。此外，他們也在一個影片中使用了該商標，該視頻隨後被第三方上傳至社交媒體。

事實上，ABC LLP從事的也是海事索賠領域的業務，是註冊商標ABC LLP的合法所有人。因此，ABC LLP起訴ABC Ltd，索賠損害賠償金及法律費用。

ITIC安排了一位智慧財產權方面的專業律師對索賠進行評估。律師認為上述行為非常有可能被認為侵犯了ABC LLP的商標。兩家公司提供極其類似的行業服務的事實，也幫不了海事公證人的處境。

ITIC最終成功透過協商解決了該索賠，ABC Ltd同意不再侵犯ABC LLP的版權。雙方各自承擔己方費用。ABC Ltd的法律費用7,000歐元最終由ITIC全額償付。



合併提單引起的混亂

某哥倫比亞船舶代理行收到一項索賠，索賠方認為該代理行在登錄運送人系統和海關系統時訂艙資料輸入錯誤。

起初，代理人收到要求修改某訂艙單，將該訂艙單所包含的兩份提單，合併為一份提單。該要求在貨物抵達哥倫比亞之前很久就已提出。

代理人在運送人的系統上作出了修改，但未在當地海關系統上作出相應修改。

當收貨人提交進口報關單並支付貨物稅費時，該筆付款卻無法與進口報關單上載

明的那份提單對應起來，因為當地海關系統上只有兩份提單的資訊，而無合併後的那一份提單的資訊。

代理行建議收貨人修正這一情況，但這需要重新提交一份新的進口報關單（使貨物重新國有化）。

在收貨人考慮是否同意這一建議期間，貨物交付已然延遲。同時，貨櫃延滯費和倉儲費也在逐日增加。

最終，收貨人同意採代理行建議的方式。於是，該情況得以修正，但貨物進口卻延遲

了將近一個月。收貨人隨後向航運公司提起索賠，而航運公司轉而向代理人追究責任，要求賠償32,000美元。

代理人沒有任何抗辯空間，因為他們未在海關系統更新資料的過失，這是無可辯駁的事實。

ITIC為代理安排了當地律師來解決潛在的海關罰款事宜。律師成功解決了海關罰款問題，航運公司和代理唯一面臨的費用是貨物遲延交付產生的相關費用。代理支付了該等費用，ITIC對此進行了賠付。

疏忽大意的後果

某造船工程師設計了一系列高速的領港船。設計完成後，造船工程師將設計圖紙提交給船級社。設計圖紙被退回，船級社建議強化船首縱樑。

通常，船級社的意見會以批註框的形式備註在設計圖紙上。而這次，船級社並沒有這麼做，造船工程師也就沒有注意到這些意見。因此，在最終的設計圖紙上，船首縱樑並未得到強化。船級社批准了最終設計圖紙，未發現他們的最初意見並未得到貫徹落實。

十艘船舶全部完成建造。經3年使用後，其中九艘船舶的船首縱樑均出現裂縫情況。

根據設計，這些船舶最多可在浪高3.5米的海況下營運。然而，有報告稱部分船舶曾經在浪高5.5米的海況下營運。這些船舶的建造方辯稱造船工程師在設計船舶規範時，應建議一個更程度的浪高。

出現裂縫的船舶被吊起，並對它們的船首縱樑進行了強化。每艘船舶花費5萬美元，九艘受損船舶共花費45萬美元。船舶建造方隨後向造船工程師索賠該等費用。儘管證據明確表明造船工程師確實未注意到船級社的建議，但ITIC基於：(a) 這些船舶未按設計標準進行營運；和 (b) 船級社未注意到最終設計圖紙上船首縱樑並未得到強化而批准了設計圖紙的事實，得以成功降低支付給船舶建造方的和解金額。最終，ITIC共計向船舶建造方支付了30萬美元的和解金額。



受載期百密一疏

某船舶經紀人安排船東和承租人簽訂了一份運輸契約（“COA”）。該運輸契約適用於2020日曆年，按承租人的選擇，每季度提供至少4次、至多12次的貨物運輸服務。

2020年5月1日，承租人發電子郵件給船舶經紀人，申報下一票貨物的受載期為2020年6月10日至22日。

該郵件同時發給了船舶經紀人負責處理訂約後續事務的經辦人個人郵箱和部門郵箱。兩個郵箱位址均正確，此前也都使用過，但兩封郵件卻都被歸入垃圾郵件資料夾中。船舶經紀人稱他們會定期檢查垃圾郵件資料夾，但這次，他們卻遺漏了這封郵件。

船舶經紀人在2020年6月3日才注意到這封郵件。承租人根據《運輸契約》約定，例行提供了一份裝運時間表，但船東卻回覆稱其並未收到2020年6月10日至22日的

受載期申報。

船東並未安排運力來履行該申報受載期的航次。承租人表示，他們有多票來自不同起運地的貨物將同時運抵，因而無法靈活變動受載期。為履行租約，船東不得以高於《運輸契約》中商定費率的運價租入運力。

船東向船舶經紀人索賠35萬美元，以彌補他們因船舶經紀人遲延轉達承租人指定受載期的資訊而遭受的市場損失。該索賠符合市場行情，因而船舶經紀人就該索賠與船東達成了和解，而ITIC對此進行了賠付。

南轅北轍

某船舶代理行收到委託人指示，要求他們為一艘自巴爾博亞駛往克里斯多福（北行方向）的船舶通行巴拿馬運河作出相應安排。

代理人經由巴拿馬運河管理局做好了安排，但就在安排完畢後，代理人意識到他們錯誤安排成了從克里斯多福到巴爾博亞（南行方向）。

代理行立即通知了巴拿馬運河管理局。巴拿馬運河管理局取消了預訂的南行時段，並未收取罰款，但無法替換成北行時段，因為北行時段已無空檔。不過，臨近通行日期有一場通行時段拍賣會。平時通行時段的平均價格為4萬美元，但在這類拍賣中，起拍價通常為5.5萬美元，最高價可達43萬美元。

幸運的是，代理人終於在委託人實際要求的通行日期前兩天，以18.36萬美元的價格拍下了一個通行時段。船東省下了兩天的成本（約4萬美元一天），因而同意分攤12.36萬美元。代理人承擔了6萬美元，ITIC對此進行了賠付。



“保護自己的最佳方法是，向您所在司法轄區的律師事務所尋求制裁方面的專業意見。”



讀者提問

不出所料，過去數月中我們收到了許多詢問制裁相關問題的郵件。以下這個問題很好地總結了我們目前所遇到的情況：

“身為船舶經紀人，我們十分關注針對俄烏衝突所實施的各種不同制裁制度，您覺得我們該如何保護自己呢？”

這是個有趣的問題。自俄羅斯入侵烏克蘭以來，世界各國均以創紀錄的速度實施了許多制裁措施，有時令人難以及時跟進。

首先，您需要核查哪些制裁措施適用於您。您需要考慮以下問題：

- 我的實際營業地點位於何處？
- 我的公司註冊所在地位於何處？
- 我們是否有位於其他國家的辦事處會對本辦事處有所影響？
- 我們是否有受不同制裁措施制約的外籍工作人員？例如，美國的制裁可適用於美國公民，無論他/她常駐於何處，即便不在美國。

您需要核查您委託人或計畫進行交易的其他公司，是否有被列入任何會影響您的公司或員工的制裁制度中。您可以透過查閱相關政府網站來完成核查，或透過委託第三方服務供應商，讓其代為核查。

首先，在英國，以下政府網站上載有一份制裁名單：<https://www.gov.uk/government/publications/the-uk-sanctions-list>。在美國，您應該核查美國政府海外資產

控制辦公室 (OFAC) 發佈的特別指定國民 (SDN) 清單：<https://home.treasury.gov/policy-issues/financial-sanctions/specially-designated-nationals-and-blocked-persons-list-sdn-human-readable-lists>。

除了被列名的個人和公司，您可能還需要注意交易類型本身。例如，3月初，美國禁止進口俄羅斯原油、液化天然氣和煤炭。軍事裝備或“軍民兩用”商品也亮起了紅燈。

其次，租約或交易的委託人自身亦有責任核查他們自己可能受到的制裁情況的影響，而不是依賴您進行核查。您的核查針對的應當是您自身受到的影響，對於營業地點位於不同司法管轄區的委託人而言，他們受到的影響很可能與您的大相徑庭。作為經紀人，向您的委託人提供制裁意見並非您的工作，他們應當自行徵詢法律意見。

實際上，在與俄羅斯企業打交道時，不管其是否受到制裁，都可能會出現佣金支付方面上的問題，因為交易所涉及的俄羅斯銀行本身可能也會遭到制裁或受到禁止。

從根本上來說，保護自己的最佳方法是，就您正在考慮進行的交易，向您所在司法管轄區域內的律師事務所徵詢制裁方面的專業意見。

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。

請注意，本文件係由國際運輸仲介人協會有限公司出具（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。國際運輸仲介人管理有限公司（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，再將風險分保給ITIC。Thomas Miller B.V.係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/)