

理賠回顧

第03頁 →

佣金疑雲

第08頁 →

消失的浮筒

本期內容：

- 02 錯失折扣
- 03 未付經紀人佣金
- 04 人物訪談：Geraldine Koon
- 05 船舶管理人意外涉訴
- 06 未轉達貨物變更資訊
- 07 檢驗不全面
- 08 讀者提問

歡迎閱讀 ITIC 理賠回顧十月刊。

希望大家已開始慢慢回到辦公室辦公，生活也開始逐漸回歸正軌了。九月末，ITIC 在倫敦成功舉辦了 2019 年以來的第一次董事會會議，幾乎全體董事均出席了該次會議（除兩位董事透過視頻方式參會外，其餘各位董事均親臨了會議現場）。各位董事們久別重聚的畫面著實讓人激動。

儘管現在部分國際旅行也開始逐漸恢復，我們仍將持續推出線上研討會和播客節目，與會員們建立更甚以往的緊密聯繫。我們所有線上研討會的視頻記錄均可在 ITIC 網站 <https://www.itic-insure.com/knowledge/webinars/> 上搜索觀看。研討會覆蓋主題廣泛，包括船舶經紀人的陷阱、國際海事組織 2021 年決議、船舶管理人面臨的索賠趨勢以及扣船系列三部曲。另外，ITIC 還舉行了一次題為“網路搶劫”的線上研討會，對網路詐欺進行了介紹，並向所有會員介紹如何做好保護措施，避免此類數位化威脅。我們將繼續敦促會員警惕線上詐騙，特別是變更銀行帳戶資訊的要求。

我們將繼續在各大播客平臺（包括 Spotify、Apple 播客和 Google 播客）上更新上傳 ITIC 播客系列節目——ITIC Insight。



播客節目由 ITIC 團隊成員主持，邀請外部嘉賓一起探討重要問題，或對董事會成員或保險經紀人進行採訪。

回看所有之前節目，請點選連結：

<https://www.itic-insure.com/knowledge/podcasts/>

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

尺寸問題



某船舶代理接到一客戶（液化天然氣海運公司）的通知，稱他們在某港口的領港費本可以享受數量折扣，但船舶代理卻錯誤地未為其申請折扣。

單艘船舶或一個船舶集團均可享受數量折扣，只要該船舶或集團中的船舶在一個日曆年內達到折扣表規定的掛靠頻率。

由於折扣率是基於船舶長度和掛靠次數來計算的，因此可享受的折扣不一。可享受折扣的最低掛靠次數為 18-36 次。掛靠次數超過 180 次者，可以享受最大程度的折扣。

客戶稱，他們在 2018、2019 和 2020 年均有權享受折扣，合計金額達 28 萬歐元。但取得該折扣的條件之一是必須在折扣適用的當年度 12 月 31 日之前提出申請。因此，由於船舶代理在 2021 年之前並未意識到這個問題，客戶錯過了申請前幾年折扣的時機。

船舶代理此前曾為另一客戶的船隊申請過折扣，但由於該船隊未滿足掛靠次數要求，港口拒絕其申請。鑒於本案客戶船隊的掛靠次數比上述船隊的掛靠次數還少，船舶代理未替本案客戶提出折扣申請。但是，相比上述船隊，本案客戶中的船舶尺寸要大得多。

船舶代理沒有意識到，由於本案客戶船隊中的船舶尺寸較大，它所要求達到的折扣適用門檻所需的掛靠次數較低。較小型船舶達到折扣門檻需要滿足一年內掛靠 61-72 次而言，液化天然氣船隻需掛靠 18 次。

因此，該客戶的船舶可以享受折扣，但船舶代理卻未提出申請。

該案以船舶代理全額賠付 28 萬歐元達成和解，ITIC 隨後對此進行了賠付。

佣金疑雲

某船舶經紀人負責磋商一艘漁船的出售事宜。買賣雙方之間簽署了一份協定備忘錄，其中一條規定經紀人將按購船總價的 2% 收取佣金。

約定購船價為 1200 萬美元。協議備忘錄規定，在賣方向經紀人交付《原船舶登記註銷證書》，確認船舶已在賣方所在國的船舶登記處註銷登記之前，買方有權暫不支付 100 萬美元的購船價尾款。買方支付了 1100 萬美元。剩餘 100 萬美元買方未支付，賣方亦未提供《原船舶登記註銷證書》。

由於購船價尚未全額付訖，賣方拒絕向船舶經紀人支付佣金。

賣方未能提供《原船舶登記註銷證書》的原因在於漁船上存在兩項押金，金額合計達 100 萬美元。賣方聲稱他們沒有足夠的資金去支付押金，因此希望買方能替他們支付這筆款項。

船舶經紀人就此事聯繫了 ITIC，認為即使出現尾款支付的問題，他們仍有權基於 1100 萬美元的實付購船款獲得佣金。經 ITIC 同意，經紀人在漁船上進行了假扣押，以期就其佣金主張獲得擔保。雖然這一做法不能推動賣方做出任何反應，但這意味著在船舶經紀人設置的佣金假扣押解除之前，《原船舶登記註銷證書》無法得以開具。因此如買賣雙方要推進交易，船舶經紀人就處於一個更為有力的地位。

同時，船舶經紀人按照協議備忘錄裡約定的爭議解決機制，在倫敦對賣方提起了仲裁程序。賣方拒絕參與仲裁程序，因此仲裁員作出了對船舶經紀人有利的裁決，要求賣方支付船舶經紀人 22 萬美元及其利息，並承擔仲裁費用（並且如果買方最終支付了 100 萬美元的尾款，則應再追加支付 20,000 美元的佣金）。

最後，買方再次出現，表示希望將船舶妥善登記在他們選擇的登記處——但只要船舶還在原登記國未註銷，這點就無法實現。他們指派倫敦律師作為託管代理，負責處理文件和資金交換的問題，以便最終取得《原船舶登記註銷證書》。買方同意匯付尾款，而賣方同意將這筆款項用於解除登記在漁船上的押金。船舶經紀人隨後同意解除其假扣押，但前提是他們的佣金得到支付。在取得《原船舶登記註銷證書》和 100 萬美元尾款之後，託管代理立即將證書轉交給買方，將佣金轉付給船舶經紀人，並將購船價的尾款轉付給賣方。

船舶經紀人成功追回 24 萬美元的佣金，因此產生的 2.5 萬美元法律費用則由 ITIC 予以補償。





人物訪談 Geraldine Koon

Geraldine是ITIC小組的最新成員。她於**2021年8月**加入**ITIC**，擔任資深理賠專員。本次座談，**Geraldine**向《理賠回顧》的編輯簡要分享了她的對於這份新工作最期待的地方，我們也知道了她為什麼特別討厭高貨架……

您在ITIC工作多久了？

我是8月份加入ITIC的，所以才兩個多月。不過，時間過得好快！

您加入ITIC之前在哪裡就職？

加入ITIC之前，我是私人執業律師在Ince和MFB Solicitors律師行任職了8年，負責處理航運索賠案件，尤其是人身傷亡事故索賠。

對於新工作，您期待做些什麼？

我期待進一步瞭解會員的業務，拜訪會員以及出差去探訪會員。

您有什麼人生抱負或未來目標要實現嗎？

我超愛旅遊，所以希望在解封後去更多國家背包旅行。此外，我也很喜歡學習新語言，因為這是一個讓你認識更多人並瞭解他們文化的好方法。我打算再學習一兩種語言，同時提高已經學會的語言的流利程度。

您最喜歡的格言是什麼？

嗯，這很難回答。“人非聖賢、孰能無過”不錯，與ITIC的標語“人人都會犯錯”類似。不過綜合我對旅行和《魔戒》的熱愛，我還是選擇“浪子未必迷途……”

您有什麼愛好，最喜歡的消遣方式是什麼？

我喜歡棋類遊戲、游泳和烹飪。

您最喜歡的食物是什麼？

各種美食我都喜歡，不過在我去東南亞幾個國家的時候，特別喜歡那裡的食物。

您最喜歡哪部電影？

我特別喜歡奇幻電影，最喜歡《魔戒》系列，尤其是《魔戒現身》，裡面的場景奇妙、音樂動聽，而且能把我帶回與大學同學第一次看這部電影時的美好回憶裡。

您最近看了什麼書或者下載了什麼音樂？

《ITIC規則》！開玩笑的，言歸正傳，我喜歡看歷史小說，最近讀了阿米塔夫·高希寫的《玻璃宮殿》。

您有什麼特別討厭的事嗎？

高的貨架，我拿不到上面的東西！還有紅燈時停在行人斑馬線上的車輛，人們不得不繞過它們……

如果不在ITIC工作，您可能會在做什麼？

應該是在環球旅行和學習不同的語言（如果我完全不需要工作的話！！）。



此“阿蘇”非彼“阿蘇”

某商業管理人接到指示，制定一份前往巴西阿蘇港的航次計畫。

為制定該航次計畫，商業管理人使用了他們自己的航程計算系統。不幸的是，操作員/系統在計算結果時，將巴西東北部的阿蘇——而非西部的阿蘇港——當作了目的地，導致航程出現1288海哩的差距。

基於上述計算結果，租約約定了較低的租金費率。差額為960美元/天。因此，船東遭受了55,464美元的租金損失。

商業管理人沒有抗辯理由，ITIC最終進行了全額賠付。

莫名捲入訴訟案

某原油油輪在阿拉伯聯合大公國修理時發生爆炸，導致船舶遭受嚴重損害。

阿拉伯聯合大公國有關部門對此進行了深入調查，結案時船長、船東和船舶管理人均未遭到起訴。隨後，船舶未經修理即出售，船東與其船殼保險人就索賠達成和解。船舶管理人未涉入該和解中。

根據船舶管理協定，船東有義務將船舶管理人列為船舶保險的完全共同被保險人。在上述索賠和解的過程中，船東和保險人均未向船舶管理人主張任何索賠。船舶管理人因此以為案件已經結束了。

2019年，事件發生約七年後，船舶管理人方才得知保險人早在2013年就已在阿聯酋啟動了針對他們的訴訟。

保險人向船舶管理人和其他5個被告提起索賠，包括港口代理、檢驗化學專家和參與船舶修理的各公司。

索賠金額為2600萬美元，不包含船舶報廢出售的所得款。所有其他被告均指派了代理行參加訴訟程序，但由於船舶管理人對該索賠毫不知情，他們未曾指派代理行參加訴訟程序。最終，法院認定船舶管理人應承擔責任，判給保險人2000萬美元及利息，利息按9%的利率計算至實際付款之日。針對其他被告提起的索賠全部被駁回。

在知曉上述在阿聯酋提起的訴訟之後，船舶管理人立即在ITIC的協助下採取行動，以期推翻判決。船舶管理人提起了上訴，但上訴被駁回，理由是“上訴不予受理”。船舶管理人隨後於2020年進一步對該駁回決定提起上訴，但上訴再次被駁回。

因此，儘管沒有任何過錯，船舶管理人在阿聯酋仍然負有向保險人支付2000萬美元及利息的責任。但是，由於阿聯酋未與任何其他國家（包括管理人所處國家）簽訂相互強制執行協定，因此保險人很難在海灣合作委員會成員國範圍之外強制執行判決。而且，船舶管理人在阿聯酋無辦事處、無資產，因此保險人處於執行困難的境地。

有鑑於此，ITIC代表船舶管理人向船東提起仲裁程序，以將任何其他地方的訴訟與管理協議連結，並依據管理協議向船東尋求補償。

隨後，保險人提議和解，船舶管理人非正式性提出以“雙方自負訴訟費用”的方式和解，但保險人拒絕接受該方案。2020年6月，經過與保險人進一步溝通後，船舶管理人提出54萬美元的“不涉及責任基礎下”和解方案，因為這是船舶管理人在管理協議下的最高契約責任限額。保險人反過來提出1250萬美元的和解方案。經過多次協商，雙方最終同意以100萬美元作為所有法院和仲裁程序的完全和最終和解方案。所涉法律費用接近50萬美元。和解金額和法律費用共計150萬美元均由ITIC賠付。

需要特別留意的條款

某船舶經紀人代表二船東（“船東”）商談一份短期租約。該船舶經紀人與船東合作多年，他們的通常做法是使用船東原租船契約的附加條款來訂立轉租契約。這意味著原租船契約的附加條款與下級租船契約的附加條款將完全一樣。

租期屆滿前，船舶在錨地閒置了數日。還船時，船東堅決要求租家對船舶進行清洗，否則他們不接受還船。同時，船東還要求租家支付船舶閒置期間的全部租金。然而，租家堅持認定根據租船契約條款，他們無義務支付租金，僅需負責船東要求的船體清洗。原來，轉租契約的附加條款與原租船契約中的不同。

不幸的是，船舶經紀人轉達給租家的並非二船東的租船契約的附加條款，而是其他租船契約的附加條款。因此，租家有權拒絕支付船舶接受核對總和船體清洗期間的額外租金。

最終，船東放棄要求船體清洗，但仍然損失了10天租金，因為船舶為前往港口進行船東要求的船體清洗而提前空載了10天。租家提出他們可以支付船體檢驗的費用，但不負擔其他費用。船東堅持索賠船舶空載期間的租金損失約7.5萬美元，轉而向船舶經紀人追索該損失。由於船舶經紀人將未經船東同意的條款發給了租家，船舶經紀人幾乎沒有抗辯理由。最終，船舶經紀人與船東達成和解，向船東賠償了6.5萬美元。ITIC對此進行了賠付。





丙烷貨物數量錯誤

某船舶經紀人以包運契約的方式安排了一份租約，船舶每月定期運輸一票丙烷貨物。

買方要求變更其中一票貨物的數量，並將該要求發送給了船舶經紀人。

船舶經紀人辦公室的業務員未能轉達上述變更要求，因此該票貨物按照尋常數量裝載上船。賣方將每票裝船貨物的數量告知買方，彼時貨物數量變更請求未轉達給賣方的事

方才浮出水面。

最終收貨人無法提取全部貨物，多出來的那部分貨物不得不卸載到存儲系統中，並以現貨出售。

船舶經紀人未轉達變更請求這一過錯導致產生了額外的繞航費用、滯期費、儲存費和現貨出售損失。

以上全部損失共計**35萬美元**。船舶經紀人對此進行了全額賠償，ITIC隨後向船舶經紀人作出賠付。



屋瓦托運人火冒三丈

某班輪代理行接受了一票屋頂瓦片貨物的訂艙。這些貨物裝載在24個貨櫃內，將由駁船運輸至裝貨港後，再轉船運往英國。

代理行將訂艙細節輸入到船公司的訂艙系統中，但未注意到船公司因艙位不足拒絕了訂艙請求。代理行自顧自地繼續下一步安排，並向托運人提供了每櫃2300美元的運費報價，托運人接受了該報價。

隨後，24個貨櫃由駁船運輸至裝貨港。直到此時，代理行方才意識到錯誤。代理行在未通知托運人的情況下，安排將這些貨櫃裝載到下一艘有艙位的船舶上。此時，運費已從每櫃2300美元上漲至每櫃4500美元。

貨物抵達卸貨港後，船公司要求托運人在他們放貨給收貨人之前結清額外的海運運費。托運人拒絕付款，因為他們並未收到運費上漲的通知，而且他們已經基

于代理行所報每櫃2,300美元的運費將貨物出售給了他們的買家。

由於托運人具有強有力的抗辯來支持他們不結算未付運費的主張，船公司轉而向代理行追索海運運費的差額。顯然代理行在接受訂艙時存在他們本不應出現的疏忽，因此，代理行最終向班輪公司支付了運費差額，即每櫃運費差額2200美元x24個貨櫃=52800美元。ITIC對此進行了賠付。

有ITIC承保，問題迎刃而解

某地球物理測量顧問在客戶的船舶上進行測量作業。在使用客戶設備測量水中聲速之時，測量師綁紮測量設備用的結沒打好，發生滑脫，致使設備落水，無法找回。測量師的契約中載有“各負其責”（knock-for-knock）條款。這表明，測量師不對客戶財產所遭受的任何損害承擔賠償責任，即便損害系因其疏忽所造成。

然而，該契約適用義大利法律，受義大利司法管轄。根

據義大利法律規定，“各負其責”這類責任限制和責任免除條款僅在契約雙方均明確同意的情況下才可執行，即該條款旁邊應有契約雙方的簽名。由於該契約中的條款均為標準條款和條件，經諮詢法律意見，測量師很有可能無法根據“各負其責”條款而免責。

因此，ITIC以盡可能最有利的條件按1.5萬美元就該索賠達成了和解。

始終以書面指示為準

某海事公證人受託進行“起租燃油”檢驗。公證人上船後，船長口頭告知檢驗人，右舷3號艙和中間3號艙不在租船協議範圍內，無須進行檢查。

公證人未與委託方核實就聽信了船長的話，沒有對前述燃油艙進行檢驗。

結果發現船長告知的資訊是錯誤的。公證人的委託人就

其因檢驗不全面所遭受的損失向該公證人索賠3.8萬美元。

ITIC最終以3.5萬美元就該索賠達成了和解。

由此可見，在開展服務之時，切勿總是聽信第三方告知的資訊，而應隨時與您的委託人核實。如有任何分歧，均應留予委託人解決。

技術管理不善爭議

某船舶在履行完租船契約後，于租船契約項下約定的正常還船期內交還給了船東。

此後不久，船東啟動了破產程序，該船舶於一年後被拍賣。拍賣過後，船東提出主張稱，該船舶系因技術管理不善而被交還。

船舶管理協議中載有仲裁條款，船東據此啟動了仲裁程序。船東聲稱船舶管理人違反了管理契約項下義務，以此為由向船舶管理人提出了損害賠償要求。

索賠的焦點在於船東聲稱某輔機修理作業上存在錯誤/遲延，因此導致承租人停租船舶並隨後終止租船契約。船東進一步主張稱，這最終導致船東破產、涉案船舶遭到司法出售，並且出售所得遠低於市場價格。

船東索賠：

1. 船舶市場價格與拍賣所得之間的差額；

2. 因輔機保養/維修不善而產生的成本；和
3. 船舶為拍賣出售所需的航行費用。

船東向船舶管理人提出的索賠總金額高達500萬美元。仲裁程序啟動後，經證人訊問和證據聽證，仲裁員作出指示，表示證據聽證結果對船舶管理人有利。無確鑿證據可證明船舶管理人對輔機的技術管理不善。

索賠方承認，根據仲裁員的指示，其索賠很有可能會被駁回。

因此，索賠方提議和解，表示如船舶管理人放棄向他們索賠大部分訟費的權利，則他們願意撤回對船舶管理人的索賠。船舶管理人接受了這一提議，雙方簽署了和解協定。

ITIC 賠付了因抗辯程序產生的費用 19 萬美元。

消失的浮筒



受客戶指示，某驗船師對一個浮筒的繫泊佈置計畫的合適性進行審查。該浮筒重250噸、直徑12米，最終將供那些在偏遠港口裝載鐵砂的船舶使用。

在投入使用之前，浮筒被設置在某港口內的臨時繫泊裝置之上。但在一場暴風雨中繫泊鏈斷裂，浮筒被沖到沙灘上。

為從沙灘上尋回浮筒並進行修理，浮筒所有人花費了180萬美元的費用。

浮筒所有人主張驗船師在以下方面存在過失：

1. 計算繫泊荷載；
2. 評估浮筒可能遭受的風浪荷載；和

3. 評估繫泊能力。

浮筒所有人起訴驗船師，追索其主張的損失。雙方當事人各自聘請了專家團。隨著審判的臨近，顯然，案件將完全取決於專家證據以及各出庭專家的說服力。因此，對雙方當事人而言訴辯均有不小的風險。

就在審判即將開始前不久，原告提出了一個和解方案。該方案遭到被告的拒絕，但雙方以此開始了和解談判。最終，驗船師以45萬美元就涉案事宜達成了和解。儘管該金額數目不小，但已大大低於原索賠金額。

ITIC對該和解金額和10萬美元的法律費用進行了償付。



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。

船東因承租人未付滯期費而扣留我的佣金。請問船東可以這麼做嗎？

感謝您提出這個問題。這一情況現在越來越常見了。但根據租船契約的條款規定，答案是——不行！船東是不能這麼做的。一旦只要運費或租金支付完畢，船東向船舶經紀人支付佣金的義務立即啟動。即便之後承租人可能對滯期費提出異議，或乾脆不支付滯期費，這也不能改變佣金到期應付的事實。即使委託人主張船舶經紀人在某種程度上未充分履行訂約後的義務，其仍無權拒絕支付佣金，只是可以索賠其因所稱船舶經紀人訂約後義務履行不充分而遭受的損失。船東是不能扣留您的佣金的。

作為船舶代理行，我們一直被要求接受由保賠協會出具的期限為五年的賠償保證書（保函）。這是可接受的嗎？保賠協會向代理行出具保函，通常是因為船舶的所有人在相關司法管轄區內可能面臨潛在責任，而代理行可能

會被認定為需對此承擔連帶或單獨責任。為就該責任取得擔保，代理行往往會設法扣押船舶。而為了避免此等情況發生，保賠協會通常會向代理行提供保函，載明為使代理行不扣押船舶（或如已扣船，則解除扣押），保賠協會同意就因相關事件引起的所有損失和責任賠償代理行並使其免受損害。在此早期階段，何時會有索賠提起，甚至是否會有索賠提起，我們均無從知曉。因此，如果索賠程序的啟動時間發生遲延，或如果索賠需花費數年才能走完法律程序，那麼對保函設定期限或到期日可能會使代理行面臨風險。因此，我們建議不要接受載有到期日的保函。如果實在別無選擇，您應至少確保保函的期限應足以涵蓋索賠方根據當地訴訟時效起訴的時間（例如，在英國，索賠方有長達六年的訴訟時效——再加上一年的送達期限——共計七年）以及索賠走完法律程序的時間（這可能還需要數年）。

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，然後再保給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）均註冊于荷蘭，註冊辦公所在地位於：Wilhelminalakade 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：



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/)

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