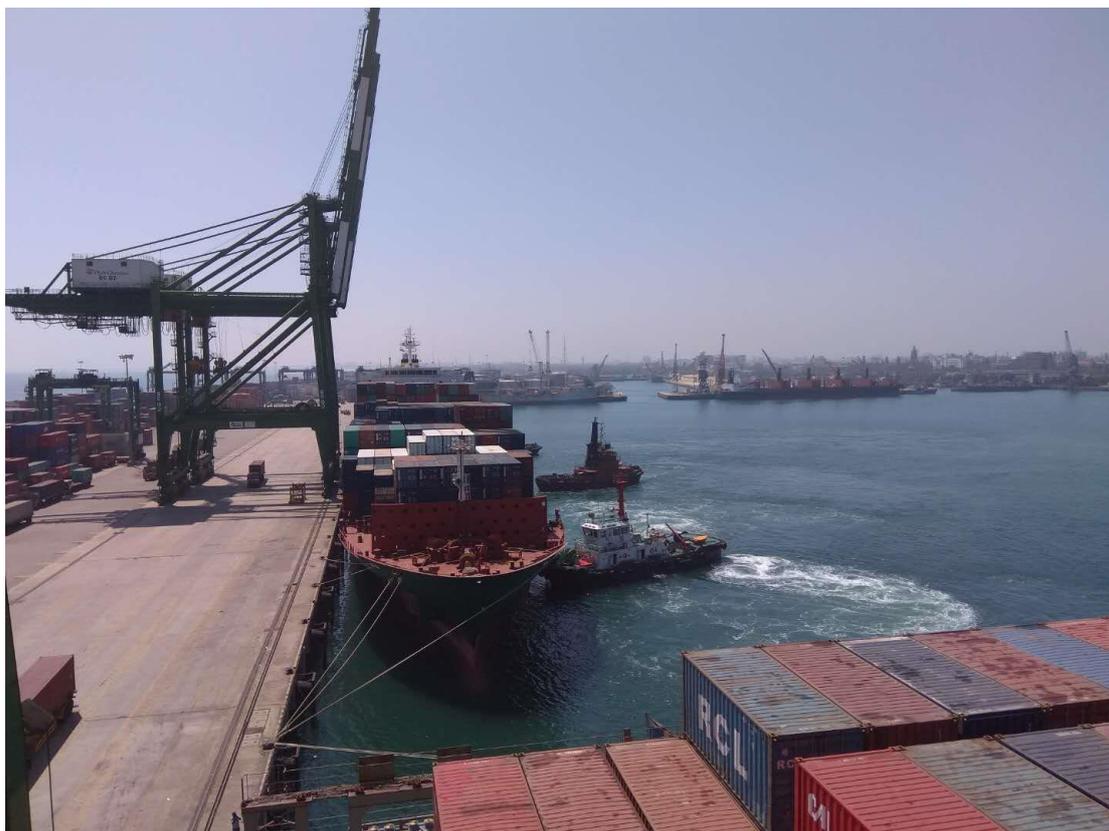


警惕船舶触碰码头案件

作者：理赔二部 贾晋涛



摘要

对于保赔协会而言，船舶的触碰责任（Fixed and Floating Objects, 简称“FFO”）似乎经常是不容易引起注意的承保风险之一，其案件数量在各保赔协会所处理的各类案件中也往往占比很少，但风险却不容小觑。在船舶触碰码头、海底电缆、珊瑚礁、养殖设施等案件中，基本都会涉及到触碰责任，这其中最典型的，就是船舶触碰码头案件。近年来，国际上发生了多起船舶触碰码头或岸吊的案件，导致船东和协会遭受了多起巨额索赔，其中数起案件因协会支出赔款和费用金额巨大且超过了 1000 万美元，都将成为 pool claim 并由所有 13 家 IG 协会进行分摊。

一、原因分析

究其原因，首当其冲的无疑是船舶的大型化、巨型化。尤其是船舶在靠泊、离泊，以及通过相对狭窄的航道或运河时，稍有操作不慎，便有可能触碰到码头或岸吊。船舶的动量，完全可以参照经典力学中的概念，即船舶的重量乘以速度。虽然在靠泊离泊过程中，船速一般会很慢，但现在船舶载重吨越来越大，从几万吨到几十万吨，一旦与码头或岸吊发生触碰的话，其破坏性不言而喻。

其次，引航员往往会扮演至关重要的角色。从我们处理过的或有所了解的多起船舶触碰码头案件来看，引航员总是非常关键，其行为往往与案件的发生有着不可分割的关系。并且，在很多本地语言不是英语的国家和港口，只有引航员能够与拖轮联系，这就导致一旦出现任何紧迫局面且船长、船员与引航员意见有所不同时，船长和船员往往会处于一种 dilemma（进退两难）的状态。

二、典型案例

案例 1：某集装箱船 A，在埃及塞得港卸完货后，驶离过程中在苏伊士运河调头，与岸边的岸吊发生触碰，导致岸吊倒塌，并砸中另外一台岸吊使其同样倒塌，且砸到一堆包含有易燃油类的集装箱，瞬间爆炸起火。A 集装箱船全长 366 米，而其掉头的区域最狭窄的宽度居然只有 370 米；

案例 2：某散货船 B，在阿根廷 SAN LORENZO（内河港）靠泊装粮时，因角度不对且船速太快，船舶与码头发生碰撞并导致码头坍塌，设施受损。当时恰逢大豆出口的高峰期，码头的出货速度以及多艘准备装粮的船舶都受到影响；

案例 3：某集装箱船 C，在阿联酋迪拜 T1 码头靠泊时，触碰了两台岸吊，导致一台坍塌并继而全损，另一台受损；

案例 4：某散货船 D，在我国大连港装货完毕后，离泊时调头离开，因为船速和大风的共同作用力，导致船舶失控，拖轮虽然拼命协助但也无济于事，最终船舶触碰了对面的油化码头，造成油化码头受损并不得不停工大半年进行修理。

三、协会处理

会员和协会在处理船舶碰撞码头类案件过程中，往往会遇到很多困难。

1. 码头或岸吊的修理并非易事

如果是船舶之间发生碰撞，船舶的修理相对容易且有固定的模式 - 大多是驶往或拖往船厂进行修理，不具备行驶或拖航条件时可在现场先做一些临时修理措施。但是码头或岸吊则大不一样。如果是对码头进行整体的、重大的修复甚至重建，首先需要经过主管当局的审批流程；其次水工工程队伍的选择往往又需经过招标流程，即便选择范围往往很有限。并且很多时候，工程队伍也不能做到随叫随到；再次，还需要看当地的气候环境是否许可，而季节也可能有影响。以我国为例，北方港口在冬季施工时或多或少总是会受到天气的影响，效率不会太高。如果是春节前后的话，还可能因为工人回家过年等原因而停工。这些因素，无疑都可能影响码头的修理费用和时间。

岸吊的修理也是如此，且世界范围内大多数的岸吊都是我国生产，在其他国家的某些港口，如果岸吊发生根本性损坏，当地没有修理能力，需拆下送回我国进行修理，修理完毕后再送回当地。然而，往返程的运输费用加修理费，很可能已经超过了岸吊的完好价值。

2. 与碰撞船舶案件类似，碰撞码头也有可能就会导致码头遭受营运损失 (loss of use)

如果是船舶险保险人承保了 FFO，依据其保险条款，营运损失的索赔也是除外的，此时可能落入协会承保的范围。与船期损失的计算相比，码头的营运损失计算可能更复杂，更具争议。《最高人民法院关于审理船舶碰撞和触碰案件财产损害赔偿的规定》第十条和第十二条分别对船舶碰撞和触碰的间接损失计算做了规定。船舶租金的概念相对比较明确，且大多数的船舶，在市场上都很容易找到同样类型的船舶，BIMCO 等国际组织也会经常发布各种航运指数作为参考。但对于码头而言，就有太多的不确定性，码头的折旧、净收益、停工期间的固定费用支出等都很容易引起争议，且实践中往往还缺乏可以比较的同类码头

3. 海事赔偿责任限制

海难事故或大型海事案件，海事赔偿责任限制无疑是保护船东利益方的最后一道防线。基于所属管辖权的不同，船舶的责任限制金额并不像船舶参数一样固定，只有在确定了所属管辖权或者采用的国际公约以后，才有准确的责任限制金额。而各国对此规定明显不一致，这也就是实践中很多碰撞案件下为什么经常要去争管辖权。实践中应用最多的是“金额制”和“船价制”。《1957 年船舶所有人责任限制公约》、

《1976年海事赔偿责任限制公约》及其议定书、我国《海商法》等均采用的是金额制，以船舶吨位来计算海事赔偿限额。

在我们处理过的多起触碰码头案件中，都用到了海事赔偿责任限制这一利器。如果码头方损失很大，其无疑会通过各种手段，寻找法律规定和公约中的漏洞，以及查找船东的过错或重大疏忽等，来尝试打破船东的海事赔偿责任限制。

4. 不安全港

协会在处理触碰码头案件时，可能会基于案件事实和港口情况来考虑是否以租家违反安全港保证义务为由，向租家提起不安全港追偿。比如之前非常著名的 OCEAN VICTORY 案，就是在恶劣天气下离港时，船舶撞上了防波堤。当然该案向租家追偿的主要损失并非码头损失，而是船东利益方高达约 1.4 亿美元的损失。时至今日，对于不安全港最为经典的判例依然是 The “Eastern City” [1958] 2 Lloyd’s Rep. 127 - 即，如果一个港口能使特定的船舶在抵达、进港、在港停泊和离港的整个相关期间内，在没有异常情况时，不会处于良好的航海技术和海员技能所不能避免的危险之中，该港口就是安全港口。

四、防损建议

1. 谨慎驾驶船舶

船长应熟悉船舶的操纵性能和港口环境，尤其应注意船舶的停车舵效和倒车效应以及侧推器效率，同时，船舶的吃水、净空高度、瞭望视线以及航道和泊位的水深、能见度、水流变化、风向和风力、浮标系统、引航员和拖轮的情况、缆绳系泊习惯以及泊位的前后的安全距离等因素都应是船长随时考虑的安全因素。十次事故九次快，结合船舶动态信息及外部环境影响，控制船舶抵近码头前的速度是重中之重。

2. 做好进出港和靠离泊计划

无论是否有引航员操作，船舶应做好自己的航次计划，航次计划应完整而连续，覆盖泊位到泊位，即使不知道具体的靠泊位置，也应将计划航线设计到最适合本船的最深位置。船舶的不可航水域（NGA）、应急抛锚点（EMEG ANCH）、放弃点（ABORT POINT）这些信息都应标绘在船舶海图上。船长应将上述涉及船舶安全的信息与驾驶台

和前后带缆团队进行充分有效沟通，确保船舶动态计划被船员知悉，并在关键点设置船员提醒。如果进港航道过长的情况下，船长应合理安排值班，减少船员的疲劳驾驶。并密切关注航道内和港区内其他船舶的动态，做到及早发现，有效避让。

3. 与引航员的有效配合

引航员登船后，船长应与引航员作 Master/Pilot 信息交换，将船舶的操纵性能和航次动态信息向引航员作详细交代，并获悉引航员的引航计划。在整个引航过程中，任何人不做无用的交谈，避免分散船长、引航员、驾驶员和舵工的注意力，产生操作失误。驾驶台团队应尽量做到互相监督，以保证船长和引航员的每一个指令清楚并正确执行。如果在引航过程中，船长发现引航员出现明显的操作失误，船长要敢于挑战引航员的权威，毫不犹豫及时纠正。

4. 船长应急处理得当

事故发生后，船长应按照公司体系文件的要求，做好应急反应机制，包括完善记录，收集证据，报告船东等。船舶的 VDR 切记要及时存储数据，尤其是存储容量较小的 VDR，最好在 VDR 设备旁边张贴操作程序或注意事项。

5. 配合调查，慎重表态，不贸然签署不明文件

船长和船员对于海事部门、船东利益方包括协会聘请的律师、专家、检验师的调查应予以配合，如实陈述案件事实，但应注意慎重表态，不贸然承担责任，对于其他方要求签署的文件如不清楚或有疑问，千万不可贸然签署，应及时咨询船东和协会的意见。