

【保险实务】船东在碰撞和触碰事故中的保险应对

作者：理赔二部 郑宇辉



摘要

在船舶不幸发生严重的碰撞和触碰事故后，船东往往会面临不少棘手的问题，尤其当事故发生在国外时。外国索赔人有时会利用当地扣船制度的漏洞，法院及当局保护本国公民的倾向，通过扣船和滞留等方式，尝试敲船东竹杠。若船东无法满足其诉求，则船舶将很难解扣。作为船东应对碰撞、触碰事故最重要的船舶险和保赔险往往是船东解扣重要的两把钥匙，有时甚至缺一不可。厘清不同投保模式下，船舶险与保赔险的承保范围；协调好两家保险人，是船东妥善应对碰撞、触碰事故的必由之路。

一、发生碰撞事故时，船东的保险应对

19 世纪以来，随着立法的完善，船东的碰撞责任越来越大，但船舶险保险人只愿承保 3/4 的碰撞责任，且有若干除外（例如不保事故中的人损、油污、清障等碰撞责任）；为填补该保险缺位，船东自发成立了保赔协会（“协会”），通过互保的方式来填补该保险缺位。发展至今，船舶险仍大致延续了传统的承保习惯，大致可分为三种模式：

模式	船舶险 cover	保赔险 cover
一	3/4 碰撞责任， 且有五项除外责任	1/4 碰撞责任+六项列明碰撞责任 (一般足以涵盖船舶险的五项除外责任)
二	4/4 碰撞责任， 且有五项除外责任	六项列明碰撞责任
三	碰撞责任 excluded	4/4 碰撞责任+六项列明碰撞责任

模式一：船舶险承保 3/4 碰撞责任，并有五项除外责任；保赔险承保 1/4 碰撞责任+六项列明责任（一般足以涵盖船舶险除外的五项责任）。就出担保角度而言，该模式有一定不足：无论索赔人接受的是船舶险保险人的担保，还是协会的担保，都涉及到反担保问题。例如，若船东需要协会就 4/4 碰撞责任出担保，因协会只承保 1/4 碰撞责任，协会一般需要收到可靠的 3/4 碰撞责任的反担保，才可能同意向索赔人出全额担保；

模式二：船舶险承保 4/4 碰撞责任，仍有五项除外责任；保赔险承保六项列明碰撞责任。该模式在很大程度上解决了模式一出担保的问题，但实务中也曾出过其他问题：即索赔人/外国法院不接受船舶险保险人的保函。在此情况下，船东若需要协会就 4/4 碰撞责任出保函，同理，因 4/4 碰撞责任是协会的非承保风险，协会一般需要收到可靠的反担保后，才可能同意出 non cover 担保；

模式三：船舶险不承保碰撞责任，4/4 碰撞责任和六项列明碰撞责任均由保赔险承保，该模式可最大程度避免某项损失由船舶险承保，还是由保赔险承保的争议，在发生重大、复杂的事故时优势明显；但也有不足之处，例如仅发生一起轻微碰撞事故（只是我方与对方船体受损），船东也不得不使用船舶险和保赔险 2 张保单。

国内船东大多选择模式二。在该模式下，在发生碰撞事故时，除发生船舶险列明不保的五项碰撞责任，船东一般可通过船舶险处理全部索赔；如碰撞事故还引发了人损、油污、清障等六项保赔险列明承保的碰撞责任，则可通过保赔险处理。例如，在青岛“4·27”船舶污染事故中，“义海”轮的船东一般可通过保赔险处理“交响乐”轮的油污索赔。

严重的碰撞事故往往会引发高额的索赔、甚至扣船。面对索赔人高额的索赔，船东一般需要委请专业的检验人客观地评估损失，委请有经验的律师理性地预判法院的判决（船舶险保险人和协会一般可替船东委请合适的检验人和律师），并以此为基础与索赔人谈判。如果索赔人仍坚持不合理的索赔、担保金额，则可通过设立责任限制基金（如适用）、法院对担保金额的调解等方式督请索赔人理性谈判。

在第二种投保模式下，比较建议船东同时向协会投保船舶险，可避免在外国索赔人/法院不接受船舶险保险人保函（但接受协会保函）的情况下，船东需要提供反担保，请协会出 non cover 担保的问题。

二、发生触碰事故时，船东的保险应对

触碰与碰撞虽只一字之差，但二者有着显著区别：以国内远洋船舶保险条款项为例，前者的被撞标的是任何固定的、浮动的或其他状态的物体（例如，码头、岸吊、养殖阀、浮标、海底电缆、海上石油钻井等），后者的被撞标的是船；前者不保被撞标的的间接损失，例如被撞码头修理期间的利润损失，但后者保被撞标的的间接损失，例如对方船的船期损失。对于触碰责任，发展至今，大概存在以下两种投保模式：

模式	船舶险 cover	保赔险 cover
一	触碰责任 excluded	100% 触碰责任
二	触碰责任，但有五项除外责任	承保触碰责任，但仅限于船舶险不 cover 的触碰责任

模式一：船舶险不保触碰责任，触碰责任全部由保赔险承保。该模式可最大程度避免某项损失由船舶险承保，还是由保赔险承保的争议，在需要对外出担保时，也只需与协会协商即可，在发生重大、复杂的事故时优势明显。但也有不足之处，例如仅发生一起轻微触碰事故（对方没有间接损失，但我方船体受损），船东也不得不使用船舶险和保赔险 2 张保单。

模式二：船舶险承保触碰责任，但有五项除外责任；保赔险承保船舶险不 cover 的触碰责任。触碰责任分别在两家保险人承保，在向索赔人出担保时，船东需要协调两家保险人分别在各自承保范围内出担保，同样也存在索赔人不接受船舶险保险人保函而需要协会出 non cover 保函的可能。同理，协会一般需要收到可靠的反担保后，才可能出 non cover 担保。

国内船东大多选择模式二。在发生触碰事故时，例如，在大连“12·26”“Z”轮触碰码头事故中，船东可通过船舶险处理码头维修费等直接损失索赔，通过保赔险处理间接损失（码头维修期间的利润损失）索赔。在必要时，请各保险人在各自承保范围内向索赔人出担保，以避免、解除船舶扣押。



三、结语

在船舶不幸发生碰撞、触碰事故后，建议会员及时提醒船员保存好船上 VDR 等航行数据，尤其记录好事故发生前其他船舶影响我轮正常操控的情况，例如，是否有船舶突然插入主航道，使我轮与相撞的船舶形成紧迫局面；如我轮受涌浪影响触碰码头，注意观察记录附近过往船舶情况——这些对争取有利我方的碰撞责任比例、向他船追偿都将有所助益；并尽快向船舶险保险人和协会报案、提供船长事故报告，协会一般非常乐于为会员提供必要的协助。为更好服务会员，我们协会于 1998 年便开展互助船舶险业务，与保赔险一起，为会员提供更省心、安心的一站式保险保障服务。

除本文另有说明外，船舶险是指远洋船舶险，保赔险是指“大保赔”。同时，以上仅是笔者个人观点，并不代表协会或笔者工作单位的观点。如有任何疑问，欢迎与笔者联系探讨，或咨询负责贵司保赔险的专属理赔或承保人员。