

【保险实务】从一起商渔船碰撞案看海事案件的处理

作者：理赔二部 黄淑娟



摘要

商渔船碰撞事故在我国沿海时有发生，尤其是近 10 年来，碰撞事故及损失情况与我国整体趋于向好的海上交通安全形势存在着背离。由于商渔船体量相差较大，一旦发生碰撞，很容易造成渔船沉没及渔船船员群死群伤的重大事故，还可能伴随着残骸和污染风险。在后续案件处理中，还会涉及到水路运输安全和海洋捕捞或养殖等相关法律法规和安全监管，这些都使得商渔船碰撞事故的理赔处理具有很高的技术含量。

一、案件回顾

2021 年年初，协会某入会船自山东潍坊港卸货完成后开航驶往越南某港口。当船舶航经威海附近水域时，与一艘渔船发生碰撞，并导致该渔船沉没，渔船上 5 人全部落水。其中 2 人获救，2 人死亡，1 人失踪，本案构成较大等级水上交通事故。事故发生后，当地海事主管机关做出了事故认定，并签发《水上交通事故结论书》，其主要内容如下：

1、碰撞时渔船并没有在实施捕捞作业，渔船属于在航机动船。因此，其与他船的避让行为应遵守《1972 年国际海上避碰规则》（以下简称“72 规则”）。

2、两船是在能见度良好的开阔海域中发生碰撞事故，两船在相互驶近致有构成碰撞危险时，均未能按照 72 规则作出充分的估计和判断，并及时地、大幅度地采取有效避让措施。

3、渔船在航行中疏于瞭望，并在两船相互驶近造成交叉相遇局面时，作为让路船，未能按照 72 规则采取大幅度向右转向来避让大船，反而大幅度左转，导致两船快速陷入紧迫危险，进而发生碰撞。

4、大船在发现渔船左转向后，未使用良好船艺，采取大幅度、容易被对方察觉的避让措施，而是通过自动舵连续小角度右转向对渔船进行避让，临近碰撞时才采取大角度右转向避让措施，此时碰撞已无可避免。

5、综合考虑事故双方的过失对本起事故发生所起的作用和过错程度，渔船应该承担主要责任，大船承担次要责任。



二、承保风险

碰撞事故主要涉及的协会保赔险项下的条款为协会条款第三条第七款第 2 项：“由于碰撞所产生的对下列事项或与下列事项有关的四分之四责任：

- (1) 油类或任何其他物质的泄露或排放（非入会船泄露或排放），或此种威胁，但不包括对与入会船碰撞的他船及在该他船上的财产的损害；
- (2) 任何不动产或动产或其他财产，但不包括他船或在该他船上的财产；
- (3) 对障碍物、残骸、货物或任何其他物体的移除或处置；

(4) 入会船上的货物或其他财产，或这些货物或财产的所有人所支付的共同海损分摊、特别费用或救助费；

(5) 人员伤、病、亡、遣返费或替换费；

(6) 对与入会船碰撞的他船的救助，根据“保赔协会特别补偿条款”或其任何修订文所支付的补偿。”

结合协会的条款，不难看出，在这起事故中，可能涉及的协会保赔险项下 cover 的主要风险有三个，人身索赔、残骸打捞以及打捞过程中可能出现的油污风险。由于在碰撞过程中，以及在打捞遗体和尝试打捞沉没渔船的过程中，均未发生漏油的情况，因此本案最终涉及的风险主要是人身索赔和残骸打捞。

另外，值得一提的是，鉴于保赔险是一种责任险，即使属于协会的承保风险，也不当然全部由协会承担，前提必须是船东依法应该承担的责任。这里面包含了两层意思，首先是船东对碰撞事故负有责任，其次是必须按照责任的比例进行承担。在此基础上，再结合协会条款的规定进行进一步的分析和探讨。

三、案件处理

1、人身索赔

本案中最主要的、所涉金额最大的索赔就是 3 个渔民的死亡赔偿，索赔金额总计高达六百余万人民币，且在事故发生不久后，渔民家属就向当地海事法院提交了起诉书，要求渔船船东和大船船东承担死亡赔偿责任。

人身索赔处理是本案的重点之一。众所周知，根据海商法第 169 条的规定，“互有过失的船舶，对造成的第三人的人身伤亡，负连带赔偿责任；一船连带支付的赔偿超过碰撞责任比例的，有权向其他有过失的船舶追偿。”表面看来，法律虽然明确规定了互有过失的船舶对人身伤亡承担连带责任，但同时也赋予了超额支付赔偿的一方以追偿权，似乎超额支付的一方并无后顾之忧。但是实践中，在诸多碰撞渔船的案件中，由于渔船船东多为个体户，本身的偿付能力有限，保险安排很欠缺甚至没有，如果大船方早早的支付全部或者大部分的人身索赔款项，特别是此案中渔船方应付主要责任，将来追偿不着的风险是显而易见的。因此，为了避免将来追偿不着的风险，在案件处理过程中我们顶着巨大压力，尽可能坚持必须将渔船方（渔船船东及渔业互保协会）拉进来一起谈，争取三方和解，希望能把追偿不着的风险扼杀在摇篮里。

2、残骸打捞

当碰撞中的一条船沉没后，由此产生的打捞费用是否当然的就被划入残骸清除而由保赔险承保呢？答案是不一定，这也很有可能被定性为救助，继而落入船壳保险人的承保范围。但是，在海事案件中，打捞行动的定性往往不能一蹴而就，相反地，尤其是复杂的海事案件中，此乃兵家必争之地，它会涉及到很多因素的考量，如是否强制打捞，能否打捞，打捞费用的多寡，船舶残值的大小，修理费用等等，甚至于各保险人之间的利益博弈。就本案来说，海事局签发了强制打捞令，且沉船为二手渔船，渔船船东的购置价约 65 万元人民币，打捞费用大约在 120 万左右。综合各种因素，我们认为本案中沉船打捞的性质被认定为残骸的可能性更大一些。即便如此，鉴于渔船船东是残骸清除的

第一责任人，且渔船方对本次碰撞事故承担主要责任，考虑到后续的追偿不着风险，我们仍建议会员在这个问题上应当坚持渔船先付先赔，之后再向我方追偿，并尽可能尽量避免直接签订打捞合同或者支付打捞费用，除非是能够体现双方责任比例的三方协议。

3、案件解决

秉承以上的处理思路，经过我方长时间多次和各方的谈判，最终本案成功和解结案，其中就三名渔民的人身索赔我方承担了小于 50%的份额，同时以非常低的金额就沉船打捞与渔船方达成了合意。虽然人身索赔承担了超过其责任比例的份额，但从案件的整体效果来说，协会承担了大约 39%的和解金额，避免了追偿不着的风险，同时也避免了诉累，处理结果还是比较理想的。

四、要点提醒

1、通知协会，及时处理

对于海事案件来说，案件发生初期的及时反应和得当的处理是非常重要的，甚至有可能影响整个事故处理的走向。因此，一旦发生海事事故，会员应该第一时间通知协会，协会可以结合自身的案件处理经验给会员提供建议，必要时还可安排通代、检验师、律师、专家等予以协助。

2、证据保留，媒体控制

事故发生后，船长应该提醒船员按照公司体系文件的要求，完善记录、收集保留证据（如及时存储 VDR 数据等），并及时通知船东。此外，也切记提醒船员谨慎使用社交媒体，避免一些对船东不利的言论、照片、视频流出影响事故的处理。

3、配合调查，慎重表态

船长和船员对于海事部门的调查应该给予配合，但应该慎重表态，不贸然的承认责任，并谨慎签署任何文件，如有必要，应该及时咨询船东和协会的意见。如有第三方，如代表租船人的检验师或者专家上船调查时，应由船员全程陪同，减少不必要的交流，并谨慎提供船上的任何文件。

4、安全管理，防患未然

预防永远最重要。会员应该优化船舶安全体系，建立培训计划，做好应急预案，加强船舶安全管理，使得安全管理活动有章可循，有规可依，从而尽最大程度避免不该发生的安全事故，或减轻无可避免的事故带来的伤害和损失。

以上仅供会员参考，如需具体建议请联系协会相关人员。