

航运实践 | 船舶搁浅案件的保险处理实务

作者：方雯雯



摘要：

船舶搁浅是航运操作中较为典型的海上突发事件之一，事发后能否开展科学、及时且合规的应急响应与后续处置，将直接关系到船员生命安全、船舶财产损失控制以及通航水域秩序的维护。此类事件的实务处理往往涉及船舶保险、海商法、共同海损理算及港口国监管等多个专业领域。本文将以协会某入会船在巴西港口发生的搁浅事故为例，通过对紧急救助、司法扣押和解扣，以及海损理算三个关键阶段的梳理，对船舶搁浅案件的保险实务处理做简要分析。

一、案件回顾

涉事船舶为协会保赔险入会下的一艘散货船，该轮在巴西 RIO GRANDE 港口满载大豆货物后，由当地代理安排强制引航协助船长引领船舶出港，并有拖轮协助离泊及在航道内护航。当船舶在航经港口航道的二号灯浮和四号灯浮之间时，受到港口水域的西南强流与东北风的共同作用，船位向航道右侧发生偏移并最终导致搁浅。搁浅发生后，引航员曾征得船长同意调用多达 5 艘拖轮多次协助脱浅，但均未成功。经船长安排船上初步排查，搁浅没有发生人员伤亡和油污等连带事故。由于搁浅位置阻塞关键出口航道，港口一度短暂关闭，也使案件处理变得非常急迫。案发后，租家联系了该港口的唯一通代公司，协助船舶脱浅事宜，而会

员本身对船舶搁浅事故的处理接触较少，该轮的船舶险保险人未能及时确认救助费用，这些都对船舶的及时脱浅及后续处理带来了影响。

二、案件处理

协会承保该轮的保赔保险，船舶险保险人承保该轮的 4/4 碰撞责任与触碰责任，并适用 BIMCO 2002 共同海损吸收条款。

1. 救助报价的确认

船东通过租家代理取得了救助方的报价，该救助拖轮公司报价包含港口费率、拖轮进出港费率、紧急费率、成功脱浅酬金。其中，紧急费率为标准费率+100%紧急附加费。由于船舶险保险人迟迟未确认拖轮救助金额，船东希望协会联系通代，协助确认拖带救助费用是否合理。考虑到案件的急迫性，协会在正式介入后，迅速指定巴西桑托斯港口的 Proinde 通代，协助寻求市场新的救助报价，并随后认为 Proinde 通代的找寻的救助报价总体合理，仅紧急费率较高（至多 50%费率为合理金额）。我们向船东告知，务必及时协同船舶险保险人确认报价，尽快推进船舶脱浅，以避免影响港口正常营运，致使损失进一步扩大至不可控范围。后经多次沟通，船东最终决定接受此报价并及时实施救助作业。涨潮时，船舶通过拖轮顺利起浮，随后等待验船师上船检验船体情况。

2. 拖轮费用争议与担保困境

正当我们以为船舶顺利开航时，巴西当地法院应救助拖轮方申请，以船东未支付拖轮费（约几十万美元）为由，将入会船扣押。后协会获悉，在船舶脱浅后，船东与船舶险保险人并未及时支付救助费用。待船舶被扣后，船东请求协会协助出具担保，但此时已陷入被动。协会积极联系巴西通代核实情况，救助拖轮方自始至终拒绝接受协会担保，要求会员或船舶险保险人全额支付款项，或提供银行担保。在巴西法下，法院仅接受银行担保或现金付款放船，除非扣船方自愿接受协会担保。此案表明，如救助人不接受担保，救助费用的确认与支付责任宜在脱浅前厘清。否则一旦被扣船，各地法院接受担保的态度亦存在不确定性。最终，本案船东支付了全部金额，并通过律师与对方签署和解协议释权书，协同保护代理顺利释船。

3. 共损理算的路径确定

据本船船壳保险单约定，本案适用中国人民保险公司 1986 年《船舶保险条款》（简称“人保 86 条款”），承保全部碰撞责任与触碰责任，并纳入《BIMCO 共同海损吸收条款》，其吸收限额为 30 万美元。根据《约克—安特卫普规则》船舶因搁浅所导致的共同海损牺牲与费用，包括但不限于专业拖带费用、救助报酬、临时修理费及检验费用等，依法应由各受益方——含货方、货物保险人及其他相关利益方按各自分摊价值比例予以分摊。经初步评估，本案共同海损牺牲与费用总额预计达数十万美元，明显超出 BIMCO 吸收条款项下的 30 万美元限额。因此，本案最终未启用小额共损吸收机制，而采用传统共同海损理算程序。尽管该程序在操作层面具有流程严谨、周期较长、资料要求全面等特点，且需各利益方出具共同海损协议书及共同海损担保函（GA Bond/Guarantee），但由专业的海损理算师主导实施，可确保理算结果的法律效力与商业公信力，亦有助于船东在后续追偿中获得更充分、更可执行的债权保障。

三、处理建议

1. 当船舶发生搁浅事故后，船方应立即启动证据保全程序，及时保存船上 VDR、航海日志、测深仪记录、车钟记录、电子海图、气象资料等重要证据，为事故调查提供关键证据支持。
2. 事故发生后，船东应第一时间联系船舶险保险人，并同步提交初步事故简报；催促迅速组织风险评估，并在合理时限内确认拟采纳的救助方案及预估费用报价，以最大限度控制船舶的船期损失及港口营运中断成本。
3. 救助方案及其费用报价原则上应在脱浅作业实施前完成磋商并签署书面协议；对技术标准、服务范围或计费依据存有异议的，须于签约前以书面形式提出，并经双方协商一致形成补充约定，避免事后争议影响救助执行效率与费用结算效力。
4. 船东和保险人应充分了解救助费用的支付规定，救助方往往更倾向于接受现金付款或银行担保，各地法院针对救助费用争议对于信誉担保的接受程度也不尽相同，若未能依约及时履行付款义务或提供其可接受的担保，将极大增加船舶被申请司法扣押的法律风险。
5. 针对宣布共同海损进行传统理算或是采取共同海损吸收条款，应基于多维度审慎评估，包括理算机构服务费用、船东按分摊价值比例实际承担的共损分摊额、货方/货保人分摊款回收的确定性与时效性、理算周期对船舶复航计划的影响，以及潜在的二次争议解决成本等，最终择取整体经济性与法律可控性最优的方案。

四、案件总结费

尽管本搁浅案件所引发的直接救助费用金额相对有限，但在其后续处置过程中暴露出的风险管理和技术薄弱环节，仍应引起船东对海上突发事件全流程响应机制的高度重视。尤其在事故初期，船舶保险人能否及时介入、开展专业评估并建立高效沟通机制，将直接影响后续处置效率与成本控制效果。如果前期的评估和决策不够及时、有效和全面，将极易衍生出多重次生损失，包括但不限于额外产生的海事律师咨询费与法律文书起草费用、因司法扣押导致的船舶营运中断损失，以及跨法域利益方之间频繁沟通所引发的协调成本等。

以上仅供会员参考，如需具体建议请联系协会相关人员。