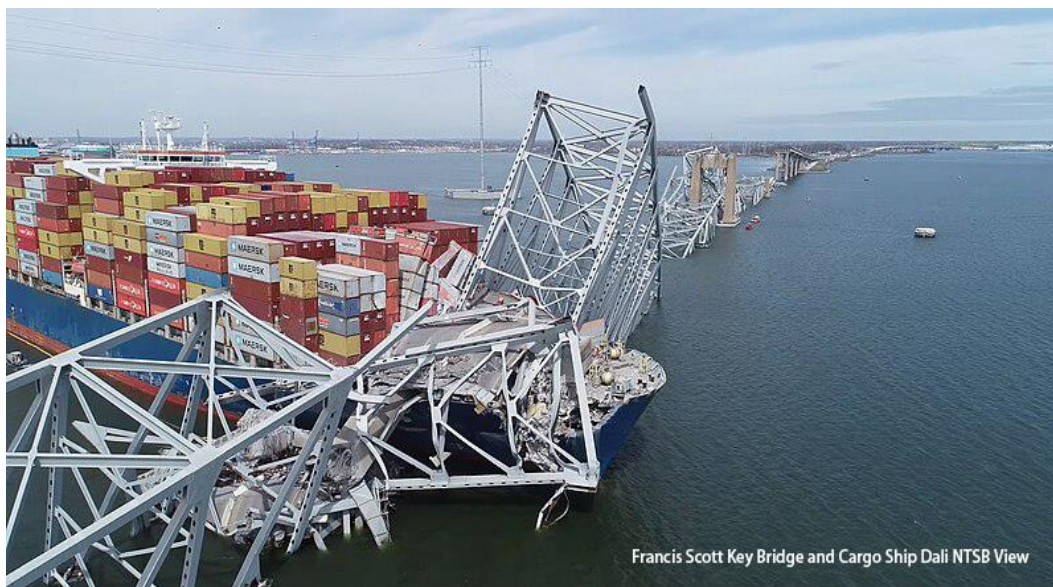


保险实务 | 巨灾赔案压力测试下看保赔协会互助机制的有效性——以 Dali 轮撞巴尔的摩 Francis Scott Key 大桥案为例

作者：梅茜



摘要：

2024 年 3 月，集装箱船 Dali 轮失控撞击巴尔的摩 Francis Scott Key 大桥，成为国际保赔集团（International Group of P&I Clubs，简称 IG 集团）有史以来最大保赔险赔案（约 28 亿美元），该金额已接近 IG 集团超赔再保最高层限额。本文将以该案为样本，从保赔协会承保再保的视角分析其互助保险机制在极端损失情景下的运行实况及有效性。

一、保赔协会历史上最大赔案

2024 年 3 月 26 日凌晨，新加坡籍集装箱船“Dali”轮（95,128 总吨）在驶离巴尔的摩港后因全船失电失去控制，撞击 Francis Scott Key 大桥桥墩，主桥约在 13 秒内坍塌，桥面 6 名养护工人遇难，美国东海岸最重要港口之一的主航道中断逾两个月。美国国家运输安全委员会（NTSB）在 2025 年的最终调查报告中将事故原因归结为高压开关柜内一根信号线松脱引发的全船失电。根据 Howden Re 的统计口径，其总保险损失约 28 亿美元，超过“Costa Concordia”轮案（约 16 亿美元），成为有记录以来 IG 集团金额最大的赔案。船舶所有人（Grace Ocean）与管理人（Synergy Marine）在美国法下可主张的责任限制基金仅约 4,400 万美元。4,400 万美元的责任限制基金对应 28 亿美元的索赔敞口，其间的巨大差额正是保赔协会互助体系存在的理由，也是本文重点分析的内容。

二、案情损失及保险安排

1. 事故与责任情况

据 Lockton 及 Broearn 相关报道，事故针对船东与管理人的索赔按主体可分为五类：

- 1) 联邦政府依据《河流与港口法》《油污法》等主张的航道清障、残骸清除与应急响应费用，约 1.03 亿美元；
- 2) 马里兰州主张的桥梁重置、通行费收入损失与环境损害（重置成本约 43 亿 - 52 亿美元）；
- 3) 遇难者家属与幸存工人的人身伤亡索赔；
- 4) 桥梁关闭受损企业与保险人的营业中断等纯经济损失索赔；
- 5) 4,680 个载货集装箱的货损与共同海损分摊。

诉讼程序上，船东于事发后第六日即向马里兰州联邦地区法院申请 1851 年《责任限制法》保护，将全部索赔归入限制程序（截止 2024 年 9 月 24 日，共 46 项索赔）。

案件此后沿三条线展开：

- 民事上，2026 年 8 月 25 日法院依 1927 年 Robins Dry Dock 规则驳回大部分纯经济损失索赔，即：除非伴随索赔人享有财产权益的实物损害，纯经济损失不可赔；
- 和解上，2024 年 10 月联邦政府索赔以约 1.02 亿美元和解，2026 年 5 月 13 日马里兰州索赔以 22.5 亿美元和解，家属索赔同月和解；
- 刑事上，美国司法部于 2026 年 5 月 13 日对 Synergy 两家实体及“Dali”轮技术主管提起串谋、瞒报、妨碍程序等指控。
- 同时，马里兰州与船东转向起诉造船厂现代重工（HHI），主张配电盘存在设计与制造缺陷。

2. 索赔风险及相应的保险安排

根据 Maritime Cyprus 的相关报道，此案各相关方的保险安排主要有：

- 保赔险入会 Britannia 保赔协会，按协会条款承保财产的灭失与损坏、第三方人员伤亡、货物责任、残骸处理责任及相关费用等；
- 船舶险保额 9,000 万美元，将由船舶险保险人承担；
- 桥梁自身财产险投保于 ACE American，保险金额为 3.5 亿美元，已于 2024 年 5 月全额赔付，该代位求偿其后将并入对船方的索赔。

就保赔协会而言，除上述直接赔付义务外，还需承担贯穿两年的多项诉讼抗辩费用，以及复杂的共同海损分摊费用。

三、巨灾损失在 IG 集团分摊结构中的实证

1. IG 集团互助分摊机制

根据 IG 集团官网公布的 2024 保险年度超赔再保安排，其互助分摊及集体再保机制主要分为 5 层：

- 1,000 万美元以下损失，由保赔协会（如 Britannia）承担；
- 1,000 万至 3,000 万美元损失，由 12 家协会按入会吨位和会费进行分摊；
- 3,000 万到 1 亿美元损失，由 IG 集团自保公司 Hydra 承担；

- 1 亿美元至约 21 亿美元损失，由 IG 集团集体购买的超赔再保险承担；
- 21 亿美元至约 31 亿美元损失，由 IG 集团集体购买的超赔再保险巨灾层承担，超出部分再由 12 家协会进行分摊。

2. 该案对 Britannia 保赔协会的影响

鉴于上述机制，该案实际由 Britannia 保赔协会单独承担的损失仅为自留的部分的 1,000 万美元以及其在 2024 保险年度根据 IG 联营协议（Pooling Agreement）计算出的需要其分摊的损失。其余的损失则由 IG 协会其他成员共同分摊以及参与 IG 集团再保合约的全球再保市场承担。截至 2026 年 6 月，约 28 亿美元总损失尚在 31 亿美元的责任限额之内，巨灾会费收取机制（Overspill Call）暂未触发。根据 Britannia 保赔协会 2024 及 2025 保险年度年报，该案对该协会财务状况的影响为 2024 保险年度，协会综合赔付率达到 137.7%，净亏损 980 万美元，自由准备金由 5.499 亿美元降至 5.401 亿美元，标普评级由 A 下调至 A-（稳定）。但值得注意的是，该年度国际保赔集团各协会参与分摊的累计损失约为 4.67 亿美元，因此，Britannia 综合赔付率大幅提高也不能将全部归因于“DaLi 轮”案。2025 保险年度，由于协会自留层的案件金额同比下降 25%，叠加 9%良好的投资回报，全年盈利 6,090 万美元，综合赔付率改善至 111.3%，自由准备金回升至 5.722 亿美元的历史高位，续保吨位由 1.437 亿总吨增至 1.492 亿总吨。

3. 该案对 IG 集团再保安排的影响

在“DaLi 轮”案件发生后，行业普遍评估该案损失金额将控制在 15 亿美元，根据 IG 集团官网公布的 2026 保险年度超赔再保安排，IG 集团针对 DaLi 案在 2026 保险年度再保合约续转进行了结构性的调整：

1) 巨灾层提高

超赔再保合约第三层超 15 亿美元之上的层金额由 6 亿美元增加至 8.5 亿美元，巨灾层起赔点由 21 亿美元升至 23.5 亿美元，超赔再保合约总责任限额提升至 33.5 亿美元。

2) 针对不同船型重新定价

IG 集团再保合约成本，分不同船型，除集装箱船费率上调 15%外，其他船型均持平或大幅下调。

3) 独立再保人份额增加

超赔再保合约第一层独立再保人由三家累计份额 25%增至四家累计份额 27.5%，商业市场份额降至 72.5%，Hydra 自保年度累计免赔降至 1.036 亿美元。

随着 2026 年 5 月 13 日与马里兰州最终和解金额 22.5 亿美元的公布，目前预估总损失增加至 28 亿美元。根据 IG 官网新闻，其超赔再保合约上某一再保人由于损失急剧扩大，表示有可能拒赔，IG 集团紧急批准了先行垫付由于可能的拒赔所导致的资金缺口，使得 Britannia 能在短时间内履行与马里兰州的和解协议。该损失的增加也将对未来 2027 保险年度的续转带来新的考验。从上述再保调整模式来看，该案将带来 IG 集团内部测算颗粒度的进一步细化，包括不同船型、不同地区，不同事故类型的风险评估，后续均将反映到在费率定价上。

四、压力测试下互助分摊机制的极致韧性

1. 极值损失吸收能力

约 28 亿美元的风险由一家 IG 协会承保，而其实际需要单独承担的比例甚小，绝大部分由再保险承担；全集团 12 家协会无一家出现资本金危机，多家协会照常向其会员船东持续退费。同时，在合约再保人有可能拒赔的情况下，IG 集团可先行垫付资金缺口，不影响案件处理进展，充分体现了互助分摊的模式所具有的极强的损失吸收能力。

2. 开放式责任的“可保性”转化

互助模式以追加会费，巨灾会费等事后调节工具，把商业市场当年无法承保的开放式船东责任转化为可承保、可管理的风险。“Dali 轮”案有可能导致各 IG 协会 2024 保险年度无法关账，这恰好说明了，该机制允许“以时间换空间”，而开放式责任“可保化”也正是保赔协会自 1855 年起源以来对行业的根本价值。

3. 承保与理赔管理的一体化

Britannia 以协会名义出具 4,367.1 万美元的担保并接受马里兰州联邦法院管辖，其后协会又与美国联邦政府达成 1.02 亿美元的和解。责任限制程序把 46 项分散索赔归集到一个基金项下合并诉讼、Robins Dry Dock 规则在 2026 年 8 月的裁定一次性处理全部纯经济损失主张。这充分说明了承保理赔的一体化管理，深度介入案件处理，以及强大的案件处理能力，是保赔协会的核心竞争力。

4. 无股东结构下的财务弹性

在案件发生当年，在综合赔付率 137.7% 的亏损年度，Britannia 仍向续保会员返还了 3,000 万美元会费；次年，扭亏为盈后继续返还约 4,380 万美元。保赔协会互助机制的经营目标是按董事会节奏保持财务平衡而非追逐承保利润，亏损年度的分配决策在商业保险公司治理下几乎不可想象。

5. 市场准入的网络效应

该案丝毫未动摇 IG 集团承保约 90% 远洋船舶吨位的行业地位——保赔协会的蓝卡，入会证书仍是港口准入、租约接受与船舶融资的商业通行证。巨灾之后的会员粘性，验证了这一网络效应的自我强化性质。

五、结束语

“Dali 轮”案为保赔协会互助机制提供了一次罕见的全链条压力测试。互助分摊再保机制能有效地吸收了极端情况下所发生的低频高损的巨灾风险，从而未引发任何协会层面的资本金危机，验证了互助模式的极致韧性。保赔协会承接行业最大的开放式责任风险的能力也有有效的弥补了行业不足。但该案的发生，也将引发下一步保赔协会需要思考的一系列问题：譬如：无历史参考基准的责任类别未来在费率定价中将如何考量；Robins Dry Dock 规则替协会挡掉了数十亿美元量级的纯经济损失索赔，法律规则成为了协会事实上的“再保险”，但它正面临着持续侵蚀压力；互助分摊机制没有股东资本吸收损失，一切后置会费调节工具，意味着协会和会员都要为若干年前的案件预留摊收空间；再保市场对尚未触及的超赔再保巨灾层是否会重新定价，费率充足度检验仅被递延而非解决。不同地区，不同风险类别的损失颗粒度测算评估需更加精准。“Dali 轮”案充分验证了保赔协会互助机制“接得住”的特点，同时也暴露了其“消化慢”的短板，对于保赔协会而言，后续需要进一步思考的可能不再是容量本身，而是把新型风险形态识别出来并反映到前端精准定价的能力。

以上仅供会员参考，如需具体建议请联系协会相关人员。