

地址：上海市虹口区公平路 18 号
7 号楼中船保大厦 5-7 层
邮编：200082
电话：+86 21 3503 6888
传真：+86 21 6595 0216



www.chinapandi.com

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两张保单。

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，在大连港发生的一起触碰码头事故中，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，以避免或解除船舶扣押。

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，协会将积极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。

声明：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。

防损通讯

Loss Prevention Bulletin

中国船东互保协会防损部编



风险提示

警惕不该发生的救生艇伤亡悲剧

作者：防损部 王勇

摘要

船舶在海上进行商业活动时，船员和旅客的生命安全是至关重要。在国际海事立法层面，航运界很早就要求船舶必须配备救生艇等适当的救生设备，供船员和旅客在海上遇到紧急情况时使用，以保护他们的生命安全。然而，作为船舶救生设备中最为重要的救生艇，却在平时的演练中不断造成人员伤亡事故，还曾一度被认为是航运中威胁人身安全的主要杀手。



之一。根据 InterManager 近些年来收集的有关救生艇演练事故的数据显示，自 1981 年以来，在各类救生艇演练中，共导致 419 人死亡，346 人重伤，116 人轻伤。这一系列的伤亡数据不得不令整个航运界深思，救生艇演练中的人员伤亡事故是本不应该发生的悲剧。

一、SOLAS 公约对于救生艇演练的要求

早在 20 世纪初期，继泰坦尼克号事件后，第一个包含国际航运救生设备要求的 1914 年《海上人命安全公约（SOLAS）》就已经被制定出来。

在后来的 1996 年，《国际救生设备（LSA）规则》由海事组织海上安全委员会第 66 届会议第 MSC.48(66) 号决议通过。《LSA 规则》对救生设备的制造、测试、维护和记录保存提供了更具体的技术要求。虽然救生设备的数量、容量和类型因船舶的类型、尺寸和航线有所不同，但《LSA 规则》规定了确保船员和旅客生命安全的最低要求。

SOLAS 公约第 III 章第 19.3.3.3 规则要求，船舶每三个月必须将救生艇放到水面并由所指定的船员进行操纵演练，但是这条规定并没有强制要求在救生艇演练中，指定的操纵人员要随艇下。

考虑到不断出现的救生艇演练伤亡事故，国际海事组织海上安全委员会在 2009 年的第 86 次会议上，通过 MSC.1/Circ.1326 通函，特别澄清了 SOLAS 公约关于救生艇演练的要求，强调在救生艇放艇过程中，不需要安排指定的人员随艇下，除非船长根据 ISM 规则赋予其充分考虑到所有安全方面权限的前提下，才可以安排指定的人员随艇下水。

二、救生艇演练事故原因分析

国际海事组织海上安全委员会在 2006 年举行的第 81 次会议上强调，在救生艇演练和检查过程中导致的诸多人员的伤亡事故是令人无法接受的，其中大多数事故的起因可归为以下几类：

- (1) 救生艇承载释放装置失效；
- (2) 救生艇承载释放装置误操作；
- (3) 救生艇、吊艇架和释放装置维修不足；
- (4) 船员在救生艇演练中沟通失效；
- (5) 船员不熟悉救生艇、吊艇架、其他附属设备及相关控制装置；



制装置；

(6) 船员在救生艇演练和检查期间采取了一些不安全和不规范的做法；

(7) 设计上有缺陷。

无独有偶，劳氏船级社 Lloyd's Register (LR) 通过人工智能和大数据分析了 InterManager 关于救生艇演练事故的原始数据。由此，LR 专家对救生艇事故的主要原因、危害和趋势有了新的认识，其中包括：

(1) 人为因素并不是救生艇演练事故的主要原因；

(2) 在这些事故中，有 23.8% 的事故是与救生艇设备有关的；

(3) 其中最易出现问题的设备包括，救生艇释放装置、吊艇架和钢丝绳；

(4) 其中每 5 起救生艇演练事故中就有 1 起涉及到艇本身或船员落水；

(5) 其中每 13 起事故中就有 1 起发生在救生艇处于回收位置时。

上述两个机构的两份研究均表明一个事实，即，救生艇演练事故的主要原因来自于设备本身的故障，尤其是释放装置和吊艇装置，而非人员过失。对此，澳大利亚海事安全局 (AMSA) 最近指示其港口国监督检查官 (PSCO) 在登轮检查时不要轻易进入救生艇，除非检查官能明显地确认船上配备的救生艇的释放装置是正确设置的，以及救生艇所有的绑扎和固定装置是安全到位的。AMSA 表示：“这一要求是对减少登轮检查官安全风险的一种控制机制。”这也从另一个侧面证明，由于救生艇固定和释放装置故障引起的事故，已经引起了航运界的广泛关注。

三、减少救生艇演练伤亡事故的措施

由于各船舶配备的救生艇设备不尽相同，经常轮换的船员对救生艇设备也不是十分熟悉，再加之救生艇长期裸露在外，受海风海浪的侵袭严重，其各种连接装置和释放装置很容易锈蚀。而且救生艇安放位置靠近舷外，作业空间有限，船员对救生艇设备的常规保养非常困难。尽管国际海事组织对救生艇的释放装置、吊艇装置和保养检验有明确的要求（Resolution MSC.404(96)），并且已经重点强调了在救生艇释放演练中不需要指定专人随艇下水，很多船舶也在救生艇脱钩装置上也安装了一种防止坠落的装置（FPD），以防止在救生艇在升降受力过程中突然自行脱钩。然而，业界仍对现有救生艇释放装置的安全状况表示担忧，并呼吁包括各缔约国海事主管机关、救生艇厂商、船级社、船东、船员和其他业内组织都应该共同关注船舶救生艇的安全演练。

首先，船旗国政府应责成认可组织（船级社）确保悬挂其船旗的船舶上使用的承载式救生艇释放装置满足《LSA 规则》的规定。这一条其实是从生产源头对救生艇设备进行质量把控，而实践中大多数的救生艇设备从生产工艺，到材料使用以及各类规范试验是能够满足认可组织的要求的。

其次，船东应确保救生艇生产厂商提供适合本船的救生艇说明书配备到船，并制定详细的救生艇维修保养和演练计划。安排有经验的，最好是来自于救生艇生产厂家的检验师以及有经验的船员进行救生艇及整个释放回收设备的检验、维修和保养工作。这一点在实践工作中可以会出现一些纰漏，比如救生艇的设备说明书配备的是一个系列的，但并不一定是一同一型号

的；救生艇在进行检验时，登轮的检验师对设备的熟悉程度不够；船舶传统职责分工，救生艇属于三副的主管设备，而有些三副缺乏经验和学习能力。救生艇中的机械装置和电子设备的保养是需要部门协作的，切不可将救生艇设备安排给三副进行保养就万事大吉，船长应组织协调大副和轮机员联合协作，完成救生艇及释放回收装置的日常维修保养工作。

再次，船长应切实做好船舶救生艇释放和回收以及整个演练的培训工作，演练之前做好风险评估，确保天气海况良好，不仓促投入演练，也不要使救生艇释放演练流于形式，以确保船员安全为首要前提。此点是在实践中导致救生艇演练出现人员伤亡事故的一个主要原因，在之前的协会访船中，协会登轮人员就已经发现，某些船舶每次的救生艇检查和演练记录，几乎如出一辙，有的甚至连日期和时间都一模一样。

最后，船长应按照救生艇说明书和公约及规则要求，严格做好每一项有关救生艇安全的测试，以便于及时发现和反馈设备缺陷和潜在问题，及时排除隐患，以避免在演练和应急中出现故障和事故。

结束语

航运界目前还没有确切统计数据表明，从最初航海时所配备的开敞式救生艇，到 20 世纪 70 年代末开始广泛使用的全封闭玻璃钢救生艇的整个期间，随着救生艇及释放和回收装置的建造工艺和设计理念的提高而减少了救生艇演练事故发生的概率。相反，在恶劣的海上环境和糟糕的工作环境下，船员对越来越复杂的救生艇释放和起吊装置中的压力装置、传动装置、自动装置和电子系统进行深度保养变得更加困难。在这种情况下，正如 InterManager 秘书长在对救生艇演练造成人员伤亡事故的评论中提及：“太长时间以来，我们的行业过多专注于事故后的指责，而忽略去寻找真正的事故根源，是时候改变我们的方法了，我们期待与航运同行一起讨论这些事故所带来的问题，找出事故的根源，并提出解决方案，以彻底阻止救生艇事故的发生。”



保赔险条款的对比分析

——小保赔和大保赔

作者：理赔一部 赵芦印

摘要

众所周知，国内市场上的沿海内河船舶和远洋船舶的保险安排是有所区别的。对于保赔险而言，沿海内河船舶适用较多的是中国人保制定的《沿海内河船东保障和赔偿责任保险条款》，而远洋船舶则常以保赔协会制定的保险条款为主。协会在处理案件时经常收到会员有关小保赔和大保赔的咨询，本文将通过对小保赔和大保赔进行介绍和对比，以便大家了解何为小保赔和大保赔？两者之间有何差异？

一、小保赔和大保赔的基本介绍

1. 小保赔和大保赔的定义

保赔险，即船东保障与赔偿责任保险（Protection & Indemnity，简称 P&I），是一种船东责任保险，承保船东对第三方承担的责任以及因船舶经营而产生的特定费用。在国内航运保险市场，业内人士通常将保赔险分为大保赔和小保赔这两种保险产品。大保赔，一般指保赔协会所承保的保赔险，其风险保障较为全面，所以也被称为 full cover。其主要保赔险条款有中国船东互保协会的保赔险条款、中国人民财产保险股份有限公司制定的船东保赔险条款等。而小保赔一般是基于一些强

制保险的要求以及自身风险保障的考虑，从保赔协会的保赔险条款中挑选若干保赔风险而形成的，所以也被称为有限的保赔险。其主要保赔险条款有中国人民财产保险股份有限公司制定的沿海内河船东保障和赔偿责任保险条款。

2. 小保赔和大保赔的历史渊源

1855 年，船东为了保障当时标准的船舶险保单不保障的责任（如碰撞责任中的 3/4 之外的部分）以及 1846 年英国致命事故法案（The Fatal Accidents Act 1846）规定的船东对旅客承担伤病亡责任，共同成立了第一家以互助保险为形式的保障协



会（Protection Club），即“船东互保协会”（The Shipowners Mutual Protection Society），同时也是现在 Britannia 保赔协会的前身（Britannia Steam Ship Insurance Association）。可见，保赔险最初是一种有限的保赔险，可以算是小保赔。

自 1870 年“Westerhope”一案，英国法院判决船东因绕航对船上货物损失承担责任后，船东开始寻求新的保险来保障自身潜在的货物责任，一些保障协会为承保这种货物责任开始单独设立赔偿协会（Indemnity Club）或者将二者合并为保赔协会（Protection and Indemnity Club）。1874 年，汽船保赔协会（Steamship Owners' Mutual Protection and Indemnity Association）成立，是世界第一家同时具有 Protection Cover 和 Indemnity Cover 的保赔协会。然而，相较于如今的保赔协会，其承保的仍然是一种小保赔。

1967 年“Torry Canyon”案之后，保赔协会开始承保溢油污染事故的责任。1997 年“Nagasaki Spirit”案之后，保赔协会和其他海上保险业成员共同制定了 SCOPIC 条款，作为对劳氏标准救助合同（LOF）下“无效果无报酬”原则的例外条款，保赔协会开始承保对救助人的特别补偿。后来，陆陆续续因为其他事件或者公约规定，国际保赔协会对其保赔险条款不断更新和补充，逐渐形成了现如今对船东保障更为全面充分的保赔险，即大保赔。

基于保赔险的历史发展可知，由于船东责任的不断变化，保赔协会为持续满足船东对责任保险的需求，从最初仅能承保船壳险以外的碰撞责任以及船上人员的伤病亡这种有限的小保赔，发展到如今基本上能够全面保障船东责任的大保赔。以 CPI 条款为例，共有 25 项保赔风险。

二、小保赔和大保赔的承保范围

1. 小保赔的承保范围和赔偿限额

小保赔的承保范围，以中国人民财产保险股份有限公司（PICC）制定的沿海内河船东保障和赔偿责任保险条款（以下简称“PICC 沿海内河船东保赔险条款”）为例，主要承保六大海船东责任风险，即人身伤亡和疾病、污染、残骸清除、货物责任、碰撞责任以及施救和法律费用。实践中，有些船东为获取更低价的保费或认为自身风险较为局限，可能只选择人身伤亡和疾病、污染、残骸清除、货物责任这四种风险类型进行投保。

有些沿海内河船舶的保赔险保单，会规定不同风险的赔偿限额。以协会处理过某租家责任险案件为例，其保赔险保单规定每次事故赔偿限额为 2000 万人民币，货损货差赔偿限额 1600 万人民币，油污责任赔偿限额 2000 万人民币，人身伤亡赔偿限额 22 万人民币。一旦发生相关责任事故，保险人按保单规定的赔偿限额对船东进行赔偿，而超出部分需要船东自行承担。可见，根据这种承保范围较为局限的小保赔，船东可能会承担较大的赔偿责任。

2. 大保赔的承保范围和赔偿限额

大保赔的承保范围不仅完全包括了小保赔中所列的六大风险，还包括小保赔中没有提及的其他船东责任风险，如人命救助、改变航线、拖带责任、检疫费用、未能取得的共同海损分摊等等。以 CPI 条款为例，协会承保的 25 项保赔风险大致可以概括为：船、货、人及其他这四类风险，相对应的是残骸清除、货物责任、对船员和乘客的责任、油污责任等，这与其他国际保赔协会的保赔险条款基本相同。

人身伤病亡、货物责任、油污责任，一般是保赔协会赔偿金额最高的三种风险类型。就大保赔的赔偿限额而言，保赔协会是根据相关国际公约或国内法规定的船东责任对其会员进行赔偿的，协会仅规定油污责任的最高赔偿责任为每船每事件十亿美元，对旅客的责任限额为二十亿美元，对旅客及船员的责任限额为三十亿美元。

需强调的是，无论是小保赔还是大保赔，保赔险是列明风险的保险，保赔保险人只承保条款中明确规定了的责任和费用，不是所有的船东责任都予以承保。另外，协会条款还规定除外责任，主要包括两部分——除外风险（Excluded Risks）和除外损失（Excluded Losses）。通常，除外风险包括战争风险、核风险、轻率贸易、制裁风险等。而除外损失则包括入会船损坏、租金损失、特殊作业产生的责任、开支和费用、无纸贸易等。

三、小保赔和大保赔的对比

以 PICC 沿海内河船东保赔险条款（2010 版）以及 CPI 的保险条款为例，将此种小保赔所承保的六大风险与大保赔所对应的风险进行梳理和对比，以便大家更好地理解小保赔和大保赔的区别。

1. 人身伤亡和疾病

小保赔承保的人身伤亡和疾病，包括对船员、船上除船员之外的其他人以及旅客的赔偿责任以及由此产生的医药、住院或丧葬费用，这与大保赔基本一致。但小保赔不承保船员遣返及替代费用、个人物品的灭失或损坏、船舶全损船员失业赔偿。另外，如前所述，小保赔还会对人身伤亡和疾病单独规定赔偿限额，其金额一般较低，超出部分还需船东自行承担。

2. 碰撞责任

小保赔无触碰责任规定，但大保赔却有触碰责任的规定。小保赔仅承保碰撞事故中他船的污染责任和人身伤亡，且无超额碰撞责任规定。大保赔可以无缝对接远洋船舶的船壳险中关于碰撞责任的除外规定以及超额碰撞责任。以 CPI 条款为例，其碰撞责任包括：油类或任何其他物质的泄漏或排放（非入会船泄漏或排放）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；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；对障碍物、残货物或任何其他物体的移除或处置；人员伤、病、亡、遣返费或替换费用；对于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。

3. 油污、残骸清除、货物责任、施救和法律费用

小保赔承保船舶上的油类或其他有毒有害物质的泄漏而产生责任和费用，而大保赔承保船上排放或泄露油类或任何其他物质所产生的责任和费用。可见，大保赔的承保范围更广，不局限于有毒有害物质。针对油污责任，小保赔会单独规定赔偿限额但金额较低，而保赔协会的最高赔偿责任为每船每事件十亿美元。

就残骸清除、货物责任以及施救和法律费用而言，小保赔与大保赔的承保范围基本一致。小保赔一般针对货物责任会单独规定赔偿限额但金额较低，而大保赔是保赔协会根据相关国际公约或国内法规定的船东责任对其进行赔偿的，对残骸清除、货物责任、施救和法律费用并无相关赔偿限额规定。

四、总结

一般而言，商业保险下的“小保赔”是以营利为目的保险业务，而保赔协会的“大保赔”却是非营利性的，其会员和协会的利益是一致的。“小保赔”的保险保障相较于“大保赔”要窄，“小保赔”不能全面地涵盖船东要面临的责任和费用，很多责任和费用只能由船东自行承担。而实践中的有些风险和责任往往是巨大的，船东甚至会被拖陷入破产的境地。

此外，从事沿海内河运输的船东可能会以沿海内河运输的风险相对较小为由，选择投保保险费用较为低廉、风险保障较为基础的“小保赔”。但实际并非如此，以最常见的货损为例，远洋船舶船东通常可以凭单位责任限制和依据海商法第 51 条的 12 项免责进行抗辩，但沿海内河船舶船东须依据《民法典》承担严格责任，往往没有单位责任限制或航海过失及火灾免责的保护。由此可见，从事沿海内河运输的船东面临的风险有时候会更大。因此我们建议船东及经营者在选择投保船舶保赔险时，应谨慎评估运营风险，科学制定投保方案。



案例解析

国内丢锚案件保赔处理分享

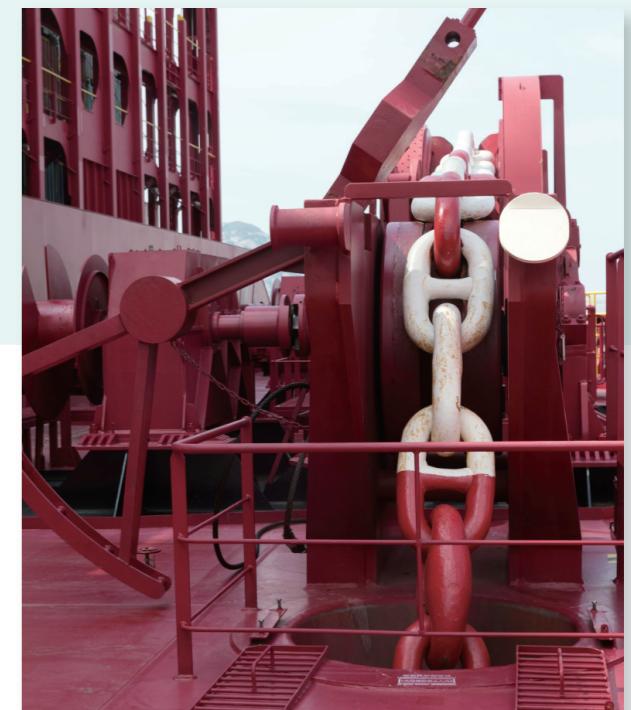
作者：理赔二部 吴奕润

摘要

在协会微信公众平台发布的题为《警惕锚设备故障及丢锚事故》一文中，浅析了此类事故造成的原因以及船东可能面临的风险与损失，并提供了详尽的防损建议。本文借助笔者在实践中协助会员处理丢锚案件的经验，旨在从保赔险案件处理的角度，分享此类案件处理的一些心得，分析处理要素，强调处理要点，以供会员参考。

一、案情简介

协会某入会船在我国华南某港口附近水域停泊抗台期间，左锚及若干节锚链落入海中，发生了丢锚事故。事发后，当地海事局出具强制打捞令，要求会员船东及时安排打捞以清除锚及锚链，并要求提供相应担保。该丢掉的锚及锚链后被推定全损，同时该轮的船舶险保险人书面确认放弃船锚所有权。协会委派当地检验人及律师，及时联系安排与打捞公司签订打捞协议，出具协会担保，使得会员船按照既定航期及时离港。





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



四、案件处理

船锚作为船壳险保险标的的一部分，丢锚事故一般由船壳险保险人主导案件处理。但在锚成为残骸，且海事主管机构出于维护航道、锚地安全等需要，向船东出具强制打捞令的情况下，即船东产生以上国内法规定的处理残锚的法定责任时，该案将会落入保赔险风险之内。

1. 及时报案保留材料

在协会曾处理过一起丢锚事故中，由于报案及时，协会从案件初期即介入处理。最终从案件发生到船锚打捞上岸、船舶顺利开航总计不超过48小时，大大减少了各项费用开支和风险。为后续与各方协调赢得宝贵时间，也减轻船舶被滞留影响船期的风险，同时也减少船东在面临各方催促时的压力，提升最终实施打捞作业的成功率。因此我们建议会员在发现丢锚后要及时报告协会，提供丢锚事故发生时船位和锚位的经纬度等位置信息。

2. 谨慎签署打捞协议

国内打捞公司提供的打捞协议版本往往比较简单，涵盖内容不全，因此在签署打捞协议时，以下几个方面内容需要在合同中明确约定。

首先，需注意打捞上来的锚及锚链的处理问题。已经掉落的锚及锚链如无法重新归船方正常使用，则往往仅存在作为废铁的残值。锚及锚链重量、体积均较大，后续仓储保存等待处理的费用较高。因此，建议提前约定打捞上来的锚及锚链的残值归属，以残值抵扣打捞费用。同时也需要注意，就残值的具体金额可以参考专业人员意见，在打捞协议里一并约定。

其次，建议约定打捞费用为一揽子包干费用，与打捞相关的所有损失、损害、费用、支出等由打捞公司承担，以避免如在打捞过程中出现其他意外，船东面临的不必要的风险。

再次，需对打捞费用的支付方式进行明确规定。打捞费用通常有多种计价方式。如约定打捞费仅仅包含1次摸排及5次打捞作业，5次以外打捞需额外收费，再如约定前期探摸收取一部分费用，后期打捞再收另一部分费用，打捞次数不限。无论如何，通常打捞公司往往都需要船东支付一定比例的打捞费用作为定金或订金。

最后，必须将打捞公司的义务明确，不仅限于进行几次打捞作业，而要明确无论打捞成功与否，由其协助与海事主管机构沟通和协调，作为合同终止及剩余款项最终付款的条件。

五、处理心得

在船舶丢锚案件处理中，由于船东在前期担心延误船期，打捞协议往往在较短的时间内被签署。作为优先解决船舶正常开航的条件，打捞公司还可能会在签订打捞合同时，要求船东接受较高比例的前期预付费用。在签订打捞协议后，由于摸排、定位和打捞的作业时间较长，容易形成案件“前紧后松”的特点。因此，船东应定期跟进案件发展与后续打捞进度，力争分阶段支付费用，如约定全部打捞费用包括前期摸排阶段费用、确定残锚位置后准备进场打捞阶段费用、最终成功之后的费用。同时，保持与打捞公司、当地海事主管部门的联系，把握好案件处理节奏，减少案件处理时间过长带来的后续风险。

二、协会条款

协会保赔险条款（十四）条规定，协会的残骸处理责任包括对入会船残骸实施起浮、移动、拆毁、设置照明或标记所产生的开支或费用，但此等作业应是根据法律规定而强制实施的，或此等作业的费用应是由会员依法承担的。由此可见，丢锚产生的开支、费用落入协会保赔险承保范围主要强调的是因“法律规定而强制实施的，或此等作业的费用应是由会员依法承担的”。

三、国内法规

在国内法范畴内，就上述协会条款提及的法律规定和依法承担的法律来源主要有以下几处：

1. 中华人民共和国海上交通安全法

第五十一条：碍航物的所有人、经营人或者管理人应当按照有关强制性标准和技术规范的要求及时设置警示标志，向海事管理机构报告碍航物的名称、形状、尺寸、位置和深度，并在海事管理机构限定的期限内打捞清除。碍航物的所有人放弃所有权的，不免除其打捞清除义务。

2. 中华人民共和国内河交通安全管理条例

第四十二条：内河通航水域内可能影响航行安全的沉没物、漂流物、搁浅物，其所有人和经营人，必须按照国家有关规定设置标志，向海事管理机构报告，并在海事管理机构限定的时间内打捞清除；没有所有人或者经营人的，由海事管理机构打捞清除或者采取其他相应措施，保障通航安全。

3. 中华人民共和国打捞沉船管理办法

第五条：妨碍船舶航行、航道整治或者工程建筑的沉船，有关港（航）务主管机关应当根据具体情况规定申请期限和打捞期限，通知或公告沉船所有人。沉船所有人必须在规定期限内提出申请和进行打捞；否则，有关港（航）务主管机关可以进行打捞或者予以解体清除。

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两张保单。

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导致高额的索赔、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促索赔人理性谈判。

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、养殖网、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，