

浅析船舶碰撞侵权行为以及责任承担

蒋晓洋

青岛大学，法学院，山东 青岛

收稿日期：2024年1月5日；录用日期：2024年2月9日；发布日期：2024年2月22日

摘要

船舶碰撞侵权行为不同于物理意义或者通常含义上的船舶之间的碰撞，其本质上也并非一般侵权法中的物的侵权，而是实际操控者的侵权行为。一方面，船舶碰撞这一侵权行为应当适用《海商法》中第八章船舶碰撞的相关规定，归类为特殊侵权行为比较适当。另一方面，碰撞事故中，大多数是由于船舶驾驶人员在航行过程中所出现的违反航行规则的过失行为，但该类群体仅是行为主体，并非最后需要承担相应损害赔偿的责任主体，而是由船舶经营人、所有人等作为责任主体代替行为主体承担。据此，船舶碰撞侵权行为又可具体归类为准侵权行为类型中的他人加害行为。此外，在船舶碰撞的责任承担认定中，过失责任认定、海事赔偿责任限制和赔偿损失认定，在对具体案件的分析中亦应作为考量的重点。

关键词

船舶碰撞，特殊侵权，过失原则，替代责任

Analysis of Ship Collision Infringement and Liability Undertaking

Xiaoyang Jiang

Faculty of Law, Qingdao University, Qingdao Shandong

Received: Jan. 5th, 2024; accepted: Feb. 9th, 2024; published: Feb. 22nd, 2024

Abstract

The infringement of ship collision is different from the physical or usual collision between ships, and its essence is not the infringement of objects in general tort law, but the infringement of actual controllers. On the one hand, the infringement of ship collision should be subject to the relevant provisions of Chapter 8 of the Maritime Law on Ship Collisions, and it is more appropriate to classify it as a special infringement. On the other hand, in collision accidents, the majority are due to the negligent behavior of ship drivers who violate navigation rules during navigation. However,

文章引用：蒋晓洋. 浅析船舶碰撞侵权行为以及责任承担[J]. 争议解决, 2024, 10(2): 943-948.

DOI: 10.12677/ds.2024.102128

this group is only the subject of behavior and is not the final responsible party for corresponding damages compensation. Instead, the ship operator, owner, and other responsible parties act as the responsible parties to replace the subject of behavior. Based on this, ship collision infringement can be specifically classified as the act of others causing harm in the quasi infringement type. In addition, in the determination of liability for ship collisions, the determination of fault liability, limitation of maritime compensation liability, and determination of compensation losses should also be considered as key points in the analysis of specific cases.

Keywords

Ship Collision, Special Infringement, The Principle of Negligence, Alternative Liability

Copyright © 2024 by author(s) and Hans Publishers Inc.

This work is licensed under the Creative Commons Attribution International License (CC BY 4.0).

<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>



Open Access

1. 船舶碰撞侵权行为

物理意义上的船舶碰撞，或者出于一般人的理解，是在航行过程中船舶之间互相擦碰或撞击现象。这是船舶在航行过程中所发生的非正常事件，具有风险预测难度高、事故后果损害大等特征。正因为是从物理意义的角度出发进行探讨，所以要以船舶之间发生实质性的接触或撞击为事实前提。

法律意义上的船舶碰撞，是行为人以船舶作为媒介或载体的侵权行为，是一般侵权行为的一种特殊表现形式^[1]。在法的角度进行抽象概括，而非物理角度复述。二者考量角度不同，不能相互交叉考察与解释，二者存在着巨大差异。

对于法律意义上的船舶碰撞既包括直接碰撞(通常理解上的船舶与船舶之间的事实性碰撞)，同时也包括间接碰撞，即船舶之间发生接触或者碰撞，由于单方或者双方存在过失，尽管船与船可能没有发生事实上的实质接触，但该行为仍然造成船舶或者船舶上的货物和人员相应损害^[1]。也就是说，在我国《海商法》中，即使船舶之间并没有产生实质上的接触或者碰撞，也会有成立船舶碰撞侵权行为的可能性存在。

1.1. 船舶碰撞侵权行为基本要素

1.1.1. 与物理意义上的船舶碰撞有本质不同

正如前文所述，物理意义上的船舶碰撞是以产生实质性的接触或者碰撞为前提，与其他的过失、损害结果等并不需要仔细考量。而法律意义上，并不要求必须存在实质性的接触或者碰撞结果产生，于某种情景下，当没有产生船与船之间的碰撞时，也有船舶碰撞侵权行为以及相应的船舶碰撞侵权责任产生的可能性存在，即间接性的船舶碰撞。就法律意义上的行为而言，最关键的就是有过失行为，并与对方的损害结果之间存在因果关系，而是否发生实质性碰撞并非必要条件。换言之，航行过失、对方损害及其之间的因果关系是船舶碰撞侵权行为和船舶碰撞侵权责任成立与否的关键性要素。间接性的船舶碰撞中，其包括两种情况，即浪损和间接碰撞。

1.1.2. 过失侵害他人的人身或财产

在我国《民法典》侵权责任编中，对于归责原则实行以过错责任为原则，以过错推定原则(实则亦是严格意义上的过错责任，只不过在举证责任的划分上存在差异)和严格责任(又称无过错原则)为例外^[2]。从最初航运事业发展至今，海上航行都具有极强的意外风险，尽管随着工业发展造船技术与过往已经大

有不同，但船舶所面临的海上自然风险和人为过失仍就存在。船舶碰撞是众多海上事故中最容易发生的航行事故，用有无“过失”来权衡，既能够有效维护碰撞受害人的合法民事权益、化解船舶碰撞侵权纠纷当事人之间的冲突与对抗，同时又使其避免矛盾纠纷，从而提高效率，更好地保障经营秩序。

1.1.3. 造成他人合法权益受损

因为“仅有行为而无损害，不构成侵权行为”[3]。损害结果作为侵权责任的构成要件，只有在因他人的行为而受到实际损害时，受害人才实际请求行为人进行赔偿，进而获得救济、填补损失。其后果为财产损失，或者人身伤害，简言之，无损害结果，则无船舶碰撞侵权行为。

1.2. 特殊侵权行为

在民事侵权责任体系中，主要分为两大类型，即一般侵权行为与特殊侵权行为，但对于二者的划分并没有统一的明确的标准。

1.2.1. 不适用侵权责任法一般条款，而用海商法加以特别调整与规范

区分标准之一的“一般条款划分说”认为，一般侵权行为，是指行为人对他人人身或者财产造成损害时，适用一般侵权法进行调整与规制；反之，特殊侵权行为，是指不适用一般侵权法进行调整的侵权行为[4]。发生船舶间碰撞事故的原因极其复杂，并且在海事领域还有海事赔偿责任限制等规定进行限制。因此，对于船舶碰撞侵权行为，我国《海商法》遵循海事惯例设立第八章对船舶碰撞进行专门规定[5]。《海商法》中对船舶碰撞的概念进行了较为清晰的规定，既包括直接碰撞，又包括间接碰撞。

并且对损害结果进行具体提问题具体分析，进而分类进行规定。根据《海商法》第一百六十九条的规定，当船舶碰撞事故中的船舶均具有航行过失时，对人身伤亡损害结果彼此应当共同承担连带责任，但与此不同的是，对多造成的财产损失彼此只需要承担按份责任即可。这样的做法，可以确保受害人获得及时、充分的赔偿，体现出对于人类生命的高度重视。究其原因，“生命健康权作为自然人的基本权利之一，是其享有包括财产权在内的一切其他权利之基础”[6]。对财产责任实行按份责任，既体现了近代民法所倡导的“自己责任”原则，又可以做到船舶彼此之间的利益平衡。

1.2.2. 产生替代责任形态，区别于一般侵权行为的自己责任形态

在一般侵权行为中，主要产生自己责任形态，即自己为自己的行为后果承担相应的责任。但是在船舶碰撞侵害行为中，却并不如此，船长等船舶实际操控者作为行为主体并不是最终的责任承担者，而是由其背后的船舶经营者、所有人等作为责任承担者承担最终的赔偿责任(此处仅是就受害者的赔偿责任来源角度考量，而行为人与责任人之间的内部追偿问题在此不予讨论)，因此，船舶碰撞侵权行为适用替代责任形态[7]。在自己责任形态中，行为人自己就是责任人，无需第三人为自己的行为而承担责任；而在替代责任形态中，行为人与责任人同时并列存在，责任人基于其内部的特定法律关系，对行为人的侵害行为承担法律责任，进而使得两角关系晋升为三角关系[8]。

“受其利者，需任其害”，用人单位通过他人来实现自己的价值目标，利益与风险并存，因此应当承担由此所带来的风险。按照“雇主是假他人之手为自己行为”的理论[9]，让雇主承担风险与责任是符合风险与利益一致原则的，具有正当性[10]。与此同时，也能够使受害者及时得到补偿，最大程度挽回损失，打消海上运输事业经营者、参与者等行业人士面对海上贸易具有的特殊巨大风险所产生的回避心理与顾虑，尽快投入到后续的生产经营中，稳定市场秩序，促进社会发展，使得航海事业繁荣发展；同时，也会对用工者(雇主)产生反作用，倒逼其加强自身经营过程中的管理与监督，增加业务培训，增强业务能力，提高在海上面临特有的意外风险和事故的能力，尽其所能减少事故的发生。

1.2.3. 实行责任限制原则，不同于一般侵权行为的完全赔偿原则

在一般侵权行为中，因侵权行为所造成的对方伤害，侵权行为人需要进行全额赔偿，使其尽量恢复到权利受损之前的状态。与此不同的是，在特殊侵权行为中，法律上会有最高赔偿限额的规定[7]。而船舶碰撞侵权行为就是适用责任限额的典型之一。

完全赔偿原则是指侵权行为人对损害进行完全赔偿，并以实际所发生的具体损害情况为限，使受害者最大限度恢复权力状态[8]。但在我国《海商法》中，海事赔偿责任限制制度的存在成为使得该原则在船舶碰撞事故中适用的一大阻碍。海事赔偿责任限制制度，使得船舶经营主体拥有一项法定权利[6]。当然，这样的安排也是出于一定的现实原因考量的。毕竟海上运输事业面临的风险极其特殊与强大，损害发生后责任承担对于责任主体来说也是非常艰巨，因此法律在此处在船方与货方之间做了一个调整，使其利益得到兼顾，二者互相让步，以至于航海事业的顺利发展。

1.3. 准侵权行为中他人加害行为

他人加害行为，是指责任主体对并非因本人原因而发生的行为主体对第三人所造成的损害需要进行责任承担的行为类型。简言之，A 作为责任主体，因其与 B 行为主体之间存在特定的法律关系(亲子关系、雇佣关系等)，当 B 行为主体由于自己的行为给第三人 C 造成损害时，需要 A 责任主体对 C 进行侵权责任赔偿，由此成立三角关系[3]。船舶碰撞侵权行为，应将其准确归类为此，主要理由如下[11]。

1.3.1. 碰撞是受人的意志支配的行为

碰撞离不开船长等船舶实际操控者的过失，但正因为此过失是一种受人意志控制与支配的活动，所以在本质上讲船舶碰撞侵权行为是一种人的侵权。而与此不同的是，物件致人损害在本质上是物件本身对人造成的侵害，当物件对人身造成侵害时，其并非是受人之意志的管领与支配下。

1.3.2. 以存在航行过失为责任要件

存在航行过失，既是归责要求又是承担责任的必要条件。他人的加害行为同样强调“他人之过错”[12]。与此相反，物件致人损害行为则是过错推定原则，推定侵害人存在过错，除非侵害人能够自证清白。这样的安排也正是由于物件致人侵权时，并不处于所有人、管理人或使用人的实际掌管支配之下，因此推定其具有过失，加强了其在证明过程的举证责任。但是船舶碰撞侵权时，船舶是处于驾驶人员的操控之下，由于存在航行过失导致船舶相互碰撞或者没有碰撞但也产生对方船舶损害。于是，船舶碰撞更符合他人加害行为的过失责任原则。

1.3.3. 难以满足物件侵权的特别要求

船舶作为一种特殊的动产，尽管很多方面将其比作不动产(视为准不动产)，可在船舶经营过程中，船舶经营主体在大多数场合以及长时间内，对其出船舶的掌控仅仅是一种间接性的占有和控制，在船舶运行过程中，主要还是由船上的航行团队对船舶进行着实际操控与驾驶。

2. 船舶碰撞的损害责任的认定

2.1. 船舶碰撞的过失责任认定

船舶碰撞事故是典型的海上交通事故，船舶碰撞不可避免的兼具了一般侵权和特殊侵权的双重特点，受理法院通常会优先适用海商法，即关于过失构成及其比例分配，需要根据民法典和船舶碰撞相关国际公约的规定，结合行政主管部门对碰撞事故的调查报告和庭审查明事实情况，予以综合认定。根据司法实践中出现的情况来看，船舶碰撞事故发生后，海事局将首先对事故进行调查。海事调查报告作为海事法院审理船舶碰撞损害赔偿纠纷案件的重要证据，对划分相关主体的民事责任至关重要。

以广州海事法院审理的广西贵港市港宏航运有限公司、舟山金宇船务发展有限公司等船舶碰撞损害责任纠纷案【(2021)粤72民初1200号】为例，法院认为：根据《最高人民法院关于审理船舶碰撞纠纷案件若干问题的规定》(法释〔2008〕7号)第十一条关于“船舶碰撞事故发生后，在本案没有相反证据足以推翻事故调查报告和事故调查结论书的情况下，本案船舶碰撞事故的事故经过和责任认定应以事故调查报告和事故调查结论书的认定为准确。综上，本案是双方船舶责任事故，两轮对本案碰撞事故发生均有过失，综合考虑两轮对造成本案船舶碰撞事故的过失情况，两轮过失程度基本相当。根据《海商法》第一百六十五条第一款规定，两轮应负事故对等责任，即“金兆15”轮、“港宏1368”轮各承担本案碰撞事故50%的过失责任。因此，在互有过失的船舶碰撞损害责任纠纷案件中，首先按照过失程度确定赔偿比例，对于过失程度相当或者无法确定过失程度的，互有过失的双方平均承担责任。

2.2. 海事赔偿责任限制权利认定

海事赔偿责任限制，是应对海上运输所面临的特有风险而产生的制度，主要内容为非权利请求人可以证明事故的发生是因为所有人等替代责任主体本人具有故意或者明知可能造成损失而轻率地作为或者不作为，否则就不可以否定责任主体依法享有海事赔偿责任限制的权利。该制度主要是从对航运主体的保护出发，赔偿请求人对于船舶在营运过程中所造成的人身、货物、其他财产等各项损失向责任人索赔时，责任人可以申请援用海事赔偿责任限制将总的赔偿责任限制在一定限额之内。当涉事船舶因不当行为丧失责任限制时，责任人应根据实际损失承担完全的赔偿责任。根据我国《海商法》第十一章海事赔偿责任限制的专章规定，责任人援用责任限制的除外情形是且仅是“经证明，引起赔偿请求的损失是由于责任人的故意或者明知可能造成损失而轻率地作为或者不作为造成的”。

2.3. 船舶碰撞的损失认定

船舶碰撞的损失认定，应当根据恢复原状原则和直接损失赔偿原则等，对碰撞造成的直接损失、合理预见损失和其他合法的财产性权益损失进行分类考量。一般民事损害赔偿制度中，适用损失填平原则，体现损害赔偿的补偿性原则。但海事赔偿责任限制制度有别于一般民事损害赔偿，责任限制基金的设立可以使责任人的财产从法院的强制措施下解除或避免新的强制措施，其作用主要在于：1) 确保航运业的发展。航运业不仅需要巨大的投资，而且还承担着独特而巨大的海洋风险。如果发生海损事故，如果要求船舶责任方全额赔偿，船舶所有人将因意外海损而濒临破产，这不利于航运业的发展；2) 体现公平原则。当航行过程中发生意外事故时，船东无法实时精确掌握船舶航行信息以及对船长等实际船舶操控者进行有效指挥，此时只能有船长等实际操控者根据个人驾驶能力和经验进行紧急判断，此时若出现误判或者操作失误亦是情理之中，但造成的损失均由船东承担有失偏颇；3) 促进海商保险业的发展。将责任方应当承担的责任进行限缩，同样可以在某种程度上提升投保人对保险的信任度和支持度，从而更好地发挥其降低风险、提供支持的作用，为海运事业保驾护航。

船舶发生碰撞事故后，碰撞责任比例的认定是诉辩双方的核心争议焦点。在船舶碰撞损害责任纠纷，尤其是互有过失的船舶碰撞事故中，碰撞责任比例是诉辩双方承担碰撞损失金额的计算基础。根据相关规定，当事人可以主张的损失项目主要包括全损情况下的船舶价值损失、部分损害情况下的船舶修理费、船上财产的损失，及船期损失、打捞救助费等。由于船舶损害赔偿的金额主要是事实上的争议，为使承办法官更清晰地了解己方主张的合理性进而支持己方观点，诉辩双方均应尽到举证责任：原告方应充分证明己方主张损失金额的合理性，举证要点应包括但不限于事故发生经过、维修支出费用、可期待利益损失等，力求真实合理地证明损失情况；被告方亦应对原告主张及举证中不合理之处进行反驳。如果当事人确实无法完成举证时，可以考虑向法院申请进行选定有资质的鉴定评估单位对损失金额进行核定。

3. 结语

当今,在人们的法治意识普遍提高的大环境下,与古代无讼是求的观点相反,越来越多的人选择通过法律程序来解决纠纷,船舶碰撞纠纷是典型的海事案件类型,每年海事法院的年期未结案中,该类纠纷占较大的比例。船舶碰撞损害责任纠纷作为一种最为常见的海事侵权责任纠纷类型,其争议焦点的认定主要涉及事实问题,案件办理难点亦集中于举证和对证据的认定。根据各事法院出具的相关统计和分析,船舶碰撞事故的发生原因中以人为因素居多,根据我国《海商法》等相关法律规定,船舶碰撞损害赔偿责任由船舶所有人承担,船舶已经光船租赁给承租人且已办理登记的,由光租承租人承担。因此,为避免和减少船舶碰撞事故及由此引起的损失和诉累,船舶所有人和光租承租人应关注自己所有之船舶是否已建立安全规章制度和安全管理措施,是否已按国家有关规定配备、培训船员,是否在航行过程中依法办理进出港签证手续等。一旦船舶发生碰撞事故,应在保证己方船舶安全的情况下,尽力救助对方船员;并最大程度地采取防止损失扩大的措施;同时应注意保存证明损失大小的相关证据,必要时可以寻求专业海事海商律师的帮助。

船舶碰撞作为发生在海上的一种特殊交通事故,不同于普通交通事故,在事故成因、责任构成及承担、赔偿范围等方面均具有复杂性。各方当事人往往难以通过协商解决相应责任承担问题,最终多数走向诉讼。“司法”又可称之为法律的适用,在这一过程中,法律即唯一的标准,从而使司法机关作出正确的裁决。另外,根据司法平等原则中的要求保障当事人平等享有权利、权利平等受到保护、权利的救济平等、依法承担的法律责任平等内涵。以上的这些原则能够在司法实践中很好的体现出来的前提均为:对法律的适用上正确无误。只有司法机关和司法工作者对相关的法律法规熟练运用并统一行使这一制度的标准,才能救济权益受损的案外人,制止船舶碰撞的权利人的权益遭到不法损害的现象发生。因此,这就需要我们树立法律的权威,尽管随着政治、经济、社会的发展,我国关于船舶碰撞的相关立法也得到了进一步的发展和完善,但法律相较于社会发展具有滞后性和被动性,为了更好的适应实践中不断出现的新问题,应当在积极结合本国实际情况,在不断完善本国立法地前提下,吸取国外法的优秀经验,取之精华,以便更好适应新情况。

参考文献

- [1] 司玉琢. 海商法专论[M]. 北京: 法律出版社, 2012.
- [2] 司玉琢, 吴兆麟. 船舶碰撞法[M]. 大连: 大连海事大学出版社, 1995.
- [3] 王轶. 民法典之“变”[J]. 东方法学, 2020(4): 40-48.
- [4] 王利明. 侵权行为法研究(上)[M]. 北京: 中国人民大学出版社, 2004.
- [5] 王泽鉴. 侵权行为[M]. 北京: 北京大学出版社 2009.
- [6] 杨立新. 侵权责任法论[M]. 第3版. 北京: 人民法院出版社 2005.
- [7] 程啸. 侵权责任法[M]. 第2版. 北京: 法律出版社 2016.
- [8] 张新宝. 侵权责任法立法研究[M]. 北京: 中国人民大学出版社, 2010.
- [9] 王卫国. 过错责任原则: 第三次勃兴[M]. 北京: 中国法制出版社, 2000.
- [10] 张新宝. 侵权责任构成要件研究[M]. 北京: 法律出版社, 2007.
- [11] 曲涛. 船舶碰撞损害赔偿责任研究[M]. 北京: 法律出版社, 2015.
- [12] 曲涛. 船舶碰撞概念正义[J]. 中国海商法研究, 2012, 23(3): 34-43.