

互有过失船舶碰撞对第三人赔偿责任研究

张宇凡

华东政法大学, 上海

收稿日期: 2022年8月8日; 录用日期: 2022年8月30日; 发布日期: 2022年9月6日

摘要

船舶在海上航行, 常有发生碰撞之危险。根据现行《海商法》规定, 互有过失船舶碰撞中, 责任方对第三人的财产损失承担按份赔偿责任。随着我国航运业发展以及国际法律环境的变化, 此条特殊法规定已经不适应我国海上贸易活动进一步发展的需要, 也不利于保护受到损害的第三人权益。在与我国法律体系保持协调且不违背国际义务的前提下, 为了确保此次《海商法》修订的科学性, 建议将责任承担规则改成对外承担连带赔偿责任, 并考虑引入最高连带责任额限制。

关键词

船舶碰撞, 共同过失, 连带责任, 按份责任

A Study on the Liability to the Third Party in Ship Collision Caused by Joint Negligence

Yufan Zhang

East China University of Political Science and Law, Shanghai

Received: Aug. 8th, 2022; accepted: Aug. 30th, 2022; published: Sep. 6th, 2022

Abstract

There is always a risk of collision for ships when they are sailing at sea. According to the provisions of the current Maritime Law, in the collision of ships due to a joint negligence, the responsible parties shall be liable for the damage of the third party on a shared basis. With the development of China's shipping industry and the change of the international legal environment, this special rule can no longer satisfy the requirements of the further development of China's maritime trade activities, which is also not conducive to the protection of the rights and interests of the damaged third party. On the premise of maintaining coordination with China's legal system and not violating the international obligations, in order to ensure the scientific nature of the revision

of the Maritime Law, it is suggested that the mode of liability should be changed to joint and several liability, and it should be considered to introduce the maximum limit for the bearing of the liability.

Keywords

Ship Collision, Joint Negligence, Joint Liability, Shared Liability

Copyright © 2022 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. 问题的提出

《中华人民共和国海商法》(以下简称《海商法》)自通过至今已逾 29 年,这段时间内中国的航运业与对外贸易经历了飞速的发展,现有法律已经不适合我国航运活动及国际法律环境的深刻变化。因此,在交通运输部的“十二五”发展规划中,《海商法》的修订被列上议程。2018 年 11 月 5 日,交通运输部发布《中华人民共和国海商法(修订征求意见稿)》(以下简称《征求意见稿》)以及《中华人民共和国海商法》修订说明(以下简称“修订说明”),向社会征求意见。《征求意见稿》在第九章“船舶碰撞”中,仅对条文措辞进行了修改,实质内容并无变化。在原第 169 条第 2 款中,规定了互有过失的船舶碰撞对第三方损害赔偿之承担规则。修订后条文表述为“碰撞造成第三人财产损失的,各方的赔偿责任均不超过其应当承担的比例”¹,较原条文而言仅把“各船”改成了“各方”。基于此次《海商法》修改之宗旨,此条款具有滞后性,且与一般法存在冲突,对于该条的修改应再加斟酌。

2. 互有过失船舶碰撞行为之定性

船舶碰撞,指的是船舶在海上或水面航行时,因发生接触或没有直接接触但造成损害之事故,是一种侵权行为。根据船舶碰撞的原因进行划分,可以分为过失碰撞、故意碰撞和不可抗力。过失碰撞又包括两种情况,单方过失(原《海商法》第 168 条)和互有过失(原《海商法》第 169 条)。本文讨论的是互有过失船舶碰撞的情况下,各过失方对第三人财产损失的损害赔偿承担责任问题。

互有过失船舶碰撞的典型案件模型可归纳如下:甲乙两船在互相接近时,并未尽到合理的警惕或注意义务,违反了《1972 年国际海上避碰规则公约》(以下简称《1972 年避碰规则》)或《中华人民共和国内河避碰规则》的规定²,导致两船相撞或因紧急避让而发生事故的结果。此种船舶碰撞的案件中,对第三人造成的损害系由于两船共同过失行为而产生的,属于第 169 条第 2 款的调整范围³。因此,互有过失船舶碰撞属于共同过失侵权行为。

学界通说认为,共同侵权包括一般共同侵权和准共同侵权(即“共同危险行为”)。其中,一般共同侵权中“共同”的判断标准现已从“主观关联共同”转向了“客观关联共同”。对于客观关联共同的判断不强调共同侵权方之间存在的意义联络,而是强调行为上的关联性^[1]。

¹ 参见《中华人民共和国海商法》(修订征求意见稿), https://xxgk.mot.gov.cn/2020/jigou/fgs/202006/t20200623_3308111.html, 2022 年 7 月 10 日访问。

² 依法不具有免责事由。

³ 根据《第二次全国涉外商事海事审判工作会议纪要》第 131 条:“《中华人民共和国海商法》第一百六十九条第二款规定的第三人财产损失,是指除互有过失的船舶上所载货物或船员、旅客或船上其他人员的物品外,由于船舶碰撞事故所直接造成的其他财产损失。”

对互有过错船舶碰撞进行定性时,最难以解决的是船舶碰撞与损害结果之间的因果关系问题。对于因果关系的不同判断将导致不同定性,并指向不同的责任承担方式。目前最主流的因果关系判断理论为必然因果关系理论和相当因果关系理论,前者强调行为与结果之间的“必然性”联系,而后者强调结果发生的“可能性”。必然条件因果理论可以在单一因果关系的判断中有效排除不相关因素,但并不适合复杂的海上侵权损害案件[2]。因此,在判断互有过失船舶碰撞侵权时,使用相当因果关系理论进行分析更为恰当。

根据相当因果关系理论,在判断行为与结果间是否存在因果关系时,应当从事实上因果关系和法律上因果关系两个层次进行分析。结合前文的案件模型来看,在事实上便可以得出这样的结论:如果没有两船碰撞之事实,便不会对第三人造成损害,因此碰撞船舶的过失操作均对损害结果的产生发挥了作用,与损害结果之间存在因果关系。于是,各方行为构成了集体行为,甲乙两船的互有过失碰撞成立共同侵权,依法将产生共同侵权行为下的损害赔偿赔偿责任[3]。

此外,司法实务中也普遍认为,当相关船舶彼此靠近并发生碰撞危险时,两轮应具有同等的避免碰撞的责任⁴。这种责任上的关联性指向行为上的关联性,使相撞船舶的过失行为之间具有“客观关联共同”。最高人民法院在东方海外货柜航运(英国)有限公司(Orient Overseas Container Line (U.K.) Limited)与北海鸿海船务有限责任公司船舶碰撞损害赔偿纠纷再审案中提到,“两船在接近或进入警戒区时均应保持高度警惕、加强了望、减慢航速,以应对危险局面。但是,两船在初见时均处于全速前进状态,并且,初见之后,双方都没有及时减慢速度,也没有通过高频进行联系,导致无法及时妥善采取避让措施,这是双方在本案碰撞事故中均具有的共同过失”⁵。

综上,互有过失船舶碰撞系碰撞各方的共同过失行为,构成侵权法意义上的共同过失侵权,在一般法中对应的法律后果应是有关行为人承担连带赔偿责任。

3. 互有过失船舶碰撞行为之责任分担

3.1. 立法及实践现状

我国关于“船舶碰撞”的特殊法规定在《海商法》第八章,系完全借鉴我国参与的1910年《统一船舶碰撞某些法律规定的国际公约》(以下简称《碰撞公约》)。《海商法》第169条第2款系对公约第4条的转化处理。在对第三人财产损失的赔偿责任方面,第2款规定“各船的赔偿责任均不超过其应当承担的比例”。由于承担连带责任需要法律进行明文规定,因此学界一般将该条理解为按份责任[4]。而在司法实践中,法官同样认为此规定的立法本意应是碰撞方承担按份责任。在芜湖长江轮船公司与广州海运(集团)有限公司等船舶碰撞损害赔偿上诉案中,法官明确指出,原审法院的判决结果使得责任人在事实上对第三人承担了连带责任,属于法律适用错误⁶。

由此可见,目前的法律规定及其适用情况显然与我国侵权法中的共同侵权人承担连带责任存在冲突,也与船舶碰撞对第三人人身损害赔偿中的连带责任规定相冲突⁷。

随着海上贸易相关产业的巨变以及《民法典》的生效施行,我国新一代立法者看到了原法律的滞后性,意识到特别法与一般法之间需要加强协调和完善。在《海商法》修订说明中,起草者提出应“进一步明确海商法作为特别法的地位和作用,避免与一般法的重复与冲突”⁸。那么,在《海商法》修订之际,

⁴参见江苏炜伦航运股份有限公司诉米拉达玫瑰公司(MIRANDAROSELIMITED)船舶碰撞损害赔偿纠纷案,最高人民法院指导案例31号(2014年)。

⁵参见东方海外货柜航运(英国)有限公司(Orient Overseas Container Line (U.K.) Limited)与北海鸿海船务有限责任公司船舶碰撞损害赔偿纠纷再审案,最高人民法院(2012)民提字第142号民事判决书。

⁶参见芜湖长江轮船公司与广州海运(集团)有限公司等船舶碰撞损害赔偿上诉案,最高人民法院(2001)民四提字第3号民事判决书。⁷《海商法》第169条第3款:“互有过失的各方,对造成的第三人的人身伤亡,负连带赔偿责任。”

⁸参见《中华人民共和国海商法》修订说明, https://xxgk.mot.gov.cn/2020/jigou/fgs/202006/t20200623_3308111.html, 2022年7月14日访问。

仍然保留此处的明显冲突,坚持1910年的《碰撞公约》之规定,以完全转化的方式规范公约生效百年后的航运业关系,是否具有合理性呢?

3.2. 修改责任承担方式的可行性分析

在当今全球航运背景之下,新型科技的发展和避碰规则的完善已经大大降低了船舶碰撞的风险,承运人责任的逐渐加重和免责事由的大量减少也已经成为一项国际趋势。1910年《碰撞公约》中的责任承担规则,系以促进航运业发展为宗旨,为追求效率而牺牲了部分正义所订立的,属于特定历史时期的产物,具有局限性。在国际航运情况已发生巨变的情况下,没有必要再坚持借鉴公约的责任承担规则。因此,应在第169条第2款中添加“对第三人的财产损失负连带赔偿责任”的规定。以下将从三个方面论述此修改之合理性。

3.2.1. 与我国法律体系之衔接

首先,在2008年颁布的《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》的第8条中,就已经通过举证责任的重新分配将“连带责任”引入此类案件。根据规定的要求,无法对过失比例进行举证的责任人将“承担全部赔偿责任或者由双方承担连带赔偿责任。”由此可见,最高法院对互有过失船舶碰撞案件的责任分担问题已经有了新的思考,按份责任难以实现复杂的海上侵权案件中受害人伸张正义之要求。

其次,《海商法》关于拖航合同的规定中,修订前后的条文都规定了,当受托方与被托方由于过失造成第三人财产损失时,对第三人应负连带赔偿责任。该规定与一般法中共同侵权的责任分担原则是一致的。

再次,在本次《海商法》修订的新增章节“船舶污染损害赔偿责任”第13.5条同样规定,对于两船或以上船舶事故引发的污染损害,有关责任人对于无法合理分担的损害应承担连带责任。在第13.6条第二款,规定了一方赔偿后可根据“船舶碰撞”的相关规定进行追偿的权利。有学者指出,广义上来讲,油污损害也属于《海商法》第169条第2款所规定“第三人财产损失”^[5]。在互有过失船舶碰撞中,当前的《征求意见稿》对于船舶碰撞造成的油污损害与普通财产损失进行了不同的责任分担规定,且未提出合理的理由。假设在一个案件中,互有过失的甲乙两船相撞,其中乙船发生了油污泄露,此事故对第三人造成了油污污染以及其他类型的财产损失。第三人就其全部损失将甲乙两船告上法庭后,由于碰撞船舶对普通财产损失承担按份责任,因此第三人需待过失比例最终确定后才能一并获得赔偿。然而,碰撞过失的比例认定需要大量的事实调查和分析,第三人需要为此等待漫长的时间。在这种情况下,受到更大损失的第三人获得赔偿的时间反而滞后于受到单独油污损害的第三人,显然不具有合理性。

由此可见,继续沿用1910年《碰撞公约》的责任分担规则,将碰撞船舶对第三人的财产损失赔偿责任区分于其他法律规定,并无合理理由。在我国亟需推进“一带一路”倡议和“交通强国”国家战略实施的当下,使用这种滞后的责任分担规则不利于我国与沿线国家间的开放合作,对我国海商法制度体系的构建也是不利的。

3.2.2. 与我国参加国际公约之协调

由于我国参加的1910年《碰撞公约》对互有过失船舶碰撞的损害赔偿问题规定了责任承担方式,因此在修改对应法律时,需注意不能违反我国所承担的国际义务。

在《碰撞公约》的中文约文中,第四条表述如下:“船舶或其所载货物、或船员、旅客或船上其他人员的行李或财物所受的损害,应由过失船舶按上述比例承担,即使对于第三者的损害,一艘船舶也不承担较此种损害比例为多的责任”⁹。此条内容与英文版是完全对应的。单就该条文来看,公约如此规定

⁹参见中国人大网:《统一船舶碰撞某些法律规定的国际公约》, http://www.npc.gov.cn/wxzl/wxzl/2000-12/28/content_3108.htm#top, 2022年6月29日访问。

似乎意为：碰撞船舶不仅在对彼此造成的损失中按比例承担赔偿责任，在对第三人财产损害进行赔偿时也承担按份责任。

但是，结合全文来看，公约事实上并无约束对第三人赔偿责任之意。公约在第一条就对其适用范围做了明确规定。由于中文文本的表述稍显简略，其解释上可能会产生歧义，因此应结合英文约文来分析其确切含义。公约第一条的英文约文表述为“Where a collision occurs between sea-going vessels or between sea-going vessels and vessels of inland navigation, the compensation due for damages caused to the vessels, or to any things or persons on board thereof, shall be settled in accordance with the following provisions, in whatever waters the collision takes place”¹⁰。其中，“damages caused to the vessels”以及“to any things or persons on board thereof”表明，公约的约束对象为碰撞船舶间的法律关系，针对的是碰撞船舶及船舶上人身、财产本身的损害，而对相撞船舶以外的损害不具有拘束力。因此，结合公约范围重新审视第四条的规定，只能理解为该条是对碰撞船舶最终责任承担的规定，并不能解释为该条文把对第三人的责任承担方式也作出了限制。

此外，我国参加的《国际油污损害民事责任公约》第四条规定了，“如果发生两艘或多艘船舶逸出或排放油类，因而造成油污损害时，则全部有关船舶的所有人除非依第三条免责，都应对按情理无法分开的损害负连带责任。”该条内容与我国《征求意见稿》新增的相关规则是一致的。

因此，将责任分担方式更改为连带责任并不会违背我国承担的相应国际义务。

3.2.3. 与其他航运大国立法之比较

对于本文讨论的案件类型，美国法院一直以来都要求碰撞双方对财产损失承担连带责任，即采用“共同侵权行为”的责任承担形式，这种规定与其最大货主国的身份是相对应的[6]。美国法官认为，连带责任的政策基础在于为受害人提供最好的机会以获得损害填补。在有过失的被告和清白的原告之间，显然让被告承担损害成本更为可取[7]。美国更注重的是货方及财产受害方的诉求。而在英国，对于“侵权人因进行了共同一致的行为或行为过程中因存在特定关系而对同一损害承担责任”的情况，也规定侵权人之间采用“连带责任”的方式对权利人承担责任[8]。

考虑到我国已经成为世界航运大国和世界贸易大国，将连带责任引入对第三人财产损害赔偿既具有充分的可行性，也顺应了国际海事海商法律发展的趋势。

4. 对我国《海商法》的修改建议

在新的航运环境之下，现行《海商法》的制度设计不严密、可操作性差等问题随着科技迅速发展而愈加显露无遗。因此，应把握本次《海商法》的修订机会，贯彻其修订宗旨，着眼于目前的发展需要而对法律规定进行相应的调整。

在互有过失船舶碰撞案件中，对于第三人财产损失的赔偿责任问题一直以来规定着不同于一般法的责任分担方式。尽管民法上明文规定“特别法优于一般法”原则，使这一特殊规定不致给司法实践带来太大困扰，但是该原则并不能赋予《海商法》与一般民事法律的不协调以正当性[9]。

通过对我国一般法、其他海上侵权法以及我国所参与国际公约的考察，可以得出对船舶碰撞共同过失侵权人对第三人财产损失的赔偿规定连带责任具有现实可行性的结论。此修改既避免了《海商法》与一般法之间产生无必要的冲突，协调完善其与一般法的关系，也符合本次《海商法》的修订宗旨，有利于公平正义的实现和当事人利益平衡之需要。

当然，在追求公平的前提下仍然需要兼顾效率之要求。在规定连带责任的同时，可以配合其他相关

¹⁰See *Convention for the Unification of Certain Rules of Law with respect to Collisions between Vessels*, viewed 11 June 2022, <http://www.admiraltylawguide.com/conven/collisions1910.html>.

责任承担方式共同加以规范。比如,可以在连带责任之外引入最高连带责任额和海事赔偿责任限制等,如是可以在一定程度上缓解连带责任可能带来的负面效果。比如,当部分侵权行为人承担的是无过错责任并且享有海事赔偿责任限制时,该行为人可以仅在限额内承担连带责任。而对于超过限额部分的损失,应当理解为法律已经分配给受害人承担^[10]。通过此方式,侵权关系的责任人与权利人权益重新得到了调整,既体现了公平的要求,也符合新时代航运市场进一步发展的需要。

参考文献

- [1] 司玉琢. 侵权法的发展对船舶碰撞法律制度的影响[J]. 中国海商法研究, 2012, 1(1): 17-25+92.
- [2] 李志文. 海上侵权行为法基本理论研究[M]. 大连: 大连海事大学出版社, 2006: 212-217.
- [3] 余妙宏. 船舶碰撞责任下因果关系之考量——兼论船舶互有过失碰撞所致油污损害的责任主体[J]. 中国海商法年刊, 2007, 18(1): 18-29.
- [4] 曲涛. 船舶碰撞侵权行为定性之法理分析——以侵权责任法原理为基础展开[J]. 东方法学, 2020(5): 84-94.
- [5] 韩立新, 司玉琢. 船舶碰撞造成油污损害民事赔偿责任的承担[J]. 中国海商法年刊, 2003, 14(1): 215-226.
- [6] 徐峰. 侵权法视野下互有过失船舶碰撞中对第三人财产损害赔偿研究[J]. 西部法学评论, 2020(1): 116-123.
- [7] Shaw, J.D. (2007) Limited Joint and Several Liability under Section 15-38-15: Application of the Rule and the Special Problem Posed by Nonparty Fault. *South Carolina Law Review*, 58, 627-640.
- [8] 李莹莹. 海上侵权责任分担法律规则研究[D]: [博士学位论文]. 大连: 大连海事大学, 2017.
- [9] 胡正良. 我国“海商法”修改的基本问题与要点建议[J]. 国际法研究, 2017(4): 53-71.
- [10] 叶金强. 共同侵权的类型要素及法律效果[J]. 中国法学, 2010(1): 63-77.