

船舶碰撞财产损失认定问题探析

吴贵宁 舒坚¹

摘要：船舶碰撞往往会造成巨大的财产损失，而船舶碰撞财产损失的认定往往是当事人争议焦点之一。各方当事人能否就财产损失认定达成共识，根据船舶碰撞实际情况合理确定损失，是公正高效处理船碰撞纠纷的关键所在。船舶碰撞财产损失认定应遵循法律适用、赔偿原则、类型划分等总体要求，再根据实际情况分项目具体认定，并充分考虑认定的注意事项，以便各方在确定损失过程中达成一致意见。

关键词：船舶碰撞 损失 赔偿

船舶碰撞案件是典型的海事侵权案件，具有涉及主体众多、事故损失重大、责任难以划定以及调处难度较大等特点。船舶碰撞发生后，如何确定碰撞责任主体和碰撞造成的损失，如何将碰撞造成的损失分配到相应的责任主体上，均是碰撞案件调处过程中不可避免的重大问题。其中，损失认定的专业性和技术性非常强，是案件调处的难点，因此，有必要对纠纷中涉及的损失认定问题进行深入分析，提炼出处理应注意的要素，进而明确处理思路，以便各方在处理纠纷过程中达成一致意见，更为高效处理船舶碰撞纠纷。

一、认定船舶碰撞损失的总体要求

（一）船舶碰撞财产损失认定的法律适用

船舶碰撞纠纷包括船舶碰撞损害赔偿纠纷以及与船舶碰撞相关的其他纠纷，属于典型的海事纠纷。海商法和海事诉讼特别程序法系调整海上运输关系和船舶关系的特别法律，应当优先适用于船舶碰撞纠纷案件的实体和程序审理。在海商法和海事诉讼特别程序法没有规定的情况下，应当适用民法典和民事诉讼法等法律的相关规定。

对船舶碰撞造成的财产损失认定，除依据一般民事法律规范（包括法律法规和司法解释）外，主要是依据最高人民法院《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》（以下简称《船舶碰撞规定》）、《最高人民法院关于审理船舶碰撞和触碰案件财产损害赔偿的规定》（以下简称《船舶碰撞财产损害赔偿规定》）进行认定。该规定对船舶碰撞可能造成的各项损失的认定和计算标准都做出了比较详细的规定，是认定船舶

¹ 吴贵宁，广州海事法院执行局局长；舒坚，广州海事法院执行局一级法官助理。

碰撞所造成损失的重要依据。

（二）船舶碰撞损害赔偿原则

对船舶碰撞造成的财产损失认定，必须在法定的损失赔偿原则下进行，不能突破船舶碰撞损害赔偿原则。《船舶碰撞财产损害赔偿规定》第一条第1款规定：“请求人可以请求赔偿对船舶碰撞或者触碰所造成的财产损失，船舶碰撞或者触碰后相继发生的有关费用和损失，为避免或者减少损害而产生的合理费用和损失，以及预期可得利益的损失。”

《船舶碰撞财产损害赔偿规定》第二条规定：“赔偿应当尽量达到恢复原状，不能恢复原状的折价赔偿。”海商法作为民商法的特别法，应与民商法的原则和精神一致，不论“民商合一”还是“民商分立”的国家，在民商事活动中，对于损失的赔偿均是以恢复原状为基本原则。因此，在确定船舶碰撞财产损失赔偿时，应首先贯彻实际损失赔偿原则，即财产损失赔偿范围及数额的确定，应以财产及其利益所损失的价值为客观标准，损失多少，赔偿多少。例如，当船舶发生碰撞后，船舶修理费用超过船舶本身的价值时，如果依旧按照修理费进行索赔，显然有悖于商事活动的经济原则，推定全损制度解决了船舶碰撞纠纷中受损船舶未从物理上毁损灭失但进行打捞、维修明显不理性的状况下损失金额的确定问题，这就是实际损失赔偿原则的表现。只有在法律有特别规定时，才能突破实际损失赔偿原则。

《船舶碰撞财产损害赔偿规定》第一条第2款规定：“因请求人的过错造成的损失或者使损失扩大的部分，不予赔偿。”上述规定所确立的是减损原则，该原则也是与民商法的原则和精神一致。也就是说，在船舶碰撞事故发生之后，作为受害人，应该尽合理的谨慎，并采取适当的措施，尽量避免损失的进一步扩大。如果因受害人没有合理谨慎地采取减损措施，因此而造成船舶碰撞的扩大损害，就损失扩大的部分，受害人无权请求赔偿。

（三）船舶碰撞损害赔偿权利主体

对船舶碰撞造成的财产损失认定，必须将损失归于特定的权利主体，不同权利主体的确定有时会对损失的认定产生影响。船舶碰撞损害赔偿权利主体是因船舶碰撞遭受损害的自然人、法人或其他组织。一般包括受损船舶所有人、船上受损货物所有人、实施打捞和救助的主体，以及遭受人身伤害的船员、旅客和其他人员等。对于赔偿权利主体，总体而言，实践中争议不大。比较常见的争议是，当事故船舶存在光船租赁或定期租赁时，船舶碰撞造成的相关损失应由船舶所有人还是船舶承租人索赔？例如，在船舶定期

租赁时，船舶所有人与定期承租人有时没有约定修理费承担、减租等条款，因船舶碰撞造成的修理费、合理船期损失等，定期承租人往往会主张其承担了上述费用，请求责任人赔偿上述损失。而根据海商法和相关司法解释的规定，承担碰撞赔偿责任的主体应为船舶所有人，如果认定定期承租人为有权提出索赔的主体，则会出现权利主体和责任主体不对应的情况，容易造成索赔和赔偿的不对称，尤其是在责任主体根据海事赔偿责任限制规定将其责任限定在较小限额的情况下，更容易出现索赔和责任的不公平和混乱。在司法实践中，一般应坚持权利主体和责任主体相对应的原则，以利于彻底解决纠纷。

（四）损失类型

根据《船舶碰撞财产损害赔偿规定》规定的各项赔偿项目，可知船舶碰撞财产损失赔偿既包括直接损失赔偿，又包括间接损失赔偿。所谓直接损失，是指因船舶碰撞造成受害人现有财产的减少或者必要费用的支出。所谓间接损失，则是指受害人预期可得利益的丧失，即因船舶碰撞事故而使受害人所失去的本来能够获得的经济利益。比较常见的间接损失主要是合理的船期损失或渔汛损失。通过分析《船舶碰撞财产损害赔偿规定》规定的各项赔偿项目，可以看出直接损失与间接损失的区别，主要体现在具体内容和表现形式上，在赔偿原则与赔偿方式上，二者之间并无实质不同，即在船舶碰撞财产损失赔偿中，无论是对于直接损失的赔偿，还是对于间接损失的赔偿，均实行实际损失赔偿原则，采用金钱给付的赔偿方式。

二、常见损失项目的具体认定

（一）船舶全损价值损失

在船舶全损案件中，准确认定船舶价值是解决纠纷的关键所在，船舶作为直接受损物，其价值的认定往往是争议焦点。《船舶碰撞财产损害赔偿规定》第十六条规定，船舶全损，是指船舶实际全部损失，或者损坏已达到相当严重的程度，以至于救助、打捞、修理费等费用之和达到或者超过碰撞发生前的船舶价值。从上述规定看，船舶全损包括两种形式，一为实际全损，二为推定全损。实际全损，是指船舶碰撞导致船舶实际全部损失，司法实践中比较常见的是船舶碰撞沉没后无法打捞、船舶在碰撞中严重损毁等。推定全损，是指船舶碰撞导致船舶严重受损，以至于其需要支付的修理、救助、打捞等项费用将超过碰撞发生时船舶本身的价值。在此种情况下，虽然船舶可以打捞和修理，但如果沉没船舶不影响海洋环境、船舶航行安全，一般都不再采取打捞、救助措施，这时推定全损就转化为实际全损。在推定全损状态下，受损船东向过失船东索赔额为船舶

价值，而非修理费用。索赔额具体的计算方法与实际全损并无差异：船舶价值、滞期损失、支付给第三方的赔偿、船员工资、船员遣散费、利息、杂费之和。¹

在实践中，对于船舶价值的认定一般有三种做法：按照船舶建造价或者购买价扣除折旧程度的损失；通过船舶保险单或者船舶买卖合同等证据认定船舶的价值；委托第三方机构对船舶当前的市价进行评估。²《船舶碰撞财产损害赔偿规定》第八条第1款规定：“船舶价值损失的计算，以船舶碰撞发生地当时类似船舶的市价确定；碰撞发生地无类似船舶市价的，以船舶船籍港类似船舶的市价确定，或者以其他地区类似船舶市价的平均价确定；没有市价的，以原船舶的造价或者购置价，扣除折旧（折旧率按年4—10%）计算；折旧后没有价值的按残值计算。”从上述规定看，确定船舶价值损失有两种方法：市场价格法和折旧法。在实践中，要特别注意这两种方法在适用时是有先后顺序的，在确定船舶价值损失时，要先使用市场价格法，只有在市场价格无法确定时才能适用折旧法。采用折旧法确定船舶价值损失，该计算方法无法反映市场价格波动情况，尤其是在市场价格波动比较大时，用折旧法计算出来的船舶价格很难让当事人接受。从以往的案件中，有些当事人或鉴定机构，直接采用折旧法计算船舶价值损失，完全没有考虑类似船舶的市场价格。另外，在选择市场价格法时，要主要选择合适的时间和地点。根据《船舶碰撞财产损害赔偿规定》的规定，鉴定基准时间为船舶碰撞发生当时，一般理解为船舶碰撞发生当日；地点为船舶碰撞发生地为原则，以受损船舶船籍港或者其他地区为例外。

关于船舶价值损失的鉴定，虽然上述司法解释规定了评估方法，但该评估法需要鉴定机构根据专业能力、从业经验等做出判断，主观性较强，不同的评估机构基于不同的评估计算方法而得出的结论会存在差异，因此其结论的准确性难以判断。有资格接受委托进行鉴定的第三方机构的主体范围法律并没有明确的规定，实践中多为司法鉴定中心、公估机构以及其他专业资产评估机构，既可以由当事人自行委托，也可以由法院依当事人申请委托第三方鉴定，某些情况下也可以由原被告的保险公司委托机构鉴定，当存在几份结论不同的评估报告时，则由法院综合判断取舍。一般而言，申请司法鉴定的效力最优，案外人保险公司委托鉴定的效力次之，当事人一方单方委托鉴定效力最弱。当事人一方单方委托鉴定的鉴定报告，经常会因客观性、真实性而被对方当事人予以异议。

¹司玉琢、吴兆麟：《船舶碰撞法》，大连海运学院出版社1991年版，第113页。

²朱析艺：“船舶碰撞纠纷中的推定全损及价值认定法律问题研究”，载《船舶物资与市场》，2019年2期，第41-42页。

在确定船舶全损价值损失时，还需要注意的是该价值损失是否包括了船舶上的燃料、物料、备件、供应品，渔船上的捕捞设备、网具、渔具等损失。对于已包括在船舶全损价值部分，当事人无权再另行提出索赔；对于未包括在船舶全损价值部分，当事人有权另行提出索赔。一般来说，船舶上的燃料、物料、备件、供应品，渔船上的捕捞设备、网具、渔具的价值，在司法实践中比较难认定，在鉴定船舶全损价值时应一并进行司法鉴定。在处理涉及渔船碰撞的案件中，渔民一般很少保留捕捞设备、网具、渔具等的单据，很难认定捕捞设备、网具、渔具等的购买时间、购买金额、折旧程度，对于在碰撞中灭失的捕捞设备、网具、渔具等，更是连数量、型号、品牌等都不清楚，索赔人仅能提交少量的证据，甚至无法提交证据。如果仅凭索赔人提交的证据，无法认定捕捞设备、网具、渔具等的损失。但对于渔船来说，捕捞设备、网具、渔具等是必不可少的，如果仅根据证据规则对这些损失不予认定，将明显与实际情况不符，无法让人民群众感受到公平正义。为此，法院一般会向索赔人释明，在无法直接证明本船上捕捞设备、网具、渔具等的实际损失时，可证明同类船配备的捕捞设备、网具、渔具等的平均价值和使用年限，法院也可依职权向渔业主管部门、渔民协会、渔民等调查相关情况，再综合判断同类渔船配备捕捞设备、网具、渔具的基本情况和价值，结合案件调查的事实酌情作出公允的认定，以充分平衡各方的利益。

（二）船舶修理费

《船舶碰撞财产损害赔偿规定》第三条规定，船舶部分损害的赔偿包括：合理的船舶临时修理费、永久修理费及辅助费用、维持费用，但应满足下列条件：船舶应就近修理，除非请求人能证明在其他地方修理更能减少损失和节省费用，或者有其他合理的理由。如果船舶经临时修理可继续营运，请求人有责任进行临时修理；船舶碰撞部位的修理，同请求人为保证船舶适航，或者因另外事故所进行的修理，或者与船舶例行的检修一起进行时，赔偿仅限于修理本次船舶碰撞的受损部位所需的费用和损失。

从上述规定看，船舶修理可以分为永久修理和临时修理，相应产生的修理费为永久修理费和临时修理费。按照船舶碰撞损害赔偿中的恢复原状原则，因恢复损坏船舶而产生的永久性修理费用属于当事人提出索赔的损失之一。船舶修理原则上应为永久修理。但在航运实践中，如果船舶碰撞当时的环境条件无法立即对船舶进行永久性修理；或者船舶遭受的损失较轻微，暂时不影响航行；又或者当时因航运市场较好或者船舶正在执行运输航次，立即进行永久修理不符合减少损失原则。在上述情况下，可对受损船舶进

行临时性修理，以保证船舶继续航行的安全性，在船检部门临时检验合格后继续航行，再寻找适宜的时间、地点进行永久性修理。上述所产生的临时性修理费用同样属于当事人可以提出索赔的损失。

实践中争议比较大的是就近修理问题。在修船地的选择方面，司法解释明确规定船舶应就近修理。船舶就近修理的目的，主要是为了能够减少损失和节省费用。因为碰撞发生后如果受害船舶“舍近求远”除了增加费用以外，还有可能使受害船舶遭受进一步的损失。费用和损失的扩大，可能使受害船舶陷入违反受害人尽量减少损失原则的窘境，由此所产生的扩大的损失，也应由其自身承担。但作为例外，如果索赔人能够证明在其他地方修理更能减少损失和节省费用或者有其他合理的理由，损坏船舶也可以突破就近修理的原则，而选择到其他更适宜的地方修理。同时，为了减少损失，如果船舶经临时修理可继续营运，索赔人有责任进行临时修理。对于突破就近修理原则的必要性、合理性，索赔人应举证证明。如索赔人不能充分举证证明，索赔人应自行承担因违反就近修理原则而增加的修理费用。

另一个争议问题就是合并修理。船舶所有人为了节省修理时间，提高修船效率，一般会选择在修理因事故造成的损坏部位的同时，将之前需要修理的项目一并修理，这也符合船舶修理的习惯。从损害赔偿的角度看，如果船舶碰撞部位的修理，同请求人为保证船舶适航，或者因另外事故所进行的修理，或者与船舶例行的检修一起进行时、赔偿仅限于修理本次船舶碰撞的受损部位所需要的费用。除此之外，其他额外检修项目不在赔偿之列。但在实践中，有时船舶所有人在修理船舶时，没有严格区分海损项目和自修项目，导致在案件审理过程中区分两项费用较为困难，尤其是合理区分不同修理项目应分摊的修理时间更为困难。为能准确做出划分，一般需要对合理的修理费用和修理时间进行司法鉴定，再结合鉴定报告进行综合判断。

（三）辅助费用

根据《船舶碰撞财产损害赔偿规定》第三条规定，当船舶遭受部分损害时，当事人可以索赔船舶发生碰撞事故后至船舶修理完毕期间的辅助费用。《船舶碰撞财产损害赔偿规定》第十六条规定，“辅助费用”是指为进行修理而产生的合理费用，包括必要的进坞费、清航除气费、排放油污水处理费、港口使费、引航费、检验费以及修船期间所产生的住坞费、码头费等费用，但不限于上述费用。从上述规定看，辅助费用通常是指为配合海事事故调查、准备船舶维修、船舶修理而产生的合理费用，通常是由海事部门、

港务部门、检验检疫部门、船级社或其他独立船舶检验机构、技术服务公司、船舶代理公司、船舶修理公司等收取的港费用。对辅助费用的认定，必须紧扣费用的必要性、关联性和合理性进行审查，一般要根据索赔人提出的诉请，进行逐项审查。在审查过程中，应了解和关注航运实践情况，尽量作出符合航运实际的认定，避免凭主观作出判断。

（四）救助费

根据《船舶碰撞财产损害赔偿规定》第三条规定，船舶损害赔偿合理的救助费。船舶碰撞事故有时会造成被碰撞船舶严重受损，需要第三方船舶提供救助，从而产生救助报酬。根据《海商法》第 183 条的规定，救助报酬应由获救船舶或财产的所有人支付。鉴于上述海难救助的产生以及救助报酬的支付，均是因为碰撞船舶的过失行为所导致的。因此，对于上述已经支付的救助报酬，受损船舶所有人可以向加害船舶追偿。实践中，争议最大的是救助报酬金额的确定，包括救助主体、救助方式、救助时间、报酬标准等各项要素的争议。《海商法》第 182 条第 3 款规定，救助费用是指救助方在救助作业中直接支付的合理费用以及实际使用救助设备、投入救助人员的合理费用。救助报酬实行“无效果、无报酬”原则。根据《海商法》第 180 条规定，确定救助报酬应当综合考虑救助方所用的时间、支出的费用和遭受的损失等十项因素。另根据《海商法》第 183 条规定，救助报酬的金额，应当由获救的船舶和其他财产的所有人，按照船舶和其他各项财产各自的获救价值占全部获救价值的比例承担。该规定确定了救助报酬的分担原则，即救助人对船舶和船载货物救助成功的，救助费用应当由各被救助方按照各自获救价值占全部获救价值的比例分摊，由各获救方按照其财产获救价值比例承担救助报酬，救助方不能要求任一获救方承担超过按照上述比例原则应当承担的部分，各获救方相互之间亦不负连带支付救助报酬的责任。

按照救助行为的实施有无法律上的强制性，海难救助可分为强制救助与自愿救助。强制救助行为，只能由法定的主管机关来行使，其他任何法人或个人不具此项权力。《海商法》第 192 条规定：“国家有关主管机关从事或者控制的救助作业，救助方有权享受本章规定的关于救助作业的权利和补偿。”根据该条规定，国家主管机关从事海难救助仍然享有一般救助人救助作业的权利并获得相应的补偿，不问救助是否有效果。但在认定国家主管机关的救助补偿是，应注意其救助成本应与专业救助、非专业的营运船舶救助有所区别，如参与救助人员的工资、使用国家配备的船舶、设备等，不能与专业救助或营运船舶的非专业救助同样考虑。

（五）打捞费

根据《船舶碰撞财产损害赔偿规定》第三条规定，船舶损害赔偿包括合理的沉船的勘查、打捞和清除费用，设置沉船标志费用。船舶碰撞有时会导致船舶或者船载货物沉没、落海，如果沉船、沉物处于航行密集的水域、航道、港池等，会给航行安全带来极大的危险，为了公共安全和社会利益，必须对沉船、沉物进行打捞清除。通常，沉船、沉物的所有人应当主动进行清除打捞，支付打捞费用后再根据船舶碰撞责任比例向对方船舶责任人索赔。在航运实践中，有小部分沉船、沉物的所有人基于经济考虑等各种原因，没有主动履行打捞义务，则海事主管机关有权委托打捞公司强制进行打捞清除，并根据海上交通安全法的规定要求沉船沉物的所有人、经营人承担打捞费用。如各方在打捞前签订了打捞合同，打捞费一般按合同约定的费用确定。如因实施强制打捞等原因未签订打捞合同，则因综合考虑打捞成本、市场价格等因素综合认定。

（六）拖航费用

根据《船舶碰撞财产损害赔偿规定》第三条规定，船舶损害赔偿包括合理的拖航费。关于拖航费用，司法实践中对于是否需要拖航一般争议不大，各方争议主要是拖航费用的合理性。对于已实际支付的拖航费用，如果没有充分证据证明该费用明显高于市场价或有其他明显不合理的，一般应按索赔人实际支付的金额予以认定。实践中会有一些小船东，在拖航时没有签订拖航合同，拖航后没有及时支付拖航费用，或支付了拖航费但没有保留拖航费用的凭证，导致各方当事人对拖航费用是否合理、拖航费用是否实际支付等，存在很大的争议。这时，应结合拖航的必要性、拖航成本、拖航地合理的市场价格等，结合案件现有的证据做出合理判断。

（七）共同海损分摊

根据《船舶碰撞财产损害赔偿规定》第三条规定，船舶损害赔偿包括共同海损分摊。船舶在紧急情况下，通常是在碰撞紧迫局面形成后，一方或双方船舶为了避免碰撞所作的特殊牺牲，不论最终船舶是否实际发生碰撞，一方或双方船舶所作出的合理特殊牺牲，均属于船舶碰撞造成的损失，可以作为损失向对方船舶提出索赔。需要注意的是，在一方船舶采取了特殊牺牲，成功避免了船舶碰撞，这时所造成的损失仍属于船舶碰撞的损失范畴，应依照海商法有关船舶碰撞的规定赔偿。当然，一方向对方船提出索赔的前提是对方船对碰撞事故或造成碰撞紧迫局面有过失。如果对方船没有过失，则一方船所做的特殊牺牲可能构成共同海损，但不成为可以向对方船索赔的共同海损分摊。

（八）租金或者运费损失

根据《船舶碰撞财产损害赔偿规定》第三条规定，船舶损害赔偿包括碰撞事故航次的租金或者运费损失。一般认为，事故航次的运费或者租金损失，是指因船舶碰撞导致船舶损坏，使得碰撞时正在履行的运输合同或者租船合同被迫取消，从而造成受损船舶权利主体的运费或租金损失。受损船舶的运费或租金，不属于有形财产的损失，是因船舶碰撞事故而使受害人所失去的本来能够获得的经济利益，属于间接损失。

《船舶碰撞财产损害赔偿规定》第十一条规定，租金或者运费损失的计算：碰撞导致期租合同承租人停租或者不付租金的，以停租或者不付租金额，扣除可节省的费用计算。因货物灭失或者损坏导致到付运费损失的，以尚未收取的运费金额扣除可节省的费用计算。从上述规定看，受损船舶所有人因船舶碰撞所损失的运费或租金，并非是提单或租船合同中订明的运费或租金，而是经过合理扣减后所余的净利润损失。船舶损坏导致受损船舶所有人正在履行的运输合同或者租船合同被迫取消，受损船舶所有人可以节约相应的营运成本，这些节约的成本项目应从其索赔的运费或租金损失中予以扣减。一般而言，可以扣减的营运成本包括船员工资、燃油、物料、港口规费、卸货费和税金等。在审查以上可扣减成本时，应区分该费用是否已实际支付，是否可以在拟履行的合同中实际节约，不能简单按照项目予以扣除。

（九）合理的船期损失

根据《船舶碰撞财产损害赔偿规定》第三条规定，船舶损害赔偿包括合理的船期损失。船期损失，是指船舶所有人等因船舶丧失使用机会而导致的预期可得利益的损失。根据船舶是否遭受全损，可以分为船舶全损的船期损失、船舶部分受损的船期损失，前者是船舶所有人因船舶全损而寻找替代船舶的合理期间内遭受的运费或租金损失，后者是指船舶所有人因船舶部分受损而进行修理的合理期间内遭受的运费或租金损失。

根据《船舶碰撞财产损害赔偿规定》第十条规定，船期损失的计算期限：船舶全损的，以找到替代船所需的合理期间为限，但最长不得超过两个月；船舶部分损害的修船期限，以实际修复所需的合理期间为限，其中包括联系、住坞、验船等所需的合理时间。船期损失，一般以船舶碰撞前后各两个航次的平均净盈利计算；无前后各两个航次可参照的，以其他相应航次的平均净盈利计算。从上述规定看，对于船舶全损的船期损失的计算期限，以找到替代船舶所需要的合理期间为限，但最长不超过 2 个月。但从多年的实践看，很少碰到索赔人在 2 个月之内找到替代船舶的，赔偿责任主体也没有抗辩索赔

人应在 2 个月之内寻找替代船舶的，故船舶全损的船期损失的计算期限基本上都是按照 2 个月计算。对于船舶部分受损的船期损失的计算期限，以实际修复所需的合理期间为限。需要注意的是，合理的修船时间不仅仅包括船舶在船厂的修理时间，而是包括联系修理、进厂、修理、验船、出厂等的全部合理时间。与合理的修理费用一样，合理的修船时间是实践中争议较大的事实，绝大多数案件的当事人都对合理的修船时间有争议，需要法院依法作出认定。为提高认定合理修船时间的公平性和可操作性，一般是在鉴定合理的修船费用时，一并对合理的修船时间进行鉴定。对于计算船期损失的标准，一般以船舶碰撞前后各两个航次的平均净盈利计算。在船舶全损的情况下，替代船舶与全损的船舶并不相同，新船舶的航行航次一并不能认定为碰撞后的航次，故只存在碰撞前的两个航次，不存在碰撞后的两个航次。对此，应该以其他合理的相应航次作为计算依据。在船舶部分受损的情况下，则应该以船舶碰撞前后各两个航次作为计算依据。需要注意的是，无论是以哪个航次作为船期损失的计算依据，应注意该期间航运市场是否有明显异常波动，如有明显异常波动，则应考虑采取其他合理航次作为计算依据，例如可参照上一年度同时期的航次作为计算依据。主张航运市场有明显异常波动导致计算出的船期损失不合理的一方，对此负有举证责任，应向法院提交相应的证据予以证明。此外，平均净盈利是会计概念，不是简单的收入减去成本，法院很难根据当事人提供的证据直接作出认定，一般需要专业的机构进行司法鉴定。

根据《船舶碰撞财产损害赔偿规定》第十条规定，渔业船舶的船期损失期限应扣除休渔期，或者以一个渔汛期为限。渔船渔汛损失，以该渔船前 3 年的同期渔汛平均净收益计算，或者以本年内同期同类渔船的平均净收益计算。渔船的船期损失，也称渔船渔汛损失，在司法实践中争议较大，也是法院审理认定的难点。从上述规定看，对于渔业船舶的净收益标准来说，法律规定以渔船前 3 年的同期渔汛平均净收益计算，或者以本年内同期同类渔船的平均净收益计算。实践中，通常选择前一个标准作为计算渔捞损失的依据。如果前一个标准不具备，则以后一标准作为计算依据。在计算渔船的渔汛损失时，要注意渔船与商船不同，就是计算渔汛损失的赔偿期限要扣除休渔期，或者是直接以一个渔汛期为计算期限。

还有一点需要注意的是，渔船往往很少保留有关收益的证据材料，实践中认定渔汛损失非常困难。与认定渔船的捕捞设备、网具、渔具等损失一样，法院可向索赔人释明，在无法提供本渔船收益的直接收益证据时，可证明同类船的收益情况，法院也可依

职权向渔业主管部门、渔民协会、渔民等调查同类渔船的收益情况，结合案件调查的事实酌情作出公允的认定，以充分平衡各方的利益。

（十）船上财产损失

《船舶碰撞财产损害赔偿规定》第四条规定，船上财产的损害赔偿包括：船上财产的灭失或者部分损坏引起的贬值损失；合理的修复或者处理费用；合理的财产救助、打捞和清除费用，共同海损分摊；其他合理费用。《船舶碰撞财产损害赔偿规定》第九条规定，对船上财产损失做了详细的规定，对各类型的财产损失如何计算均做了规定。但在实践中，往往是无法准确认定船上财产的种类、数量、损坏程度等，从而无法根据上述规定做出准确的计算。在认定船上财产损失，应充分尊重船上存在相关财产的客观性，发挥主观能动性，尽量查清船上财产的情况。对于价值较大的财产，要求索赔人充分举证，如索赔人不能充分举证，应承担举证不能的不利后果。对于价值较小的财产，应适当减轻索赔人的举证责任，可根据实际情况酌情认定该财产的价值。

（十一）第三人财产损失

《船舶碰撞财产损害赔偿规定》第六条规定，船舶碰撞造成第三人财产损失的，应予赔偿。此条规定的第三人财产损失，一般指碰撞船舶所有人和船载货物所有人以外的第三人因船舶碰撞造成的财产损失。实践中，最为常见的是船舶碰撞后因失去控制而触碰码头、港口设施、航标、养殖设施、养殖物等。对于这些损失的认定，可使用船舶触碰赔偿的相关规定，不一一展开详述，重点论述实践中争议较大的碰撞养殖设施、养殖物赔偿问题。对这个争议问题，《全国法院涉外商事海事审判工作座谈会会议纪要》专门进行了规定，因船舶碰撞或者触碰、环境污染造成海上及通海可航水域养殖设施、养殖物受到损害的，被侵权人可以请求侵权人赔偿其由此造成的养殖设施损失、养殖物损失、恢复生产期间减少的收入损失，以及为排除妨害、消除危险、确定损失支出的合理费用。养殖设施损失和收入损失的计算标准可以依照或者参照《最高人民法院关于审理船舶油污损害赔偿纠纷案件若干问题的规定》的相关规定。被侵权人就养殖损害主张赔偿时，应当提交证据证明其在事故发生时已经依法取得海域使用权证和养殖许可证；养殖未经相关行政主管部门许可的，人民法院对收入损失请求不予支持，但被侵权人举证证明其无需取得使用权及养殖许可的除外。被侵权人擅自在港区、航道进行养殖，或者未依法采取安全措施，对养殖损害的发生有过错的，可以减轻或者免除侵权人的赔偿责任。从上述规定看，船舶碰撞造成养殖设施、养殖物损失的，首先要查明索赔人是否是

养殖设施、养殖物的权利人，还要查明索赔人在事故发生时是否已经依法取得海域使用权证和养殖许可证，以及索赔人是否对养殖设施、养殖物采取相应的安全保护措施，然后在根据查明的事实确定赔偿的具体项目和标准。

三、船舶碰撞财产损失认定的几个注意事项

（一）关于先行垫付费用问题

船舶碰撞事故发生后，往往会发生财产损失，有时会发生船舶沉没、漏油，需要及时对船舶进行勘查、探摸、堵漏、清污、救助、打捞等工作，这些都需要支付大量的费用。有部分当事人因为经营困难等原因无法支付上述费用。为及时开展上述工作，尽量减少船舶碰撞造成的损失扩大，碰撞双方当事人会按照一定的责任比例先行垫付费用，或仅由一方先行垫付费用。对于垫付的费用，如果碰撞双方均要承担责任的，一方先行垫付的费用超出其责任范围的部分，应由另一方返还。上述垫付费用不应计入损失总额按双方责任比例分担。如果计入损失总额向对方索赔，会产生损失认定的混乱，尤其是双方或一方可以享受海事赔偿责任限制时，容易产生明显的不公平。

（二）关于其他合理费用问题

根据《船舶碰撞财产损害赔偿规定》第三条规定，船舶损害赔偿包括其他合理费用。其他合理费用是一个兜底条款，也就是说在船舶碰撞损害赔偿中，除了《船舶碰撞财产损害赔偿规定》列明的赔偿项目外，根据实际损失赔偿原则，受损方还可以根据因船舶碰撞遭受的实际损失，在必要合理的范围内向责任方提出索赔，法院应重点审查该费用的必要性和合理性。法院在对属于是否其他合理费用进行审查时，要特别注意该费用项目是否与其他索赔项目存在重叠或交叉，要避免同一损失以不同的损失项目充分索赔。

（三）关于计算损害赔偿的货币

《船舶碰撞财产损害赔偿规定》第十四条规定，计算损害赔偿的货币，当事人有约定的，依约定；没有约定的，按以下相关的货币计算：按船舶营运或者生产经营所使用的货币计算；船载进、出口货物的价值，按买卖合同或者提单、运单记明的货币计算；以特别提款权计算损失的，按法院判决或者调解之日的兑换率换算成相应的货币。从上述规定看，人民法院在确定损害赔偿的货币时，不能简单以人民币作为确定赔偿的币种，而是根据当事人约定或实际产生的币种确定。根据上述规定，法院在审理船舶碰撞案件时，应查明当事人对计算损害赔偿的货币是否有约定，如果事先没约定定的，应在庭审中询问当事人就计算损害赔偿的货币的意见，征询当事人是否能就计算损害赔偿的货币

达成一致意见。如果当事人事先没有达成一致，诉讼过程中也未能达成一致意见，则根据案件实际情况确定计算损害赔偿的货币。

（四）关于利息损失问题

《船舶碰撞财产损害赔偿规定》第十三条规定，利息损失的计算：船舶价值的损失利息，从船期损失停止计算之日起至判决或者调解指定的应付之日止；其他各项损失的利息，从损失发生之日或者费用产生之日起计算至判决或调解指定的应付之日止；利息按本金性质的同期利率计算。根据上述规定，船舶碰撞造成的各项损失可以相应计算利息损失，利息损失的起算时间应分项目确定。需要注意的是，船舶碰撞案件的利息均是计算至判决或调解指定的应付之日止，与其他类型的案件不完全一样，其他金钱给付案件的利息一般是计算至责任人实际赔付之日止。对于以外币作为计算损害赔偿的币种时，如当事人对外币如何计算利息达成一致意见的，按照当事人的约定处理；如当事人未能就外币如何计算利息达成一致意见的，可以参照中国银行同期同类外币贷款利率计算。