

探索船舶碰撞案件过失与责任模型建构

——以广州海事法院典型船舶碰撞案件判决结果为样本

尹忠烈 舒坚*

摘要：船舶碰撞案件过失的认定，涉及到船舶适航、船员适任和避碰规则的理解，是船舶碰撞案件审理的难点。而过失与责任的关系，关乎各过失对碰撞事故发生的影响，直接决定责任的大小，是船舶碰撞案件审理的痛点。船舶碰撞事故中的过失，应以通常船员所具有的能力即以客观标准为主，结合主观心态作为判断标准。本文以广州海事法院典型船舶碰撞案件判决结果为样本，得出碰撞事故中的过失判定主要依据避碰规则、人员适任、船舶适航性的遵守等进行综合认定。

关键词：船舶碰撞；过失；责任模型

前言

在海商法中，通常所说的过失是指行为人具有过失心理状态下作出的行为，即过失行为，而不是单指过失的心理状态。¹判断是否构成过失有两种依据，一种是以当事人能否预见到为标准，即主观标准，由于每个人的知识能力不同，该标准会因人而异。另外一种是以当事人应该能预见到为标准，即一般人的能力为判断标准，不以单个人的个人能力为标准，即客观标准。按照我国法律和法规规定，船员需经过专业学习和培训，具有相应的航海能力且通过适任考试后取得相应的资质。如遵守避碰规则、人员适任、船舶适航性等要求，碰撞事故一般可以避免。

一、人员配置过失

该情形发生在个体船东或者小船公司较多，大型船公司较少出现。一般指没有按照最低配员证书要求配备人员，常出现的是人员缺少、人员资质与最低配员证书要求不符、船员类型与船舶类型不符，如无限航区的船舶持配备沿海航区的证书的船员。当然在以人员配置问题确定船舶碰撞的过失时，要注意因果关系，如机舱配备缺少一个机工，与驾驶人员操作失误致使船舶碰撞没有直接的因果关系，不应当作为确定过失责任比例考虑的因素。

船员配备不符合要求，特别是无证船员担任航行值班，是碰撞事故发生的决定性因素，发生此类事故，该船至少要承担大部分责任。如（2014）广海法初字第

*尹忠烈 广州海事法院执行局副局长，舒坚 广州海事法院执行局法官助理。

¹司玉琢、吴兆麟：《船舶碰撞法》，大连海事大学出版社 1995 年版，第 23 页。

第 346 号案件中“鲁荣渔 52311”轮两名驾驶台值班人员均未持有有效的渔业船舶船员适任证书，违反《山东省渔业港口和渔业船舶管理条例》第二十八条的规定，不能满足航行安全要求；在该轮航行过程中，负责瞭望的水手却在修理罗经照明灯，负责操舵的水手的视线被挡住，未能保持正规瞭望，致使其不能及时发现前方交叉航行的“锦航 18”轮，违反《1972 年国际海上避碰规则》第五条的规定；该轮在与“锦航 18”轮形成交叉相遇局面时，作为让路船，没有履行让路船职责，违反《1972 年国际海上避碰规则》第十六条规定。“锦航 18”轮作为直航船，在发现“鲁荣渔 52311”轮与本船业已形成紧迫局面时，未能及时采取有效措施避免碰撞，其行为违反了《1972 年国际海上避碰规则》第十七条第二款、第三十四条第四款的规定。根据两轮的过失程度，“鲁荣渔 52311”轮承担 80%的过失责任，“锦航 18”轮承担 20%的过失责任。

二、设备配置问题

如助航设施配备不全，船舶主机、舵机出现问题，关闭 AIS 系统，号灯开启不当或有故障，号型悬挂不当。这需要与事故的发生有直接因果关系，才能作为过失程度的考量因素。如一船晚上抛锚，开启了锚灯，被他船碰撞，事后发现锚泊船的锚灯没有使用船舶专用的灯泡，对事故的发生有直接因果关系，作为判定锚泊船过失程度的一个因素。如（2014）广海法院初 1043 号案，碰撞事故发生时能见度良好，“盛安达 7”轮属于锚泊船，“化运 2”轮属于在航船。“化运 2”轮在能见度良好的情况下，“盛安达 7”轮吨位达 2373，不存在岛礁遮蔽的情况，“化运 2”轮值班人员在碰撞前 7 分钟通过雷达竟然没有观测到“盛安达 7”轮，直至距离 150 米左右才发现“盛安达 7”轮，可见“化运 2”轮未使用雷达继续有效观测，存在严重的瞭望疏忽，违反了《1972 年国际海上避碰规则》第五条和第八条第一款的规定，是事故发生的主要原因。“化运 2”轮在岛礁区水域航行和在船舶转向期间，值班驾驶员没有按海员通常做法，在晨昏朦影时段、岛礁区水域航行时保持应有的戒备，违反了《1972 年国际海上避碰规则》第二条第一款的规定，也是事故发生原因之一。“盛安达 7”轮未尽到锚泊值班职责，来船接近时未使用声响信号警示来船，违反了《海船船员值班规则》第四十六条第（三）款第（3）项的规定，在船舶习惯航路（非锚地）水域锚泊，违反了《珠江口水域船舶安全航行规定》第十三条的规定，未保持 AIS 设备处于正常工作状

态，导致他船无法从相关航行设备中发现本船，违反了《国内航行船舶船载电子海图系统和自动识别系统设备管理规定》第二十二条的规定，锚灯灯泡为非认可的船用产品，不符合《国内航行海船法定检验技术规则（2004）》的规定，也是造成事故发生的直接原因。“化运 2”轮承担 80%的过失责任，“盛安达 7”轮应承担 20%的过失责任。

三、避让措施的过失

涉及航行规则的适用，如港章、地方规则、国际海上避碰规则的适用，非常复杂。还有船舶之间的航路权的等级关系，在能见度良好的情况下，失控船、操纵能力受限的船舶，其他机动船都要给它让路；其次是从事捕鱼的船舶，其他机动船要给它让路。如果能见度不良，就没有让路的与直航船的区分，大家都要尽最大程度谨慎航行，以一切措施避免碰撞，不会有一船给另一船让路，因为在能见度不良的情况下，互相无法用肉眼看清对方态势，也就无法准确采取避让措施，只能靠大家都谨慎慢行以避免碰撞事故发生。

1.未保持正规瞭望。瞭望疏忽，没有及时发现来船，这是一般碰撞事故都会有的，由于发现并掌握对方船舶态势是采取避碰措施的前提，对于在航船，此过失一般会被判定为重过失，对责任大小有较大影响。《1972 年国际海上避碰规则》第五条规定，每一船舶应经常使用视觉、听觉以及适合当时环境和情况下一切有效的手段保持正规的瞭望，以便对局面和碰撞危险作出充分的估计。《内河避碰规则》第六条规定，船舶应当随时用视觉、听觉以及一切有效手段保持正规瞭望，随时注意周围环境和来船状态，以便对局面和碰撞危险作出充分的估计。前述规则均在非常靠前的条文规定了瞭望，可见保持正规瞭望对一艘的重要性。

船舶碰撞事故统计结果表明，没有保持正规瞭望是绝大部分碰撞事故发生的原因，绝大部分当事船舶都被指责没有保持正规瞭望。瞭望通常意指“对船舶所处水域的一切情况进行观察，并对发生的一切情况作出充分的估计和分析”²。瞭望的目的不仅仅在于观察，更在于分析和判断，这才是瞭望的目的。从规则条文来看，瞭望条款是适用于任何时候、任何船舶，包括在航船、锚泊船，即使是失去控制的船舶和操纵能力受限等享有最高航路权的船舶，仍应保持正规瞭望，否则将会被指责有过失，从而判定责任。

²蔡存强编著 《国际海上避碰规则释义》，人民交通出版社 1995 年版，第 136 页。

瞭望人员是指专门负责或承担对周围的海况进行全面观察的航行人员。1978年 STCW 公约第二章“航行值班中应遵守的基本原则”第9条“瞭望”规定：为保持正规瞭望，瞭望人员应集中精力，并不应承担或者分配给会妨碍本工作的其他任务，瞭望人员和舵手的职责是分开的，舵手在操舵时不应被视为瞭望人员，但在小船上，能在操舵位置无阻碍地看到周围情况，且不存在夜间视力减损或执行正规瞭望的其他障碍除外。瞭望人员应具备如下条件，一是具备履行瞭望职责的身体素质，如视力不能有色盲；二是需要具备一定的航海知识，掌握一定的航海技能。对于海事审判的角度来讲，只有具备一级水手或者三副以上适任证书的，才可视为具备瞭望资质。至于瞭望的手段，并不是我们通常理解的视觉，通常包括视觉、听觉以及适合当时环境下的一切手段。听觉主要是用来获取船舶声号方面的信息，特别是能见度不良，如《1972 国际海上避碰规则》第四章专门对各种情形下船舶应使用的声号作出了规定，特别是其中的第三十五条，规定了在能见度不良的情形下各种船舶使用的声号，由于能见度不良，视觉瞭望严重受限，声号的获取及听觉瞭望对于船舶安全航行非常重要，当然随着科技的发展，雷达等现代化助航设备的作用越来越重要，但是无论如何不能代替听觉的瞭望。其他的瞭望手段还包括雷达、自动标绘雷达的值守，VHF 值守等。

特别注意，保持正规瞭望不仅是在航船的责任，也是锚泊船的责任，锚泊船如有违反也应承担相应的责任。如在（2018）粤 72 民初 702 号案中，“顺晖 610”轮疏忽瞭望，锚泊船“粤湛渔 01103”船未安排人员锚泊值班、疏忽瞭望是事故的原因。作为在航船的“顺晖 610”轮疏忽瞭望，没有发现锚泊的“粤湛渔 01103”船，以致没有采取任何避让措施，是碰撞发生的主要原因。“顺晖 610”轮承担 75% 的过失责任，“粤湛渔 01103”船承担 25% 的过失责任。如在（2017）粤 72 民初 1095 号案中，在能见度良好的情况下，“泰华航 678”轮和“粤江城渔运 89619”船在事故前均未发现对方，存在严重瞭望疏忽，两船过失程度相当，应对事故负同等责任。

2.没有使用安全航速。该项过失对事故在航船间发生的碰撞发生有重要影响，在认定责任中是一个重要考虑因素。安全航速是指凡是能采取适当有效的避碰行动，并能在适合当时环境和情况的距离以内把船停住的速度³。到底多少节为安

³蔡存强编著，《国际海上避碰规则释义》，人民交通出版社，1995 年版，第 154 页。

全航速，《1972 年国际海上避碰规则》没有作规定，也无法作出统一规定，因为这与当时的航行环境密切相关。如果当地航行规则有限速规定，超过最高限速肯定不是安全航速，低于限速也不一定是安全航速，航速太低船舶的舵效很差，严重影响船舶操纵，对此需注意。

在(2007)广海法初字第 317 号案中“繁安 69”轮当班驾驶员疏忽瞭望，未采取安全航速航行，当距他船约 350 米时才发现对方船舶，由于船速过快和距离过近，驾驶员虽采取全速倒车、操右满舵的紧急措施，但都为时过晚，与对方船发生了碰撞。该船在疏忽瞭望、判断碰撞危险、采取避碰措施方面存在严重过失。

“繁安 69”轮没有尽可能沿本船右舷一侧航道行驶是导致事故的重要原因。“繁安 69”轮船员配备不足，时值台风吹袭期间，没有配备持有适任证书的水手和 GMDSS 操作员加强值班瞭望，也是导致事故发生的原因之一。“粤惠州货 0326”轮在避台风锚泊期间，没有开启雷达、甚高频无线电话以及 AIS 设备，没有随时用一切有效的手段保持正规的瞭望，存在疏忽瞭望的过失。在防台风特别时段，未留有足以保证船舶安全的船员值班，未采取加强值班的措施，也是导致事故发生的原因之一。“繁安 69”轮承担 80%过失责任，“粤惠州货 0326”轮承担 20%过失责任。

3.对遇，是指两艘机动船在相反或接近相反的航向上相遇致有构成碰撞危险。根据《1972 年国际海上避碰规则》第十四条规定，双方均应向右转向，从而各从他船的左舷驶过。未按规定及时采取避让措施的船舶一般承担主要责任。

如在（2016）粤 72 民初 2 号案中“铭扬洲 179”轮在“穗东方 332”轮右舷舷角 6° 方位，两轮形成对遇局面。“穗东方 332”轮没有利用一切有效手段及早发现来船并采取有效措施避免碰撞，在两轮相距约 500 米时才发现“铭扬洲 179”轮，此时两轮已形成碰撞危险紧迫局面。在“铭扬洲 179”轮要求会红灯的情况下，“穗东方 332”轮没有对会遇局面作出正确的判断，仍然认为应绿灯会遇，并向左转向，导致碰撞事故的发生，违反了《1972 年国际海上避碰规则》第十四条的规定。“铭扬洲 179”轮在两轮相距约 1000 米形成对遇局面、构成碰撞危险时，未密切关注来船的航行动态，在发现来船要求绿灯会船及避让行动异常的情况下，未能及早采取有效措施，包括减速、停车、倒车或大幅度的转向以及其他可能背离规则的有效措施，以避免碰撞，违反《1972 年国际海上避碰

规则》第八条规定。“穗东方 332”轮在两轮处于对遇紧迫局面的情况下，错误地采取向左转向的避让行动，是碰撞事故发生的主要原因，“穗东方 332”轮承担 70%的过失责任，“铭扬洲 179”轮承担 30%的过失责任。

4.追越，一般由被追越船承担全部责任，至少是绝大部分责任。《1972 年国际海上避碰规则》第十三条第二款规定，追越是一船从他船正横后大于 22.5 度的某一方向赶上他船时，即该船对其所追越的船所处的位置，在夜间只能看到被追越船的尾灯而不能看见它的任一舷灯。构成追越的条件是：1.追越船所处的方位为被追越船正横后大于 22.5 度角；2.追越船与被追越船处于互见中；3.追越船的船速大于被追越船。由于航海上的谨慎性和避免碰撞的需要，《1972 年国际海上避碰规则》第十三条第三款规定，当一船对其是否在追越他船存有任何怀疑是，应假定在追越并应采取相应的行动。为避免追越船与被追越船方位的变化导致避让义务混乱，该条第四款规定，随后两船的方位的任何变化，并不能改变追越船和被追越船的权利义务，直到追越船驶过让清为止。我国《内河避碰规则》对于内河追越有类似规定。

如在（2015）广海法初 160 号案中，“顺利”船由三水开往顺德途经顺德水道大洲监管点对开水域时，在追越“桂平南货 33”船的过程中发生碰撞事故，造成两船不同程度受损，“桂平南货 33”船的三层驾驶台全损，船尾、驾驶楼严重变形，工作艇沉没，“顺利”船在本次碰撞事故中负全部责任，“桂平南货 33”船在本次事故中无责任。

5.交叉相遇，指两机动船船艏向交叉，但不包括对遇局面和追越局面。一般由首先违反避让规则导致碰撞危险方承担主要责任。《1972 年国际海上避碰规则》第十五条规定，有他船在本船右舷的应该给他船让路。进入互见状态后，及未时判断会遇态势，决定谁是直航船谁是让路船。让路船不让路导致紧迫局面的出现，往往负有较大责任。

最典型的是东方海外货柜航运(英国)有限公司与北海鸿海船务有限责任公司等船舶碰撞损害赔偿纠纷案，该案历经一二审均认为直航船独自采取避让措施不当系主要过失，应承担主要责任（广州海事法院（2009）广海法初字第 4、292 号，广东省高级人民法院(2010)粤高法民四终字第 86、87 号）。一审认为：“东方海外欧洲”轮与“兴海 668”轮形成交叉相遇格局，“兴海 668”轮为让路船，

负有让路义务。作为让路船，“兴海 668”轮应及早减慢速度，并采取大幅度向右转向以避让直航船，“兴海 668”轮迟延采取措施，是造成本案碰撞危险局面的原因之一。“东方海外欧洲”轮为直航船，负有保向保速义务。此外，“东方海外欧洲”轮从东博寮水道出港，即将穿越通航分道，应在通航分道的端部驶出，在分道通航制区域端部附近行驶时应特别谨慎，并且在穿越通航分道时应尽可能与分道的船舶总流向成直角穿越。因此，“东方海外欧洲”轮应沿着东博寮水道出口分道，驶向担杆水道出口分道，再向左转向。但是，“东方海外欧洲”轮未采取一切有效手段保持瞭望，并作出合理判断，于当日 05 时 44 分，刚进入东博寮水道分道通航制区域端部警戒区时即开始大幅度左转，造成两船紧迫局面。“东方海外欧洲”轮称，由于“兴海 668”轮未及时采取右转避让措施，“东方海外欧洲”轮被迫根据《避碰规则》第十七条第 1 款第(2)项的规定，独自采取操纵行动，以避免碰撞。但是，根据《避碰规则》第十七条第 1 款第(3)项的规定，即使“兴海 668”轮未及早让路，在当时的环境下，“东方海外欧洲”轮独自采取行动也不应对在本船左舷的“兴海 668”轮采取向左转向。“东方海外欧洲”轮在发现“兴海 668”轮已经向右转向避让的情况下，仍继续大幅度左转。“东方海外欧洲”轮的错误行动是导致本案碰撞危险局面的主要原因。“东方海外欧洲”轮承担 60%责任，“兴海 668”轮承担 40%责任。二审维持一审的责任判定。

最高院以(2012)民提字第 142 号提审，认为，让路船不及时采取避让措施是事故发生的主要原因，应承担主要责任，直航船独自采取措施不当是事故发生的次要原因，承担次要责任。具体如下：“东方海外欧洲”轮与“兴海 668”轮形成交叉相遇的局面。在交叉相遇的局面下，相对直航船而言，让路船具有更大的避碰义务。让路船没有及早履行让路义务，导致紧迫局面形成的，应当对碰撞事故承担主要责任。因“东方海外欧洲”轮在“兴海 668”轮右舷，故“东方海外欧洲”轮为直航船，“兴海 668”轮为让路船。“兴海 668”轮应当尽早采取行动，给“东方海外欧洲”轮让路。“兴海 668 轮”直至碰撞事故发生前 2 分钟才开始向右转向，导致两船形成紧迫局面，应当承担碰撞事故的主要责任。“东方海外欧洲”轮作为直航船应保持航向和航速，当让路船“兴海 668”轮没有采取适当行动履行让路义务时，“东方海外欧洲”轮可以独自采取操纵行动，以避免碰撞。依照《避碰规则》第十七条第 3 项的规定，在交叉相遇局面下，直航船

采取避碰行为时，如当时环境许可，不应对在本船左舷的船采取向左转向。“兴海 668”轮没有及时让路，导致两船形成紧迫局面后，“东方海外欧洲”轮采取避碰行动时突然向左大幅转向，违反了《避碰规则》第十七条第 3 项的规定，也是导致碰撞事故发生的重要原因。原审判决认定“东方海外欧洲”轮向左转向是造成两船紧迫局面的主要原因，“兴海 668”轮未能履行让路责任是次要原因，事实和法律依据不充分。综合考虑两船的过失程度，认定“兴海 668”轮应对碰撞事故承担 60%的责任，“东方海外欧洲”轮应承担 40%的责任。

结语

船舶碰撞过失程度上认定上涉及众多的航海专业知识，这是船舶碰撞案件审理的难点，准确认定各船的过失程度，不仅需要掌握船舶航海知识，还需要掌握避碰规则，甚至需要航运实践经验。本文从生效判决着手，通过对生效判决结果的分析，探索常见过失责任直接的大致数量关系，试图构建出常见过失与责任的模型轮廓，以便给个船舶碰撞案件的处理提供借鉴，也为碰撞案件多元解纷提供参考。