



国际航运法律研究论丛

华东政法大学国际航运法律学院 主办

赵劲松 主编

船舶碰撞 损害赔偿责任研究

Study on Liability of
Compensation for Ship Collision Damage

曲涛 著



法律出版社
LAW PRESS · CHINA



国际航运法律研究论丛

华东政法大学国际航运法律学院 主办

赵劲松 主编

船舶碰撞 损害赔偿责任研究

Study on Liability of
Compensation for Ship Collision Damage

曲涛 著



法律出版社
LAW PRESS • CHINA

图书在版编目(CIP)数据

船舶碰撞损害赔偿研究 / 曲涛著. —北京:
法律出版社, 2015. 4
(国际航运法律研究论丛)
ISBN 978 - 7 - 5118 - 7805 - 2

I. ①船… II. ①曲… III. ①船舶碰撞—国家赔偿法—
研究—中国 IV. ①D922. 296. 4

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2015)第 077955 号

© 法律出版社·中国

责任编辑/沈小英 似 玉

装帧设计/李 瞻

出版/法律出版社
总发行/中国法律图书有限公司
责任校对/杨昆玲
印刷/北京京华虎彩印刷有限公司

编辑统筹/财经出版分社
经销/新华书店
责任印制/吕亚莉

开本/720 毫米×960 毫米 1/16
版本/2015 年 10 月第 1 版

印张/29 字数/550 千
印次/2015 年 10 月第 1 次印刷

法律出版社/北京市丰台区莲花池西里 7 号(100073)

电子邮件/info@lawpress.com.cn

销售热线/010-63939792/9779

网址/www.lawpress.com.cn

咨询电话/010-63939796

中国法律图书有限公司/北京市丰台区莲花池西里 7 号(100073)

全国各地中法图分、子公司电话:

第一法律书店/010-63939781/9782 西安分公司/029-85388843 重庆公司/023-65382816/2908

上海公司/021-62071010/1636 北京分公司/010-62534456 深圳公司/0755-83072995

书号:ISBN 978 - 7 - 5118 - 7805 - 2

定价:69.00 元

(如有缺页或倒装,中国法律图书有限公司负责退换)

总 序

走向深蓝

世界的第三大河长江经过万里奔腾,拥抱大海的最后一站,就是上海。站在上海,向东眺望,在大海和天空的交汇之处,那一抹深蓝,深深地吸引着这片大地上的人们。700年前,我们曾浩浩荡荡地出发,走向大海,把这片土地上的善良、富饶以及智慧带给了那些刚刚走出混沌的民族,他们终于知道东方有片神奇的大地。后来这个过程中断了,但这片土地上的人们从来没有中断过对那片蓝色的神往。

历史在进入21世纪之际,中国翻开了新的一页,这片土地上的人们用从未有过热情、才智开创了一个新时代。上海以崭新的面貌又走在世界前沿,航运中心的建设又吹响了集结号。华东政法大学地处上海,每天感受着太平洋上的季风吹拂,闻风而动,闻鸡起舞,一个以研究航运法治建设和培养航运法律高端人才的学院——国际航运法律学院诞生了。

国际航运法律作为一门学科,太小了;小到一般的法律院校只能将其作为一门拾遗补缺、填空补白的选修课,可有可无、自生自灭,但是华东政法大学将其作为一个学院建制成立,具有高瞻远瞩、高屋建瓴的眼光和胆

量。2013年9月和10月,中国国家主席习近平提出建设“新丝绸之路经济带”和“21世纪海上丝绸之路”的战略构想,无疑给航行中的国际航运法律学院带来鼓帆的风,给成长中的国际航运法律学院送来润苗的雨。

作为一门部门法学,国际航运法律确实很窄,但是只要深入研究,其中的内涵又极其丰富,研究空间和研究对象也极其广泛,它所涉及面之广,是其他部门法学所不可比拟的。它不仅包含大海,也包含天空;它不仅涉及水路,也涉及陆路;它不仅包括运输,也包括仓储;它不仅关注物流,也关注资金流……国际航运法律给了我们一个平台,让我们可以施展才能、报效国家。

我们知道走向大海、走向深蓝、构建“一带一路”,需要顶层设计、战略谋划,还需要制度建设、法治保障,没有前者我们走不远,没有后者我们走不稳。国际航运法律学院站在历史的脚手架上,肩负时代的使命,感受世纪的召唤,在国家需要、发展需要的面前,义不容辞、责无旁贷。我们已经有一批愿意为其贡献自己青春年华、聪明才智的博士,有一批刻苦钻研、潜心研究的学者,有一批学有所长、治学严谨的教授,还有一批放眼世界、勤于思考的研究生,我们身处上海改革开放的前沿,面向蔚蓝的大海和天空,我们有华东政法大学强大的法律理论研究团队的支撑和支持,我们没有理由不自信。我们将充满信心地在未来的国际航运法律建设中提供伟大的中国智慧。

《国际航运法律研究论丛》这套丛书是我们在国际航运法律理论研究领域中一步一个脚印从一个胜利走向另一个胜利的印迹,它扎扎实实、认认真真,没有华丽辞藻和刻意包装。静水深流、真水无香,为走向深蓝保驾护航。

是为序。

赵劲松
2015年9月

前 言

本书是在我的博士论文《船舶碰撞损害赔偿责任研究》的基础上增补、修订而成的。

2004年9月,我有幸重回母校师从著名海商法学家司玉琢先生攻读博士学位,并在先生的指导下确定以“船舶碰撞损害赔偿责任研究”为题进行研究并撰写毕业论文。之所以选定此题,动因主要来自本人及同行在审理船舶碰撞损害赔偿纠纷案件司法实践过程中所经常遇到的困惑:如何界定船舶碰撞的概念?如何判定船舶碰撞过失?如何把握船舶碰撞损害赔偿责任的因果关系?如何确定船舶碰撞损害赔偿责任主体?上述问题,有的可以通过完善立法加以解决,有的则需要借助侵权责任法的基础理论与基本原则加以论证与阐释。由此,引发了在我脑海中盘桓已久的思考,即如何运用民商法的基本理论与方法去观察、审视海商法中的某些特殊法律制度?我想,从论证船舶碰撞损害赔偿责任入手,无疑可为这一探索提供一个可以参照与复制的研究样本。

作为一种典型的海上侵权行为,船舶碰撞兼具侵权行为的一般性与特殊性。因此,其法律规制与法律适用,既要充分考察这一侵权行为的特殊性,又要适当关注其一般性。因其具有特殊性,故而需要制定专门的船舶碰撞法律规范对其进行调整;又因其具有一般性,所以需要借助侵权责任法的基本理论与基本原则对其加以规范。更重要的是,法律是原则性的,而实践则是具体的、千差

万别的。要解决船舶碰撞损害赔偿司法实践中层出不穷、纷繁复杂的新情况、新问题,如果不借助侵权责任法的基本理论作为支撑,仅单纯依靠海商法自身的解决机制,将注定是一个“不可能完成的任务”。为此,要勇于冲破以往船舶碰撞法研究中惯有的思维定式,即仅局限于用海商法学的原则与方法去观察、阐释船舶碰撞损害赔偿法律问题。相反,应将船舶碰撞侵权行为置于侵权责任法的大背景下,以海商法中已有的船舶碰撞法律规范为基点,以侵权责任法的基础理论为支撑,综合运用海商法与侵权责任法的基本理论与方法去分析、检视船舶碰撞损害赔偿法律问题。应当说,这既是船舶碰撞损害赔偿司法实践的需要,也是船舶碰撞损害赔偿理论研究的需要。不仅如此,在立法与司法实践中还应当努力做到使二者之间形成良性的互动与借鉴,继而达致有机的衔接与契合,使船舶碰撞损害赔偿责任研究能够充分汲取侵权责任法丰沛的基础理论的营养,从而夯实船舶碰撞法研究的基础,拓展船舶碰撞法研究的视域,丰富船舶碰撞法研究的内涵,逐步建立起能够适应船舶碰撞损害赔偿实践需要的、独具特色的、系统化与规范化并重,理论性与实务性并举的船舶碰撞损害赔偿责任法律体系。

以上,即为本人博士论文选题之初衷所在,亦是本书研究之目的所归。

2009年9月17日,在导师的悉心指导下,在历经一番“焚膏油以继晷,恒兀兀以穷年”的痛苦思考与写作过程之后,我完成了博士论文初稿,后又几经修正,于2009年10月27日,形成博士论文答辩稿。

2009年11月8日,是我的博士论文答辩日。在三个多小时的答辩过程中,答辩委员会的各位老师给予论文以较高评价,当然也提出了许多中肯的、富有建设性的意见,使我在之后的论文修改及成书过程中深受启迪,受益颇多。时至今日,我依然能够清晰记得当年答辩时的场景:法学院二楼大会议室内,众人围坐,方家云集,严肃而浓郁的学术气氛,紧张而激烈的学术论辩,以及各位老师的音容笑貌、金玉良言……

2009年12月26日,《中华人民共和国侵权责任法》颁布,这是我国侵权法领域一件具有里程碑意义的大事。作为我国民法领域最重要的立法成果之一,她批判性借鉴了两大法系在法制发展史中形成的先进经验,更是对我国近几十年来有关侵权立法、司法和理论研究经验的总结和发展,其中诸多制度与规定彰显了鲜明的中国特色。为使本书能够充分借鉴侵权责任法的立法成果,能够充分吸纳侵权责任法的基本理念与基本制度,提高船舶碰撞损害赔偿责任研究的理论性、系统性,我重新调整了本书的修改计划,开始苦心孤诣地研究侵权责任法,注意运用侵权责任法所确立的基本理念、一般原则,并对照、参考具体的法律条文,专心致

志对本书的谋篇布局、逻辑结构、研究方法等进行重新审视与检查。经过近一年夜以继日、宵衣旰食的艰苦努力,本书前5章已改毕,第6章“船舶碰撞损害赔偿的责任主体”亦修改过半。正在紧张的修改过程中,我有幸被最高人民法院选调,参加了《关于审理船舶油污损害赔偿纠纷案件若干问题的规定》司法解释的起草、论证工作,在司法解释正式提交最高人民法院审判委员会讨论前夕,还撰写了近4万字的条文理解与适用。在参与司法解释的同时,我还受命参加了最高人民法院民事审判第四庭与交通运输部救助打捞局联合组织的《水上救助打捞精选案例评析》一书的编辑工作,撰写了5万余字的案例分析。应当说,上述两项工作在很大程度上影响了本书的修改进度,延滞了其出版进程。

2011年4月,因工作需要,我被安排到海事法院执行部门任职。对我而言,执行工作是一个全新的领域,新的岗位、新的环境,一切都需要从头开始。海事执行工作千头万绪、繁忙琐细,往往牵及当事人的切身利益,矛盾比较集中,社会关注度高,必须专心致志,全神贯注,来不得丝毫大意与马虎。在这种充满压力与紧张感的工作状态下,基本上已没有时间与心力继续本书的修改,无奈只得将其束之高阁。但不曾想这一搁就几近3年,本书的出版似乎也变得遥遥无期。

“山重水复疑无路,柳暗花明又一村。”2014年5月,我迎来了人生的一次重大调整,从青岛海事法院调入华东政法大学担任教职。7月、8月两月难得的假期,使我有比较充足的时间与精力,将搁置3年之久的书稿修改工作重新提上议事日程。充裕的时间、沉静的心态,使我有机会继续本书的修订,并且修改的幅度也超过以往。具体而言,第6章“船舶碰撞损害赔偿的责任主体”几乎是推倒重来,修改几近颠覆性;第8章“船舶碰撞损害赔偿责任限制与免责”,增加了许多案例以强化论据的证明力;第7章“船舶碰撞损害赔偿责任的实现”也作了不少理顺性的调整。开学之后,在紧张的教学与科研之余,注意抓紧一切时间,继续本书的修改。在经过一番思考与衡量之后,决定将论文最后一部分“代结论”的原有内容全部拿掉,以“我国《海商法》第8章的修改及建议”作为结题。随后,又将书中的“参考文献”进行了调整与充实,并根据修改内容对“目录”进行了重新整理。至2014年12月,书稿的增补、修订工作已基本结束。

书稿经过增补、修订之后,大到谋篇布局、章节结构,小到论点论据、遣词造句,均有较大幅度的调整、补充与修正,有的章节甚至不啻一次再创作。其中,修改最大之处主要体现在本书第2章“船舶碰撞损害赔偿责任概论”、第6章“船舶碰撞损害赔偿的责任主体”以及“代结论:《海商法》第8章的修改及建议”。其中,第6章、第7章修改的重点是,将《侵权责任法》所确立的基本理念、

基本原则纳入到船舶碰撞损害赔偿责任的具体论证中,并根据《侵权责任法》关于责任主体的特殊规定,归纳并抽象出认定船舶碰撞损害赔偿责任主体的一般标准。新的“代结论”在全书论证的基础上,分析了我国《海商法》第8章目前存在的问题,并在此基础上,明确提出了修改建议以及修改建议条文。作了上述增补、改正之后,书稿的字数亦从答辩时的30万字增加到了目前的近50万字。

正如前述,在本书写作与修改的过程中,著者个人的角色已悄然从法官蜕变为学者。两种角色、两种经历,使我在写作时更注意从实务与理论两个视角来关注与审视船舶碰撞损害赔偿法律责任问题。一方面,法官的角色,使我善于从司法实践中的具体问题、具体个案入手,将实务问题纳入理论的框架下观察与考量;而学者的角色,则使我能够跳出法官已有的思维窠臼,从更广阔的侵权责任法的大背景下来分析、研究船舶碰撞损害赔偿法律问题。另一方面,法官的角色,使我能够避免学者脱离实际的纯“书院式”的论证与阐释,使空洞的理论显得更感性、更鲜活;而学者的角色,则使我能够克服法官身上所存在的感性有余、理性不足的弊病,使略显单薄的实务变得更系统、更理性。

本书从2009年12月开始修改到2014年12月修改完毕,时间跨度整整5年。5年当中,我的工作、生活、学习当中发生了许多意想不到的波折与变故,在这些波折与变故中,我的人生也经受了一次次的锤炼与洗礼,成功与失败、辉煌与暗淡、痛苦与欢乐……随着年龄的增长、阅历的丰富,对人生、学问都有了更加深入的体悟、思考与把握,所谓“读万卷书,行万里路”,此言不谬。

之所以将本书的成书过程以及在此期间发生的一些个人经历如此冗长地记叙下来,不外乎有两个目的。其一,是想告诉读者,此书非灵感突来之著,亦非一气呵成之作,而是苦思冥想之作,是日雕月琢之作,布满时间的印迹与岁月的沧桑。其二,是想告诫自己,学术本身是一段近似痛苦修行的过程,学术的道路“漫漫其修远”,没有坦途可走,没有捷径可寻,必须脚踏实地,兢兢业业。“行百里者半九十”,在学术的道路上,必须秉持“学如不及,犹恐失之”之精神,艰苦跋涉,执着前行,方可攀登学术之峰,到达成功之彼岸。

学术本是一个理性、抽象的过程,但在此书即将付梓之际,却不厌其烦地写下这么多夹杂个人情感之语,颇有浪费别人感情与时间之嫌。果如此,冀读者见谅为要。就本书之内容与论述而言,囿于笔者水平所限,或有思考不深、阐释不精、论证不周、表述不清之处,敬祈方家教正。

2014年8月30日曲涛于上海浦东

导论	1
一、选题背景、研究范围及意义	1
二、研究现状与文献综述	9
三、研究方法和主要内容	12
 第一章 船舶碰撞的概念	13
第一节 船舶碰撞概念的重要性与复杂性	13
一、船舶碰撞概念的重要性分析	13
二、船舶碰撞概念的复杂性分析	14
第二节 船舶碰撞概念之法律规制述评	17
一、国际公约对船舶碰撞概念的规定评介	17
二、相关国家立法对船舶碰撞概念的规定评介	19
三、我国《海商法》及相关司法解释对船舶碰撞概念的规定简评	21
第三节 船舶碰撞概念的解析与界定	23
一、船舶碰撞概念的语义分析	23
二、船舶碰撞概念的解析	25
三、船舶碰撞概念的界定	30
第四节 对我国《海商法》船舶碰撞概念的修改建议及其条文	33
一、扩大碰撞船舶的适用范围	34

二、理顺《海商法》第 165 条与第 170 条的逻辑关系	35
三、《海商法》船舶碰撞概念修改建议条文	36
第二章 船舶碰撞损害赔偿责任概论	39
第一节 船舶碰撞侵权行为及其属性	39
一、船舶碰撞属于特殊侵权行为	40
二、船舶碰撞属于准侵权行为	43
三、船舶碰撞属于准侵权行为中的他人的加害行为	44
第二节 船舶碰撞损害赔偿责任的概念与特征	50
一、船舶碰撞损害赔偿责任的概念	50
二、船舶碰撞损害赔偿责任的特征	53
第三节 船舶碰撞损害赔偿责任的分类	71
一、单方过失责任与互有过失责任	71
二、人身伤亡赔偿责任与财产损失赔偿责任	74
三、连带责任与按份责任	76
第四节 船舶碰撞损害赔偿责任的特殊性	89
一、船舶碰撞损害赔偿责任的限制性	89
二、船舶碰撞人身伤亡赔偿责任履行的优先性	92
三、船舶碰撞损害赔偿责任履行的船舶优先权担保性	94
四、船舶碰撞损害赔偿责任的分担性	97
第三章 船舶碰撞损害赔偿责任的归责原则	100
第一节 船舶碰撞损害赔偿责任归责原则基本理论概述	100
一、归责原则与归责原则体系	100
二、过错责任原则与无过错责任原则：内涵及适用	104
三、船舶碰撞损害赔偿责任的归责原则分析	108
第二节 船舶碰撞损害赔偿过失责任原则	114
一、国际公约及各国国内法对船舶碰撞损害赔偿归责原则的规定	114
二、船舶碰撞损害赔偿归责原则的学理观点考察	114
三、船舶碰撞损害赔偿实行过失责任原则的合理性分析	117
四、船舶碰撞过失责任原则的含义及作用	120

第三节 船舶碰撞损害赔偿责任归责中的比例过失原则考证	123
一、比例过失原则概念与特征	123
二、比例过失原则之历史演进:从共同过失、平分过失到比例过失	127
三、比例过失原则之法理基础与评价	130
四、比例过失原则:比较与考察	132
 第四章 船舶碰撞过失	137
第一节 船舶碰撞过失概述	137
一、侵权责任法过失理论概要	137
二、关于船舶碰撞过失的两种理论及分析	140
三、船舶碰撞过失的概念与特征	143
第二节 船舶碰撞中的法律推定过失与事实推定过失	147
一、船舶碰撞中的实际过失与推定过失	147
二、船舶碰撞中的法律推定过失	148
三、船舶碰撞中的事实推定过失	151
第三节 判定船舶碰撞过失的一般标准与特殊标准	162
一、理论借鉴:侵权责任法有关过失判断标准的理论	162
二、判定船舶碰撞过失的一般标准	164
三、判定船舶碰撞过失的特殊标准	171
 第五章 船舶碰撞损害赔偿责任的因果关系	175
第一节 船舶碰撞损害赔偿责任因果关系基本问题阐释	175
一、船舶碰撞损害赔偿责任因果关系的重要性与复杂性分析	175
二、船舶碰撞损害赔偿责任因果关系的概念与特征	178
三、船舶碰撞损害赔偿责任因果关系中的原因与结果诠释	180
四、船舶碰撞损害赔偿责任因果关系的功能	185
第二节 船舶碰撞损害赔偿责任因果关系的考察与判定	188
一、船舶碰撞损害赔偿责任因果关系认定中的理论借鉴	188
二、船舶碰撞损害赔偿事实上的因果关系之认定及其判断标准	191
三、船舶碰撞损害赔偿法律上的因果关系之认定及其判断标准	195
第三节 存在介入因素时船舶碰撞损害赔偿责任因果关系的判定	199

一、介入因素概述	199
二、存在介入因素时船舶碰撞损害赔偿责任因果关系的分析与判定	202
第四节 我国船舶碰撞损害赔偿责任因果关系理论之完善	208
一、我国船舶碰撞损害赔偿责任因果关系认定中存在的问题分析	209
二、完善我国船舶碰撞损害赔偿责任因果关系理论之建议	212
 第六章 船舶碰撞损害赔偿的责任主体	216
第一节 船舶碰撞损害赔偿责任主体基础理论概要	216
一、船舶碰撞损害赔偿责任主体的概念与特征	216
二、船舶拟人化理论对船舶碰撞损害赔偿责任主体立法与司法的影响	217
三、船舶碰撞损害赔偿责任主体承担责任的法律基础	223
四、船舶碰撞损害赔偿责任主体承担责任的理论依据	225
五、船舶碰撞损害赔偿责任主体承担责任的条件	232
第二节 国内外立法关于船舶碰撞损害赔偿责任主体的规定述评	234
一、相关国家海事立法关于船舶碰撞损害赔偿责任主体的规定述评	234
二、中国现有立法关于船舶碰撞损害赔偿责任主体的规定述评	239
第三节 确定船舶碰撞损害赔偿责任主体一般标准的侵权法衡量与 比较法考察	242
一、明确船舶碰撞损害赔偿责任主体认定标准的重要意义	242
二、用工者(雇主)责任下确定责任主体的一般标准考量	243
三、英美法下认定船舶碰撞损害赔偿责任主体的一般标准考察	246
第四节 认定船舶碰撞损害赔偿责任主体的基本原则与一般标准	247
一、认定船舶碰撞损害赔偿责任主体应遵循的基本原则	247
二、认定船舶碰撞损害赔偿责任主体的一般标准:管理与控制船舶 规则	253
第五节 船舶碰撞损害赔偿责任主体的识别与辨析	262
一、可能成为船舶碰撞损害赔偿责任主体的船舶经营主体概述	262
二、船舶所有人	263
三、光船承租人与船舶融资租赁人	271
四、船舶经营人与船舶管理人	282
五、几种特殊情况下船舶碰撞损害赔偿责任主体的认定	298

第六节 关于船舶碰撞损害赔偿主体责任立法建议	304
一、对我国船舶碰撞损害赔偿主体责任现有法律规定的检讨	304
二、关于船舶碰撞损害赔偿主体责任立法建议	306
第七章 船舶碰撞损害赔偿责任的实现	311
第一节 船舶碰撞损害赔偿概论	311
一、船舶碰撞损害赔偿的概念与特征	311
二、船舶碰撞损害赔偿的当事人	313
三、船舶碰撞损害赔偿原则	316
第二节 船舶碰撞财产损失赔偿	320
一、船舶碰撞财产损失赔偿概述	320
二、船舶损害赔偿的范围及计算方法	321
三、船上财产损失赔偿的范围及计算	336
第三节 船舶碰撞人身伤亡赔偿	342
一、船舶碰撞人身伤亡赔偿概述	342
二、船舶碰撞人身伤残赔偿的范围及计算	344
三、船舶碰撞人身死亡赔偿的范围及计算	355
第八章 船舶碰撞损害赔偿限制与免责	361
第一节 船舶碰撞损害赔偿限制	361
一、海事赔偿责任限制制度概述	361
二、船舶碰撞损害赔偿限制责任的适用	363
三、不可以限制责任的船舶碰撞损害赔偿请求项目	373
四、船舶碰撞损害赔偿限制责任的丧失	383
五、船舶碰撞损害赔偿责任限额及其计算与分配	393
第二节 船舶碰撞损害赔偿免责	400
一、不可抗力免责	401
二、意外事故免责	403
三、不明原因免责	405

代结论:《海商法》第8章的修改及建议	406
第一节 《海商法》第8章修改的必要性分析	406
一、《海商法》第8章需要适应我国航运政策调整与航运战略发展的 新变化	406
二、《海商法》第8章需要反映立法发展的新趋向	407
三、《海商法》第8章需要适应司法实践发展的新要求、新期待	408
第二节 最高人民法院相关司法解释与《海商法》第8章的修改	410
一、司法解释中有关船舶碰撞损害的赔偿范围与计算方法的规定不 易上升为《海商法》第8章的规定	411
二、司法解释中有关船舶碰撞损害赔偿主体责任的规定应当抽象为 《海商法》第8章的规定	412
第三节 《海商法》第8章的修改要点及建议条文	413
一、《海商法》第8章的修改要点	413
二、《海商法》第8章修改建议条文及说明	414
参考文献	426
后记	444

导 论

一、选题背景、研究范围及意义

地球表面 70% 是浩瀚的海洋,蓝色的海洋是孕育人类文明的摇篮。早在公元 7000 年前的新石器时代晚期,中华民族的祖先就已经能够“剡木为舟,剡木为楫”。船舶的发明,揭开了人类航海史的序幕。利用船舶从事海上航行、生产和作业,是人类认识、开发和利用海洋的前提,同时也是人类进行贸易往来、对外交流的重要手段。

21 世纪是海洋的世纪。合理开发和综合利用海洋资源是世界各国可持续发展的必然要求。因此,航海在国民经济、对外贸易、科学研究、国防建设等方面必将发挥越来越重要的作用。但是,人们在利用船舶从事海上运输、渔业捕捞、海底资源开发以及海洋科学考察等活动,创造财富、获得收益,促进经济社会发展的同时,以船舶碰撞为代表的海难事故也给人们带来了巨大的人身与财产损失,并在一定程度上对经济的发展以及社会的和谐稳定产生了负面影响。

自古以来,海上航行就被认为是一种冒险的事业,变幻莫测的气象、波诡云谲的海况,船舶自身的缺陷以及船员的疏忽与过失等,都可能会引起船舶碰撞事故的发生。在航海技术不发达的时代,由于船舶设备落后、船员技术水平不足等原因,导致船舶抵御海上风险的能力比较低下,船舶碰撞发生的概率较高。晚近以降,随

着航海技术日新月异的发展,船员技术与素质的不断提高,船舶抵御自然风险的能力大大增强,但船舶碰撞事故的发生却有增无减。究其原因,大致有以下几点:一是由于船舶数量增多、航行密度增大;二是由于船舶向大型化、高速化方向发展,船舶驾驶与操纵的难度加大;三是由于航海技术自动化、电子化的应用与普及,船员对机器的依赖性增强,人为因素导致船舶碰撞的概率在加大。正如英国法官凯米斯(Cairns)所言,“海上安全靠的是人,而人们犯的最大错误莫过于自认为机器能代替人们做一切他们所要去做的工作”。^①更值得关注的是,随着船舶向大型化、专业化方向发展以及高科技在航海中的应用,海上航行逐渐成为技术密集型与资金密集型的产业,一旦发生船舶碰撞事故,由此所造成的损失程度也是古代航海所无法比拟的。在人类几千年航海史的背后,到底发生了多少起船舶碰撞事故,造成了多少人身伤亡与财产损失,具体数字已无法统计,但可以肯定的是,这些数字一定是非常巨大而又令人触目惊心的。

船舶碰撞(collision),顾名思义,是指船舶之间发生的接触与冲撞。如果这种接触与冲撞没有造成损害后果,则船舶碰撞只是船舶运动过程中产生的一种物理现象,无须法律的调整与规范。相反,如果这种接触与冲撞侵害了他人的 人身或者财产权益并造成损害后果,便构成了法律意义上的船舶碰撞,即船舶碰撞侵权行为。按照海商法的规定,作为一种最典型的海上侵权行为,船舶碰撞,指的是在海上或者与海相通的可航水域,两艘或者两艘以上的船舶之间发生接触或者由于一船或者多船存在过失,即使船舶之间没有发生实际接触,造成船舶以及船上人员伤亡、货物或者其他财产损失的事故。作为一种侵权行为,船舶碰撞的法律后果,便是产生了船舶碰撞损害赔偿 responsibility。船舶碰撞损害赔偿 responsibility,是指因船舶碰撞行为造成他人人身伤亡或者财产损失,责任人对受害人依法所应承担的以金钱赔偿为内容的民事责任。在这种民事责任下,碰撞责任主体通过损害赔偿这一责任方式,即以金钱赔偿的形式,旨在使受害人因船舶碰撞事故而遭受损害的人身或者财产权益恢复到碰撞发生之前的状况。因此,船舶碰撞侵权行为是产生船舶碰撞损害赔偿 responsibility的前提,船舶碰撞损害赔偿 responsibility是船舶碰撞侵权行为必然的法律后果。船舶碰撞法作为调整船舶碰撞侵权行为的法律规范,其立法宗旨就在于解决因船舶碰撞侵权行为所造成的损害赔偿问题,确定船舶碰撞损害赔偿 responsibility的归属,救济受害人因碰撞事故而

^① [1967] 2 Lloyd's Rep. 208.