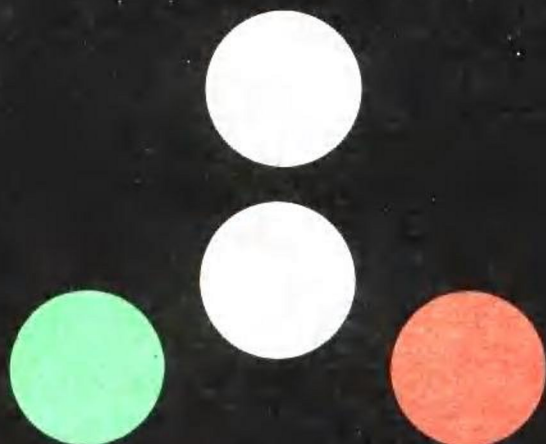


# 船舶碰撞法

司玉琢 吴兆麟 编著



大连海运学院出版社

## 内 容 简 介

本书是我国船舶碰撞法领域的第一本专著。作者在总结多年来科研和教学经验的基础上,参考国际上的习惯做法,结合司法实践,对船舶碰撞的法律问题作了详细全面的论述。

全书分正文、附录两部分。正文由两编组成。第一编包括过失碰撞、碰撞证据与过失举证、碰撞损害赔偿的计算、船舶扣押、碰撞责任限制、船舶碰撞的管辖权和法律适用。第二编是对1972年国际海上避碰规则条文的逐条解释。在附录中,除引录了有关船舶碰撞的国际公约和国内法规外,还吸收了十几位外国海商法专家、学者、律师专为本书撰写的各自国家或地区的有关法律规定和精辟论点,丰富了本书的内容。

本书可作为海运院校师生的教材或教学参考书。同时,本书对于海事处理部门、航运保险企业以及海事立法研究单位也有重要的参考价值。

## 船 舶 碰 撞 法

司玉琢 吴兆麟 编著

---

责任编辑:张 娟 封面设计:安 生

---

大连海运学院出版社出版发行  
大连海运学院出版社印刷厂印装

---

开本:850×1168 1/32 印张:21.5 字数:539千  
1991年7月第1版 1991年7月第1次印刷

---

印数:0001—3000 定价:5.50元

ISBN 7-5632-0209-9/D·20

登记证号:(辽)第11号

## 前 言

海商法作为重要的法律之一,近年来,在我国有了长足的发展。为了培养海事法律、航政管理专门人才,适应航运、外贸、海事司法和海商法教学、科研的需要,我们撰写了《船舶碰撞法》一书,供高等院校海事法律、航政或相近专业选用,同时对立法和司法机关、航运、航政、外贸、保险部门以及仲裁机构等,也有较大的实用、参考价值。

《船舶碰撞法》是调整有关船舶碰撞法律关系的规范的总称。它不仅调整碰撞事故发生之后的法律关系,也调整碰撞发生之前的法律关系。船舶碰撞法作为海商法的一个分支,进行独立地系统地研究,在国内还是首次。作者在总结近年来教学、科研和实践的基础上,结合我国实际情况,参阅了国内外有关著作撰写而成。本书共分两编,第一编由七章组成:在第一章中,作者第一次提出船舶碰撞的传统概念和船舶碰撞的新概念。第二章是过失碰撞,作者在提出确定碰撞过失的客观标准的基础上明确提出了确定过失的一般原则和特殊原则,以及在各种情况下,不同人员的过失确定。第三章是碰撞证据与过失举证。第四章是碰撞损害赔偿,这是本编的主体部分,作者依据我国的法律原则和司法实践,结合国际习惯做法,提出了船舶碰撞损害赔偿的要件,赔偿范围应遵循的原则,以及各种碰撞损害包括人身伤亡的计算方法。第五章是有关船舶扣押的理论和实践。在第六章中,专门就船舶碰撞法中所涉及到的海事索赔责任限制作了叙述。最后一章是有关船舶碰撞的管辖权和法律适用问题。本书第二编主要由三部分内容组成:第一部分介绍海上避碰规则的历史沿革、双重性质、解释主体与解释原则,使读者对海上避碰规则的法律规范形态有一个总体的了解,它由作

者近年来撰写的三篇文章组成。第二部分系参考国外最有影响的几本避碰规则法律解释专著,并结合作者本人的研究与探讨,从法律规范角度对海上避碰规则各条条文进行解释,它是本书的主体部分。第三部分是作者选择整理的英国伦敦海事法院碰撞案例。在每一条文解释之后给出典型的案例,既是为了便于进行生动的案例教学,又是为了更好地理解本书中援引的海事法院的有关判决。

本书援用了许多国外有关资料,其主要原因在于海上避碰规则是一个历史悠久的国际航行规章。国外,尤其是英国专家学者对此有长期深入的研究,并且这些研究结果在世界各国具有深远的影响,某些观点具有一定的权威性并被广泛接受,因此也值得国内参考借鉴。但是,作者并不主张国内对此不加斟酌取舍,盲目地全盘接受,而认为应该结合国内实际情况,吸取别人之长为我所用。为了便于查阅原著,本书各部分都列出了参考文献。由于国内对船舶碰撞法律研究较少,且由于种种原因难以获得国内的船舶碰撞判例资料,因此,本书对国内有关资料引用很少,作者对此表示遗憾并希望读者谅解。

《船舶碰撞法》一书在撰写过程中,曾得到国内外专家、学者及有关部门的热情关怀和支持,其中国际著名的海商法专家以及学者和律师分别为本书撰写了各自国家或地区的有关船舶碰撞的法律规定,丰富了本书的内容。这些专家、学者有:William Tetley 教授(加拿大);Rolf Herber 教授、博士(西德);Vinogopal Ramayah 律师(新加坡);SVEIN UELAND 先生(挪威 SKULD 保赔协会常务董事);Goran Rudelius 先生(瑞典保赔协会);George B. Cooper 先生(利比里亚 IMO 常驻代表);Jose D. Ray 律师(阿根廷);V. Borcic 教授、博士(南斯拉夫);Stefano Zunarelli 先生(意大利);William Sembler 教授(美国);还有 CRUMP & CO. 的律师(金士律师行,香港)。此外,海商法研究生汪鹏南、林鹏鸠、陈小岗和赵晓梅也为本书第一编的编写作了有益的工作,大连海运学院王逢辰教授对本书第二编进行了审阅。在此

一并表示感谢。

《船舶碰撞法》是海商法系列教材之一,也是我国海商法在这个领域的第一本专著。本著作力求取材新颖、体系完整、论述简明、适用性强,尽量做到符合教学和实践的需要。

由于作者水平有限,加之海商法在我国还是一门新兴的学科,其各个领域有待进一步探讨和研究,因此,本书难免有不完善和错误之处,敬请专家和读者批评指正。

本书共分两编。第一编由司玉琢撰写,第二编由吴兆麟撰写。

作 者

1991年5月于大连

# 目 录

## 第一编

<b>第一章 绪论</b> .....	1
<b>第一节 船舶碰撞概述</b> .....	1
一、海上风险的新特点 .....	1
二、避免碰撞的安全措施 .....	2
三、有关船舶碰撞的法律规定 .....	4
<b>第二节 船舶碰撞和船舶碰撞法的概念</b> .....	5
一、船舶碰撞的概念 .....	5
二、船舶碰撞的新概念 .....	8
三、船舶碰撞法的概念.....	13
四、船舶碰撞的分类.....	14
<b>第二章 过失碰撞</b> .....	22
<b>第一节 船舶碰撞过失原则</b> .....	22
一、过失的概念.....	22
二、确定过失的客观标准与主观标准.....	22
三、过失的种类.....	23
<b>第二节 船长、船东碰撞过失的确定</b> .....	27
一、确定船舶碰撞过失的一般原则.....	27
二、确定船舶碰撞过失的特殊原则.....	30
<b>第三节 其他人员碰撞过失的确定</b> .....	43
一、沉船船东的过失.....	43
二、拖带作业中拖船与被拖船船东的过失.....	45
三、引航员的过失.....	47

四、救助人的过失·····	49
五、船舶交通管理中心中交管人员的过失·····	50
六、海图制造者的过失·····	55
<b>第三章 碰撞证据与过失举证</b> ·····	<b>62</b>
<b>第一节 碰撞证据</b> ·····	<b>62</b>
一、证据要件·····	62
二、证据分类·····	63
三、证据审查与判断·····	67
四、英国有关碰撞证据的法律规定·····	69
<b>第二节 碰撞证据的收集与调查</b> ·····	<b>73</b>
一、收集证据的基本要求·····	73
二、调查·····	74
三、船舶碰撞案的调查提纲·····	79
四、污染损害的事实调查与认定·····	87
<b>第三节 过失举证</b> ·····	<b>94</b>
一、船舶碰撞中的实际过失与举证·····	95
二、船舶碰撞中的法律推定过失与举证·····	97
三、船舶碰撞中的事实推定过失与举证·····	98
<b>第四章 碰撞损害赔偿</b> ·····	<b>102</b>
<b>第一节 船舶碰撞损害赔偿概述</b> ·····	<b>102</b>
一、船舶碰撞损害赔偿的要件·····	102
二、船舶碰撞的责任基础·····	103
三、船舶碰撞损害赔偿的因果关系·····	104
四、船舶碰撞损害赔偿的要件 与船舶碰撞诉因的区别·····	107
<b>第二节 确定碰撞损害赔偿范围应遵循的原则</b> ·····	<b>108</b>
一、恢复原状原则·····	108
二、直接损失赔偿原则·····	110

三、受损方尽力减少损失原则 .....	112
第三节 碰撞船舶全损赔偿.....	113
一、碰撞船舶实际全损赔偿计算 .....	113
二、碰撞船舶推定全损赔偿计算 .....	124
第四节 碰撞船舶损害赔偿.....	127
一、现金支付赔偿 .....	127
二、滞期损失赔偿 .....	132
第五节 货物及其他财产损害赔偿.....	139
一、货物灭失的赔偿计算 .....	140
二、货物损坏的赔偿计算 .....	140
三、货物延迟到达的损害赔偿计算 .....	141
四、其他财产的损害赔偿计算 .....	141
五、利息和杂项费用的赔偿 .....	142
第六节 人身伤亡赔偿.....	143
一、人身伤亡赔偿计算 .....	143
二、中间利息的计算 .....	151
三、关于精神损害赔偿问题 .....	153
四、旅客人身伤亡赔偿计算 .....	157
五、人身伤亡诉讼主体的法律地位问题 .....	158
第七节 碰撞所致污染损害赔偿计算.....	160
一、油污损害和污染损害的概念 .....	160
二、污染损害的赔偿范围 .....	162
三、污染损害计算实例 .....	164
第八节 船舶碰撞的非民事责任.....	172
一、刑事责任 .....	172
二、行政责任 .....	180
第五章 船舶扣押.....	182
第一节 船舶扣押的理论.....	182



一、船舶扣押与对物诉讼 .....	183
二、船舶扣押与担保 .....	184
三、船舶扣押与诉讼管辖权 .....	189
四、船舶扣押与国有船舶豁免 .....	191
第二节 船舶扣押的条件.....	194
一、1952年《扣押海运船舶的国际公约》的规定 .....	194
二、1985年《统一扣押海运船舶若干规定的 国际公约的修正草案》的规定.....	195
三、我国扣押船舶的有关规定 .....	197
第三节 船舶扣押程序及扣押期间	
被扣船船东的义务.....	198
一、扣船申请 .....	199
二、扣船令送达 .....	199
三、船舶扣押期间被扣船船东的义务 .....	200
四、船舶扣押期间的风险 .....	201
五、扣船程序的结束 .....	202
第四节 特殊情况下的扣船.....	202
一、有关扣押承租人拥有的船舶 .....	202
二、美国扣船的特殊法律规定 .....	208
三、关于二次扣船 .....	211
第五节 保全措施的新发展——玛瑞瓦禁止令.....	214
一、玛瑞瓦禁止令的产生和发展 .....	214
二、玛瑞瓦禁止令与对物诉讼 .....	216
三、获准玛瑞瓦禁止令的条件 .....	217
四、玛瑞瓦禁止令的现实意义 .....	218
第六节 强制拍卖扣押船舶.....	219
一、强制拍卖的概念和性质 .....	219
二、强制拍卖的时间和条件 .....	220

三、强制拍卖的方式 .....	221
四、强制拍卖的程序 .....	222
五、强制拍卖的法律后果 .....	223
<b>第六章 船舶碰撞法中的责任限制</b> .....	<b>224</b>
第一节 概述 .....	224
第二节 责任限制的法律特性 .....	226
一、海事索赔责任限制与单位责任限制的关系 .....	226
二、海事索赔责任限制与扣船的关系 .....	231
三、海事索赔责任限制与保险人赔偿责任的关系—— 单一责任和交叉责任原则 .....	231
四、海事索赔责任限制与油污损害 责任限制之间的关系 .....	236
第三节 特殊情况下的海事索赔责任限制 .....	238
一、拖带情况下责任限制的计算 .....	238
二、连续发生两次以上碰撞事故的责任限制 .....	240
三、碰撞后转船货物灭失情况下的责任限制 .....	242
四、船舶共有人中一人有过错,其他共有人 是否丧失责任限制 .....	242
五、船舶所有人享受责任限制是否解除其碰撞后的 法律责任和对利息及诉讼费的责任 .....	244
六、交管中心(VTS)的责任限制 .....	244
第四节 我国有关海事索赔责任限制的规定 .....	246
一、我国现行有关海事索赔责任限制的规定 .....	246
二、我国拟议中的海事索赔责任限制的规定 .....	248
第五节 船舶碰撞损失分摊和责任限制计算实例 .....	251
一、不涉及责任限制时的碰撞损害赔偿计算 .....	251
二、涉及责任限制时的碰撞损害赔偿计算 .....	257
<b>第七章 船舶碰撞管辖权与法律适用</b> .....	<b>265</b>

第一节 船舶碰撞管辖权·····	265
一、确定船舶碰撞管辖权的意义·····	265
二、确定船舶碰撞管辖权原则·····	266
三、协议管辖的效力·····	270
四、我国海事法院的管辖及收案范围·····	273
五、刑事管辖·····	277
第二节 择地行诉·····	280
一、择地行诉的概念·····	280
二、产生择地行诉的原因·····	281
三、法庭不便原则·····	284
四、择地行诉应注意的问题·····	292
第三节 船舶碰撞的法律适用·····	293
一、船舶碰撞准据法原则·····	294
二、船舶碰撞的准据法·····	295
三、关于“最密切联系原则”·····	298
四、船舶碰撞管辖权与法律适用的 内在联系和协调·····	303

## 第二编

海上避碰规则的历史沿革·····	307
海上避碰规则的双重性质·····	319
海上避碰规则的解释主体与解释原则·····	327
1972年国际海上避碰规则条文与解释·····	335
<b>第一章 总则</b> ·····	335
第一条 适用范围·····	335
第二条 责任·····	341
第三条 一般定义·····	362
<b>第二章 驾驶和航行规则</b> ·····	377

第一节	船舶在任何能见度情况下的行动规则.....	377
第四条	适用范围.....	377
第五条	瞭望.....	377
第六条	安全航速.....	392
第七条	碰撞危险.....	406
第八条	避免碰撞的行动.....	419
第九条	狭水道.....	431
第十条	分道通航制.....	442
第二节	船舶在互见中的行动规则.....	456
第十一条	适用范围.....	456
第十二条	帆船.....	456
第十三条	追越.....	457
第十四条	对遇局面.....	474
第十五条	交叉相遇局面.....	482
第十六条	让路船的行动.....	494
第十七条	直航船的行动.....	498
第十八条	船舶之间的责任.....	510
第三节	船舶在能见度不良时的行动规则.....	515
第十九条	船舶在能见度不良时的行动规则.....	515
<b>第三章</b>	<b>号灯和号型.....</b>	<b>530</b>
第二十条	适用范围.....	530
第二十一条	定义.....	532
第二十二条	号灯的能见距离.....	534
第二十三条	在航机动船.....	536
第二十四条	拖带和顶推.....	537
第二十五条	在航帆船和划桨船.....	539
第二十六条	渔船.....	541
第二十七条	失去控制或操纵能力受到限制的船舶.....	543

第二十八条	限于吃水的船舶	546
第二十九条	引航船舶	546
第三十条	锚泊船舶和搁浅船舶	547
第三十一条	水上飞机	549
<b>第四章</b>	<b>声响和灯光信号</b>	<b>554</b>
第三十二条	定义	554
第三十三条	声号设备	554
第三十四条	操纵和警告信号	555
第三十五条	能见度不良时使用的声号	559
第三十六条	招引注意的信号	560
第三十七条	遇险信号	561
<b>第五章</b>	<b>豁免</b>	<b>564</b>
第三十八条	豁免	564
	《1972年国际海上避碰规则》的附录	566
<b>附录一</b>	<b>国外船舶碰撞法若干问题单及有关的规定</b>	<b>577</b>
	(一)船舶碰撞法问题单	577
	(二)各国(地区)有关船舶碰撞法的规定	578
	阿根廷	578
	加拿大	580
	英国	584
	西德	587
	香港	590
	意大利	596
	日本	599
	利比里亚	601
	挪威	603
	新加坡	605
	瑞典	615

美国.....	616
南斯拉夫.....	620
<b>附录二 有关船舶碰撞法的国际公约及我国有关规定.....</b>	<b>624</b>
(一)统一船舶碰撞若干法律规定的	
国际公约(1910年) .....	624
(二)船舶碰撞中民事管辖权方面若干规定的	
国际公约(1952年) .....	628
(三)统一船舶碰撞或其他航行事故中刑事管辖权方面若干	
规定的国际公约(1952年) .....	631
(四)统一船舶碰撞中有关民事管辖权、法律选择、判决的承认	
和执行方面若干规则的国际公约(1977年) .....	633
(五)扣押海运船舶的国际公约(1952年) .....	638
(六)统一扣押海运船舶若干规定的国际公约的	
修正草案(1985年) .....	645
(七)确定海事碰撞损害赔偿金的	
国际公约预案(1985年) .....	652
(八)最高人民法院“关于诉讼前扣押船舶的具体规定”	
(1986年) .....	656
(九)最高人民法院“关于强制变卖被扣押船舶	
清偿债务的具体规定”(1987年) .....	659
(十)中华人民共和国海上交通事故	
调查处理条例(1990年) .....	662
主要参考书目.....	671

# 第一编

---

---

## 第一章 绪论

### 第一节 船舶碰撞概述

海上安全不论是对内陆国家还是沿海国家,都是十分重要的。船舶碰撞是直接威胁海上安全的海损事故之一,自十九世纪蒸汽机钢质船问世之后,船舶碰撞更加引起了人们的关注。

#### 一、海上风险的新特点

科学与技术的进步,给航运业带来了新的生机,同时也使海上风险出现了新的特点。这主要表现在:

1. 海上运输业不再被人们视为是“冒险的事业”,相反,成了积累资本、竞相争夺的领地。因此,海上运输业随着科学技术的发展而迅速发展。

截止到 1990 年 6 月 30 日,世界上 100 总吨以上的商船共 78 336 艘,船舶总吨位已达 423 627 198 吨,载重吨为 666 827 021 吨,几度出现了运力过剩的情况。由于世界商船队的迅速增加,经常发生重要航道拥挤、港口堵塞的现象,加上船员素质不适应客观形势发展的需要,这些是导致海事,特别是船舶碰撞事故时有发生的原因之一。

2. 客观风险明显减小,主观风险相对增大。

科学技术的进步使人们抗御自然灾害的能力大大增强,但往

往由于人们过分依赖于先进的航海仪器,忽视主观能动作用,结果酿成海事。据统计,85%以上的船舶碰撞是由于人的疏忽过失造成的,只有百分之十几是由于不可抗力或意外事故所致。

### 3. 船舶形态发生了变化。

从20世纪70年代开始,船舶出现了“大型化、自动化、集装箱化、专门化”的特点,资本高度集中,船价及船舶修理费显著上涨,很小的碰撞可能会引起相当惨重的损失。

### 4. 货物形态发生了变化,由单一形态转为多样化形态。

尤其是从20世纪60年代初开始,随着海上原油运输的迅速发展,建造了大量的超级油轮;此外,液化气、天然气、化学品、核动力船舶的投入使用,更增加了海上运输的特殊风险。一旦发生船舶碰撞等恶性事故,就会造成严重的环境污损,破坏生态平衡,甚至造成人身伤害。

海上风险的上述特点,使得船舶碰撞所产生的后果远远超过蒸汽机时代,更是帆船时代所无法比拟的。

## 二、避免碰撞的安全措施

为了确保海上安全,避免船舶碰撞,各国及国际组织采取了各种措施。归纳起来主要有以下几个方面:

### 1. 法规方面

1840年,英国率先由伦敦引航公会<sup>①</sup>(Trinity House London)制定了海上航行避碰规则,它虽然不是法律,但当时英国海事法庭均参照此规则判明碰撞责任。1848年,国际海事委员会(CMI)在海上人命安全会议上通过了“国际海上避碰规则”,后来国际海事组织(IMO)取代了国际海事委员会的工作,分别于1960年和1972年对规则进行了重要的修改,以适应现代航运的发展。<sup>②</sup>许多国家

---

① 伦敦一家负责灯塔、航标及引航等事物的机构。

② 详见本书第二编“海上避碰规则的历史沿革”。



对重要海区或航行要道划定分道通航区,如英吉利海峡、马六甲海峡分道通航区。我国对台湾海峡、成山头、老铁山等重要水道也都划定了分道通航区。

## 2. 技术方面

科学技术的新成果在航海上的不断应用,使得船舶技术水平日益提高。从20世纪40年代开始,雷达、电罗经、劳兰A、劳兰C、台卡、奥米加等助航仪器相继在船上被普遍应用。进入70年代和80年代,避碰雷达、自动雷达标绘装置、卫星导航系统也开始在船上使用。导航星(NAVSTAR)——全球定位系统(GPS——Navigation System with Time and Range Global Positioning System)也将成为未来独立的通用全球导航系统。雷达有雾中航行船舶的眼睛之称,因此船上没有雷达已构成船舶不适航的条件。15 000总吨以上的油轮,除备有雷达之外,还必须装有避碰雷达。

## 3. 管理方面

为了避免船舶碰撞等恶性事故的发生,近年来,陆上对航行的船舶实行安全监督、管理和控制的措施发展得很快。目前较为普遍使用的是气象导航,它是由陆地给出最佳航线,保证安全经济航行。交管中心(Vessel Traffic Service——VTS)也在许多地方建立起来,我国北伦港、大连港及青岛港等相继建立了海上交通管制中心,在大范围海域内,为航行中的船舶提供信息(information),咨询(advice)服务,并实行监督控制,必要时作出指令(instruction)。但是,这一新措施的出现,也带来了一系列法律问题,诸如:陆上指挥的责任问题,陆上与船上的关系,陆上管辖水域的范围等等。这是海商法出现的新课题,法律专家们已着手研究。此外,新灯标制和标准英语用语的推广使用、航海信息服务、航行速度限制等都是为防止船舶事故发生而采取的管理措施。

加强对船员的管理,提高船员素质,以适应新技术发展的需要,这是避免碰撞事故,确保海上安全的重要条件。1978年国际海