

论船舶碰撞海上侵权过失认定原则

◆ 魏 斌

(泰山科技学院, 山东 泰安 271000)

【摘要】船舶碰撞海上侵权过失认定适用的原则是解决船舶碰撞海上侵权责任的基础。我国目前采用的是国际通用的过失认定原则,此种原则将过错、损害后果、法律责任联系起来,符合责任承担中对因果联系的要求。但随着航运发展出的过错推定责任、以危险行为判定责任等特殊规则也有其存在的意义,笔者认为应借鉴融合英国的“最后机会原则”和美国的“宾夕法尼亚规则”等特殊原则,取其精华、去其糟粕,进一步完善我国船舶碰撞侵权责任过失认定原则体系。

【关键词】船舶碰撞过失认定;一般原则;最后机会原则;宾夕法尼亚规则

一、船舶碰撞过失认定的一般原则

船舶碰撞中所说的过失,一般是指行为人基于应当预见事故发生却没有预见的过失心理所做出的错误行为或不良行为。总结各国长期实践经验和法律规定,在船舶碰撞海上侵权中,过失认定的一般原则是实际过失原则,此处的实际过失又被划分为管理船舶的过失和驾驶船舶的过失两种。具体而言,就是指船舶的驾驶人、管理人等达到通常技术要求和谨慎操作的航海人员,按照通常情况应当预见却未预见,或者能够防止损失发生或者扩大却未能实现。

(一)驾驶船舶的过失

我国在定义通常技术和良好船艺时,基本采纳的是《国际海上避碰规则》,即只要航海人员做到保持安全航速、正常瞭望、泊船位置适当、避让其他船舶以及在航行中正确使用规定号型的号灯等,即认定其具有“良好船艺”。事实上,“良好船艺”包含的内容繁多,以上几点只能算作“良好船艺”的必要条件。在实践中,为判断船员是否秉持了“良好船艺”往往需要从多方面综合考虑。一般来说,只要航海人员能够证明其在所遭遇的船舶碰撞中采取了相应的避免碰撞的措施,则可以被认为不存在过失,免于承担侵权责任。

(二)管理船舶的过失

船舶的管理人需要承担一定的作为义务,如定期检查船舶,确保船舶处于适航状态,在航行过程中时刻注意船舶各部位的安全,保证船上设施处于良好可利用的状态等。假使船舶不适航或者船舶设备存在缺陷,且因此导致船舶碰撞的发生,这就可以认为船舶管理人存在管理过失。

综上所述,我国在过失认定方面适用一般原则,其实质是对因果联系极致追求的体现,船舶碰撞的事实即所谓的“果”,而实际过失认定,正是对“因”这一部分的确定。简而言之,船舶需要承担的责任是被限定在其实际过失所引

起的损害范围内的,即碰撞船舶最后承担的责任是按照该船舶航行人员的过失,在碰撞事故中所起作用的比例来确定的:当双方具有同等的疏忽过失或者无法分辨双方过失时,双方均摊船舶碰撞责任;当双方均无实际过失或者实际过失与碰撞结果无因果联系时,均不承担责任。

二、船舶碰撞过失认定的特殊原则

在海运几个世纪的漫长发展中,为解决船舶之间的碰撞纠纷,曾催生了多种过失认定的原则,最具有代表性的当属法律推定过失原则和事实推定过失原则。法律推定过失原则最早起源于英国判例法,英国早期航行中的“左舵规则”建构了法律推定过失原则的雏形。法律推定过失原则在《1910年统一船舶碰撞若干法律规则的国际公约》(以下简称《1910年碰撞公约》)实施前被广泛运用,大多数海运国家选择适用这一原则。其根本原因在于自19世纪初蒸汽机船发明以来,老式帆船被迅速淘汰,河运海运中开始大量使用蒸汽机船,航行速度大幅提高,船舶碰撞导致的损害愈加严重,原本的航行规则已经难以解决船舶碰撞纠纷。为了使船舶严格遵守航行规则,减少船舶碰撞事故的发生,法律推定过失原则应运而生:通过认定违反航行规则一方存在过失,迫使航海人员为摆脱责任而习惯性地航行中严格遵守规则。

直至《1910年碰撞公约》的出现,它以公约形式废弃了英美法系在船舶碰撞过失认定方面,曾长期适用的法律推定过失原则,转而要求各方船舶在其实际过失导致的损害范围内承担责任,这一规则成为世界各国处理船舶碰撞纠纷适用的主要原则。

(一)宾夕法尼亚规则

考虑到美国并非《1910年碰撞公约》的参与国之一,因此,在处理船舶碰撞纠纷中的过失认定时,美国适用的是法律推定过失原则。“宾夕法尼亚规则”是法律推定过失原则



的典型代表,该原则诞生于美国联邦最高法院针对1869年“Marry”号帆船与“Pennsylvania”号蒸汽机轮船碰撞一案所作的判决。联邦最高法院的法官认为,证实“Marry”号这一较小过失并不会导致碰撞的发生,这是“Marry”号应当承担的责任,但它始终未能证明这一点。因此,“Marry”号应当承担碰撞责任。该原则要求船舶必须完全绝对遵守航行规则,“宾夕法尼亚规则”被总结为:一旦船舶违反航行规则,即推定其具有过失,需要承担碰撞责任。船舶倘若试图摆脱责任,必须证明其违章行为并非碰撞的原因,并且这种过失本身并不会导致碰撞的发生。

《1910年碰撞公约》实施之后,法律推定过失原则在全球范围内如浪潮般被废除,但仍有少数国家适用该原则,这必然将导致解决船舶碰撞纠纷时到底适用何种原则的问题,而且极有可能导致适用不同国家的过失认定原则,得出完全相反的责任分配方式。现在这一原则在其最主要的适用国家——美国,也开始出现混乱,不断遭到理论界的批判和质疑。

(二)最后机会原则

“最后机会原则”亦称“避让机会原则”,该原则并非诞生于船舶碰撞纠纷,而是源自一起陆上交通事故纠纷——十九世纪中叶英国著名的“驴案”。之后,英国法院将其在驴案这一路上碰撞纠纷中采用的原则延伸扩大到船舶碰撞领域,“最后机会原则”逐渐成为英国在船舶碰撞过失认定时采用的重要原则之一。

“最后机会原则”是在双方均有疏忽的情况下,倘若后来有疏忽一方知道或本应知道前者疏忽的存在,能够避免碰撞但却未能避免,则该方承担全部责任。“最后机会原则”实际上是指寻找最后的犯错者,当之前有疏忽者(原告)处于紧迫危险中,但他在通常情况下能够在最后时刻摆脱这种危险,而后来有疏忽者(被告)作为一个拥有良好品德和通常技术的人,应当发现并避免这种危险,但被告出于疏忽而错过这个机会,给原告摆脱危险造成了阻碍,伤害了原告,因此,法律需要惩戒被告的肆意妄为,由其单方担责。综合分析英国司法实践情况,对于如何确定何种情况下哪一方为最后犯错者,基本存在三种情形。

一是后来有疏忽方已经明确知道原告之前存在疏忽,它有充裕的时间能够采取适当行为以避免碰撞的发生,但被告并未采取合理行动,如此这般,后来有疏忽方应当为碰撞负全责。二是后来有疏忽方没有发现,但依据其通常经验应当观察到原告处于危险中,此时采取合理措施便能避免碰撞,此时,后来有疏忽方应当认定拥有最后机会。三是原告处于的危险实际上并非无助的,但其可以采取的摆脱危险的唯一有效措施是常人无法预料的,此时倘若被告以通常情况考虑,碰撞仍会发生,而只要有合理机会,被告有可能仍

然是最后的错误方。

诚然,最后机会的出现可能是基于原告的行为,但在“最后机会原则”中,原告之所以没有被责备,是因为一个人不应当因为他在紧急情况中仅仅作出做了通常避碰行为而被轻易地责备,即使这种紧急情况是由于他先前疏忽造成的。原告仅仅是没有采取逃跑的行为,但这不应当被认为是一种错误,不能被认定为过失。后来疏忽者的过失在原告疏忽终止后,会主动增加危险,使得原告疏忽造成的结果成倍增加,最终导致了碰撞的发生。如果被告迟来的谨慎并不能破坏事故发展的链条,也不能增加或者减少任何危险,那么要求被告把握最后机会就是不合理的了。

(三)紧急情况下的过失原则

准确来说,“紧急情况下的过失原则”与前述两个原则性质不同,其实质上仍然是以船舶航行人员的过失为判断基准的,但此时对于过失的判断标准已非实际过失原则中所说的“良好船艺和通常谨慎”,航海人员在紧急情况下的疏忽,并不一定会被认定为过失。法律法规仅仅要求一名航海人员在一般情况下维持正常的心理状态和发挥通常技术,但如果要求航海人员在紧急情况下同样保持镇定,显然在现实中很难实现。因此,在紧急情况下,“通常的技术和谨慎”这一标准就不再被强调,转而要求其秉持紧急情况下的特殊的技术水平,要求航海人员达到的水平有着显著降低,但仍要求其采取当时最有利于避碰的措施。假使一方背离了航行规则,只要这种背离是必须的,该方也不会承担主要责任,除非这种背离导致了紧急情况的出现。这是英美法系国家惯常坚持的观点。但1972年《国际海上避碰规则公约》将“良好船艺”在通常情形下的判断标准扩大,使其同样也适用于紧急状态下,该原则在实质上被废止。

三、我国船舶碰撞过失认定原则的完善建议

纵使船舶碰撞过失认定的特殊原则与当今国际社会通用的过失认定的一般原则大相径庭,许多学者针对其弊端展开了大肆批判,但这并不意味着这些特殊原则已经失去了意义。经过长期的司法实践,“宾夕法尼亚规则”“最后机会原则”都已经发生了很大变形,一般原则和特殊原则并非水火不容,相互借鉴、取长补短也未尝不可。笔者认为,实际过失原则作为船舶碰撞过失认定的一般原则的地位不可撼动,但可以例外地参考特殊原则的规定。

(一)对“宾夕法尼亚规则”的借鉴应用

对“宾夕法尼亚规则”的应用,笔者观点如下:如果意图融合借鉴该原则,首要的是解决其忽视因果联系,不能合理分配举证责任的问题。在因果联系方面,“宾夕法尼亚规则”实际上是部分放弃了因果联系,转而追求航行秩序的实现,它致力于的是尚未发生的事故结果,主要目的在于预防。因此,倘若借鉴该原则,也必须只能在特殊情况下借

鉴,在该情况下,船舶的容错率非常低;而对于举证责任承担有失偏颇的问题,可以通过调整举证责任承担来解决。综上所述,笔者认为可以进行以下尝试:当船舶碰撞纠纷中按照实际过失原则仅由一方担责,但双方都存在疏忽时,可以允许一方船舶举证证明对方船舶应当因为其违章行为,在此次船舶碰撞中承担责任,即使二者并无因果联系。当然,这种推定必须是只能存在于特殊情况下的,例如,狭窄航道分行、暗礁区域谨慎避让等。在上述情况下,即使船舶的疏忽大意与碰撞的发生没有因果联系,但违章行为发生的地点和情况决定了这种违章行为具有很大的危险性,必须对航行船舶的肆意妄为加以惩戒,以确保它以后能够保持谨慎航行。倘若给予惩戒会使船舶承担本无需其承担的责任,则这种选择必须十分谨慎,由依据一般原则认定的过失方承担举证责任,证明这种惩戒的合理性或者证明不进行惩戒的不合理性。

(二)对“最后机会原则”的借鉴应用

对“最后机会原则”的应用,笔者观点如下:既然该原则为人诟病之处在于其对因果联系的忽视以及可能造成责任的分担不均,那为了应用“最后机会原则”,这两点是必须解决的。“最后机会原则”未必是对因果联系的背离,事实上,“最后机会原则”反而是追求因果联系的产物。根据该原则的内部逻辑,拥有最后机会方如果没有疏忽行为,那么就不会有船舶碰撞的发生,所以该原则实际上是为显示惩罚性而将所有原因归结于一方之上,而免去另一方对碰撞发生应承担的责任,它并非没有意识到先走过失方与事故之间的因果联系,只是更加重视后来有过失方所起的作用,因而从整体来看,该原则忽视了因果联系。综合上述分析,笔者认为可以进行下述尝试,在船舶碰撞事故中,在适用实际过失原则的基础上,倘若先有疏忽一方违反航行规则的疏忽在常人可预见的程度内,则拥有最后机会的一方应当在原本承担责任的基础上加重其责任,以弥补他给先前有疏忽方增加的危险;倘若先有疏忽方的疏忽超出常人所能预见,或者他

的疏忽造成的危险已经无法避免,以致无论后有疏忽方如何行为也不能改变这种危险时,此时后来有疏忽方即使拥有最后机会,也在所不论。为了避免有避碰机会的船舶承担过重的举证责任,应当由另一方船舶举证证明对方拥有最后机会。

四、结束语

在船舶碰撞海上侵权过失认定的原则方面,一般原则与特殊原则各国大多是择一取之。“宾夕法尼亚规则”的严苛性以及“最后机会原则”在部分情况下的不合理性,注定了在现今局势下它们不可能被通常适用,只能作为特殊情况下的例外存在。而在实际过失原则中融入过失认定的特殊原则,这仅仅是一种创新性的建议。无论如何,实际过失原则仍然是主要原则,这种尝试性的融入只能作为例外情况,而且必须慎之又慎,期以能够增加过失认定的灵活性,更好地实现责任的公平分配。

参考文献:

- [1]司玉琢.论确定船舶碰撞过失的一般原则和特殊原则[J].大连海运学院学报,1989(01):1-10.
- [2]曹炜.船舶碰撞损害赔偿研究[D].上海:复旦大学,2012.
- [3]胡正良.论船舶碰撞中的过失原则与举证[J].大连海运学院学报,1986(02):1-16.
- [4]田田.船舶碰撞及其碰撞过失研究[J].法学论坛,2000(06):55-63.
- [5]施云松,潘士欣.船舶碰撞的过失与责任辨析[J].航海技术,1997(03):23-25.
- [6]胡淑莉.船舶碰撞法律适用研究[D].北京:中国政法大学,2007.
- [7]蔡存强.浅析“船舶碰撞法”[J].上海海运学院学报,1989(01):104-108.
- [8]郑少霖.论船舶碰撞侵权的过失责任[D].武汉:武汉大学,2004.

作者简介:

魏斌(1996—),女,汉族,山东济南人,硕士,助教,研究方向:国际法。

