

船舶碰撞损害责任纠纷案例 争议焦点与代理思路

李振海*

【内容提要】

船舶之间发生碰撞事故，严重时会导致船舶沉没，可能引发船员人身伤亡赔偿、货损赔偿、保险赔偿、油污损害与赔偿、应急打捞、海事赔偿责任限制等一系列问题，有些索赔涉及双方船东连带责任，有些索赔则涉及某一方船东可能主张赔偿责任限制问题。在事故发生后，如何厘清事故责任，通盘考虑以上法律问题，快速解决上述纠纷，尤其是船员人身伤亡赔偿，避免诉累和不必要的损失，是当事人委托律师处理船舶碰撞事故损害赔偿纠纷的根本目的所在。

【案情简介】

2017年3月28日，巴拿马籍滚装船A轮从中国广州驶往韩国群山途中，在广州港水域，与从中国深圳驶往东莞的内河散货船B轮发生碰撞，事故导致B轮及所载货物沉没，该船4名船员死亡、一人伤残，A轮受损（以下简称碰撞事故）。海事部门调查后，认定A轮存在以下过错：1. 疏忽瞭望，未正确判断碰撞危险，违反了《1972年国际海上避碰规则》第5条和第7条第1款的规定；2. 未使用安全

* 李振海，广东海建律师事务所合伙人。

航速，违反了《1972年国际海上避碰规则》第6条的规定；3. 未及时驶回出港航道或沿清爽的航道西侧出港航行，未尽量靠近其右舷该水道或航道的外缘行驶，违反了《1972年国际海上避碰规则》第9条第1款的规定；4. 在通航环境复杂的条件下，强行追越C轮，未尽到当时特殊情况所需求的谨慎，违反了《1972年国际海上避碰规则》第2条第1款的规定；5. 对遇局面情况下，未积极采取有效的避让措施，违反了《1972年国际海上避碰规则》第14条和第8条第1款的规定；6. 在船舶操纵避让的关键时刻，水手连续操反舵，大幅减少了两船会遇距离，延误了避让行动时间，也迫使B轮驾驶员采取向左让进行避让，导致两船避让不协调，碰撞最终不能避免；7. 该轮大副到驾驶台海图室后，驾引人员未履行监舵的职责，违反了该轮安全管理手册的要求。认定B轮存在如下过错：1. 疏忽瞭望，未正确判断碰撞危险，违反了《1972年国际海上避碰规则》第5条和第7条第1款的规定；2. 未使用安全航速，违反了《1972年国际海上避碰规则》第6条的规定；3. 在航行中与其他同向进港的船舶未能保持适当的安全距离，未尽到当时特殊情况所要求的谨慎，违反了《1972年国际海上避碰规则》第2条第1款的规定；4. 对遇局面情况下，未积极采取有效的避让措施，违反了《1972年国际海上避碰规则》第14条和第8条第1款的规定；5. 值班水手未经过相关培训，未持有船员服务簿，驾驶值班安排不能满足《内河船舶船员值班规则》第7条第2款的要求。最终海事部门认定A轮负事故主要责任，B轮负事故次要责任。

【争议焦点】

1. 在事故责任未明的情况下，如何快速解决船员人身伤亡赔偿纠纷？

对于我方——B轮4名船员死亡、1名船员伤残的赔偿责任问题，为尽快安抚死者家属，促成我方与对方船东达成协议，在碰撞责任不清的情况下，各按50:50预赔给船员家属。并且，因我方资金困难，成功申请我方保险公司预赔，在签署协议后立即按约定付款。

2. 在船舶登记所有人和实际所有人不一致时，如何向责任方或保险人索赔，维护我方当事人合法权益问题？

由于我国法律规定船舶需要具有经营资质的船务公司才能登记经营，在实务

中，存在登记船舶所有人与实际所有人不一致的情形。经详细询问我方当事人投保时是否已披露当时船舶登记与实际所有人不一致的情况，并提供相关船舶挂靠协议、造船合同、支付船款凭证等证据以及船舶登记所有人的共同授权，最终让对方船东和我方保险人认可我方的索赔资格。

3. 在主管机关只认定事故主次责任的情况下，如何进一步确定具体责任比例？

由于船舶航行受海况、船舶惯性、操纵难度等因素的影响，海上交通事故责任认定比例相比道路交通事故责任认定要复杂困难得多。结合海事部门认定的各方过错，经多次协商，各方首先就碰撞责任比例达成7:3的一致意见，为最终协商解决涉案纠纷打下基础。

4. 在船员配备不足的情况下，是否构成船舶不适航，保险公司是否可以拒赔？

船舶配员不足，是否构成保险公司拒赔的理由，取决于该船舶配员不足与碰撞事故的发生是否具有因果关系。B轮虽然配员不足，但并非当时船舶驾驶人员，而是一名机工，该船舶配员不足与碰撞事故的发生不具有因果关系，不构成保险公司的除外责任。

5. 在各方长期协商无果，各自向法院提起诉讼，如何通过诉前调解制度来维护自身合法权益？

船舶碰撞事故的诉讼时效与一般民事纠纷的时效不同，其诉讼时效为2年，且需提起诉讼、提交仲裁或者被请求人同意履行义务才中断诉讼时效，如请求人撤回起诉、撤回仲裁或者起诉被裁定驳回的，则时效不中断。

涉案事故2年内，经多次协商，各方未能达成一致意见。后各方为保诉讼时效，均在2年诉讼时效届满前向法院提起诉讼。考虑各方差距不大，我方通过诉前联调制度，让法院主持，向各方当事人剖析利害关系和法律利害关系，最终促成和解，避免产生不必要的费用。

【案例评析】

本案碰撞事故为近几年来罕见的涉外水上交通事故，事故死亡人数为4人，总损失金额达数千万元，涉及的法律问题较多，因各方争议较大，在事故发生2年内未达成和解，后均向广州海事法院起诉。起诉后，代理律师通过诉前联调制度，抓

紧时间与法院、其他方代理律师联系，据理力争，并最终促成我方与对方船东之间的相互索赔、我方向保险公司的索赔、广州海事局代表相关单位向双方船东的索赔达成和解，不仅避免发生诉讼费、鉴定费等巨额费用，也快速获得了赔偿款项，替我方当事人挽回了巨额经济损失。

【专家点评】

船舶碰撞纠纷属于海事侵权纠纷中普遍、专业性强且审理难度较大的一类案件，国际公约和我国海商法都对船舶碰撞问题专门作出了规定。本案为一宗典型的案涉船舶互有过失的船舶碰撞责任纠纷，在碰撞事故发生之前，两艘案涉船舶均有操作上的过错，且两船船员在应急处置以及船员配备方面也各有不规范之处，由此导致船员人身伤亡、船舶受损的严重后果。

本案碰撞事故发生后，综合把握案件处理思路，快速厘清案件争议焦点，高效处理案件在实践层面所面临的棘手问题是本案最终取得圆满结果的关键，以上操作不仅考验委托律师的专业技能，也对同类型案件有很大的参考意义。相比较同类型案件的处理经验而言，在事故责任未明的情况下，各方容易对船员人身伤亡赔付比例方面出现互相推诿的情形，且在海事部门认定各方过错后，各方也会对碰撞责任的责任承担比例各执己见，保险人也可能基于种种原因拒赔，以上问题均为同类型案件所面临的困难点。然而，本案通过各方良好的协商及周旋，及时地解决了以上棘手问题并使得案件在未正式审判前达成和解，不但减轻各方当事人的负担，也进一步节省了司法资源。

综上，本案综合体现了代理律师在案件处理过程中针对船舶碰撞典型法律问题以及代理思路的良好把握，具有较高的类案参考价值。

(点评人：黄晖，广州市律师协会海事海商与航空法律专业委员会主任、
广东省航运法学研究会副会长)