

船舶定线制下碰撞事故的责任认定

作者:卞春华 来源:中国水运杂志 日期:2008年08月11日 点击:

随着《船舶定线制规定》(以下简称《规定》)在长江江苏段和安徽段等水域的逐步推广和贯彻实施,海事管理机构如何进行水上交通事故责任认定也发生了一些根本性的变化。如果运用《规定》不善,将直接导致水上交通事故责任认定不准确,进而给海事管理工作等方面带来诸多负面影响。本文就如何运用《规定》进行碰撞事故责任认定展开论述,并对水上交通事故责任认定作一些探讨。

责任认定的重要性

事故责任认定是海事管理机构经过现场勘验、调查等程序并根据有关的勘验和规定作出的一种具有技术鉴定性质的结论,起一个事实认定、事故成因分析的作用。由于碰撞事故的责任认定涉及两个以上的当事人,而且影响当事人的赔偿责任和利益,因此,事故责任认定往往引起事故当事人的异议或不服,有的甚至提起行政复议或行政诉讼。作为技术认定,碰撞事故的责任认定虽然不具备行政可诉性,但仍然应当引起海事管理机构的足够重视。如果责任认定不准确,那么,事故处理中海事管理机构根据事故责任认定对当事人作出的行政处罚,必然存在行政处罚证据不足,侵犯当事人的合法权益,将引起行政诉讼并导致海事管理机构败诉。而且,在民事责任赔偿中,责任认定虽然不是民事赔偿责任分摊的全部或唯一依据,法院或仲裁机构也可以不采用该责任认定,但是仍具有较强的证据效力,在民事责任赔偿过程中起着非常大的作用。所以,海事管理机构应当依法认真进行碰撞事故责任认定,这既是积极履行职责的义务,又是服务社会的根本要求。

目前,长江安徽段以下通航水域的水上交通事故责任认定书中认定的当事人责任,是海事管理机构主要依据《规定》和《中华人民共和国内河避碰规则(1991)》(以下简称《内规》)等水上交通法律、法规及规章认定的责任。显然,如何准确运用《内规》和《规定》进行责任认定很关键。那么,《规定》与《内规》的运用到底如何把握呢?

《规定》与《内规》的关系

有人认为,《内规》法律地位高于《规定》,应优先执行,对此笔者并不认同。《中华人民共和国内河交通安全管理条例》第十七条第四款规定:“船舶航行、避让和信号显示的具体规则,由国务院交通主管部门制定”,国务院交通主管部门即目前的交通部,《内规》和《规定》就是交通部制定的“航行、避让和信号显示的具体规则”。而且《内规》第四条的特别规定很明确:“本规则授权各省、自治区、直辖市海事机构,长江、黑龙江海事局及辖区内有内河的沿海海事机构根据辖区具体情况,制定包括分道通航等有关交通管制在内的特别规定,报交通部批准后生效。”不难得出结论,

《规定》是报经交通部批准的,与《内规》应具有相当的法律地位,而且《规定》作为特别规定,应优于一般规定——《内规》。在这里应强调的是,《规定》的内容与《内规》基本上是一致的,即使存在不一致,譬如,《规定》对“干支流”交汇水域船舶间的避让做出特别规定,采用“支让干”原则,而非《内规》的“干让支”原则,这也恰恰说明,船舶在长江安徽段以下通航水域航行和海事管理机构对碰撞事故进行责任认定时应优先遵守和执行的是《规定》而非《内规》。

《规定》实施前，碰撞事故的原因和责任认定主要以避让措施得当与否来划定，而《规定》还引入了过错责任原则，将船舶违反《规定》的行为认定为过错并承担相应的碰撞责任。这种只要船舶违反法定义务就确定为过错，从而承担碰撞责任的做法也叫“法律推定过错”原则，在实施通航分道制的水域是很常用的原则。因此，海事管理机构在运用《规定》进行碰撞事故责任认定时，首先应抓住船舶是否违反《规定》这个关键点，即，是否违反规定的航路航行？是否随意停泊？是否进行了主动避让？《规定》突出强调了船舶的航路权，船舶航行、停泊及避让时因违反《规定》侵犯他船航路权而发生碰撞事故应承担的责任都给予了明确规定：船舶只要违反《规定》与“在规定航路内正常行驶”的船舶发生碰撞，就应负事故的主要或全部责任。可见，“在规定航路内正常行驶”船舶的确认是碰撞事故责任认定的第二个关键点。对船舶违反《规定》的行为责任主要以两种原则对待。

“严格责任制”原则。以侵犯他船航路权为基础，《规定》对事故责任认定实行了“严格责任制”原则，即：只要发生碰撞且导致后果，不管还有何种原因，譬如，侵犯他船航路权的船舶即使进行了主动避让，其侵犯航路权的航行行为依然被认定为事故的主要乃至全部原因，至少要承担主要责任甚至全部责任。侵犯航路权的船舶是否要负全部责任，主要取决于对方正常行驶的航路权船舶有无过错。而《规定》对“在规定航路内正常行驶”的航路权船舶仅作协助避让的规定要求，也就是说，正常行驶的船舶即使存在“未采取任何避让措施”的过错，也至多承担次要责任，这完全改变了过去主要就避让措施得当与否来划定事故原因和责任的的做法。《规定》对实行“严格责任制”原则的过错行为进行了明确，主要表现为：违反规定航路或逆航路航行(因突遇大风等不可抗力或主机突然失控等意外事故所致驶入他船航路发生碰撞事故除外)、未按单向通行航路规定航行、随意横越航路以及随意停泊等行为，显然，这些船舶行为在事故调查中很容易确认。

避让原则。以航路权为基础，确定船舶的避让权利和义务，以是否按《规定》主动避让进行责任认定。根据船舶航路权，《规定》要求，未按规定航路航行和需要横越的船舶应主动避让规定航路内行驶的航路权船舶，如没有主动避让而发生碰撞，将负事故的主要或全部责任。避免航路交叉，减少事故发生的概率是《规定》遵循的原则之一，但船舶靠离码头、沿航行警戒区航行等需要横越航路的行为与船舶在规定航路内的正常行驶依然存在航路交叉，因此，《规定》对需要横越航路的“合法”横越船舶并未实行“严格责任制”原则，只是规定了横越船是让路的义务船，如果未主动避让规定航路内行驶的船舶，将承担主要责任，但并未规定，不管何种情况下至少要承担事故主要责任，这明显有别于船舶随意横越行为的责任要求，也是在事故责任认定时最易引起双方当事人争议的地方。如果船舶需要横越时进行了主动避让，而在规定航路内正常行驶的船舶未采取有效的协助避让措施，那么，横越船就不一定承担主要责任，如果有证据表明在规定航路内正常行驶的船舶未采取任何避让措施或采取了错误的避让措施，那么，正常行驶的船舶甚至有可能承担主要责任，海事管理机构在碰撞事故的责任认定时应引起足够的注意。譬如，A海轮在上行航路内正常行驶，离码头的B船此时正在下行航路内横越并准备沿上行推荐航路上行，见A海轮距离较近，B船于是减速打算从A海轮船尾过，但是，A海轮见B船正在横越，便采取左舵避让措施准备让B船从A海轮的船首通过，由于会让意图不一致，结果两船在下行航路内发生碰撞事故，此案中，B船进行了主动避让，而A海轮采取了错误的避让措施，A海轮至少应负碰撞事故的对等责任，而不是次要责任。

《规定》中“合法”横越船是义务船，这与《内规》的要求是一致的，横越船有主动避让的义务。其实，还有其它一些未违反《规定》的船舶同样也应作为义务船进行主动避让，这些义务船主要表现为：一是因没有推荐航路而驶入深水航道的小型船舶；二是在确认安全的前提下，驶入推荐航路内航速较慢的大型船舶；三是在同一航路内的追越船舶。这些情况下的碰撞事故责任认定主要运用《内规》或者《内规》与《规定》混合运用，仍然以避让措施的得当与否来划定，而非“严格责任制”原则。

确认船舶是否“在规定航路内正常行驶”，是碰撞事故责任认定的第二个关键点，这不仅应从船舶的航路加以确认，更应从时间上加以认定。一般情况下，碰撞事故分为三个阶段：初见阶段、避让阶段(双方逐渐接近并感觉到有危及自身安全的可能而需要采取避让措施的阶段)和紧急避让阶段。海事管理机构应将避让阶段初期的船舶状态(即是否尽可能远离隔离带？是否超速？是否保持正规了望？等

等)来确定船舶是否“在规定航路内正常行驶”，而不能以船舶采取避让措施后或紧急避让措施后的状态来确定，更不能以碰撞地点确定船舶是否在规定航路内。譬如，A海轮在上行航路内正常上行时，B船正逆上行航路下行，A海轮于是采取左舵避让，B船采取右舵加车进行避让，最后两船在分割带内发生碰撞事故。此案不能以碰撞事故地点在分割带就认为A海轮没有“在规定航路内正常行驶”，更不能认为A海轮违反了定线制规定。在碰撞事故中，船舶因为紧急避让致使船位偏离规定航路是很正常的，尤其在叉河口水域发生的碰撞事故，更易引起混淆，海事管理机构应对碰撞地点的形成加以分析，认真推算船舶是否在规定航路内行驶。

[发表评论](#)[告诉好友](#)[打印此文](#)[收藏此文](#)[关闭窗口](#)[上一篇：船舶舱底污水案中举证责任的分配](#)[下一篇：一次救助行动引发的思考](#)

文章评论

特别推荐

- [行业报告] 长三角内河船员调查报告
- [风险投资] 地主港融资策略及实现条件
- [港口研究] 港口之春：宏观经济走到“十字街头”
- [航运研究] 积极推进航运企业收费标准化
- [内河航运] 建设长江黄金水道 发展现代长江航运
- [行业视点] 金融危机对全球海运市场影响渐显
- [行业视点] 美国金融危机对航运业的影响及应对措施
- [世界航运] 马士基集装箱盈利飙升91%

友情连接

相关文章

海上求生三要素与科学运用的探讨	03-20
应强化对散化船的防污染检查	03-20
《物权法》对船舶登记制度的影响	03-02
MARPOL公约船舶操作性排放的控制	02-10
世界金融危机影响下的海事监管策略	01-19
IMO 成员国审核机制自愿与强制之争	10-21
怎样进行改造船舶港口国监督检查	10-21
东营沿海水工作业的安全管理	10-07
如何规范海事行政处罚程序	08-26
一次救助行动引发的思考	08-11

[关于站点](#) - [广告服务](#) - [联系我们](#) - [版权隐私](#) - [免责声明](#) - [网站地图](#) - [意见反馈](#) - [返回顶部](#)

Copyright © 2008 Powered by ZGSYZZ.COM, 《中国水运》编辑部 All Rights Reserved.

热线电话：027-82767375 传真：027-82805539 E-mail:zgsyzz@vip.163.com

中国水运报刊社 版权所有 建议分辨率1024*768 IE6.0下浏览

违法不良信息举报中心 网络110报警服务 鄂ICP备08002098号

