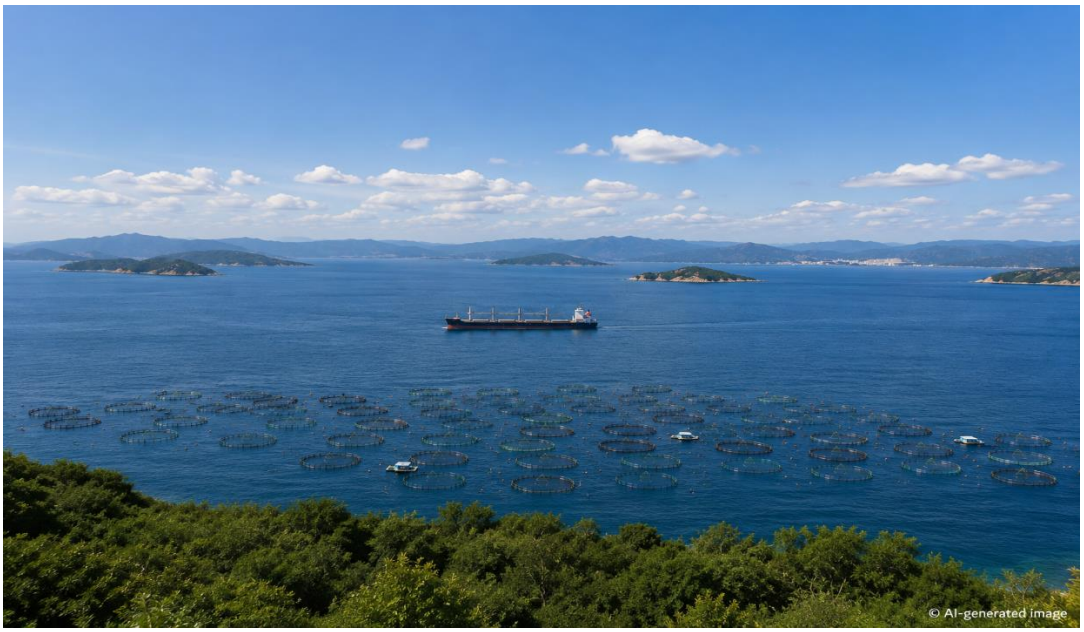
风险提示丨船舶误入养殖区的损害赔偿责任认定与防损建议

作者：朱红亮、黄谨



摘要：

近年来，伴随沿海养殖业的发展，商船误入沿海养殖区引发海上养殖损害赔偿纠纷呈多发态势。本文结合协会近期协助会员处理的入会船在岚山海域引发的养殖区损害案，剖析商船与固定养殖设施发生触碰时侵权归责原则与过失相抵的适用。同时，结合典型海事判例，系统厘清合法养殖与非法养殖在损害赔偿范围上的法律差异，归纳总结司法实践中的定损基本原则及关键取证策略，旨在为会员单位妥善应对同类索赔提供具有实操性的专业指引。

一、案件背景与争议焦点

协会入会船在驶离岚山港口时，航迹误穿越了当地某水产公司经营的沿海养殖区，造成养殖筏架及三倍体牡蛎受损。事故发生后，索赔方向会员船东提出人民币 200 余万元的索赔，并以申请扣船为施压手段，要求船东出面提供担保或赔付相关损失。最终，在会员和协会的共同努力下，经与索赔方多轮博弈，最终以较低的金额达成和解，有效维护了会员的合法权益。本案的核心争议围绕以下两个方面展开：

1. 责任分摊的过错考量

案涉养殖区依法持有《海域使用权证》与《水域滩涂养殖证》，属于“双证”齐备；且当地海事主管部门已于事发前发布《关于碍航网具的通告》，明确将该养殖区域纳入通告范围，所附地理坐标亦可准确加载并正常显示于船舶电子海图显示系统（ECDIS）中。然而，现场勘查证实，养殖区周边未设置符合法定要求的有效、清晰实体警示标识。在此情形下，

应如何合理界定船舶方谨慎驾驶义务与养殖方安全警示及告知义务的边界，并据此科学划分双方责任比例呢？

2. 损害赔偿的法律边界

实地测量发现，受损区域的理论筏架布设与证载范围存在偏差。对于超出养殖证核准范围的养殖设施受损，以及事发时正处于生长期的半成品三倍体牡蛎，又应该如何界定其赔偿边界呢？

二、侵权归责原则与过失相抵的适用

1. 侵权归责原则的适用

船舶触碰养殖区固定养殖设施，法律上属一般侵权行为。根据《中华人民共和国民法典》第一千一百六十五条之规定，行为人因过错侵害他人民事权益造成损害的，应当承担侵权责任。此类纠纷适用过错责任原则。这意味着索赔方须对侵权行为、损害事实、因果关系及船方主观过错承担举证责任。

实践中，由于养殖设施属于固定人造物，航行的船舶往往被赋予较高的避让与谨慎航行义务。参照《1972 年国际海上避碰规则》关于保持正规瞭望的强行性规定，若原告通过提取船舶 AIS 轨迹证明其与受损区域客观重合，相关时间段内无其他船舶涉嫌造成该损失，且船方无法举证存在不可抗力或其他法定免责事由，法院通常会认定船方存在未能及早识别并避让障碍物的重大过错。

2. 养殖方的警示义务与过失相抵原则的应用

船舶虽负有避让义务，但养殖方同样承担安全与警示责任。根据《民法典》第一千一百七十三条关于“过失相抵”的规定，被侵权人对同一损害的发生或者扩大有过错的，可以减轻侵权人的责任。

尽管养殖方持有合法证书并由海事主管机关发布了航海通告，但养殖设施作为海上人造物，养殖方依法仍负有在现场设置专用警示标志的法定义务。若养殖区周边未按规范足额布设视觉辨识度高的警示标识（如雷达反射器、专用 AIS 示位标），致使过往船舶在复杂海况下无法通过视觉或雷达有效识别实际边界，应认定养殖方对事故发生存在过错，适用过失相抵原则减轻船方的侵权责任。

本案中，由于养殖方未尽安全警示义务，协会在首轮谈判中主张养殖方对事故发生同样存在过错，为后续压低和解金额奠定了较好的谈判基础。

三、养殖区合法性审查与赔偿范围界定

1. “双证”审查与合法性认定

对受损养殖设施的合法性进行审查是定损的前提。根据《中华人民共和国海域使用管理法》第三条，《中华人民共和国渔业法》第十七条，合法的海上养殖必须同时具备《海域使用权证》与《水域滩涂养殖证》。对于完全无证、仅持单证、证书有效期届满、未经批准擅自改变用海性质，以及实际布设超越确权宗海界址的情形，超出部分均为非法养殖。

2. 合法养殖与非法养殖的损害赔偿区别

合法养殖与非法养殖的损害赔偿范围存在较大的区别。

对于合法养殖：赔偿范围包括直接财产损失（受损养殖区整修、清理、恢复养殖设施的费用赔偿）及预期收益损失。预期收益的计算需结合事发时养殖物的生长期、市场合理单价进行核算，并依法扣除生产中止后无需继续投入的后续管理与采收费用。

对于非法养殖：因其行为本身违反行政法规，法律仅保护其对投入的养殖物苗种和养殖设施享有的基础物权，不保护其预期养殖收益。评估定损时，该部分仅计算物资残值与施救费用。

基于上述规则，应严格区分“证内”与“证外”损失，剔除索赔方针对非法养殖部分不合理诉求。同时，应主动提取涉案区域附近的船舶历史 AIS 数据，以排除其他船舶先行致损的可能，并视情况采购高精度历史卫星图，来核实事故前筏架的实际布设状态，从而打破索赔方的证据垄断。

四、 理赔实务难点与证据收集策略

1. 海上联合检验的技术受限因素

案发后，委请第三方公估公司尽早开展现场“联合检验”是定损的关键。然而，养殖区检验往往受制于距离与海况的物理影响。事发养殖区通常距岸几十海里，搭乘普通渔船单程耗时达数小时；且海上风浪颠簸较大，测量与取样具有一定的安全风险。因此，需积极协调索赔方提供适航交通艇，并精准把握气象窗口期，以保障勘验工作有效推进。

2. AIS 数据与高精度卫星影像的实务应用

船舶 AIS 历史轨迹排查和高精度卫星遥感影像纳入证据收集范围：

AIS 历史轨迹排查：通过船讯网等数据服务商，提取事发前数月涉案水域的船舶轨迹记录，以核查是否存在其他大型船舶早于涉案船舶进入该区域。

高精度卫星遥感影像：可采购事发前的历史卫星图以核查受损筏架的实际布设数量。实践中，0.5 米或 0.75 米精度的卫星图便具备分辨海面浮筏分布情况的能力。

五、航运企业及船舶防损实务操作指引

1. 保持海图更新与航次计划审核

落实海图数据更新机制，确保电子海图及时导入主管机关发布的航海通告改正数据。设计进出港航线时，应重视当地进港指南和航路指南，并参考推荐航路，并在海图界面开启碍航网具图层，核实并标注养殖区边界坐标。航线设计应保留充足的安全富余水域，避免过度依赖引航员指令或沿用旧有习惯航路。

2. 运用多手段综合瞭望

筏吊式养殖所用的塑料浮球与水下缆绳雷达反射截面积小，回波易被海浪杂波掩盖。故船舶驶近渔业密集区时，可考虑增加驾驶台值班力量，实行双岗及以上瞭望。值班驾驶员与水手应交替使用雷达与高倍望远镜，保持高频视觉瞭望，以尽早识别海面异常漂浮物。

3. 启动证据保全与应急程序

当船舶疑似发生触碰或收到涉险通知后，船长应即刻保存航行数据记录仪原始数据，导出航迹回放文件，并妥善封存航海日志及车钟记录。此类数据是还原船舶真实轨迹、判定责任比例的关键证据。

4. 推进联合检验与出具保函

会员应在事故发生后第一时间向协会及保险人报案。协会将委托通代与公估公司介入，组织开展事故现场联合检验。若索赔方以威胁扣船为手段，迫使会员接受不合理赔偿方案，协会可应会员请求，视案件具体情况出具保函，保障船舶正常营运不受影响，推动案件重回理性和解谈判。

以上仅供会员参考，如需具体建议请联系协会相关人员。