

A 公司罗泾油库诉 B 海运公司船舶触碰 损害责任纠纷案

摘 要

本案例为一起真实的船舶触碰码头损害责任纠纷案,经历了一审、二审和再审,涉及了作为海事案件中最有代表性的船舶触碰损害责任纠纷的多个环节。本案件涵盖海事赔偿责任限制基金的成立、限制性债权与非限制性债权的认定标准、是否丧失海事赔偿责任限制权利、船舶触碰与船舶碰撞的区别、船舶触碰损害程度的确定等内容。本案对于理解和把握海商法的有关原理和理念,了解海事案件的有关特性,有一定的启示。

关键词

船舶触碰 海事赔偿责任限制 限制性债权 非限制性债权 海事赔偿责任限制基金

教学目标

让学生着重把握三方面内容:

- (1)掌握海事赔偿责任限制的认定、设立过程中要注意的问题;
- (2)船舶触碰案件中,损害范围和损害程度认定应注意的问题;
- (3)掌握海事诉讼的基本要求,体会海事诉讼的特点。

教学案例

一、案件情况

2011年1月31日,“RK”轮由秦皇岛载煤34383吨开航,计划2月3日0200时靠泊上海港罗泾煤炭码头3号泊位。船舶驶离秦皇岛后,船长通过电话向B海运公司(以下简称B公司)申请引航员引航,该公司即委托F省驻沪办事处航运营业部为该轮安排引航,该营业部联系孙永涛准备上船引航。

2011年2月2日12:40时许,“RK”轮到达长江口水域抛锚。当日19:00时许,“RK”轮起锚续航。在航行途中,船长通过与孙永涛及码头、拖轮等方面沟通,商定将靠泊计划提前至2月3日01:00时。2月3日00:06时许,孙永涛登上“RK”轮,其登轮时没有携带该航段最新海图资料和其他助航设备,“RK”轮船长程新原未对孙永涛的引航资质情况进行确认。00:10时许,孙永涛在向船长了解船舶的基本操纵性能和载货量等情况后,开始操纵船舶。此后,“RK”轮驶入宝山进口航道上行,航向约300度,航速约11节。00:39时许,孙永涛错认74号灯浮,“RK”轮误入宝山北航道,至01:37时许掉头驶回宝山南航道,准备趁涨潮靠泊罗泾煤炭码头3号泊位。此后潮汐处于涨末,流速1.5节。01:52时许,“RK”轮航向约286度,航速约9.4节,船位在罗泾油库码头北端下游400米处、有触碰码头的危险,孙永涛遂下令停车、改用“退车三”档位,但由于“RK”轮船速较快,拖轮无法顶推。01:54时许,船长立即将车钟拉至全速倒车,并通知大副抛锚。01:55时许,“RK”轮以约5节的船速,船艏向208.3度,呈约86度夹角触碰罗泾油库码头北端。事故造成罗泾油库码头北端东段约74米损毁并倒塌沉入江底,码头上所建综合楼一同损毁,楼内2名值班人员一死一伤,码头上架设的3台输油臂落水受损。

二、涉事船舶及有关人员情况

“RK”轮为钢质散货船,总吨22,417,系国内沿海运输船舶,船舶登记所有人为B公司。孙永涛,男,1966年3月4日出生,持有上海海事局2006年12月12日签发的丙类一等船长适任证书,并持有江苏海事局2008年3月28日签发的海船船员内河航线行驶资格证明(上海至南京),未持有引航员适任证书。罗泾油库码头于1993年建造,1995年基本成型,在本案一审判决作出前尚未投入营运。码头呈F型,可靠泊2.5万吨级船舶,码头泊位总长度273米,宽24米,南北两端各建一幢综合楼。夜间码头的照明依靠综合楼上的探照灯和码头两端的警示灯。事故发生时,码头的探照灯和警示灯均正常使用。

三、事故认定情况

2011年3月4日,上海海事局出具《上海“2.3”“RK”轮碰撞上海港罗泾油库码头事故调

查报告》，认定涉案事故为“RK”轮航行期间触碰固定码头的单方责任事故。事故发生后，为保障通航水域安全，防止发生次生事故，上海宝山海事处对事故现场水域采取了安全防护措施，设立了专用浮标，委托上海浦江打捞疏浚工程有限公司对受损码头附近水域进行水下探摸，并派遣船舶守护事故现场，由此产生事故现场及航道看护费用和设标费用。

2011年6月16日，上海海事局向罗泾油库发出《海事行政强制措施决定书》，要求罗泾油库限期对影响航道的码头残骸进行打捞清除，罗泾油库遂与上海大润打捞工程有限公司签订合同，委托其清除码头残骸，从而产生清障费用。

因“RK”轮触碰A公司罗泾油库，致罗泾油库码头及相关财产受损。A公司罗泾油库（原告）就此向法院提起诉讼，要求B公司（被告）依法承担船舶触碰码头的损害责任。

一审中，经A公司罗泾油库、B公司共同选定上海中九工程检测有限公司（以下简称中九公司）与中船第九设计研究院工程有限公司（以下简称中九研究院）作为鉴定评估机构对涉案事故以及码头受损情况进行鉴定评估，中九公司出具了《A公司罗泾油库2.5万吨级油码头“2011.2.3”受损事故综合检测报告》，中九研究院出具了《A公司罗泾油库2.5万吨级油码头工程海损修复方案设计》，鉴定评估结论为受损码头修复费用为1,622.78万元。A公司罗泾油库、B公司共同委托上海双希海事发展有限公司（以下简称双希公司）对输油臂损失进行鉴定评估，双希公司出具了检验报告，鉴定评估结论为受损输油臂修复费用为200万元。

一审庭审中，A公司罗泾油库、B公司确认受损码头清障费用为560万元，事故现场及航道看护费用为250万元（其中200万元已由B公司支付），设标费用为65万元，倒塌综合楼内财物损失为3万元。同时，A公司罗泾油库、B公司也均确认以中九公司与中九研究院的鉴定评估结论作为确定受损码头修复费用的最终依据，以双希公司的鉴定评估结论作为确定受损输油臂修复费用的最终依据。此外，因码头综合楼毁损，罗泾油库向上海快捷活动房有限公司购置集装箱活动房等用作临时值班房，实际支付费用211,567.09元。

2011年2月22日，B公司向一审法院申请设立海事赔偿责任限制基金，该院于5月3日作出（2011）沪海法限字第1号民事裁定予以准许，基金数额为1,913,569.50特别提款权^{〔1〕}〔按裁定生效之日（2011年5月19日）的兑换率换算为人民币19,805,444.33元〕和利息362,093.03元〔自事故发生之日（2011年2月3日）起，按中国人民银行确定的金融机构同期一年期贷款基准利率计算至基金设立之日（2011年5月20日）〕，共计20,167,537.36元。5月20日，B公司向一审法院提交了中银保险有限公司广东分公司的担保函，担保海事赔偿责任限制基金的设立。

〔1〕 特别提款权（Special Drawing Right, SDR），最早发行于1970年，是国际货币基金组织（IMF）根据会员国认缴的份额分配的，可用于偿还IMF债务、弥补会员国政府之间国际收支逆差的一种账面资产。目前特别提款权的价值由美元、欧元、英镑和日元这四种货币所构成的一篮子货币的当期汇率确定。2015年11月30日，IMF正式宣布人民币2016年10月1日加入特别提款权。我国《海商法》采用了特别提款权作为赔偿金额等的计算单位，并在第277条规定“本法所称计算单位，是指国际货币基金组织规定的特别提款权；其人民币数额为法院判决之日、仲裁机构裁决之日或者当事人协议之日，按照国家外汇主管机关规定的国际货币基金组织的特别提款权对人民币的换算办法计算得出的人民币数额。”

四、当事人提交证据情况

原告为支持其诉讼请求提交的证据材料、被告质证意见和法院认证如下:

1. 上海港口岸线使用许可证,以证明受损的罗泾油库码头系原告专用。
2. “RK”轮船船舶国籍证书,以证明“RK”轮系被告所有。
3. 中国船级社检验报告。
4. 被告致上海宝山海事处的保证函。
5. 码头受损相关照片,以证明触碰事故的发生。

被告对上述证据的真实性、合法性、关联性无异议,法院对上述证据予以确认。

6. 上海海事局水上交通事故责任认定书,以证明被告应对涉案事故承担全部责任,无引航资质人员孙永涛对“RK”轮非法引航是造成事故的直接原因。

被告质证对该证据的真实性无异议,但对该事故责任认定书认定被告承担事故全部责任有异议。因该证据由海事行政主管机关出具,法院对该证据的证据效力予以确认,对事故责任将结合其他证据综合分析认定。

7. 事故通报会宣传信息,以证明被告公司管理不力,默认非法引航。

被告认为该信息内容系引述某领导人讲话,不能作为证据。法院认证认为,该宣传信息在无其他证据印证的情况下,不能单独证明上述证明内容,故对其证明力不予确认。

8. 船旗国监督检查报告,内容为“RK”轮在例行检查中发现部分海图不是最新版、驾驶台应变部署表未及时更新等,以证明“RK”轮船长对安全和航行管理上存在不足,被告公司在管理上存在重大疏忽。

被告确认该证据的真实性、合法性、关联性,但认为检查报告中提出的问题不影响船舶适航。法院认证认为,检查报告不能认定被告公司管理上存在重大疏忽,故对该证据的证明力不予确认。

9. 中交第三航务工程勘察设计院有限公司(以下简称“三航设计院”)出具的海损事故损失初步估算报告,以证明原告码头修复损失初步估算为人民币 5000 万元。

被告确认该项损失以共同选定评估机构的鉴定评估结论为准。因原、被告共同选定评估机构进行了鉴定评估,故法院对该证据无需认定。

10. 输油臂询价报价材料和马辉的证人证言。
11. 输油臂采购、运输、安装合同。

12. 输油臂维护保养协议书和保养费用发票,以证明受损输油臂购置运输安装费用为 734,150 欧元,且不应计算折旧。

被告确认该项损失以共同选定评估机构的鉴定评估结论为准。因原、被告共同选定评估机构进行了鉴定评估,故法院对上述证据无需认定。

13. 上海宝山海事处要求出具担保的函和原告交纳担保款凭证。
14. 上海浦江打捞疏浚工程有限公司守护探摸工程费结算。

15. 上海海事局海事行政强制措施决定书。

16. 上海罗泾油库码头残骸清障施工合同。

17. 航标工程预算。

18. 航标动态公告。

19. 倒塌综合楼内办公财物损失明细表和单据,以证明原告发生受损码头清障费用、事故现场及航道看护费用、设标费用、倒塌综合楼内财物损失等。

原、被告在庭审中对上述费用已协商一致,故法院对上述证据无需认定。

20. 2011 年度罗泾油库费用预算文件,以证明罗泾油库 2011 年的维持费用为 3,713,200 元,按两年计算,维持费用为 7,426,400 元。

被告质证认为,该项费用与船舶触碰码头无关联。法院认证认为,即使未发生船舶触碰码头事故,原告也需产生码头维持费用,原告不能说明该项预算系船舶触碰码头造成的原告损失,在原告不能举证码头投入运营的情况下,该项费用明显过高,故对该证据的证据效力不予认定。

21. 人身损害善后费用明细表和单据,以证明发生人身损害善后费用人民币 44,367.99 元。

被告认为,其已举证就人身损害赔偿已达成调解协议,并一次性支付了赔款,故不应再支付该笔费用。法院认证认为,该笔费用争议系人身损害赔偿纠纷,并非本案审理范围,且被告已按调解协议进行了赔付,故对该证据的证据效力不予确认。

22. 码头临时值班房购置合同和发票,以证明原告因购置临时值班房发生费用人民币 211,567.09 元。

被告质证认为,购置合同中的买受人为中国石油化工股份有限公司上海石油分公司和上海动力燃料有限公司,并非原告,对证据的真实性和关联性不予确认,且集装箱式临时值班房可重复使用,故被告无需赔偿。法院认证认为,购置合同中的买受人为原告投资方,该临时值班房已交付原告实际使用,值班房长期使用或拆除另用将存在较大损耗,被告对值班房购置费用应予赔偿,故对该证据的证据效力和证明力予以确认。

23. 码头值班用品发票,以证明原告为购置值班用品发生费用人民币 6,373 元。

被告认证对该证据真实性不予确认,且该损失属重复计算。法院质证认为,倒塌综合楼内办公财物损失已包含码头值班用品,故对该证据的证明力不予确认。

24. 上海海事局事故调查报告。

25. 水上交通事故调查询问笔录。

26. 上海市杨浦区人民检察院起诉书。

27. 上海海事公安局刑侦支队询问笔录。

此组证据由原告申请法院调查取得,以证明事故经过和责任认定,原、被告对证据的真实性、合法性、关联性及其所证明的事故经过均无异议,但对事故责任认定存有争议,故法院对此组证据的证据效力予以确认,对事故责任将结合其他证据综合分析认定。

28. 上海中九工程检测有限公司出具的罗泾油库 2.5 万吨级油码头“2011.2.3”受损事故综合检测报告。

29. 中船第九设计研究院工程有限公司出具的罗泾油库 2.5 万吨级油码头工程海损修复方案设计,此组证据系原、被告共同委托评估鉴定机构对码头受损进行检测并提出修复方案,以证明受损码头修复费用为人民币 16,227,800 元。中九公司检测师蒋卫方作为司法鉴定人员到庭接受质询,原告邀请了三航设计院工程师张学忠、邹顺作为专家证人参与质询。原告对检测报告和修复方案总体认可,但提出部分费用估价低于国家文件发布的价格。被告对该证据无异议。蒋卫方解释部分费用系按市场需求进行评估,比文件发布价格更接近实际情况。

法院认证认为,中九公司和中九研究院系双方当事人共同选定的鉴定评估机构,双方均确认以鉴定评估结论作为受损码头修复费用的最终依据,故对该组证据予以确认。

30. 输油臂损失评估鉴定初步报告。

31. 输油臂损失评估鉴定报告,此组证据系原、被告共同委托评估鉴定机构对受损输油臂损失进行评估,以证明受损输油臂修复费用为人民币 200 万元。上海双希海事发展有限公司咨询验船师裘泓作为司法鉴定人员到庭接受质询。

原、被告对评估结论均无异议。法院认证认为,双希公司系双方当事人共同选定的鉴定评估机构,双方均确认以鉴定评估结论作为受损输油臂损失费用的最终依据,故对该组证据予以确认。

32. 三航设计院出具的罗泾油库 2.5 万吨级油码头海损修复设计技术评估报告,以证明受损码头修复费用为人民币 17,821,200 元。

被告质证对该证据的合法性不予认可。法院认证认为,该评估报告系原告在双方当事人已共同选定的鉴定评估机构后,单方委托三航设计院对受损码头修复费用进行评估,在被告不确定其证据效力的情况下,对该证据不予认定。

再审期间,罗泾油库补充提供以下三份证据:1. 上海海事局主办的期刊《上海海事》(2011 年第 2 期)刊登报道《上海海事重拳打击非法引航》,拟证明“RK”轮所有人为保证船期,默许非法引航;2. 上海市杨浦区人民法院(2012)杨刑初字第 59 号刑事判决书,拟证明涉案非法引航情节严重,孙永涛被法院以交通肇事罪判处有期徒刑 4 年;3. 上海海事局网站于 2011 年 8 月 24 日发布的信息《上海宝山海事处组织召开罗泾油库码头清障打捞通航安全协调会》,拟证明罗泾油库清障工程系上海海事局为维护公共利益、保障通航安全所强制采取的措施。

经质证,B 公司认可上述期刊和判决书的真实性,但认为上述三份证据均不属于新的证据,也与本案无关,且都是传来证据,带有推测性内容,不足以证明罗泾油库所称事实。

经再审法院审核,证据 1 所载内容是一种宣传信息,并非上海海事局正式作出的责任认定;上海海事局于 2011 年 8 月 9 日就涉案事故作出的《水上交通事故责任认定书》,并无“RK”轮所有人默认非法引航的认定,罗泾油库提供该证据所拟证明的内容缺乏其他证据印证,法院不予认定。证据 2 没有认定 B 公司本身过错程度的内容,其所证明的事实并不影响

B 公司所应承担的民事赔偿责任(包括能否享受海事赔偿责任限制的权利),该证据与本案争议无关,法院不予采纳。证据 3 所载相关信息可由上海海事局于 2011 年 6 月 16 日向罗泾油库发出的《海事行政强制措施决定书》相印证,法院予以认定。

被告为支持其抗辩主张提交的证据材料、原告质证意见和本院认证如下:

1. “RK”轮船舶国籍证书、船舶所有权登记证书、船舶最低安全配员证书、国际吨位证书、国际载重线证书、国际防止油污证书、安全管理证书、安全管理体系符合证明、船舶营运证、入级证书、货船构造安全证书、货船设备安全证书、货船无线电安全证书、国际防止生活污水污染证书、国际防止空气污染证书、油污责任保险证书、船舶电台执照、散装固体准运证书、危险货物准运证。

2. 水路运输许可证。

3. “RK”轮船舶户口簿。

4. “RK”轮船员程新原等船员适任证书,以证明“RK”轮适航适员情况。原告对该组证据的真实性、合法性、关联性无异议,法院对该组证据予以确认。

5. 水上交通事故报告书。

6. 上海悦之保险公估有限公司事故询问调查记录,内容为船长程新原陈述事故经过,以证明码头灯光不足。

原告对该组证据的真实性、合法性、关联性无异议,但对其中陈述内容持有异议。因原告对证据真实性、合法性、关联性无异议,法院对该组证据的证据效力予以确认,对船长陈述内容和事故责任将结合其他证据综合分析认定。

7. 罗泾油库码头照片和夜拍视频,以证明码头缺乏足够的照明和警示标志。

原告质证认为,因拍摄时间并非事发当时,故对证据的真实性、关联性不予确认。法院认证认为,由于拍摄对象不能反映事发当时情况,故对该组证据的证据效力不予认定。

8. 输油臂打捞上岸放置图。

9. 工业企业固定资产分类折旧年限,以证明输油臂受损和折旧情况。

原告质证对该组证据证明力不予确认,认为证据 9 仅适用于固定资产做账,输油臂实际赔偿金额不应计算折旧。因原、被告共同选定评估机构对输油臂损失费用进行了鉴定评估,故法院对上述证据无需认定。

10. 守护探摸费结算函和复函,以证明被告已垫付了航道看护、探摸费用人民币 200 万元,该笔费用应在实际赔款中予以扣除。

原告对该节事实予以确认。法院亦对该证据予以认定。

11. 和解协议书和支付凭证,以证明被告与船舶触碰码头造成的人员伤亡已进行赔付,纠纷已经解决。

原告对该证据予以确认。法院亦对该证据予以认定。

教学手册

教学对象及目标

本案例供法律硕士案例教学使用,法学本科(大四)、国际法学硕士、民商法学硕士也可以参酌试用。

本案例主要就船舶触碰造成财产损害责任纠纷认定问题进行讲授。具体要解决的问题包括:(1)船舶触碰造成财产损害范围和程度的认定;(2)律师在办理此类案件时,就申请海事赔偿责任限制基金,以及如何确认海事赔偿责任限制请求权项目所要注意的事项;(3)船舶触碰及相关船舶碰撞等海事案件的举证责任。

教学内容

1. 关于对罗泾油库因触碰事故遭受的实际损失认定问题。

被告认为关于 B 公司应向罗泾油库赔偿的损失金额应正确认定。涉案码头受损前从未投入运营,将损失费用等同于重建一个合格码头的费用不合理,即使将该码头视为一个合格码头,在评估损失时也应依法扣除已经使用年限的折旧费,故在罗泾油库不能提供码头建造、验收合格和建造费用等依据的前提下,不应采信评估报告中关于受损码头修复费用的结论;事故现场及航道看护费用、设标费用系因为罗泾油库未能积极履行减损义务而产生,让 B 公司承担前述费用于法有悖;码头临时值班房购置费用属于重复索赔,此项请求不应支持。

原告认为涉案鉴定评估机构系罗泾油库与 B 公司共同委托,鉴定评估公司针对码头实际受损状况评估得出将受损码头修理恢复原状需要产生的费用,该鉴定评估结论已经得到罗泾油库与 B 公司的共同认可,采信该鉴定评估结论并无不当;事故现场及航道看护费用、设标费用都是为了防止次生事故的发生而产生的合理费用,属于本案损害赔偿的范围;码头临时值班房购置费用属于实际发生的单独损失,并非重复索赔。

一审法院认为,根据当事人自愿协商达成的合意、双方当事人共同选定评估鉴定机构作出的结论意见、认定的有效证据,以及考虑损失的关联性、合理性,确定原告损失金额为:受损码头修复费用人民币 16,227,800 元、受损输油臂修复费用人民币 2,000,000 元、受损码头清障费用人民币 5,600,000 元、事故现场及航道看护费用人民币 500,000 元(已扣除被告支付的 2,000,000 元)、设标费用人民币 650,000 元、倒塌综合楼内财物损失人民币 30,000 元、码头临时值班房购置费用人民币 211,567.09 元。鉴于前述费用均为原告的支出性费用,其损失利息应从费用产生之日起计算。原告举证目前实际支付的费用仅有码头临时值班房购置费用人民币 211,567.09 元,故可从该项费用最后一笔付款的 2011 年 10 月 13 日起计算该款项的利息。因原告未提供贷款购置码头临时值班房的证据,其主张按贷款利率标准计息不予支持,该利息应按照中国人民银行同期活期存款利率标准,计算至本判决生效之日止。原告

损失中,受损码头修复费用、受损输油臂修复费用、倒塌综合楼内财物损失、码头临时值班房购置费用及利息为限制性海事请求;受损码头清障费用、事故现场及航道看护费用、设标费用为非限制性海事请求。因限制性海事请求总额未超过基金及设立期间利息的数额,故被告应全额赔偿原告损失。

二审法院认为,委托中九公司与中九研究院作为鉴定评估机构对涉案事故以及码头受损情况进行评估,系B公司与罗泾油库在原审中经协商后共同选定,鉴定评估程序合法,且鉴定评估结论已在原审中被双方当事人确认,故原审法院依据该鉴定评估结论认定受损码头的修复费用并无不妥。B公司主张涉案事故现场及航道看护费用与设标费用系因为罗泾油库未能积极履行减损义务而产生,应由罗泾油库自行承担。而根据原审法院查明的事实,涉案触碰事故发生后,系上海宝山海事处为了保障通航水域安全、防止发生次生事故,对事故现场水域采取了安全防护措施,设立了专用浮标,委托疏浚公司进行水下探摸,并派遣船舶守护事故现场,由此产生了前述两笔费用。故这两笔费用系为公共安全、公共利益而发生,非罗泾油库怠于履行减损义务而产生。B公司认为码头临时值班房购置费用属于重复索赔,但罗泾油库主张购置该码头临时值班房是替代在事故中被损毁的码头综合楼的功能,被损毁的码头综合楼的功能是未坍塌码头部分的那栋综合楼所不能替代的。故二审法院认为罗泾油库对外支付该笔码头临时值班房购置费用是必须的。综上,B公司关于原审法院错误认定罗泾油库因触碰事故遭受的实际损失的主张,缺乏事实依据,二审法院不予采纳。

再审法院对此认为:罗泾油库码头因“RK”轮单方过失触碰致损,B公司应承担全部赔偿责任。对于船舶触碰事故损失,双方当事人一审中共同选定鉴定评估机构进行鉴定评估,并确认以中九公司与中九研究院的鉴定评估结论作为确定受损码头修复费用的最终依据,以双希公司的鉴定评估结论作为确定受损输油臂修复费用的最终依据,一、二审判决据此认定有关修复费用损失并无不当。涉案码头于1995年建造基本成型,在一审判决作出前尚未投入营运,码头属于罗泾油库所有并经营管理,罗泾油库在诉讼中没有提供该码头竣工验收的文件,但涉案码头的修复方案主要是根据码头受损前的状况进行恢复原状,并没有明确提出以修建一个合格码头的标准进行修复重建,码头受损前无论是否竣工验收,B公司均负有恢复原状的义务,B公司以一、二审判决按照重建一个合格码头的费用认定修复费用为由否定其该项赔偿义务,没有事实依据,再审法院不予支持。涉案码头没有投入营运,一、二审判决认定损失时没有扣除折旧费用并无不当。

涉案码头被“RK”轮触碰后,码头北端上面所建综合楼一同损毁,该综合楼原本具有其特定用途,可安置值班人员,并为码头提供夜间照明。鉴于涉案码头需要一定时间修复,罗泾油库在修复期间购置集装箱活动房用作临时值班房,产生费用211,567.09元,是必要的临时替代费用,罗泾油库同时请求该码头临时值班房购置费用与码头修复费用,并不构成重复索赔。罗泾油库根据上海海事局限期打捞清除的行政决定立即委托打捞作业人清除码头残骸,由此产生的清障费用属于为保障航道畅通所必然发生的费用,本案没有证据表明罗泾油库在清除码头残骸方面有违反合理减损义务的行为。涉案码头触碰事故发生后,为防止发生次生事故

而在现场水域设立专用浮标并派船守护事故现场,由此产生事故现场及航道看护费用和设标费用,均是为保障水域航行安全所采取必要措施的费用。清障费用、事故现场及航道看护费用和设标费用均是罗泾油库因码头被触碰所遭受的损失,B公司应予以赔偿。B公司认为其不应赔偿上述费用损失,没有事实和法律依据,再审法院不予支持。一、二审判决认定事故损失,具有充分事实和法律依据,再审法院予以维持。

2. 关于被告是否应当承担事故全部责任问题?

原告认为,罗泾油库码头系按有关主管机关核准的规划建设,其位置在海图上有明确标识,事故发生时,码头探照灯和警示灯均正常使用,原告没有任何过错。涉案事故是一起单方责任事故,被告应承担事故全部责任。

被告认为,码头缺乏足够的照明和警示标志,不足以引起警戒,对驾驶人员观察和判断岸型造成困难,事故发生时,值班人员未处于值守状态,未及时发现险情并警告“RK”轮。故被告不应承担事故全部责任,原告应分担事故10%的责任。

一审法院认为,罗泾码头建造手续齐备并符合设计要求,码头位置已刊印在海图上,码头的照明设施和警示标识的配备未违反相关规定,原告并无过错。涉案触碰事故系“RK”轮在没有引航资质人员的引领下,错走航道后,为赶靠泊时间未使用安全航速,且靠泊时船舶操纵不当所致,与码头值班情况无关,属单方责任事故,被告应当承担事故全部责任。

3. 关于被告是否丧失海事赔偿责任限制权利问题?

原告认为,事发水域属于长江内河,根据《中华人民共和国内河交通安全管理条例》规定,“RK”轮进入该水域航行,应当向引航机构申请引航,即强制引航,而被告公司同意或默许无引航资质的孙永涛上船引航并操纵船舶,属于故意或重大过失;“RK”轮未配备最新海图和电子海图导航仪,船舶处于不适航状态;船旗国监督检查报告中,“RK”轮存在驾驶台应变部署表未及时更新等问题,说明被告公司在航行和安全管理上存在重大疏忽。因此,涉案事故是被告在明知,因故意或重大疏忽造成,其不能享有海事赔偿责任限制权利。

被告认为,事发水域并非内河,“RK”轮无需强制引航,且被告公司并未知晓引航人员资质情况;“RK”轮海图已经过改正,海图改正后作用等同于新海图,电子海图导航仪并非要求强制配备,这些以及船旗国监督检查报告中存在的问题均不影响“RK”轮的适航性,也不能证明被告公司在航行和安全管理上存在重大疏忽,故被告应当享有海事赔偿责任限制权利。

一审法院认为,首先,根据《上海港口章程》规定,事发水域属长江口海港水域,不适用《内河条例》,“RK”轮不属于强制引航船舶,且无证据表明船长就孙永涛的引航资质情况向被告公司报告,也无证据表明被告公司知晓孙永涛资质情况并同意其提供航行技术服务;其次,船用海图可按规定进行修改,“RK”轮未配备电子海图导航仪、船旗国监督检查报告中查出船舶存在安全隐患等问题,并不能由此证明船舶不适航或被告公司在航行和安全管理上存有重大疏忽。因此,没有证据证明涉案事故是由于被告公司的故意或者明知可能造成损失而轻率

地作为或者不作为造成,被告不应丧失海事赔偿责任限制权利。

再审法院对此问题认为,涉案事故系B公司委托的船务代理人安排非法引航、引航人员与船长船员驾驶船舶过失、船长安全管理船舶过失所致。本案没有证据证明涉案事故损失是由于B公司的故意或者明知可能造成损失而轻率地作为或者不作为造成的,一审判决认定B公司不应丧失海事赔偿责任限制的权利,并无不当。罗泾油库在一审判决后没有对此提出上诉,其在再审答辩中认为B公司不应享受海事赔偿责任限制的权利,没有提出足以推翻一审判决相关认定的证据和事由,再审法院不予支持。

4. 关于原告支付的清障等费用是否属于限制性海事请求的问题?

原告认为,《最高人民法院关于审理海事赔偿责任限制相关纠纷案件的若干规定》第17条规定,可以限制赔偿责任的海事赔偿请求不包括因沉没、遇难、搁浅或者被弃船舶的起浮、清除、拆毁或者使之无害提起的索赔,或者因船上货物的清除、拆毁或者使之无害提起的索赔。由于船舶碰撞致使责任人遭受前述索赔的,责任人就因此产生的损失向对方船舶追偿时,被请求人主张限制赔偿责任的,人民法院应予支持。该条款中的“责任人”应理解为负有海事事故赔偿责任的主体,即事故责任人,如果原告码头方不承担任何事故责任,就不是该条款中所指的责任人,就不能适用该条款,对被请求人主张限制赔偿责任的,法院不应支持。这有利于对无过错受害方的保护,体现了法律的公平原则。因此,原告支付的清障等费用属于非限制性海事请求。

被告认为,《最高人民法院关于审理海事赔偿责任限制相关纠纷案件的若干规定》第17条中的“责任人”应理解为负有打捞义务的沉物所有人或经营人,而无论其在海事事故中是否承担责任。该责任人支付了清障打捞费用后,该项追偿就转化为一般债权,不受对清障打捞主体的特殊保护,相反,对方船舶可按规定享受责任限制,这体现了对航运业的适当保护。因此,原告支付的清障等费用属于限制性海事请求。

一审法院认为,《最高人民法院关于审理海事赔偿责任限制相关纠纷案件的若干规定》第17条第2款关于起浮、清障等费用的追偿规定,不适用于单方责任的船舶触碰事故,该条款中的“责任人”应理解为负有一定海事事故赔偿责任的主体,即事故责任人。原告码头方在船舶触碰事故中不承担事故责任,其向肇事船舶追偿清障等费用损失,肇事船舶不能享受责任限制,这体现了对无过错方权益的保护,也体现了对码头、航道等航运设施业主权利的保护,有利于保障港口的通航便利和安全。因此,原告支付的因受损码头残骸的起浮、清除、拆毁或者使之无害的费用,包括受损码头清障费用、事故现场及航道看护费用、设标费用均属于非限制性海事请求,被告对原告追偿前述损失主张限制赔偿责任,本院不予支持。

二审法院认为,本案系船舶触碰码头引发的纠纷,因触碰码头事故引起的沉船、沉物的清障打捞费用的赔偿请求,不属于《海商法》第十一章规定的可以限制赔偿责任的海事赔偿请求,故原审法院对仁科公司关于涉案受损码头清障费用、为清障而产生的事故现场及航道看护费用、设标费用均属于限制性海事请求的抗辩未予支持,并无不妥。

再审法院对此进行了改判。就B公司是否有权对受损码头清障费用、事故现场及航道看

护费用、设标费用的请求主张限制赔偿责任问题,再审法院认为,《中华人民共和国海商法》第207条对限制性海事赔偿请求作出了规定,其中第1款第1项规定为:“在船上发生的或者与船舶营运、救助作业直接相关的人身伤亡或者财产的灭失、损坏,包括对港口工程、港池、航道和助航设施造成的损坏,以及由此引起的相应损失的赔偿请求”。“RK”轮触碰罗泾油库码头,产生码头修复费用、输油臂修复费用、倒塌综合楼内财物损失、码头临时值班房购置费用及利息、事故现场及航道看护费用、设标费用等损失,这些损失的赔偿请求属于上述法律规定的限制性海事赔偿请求。根据《海商法》第207条第1款规定的立法本意,最高人民法院《关于审理海事赔偿责任限制相关纠纷案件的若干规定》第17条第1款规定:“海商法第二百零七条规定的可以限制赔偿责任的海事赔偿请求不包括因沉没、遇难、搁浅或者被弃船舶的起浮、清除、拆毁或者使之无害提起的索赔,或者因船上货物的清除、拆毁或者使之无害提起的索赔。”同时,该条第2款规定:“由于船舶碰撞致使责任人遭受前款规定的索赔,责任人就因此产生的损失向对方船追偿时,被请求人主张依据海商法第二百零七条的规定限制赔偿责任的,应予支持。”该条的规定仅涉及沉没、遇难、搁浅或被弃船舶和船上货物清除打捞费用的请求以及船舶之间碰撞所引起的相关追偿。在船舶触碰码头责任事故中就码头限期清障的费用向船舶追偿,要求船舶所有人承担触碰损害赔偿赔偿责任,应适用《海商法》第207条第1款第1项的规定,认定为限制性海事赔偿请求。一、二审判决认定受损码头清障费用、事故现场及航道看护费用、设标费用为非限制性海事赔偿请求,不符合法律规定。B公司对此申请再审有理,应予支持。B公司有权对罗泾油库提出的全部码头触碰损害赔偿请求主张海事赔偿责任限制。罗泾油库的全部损害赔偿请求(含B公司已经支付的事故现场及航道看护费用200万元),应在B公司设立的海事赔偿责任限制基金20,167,537.36元及其设立期间的利息(按中国人民银行确定的金融机构同期一年期贷款基准利率计算)范围内受偿。罗泾油库系唯一申请债权登记的债权人,B公司已经赔偿事故现场及航道看护费用200万元,故B公司在本案中的损害赔偿赔偿责任应相应扣减,罗泾油库经本判决认定的损害赔偿请求,应在上述基金扣减200万元后的余额18,167,537.36元及基金设立期间的利息范围内受偿。

预期效果

通过本案例的讲授、讨论和模拟庭审,使学生对海事案件有比较清楚的感性认识,了解海事案件的处理流程与方式,培养学生对海事诉讼案件的兴趣和热情。

教学计划及课堂时间安排

本案例可以作为专门的案例教学课来进行,整个案例课的课堂安排6个课时,每课时45分钟。

如下课堂设计,仅供参考。

1. 课前计划:安排学生阅读案例及相关参考资料,对案例所涉及问题进行思考,酝酿案件处理的思路,查找与案件有关的法律依据,撰写案件处理方案。

2. 课中计划:

介绍本案例的教学目的,明确案例讨论的主题;分组讨论,回答各项思考题,讨论本案争议焦点及应注意的事项;小组代表提出方案要点,学生讨论和分析;教师归纳总结。

3. 课后计划:布置学生进一步思考海事法官和海事律师在海事诉讼活动中的职能,以及如何发挥其职能。

思考题和实践题

思考题

1. 海事诉讼的特点有哪些?
2. 《中华人民共和国海事诉讼特别程序法》与《中华人民共和国民事诉讼法》之间是什么关系?
3. 船舶碰撞(船舶触碰)案件具有哪些特点?
4. 如何确定船舶碰撞(船舶触碰)案件的财产损失范围和金额?
5. 海事司法鉴定的效力如何认定?
6. 申请海事赔偿责任限制的案件应注意些什么问题?
7. 如何认定海事赔偿责任限制中的限制性债权和非限制性债权?
8. 海事赔偿责任限制权利在哪些情形下会丧失?
9. 如何向法院申请主张海事赔偿责任限制权利?
10. 引航是怎么回事?有何法律意义?法律上如何看待引航行为?什么叫非法引航?
11. 船舶适航是怎么回事?船舶适航和船舶碰撞(船舶触碰)之间有何因果关系?如船舶不适航对认定船舶碰撞(船舶触碰)损害责任的认定之间会有什么关系?
12. 如何确定特别提款权(SDR)与人民币换算的具体金额?

实践题

1. 撰写“设立海事赔偿责任限制基金申请书”。
2. 撰写法院出具的扣押船舶令、扣押船舶裁定书。
3. 撰写申请扣船担保案。

参考文献

1. 万鄂湘主编:《最高人民法院关于审理海事赔偿责任限制相关纠纷案件的若干规定条文理解与适用》大连海事学院出版社,2013 年版。
2. 何丽新、谢美山:《海事赔偿责任限制研究》,厦门大学出版社 2008 年版。
3. 陈金平:《海事赔偿责任限制制度研究》,华东政法大学 2012 年博士学位论文。
4. 何明华:《海事法要论》,法律出版社 2009 年版。
5. 胡正良:《海事法》,北京大学出版社 2012 年版。
6. 杨良宜:《海事法》,大连海事大学出版社 1999 年版。

7. 贺万忠:《当代国际海事诉讼的理论与实践》,知识产权出版社 2006 年版。
8. 《中华全国律师协会律师承办海商海事案件业务操作指引》(说明:本指引由全国律协海商海事专业委员会负责起草,主要执笔人有:陈歆、安寿志、周明达、肖东升、周之棣)

(沈秋明,上海海事大学法学院,shenqiuming@163.com)