船舶碰撞损害责任纠纷案件审理中的"特殊规则"

□单升

船舶碰撞损害责任纠纷突发性强、专业性强、案件影响大、审理难度大。一旦发生船舶碰撞事故,无论白天黑夜、工作日还是节假日,都需要立即进行应急处理。涉及船舶沉 没、群死群伤,或涉及油类、有毒有害化学物质泄漏等重大事故,会衍生民事、行政、刑事领域纠纷,在社会上具有较大的关注度和影响力。此类纠纷的审理难度大、审理难点 多,既需要具备航海专业知识,熟知船舶航行规则,还需要掌握其特殊的审理程序、规则。这些"特殊规则"就是审理船舶碰撞责任纠纷的秘笈。

特殊规则之一:

碰撞事实证据开示和禁止反言

法律指引:《中华人民共和国海事诉讼特别程序法》第八十二条至第八十五条,《最高人民法院关于适用<中华人民共和国海事诉讼特别程序法>若干问题的解释》第五十六条至第五十九条

船舶碰撞损害责任纠纷立案后,海 事法院送达原、被告的材料中没有关于 船舶碰撞事实的证据材料,而是一份 《海事事故调查表》和当事人完成举证说 明书。

各方当事人只有在如实填写《海事 事故调查表》并出具完成举证说明书后, 才可申请查阅有关船舶碰撞事实的证据 材料。若当事人拒不出具完成举证说明 书,海事法院可以组织证据开示,开示 之日即视为各方当事人完成举证之日。

划重点——除有新证据,且有充分的理由说明该证据不能在举证期间内提交外,当事人不能推翻其在《海事事故调查表》中的陈述和已经完成的举证。

证据开示要求海事法院在各方当事 人完成举证并出具完成举证说明书后, 向其开示涉及碰撞事实的证据。禁止反 言要求当事人不得推翻其在《海事事故 调查表》中的陈述和已经完成的举证。

在船舶碰撞责任认定中,最大的难 点就是调查取证。船舶碰撞现场不可能 留下如道路交通事故那样的道路痕迹, 不可能保存事故现场。船舶碰撞前造成 碰撞紧迫局面的航向、航速及其避碰措 施等,又难以为对方船舶所了解、记录, 且易发生事后针对对方的证据材料伪造 航海日志等原始证据的行为,从而使海 事法院对案件事实的查明困难重重。

若按我国《民事诉讼法》的证据规则,允许当事人不受限制地举证、质证,可能出现一方有针对性地修改证据或作伪证,使得先提供证据材料的另一方由主动变为被动。证据开示和禁止反言意在防止当事人依照对方的举证篡改或者伪造证据,提供虚假证人证言等,有利于查明船舶碰撞事实。

在证据开示过程中, 当事人可申请海事法院对航海日志、轮机日志、海图等证据进行保全, 也可申请海事法院向海事主管机关调查收集证据。当事人除依法如实填写《海事事故调查表》外,还负有保管己方船舶原始记录的义务,不得涂改、毁损船舶原始记录,否则法院可能对有义务保管该文件资料一方当事人作出不利的推定。

划重点——当事人在证据开示后与 以前的陈述有矛盾的,一般以开示前的 陈述为准,当事人在证据开示后要求撤 回已经向法院提供的证据材料的,一般 不被准许。

海事主管机关出具的海事调查报告 及其结论意见,除非确有相反证据足以 推翻,通常均作为认定碰撞责任的主要 证据予以采纳。

特殊规则之二:一次事故一个限额

法条指引:《中华人民共和国海事 诉讼特别程序法》第一百零二条,《最 高人民法院关于适用〈中华人民共和国 海事诉讼特别程序法〉若干问题的解释》 第八十一条,《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》第二条、第三条、第四条

海事赔偿责任限制是指对于船舶在营运过程中所造成的人身、船舶、货物、其他财产等各项损失,将责任人的总赔偿责任限制在一定限额内的海事特殊规范。责任人如果希望限制赔偿责任,可以向有管辖权的海事法院申请设立海事赔偿责任限制基金。

基金分为人身伤亡和非人身伤亡两类,根据法律规定计算出基金数额,责任人可以给付现金,也可以用担保方式缴付,专门用于支付援用海事赔偿责任限制的索赔。在基金依法设立后,任何人不得对责任人的财产行使权利,责任人的船舶或者其他财产如果已经被扣押的,海事法院应立即解除扣押。

划重点——我国《海商法》确立的 海事赔偿责任限制实行事故原则,即 "一次事故,一个限额,多次事故,多个 限额"。判断是一次还是多次事故,关键 是分析两次事故是否系同一原因所致。

如果因同一原因发生多个事故,原 因链没有中断,则应认定为一个事故。 如果原因链中断,有新的原因介入,则 新的原因与新的事故构成新的因果关系, 形成新的独立事故。

例如,在最高人民法院 112 号指导性案例中,"艾侬"轮自秦皇岛开往天

津港装货途中,在河北省昌黎县、乐亭县海域驶入了两个养殖区域,造成了相关养殖户的养殖损失。案件争议的焦点就是船舶分别进入了不同养殖户的养殖区造成损害事故,责任人申请设立一个还是两个海事赔偿责任限制基金。最高人民法院认为,两次事故之间无论从时间关系还是从主观状态均无关联性,第二次事故的发生并非第一次事故自然延续所致,两次事故之间并无因果关系。虽然两次损害事故的发生均因"同一性质的原因",即船员疏忽驾驶所致,但并非基于"同一原因","艾侬"轮应分别针对两次事故设立不同的责任限制基金。

我国《海商法》规定的海事赔偿责任限制基金数额计算标准与《1976年海事赔偿责任限制公约》及相关议定书、修正案等规定相比,标准门槛较低。比如2020年底在长江口发生的船舶碰撞事故,其中外籍船舶的总吨位为17769吨,根据《海商法》的规定,该船舶的非人身伤亡赔偿请求的海事赔偿责任限制基金数额为3050923特别提款权及相应利息;如若根据《〈1976年海事赔偿责任限制公约〉1996年议定书》最新的"2012年修正案"(该修正案已于2015年6月对所有未作保留的成员国生效),基金数额为11034476特别提款权和相应

《海商法》规定标准较低的现状, 导致实际获赔比例较低。事故发生后, 责任人在海事法院和境外法院申请设立 海事赔偿责任限制基金的成本不同,择 地诉讼的情形逐渐增多。



次 彩 昭 I

特殊规则之三:应急设标费用的负担

海上交通事故的处置多由海事主管机关安排,需要紧急完成清防污、设标、测绘、打捞清障等事项,实践中对由此产生的应急费用负担问题容易引发争议。

划重点——为沉船物设置警示标志的直接责任人为沉船物的所有人、经营人或者管理人,合理的设标费可由引起碰撞事故的船舶方依照过错责任负担

船舶方对海事事故所造成的损失享有赔偿责任限制是常态,除非有法定情形排除适用,对打捞、清除、使之无害的直接责任人而言,我国为了鼓励打捞、清除、使之无害的目的,对《1976年责任限制公约》相关规定予以保留。但对追偿

到非直接责任人的非沉船方,已不再涉及鼓励打捞、清除、使之无害的问题,没有排除非沉船方赔偿责任限制的具体规定。鼓励设标的目的在沉船方的海事赔偿责任限制中已考虑,不能因沉船方和非沉船方的偿付能力不同,而轻易地将非沉船方的海事赔偿责任限制打破。

应急设标费对非沉船方而言属于《海商法》 第二百零七条规定的与船舶营运、救助作业相关 的财产损失,非沉船方依法可以享受限制赔偿责 任的权利,非沉船方已依法设立了非人身伤亡请 求海事赔偿责任限制基金,而设标人就设标费的 海事债权未在法定期限内进行债权登记和确权诉 讼,设标人的诉请无法得到支持。

特殊规则之四:与船舶碰撞有关的法定时效

法律指引:《中华人民共和国海商法》第一百六十九条第三款,第二百六十一条至第二百六十三条,第二百六十五条至二百六十七条

《海商法》规定的诉讼时效期间及起算都限于具体海事请求权,既是与国际公约保持一致,也是基于对海上特殊风险和海事纠纷的专业性考虑,不能任意作类推解释,将属于《海商法》规定的海事请求权适用《民法典》普通诉讼时效期间的规定。诉讼时效的中止、中断也有特殊的《海商法》规定,这些与《民法典》规定不同的规则,是立法有意为之。

根据《海商法》规定,有关船舶碰撞的请求权,诉讼时效期间为二年,自碰撞事故发生之日起计算。互有过失的碰撞中超比例赔偿船舶追偿的,诉讼时效期间为一年,自其连带支付损害赔偿之日起计算。船舶碰撞事故可能衍生出海难

救助、共同海损和油污损害等 纠纷,其中有关海难救助的请求权时效期间为二年,自救助 作业终止之日起计算;有关共 同海损分摊的请求权时效期间 为一年,自理算结束之日起计算;有关船舶发生油污损害的 请求权,时效期间为三年,自 损害发生之日起计算,但是在 任何情况下时效期间不得超过 从造成损害的事故发生之日起 六年。

与海事赔偿责任限制基金

有关的时间节点,也是需要我们特别注意的。责任人可以在起诉前或者诉讼中向海事法院提出设立海事赔偿责任限制基金的申请,但最迟不应晚于一审判决作出之日。利害关系人向海事法院提出对基金设立的异议的,应在收到书面通知之日起七日内提出,未收到通知的利害关系人可以在海事法院发出最后一次公告的次日起三十日内提出。申请人或异议人对设立基金的民事裁定不服的,上诉期仅为七日。

申请人应在准予设立基金的民事裁定生效后三日内设立基金,提供现金或者海事法院认可的担保;逾期未设立的,按申请人自动撤回申请处理。与事故有关的债权人应在最后一次公告的次日起六十日内申请债权登记,逾期不登记的,视为放弃债权,不得在基金中受偿。债权人在债权登记申请被准许后的七日内,应向海事法院提起确权诉讼。

在船舶碰撞损害责任纠纷案件及衍生的海事赔偿责任限制基金、海难救助、共同海损和油污损害等纠纷的审理中,只有准确把握和适用特殊程序及规则,注意我国《海商法》《海事诉讼特别程序法》及相关司法解释的特殊规定,才能正确高质效地审结案件,维护各方当事人合法权益,营造出安全有序的营商环境。 (作者系上海海事法院海事审判庭审判长、三级高级法官)