

申请海事赔偿责任限制案 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/32/2021_2022__E7_94_B3_E8_AF_B7_E6_B5_B7_E4_c27_32084.htm 【案情】 申请人：交通部广州海运管理局。 被申请人：日本国籍“海燕(ocean swallow)”轮之各关系人：船东：日本国燕洋海运株式会社(enyo shipping co, ltd)。 保险人：tokyo marine and fire insurance co 租船人：cosmo tan rer co, ltd。 最后租船人：cosmo oil co, ltd。 损害青岛港码头之各关系人：青岛港务局。 青岛市人民保险公司。 申请人所属“大庆245”轮于1986年10月12日1609时离上海黄埔港空放青岛，并于当月18日1245时靠妥黄岛油码头西泊位，进行装油前的准备工作。 1905时该轮前部突然爆炸起火，后沉没于码头附近。 本次事故造成青岛港务局码头受损、当时停泊在黄岛油码头东泊位的日本国籍“海燕”轮船船舶损害和该日籍船上人员伤亡等损失；并产生了清除打捞“大庆245”轮残骸的费用。 申请人认为，上述爆炸事故及其损害都非其本身的实际过失和私谋造成，故向青岛海事法院提出海事赔偿责任限制的申请，愿意参照国际通常做法，保证将船舶残值人民币400000元连同从出事之日起至付款之日止按年利率8%计息的利息人民币199200元（预算至1992年1月18日），一并存入法院以设立责任限制基金；请求依法判决予以认可并确定优先顺序及分配程序，以最终解决因“大庆245”轮爆炸事故所产生的一切赔偿责任。 【审查与裁判

】青岛海事法院受理了申请人的海事赔偿责任限制申请，经审理查明：申请人系大型航运企业，设有专门的安全监督管理部门，对油轮的营运、管理制定有完备的安全防火防爆规章制度及操作规程。其所属“大庆245”轮系1977年7月在大连造船厂建造的24000吨级原油运输船（船舶总长178.6米，型宽25米，型深12.6米，总吨位15981.24吨，净吨位7652.04吨，单推进器，主机功率9000hp）。爆炸事故发生前，船舶技术状况正常，各种船舶证书均处于有效期内，该轮处于适航状态。船上共有船员52名，主要船员均持有港务监督签发的有效职务证书。爆炸事故及其损害属实。事故发生时该轮尚未受载，无运费收入，亦无其他赔偿收入。该轮残骸经打捞后由青岛市拆船加工公司购得，价款人民币40万元。被申请人日本国燕洋海运株式会社因此次事故造成其船舶受损而向申请人提出的索赔额为101828682日圆。青岛海事法院认为：本次事故引起的申请人对被申请人和其他人的赔偿责任成立，而尚无证据证明该责任的产生系申请人的故意或重大过失所造成。申请人对限制性债权的赔偿额应根据我国有关责任限制的规定确定。据此，根据我国有关法律（交通部《关于海损赔偿的几项规定》）规定及相关国际惯例，青岛海事法院作出如下裁定：（1）准予申请人交通部广州海运局责任限制的申请；（2）申请人自收到裁定书之日起十日内向本院提交人民币570666.70元（“大庆245”轮残值人民币40万元加自事故发生之日起至基金设立之日的利息）责任限制基金；（3）被申请人自收到裁定书之日起60日内向本院办理限制性债权登记。上述裁定下达

后，青岛海事法院即在当地的《青岛日报》上连续三日公告下列主要内容：（1）本院业已接受申请人责任限制的申请，并责令申请人在限期内向本院提交责任限制基金，本院将依照有关规定以此项基金数额进行限制性债权的分配；（2）申请人已列明的被申请人应自收到本院裁定书之日起60日内，向本院办理限制性债权登记；（3）对该项责任限制基金有请求权的其他限制性债权人，应自本公告之日起60日内向本院办理债权登记，逾期不登记的，视为放弃对责任限制基金求偿的权利；（4）限制性债权人登记债权，应提交书面申请和享有债权的证据。上述裁定、公告送达、刊登后，下列利害关系人在限期内提出了下列债权登记的申请：一、申请人广州海运局提出了《关于业已偿付的两项费用代位请求优先受偿的申请书》，请求对其业已支付的下列两项费用在责任限制基金中优先受偿：1．打捞、清除“大庆245”轮费用550万元人民币；2．日本国籍“海燕”轮一名船员受伤后的善后处理费用4476026日圆。二、被申请人“海燕”轮船东日本国燕洋海运株式会社因“大庆245”轮爆炸致其船舶受损，申请总额为129597460日圆（包括利息）的债权登记。青岛海事法院收到上述两项债权登记申请后，分别向债权登记人发出通知：先予受理其登记申请，至于申请是否准许及具体的债权额的确定，待进一步审理后决定。青岛海事法院接受债权登记后，又分别向登记债权人发出通知：告知债权登记情况，并附债权登记申请书及文件副本，同时通知其如对登记债权有异议的，可在限期内向法院提出异议。登记债权人日本国燕洋海运株式会社接到法院的上述通知后，对申请人能否享受责任限制

的权利等问题提出下列异议。一、“大庆245”轮爆炸事故发生1986年10月18日，而法院受理此案的时间是1992年1月30日，两年的时效期间早已届满，申请人已丧失了请求法院保护的权利。二、“大庆245”轮在爆炸事故发生前即存在油管破裂的隐患，一直未予修理，船舶不适航，该轮船东对爆炸事故的发生有故意和重大过失，不应享有责任限制的权利。对第一项，青岛海事法院经审查认为：申请人曾于1988年3月向本院提出责任限制的书面申请，本院当时未予受理，时效中断，其期间从1988年3月重新起算。申请人又于1988年12月向本院提出责任限制的书面申请，本院也未予受理，时效中断，其期间从1988年12月重新起算。此后，申请人于1990年7月10日直接向被申请人提出责任限制的书面申请，时效又中断，其期间从1990年7月重新起算。在此之后，申请人与被申请人之间就此次爆炸事故的赔偿事宜始终在没间断地协商。故至本院受理此案时止，两年期间未届满。对第二项，青岛海事法院经审查认为：从“大庆245”轮爆炸情况看，尚不能证明该轮船长或船员对事故的发生有过错。经说明道理，异议人日本国燕洋海运株式会社放弃了异议，承认申请人享有责任限制的权利。据此，青岛海事法院认为，据现有证据证明，本案爆炸事故应认为系意外事件，根据我国民法通则第一百二十三条关于“从事高空、高压、易燃、易爆、剧毒、放射性、高速运输工具等对周围环境有高度危险作业造成他人损害的，应当承担民事责任；如果能够证明损害是由受害人故意造成的，不承担民事责任”的规定，“大庆245”轮系从事易燃、易爆，对周围环境有高度危险

的原油运输的船舶，虽然空载，但其舱内残存的原油极易挥发形成可燃气体。发生爆炸后，申请人应对本次事故承担无过错责任。由于作为船舶所有人的申请人在此次事故中没有故意或重大过失，符合责任限制的条件，故申请人关于海事赔偿责任限制的申请应予准许。申请人所提出的业已偿付的日本国籍“海燕”轮受伤船员善后处理费用，以及日本国燕洋海运株式会社提出的船舶受损损失属于限制性债权，应由申请人设立的责任限制基金赔偿；申请人提出的“大庆245”轮残骸清除打捞费用属于非限制性债权，不能参加责任限制基金的分配。登记双方希望法院调处本案。青岛海事法院即主持召开了债权人会议。登记债权人就责任限制基金分配等问题达成如下协议：一、申请人承担此次爆炸事故的赔偿责任，以业已设立的责任限制基金为限；日本国燕洋海运株式会社承认申请人享有责任限制的权利；二、申请人放弃已登记的打捞、清除“大庆245”轮残骸费用债权的请求；责任限制基金由日本国燕洋海运株式会社登记的船舶损害赔偿债权及申请人代位登记的人身伤害损害赔偿债权分配；三、日本国燕洋海运株式会社从责任限制基金中受偿850000美元，剩余部分由申请人受偿；四、日本国燕洋海运株式会社受偿的款项，由申请人负责将人民币责任限制基金兑换成美元后直接支付；五、日本国燕洋海运株式会社撤回因同一事故引起的船舶损害赔偿而向其他（境外）法院对申请人提起的索赔诉讼。青岛海事法院对该协议审查后认为，该协议不违反法律规定，也没损害他人或社会公共利益，合法有效，于1992年12月19日裁定予以认可。责任限制基金即按协议条款支付。【评析】海事赔偿责任限制（又称

为船舶所有人责任限制)，是指船舶在航行中或停泊时，由于船长在执行职务时的作为或不作为，或由于其他航海事故而产生的重大民事责任，船舶所有人除非有过错或知情、或参与，则只在法律规定的最高限额内承担损害赔偿的责任，以减轻船舶所有人的实际赔偿责任的一种赔偿制度。此为海商法中所特有的赔偿制度。海事赔偿责任限制，实际上是赋予责任人依法定条件而享有的一种抗辩权，由责任人在海事赔偿纠纷中作为一个抗辩条件提出，以限制其最终的赔偿责任。因此，一般应由责任人在海事赔偿诉讼中依法向有管辖权的海事法院申请海事赔偿责任限制，并在申请中提出请求限制责任的债权种类、金额以及责任限制总额。经法院依法进行必要的审查，进而作出准许或不准许其申请的裁定。准许的，责任人应在法院设立责任限制基金。基金总额应为法律规定的限额，加上自责任产生之日起至基金设立之日止的相应利息。在此审查程序中，法院主要审查和确认申请人的海事赔偿责任是否成立，以及申请人是否具备海事赔偿责任限制的条件。因为，责任人申请责任限制并非对债权人赔偿责任的当然承认，如果依法确认申请人没有海事赔偿责任，也就谈不上海事赔偿责任限制；申请人虽有海事赔偿责任，但不具备海事赔偿责任限制条件的（船舶所有人有过错或知情、或参与），则不能享有责任限制的利益。此后，法院应发出公告，通知限制性债权人参与责任限制基金清偿，接受其他对申请人享有债权的债权登记，审查其债权是否属于限制性债权（即可参与责任限制基金清偿的债权）。限制性债权确定后，法院即应及时召集限制性债权人协商责任限制基金的分配，能达成协议的，按协议分配责任限制基金；不能

达成协议的，则按比例判决责任限制基金的分配。本案申请人申请海事赔偿责任限制，不是在海事赔偿诉讼中提出的，而是由责任人主动、独自提出申请，并同时请求一并解决最终赔偿责任的。这在我国尚属首例。同时，该申请案是在我国海商法颁布之前受理，并于其施行之前（1992年11月7日第七届全国人大常委会第28次会议通过，自1993年7月1日起施行）审结的。故在程序上和实体上，主要是参照国际做法和海商法关于海事赔偿责任限制的基本理论，并结合我国主管部门的有关海事赔偿的规定，积极进行了探索：首先，在确认申请人的海事赔偿责任成立并具备海事赔偿责任限制条件的基础上，依法裁定准予其责任限制的申请，责令其在规定期限内向法院设立一定限额的责任限制基金，作为本次事故的最高赔偿数额。其次，发布法院公告，晓谕限制性债权人参与责任限制基金清偿，接受债权登记，通报债权登记情况，并令登记债权人对其他债权人的登记提出异议。再次，经确认限制性债权后，召集债权人会议进行协商，促使他们达成分配责任限制基金的协议，法院裁定予以认可。这些作法无疑是有益的。特别是在我国民事诉讼法和海商法都没有对此种案件的具体程序作出具体规定的情况下，为法院今后处理同类案件可予借鉴。另外，青岛海事法院对本案债权人的异议、责任人承担赔偿责任的基础及享有责任限制的条件、对限制性债权的认定的处理，亦是适宜的，同样可给人以启迪。100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问 www.100test.com