

广东省高级人民法院

民事裁定书

(2012)粤高法民四终字第131号

上诉人(原审申请人): 钦州市南方轮船有限公司。住所地:
广西壮族自治区钦州市钦州港区正元大厦八楼805号。

法定代表人: [REDACTED] 该公司总经理。

委托代理人: [REDACTED] 广东海建律师事务所律师。

委托代理人: [REDACTED] 广东海建律师事务所律师。

上诉人(原审异议人): 广州打捞局。住所地: 广东省广州市
海珠区滨江东路536号。

法定代表人: [REDACTED], 该局局长。

委托代理人: [REDACTED] 广东海云天律师事务所律师。

原审异议人: 湛江市创达贸易有限公司。住所地: 广东省湛江市
霞山海新建材综合市场B125号铺。

法定代表人: [REDACTED] 该公司总经理。

委托代理人: [REDACTED] 广东恒福律师事务所律师。

委托代理人: [REDACTED] 广东恒福律师事务所律师。

原审异议人: [REDACTED]。住所地: 广东省广州

市番禺区 [REDACTED]。

法定代表人：[REDACTED]，该公司董事长。

委托代理人：[REDACTED]，该公司职员。

委托代理人：谢明，广东经纶律师事务所律师。

上诉人钦州市南方轮船有限公司（下称南方轮船公司）于 2012 年 6 月 21 日向广州海事法院申请设立海事赔偿责任限制基金，广州海事法院受理后，向有关的利害关系人发出异议通知书，异议人湛江市创达贸易有限公司（下称创达公司）、[REDACTED]、[REDACTED]、广州打捞局在规定的期限内向广州海事法院提出异议。广州海事法院于 2012 年 8 月 27 日作出（2012）广海法初字第 436 号民事裁定，上诉人南方轮船公司、广州打捞局不服该裁定，向本院提起上诉。本院依法组成合议庭对本案进行了审理，现已审理终结。

上诉人南方轮船公司向原审法院提出申请称：2011 年 9 月 28 日，其所属的“方舟 6”轮装载 4821 吨钢材，从珠海高栏港驶往湛江；次日，该轮因台风“纳沙”影响而沉没。沉船事故所造成的损失，是在船上发生的或者与船舶营运直接相关的财产损失，其作为该轮的船舶所有人，有权依法限制赔偿责任。“方舟 6”轮总吨 2978，根据《中华人民共和国海商法》第二百一十条及中华人民共和国交通运输部《关于不满 300 总吨船舶及沿海运输、沿海作业船舶海事赔偿限额的决定》第四条的规定，申请设立海事赔偿责任限制基金，其数额为 290,413 特别提款权。南方轮船公司为此提供了下列证据材

料：一、“方舟 6”轮的船舶所有权证书、船舶国籍证书、海上船舶检验证书簿；二、珠海海事局出具的水上交通事故调查结论书。

异议人创达公司向原审法院提出异议称：一、根据珠海海事局作出的水上交通事故调查结论书，本案事故是因南方轮船公司未能采取有效防台措施造成的，南方轮船公司负全部责任，无权享受责任限制。二、可限制赔偿责任的海事赔偿请求不包括因船上货物清除而提起的索赔，涉案货物打捞费属救助款项，亦属救助船舶前清除货物的索赔，故南方轮船公司对创达公司的货损及货物打捞费无权限制责任。三、南方轮船公司与创达公司之间为运输合同关系，打捞货物、使货物处于无损状态并安全运抵目的地，是南方轮船公司作为实际承运人的合同义务，其未能履行该义务，侵犯了创达公司的合同权利，而侵犯合同权利造成的损失并非《中华人民共和国海商法》第二百零七条规定的责任限制范围。

异议人宏峰公司向原审法院提出异议称：南方轮船公司明知台风将临，而未要求“方舟 6”轮正确处置，存在重大过失，在通讯发达的今天，船东能够及时监督指挥船员，故船东本人的过失所造成的损失不应享受海事赔偿责任限制。1957 年《关于海运船舶所有人责任限制的国际公约》将责任限制丧失问题的举证责任分配给船舶所有人等责任主体承担。我国是该公约的缔约国，公约对我国海事赔偿责任限制丧失的举证责任分配具有借鉴意义，即本案应由南方轮船公司就其“没有故意或者明知可能造成损失而轻率地作为或者不作为”承担举证责任。

异议人广州打捞局向原审法院提出异议称：南方轮船公司应预见到“方舟 6”轮处于台风“纳沙”危险的右半圆，在台风逼近、海事处和港方几次督促离港避台的情况下，该轮仍冒险继续装货，离港后未选择最有利于避风的锚地，未及时冲滩避免船舶沉没。南方轮船公司的上述行为构成故意或者明知可能造成损失而轻率地作为或不作为，以致“方舟 6”轮因未采取有效防台措施而沉没，故南方轮船公司不得享受海事赔偿责任限制。广州打捞局已另案起诉南方轮船公司要求支付清污费，根据现行法律，有关清污费债权不属于限制性债权，广州打捞局不应被列为本案利害关系人。广州打捞局提交了一份与南方轮船公司签订的打捞合同作为证据。

原审法院经审查查明：南方轮船公司所属的“方舟 6”轮，船籍港为广西钦州，船舶种类干货船，船体材料钢质，总吨 2978，船舶所有人和经营人均为南方轮船公司。“方舟 6”轮的海上货船适航证书记载，该轮准予航行近海航区作一般干货船用。

根据珠海海事局 2011 年第 07 号水上交通事故调查结论书的记载，2011 年 9 月 28 日 2130 时，“方舟 6”轮装载 4821 吨钢材，从珠海高栏港港务码头出发，驶往湛江，因台风“纳沙”影响，当天 2346 时在珠海荷包岛以西水域抛锚防台。由于风浪较大，9 月 29 日约 1300 时，“方舟 6”轮因货舱进水致船舶沉没。“方舟 6”轮所有船员证书齐全，配员符合最低安全配员证书要求，该船舶证书齐全有效。

原审法院经审查认为：本案为申请设立海事赔偿责任限制基金

案。原审法院受理申请人南方轮船公司提出的申请设立海事赔偿责任限制基金案后，通知了已知的利害关系人并进行了公告，异议人创达公司、宏峰公司、广州打捞局在法定期限内提出了异议，根据最高人民法院《关于适用〈中华人民共和国民事诉讼法〉若干问题的解释》第八十三条“利害关系人依据海事诉讼特别程序法第一百零六条的规定对申请人设立海事赔偿责任限制基金提出异议的，海事法院应当对设立基金申请人的主体资格、事故所涉及的债权性质和申请设立基金的数额进行审查”的规定，本案对设立基金申请人南方轮船公司的主体资格、事故所涉债权的性质、基金的数额进行审查。

关于设立基金申请人的主体资格。南方轮船公司为“方舟 6”轮的船舶所有人和经营人，其申请设立海事赔偿责任限制基金，根据《中华人民共和国民事诉讼法》第一百零一条第一款“船舶所有人、承租人、经营人、救助人、保险人在发生海事事故后，依法申请责任限制的，可以向海事法院申请设立海事赔偿责任限制基金”的规定，南方轮船公司具备设立海事赔偿责任限制基金的主体资格。

关于事故所涉及的债权性质。《中华人民共和国海商法》第二百零七条第一款规定：“下列海事赔偿请求，除本法第二百零八条和第二百零九条另有规定外，无论赔偿责任的基础有何不同，责任人均可以依照本章规定限制赔偿责任”。其中第（一）项规定：“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”。第(三)项规定：“与船舶营运、救助作业直接相关的，侵犯非合同权利的行为造成其他损失的赔偿请求”。南方轮船公司所属的“方舟 6”轮在运输钢材过程中沉没，其要求限制赔偿责任的海事赔偿请求符合《中华人民共和国海商法》第二百零七条规定的限制性债权特征，故南方轮船公司有权就其所属的船舶在营运过程中发生船沉货损事故引起的非人身伤亡的赔偿请求申请设立海事赔偿责任限制基金。创达公司关于货损及转运费用、货物打捞费用不属于限制性债权，广州打捞局关于清污费债权不属于限制性债权的异议，因创达公司、广州打捞局均已另案向原审法院提起诉讼、向南方轮船公司主张权利，故有关债权的性质是否属于限制性债权应在具体的案件中解决，本案不进行审理。

关于申请设立基金的数额。“方舟 6”轮从事沿海运输，根据《中华人民共和国海商法》及交通部《关于不满 300 总吨船舶及沿海运输、沿海作业船舶海事赔偿限额的决定》的有关规定，“方舟 6”轮海事赔偿限额为 290,413 特别提款权。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》第二十条规定：“海事赔偿责任限制基金应当以人民币设立，其数额按法院准予设立基金的裁定生效之日的特别提款权对人民币的换算办法计算。”《中华人民共和国海事诉讼特别程序法》第一百零八条第三款规定：“海事赔偿责任限制基金的数额，为海事赔偿责任限额和自事故发生之

日起至基金设立之日止的利息。以担保方式设立基金的，担保数额为基金数额及其在基金设立期间的利息。”故“方舟 6”轮海事赔偿责任限制基金的数额以 290,413 特别提款权，按原审裁定生效之日特别提款权与人民币的换算办法换算为人民币，再加上该款项自事故发生之日即 2011 年 9 月 29 日起至基金设立之日止的利息。以担保方式设立基金的，担保数额为基金数额即责任限额与事故发生之日起至基金设立之日止的利息，再加上基金设立期间的利息。而上述利息的计算，依照最高人民法院《关于审理海事赔偿责任限制相关纠纷案件的若干规定》第二十一条“海商法第二百一十三条规定的利息，自海事事故发生之日起至基金设立之日止，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。以担保方式设立海事赔偿责任限制基金的，基金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”的规定，即以事故发生之日即 2011 年 9 月 29 日中国人民银行确定的金融机构同期一年期的贷款基准利率计算。

本案为申请设立海事赔偿责任限制基金案，所要解决的是南方轮船公司可否设立基金的程序问题，而非处理其可否享受责任限制的实体权利，因此，关于异议人创达公司、宏峰公司、广州打捞局提出南方轮船公司依法无权限制赔偿责任的主张，不属于本案审理的范围。

综上，原审法院依照《中华人民共和国海商法》第二百一十条、中华人民共和国交通部《关于不满 300 总吨船舶及沿海运输、沿海

作业船舶海事赔偿限额的规定》第四条、《中华人民共和国海事诉讼特别程序法》第一百零六条、第一百零八条、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》第八十三条、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》第二十条、第二十一条的规定，作出裁定：一、准许南方轮船公司提出的设立海事赔偿责任限制基金的申请；二、海事赔偿责任限制基金数额为 290,413 特别提款权及其利息（利息自 2011 年 9 月 29 日起至基金设立之日止，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）；三、南方轮船公司应在生效裁定送达之日起 3 日内，以人民币或以原审法院认可的担保设立海事赔偿责任限制基金（基金的人民币数额按生效裁定送达之日的特别提款权对人民币的换算办法计算）；逾期不设立基金的，按自动撤回申请处理；四、驳回异议人创达公司、宏峰公司、广州打捞局的异议。一审案件受理费 10,000 元，公告费 15,500 元，由南方轮船公司负担。

南方轮船公司不服原审裁定，向本院提出上诉，请求确认原审异议人因 2011 年 9 月 29 日“方舟 6”轮沉船事故造成的货物损失、货物打捞费、转运费、处置费、清污费、防油污费用提出的赔偿请求属于限制性债权。理由为：一、根据海事赔偿责任限制基金的相关规定，涉案事故所涉及的债权性质是否属于限制性债权属于本案审理范围，原审裁定未予审理将导致基金设立后，利害关系人仍有权主张其债权是否属于限制性债权不明确，反对原审法院释放南方

轮船公司已被扣押的船舶，造成南方轮船公司的损失不断扩大，申请设立海事赔偿责任基金将无法保障南方轮船公司的合法权利。二、涉案事故所涉及的货物损失、打捞费、转运费、处置费等赔偿请求属于限制性债权，创达公司关于其债权属于非限制性债权的主张不能成立。首先，本案货物打捞属于商业打捞，并非救助款项，也不是“使之无害”的清除费用，属于《中华人民共和国海商法》第二百零七条第一款第一项规定的限制赔偿范围；其次，转运费、处置费用等损失并非创达公司因本案事故发生须额外支付的费用，创达公司无权索赔前述费用，且该费用是涉案货物沉没后发生灭失和损坏而引起的相应损失，也属于《中华人民共和国海商法》第二百零七条第一款第一项规定的限制赔偿范围；最后，南方轮船公司并没有与创达公司签订过运输合同，也没有就前述转运费等费用签订过任何合同，更没有为避免或减少南方轮船公司可限制赔偿责任的损失而委托他人采取措施并约定报酬的行为，故本案不存在《中华人民共和国海商法》第二百零七条第二款第（四）项规定的责任人以合同约定支付报酬，责任人的支付责任不得适用赔偿责任限制的情形。三、涉案事故所涉及的清污费用和防油污费用的赔偿请求属于限制性债权，广州打捞局关于其债权不属于限制性债权的主张不能成立。清污的目的是为了防止或者减轻船舶污染损害，《第二次全国涉外商事海事审判工作会议纪要》第150条已明确规定为防止或减轻污染支出的清污费用损失属于可以限制赔偿责任的油污损害赔偿范围。广州打捞局提供的《打捞合同》不能证明其与上诉

人存在防油污和清污合同关系，如广州打捞局《起诉状》所述，广州打捞局是应珠海海事局的要求，对沉船附近水域进行防/清油污作业，南方轮船公司并未委托广州打捞局进行防/清油污作业或者确认。

广州打捞局不服原审裁定，向本院提出上诉，请求：1、撤销原审裁定，并不准南方轮船公司就防/清污费设立海事赔偿责任限制基金；2、裁定广州打捞局的债权属于非限制性债权；3、由南方轮船公司承担本案申请费和上诉费。理由为：一、最高人民法院《关于适用〈中华人民共和国民事诉讼法〉若干问题的解释》第八十三条明确规定，利害关系人对设立海事赔偿责任限制基金提出异议的，法院应对债权性质进行审查，原审裁定未按照上述法律规定审查广州打捞局的债权性质，属于违法裁定，应予撤销。二、根据广州打捞局提交的《打捞合同》，南方轮船公司委托广州打捞局进行清污和防油污作业的事实已经十分明确，广州打捞局的债权属于合同之债，根据《中华人民共和国海商法》第二百零七条第二款的规定，广州打捞局的债权属于非限制性债权。三、为保障债权的实现，广州打捞局申请扣押“方舟 6”轮，并提供担保及支付相关法律费用，截至 2012 年 6 月 11 日，“方舟 6”轮的看护费已经达到 1,242,000 元，为申请拍卖“方舟 6”轮，广州打捞局已应原审法院的要求提供了 400 万元的担保费用，该担保数额已经远远超出“方舟 6”轮的价值。若本案仍不对债权性质做出审查，不但广州打捞局的债权得不到保障，而且广州打捞局为扣押、拍卖该轮所花费的巨大成本

也将付诸东流，更助长了南方轮船公司恶意申请设立基金，达到不对非限制性债权提供任何担保的情况下而解除财产保全的非法目的。

创达公司二审答辩称：一、宏峰公司称其为“方舟 6”轮的航次租船合同承租人没有证据支持，《中华人民共和国海商法》第二百零四条规定的船舶承租人不包括航次租船人，因此宏峰公司不属于上述规定的有权享受责任限制的主体，依法无权享受责任限制。二、珠海海事局对涉案事故作出的水上交通事故调查结论书证实，南方公司在涉案事故中存在故意或重大过失，根据《中华人民共和国海商法》第二百零九条的规定，无权享受责任限制。三、本案货物打捞费、货物差价损失、转运费、码头费等均不属于法律规定的限制性债权，责任人无权享受责任限制。

宏峰公司二审答辩称：一、原审法院可以根据《中华人民共和国民事诉讼法》第一百三十九条的规定，对南方轮船公司能否依法享受海事赔偿责任限制的问题做出中间判决，以解决设立责任限制基金引发的所有争议。二、原审法院未对涉案事故所涉及的全部债权性质进行审查不违反法律规定。三、创达公司诉请的债权和广州打捞局诉请的防/清污费用均属于非限制性债权，责任人不能享受责任限制。

原审法院认定的事实属实，本院予以确认。

本院认为：本案为申请设立海事赔偿责任限制基金案。原审法院受理本案后，由于异议人创达公司、宏峰公司、广州打捞局在法

定期限内提出了异议,故原审法院根据最高人民法院《关于适用〈中华人民共和国民事诉讼法海事诉讼特别程序法〉若干问题的解释》第八十三条关于“利害关系人依据海事诉讼特别程序法第一百零六条的规定对申请人设立海事赔偿责任限制基金提出异议的,海事法院应当对设立基金申请人的主体资格、事故所涉及的债权性质和申请设立基金的数额进行审查”的规定,对设立基金申请人南方轮船公司的主体资格、事故所涉债权的性质、基金的数额进行审查正确,应予维持。

本案的关键问题是南方轮船公司能否设立海事赔偿责任限制基金。由于南方轮船公司是“方舟6”轮的船舶所有人和经营人,“方舟6”轮在运输钢材的过程中沉没,根据《中华人民共和国民事诉讼法》第一百零一条第一款关于“船舶所有人、承租人、经营人、救助人、保险人在发生海事事故后,依法申请责任限制的,可以向海事法院申请设立海事赔偿责任限制基金”的规定,南方轮船公司具备设立海事赔偿责任限制基金的主体资格。涉案船舶在营运过程中发生船沉货损事故引起的非人身伤亡的赔偿请求,符合《中华人民共和国海商法》第二百零七条规定的限制性债权特征,南方轮船公司有权据此申请设立海事赔偿责任限制基金。关于基金的数额,“方舟6”轮总吨2978,航区为近海,属于从事国内沿海运输的船舶,故根据《中华人民共和国海商法》及交通部《关于不满300总吨船舶及沿海运输、沿海作业船舶海事赔偿限额的决定》的有关规定,“方舟6”轮的海事赔偿限额应为290,413特别提款权。原审法院据此作出准予南方轮船公司设立海事赔偿责任限制基金的裁

定正确，本院予以维持。至于南方轮船公司和广州打捞局提出的上诉请求，均属于本案事故所涉及的具体债权的性质认定问题，在本案部分债权属于限制性债权已明确、南方轮船公司申请设立海事赔偿责任限制基金的请求成立的情况下，本案事故所涉及的其他债权性质应属另案实体审查的范围，本案作为申请设立基金的程序性案件不作审查。因此，南方轮船公司和广州打捞局提出的上诉请求不属于本案的审查范围，应予驳回。

综上所述，原审裁定认定事实清楚，适用法律正确，处理结果恰当，本院依法予以维持。南方轮船公司、广州打捞局的上诉缺乏理据，本院不予支持。根据《中华人民共和国民事诉讼法》第一百五十四条、第一百五十八条和《诉讼费用交纳办法》第八条的规定，裁定如下：

驳回钦州市南方轮船有限公司、广州打捞局的上诉，维持原裁定。

本案一审案件申请费 10,000 元，公告费 15,500 元，由钦州市南方轮船有限公司负担。本案二审案件无需收取案件受理费，钦州市南方轮船有限公司和广州打捞局分别向本院预交的二审案件受理费 10,000 元，由本院分别向其清退。

本裁定为终审裁定。

审 判 长 王建平

代理审判员 莫 菲

代理审判员 张怡音



二〇一二年十一月三十日

本件与原本核对无异

书 记 员 叶丽雅