

厦门海事法院

民事裁定书

(2019)闽72民再1号

再审申请人(原审异议人): 厦门市达峰船舶管理有限公司, 住所地福建省厦门市湖里区金昌里 24 号 A10 单元。

法定代表人: 林晓如, 总经理。

委托诉讼代理人: 许光玉, 广东海建律师事务所律师。

委托诉讼代理人: 李昱, 广东海建律师事务所律师。

被申请人(原审申请人): 安徽省和县中盛海运有限公司, 住所地安徽省马鞍山市和县历阳镇龙潭北路天门大酒店隔壁。

法定代表人: 柳光荣, 总经理。

原审异议人: 厦门通海船务有限公司, 住所地福建省厦门市海沧区海沧街道长园路 88 号 4D。

法定代表人: 程水杰, 董事长。

原审异议人: 厦门宝裕洲海船务有限公司, 住所地福建省厦门市海沧区嵩屿北二里 212。

法定代表人: 张和州, 董事长。

再审申请人厦门市达峰船舶管理有限公司(以下简称达峰公司)因与被申请人安徽省和县中盛海运有限公司(以下简称中盛公司)、原审异议人厦门通海船务有限公司、厦门宝裕洲海船务

有限公司申请设立海事赔偿责任限制基金一案，不服本院(2016)闽72民特108号民事裁定书，向福建省高级人民法院申请再审。福建省高级人民法院于2019年1月14日作出(2018)闽民申2572号民事裁定，指令本院再审本案。本院依法组成合议庭进行审理。本案现已审理终结。

达峰公司申请再审称，请求撤销本院作出的(2016)闽72民特108号民事裁定书第二项，变更为裁定海事赔偿责任限制基金数额为579824特别提款权(其人民币数额按裁定生效之日起的特别提款权对人民币的换算方法计算)及该款项自2016年1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的利息。事实和理由：2016年1月29日，中盛公司所属的“兴中盛”轮与“APL HOUSTON”轮在厦门港海沧航道602号灯浮附近水域发生碰撞，达峰公司和中盛公司签署《船舶污染清除协议》，为本次事故进行清污防污。中盛公司就本次事故于2016年10月17日向厦门海事法院申请设立海事赔偿责任限制基金。厦门海事法院于2016年12月20日作出(2016)闽72民特108号民事裁定，裁定准许中盛公司提出的设立海事赔偿责任限制基金的申请，基金数额为289912特别提款权(其人民币数额按裁定生效之日的特别提款权对人民币的换算办法计算)及该款项自2016年1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的利息。但在本次事故中，当事船舶“APL HOUSTON”轮的海事赔偿限额适用《中华人民共和国海商法》(以下简称《海商法》)第二百一十条的规定，依据交通部《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》(以下简称《交通部规定》)第五条“同一事故中的当事船舶的海事赔偿限额,有适用《中华人民共和国海商法》第二百一十条或者本规定第三条规定的,其他当事船舶的海事赔偿限额应当同样适用”的规定,“兴中盛”轮的海事赔偿限额应同样适用《海商法》第二百一十条规定,不应适用《交通部规定》第四条规定在原赔偿限额的基础上享受50%的折扣,即“兴中盛”轮的海事赔偿责任限制基金数额应为: $167000+(2972-500)\times 167=579824$ 特别提款权。达峰公司为维护其合法权益,故申请再审。

中盛公司辩称,“兴中盛”轮在涉案航次中从大连港开往厦门港,系从事我国国内港口之间货物运输的船舶,符合适用《交通部规定》的条件。根据交通部体改法规司给最高人民法院民事审判第四庭的复函,该规定第五条的“有适用”的含意是指“有申请适用”,亦即指当事船舶的船舶所有人具有实际使用或者申请实施其责任限制权利或者实际申请设立海事赔偿责任限制基金的情况。本案中碰撞事故的当事船舶“APL HOUSTON”轮并没有提出设立海事赔偿责任限制基金的申请或申请实施其责任限制的权利,因此该规定的第五条不适用本案,本案仍应当适用《交通部规定》第四条“从事中华人民共和国港口之间货物运输或者沿海作业的船舶,不满300总吨的,其海事赔偿限额依照本规定第三条规定的赔偿限额的50%计算;300总吨以上的,其海事赔偿限额依照《中华人民共和国海商法》第二百一十条第一款规定的赔偿限额的50%计算”的规定计算“兴中盛”轮海事赔偿责任限制基金的数额,基金数额为289912特别提款权。综上,请

求法院支持其设立海事赔偿责任限制基金的申请。

中盛公司向原审法院提出请求：申请设立数额为 289912 特别提款权及其自 2016 年 1 月 29 日起至基金设立之日止的利息的海事赔偿责任限制基金。原审法院认定事实：“兴中盛”轮为钢质散货船，总吨 2972 吨，船舶登记所有人为中盛公司，该轮海上货船适航证书载明其准予航行近海航区。“APL HOUSTON”轮的船舶所有人为 HOL Liner (Pte.) Ltd., Singapore。2016 年 1 月 29 日，“兴中盛”轮在大连驶往厦门途中在厦门港海沧航道 602 号灯浮附近水域与“APL HOUSTON”轮发生碰撞。根据海沧海事局碰撞事故调查报告，事故造成“APL HOUSTON”轮船艏球鼻艏外部轻微凹陷变形，内部结构支撑有裂缝；“兴中盛”轮左舷后侧靠机舱破损、机舱进水、船舶失去动力、油舱管道破裂、重油舱后左上方洞穿等损坏，一名值班机工右膝部皮肤裂伤。原审法院认为，中盛公司系“兴中盛”轮的登记所有人，属于《海商法》第二百零四条和《中华人民共和国民事诉讼法》第一百零一条第一款规定的可以申请设立海事赔偿责任限制基金的主体。鉴于涉案船舶碰撞事故所造成的对方船舶损坏，属于与船舶营运直接相关的财产损失，依据《海商法》第二百零七条的规定，责任人可以限制赔偿责任。本案事故所涉债权是否存在非限制性债权，不影响中盛公司就该事故所涉非人身伤亡的赔偿请求的限制性债权提出设立海事赔偿责任限制基金的申请。关于“兴中盛”轮是否属于《海商法》第二百一十条第二款所规定的“从事中华人民共和国港口之间的运输的船舶”，进而应按照何种标准计算赔偿限额的问题。鉴于“兴中盛”轮为一艘准予航行

近海航区的货物运输船舶，碰撞事故也发生在大连驶往厦门航次途中。因此，该船舶应认定为“从事中华人民共和国港口之间的运输的船舶”，而不宜因其碰撞对方为外国籍船舶而认定其不属于“中华人民共和国港口之间货物运输或者沿海作业的船舶”。故“兴中盛”轮在此次事故中的海事赔偿责任限额，应根据《海商法》第二百一十条第一款第（二）项第2目、第二款以及《交通部规定》第四条规定计算。为此，厦门通海船务有限公司提出的本案事故系“兴中盛”轮与新加坡籍船舶碰撞所致，不适用“中华人民共和国港口之间货物运输或者沿海作业的船舶”相关规定的意见，不予采纳。“兴中盛”轮在此次船舶碰撞事故中的海事赔偿责任限额为289912特别提款权（具体为： $[167000 + (2972 - 500) \times 167] \times 50\%$ ）。原审法院裁定：一、准许申请人安徽省和县中盛海运有限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289912特别提款权（其人民币数额按裁定生效之日的特别提款权对人民币的换算办法计算）及该款项自2016年1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的利息。三、申请人安徽省和县中盛海运有限公司应在本裁定生效之日起三日内以人民币或者本院认可的担保设立海事赔偿责任限制基金。申请人逾期未设立基金的，按自动撤回申请处理。

各方当事人对于原审认定的事实均无异议，本院予以确认。

本院再审认为，本案的争议焦点为“兴中盛”轮海事赔偿责任限制基金的数额。涉案事故系“兴中盛”轮与“APL HOUSTON”轮碰撞导致，其中，“APL HOUSTON”轮为新加坡籍集装箱船，

对其海事赔偿责任限制基金数额应当适用《海商法》第二百一十条的规定。《交通部规定》第五条规定：“同一事故中的当事船舶的海事赔偿限额，有适用《中华人民共和国海商法》第二百一十条或者本规定第三条规定的，其他当事船舶的海事赔偿限额应当同样适用。”，该条规定是指当事船舶的限额有应当依照《海商法》第二百一十条第一款或者《交通部规定》第三条规定计算的情况，亦即当事船舶之一为国际航线船舶的情况。在此种情况下，沿海船舶的限额应当适用相同的标准。因此，“兴中盛”轮的海事赔偿责任限制基金数额，应当适用《海商法》第二百一十条的规定和《交通部规定》第五条的规定。据此所计算出的海事赔偿责任限制基金数额为 $167000 + (2972 - 500) \times 167 = 579824$ 特别提款权。达峰公司再申请的海事赔偿责任限制基金数额同法律规定的一致，但中盛公司坚持主张基金数额为 289912 特别提款权，故本院对中盛公司提出的设立海事赔偿责任限制基金的申请不予支持。

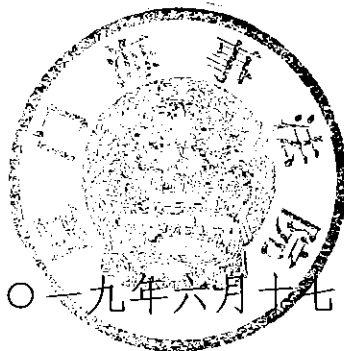
综上，依照《中华人民共和国海商法》第二百一十条第一款第二项和第二款、《关于不满 300 总吨船舶及沿海运输、沿海作业船舶海事赔偿限额的规定》第五条、《中华人民共和国民事诉讼法》第二百零七条第一款、《中华人民共和国海事诉讼特别程序法》第一百零六条第二款的规定，裁定如下：

驳回被申请人（原审申请人）安徽省和县中盛海运有限公司提出的设立海事赔偿责任限制基金的申请。

如不服本裁定，可在裁定书送达之日起七日内，向本院递交上诉状，并按对方当事人的人数提交副本，上诉于福建省高级人

民法院。

审	判	长	周红岩
审	判	员	刘玉蓉
审	判	员	王端端



二〇一九年六月十七日

本件与原件核对无异

法	官	助	理	姜昭琪
书	记	员		罗慧华