

中华人民共和国广东省高级人民法院

民事判决书

(2010)粤高法民四终字第 241 号

上诉人（原审被告）：新韩投资有限公司（SHINHAN CAPITAL Co., LTD）。住所地：韩国京畿道安山市檀园区古栈洞 530-1 号。

法定代表人：韩道熙。

委托代理人：周琦，上海四维乐马律师事务所律师。

委托代理人：朱成康，上海四维乐马律师事务所律师。

被上诉人（原审原告）：中华人民共和国江门海事局。住所地：中华人民共和国广东省江门市江海二路 72 号。

法定代表人：谢卓廷，该局局长。

委托代理人：许光玉，广东海建律师事务所律师。

委托代理人：林晓媚，广东海建律师事务所实习律师。

上诉人新韩投资有限公司（下称“新韩公司”）因与被上诉人中华人民共和国江门海事局（下称“江门海事局”）船舶污染损害赔偿纠纷一案，新韩公司不服广州海事法院（2010）广海法初字第 201 号民事判决，向本院提起上诉。本院依法组成合议庭审理本案。新韩公司委托代理人周琦、朱成康与江门海事局委托代理人许光玉、林晓媚到庭参加诉讼。本案现已审理终结。

江门海事局原审诉称：2008年9月24日，新韩公司所有的“宙斯”（Zeus）轮在广东省台山市上川岛东面海域受台风“黑格比”影响触礁，船体断裂，燃油大量泄漏，造成严重污染损害。为减少事故对附近海域渔业资源、海洋生态、捕捞和养殖业等污染损害，江门海事局组织船舶和人员清污，产生清污人工、物料、船舶使用和污染处理等费用人民币13406484元。上述清污费用是因“宙斯”轮漏油造成的，新韩公司是“宙斯”轮的船舶所有人，应对上述清污费用承担赔偿责任。为此，江门海事局请求法院判令新韩公司赔付清污费用人民币13406484元及从2008年10月15日起计算至实际赔付之日止按中国人民银行同期贷款利率计算的利息，并承担该案的全部诉讼费用。

新韩公司原审答辩称：一、该案清污费用不具有任何特殊性，与《最高人民法院关于审理船舶碰撞纠纷案件若干问题的规定》（下称：“《碰撞规定》”）第9条规定的“使其无害”的费用属于性质不同的两类债权，且“宙斯”轮的残骸无害化作业包括清障及抽油作业，新韩公司已与江门海事局协议解决。江门海事局所请求的清污费用属于《中华人民共和国海商法》（下称“《海商法》”）规定的限制性债权，该损失应当在新韩公司设立的海事赔偿责任限制基金内按比例受偿。二、虽然“宙斯”轮光船租赁未经登记，但其管理符合《国际船舶安全营运和防止污染管理规则》即“ISM规则”的要求，新韩公司及“宙斯”轮船长对于涉案事故的发生不存在过失，新韩公司没有丧失享有海事赔偿责任限制的权利。三、江

门海事局请求的清污船舶租金明显不合理，清污工作人员劳务费用索赔没有法律依据。

原审查明事实如下：2008年9月24日，“宙斯”轮在广东省台山上川岛东面海域受台风“黑格比”影响触礁，船体断裂，燃油泄漏，造成严重污染。

为减少事故对附近海域的污染损害，江门海事局组织14艘船舶和人员清污。江门海事局请求的清污产生人工、物料、船舶使用和污染处理等费用共计人民币13406484元，包括：

一、清污船舶费用：2008年9月24-25日，江门海事局分别与林计连、张卫国、蔡伙计、林统胜、林桂兰、张晓东及陈龙分别签订《清污船舶租赁合同》，租用其各自所属的船舶开展清污工作，约定了每日租金（包括船舶费用、燃油费用、人工费用和船舶损耗等租赁期间发生的一切费用）。至清污结束共产生租金分别为人民币106116元、人民币212002元、人民币112630元、人民币92840元、人民币116452元、人民币292400元、人民币292400元。

2008年9月24日、27日，江门海事局分别向江门市江海船舶技术服务公司、广东国华粤电台山发电有限公司发出《关于派船协助清污的函》，邀请两公司派遣其各自所属的船舶参加清污，并函告每船每日的费用（包括船舶费用、燃油费用、人工费用和船舶损耗等执行清污工作期间发生的一切费用）。至清污结束共产生租金分别为人民币474450元、人民币2485440元。

2008年9月24日，江门海事局向广东海事局发出《关于派船

协助清污的函》，邀请该局派遣其所属的“海巡 31”轮参加清污，并函告每船每日费用按人民币 464000 元计算（包括船舶费用、燃油费用、人工费用和船舶损耗等执行清污工作期间发生的一切费用）。该船参加清污 9 天，费用共计人民币 4176000 元。

2008 年 9 月 24 日，江门海事局向新会海事处发出《船舶派遣通知单》，要求该海事处派遣“海巡 1522”轮参加清污，并函告每船每日费用按人民币 16000 元计算（包括船舶费用、燃油费用、人工费用和船舶损耗等执行清污工作期间发生的一切费用）。该船参加清污 8 天，费用共计人民币 128000 元。

2008 年 9 月 24 日，江门海事局向台山海事处发出《船舶派遣通知单》，要求该海事处派遣“海巡 15072”轮参加清污，并函告每船每日费用按人民币 16000 元计算（包括船舶费用、燃油费用、人工费用和船舶损耗等执行清污工作期间发生的一切费用）。该船参加清污 15 天，费用共计人民币 240000 元。

2008 年 10 月 3 日，江门海事局向珠海海事局发出《关于派船协助清污的函》，邀请该局派遣“海巡 151”轮参加清污，并函告每船每日费用按人民币 109920 元计算（包括船舶费用、燃油费用、人工费用和船舶损耗等执行清污工作期间发生的一切费用）。该船参加清污 2 天，费用共计人民币 219840 元。

江门海事局主张上述清污船舶费用共计人民币 8948570 元。

二、人工费：江门海事局主张其全体员工 68 人均参加清污工作，清污人工费共计人民币 1188000 元。

三、清污材料费：江门海事局向江门市新会晋业水上码头防污工程有限公司购买 10 吨吸油毡、3.25 吨消油剂，共计人民币 662500 元。

四、污染物运输处理费：江门海事局与江门市新会晋业水上码头防污工程有限公司签订《污油水、污油毡处理交接单》记载，涉案清污处理费用共计人民币 550000 元。

五、车辆费：江门海事局与 JK2583 农用车车主温北群签订《车辆使用租用合约》，约定每天租金人民币 3000 元；江门海事局派遣本单位的粤 J04841、粤 JK2583、粤 JL3101、粤 J22563 四辆车参与清污，共产生清污车辆费用计人民币 171000 元。

另外，江门海事局主张管理费人民币 1117207 元、税金人民币 1117207 元，江门海事局对这两项费用没有提交相关证据材料。

以上各项费用合计人民币 13406484 元。

江门海事局组织涉案清污工作时通知新韩公司，新韩公司看过清污现场，但没有全程在场。上述清污费用，江门海事局在确权诉讼开庭前两个月已将相关证据材料发送给新韩公司。新韩公司收到后曾与江门海事局沟通，并表示该费用计算不合理，要求调查，但新韩公司至今没有提交相关的调查证据材料。

根据《船舶国籍证书》记载，“宙斯”轮的船舶所有人为新韩公司，船籍港为韩国济州。《货船安全构造证书》记载该船的船舶类型为其他货船。韩国船级社给该船签发了《国际载重线证书》、《货轮设备安全证书》，有效期均至 2009 年 9 月 20 日。

2006年7月21日，新韩公司与长河船舶株式会社（下称“长河公司”）签订《船舶租赁合同》，约定：新韩公司将“宙斯”轮租给长河公司；长河公司负责船员的任命、指挥和监督等；由于船员的原因造成的各种事故、生命、财产等附带损失以及相关债务，新韩公司不负任何责任。

2008年1月1日，长河公司与第一海运株式会社(FIRST MARINE CO., LTD. 下称“第一海运公司”)签订《船舶管理合同》，约定：第一海运公司根据韩国的管理法和国际条约履行对“宙斯”轮进行管理的义务；第一海运公司必须处理的业务包括船长、高级船员和船员的选拔、安排和指挥监督等。

韩国船级社 KOR-0171-C 号《符合证明》显示：持证公司为长河公司；适用船舶类型为其他货船；签发日期为 2004 年 8 月 25 日；证书有效期至 2012 年 7 月 26 日。

韩国船级社 KOR-0218-C 号《符合证明》显示：持证公司为第一海运公司；适用船舶类型为其他货船；签发日期为 2007 年 6 月 11 日；有效时间从 2007 年 5 月 16 日起到 2009 年 8 月 11 日止。

韩国船级社 KOR-1298-S 号《安全管理证书》显示：船舶名称为“宙斯”轮；持证公司为第一海运公司；检验完成日期为 2007 年 7 月 27 日；证书有效期至 2012 年 7 月 26 日。

韩国釜山地区海事和渔业办公处 2006 年 6 月 26 日签发，编号为 BS-D2-06-0267 的《适任证书》显示：持证人 Jeong A Jang 可以担任船长职位，有效期至 2011 年 6 月 25 日。

新韩公司提交的经过公证认证的“宙斯”轮船员名单中，船长的名字为 Jang Jeong A.

船长在事故发生前一天即 2008 年 9 月 23 日发给船东的电报记载：因为 0814 号“黑格比”台风，船舶抛锚避风。船舶位于北纬 $21^{\circ} 42.190'$ ，东经 $112^{\circ} 50.50.763'$ 。“宙斯”轮船上有重油 221.80 吨、轻油 18.35 吨、淡水 60 吨、气缸润滑油 2.830 吨、系统润滑油 5.08 吨。预计约 24 号下午离开避风位置。

事故发生后，2008 年 11 月 7 日和 2009 年 12 月 11 日，江门海事局与新韩公司分别签订《“宙斯”轮水下抽油和沉船打捞作业协议》和《搜救失踪船员及打捞、运输、处理船员尸体费用索赔、设标、维护航标及撤标费用索赔，沉船现场安全维护费用索赔的和解协议》，双方协议解决了涉案事故水下抽油、沉船打捞、设标、维护航标、撤标、沉船现场安全维护费用等问题。

原审法院于（2009）广海法初字第 509 号案中裁定准许“宙斯”轮责任人设立海事赔偿责任限制基金 796256 特别提款权，折合人民币 8537377.20 元。对该责任限制基金，除了江门海事局申请人民币 13406484 元的债权登记外，还有 40 位渔民就渔业损失共申请人民币 14466145 元的债权登记。

就涉案清污费，中国再保险（集团）有限公司为新韩公司另行向江门海事局提供了人民币 900 万元的信誉担保。

案经原审法院审判委员会讨论认为，该案系船舶污染损害赔偿纠纷。根据《最高人民法院关于海事法院受理案件范围的若干规定》

第4条的规定，该案属于海事法院专门管辖的案件。涉案污染事故发生地、损害结果地广东省台山上川岛海域在该院辖区范围内，依照《中华人民共和国民事诉讼法》第七十条第（二）项的规定，原审法院对该案具有管辖权。

因涉案船舶的船籍国是韩国且新韩公司系韩国公司，该案具有涉外因素。又因涉案事故的发生地和损害结果发生地均在中国海域，依照《中华人民共和国民法通则》第一百四十六条关于“侵权行为的损害赔偿，适用侵权行为地法律。当事人双方国籍相同或者在同一国家有住所的，也可以适用当事人本国法律或者住所地法律”的规定，应适用中华人民共和国法律作为处理该案实体争议的准据法。

关于涉案债权性质的问题。涉案债权即江门海事局主张的清污费属于非限制性债权，理由是：首先，江门海事局的请求属于《海商法》第二百零七条第一款第（四）项“责任人以外的其他人，为避免或者减少责任人的损失而采取措施的赔偿请求”。但涉案事故的责任人是新韩公司，在新韩公司不履行清污义务的情况下，江门海事局依职权组织的清污实际是代替责任人与受委托的清污单位签订合同，由受委托的单位清污，江门海事局请求的清污费是以合同约定支付的报酬。根据《海商法》第二百零七条第二款关于“但是，第（四）项涉及责任人以合同约定支付的报酬，责任人的支付责任不得援用本条赔偿责任限制的规定”的规定，涉案债权应属于非限制性债权。其次，我国《海商法》第二百零七条的海事赔偿责任限制条款实际上是部分吸收《1976年海事索赔责任限制公约》的条款，

《海商法》第二百零七条对该公约关于“有关沉没、遇难、搁浅或被弃船舶（包括船上任何物件）的起浮、清除、毁坏或使之变为无害的索赔”条款予以保留，对该保留条款涉及的索赔，责任人不能享受海事赔偿责任限制。通过比较，可以得出清污费不属限制性债权。再次，《碰撞规定》第九条规定：“因起浮、清除、拆毁由船舶碰撞造成的沉没、遇难、搁浅或被弃船舶及船上货物或者使其无害的费用提出的赔偿请求，责任人不能依照海商法第十一章的规定享受海事赔偿责任限制。”该规定是以司法解释的方式解决我国对公约条款保留的内容并且在海商法第二百零七条中规定不明确的问题。涉案船舶燃油污染与船舶碰撞后造成油污的性质和后果相同。该案清污费用赔偿请求与船舶碰撞后“使其无害”的费用赔偿请求性质相同。因此，应认定涉案的清污费属于非限制性债权。此外，船舶污染事故中，污染责任人负有清污义务。若责任人不履行清污义务，国家海事行政主管部门依职权可代为履行，并根据清污的实际支出，要求污染责任人赔付清污费用即代执行费用。该案是在新韩公司不履行清污义务的情况下，江门海事局作为国家海事行政主管部门负责组织委托清污单位进行清污作业后，要求新韩公司赔付清污代执行费用。江门海事局作为海事主管行政部门，为了公共利益和保护海洋环境，组织清污并实际支出了费用。如责任人享受责任限制，江门海事局的清污支出得不到应有的受偿，这将严重打击海事行政部门清污的积极性，不利于海洋环境的保护。因此，该清污费应由油污责任人新韩公司向行政代执行人江门海事局全额赔

付，新韩公司不享有海事赔偿责任限制。

关于涉案清污费用的计算问题。江门海事局作为国家海事行政主管部门，其组织清污是为了公共利益，而非从中谋取利益。虽然涉案清污的费用尚未实际支付，但其与参与清污船舶的船东、车辆的车主签订合同，及向相关部门发出有约定费用的函件，上述主体也实际参加了清污工作，江门海事局依法负有支付费用的义务。同时，江门海事局在开展清污工作时通知了新韩公司，新韩公司也到过清污现场。在清污工作结束，确权诉讼案件开庭前两个月，江门海事局已将涉案清污费用的结算情况及相关证据提交给新韩公司，新韩公司表示将对不合理部分进行调查。但新韩公司至今不能提供相反的证据。综合考虑案件的实际，对江门海事局主张的清污船舶费用人民币 8948570 元、清污材料费人民币 662500 元、污染物运输处理费人民币 550000 元、车辆费人民币 171000 元予以确认，上述四项费用共计人民币 10332070 元。作为海事行政主管部门，江门海事局的工作人员参加清污属于其工作职责范围。江门海事局请求新韩公司支付其工作人员参加清污的人工费没有法律依据，对江门海事局的该项主张不予支持。江门海事局主张的管理费人民币 1117207 元及税金人民币 1117207 元，因没有提交相关证据予以佐证，亦不予支持。

江门海事局请求利息从 2008 年 10 月 15 日起算，因其未提供相关证据予以证明，不予支持。利息应从 2008 年 12 月 18 日江门海事局起诉之日起至实际赔付之日止，按中国人民银行同期流动资金贷

款利率计算。

综上，依照《中华人民共和国海商法》第二百零七条第二款、《中华人民共和国海洋环境保护法》第九十条的规定，原审法院判决如下：一、新韩公司向江门海事局赔付清污费用人民币 10332070 元及利息（利息从 2008 年 12 月 18 日起至实际赔付之日止，按中国人民银行同期流动资金贷款利率计算），从新韩公司申请设立的海事赔偿责任限制基金之外另行赔付；二、驳回江门海事局的其他诉讼请求。该案受理费人民币 102239 元，由江门海事局负担人民币 23446 元，新韩公司负担人民币 78793 元。

新韩公司不服原审判决，向本院提起上诉，请求撤销原审判决，驳回江门海事局的诉讼请求，判决本案江门海事局的债权为限制性债权，新韩公司享有责任限制，并由江门海事局承担本案一、二审费用。事实与理由如下：一、本案的清污费用属于为防止或减轻污染支出的清污费用损失，根据《第二次全国涉外商事海事审判工作会议纪要》，因本案清污费用不受 1992 年油污公约调整，应适用《海商法》海事赔偿责任限制的规定。已对我国生效的《2001 年国际燃油污染损害民事责任公约》明确规定清污费用索赔属于《海商法》下的限制性债权。二、清污费用请求权并不等同于沉船沉物打捞与清除费用请求权。《海商法》第二百零七条规定的限制性债权与《海商法》对《1976 年海事赔偿责任限制公约》予以保留的“沉船沉物打捞与清除费用请求权”条款，属于性质完全不同的债权，前者针对的是泄漏燃油的清污，而后者针对的是使船舶或船上货物无害化

作业的索赔，而清除泄漏的燃油与船舶残骸中的燃油抽取属于性质不同的两个工作。《碰撞规定》第9条来源于《1976年海事赔偿责任限制公约》的保留条款，所规定的债权与本案清污费请求权性质不一致，因此第9条规定也不适用于本案。三、在本案的清污活动中，新韩公司既没有委托江门海事局与清污单位签订清污工作合同，江门海事局也非新韩公司的雇员。江门海事局签订的清污工作合同对新韩公司没有约束力，新韩公司与江门海事局之间也不存在任何合同约定清污费用的支付。因此，原审判决认定清污费用的支付在新韩公司与清污单位之间为“合同约定的支付”于法无据。四、江门海事局未实际支付有关清污费用，未遭受任何实际损失。江门海事局既未提交证据证明清污费用索赔与本案“宙斯”轮事故之间存在因果关系，也未证明有关船舶、人员、清污物料及车辆参加清污作业的合理性，应承担举证不能的法律后果。综上，原审判决认定事实不清，适用法律错误。

江门海事局二审答辩称：一、本案事故发生之后，新韩公司既没有自行清污，也没有委托第三方进行清污，严重损害了海洋环境。根据《中华人民共和国海洋环境保护法》（下称“《海洋环境保护法》”）第七十一条的规定，江门海事局有权依法强制清污。江门海事局与第三方签订合同，委托清污，代新韩公司履行排除妨害的义务。根据《海商法》第二百零七条第二款的规定，江门海事局通过合同约定支付的费用属于责任人以合同约定支付的报酬，新韩公司不能享受责任限制。如果新韩公司就本案清污费用享受责任限制，

则将严重妨碍江门海事局行政执法职能，使海上安全和环境保护陷入混乱无序，有悖于《海洋环境保护法》与《海商法》等法律保护海洋生态环境、要求责任人严格履行防污清污义务的立法宗旨。根据《海洋环境保护法》第七十一条的规定，江门海事局采取强制清污措施不是在履行法定义务，而是行使权利的体现。二、本案“宙斯”轮燃油泄漏污染与船舶碰撞后漏油污染的性质和后果是一致的。江门海事局的清污就是使船舶燃油无害的行为。本案的清污费用与《碰撞规定》第9条规定的清除因船舶碰撞造成沉船、搁浅漏油从而使其无害化的费用没有根本区别。本案应适用该规定认定本案清污费为非限制性债权。三、本案事故发生后，新韩公司派专家到现场勘查，确认附近并无其他船舶沉没与漏油。江门海事局也举证证明了船舶沉没的时间、地点、损害点、漏油数量种类，充分证明“宙斯”轮漏油与该海域污染事故之间的因果关系。新韩公司也未对此提出相反证据予以反驳。江门海事局也提交了证据证明清污措施已经实施完毕，清污费用已经实际产生。且新韩公司在收到江门海事局的证据的两个月时间里，未提出相反证据予以反驳。故“宙斯”轮漏油污染事故海域，江门海事局因此产生的清污费用合理。四、江门海事局在一审时提供的证据显示由于新韩公司的重大过错，导致了本案事故的发生，根据《海商法》第二百零九条的规定，新韩公司对本案清污费用不享有责任限制。综上，原审判决认定事实清楚，适用法律正确，应予维持，依法应驳回新韩公司的上诉请求。

原审法院查明的事实属实，对此予以确认。

本院认为，本案系船舶污染损害赔偿纠纷。双方当事人对原审法院行使管辖权及本案争议适用中华人民共和国法律解决没有异议，本院予以确认。

本案双方当事人争议的焦点为：一、新韩公司是否应对本案清污费用承担赔偿责任；二、新韩公司如承担赔偿责任，清污费用的具体数额；三、新韩公司能否就本案清污费用享受责任限制。

关于争点一。江门海事局以新韩公司所有的船舶因遭受台风发生事故，致使燃油泄漏，污染了事故海域，引起清污费用为由提起本案诉讼，并已提供证据证明损害事故发生的事实。根据《最高人民法院关于民事诉讼证据的若干规定》第四条第一款第（三）项的规定，新韩公司如主张免除因事故污染海域的赔偿责任，需提供证据证明存在法律规定的免责事由及污染事故与清污费用之间不存在因果关系，但新韩公司未提交上述证据证明。根据《最高人民法院关于民事诉讼证据的若干规定》第二条的规定，新韩公司应承担举证不能的法律后果，新韩公司应就本案的清污费用承担赔偿责任。因此，新韩公司关于江门海事局请求的清污费用与本案污染事故没有因果关系的上诉请求，没有事实与法律依据，本院不予支持。

关于争点二。新韩公司所属船舶发生事故污染海域，新韩公司本应依照法律的规定承担清理油污，恢复海域环境的义务。江门海事局在新韩公司不履行上述义务的情况下，组织强制清污，与相关单位、个人签订合同，租用船舶和车辆，购买清污材料。清污工作已经完成，清污费用也被相关合同予以明确证明。即使江门海事局

暂未实际支付本案清污费用，其后仍应按照签订合同的约定支付清污费用。因此，新韩公司关于江门海事局未遭受任何实际损失的上诉请求，没有事实依据，本院不予支持。

新韩公司认为江门海事局请求的清污费用不合理，清污费用价格过高，并于一审期间提交了同时期其他船舶的清污费用清单。江门海事局请求的清污费用由其签订的租船合同、租车合同及购买清污材料合同所明确约定。从该些合同的内容上看，不存在江门海事局利用本案清污工作牟取营业性利润的情况。新韩公司提交的同时期其他船舶的清污费用清单，不能证明与本案相同情况下清污所产生的费用，不具有可比性。因此，新韩公司关于江门海事局请求的清污费用不合理的上诉请求，没有事实依据，本院不予支持。

关于争点三。新韩公司所属船舶在营运过程中因遭遇风浪造成燃油泄漏污染海域，该行为所产生的清污费用的请求属于《海商法》第二百零七条第（三）项规定的与船舶营运或者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。但新韩公司造成污染事故后怠于消除损害。根据《海洋环境保护法》第七十一条的规定，船舶发生海难事故，造成或者可能造成海洋环境重大污染损害的，国家海事行政主管部门有权强制采取避免或者减少污染损害的措施。江门海事局为减少新韩公司造成的污染损害，与受委托的清污单位签订合同实施清污，实际上是代新韩公司履行清污义务。因上述合同而产生的本案清污费用属于《海商法》第二百零七条“但是，第（四）项涉及责任人以合同约定支付的报酬，责任人

的支付责任不得援用本条赔偿责任限制的规定”规定的非限制性债权。

《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》（下称“《海事赔偿责任限制规定》”）第十七条第一款规定，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。《海事赔偿责任限制规定》第十七条规定的“使无害化”费用与《碰撞规定》规定的“使无害化”费用是一致的，两者与清污费用虽然针对的对象不同，但是三者均是为了减少船舶事故造成的损害，最终为了维护公共利益。既然前两项费用属于非限制性债权，本案的清污费用也应属于非限制性债权。并且，如果造成污染的责任人怠于减少或清除自己所造成的损害，所承担的责任反而比其积极主动减少或清除自己所造成的损害所承担的责任要轻，并不公平，不利于促进海洋环境的保护。因此，原审判决认定本案清污费用为~~非~~^非限制性债权正确，该处理有利于督促船舶污染事故的责任人积极主动承担责任，以保护海洋环境，实现航运业发展和海洋保护的协调发展，本院予以维持。新韩公司关于本案清污费用为~~非~~^非限制性债权的上诉主张，没有事实和法律依据，本院不予支持。

综上，原审判决认定事实清楚，适用法律正确，处理结果恰当，予以维持。新韩公司上诉理据不足，本院依法予以驳回。依照《中华人民共和国民事诉讼法》第一百五十三条第一款第（一）项的规

定，判决如下：

驳回上诉，维持原判。

本案二审案件受理费人民币 78793 元，由上诉人新韩公司负担。

本判决为终审判决。

审 判 长 侯向磊

代理审判员 王 晶

代理审判员 李民韬



二〇一一年十月三十日

本件与原本核对无异

书 记 员 王 茜

附法律条文：

《中华人民共和国民事诉讼法》

第一百五十三条第一款 第二审人民法院对上诉案件，经过审理，按照下列情形，分别处理：

（一）原判决认定事实清楚，适用法律正确的，判决驳回上诉，维持原判；

（二）原判决适用法律错误的，依法改判；

（三）原判决认定事实错误，或者原判决认定事实不清，证据不足，裁定撤销原判决，发回原审人民法院重审，或者查清事实后改判；

（四）原判决违反法定程序，可能影响案件正确判决的，裁定撤销原判决，发回原审人民法院重审。

《中华人民共和国海商法》

第二百零七条 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，无论赔偿基础有何不同，责任人均可以依照本章规定限制赔偿责任：

（一）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；

（二）海上货物运输因迟延交付或者旅客及其行李运输因迟延到达造成损失的赔偿请求；

（三）与船舶营运或者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；

（四）责任人以外的其他人，为避免或者减少责任人依照本章规定可以限制赔偿责任的损失而采取措施的赔偿请求，以及因此项措施造成进一步损失的赔偿请求。

前款所列赔偿请求，无论提出的方式有何不同，均可以限制赔偿责任。但是，第（四）项涉及责任人以合同约定支付的报酬，责任人的支付责任不得援用本条赔偿责任限制的规定。

《中华人民共和国海洋环境保护法》

第七十一条第一款 船舶发生海难事故，造成或者可能造成海洋环境重大污染损害的，国家海事行政主管部门有权强制采取避免或者减少污染损害的措施。

《最高人民法院关于审理船舶碰撞纠纷案件若干问题的规定》
（法释〔2008〕7号，2008年4月28日最高人民法院审判委员会第144次会议通过）

第九条 因起浮、清除、拆毁由船舶碰撞造成的沉没、遇难、搁浅或被弃船舶及船上货物或者使其无害的费用提出的赔偿请求，责任人不能依照海商法第十一章的规定享受海事赔偿责任限制。

《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》（2010年3月22日最高人民法院审判委员会第1484次会议通过）

第十七条第一款规定，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。

《最高人民法院关于民事诉讼证据的若干规定》（法释（2001）33号）

第二条 当事人对自己提出的诉讼请求所依据的事实或者反驳对方诉讼请求所依据的事实有责任提供证据加以证明。

没有证据或者证据不足以证明当事人的事实主张的，由负有举证责任的当事人承担不利后果。

第四条 下列侵权诉讼，按照以下规定承担举证责任：

（三）因环境污染引起的损害赔偿诉讼，由加害人就法律规定的免责事由及其行为与损害结果之间不存在因果关系承担举证责任；