

# 中华人民共和国最高人民法院 民事判决书

(2018)最高法民再 367 号

再审申请人(一审原告、二审上诉人):上海鑫安船务有限公司。住所地:中华人民共和国上海市闵行区颛建路 61 号 1 幢-50。

法定代表人:花巧红,该公司董事长。

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:韩克,上海市敏问律师事务所律师。

被申请人(一审被告、二审上诉人):普罗旺斯船东 2008-1 有限公司(Provence Shipowner 2008-1 Limited)。住所地:爱尔兰共和国都柏林梅林广场 53 号(53 Merrion Square, Dublin 2 Ireland)。

代表人:杰奎琳奥容克(Jacqueline O'Rourke),该公司董事。

委托诉讼代理人:徐全忠,上海瀛泰律师事务所律师。

委托诉讼代理人:吴赶杰,上海瀛泰(宁波)律师事务所律师。

被申请人(一审被告、二审上诉人):法国达飞轮船有限公司(CMA CGM SA)。住所地:法兰西共和国马赛市 13002 邮区阿伦克码头 4 号(4, quai d'Arenc, 13002, Marseille France)。

代表人:法瑞德 T. 塞勒姆(Farid T. Salem),该公司总经理。

委托诉讼代理人:徐全忠,上海瀛泰律师事务所律师。

委托诉讼代理人:吴赶杰,上海瀛泰(宁波)律师事务所律师。

被申请人(一审被告、二审被上诉人):罗克韦尔航运有限公

司(Rockwell Shipping Limited)。住所地:马绍尔群岛共和国马朱罗阿杰托克岛阿杰托克路信托公司园区, MH96960 (Trust Company Complex, Ajeltake Road, Ajeltake Island Majuro, Marshall Islands MH 96960, The Republic of Marshall Islands)。

代表人:史蒂夫徐吉金(Steve Gee-King Hsu), 该公司董事长。

委托诉讼代理人:沈克, 上海司盟律师事务所律师。

再审申请人上海鑫安船务有限公司(以下简称鑫安公司)因与被申请人普罗旺斯船东 2008-1 有限公司(以下简称普罗旺斯公司)、法国达飞轮船有限公司(以下简称达飞公司)、罗克韦尔航运有限公司(以下简称罗克韦尔公司)船舶污染损害责任纠纷一案, 不服浙江省高级人民法院(以下简称二审法院)作出的(2017)浙民终 579 号民事判决向本院申请再审, 本院经审查于 2018 年 9 月 22 日作出(2018)最高法民申 3925 号民事裁定, 提审本案。本院提审后依法组成合议庭, 于 2018 年 11 月 21 日公开开庭进行了审理, 鑫安公司委托诉讼代理人许光玉、韩克, 普罗旺斯公司和达飞公司委托诉讼代理人徐全忠、吴赶杰, 罗克韦尔公司委托诉讼代理人沈克到庭参加诉讼。本案现已审理终结。

鑫安公司于 2014 年 2 月 20 日向宁波海事法院(以下简称一审法院)提起诉讼称: 2013 年 3 月 19 日, 普罗旺斯公司所有并由达飞公司光船租赁的“达飞佛罗里达”(CMA CGM Florida)轮在长江口灯船东北约 124 海里处与罗克韦尔公司所有的“舟山”(Chou Shan)轮发生碰撞, “达飞佛罗里达”轮船体严重破损, 泄漏大量燃油。事故发生后, 鑫安公司参与由海事行政主管机关组织指挥的应急处置行动, 采取了油污搜寻和清除等多项应急处置措施, 由此产生处置费人民币 25276149 元(本判决书所涉货币除特别注明其

他币种外,均为人民币)。鉴于鑫安公司已获得普罗旺斯公司和达飞公司支付款项 5630980 元,未受偿金额为 19645169 元。鑫安公司请求法院判令普罗旺斯公司、达飞公司、罗克韦尔公司连带支付鑫安公司应急处置费 19645169 元及利息(自 2013 年 3 月 19 日起按中国人民银行确定的金融机构同期贷款基准利率计算至判决确定履行之日止),并承担案件受理费和债权登记申请费等诉讼费用。

一审法院查明:

2013 年 3 月 19 日 0032 时,普罗旺斯公司所有并由达飞公司光船租赁的“达飞佛罗里达”轮与罗克韦尔公司所有的“舟山”轮在长江口灯船东北约 124 海里的东海海域(概位为  $31^{\circ}30.76'N$ ,  $124^{\circ}53.55'E$ )发生碰撞,致使“达飞佛罗里达”轮五号燃油舱严重破损,该舱燃油除少量流入四号、五号货舱外,其余全部泄漏海中;该轮四号燃油舱也在事故中破损,其中少量燃油泄漏海中。上述泄漏燃油共计 613.278 吨。事故发生后,“达飞佛罗里达”轮将其进水和燃油泄漏情况向海事行政主管部门报告,上海海事行政主管部门随即安排多艘船舶进行清污作业。3 月 21 日 0430 时,为便于开展清污应急处置,“达飞佛罗里达”轮起锚向洋山港方向航行;1730 时,“达飞佛罗里达”轮到达第一锚泊点(概位为  $31^{\circ}00'N$ ,  $124^{\circ}00'E$ )锚泊,距离洋山港东北 100 海里。3 月 24 日 1310 时,为躲避强风,“达飞佛罗里达”轮从第一锚泊点起锚。3 月 27 日 1210 时,“达飞佛罗里达”轮靠泊洋山港冠东集装箱码头,进行集装箱卸载和破损货舱油污水过驳。3 月 31 日 0214 时,“达飞佛罗里达”轮移泊至洋山港应急锚地抛锚。4 月 3 日 1805 时,“达飞佛罗里达”轮起锚前往浙江舟山。4 月 4 日,“达飞佛罗里达”轮靠泊舟

山中远船务工程有限公司船厂码头。

2013年3月19日1530时，“鑫安019”轮接到海事行政主管部门通知，开始前往碰撞事故现场。3月20日1030时，该轮抵达事故现场进行清污作业；1220时，因风力较大，“鑫安019”轮顶风漂航。3月21日0440时至1840时，该轮喷洒消油剂进行清污。3月22日至23日，“鑫安019”轮在部分时间段使用消油剂、吸油毡等回收海面溢油。3月24日，因风浪大，“鑫安019”轮驶往洋山港靠泊小岩礁码头。3月25日1900时，该轮抵达洋山港检验锚地，开始进行清污作业。3月26日至27日，“鑫安019”轮前往外海巡视，发现油污进行清理。3月28日至30日，该轮驶往外海来回巡视搜寻油污，后靠泊小岩礁码头。3月31日至4月1日，“鑫安019”轮在码头靠泊。4月2日，该轮从洋山港驶往嵊山锚地。4月3日，“鑫安019”轮因舵机失灵，驶往上海港，结束清污作业，共作业14天，待命2天。“鑫安019”轮系油污水处理船，建成日期为2012年10月8日，总长49.36米、型宽9.20米、型深4.10米，总功率1200千瓦，所有人为鑫安公司。

2013年3月25日2200时，“鑫安018”轮接鑫安公司通知准备相应物资。3月26日至27日，“鑫安018”轮到达抢险现场，使用吸油毡、消油剂和吸油拖栏进行清污。3月28日，该轮在洋山港盛东码头靠泊，并前往小岩礁码头卸载污染物。3月29日至30日，“鑫安018”轮根据海事行政主管部门的指令巡视海面溢油，后返回小岩礁码头待命。3月31日至4月4日，该轮均在码头停泊待命。4月5日0805时，“鑫安018”轮接海事行政主管部门通知，解除应急待命，共作业6天，待命6天。“鑫安018”轮系油船，建成日期为2009年4月1日，总长53.2米、型宽9.2米、型深4.10

米,总吨 498、净吨 278,总功率 218 千瓦,所有人为鑫安公司。

2013 年 4 月 3 日,包括鑫安公司在内的各清污公司(以下简称甲方)与普罗旺斯公司、达飞公司(以下简称乙方)签署《现金预付协议》,约定:(一)乙方在协议签订之日起 5 日内支付甲方 2500 万元,作为案涉事故产生的除上海夕阳环保科技有限公司之外的公共应急处置费用的预付金,并于该协议签订之日起 10 日提供中国境内银行或者保险公司出具的最高赔偿金额不超过 4500 万元的信用担保函,甲方收悉上述预付金、担保函和达飞轮船(中国)有限公司出具的相关保证后,“达飞佛罗里达”轮被释放并允许驶往船厂;(二)乙方最终应向甲方支付的公共应急处置费用应当由双方签订和解协议或者由生效裁判文书确定,多退少补;(三)该协议不影响甲方就超过预付金的公共应急处置费用向乙方及相关利益方进行索赔的权利;(四)该预付金的支付不意味着乙方对任何责任的承认及抗辩权利的放弃等。同年 4 月 18 日,中国再保险(集团)股份有限公司出具《担保函》,载明为案涉事故引起的全部应急处置费用在 4500 万元范围内提供担保。

2013 年 5 月 21 日,罗克韦尔公司因案涉船舶碰撞损害赔偿赔偿责任纠纷在一审法院对达飞公司、普罗旺斯公司提起诉讼。2016 年 5 月 30 日,二审法院作出(2015)浙海终字第 319 号民事判决,终审认定“达飞佛罗里达”轮与“舟山”轮对案涉碰撞事故各承担 50% 的责任。

2013 年 7 月 10 日,一审法院作出(2013)甬海法限字第 1 号民事裁定,准许罗克韦尔公司设立非人身伤亡海事赔偿责任限制基金,鑫安公司在债权登记期间就案涉费用申请债权登记并得以准许。2015 年 10 月 15 日,一审法院作出(2015)甬海法限字第 4 号

民事裁定,准许普罗旺斯公司、达飞公司设立海事赔偿责任限制基金,基金总额为 8132125 特别提款权及其利息(自 2013 年 3 月 19 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),鑫安公司在债权登记期间就案涉费用申请债权登记并得以准许,为此产生债权登记申请费 1000 元。本案诉讼中,鑫安公司自认在普罗旺斯公司和达飞公司支付的预付金中已扣除 5630980 元。

一审法院经审理认为:

本案系船舶污染损害责任纠纷。普罗旺斯公司、达飞公司和罗克韦尔公司均系境外公司,本案属于涉外纠纷。各方在庭审中均确认本案适用中华人民共和国法律,故本案适用中华人民共和国法律。

案涉船舶碰撞事故致使“达飞佛罗里达”轮燃油舱受损,部分燃油泄漏入海。鑫安公司根据海事行政主管部门安排,对漏油船舶“达飞佛罗里达”轮开展防污清污作业,鑫安公司与普罗旺斯公司、达飞公司、罗克韦尔公司之间不存在防污清污合同关系。鑫安公司为防止或者减轻案涉碰撞事故所致的污染损害,派遣两艘船舶对碰撞事故引发的污染损害采取较为有效的防污清污措施,有权向责任方主张由此产生的合理费用。

鑫安公司为主张案涉费用的合理性,提供上海裕曦保险公估有限公司(以下简称裕曦公司)出具的评估报告,但该报告采用中国航海学会《水上污染防备和应急处置收费推荐标准》(以下简称航海学会推荐标准),其中关于船舶费用的收费标准明显偏高;普罗旺斯公司、达飞公司、罗克韦尔公司提供的各评估报告和专家意见也存在重大瑕疵,各方均确认中国国内没有官方公布的清污费

费率标准,也没有统一适用的行业标准,各方经一审法院释明后亦未申请法院委托客观独立的第三方对鑫安公司的费用进行评估,一审法院结合全案证据材料,参考参与该次应急处置行动的其他船舶费用情况,对鑫安公司主张的各项费用认定如下:1.关于船舶费用,认定“鑫安019”轮、“鑫安018”轮船使用费费率分别为6万元/天、2万元/天,待命期间费用减半收取,结合该两轮作业和待命天数,确认其使用费为108万元;根据该两轮轮机日志记载以及鑫安公司主张合理燃油数量和价格,计算燃油费为498846元;认定合理人员人数和费用标准分别为该两轮高级指挥各1名(6000元/天/人)、现场指挥各2名(3000元/天/人)、应急操作人员17名(“鑫安019”轮上11名、“鑫安018”轮上6名,800元/天/人),周末和节假日加班分别为上述标准两倍和三倍,结合该两轮作业天数,认定作业人员费用为684800元。据此,该两轮费用总计2263646元。2.关于清污设备费用,根据各方主张和其他船舶设备费用费率情况,结合各设备作业待命情况,认定船用喷洒装置、转盘式收油机、手持喷洒装置和充气围油栏的费用共计622800元。鑫安公司主张船用热水清洗装置费用16800元基本合理。据此认定清污设备费用共计639600元。3.关于清污耗材费用,鑫安公司主张在清污过程中使用消油剂3200公斤(100元/公斤,计32万元)、吸油毡6600公斤(42元/公斤,计277200元)、吸油拖栏2202米(134元/米,计295068元)以及棉手套、垃圾袋和橡皮手套等(计15780元),全部清污耗材费用共计908048元。经审查,鑫安公司主张使用消油剂数量合理,但单价过高,结合市场询价和合理运输仓储成本,认定合理价格为60元/公斤,据此计算消油剂费用为192000元。鑫安公司主张其余清污耗材费用能够与案涉船

舶作业内容基本吻合。据此认定清污耗材费用共计 780048 元。4. 关于杂费、通讯器材和车辆费用,根据各方主张和市场行情,认定杂费、通讯器材和车辆费用为 594610 元。5. 关于管理费和税金,结合清污行业实际情况,认定管理费和税金的合理标准为 15.5%;鑫安公司主张上述各项合理费用共计 4277904 元,据此计算管理费和税金为 663075 元。综上,鑫安公司在案涉防污清污过程中产生的合理费用合计 4940979 元。鑫安公司主张案涉防污清污费的利息,其证据与理由不足,故不予保护。

“达飞佛罗里达”轮因案涉船舶碰撞发生燃油泄漏,对中华人民共和国管辖海域造成油污损害,鑫安公司对此开展防污清污作业,各方对防污清污费产生争议,本案应当适用《2001 年国际燃油污染损害民事责任公约》《最高人民法院关于审理船舶油污损害赔偿纠纷案件若干问题的规定》。根据《2001 年国际燃油污染损害民事责任公约》第一条第三款、第二条、第三条第一款和《最高人民法院关于审理船舶油污损害赔偿纠纷案件若干问题的规定》第四条的规定,就“达飞佛罗里达”轮作为漏油船舶造成的油污损害,普罗旺斯公司作为该轮所有人、达飞公司作为该轮的登记光船承租人,理应承担案涉防污清污作业所产生的合理费用。罗克韦尔公司系“舟山”轮所有人,该轮并非漏油船舶,鑫安公司要求罗克韦尔公司对案涉防污清污费承担连带责任的诉请,证据与理由均不足。

鑫安公司与普罗旺斯公司、达飞公司、罗克韦尔公司之间就防污清污事宜未订立合同,双方没有约定有关报酬;案涉船舶碰撞事故发生后,“达飞佛罗里达”轮船船员未离船,该轮也没有沉没或者搁浅,不构成《最高人民法院关于审理船舶油污损害赔偿纠纷案



件若干问题的规定》第二十条规定的遇难船舶；鑫安公司也没有证明普罗旺斯公司、达飞公司、罗克韦尔公司对案涉油污损害的产生存在故意或者重大过失行为。根据《中华人民共和国海商法》第二百零七条第一款第四项的规定，案涉防污清污费债权属于限制性海事赔偿请求，普罗旺斯公司和达飞公司分别作为“达飞佛罗里达”轮所有人和光船承租人，有权享受海事赔偿责任限制。根据《中华人民共和国海商法》第二百一十二条的规定，由同一事故引起的所有限制性海事赔偿请求均应统一限制于同一责任限额，在同一责任限制基金中受偿，故对鑫安公司在普罗旺斯公司、达飞公司提供的预付金中自认已受偿 5630980 元，应当由相关当事人另行处理，一审法院在本案中不予处理。

综上，一审法院经其审判委员会讨论决定，依照《中华人民共和国民事诉讼法涉外民事关系法律适用法》第三条，《2001 年国际燃油污染损害民事责任公约》第一条第三款、第二条、第三条第一款，《中华人民共和国海商法》第二百零七条第一款第四项、第二百一十二条，《中华人民共和国民事诉讼法》第六十四条第一款、第二百五十九条，《最高人民法院关于审理船舶油污损害赔偿纠纷案件若干问题的规定》第四条、第九条、第十九条的规定，于 2017 年 6 月 30 日作出(2015)甬海法商初字第 451 号民事判决：(一)鑫安公司对普罗旺斯公司、达飞公司享有清污费用 4940979 元的债权；(二)鑫安公司就上述债权可参与普罗旺斯公司、达飞公司为案涉碰撞事故设立的非人身伤亡海事赔偿责任限制基金分配；(三)驳回鑫安公司的其他诉讼请求。一审案件受理费 168580 元，由鑫安公司负担 135625 元，普罗旺斯公司负担的 32955 元和有关“达飞佛罗里达”轮事故的债权登记申请费 1000 元在基金分配时先行拨付。

一审法院宣判后,鑫安公司、普罗旺斯公司和达飞公司均不服一审判决,分别提起上诉。鑫安公司上诉请求:(一)撤销一审判决第一项,依法改判由普罗旺斯公司、达飞公司、罗克韦尔公司向鑫安公司连带支付防污清污费 25276149 元及相应利息(自 2013 年 3 月 19 日起,按中国人民银行确定的金融机构同期贷款基准利率计算至判决确定履行之日);(二)撤销一审判决第二项,改判普罗旺斯公司、达飞公司无权享受海事赔偿责任限制,上述款项由普罗旺斯公司、达飞公司在海事赔偿责任限制基金之外向鑫安公司支付;(三)判决由普罗旺斯公司、达飞公司及罗克韦尔公司承担本案一、二审案件受理费和债权登记申请费。普罗旺斯公司、达飞公司上诉请求二审法院依法撤销一审判决并改判。

二审法院对一审法院查明的事实予以确认。

二审法院经审理认为:

本案属涉外民事纠纷。根据各方当事人的一致选择,本案应当适用中华人民共和国法律。因中华人民共和国为《2001 年国际燃油污染损害民事责任公约》的缔约国,本案应当适用该公约;对于该公约未规定的事项,适用中华人民共和国国内法。根据各方当事人在二审中的诉辩意见,本案二审中的争议焦点为:(一)鑫安公司主张的各项防污清污费是否真实合理;(二)案涉防污清污费请求是否属于限制性海事赔偿请求;(三)罗克韦尔公司是否应对案涉防污清污费与普罗旺斯公司和达飞公司承担连带赔偿责任或者承担 50% 赔偿责任;(四)对鑫安公司诉请的利息损失是否应予支持。

一审法院认定鑫安公司派出“鑫安 018”轮和“鑫安 019”轮先后前往事故区域参与防污清污应急处置作业,有该两艘船舶的航

海日志、上海海事局出具的事调查报告、上海海上搜救中心出具的应急处置行动相关说明等证据证实。一审法院分别认定“鑫安 019”轮参与清污作业 14 天(待命 2 天)，“鑫安 018”轮参与作业 6 天(待命 6 天)，并无不当。鑫安公司主张应按航海学会推荐标准认定船舶使用费的标准，但现有证据不足证明该标准为清污行业普遍采用，因各方当事人各自委托评估且结论不一，经一审法院释明，各方当事人又未能达成一致意见就鑫安公司的防污清污费共同委托其他中立的第三方鉴定，在此情况下，一审法院综合考量案涉两艘作业船舶的种类、大小、输出功率、设备配备、作业范围与内容、时间，参考同类船舶市场作业费率以及相关公估报告中的合理因素等，酌情确定“鑫安 018”轮和“鑫安 019”轮船舶使用费费率分别为 2 万元/天、6 万元/天(待命期间费用减半收取)，属于一审法院依法自由裁量范围，裁量结果亦属合理。一审法院综合考虑案涉两艘作业船舶的实际情况、人员配备与工作时间的合理性以及其他应急船舶人员费用情况等因素，对清污人员人数及油污水处理费、清洗费、管理费等费用予以酌定，并无不当。一审法院综合考量相关因素，对鑫安公司的船舶使用费、物资费用等酌情予以认定，均无不妥。

“达飞佛罗里达”轮在案涉事故中存在一定或者相当的海上危险，无疑属遇险船舶，但该轮船员在发生事故后未离船，该轮也未沉没、搁浅或者断裂，且能完成自主航行，该轮不构成《最高人民法院关于审理船舶油污损害赔偿纠纷案件若干问题的规定》第二十条规定的遇难船舶。一审法院根据《中华人民共和国海商法》第二百零七条第一款第四项的规定，认定案涉防污清污费请求属于限制性海事赔偿请求正确。

船舶油污损害是特殊侵权,根据特别法优于普通法适用的原则,本案并不适用《中华人民共和国民法通则》或者《中华人民共和国侵权责任法》。一审法院适用《中华人民共和国海商法》以及《最高人民法院关于审理船舶油污损害赔偿纠纷案件若干问题的规定》正确。该司法解释相关规定体现了对油污损害赔偿实行“谁漏油,谁赔偿”原则,一审法院适用该司法解释第四条的规定判令漏油船舶“达飞佛罗里达”轮船东普罗旺斯公司和达飞公司对鑫安公司的防污清污费承担全部赔偿责任正确。鑫安公司主张非漏油船舶所有人罗克韦尔公司对其防污清污费直接承担连带责任或者50%按份责任,缺乏依据。

案涉防污清污费是鑫安公司已经发生的费用,对利息损失一般应予以支持。但鉴于鑫安公司已经在一审中取得普罗旺斯公司和达飞公司支付的清污费用现金预付款5630980元;且一审法院已于2015年10月15日作出民事裁定,准许普罗旺斯公司和达飞公司申请设立海事赔偿责任限制基金,基金总额为8132125特别提款权,该基金总额自基金设立日之后的利息停止计付。而一审法院于2017年6月30日作出本案一审判决,对鑫安公司的利息诉请未予支持,并无明显不当。

综上,二审法院依照《中华人民共和国民事诉讼法》第一百七十条第一款第一项的规定,于2018年4月10日作出(2017)浙民终579号民事判决:驳回上诉,维持原判。二审案件受理费144215元,由鑫安公司负担110025元,普罗旺斯公司、达飞公司负担34190元。

鑫安公司申请再审理称:(一)鑫安公司诉请的各项防污清污费合理有据。鑫安公司提供裕曦公司出具的评估报告主张案涉费用

的合理性,该评估报告以航海学会推荐标准为主要评估依据,具有合理性、科学性。一、二审法院不采信该评估报告,对案涉船舶使用费、应急清污人员数量及费率等进行不当扣减、缺乏事实依据。一审法院判决确认鑫安公司投入船舶、人员、设备、物资等产生的成本开支,早在2013年应急作业时已实际发生,鑫安公司取得现金预付款为5630980元。但鑫安公司的实际损失为25276149元,经过五年诉讼,余款19645169元尚未得以偿付。一、二审法院对鑫安公司的利息诉请不予支持,缺乏事实和法律依据。(二)案涉漏油事故系“达飞佛罗里达”轮和“舟山”轮两船互有过失碰撞所致。《2001年国际燃油污染损害民事责任公约》《中华人民共和国海商法》和《最高人民法院关于审理船舶油污损害赔偿纠纷案件若干问题的规定》没有规定也没有否定非漏油船舶所有人的污染赔偿责任,而《中华人民共和国侵权责任法》第六十八条、《最高人民法院关于审理环境侵权责任纠纷案件适用法律若干问题的解释》第五条对第三人过错造成污染的责任承担作出明确规定。一、二审法院在其判决中根据其所称“谁漏油,谁赔偿”原则,不判决有过错第三人罗克韦尔公司相应承担赔偿责任,曲解了有关法律和司法解释的规定。(三)“达飞佛罗里达”轮在案涉事故中为遇难船舶,鑫安公司对遇难船舶采取使之无害措施产生的费用不属于海事赔偿责任限制所涉费用范围,一、二审法院认定“达飞佛罗里达”轮不构成遇难船舶,与本案事实相悖。综上,请求最高人民法院:撤销一、二审判决;判令普罗旺斯公司、达飞公司赔偿鑫安公司防污清污费损失19645169元及其利息(自事故发生之日起,按中国人民银行确定的金融机构同期贷款基准利率计算至本金付清之日止),罗克韦尔公司应按50%过错比例承担赔偿责任(即承

担防污清污费损失 9822584.5 元及其利息), 普罗旺斯公司、达飞公司与罗克韦尔公司的赔偿总额以 19645169 元及其利息为限; 判决确认上述防污清污费请求为非限制性海事赔偿请求, 由普罗旺斯公司、达飞公司和罗克韦尔公司在其设立的海事赔偿责任限制基金之外另行向鑫安公司支付; 判令普罗旺斯公司、达飞公司、罗克韦尔公司承担本案一、二审案件受理费和债权登记申请费等诉讼费用。

普罗旺斯公司、达飞公司答辩称:(一)鑫安公司主张的航海学会推荐标准在本案中不具有适用性,鑫安公司片面理解专业浮油回收船的含义,其所主张的费率及费用金额明显不合理,一、二审法院参考市场费率和相关公估报告或者专家意见认定有关费率和费用金额并无不妥。一、二审法院对鑫安公司主张的利息的认定合理。(二)鑫安公司要求“舟山”轮船东承担补充赔偿责任的再申请属于新的诉讼主张,不应纳入再审审理范围。鑫安公司请求非漏油船舶“舟山”轮船东承担补充赔偿责任没有法律依据,一、二审法院根据《2001年国际燃油污染损害民事责任公约》第三条和《最高人民法院关于审理船舶油污损害赔偿纠纷案件若干问题的规定》第四条的规定认定案涉费用赔偿的责任主体,适用法律正确。(三)案涉费用请求属于限制性海事赔偿请求,一审法院认定相关事实与适用法律均正确。“达飞佛罗里达”轮并非《最高人民法院关于审理船舶油污损害赔偿纠纷案件若干问题的规定》第二十条规定的遇难船舶,该轮船东有权享受海事赔偿责任限制。综上,请求最高人民法院判决驳回鑫安公司的再申请,维持一、二审判决。

罗克韦尔公司答辩称:(一)鑫安公司在本案中主张采用航海

学会推荐标准,该收费标准远高于市场价格水平,不能代表行业标准,还存在无明确标准区分专业浮油回收船与其他清污船等瑕疵,故没有参考价值和适用空间。鑫安公司各项防污清污投入超出必要程度,属于过量重复投入。一、二审法院酌定扣减相应费用,有事实和法律依据。(二)根据《最高人民法院关于审理船舶油污损害赔偿纠纷案件若干问题的规定》第三条、第四条的规定,船舶互有过失碰撞引起油类泄漏造成油污损害的,应当由漏油船舶所有人承担赔偿责任,即实行“谁漏油,谁负责”原则。本案中漏油船舶是“达飞佛罗里达”轮,罗克韦尔公司作为非漏油船舶所有人无需承担责任。(三)罗克韦尔公司即使承担责任,也有权利享受海事赔偿责任限制。“达飞佛罗里达”轮并未严重毁损以致失去航行能力,不构成法律意义上的遇难船舶。鑫安公司主张其防污清污费请求属于非限制性海事赔偿请求,无事实和法律基础。综上,请求最高人民法院判决驳回鑫安公司的再审请求,维持一、二审判决。

在再审中,普罗旺斯公司、达飞公司、罗克韦尔公司没有提供新的证据。鑫安公司补充提供2份证据材料:1.裕曦公司出具的关于六艘船舶(“鑫安019”轮、“鑫安018”轮、“东雷油6”轮、“东雷油3”轮、“名洋166”轮、“甬洁1”轮)费用评估的书面补充说明;2.关于五艘船舶(“鑫安019”轮、“鑫安018”轮、“东雷油6”轮、“东雷油3”轮、“名洋166”轮)的证书(船舶所有权登记证书、海上船舶检验证书簿、海上船舶防止油污证书等)。鑫安公司另申请交通运输部水运科学研究院研究员(中国航海学会船舶防污染专业委员会原秘书长)乔冰作为有专门知识的人出庭对本案所涉的油污应急处置费率标准问题进行说明并接受质询,乔冰出具《对

有关清污专业问题的意见书》。《对有关清污专业问题的意见书》载明：中国航海学会是由从事航海工作的有关单位和人员自愿组成并依法登记成立的全国性的学术类（非营利性）社会组织（社会团体法人），挂靠管理单位为交通运输部，业务主管单位为中国科学技术协会；中国航海学会船舶防污染专业委员会于2010年7月开始研究制定清污费推荐标准，供清污单位与相关船舶方签订风险防控清污协议以及开展清污行动时作为取费依据，具体参考国内清污和救助单位采用的费率标准，于2011年发布；根据《中华人民共和国船舶污染海洋环境应急防备和应急处置管理规定》（含附件《船舶污染清除单位应急清污能力要求》）的规定并结合案涉船舶的技术参数，可确定“东雷油6”轮、“名洋166”轮、“东雷油3”轮、“鑫安018”轮、“鑫安019”轮均属于专业浮油回收船；对于推荐标准中的浮油回收船，根据其所具有的专业回收功能和回收专业能力，在20万~50万元/天之间收取清污船舶使用费，费率可按推荐的公式或者类似的综合考量因素确定。裕曦公司评估鑫安公司主张的案涉防污清污费总体上符合航海学会推荐标准。乔冰到庭接受罗克韦尔公司质询时回答：其作出结论认为裕曦公司评估采用的航海学会推荐标准合理，但未考虑该标准是否符合市场总体价格水平。

经质证，普罗旺斯公司、达飞公司、罗克韦尔公司对上述证据材料和专家意见的证明力均不予认可。

经审核，上述五艘船舶的证书（原件经核对），能够证明有关船舶的技术性能，对认定有关船舶的使用费费率有参考作用，本院予以认定其证明力。尽管航海学会推荐标准取值是中国航海学会在2010年进行市场调研作出的，但综合考虑中国航海学会的学术类



社团性质以及乔冰到庭接受质询的回答看,难以认定航海学会推荐标准(20万~50万元/天)系案涉防污清污作业当时中国国内或者国际上船舶清污行业较为普遍采用的价格,故航海学会推荐标准在本案中尚不能单独作为认定有关船舶使用费费率的依据。裕曦公司出具的关于六艘船舶费用评估的书面补充说明,主要是该公司基于航海学会推荐标准计算有关船舶使用费费率的评估意见,基于航海学会推荐标准的不确定性,该书面补充说明在本案中同样不能单独作为认定有关船舶使用费费率的依据。

一、二审法院已经查明的上述基本事实,有相关证据佐证,各方当事人均无异议,本院予以确认。本院另补充查明事实如下:

2016年6月3日,上海海上搜救中心出具《关于上海鑫安船务有限公司参与“达飞佛罗里达”轮事故外海应急处置相关力量的说明》。该书面说明载明:上海海上搜救中心部署协调力量对“达飞佛罗里达”轮与“舟山”轮碰撞溢油事故进行应急处置,因事发地远离中国领海,该中心要求鑫安公司每日上报清污工作中所使用的船舶、人员、设备、物资的消耗和使用情况,经抽查未发现情况不实;根据统计,鑫安公司投入具有一级资质清污能力的专业溢油应急处置船及其他力量,包括:“鑫安019”轮(自3月19日至4月3日),该轮上作业人员(非船员)8人;“鑫安018”轮(自3月25日至4月5日),该轮上作业人员(非船员)8人;该两轮投入设备和物资,回收油污水393立方米、废弃物15立方米(详见本判决书附件一)。鑫安公司在一审诉讼中提出其参与案涉事故应急作业人员名单载明作业人员达32人。

交通运输部上海打捞局(以下简称上海打捞局)也参与了“达飞佛罗里达”轮与“舟山”轮碰撞溢油事故的应急处置行动,为此

上海打捞局与鑫安公司等其他参与应急处置的单位于2014年2月20日分别在一审法院对普罗旺斯公司、达飞公司与罗克韦尔公司提起诉讼,索赔救助款项和防污清污费。本院审理上海打捞局诉普罗旺斯公司、达飞公司与罗克韦尔公司海难救助与船舶污染损害责任纠纷一案,于2019年9月20日作出(2018)最高法民再368号民事判决,采用“船东互保协会特别补偿条款”(SCOPIC Clause,简称SCOPIC条款,本案中所称SCOPIC条款均为该条款2011版,有关节选内容详见本判决书附件二)载明的费率(以下简称SCOPIC费率),认定上海打捞局派遣“深潜号”轮、“联合正力”轮和“德泳”轮参与海难救助与防污清污作业的有关费用(含船舶使用费、作业人员费用、设备费用等),其中“德泳”轮使用费费率为1元/马力小时(按该拖轮功率4463马力计算,该费率相当于日费率107112元)、“联合正力”轮使用费日费率为321336元,“深潜号”轮使用费日费率为1028275.20元。“深潜号”轮为特种用途船,在事故应急行动中主要从事救助作业;“联合正力”轮为工程船,主要从事防污清污作业;“德泳”轮为拖轮,主要协助“深潜号”轮和“联合正力”轮作业,往返该两轮从事吊运人员、物资和集装箱工作。该三艘船舶的技术参数分别为:“深潜号”轮总长125.7米、型宽25米、型深10.6米,11244总吨、3373净吨,总功率7000千瓦;“联合正力”轮总长73.6米、型宽25米、型深5.4米,3656总吨、1096净吨,总功率2206千瓦;“德泳”轮总长63.56米、型宽13.2米、型深6.2米,1303总吨、390净吨,总功率3280千瓦。“鑫安019”轮吨位为总吨494、净吨148。

在各家参与案涉事故应急处置行动的单位与普罗旺斯公司、达飞公司签署《现金预付协议》当日(2013年4月3日),达飞轮船

(中国)有限公司向北京中英衡达海事顾问有限公司上海分公司(受鑫安公司等参与事故应急处置的十一家单位共同委托与事故两轮船东协商谈判预付金及担保事宜)账户支付该协议约定的公共应急处置费用的预付金 2500 万元,鑫安公司从中获得预付金 5630980 元。2013 年 7 月 23 日,鑫安公司针对罗克韦尔公司申请设立海事赔偿责任限制基金,向一审法院申请债权登记,交纳申请费 1000 元。中国人民银行授权中国外汇交易中心于 2013 年 3 月 19 日公布该日银行间外汇市场人民币汇率中间价为 1 美元兑换人民币 6.2758 元。

本院再审认为:

本案系船舶污染损害责任纠纷。事故船舶“达飞佛罗里达”轮和“舟山”轮分别为英国籍、巴拿马籍船舶,该两轮的所有人、光船承租人(经营人)均为外国公司,本案具有涉外因素。中华人民共和国加入了《2001 年国际燃油污染损害民事责任公约》,本案属于该国际条约的适用范围,应当优先适用该国际条约。对于有关国际条约没有规定的事项,应当适用《中华人民共和国海商法》《中华人民共和国侵权责任法》等中华人民共和国国内法及有关司法解释的规定。根据《2001 年国际燃油污染损害民事责任公约》第一条第七款关于“预防措施”的定义和第九款关于“污染损害”的定义,“污染损害”包括预防措施的费用和由预防措施造成的进一步损失或者损害,“预防措施”系指事故发生后任何人采取的防止或者尽量减少污染损害的任何合理措施。该公约规定的“污染损害”范围即为其规定的污染损害赔偿范围,根据该公约上述条款的文义及其上下文并参照该公约的目的及宗旨,可以明确采取预防措施的人所发生的费用属于污染损害赔偿范围,采取预

防措施的人也相应可以主张预防措施的费用。鑫安公司从事的案涉防污清污作业属于该公约规定的预防措施。一、二审法院认定鑫安公司具有索赔防污清污费的主体资格符合该公约精神,并无不当,各方当事人在再审中对此也没有异议,本院予以维持。根据各方当事人在再审中的诉辩主张,本案争议聚焦于案涉防污清污费相关问题,具体涉及费用数额的认定、费用赔偿的责任主体、案涉海事赔偿请求的限制性与非限制性(是否属于责任人可以依法限制赔偿责任的海事赔偿请求)。

#### (一)关于案涉防污清污费数额的认定

鑫安公司在案涉事故应急处置行动中主要派遣“鑫安 018”轮和“鑫安 019”轮参与防污清污作业。鑫安公司为此索赔的费用主要包括船舶使用费、燃油费、人员费用、设备费用、物资费用以及废弃物处置等杂费和管理费,共计 25276149 元。一、二审法院对上述费用作出认定后,鑫安公司认为一、二法院认定费率和费用数额过低,有关争议主要集中于船舶使用费和作业人员(非船员)费用的认定。对于清污船舶,各方当事人均没有举证证明国际国内船舶清污行业当时较为普遍采用的市场费率,本院参照另案〔(2018)最高法民再 368 号案〕中就案涉事故参与防污清污的“联合正力”轮(总吨 3656)所认定的使用费日费率 321336 元,相应认定本案所涉两艘作业船舶的使用费费率。“鑫安 018”轮与“鑫安 019”轮总吨(498、494)约为“联合正力”轮总吨(3656)的 13%,“鑫安 018”轮功率(218 千瓦)为“联合正力”轮功率(2206 千瓦)的 9.9%，“鑫安 019”轮功率(1200 千瓦)为“联合正力”轮功率的 54%,经对比,一、二审法院认定“鑫安 018”轮、“鑫安 019”轮使用费费率分别为 2 万元/天、6 万元/天(待命期间费用减半计算)合

理,据此确定该两艘船舶的使用费为 108 万元并无不当,本院予以维持。

对于作业人员费用,因国内没有政府指导价或者行业参考价,鉴于案涉事故中的海难救助、防污清污作业系对国际航行船舶的作业,本院在另案[(2018)最高法民再 368 号案]中就案涉事故参与海难救助与防污清污作业的“深潜号”轮、“联合正力”轮的作业人员(非船员)的费用,采用国际上较为普遍采用的 SCOPIC 费率认定作业人员费用。为尽可能寻求国际上较为普遍采用的费率标准,并保持同一事故中作业人员费用标准的相对一致,本院参照上述另案中采用的 SCOPIC 费率认定本案所涉两艘作业船舶作业人员的费用。关于案涉作业人员及其作业时间,对比上海海上搜救中心于 2016 年 6 月 3 日出具的《关于上海鑫安船务有限公司参与“达飞佛罗里达”轮事故外海应急处置相关力量的说明》所反映的人员(“鑫安 019”轮与“鑫安 018”轮船上作业人员各 8 人),鑫安公司主张其作业人员共 32 人,缺乏合理依据。对于“鑫安 019”轮与“鑫安 018”轮上作业人员(不含船员)及作业时间,本院按上海海上搜救中心的上述书面说明进行认定;另外根据案涉防污清污作业实际情况,酌定鑫安公司岸上基地 3 人(含高级指挥 1 人和调度及后勤 2 人)参与案涉防污清污作业相关指挥管理工作。根据有关作业人员人数和岗位、作业时间以及 SCOPIC 费率,计算鑫安公司作业人员费用共计 2047170 元(具体计算详见本判决书附件三),一、二审法院将案涉作业人员费用酌定为 684800 元过低,本院将该费用调整为 2047170 元。

一、二审法院认定案涉燃油费 498846 元、清污设备费用 639600 元、清污耗材费用 780048 元、杂费以及通讯器材和车辆费

用 594610 元,均大致合理,本院予以维持。该四项费用和上述船舶使用费 108 万元、作业人员费用 2047170 元共计 5640274 元。一、二审法院认定管理费和税金标准为 15.5% 合理,据此计算管理费和税金为 874242.47 元(5640274 元×15.5%)。上述各项费用合计 6514516.47 元(含鑫安公司已收取的预付金 5630980 元,具体计算详见本判决书附件三)。

鑫安公司在一审中除请求防污清污费的本金外,还主张相应的利息,其主张利息自事故发生之日起按中国人民银行确定的金融机构同期贷款基准利率计算至判决确定履行之日。本院将鑫安公司主张的利息调整为自其结束防污清污作业之日(2013 年 4 月 5 日)起,按中国人民银行确定的金融机构同期贷款基准利率计算至其从案涉两个海事赔偿责任限制基金中分配受偿之日止。一、二审法院仅判决支持鑫安公司债权本金请求,不支持其利息请求不当,本院予以纠正。

## (二)关于案涉防污清污费赔偿的责任主体

### 1. 关于漏油船舶“达飞佛罗里达”轮方面的责任主体

根据《2001 年国际燃油污染损害民事责任公约》第三条第一款的规定,除该条第三款和第四款规定的免责情形外,事故发生时的船舶所有人应当对由船上或者源自船舶的任何燃油造成的污染损害负责。该公约第一条第三款定义该公约中的“船舶所有人”系指船舶的所有人,包括船舶的登记所有人、光船承租人、管理人和经营人在内。普罗旺斯公司、达飞公司分别作为“达飞佛罗里达”轮的所有人、光船承租人(经营人),属于《2001 年国际燃油污染损害民事责任公约》规定的船舶所有人,其在案涉事故中不存在该公约第三条第三款和第四款规定的免责情形,应当对“达飞

佛罗里达”轮事故造成的预防措施费用(防污清污费)等污染损害承担赔偿责任,一、二审法院判决普罗旺斯公司、达飞公司对案涉防污清污费承担全部赔偿责任正确,本院予以维持。

## 2. 关于非漏油船舶“舟山”轮方面的责任主体

在两艘船舶互有过失碰撞导致一艘船舶漏油污染环境的情形下,对于其中有过失的非漏油船舶一方是否应当承担污染损害赔偿以及如何承担责任的问题,是本案讼争主要问题之一,涉及有关国际条约和国内法的理解与适用。《2001年国际燃油污染损害民事责任公约》第三条第一款关于“事故发生时的船舶所有人应当对由船上或者源自船舶的任何燃油造成的污染损害负责”的规定,是关于漏油船舶所有人承担责任的正面表述,但不能由此反向推断其他任何人不应当负责,该条款并无排除其他责任人的含义。该公约第三条第六款关于“本公约中任何规定均不损害独立于本公约的船舶所有人的任何追偿权”的规定,是关于漏油船舶所有人追偿权的规定,并不意味油污损害索赔权利人不能直接请求其他责任人赔偿。《2001年国际燃油污染损害民事责任公约》在第三条第三款第二项中专门规定船舶所有人免责事由之一“损害完全系由第三方故意造成损害的行为或者不作为所引起”,但该公约通篇没有规定该第三方是否应当承担赔偿责任。根据《2001年国际燃油污染损害民事责任公约》有关条款文义和公约主旨可知,该公约仅规定漏油船舶方面的责任,在类似本案船舶碰撞导致一艘船舶漏油的情形中,非漏油船舶一方的责任承担问题应当根据有关国家的国内法予以解决。

《中华人民共和国侵权责任法》第六十八条规定:“因第三人的过错污染环境造成损害的,被侵权人可以向污染者请求赔偿,也

可以向第三人请求赔偿。污染者赔偿后,有权向第三人追偿。”《最高人民法院关于审理环境侵权责任纠纷案件适用法律若干问题的解释》第五条规定:“被侵权人根据侵权责任法第六十八条规定分别或者同时起诉污染者、第三人的,人民法院应予受理。被侵权人请求第三人承担赔偿责任的,人民法院应当根据第三人的过错程度确定其相应赔偿责任。污染者以第三人的过错污染环境造成损害为由主张不承担责任或者减轻责任的,人民法院不予支持。”在案涉船舶污染事故中,尽管“舟山”轮没有漏油,但其因部分驾驶过失与“达飞佛罗里达”轮发生碰撞,导致“达飞佛罗里达”轮漏油造成污染,“舟山”轮所有人罗克韦尔公司是上述法律和司法解释中规定的第三人,其应当按照有关生效判决〔二审法院(2015)浙海终字第319号民事判决〕确定的50%过错比例承担污染损害赔偿责任。《最高人民法院关于审理船舶油污损害赔偿纠纷案件若干问题的规定》第四条关于“船舶互有过失碰撞引起油类泄漏造成油污损害的,受损害人可以请求泄漏油船舶所有人承担全部赔偿责任”的规定,主要沿袭《2001年国际燃油污染损害民事责任公约》等有关国际条约不涉及第三人责任之旨意,并无排除其他有过错者可能承担责任之意,对该条文作通常理解也显然不能得出受损害人仅可以请求漏油船舶所有人承担责任或者受损害人不可以请求其他有过错者承担责任的结论。罗克韦尔公司所谓“谁漏油,谁负责”的观点,并没有全面反映有关国际条约和国内法分别对污染者与第三人实行无过错责任原则、过错责任原则的基本内涵——原则上污染者负全责,另有过错者相应负责。罗克韦尔公司主张其作为非漏油船舶所有人不应承担案涉事故污染损害赔偿责任,与法不符,本院不予支持。一、二审法院认定罗克



韦尔公司不应当承担案涉事故污染损害赔偿赔偿责任,理解与适用法律错误,本院予以纠正。

鑫安公司在一审中请求普罗旺斯公司、达飞公司与罗克韦尔公司对有关费用赔偿承担连带责任,在再审中请求:普罗旺斯公司、达飞公司对防污清污费承担全部赔偿责任,罗克韦尔公司按50%过错比例承担赔偿责任,普罗旺斯公司、达飞公司与罗克韦尔公司的赔偿总额以防污清污费19645169元及其利息为限。从鑫安公司一审请求与再审请求的对比看,其一审请求包含两层含义:一是请求各责任人均承担全部责任;二是请求各责任人承担连带责任。其再审请求相对一审请求,主要调整有二:一是仅请求罗克韦尔公司按50%过错比例承担赔偿责任;二是不再请求罗克韦尔公司与普罗旺斯公司、达飞公司承担连带责任,仅主张各责任人赔偿总额以防污清污费19645169元及其利息为限。由此可知,鑫安公司的再审请求在一审请求的基础上有所减少,而没有增加,这是其自由处分诉讼权利的体现,本院依法予以准许。普罗旺斯公司、达飞公司主张鑫安公司要求罗克韦尔公司承担补充责任,属于新的诉讼主张,不应纳入再审审理范围,与事实和法律不符,本院不予支持。在本案中,对于当事人的各项诉讼请求,一、二审法院应当根据其请求权基础逐一审理认定。如上所述,鑫安公司请求普罗旺斯公司、达飞公司给付防污清污费,普罗旺斯公司、达飞公司应当给付防污清污费6514516.47元及其利息。鑫安公司同时请求罗克韦尔公司承担赔偿责任,罗克韦尔公司应当按其50%过错比例给付防污清污费3257258.24元及其利息。普罗旺斯公司、达飞公司与罗克韦尔公司对鑫安公司累计给付的费用总额,应当以防污清污费6514516.47元及其利息为限,该三公司其中一人在其

责任范围内给付该费用本息总额之全部或者部分,其他人对鑫安公司的给付义务相应减免。尽管鑫安公司在一审中请求普罗旺斯公司、达飞公司与罗克韦尔公司承担连带赔偿责任,在连带责任形式上没有法律依据,但请求普罗旺斯公司、达飞公司与罗克韦尔公司各自承担赔偿责任的主张部分成立,一、二审法院没有依法判决罗克韦尔公司按其50%过错比例承担相应赔偿责任确有不妥,本院予以纠正。

### (三)关于案涉防污清污费赔偿请求的限制性与非限制性

鑫安公司主张的防污清污费属于《2001年国际燃油污染损害民事责任公约》规定的污染损害中的预防措施的费用。但是,该公约没有规定专门的责任限制制度,仅在其第六条中规定:该公约中的任何规定均不应影响船舶所有人和提供保险或者其他经济担保的一人或者数人,根据诸如经修正的《1976年海事索赔责任限制公约》等任何适用的国内或者国际制度限制责任的权利。对于案涉防污清污费请求是否属于限制性海事赔偿请求以及如何限制等事项,应当根据《中华人民共和国海商法》第十一章(海事赔偿责任限制)及其司法解释的有关规定进行审理认定。《中华人民共和国海商法》第十一章是吸收借鉴《1976年海事索赔责任限制公约》作出的规定,该法第二百零七条规定限制性海事赔偿请求时没有将该公约允许缔约国保留的以下两项请求纳入限制性海事赔偿请求范围:有关沉没、遇难、搁浅或者被弃船舶(包括此种船上的任何物件)的起浮、清除、拆毁或者使之无害的索赔;有关船上货物的清除、拆毁或者使之无害的索赔。《1976年海事索赔责任限制公约》之所以允许缔约国将上述两项请求保留为非限制性海事赔偿请求,主要动因是:船舶一旦成为“沉没、遇难、搁浅或者

被弃船舶(a ship which is sunk, wrecked, stranded or abandoned)”, 其对航道安全和海洋环境的威胁将会显著增大,故从维护公共利益的角度出发,允许缔约国将这些危害程度较大情形下的有关索赔纳入非限制性海事赔偿请求范围。但《1976年海事索赔责任限制公约》如此规定有一个程度限制,该程度限制就是发生海事事故的船舶需成为该公约所限定的上述四种船舶,当事船舶如果不构成上述“沉没、遇难、搁浅或者被弃船舶”,对其起浮、清除、拆毁或使之无害的有关索赔就不能纳入该公约允许缔约国保留为非限制性海事赔偿请求的范围。《中华人民共和国海商法》第二百零七条关于限制性海事赔偿请求的规定,没有将《1976年海事索赔责任限制公约》允许缔约国保留的上述两项请求纳入其中,由此可知其立法本意是不将上述两项请求作为限制性海事赔偿请求。为此,《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》第十七条第一款、《最高人民法院关于审理船舶油污损害赔偿纠纷案件若干问题的规定》第二十条均相应作出具体规定。在案涉事故中,“达飞佛罗里达”轮被碰撞后虽面临一定危险,但尚能自航,没有沉没、搁浅或者被弃,也没有达到严重损毁或者毁灭的程度以致成为遇难(wrecked)船舶。一、二审法院认定因“达飞佛罗里达”轮事故而发生的防污清污费债权属于《中华人民共和国海商法》第二百零七条第一款第四项规定的限制性海事赔偿请求(即“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”),并无不当。

鑫安公司可以基于对普罗旺斯公司、达飞公司的防污清污费6514516.47元及其利息请求,以该费用本息数额参与该两公司就

“达飞佛罗里达”轮事故所设立的海事赔偿责任限制基金的分配，按债权比例受偿。鑫安公司在参与上述基金分配的同时或者前后，也可以基于其对罗克韦尔公司的防污清污费 3257258.24 元及其利息请求，以该部分费用本息数额参与罗克韦尔公司就“舟山”轮事故所设立的海事赔偿责任限制基金的分配，按债权比例受偿。但鑫安公司从上述两个基金中受偿的债权总额以防污清污费 6514516.47 元及其利息为限。对于该债权总额中的利息计算，可以根据债权实际受偿的不同情形分别处理：1. 如果案涉两个基金同时分配，则防污清污费 6514516.47 元的利息，以 6514516.47 元为本金，自 2013 年 4 月 5 日起，按中国人民银行确定的金融机构同期贷款基准利率计算至案涉两个基金分配之日止。2. 如果罗克韦尔公司就“舟山”轮事故所设立的基金在案涉两个基金中先行分配，防污清污费 6514516.47 元的利息分以下两部分计算：对于第一部分利息，以防污清污费 6514516.47 元为本金，自 2013 年 4 月 5 日起，按中国人民银行确定的金融机构同期贷款基准利率计算至该先行分配的基金分配之日止；对于第二部分利息，以鑫安公司未从该先行分配的基金中获得受偿的剩余防污清污费的本金部分为本金，自上述分配之日起，按中国人民银行确定的金融机构同期贷款基准利率计算至普罗旺斯公司、达飞公司就“达飞佛罗里达”轮事故所设立的基金分配之日止（上述两部分利息之和即为防污清污费 6514516.47 元的全部利息）。3. 如果普罗旺斯公司、达飞公司就“达飞佛罗里达”轮事故所设立的基金在案涉两个基金中先行分配，且鑫安公司未从该先行分配的基金中受偿的剩余防污清污费本金大于或者等于罗克韦尔公司承担赔偿责任的防污清污费本金 3257258.24 元，防污清污费 6514516.47 元的利息分以

下两部分计算:对于第一部分利息,以防污清污费 6514516.47 元为本金,自 2013 年 4 月 5 日起,按中国人民银行确定的金融机构同期贷款基准利率计算至该先行分配的基金分配之日止;对于第二部分利息,以罗克韦尔公司承担赔偿责任的防污清污费本金 3257258.24 元为本金,自上述分配之日起,按中国人民银行确定的金融机构同期贷款基准利率计算至罗克韦尔公司就“舟山”轮事故所设立的基金分配之日止(上述两部分利息之和即为防污清污费 6514516.47 元的全部利息)。4. 如果普罗旺斯公司、达飞公司就“达飞佛罗里达”轮事故所设立的基金在案涉两个基金中先行分配,且鑫安公司未从该先行分配的基金中受偿的剩余防污清污费本金小于罗克韦尔公司承担赔偿责任的防污清污费本金 3257258.24 元,防污清污费 6514516.47 元的利息分以下两部分计算:对于第一部分利息,以防污清污费 6514516.47 元为本金,自 2013 年 4 月 5 日起,按中国人民银行确定的金融机构同期贷款基准利率计算至先行分配的该基金分配之日止;对于第二部分利息,以鑫安公司未从该先行分配的基金中获得受偿的剩余防污清污费的本金部分为本金,自上述分配之日起,按中国人民银行确定的金融机构同期贷款基准利率计算至罗克韦尔公司就“舟山”轮事故所设立的基金分配之日止(上述两部分利息之和即为防污清污费 6514516.47 元的全部利息)。上述利息计算,仅作为确定鑫安公司最终应当受偿的债权本息限额之用,并不影响其在参与案涉两个基金分配时对拟参与分配的债权数额(本息)的计算。在上述两个海事赔偿责任限制基金分配时,如果按鑫安公司债权比例初步计算,其拟从两个基金中分配受偿的债权总额超过防污清污费 6514516.47 元及其上述利息,可以由负责基金分配的海事法院

(一审法院)通知鑫安公司在合理期限内具体选择调低其拟从两个基金中受偿的数额(如果鑫安公司没有在合理期限内选择调低其拟从两个基金中受偿的数额,则由一审法院在分配基金前予以酌定),使得鑫安公司最终受偿的债权总额不超过防污清污费6514516.47元及其上述利息。

对于普罗旺斯公司、达飞公司已经预付的防污清污费5630980元及其在鑫安公司占用期间的正常孳息即活期存款利息(从2013年4月3日起,按中国人民银行确定的金融机构同期活期存款基准利率计算至鑫安公司退还之日止),应当由鑫安公司在从普罗旺斯公司、达飞公司就“达飞佛罗里达”轮事故所设立的海事赔偿责任限制基金中受偿时,退还普罗旺斯公司、达飞公司(也可以在鑫安公司从该基金的受偿额中相应划扣退还)。一、二审法院对普罗旺斯公司、达飞公司在其设立的海事赔偿责任限制基金之外支付的预付金不予处理欠妥,本院予以纠正。

《中华人民共和国海商法》第十一章规定的责任限制基金应当仅供该法第二百零七条第一款规定的限制性海事赔偿请求受偿。应由责任人负担的案件受理费和债权登记申请费并不属于限制性海事赔偿请求所涉费用范围,一审法院判决普罗旺斯公司、达飞公司负担的案件受理费和债权登记申请费在案涉海事赔偿责任限制基金分配时先行拨付,与法不符,且可能损害其他限制性海事赔偿请求的权利人在基金中的受偿权益,本院一并予以纠正。责任人应当在其所设立的海事赔偿责任限制基金之外,另行交纳应由其负担的案件受理费和债权登记申请费。

综上,一、二审法院认定事实与适用法律有误,处理欠妥,本院予以纠正。本院依照《中华人民共和国民事诉讼法》第二百零七

条第一款、第一百七十条第一款第二项之规定,判决如下:

一、撤销浙江省高级人民法院(2017)浙民终 579 号民事判决、宁波海事法院(2015)甬海法商初字第 451 号民事判决。

二、普罗旺斯船东 2008-1 有限公司、法国达飞轮船有限公司应当向上海鑫安船务有限公司给付防污清污费人民币 6514516.47 元(含已预付费人民币 5630980 元)及其利息(自 2013 年 4 月 5 日起,按中国人民银行确定的金融机构同期贷款基准利率,计算至上海鑫安船务有限公司从普罗旺斯船东 2008-1 有限公司、法国达飞轮船有限公司就“达飞佛罗里达”轮案涉事故所设立的海事赔偿责任限制基金中分配受偿之日止)。上海鑫安船务有限公司的该项债权为普罗旺斯船东 2008-1 有限公司、法国达飞轮船有限公司可以依法限制赔偿责任的海事赔偿请求,由上海鑫安船务有限公司以防污清污费人民币 6514516.47 元及其上述利息,参与普罗旺斯船东 2008-1 有限公司、法国达飞轮船有限公司就“达飞佛罗里达”轮案涉事故所设立的海事赔偿责任限制基金的分配,按比例受偿。

三、罗克韦尔航运有限公司应当向上海鑫安船务有限公司给付防污清污费人民币 3257258.24 元及其利息(自 2013 年 4 月 5 日起,按中国人民银行确定的金融机构同期贷款基准利率,计算至上海鑫安船务有限公司从罗克韦尔航运有限公司就“舟山”轮案涉事故所设立的海事赔偿责任限制基金中分配受偿之日止)。上海鑫安船务有限公司的该项债权为罗克韦尔航运有限公司可以依法限制赔偿责任的海事赔偿请求,由上海鑫安船务有限公司从罗克韦尔航运有限公司就“舟山”轮案涉事故所设立的海事赔偿责任限制基金中受偿。上海鑫安船务有限公司可以在参与上述第二项

判决所确定的海事赔偿责任限制基金分配的同时或者前后,以防污清污费人民币 3257258.24 元及其上述利息参与罗克韦尔航运有限公司就“舟山”轮案涉事故所设立的海事赔偿责任限制基金的分配,按比例受偿。

四、上海鑫安船务有限公司从上述第二项、第三项判决确定的两个海事赔偿责任限制基金中受偿的债权总额以防污清污费人民币 6514516.47 元(含已预付费用人民币 5630980 元)及其按本项判决确定的下述利息为限。对于该债权总额中的利息计算,根据债权实际受偿的不同情形分别处理:(一)如果案涉两个基金同时分配,则防污清污费人民币 6514516.47 元的利息,以人民币 6514516.47 元为本金,自 2013 年 4 月 5 日起,按中国人民银行确定的金融机构同期贷款基准利率计算至案涉两个基金分配之日止。(二)如果罗克韦尔航运有限公司就“舟山”轮案涉事故所设立的基金在案涉两个基金中先行分配,防污清污费人民币 6514516.47 元的利息分以下两部分计算:对于第一部分利息,以防污清污费人民币 6514516.47 元为本金,自 2013 年 4 月 5 日起,按中国人民银行确定的金融机构同期贷款基准利率计算至该先行分配的基金分配之日止;对于第二部分利息,以上海鑫安船务有限公司未从该先行分配的基金中获得受偿的剩余防污清污费的本金部分为本金,自上述分配之日起,按中国人民银行确定的金融机构同期贷款基准利率计算至普罗旺斯船东 2008-1 有限公司、法国达飞轮船有限公司就“达飞佛罗里达”轮案涉事故所设立的基金分配之日止(上述两部分利息之和为防污清污费人民币 6514516.47 元的全部利息)。(三)如果普罗旺斯船东 2008-1 有限公司、法国达飞轮船有限公司就“达飞佛罗里达”轮事故所设立的基金在案涉



两个基金中先行分配,且上海鑫安船务有限公司未从该先行分配的基金中受偿的剩余防污清污费本金大于或者等于罗克韦尔航运有限公司承担赔偿责任的防污清污费本金人民币 3257258.24 元,防污清污费人民币 6514516.47 元的利息分以下两部分计算:对于第一部分利息,以防污清污费人民币 6514516.47 元为本金,自 2013 年 4 月 5 日起,按中国人民银行确定的金融机构同期贷款基准利率计算至该先行分配的基金分配之日止;对于第二部分利息,以罗克韦尔航运有限公司承担赔偿责任的防污清污费(本金)人民币 3257258.24 元为本金,自上述分配之日起,按中国人民银行确定的金融机构同期贷款基准利率计算至罗克韦尔航运有限公司就“舟山”轮案涉事故所设立的基金分配之日止(上述两部分利息之和为防污清污费人民币 6514516.47 元的全部利息)。(四)如果普罗旺斯船东 2008-1 有限公司、法国达飞轮船有限公司就“达飞佛罗里达”轮案涉事故所设立的基金在案涉两个基金中先行分配,且上海鑫安船务有限公司未从该先行分配的基金中受偿的剩余防污清污费本金小于罗克韦尔航运有限公司承担赔偿责任的防污清污费本金人民币 3257258.24 元,防污清污费人民币 6514516.47 元的利息分以下两部分计算:对于第一部分利息,以防污清污费人民币 6514516.47 元为本金,自 2013 年 4 月 5 日起,按中国人民银行确定的金融机构同期贷款基准利率计算至该先行分配的基金分配之日止;对于第二部分利息,以上海鑫安船务有限公司未从该先行分配的基金中获得受偿的剩余防污清污费的本金部分为本金,自上述分配之日起,按中国人民银行确定的金融机构同期贷款基准利率计算至罗克韦尔航运有限公司就“舟山”轮案涉事故所设立的基金分配之日止(上述两部分利息之和为防污清污

费人民币 6514516.47 元的全部利息)。本项判决中的上述利息计算,仅作为确定上海鑫安船务有限公司最终应当受偿的债权本息限额的依据,不影响其按上述第二项和第三项判决计算拟参与海事赔偿责任限制基金分配的债权数额(本息)。在上述两个海事赔偿责任限制基金分配时,如果按上海鑫安船务有限公司债权比例初步计算,其拟从两个基金中分配受偿的债权总额超过防污清污费人民币 6514516.47 元及其按本项判决确定的上述利息,可以由负责基金分配的海事法院(宁波海事法院)通知上海鑫安船务有限公司在合理期限内具体选择调低其拟从两个基金中受偿的数额(如果上海鑫安船务有限公司没有在合理期限内选择调低其拟从两个基金中受偿的数额,则由宁波海事法院在分配基金前予以酌定),使得上海鑫安船务有限公司最终受偿的债权总额不超过防污清污费人民币 6514516.47 元及其按本项判决确定的上述利息。

五、对于普罗旺斯船东 2008-1 有限公司、法国达飞轮船有限公司已经预付的防污清污费人民币 5630980 元及其利息(从 2013 年 4 月 3 日起,按中国人民银行确定的金融机构同期活期存款基准利率计算至上海鑫安船务有限公司退还之日止),应当由上海鑫安船务有限公司在从普罗旺斯船东 2008-1 有限公司、法国达飞轮船有限公司就“达飞佛罗里达”轮案涉事故所设立的海事赔偿责任限制基金受偿时,退还普罗旺斯船东 2008-1 有限公司、法国达飞轮船有限公司(也可以在上海鑫安船务有限公司从该基金受偿额中相应划扣退还)。上海鑫安船务有限公司如果未按本判决指定的期限履行该项给付金钱义务,应当依照《中华人民共和国民事诉讼法》第二百五十三条之规定,加倍支付迟延履行期间的

债务利息。

一审案件受理费人民币 168580 元,由上海鑫安船务有限公司负担 125131 元,普罗旺斯船东 2008-1 有限公司、法国达飞轮船有限公司负担 28966 元,罗克韦尔航运有限公司负担 14483 元。债权登记申请费人民币 2000 元,由普罗旺斯船东 2008-1 有限公司、法国达飞轮船有限公司负担 1000 元,罗克韦尔航运有限公司负担 1000 元。二审案件受理费人民币 144215 元,由上海鑫安船务有限公司负担 107051 元,普罗旺斯船东 2008-1 有限公司、法国达飞轮船有限公司负担 24776 元,罗克韦尔航运有限公司负担 12388 元。普罗旺斯船东 2008-1 有限公司、法国达飞轮船有限公司、罗克韦尔航运有限公司应负担的上述案件受理费和债权登记申请费,由该三公司在其所设立的海事赔偿责任限制基金之外另行交纳。

本判决为终审判决。

审 判 长 余晓汉  
审 判 员 沈红雨  
审 判 员 黄西武



本件与原本核对无异

法官助理 李娜  
书记 员 陈晖

附件一

上海海上搜救中心关于上海鑫安船务有限公司参与“达飞佛罗里达”轮事故外海应急处置相关力量的说明（节选）

船名	作业人员 (非船员)	随船设备	消耗物资	回收废弃物
鑫安 019 (3/19-4/3)	8 人	船用喷洒装置 2 套 手持喷洒装置 4 套 收油机 1 套 充气式围油栏 400 米 热水清洗装置 1 套	吸油毡 6600 公斤 吸油拖栏 2202 米 消油剂 3200 公斤	油污水 393 立方米 废弃物 15 立方米
鑫安 018 (3/25-4/5)	8 人	收油机 1 套 充气式围油栏 200 米 船用喷洒装置 1 套 手持喷洒装置 2 套 热水清洗装置 1 套		

## 附件二

### SCOPIC 2011

#### SCOPIC 条款（节选）

##### 5、费率表

(i) SCOPIC 酬金是指按一定费率计算的人工、拖轮和其他船艇、便携式救助设备费用，实际支付费用以及应得奖金的总和。

(ii) 关于所有人工、拖轮和其他船艇以及便携式救助设备的 SCOPIC 酬金，应按附录 A 所列的费率表基于时间和材料进行计算。该费率表，在事故特别代表（SCR）委员会按附录 B 第 1 条（b）款复查并修改之前一直适用。用以计算 SCOPIC 酬金的费率应是在救助服务发生时生效的费率。

(iv) 除按上述所列费率计算的费用以及实际支付费用外，救助人员还有权获得相当于这些费用 25% 的标准奖金，但如果第 5 条（iii）款（b）项提及的实际支付费用超过了按所适用的附录 A 费率计算的费用，则救助人员有权获得奖金，使其可以收取的总额为下述二者中的高者

(a) 人工、拖轮、其他船艇或者设备的实际费用，再加该费用的 10%，或者

(b) 人工、拖轮、其他船艇或者设备按费率表计算的费用，再加该费用的 25%。

#### 附录 A（SCOPIC）

##### 1、人员

(a) 对于按合同合理雇佣的人工，每天费率如下，不足一天的按比例计算，往返事故现场的任何必要时间应计算在内：

名称	费率（美元/天）
行政管理，包括联络人员	1275
救助工头	950
舾装工、装配工、设备操作员	760
各类技术专家、顾问（防火专家、化学专家、污染控制专家等）	1275

(d) 为了避免疑问，救助人员“按合同合理雇佣”在附录 A 条 1 (a) 款中的意思如下：除了工作，还包括用餐、睡眠或者以其他方式在事故地点休息或者往返事故地点的时间；救助人员在按合同合理雇佣过程中生病或者受伤的，只要在起初任用他们时合理，应当按合理的日费率收取费用，直至他们被解除救助任务时止。

上海鑫安船务有限公司费用核算表

项目	描述	单位		数量	费率	金额(元)	小计(元)	
		人数	天数					
船舶使用费	鑫安019	作业14天、待命2天		维持一、二审判决认定金额				1,080,000
	鑫安018	作业6天、待命6天						
人员费用	鑫安019		天数	人数	人天数	参 SCOPIC 项目及费率		
		高级指挥	16天(3月19至4月3日)	1	16	污染控制专家	9,881	158,096
		现场指挥		2	32	救助工头	7,363	235,616
		应急响应工		5	80	设备操作员	5,890	471,200
	鑫安018	高级指挥	12天(3月25至4月5日)	1	12	污染控制专家	9,881	118,572
		现场指挥		2	24	救助工头	7,363	176,712
		应急响应工		5	60	设备操作员	5,890	353,400
	基地	高级指挥	18天(3月19至4月5日)	1	18	污染控制专家	9,881	177,858
		调度及后勤		2	36	联络人员	9,881	355,716
	燃油费							498,846.00
设备费用							639,600.00	
物资费用							780,048.00	
杂费等							594,610.00	
管理费				15.5%			874,242.47	
合计							6,514,516.47	

维持一、二审判决认定金额

注: SCOPIC 人员费用费率统一按本院(2018)最高法民再368号案中采用的汇率6.2元人民币/美元折算为人民币数额,并包含25%标准提升。