

# 中华人民共和国最高人民法院

## 民事判决书

(2018)最高法民再 370 号

再审申请人(一审原告、二审上诉人):上海晟敏投资集团有限公司。住所地:中华人民共和国上海市宝山区淞兴西路 234 号 3F-544。

法定代表人:顾寅东,该公司总经理。

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: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。

再审申请人上海晟敏投资集团有限公司(以下简称晟敏公司)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 580 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 3921 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,晟敏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。

晟敏公司于 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,晟敏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,由此产生处置费用人民币 30572508 元(本判决书所涉货币除特别注明其他币种外,均为人民币)。鉴于晟敏公司已获得普罗旺斯公司和达飞公司支付款项 7577190 元,未受偿金额为 22995318 元。晟敏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晟敏公司应急处置费 22995318 元及其利息(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1519时，“东雷油6”轮装载清污物资和人员前往碰撞事故地点。3月20日0625时，该轮到达事故现场，并于1022时开始清污作业。3月21日，“东雷油6”轮伴随“达飞佛罗里达”轮航行；1206时，“东雷油6”轮在航行途中发现宽10米、长1海里油污带并清污；1451时，清污结束。因“达飞佛罗里达”轮在航行途中持续漏油，“东雷油6”轮继续清污；1930时，“东雷油6”轮在“达飞佛罗里达”轮附近抛锚。3月22日1350时，“东雷油6”轮用吸油毡、吸油拖栏、围油栏和收油机等设备进行清污；2120时，清污结束。3月23日0910时，“东雷油6”轮开始清污，后“名洋166”轮到达现场对其进行补给；1500时至2030时，“东雷油6”轮进行围油栏清污作业。3月24日0740时至1150时，“东雷油6”轮在“达飞佛罗里达”轮附近清污，后“东雷油6”轮跟随“达飞佛罗里达”轮喷洒消油剂持续清污作业。3月25日0940时，“东雷油6”轮停止喷洒消油剂（共喷洒19小时）；1030时至1840时，“东雷油6”轮在“达飞佛罗里达”轮附近进行围油栏清污作业。3月26日至29日，“东雷油6”轮前往外海事故地点搜寻油污，未发现油污。3月30日1500时，该轮起锚回上海；2010时，该轮靠泊洋山港海通码头，清污人员离船。3月31日，“东雷油6”轮前往上海外六期码头进行补给清污物资，清洗器材并卸载油污水。4月1

日,“东雷油6”轮在码头锚泊。4月2日0930时,该轮载有清污人员前往嵊山锚地,后在该锚地抛锚。2013年4月3日0400时,“东雷油6”轮前往外海搜寻油污,后发现油污带进行清污作业;1830时,“东雷油6”轮清污结束,驶回上海。4月4日0740时,“东雷油6”轮到达晟敏公司码头,人员离船,卸载清污器材和油污水,清理船舶,后应急处置行动结束;该轮共作业16天,待命1天。“东雷油6”轮系油污水处理船,建成日期为2012年7月6日,总长62.8米、型宽12米、型深5.2米,总吨1176、净吨658,总功率1202千瓦,所有人为上海晟敏船务有限公司。

2013年3月19日1700时,“东雷油3”轮装载清污物资和人员,因风浪大,在大洋山码头待命。3月20日至3月25日,该轮在码头靠泊待命。3月26日0730时,“东雷油3”轮抵达洋山港检验检疫锚地;0830时至2030时,该轮进行清污作业,后在“达飞佛罗里达”轮附近抛锚。3月27日,该轮尾随“达飞佛罗里达”轮发现油膜立刻清理;“达飞佛罗里达”轮靠码头后,“东雷油3”轮沿“达飞佛罗里达”轮进港路线搜寻油污;1605时至1830时,“东雷油3”轮发现油污进行清理,后在洋山港检验检疫锚地抛锚。3月28日1830时,“东雷油3”轮驶往洋山港;2130时,该轮靠妥大洋山码头,后卸载油污水,结束清污行动,该轮共作业3天,待命7天。“东雷油3”轮系油污水处理船,建成日期为2004年2月23日,总长47.45米、型宽7.8米、型深3.5米,总功率330千瓦,所有人为上海晟敏船务有限公司。

2013年3月22日,“名洋166”轮从舟山驶抵上海外高桥,装载清污物资;2200时,该轮驶往事故地点。3月23日1130时,“名

洋 166”轮与“东雷油 6”轮汇合后,为“东雷油 6”轮和“鑫安 019”轮进行物资补给;1640 时至 2100 时,“名洋 166”轮协助“东雷油 6”轮进行清污。3 月 24 日,“名洋 166”轮尾随“达飞佛罗里达”轮航行,发现油污带,喷洒消油剂持续清污作业。3 月 25 日上午,“名洋 166”轮靠妥码头卸载油污水,并装载物资,前往洋山港检疫锚地;1400 时至 1720 时,该轮发现油污带进行清污作业。3 月 26 日 0900 时,“名洋 166”轮在附近海域搜寻油污;1210 时至 1800 时,该轮发现油污并予以清除。3 月 27 日 0700 时,该轮沿“达飞佛罗里达”轮前往洋山港路线搜寻油污,后发现油污并清除完毕;2000 时,“名洋 166”轮接到停租通知后驶往大连港,结束清污行动,该轮共作业 6 天。“名洋 166”轮系油船,建成日期为 2012 年 9 月 25 日,总长 97.28 米、型宽 15 米、型深 6.5 米,总功率 735 千瓦,所有人为舟山振威船舶管理有限公司等。

2013 年 4 月 3 日,包括晟敏公司在内的各清污单位(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对抗辩权利的放弃等。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,晟敏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),晟敏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,晟敏公司自认在普罗旺斯公司和达飞公司支付的预付金中扣除7577190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

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。晟敏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，晟敏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。晟敏公司具备海上船舶溢油清除服务资质，为防止或者减轻案涉碰撞事故所致的污染损害，派遣三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。

晟敏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率标准，也没有统一适用的行业标准，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晟敏公司费用进行评估，一审法院结合全案证据材料，参考参与本次应急处置行动的其他船舶费用情况，对晟敏公司主张的各项费用认定如下：综合考虑“东雷油6”轮、“东雷油3”轮和“名洋166”轮的种类、大小、输出功率和设备配备、作业范围、作业内容、作业时间、同类船舶作业费率以及其他当事人提交的公估报告的合理意见等诸多因素，认定案涉三艘作业船舶的使用费费率分别为6万元/天、2万元/天与3万元/天，待命期间费用减半收取，结合该三船作业和待命时间，确认其使用



费为 130 万元;根据询价,将燃油费调整为 9000 元/吨,结合案涉三艘作业船舶的作业时间,认定该三船燃油费总计 617916 元;认定合理人员和费用标准为“东雷油 6”轮和“东雷油 3”轮高级指挥每船各 1 名(6000 元/天/人)、现场指挥各 2 名(3000 元/天/人)、应急操作人员 28 名(800 元/天/人);认定“名洋 166”轮应急操作人员 15 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,结合该三船作业天数,认定作业人员费用为 960800 元;同时,认定清污设备费用、清污耗材费用分别为 925933 元、3356300 元,认定杂费、通讯器材和车辆费用共计 833880 元;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%,晟敏公司主张各项合理费用为 7994829 元,据此计算管理费和税金为 1239198 元。综上,晟敏公司在案涉防污清污过程中产生的合理费用合计 9234027 元。晟敏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,晟敏公司对此开展防污清污作业,各方对案涉防污清污费产生争议,本案应适用《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,晟敏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,证据与理由不足。

晟敏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,各方当事人没有约定有关报酬;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,晟敏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,故对晟敏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 7577190 元,应当由相关当事人另行处理,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452号民事判决:(一)晟敏公司对普罗旺斯公司、达飞公司享有防污清污费9234027元的债权;(二)晟敏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)驳回晟敏公司的其他诉讼请求。一审案件受理费193250元,由晟敏公司负担134920元,普罗旺斯公司、达飞公司负担的58348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,晟敏公司、普罗旺斯公司和达飞公司均不服一审判决,分别提起上诉。晟敏公司上诉请求:撤销一审判决第一项,依法改判由普罗旺斯公司、达飞公司、罗克韦尔公司向晟敏公司连带支付防污清污费22995318元及其相应利息(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);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另行向晟敏公司支付;判决由普罗旺斯公司、达飞公司与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)晟敏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)对晟敏公司诉请的利息损失是否应予支持。

一审法院认定晟敏公司派出的“东雷油 6”轮、“东雷油 3”轮和“名洋 166”轮三艘船舶先后前往事故区域参与防污清污应急处置作业,有该三艘船舶的航海日志、上海海事局出具的事故调查报告、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“东雷油 6”轮参与清污作业 16 天(另待命 1 天)、“东雷油 3”轮参与作业 3 天(另待命 7 天)、“名洋 166”轮参与作业 6 天,并无不当。事故发生后,晟敏公司根据中国海事行政主管部门的指令派遣案涉船舶参与防污清污应急处置行动,但并未与“达飞佛罗里达”轮船东订立防污清污合同,中国海事行政主管部门也未与晟敏公司就船舶使用费标准作出明确约定或者指示。晟敏公司要求按裕曦公司在评估报告中采用的航海学会推荐标准作为认定案涉三艘作业船舶使用费标准,其他当事人普罗旺斯公司、达飞公司与罗克韦尔公司对此均不予认可,各自所提交评估报告的结论差距甚大。各方当事人又未能达成一致意见就案涉防污清污费共同委托其他中立的第三方鉴定,且本案证据不足证明航海学会推荐标准被清污行业普遍采用,在此情况下,一审法院

综合考量案涉三艘作业船舶的种类、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,酌定“东雷油6”轮、“东雷油3”轮和“名洋166”轮使用费费率分别为6万元/天、2万元/天与3万元/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。关于船舶燃油费,一审法院考虑船舶在航行与清污过程中燃油消耗的必然性,综合考量“东雷油6”轮、“东雷油3”轮和“名洋166”轮的船舶种类、大小、输出功率、作业内容、市场询价情况以及其他清污公司提供的轮机日志反映的燃油情况等,分别调整“东雷油6”轮、“东雷油3”轮和“名洋166”轮的燃油消耗标准为145克/马力小时、120克/马力小时、130克/马力小时以及燃油单价9000元/吨,并据此计算其船舶燃油费,并无不当。关于防污清污人员费用,一审法院综合考虑晟敏公司案涉三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参与应急行动船舶和人员费用情况等因素,酌情调整案涉三艘作业船舶的人员数量、费用标准,并提高周末和节假日作业的费用标准,亦属妥当合理。关于防污清污物资费用及管理费,晟敏公司主张其使用的消油剂单价100元/公斤,并没有提交相关的购买凭证等证据佐证,一审法院根据案涉船舶清污作业的内容与时间,结合市场询价和合理的运输仓储等因素,确定清污耗材消油剂的单价为60元/公斤,基本合理。综上,一审法院综合考量相关因素,对晟敏公司的船舶使用费、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晟敏公司的防污清污费承担全部赔偿责任正确。晟敏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。

案涉防污清污费是晟敏公司已经发生的费用,对利息损失一般应予以支持。但鉴于晟敏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7577190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,对晟敏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3月29日作出(2017)浙民终580号民事判决:驳回上诉,维持原判。二审案件受理费144920元,由晟敏公司负担104370元,普罗旺斯公司、达飞公司负担40550元。

晟敏公司申请再审称:(一)晟敏公司诉请的各项防污清污费合理有据。晟敏公司提供独立第三方(公估人)裕曦公司出具的评估报告能够证明案涉费用数额,该评估报告以航海学会推荐标准为主要评估依据,具有合理性和科学性,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。一审法院判决确认晟敏公司投入船舶、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,晟敏公司取得现金预付款为7577190元。但晟敏公司的实际损失为30572508元,经过五年诉讼,余款22995318元尚未得以偿付。一、二审法院对晟敏公司的利息诉请不予支持,缺乏事实和法律依据。(二)案涉油污事故系“达飞佛罗里达”轮和“舟山”轮两船互有过失碰撞导致。《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以其所称“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,晟敏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、达飞公司赔偿晟敏公司防污清污费损失 22995318 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),罗克韦尔公司按 50% 过错比例对上述款项承担赔偿责任,普罗旺斯公司、达飞公司与罗克韦尔公司的赔偿总额以 22995318 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晟敏公司支付;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)晟敏公司在本案中主张的航海学会推荐标准不具有适用性,晟敏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、二审法院对晟敏公司主张的利息的认定合理。(二)晟敏公司要求“舟山”轮船东承担补充赔偿责任的再审请求属于新的诉讼主张,不应纳入再审理范围。晟敏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晟敏公司的再审请求,维持一、二审判决。

罗克韦尔公司答辩称:(一)晟敏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,故在本案中没有参考价值 and 适用空间。晟敏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须承担责任。(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。晟敏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晟敏公司的再审请求,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。晟敏公司补充提供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学术类(非营利性)的社会组织(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。裕曦公司评估晟敏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也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《关于上海晟敏投资集团有限公司参与“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,该中心要求晟敏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,晟敏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:“东雷油6”轮(自3月19日至4月4日),该轮上作业人员(非船员)自3月19日至3月30日共计30人,自4月2日至4月4日共计26人;“东雷油3”轮(自3月19日至3月28日),该轮上作业人员(非船员)11人;“名洋166”轮(自3月22日至3月27日),该轮上作业人员(非船员)11人;该三轮投入设备和物资(耗材),回收油污水655立方米、废弃物20立方米(详见本判决书附件一)。晟敏公司在一审诉讼中,在上述书面说明载明的人员基础上,还提出“东雷油6”轮上同时另有2名翻译人员。

交通运输部上海打捞局(以下简称上海打捞局)也参与“达佛罗里达”轮与“舟山”轮碰撞溢油事故的应急处置行动,为此上海打捞局与晟敏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),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”轮船舶使用费日费率为 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、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。“东雷油 3”轮与“名洋 166”轮的吨位分别为:“东雷油 3”轮总吨 310,净吨 173;“名洋 166”轮总吨 2952,净吨 1553。

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(受晟敏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,晟敏公司从中获得预付金 7577190 元。2013 年 7 月 23 日,晟敏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。晟敏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、二审法院认定晟敏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

晟敏公司在案涉事故应急处置行动中主要派遣“东雷油6”轮、“东雷油3”轮、“名洋166”轮参与防污清污作业。晟敏公司为此索赔的费用主要包括船舶使用费、燃油费用、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30572508元。一、二审法院对上述费用作出认定后,晟敏公司认为一、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”轮所认定的使用费日费率321336元,相应认定本案所涉三艘作业船舶的使用费费率。“东雷油6”轮总吨(1176)为“联合正力”轮总吨(3656)的32%，“东雷油6”轮主机功率(1201千瓦)为“联合正力”轮主机功率(2206千瓦)的54%；“东雷油3”轮总吨(310)为“联合正力”轮总吨的8.5%，“东雷油3”轮主机功率(330千瓦)为“联合正力”轮主机功率的15%；“名洋166”轮总吨(2952)为“联合正力”轮总吨的80.7%，“名洋166”轮主机功率(735千瓦)为“联合正力”轮主机功率的33.3%。相比之下,一、二审法院认定“东雷油6”轮使用费费率6万元/天过低,可以调整为14万元/天;一、二审法院认定“东雷油3”轮使用费费率2万元/天适当,可予维持;一、二审法院认定“名洋166”轮使用费费率3万元/天过低,可调整为12万元/天。按照上述调整的费率,“东雷油6”轮作业16天,待命1天,其使用费为231万元(14万元/天×16天+14万元/天×1/2×1天);“东雷油3”轮作业

3天,待命7天,其使用费为13万元(2万元/天×3天+2万元/天×1/2×7天);“名洋166”轮作业6天,其使用费为72万元(12万元/天×6天)。上述船舶使用费共计316万元。

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费率认定本案所涉三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《关于上海晟敏投资集团有限公司参与“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,除晟敏公司另行主张“东雷油6”轮上还有2名翻译人员外,其主张的其他作业人员与作业时间基本上与上海海上搜救中心的上述书面说明和事故应急行动实际相符。晟敏公司另行主张“东雷油6”轮上还有2名翻译人员,亦与案涉事故应急行动实际相符,属于合理作业人员范围,可予认定。按照有关作业人员(人数和岗位)、作业时间和SCOPIC费率计算,“东雷油6”轮、“东雷油3”轮和“名洋166”轮上作业人员(不含船员)费用共计4789638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960800元过低,本院将该费用调整为4789638元。

一、二审法院认定案涉燃油费617916元、清污设备费用



925933元、清污耗材费用3356300元、杂费以及通讯器材和车辆费用833880元,均基本合理,本院予以维持。该四项费用和上述船舶使用费316万元、作业人员费用4789638元共计13683667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2120968.39元(13683667元×15.5%)。上述各项费用合计15804635.39元(含晟敏公司已收取的预付金7577190元,具体计算详见本判决书附件三)。

晟敏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,其主张利息自案涉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止。本院将晟敏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4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晟敏公司的债权本金请求,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,并不意味着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其中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责任,理解与适用法律错误,本院予以纠正。

晟敏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。晟敏公司在再审中请求: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22995318元及其利息为限。从晟敏公司一审请求与再审请求的对比看,其一审请求主要包含两层含义: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22995318元及其利息为限。由此可知,晟敏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、达飞公司主张晟敏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,晟敏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 15804635.39 元及其利息。晟敏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 7902317.70 元及其利息。普罗旺斯公司、达飞公司与罗克韦尔公司对晟敏公司累计给付的费用总额,应当以防污清污费 15804635.39 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,其他人对晟敏公司的给付义务相应减免。尽管晟敏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

晟敏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。

晟敏公司可以基于对普罗旺斯公司、达飞公司的防污清污费 15804635.39 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。晟敏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 7902317.70 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。但晟敏公司从上述两个基金中受偿的债权总额以防污清污费 15804635.39 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 15804635.39 元的利息,以 15804635.39 元为本金,自 2013 年 4 月 4 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 15804635.39 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 15804635.39 元为本金,自 2013 年 4 月 4 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,以晟敏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 15804635.39 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,且晟敏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 7902317.70 元,防污清污费 15804635.39 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 15804635.39 元为本金,自 2013 年 4 月 4 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 7902317.70 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 15804635.39 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,且晟敏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 7902317.70 元,防污清污费 15804635.39 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 15804635.39 元为本金,自 2013 年 4 月 4 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,以晟敏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 15804635.39 元的全部利息)。上述利息计算,仅作为确定晟敏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,如果按晟敏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 15804635.39 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)通知晟敏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(如果晟敏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),使得晟敏公司最终受偿的债权总额不超过防污清污费 15804635.39 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 7577190 元及其在晟敏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晟敏公司退还之日止),应当由晟敏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(也可以在晟敏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 580 号民事判决、宁波海事法院(2015)甬海法商初字第 452 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晟敏投资集团有限公司给付防污清污费人民币 15804635.39 元(含已预付费人民币 7577190 元)及其利息(自 2013 年 4 月 4 日起,按中国人民银行确定的金融机构同期贷款基准利率,计算至上海晟敏投资集团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)。上海晟敏投资集团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,由上海晟敏投资集团有限公司以防污清污费人民币 15804635.39 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晟敏投资集团有限公司给付防污清污费人民币 7902317.70 元及其利息(自 2013 年 4 月 4 日起,按中国人民银行确定的金融机构同期贷款基准利率,计算至上海晟敏投资集团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)。上海晟敏投资集团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,由上海晟敏投资集团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。上海晟敏投资集团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 7902317.70 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、上海晟敏投资集团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 15804635.39 元(含已预付费用人民币 7577190 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 15804635.39 元的利息,以人民币 15804635.39 元为本金,自 2013 年 4 月 4 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 15804635.39 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 15804635.39 元为本金,自 2013 年 4 月 4 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,以上海晟敏投资集团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 15804635.39 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,且上海晟敏投资集团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 7902317.70 元,防污清污费人民币 15804635.39 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 15804635.39 元为本金,自 2013 年 4 月 4 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 7902317.70 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 15804635.39

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,且上海晟敏投资集团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 7902317.70 元,防污清污费人民币 15804635.39 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 15804635.39 元为本金,自 2013 年 4 月 4 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,以上海晟敏投资集团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 15804635.39 元的全部利息)。本项判决中的上述利息计算,仅作为确定上海晟敏投资集团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,如果按上海晟敏投资集团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 15804635.39 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)通知上海晟敏投资集团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(如果上海晟敏投资集团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),使得上海晟敏投资集团有限公司最终受偿的债权总额不超过防污清污费人民币 15804635.39 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 7577190 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晟敏投资集团有限公司退还之日止),应当由上海晟敏投资集团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(也可以在上海晟敏投资集团有限公司从该基金受偿额中相应划扣退还)。上海晟敏投资集团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 193250 元,由上海晟敏投资集团有限公司负担 72415 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 80557 元,罗克韦尔航运有限公司负担 40278 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 144920 元,由上海晟敏投资集团有限公司负担 54316 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 60403 元,罗克韦尔航运有限公司负担 30201 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



二〇一九年九月八日

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晟敏投资集团有限公司参与“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
东雷油 6 (3/19-4/4)	3/19-3/30, 30 人; 4/2-4/4, 26 人	船用喷洒装置 2 套 卸载泵 2 台 收油机 3 台 救助艇 1 艘 消防炮 2 台 充气式围油栏 1200 米 浮子式围油栏 1500 米	吸油毡 5960 公斤 吸油拖栏 4520 米 消油剂 40400 公斤	油污水 655 立方米 废弃物 20 立方米
东雷油 3 (3/19-3/28)	11 人	船用喷洒装置 2 套 卸载泵 1 台 刷式收油机 1 台 充气式围油栏 200 米		
名洋 166 (3/22-3/27)	22 人	收油机 1 台 围油栏 400 米		



## 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) 除按上述所列费率所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。

上海晟敏投资集团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)	
船舶使用费	东雷油 6	天	16.50	140,000	2,310,000	3,160,000	
	东雷油 3	天	6.50	20,000	130,000		
	名洋 166	天	6.00	120,000	720,000		
人员费用	东雷油 6	3月19-30日(12天)人数	4月2-4日(3天)人数	人天数	参 SCOPIIC 项目及费率	金额(元)	
		2	2	30	污染控制专家	9,881	296,430
	东雷油 3	3	3	45	污染控制专家	9,881	444,645
		5	7	81	救助工头	7,363	596,403
	名洋 166	20	14	282	设备操作员	5,890	1,660,980
		2	2	30	联络人员	9,881	296,430
	东雷油 3	人数	天数				4,789,638
		1		10	污染控制专家	9,881	98,810
	名洋 166	2	3月19-28日(10天)	20	救助工头	7,363	147,260
		8		80	设备操作员	5,890	471,200
		22	3月22-27日(6天)	132	设备操作员	5,890	777,480
	燃油费						617,916
设备费用						925,933	
物资费用						3,356,300	
杂费等						833,880	
管理费						2,120,968.39	
合计						15,804,635.39	

维持一、二审判决认定金额

注: SCOPIIC 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。