

中华人民共和国
浙江省高级人民法院
民事判决书

(2021)浙民再 95 号

再审申请人（原审原告）：中国水产科学研究院东海水产研究所。住所地：中华人民共和国上海市杨浦区军工路 300 号。

法定代表人：庄平，该所所长。

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，上海合亦和律师事务所律师。

被申请人（原审被告）：普罗旺斯船东 2008-1 有限公司（PROVENCE SHIPOWNER 2008-1 LTD）。住所地：4, quai d' Arenc, 13002, Marseille France。

代表人：Jacqueline O' Rourke，该公司董事。

被申请人（原审被告）：法国达飞轮船有限公司（CMA CGM SA）。住所地：4, quai d' Arenc, 13002, Marseille France。

代表人：Farid T.SALEM，该公司总经理。

上述两被申请人的共同委托诉讼代理人：徐全忠，上海瀛泰律师事务所律师。

上述两被申请人的共同委托诉讼代理人：常浩，上海瀛泰（宁波）律师事务所律师。

被申请人（原审被告）：罗克韦尔航运有限公司（ROCKWELL SHIPPING LIMITED）。住所地：Trust Company Complex, Ajeltake Road, Ajeltake Island Majuro, Marshall Islands MH 96960, The Republic of Marshall Islands.

代表人：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。

委托诉讼代理人：张圣裔，上海司盟律师事务所律师。

再审申请人中国水产科学研究院东海水产研究所（以下简称东海水产研究所）为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，不服宁波海事法院（2015）甬海法事初字第 36 号民事判决，向本院申请再审。本院于 2021 年 3 月 1 日作出（2020）浙民申 732 号民事裁定，提审本案。本院依法组成合议庭，并于同年 4 月 19 日公开开庭审理了本案，同年 7 月 16 日组织双方当事人对本案进行了补充调查。再审申请人东海水产研究所的委托诉讼代理人许光玉、韩克，被申请人普罗旺斯公司及达飞公司的共同委托诉讼代理人徐全忠、常浩到庭参加诉讼及调查，罗克韦尔公司的委托诉讼代理人沈克、张圣裔参加补充调查。本案现已审理终结。

农业部东海区渔政局（以下简称东海渔政局，原审审理期间变更为东海水产研究所）向一审法院提起本案诉讼，请求：1，判令普罗旺斯公司、达飞公司、罗克韦尔公司全额支付东海渔政局恢复天然渔业资源的费用人民币 15053900 元及该款相应利息（按中国

人民银行同期贷款利率自事故日 2013 年 3 月 19 日计至生效判决确定的履行之日); 2, 本案受理费及案涉债权登记费由普罗旺斯公司、达飞公司、罗克韦尔公司承担。2017 年 3 月 22 日, 东海渔政局变更其第 1 项诉请为: 判令普罗旺斯公司、达飞公司、罗克韦尔公司连带赔偿东海渔政局天然渔业资源损害恢复措施费用、评估等费用共计人民币 215050000 元(贰亿壹仟伍百零伍万元)及该款相应利息(按中国人民银行同期贷款基准利率自 2013 年 6 月 1 日计至生效判决确定的履行之日)。

事实和理由(综合东海渔政局 2017 年 3 月 22 日变更诉请前、后的书面陈述): 2013 年 3 月 19 日, 普罗旺斯公司所属、达飞公司光船租赁的“达飞佛罗里达”(CMA CGM FLORIDA)轮(以下简称“佛罗里达”轮)在中国长江口灯船东北约 124 海里处与罗克韦尔公司所属的“舟山”轮(CHOU SHAN)发生碰撞, 造成“佛罗里达”轮左舷船体及燃油舱破损, 泄漏燃油 613.278 吨。两轮分别向宁波海事法院设立非人身伤亡海事赔偿责任限制基金, 东海渔政局申请海事债权登记也经法院裁定准许。事故海域是我国海洋渔业资源最丰富的海区, 本次溢油事故对该海域的渔业资源造成了巨大的损失, 为减缓溢油事故对天然渔业资源的影响, 通过开展渔业资源人工增殖放流的恢复措施, 以有效恢复天然渔业资源, 需支出大量费用, 包括放流种苗费, 放流人工、运输、管理费, 调查、分析、与损害评估费。这些费用依法应由普罗旺斯公司、达飞公司、罗克韦尔公司全额承担。东海渔政局 2014 年 2 月 20 日起诉时诉请的恢复损害费用为人民币 15053900 元及相应利息, 现东海渔政局委托的农业部东海区渔业生态环境监测中心(以下简称监测中心)作出的

《佛罗里达轮与舟山轮碰撞燃油泄漏事故对天然渔业资源损害评估报告》(以下简称《渔业资源损害评估报告》), 认定天然渔业资源损害恢复措施费用、评估等费用共计人民币 215050000 元。

普罗旺斯公司、达飞公司在原审庭审中共同答辩称: 1. 东海渔政局主张的是船舶污染事故导致的海洋渔业自然资源损失。涉案碰撞地点及所谓船舶污染水域不在国家渔业行政主管部门的管辖范围, 根据《中华人民共和国海洋环境保护法》(以下简称《海环法》)的规定, 东海渔政局的主体资格不成立。且相比于地方性海洋与渔业局的职能设置, 东海渔政局作为区域性渔政渔港监督管理机构, 其职能更多的是区域性协调, 并不当然享有或取代地方性国家渔业行政管理部门; 2. 东海渔政局主张“佛罗里达”轮是“难船”无事实和法律依据, 故东海渔政局的索赔应属限制性债权; 3. 东海渔政局称其索赔数额源自监测中心所作的评估报告。该中心先后出具多份报告, 所依据基础数据、资料基本一致, 仅在分析或计算方法上存在差异, 但其结论却相差巨大, 明显存在随意性和非专业性, 不能作为定案依据; 4. 东海渔政局主张的污染情况不客观。《渔业资源损害评估报告》中关于“油膜扫海面积”、“严重污染面积”均非实测数据, 与上海海事局出具的《关于佛罗里达轮污染事故调查报告》(以下简称《污染事故报告》)中的数据及事实陈述相差较大, 完全未考虑事故后由主管部门组织协调的大规模清防污行动; 5. 东海渔政局所称的天然渔业资源损失不客观。东海渔政局未证明受污水域中石油类浓度均来源于本次事故, 对所涉区域渔业资源受损前、后的情况无全面、科学的调查分析。

罗克韦尔公司同意普罗旺斯公司、达飞公司的答辩意见, 并补

充：1. 涉案碰撞事故后的漏油船是“佛罗里达”轮，罗克韦尔公司作为“舟山”轮的船东对所谓的溢油所致天然渔业资源损失依法不承担任何责任，宁波海事法院在同事故发生的其他关联油污损害赔偿纠纷案件中也确定了这一点；2. 监测中心无合法鉴定资质，所出具的评估报告并非法律意义的鉴定报告，在有效性和证明力上并不优于其他证据。监测中心与东海渔政局同属农业部下属机构，两者自然存在利益关系，《渔业资源损害评估报告》的客观性、公正性令人质疑。监测中心在海洋污染事故监测过程中存在严重违反规定和标准的情形，其评估报告的内容也存在严重错误和违规情况；3. 事故发生后，东海渔政局至今未采取所谓的资源恢复措施，未主张并证明目前资源恢复情况，刻意隐瞒相关事实和证据。

原审法院经审理查明：2013年3月19日0032时，普罗旺斯公司所有并由达飞公司经营的“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°30.76' N, 124°53.55' E）发生碰撞，致使“佛罗里达”轮5号燃料油舱严重破损，除少量流入4号和5号货舱外，其余泄漏海中；4号燃料油舱破损，少量燃料油泄漏海中。上海海事局事后调查评估认定上述泄漏燃料油入海量共计约613.278吨。

当日0215时，上海海事局接交通运输部搜救中心转警：“佛罗里达”轮与“舟山”轮碰撞，据“佛罗里达”轮报，两船无损，后又报“佛罗里达”轮进水。0330时，上海海事局接“佛罗里达”轮船代公司报告，称船代公司已与船方取得联系，确认船舶安全，不需要救助。0450时，船代公司报告，“佛罗里达”轮第五舱进水，有油污泄漏。上海海事局即密切监督“佛罗里达”轮协议清污单位

上海夕阳环保科技有限公司（以下简称夕阳公司）的清污行动。在夕阳公司所派应急处置船舶因风浪无法到达事故现场的情况下，上海海事局、上海海上搜救中心先后协调、组织多家单位、公司参加应急行动，在当日约 1200 时协调清污船“东雷油 6”、“鑫安 019”轮从外高桥码头出发赶赴事故现场，1520 时协调东海救助局的“东海救 101”轮从鸡骨礁水域出发赶赴现场，后又陆续协调“海标 25”、“海巡 166”、“海特 111”、“联合正力”、“深潜号”等大型专业清污船赶赴现场。

碰撞事故当日 1602 时，“佛罗里达”轮申请驶往长江口 2 号锚地，未获得离开现场的准许。3 月 20 日 1625 时，鉴于恶劣的海况，“佛罗里达”轮获准向洋山港方向航行，3 月 21 日 0430 时，“佛罗里达”轮起锚向洋山港航行，“东海救 101”船、“东雷油 6”轮等船伴随并沿途清污，约 1730 时锚泊于 31° N、124° E 处（第一锚泊点，距洋山港东北 100 海里处），根据上海海事局的要求，在该处初步实施破损货舱内油污水的过驳作业。此后，该轮于 3 月 24 日 1310 时从第一锚泊点起锚继续往洋山港方向开航，期间有 6 艘专业清污船伴随并沿途清污，于 3 月 25 日 0805 时抵达洋山港检疫锚地（第二锚泊点，锚位 30° 28′ 08″ N、122° 29′ 07″ E），对该轮破损的第四、第五货舱内的油污水再次进行过驳作业。期间，有相关单位船舶在海上、港区进行清污作业。3 月 27 日 1210 时，“佛罗里达”轮靠泊洋山港冠东码头 4 号泊位，实施集装箱卸载及破损油舱内油污水过驳作业，从两个破损货舱内共过驳出约 230 立方米油污水，分别存放于“联合正力”、“夕环应急 7”轮。3 月 31 日约 0214 时，“佛罗里达”轮离泊，0258 时抵洋山港应急锚地抛

锚，“海巡 1091”轮、“东海救 101”轮现场守护，清污船“夕环应急 7”轮、“夕环应急 8”轮、“沪油燃供 1”轮、“沪油 3”轮在该“佛罗里达”轮船艙处布设围油栏，4 月 3 日 1805 时“佛罗里达”轮起锚驶往舟山，“东海救 101”轮等 6 艘清污船伴航，于 4 月 4 日抵达舟山六横岛的舟山中远船务工程有限公司船厂。据上海海事局事后统计，涉案应急处置行动共出动船舶约 195 艘次、飞机 120 架次、收油机约 17 台、人员约 4300 人次、围油栏约 6740 米，消耗吸油毡约 18880 千克、吸油拖栏约 13885 米、生物消油剂约 82000 千克、化学消油剂约 14120 千克，累计回收油污水约 1520 立方米、含油固体垃圾约 31.5 吨。对于溢油的监视监测和轨迹预测，上海海事局与烟台溢油应急技术中心联系，调取事发水域的溢油卫星图片，同时联系国家海洋局东海预报中心、上海环境科学研究院（以下简称环科院）、美国科学应用公司开展溢油扩散漂移模拟。2013 年 3 月 21 日，烟台溢油应急技术中心通过卫星遥感发现疑似油带面积约 19 平方公里，国家海洋局东海分局同日通过航空监测发现一长约 40 公里、宽约 30 米的长条形油污带，次日通过卫星遥感发现 4 处海面油膜总面积约 80 平方公里。3 月 21 日，总参航天监察局通过卫星遥感对事发海域进行监测，发现疑似溢油区 1 处，长约 19 公里，最宽处约 120 米，向西南方向呈带状扩散，22 日发现原带状油膜呈扩大趋势，形成南北两片溢油区，总面积约 40 平方公里。3 月 24 日以后，经监视未发现海面有大面积溢油。上海海事局于 2013 年 6 月 20 日向交通运输部海事局做出沪海危防（2013）367 号《关于“佛罗里达”轮污染事故调查报告》，报告详述了事故概况及调查情况、船舶概况和船员航次情况、天气与海况、事

故经过及溢油量调查、应急处置措施及过程、污染损害索赔及处罚情况等，在事故原因与责任部分指出，“该起污染事故由水上交通事故引发，‘佛罗里达’轮与‘舟山’轮发生碰撞导致‘佛罗里达’轮燃油舱破损，造成了该起污染事故。根据《海环法》第六十五条，碰撞两轮对该起污染事故负有责任”。2013年12月11日，上海海事局作出沪海事认字（2013）第0005号《船舶污染事故认定书》，认定两轮均对该起污染事故负有责任，并同日向“舟山”轮方的新兴航运股份有限公司作出（2013）030016号《海事违法行为通知书》，依据《海环法》第九十一条第1、2款的规定，处以30万元罚款的行政处罚。新兴航运股份有限公司于2013年12月24日向交通运输部海事局提出《重新认定申请书》，该局2014年1月24日作出海便函（2014）88号，认定碰撞两轮违反了《海环法》第65条赋予船舶的义务，两轮对污染事故负有对等责任；《防治船舶污染海洋环境管理条例》明确海事管理机构出具事故认定书的行为是判定当事人在船舶污染事故中的行政责任，未涉及到具体的船舶污染损害民事责任赔偿问题。

2013年4月，前述参与涉案应急处置行动的11家单位委托北京中英衡达海事顾问有限公司上海分公司（以下简称衡达分公司）与事故两轮船方协商谈判预付金及担保事宜，最终由衡达分公司分别向“佛罗里达”轮船方和“舟山”轮船方代收预付款各2500万元以及担保函各一份（信用担保各4500万元），并分别签订了现金预付协议和协议书。

2013年5月21日，罗克韦尔公司因船舶碰撞损害赔偿向普罗旺斯公司、达飞公司提起诉讼。2016年5月30日，浙江省高级人

民法院作出(2015)浙海终字第319号终审判决,认定“佛罗里达”轮与“舟山”轮对涉案碰撞事故各承担50%的责任。

另查明,2013年7月10日,原审法院作出(2013)甬海法限字第1号民事裁定书,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,东海渔政局在该院公告债权登记期间以涉案事故造成相关海域渔业资源损失为由,申请登记债权3343万元,该院于2013年12月20日裁定准许。2015年10月15日,该院作出(2015)甬海法限字第4号民事裁定书,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)。

前述由上海海事局协调组织参与应急处置行动的11家单位(企业)分别为交通运输部东海救助局(以下简称东海救助局)、交通运输部上海打捞局(以下简称上海打捞局)、交通运输部东海航海保障中心上海航标处(以下简称上海航标处)、交通运输部东海航海保障中心上海海事测绘中心(以下简称上海海事测绘中心)、洋山港海事局、浙江海事局、交通运输部东海航海保障中心宁波航标处(以下简称宁波航标处)、舟山海安溢油应急处理有限公司(以下简称海安公司)、宁波甬洁溢油应急服务有限公司(以下简称甬洁公司)、上海鑫安船务有限公司(以下简称鑫安公司)、上海晟敏投资集团有限公司(以下简称晟敏公司),这11家单位(企业)于2014年陆续向该院起诉,诉请达飞公司、普罗旺斯公司、罗克韦尔公司向其支付海难救助报酬(费用),该院受理后案号分别为(2015)甬海法商初字第441-447号、449-452号,在11案诉讼

中，除 441、442 号两案原告坚持其请求性质为海难救助报酬（费用）外，其他案件原告均变更主张其请求性质为清、防油污费用。

441 号案中东海救助局主张，2013 年 3 月 19 日至 4 月 5 日，其先后派遣“东海救”101 轮、115 轮、159 轮、195 轮以及应急反应救助队在长江口、洋山水域对“佛罗里达”轮进行了清污、护航、守护等救助作业，共产生救助费用、报酬 32522754.4 元（其中包括直升飞机费用 2946258 元），扣除已预先支付的 4478810 元，诉请 28043944.4 元（本金）。经调解，各方确认东海救助局涉案应急费用总额为 1308 万元（包括已支付的预付款）。

442 号案中，上海打捞局主张其救助费用总额为 24236830.5 元。生效判决认定：本案“深潜号”为特种用途船，2013 年 3 月 22 日 0845 时到达第一锚泊点（“佛罗里达”轮），3 月 24 日 1315 时起伴随“佛罗里达”轮驶往洋山港检疫锚地，于 25 日 0800 时抵达第二锚泊点，27 日 1800 时返航；“联合正力”轮为工程船，3 月 23 日 0800 时由“东海救 195”轮拖带驶往第一锚泊点，24 日 0120 时到达并靠妥“佛罗里达”轮对该轮实施抽油污水作业，其后伴随该轮于 25 日到达第二锚泊点后于 1005 时开始抽油污水直至 27 日 0100 时；“德泳”轮为拖船，于 2013 年 3 月 26 日 0940 时抵达第二锚泊点。判决认定，前述三船虽非专业清污船，但鉴于三船的涉案行动在防止油污扩大方面起到的重大作用，应参照相应清污船费用标准核定上海打捞局涉案行动发生的费用，判定三船清防污费用总额为 8958539 元。

443 号案中，上海航标处主张其清防污费用总额为 13414742 元。生效判决认定：“海巡 167”船于 2013 年 3 月 22 日 0945 时抵

达第一锚泊点抛锚、备车待航，此后进行补给（主要向“海巡 169”轮）、巡航、监测、布控、清污作业至 3 月 24 日 0955 时，3 月 25 日 0645 时到达洋山检疫锚地，1300 时起锚至溢油现场监测，1715 时接指令返航休整后赴外海监测，2300 时进吴淞口，3 月 26 日 0045 时靠妥“海巡 169”轮外挡，3 月 27 日 0930 时卸溢油器材，1300 时装载航标器材至 1400 时结束；“海巡 169”轮，3 月 20 日 1330 时抵达“佛罗里达”轮，此后随行该轮，3 月 22 日 1319 时接令在“佛罗里达”轮后机动点开展巡航溢油工作，3 月 23 日 0855 时接令在“佛罗里达轮”附近查油污，0951 时发现大量油膜，1150 时报告后开始清污，1345 时接令顺油污迹象找油并清污，1953 时抛锚。3 月 24 日 0900 时接令返上海港休整、补给，2200 时靠码头。3 月 25 日，修理人员上船修理罗经、电台，1530 时上消油剂。3 月 26 日 0830 时至 0910 时整理溢油器材，0950 时解缆离开码头，1735 时因船上设备管理人员身体严重不适、经上海航标处领导同意转向返航洋山港，2155 时到达，人员离船后在锚地锚泊待命。3 月 27 日 0810 时接令到指定区域寻油清污，0828 时起锚开航，3 月 30 日 1030 时接值班室电话回港，1830 时靠“海巡 167”轮外挡。3 月 31 日 1410 时至 1430 时从打捞船过驳器材到“海巡 167”轮。4 月 1 日 1011 时解缆离开“海巡 167”轮外挡，1025 时靠妥码头。4 月 2 日 1145 时备车开航，1943 时抛锚，4 月 3 日进行寻油清污作业，1555 时接指令返航，4 月 4 日 0925 时靠妥码头，0945 时至 1040 时过驳航标器材。判定该案清防污费用总额为 4120272 元。

444 案上海海事测绘中心主张清防污费用 5266725 元。生效判决认定：“海巡 166”轮装载消油剂、吸油毡等器材于 2013 年 3 月

22日0855时到达现场（“佛罗里达”轮第1锚泊点，此时该轮已驶离），1322时接指挥船通知离开现场巡视油污带，1340时起锚航行，1855时抛锚。3月23日0925时起锚，在附近巡视油污情况、喷洒消油剂消油，1200时在附近海域巡视油污，1910时抛锚。3月24日0838时起锚欲赴绿华山避风，0852时指挥中心同意，0925时右主机故障慢车行驶，2050时靠妥外高桥海事码头，2100时接通知全船进入应急待命。3月29日2200时接通知，解除应急待命状态，对“佛罗里达”轮应急行动结束。判定该案清防污费用总额为1243377元。

445号案洋山港海事局主张其费用总额为1705128元。生效判决认定：上海海上搜救中心（或上海海事局）通过洋山港海事局，委托中国船级社上海分社派遣验船师对“佛罗里达”轮受损后进港的安全性及溢油的可能性进行评估，该社安排两人在2013年3月24日1时30分登上“佛罗里达”轮，同日10时30分离船，同日出具安全性评估意见一份，2013年3月28日-29日，该社又安排两人到洋山港视察了“佛罗里达”轮的卸货情况；上海海上搜救中心同样委托上海市环境科学院使用长江口水体污染突发事故应急预案系统对油污飘散轨迹和范围开展模拟预测，并委托美国应用科学咨询公司根据美国海军和大气海洋局数据进行模拟和校验，同时委托中国海事局烟台溢油应急中心安排卫星跟踪监测。此外，上海海上搜救中心还委托上海裕曦保险公估有限公司（以下简称裕曦公司）派公估师对“佛罗里达”轮的漏油量进行的测算，该公司派徐根龙等人多次采集数据并于2013年6月30日形成报告称“佛罗里达”轮本次的漏油量为613.278吨。期间，石化检验站受托对海面

溢油样进行油指纹鉴定以确定漏油来自“佛罗里达”轮，该站对三个采样进行检验得出基本一致或相似的结论。在上海打捞局所属的“联合正力”轮在洋山港备航准备参与处置行动时，上海海上搜救中心调遣上海海平水上安会技术咨询有限公司（以下简称海平公司）所属拖轮“海平1”轮协助“联合正力”轮离开码头出航。生效判决在说理部分指出，本案洋山港海事局诉请的费用可分为四类：1. 上海市环境科学院、美国应用科学咨询公司、中国海事局烟台溢油应急技术中心三家的费用。洋山港海事局作为海事行政部门称这三家的成果为海面油污搜寻和清除提供了有效帮助，那么其费用理应由责任人承担，这三家的收费没有可对比标准，其金额很难评估，但衡达分公司作为预付金的保管方及与上述各方的谈判方，其不是法律服务机构，却以提供法律服务的名义从各方主张的金额中扣除部分费用作为其自己的法律服务费，产生的利益冲突足以使人对这三家主张费用的合理性产生怀疑，因此该院对这三家费用以其实际收取金额为准予以认定，即上海市环境科学院18万元、美国应用科学咨询公司54000元、中国海事局烟台溢油应急技术中心36万元。2. 裕曦公司对漏油量进行计算及石化检验站对海面溢油样进行比对产生的两项费用，裕曦公司的报告出具时间在2013年6月，报告中明确记载作为船舶污染事故调查和油污损害赔偿的专业技术依据，油量对比的委托在2013年4月15日，因此该院采信普罗旺斯公司等的抗辩意见，认为不属于清防污费用，不予认定。3. 中国船级社上海分社和海平公司的费用，洋山港海事局主张履行救助，但“佛罗里达”轮船方已经有BV船级社进行检验，关于“佛罗里达”轮总纵强度余量不多等结论并非中国船级社上海分社自己

的意见，而是其引用 BV 船级社的意见，中国船级社上海分社的主要作用是对“佛罗里达”轮的清防污行动提供安全方面的意见及评估“佛罗里达”轮是否会进一步发生漏油上，总体上属于清防污费用，而“海平 1”轮所拖的“联合正力”轮也是参与清防污行动，其费用原则上应由“联合正力”轮船方在另案中一并主张更为合理，该院对这两项费用认定为清防污费用，参考各评估报告意见，认为应急服务费 6000 元一小时的标准应指整个服务时间，并非指每人，而且第二次视察卸货不能按紧急标准计费，“海平 1”轮不应另计人员费用及出海费用加成，酌定中国船级社上海分社的费用为 10 万元，“海平 1”轮一工班费用为 6 万元。4. 洋山港海事局主张的管理费及利息损失，因洋山港海事局在本案中并非“佛罗里达”轮溢油事故应急处置的组织者，且其作为国家行政事业单位，参与清污是为了公共利益，而非从中谋取最大利益，在其成本之外再收取管理费并无法律依据，不予支持。综上，判定洋山港海事局各项合理费用共计 754000 元。

446 案浙江海事局主张费用总额 8206385 元。生效判决认定：2013 年 3 月 20 日，浙江海事局要求宁波海事局派“海特 111”轮前往相关水域参加上海海上搜救中心和上海海事局组织的清污行动，该轮于 3 月 22 日 0555 时抵达第一锚泊点指定现场滞航待命，15 时按指挥船指示编队回收溢油，1530 时施放扫油臂至 15 时 40 分因浪冲击剧烈收回，1630 时现场指挥同意开始返航并于次日 0830 时返回到宁波白峰岬峙海事基地码头。2013 年 3 月 29 日至 4 月底，宁波海事局派的“海特 111”轮、“海巡 113”轮多次在其辖区内巡航，未发现油污，也未进行清污作业。同样在 2013 年 3 月

29日至4月底，舟山海事局所属的“海巡 07339”轮、“海巡 07347”轮、“海巡 07346”轮、“海巡 07341”轮、“海巡 115”轮等轮在2013年4月的多次巡航过程中也未发现油污。判定费用总额为872600元。

447案宁波航标处主张费用总额为1371601元。生效判决认定：2013年3月19日下午，宁波航标处接指令为上海海事测绘中心所属的“海巡 166”轮参与“佛罗里达”轮溢油事故清污行动提供清污物资，至当晚22时，宁波航标处先后安排其宁波机关十余人员赴定海航标码头配合其定海站工作人员准备清污物资，并于次日8时开始为到港的“海巡 166”轮装载消油剂3500公斤（其中2500公斤从舟山海安溢油应急处理有限公司调拨）、吸油毡3000公斤[其中2000公斤从舟山海安溢油应急处理有限公司（以下简称海安公司）调拨]，以及吸油拖栏、喷洒装置等，“海巡 166”轮于当日0952时离码头，在赴清污现场时因风浪大在长涂岛附近避风，于21日1430时又回到定海航标码头再次装载吸油毡3000公斤和消油剂500公斤（从海安公司调拨）、围油栏500米、收油机1套，以及宁波航标处2临时采购的吊网、废油回收水桶、防水篷布等，“海巡 166”轮于当日21时驶离定海航标码头，宁波航标处派了5名员工随船出航，清污结束后，该5名员工于25日在外高桥码头下船返回宁波，“海巡 166”轮上未使用的设备与物质也运回还给了宁波航标处。“海巡 166”轮于3月22日0855时到达现场抛锚待命，当日与次日与其他单位的船舶一起参与了清污作业，24日接到通知避风于0852时起锚，并于当晚8时返回到上海外高桥码头。2013年3月26日，上海海事测绘中心出函确认收到宁波航标

处提供的收油机 1 套、喷洒装置 (PS40) 4 套、围油栏 (WQJ-1200) 500 米、充电器 1 个、吸油拖栏 (TL-Y220) 300 米、吸油毡 6 吨、消油剂 4 吨、废水回收塔 3 只、防水篷布 3 张。2013 年 4 月 25 日, 上海海事测绘中心出具证明, 吸油毡 6 吨及消油剂 4 吨全部消耗, 废水回收塔、防水篷布等已使用并处理, 其他设备物资归还。判定各项费用总额为 384701 元。

449 号案海安公司主张其费用总额为 1194745 元。生效判决认定: 海安公司于 2013 年 3 月 20 日向宁波航标处提供并运送至舟山航标码头吸油毡 80 包 (2 吨)、消油剂 125 桶 (2.5 吨)、捞油网 100 顶, 于 3 月 21 日再次提供并运送吸油毡 120 包 (3 吨)、消油剂 25 桶 (0.5 吨)。上述物资与宁波航标处提供的清污设备同时装载于上海海事测绘中心所属的“海巡 166”轮上, 该轮于 3 月 22 日到达事故现场参与了清污作业。2013 年 3 月 28 日, 海安公司从其自家仓库提取吸油毡 (2 吨)、消油剂 (3 吨) 及动态式斜面吸油机 1 台, 充气式围油栏 100 米, 船用喷油装置 1 台至其所属的“海安清 1”轮和“海安清 2”轮, 并于 4 月 2 日回归仓库。海安公司称其于 2013 年 3 月 29 日接海事主管机关的指令, “海安清 1”轮和“海安清 2”轮从 2013 年 3 月 29 日起处于为“佛罗里达”轮溢油事故紧急待命状态直至 4 月 2 日 22 时结束。判定费用总额为 32 万元。

450 号案甬洁公司主张费用总额为 479174 元。生效判决认定: “甬洁 1”轮系油船, 2013 年 3 月 29 日至同月 31 日, 该轮在北仑码头靠泊。3 月 30 日期间, “甬洁 1”轮曾离开梅山满洋码头, 靠泊北仑四期码头, 后靠泊大树渔业码头; 考虑到甬洁公司所有的“甬

洁 1” 轮在码头停泊属实，在此期间可能丧失其他商业机会，为鼓励开展清防污作业，对甬洁公司主张的费用予以适当保护，考虑甬洁公司船舶种类、大小、输出功率、人员配备和靠泊时间，认定该合理费用为 100000 元。

451 号案鑫安公司主张其费用总额为 25276149 元。生效判决认定：“鑫安 019” 轮系油污水处理船，于 2013 年 3 月 20 日 1030 时抵达事故现场（碰撞点）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，该轮抵达洋山港检疫锚地，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，该轮从洋山驶往嵎山锚地。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 018” 轮系油船，2013 年 3 月 26 日至 27 日，该轮到达抢险现场，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” 轮接海事部门通知，解除应急待命，共作业 6 天，待命 6 天。判定，两轮清防污费用总额为 4940979 元。

452 号案晟敏公司主张其费用总额为 30572508 元。生效判决认定：“东雷油 6”轮系油污水处理船，所有人为晟敏公司。2013 年 3 月 20 日 0625 时“东雷油 6”轮装载清污物资和人员到达碰撞事故地点，于 1022 时开始清污作业。3 月 21 日，“东雷油 6”轮伴随“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“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“佛罗里达”轮附近抛锚（第一锚泊点）。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“佛罗里达”轮附近清污，后“东雷油 6”轮跟随“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，共使用 19 小时。3 月 25 日 1030 时至 1840 时，“东雷油 6”轮在“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嵎山锚地，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”轮到达原告公司码头，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，共作业16天，待命1天。

“东雷油3”轮系油污水处理船，所有人为晟敏公司。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“佛罗里达”轮附近抛锚。3月27日，该轮尾随“佛罗里达”轮发现油膜立刻清理；“佛罗里达”轮靠码头后，“东雷油3”轮沿“佛罗里达”轮进港路线搜寻油污；1605时至1830时，该轮发现油污进行清理，后在洋山检验检疫锚地抛锚。3月28日1830时，“东雷油3”轮驶往洋山；2130时，该轮靠妥大洋山码头，后卸载油污水；清污行动结束，共作业3天，待命7天。

“名洋166”轮系油船，2013年3月22日，该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“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，前往洋山检验检疫锚地；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，该轮发现油污清除。3月27日0700

时，该轮沿“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，清污行动结束，共作业6天。判定，三轮清防污费用总额为9234027元。

就涉案渔业资源损害，东海渔政局于2013年3月29日向监测中心出具授权委托书，委托后者就“佛罗里达”轮与“舟山”轮碰撞溢油事故所致渔业资源损害进行取样检测、调查监测并作出鉴定、评估报告。双方同日签订付款协议书，约定前述渔业资源损害调查与鉴定项目的总经费为45万元，包括现场监测、样品分析、数模计算、资料收集、旅差、报告编制等，经费等事故处理结果后一并拨付。2013年8月12日，东海渔政局委托环科院对碰撞事故溢油污染面积进行评估（包括进行油膜扩散数值模拟和根据实际观测情况计算污染面积）并出具报告，该评估项目费用为10万元，在渔业资源损失获赔后10日内一次性支付。

监测中心接受委托后，先后制作过4份报告。1.2013年7月22日《渔业污染事故鉴定报告》[(2013)东渔环(鉴)字第(003)号]。报告关于两船碰撞情况、上海海事局组织实施的应急处置行动、溢油事故概况（包括“佛罗里达”轮船动态）的陈述与上海海事局的《污染事故调查报告》（东海渔政局证2）基本一致。报告称东海渔政局组织监测中心于2013年3月29日—4月1日对事故海域开展现场监测调查（P1）。结论指出，2013年3月19日发生在长江口外的溢油事故造成了海域大面积污染，通过类比分析和现状调查，确定613.278吨泄漏量造成的油污染对渔业资源造成损失的范围为1418.512平方公里，溢油造成鱼类鱼卵的损失量为

10639 万粒、仔鱼 8511 万尾、鱼类幼体 1304 万尾、虾类幼体 667 万尾、蟹类幼体 247 万只、头足类幼体 118 万尾。为减缓油污染事故对天然渔业资源的影响，通过开展渔业资源人工增殖放流的恢复措施，以有效补充天然渔业资源幼体。恢复天然渔业资源所需费用为 3313 万元，本次调查分析与损害评估费用 30 万元。

2. 与前份报告同名、同字号的签发日期为 2013 年 10 月 22 日的正式报告（该报告封面名称《2013 年 3 月 19 日佛罗里达轮与舟山轮碰撞燃油泄漏事故对天然渔业资源损害评估报告》），东海渔政局起诉时提交了同字号简式报告复印件。该报告最终结论为：2013 年 3 月 19 日发生在长江口外的溢油事故造成了海域大面积污染，通过模拟计算、分析和现状调查，确定油污染对渔业资源造成损失的范围为 625.4 平方公里，溢油造成鱼类鱼卵的损失量为 4691 万粒、仔鱼 3752 万尾、鱼类幼体 575 万尾、虾类幼体 294 万尾、蟹类幼体 109 万只、头足类幼体 52 万尾。恢复天然渔业资源所需费用为 1505.39 万元，其中放流苗种费用 1328.11 万元，放流人工、运输、管理费为 133 万元，本次调查、分析与损害评估费用 44.28 万元。

2014 年 7 月，由农业部、环境保护部联合发布的《中国渔业生态环境状况公报（2013 年度）》与前述 1、2 份报告有一定的联系。《公报》第五章“渔业水域污染事故与自然灾害”部分，表 1 载明 2013 年度东海区海洋污染事故 2 起，造成经济损失（海洋）1512 万元，在“部分典型渔业污染事故”列举中陈述，“2013 年 3 月，在东海‘佛罗里达’轮碰撞发生溢油事故，污染面积达 1400 多平方公里，致使鱼卵、仔鱼、鱼、虾、头足类等幼体死亡，造成

重大经济损失”（公报 P37-38 页）。该《公报》编制说明部分指出，本公报由中国水产科学研究院和农业部渔业生态环境监测中心负责编制，相关数据、资料由全国渔业生态环境监测网所属监测中心（站）、农业部渔政局、全国各省（区、市）渔业行政主管部门（局）和各海区渔政局提供；公报在编制过程中广泛征求了各有关方面的意见，并通过了评审专家组的审定。

3. 东海渔政局称其在债权申报时（2014 年）自行出具的推算报告（无时间落款）。该报告系简式报告，在第 2 部分“溢油污染扩散范围推算”中陈述，“3.19”溢油事故发生在长江口灯船东北约 124 海里处，先后又转移至该灯船东偏南约 76 公里处、洋山引航检疫锚地和洋山港冠东 4#泊位。根据海事部门的报告，本次事故造成约 613.278 吨燃料油泄漏入海，溢出油类主要为燃料油 180CST 和 80CST。为了解溢油污染扩散情况，委托环科院开展溢油污染扩散范围的模拟，溢油扩散面积至少为 564.62 平方公里。该报告结论：溢油造成鱼类鱼卵的损失量为 4235 万粒、仔鱼 3388 万尾、鱼类幼体 507 万尾、虾类幼体 266 万尾、蟹类幼体 90 万只、头足类幼体 47 万尾。恢复天然渔业资源所需种苗费用为 1484.48 万元，放流人工、运输、管理费为 148.45 万元，本次调查、分析与损害评估费用 45 万元。

4. 落款时间 2016 年 1 月 18 日的《2013 年 3 月 19 日佛罗里达轮与舟山轮碰撞燃油泄漏事故对天然渔业资源损害评估报告》（东海渔政局证 8），字号为（2016）东渔环（鉴）字第（001）号“渔业污染事故鉴定报告”。该报告首次陈述，监测中心在 2013 年 5 月 8 日至 11 日对事故海域开展现场监测调查，详述了该次现场监测

的过程及结论。对于污染面积，该报告根据环科院出具的《污染面积评估报告》（东海渔政局证7），确定以各发现油污的观测点连线后的模拟漏油油膜扫海总面积的10%为严重污染范围，即以1800平方公里作为污染损害面积。该报告最终结论为：涉案溢油事故对渔业资源造成损失的范围为1800平方公里，造成鱼卵的损失量为192600万尾、仔鱼835200万尾、鱼类的损失量为2867084万尾、虾类损失量为52007392万尾、蟹类损失量为1087963万只。恢复天然渔业资源所需种苗费用为20950万元，放流人工、运输、管理费为500万元，本次调查、分析与损害评估费用45万元，溢油污染面积评估费用10万元。监测中心的工作人员沈新强作为东海渔政局方的专家证人在庭审中陈述，监测中心接受东海渔政局委托后曾先后作出过四份报告，鉴定人均为沈新强、晁敏、袁骐、蒋玫，由王云龙签发。四份报告、一份公报的主要数据如下表：

	2013 年7月22 日报告 (报告 一)	2013 年10月 22日报告 (报告 二)	201 4年简式 报告(报 告三)	2013 年度公报 (2014年 7月发布)	2016 年1月18 日报告 (报告 四)
污 染 面积 (平 方公里)	1418.512	625.4	546.62	1400	1800
鱼 卵 损失 (万 粒)	10639	4691	4235		192600

平均值 (万粒/ 平方公里)	7.5	7.5	7.75		107
仔鱼 (万尾)	8511	3752	3388		835200
平均值 (万尾/ 平方公里)	6.0	6.0	6.2		464
鱼类幼体 (万尾)	1304	575	507		鱼类损失 2867084
平均值 (万尾/ 平方公里)	0.92	0.92	0.93		1592.82
虾类幼体 (万尾)	667	294	266		虾类损失 52007392
平均值 (万尾/ 平方公里)	0.47	0.47	0.49		28893
蟹类幼体 (万尾)	247	109	90		蟹类损失 1087963

平均值 (万尾/ 平方公里)	0.174	0.174	0.165		604.424
头足类幼 体(万尾)	118	52	47		
平均值 (万尾/ 平方公里)	0.083	0.083	0.086		
放流恢复 费用(万 元)	3343	1505.39	1677.93	小于1512	21505
平均值 (万元/ 平方公里)	2.3567	2.4071	3.0696	小于1.08	11.9472

为确定涉案溢油形成的海域污染面积情况,东海渔政局于2013年8月12日向环科院出具授权委托书,委托后者对“佛罗里达”轮与“舟山”轮碰撞事故所致溢油污染面积进行评估(包括进行油膜扩散数值模拟和根据实际观测情况计算污染面积)并出具评估报告,评估费用为10万元,在渔业资源损失赔偿后10日内一次性支付。环科院于2014年1月31日出具了报告(原告证7)。该报告认为事故漏油总量为600吨左右:其中碰撞事故发生点由于泄漏强

度较大、尚未做任何修复补救措施，因此估计该点泄漏量最多，确定为 150 吨；2 天后“佛罗里达”轮驶往第一锚泊点，行进中仍有漏油，估计该过程（13 个小时）中近 80 吨漏油，第一锚泊点估计漏油 100 吨；船舶进行部分维修后继续驶往洋山港检疫锚地，行程中（19 小时）估计漏油 50 吨，到达检疫锚地后估计漏油 50 吨，船舶驶入冠东 4 号泊位过程中漏油估计 5 吨，停泊该泊位后仍有少量漏油估计为 5 吨；事故处理全过程中估计回收油品 160 吨。数值模拟对四个地点的漏油量进行模拟计算，对航行过程中的漏油和回收油量不做计算，从事故发生向后连续 16 天的溢油轨迹和油膜扫海总面积进行模拟计算。报告结论为：模拟溢油事故发生 16 天后，分散在海域表面的油品总量为总泄漏量的 59%，部分油品挥发总量为泄漏总量的 29%。计算事故发生之后 16 天内油膜扫海总面积（统计油膜厚度大于 40nm—纳米）为 21800 平方公里。根据事故后海事局组织的应急行动中获取的观测、搜索资料及数据，观测到的位置分布范围与计算结果中的油膜扫海范围基本重合，且由于模拟计算仅模拟漏油 4 个点位而未计算航行过程的泄漏，模拟扫海面积少于实际出现的油膜扫海面积。如果仅考虑观测到油膜位置的分布情况，将所有观测点位与模拟范围进行叠加后，最外测观测点连线范围内的总面积为 18000 平方公里。

2019 年 5 月 8 日，东海水产研究所原审代理律师向原审法院提交了以下材料：1. 农业农村部渔业渔政管理局 2019 年 4 月 22 日向东海水产研究所出具的“指定索赔单位的函”，内称，2013 年 3 月 19 日“佛罗里达”轮与“舟山”轮碰撞致“佛罗里达”轮船体破损、燃油泄漏入海，造成我国渔业资源严重损失。本次事故的处

理及索赔工作由原东海渔政局负责，因机构改革，原东海渔政局主体资格不再，特指定你所承接本次油污损害事故的索赔事宜；2. 东海水产研究所向该院提出的变更诉讼主体申请书，该所的事业单位法人证书、授权委托书；3. 前述监测中心4份报告中的第1、3份报告。在各方2019年5月15日调解协商会议中，该院将前述材料交普罗旺斯公司、达飞公司、罗克韦尔公司，限期要求其书面提出意见。普罗旺斯公司、达飞公司2019年6月21日书面函称，涉案索赔依法应由国家海事行政主管部门提起，且东海区渔政局并非《海环法》第五条所谓的渔业行政主管部门；即使东海区渔政局因机构改革而主体资格消灭，根据民诉法的相关规定，其民事权利由承继其权利义务的主体继续履行。本案中东海渔政局未提供国务院关于裁撤机关和人员编制的通知、未提供裁撤后的承继机关及其职责方面的证据，渔业渔政管理局的指定无法律依据；东海水产研究所并无渔业资源、海洋环境的监督管理职责，不是《海环法》第五条规定的国家渔业行政主管部门。综上，法院应当驳回起诉。

原审法院认为：本案系“佛罗里达”轮因与“舟山”轮碰撞而破损燃油泄漏致油污区渔业资源受损的船舶污染损害责任纠纷，在性质上属海事侵权纠纷。普罗旺斯公司、达飞公司、罗克韦尔公司均系境外公司，本案诉讼属涉外诉讼。涉案船舶碰撞点、溢油区域均在我国海域，事故发生后，罗克韦尔公司，达飞公司、普罗旺斯公司分别就涉案船舶碰撞事故造成的非人身伤亡损失先后向该院申请设立海事赔偿限制责任基金并得以准许，东海水产研究所在该院债权登记公告期间就涉案费用申请债权登记获得准许，并诉至该院，故根据《中华人民共和国民事诉讼法》第二百六十五条的规定，

该院对本案享有管辖权。本案相关的侵权事实、受损海域均在我国境内，各方庭审中也均确认适用中华人民共和国法律，故根据《中华人民共和国民事诉讼法》第四十四条的规定，本案应适用中华人民共和国法律。

根据各方当事人的诉辩意见，该院归纳各方争议焦点并评析如下：

一、东海水产研究所的主体资格

本案“佛罗里达”轮与“舟山”轮碰撞、“佛罗里达”轮破损溢油，对污染海域的渔业资源造成损害，根据我国《海环法》第八十九条第二款的规定，应“由依照本法规定行使海洋环境监督管理权的部门代表国家对责任者提出损害赔偿要求”。该法第五条第三、四、五款对于船舶污染海洋环境的监督管理按各自管辖范围、管辖对象（如港区的划分、船舶种类—非渔业、非军事船舶—的划分）的不同，分别规定了三类职能部门，即国家海事行政主管部门、国家渔业行政主管部门和军队环境保护部门，第六款规定，沿海县级以上地方人民政府行使海洋环境监督管理权的部门的职责，由省、自治区、直辖市人民政府根据本法及国务院有关规定确定。《最高人民法院关于审理海洋自然资源与生态环境损害赔偿纠纷案件若干问题的规定》[法释（2017）23号]第三条规定，《海环法》第五条规定的行使海洋环境监督管理权利的机关，根据其职能分工提起海洋自然资源与生态环境损害赔偿诉讼，人民法院应予受理，第四条第二款中也对损害涉及不同区域或者不同部门、不同损害应由其他依法行使海洋环境监督管理权的机关索赔的情况，规定人民法院可书面告知其他依法行使海洋环境监督管理权的机关。我国《渔业

法》第一条规定，为了加强渔业资源的保护、增殖、开发和合理利用，发展人工养殖，保障渔业生产者的合法权益，促进渔业生产的发展，适应社会主义建设和人民生活的需要，特制定本法。第六条第一款规定，“国务院渔业行政主管部门主管全国的渔业工作。县级以上地方人民政府渔业行政主管部门主管本行政区域内的渔业工作。县级以上人民政府渔业行政主管部门可以在重要渔业水域、渔港设渔政监督管理机构”，第七条第二款规定，“海洋渔业，除国务院划定由国务院渔业行政主管部门及其所属的渔政监督管理机构监督管理的海域和特定渔业资源渔场外，由毗邻海域的省、自治区、直辖市人民政府渔业行政主管部门监督管理”。根据前述法律、法规的规定，渔业行政主管部门是海洋环境中涉渔事项的职能部门，有权就船舶污染造成的渔业资源损害代表国家提起诉讼。农业部农人发（1996）34号文件《关于农业部东海区渔政渔港监督管理局职能配置、机构设置和人员编制的批复》，明确东海区渔政局为部属渔政渔港监督管理机构，业务工作归口农业部渔业局管理。涉案溢油污染海域在东海区渔政局管辖范围，该局诉请渔业资源损害赔偿的主体资格依法成立，普罗旺斯公司、达飞公司、罗克韦尔公司辩称东海渔政局无原告主体资格，系对相关法规理解有误，不予采纳。

2018年国务院机构改革之后，东海渔政局的直接上级管理机构农业农村部渔业渔政管理局于2019年4月发函称，东海渔政局因机构改革而主体资格不再，并特别指定东海水产研究所承接本次油污损害事故的索赔事宜。该院认为，东海渔政局因机构改革而主体资格不再，作为其直接上级管理部门及国家渔业行政主管部门，农业农村部渔业渔政管理局指定东海水产研究所承接本次油污损

害事故的索赔事宜，并无违法之处，且本案法庭调查、辩论已终结，由东海研究所承接本案诉讼对普罗旺斯公司、达飞公司、罗克韦尔公司的程序权利、实体权利均无应予考虑和注意的影响，且利于更快处理涉案纠纷以维护公共利益。达飞公司、普罗旺斯公司对此的异议，该院不予采纳。

二、涉案渔业资源受损情况及损害赔偿数额的确定

虽然“佛罗里达”轮因碰撞破损、燃油泄漏致相应海域污染的概括事实清楚，油污影响水质与渔业资源受损之间的因果关系在理论上也可以确认，但就渔业资源损害赔偿而言，东海水产研究所对泄漏燃油实际造成海域污染的面积、受污海域的污染程度及其对渔业资源的影响程度是否一致（即实际造成渔业资源损失的污染海域面积）、污染对渔业资源造成损害的程度（即在确定造成渔业资源损害后对比渔业资源受污前后数据，对损害或损失进行量化）依法承担证明责任。

就涉案渔业资源受损情况，东海渔政局委托的监测中心先后出具过四份报告，东海渔政局根据这些报告调整变更其诉讼请求，由起诉时的 1505.49 万元，最终确定依据 2016 年报告诉请索赔 21505 万元。应当指出的是，东海渔政局主张渔业资源受损的基础和逻辑是：达到致损程度的油污直接、一次性影响到渔业资源，东海水产研究所诉请对该受损资源进行人工增殖放流的费用，东海水产研究所未主张或证明这种油污对渔业资源长期、多次的影响（如渔业资源长期不可恢复、该资源可能的周期性产出等，否则增殖放流就不现实），故渔业资源受损的情况在油污、致损出现的短时间内即成为确定、客观的事实，不会再随着时间的延长而变化。由监测中心

相同人员参与、负责并出具的四份报告中，就污染致损面积、致损程度两项关键数据，第二、三份报告差别均不大，前三份报告中各类资源单位面积平均受损量差别不大，第一、四份报告的污染面积差别不大，但第四份报告单位面积平均受损量就可直接比对的鱼卵损失、仔鱼损失分别是前者的 14 倍余和 77 倍余，且第四份报告未再如前三份报告一样仅区分统计鱼类、虾类、蟹类幼体，而径行以种类（未区分成、幼）统计。根据第四份报告的数据，每平方公里平均受损的鱼类、虾类、蟹类的数量分别为 1592.8 万尾、28893 万尾和 604.4 万尾（平均每平方米分别是 19.92 尾、288.93 尾和 6.044 尾），而根据第一份报告的数据，每平方公里平均受损的鱼类、虾类、蟹类幼体量分别为 0.919 万尾、0.47 万尾和 0.174 万尾，幼类在种类中的占比分别是 0.577‰、0.0163‰和 0.288‰。在“佛罗里达”轮船船动态已确定进而可能严重污染致害的区域可大致确定，相关受损海域事故前资源数据资料早已存在，事故后监测中心完成现场检测后才分析出具报告的情况下（即使存在所谓的 2013 年 5 月 8 日至 11 日的第 2 次现场检测，第 1 份报告也是在 2013 年 7 月 22 日出具），肯定相同专家团队基于相同资料、相同规则应当有相对稳定的专业分析和判断这一基本生活经验，对第四份报告中受损资源量数据巨高于其他报告（至少是单位面积平均资源受损数据），东海水产研究所的解释（如其证 17、18）都缺乏说服力。该院注意到，2013 年 7 月份后出具的前三份报告均未提及所谓的“2013 年 5 月 8 日至 11 日的第 2 次现场检测”，也未提及和使用第四份报告中陈述和使用的第二次现场检测数据。

对油污致损面积的确定，该院注意到，第一份报告采用“类比

分析和现状调查”，确定“油污染对渔业资源造成损失的范围为1418.512平方公里”；第二份报告中称环科院采用中质燃料油180作为模拟油品对溢油污染扩散范围进行了模拟，根据模拟计算与分析，结合现状监测，确定“油污染对渔业资源造成损失的范围为625.4平方公里”；报告三称“为了解溢油污染扩散情况，委托环科院开展溢油污染扩散范围的模拟，溢油扩散面积至少为564.62平方公里”；第四份报告、特别是其所依据的环科院《污染面积评估报告》（其证7），对报告二、三中的溢油模拟情况，如该模拟实际存在，其与第四份报告中所称的模拟之间的关系等均未予涉及。第四份报告确定油污致损范围的三个基本数据，事故后16天内油膜扫海总面积2.18万平方公里、实测油膜中心点位连线总面积1.8万平方公里（与前者叠合）、连线范围内至少10%的面积（1800平方公里）受到严重污染，其中的扫海面积是基础，该数据是对四点（碰撞点、第一锚泊点、洋山港检疫锚地、泊位）预估漏油量在16日内扩散、漂移的纯粹计算、模拟数据，对碰撞、溢油事故发生后由上海海事局组织进行的大规模应急处置行动未予应有的考虑。根据本案事实，碰撞事故发生后的次日（3月20日），上海海事局调派的清污船即抵达碰撞溢油现场开始清污作业，其后更多船舶及时在“佛罗里达”轮四个点位（碰撞溢油点、第一锚泊点、洋山港检疫锚地、泊位）清、防污，清污船全程伴随“佛罗里达”轮并沿途清污，为监测、搜寻油污，在应急行动期间上海海事局还组织多架次直升机空寻、多地海事局的船艇出海搜寻，委托环科院、美国应用科学咨询公司、中国海事局烟台溢油应急技术中心通过卫星资料、计算机模拟等方式查找、判断油污动态。整个应急处置行

动（不包括“佛罗里达”轮协议清污单位实际进行的清污行动）起诉到法院的清防污费用（船舶费用、清防污材料费用、人工费用、监测费用等）共计14424万元。在“佛罗里达”轮各停泊点均有船舶持续清污、航程中均有清污船伴随清污，天空及海面有飞机、卫星、船艇搜寻，随时有船舶待命清污的情况下，难以想象有大面积油污的扩散和漂移扫海。

根据前述分析，综合四份报告的内容及2014年7月由农业部、环境保护部联合发布的《中国渔业生态环境状况公报（2013年度）》公开发布的数据，该院认为第二份报告更为客观真实，且因《中国渔业生态环境状况公报（2013年度）》的公布而具有更强的公信力和说服力，故采纳第二份报告的数据，即“佛罗里达”轮溢油污染对渔业资源造成损失的范围为625.4平方公里，恢复这些天然渔业资源的放流苗种费用为1328.11万元，放流人工、运输、管理费为133万元，调查分析评估费用为44.28万元。事故至今东海水产研究所一直未对油污受损海域实际采取恢复放流措施，因为生物资源的流动性、再生性特点，对该海域渔业资源的自然恢复情况、程度应予考虑，同时亦应考虑事故至今的物价因素，两项因素对相关费用的反向影响予以扣抵。

三、普罗旺斯公司、达飞公司、罗克韦尔公司应承担的赔偿责任

根据本案证据和事实，“佛罗里达”轮因与“舟山”轮碰撞发生燃料油泄漏，对我国相关海域的渔业资源造成损害，东海水产研究所诉请受损渔业资源的放流恢复费用。我国《海商法》对船舶碰撞的赔偿责任、海事赔偿责任限制均有别于我国《侵权责任法》的

相关规定，根据《侵权责任法》第五条的规定、“佛罗里达”轮燃油污染我国海域的事实，对于普罗旺斯公司、达飞公司、罗克韦尔公司的赔偿责任应适用《2001年国际燃油污染损害民事责任公约》（以下简称《燃油公约》）、《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》（以下简称《油污司法解释》）及我国《海商法》的相关规定。根据《燃油公约》第一条第（三）项、第（九）项1、第二条、第三条第一款，《油污司法解释》第四条、第九条第（四）项的规定，就“佛罗里达”轮作为漏油船造成的渔业资源损害，普罗旺斯公司作为该轮所有权人、达飞公司作为该轮的登记光租人，理应对受损渔业资源的合理恢复措施费用承担赔偿责任。罗克韦尔公司系“舟山”轮所有权人，该轮并非漏油船，东海水产研究所诉请罗克韦尔公司承担赔偿责任或连带赔偿责任，无事实与法律依据。

普罗旺斯公司、达飞公司已在该院就涉案事故设立海事赔偿责任限制基金，根据我国《海商法》第二百零七条第一款第（三）项、《油污司法解释》第五条第二款的规定，涉案渔业资源损害赔偿属于限制性海事债权，普罗旺斯公司、达飞公司有权享受海事赔偿责任限制，东海水产研究所将要采取的恢复渔业资源的合理措施产生的费用应在普罗旺斯公司、达飞公司为本次事故设立的海事赔偿责任限制基金中依法受偿。

综上，东海水产研究所代表国家提出的本案渔业资源损害赔偿请求，部分合法有理，该院予以支持。经该院审判委员会讨论决定，依照《燃油公约》第一条第（三）项、第（九）项1、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

（三）项，《油污司法解释》第四条、第九条第（四）项、第十九条，《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、第二百六十五条，《中华人民共和国涉外民事关系法律适用法》第四十四条的规定，原审法院于2019年6月25日判决：一、东海水产研究所对普罗旺斯公司、达飞公司享有受损渔业资源恢复费用1505.39万元的海事债权；二、东海水产研究所就上述债权参与普罗旺斯公司、达飞公司为本案所涉碰撞事故设立的非人身伤亡海事赔偿责任限制基金的分配，东海水产研究所受领经分配所得的赔款后交纳入国库账户；三、驳回东海水产研究所的其他诉讼请求。本案原审案件受理费1117050元，由东海水产研究所自行承担1038854元，普罗旺斯公司、达飞公司负担的78196元与东海水产研究所支付的“佛罗里达”轮债权登记费1000元在基金分配时先行拨付。

东海水产研究所不服向本院申请再审称：一、两船互有过失碰撞导致一船漏油污染环境的，非漏油船方应依法按其过错比例承担污染损害赔偿赔偿责任。原审判决基于对法律的错误理解得出东海水产研究所不能向非漏油船方主张权利的结论，应予纠正。本案污染事故因普罗旺斯公司所有并由达飞公司光租的“佛罗里达”轮与罗克韦尔公司所有的“舟山”轮互有过失碰撞所致。根据我国《侵权责任法》第十六条及《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》（以下简称《环境侵权司法解释》）第五条的规定，尽管“舟山”轮没有漏油，但其因部分驾驶过失与“佛罗里达”轮发生碰撞进而导致“佛罗里达”轮漏油造成污染，属于上述法条规定的有过错的第三人，应以其过错程度承担污染损害赔偿

偿责任。根据另案判决，“舟山”轮方应对案涉碰撞事故承担 50% 的责任，故“舟山”轮方按 50% 过错比例对本案事故造成的受损渔业资源恢复费用承担责任。本案事故引发的其他关联船舶污染损害责任纠纷案件最高人民法院已作出再审判决，再审判决对罗克韦尔公司提出的所谓“谁漏油、谁负责”、非漏油船方依法不对本案事故造成的污染损害承担责任的观点予以否定。故原审判决以《燃油公约》第三条第一款、《油污司法解释》第四条的规定，认定罗克韦尔公司不承担涉案事故污染损害赔偿赔偿责任，属于理解与适用法律错误。二、原审判决未对东海水产研究所主张利息的请求进行审理，却在未说明任何理由、没有任何法律依据的情况下驳回东海水产研究所的利息诉请，明显属于遗漏判项。综上，东海水产研究所依照《中华人民共和国民事诉讼法》第二百条第（六）、（十一）项之规定向本院申请再审，请求：1. 撤销原审判决第一项，维持第二项，即改判为东海水产研究所对普罗旺斯公司、达飞公司享有受损渔业资源恢复用人民币 15053900 元及利息（自 2013 年 6 月 1 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实际受偿之日止）的海事债权。东海水产研究所就上述债权参与普罗旺斯公司、达飞公司为本案所涉的碰撞漏油事故设立的非人身伤亡海事赔偿责任限制基金的分配；2. 请求撤销原审判决第三项，改判东海水产研究所对罗克韦尔公司享有受损渔业资源恢复费用人民币 7526950 元及利息（自 2013 年 6 月 1 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实际受偿之日止）的海事债权。东海水产研究所就上述债权参与罗克韦尔公司为本案所涉的碰撞漏油事故设立的非人身伤亡海事赔偿责任限制基金的分配；3. 东

海水产研究所从普罗旺斯公司、达飞公司及罗克韦尔公司设立的两个海事赔偿责任限制基金受偿的债权总额以人民币 15053900 元及利息（自 2013 年 6 月 1 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实际受偿之日止）为限。4.判令普罗旺斯公司、达飞公司、罗克韦尔公司承担本案诉讼费用、债权登记费。

普罗旺斯公司、达飞公司共同答辩称：一、东海水产研究所未在法律规定的期限内提出再审申请。二、再审程序是对生效判决可能出现的重要错误而赋予当事人的特别救济程序。东海水产研究所在未提出上诉的情况下直接提起再审申请于法无据。三、原审判决适用法律及对法律理解正确，船舶碰撞漏油事故导致的污染损害，非漏油船无需承担赔偿责任。无论是《燃油公约》还是《CIC 公约》其立法精神均是一样，即责任归责均适用严格责任一无过错责任，本案系涉外案件，《燃油公约》应当是本案适用的法律之一，本案应适用谁漏油谁承担的归责原则。最高人民法院在相关案件中错误地引用了归责原则，同时，我国并非判例法国家，最高人民法院有关“佛罗里达”轮其他案件的判决不能在本案中适用。对于利息的索赔。考虑到天然渔业资源的苗种恢复等因素，渔业资源的损失和其他损失不一样，渔业资源损失可以回流，在没有证据显示实际投放或投放时间和事故时间不一致的情况下，利息的起算点也是不一致的，东海水产研究所亦没有向法院提交任何新证据证明其已实际投放，采取了恢复措施，即已实际发生了费用。结合本案与其他案件的基金分配，东海水产研究所主张的利息不应得到支持。综上，请求驳回东海水产研究所的再审申请。

罗克韦尔公司答辩称：同意普罗旺斯公司、达飞公司的答辩意

见。同时，补充答辩如下：一、原审判决适用法律正确，东海水产研究所主张罗克韦尔公司应当在其主张的渔业资源恢复费用的50%范围内承担赔偿责任，没有法律依据。1.《侵权责任法》以及《环境侵权司法解释》关于因第三人过错导致污染的相关规定，是指第三人的过错是损害发生的全部原因的情况，所以不适用于两船均有过错的油污侵权纠纷。2.两船发生碰撞，仅一船发生溢油污染，不构成《侵权责任法》所规定的间接结合的多因一果竞合侵权行为。3.从污染侵权责任的构成要件上看，通过对非漏油船的碰撞船舶在污染行为、行为和损害之间的因果关系、有过错这几个方面的分析论述，可以得出综合性的结论，就是非漏油船的污染侵权是不能成立的。4.即使依照某种法学理论可以将非溢油船视为污染损害的原因，也必须以明确的法律规定为前提，而目前尚无这样的法律规定。5.所谓可以根据《海商法》关于船舶碰撞责任的规定，主张非溢油船承担油污赔偿责任的观点，缺乏法律依据。6.所谓碰撞船舶分别根据《燃油公约》和《海商法》构成两种污染损害法律责任并形成法律责任竞合的观点是错误的。7.国际油污损害赔偿责任主体的立法趋势、我国海商法修订意见稿也证明非漏油船不承担油污损失责任的观点是正确的。二、本案属于公益性案件，不同于东海水产研究所提交的四个最高人民法院再审案例，四个再审案的法律适用和裁判观点不适用于本案。三、原审判决未支持东海水产研究所的利息索赔是正确的，东海水产研究所主张利息损失没有法律或事实依据，不应被法院支持。即使东海水产研究所所谓国家统一安排增殖放流资金支出实际已包括对涉案渔业资源费用的支出，东海水产研究所可以主张利息的恢复费用金额也不应超出原审判决确认的恢

复费用的 8%。综上，请求驳回东海水产研究所的再审申请。

再审期间，普罗旺斯公司、达飞公司、罗克韦尔公司未提供证据材料。

东海水产研究所提交了农业部、环境部发布的 2013 年-2019 年《中国渔业生态环境状况公报》(节选)，拟证明 1.《中国渔业生态环境状况公报》(以下简称《公报》)有关“佛罗里达”轮事故污染数据为原审判决认定本案渔业资源损失金额的重要参考依据。2.根据《公报》，受渔业水域污染事故等因素影响，国家每年安排中央财政资金 3-4 亿元不等，带动全国投入资金 9-11 亿元进行增殖放流，以促进海洋渔业资源恢复。3.本案事故导致的渔业资源损失，客观上已由国家投入相应资金进行恢复，由此产生的利息损失应予以支持。

普罗旺斯公司、达飞公司共同质证认为：2013 年公报，若与原审时罗克韦尔公司提供的内容一致，则真实性予以确认。2014 年以后《公报》的真实性不清楚。即使 2013 年《公报》真实，那么关联性有异议。根据《公报》内容，2013 年东海有两起污染事故，一起涉及本案，另一起是江西。两起事故损失一共 1512 万元，原审判决依据自由裁量基本采取了该数据，这些事故与本案所涉的利息，没有相应的关联性。近年来渔业资源的枯竭不是由于污染，而是由于过度捕捞，否则国家也不至于设置禁渔期。东海水产研究所提交的证据不能证明其主张。

罗克韦尔公司质证认为：同意普罗旺斯公司、达飞公司的质证意见，并补充质证意见如下：对 2013 年《公报》的表面真实性予以认可。但对其他《公报》，因东海水产研究所未提供《公报》全

文，且仅为复印件，而公开网站亦无法查到所有《公报》，因此，对其真实性不予认可。对关联性，罗克韦尔公司虽在原审时提交了2013年的《公报》，但其目的在于驳斥东海水产研究所主张的损失金额的不真实及不合理，并不表示罗克韦尔公司认可公报中的数据。历年《公报》所提及的数据较为笼统宽泛，该数据与本案渔业资源损失没有任何关联性，不能用于证明本案天然渔业资源恢复费用已实际支付。因此，东海水产研究所提供的证据与本案渔业资源损失没有任何关联性，不能用于证明本案天然资源恢复费用已实际支付。

对上述证据本院经审核认为：2013年《公报》，罗克韦尔公司在原审时已作为证据提交，原审已作出认证，故再审不再赘述。对于2014年至2019年《公报》，经核实，对于2014年至2019年《公报》的表面真实性予以确认，对于前述《公报》的证明力结合其他证据综合予以认定。

经审理，除原审判决对442号案、445号案、451号案、452号案生效判决认定的相关费用的数额等不予确认外，原审判决查明的事实有相关证据予以佐证，本院依法予以确认。

另查明：442号案中，上海打捞局主张其救助费用总额为24236830.50元。生效的再审判决认定：根据本案事实，上海打捞局在案涉事故中派遣三艘船舶“深潜号”轮、“联合正力”轮、“德泳”轮参与事故应急处置，其作业性质分别为：“深潜号”轮主要从事海难救助，“联合正力”轮主要从事防污清污，“德泳”轮配合协调前两艘船舶的海难救助与防污清污作业（同时从事了海难救助与防污清污作业）。再审生效判决在上海打捞局索赔费用明细表的

基础上，相应调整船舶使用费用，最终认定其救助款项和防污清污费用共计 22024407.15 元。

445 号案洋山港海事局主张其费用总额为 1705128 元。生效的再审判决认定，洋山港海事局在案涉事故中所参与的应急处置工作，主要是委托七家专业技术单位对溢油事故进行评估和调遣拖轮协助防污清污工作，由此产生实际支出或者将来必然支出的费用共计 1354940 元。在没有相反证据表明该费用不合理的情况下，该费用应当认定为洋山港海事局参与事故污染防治工作所产生的费用，纳入污染损害赔偿范围。

451 号案鑫安公司主张其费用总额为 25276149 元。生效的再审判决认定，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。该两艘船舶的使用费为 108 万元。对于作业人员费用，根据有关作业人员和岗位、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。案涉燃油费、清污设备费用、清污耗材费用、杂费以及通讯器材和车辆费用分别为 498846 元、639600 元、780048 元、594610 元。上述各项费用共计 5640274 元。再加上按照 15.5% 标准计算的管理费和税金计 874242.47 元，鑫安公司的费用共计 6514516.47 元。

452 号案晟敏公司主张其费用总额为 30572508 元。再审生效判决认定，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。上述船舶使用费共计 316 万元。对于作业人员费用，按照有关作业人员（人数和岗位）、作业时间以及 SCOPIC 费率计算，“东雷油 6”轮、“东

雷油 3”轮、“名洋 166”轮上作业人员(不含船员)费用共计 4789638 元。案涉燃油费、清污设备费用、清污耗材费用、杂费以及通讯器材和车辆费用分别为 617916 元、925933 元、3356300 元、833880 元。上述各项费用共计 13683667 元，再加上按照 15.5%标准计算的管理费和税金计 2120968.39 元，晟敏公司的费用共计 15804635.39 元。

本院认为：本案系“佛罗里达”轮因与“舟山”轮碰撞而破损使燃油泄漏致油污区渔业资源受损的船舶污染损害责任纠纷，因本案普罗旺斯公司、达飞公司、罗克韦尔公司均系境外公司，故本案具有涉外因素，本案各方当事人对原审判决适用中华人民共和国法律及《燃油公约》审理本案无异议，依法予以确认。

根据双方当事人的诉辩主张，本案争议焦点为：罗克韦尔公司就案涉受损的渔业资源恢复费用是否应承担赔偿责任。双方当事人对本院归纳的争议焦点无异议，对此分析如下：

本案双方当事人对原审判决有关案涉事故造成渔业资源受损情况、受损渔业资源的恢复费用数额及普罗旺斯公司、达飞公司应承担的民事责任的认定并无异议，依法予以确认。对于非漏油船“舟山”轮应承担的责任。本院认为，根据查明的事实，涉案“佛罗里达”轮与“舟山”轮因碰撞，导致“佛罗里达”轮破损溢油，对污染海域的渔业资源造成损害。在两艘船舶互有过失碰撞导致其中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赔偿责任以及如何承担责任的问题，涉及有关国际条约和国内法的理解与适用。根据《燃油公约》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，非漏油船舶一方的污染损害赔偿承担责任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。”《环境侵权司法解释》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“佛罗里达”轮发生碰撞，导致“佛罗里达”轮漏油造成污染，“舟山”轮的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，其应当按照生效的（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。《油污司法解释》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《燃油公约》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。东海水产研究所有关

罗克韦尔公司应按过错比例承担污染损害赔偿责任的理由成立，原审法院以“舟山”轮为非漏油船为由，判决对东海水产研究所主张的损失不承担赔偿责任不当。

根据在案证据，东海水产研究所系代表国家索赔案涉渔业资源恢复费用，渔业资源属国家所有，为有效促进渔业资源恢复，国家每年均花费大量资金对渔业资源采取增殖放流等恢复措施。案涉事故造成渔业资源损害的事实客观存在，因此，东海水产研究所主张自2013年6月1日起按中国人民银行确定的同期贷款基准利率计算利息，予以支持。由于2019年8月20日之后中国人民银行同期贷款基准利率不再适用，故自2013年6月1日起至2019年8月19日按中国人民银行公布的同期贷款基准利率计算，自2019年8月20日起至判决履行之日止按全国银行间同业拆借中心公布的贷款市场报价利率计算。原审判决对利息未予以支持不当。综上，普罗旺斯公司、达飞公司应当支付渔业资源恢复费用1505.39万元及其利息，罗克韦尔也应当按其50%过错比例支付渔业资源恢复费用752.695万元及其利息。普罗旺斯公司、达飞公司与罗克韦尔公司对东海水产研究所累计给付的渔业资源恢复费用总额以1505.39万元及其利息为限，该三公司其中一人在其责任范围内给付该费用本息总额全部或部分，其他人对东海水产研究的赔偿责任相应减免。

普罗旺斯公司、达飞公司、罗克韦尔公司已在原审法院就本案事故设立海事赔偿责任限制基金，根据我国《海商法》第二百零七条第一款第（三）项、《油污司法解释》第五条第二款的规定，涉案渔业资源损害赔偿属于限制性海事债权。东海水产研究所可以基于对普罗旺斯公司、达飞公司享有受损渔业资源恢复费用1505.39

万元及其利息的海事债权，参与普罗旺斯公司、达飞公司就“佛罗里达”轮设立的海事赔偿责任限制基金的分配，按债权比例受偿。东海水产研究所在参与上述基金分配的同时或者前后，也可以基于对罗克韦尔公司享有受损渔业资源恢复用 752.695 万元及其利息的海事债权，参与该公司就“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。但东海水产研究所从上述两个基金中受偿的债权总额以受损渔业资源恢复费用 1505.39 万元及其利息为限。上述两个海事赔偿责任限制基金分配时，如果按东海水产研究所债权比例初步计算，其拟从两个基金中分配受偿的债权总额超过受损渔业资源恢复用 1505.39 万元及其利息，则可以由负责基金分配的原审法院通知东海水产研究所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（如果东海水产研究所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，则由原审法院在分配基金前予以酌定），以使得东海水产研究所最终受偿的债权总额不超过受损渔业资源恢复费用 1505.39 万元及其利息。

《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，原审判决确认普罗旺斯公司、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，因此，由责任人负担的案件受理费及债权登记申请费，应当由责任人在其所设立的海事赔偿责任限制基金外另行交纳。

综上，东海水产研究所的再审申请理由成立，其再审理求应予以支持。原审判决认定事实和适用法律有误，本院予以纠正。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、撤销宁波海事法院（2015）甬海法事初字第36号民事判决；

二、中国水产科学研究院东海水产研究所对普罗旺斯船东2008-1有限公司、法国达飞轮船有限公司享有受损渔业资源恢复费用人民币1505.39万元及其利息（自2013年6月1日起至2019年8月19日按中国人民银行公布的同期贷款基准利率计算，自2019年8月20日起至判决履行之日止按全国银行间同业拆借中心公布的贷款市场报价利率计算）的海事债权。中国水产科学研究院东海水产研究所就该项债权参与普罗旺斯船东2008-1有限公司、法国达飞轮船有限公司为“佛罗里达”轮设立的非人身伤亡海事赔偿责任限制基金的分配，按比例受偿；中国水产科学研究院东海水产研究所受领经分配所得的赔款后交纳入国库账户；

三、中国水产科学研究院东海水产研究所对罗克韦尔航运有限公司享有受损渔业资源恢复费用人民币752.695万元及其利息（自2013年6月1日起至2019年8月19日按中国人民银行公布的同期贷款基准利率计算，自2019年8月20日起至判决履行之日止按全国银行间同业拆借中心公布的贷款市场报价利率计算）的海事债权。中国水产科学研究院东海水产研究所就该项债权参与罗克韦尔航运有限公司为“舟山”轮设立的非人身伤亡海事赔偿责任限制基金的分配，按比例受偿；中国水产科学研究院东海水产研究所受领

经分配所得的赔款后交纳入国库账户；

四、中国水产科学研究院东海水产研究所从上述第二项、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受损渔业恢复费用人民币 1505.39 万元及其利息为限；

五、驳回中国水产科学研究院东海水产研究所的其他诉讼请求。

原审案件受理费人民币 1117050 元，由中国水产科学研究院东海水产研究所负担 957870 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 106120 元，罗克韦尔航运有限公司负担 53060 元。债权申请登记费人民币 1000 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 500 元；罗克韦尔航运有限公司负担 500 元。

本判决为终审判决。

审 判 长 苗 青
审 判 员 黄 青
审 判 员 裘 剑 锋



二〇二一年十二月二十三日

本件与原本核对无异

书 记 员 丁 琳