

中华人民共和国最高人民法院

民事判决书

(2018)最高法民再368号

再审申请人(一审原告、二审上诉人):交通运输部上海打捞局。住所地:中华人民共和国上海市杨树浦路1426号。

法定代表人:洪冲,该局局长。

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。

再审申请人交通运输部上海打捞局(以下简称上海打捞局)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)海难救助与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 581 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 3924 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,上海打捞局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。

上海打捞局于 2014 年 2 月 20 日向宁波海事法院(以下简称一审法院)起诉称: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。上海打捞局就该次事故采取了水下探摸、切割外翻钢板、清除破舱存油、监护、护航等各项救助措施,产生救助款项人民币 24236830.50 元(本判决书所涉货币除特别注明其他币种外,均为人民币)。上海打捞局已获得普罗旺斯公司、达飞公司支付的款项 3372660 元,可主张的费用为 20864170.50 元(24236830.50 元-3372660 元),故请求法院判令普罗旺斯公司、达飞公司、罗克韦尔公司向上海打捞局支付救助款项 20864170.50 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案判决生效之日止),并负担本案案件受理费和债权登记申请费。

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经营的“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和五号货舱外,其余泄漏海中;该轮四号燃油舱也在该事故中破损,其中有少量燃油泄漏海中。上海海事局事后调查评估认定上述泄漏燃油入海量共计约613.278吨。

当日0215时,上海海事局接中华人民共和国交通运输部搜救中心转警:“达飞佛罗里达”轮与“舟山”轮碰撞;“达飞佛罗里达”轮报该两轮无损,后又报“达飞佛罗里达”轮进水。0330时,上海海事局接“达飞佛罗里达”轮船务代理公司即上海华港国际船舶代理有限公司(以下简称华港公司)报告,称华港公司已与船方取得联系,确认船舶安全,不需要救助。0450时,华港公司报告,“达飞佛罗里达”轮第五舱进水,有油污泄漏。上海海事局立即密切监督“达飞佛罗里达”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。夕阳公司当日0319时接到通知,于0500时从洋山港码头派出“夕环应急8”轮赶赴现场,于0530时从外高桥码头派出“夕环应急7”轮赶赴现场,该两艘清污船分别于当日0930时、1135时抵达长江口水域,因风浪原因,该两船在长江口水域抛锚,分别于当日1430时、1410时起锚返回洋山港避风。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、上海海上搜救中心自当日1200时起,先后

协调、组织包括上海打捞局在内的多家单位启动应急行动,这些单位先后派遣或者通知“东雷油 6”轮、“鑫安 019”轮、“东海救 101”轮等船舶和直升机参加行动。其中,上海海上搜救中心于事故当日 1510 时向上海打捞局发出救(2013)第 19 号搜救任务协调书,内称:上海海上搜救中心于事故日 0215 时接报,“达飞佛罗里达”轮与“舟山”轮发生碰撞,“达飞佛罗里达”轮第五舱进水,有油污泄漏;遇险性质为海洋环境油污损害,要求“派力量前往救助”。上海打捞局接受任务后,先后协调安排“深潜号”轮、“联合正力”轮、“德泳”轮赶赴现场。

当日 1602 时,“达飞佛罗里达”轮向上海海事局申请驶往长江口 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,“达飞佛罗里达”轮获准向洋山港方向航行,3 月 21 日 0430 时,“达飞佛罗里达”轮在“东海救 101”轮、“东雷油 6”轮等船伴随下,起锚向洋山港航行,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),根据上海海事局要求,“达飞佛罗里达”轮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 时在多船伴随下驶往洋山港锚地,多船沿途清污,于 3 月 25 日 0805 时抵达洋山港检疫锚地(第二锚泊点),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,“达飞佛罗里达”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。3 月 31 日约 0214 时,“达飞佛罗里达”轮离泊,0258 时抵洋山港应急锚地抛锚,多船在该轮船艏处布设围油栏;4 月 3 日 1805 时,“达飞佛罗里达”轮起锚驶往浙江舟山,多船伴随,于 4 月 4 日抵达位于舟山六横岛的舟山中远船务工程有限公司船厂。

碰撞事故发生后,“达飞佛罗里达”轮船长于 2013 年 3 月 19

日 0700 时许发出海事声明,内述两船碰撞经过、“达飞佛罗里达”轮所采取的各项措施、船舶在 0700 时的状况,其中无发出求救信号及具体请求的记载。“达飞佛罗里达”轮所在船东互保协会的验船师于 3 月 21 日夜登轮检查后指出,该轮两个货舱破开进水,船体已倾斜,受损的甲板集装箱堆架会随时坍塌,该轮处于相当危险(*quite danger*)的状态,建议该轮尽快靠泊以立即卸载甲板上不稳定的集装箱,此后卸载平稳状态的干箱,在舱内积水抽出后再卸载水浸集装箱,然后对破损船体进行修理。该轮船东委托 BV 船级社(法国船级社)进行检验,该船级社于 3 月 21 日出具报告,对该轮损坏部位、状态进行描述,但未对该轮安全性进行评估,也未提出建议。中国船级社上海分社(CCS)经现场检验于 3 月 24 日出具报告,在描述“达飞佛罗里达”轮受损情况并分析船舶安全性后,认为:鉴于“达飞佛罗里达”轮当时受损实况,如风浪进一步加大,存在损坏进一步扩展的风险,建议尽快安排进港修理,航行时的浪高和航速需注意不超过该船级社的建议,并建议由救助船护航;第四货舱有几个集装箱处于漂浮状态,对舷侧纵舱壁会产生一定的撞击影响,建议进行适当系固,避免对船体结构造成进一步的损坏;鉴于受损区域的集装箱总体向右舷侧移,建议对集装箱进行适当加固;探摸报告显示水下破口处的外板呈外翻状态,建议割除,割除时对裂口作转圆处理,避免外板进一步撕裂;对可以接近且可以处理的裂口或者裂纹尽可能采取止裂措施。2013 年 3 月 24 日,达飞公司向上海海事局提出“达飞佛罗里达”轮进洋山港锚地避风的申请称:BV 船级社经安全分析后,认为“达飞佛罗里达”轮总纵强度余量不多,加之自该日起海上风浪进一步加大,风力达到 8 级,浪高预计 3~3.5 米,将严重损害船舶结构,增加船体断裂和沉没危险,“达飞佛罗里达”轮船长考虑到船上人、货的安全,强烈要求进洋山港锚地避风。

据“深潜号”轮航海日志记载,该轮于2013年3月19日1600时接到通知,自该日2209时至3月20日0314时吊装物资及设备,21日1830时通知机舱备车,2109时解除缆绳开航;22日0845时到达第一锚泊点,系缆于“达飞佛罗里达”轮,之后在两船间吊运人员,其中1403时、1405时分别自“达飞佛罗里达”轮吊4名、2名海事局职员到“深潜号”轮;自1520时起,“深潜号”轮潜水员分两批先后潜水检查;23日除潜水、吊运人员作业外,吊员登“达飞佛罗里达”轮系固集装箱,将两个危险集装箱拉下海并吊装上“深潜号”轮甲板;24日起吊“达飞佛罗里达”轮舱盖板,吊装抽油设备、人员至“达飞佛罗里达”轮,开始抽取油污,从“联合正力”轮吊三角铁至“深潜号”轮,向“达飞佛罗里达”轮供应淡水,接转海事局职员上船,1315时起伴随“达飞佛罗里达”轮驶往洋山港检疫锚地;25日0800时抵达第二锚泊点,从25日至26日主要派潜水员入水探摸、切割“达飞佛罗里达”轮破口处外翻钢板;27日潜水清除作业中布放的绳索,0700时伴随“达飞佛罗里达”轮进洋山港,1220时返回检疫锚地,吊装集装箱和人员上“德泳”轮,1800时返航;28日0245时靠岸系泊。“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,登记所有人为上海打捞局,登记船舶种类为特种用途船。“深潜号”轮船参数显示,该轮船型为深潜水工作母船,有起重能力和饱和潜水系统。

据“联合正力”轮航海日志记载,该轮于2013年3月22日0030时向“大力号”轮调拨淡水结束,0800时靠泊洋山小岩礁港池,2025时至2315时,将清油污设备、电焊机、堵漏钢板、海事局巡逻艇补给等吊装上船,2400时解缆离开滚装码头;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“达飞佛罗里达”轮,0630时起连接设备等对“达飞佛罗里达”轮开

始抽油污水作业至 1130 时;其后伴随“达飞佛罗里达”轮于 25 日到达第二锚泊点,于该日 1005 时靠“达飞佛罗里达”轮开始抽油污水至 27 日 0100 时,其后从事配合起吊落水集装箱、切割“达飞佛罗里达”轮破口外翻钢板等工作,至 29 日 0800 时起锚离开第二锚泊点,于 2000 时于北鼎星西锚位锚泊;3 月 31 日 1200 时起锚驶往外高桥,4 月 1 日靠泊上海打捞局码头;自 4 月 9 日至 10 日,对船上曾存放“达飞佛罗里达”轮油污水的舱室进行清洗。“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,登记所有人原为营口联合海洋工程服务有限公司,后变更为营口联合海洋工程服务有限公司、正力海洋工程有限公司等共有,登记船舶种类为工程船。据“联合正力”轮船舶参数,该轮船型为工程支持船。2016 年 5 月 17 日,正力海洋工程有限公司出具确认书,确认“联合正力”轮于 2013 年 3 月 22 日至 4 月 10 日期间由上海打捞局租用参与“达飞佛罗里达”轮救助作业,该公司代表“联合正力”轮全部所有人表示承认上海打捞局与“达飞佛罗里达”轮船东达成的任何赔偿协议和有关法院生效判决,并保证不再向“达飞佛罗里达”轮船东提出任何索赔或者诉讼。

据“德泳”轮航海日志记载,该轮于 2013 年 3 月 26 日 0940 时抵达上述第二锚泊点,之后至 27 日 1900 时,主要往返“联合正力”轮、“深潜号”轮从事吊运人员、物资、集装箱工作。“德泳”轮,曾用名“东海救 169”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,登记所有人为上海打捞局,登记船舶种类为拖船。

2013 年 4 月 3 日,包括上海打捞局在内的各家参与案涉应急行动的单位(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夕阳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或者对抗辩权利的放弃。同年 4 月 18 日,中国再保险(集团)股份有限公司出具担保函,载明其就案涉事故引起的全部应急处置费用在 4500 万元范围内为普罗旺斯公司、达飞公司提供担保。

2013 年 4 月 27 日,包括上海打捞局在内的各家参与案涉应急行动的单位(以下简称甲方)与“舟山”轮船东罗克韦尔公司(以下简称丙方)签署《协议书》,约定:(一)丙方自协议签订之日起 10 个工作日内向甲方指定账户汇付现金 2500 万元,并提供境内银行或者保险公司出具的限额为 4500 万元的担保函,作为因“达飞佛罗里达”轮与“舟山”轮碰撞事故而产生的公共应急处置费用的付款保证;(二)甲方收到现金及担保函后,不再为公共应急处置费用申请法院扣押或者滞留“舟山”轮及其他相关财产;(三)丙方应付的公共应急处置费用,由双方签署的和解协议或者由生效裁判确定;如最终应付金额高于上述汇付现金,双方认可该现金转为确定应付金额的一部分;如最终应付金额低于上述汇付现金甚至无须支付,则甲方或者接到甲方通知的代理人应将现金余额乃至全额退还给丙方;(四)如丙方在中国法院成功设立海事赔偿责任限制基金,且据最终可执行的生效裁判或者调解书,丙方对甲方索赔

的公共应急处置费用可享受赔偿责任限制,则上述现金应当按前条约定抵扣甲方最终可获偿的责任限制基金份额,或者由甲方退还丙方;(五)该协议不影响甲方就超过上述汇付现金数额的公共应急处置费用向丙方及相关利益方索赔的权利;(六)支付现金及提供担保函不意味丙方对任何责任的承认,不影响丙方依法进行抗辩和要求责任限制的权利,不影响丙方向其他责任方追偿的权利等。2013年5月9日,中国再保险(集团)股份有限公司出具担保函,就案涉事故引起的全部应急处置费用在4500万元范围内为罗克韦尔公司提供担保。

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普罗旺斯公司、达飞公司提起诉讼。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,上海打捞局在一审法院公告债权登记期间就案涉费用申请债权登记并获准许。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),上海打捞局在一审法院公告债权登记期间就案涉费用申请债权登记并获得准许,为此向一审法院交纳债权登记申请费1000元。

一审法院经审理认为:

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,故根据《中华人民共和国涉外民事关系法律适用法》第三条的规定,本案应当适用中华人民共和国法律。

上海打捞局主张其案涉行动系对“达飞佛罗里达”轮的救助,既无相应的合同依据,也无“达飞佛罗里达”轮方默示“救助”的事实依据;上海打捞局的证据不足以证明国家主管机关在行动前或者行动中曾明示本案活动为救助,不足以证明根据当时状况有对“达飞佛罗里达”轮强制实施救助的必要性,也不足以证明上海打捞局已实施的活动达到救助“达飞佛罗里达”轮的效果。上海打捞局的案涉行动是事故应急处置行动的一部分,从该应急行动的依据、主旨及行动统一性看,上海打捞局的案涉行动应当被认定为防污清污。上海打捞局的案涉行动在防污清污方面,特别是在减少、防止“达飞佛罗里达”轮破舱油污水进一步泄漏入海方面,起到重大而积极的作用,有效减少了该轮船东的油污损害赔偿赔偿责任,上海打捞局有权向责任方主张由此产生的合理费用。

上海打捞局根据有关行政主管机关的协调安排参与防污清污应急行动,各方当事人对上海打捞局主张防污清污费产生纠纷,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》。根据上述公约第一条第三款、第二条、第三条第一款以及上述司法解释第四条的规定,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、达飞公司作为该轮登记的光船承租人,理应赔偿合理的防污清污费。罗克韦尔公司系“舟山”轮所有人,该轮并非漏油船舶,上海打捞局诉请罗克韦尔公司承担赔偿责任,无事实与法律依据。

上海打捞局的案涉行动并不构成海难救助,海难救助相关费率不适用于本案。案涉参与事故应急行动的三船虽非专业清污船,但鉴于上海打捞局的案涉行动在防止油污扩大方面起到重大

作用,应当参照相应清污船费用标准核定上海打捞局的有关费用。各方当事人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;各方当事人均提交了公估报告或者专家意见,但各方当事人提供的公估结论有很大差距。各方当事人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上海打捞局的费用进行评估。一审法院在采纳各公估报告合理内容的基础上,结合全案证据材料和庭审情况,参考参与该次应急处置行动的其他船舶的费用情况,对上海打捞局主张的各项费用逐一认定如下:1.关于船舶使用费,确定“深潜号”轮、“联合正力”轮、“德泳”轮的船舶使用费费率分别为2元/马力小时、1.4元/马力小时、1元/马力小时,待命费率减半,因船舶配合活动而等待的时间视为作业时间。确定“深潜号”轮工作时间203小时、“联合正力”轮工作时间224小时(待命时间48小时)、“德泳”轮工作时间33小时。上述三船的船舶使用费分别计为3866744元、1041947元、147279元。2.关于燃油费,核定轻油为9000元/吨,采纳上海打捞局主张的重油及润滑油价格,另考虑上述三船的淡水费用,将其燃油及淡水费用确定为1040441元。3.关于应急人员费用、设备费用、物料费用,分别综合确定上海打捞局三船应急人员费用170万元、三船设备费用90万元、三船物料费用10万元。4.关于杂费,上海打捞局主张各项杂费共计162128元,其中“联合正力”轮洗舱费12万元,三船卫星通讯费2128元,岸上物料搬运费4万元。经审核,上海打捞局对于洗舱费已提供发票,参考各方报告,对上海打捞局主张的上述三项杂费数额予以确认。综上,核定上海打捞局三船因案涉行动而产生的各项合理费用共计8958539元。上海打捞局就其索赔款项请求利息,无事实与法律依据,故不予支持。

上海打捞局与普罗旺斯公司、达飞公司之间就防污清污事宜未达成合同,双方没有约定报酬,本案无适用《中华人民共和国海

商法》第二百零七条第二款规定的事实基础。案涉碰撞事故发生后,“达飞佛罗里达”轮船员未离船,该轮也没有沉没或者搁浅,故不构成《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。本案及其他相关案件中也无证据证明普罗旺斯公司、达飞公司对案涉油污损害的发生存在故意或者重大过失行为,该两公司不应丧失享受责任限制的权利。普罗旺斯公司、达飞公司已就案涉事故设立海事赔偿责任限制基金,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,案涉防污清污费请求属于限制性海事赔偿请求,普罗旺斯公司、达飞公司有权享受海事赔偿责任限制,该项债权应当在普罗旺斯公司、达飞公司为案涉事故所设立的海事赔偿责任限制基金中依法受偿。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当统一限制于同一责任限额,在同一责任限制基金中受偿,故对上海打捞局自认其在普罗旺斯公司、达飞公司设立的上述基金之外另行受偿的预付金 3372660 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 7 月 14 日作出(2015)甬海法商初字第 442 号民事判决:(一)上海打捞局对普罗旺斯公司、达飞公司享有防污清污费 8958539 元的海事债权;(二)上海打捞局就上述债权参与普罗旺斯公司、达飞公司为案涉

碰撞事故所设立的非人身伤亡海事赔偿责任限制基金的分配；(三)驳回上海打捞局的其他诉讼请求。一审案件受理费 162984 元,由上海打捞局负担 102741 元;普罗旺斯公司、达飞公司负担的 60243 元与上海打捞局支付的有关“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,上海打捞局、普罗旺斯公司和达飞公司均不服一审判决,提起上诉。上海打捞局请求二审法院:撤销一审判决第一项,改判普罗旺斯公司、达飞公司向上海打捞局支付救助款项 24236830.50 元及其利息;撤销一审判决第二项,改判该救助款项债权为非限制性海事赔偿请求,由普罗旺斯公司、达飞公司在其设立的海事赔偿责任限制基金之外另行向上海打捞局清偿。如果法院认定上述款项为防污清污费,则判决罗克韦尔公司对防污清污费承担连带赔偿责任;改判一、二审案件受理费和债权登记申请费由普罗旺斯公司、达飞公司与罗克韦尔公司承担。普罗旺斯公司、达飞公司请求二审法院依法撤销一审判决并改判驳回上海打捞局的诉讼请求。

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上海打捞局作业的性质及其主张作业费用的合理性、罗克韦尔公司的责任承担等问题。

虽然上海海上搜救中心在其向上海打捞局发出的搜救任务协调书中要求“派遣力量前往救助”,但该协调书中也明确遇险性质

为海洋环境油污损害。上海打捞局派遣三艘船舶对“达飞佛罗里达”轮实施的相关处置措施,对于减轻该轮危险起到一定作用,但“达飞佛罗里达”轮在发生事故后能自航90余海里至第一锚泊点,且该轮在之后航行至船厂码头停靠过程中的一系列移动均系自主航行,该轮未请求海难救助。上海海事局的事故调查报告也载明“深潜号”轮、“联合正力”轮和“德泳”轮系作为清污船前往现场。“达飞佛罗里达”轮在碰撞后无直接且迫切危险,上海打捞局参与应急处置行动的初始目的是防污清污。一审法院认定上海打捞局的案涉行动在性质上不构成海难救助,并无不妥。根据《中华人民共和国海商法》第二百零八条第一项的规定,对救助款项的请求,不适用该法关于海事赔偿责任限制的规定。上海打捞局主张其因案涉行动所支出的费用为非限制性海事赔偿请求所涉费用范围,缺乏依据。

一审法院未按照海难救助相关费率确定上海打捞局的费用正确。虽然“深潜号”轮、“联合正力”轮、“德泳”轮均自身价值高且配备救助设备,使用成本比清污船高,但案涉行动性质为防污清污。中国国内并无官方公布的清污费率标准,也没有统一适用的行业标准,一审法院考虑到上海打捞局案涉行动在防止油污扩大方面发挥了重大作用,在采纳各公估报告合理内容的基础上,结合全案证据材料和庭审情况,并参考参与本次应急处置行动的其他船舶的费用情况,对上海打捞局主张的船舶使用费、燃油费、应急人员费用、设备费用和物料费用等逐一进行认定,均有一定合理性。一审法院关于案涉三艘作业船舶的作业时间和待命时间的认定,均有航海日志等相应证据佐证,并无不妥。

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上海打捞局的防污清污费承担全部赔偿责任正确。上海打捞局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按份责任,缺乏依据。

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581号民事判决:驳回上诉,维持原判。二审案件受理费162984元,由上海打捞局负担102741元,普罗旺斯公司、达飞公司负担60243元。

上海打捞局申请再审称:(一)上海打捞局对“达飞佛罗里达”轮实施的作业,属于国家主管机关控制的救助作业,一、二审法院将该作业认定为防污清污明显错误。(二)上海打捞局向“达飞佛罗里达”轮主张救助款项24236830.50元(含预付金3372660元),有充分事实和法律依据,一、二审法院予以随意扣减错误。上海打捞局是国际救助联盟会员,在涉外救助中常与被救助方签订劳氏救助标准格式(Lloyd's Open Form,简称LOF)合同,尽管LOF救助合同约定纠纷在英国伦敦仲裁,通过签订该类合同却可以避免中国国内裁决救助款项过低的问题。尽管本案不存在按约定启动适用“船东互保协会特别补偿条款”(SCOPIC Clause,以下简称SCOPIC条款,本案中所称SCOPIC条款均为该条款2011版)载明的费率(以下简称SCOPIC费率)的条件,但SCOPIC费率作为国际海上救助市场中最普遍采用的费率,在中国涉外海上救助中参照适用该费率具有合理性和必要性。上海打捞局的有关成本开支早在2013年应急作业时已实际发生,经过五年诉讼尚未得以偿付,其

主张利息合法合理,一、二审法院未予以审理认定错误。(三)如果上海打捞局的抽油行动属于防污清污措施,普罗旺斯公司、达飞公司应当对案涉防污清污费承担全部赔偿责任,罗克韦尔公司也应当按照50%的过错比例承担赔偿责任。《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了明确规定。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。(四)“达飞佛罗里达”轮遭受极端危险,需要援助,为遇难船舶。一、二审法院以案涉应急行动中未发生海难救助为由否定“达飞佛罗里达”轮遇难,与事实不符。对遇难船舶采取使之无害措施所产生的费用,不属于海事赔偿责任限制所涉费用范围。综上,上海打捞局请求最高人民法院:撤销一、二审判决;判令普罗旺斯公司、达飞公司向上海打捞局支付救助款项20864170.50元(已扣除预付金3372660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);如果法院认定部分款项属于防污清污费,则判令普罗旺斯公司、达飞公司对防污清污费及其利息承担全部赔偿责任,罗克韦尔公司同时按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对防污清污费的赔偿总额以法院认定的全部防污清污费及其利息为限);判决确认上述救助款项债权为非限制性海事赔偿请求,由普罗旺斯公司、达飞公司在其设立的海事赔偿责任限制基金之外另行向上海打捞局清偿;判令普罗旺斯公司、达飞公司、罗

克韦尔公司承担本案案件受理费和债权登记申请费。

普罗旺斯公司、达飞公司答辩称:(一)上海打捞局所称救助行动不能成立,一、二审法院根据查明的事实,从案涉行动的依据、主旨及行动统一性看,将案涉作业性质认定为防污清污并无不妥,上海打捞局所从事的作业并不构成《中华人民共和国海商法》或者《1989年国际救助公约》规定的海难救助。(二)上海打捞局所称 SCOPIC 费率对本案不具有适用性,其所主张的相关费用的必要性、真实性和合理性均存疑,一、二审法院根据案涉作业的性质等事实对各项费用的认定,并无不妥。即使 SCOPIC 条款适用于上海打捞局所称应急处置行动,其所主张的船舶使用费日费率也是按 SCOPIC 费率计算出来的船舶使用费日费率的 5~8 倍。一、二审法院对上海打捞局所主张利息的认定合理,裁判正确。(三)上海打捞局要求“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。上海打捞局请求非漏油船舶“舟山”轮船东承担补充赔偿责任,也没有法律依据。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事故的责任主体,适用法律正确。综上,普罗旺斯公司、达飞公司请求最高人民法院判决驳回上海打捞局的再申请,维持一、二审判决。

罗克韦尔公司答辩称:(一)“达飞佛罗里达”轮在案涉事故发生后并不存在需要外力救助的现实迫切危险,且上海打捞局参与应急行动的目的和整个作业的实际内容均是防污清污,与救助无关。上海海事局的污染事故调查报告已对防污清污作业性质进行具体描述和认定,一、二审法院认定上海打捞局防污清污作业行为的性质正确。(二)上海打捞局无权按照救助费率索赔救助报酬和特别补偿。上海打捞局主张的船舶、燃油、人员设备等评估标准

与索赔金额不合理,其中船舶使用费费率远高于市场公平费率,且在未签订救助合同的情况下适用 SCOPIC 费率(含 25% 费率上浮)无法律依据。(三)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。(四)罗克韦尔公司即使承担责任,也有权享受海事赔偿责任限制。上海打捞局的行为性质为防污清污作业,所产生的合理防污清污费债权属于限制性海事赔偿请求。“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。上海打捞局主张其防污清污费债权属于非限制性海事赔偿请求,无事实和法律依据。综上,罗克韦尔公司请求最高人民法院判决驳回上海打捞局的再审请求,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。上海打捞局在再审中补充提供上海海上搜救中心的两份搜救任务协调书[文号为“救(2013)第 19 号”与“救(2013)第 20 号”,上海打捞局在一审中提交该两份文件的复印件,上海海事局指挥中心分别于 2018 年 7 月 2 日、11 月 1 日在“救(2013)第 20 号”与“救(2013)第 19 号”文件的复印件上盖章确认],同时还申请大连海事大学教授初北平作为有专门知识的人到庭,对案涉应急处置行动的性质、SCOPIC 费率的性质和渊源等相关问题进行说明并接受询问(初北平教授到庭发表意见时,一并提供了其书面专家意见)。

经质证,普罗旺斯公司、达飞公司、罗克韦尔公司对上述两份搜救任务协调书的证明力不予认可,也基本不认可上述专家意见。经审核,上海海上搜救中心出具的两份搜救任务协调书复印件已

由上海海事局指挥中心盖章确认与原件相符,能够反映有关船舶接受搜救任务的情况,可以单独作为认定案件事实的依据,普罗旺斯公司、达飞公司、罗克韦尔公司对该两份证据的证明力不予认可,但没有提供足以反驳的相反证据,本院对该两份证据的证明力予以认定。初北平教授应上海打捞局的申请到庭接受询问所发表的意见,主要可分为两部分,即《1989 年国际救助公约》中海难救助的含义和 SCOPIC 费率的产生及国际采用情况,前一部分主要是法律问题,后一部分主要是事实问题,上海打捞局予以认可,初北平教授的上述意见在性质上视为上海打捞局的陈述,本院对其事实问题结合有关案情进行综合认定。

一、二审法院已经查明的基本事实,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:

在案涉碰撞事故发生后,上海海上搜救中心于 2013 年 3 月 21 日向上海鑫安船务有限公司(以下简称鑫安公司)发出救(2013)第 20 号搜救任务协调书,该协调书载明:遇险船舶“达飞佛罗里达”轮,遇险性质为海洋环境油污损害,请鑫安公司调派“鑫安 019”轮“前往现场清除污染,并随船携带收油机、围油栏、消油剂及其喷洒装置、卸载装置等应急器材”。

上海海上搜救中心于 2015 年 9 月 28 日出具《关于“达飞佛罗里达”轮与“舟山”轮在我国专属经济区海域发生重大碰撞污染事故应急处置行动相关情况说明》。该书面情况说明载明:2013 年 3 月 19 日约 0215 时,上海海上搜救中心接到中华人民共和国交通运输部搜救中心转来的英国法尔茅斯海岸警卫队讯息得知碰撞事故发生;0450 时接船方代理人华港公司报告“达飞佛罗里达”轮货舱破损进水,后核实该轮有油污泄漏;上海海上搜救中心接报后在交通运输部、中国海上搜救中心、上海市人民政府的指示下,依据《联合国海洋法公约》等国际条约以及《中华人民共和国海上交通

安全法》《中华人民共和国海洋环境保护法》和《中华人民共和国专属经济区和大陆架法》等国内法律的要求,立即开展了难船救助、溢油清除等应急处置工作;从3月19日1150时起,先后协调交通运输部东海救助局、上海打捞局安排“东海救101”轮、“深潜号”轮、“联合正力”轮等专业救助力量前往现场救助;在获知“达飞佛罗里达”轮自己在上海港签约的清污单位的船舶因风浪原因无法前往现场的情况下,紧急协调具备远海清污作业能力的单位前往现场进行清污及油污搜寻作业;为了防止“达飞佛罗里达”轮船体断裂沉没及便于应急处置工作的开展,上海海上搜救中心于3月21日约0430时组织该轮起锚往洋山港方向航行,在此过程中安排船舶沿途清污,初步实施了破损货舱内油污水过驳作业,后于24日1310时根据“边抢险、边清污、边移泊、边观察”方案组织该轮在六艘专业救助船、专业清污船的伴航下起锚,沿途救助船和清污船保持即时清污;“达飞佛罗里达”轮于3月25日约0805时抵达洋山港检验检疫锚地抛锚,在此处再次实施了破损货舱内油污水过驳作业,并进行卸载,由上海打捞局对其进行水下外翻钢板切割;“达飞佛罗里达”轮于3月27日约1210时靠泊洋山港码头紧急卸载,卸载期间船上集装箱在3月29日突然失火,船货安全再次受到威胁,“东海救101”轮迅速实施灭火,避免了损害进一步发生;“达飞佛罗里达”轮于4月3日1805时起在六艘船舶伴航下从洋山港应急锚地起锚驶往浙江舟山,于4月4日安全抵达舟山的船厂;该事故应急处置属中国在专属经济区远海海域开展的重大救助及油污应急处置,远海作业对应急力量抗风等级、配备和处置能力要求甚高,经过17个昼夜的海空配合连续作业,载有6100余吨燃油的“达飞佛罗里达”轮避免了沉没断裂,中国海域也避免了灾难性污染事故的发生。

2016年8月30日,上海海上搜救中心出具《关于交通运输部

上海打捞局参与“达飞佛罗里达”轮事故海上搜救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专业救助力量参与案涉海上应急行动，因事发地远离中国领海，该中心要求上海打捞局每日上报救助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，上海打捞局投入的专业救助船舶及其他力量包括“深潜号”轮（自3月19日1600时至3月28日0245时，作业203小时）及该轮上作业人员（非船员）41人、“联合正力”轮（自3月22日0800时至4月1日1600时，作业248小时）及该轮上作业人员（非船员）17人、“德泳”轮（自3月26日0940时至3月27日1900时，作业33小时）。上海海上搜救中心在上述书面说明中还列表具体载明“深潜号”轮和“联合正力”轮随船作业人员的组成、随船设备及物资的种类与数量（详见本判决书附件一）。

在一审中，上海打捞局按 SCOPIC 费率和实际付费标准主张救助款项 24236830.50 元，并以其索赔费用明细表（详见本判决书附件二）列明各项索赔费用的计算，同时提供上海裕曦保险公估有限公司（以下简称裕曦公司）于2016年4月15日出具的《“达飞佛罗里达”轮与“舟山”轮碰撞事故应急处置费用评估报告（救助）》（以下简称裕曦公司报告）证明其索赔的合理性。为评估上海打捞局主张上述费用的合理性，达飞公司、普罗旺斯公司提供上海泛华天衡保险公估有限公司（以下简称天衡公司）于2016年4月15日出具的《对油污染应急处置和介入行动费用的评估意见》（以下简称天衡公司报告），罗克韦尔公司提供广州润溢海事法律咨询有限公司（以下简称润溢公司）先后分别于2015年11月30日、2016年5月6日出具的《初期评估报告》与《关于“达飞佛罗里达”轮与“舟山”轮碰撞事故十一家索赔单位应急处置费用评估报告》（该两报告以下均简称润溢公司报告）以及上海海神保险公估

有限公司(以下简称海神公司)于2016年4月13日出具的《交通运输部上海打捞局救助费用初步评估报告》(以下简称海神公司报告)。

裕曦公司报告认为上海打捞局主张费用24236830.50元属合理范围,其主要分析说明如下:SCOPIC条款仅含有拖轮费率,不包括本案救助行动中特殊用途船和工程船的费率,故裕曦公司没有选用SCOPIC条款中的船舶使用费费率进行评估,当时一般拖轮市场价格在2~2.5元/马力小时,可自航打捞工程船“联合正力”轮专门配有非一般拖轮所具备的门吊(80T)、坦克吊(150T),“深潜号”轮是一艘可自航作业母船,造价4.5亿元,配备1台全回转工程起重机(140T)、2台折臂式甲板克令吊(10T)、1台船尾A吊(350T);这些参数表明在特殊风险条件下能保障救助效果的船舶在技术构造上的特殊性;结合以往案件经验及收集到的相关信息(例如“加百利”轮海难救助合同纠纷案二审判决等),这类专业救助船舶的使用费费率至少为3元/马力小时(含燃油消耗),打捞工程船及特种作业船舶的使用费费率为6元/马力小时(含燃油消耗)属合理;船舶油耗的重要参考指标是该船舶主机最低燃油消耗率,3000马力以上船舶主机的燃油消耗一般在150克/马力小时左右,按照2013年0号柴油平均市场价格8500元/吨计算,平均燃油成本约1.27元/马力小时;关于船舶和设备的作业和待命,船舶作业时间应当从船舶接到海事行政主管部门指令或者船舶动车时起至所参与的行动终止后船舶返回至一个合理的停泊地点时止,这是实践中的通常理解,而且SCOPIC条款、国际油污基金组织的《索赔手册》也有类似规定;对于设备的待命,可收取待命费用;救助作业中的清污工作应当按救助费率来评估;上海打捞局具有国家海上一级打捞资质、潜水作业一级资质等工程资质,是国家级的专业海上救助打捞队伍;裕曦公司经查询“深潜号”轮、“联合

正力”轮、“德泳”轮的船舶自动识别系统(AIS)信息与航海日志内容基本一致;“达飞佛罗里达”轮的价值以2013年造船市场类似箱位的集装箱新船价格为参照,扣减其五年船龄折扣、碰撞损坏等,可推算为2.3亿元;参考有关LOF救助合同报告,自2010年至2015年期间,国际上各类船舶救助报酬占获救财产价值的平均比例约为31%,按此推算,本次事故的救助报酬可达7130万元($2.3\text{亿元}\times 31\%$);如果进一步考虑获救货物及5000多吨燃油的价值,救助报酬金额将大大超过本案各救助单位对救助费用的要求。

润溢公司报告认为:案涉事故中船舶均是航行于国际航线的船舶,并且上海打捞局是国际救助联盟会员交通运输部救助打捞局下属救捞单位,上海打捞局的索赔可以参照SCOPIC费率;SCOPIC费率是鼓励应急救援力量而提供的偏高费率,“联合正力”轮是工程船而非拖轮,所以采用功率(马力)换算套用SCOPIC费率不合适,应按市场价8万元/天计算;同时评估“深潜号”轮使用费日费率为23048美元,“德泳”轮使用费日费率为12496.40美元;对于人员、设备、材料费用,SCOPIC费率标准中有明确规定的项目按该标准计算;对于该标准中没有规定或者索赔方式不符合SCOPIC条款规定的计费方式并且内容缺乏证明的项目,暂按索赔要求并采用同等单位在类似作业中的报价及市场价进行计算。

海神公司报告认为:根据以往类似案件的经验,并结合SCOPIC费率和上海及附近地区人员工资和收入水平对相关救助人员费用进行评估,“深潜号”轮、“联合正力”轮、“德泳”轮的船舶使用费,按市场一般收费标准1.5元/马力小时(靠泊或者锚泊守护期间1元/马力小时)进行计算,上海打捞局的直接救助费用合理金额共计6220104元;按照SCOPIC条款载明的根据救助效果的最大上浮系数25%进行评估,上海打捞局救助费用合理的金额共计7775130元。

天衡公司报告认为：上海打捞局索赔费用明细表所列费用过分偏高。天衡公司的主要相关依据是参考夕阳公司参与事故清污所投入人员、船舶的费率标准。

SCOPIC 条款(有关节录部分详见本判决书附件三)是国际上救助方、船东互保协会和财产保险人的代表—国际救助联盟、国际船东互保协会集团、财产保险人以及国际航运公会四方代表协商,推出一种旨在既能加快海难事故处理速度又能减少特别补偿法律争议的解决办法(旨在代替《1989 年国际救助公约》第十四条关于特别补偿规定,为当事人提供一种更为简洁、清楚的计算特别补偿的新方法)。该条款于 1999 年 8 月正式使用,包括一个条款文本和 3 个附录(A、B、C)。其中附录 A 是一个费率表,即关于使用人员、拖轮和其他船艇、便携式救助设备等的费率表;附录 B 是关于 SCOPIC 委员会及船东事故特别代表的规定;附录 C 是关于特别代表的规定。在 SCOPIC 条款下,SCOPIC 酬金(remuneration)取代《1989 年国际救助公约》规定的特别补偿,SCOPIC 酬金是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(the out-of-pocket expenses)以及应得奖金(bonus due)的总和。SCOPIC 酬金的计算原则上以 SCOPIC 条款附录 A 载明的费率取代对《1989 年国际救助公约》第十四条中合理费用或者公平费率(a fair rate)的繁琐评估,以固定的 25% 的奖金取代该公约条款中不同幅度的奖励(在 1 倍救助费用的基础上另行增加最高为 100% 救助费用的特别补偿);如果实际支付费用超出按 SCOPIC 条款附录 A 载明的费率所计算的费用,按照 SCOPIC 条款第 5 条第 4 款的具体规定,救助方有权获得的奖金应当使其酬金总额达到按实际支出加上 10% 与按规定费率加上 25% 中的高者。

初北平教授的书面专家意见载明:据劳合社(the Society of Lloyd's)网站(<http://agency.lloyds.com/salvagecase>)发布的数据,

在 2010 年至 2018 年间报告至劳合社的 321 件 LOF 合同救助中并入 SCOPIC 条款的有 163 件, 占总数量的 52.24%, 而其中启动 SCOPIC 条款的救助有 94 件, 约占并入 SCOPIC 条款的救助数量的 57.67%。从上述统计数据可以看出, SCOPIC 机制(包括其中的费率等标准) 在国际海上救助领域已经得到救助人和被救助双方的认可和广泛采用; 劳合社所发布的有关中国的 5 件救助案中, 有 4 件案件启动了 SCOPIC 条款, 这也从侧面说明 SCOPIC 费率标准已经在中国当事人参与的国际救助中被广泛采用, 且也得到被救助方的接受; SCOPIC 费率一般被认为是对《1989 年国际救助公约》第十四条第三款关于救助费用确定原则和标准的具体化和简化; 在继承该公约规定特别补偿精神的前提下, SCOPIC 条款本质上同样是一张“安全网”(safety net), 其附录 A 费率确定的基础在于确保救助人在某些救助活动中能够取得涵盖其成本和支出的补偿; 在没有更为明确的特别补偿计算标准的情况下, 将 SCOPIC 费率作为计算国际海难救助中产生的合理救助费用的基础, 再根据救助的效果最终确定救助费用, 具有一定的合理性, 亦符合《1989 年国际救助公约》中保护环境、鼓励救助的基本精神。

在普罗旺斯公司、达飞公司与包括上海打捞局在内的各家参与案涉应急行动的单位签署《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(受上海打捞局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, 上海打捞局从中获得预付金 3372660 元。2013 年 7 月 23 日, 上海打捞局为从罗克韦尔公司设立的海事赔偿责任限制基金中受偿, 向一审法院申请债权登记, 并交纳申请费 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。按1马力(公制)等于0.735千瓦的标准换算,“深潜号”轮、“联合正力”轮、“德泳”轮主机功率分别为9524马力、3001马力、4463马力;“深潜号”轮的设计航速为14.5节,其航区范围为无限航区。“联合正力”轮的设计航速为7节,其航区范围为近海(A1+A2)。“达飞佛罗里达”轮和“舟山”轮在发生案涉事故时分别为英国籍、巴拿马籍船舶。

本院再审认为:

本案系上海打捞局参与案涉海事事故应急处置行动所引起的费用索赔纠纷。事故船舶“达飞佛罗里达”轮和“舟山”轮均为外国籍船舶,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。在本案中,各方当事人一致确认上海打捞局采取了防污清污措施,但上海打捞局认为其行动构成海难救助,故本案涉及海难救助与船舶油污损害民事责任问题。中华人民共和国加入了《1989年国际救助公约》和《2001年国际燃油污染损害民事责任公约》,本案属于该两国际条约的适用范围,应当优先适用该两国际条约的有关规定。《中华人民共和国海商法》第九章(海难救助)基本上是借鉴《1989年国际救助公约》作出的规定,该法在与该国际条约一致规定范围内也可在本案中一并适用。本案中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其司法解释的规定。根据各方当事人的诉辩主张,本案争议焦点为:上海打捞局的案涉应急行动的性质(是否构成海难救助)、上海打捞局索赔费用的认定、有关费用索赔的权利主体与赔偿的责任主体、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)关于上海打捞局的案涉应急行动的性质

根据《1989年国际救助公约》第一条第一项关于救助作业的

定义,救助作业是指对在可航水域或者其他任何水域中处于危险的船舶或者其他任何财产,进行援救(assist)的任何行为或者活动。在某些情况下,海难救助可能含有防止或者减少船舶污染损害的预防措施成分,某些海上应急活动也可能同时具有海难救助与防止或者减少船舶污染损害的目的,还可能进一步存在该两种目的并存而又不易区分的情形。而具体将特定海上应急活动认定为海难救助抑或防污清污,涉及费用评定和有关海事赔偿请求的限制性与非限制性等影响当事人重大利益的问题,由此容易引起纠纷。为此,《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》第十一条规定:“对遇险船舶实施防污措施,作业开始时的主要目的仅是为防止、减轻油污损害的,所发生的费用应认定为预防措施费用。作业具有救助遇险船舶、其他财产和防止、减轻油污损害的双重目的,应根据目的的主次比例合理划分预防措施费用与救助措施费用;无合理依据区分主次目的的,相关费用应平均分摊。但污染危险消除后发生的费用不应列为预防措施费用。”据此,认定某项海上应急行动究竟是海难救助抑或防污清污,需要结合作业的初始目的、船舶所面临的风险、实际作业内容等事实进行分析判断。根据本案基本事实,上海打捞局在案涉事故应急中派遣三艘船舶“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)。具体分析如下:

1. 关于“深潜号”轮从事的海难救助

(1)从作业初始目的看,在案涉碰撞事故发生后,上海海上搜救中心于事故当日(3月19日)向上海打捞局发出救(2013)第19号搜救任务协调书,载明:遇险性质为海洋环境油污损害,要求

“派力量前往救助”。而上海海上搜救中心于2013年3月21日向鑫安公司发出救(2013)第20号搜救任务协调书,载明:遇险性质为海洋环境油污损害,请鑫安公司调派“鑫安019”轮“前往现场清除污染”。从上海海上搜救中心的指示看,其对参与应急处置不同单位的行动目的有所区别,上海打捞局参与应急行动的初始目的是海难救助,而不是防污清污。

(2)从事故船舶风险变化情况看,“达飞佛罗里达”轮发生碰撞后其面临的海上风险,存在一个从是否需要救助情况不明到需要救助逐步凸现的变化过程。首先,“达飞佛罗里达”轮在事故当初是否需救助情况不明,表现为:该轮船长于2013年3月19日0700时许发出海事声明,其中无发出求救信号及具体请求的记载。之后,从3月21日夜至3月24日该轮需救助的风险逐步显露,主要表现为三个事实:一是“达飞佛罗里达”轮所在船东互保协会的验船师于3月21日夜登轮检查后指出,该轮两个货舱破裂进水,船体已倾斜,受损的甲板集装箱堆架会随时坍塌,该轮处于相当危险的状态;二是中国船级社上海分社经现场检验后,于3月24日出具报告建议尽快安排“达飞佛罗里达”轮进港修理,同时还明确建议“由救助船护航”;三是“达飞佛罗里达”轮光船承租人(经营人)达飞公司于3月24日向上海海事局提出该轮进洋山港锚地避风的申请称,BV船级社经安全分析后认为该轮总纵强度余量不多,加之该日起海上风浪进一步加大,风力达到8级,浪高预计3~3.5米,将严重损害船舶结构,增加船体断裂和沉没危险。上述基本事实表明“达飞佛罗里达”轮自2013年3月21日至24日已经逐步面临需要救助的风险。一、二审法院认定该轮在碰撞后无直接且迫切危险,明显与事实不符。

(3)从实际作业内容看,“深潜号”轮系11244总吨的特种用途船,船型为深潜水工作母船,有起重能力和饱和潜水系统。该轮

并非专业清污船舶。该轮从2013年3月19日1600时接到通知投入应急行动至27日1800时结束应急行动返航,期间主要从事吊装物资及设备、潜水检查探摸、供应淡水、伴航、切割钢板等作业,同时也从事了吊装抽油设备并抽取油污、潜水清除作业中布放的绳索等作业,前一部分作业为海难救助,也是其主要作业;后一部分作业是防污清污,但后者系其在海难救助中附带进行的辅助作业。总体上看,“深潜号”轮从事的作业主要是海难救助而不是防污清污。综上,鉴于救助作业本身可以针对环境救助,“深潜号”轮从事的案涉作业,符合《1989年国际救助公约》关于海难救助的规定,可以全部认定为海难救助。

2. 关于“联合正力”轮从事的防污清污作业

“联合正力”轮为3656总吨的工程船,其从2013年3月22日至4月10日期间在应急行动中主要从事的作业是吊装清污设备、堵漏钢板、抽油污水、清洗油污水舱,同时还包括吊装电焊机和补给、伴航、配合起吊落水集装箱、配合切割钢板等作业。据此,可以看出“联合正力”轮在应急行动中主要作业是防污清污,该轮其他作业基本上是配合施救。尽管上海海上搜救中心在事发当日向上海打捞局发出搜救任务协调书要求其救助,但“联合正力”轮实际从事的作业主要是防污清污。根据“联合正力”轮的实际作业内容,该轮从事的案涉作业可以全部认定为防污清污。

3. 关于“德泳”轮配合进行的海难救助与防污清污作业

“德泳”轮为1303总吨拖轮,其在应急行动中从2013年3月26日0940时至27日1900时,主要往返“联合正力”轮、“深潜号”轮从事吊运人员、物资和集装箱工作。鉴于“德泳”轮为“联合正力”轮、“深潜号”轮作业从事配合辅助工作,其作业的性质可以根据“联合正力”轮、“深潜号”轮作业的性质,分别认定为海难救助与防污清污,在没有相反证据情况下,可以将其整个作业各按

50% 分别酌定为海难救助与防污清污。

纵观整个案涉事故应急处置,上海海上搜救中心于 2015 年 9 月 28 日出具《关于“达飞佛罗里达”轮与“舟山”轮在我国专属经济区海域发生重大碰撞污染事故应急处置行动相关情况说明》,进一步表明案涉事故应急处置是中国行政主管机关指导控制的海难救助和防污清污行动,而且这两种行为自始至终并存,主要体现为:上海海上搜救中心获悉事故讯息之初立即开展了难船救助、溢油清除等应急处置工作,之后组织实施“边抢险、边清污、边移泊、边观察”方案,最终确保“达飞佛罗里达”轮避免了沉没断裂,也避免了灾难性污染事故的发生。本院认定“深潜号”轮、“联合正力”轮、“德泳”轮分别从事海难救助与防污清污作业,也与中国行政主管机关指导、部署、实施事故应急处置的全过程基本相符。上海打捞局主张其从事的案涉应急行动为海难救助,其主张部分成立,本院相应予以支持。一、二审法院认定上海打捞局从事的案涉应急行动均属于防污清污,存在部分错误,本院予以纠正。

(二)关于上海打捞局索赔费用的认定

对于救助款项与防污清污费,有关国际条约和国内法及其司法解释仅原则性规定评定标准相关的考量因素,各方当事人之间没有约定款项或者费用数额,中国国内尚无政府指导价或者普遍采用的行业参考价,有关量化标准需要当事人进行举证,然后由人民法院合理酌定。认定有关量化标准主要应当考虑两个问题:一是标准的证成(证据证明问题);二是标准的合理性(实体依据问题)。

在本案中,各方当事人分别提供裕曦公司报告、天衡公司报告、润溢公司报告、海神公司报告,各报告除援用 SCOPIC 条款外,基本上均没有提出国际国内救助行业其他较为普遍采用的标准。经审查,裕曦公司在其报告中采用 SCOPIC 费率和物资发票价等

标准,评估燃油费和人员费用、设备费用、耗材费用等,基本上合理有据,但其按照拖轮以马力小时的计费标准计算“深潜号”轮、“联合正力”轮的船舶使用费并不合适,因为该两轮并非拖轮而是工程船,其发挥作用并不主要依靠主机功率;裕曦公司评估拖轮“德泳”轮按3元/马力小时取费的费率,明显高于其主张采用的SCOPIC费率(见下述分析认定)。天衡公司在其报告中认为上海打捞局主张费用过分偏高,其主要依据是参考夕阳公司的费率标准,但夕阳公司当时所派遣的两艘船舶未能抗风浪到达事故现场作业,其作业费率与案涉远海救助和防污清污作业费率基本上不具有可比性,故总体上天衡公司报告不可采纳。润溢公司在其报告中提出的市场日费率也无从查证,故对润溢公司报告也不宜采纳。海神公司在其报告中载明“根据以往类似案件的经验,并结合SCOPIC和上海及附近地区人员工资和收入水平对相关救助人员费进行评估”,但其“根据以往类似案件的经验”难以查证,且海难救助和防污清污作业面临海上风险,更需要专业技能,对海难救助和防污清污作业人员费用显然不宜根据上海及附近地区人员工资和收入水平进行评估,故本院对海神公司报告也不予采纳。

上海打捞局主张按照SCOPIC费率计算“深潜号”轮、“联合正力”轮、“德泳”轮从事案涉应急处置行动的费用。本案中首先应当考虑SCOPIC费率可否适用的问题。上海打捞局派遣“深潜号”轮和“德泳”轮对“达飞佛罗里达”轮进行救助,救助作业成功并起到防止和减轻环境污染损害的效果,该救助作业属于《1989年国际救助公约》第五条规定的公共当局控制的救助作业,上海打捞局有权依照该公约第十三条和第十四条的规定向被救助方主张救助款项(含救助报酬和特别补偿),但该公约规定的标准需要在实践中具体量化。而SCOPIC条款是国际上旨在替代原本依照《1989年国际救助公约》第十四条规定(综合考量评定救助款项的各项

因素)进行具体酌定的一种简便而直接量化的办法,SCOPIC 条款基本上符合该公约精神。经审查北平教授出具专家意见所提供的国际上采用 SCOPIC 费率的数据等事实,可知 SCOPIC 条款附录 A(费率表)中的费率标准是国际上海难救助行业较为普遍采用的一种费率标准。案涉救助作业系对国际航行船舶进行的海难救助,上海打捞局主张按照国际上较为普遍采用的费率标准 SCOPIC 费率,原则上可予采纳,除非当事人有相反证据证明 SCOPIC 费率中某项或者某些费用项目不合理或者国际上有更为普遍采用或者更为权威合理的费率标准。但在本案中各当事人均没有提供除 SCOPIC 费率之外国际上其他比较普遍采用的救助费率标准并予以证明。对于“联合正力”轮和“德泳”轮从事的防污清污作业,因该两轮从事的作业是与“深潜号”轮从事的作业类似,且 SCOPIC 费率也涵盖海难救助中的防污清污作业,故上述防污清污作业的费用也可参照 SCOPIC 费率确定。对于 SCOPIC 费率标准没有涵盖的费用项目,可以根据实际支出或者市场价格等因素合理酌定。SCOPIC 条款规定费率上浮 25%,鉴于案涉事故救助作业成功且防污清污取得明显效果,上海打捞局对 SCOPIC 费率所涵盖的人员费用和设备费用,主张以 SCOPIC 条款附录 A 所列费率为基准提升 25% 进行计算,可予支持。

上海打捞局根据 SCOPIC 条款并结合其作业情况,在其索赔费用明细表中罗列其费用包括船舶使用费、燃油费、人员费用、设备费用、耗材费用、其他费用。经审查,除上海打捞局索赔费用明细表(详见本判决书附件二)中另外增加 2 名基地人员(总指挥和救助指挥各 1 名)外,其中船舶、人员和设备投入情况与上海海上搜救中心于 2016 年 8 月 30 日出具的《关于交通运输部上海打捞局参与“达飞佛罗里达”轮事故海上搜救应急处置相关力量的说明》所确认的情况基本一致。上海打捞局另外主张其有 2 名基地

指挥人员,符合海难救助与防污清污作业实际情况,基本合理。对上海打捞局在其索赔费用明细表中所主张的船舶、人员和设备投入情况,可予认定。上海打捞局根据投入的人员、设备情况按 SCOPIC 费率(含 25% 的提升)计算得出作业人员费用 4282744 元和设备费用 3659714.50 元,本院予以认定。上海打捞局索赔费用明细表中所列油品费用(船舶使用轻油、润滑油、重油的费用)1210352.25 元,与其所投入作业的三艘船舶的轮机日志所记载油耗、油品费用发票载明的价格和 SCOPIC 条款的有关规定(原则上救助人有获得相当于按该条款附录 A 所列费率计算的费用以及实际支付费用 25% 的标准奖金)基本相符,该表中所列耗材(物资)费用 383555 元符合海难救助和防污清污实际情况,该表中所列其他费用(洗舱费、卫星通讯费、搬运费)162128 元可由有关费用发票证明,本院予以认定。

对于上海打捞局索赔费用明细表中所列费用,需要重点审查的费用是船舶使用费。按照 SCOPIC 条款附录 A 关于拖轮使用费费率的标准,拖轮 5000 马力以下的部分费率为 2.8 美元/马力天,以当时的汇率中间价 1 美元兑换人民币 6.2758 元可折算为 0.73 元/马力小时,再按照 SCOPIC 条款规定的 25% 幅度提升,可计算为 0.91 元/马力小时,上海打捞局主张按 3 元/马力小时计算“德泳”轮使用费过高,一、二审法院认定该轮使用费费率为 1 元/马力小时[该轮使用费费率相当于每日 107112 元(24 小时×1 元/马力小时×4463 马力)]适当,本院予以维持。如上所述,“深潜号”轮、“联合正力”轮并非拖轮而是工程船,不宜按拖轮以马力小时的计费标准计算船舶使用费。“联合正力”轮的总吨(3656)是“德泳”轮总吨(1303)的 2.8 倍,“联合正力”轮主机功率(3001 马力)为“德泳”轮主机功率(4463 马力)的 67%,但综合考量“联合正力”轮的装备及其在防污清污中的主导作用,可以按“德泳”轮使用费

日费率的3倍计算“联合正力”轮使用费，日费率为321336元。“深潜号”轮总吨(11244)约为“联合正力”轮总吨的3倍，“深潜号”轮主机功率(9524马力)约为“联合正力”轮主机功率的3.17倍，“深潜号”轮的设计航速(14.5节)约为“联合正力”轮设计航速(7节)的2倍，“深潜号”轮的航区范围(无限航区)明显大于“联合正力”轮航区范围(近海)，再考虑“深潜号”轮的造价和装备，可以按“联合正力”轮使用费日费率的3.2倍计算“深潜号”轮使用费，日费率为1028275.20元。一、二审法院酌定“深潜号”轮与“联合正力”轮使用费的费率分别为2元/马力小时、1.4元/马力小时，按各自主机功率折算为日费率相应分别为45.72万元、10.08万元，明显偏低。特别是，如此确定“联合正力”轮使用费日费率10.08万元尚不及协助该轮的拖轮“德泳”轮使用费日费率107112元。据此，本院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，最终认定其救助款项和防污清污费共计22024407.15元(具体费用计算详见本判决书附件四)，包括：“深潜号”轮费用15571514.10元、“联合正力”轮费用6196790.35元、“德泳”轮费用256102.70元。将“深潜号”轮费用和50%的“德泳”轮费用认定为救助款项，案涉救助款项为15699565.45元(15571514.10元+256102.70元×50%)；将“联合正力”轮费用和50%的“德泳”轮费用认定为防污清污费，案涉防污清污费为6324841.70元(6196790.35元+256102.70元×50%)。

鉴于遇险船舶“达飞佛罗里达”轮所有人与光船承租人(经营人)普罗旺斯公司和达飞公司应当同时支付有关救助款项和防污清污费，对于上海打捞局受偿的预付金3372660元，按照其救助款项与防污清污费的比例(15699565.45元/6324841.70元)，将其中2404119元作为已付救助款项，将其中968541元作为已付防污清污费。

上海打捞局在一审中除请求其参与案涉应急行动的费用本金外,还请求相应的利息,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本案判决生效之日止,本院将上海打捞局主张的利息调整为自其结束案涉海难救助与防污清污作业之日(2013年4月10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判决生效之日止。一、二审法院仅判决支持上海打捞局债权本金请求而不支持其利息请求有所不当,本院予以纠正。

(三)关于有关费用索赔的权利主体与赔偿的责任主体

1. 关于救助款项索赔的权利主体

尽管上海打捞局没有与“达飞佛罗里达”轮船所有人或者光船承租人(经营人)签订救助合同,但其在上海海上搜救中心等行政主管机关的指导部署下参与救助,属于《1989年国际救助公约》第五条规定的公共当局控制的救助作业,根据该公约第五条第二款的规定,从事此种救助作业的人有权享有该公约所规定的有关救助作业的权利和救济(remedies),故上海打捞局有权主张救助款项。

2. 关于防污清污费索赔的权利主体

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”范围即为其所规定的污染损害赔偿范围。根据《2001年国际燃油污染损害民事责任公约》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。上海打捞局从事的案涉防污清污作业属于该公约规定的预防措施。一、二审法院认定上海打捞局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,本院予以维持。

3. 关于救助款项赔偿的责任主体

普罗旺斯公司、达飞公司分别系被救助船舶“达飞佛罗里达”轮的所有人、光船承租人(经营人),在本案中可以同时被认定为上海打捞局施救“达飞佛罗里达”轮行为中的被救助方,对案涉救助款项共同承担给付义务。罗克韦尔公司并非被救助船舶“达飞佛罗里达”轮一方的当事人,与上海打捞局没有形成海难救助法律关系,故罗克韦尔公司不应当对上海打捞局承担给付救助款项的义务。

4. 关于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规定该公约中的“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,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赔偿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责任,理解与适用法律错误,本院予以纠正。

这里附带指出一个问题,尽管《中华人民共和国海商法》第一百六十九条第二款关于“碰撞船舶造成第三人财产损失,各船的赔偿责任均不超过其应当承担的比例”的规定,在字面含义上可以涵盖碰撞当事船及其船上财产之外的其他财产损失,但对于船舶碰撞造成的油污损害,因有关国际条约和国内法均有专门规定,《中华人民共和国海商法》第一百六十九条第二款可不再适用于有关船舶油污损害赔偿的归责问题。主要理由如下:第一,从法源

上考查,《中华人民共和国海商法》第八章(船舶碰撞)是吸收借鉴1910年《统一船舶碰撞某些法律规定的国际公约》(中华人民共和国于1994年加入该公约)而制定的,根据该公约第一条和第四条的规定,该公约仅调整碰撞船舶以及碰撞船舶之上人身、财产的损害赔偿,而不涉及碰撞船舶之外的人身、财产的损害赔偿,而《中华人民共和国海商法》第一百六十九条第二款关于“碰撞造成第三人财产损失的”之表述与上述公约第四条第二款中“即使对第三者而言(even to third parties)”之措辞,在字面含义上有差异,两者在碰撞船舶以及碰撞船舶之上财产的损害赔偿问题上一致,但上述公约对于船舶之外的其他财产赔偿问题无涉。第二,从法律适用规则上,尽管《中华人民共和国海商法》第一百六十九条第二款在字面含义上可以涵盖碰撞当事船及其船上财产之外的其他财产损失,且根据《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》第三条第一款的规定,《中华人民共和国海商法》第八章的规定适用于因船舶碰撞导致船舶触碰所引起的侵权纠纷(如船舶碰撞导致触碰码头所引起码头损害赔偿责任纠纷),但在因第三人过错造成污染损害时第三人的责任承担方面,《中华人民共和国海商法》第一百六十九条第二款在字面含义上与《中华人民共和国侵权责任法》第六十八条的规定及其司法解释《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》第五条第二款的规定一致,这不属于《中华人民共和国立法法》第九十二条、第九十四条关于法的特别规定与一般规定不一致、新的规定与旧的规定不一致的法律适用与处理规则所针对的情形,在此情况下直接援用《中华人民共和国侵权责任法》第六十八条的规定(而不援用《中华人民共和国海商法》第一百六十九条第二款),并不违反《中华人民共和国立法法》规定的法律适用规则。第三,从相关法律及司法解释的规范构成看,船舶碰撞法律规

范除其中有关碰撞船舶责任比例的规定外,对船舶油污损害赔偿基本无涉,即使选择援用船舶碰撞法律规范,仍必须转向主要适用有关船舶油污损害民事责任的法律规范处理污染损害赔偿责任问题。无论是在有关国际条约范畴内,还是在中国国内法体系中,船舶碰撞引起的船舶污染损害赔偿问题,主要系由环境污染损害责任类法律规范调整,而不是主要由有关船舶碰撞损害责任类法律规范调整。据此,因船舶碰撞造成的油污损害责任纠纷不宜按船舶碰撞损害责任纠纷处理。对于本案中因船舶碰撞导致漏油污染所引起的防污清污费赔偿责任纠纷,应当以船舶污染损害责任纠纷为案由进行审理。

上海打捞局在一审中请求普罗旺斯公司、达飞公司与罗克韦尔公司对案涉费用承担赔偿责任,但并未明确该三公司共同承担责任的责任形式。上海打捞局在再审中请求:如果法院认定案涉部分款项属防污清防费,则判令普罗旺斯公司、达飞公司对防污清污费及其利息承担全部赔偿责任,罗克韦尔公司按50%过错比例承担赔偿责任(该三公司对防污清污费的赔偿总额以法院认定的防污清污费及其利息为限)。从上海打捞局一审请求与再审理求的对比看,其再审理求主要在一审请求的基础上进一步具体明确其请求普罗旺斯公司、达飞公司与罗克韦尔公司共同承担赔偿责任的责任形式,其中包含三个要点:一是请求普罗旺斯公司、达飞公司对防污清污费及其利息承担全部赔偿责任;二是请求罗克韦尔公司按50%过错比例承担赔偿责任;三是主张普罗旺斯公司、达飞公司与罗克韦尔公司的赔偿总额以防污清污费及其利息为限。由此可知,上海打捞局的再审理求,并没有对其一审请求有所变更或者增加,没有超出其一审请求范围。普罗旺斯公司、达飞公司主张上海打捞局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,该主张与事实和法律不符,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,上海打捞局请求普罗旺斯公司、达飞公司给付应急处置费用,普罗旺斯公司、达飞公司应当给付防污清污费 6324841.70 元及其利息。上海打捞局同时请求罗克韦尔公司承担赔偿责任,罗克韦尔公司也应当按其 50% 过错比例给付防污清污费 3162420.85 元及其利息。普罗旺斯公司、达飞公司与罗克韦尔公司对上海打捞局累计给付的防污清污费总额以 6324841.70 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,其他人对上海打捞局的赔偿责任相应减免。上海打捞局在一审中请求普罗旺斯公司、达飞公司与罗克韦尔公司均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。

(四)关于案涉海事赔偿请求的限制性与非限制性

根据《中华人民共和国海商法》第二百零八条第一项的规定,该法第十一章(海事赔偿责任限制)规定不适用于对救助款项的请求,故上海打捞局对普罗旺斯公司、达飞公司的救助款项 13295446.45 元(15699565.45 元-2404119 元)及其利息的请求,不属于责任人可以依照该法第十一章限制赔偿责任的海事赔偿请求。该项债权为非限制性海事赔偿请求,应当由普罗旺斯公司、达飞公司在其就案涉海事事故所设立海事赔偿责任限制基金之外另行清偿。

上海打捞局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。

上海打捞局可以基于对普罗旺斯公司、达飞公司的防污清污费 6324841.70 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。上海打捞局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 3162420.85 元及其利息请求,以该费用本息数额参与该公司就“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。但上海打捞局从上述两个基金中受偿的债权总额以防污清污费 6324841.70 元及其利息为限。在上述两个海事赔偿责任限制基金分配时,如果按上海打捞局债权比例初步计算,其拟从两个基金中分配受偿的债权总额超过防污清污费 6324841.70 元及其利息,则可以由负责基金分配的海事法院(一审法院)通知上海打捞局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(如果上海打捞局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),以使得上海打捞局最终受偿的债权总额不超过防污清污费 6324841.70 元及其利息。

对于普罗旺斯公司、达飞公司已经预付的防污清污费 968541 元及其在上海打捞局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

款基准利率计算至上海打捞局退还之日止),应当由上海打捞局在从普罗旺斯公司、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(也可以在上海打捞局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581号民事判决、宁波海事法院(2015)甬海法商初字第442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于本判决生效之日起十日内向交通运输部上海打捞局给付救助款项人民币13295446.45元(不含已预付款项人民币2404119元)及其利息(自2013年4月10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判决生效之日止)。交通运输部上海打捞局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依法不可以限制赔偿责任的海事赔偿请求,由

该两公司在其就“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之外另行清偿。普罗旺斯船东 2008-1 有限公司、法国达飞轮船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。

三、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交通运输部上海打捞局给付防污清污费人民币 6324841.70 元(含已预付费人民币 968541 元)及其利息(自 2013 年 4 月 10 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判决生效之日止)。交通运输部上海打捞局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,由交通运输部上海打捞局以上述防污清污费人民币 6324841.70 元及其利息,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。

四、罗克韦尔航运有限公司应当向交通运输部上海打捞局给付防污清污费人民币 3162420.85 元及其利息(自 2013 年 4 月 10 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判决生效之日止)。交通运输部上海打捞局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,由交通运输部上海打捞局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。交通运输部上海打捞局可以在参与上述第三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,以上述防污清污费人民币 3162420.85 元及其利息,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。

五、交通运输部上海打捞局从上述第三项、第四项判决确定的

两个海事赔偿责任限制基金中受偿的债权总额,应当以防污清污费人民币 6324841.70 元及其利息(自 2013 年 4 月 10 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判决生效之日止)为限。在上述两个海事赔偿责任限制基金分配时,如果按交通运输部上海打捞局债权比例初步计算,其拟从该两个基金中分配受偿的债权总额超过上述防污清污费人民币 6324841.70 元及其利息,可以由负责基金分配的海事法院(宁波海事法院)通知交通运输部上海打捞局在合理期限内具体选择调低其拟从该两个基金中受偿的数额(如果交通运输部上海打捞局没有在合理期限内选择调低其拟从该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),使得交通运输部上海打捞局最终受偿的债权总额不超过上述防污清污费人民币 6324841.70 元及其利息。

六、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 968541 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交通运输部上海打捞局退还之日止),应当由交通运输部上海打捞局在按上述第三项判决从普罗旺斯船东 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(也可以在交通运输部上海打捞局从该基金受偿额中相应划扣退还)。交通运输部上海打捞局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、二审案件受理费各人民币 162984 元,合计 325968 元,由交通运输部上海打捞局负担 19434 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 257126 元,罗克韦尔航运有限公司负担 49408 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。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



二〇一二年九月二十日

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交通运输部上海打捞局参与“达飞佛罗里达”轮事故海上搜救应急处置相关力量的说明（节选列表）

船舶	随船作业人员 (非船员)	随船设备及物资	
“深潜号”轮 3/19/1600— 3/28/0245, 作 业 203 小时, 11 天	船体工程师 1 人 救助指挥助理 2 人 救助工程师 2 人 潜水总监 2 人 潜水员 12 人 工头 2 人 甲板工 20 人	潜水装具 4 套 靠船靠把 2 套 空压机 1 套 水下切割设备 2 套 液压泵站 5 套 抽油泵 6 套 液压管 2 根 溢油管 2 根 空气管 1 根 塑料管 1 根 消耗: 消油剂 375 公斤	不锈钢加温管 4 根 PVC 管 3 根 螺杆泵 1 台 撇油器 1 台 高压蒸汽锅炉 1 台 工作集装箱 1 个 波纹管 1 根 围油栏 1040 米 水密封胶调制设备 1 台 吸油棉 300 公斤
“联合正力”轮 3/22/0800— 4/1/1600, 作 业 248 小时, 11 天	工头 1 人 甲板工 14 人 设备操作员 2 人	靠船靠把 2 套 撇油器 1 台 电焊机 5 台	卷扬机 1 台 自动切割机 1 台 围油栏 1040 米
“德泳”轮 (3/26/0940—3/27/1900, 作业 33 小时, 2 天)			

注:

1. “深潜号”轮作业时间 3 月 19 日至 28 日, 为 9 天, 费用索赔按 9 天主张;
2. 围油栏先装于“深潜号”轮, 后移至“联合正力”轮, 该两轮都进行了申报, 交通运输部上海打捞局未重复索赔有关费用。

附件二

交通运输部上海打捞局索赔费用明细表

项目	种类	对应 SCOPIC 项目	单位	索赔费率	数量	索赔金额 (元)
船舶	“深潜号”轮(9524 马力)	/	小时	5 元/马力小时	203	9,666,860
	“联合正力”轮 (3001 马力)	/	小时	5 元/马力小时	296	4,429,640
	“德泳”轮 (4463 马力)	/	小时	3 元/马力小时	33	441,837
	轻油	/	吨	10,625 元/吨	108.53	1,153,131
	润滑油	/	升	27.94 元/升	650	18,161
	重油	/	吨	5,425 元/吨	7.2	39,060
人员	总指挥	行政管理, 包括联络人员	人天	9,881 元/人天	13.5	133,393.5
	救助指挥	救助船长	人天	14,725 元/人天	13.5	198,787.5
	船体结构工程师	船舶工程师或救助驾驶员/轮机员	人天	12,284 元/人天	9	110,556
	救助工程师		人天	12,284 元/人天	18	221,112
	救助指挥助理	助理救助驾驶员/轮机员	人天	9,843 元/人天	18	177,174
	潜水总监	潜水监督	人天	9,843 元/人天	18	177,174
	潜水员	具有 HSE 或类似证书潜水员	人天	8,835 元/人天	108	954,180
	工头	救助工头	人天	7,363 元/人天	29	213,527
	甲板工	舾装工、装配工、设备操作员	人天	5,890 元/人天	334	1,967,260
	设备操作员		人天	5,890 元/人天	22	129,580
设备	潜水装具	高压加压器 3500psi 17CFM	套天	4,428 元/套天	36	159,408
		热水潜水装具				
		水下磁铁				
	靠船靠把	YOKOHAMA 靠把 3.50 米 x 6.50 米	套天	2,457 元/套天	40	98,280
	空压机	600 CFM 压缩机	套天	2,457 元/套天	9	22,113
	水下切割设备	400A 电焊机	套天	1,960 元/套天	18	35,280

项目	种类	对应 SCOPIC 项目	单位	索赔费率	数量	索赔金额 (元)
	液压泵站 17kw	液压动力站, 40KW 以下	套天	465 元/套天	9	4,185
	液压泵站 59kw	液压动力站, 75KW	套天	736 元/套天	18	13,248
	液压泵站 55kw		套天	736 元/套天	9	6,624
	液压泵站 200kw		套天	736 元/套天	9	6,624
	抽油泵 6"	6 寸液压泵	套天	5,882 元/套天	9	52,938
	抽油泵 4"	3 寸液压泵	套天	3,875 元/套天	45	174,375
	液压管 1"200m	空气皮龙 (3/4 寸/6 米或 20 英尺)	根天	1,292 元/根天	9	11,628
	液压管 3/4"200m		根天	1,292 元/根天	9	11,628
	溢油管 3/4"50m		根天	323 元/根天	18	5,814
	空气管 3/4"100m		根天	646 元/根天	9	5,814
	塑料管 3/4"100m		根天	646 元/根天	9	5,814
	不锈钢加温管 4m	刚性管路 2 寸/6 米或 20 英尺	根天	147 元/根天	18	2,646
	不锈钢加温管 4m		根天	147 元/根天	18	2,646
	PVC 管 2.5"25m	平铺管路 4 寸/6 米或 20 英尺	根天	614 元/根天	9	5,526
	PVC 管 4"8m		根天	196 元/根天	9	1,764
	PVC 管 6"8m	平铺管路 6 寸/6 米或 20 英尺	根天	258 元/根天	9	2,322
	螺杆泵	气动泵 3 寸	台天	852.5 元/台天	9	7,672.5
	撇油器	液压泵 3 寸	台天	6,215 元/台天	20	124,300
	高压蒸汽锅炉 10KG/3T/H	氮气生成器 -1500SCFH@96%,22 0V	台天	18,645 元/台天	9	167,805
	围油栏 48"1040m	48 寸围油栏/10 米	天	198,276 元/天	13.5	2,676,726
	工作集装箱 6m	20 英尺集装箱	个天	388 元/个天	9	3,492
	波纹管 4"90m	平铺管路 4 寸/6 米或 20 英尺	根天	2,209 元/根天	9	19,881
	电焊机	水下电焊龙头	台天	248 元/台天	55	13,640
	水密封胶调制设备		台天	250 元/台天	8	2,000
	自动切割机	氧炔气水上割刀	台天	248 元/台天	11	2,728

项目	种类	对应 SCOPIC 项目	单位	索赔费率	数量	索赔金额 (元)
	卷扬机	空气卷扬机, 3 吨以下	台天	1,163 元/台天	11	12,793
耗材	氧气	/	瓶	50 元/瓶	15	750
	电割条	/	公斤	43.75 元/公斤	50	2,187.58
	卸扣	/	只	275 元/只	4	1,100
		/	只	112.5 元/只	8	900
		/	只	1,075 元/只	2	2,150
	钢丝	/	米	78 元/米	300	23,400
	3M 银灰胶带	/	卷	225 元/卷	20	4,500
	CRC 精密电器清洁剂	/	瓶	97.5 元/瓶	10	975
	WD-40 除锈剂	/	瓶	87.5 元/瓶	10	875
	喉箍	/	个	12.5 元/个	40	500
	化油剂	/	桶	750 元/桶	15	11,250
	吸油棉	/	包	800 元/包	15	12,000
	铁芯钢丝	/	米	39 元/米	500	19,500
	尼龙绳	/	盘	750 元/盘	1	750
		/	盘	1,000 元/盘	1	1,000
	尼龙吊带	/	根	375 元/根	5	1,875
		/	根	250 元/根	3	750
		/	根	1,000 元/根	4	4,000
	封堵钢板等	/				170,092.5
	封堵水下水密封胶	/				125,000
其他	洗舱费	/				120,000
	卫星通讯费	/				2,128
	搬运费	/				40,000
合计	24,236,830.50					

注：以上人员、设备费用费率根据 SCOPIC 条款（2011 版）费率表核算，按 1 美元兑换 6.2 元人民币标准将该条款载明费率美元数额换算为人民币数额，并根据该条款在基准费率基础上提升 25%。

附件三

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。

(iii) 实际支付费用是指由救助人或代表救助人或向第三方合理支付的所有费用，尤其包括雇用人、拖轮、其他船艇和设备的租金，以及救助作业所必需的其他合理费用。该费用按实际花费计算，但是：

(a) 如果该费用是租用国际救助联盟（ISU）其他成员或其附属机构的人工、拖轮、其他船艇和设备所支付的租金，则应付金额按附录 A 所列的费率计算，而不考虑实际的花费。

(b) 如果人工、拖轮、其他船艇和设备不是租自于国际救助联盟的会员，并且该租金率高于附录 A 所列的费率，则实际花费可全额作为实际支付费用，但条件是事故特别代表（SCR）考虑案件的特定情况认为救助人或租用这些项目所花费的费用是合理的。如果未任命 SCR 或者对此存在争议，应由仲裁员裁定在此情况下该全额费用是否合理。

(c) 在救助服务中所发生的非以美元支付的实际支付费用，为了适用 SCOPIC 条款，该费用应按救助结束时的汇率折算成美元。

(iv) 除按上述所列费率计算的费用以及实际支付费用外，救助人或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，则救助人或有权获得奖金，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
救助船长	1900
船舶工程师或救助驾驶员/轮机员	1585
助理救助驾驶员/轮机员	1270
潜水监督	1270
具有 HSE 或类似证书潜水员（但饱和或混合气潜水员除外，其救助费用由 SCR 同意或者仲裁人决定）	1140
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。

2、拖轮和其他船艇

(a) (i) 拖轮，包括救助拖轮、港口拖轮、操锚拖轮、沿海/海洋拖轮，离岸支持船艇，及任何功率超过 500 马力的其他工作艇，应该按照如下费率（燃油和润滑油另计）根据其证书上所记载的马力数计算其合理从事救助服务的每一天费用，不足一天的按比例计算其部分费用。合理的救助服务时间包括当 SCOPIC 被启用时或者当拖轮动车时（以时间稍晚者为准），拖轮从其所在地驶往事故地点的时间；以及包括当拖轮所参与的救助服务终止于一个合理地点时，拖轮从其所在地驶往事故地点的时间，并应当充分考虑救助服务开始前立即采取的作业服务和待命服务的时间。

制动马力	费率 (美元/马力天)
------	-------------

5000 马力以下的部分	2.80
5001 至 12000 马力的部分	2.00
12001 至 20000 马力的部分	1.40
20000 马力以上的部分	0.70

(c) 上述定义中未包括的任何船艇, 除燃油和润滑油外, 应按该船艇的市场费率收费, 该费率应与船东事故代表 (SCR) 协定, 如未达成协定, 则由仲裁院决定。

(d) 所有在救助服务期间消耗的燃油和润滑油按实际花费计算, 并应视作实际支付费用。

(e) 为避免争议, 上述拖轮或者船艇应包括其上通常配有的所有设备, 但不应当包括其上可能载有的任何可便携式救助设备。如使用了这类设备, 应当根据可便携式救助设备的费率收费。

3、便携式救助设备

(1) 救助服务期间, 包括为调集或者遣散服务队伍所必需的时间内, 所合理雇佣的便携式救助设备, 每天费率如下, 不足一天的按比例计算:

压缩机

名称	救助费用 (美元/天)
600 CFM	317

管路

名称	救助费用 (美元/天)
空气皮龙	
3/4 寸/6 米或 20 英尺	5
平铺管路	
4 寸/6 米或 20 英尺	19
6 寸/6 米或 20 英尺	25
刚性管路	
2 寸/6 米或 20 英尺	19

杂项设备

名称	救助费用 (美元/天)
空气卷扬机, 3 吨以下	95

液压动力站, 40KW 以下	60
液压动力站, 75KW	95

潜水设备

名称	救助费用 (美元/天)
高压加压器 3500psi/17CFM	200
热水潜水装具	316
水下磁铁	25

防护服/安全设施

名称	救助费用 (美元/天)
氮气生成器-1500SCFH@96%,220V	2450

污染控制设备

名称	救助费用 (美元/天)
48 寸围油栏/10 米	246

泵浦设备

名称	救助费用 (美元/天)
气动泵	
3 寸	110
液压泵	
3 寸	500
6 寸	759

靠把

名称	救助费用 (美元/天)
YOKOHAMA 靠把	
3.50 米 x6.50 米	317

焊割设备

名称	救助费用 (美元/天)
----	-------------

氧炔气水上割刀	32
水下电焊龙头	64
400A 电焊机	253

储存设备

名称	救助费用（美元/天）
20 英尺集装箱	50

(e) 所有的消耗品，如电焊条，锅炉装置，小绳索等等，应当按实际成本收费，并作为一项实际支付费用。

附件四

交通运输部上海打捞局费用核算明细表

项目	种类	单位	数量	费率	金额 (元)	对应 SCOPIC 项目及 费率 (美元/天)
船舶	“深潜号”轮(9524 马力), 3/19—3/28 共 9 天 (203 小时)	小时	203.00	按“联合正力”轮日费率 3.2 倍计为 1,028,275.20 元/天	8,697,494.40	/
	“联合正力”轮(3001 马力), 3/22—4/1 共 11 天 (工作 224 小时, 锚泊 24 小时), 4/9—4/10 洗舱 2 天 (48 小时)	小时	260.00	按“德泳”轮日费率 3 倍计为 321,336 元/天	3,481,140.00	/
	“德泳”轮(4463 马力), 3/26—3/27 (33 小时)	小时	33.00	按 1 元/马力小时核算, 日费率为 107,112 元/天	147,279.00	/
	轻油	“深潜号”轮	吨	78.1	10,625.00	829,812.50
		“联合正力”轮	吨	24.93	10,625.00	264,881.25
		“德泳”轮	吨	5.5	10,625.00	58,437.50
	润滑油	“深潜号”轮	升	180	27.94	5,029.20
		“联合正力”轮	升	90	27.94	2,514.60
		“德泳”轮	升	380	27.94	10,617.20
	重油	“德泳”轮	吨	7.2	5,425.00	39,060.00
人员	总指挥 1 人	人天	13.5	9,881.00	133,393.50	行政管理
	救助指挥 1 人	人天	13.5	14,725.00	198,787.50	救助船长
						1275
						1900

项目	种类	单位	数量	费率	金额 (元)	对应 SCOPIC 项目及 费率 (美元/天)
	船体结构工程师 1 人	人天	9	12,284.00	110,556.00	船舶工程师 1585
	救助指挥助理 2 人	人天	18	9,843.00	177,174.00	助理救助驾驶员/ 轮机员 1270
	救助工程师 2 人	人天	18	12,284.00	221,112.00	船舶工程师 1585
	潜水总监 2 人	人天	18	9,843.00	177,174.00	潜水监督 1270
	潜水员 12 人	人天	108	8,835.00	954,180.00	具有 HSE 或类似 证书潜水员 1140
	工头	人天	18	7,363.00	132,534.00	救助工头 950
		人天	11	7,363.00	80,993.00	
	甲板工	人天	180	5,890.00	1,060,200.00	舾装工、装配工、 设备操作员 760
		人天	154	5,890.00	907,060.00	
	设备操作员 2 人	人天	22	5,890.00	129,580.00	
设备	潜水装具 4 套	套天	36	4,428.00	159,408.00	高压加压器 3500psi 17CFM 200
						热水潜水装具 316
						水下磁铁 25
	靠船靠把 2 套	套天	18	2,457.00	44,226.00	YOKOHAMA 靠 把 3.50 米 x 6.50 米 317
	空压机 1 套	套天	9	2,457.00	22,113.00	600 CFM 压缩机 317

项目	种类	单位	数量	费率	金额 (元)	对应 SCOPIC 项目及 费率 (美元/天)
	螺杆泵 1 台	台天	9	852.50	7,672.50	气动泵 3 寸
	撇油器 1 台	台天	9	6,215.00	55,935.00	液压泵 3 寸
	高压蒸汽锅炉 1 台	台天	9	18,645.00	167,805.00	氮气生成器 -1500SCFH@96%, 220V
	工作集装箱 6m	个天	9	388.00	3,492.00	20 英尺集装箱
	波纹管 4"90m	根天	9	2,209.00	19,881.00	平铺管路 4 寸/6 米 或 20 英尺
	围油栏 48",1040m	天	9	198,276.00	1,784,484.00	48 寸围油栏/10 米
		天	4.5	198,276.00	892,242.00	
	水密封胶调制设备 1 台	台天	8	250.00	2,000.00	水下电焊龙头
	电焊机 5 台	台天	55	248.00	13,640.00	
	靠船靠把 2 套	套天	22	2,457.00	54,054.00	YOKOHAMA 靠 把 3.50 米 x 6.50 米
	撇油器 1 套	台天	11	6,215.00	68,365.00	液压泵 3 寸
	卷扬机 1 台	台天	11	1,163.00	12,793.00	空气卷扬机, 3 吨 以下
	自动切割机 1 台	台天	11	248.00	2,728.00	氧炔气水上割刀
						32

项目	种类	单位	数量	费率	金额 (元)	对应 SCOPIC 项目及 费率 (美元/天)
耗材	氧气	瓶	15	50.00	750.00	/
	电割条	公斤	50	43.75	2,187.50	/
	卸扣	只	4	275.00	1,100.00	/
		只	8	112.50	900.00	/
	钢丝	只	2	1,075.00	2,150.00	/
		米	300	78.00	23,400.00	/
	3M 银灰胶带	卷	20	225.00	4,500.00	/
	CRC 精密电器清 洁剂	瓶	10	97.50	975.00	/
	WD-40 除锈剂	瓶	10	87.50	875.00	/
	喉箍	个	40	12.50	500.00	/
	化油剂	桶	15	750.00	11,250.00	/
	吸油棉	包	15	800.00	12,000.00	/
	铁芯钢丝	米	500	39.00	19,500.00	/
	尼龙绳	盘	1	750.00	750.00	/
		盘	1	1,000.00	1,000.00	/
	尼龙吊带	根	5	375.00	1,875.00	/
		根	3	250.00	750.00	/
	封堵钢板等	根	4	1,000.00	4,000.00	/
					170,092.50	/
	封堵水下密封胶				125,000.00	/

项目	种类	单位	数量	费率	金额 (元)	对应 SCOPIC 项目及 费率 (美元/天)
其他	洗舱费				120,000.00	/
	卫星通讯费				2,128.00	/
	搬运费				40,000.00	/
合计			22,024,407.15			

注:

1. 人员、设备费用费率根据 SCOPIC 条款 (2011 版) 费率表核算, 按 1 美元兑换 6.2 元人民币标准将该条款载明费率美元数额换算为人民币数额, 并根据该条款在基准费率基础上提升 25%。
2. 燃油单价按供油发票价格提升 25% 计算, 油耗量根据轮机日志确定。
3. 其他项目按发票金额、出入库单等证据确定。

小结:

1. 船舶使用费总额 12,325,913.40 元, 其中“深潜号”轮 8,697,494.40 元, “联合正力”轮 3,481,140.00 元, “德泳”轮 147,279.00 元。
2. 燃油费总额 1,210,352.25 元, 其中“深潜号”轮 834,841.70 元, “联合正力”轮 267,395.85 元, “德泳”轮 108,114.70 元。
3. 人员费用总额 4,282,744 元, 其中“深潜号”轮 2,832,930.00 元, “联合正力”轮 1,117,633.00 元, 基地 332,181.00 元 (平均分摊于“深潜号”轮、“联合正力”轮)。
4. 设备费用总额 3,659,714.50 元, 其中“深潜号”轮 2,615,892.50 元, “联合正力”轮 1,043,822.00 元。
5. “深潜号”轮耗材 (物资) 费用 383,555 元、搬运费 40,000 元, “联合正力”轮洗舱费 120,000 元, 通讯费 2,128 元 (按三船均摊, “深潜号”轮 710 元, “联合正力”轮 709 元, “德泳”轮 709 元)。
6. 各项费用总额 22,024,407.15 元, 其中“深潜号”轮 15,571,514.10 元, “联合正力”轮 6,196,790.35 元, “德泳”轮 256,102.70 元。