

# 中华人民共和国最高人民法院

## 民事判决书

(2018)最高法民再 369 号

再审申请人(一审原告、二审上诉人):中华人民共和国洋山港海事局。住所地:中华人民共和国上海市浦东新区南芦公路 2160 弄 7 号。

法定代表人:谢开运,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。

再审申请人中华人民共和国洋山港海事局(以下简称洋山港海事局)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)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 582 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 3922 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,洋山港海事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。

洋山港海事局于 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,普罗旺斯公司所属的由达飞公司光船租赁的“达飞佛罗里达”(CMA CGM Florida)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”(Chou Shan)轮发生碰撞,“达飞佛罗里达”轮左舷船体及燃油舱破

损,泄漏大量燃油。事故发生后,洋山港海事局根据上海海上搜救中心和上海海事局的要求参与了事故应急指挥机构组织指挥的应急处置行动,主要负责“达飞佛罗里达”轮船体安全风险评估、油污搜寻、模拟预测、监视监测、油样对比、信息传递、应急保障等工作,委托上海市环境科学研究院、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、中国船级社上海分社、上海海平水上安全技术咨询服务有限公司(以下简称海平公司)、上海裕曦保险公估有限公司(以下简称裕曦公司)、上海市石油化工产品质量监督检验站(以下简称石化检验站)七家单位配合完成对“达飞佛罗里达”轮船体安全状况评估、海上溢油远程监测监控和漂移轨迹模拟等多项重要工作。为完成上述各项工作,根据各单位提交的费用账单及协商结果,洋山港海事局共发生费用人民币 1705128 元(本判决书所涉货币除特别注明其他币种外,均为人民币),其中上海市环境科学研究院费用 20 万元、美国应用科学咨询公司费用 6 万元、中国海事局烟台溢油应急技术中心费用 40 万元、裕曦公司费用 40 万元、石化检验站费用 30300 元、中国船级社上海分社费用 197680 元、海平公司费用 132960 元、管理费 284188 元。其中 1121030 元,经协商后于 2014 年初结算,并在“达飞佛罗里达”轮船东提供的 2500 万元预付金中先行得到拨付。上述应急处置费用应由普罗旺斯公司、达飞公司、罗克韦尔公司全额承担。故请求法院判令普罗旺斯公司、达飞公司、罗克韦尔公司承担洋山港海事局的应急处置费用 1705128 元(扣除已拨付费用 1121030 元后为 584098 元)及相应利息(自 2013 年 3 月 19 日起,按中国人民银行确定的金融机构同期贷款基准利率计算至法院判决生效之日

止),并承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0时32分,普罗旺斯公司所有并由达飞公司光船租赁经营的“达飞佛罗里达”轮从上海洋山港装载2681个集装箱(TEU)在驶往韩国釜山港的途中,在中国长江口灯船东北约124海里处,与罗克韦尔公司所属由秦皇岛山海关船厂空载驶往澳大利亚的“舟山”轮发生碰撞,事故造成“达飞佛罗里达”轮左舷中后部位破损,部分集装箱落水,并发生燃油泄漏。上海海上搜救中心接到两轮碰撞及有燃油泄漏的信息后,与“达飞佛罗里达”轮的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)联系。夕阳公司分别于当日5时、5时30分派出两艘清污船,但该两船抵达长江口水域时因风浪过大无法前行,后驶往洋山港避风。当日12时起,上海海上搜救中心和上海海事局开始协调其他船舶赶赴事故现场,并开始协调其他单位参与到处置行动中。当日16时2分,“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16时25分,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4时30分,“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,途经第一锚泊点抛锚过驳油污水,最终于3月25日8时5分在第二锚泊点洋山港检验检疫锚地抛锚,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或者港区进行清污作业。3月27日12时10分,“达飞佛罗里达”轮靠泊洋山港冠东码头卸载集装箱,于3月31日卸载完毕后在洋山港内锚泊,并于4月3日18时5分

驶往位于浙江舟山六横岛的舟山中远船务工程有限公司船厂。

上海海上搜救中心(或者上海海事局)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“达飞佛罗里达”轮受损后进港的安全性及溢油的可能性进行评估,该社安排两人于2013年3月24日1时30分登上“达飞佛罗里达”轮,同日10时30分离船,出具一份安全性评估意见;该社于同年3月28日至29日又安排两人到洋山港查看了“达飞佛罗里达”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研究院使用长江口水体污染突发事故应急预警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进行模拟和校验,同时委托中国海事局烟台溢油应急技术中心安排卫星跟踪监测。上海海上搜救中心还委托裕曦公司派公估师对“达飞佛罗里达”轮的漏油量进行测算,该公司派徐根龙等人多次采集数据并于同年6月30日形成报告,表明“达飞佛罗里达”轮在该次事故中的漏油量为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“达飞佛罗里达”轮,该站对三个采样进行检验得出基本一致或者相似的结论。上海打捞局派遣的“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海平公司所属拖轮“海平1”轮协助“联合正力”轮离开码头出海。

2013年4月,包括洋山港海事局在内的参与案涉事故处置的十一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)与事故两轮船东协商谈判预付金及担保事宜,最终由衡达分公司分别向“达飞佛罗里达”轮船东和“舟山”轮船东代收预付款各2500万元以及担保函各一份,并分别签订了现

金预付协议和协议书。同年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,终审确认“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。2014年初,经协调,由衡达分公司将“达飞佛罗里达”轮方面的预付金2500万元分配给了参与事故处置的各单位,洋山港海事局在本案诉讼中自认分得预付金1121030元。经衡达分公司与以下被委托各方协商,被委托各方主张其收取的费用分别为上海市环境科学研究院费用20万元、美国应用科学咨询公司费用6万元、中国海事局烟台溢油应急技术中心费用40万元、裕曦公司费用40万元、石化检验站费用30300元、中国船级社上海分社费用197680元、海平公司费用132960元。衡达分公司在扣下上述金额的10%作为其向被委托各方收取的法律费用后,将剩余款项从“达飞佛罗里达”轮的2500万元的预付金中直接支付给了上述前五家被委托方,对中国船级社上海分社和海平公司暂时未予支付。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,洋山港海事局在一审法院公告债权登记期间以案涉费用14481836元申请债权登记,并得以准许,由衡达分公司支付了债权登记申请费1000元。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、达飞公司为“达飞佛罗里达”轮的案涉碰撞事故设立非人身伤亡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), 洋山港海事局在一审法院公告债权登记期间以案涉费用及其利息申请债权登记并得以准许, 由衡达分公司支付了债权登记申请费 1000 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。

船舶发生污染事故后, 海事管理机构或者其指定的其他单位采取清除、打捞、拖航、引航、过驳以及其他必要措施, 减轻污染损害, 可以依法或者依合同向油污责任人提出索赔。洋山港海事局与普罗旺斯公司、达飞公司、罗克韦尔公司之间并没有成立合同关系。由于洋山港海事局诉请的费用系多个单位的不同行动而产生, 并不能因洋山港海事局的行政机关身份而否定其诉讼主体资格。上海海事局或者上海海上搜救中心是案涉各委托事项的最终委托方。洋山港海事局代表上海海事局或者上海海上搜救中心参与相关事项的善后处置并代为提起诉讼, 并无不当。

“达飞佛罗里达”轮虽然在案涉事故中受损, 但整个过程中其本船船员始终未离船、弃船, 而且还有其他参与处置行动的相关人员登上该轮进行指挥作业, “达飞佛罗里达”轮在事故发生后未丧失航行动力, 该轮并非《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》第二十条关于“对沉没、搁浅、遇难船舶采取起浮、清除或者使之无害措施”规定中的“遇难船舶”。

根据《中华人民共和国海商法》第二百零七条的规定,案涉防污清污费债权属于限制性海事赔偿请求。

《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》第四条的规定虽然没有否定受损害人向各责任人主张按份责任,但其第三条明确规定只有当两船均漏油且不能合理区分各自造成的损害,各船舶才承担连带责任,而本案中仅“达飞佛罗里达”轮发生泄漏油,因此洋山港海事局主张罗克韦尔公司承担连带责任的理由并不成立。

关于上海市环境科学研究院、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的费用,没有可对比标准,对其金额很难进行评估,故对这三家单位的费用以其实际收取金额为准予以认定,即认定上海市环境科学研究院费用 18 万元、美国应用科学咨询公司费用 5.4 万元、中国海事局烟台溢油应急技术中心费用 36 万元。裕曦公司的报告出具时间在 2013 年 6 月,报告中明确记载该报告作为船舶污染事故调查和油污损害赔偿的专业技术依据,裕曦公司受委托检测船舶漏油量的时间为 2013 年 4 月 15 日,其费用并不属于防污清污费,故不予认定。中国船级社上海分社的主要作用是对“达飞佛罗里达”轮的防污清污行动提供安全方面的意见以及评估该轮是否会进一步发生漏油,由此发生的费用总体上属于防污清污费。“海平 1”轮所拖带的“联合正力”轮也是参与防污清污行动,其费用原则上应由“联合正力”轮船东在另案中一并主张更为合理,对这两项费用应认定为防污清污费,酌定中国船级社上海分社的费用为 10 万元,“海平 1”轮工班费用为 6 万元。因洋山港海事局在本案中并非“达飞佛罗里达”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,在其成本之外再收取管理费并无法律依据。综上,洋山港海事局各项合理费用共计 75.4 万元。洋山港海事局就其索赔款项提出的按贷款基准利率自 2013 年 3 月 19 日起计算利息的请求,无事实与法律依据,故不予支持。

普罗旺斯公司、达飞公司已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,在同一海事赔偿责任限制基金中受偿,对洋山港海事局自认在“达飞佛罗里达”轮方面的预付金中先行拨付的部分款项,应当由相关当事方另行结算,一审法院在本案中不予处理。

综上,洋山港海事局的诉请部分有理,予以保护。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 445 号民事判决:(一)洋山港海事局对普罗旺斯公司、达飞公司享有清污费用 75.4 万元的债权;(二)洋山港海事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设立的非人身伤亡海事赔偿责任限制基金的分配;(三)驳回洋山港海事局其他诉讼请求。一审案件受理费 20146 元,由洋山港海事局负担

10505 元,普罗旺斯公司、达飞公司负担的 9641 元与洋山港海事局支付的有关“达飞佛罗里达”轮事故的债权登记申请费 1000 元在上述基金分配时先行拨付。

一审法院宣判后,洋山港海事局、普罗旺斯公司、达飞公司均不服一审判决,分别提起上诉。洋山港海事局上诉请求二审法院:撤销一审判决,依法改判由普罗旺斯公司、达飞公司、罗克韦尔公司向其连带偿付防污清污费 1090300 元,普罗旺斯公司、达飞公司、罗克韦尔公司不能享受海事赔偿责任限制;依法改判普罗旺斯公司、达飞公司向洋山港海事局连带偿付救助费 330640 元。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驳回洋山港海事局的诉讼请求。

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。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,本案二审争议焦点为:(一)洋山港海事局是否系适格原告;(二)洋山港海事局所主张的各项费用应否得到支持;(三)案涉债权是否属于非限制性海事赔偿请求;(四)罗克韦尔公司是否应就案涉债权与普罗旺斯公司和达飞公司承担连带赔偿责任或者 50% 的按份责任。

洋山港海事局系由洋山港海事处更名而来,其依法承继了洋山港海事处的相关权利义务,其是上海海事局的下属单位,在案涉

事故发生时实际参与了事故处理等工作。本案中已付各项费用的发票均显示付款单位为洋山港海事局,且对于尚未支付的中国船级社上海分社、海平公司的两笔费用已由中国船级社上海分社、海平公司分别向洋山港海事局作出不直接向事故船舶的船东提出任何索赔或者诉讼的承诺。一审法院认为洋山港海事局可以作为原告起诉,并无不当。

根据《中华人民共和国海洋环境保护法》第七十一条第一款的规定,船舶发生海难事故,造成或者可能造成海洋环境重大污染损害的,国家海事行政主管部门有权强制采取避免或者减少污染损害的措施。案涉污染事故突发后,本负有防污清污义务的普罗旺斯公司、达飞公司未能及时采取有效措施避免或者减少污染损害的发生,洋山港海事局作为国家海事行政主管部门,依职权采取强制措施,组织相关第三方单位参与应急防污清污作业,由此产生的部分相关费用已由相关第三方单位予以确认收款。因此,洋山港海事局有权要求普罗旺斯公司、达飞公司承担本案实际支出的合理防污清污费。

关于裕曦公司及石化检验站的检测评估费,根据裕曦公司的评估报告显示,该评估报告系船舶污染事故调查和油污损害赔偿的依据,并非洋山港海事局所主张的防污清污费的评估依据,且洋山港海事局亦未就该评估报告是否属于防污清污作业的必要支出提供合理解释或者相关依据,故一审法院对此不予认定并无不当。至于石化检验站的检测评估费用,其检验报告载明的受托时间为2013年4月15日,明显晚于案涉事故发生时间,且该检测评估报告的内容主要涉及对三份来自于“联合正力”轮上回收污油的样

品进行比较分析的检测,从该报告的内容上无法看出该项检测评估工作属于防污清污作业的必要措施,故一审法院对此不予认定并无不当。关于中国船级社上海分社及“海平1”轮的费用,中国船级社上海分社事后出具的《“达飞佛罗里达”轮损坏安全性评估》更多地援引了BV船级社的计算报告,再考虑到“达飞佛罗里达”轮船东之前已委托BV船级社对该轮的安全性进行了评估,故对一审法院综合认定该笔费用属于防污清污费并合理确认其部分数额,予以支持。

“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债权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洋山港海事局的防污清污费承担全部赔偿责任正确。洋山港海事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 50% 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 582 号民事判决:驳回上诉,维持原判。二审案件受理费 21809 元,由洋山港海事局负担 10469 元,普罗旺斯公司、达飞公司负担 11340 元。

洋山港海事局申请再审称:(一)洋山港海事局主张的防污清污费和救助作业费合理有据。从本案证据分析,中国船级社上海分社及“海平 1”轮的作业性质均属于海难救助,其产生的救助费用债权依法属于非限制性海事赔偿请求,一、二审法院将上述费用统一界定为防污清污费并随意扣减错误。(二)《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。根据该明确规定,普罗旺斯公司、达飞公司应当按照无过错责任原则对案涉防污清污费承担全部责任,罗克韦尔公司亦应当按照 50% 的过错比例承担赔偿责任。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,洋山港海事局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、达飞公司赔偿洋山港海事局防污清污费损失 1090300 元,罗克韦尔公司应按 50% 过错比例承担赔偿责任(即承担防污清污费损失 545150 元),普罗旺斯公司、达飞公司与罗克韦尔公司的赔偿总额以 1090300 元为限;判令普罗旺斯公司、达飞公司与罗克韦尔公司向洋山港海事局连带偿付救助款项 330640 元;判决确认上述防污清污费、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洋山港海事局清偿;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)洋山港海事局所称“救助行动”仅是防污清污行动的一部分,并不构成法律上的海难救助,一、二审法院对相关事实及行为性质的认定正确。洋山港海事局所主张的相关费用的必要性、真实性和合理性均存疑,一、二审法院根据查明的事实认定各项费用,符合法律规定。一、二审法院对洋山港海事局主张利息的认定合理。(二)洋山港海事局要求“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,不应纳入再审审理范围。洋山港海事局请求非漏油船舶“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事故损害赔偿的责任主体,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洋山港海事局的再审请求,维持一、二审判决。

罗克韦尔公司答辩称:(一)洋山港海事局在案涉事故发生时尚未成立,并非适格原告。即使洋山港海事局作为独立机构,其行动属于公务行为,其对履行公务所产生的费用无索赔依据,其在本案中主张的费用属于第三方费用,有关费用索赔应当由上海海事局提出。(二)洋山港海事局的行为性质为防污清污作业,其无权按照救助费率索赔救助报酬和特别补偿。洋山港海事局主张的各类索赔金额缺少合理性,经计算其有权主张的合理赔偿金额应不超过747088元。(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)即使罗克韦尔公司承担责任,其也有权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。洋山港海事局主张其防污清污费债权属于非限制性海事赔偿请求,无事实和法律基础。综上,请求最高人民法院判决驳回洋山港海事局的再审请求,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。洋山港海事局补充提供《人民法院报》2003年5月22

日第一版公布的人民法院司法鉴定人名册公告(第9号)、北京中英衡达海事顾问有限公司企业法人营业执照,证明该公司系最高人民法院审核批准的司法鉴定人名册中所列鉴定机构,经营范围包括提供海洋及陆上环境污染的预防、控制与评估的技术咨询等。经质证,普罗旺斯公司、达飞公司、罗克韦尔公司对该两份证据材料的证明力不予认可。经审核,上述两份证据材料均为真实文件,但其在本案中对认定事故污染损害赔偿金额并无实质关联,本院不予采纳。

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:

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“联合正力”轮离开码头出海。有关工作事项和费用情况如下:(一)洋山港海事局委托上海市环境科学研究院开展溢油模拟工作,该研究院实际收取费用18万元;(二)洋山港海事局委托美国应用科学咨询公司开展事故溢油轨迹模拟应急支持,该公司实际收取5.4万元;(三)洋山港海事局委托中国海事局烟台溢油应急技术中心开展卫星遥感监视,该中心实际收取费用36万元;(四)洋山港海事局委托裕曦公司于2013年3月19日至3月24日前往事故海域对船舶溢油进行检验和测量评估,后于4月1日至2日、4月13日至19日赴油污接收船、“达飞佛罗里达”轮在浙江舟山停靠的船厂进一步开展检验测量工作,裕曦公司于2013年6月30日出具《“达飞佛罗里达”轮碰撞事故燃油泄漏量检验检测报告》,评估该轮燃油泄漏量为613.278吨,该公司书面确认收取检验评估费用

40 万元,同时出具该费用发票;(五)上海海事局于 2013 年 4 月 15 日委托石化检验站检验事故海面溢油,对案涉事故中从“达飞佛罗里达”轮附近海面油污取样与该轮燃油舱及左舷通道地板油品取样进行相同或者相似性比对,该检验站经检验判断上述油样基本一致或者相似,该检验站书面确认向洋山港海事局收取费用 3.03 万元,并同时向该局出具该费用发票;(六)中国船级社上海分社应中国海上搜救中心的要求,根据洋山港海事局的委托,安排人员于 2013 年 3 月 22 日至 29 日对“达飞佛罗里达”轮损坏后的安全性进行评估。中国船级社上海分社于 2014 年 1 月 20 日向洋山港海事局书面提出其评估费用 197680 元,同意洋山港海事局与“达飞佛罗里达”轮及“舟山”轮船东结清后再支付;(七)洋山港海事局委托海平公司调派“海平 1”轮在洋山港为参与事故抢险(防污清污)的“联合正力”轮提供靠、离港拖带服务,该公司于 2014 年 1 月 20 日向洋山港海事局书面主张其费用 132960 元,同意洋山港海事局与“达飞佛罗里达”轮及“舟山”轮船东结清后再支付。上述费用合计 1354940 元。在普罗旺斯公司、达飞公司与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)有限公司向衡达分公司(受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,洋山港海事局从中获得预付金 1121030 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。对于该国际条约没有规定的有关事项,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。根据各方当事人在再审中的诉辩主张,本案再审中的争议焦点为:洋山港海事局的诉讼主体资格、洋山港海事局索赔费用的合理性、案涉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)关于洋山港海事局的诉讼主体资格

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,一、二审法院认定洋山港海事局具有索赔防污清污费的主体资格,符合该公约精神。同时,洋山港海事局属于《中华人民共和国海洋环境保护法》(2013年修正,洋山港海事局起诉当时施行)第五条规定的行使海洋环境监督管理权的部门,可以依据该法第九十条第二款的规定对责任者提出赔偿要

求。洋山港海事局作为上海海事局的下属单位,依法承继事故发生当时上海海事局洋山港海事处的相关权利义务,参与案涉事故应急处理,并实际支付或者承诺支付所委托七家专业技术单位调查、监测、检验、评估、协助防污清污作业等相关费用,一、二审法院认定洋山港海事局可以作为原告提起本案诉讼,并无不当。罗克韦尔公司对洋山港海事局的诉讼主体资格提出异议,没有事实和法律依据,本院不予支持。

## (二)关于洋山港海事局索赔费用的合理性

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。一、二审法院认定洋山港海事局向上海市环境科学研究院、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实际共支付费用59.4万元,并无不当,本院予以维持。洋山港海事局在事故应急行动中委托裕曦公司前往事故海域对船舶溢油进行检验和测量评估,尽管该公司出具《“达飞佛罗里达”轮碰撞事故燃油泄漏量检验检测报告》系在洋山港海事局结束事故应急行动之后,但该报告对于防污清污后续工作以及之后的环境恢复治理均可发挥参考作用,该公司书面确认收取检验评估费用40万元,该费用为合理的监测、评估费用,属于污染损害赔偿范围,一、二审法院不予认定不当,本院予以纠正。尽管洋山港海事局的上级单位上海海事局在事故应急行动后委托石化检验

站对事故溢油油样(船上油品油样和船舶附近海面油样)进行相似性检验鉴定,同样对防污清污后续工作以及之后的环境恢复治理均可发挥必要的技术支持作用,石化检验站向洋山港海事局收取费用 3.03 万元,该费用属于合理的检验费用,属于污染损害赔偿范围。中国船级社上海分社、海平公司根据洋山港海事局的委托在事故应急行动中分别对“达飞佛罗里达”轮的安全性进行评估、为防污清污船舶“联合正力”轮提供拖带服务,相应发生评估费用 197680 元、拖带费用 132960 元,中国船级社上海分社、海平公司同意洋山港海事局在其与事故船舶船东结清有关费用后支付,可予以认定,但一、二审法院将该两项费用分别酌定为 10 万元与 6 万元,缺乏事实依据,该酌定不当,本院予以纠正。因“联合正力”轮在案涉事故中主要从事防污清污工作,海平公司为该轮提供拖轮服务,由此产生的费用也应作为防污清污费,洋山港海事局主张该费用为救助费用缺乏事实依据,本院不予支持。上述费用 1354940 元,均是洋山港海事局在参与防污清污及后续相关工作中发生的调查、监测、检验、评估、协助防污清污作业等合理费用,可作为防污清污费,洋山港海事局有权请求责任人赔偿。洋山港海事局在再审中没有就上述费用的利息提出请求,本院对利息问题不再审理。

### (三)关于案涉费用赔偿的责任主体

#### 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。”《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赔偿责任,与法不符,本院不予支持。一、二审法院认定罗克韦尔公司不应当承担案涉事故污染损害赔偿赔偿责任,理解与适用法律错误,本院予以纠正。

洋山港海事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对案涉费用承担赔偿责任。洋山港海事局在再审中请求:如果法院认定全部或者部分款项属防污清污费,则判令普罗旺斯公司、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,该三公司的赔偿总额以全部防污清污费为限。从洋山港海事局一审请求与再审理请求的对比看,其再审理请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为限。由此可知,洋山港海事局的再审理请求,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、达飞公司主张洋山港海事局要求罗克韦尔

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,洋山港海事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1354940元。洋山港海事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677470元。普罗旺斯公司、达飞公司与罗克韦尔公司对洋山港海事局累计给付的防污清污费总额以1354940元为限,该三公司其中一人在其责任范围内给付该费用总额之全部或者部分,其他人对洋山港海事局的赔偿责任相应减免。洋山港海事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当,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

洋山港海事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。

洋山港海事局可以基于对普罗旺斯公司、达飞公司的防污清污费 1354940 元,以该费用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。洋山港海事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 677470 元,以该费用数额参与该公司就“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。但洋山港海事局从上述两个基金中受偿的债权总额以防污清污费 1354940 元为限。在上述两个海事赔偿责任限制基金分配时,如果按洋山港海事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 1354940 元,可以由负责基金分配的海事法院(一审法院)通知洋山港海事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(如果洋山港海事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),以使得洋山港海事局最终受偿的债权总额不超过防污清污费 1354940 元。

对于普罗旺斯公司、达飞公司已经预付的防污清污费 1121030 元及其由洋山港海事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洋山港海事局退还之日止),应当由洋山港海事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(也可以在洋山港海事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582号民事判决、宁波海事法院(2015)甬海法商初字第445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中华人民共和国洋山港海事局给付防污清污费人民币1354940元(含已预付费人民币1121030元)。中华人民共和国

洋山港海事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,由中华人民共和国洋山港海事局以上述防污清污费人民币 1354940 元参与普罗旺斯船东 2008-1 有限公司、法国达飞轮船有限公司就“达飞佛罗里达”轮案涉事故所设立的海事赔偿责任限制基金的分配,按比例受偿。

三、罗克韦尔航运有限公司应当向中华人民共和国洋山港海事局给付防污清污费人民币 677470 元。中华人民共和国洋山港海事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,由中华人民共和国洋山港海事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。中华人民共和国洋山港海事局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,以上述防污清污费人民币 677470 元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、中华人民共和国洋山港海事局从上述第二项、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 1354940 元为限。在上述两个海事赔偿责任限制基金分配时,如果按中华人民共和国洋山港海事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人民币 1354940 元,可以由负责基金分配的海事法院(宁波海事法院)通知中华人民共和国洋山港海事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(如果中华人民共和国洋山港海事局没

有在合理期限内选择调低其拟从两个基金中受偿的数额,则由宁波海事法院在分配基金前予以酌定),使得中华人民共和国洋山港海事局最终受偿的债权总额不超过防污清污费人民币 1354940 元。

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 1121030 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中华人民共和国洋山港海事局退还之日止),应当由中华人民共和国洋山港海事局在从普罗旺斯船东 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(也可以在中华人民共和国洋山港海事局从该基金受偿额中相应划扣退还)。中华人民共和国洋山港海事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。

一审案件受理费人民币 20146 元,由中华人民共和国洋山港海事局负担 4138 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 10672 元,罗克韦尔航运有限公司负担 5336 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 21809 元,由中华人民共和国洋山港海事局负担 4480 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 11553 元,罗克韦尔航运有限公司负担

5776 元。普罗旺斯船东 2008-1 有限公司、法国达飞轮船有限公司、罗克韦尔航运有限公司应负担的上述案件受理费和债权登记申请费,由该三公司在其所设立的海事赔偿责任限制基金之外另行交纳。

本判决为终审判决。

|       |     |
|-------|-----|
| 审 判 长 | 余晓汉 |
| 审 判 员 | 沈红雨 |
| 审 判 员 | 黄西武 |



本件与原本校对无异

|         |     |
|---------|-----|
| 法 官 助 理 | 李 娜 |
| 书 记 员   | 陈 晖 |