

中国船舶油污损害赔偿基金申请补偿案

许光玉 潘晓兰*

【主题提要】

2013年8月，A轮船在广东省珠海小万山岛以南1.5海里附近海域沉没漏油，此事故导致几百户渔民和养殖单位生产、经营遭受巨大损失，海洋渔业资源损失惨重，国家海事行政机关为此组织应急处置，产生巨额成本损失。船东设立海事赔偿责任限制基金，仅使以上受损方遭受的损失少部分得到赔偿。代理律师穷尽司法救济，启动国家油污基金赔偿机制，在向基金申请索赔通过后获得了赔偿。

【案情简介】

2013年8月，受台风影响，某海运有限公司（以下简称海运公司）所属的散货船A轮船在广东省珠海小万山岛以南1.5海里附近海域倾斜沉没，造成大量燃油泄漏，污染附近海域。根据《轮船沉没事故调查报告》查明，A轮船上载有54750吨镍矿和796.064吨存油，其中燃油（重油）686吨，燃油（柴油）57吨，滑油53.064吨，而本次事故泄漏油量达到610.938吨。事故发生后，珠海海事局组织清污人员和船舶到现场设立沉船浮标并进行监控、清污、防污工作，使油污损害得到有效的控制，产生相应应急处置损失。事故导致几百户渔民和养殖单位生产、经营遭受巨大损失，海洋渔业资源损失惨重。

* 许光玉，广东海建律师事务所律师；潘晓兰，广东海建律师事务所律师。

但因船东依法可以引用海商法享受责任限制，故海运公司作为 A 轮船所有人在广州海事法院设立了 A 轮船海事赔偿责任限制基金（以下简称基金），基金数额为 5474000 特别提款权及利息。

代理律师受受损方（珠海海事局、原广东省海洋与渔业厅及 279 位渔民和单位）委托，向广州海事法院申请债权登记并提起确权诉讼。代理律师接受委托后，多次向受损方了解损失情况并指导案件证据的收集工作。在案件的庭审中，结合相关证据，着重阐述了受损方索赔损失的合法性、合理性，庭后多次参与广州海事法院组织的调解会，与承办法官、船方律师进行沟通，维护了受损方的合法利益，为此系列案的成功和解奠定了坚实的基础。

广州海事法院组织了 5 个合议庭，调动了 13 名资深法官公平、公正审理了此系列案件。法官在充分听取双方代理律师对复杂、繁多证据的质证和代理意见后，在查清事实的基础上，协调各利益方，提出相应的和解方案，促使此系列案调解成功。2016 年 3 月 11 日，在各方的协调努力下，279 位渔民和单位、广东省海洋与渔业厅与船方达成和解协议。历经一年斡旋，2017 年 4 月 27 日，珠海海事局也与船方达成和解协议，281 宗系列案全部调解成功。其中，279 位渔民和单位、广东省海洋与渔业厅同意在海运公司设立的非人身伤亡海事赔偿责任限制基金折合人民币 5000 万元（包括本金和利息）内参与分配。因基金金额远小于损失，各方均以索赔金额按比例参加基金分配。经统计，279 位渔民和单位、广东省海洋与渔业厅参与分配金额共计 137074540.11 元，受偿共计 55096779 元。其中，29 户养殖渔民及养殖单位（统称养殖户）参与分配金额共计 29754547.90 元，仅受偿 11433408 元。

为使受损方的损失得到补偿，代理律师穷尽司法救济，启动国家油污基金的赔偿机制，代表包括珠海海事局、原广东省海洋与渔业厅及涉案 279 名渔民和养殖单位向中国船舶油污损害赔偿基金申请索赔，中国船舶油污损害赔偿基金依法受理了该案。经过审核，基金认为珠海海事局的损失在海事赔偿责任限制外获赔，不属于基金赔付范围（基金赔付因船东享受海事赔偿责任范围而使受损方不能足额获偿的部分），故予以驳回。而涉案 200 余位渔民索赔捕捞损失的索赔也因不属于直接经济损失，而被认为不符合基金赔付范围，予以驳回。因向国家油污基金索赔为广东乃至全国之先例，没有经验可循，代理律师也只能摸着石头过河，踏踏实实走好每

一步路，通过扎实举证并与基金充分交流法律意见、邀请基金工作人员前来实地考察，让基金对事故受损情况有深刻的了解，经过不懈努力，基金认同代理律师有关养殖渔民损失的主张，最终由中国船舶油污损害赔偿基金管理委员会审核通过赔付决定。至今，有 279 位养殖户获得 12020000 元补偿款。

【争议焦点】

本案的争议焦点是养殖户的损失能否得到国家油污基金赔偿问题，本案扎实的证据为此奠定基础。由于损失金额巨大，船东设立的责任限制基金远不能满足包括养殖户在内的受损方的损害赔偿，虽然在广州海事法院主持下分配了基金，但其所遭受的损失仅有少部分得到赔偿，如果按以往的做法，剩余损失无从索赔就此了案。但代理律师穷尽司法救济，利用国家油污基金的赔偿机制，向中国船舶油污损害赔偿基金申请索赔。代理律师通过走访养殖户、了解养殖损失情况、调查水产品市场价格等方式，最终确定证据组织方式，具体量化损失。最终，国家油污基金基本支持养殖户的损失补偿请求。

【案例评析】

本案的难度是显而易见的。通过律师充分的举证、大量的交流法律意见、实地考察等工作，中国船舶油污损害赔偿基金最终受理了该案，并最终由中国船舶油污损害赔偿基金管理委员会审核通过赔付决定。

本案为广东首例中国船舶油污损害赔偿基金补偿案，开辟了由于船东限制赔偿金额、污染受害方无法足额赔偿的情况下向基金索赔成功的先河。本群体性案件中，大量的渔民养殖遭受损失，船东设立海事赔偿限制赔偿责任基金后如何保护渔民等弱势群体的合法权益，是值得探讨和总结的问题。本案具有相当的典型意义和价值。这个案件对保护污染受害者和弱势群体，解决污染损害纠纷，维护社会稳定开辟了一条新路。

【专家点评】

船舶油污损害赔偿纠纷案是海事案件中较为复杂且处理难度较大的一类案件，其复杂及难度通常体现为：（1）案涉标的额较大，办案周期长，影响范围广，社会关注度高，案件的处理过程中往往掺杂诸多法外因素；（2）损失索赔主体众多，涉及普通民事主体及行政主体，法律关系复杂，涉及多方利益博弈，处理不当易引起群体性事件；（3）举证难度大，特别是对于船舶油污造成的海洋渔业资源损失及渔民养殖户损失通常难以举证和量化；（4）案件处理过程中通常会触发海事赔偿责任限制基金设立特别程序案及系列确权诉讼案件。

但在2013年8月A轮船漏油事故引发的系列案中，本案办案律师首先通过走访养殖户、了解养殖损失情况、调查水产品价格等方式稳扎稳打，最终确定证据组织方式并使得各方损失得以量化，其次又采取边诉讼边调解双管齐下的纠纷解决机制，并通过高超的协调和斡旋能力最终成功促成280多位债权人友好参与分配A轮设立的海事赔偿责任限制基金，使得全案以和解方式软性解决，办案社会效果较好。

更为难得的是，在A轮船海事赔偿责任限制基金分配完毕，按通常情况本可就此了案的情况下，本案办案律师选择了进一步穷尽司法救济措施，充分利用国家油污基金的赔偿机制，就诸多债权人剩余未受偿部分损失向中国船舶油污基金提出了申请索赔，并且在克服基本案件事实不利、在广东乃至全国无先例可供参考的困难情况下，成功说服中国船舶油污损害赔偿基金管理委员会审核通过赔付决定，最大程度弥补了各债权人的经济损失，开创了广东乃至全国范围内申请国家油污基金赔偿的先河，为类似案件处理提供了指导和借鉴意义。

（点评人：黄晖，广东恒运律师事务所主任律师，广州市律师协会
海事海商、航空及涉外法律专业委员会主任）