

# 《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》第四条的理解与思考

——以本院移送管辖的一起案件为视角

蔡甜\*

## 一、案情简介

2017年3月9日，被告中燃公司所属的“中燃39”轮在连云港海域与被告金山公司所属的“昆山”轮发生碰撞，事故致使“昆山”轮沉没。为防止或减轻碰撞事故所致的油污损害，原告太和公司根据海事行政主管部门安排，对“昆山”轮开展防污清污作业。2017年9月6日，被告中燃公司就所有因船舶碰撞而引起的可以限制赔偿责任的非人身伤亡的海事赔偿请求，向大连海事法院申请设立海事赔偿责任限制基金。2017年11月8日，大连海事法院作出（2017）辽72民特104号《民事裁定书》，裁定准许中燃公司就案涉碰撞事故设立海事赔偿责任限制基金。后中燃公司以担保函形式在大连海事法院设立海事赔偿责任限制基金。2020年5月11日，原告太和公司向南京海事法院提起船舶污染损害赔偿之诉，要求被告中燃公司和被告金山公司连带支付其防污清污费人民币8316471.00元及利息。南京海事法院经审查，认为本案系船舶污染损害责任纠纷。根据《最高人民法院关于审理

---

\* 蔡甜，南京海事法院海商审判庭法官助理，电子邮箱：sdcaitian@126.com

海事赔偿责任限制相关纠纷案件的若干规定》第四条之规定，海事赔偿责任限制基金设立后，设立基金的海事法院对海事请求人就与海事事故相关纠纷向责任人提起的诉讼具有管辖权。海事请求人向其他海事法院提起诉讼的，受理案件的海事法院应当依照民事诉讼法的规定，将案件移送设立海事赔偿责任限制基金的海事法院，但当事人之间订有诉讼管辖协议的除外。本案纠纷与海事赔偿责任限制基金的设立系同一船舶碰撞事故引发，被告中燃公司就案涉碰撞事故已经在大连海事法院设立海事赔偿责任限制基金，且当事人之间未订立诉讼管辖协议，故裁定移送大连海事法院处理。

## 二、本案引发的几点思考

### （一）《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》第四条中“海事事故相关纠纷”的理解与适用

实践中对“海事事故相关纠纷”有两种截然不同的理解。一种观点认为“海事事故相关纠纷”仅限于《海商法》第 207 条第一款规定的限制性海事赔偿请求，而不包括《海商法》第 208 条规定的非限制性海事赔偿请求以及其他请求。理由是海事赔偿责任限制基金设立以后，只有限制性海事赔偿请求才能从基金中受偿，因而只有限制性海事赔偿请求才有移送至设立基金的海事法院审理的必要。另一种观点认为只要是与海事事故相关，无论是限制性海事赔偿请求还是非限制

性海事赔偿请求，均应移送至设立基金的海事法院。笔者认为，此处应当将“海事事故相关纠纷”从广义上进行理解，即只要是与设立海事赔偿责任限制基金的事故是同一事故引起的纠纷，不必区分是否是限制性海事赔偿请求，均应移送至设立基金的海事法院集中管辖。首先，从立法目的看，海事赔偿责任限制的原则是一次事故，一个限额。将同一事故相关纠纷集中到一家法院管辖，可以有效避免不同法院对同一事故引发的纠纷作出不同的认定，保证司法裁判尺度的统一，并且提高裁判效率，使责任人的责任限制权利得到充分保障。其次，在案件受理阶段，没有进行实体的审理时，法院不宜对原告的请求属于限制性海事赔偿请求还是非限制性海事赔偿请求作出实体判断，应移送后由设立基金的海事法院经审理后作出判断。如若未经实体审理即判断是否属于限制性海事赔偿请求，不仅容易判断错误，损害当事人的合法权益以及法院的司法公信力。当移送法院与被移送法院对海事赔偿请求属于限制性海事赔偿请求还是非限制性海事赔偿请求的判断不一致时，还会对受移送法院的审理造成困扰。当然，设立基金的法院进行集中诉讼后，即使最后认定责任人无权享受责任限制，设立的基金不能对抗所有限制性债权人，该集中诉讼也不应撤销。作此规定的目的是为了 avoid 浪费司法资源。设立基金的法院所享有的集中诉讼的管辖权应当是排他的管辖权。索赔人不可以选择其他法院进行诉

讼，有利于节省司法资源、提高司法效率。此外，如果申请人设立责任限制基金后，有关海事诉讼已在其他海事法院受理的，其他法院应中止案件的审理；如果在“基金会议”上，债权人对责任人援引责任限制的权利没有异议或法院经审理判决责任人有权援引责任限制，则受理该案件的法院应将案件移送至设立基金的法院。已进入二审的案件由二审法院就债权性质和债权数额作出终审判决后，参与基金的分配；如果设立基金的法院经审理判决责任人无权援引责任限制，受理案件的法院继续恢复对案件的审理。

## **（二）《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》第四条中“例外情形的突破”**

当事人订有仲裁协议的当然排除在诉讼程序之外，不属于法院的受理范围，在此无需探讨。值得讨论的是此条排除了当事人之间订有诉讼管辖协议的情形，其依据来源于《海事诉讼特别程序法》第 109 条“当事人之间订有诉讼管辖协议或者仲裁协议的除外”。当海事事故发生以后，责任人依法律规定向某海事法院申请设立基金并获准设立以后，如果与责任人订有不同管辖协议的多个债权人按照各自的协议约定在其他多个法院提起诉讼，就造成了一次事故引起的多个纠纷在不同法院进行诉讼的局面，突显了如何解决由其中哪个法院对责任人的责任限制权利进行实体性审理的问题。协议管辖的排除存在弊端，不利于设立基金法院的集中管辖，有

悖于一次事故，一个限额的原则，也会使海事赔偿责任限制基金的效果大打折扣。笔者认为应当将协议管辖也纳入设立基金法院的集中管辖范围，即只要设立了海事赔偿责任限制基金，即便当事人之间订有诉讼管辖协议，所有与“海事事故相关纠纷”的案件仍应由设立基金的海事法院管辖，从而达到海事赔偿责任限制纠纷相关案件最大限度地集中在一个法院管辖的目的。

### **（三）《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》第四条中“责任人”的理解**

此条规定的责任人即为设立海事赔偿责任限制基金的一方，在移送案件中须是被告。如原告起诉的是未设立海事赔偿责任限制的一方，则不能适用本条的规定。当然，无论被告是设立海事赔偿责任限制的一方，亦或船舶碰撞事故的双方或多方，只要包含设立海事赔偿责任限制的当事人，则属于“向责任人提起的诉讼”。值得注意的是，经实体审理后，设立海事赔偿责任限制基金的一方或许实际上并不需要承担赔偿责任，但案件应由设立基金的法院集中管辖，属于需移送的情形。由此引发了一个问题值得思考，即两船或多船互有过失碰撞引发的油污损害纠纷，非漏油一方是否承担责任？笔者认为，无争议的是漏油船舶肯定承担责任。碰撞事故发生后先后产生了两层法律关系：一是船舶碰撞直接导致的人身、财产损害，实行过错责任原则。二是碰撞导致的油

污损害，是环境侵权，实行无过错责任原则。非漏油一方是否承担责任，主要存在以下观点：（一）互有过失的船舶对碰撞油污损害赔偿责任按比例承担。此观点在我国司法实践中代表案例有：1999年3月24日，造成珠江口有史以来最严重油污污染的"闽燃供2"油轮与"东海209"油轮碰撞污染案。该案中"东海209"轮没有漏油。油污发生后，多个污染受害方以共同侵权承担连带赔偿责任要求"闽燃供2"轮和"东海209"轮船舶所有人赔偿污染损害。广州海事法院认为：船舶泄漏污染物造成海域污染损害的民事责任，是一种特殊的侵权责任，根据我国民法通则、海洋环境保护法、环境保护法和我国参加的《1969 责任公约》的规定，应适用无过错责任原则，对于"闽燃供2"轮漏油造成的损失，由"闽燃供2"轮船舶所有人承担赔偿责任。（二）互有过失的船舶对碰撞油污损害承担连带赔偿责任。此观点在我国司法实践中的代表案例有：1988年2月6日，"符"(VLACHERNABREEZE)轮与"潮河"轮，格伦纳符海运公司所属柯宁莎斯海运公司经营"VLACHERNA BREEZE"轮与上海远洋运输公司所属的"潮河"轮在粤东海域碰撞，"符"轮洞穿漏油造成污染损害，污染受害方以共同侵权应承担连带责任为由起诉两艘船舶的船舶所有人和经营人。广州海事法院审理认为"符"轮与"潮河"轮在航行中发生碰撞，导致"符"轮洞穿溢油，污染海域，致使我国粤东沿海地区的渔业和养殖业造成损害和损失，依据

民法通则已构成共同侵权，三被告对此应负连带责任，赔偿原告因油污损害所造成的经济损失。（三）油污损害赔偿任由漏油船一方承担。此观点在我国司法实践中的代表案例有：1998年，广州海事法院在"津油6号"油轮与"建设51号"油轮碰撞纠纷案中认为，油污损害应由泄露柴油的"津油6号"轮承担全部赔偿责任，未漏油的"建设51号"轮不直接承担赔偿责任。

船舶碰撞所导致的油污损害，是一种海上侵权行为。此侵权行为产生了碰撞造成油污损害法律关系和船舶碰撞法律关系，尽管两者都属于债权法律关系，应确定碰撞造成油污损害的法律关系和船舶碰撞的法律关系是两个不同法律关系，不能将两者混淆。在此基础上"谁污染，谁赔偿"的原则更具合理性，在互有过失碰撞时，漏油方承担油污赔偿责任后可以向非漏油方追偿超过其过失比例部分。并且漏油船作为唯一的责任主体有助于利益均衡和节约社会成本，实现社会利益的最大，是合理的。因而，笔者认为，非漏油船舶的法律地位是油污纠纷的第三人。环境侵权承担责任需三个要件：一是违反环境保护法律的污染行为，这一点就不满足。二是因果关系。三是损害结果。非漏油船舶因其不存在污染行为，但因其过失导致其他船舶漏油污染，因而其过失与油污损害之间存在一定的因果关系，但这仅是漏油船舶主张免责的一个抗辩理由，并由漏油船舶举证证明非漏油船舶的过

错。碰撞仅是引起油污损害的一个前提，不是污染行为本身。

#### **（四）不移送情形的救济**

法律并未规定当事人就法院不移送时提出管辖异议的程序。在管辖异议期限届满或者在设立基金前就受理的案件，而后基金设立时管辖异议期限届满时，当事人无法进行救济。笔者认为，应对此专门规定管辖异议的程序，以保障当事人的程序权利。

#### **（五）本案油污损害赔偿请求，究竟是限制性海事赔偿请求还是非限制性海事赔偿请求？**

本案属于船舶自带的燃油泄漏导致的清污费用。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》第十七条规定，海商法第二百零七条规定的可以限制赔偿责任的海事赔偿请求不包括因沉没、遇难、搁浅或者被弃船舶的起浮、清除、拆毁或者使之无害提起的索赔，或者因船上货物的清除、拆毁或者使之无害提起的索赔。

对此，实践中存在不同的观点。一种观点认为船舶自带的燃油不是装载的货物，而是属于船舶的一部分，因而本案是对沉船使之无害的索赔，属于非限制性海事赔偿请求。另一种观点认为船舶自带的燃油不属于使沉船无害的情形，应当属于限制性海事赔偿请求。依据最高院对“宙斯”轮清污费索赔案的再审裁定，《海商法》借鉴 1976 年《海事赔偿责任限制公约》规定海事赔偿责任限制制度，但未吸收该公约

第2条第1款d、e两项，即未将船舶及船上货物清除、毁坏或使之无害的索赔规定为可以限制赔偿责任的海事请求。

《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17条第1款规定与2011年《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20条规定中的“船舶”不仅指船体，还包括船舶属具、燃料等船上物品，不论前述物品是否因事故脱离船体，对其采取起浮、清除或者使之无害措施发生的费用，船舶所有人均不能限制赔偿责任。由此，本案中沉没船舶自带的燃油泄漏导致的清污费用，属于“对于沉船的起浮、清除、拆毁或者使之无害提起的索赔”，应当属于非限制性海事赔偿请求。