**最高人民法院关于非航行国际航线的我国船舶在我国海域造成油污损害的民事赔偿责任适用法律问题的请示的答复**

最高人民法院关于非航行国际航线的我国船舶在我国海域造成油污损害的民事赔偿责任适用法律问题的请示的答复（2008年7月3日[2008]民四他字第20号）

山东省高级人民法院：

你院《关于非航行国际航线的我国船舶在我国海域造成油污损害的民事赔偿责任适用法律问题的请示)收悉。经研究，答复如下：

本案申请人锦州中信船务有限公司系中国法人，其所属的“恒冠36”轮系在我国登记的非航行国际航线的船舶，其在威海海域与中国籍“辽长渔6005”轮碰撞导致漏油发生污染，故本案不具有涉外因素，不适用我国加入的《1902年国际油污损害民事责任公约》。

同意你院的倾向性意见，即本案应适用《中华人民共和国海商法》、《中华人民共和国海洋环境保护法》以及相关行政法规的规定确定当事人的责任，油污责任人可以依据《中华人民共和国海商法》第十一章的规定享有海事赔偿责任限制。

此复。

附：

山东省高级人民法院关于非航行国际航线的我国船舶在我国海域造成油污损害的民事赔偿责任适用法律问题的请示

最高人民法院：

青岛海事法院受理的申请人锦州中信船务有限公司申请设立海事赔偿责任限制基金一案，因对于设立责任限制基金的法律适用存在争议，向我院请示。我院经审判委员会研究后，对基金设立的法律适用仍存在不同意见。现将有关情况报告如下：

一、 案件基本情况

锦州中信船务有限公司系“恒冠36”轮的船舶所有权证书记载的船舶所有人，于2004年4川10口取得该轮的所有权。“恒冠36”轮的船籍港为锦州港，总吨位为1998吨，载重吨3350吨，系从事国内沿海、长江中下游及支流各港问成品汕运输的油轮；船舶经营人九江振兴轮船有限公司，于2004年7月3日办理船舶租赁登记，租赁期限为5年，《船舶营业运输证》载明其许可证核定的经营范围为国内沿海普通货船、成品油船运输、长江中下游及支流省级普通货船、成品油船、化学品船运输。

辽宁省船舶检验局于2007年2月14日颁发的有效期至2008年4月2日的《海上贷船适航证书》载明：2007年2月5日在福州港对“恒冠36”，轮进行了船体外部检查，查明该船安全设备、船舶结构、机械及电气设备和无线电通信设备符合相应的规范、章程，认为该船处于适航状态，准予航行近海航区(航线)，作油船(闪点≤60。)用。

2007年3月21口，“恒冠36"轮从大连新港装载2973．95吨船用燃料油开航，准备运往上海港。2007年3月24日01：10时左右，“恒冠36”轮与中国籍“辽长渔6005”轮在威海海域约北纬3805．02，东经12214．44附近发生碰撞，导致该轮4号货舱左舷破损，造成约200吨以上船用燃料油泄漏入海。事故发生后，“恒冠36”轮靠泊威海威阳码头。

事故发生后，锦州中信船务有限公司向威海海事局提供了关于清污抢险费用的32万美元现金担保、“恒冠36”轮油污责任保险人为其出具了包含清污抢险费用及油污损害赔偿的担保金额为325万美元的信誉担保。

锦州中信船务有限公司于2007年7月18日向青岛海事法院提出设立海事赔偿责任限制基金的申请，认为“恒冠36”轮的船籍港为锦州港，系从事沿海运输的船舶，在我国威海海域与中国籍的“辽长渔6005”轮发生碰撞，造成我国海域污染。因“恒冠36”轮并非航行国际航线且载运2000吨以上的散装货油的船舶，且本案不具备涉外因素，根据《中华人民共和国民法通则》第一百四十二条及《中华人民共和国海商法》第二百六十八条的规定，并且按照最高人民法院《第二次全国涉外商事海事审判工作会议纪要》第一百四十一条的精神以及最高人民法院于2004年8月19日对“烟台海上救助打捞局与荣城市落风港渔业公司船舶油污损害赔偿纠纷一案”提审作出的(2002)民四提字第3号终审判决所确定的原则，其作为该轮的登记船舶所有人，有权依照《中华人民共和国海商法》第十一章的规定享受海事赔偿责任限制。根据《中华人民共和国海商法》第二百一十条规定，并参照《交通部关于不满300总吨及沿海运输、沿海作业船舶海事赔偿限额的规定》第四条的规定，请求为其在2007年3月24日因“恒冠36”轮与“辽长渔6005”轮在威海海域发生的碰撞事故中可能承担的所有非人身伤亡赔偿责任设立海事赔偿责任限制基金，基金数额为208583计算单位及自事故发生之日起至基金设立之日止的利息，并请求责令威海诲事局向申请人返还32万美元的现金担保及325万美元的信誉担保。

青岛海事法院受理后，依法向有关利害关系人送达了异议通知书，并在《人民日报》发布了公告。

异议人威海市海洋与渔业局、中华人民共和闽威海海事局、山东省海洋与渔业厅于异议期内向青岛海事法院提出异议称，申请人基于上述事故为“恒冠36”轮申请设立责任限制基金，其申请基金限额208583计算单位，不符合我国加入的有关国际公约和相关法律法规的规定，主要理由为：第一，我国加入《1969国际油污民事责任公约》(以下简称69公约）、《<1969年国际油污损害民事责任公约>1992议定书》(以下简称92议定书)以及《1992年国际油污损害民事责任公约议定书)2000年修正案》(以下简称2000修正案)，且上述公约、议定书、修正案已经在我国生效，我国未作出任何保留。根据《中华人民共和国民法通则》、《中华人民共和国海商法》有关涉外法律关系的规定，我国缔结或者参加的国际条约同本国法律法规有不同规定的，除声明保留的条款外，应适用国际条约的规定。我国现行法律未对油污责任限制作出规定，因此，上述69公约、92议定书、2000修正案应当作为我园法律渊源在我国强制适用。“恒冠36”，系油船，载重吨为3350吨，并且涉案事故中装运了2973吨燃料油，符合69公约及92议定书关于“船舶”、“油类”、“适用地域”等适刚范围的规定。(中华人民共和同海商法》第二百零八条第(二)项明确规定，中华人民共和国参加的国际油污损害民事责任公约规定的油污损害的赔偿请求不适用该法第十一章有关海事责任限制的规定。因此，本案应适用69公约、92议定书及2000修正案的规定。根据现行实施的《1992年国际油污损害民事责任公约议定书》2000年修正案的规定，“恒冠36”油污责任限制基金数额应为4510000计算单位。第二，我国有关法规的相关规定，均以69公约及其议定书、修正案作为油污责任处理依据。《中华人民共和国防止船舶污染海域管理条例》第十三条规定“航行国际航线、载运2000吨以上的散装货油的船舶，除执行本条例规定外，并适用于我国参加的《1969年国际油污损害民事责任公约》”，明确了凡是在中华人民共和国登记的、载运2000吨以上散装持久性油类的船舶的油污责任适用国际公约而不是我国海商法。1980年7月29日交通部下发的《关于认真贯彻执行<1969年国际油污损害民事责任公约>的通知》(交港监字[1980]1600号文)、国家海事灼在《关于我国国际航线油轮执行<1992午国际油污损害民事责任公约>的通知》(海船舶字[2000]15号)等均以公约的规定要求办理船舶油污保险或取得其他财务保证等。第三，本案对海域造成的污染严重，其损失和费用巨大，应从保护资源和国家公共利益的角度严格适用有关公约的规定。第四，申请人已经就该船根据油污责任公约的规定进行了油污责任保险，其油污保险人应当依其保险责任承担公约义务，如允许申请人以海商法进行海事责任限制，不仅违反法律和国际公约规定，同时也违反了我国海商法的规定，并且可能使保险人逃避应有的义务。

二、 青岛海事法院的意见

青岛诲事法院认为，我国已经加入69公约、92议定书及2000修正案，并且69公约、92议定书、2000修正案已经对我国生效，作为缔约国，我国应当遵守69公约、92议定书、2000修正案的规定，这是缔约国的一项条约法上的义务。只要在缔约国登记的符合公约规定的船舶运输公约规定的油类，在公约规定的地域发生公约规定的污染损害，其油污损害民事赔偿责任以及基金限额均应适用69公约，92议定书以及2000修正案的规定。我国加入69公约、92议定书、2000修正案时均未作出保留，因此，我国应当严格遵守69公约、92议定书、2000修正案的规定。

我国交通部1980年3月1日下发的《关于我国接受<1969年国际油污民事责任公约>的通知》([80]交港监字334号通知)、1980年7月29日下发的《关于认真贯彻执行<1969年国际油污损害民事责任公约>的通知》(交港监字[1980]1600号文)、1999年9月6日下发的《关于<1969年国际油污损害民事责任公约>1992的议定书对我国生效的通知》(交国际发[1999]465号文)及2003年11月11日《关于<1992年国际油污损害民事责任公约议定书>2000年修正案和<1992年国际油污赔偿基金公约议定书>2000年修正案生效的公告》(交通部公告第16号)等均未对油污损害民事责任适用69公约、92议定书、2000修正案作出船舶是否航行国际航线的区分。我国交通部关于认真贯彻执行《1969年国际油污损害民事责任公约》的通知([80]交港监字1600号)、我国海事局海船舶字[2000]15号《关于我国国际航线油轮执行<1992年国际油污损害民事责任公约>的通知》也按照公约的规定要求载运2000吨以上的船舶办理油污保险或其他财务保证。

本案申请人锦州中信船务有限公司所属的“恒冠36"轮虽系在我国登记的非航行国际航线的船舶，其在我国海域与我国的船舶碰撞导致漏油发生污染，也不具备涉外因素，但它系为运输散装油类货物而建造的海船，且其实际运输散装油类货物并且发生漏油事故时处于实际运输散装油类的航行期间，属于92议定书规定的“船舶”，而且其运载的系船用燃料油，泄漏入海导致船体之外的损害，符合92议定书规定的“油类”及“污染损害”范围，油污污染事故发生于我国威海海域，符合92议定书规定的污染损害发生的地域范围。根据《中华人民共和国海商法》第二百零八条第(二)项的规定，我国参加的国际油污损害民事责任公约规定的油污损害的赔偿请求不适用该法第十一章有关海事责任限制的规定。而且，2000年4月1日起开始施行的《中华人民共和国海洋环境法》在附则中第九十七条规定：“中华人民共和国缔结或者参加的与海洋环境保护有关的国际条约与本法有不同规定的，适用国际条约的规定；但是，中华人民共和国声明保留的条款除外”，因此，本案应当适用92议定书及2000修正案的规定，而不应适用海商法第十一章关于海事赔偿责任限制的规定。本案申请人申请设立海事赔偿责任限制基金的限额不应按照海商法第二百一十条以及《交通部关于不满300总吨及沿海运输、沿海作业船舶海事赔偿限额的规定》第四条的规定计算，而应该按照92议定书以及2000修正案的规定计算，其申请责任海事赔偿责任限制基金的限额应为4510000计算单位，而非208583计算单位。

此外，1983年12月29日开始实行的《中华人民共和国防止船舶污染诲域管理条例》第十三条规定：“航行国际航线、载运二千吨以上的散装货油的船舶，除执行本条例规定外，并适用于我国参加的《1969年国际油污损害民事责任公约》。”从该规定也可看出，航行国际航线以及载运二千吨以上的散装货油的船舶，也应当适用我国参加的《1969年国际袖污损害民事责任公约》。“恒冠36”轮在事发时装载了2973．95吨船用燃料油，因此，即使根据(中华人民共和国防止船舶污染海域管理条例)的规定，本案也应当适用69公约及其92议定书、2000修正案。

根据2005年12月29日《最高人民法院关于印发<第二次全国涉外商事海事审判工作会议纪要>的通知》(法发[2005]22号文)中发布的《第二次全国涉外商事海事审判工作会议纪要》第一百四十一条的规定，我国加入的92公约仅适用于具有涉外因素的缔约国船舶油污损害赔偿纠纷，包括航行国际航线的我国船舶在我国海域造成的油污损害赔偿纠纷，不适用于非航行国际航线的我国船舶在我国海域造成的油污损害赔偿纠纷。2004年8月19日最高人民法院对“烟台海上救助打捞局与荣城市落风港渔业公司船舶油污损害赔偿纠纷一案”提审作出的(2002)民四提字第3号终审裁定认定无涉外因素的油污案件适用我国海商法第十一章或交通部(关于不满300总吨及沿诲运输、沿海作业船舶海事赔偿限额的规定)。

综上，青岛梅事法院认为，本案应适用69公约、92议定书以及2000修正案确定责任限制基金数额。

三、 我院意见

我院审判委员会研究青岛海事法院的请示后，形成两种意见。

第一种意见，本案不适用公约。我国(民法通则)第八章涉外民事关系的法律适用是利用国内法与公约、条约处理民事法律关系适用冲突规范的总则，按照该章的规定，只有涉外民事法律关系才涉及公约的适用，本案中，不论事故发生地点，还是当事人均不具有涉外因素，因此在法律适用上无需运用冲突规范考虑国际公约的适用，并且最高人民法院《第二次全国涉外商事海事审判工作会议纪要》已经以最高人民法院法发[2005]26号文件下发各级人民法院，该文件第十二章关于船舶油污损害赔偿纠纷案件的法律适用中确定：我国加入的《1992年国际油污损害民事责任公约》适用于具有涉外因素的缔约国船舶油污损害赔偿纠纷，包括航行于国际航线的我国船舶在我国海域造成的油污损害赔偿纠纷，非航行于国际航线的我国船舶在我国海域造成的油污损害赔偿纠纷不适用该公约的规定而应依据我国《海商法》、《海洋环境保护法》的规定确定海事赔偿责任限制。另外，在最高人民法院提审的我院案件中(最高人民法院的案号为[2002]民四提字第3号)对于同样的非航行国际航线的我国船舶作出的决定部是让其按照我国《海商法》规定设立责任限制。因此，从法律规定、最高人民法院的指导性意见及审判实践中，对于非航行国际航线的船舶造成的油污损害赔偿案件都是依据我国《海商法》设立赔偿责任限制。本案亦应照此审理。

第二种意见，本案适用公约。

1． 我国《海商法》第十一章海事赔偿责任限制中对于依照《海商法》享受责任限制的情形作了规定，但在该章第二百零八条(二)项中明显排除了中华人民共和国参加的国际油污损害民事责任限制公约规定的油污损害的赔偿请求，就是说基于油污损害提出的责任限制请求，不适用《海商法》关于设置责任限制基金的规定。

2． 本案当事船舶的船东锦州中信船务有限公司依照公约的规定向“The shipown-ers mutual protection and indemnity association(LUXEM-BOURG)”投保了油污险，根据我国《海商法》第二百零六条的规定，被保险人依照本章规定可以限制赔偿责任的，对该海事请求承担责任的保险人，有权依照本章规定享受相同的赔偿责任限制，《1976年海事索赔责任限制公约》第一条亦有相同的规定，该规定表述为，对于本公约规定须受责任限制的索赔承担责任的保险人，有权与被保险人在同一限度内享受本公约的利益。故尽管本案是船东锦州中信船务有限公司提出责任限制请求，由于保险人也享受到由此带来的利益，而本案中的该保险人是英国的保险公司，因此使本案具有涉外因素，从而可以适用公约的规定。但是非国际航线运输的船舶且仅在国内保险公司投保的则不适用公约的规定。

由于涉案船舶按规定在国外投保，资金有保障，损失的赔偿最终都由外国保险公司承担，如不适用公约不足以维护国家及当事人的合法利益。

3． 由于本案中油污造成的损失较大，且船方先行支付了部分费用，如仅按照我国《海商法》的规定设立责任限制，赔偿数额可能难以补偿实际损失，且难于处理当事人先行付出的费用，不仅当事人的利益得不到保护，清污处理事故的费用也都得不到满足，强制保险的规定也丧失了其意义，不利于和谐社会的发展。

我院审判委员会倾向第一种意见。

以上意见当否，请指示。