

油污损害赔偿

——国际油污损害责任和赔偿公约指南

IPIECA/ITOPF

联合出版

2007年2月



国际石油工业环境保护协会 (IPIECA)



国际油轮船东防污染联盟 (ITOPF)

本报告宗旨

油污清理者和油污受害者必需确定，他们将获得及时而足额的损害赔偿。因此，确保《1992 年民事责任公约议定书》与《1992 年基金公约议定书》得到各国广泛批准，是符合每个人利益的事情。本报告旨在概述这两个公约的基本特征，为油轮船东、石油公司及其他利益相关者促使所有沿海国家批准这两个公约奠定基础。

本指南包含解释文本及诸多常见问题解答。

目录

简介	1
国际油污损害赔偿公约的基本特征	4
赔偿限额	9
赔偿范围——索赔资格	10
记录保存	13
索赔程序	13
非国际公约缔约国的油污损害赔偿	14
结论	15
有用地址	15
常见问题解答	16

除第 7 页的航空照片由溢油应急有限公司 (OSRL/EARL) 提供外，本指南其它照片均由国际油轮船东防污染联盟 (ITOPF) 提供。

油污损害赔偿

国际油污损害责任和赔偿公约指南

简介

1967年发生的“Torrey Canyon”号油轮触礁溢油事故，是制定两部自愿协定、缔结两部国际公约的主要推动因素。通过上述协定与公约，因清理油污而支付费用的受害者或遭受油轮泄漏持久性烃类矿物油污染或因此而需支付清理费用的受害者，均可获得赔偿。

由“Torrey Canyon”号油轮事故推动的、油轮船东和国际石油工业界签订的《油轮船东自愿承担油污责任协定》(TOVALOP)和《油轮油污责任暂行补充协定》(CRISTAL)，是两部过渡性自愿协定。虽然它们存在的时间比起初预料的要长，但随着世界许多国家相继批准加入作用相当的国际公约，其重要性便日益下降。有鉴于此，这两部自愿协定于1997年2月20日被终止。

这些国际公约是在国际海事组织(IMO)的主持下制定的。原公约是《1969年国际油污损害民事责任公

约》(“1969 CLC”)与《1971年设立国际油污损害赔偿基金公约》(“1971年基金公约”)。1992年用两个议定书对这一“旧”的赔偿机制进行了修订，公约修正案提高了赔偿限额、扩大了油污损害的适用范围。于1996年5月30日生效的两个公约修正案分别称作《1992年民事责任公约》(“1992CLC”)和《1992年基金公约》。

2000年10月，在法国沿海发生Erika号油轮溢油事故之后，《1992年民事责任公约》和《1992年基金公约》都根据各自公约中包含的条款将适用的赔偿限额提高了50.37%；提高后的赔偿限额于2003年11月1日在加入上述两个公约之一(或二)的所有国家生效。更为重要的发展是：2003年5月在IMO大会上通过了设立“2003年国际油污损害赔偿补充基金”(“2003补充基金”)的议定书。这个新的“第三层”赔偿基金，基本是“1992年基金会”的克隆，旨在解决一些国家所担心的问题：即

1、“油污损害”：1992年公约把它定义为“油污造成的灭失或损害”。采取预防措施支付的费用(含清理)及预防措施引起的进一步的灭失与损害也包括在内。对于油污对环境造成的损害(不包括因损害环境而引起的利润损失)所做的赔偿，仅限于因采取合理的恢复措施而实际或即将发生的费用。

2、“持久性油类”一词在1992年公约中未做明确定义，但是作为参考，可以包括原油、重质和轻质燃油、重柴油、润滑油。“1992年国际油污赔偿基金会”已编写了基于油类蒸馏特性的指南文件。因此1992年公约不适用非持久性油类(如汽油、轻柴油)造成的损害。

3、尽管本指南通篇使用“油轮”一词，但实际上1992年公约使用的是“船舶”一词。公约中对“船舶”的定义是“载运散装油类货物的任何类型的建造的或改建的海运船舶和海上船舶，前提是：只有当能够载运油类及其它货物的船舶实际载运散装油类货物的时候，它才被视为‘船舶’，除非有证据证明它并无任何上述货油的残留物于其上。”

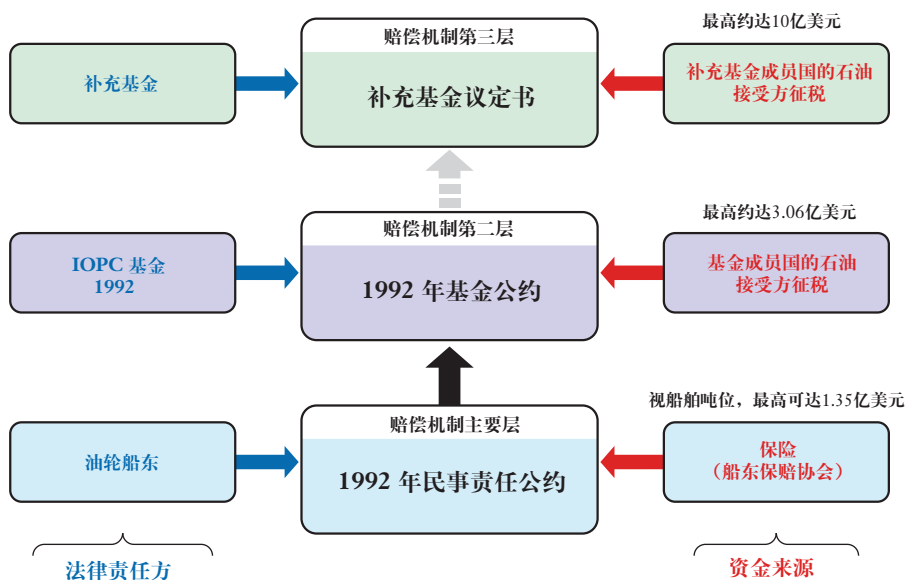


在装油码头进行的溢油处理活动。

使《1992年民事责任公约》及《1992年基金公约》提高了赔偿限额，仍不足以完全满足因重大油轮溢油事故引起的有效索赔。签署加入“2003补充基金”议定书是自愿性的，但《1992年基金公约》的任何一个缔约国都可加入。补充基金议定书于2005年5月生效。

为了在油轮船东与货主之间维持油污损害经济赔偿的公平分担，代表大多数投保于其集团的船东保赔协会国际集团起草了两个自愿赔偿协议：《小型油轮油污损害赔偿协议》(STOPIA)和《油轮油污损害赔偿协议》(TOPIA)。本指南将阐述这两个协议的条款。

根据《民事责任公约》与《基金公约》建立的国际油污损害赔偿机制，已被证明是极为成功的，在极大多数的案例中在无求助于法律诉讼的情况下，油污受害者已经获得了巨额赔偿。目前已有115个国家签署加入了这两个1992年公约（译者注：即《1992年国际油污损害民事责任公约》和《1992年油污损害赔偿基金国际公约》）之一，或两者兼之（可从本指南列出的相关组织的网站获得最新信息），原公约目前已没什么意义。实际上，《1971年基金公约》已于2002年5月24日失效。因此，本指南主要讨论的是1992年的损害赔偿机制。



国际公约建立的三层赔偿机制：造成溢油事故的油轮船东是赔偿机制第一层的法定付款责任方；一旦赔偿金额超过油轮船东的适用责任限额，由基金成员国的石油接受方负责赔偿机制第二层和第三层。



被溢油严重污染的岩石海岸线。

本指南旨在概述《1992 年民事责任公约》和《1992 年基金公约》的主要特征，支付赔偿所涉及各个机构，以及各类索赔的一些普遍问题。本指南也对记录保存和索赔程序提供简要指南。要想更为完整

地了解这些国际赔偿公约，包括了解受害者申请赔偿时必须满足公约的哪些具体条款，应该参考《1992 年民事责任公约议定书》及《1992 年基金公约议定书》的全文，或者参考由“1992 年国际油污赔偿基金会”（“IOPC 基金会”或“1992 年基金会”）编写的解释性文件。“1992 年基金会”秘书处（请参见本指南 15 页的基金会地址）也能够就各国如何加入上述公约、实施公约的国内立法和“IOPC 基金”的运作等事项提供详细咨询。

一些尚未加入国际油污损害赔偿公约的国家，拥有自己的国内立法可对其国内的油污受害人做出赔偿。美国就是这方面的典型。在 1990 年，继“Exxon Valdez”号油轮溢油事故后，美国颁布了它自己的《1990 年油污法》。该法律以及其它国家的相关国内法律不在本指南讨论之列。

国际油污损害赔偿公约的基本特征：

从第 2 页的图表可以看出，《1992 年民事责任公约》、《1992 年基金公约》和 2003 补充基金建立了三层赔偿机制：第一层，造成溢油事故的油轮船东负有支付赔偿的法律责任；第二层，一旦赔偿金额超过油轮船东的适用责任限额，则由石油接受方向“1992 年基金会”缴交摊款用以赔偿；假如有效索赔金额超过“1992 年基金会”的赔偿限额，“2003 补充基金”议定书的缔约国家的石油接受方将需要缴纳进一步的摊款用以赔偿。应该指出的是，根据国际公约的有关条款，油污事故涉及到的租船人及货油所有人均无赔偿责任。

赔偿机制第一层——油轮船东及其承保人“船东保赔协会”

适用范围

《1992 年民事责任公约》适用于在公约缔约国的领土或领海或专属经济区或类似地理范围内发生的油污损害。油轮船旗国及船东国籍与确定适用范围无关。因为《1992 年民事责任公约》适用的油类是海运油轮的持久性货油和燃油，所以适用于装载和空载的油轮（但不适用于干货船）。



1992年公约适用于载运持久性散装货油的建造的或改建的海运船舶和海上船舶

严格赔偿责任

《1992 年民事责任公约》的基础是“严格赔偿责任”原则。这意味着溢油油轮的船东，不管有无实际过错均承担赔偿责任，除极少数情况之外（如因战争、严重自然灾害、完全由于第三方的破坏活动、或完全由于公共部门疏于维修灯塔或其它导航设施等原因造成的损害）。因此，油污索赔人无需漫长而昂贵的诉讼就能获得及时赔偿。

赔偿责任限制

按照《1992 年民事责任公约》的规定，油轮船东通常可将其赔偿责任限定为依据油轮总吨位计算的赔偿总额。但是，如能向法院证明，油污损害是由船东故意的、或明知可能造成损害而轻率地采取的个人行为或疏忽所引起，则船东的赔偿责任限额将被剥夺。

谁负责赔偿？

依据《1992 年民事责任公约》规定，油污损害索赔只能向肇事油轮的注册船东或其油污责任险承保人索赔。有关公约禁止向下列人员索赔：油轮船东的服务人员或代理人、船员、领航员、租船人（包括光船租船人）、油轮管理人或经营人、救助人员或采取预防措施（包括清理）的人员。最后一项应该能够给予溢油处理人员一定的保障。由于 1992 年公约对技术上鉴定为有理（“合理”）的油污清理措施费用均会给予赔偿，这应当可以促使溢油应急行动更为迅速的展开。

强制保险

为能够按《1992 年民事责任公约》履行潜在的赔偿责任，载运 2000 吨以上持久性散装货油的油轮船东必须投保或取得其它财务保证，并将证书随船携带，以证明有关保险或保证已经到位。多数油轮船东都是在船东保赔协会投保油污责任险。按照《1992 年民事责任公约》规定，油污损害索赔（包括清理油污费用），可直接向负有赔偿责任的肇事油轮船东，其承保人或财务担保人提出。

船东保赔协会

船东保赔协会是互助性非盈利协会，为其船东成员承保各种第三方责任险，包括油污责任险。尽管每个船东保赔协会要为任何一宗保险索赔支付首笔款项，但是作为船东保赔协会国际集团成员的各主要船东保赔协会“共担”大宗索赔，却大大地扩展了“互保”的概念。为了能够在出现超过“共担”限额的灾难性索赔时保护其成员，针对油污损害高达 10 亿美元的情况，船东保赔协会国际集团在世界保险市场上投放了超额的再保险。但应该强调，这与绝大多数的油污损害索赔案没有关系，因为只有在极为罕见的情况下，才会使用超额再保险：比如某位油轮船东在索赔额极高的案件中失去了限制赔偿责任的权利。

每家保赔协会都有一些全职经理人员处理日常业务，他们在遍布世界的商务代理通讯网络的支持下开展工作；而商务代理人则作为保赔协会在事故现场的地方联络人。

赔偿机制第二层——“1992 年基金会”

谁管理“1992 年基金会”？

“1992 年国际油污赔偿基金会”（“1992 年基金会”）负责管理《1992 年基金公约》建立的赔偿机制。一国一旦成为《1992 年基金公约》的缔约国，就自动成了“1992 年基金会”的会员国。该基金会的秘书处设在伦敦，该处也是“2003 补充基金”的秘书处。

何时会由“1992 年基金会”支付赔偿金？

在油轮船东依照《1992 年民事责任公约》适用的责任限额不能满足全部有效索赔（两公约的“油污损害”定义相同）时，可由“1992 年基金会”支付补充赔偿金。在某些罕见的情况下，“1992 年基金会”可以支付全部索赔，比如，无法确定油轮船东身份，油轮船东未参保或无清偿能力，或油轮船东满足适用于《1992 民事责任公约》但不适用于《1992 年基金公约》的船东免责条款等情况。

如果油污损害发生在非“1992 年基金会”成员国、或由战争造成、或由军舰溢油事故引起，“1992 年基金会”均不支付赔偿。此外，（索赔人）还必须能够证明，油污损害是由 1992 年公约中定义的油轮造成的（请参见第 1 页注 3）。



“Prestige” 号油轮事故后，人工清理海滩油污。



“Prestige”号油轮事故后的海上溢油回收行动。

在“2003 补充基金”生效之后，一旦有效索赔总额超过“1992 年基金会”适用的赔偿限额，签署加入“2003 补充基金”的国家将可从中获得进一步赔偿。

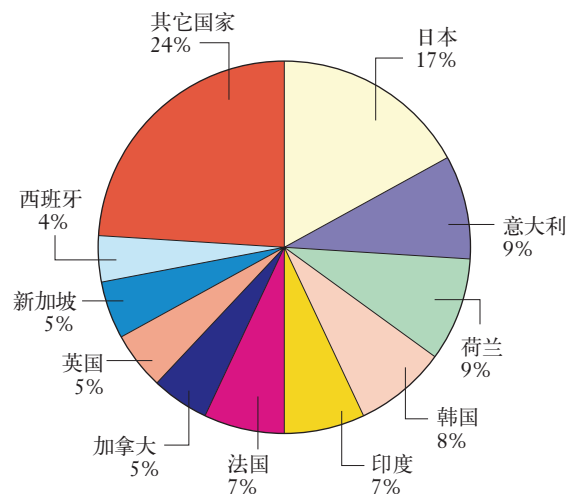
谁向“1992 年基金会”缴款？

“1992 年基金会”支付的油污损害赔偿金及其管理费用，由基金会成员国内每年通过海洋运输接受的原油或重燃油（“缴款油”）总量要超过 15 万吨的私有石油公司或其它实体（私有或公有）缴纳。缴款公司或实体通过沿海运输接受的原油及重燃油也视作“缴款油”，这一点在某些国家（比如日本）尤为重要。

尽管“1992 年基金会”的资金来源是来自私有（石油）公司和其它实体而不是各缔约国政府的摊款，但必须强调的是，基金会并未对上述公司或实体收缴固定税金。相反的，由各缔约国代表组成的基金会大会决定，每年的摊款总额，应该仅限于满足基

金会的一般运作费用、及预测的重大溢油事故损害赔偿额。基金会秘书处参考基金会所有成员国收到的“摊款油”总量，计算出每吨“摊款油”的摊款额。再将每个有摊款义务的公司或实体收到的“摊款油”总量乘以每吨的摊款额，得出该公司或实体应该缴纳的、以英镑计价的摊款总额。然后秘书处为基金会成员国的每家接受“摊款油”的公司或实体开具摊款发票。因“1992 年基金会”每年支付的溢油损害赔偿金额有所不同，各公司的摊款额每年都不同。

令人感兴趣的是，目前 1992 基金会的最大摊款贡献来自日本的石油接受公司，往下依次是意大利、荷兰、韩国。而处于另一端的则是一些小岛国或其它不进口大量的原油或重燃油的国家，因此成为“1992 年基金会”成员国并不会增加其石油工业或发电公司的财务负担。



2006 年各成员国向 1992 年基金会的摊款份额

赔偿机制第三层——2003 补充基金

“2003 补充基金”的资金来源，同样来自加入这个新议定书的成员国的石油接受公司的摊款。但它与《1992 年基金公约》的机制有两点不同：第一，为方便摊款起见，假定每个“2003 补充基金”成员国接受的“摊款油”总量最低为 100 万吨；第二，“2003 补充基金”议定书包含一项“摊款上限”条款：任何一个成员国在任何一个（日历）年度应付的摊款总额，不该超过基金会所收摊款总额的 20%。一旦“2003 补充基金”各成员国接受的“摊款油”总量达到 10 亿吨、或在议定书生效 10 年后（以二者先者为准），这项临时措施就将终止。

自愿协议：《小型油轮船东油污损害赔偿协议》(STOPIA) 与《油轮船东油污损害赔偿协议》(TOPIA)

考虑到以往（就小型油轮而言）石油行业承受的财务负担不成比例，并认识到 2003 补充基金提高了其成员国石油接受公司的财务负担，国际船东保赔协会在船东们的支持下起草了两个自愿协议，目前这两个协议均已生效。这两个协议分别称为《小型油轮油污损害赔偿协议》(STOPIA) 和《油轮油污损害赔偿协议》(TOPIA)。STOPIA 提高了油轮船东在《1992 年基金公约》成员国（发生油污事件时）按民事责任公约规定的赔偿限额之外的财务负担，而 TOPIA 则进一步提高船东们在“2003 补充基金”缔约国的油污损害赔偿财务负担；以期在油轮船东与货油主之间维持油污损害经济赔偿的公平分担。

STOPIA（在自愿的基础上）将小型油轮的赔偿限额提高到 2000 万特别提款权 (SDR)，适用于总吨 29,548 以下、承保于船东保赔协会国际集团



用于喷洒化学消油剂的飞机。

成员之一且通过该集团的共担安排再保险的油轮。STOPIA 的条款适用于发生在 1992 基金公约成员国的油污损害赔偿。

船东保赔协会国际集团也推出了《油轮油污损害赔偿协议》(TOPIA)，该协议从 2006 年 2 月 20 日起生效。按 TOPIA 规定，油轮业主的摊款额为 2003 补充基金所支付的赔偿总额之 50%。该协议适用于承保于船东保赔协会国际集团成员之一的油轮。

索赔案件的批准与解决

“1992 年基金会”主席有权解决并支付赔偿总额不超过 250 万特别提款权 (SDR) 的索赔；对于更高的索赔，基金会主席提出的解决方案需要得到基金执行委员会的批准。在某些特定情况下且在一定赔偿限额内，基金会主席也可以在索赔案解决前先支付赔偿金，假定在不预先支付赔偿的情况下，受害人将面对财务困难。

1、公约中的赔偿限额是以特别提款权 (SDR) 来计算的。SDR 是国际货币基金组织 (IMF) 创设的一种货币单位。可从各类报刊及网站上查询 SDR 与世界各主要货币的换算率。

合作

应该对谁提起索赔?

若欲在《1992年民事责任公约》下获得赔偿，索赔应该对油轮船东或直接对其承保人（船东保赔协会）提出。为能从“1992年基金会”获得赔偿，油污索赔人则应该直接向 IOPC 基金秘书处（请参见第 15 页基金会地址）提出索赔。尽管必须以书面形式向相关机构通知有关索赔，但一般上并不需要同时向油轮船东 / 船东保赔协会和“IOPC 基金会”提交全部证明材料。

船东保赔协会与“1992年基金会”之间的合作

一旦成员国发生任何溢油事故，在预见可能会需要支付赔偿的情况下，“IOPC 基金会”会迅速地积极介入。船东保赔协会和“IOPC 基金会”一般会联合调查事故、评估油污损害，并在解决索赔时密切合作，以确保解决方案有效协调。

联合索赔办公室

在某些情况下，油污索赔人可以通过船东保赔协会的地方特派员、或指派的地方调查员办公室提出索赔。在发生的重大溢油事故时，所涉及的船东保赔协会和“IOPC 基金会”可能会在事故发生后的早期建立联合索赔办公室，以加速索赔的提交和处理。联合索赔办公室的详细情况将在当地报刊上登出。必须强调的是，无论是地方调查员还是当地索赔办公室，都无权决定索赔资格；确定索赔资格是船东保赔协会与“IOPC 基金会”的职责。

在任何情况下，不管有无建立联合索赔办公室，为把油污索赔人遭受的财务困难降到最低，船东保赔协会和“IOPC 基金会”都将尽快地解决有效索赔，无论是全部或部分赔偿。但是，如果索赔资格不够，或索赔程序不当且证据不足，或已有迹象显示有效索赔总额可能超过最高赔偿限额，那么索赔

处理可能会有困难或出现延迟。如下文所述，在最后一情况，即有效索赔总额是否超过最高赔偿限额的情况未能确定之前，已获批准的索赔有可能得不到全额偿付。

技术专家

船东保赔协会与“IOPC 基金会”之间的合作，常常达到双方任命相同的技术顾问与专家的程度。多数情况下，二者常会双双邀请国际油轮船东防污染联盟 (ITOPF) 的技术专家前往油轮溢油事故现场。因为曾在多达 95 个国家处理过 550 多起溢油事故，ITOPF 技术专家具有抗御海洋溢油事故的丰富的直接实践经验。他们在溢油事故现场的主要作用，就是向溢油应急行动的负责人提出建议并提供援助，旨在与油污处理方就该特定情况下应采取的（技术上合理的）清理措施取得共识。这能保证清理措施的有效性、并将油污造成的损害降至最低。此外，这做法还能根据“IOPC 基金会”各成员国编写的《索赔手册》中概述的索赔资格指南，促使随后的索赔案件得到及时而友善的解决。在溢油事故发生后，由于亲临事故现场，对因为清理费用和油污损害而提出的索赔，ITOPF 专家几乎无一例外地参与评估其技术可行性。但是，索赔资格及适当的解决标准的最终决定权，仍只属于有关的船东保赔协会和“IOPC 基金会”。

赔偿限额

下文和图 1 列出了在《1992 年民事责任公约》与《1992 年基金公约》中规定的、从 2007 年 2 月 1 日开始生效的油污损害赔偿限额。公约适用的责任限额实际是以特别提款权 (SDR) (国际货币基金组织创设的一种货币) 计量的。因此, 以某国货币计算的公约赔偿限额价值, 会随着特定时刻的汇率的不同而变化 (可从各种报刊及网站查询汇率详情)。为便于比较, 本指南以 1 SDR = 1.5 美元的换算率计算出以美元计价的大约等值赔偿限额。

● 《1992 年民事责任公约》:

总吨位不超过 5000 吨的油轮, 最高赔偿限额为 451 万特别提款权 (约合 680 万美元); 总吨位超过 5000 吨的油轮, 赔偿限额为 451 万特别提款权 (约合 680 万美元) 加上每增加 1 吨而增加的 631 特别提款权 (约合 947 美元), 但赔偿总额不超过 8977 万特别提款权 (约合 1.35 亿美元) (相当于 140,000 总吨的油轮的赔偿限额)。

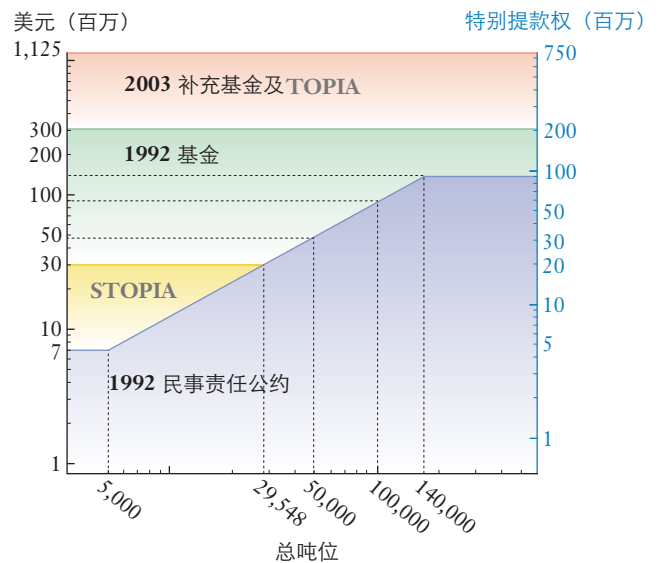
● 《1992 年基金公约》

每起溢油事故的最高赔偿限额为 2.03 亿特别提款权 (约合 3.05 亿美元), 不考虑油轮吨位, 包含油轮船东或其承保人按《1992 年民事责任公约》规定支付的赔偿额。

● 2003 补充基金:

在“2003 补充基金”议定书生效后, 其成员国每起事故的油污损害赔偿总额增到 7.5 亿特别提款权 (约合 11.25 亿美元)。这数字包含 1992 年公约下的 2.03 亿特别提款权 (约合 3.05 亿美元) 的赔偿限额。

图 1: 1992 年民事责任公约及《小型油轮油污损害赔偿协议》(STOPIA)、1992 年基金公约、2003 补充基金及《油轮油污损害赔偿协议》(TOPIA) 下的赔偿限额, 2007 年 2 月 1 日起生效。



不同吨位的油轮适用的赔偿限额 (百万美元)

油轮吨位	1992年民事责任公约	1992年民事责任公约及STOPIA	1992基金公约TOPIA	2003补充基金
5,000	7	30	305	1,125
29,548	26	30	305	1,125
50,000	43	43	305	1,125
100,000	90	90	305	1,125
140,000	135	135	305	1,125

注: 《1992年基金公约》的最高赔偿额包含《1992年民事责任公约》和STOPIA应付的赔偿限额。同样, 2003补充基金及TOPIA适用的最高赔偿额包含1992基金、《1992年民事责任公约》和STOPIA应付的赔偿限额。

● 自愿协议

根据《小型油轮油污损害赔偿协议》(STOPIA) 条款, 最高吨位达 29,548 吨且承保于船东保赔协会国际集团成员之一的油轮, 其(油污损害的) 赔偿限额将提高到 2000 万特别提款权 (SDR) (3000 万美元)。在 1992 基金公约缔约国发生溢油事故时, 无论索赔总额是否超过 1992 基金规定的赔偿限额, 根据 STOPIA 条款规定的自愿摊款额都将通过“1992 年基金会” 偿还给基金会的摊款公司。

相反的, 假如溢油事故发生在“2003 补充基金” 的缔约国, 按照 TOPIA 条款, 它将分摊补充基金支付的获准索赔额的 50%, 这些自愿摊款额也将通过“1992 年基金会” 归还给基金会的摊款公司。

如果赔偿总额不足以支付全部有效索赔怎么办?

如果合格批准的油污损害索赔总额超过《1992 年民事责任公约》和《1992 年基金公约》的赔偿上限, 每位油污索赔人的所获得的赔偿额将会按比例减少。所有索赔人均需受到平等对待, 也不存在哪类索赔享有优先权的问题。在溢油事故早期由于担心索赔可能超出赔偿总额, 将会导致按固定比例支付赔偿金给合格索赔的情况, 随着局面渐渐明了, 才做出进一步调整。但这种局面一般仅在发生重大溢油事故的情况下, 才会出现。而对于能够从“2003 补充基金” 的额外赔偿资金的成员国来说, 极少会出现这种情况。

赔偿范围——索赔资格

索赔资格要想成立, 必须符合《1992 年民事责任公约》和《1992 年基金公约》中对“油污损害” 和“预防措施” 的定义。对上述定义的一致解释以及对索赔资格的共同理解, 是依据上述公约建立的国际油污损害赔偿机制有效运作的必要条件。因此, “1992 年基金会” 各成员国政府已经制定了明确的索赔政策和指导方针(并容许一定程度的灵活性)。关于这些政策及指导方针、索赔程序的详细信息, 请参见“1992 年基金会” 的《索赔手册》。建议所有可能涉及索赔活动的人均应该从“IOPC 基金会” 获取一本《索赔手册》(基金会地址请见本指南第 15 页)。

油污损害的索赔可归类如下:

- 预防措施(包括清理)
- 财产损失
- 经济损失
- 为恢复受损环境而采取的各种措施

下面对每一类分别做简要说明:

预防措施

为防止或降低油污损害而采取的各种预防措施的索赔当中, 可能包括从构成严重污染威胁的失事油轮中移去残油(货油及燃料)而支付的费用, 也包括采取海上、沿海及岸上清理措施而支付的费用。这些预防措施可能要使用专业设备及物料, 如围油栏、撇油器及消油剂, 以及使用非专业化的船只、车辆及人力。处置回收的溢油及油渣所需费用、以及由预防措施造成的进一步的损失或损害也包含在内。例如, 如果清理活动损坏道路、桥墩或堤坝, 修复它们的费用(抵扣正常磨损后)也有索赔资格。



左：从海岸线上清除油污块，常常需要使用当地非专业化设备。



右：回收油污及油渣的临时存储及最终处理，一般是油污清理行动的重要组成部分。

因采取预防措施而提出的索赔，其评估是有客观标准的。一国政府或公共机构决定采取的某些预防措施，本身并不意味着这些措施及相关费用就适用公约而言是“合理”的。“合理”一词的普遍解读是：处理溢油事故所采取的措施或使用的设备，以决策时所做的专业技术评估为尺度，可能已经成功地降低或防止了油污损害。但应急措施被证明无效或事后表明应急决策不正确的情况，不能成为其费用不具备索赔资格的理由。然而，如果出于“做秀”的考虑而故意采取明知无效的措施，这样的索赔会被拒绝；这种纯为公关目的而采取的应急措施是不会被视为合理的。

多数的溢油清理技术已存在多年，其使用局限在经过以往在世界各地溢油事故中的应用后已被充分了解。但也得承认，即使进行了全面的技术评估之后，“合理”与“不合理”措施之间的界限也并不总是那么清楚。而且，由于溢油的风化或其它情况的变化，在事故早期采用的技术上合理的某一措施，在一段时间之后可能不再适用。因而，要由经验丰富的人员密切监控所有的清理措施，不断地评估其有效性；这一点很重要。一旦发现某一方法的效果不再有效，或正在造成不当的损害，就应该停止使用。

财产损失

这类索赔包括清理被污染的捕捞用具、水产养殖设施、游艇及工业取水口所造成的费用。某些捕捞用具和水产养殖设备遭受严重污染后，不可能进行有效清理，有时只能更换，对由此造成的费用也可以索赔（抵扣正常损耗）。

经济损失

溢油事故可能造成如阻碍捕捞活动、降低旅游业收入之类的经济损失。这类经济损失，可能是油污对索赔人财产造成的有形损害的直接后果（“间接损失”），也可能是油污虽未给索赔人造成任何财产损害，但索赔人仍然要蒙受的损失（“纯粹经济损失”）。例如，渔民因渔船及捕捞用具遭受染污不能捕捞而造成的损失，属于前一种情况；在水上尚有油污时，渔民为避免财产损失不能下海捕捞，仍然会有经济损失，即“纯粹经济损失”。

只有因油污造成的灭失或损害而引起的纯粹经济损失才具备索赔资格。着眼点是“污染”而不是“事故”。要具备索赔资格，在污染与索赔人蒙受的损失或损害之间要存在一定合理程度的地理及经济的联系。索赔人可避免损失的能力也在考虑之列。



溢油污染对自然环境和旅游业都可能造成严重影响。

在某些情况下，索赔人为降低纯粹经济损失而采取的具体措施（如为抵销油污的不利影响而实施的特别营销活动）所造成的费用，也具备索赔资格。但是这些费用必须是合理的、而且须与想要减轻的损失要成比例。这些措施还必须是针对市场的，且具有一定的成功率的。

恢复受损环境

在某些情况下，在发生油污事故后采取一些合理的恢复措施，可能加快受损环境的自然恢复过程。但是，采取这些措施造成的费用要想具备索赔资格，必须满足一系列条件，如：这些措施在技术上是合理的、并且可能明显地加快受损环境的自然恢复过程、所引起的费用是合理的、费用与油污损害的程度及期限、与措施所能取得的收益不能不成比例。而且，只有这些合理措施已经实施或就要实施、并且索赔人所蒙受的经济损失能以金钱计量，索赔人才能得到赔偿。所以，按照理论模式计算出的抽象损害索赔是不会被接受的。旨在惩罚污染者的惩罚性质索赔也不会被受理。

要确定油污对环境造成损害的性质和程度、确定恢复措施是否必要和可行，有时需要开展研究工作。如果研究工作能针对符合公约所定义的油污损害，并且以专业化方法及公正、严谨的科学态度进行，也有可能得到资助。

记录保存

索赔人向船东保赔协会和“IOPC 基金会”提供的索赔证据，要符合格式要求并易于分析；解决索赔的速度很大程度上依赖于索赔人提供证据的时间。因此，所有抗御油污的参与者都要保存好各种活动的相关记录（比如，在何时、何地、何种原因开展了哪些活动），以便为因清理费用而提出的索赔提供证据。但遗憾的是，由于在溢油预防和应急活动中要处理的各种问题太多，保存记录工作往往被置于次要的地位。

财务记录要能够反映应急行动全面负责人所做的决策、以及在个别工作场所实施的各种活动，这一点非常重要。因此，从决策会议的会议记录，到某日在某海滩使用的人力、设备及物料的来源及数量，都要留有记录。管理人员应使用日常工作记录表记录好以下内容：每个主要工作场所进行的活动、所用的设备、耗用的物料、使用地点及方式、工作人数、人员分布地点及分配方式。不管是为管理支出、还是为保证做好全面详细的记录，在事故早期任命一位财务主管都是极其重要的。

索赔程序

根据 1992 年公约，谁有资格获得赔偿？

《1992 年民事责任公约》和（或）《1992 年基金公约》缔约国的任何油污受害人都可提出索赔（包括采取预防措施造成的费用）。油污索赔人可以是个人、合伙企业、公司（包括油轮船东、租船人、码头经营人）或公共机构（包括中央和地方政府机关及其派出机构）。

索赔期限有多长？

索赔人应该注意的是，《1992 年民事责任公约》与《1992 年基金公约》适用的索赔是有期限的，所以他们应该在油污损害出现后尽快地提出索赔。如果索赔人在事故发生后不能立即提出正式索赔，那就应该尽快通知船东保赔协会与“IOPC 基金会” 其将在事故后期提出索赔的意向。

如果在油污损害发生之日起的三年内，索赔人不能对油轮船东及其船东保赔协会、或对“IOPC 基金会”提起诉讼，索赔人最终将会失去获得赔偿的权利。尽管某些类型的油污损害只有在事故发生后一段时间才能表现出来，但无论如何要在油污损害事



油污事故可能给水产养殖和沿海捕捞从业者造成严重的经济后果。

故发生日起的六年内提起索赔诉讼。建议索赔人就索赔诉讼的正式要求寻求法律咨询，以免索赔失去诉讼时效。

正式法律诉讼往往是索赔的最后一招，因为船东保赔协会和“IOPC 基金会”的一贯作法是尽量在法院之外解决索赔。但建议索赔人一定要在上述诉讼期限内尽早提出索赔，这样即可有充裕的时间进行调查和协商庭外和解，也可以保证，在索赔人与船东保赔协会或“IOPC 基金会”不能达成协议的情况下，索赔人不会失去索赔诉讼时效。

如何提出索赔？

提出的索赔资料应明确、详细，以便根据这些证据资料评估赔偿金额。每个索赔项目都必须有发票或其它相关证据（如工作表单或注释）支持。照片及视频资料可帮助说明油污损害的程度及性质、以及说明必须解决的问题。如果油污来源可疑，可能需要提交对妥善保存的油污样品所做的化学分析。



为恢复受损环境采取的技术上合理的措施，可适用1992年公约获得赔偿。

索赔人最好在油污事故早期就与相关的船东保赔协会、“IOPC 基金会”或国际油轮船东防污染联盟（ITOPF）取得联系，就索赔的准备及提交事宜寻求咨询。前文提及的“1992年基金会”《索赔手册》可提供有益指南。

非国际公约缔约国的油污损害赔偿

一些尚未加入国际油污损害赔偿公约的国家，拥有自己的国内法可对发生在该国境内的油污事故的受害人进行赔偿。这些国内法（如美国的《1990年油污法》）的内容可能十分具体，不在本指南讨论之列。

另外一些未加入国际赔偿公约的国家，在发生溢油事故后只能引用原本为其它目的而制定的更为宽泛的法律。在这种情况下，溢油事故主要相关方（如油轮

船东、货主、船东保赔协会）的法律、操作及财务责任就存在极大的不确定性，确定油污清理及损害的赔偿额时也会有极大的随意性。这并不总是有利于迅速采取必要的应急措施，也不利于及时而完整地解决有效索赔。即使政府与当地石油公司与事故没有直接关系，这也会给他们带来极大的政治及财务问题。而如果政府加入《1992年民事责任公约》和《1992年基金公约》，这些问题便会迎刃而解。

结论

《1992 年民事责任公约》和《1992 年基金公约》创立了简单明了的油污损害赔偿机制，在这一机制作用下，基于“严格赔偿责任”（“无过错责任”）原则，溢油事故所涉及的油轮船东和船东保赔协会以及“IOPC 基金会”，必须对采取清理措施和油污损害造成的费用给予赔偿。只要在特定情况下采取

的油污清理措施及相关费用是“合理”的，所提出的油污损害索赔适时、适当、证据充分、资料详细，索赔人就可很顺利地获得赔偿。1992 年公约中目前适用的赔偿总额（约合 3.05 亿美元）应该足以解决大部分的油污事故索赔。

有用地址：

国际油污赔偿基金会（IOPC 基金会）

地址：Portland House, Bressenden Place, London
SW1E 5PN, United Kingdom

电话：+44 (0)20 7592 7100

传真：+44 (0)20 7592 7111

电邮：info@iopcfund.org

网址：www.iopcfund.org

国际海事组织（IMO）

地址：4 Albert Embankment, London SE1 7SR,
United Kingdom

电话：+44 (0)20 7735 7611

传真：+44 (0)20 7587 3210

电邮：info@imo.org

网址：www.imo.org

国际油轮船东防污染联盟（ITOPF）

地址：1 Oliver' s Yard, 55 City Road, London
EC1Y 1HQ, United Kingdom

电话：+44 (0)20 7566 6999

+44 (0) 7623 984 606 (非办公时间)

传真：+44 (0)20 7566 6950

电邮：central@itopf.com

网址：www.itopf.com

与溢油损害赔偿机制有关的常见问题解答

《1992年民事责任公约》、《1992年公约基金》和补充基金，适用的船舶类型有哪些？

两部公约都适用于任何类型的建造或改建的载运持久性烃类矿物油（无论是货油或燃油）类的海上船舶所造成的油污损害。因此，这两部公约可适用于油轮、通用性货轮（载运持久性油类时）、驳船所造成的油污损害。但《1992年民事责任公约》和《1992年基金公约》不适用于其它类型船舶（如干货船、集装箱运输船、散装货轮）造成的燃油油污损害。

什么是持久性油类？

持久性油类”一词在1992年公约中未做明确定义，但是作为参考，可以包括原油、重质和轻质燃油、重柴油、润滑油。“1992年国际油污赔偿基金会”已根据油类蒸馏特性编写了指南文件。

国际海事组织（IMO）有适用于非持久性油类及非油轮造成的船舶燃油污染损害的公约吗？

《1996年海上运输有害有毒物质损害赔偿责任和赔偿公约》（“1996HNS公约”）是参照《1992年民事责任公约议定书》和《1992年基金公约议定书》制订的。1996HNS公约为非持久性油类、燃气、化学制品及其它包装的有害物质溢漏造成的损害提供高达2.5亿特别提款权（约合3.75亿美元）的赔偿限额。但到本指南编写之时，签署加入1996HNS公约的国家不多，尚不能使其生效。

由于对非油轮可造成的船舶燃油污染问题的共识，（国际间）终于通过了《2001年国际船舶燃油污染

损害民事责任公约》（“燃油公约”）。该公约是单层赔偿机制公约，规定油轮的注册船东、光船租船人、船舶管理人及经营人必须承担严格赔偿责任。责任限额可以按照适用的国内或国际限制制度来确定，但在任何情况下不超过根据《1976年海事索赔责任限制公约》计算的金额。但到本指南编写之时，签署加入燃油公约的国家不多，尚不能使其生效。

阻碍所有的海洋国家批准加入《1992年民事责任公约议定书》的因素是什么？

对这个问题没有简单的答案，因为加入《1992年民事责任公约》不会有任何附加费用，而潜在的收益却是极大的。只能做这样的假设：一些国家认为他们国家的重大溢油事故风险很低，或这些国家的领导人和政治家还有其它更为重要的事情要做。遗憾的是，在发生重大溢油事故的情况下，不加入《1992年民事责任公约》会给事故所涉及的各方带来各种问题，因为支付快速清理油污、赔偿受害人（如渔民）所需的资金来源将存在极大的不稳定性。

“1992年基金会”代表什么含义？

“1992年基金会”或“IOPC基金会”是“1992年国际油污赔偿基金会”的常用缩写。这是一个负责管理《1992年国际油污损害赔偿基金公约》（“1992年基金公约”）所建立的赔偿机制的政府间组织。加入《1992年基金公约》的国家将自动成为“1992年基金会”的会员国。

谁可以加入“1992年基金会”？

只有国家才能成为“1992年基金会”的会员；而且这些国家还得已经加入《1992年民事责任公约》。

各种国际赔偿公约的缔约国分别是哪些国家？

不断发生变化。最新信息可从下列站点查询：

www.iopcfund.org

（“1992年国际油污赔偿基金会”网站）

www.imo.org

（“国际海事组织”网站）

www.itopf.com

（“国际油轮船东防污染联盟”网站）

加入“1992年基金会”有何益处？

如果1992年基金会的某成员国发生油轮泄漏持久性油类的污染事故，就遭受油污损害或因清理油污、采取预防措施而发生各种费用，该国中央及地方政府机关、私有公司及个人有望获得总额高达2.03亿特别提款权（约合3.05亿美元，因汇率变化有所不同）的赔偿。油轮船旗（译者注：即油轮的注册国家）与货油所有权并不影响获得赔偿的权利。“1992年基金”适用的赔偿总额不受油轮吨位的影响，但包含油轮船东适用《1992年民事责任公约》支付的赔偿限额在内。

妨碍海洋国家签署加入1992年基金和补充基金的因素是什么？

与某些国家尚未签署加入《1992年民事责任公约》的情况类似，尚未签署加入“1992年基金会”的国家可能觉得该国的溢油风险不高，或该国负责有关立法的领导人和政治家忙于其它事务。“1992年基金会”向石油接受公司征收摊款的这一事实可能也是一个原因：特别是对某些有国有石油公司、或主

要是进行石油转口的国家而言，因为这并不能免除最先从海上接受石油的公司向“1992年基金会”缴付摊款的责任。在是否加入补充基金的问题上也可能出现同样的考量。某些国家因为在这方面有很大的顾虑，因此只选择加入“1992年基金会”。

一个国家如何成为“1992年基金会”成员国？

一国必须将正式加入的文件交存国际海事组织（IMO）秘书长之后方可加入《1992年民事责任公约》和《1992年基金公约》。该国还应该将公约包含进相关的国内的立法。一国在将加入文件交存国际海事组织（IMTO）12个月后将自动成为“1992年基金会”成员国。有关事宜可从“1992年基金会”秘书处获得帮助。

谁为“1992年基金会”提供资金来源？

“1992年基金会”向成员国的私有石油公司或其它实体征收摊款作为资金来源。凡是在一年内通过海运从国外或国内接受原油或重燃油（“摊款油”）超过15万吨的石油公司都必须向基金会缴款。成员国政府向基金会秘书处提供该国各应摊款石油公司接受石油的数量等信息，但收款发票直接送抵各摊款公司。因此，各成员国政府一般不向基金会支付任何款项。（请参见第6页）

为什么石油出口商不摊纳款项？

在公约最初制定时就是这样规定的。部分理由是，计算在成员国港口接受的通过海运的“摊款油”数量更为容易。这意味着支付油污损害赔偿的费用主要由工业化国家的消费者承担，因为归根到底主要是他们的需要才催生了世界远洋油运业务和各国沿海油运业务。

如果基金会成员国不存在摊款实体，会发生什么情况？

如果成员国每个石油接受实体一年内接受的石油（如原油和重燃油）数量都不超过 15 万吨，那该国政府及其公民在发生溢油事故后将免费享受财政保护。

在经营所在国成为“1992 年基金会”成员国之后，接受原油或重燃油的石油公司或其它实体每年的摊款是多少？

依据每年发生溢油事故的多少以及基金会为此支付赔偿额的不同，石油公司的每年缴款额都因此无法预计。每年所需的摊款总额由基金会大会决定。用摊款总额除以所有成员国接受的“摊款油”总量，得出每吨摊款额。用每家摊款公司接受的“摊款油”数量乘以每吨摊款额，就得出该摊款公司以英镑计价的应付摊款额。然后基金会秘书处为每家摊款公司或其它实体出具摊款发票。

如果当地（公司所在地）发生重大溢油事故的风险很低，那么我们为什么还要鼓励政府加入《1992 年民事责任公约》和《1992 年基金公约》，尤其是我们公司还得因此而向“IOPC 基金会”缴付摊款？

如果某国当地的石油进口量很小（给“1992 年基金会”的摊款额也相应较低），那么就会给人造成溢油风险很低的感觉。但是，载运出口原油的油轮、途经该国驶向它国的油轮都可能对该国构成溢油风险；在敏感地带即使发生小型油污事故，清理也会很困难，造成的损失和清理费用也会很高。忽视这些风险是不明智的。尽管统计数据表明，世界任何地方发生重大溢油事故的可能性都很小，但是一旦发生，这些事故造成的严重后果却可能是当地的经济能力所不能承受的。所以不管这类重大事故是否直接牵涉到当地政府和石油公司，都会给他们带来很严重的问题。就像所有的保险一样，如果没有索赔，看起来就不值得（买保险）。但问题的实质是，如果

发生重大溢油事故的国家不是《1992 年民事责任公约议定书》和《1992 年基金公约议定书》的成员国，该国就要冒赔偿金额不足的风险。这就可能延误实施必要的应急行动，可能延误有效索赔或只能部分支付有效索赔。这就可能给该国政府及石油公司造成严重的财政及政治后果。而如果该国是《1992 年民事责任公约议定书》和《1992 年基金公约议定书》成员国，这些问题便会迎刃而解。

我为什么该为世界另一地区发生的溢油事故付费？

“1992 年基金”和补充基金的存在主要是为了分担油污损害的费用，特别是当发生重大溢油事故，索赔总额超过《1992 年民事责任公约》适用的油轮船东的责任限额时（由基金会来分担不足的部分）。向“1992 年基金会”缴付摊款的概念，是基于这样的前提：世界原油远洋运输，归根究底是因为主要工业化国家消费者的需要而产生的。《1992 年民事责任公约》与《1992 年基金公约》赔偿制度认为：由油轮船东独自承担全部的油污损害赔偿责任是不公平的，因此所有“1992 年基金会”成员国的原油和重燃油接受公司也应该承担第二层赔偿责任。

油轮船东的赔偿责任限额是多少？

这要依油轮吨位而定。根据《1992 年民事责任公约》规定，大型油轮（超过 140,000 总吨）船东的最高赔偿限额是 8977 万特别提款权（约合 1.35 亿美元），小型油轮（小于 5000 总吨）船东的最高赔偿限额是 451 万特别提款权（约合 630 万美元）。上述限额可根据自愿协议《小型油轮油污损害赔偿协议》（“STOPIA 2006”）的条款而提高，该协议适用于发生在 1992 年基金的成员国，且涉及承保于船东保赔协会国际集团的成员之油轮的溢油事故。在符合 STOPIA 2006 的条件下，涉及到 29,548 总吨以下油轮的事故（船东）的责任限额已提高到 2000 万特别提款权（SDR）（约合 3000 万美元）。应该指

出的是，提高以后的 STOPIA 2006 责任限额，包括了所涉及油轮在 1992 民事责任公约下的责任限额。（请参见第 9、10 页）

在油轮船东投保油污责任险的金额已高达 10 亿美元的情况下，为何还有必要加入“1992 年基金会”？

根据《1992 年民事责任公约》条款，油轮船东有权依据发生溢油事故的油轮总吨位限定其责任限额。因此，大多数油轮船东的 10 亿美元油污责任险的投保安排，仅与油轮船东失去其限定责任限额的权利的情况相关。而根据《1992 年民事责任公约议定书》，只要能够证明油污损害是由于船东疏忽，故意或明知可能造成损害而轻率地采取的个人行为或不当行为所引起，他便会失去限定责任限额的权利；这一点一般上很难证明。

如果油轮船东不能支付油污损害赔偿，应该怎么办？

根据《1992 年民事责任公约》规定，载运 2000 吨以上持久性散装货油的油轮必须投保（一般在船东保赔协会投保）油污责任险，或取得其它财务保证，并将证书随船携带以证明有关保险或保证已经到位。因此，油轮船东不能履行其在《1992 年民事责任公约》下的财务责任的情况并不常见，但这种情况却可能发生在小型油轮造成的油污事故中，因为小型油轮没有强制投保的规定。如果船东援引《1992 年民事责任公约议定书》适用，但《1992 年基金公约议定书》不适用的免责条款之一（例如，油污事故是由严重的自然灾害引起的），他也可免负赔偿责任。在这些情况下，“1992 年基金会”将会偿付所有的索赔额，而不仅仅是支付超过《1992 年民事责任公约》下油轮船东责任限额的那部分赔偿额。以上两个由“1992 年基金会”提供额外“保护”的例子，应该能够给各国政府及石油公司带来相当的保障。

《1992 年民事责任公约议定书》和《1992 年基金公约议定书》适用的油污损害赔偿额可能提高吗？

能，有两种可能的情况。第一种情况，《1992 年民事责任公约》和《1992 年基金公约》包含一种责任限额增长机制，可将赔偿责任上限按每年最高 6 % 的复合增长率来提高。以这种机制修订责任限额的修正案，需要得到两部公约的各自 1 / 4 缔约国的支持，国际海事组织法律委员会才予以审议。修正案必须得到出席并参加表决的缔约国的 2 / 3 多数票通过，方可被法律委员会接受。国际海事组织必须通知所有缔约国有关的修正案；该修正案在通知之日后满 18 个月时，应视为已被接受，除非在此期间内有不少于 1 / 4 的缔约国通知国际海事组织，他们不接受有关的修正案。一旦修正案被视为已被接受，再 18 个月后，提高后的新责任限额就在所有缔约国自动生效。2000 年 10 月首次使用这一机制将责任限额提高了 50.37%，并从 2003 年 11 月 1 日起生效。根据公约有关条款，对使用这一机制产生的下一个责任限额修正案，在上一个修正案生效后的五年内不予审议。（有关向“1992 年基金会”缴付摊款的计算方法及《1992 年民事责任公约议定书》和《1992 年基金公约议定书》目前适用的责任限额的详细信息，请参见本指南第 6、9、10 页）。

第二种情况，1992 年基金会的任何一个成员国均可签署加入补充基金协议，以便从中获得最高达 7.5 亿特别提款权 (SDR) (约合 11.25 亿美元) 的补充赔偿资金。

谁将为补充基金付款？

如果有效索赔额超过 1992 基金适用的最高赔偿限额，补充基金成员国的石油接受公司将必需缴交摊款，总摊款额最高可达 7.5 亿特别提款权 (SDR) (约合 11.25 亿美元)。认识到 2003 补充基金可能

提高这些成员国的石油接受公司的财务负担，油轮船东及其船东保赔协会已拟定了一个自愿协议《油轮油污损害赔偿协议》(TOPIA)。该协议大大提高了“2003 补充基金”成员国油轮船东的赔偿责任限额。在符合 TOPIA 的条件下，涉及投保于船东保赔协会国际集团的成员之一的油轮溢油事故，(保赔协会)将向补充基金支付总赔偿金额的 50%。由此来实践在油轮船东与基金摊款公司之间维持油污损害赔偿的公平分担。

“1992 年基金会”会保护摊款公司免遭过度索赔与投机索赔或法律诉讼吗？

索赔资格及与之有关的一般政策，由各成员国代表组成的基金会执行委员会、最终由基金会大会决定。《1992 年基金公约》在各成员国适用的统一性及对索赔资格的共同解释是极其重要的。为此，“1992 年基金会”制定了有关索赔资格的指导原则及政策，并将它们包含在《索赔手册》中。但是索赔案件的最终审判权属于基金会各成员国的法院。因此，尽管在《1992 年民事责任公约》和《1992 年基金公约》缔约国间以往很少发生由法院审理油轮油污损害赔偿案件的情况，但如果索赔人希望通过法律诉讼获得损害赔偿，该国即使加入《1992 年基金公约议定书》也阻止不了他这么做。

必须指出的是，《1992 年民事责任公约》和《1992 年基金公约》的油轮油污损害赔偿机制保护事故各方利益，包括油轮租船人和货物所有人可免负公约适用的油污损害赔偿责任。但是，公约却没有阻止油轮船东或“1992 年基金会”在索赔已经解决的情况下向事故其他各方做出追偿。

谁来决定索赔的“合理性”？

由相关的船东保赔协会和“IOPC 基金会”负责决定有效索赔的性质及赔偿额，他们也会听取所聘请的技术专家(包括 ITOPF 专家)的意见。有关这些问题及索赔程序的指南包含在“1992 年基金会”

的《索赔手册》之中。至于清理措施，主要是根据做出应急决策时依据的信息，来判断应急行动及相关费用的合理性。纯粹为了政治及公关动机而采取的应急行动所造成的费用之索赔将被视为无效。(请参见第 10-12 页)

如何支付索赔款？

发生重大溢油事故时，船东保赔协会和“IOPC 基金会”一般会在事故发生地附近设立联合索赔办公室，并刊登广告。所有所索赔都应该证据充分、资料翔实。证据不足往往会拖延索赔偿付。可参见“1992 年基金会”的《索赔手册》中的相关指南。

为何美国从未加入国际油污损害赔偿公约？

在 80 年代中期，美国确实打算加入《1992 年民事责任公约议定书》和《1992 年基金公约议定书》，但顾虑到最高赔偿限额(不够高)的问题，以及加入国际公约后会影响到各州自行立法制定适用的油污损害补充责任与赔偿的权利，(这作法在一国签署加入国际公约的情况下是不允许的)。1989 年发生的“Exxon Valdez”号油轮溢油事故加剧了这顾虑，导致美国通过其综合性的《1990 年油污法》。对大多数其它国家来说，这并非可行之道。(请见第 14 页)

难道“Exxon Valdez”号油轮溢油事故没有造成数亿美元的清理费用吗？即使加入“1992 年基金会”，不也得给许多人造成损失吗？

“Exxon Valdez”事故中的某些清理活动在技术上是不会被 1992 基金会视为合理的，许多相关支出因此不具备索赔资格。该事故涉及的很大一部分费用是罚款、诉讼费、自然资源损害评估(NRDA)费用、科研费用，其中许多是不能适用《1992 年基金公约》赔偿机制索赔的。由于担心出现“1992 年基金会”成员国发生重大溢油事故后、并非所有损害索赔人都能获得充分赔偿的可能性，这才通过了“2003 补充基金”议定书。(请参见第 1、9 页)

“1992年基金会”会使用美国的自然资源损害评估(NRDA)法规提供的同样方法对环境损害进行财务评估吗?

回答很简单: 不。《1992年民事责任公约》和《1992年基金公约》的确会对因采取技术上合理的环境恢复措施而造成的费用给予赔偿。这些措施可能相当于美国自然资源损害评估(NRDA)法规规定的复原性恢复。但是, 这些NRDA法规还规定了补偿性恢复, 即受损资源在不遭受油污的情况下能为公众及环境的其它部分提供服务, 对这些服务在受损资源“复元”(自然或人为)过程中暂时失去了。但这些补偿性恢复及其它基于理论的环境损害评估方法, 并未包含在《1992年民事责任公约》和《1992年基金公约》各缔约国政府约定的油污损害定义之中。(请参见第11、12页)

为什么各国加入两项公约对石油业界有较大的益处?

一个国家必须加入《1992年民事责任公约》和《1992年基金公约》, 才能确保油污清理行动造成的费用得到偿付、油污受害人的经济损失得到赔偿。未加入两部公约的国家, 一旦发生影响该国水域及海岸线的重大油轮溢油事故, 就会给该国政府机构、当地石油公司等所有事故相关方带来极大问题。

如何才能与IOPC基金会取得联系?

“国际油污赔偿基金会”(“IOPC基金会”)秘书处设在伦敦, 可通过本指南第15页的地址与之取得联系。



国际石油工业环境保护协会 (IPIECA)

地址: 209-215 Blackfriars Road, London, SE1 8NL, United Kingdom

电话: +44 (0)20 7633 2388 传真: +44 (0)20 7633 2389

电邮: info@ipieca.org 网址: www.ipieca.org

国际石油工业环境保护协会 (IPIECA) 是在联合国环境计划署 (UNEP) 建立后的1974年成立的, 是世界石油与天然气工业界与联合国沟通交流的主要渠道之一。

IPIECA是代表国际石油及天然气上游和下游工业界的唯一全球性协会, 它主要关注全球环境与社会问题。IPIECA行动计划全面考虑上述问题的国际发展动态, 是业界和国际组织探讨问题和开展合作的论坛。

IPIECA旨在针对石油天然气行业固有的全球性环境与社会问题, 制订并推广科学的、经济的、实用的、符合社会需要的并且经济上可执行的解决方案。IPIECA不是一个游说组织, 而是一个促进行业绩效持续提高的论坛。



国际油轮船东防污染联盟 (ITOPF)

地址: Staple Hall, Stonehouse Court, 87-90 Houndsditch, London EC3A 7AX, United Kingdom

电话: +44 (0)20 7621 1255 传真: +44 (0)20 7621 1783

电邮: central@itopf.com 网址: www.itopf.com

国际油轮船东防污染联盟 (ITOPF) 是一家非盈利组织, 致力于抗御海洋油污及化学制品溢漏事故的各种活动。其技术专家经验极其丰富, 参加过多达 85 个国家的 500 多个船舶溢油事故的应急处理行动, 并就油污清理措施、溢油对环境及经济造成的影响、油污损害赔偿等问题提供咨询。他们还经常承担溢油应急计划的制定及培训任务。ITOPF 还通过其图书馆、各种各样的技术出版物、视频资料及网站等手段提供广泛的信息。