



国际油污赔偿基金

# 清污及预防措施索赔指南

2018 年版



This publication has been published in cooperation with the International Oil Pollution Compensation Funds and is a translation based on the official version published by the IOPC Funds. Only the official original text in English, French and Spanish would be taken into account by the 1992 Fund in the event of claims being submitted as a result of oil pollution damage.

本出版物为与国际油污赔偿基金合作出版，内容根据国际油污赔偿基金官方出版物翻译。如发生油污损害后提出索赔，1992 基金仅认可英文、法文和西班牙文官方原文。

本指南原版于 2015 年 4 月经 1992 基金管理委员会代表 1992 基金大会通过。

2018 年版在不改变文本含义和实质内容的前提下，对原版本进行了少量文字修改，并更新了国际油污赔偿基金的地址和标志图案。

国际油污赔偿基金出版。

版权所有 © 国际油污赔偿基金 2018。

在事先征得国际油污赔偿基金同意的情况下，允许出于个人或教育目的的复制。

严禁商业性复制、出租或出借。

保留所有其他权利。

## 鸣谢

### 图片

第 7、11、24 页：AMOSC

第 10、31 页：国际油污赔偿基金

第 16、22、27 页：Corbis Images

第 19 页：国际油轮船东防污染联合会

第 21 页：Shutterstock

第 28 页：TJ Alex | Dreamstime.com

### 设计

thecircus.uk.com

国际油污赔偿基金

# 清污及预防措施索赔指南

2018 年版

2015 年 4 月经 1992 基金管理委员会代表基金大会通过。



# 目 录

<b>第一节 国际油污赔偿基金简介</b>	<b>4</b>
什么是国际油污赔偿基金?	4
1992 基金能做什么?	4
赔偿款项怎样筹集?	4
1992 基金何时发挥作用?	4
为何会对预防措施费用进行赔偿?	5
<b>第二节 谁可以提出索赔?</b>	<b>6</b>
<b>第三节 发生油污事故时应该做什么?</b>	<b>8</b>
<b>第四节 哪些索赔可以受理?</b>	<b>9</b>
一般原则	9
额外及固定费用	11
<b>第五节 哪些费用可获得赔偿?</b>	<b>12</b>
海、陆、空观测	12
飞机	12
船舶	13
专业设备	15
岸线清污	16
人员	16
易耗品	17
购买物品	17
设备损坏	17
怎样才算干净?	18
废弃物处置	19
救助作业	20
从沉没的油轮中抽油	20
清理和康复被油污污染的野生动物	20
行政费用	20
聘请顾问	21
<b>第六节 何时应提出索赔?</b>	<b>22</b>
<b>第七节 如何提交索赔?</b>	<b>23</b>
索赔表格从何处获取及怎样提交?	23
应提供哪些信息?	24
支持性信息和材料	25
如果记录不全或证据缺失该怎么办?	29
<b>第八节 如何评估和支付赔偿?</b>	<b>30</b>
<b>第九节 联系国际油污赔偿基金</b>	<b>32</b>
<b>附录</b>	<b>33</b>

# 前言

1992 年国际油污赔偿基金（1992 基金）在其发行的《索赔手册》中，提供了针对油轮所造成油污损害的综合性实用索赔指南。本指南旨在从以下几个方面进一步指导索赔人：是否能够就实施清污及预防措施产生的费用提出索赔、何时提出索赔以及如何提出索赔。虽然在渔业、海水养殖业、旅游业以及其他沿海产业等领域工作的索赔人所遭受损失也具备索赔资格，但本指南仅关注有关清污作业以及其他预防措施费用的索赔。其他领域的索赔人可以查询《索赔手册》或国际油污赔偿基金网站上“出版物”栏目提供的其他具体领域的索赔指南。

这些指南旨在告知所有索赔人（包括缔约国、地方政府、私营企业以及个人等）在发生油污事故后应如何提出清污费用索赔、索赔需要提供哪些信息。

这些指南用于帮助妥善解决索赔问题，但请注意，遵从这些指南并不能保证所有索赔都成功获得赔偿。本指南不对法律问题进行详细阐述，各缔约国亦不能将其视为对相关国际公约的权威解释。



## 第一节 国际油污赔偿基金简介

### 什么是国际油污赔偿基金？

- 1.1 国际油污赔偿基金是为油轮溢出持久性油类导致的油污损害提供赔偿的两个政府间组织（1992 基金和补充基金），起源于 1971 基金，但 1971 基金不再赔偿 2002 年 5 月之后发生的事故损失。
- 1.2 现行基金为 1992 年国际油污赔偿基金（本指南简称 1992 基金），由加入《1992 年国际油污损害民事责任公约》（《1992 年民事责任公约》）和《1992 年设立国际油污损害赔偿基金国际公约》（《1992 年基金公约》）这两部公约的国家组成，赔偿范围包括由于油轮溢出持久性油类（不含汽油和其他轻质油）造成污染所导致的人员、公司或组织的损失。对于《补充基金议定书》的缔约国，补充基金还为其境内的油污受害者提供第三层次的赔偿。这些不同公约的具体运作机制相当复杂。更多公约相关信息可查阅 1992 基金《索赔手册》和国际油污赔偿基金官网。

### 1992 基金能做什么？

- 1.3 1992 基金旨在赔偿油轮污染事故造成的损害，使索赔者恢复到没有发生溢油事故的情况下应有的经济水平。理想情况下，赔偿金额应与损失金额持平。

### 赔偿款项怎样筹集？

- 1.4 油轮所有人通常会向保赔协会投保。保赔协会为从事国际贸易的大部分油轮提供保险服务。少数仅从事国内运

输的油轮则投保商业保险。油轮所有人通常通过投保这类保险承担一定金额的油污损害赔偿责任。这也是溢油事故发生后最先用于赔付的钱款。

- 1.5 如果油轮所有人的保险赔款不足以支付油污事故导致的所有费用，1992 基金将提供赔偿。1992 基金的赔偿款主要由缔约国境内的石油公司根据其接收的、经海上运输的油类总量分摊。1992 基金缔约国境内，所有年度海运油类接收量超过 15 万 t 的公司必须向 1992 基金缴纳摊款。

### 1992 基金何时发挥作用？

- 1.6 根据《1992 年民事责任公约》“无过错”的规定，无论事故是否由该油轮引起，漏油油轮所有人都对溢油导致的损失负有责任，通常通过其保险人（一般为保赔协会）进行赔偿。但《1992 年民事责任公约》同时也允许油轮所有人（根据其油轮吨位）限制最高赔偿金额。一旦油轮所有人支付的赔偿款达到其赔偿限额，1992 基金则有责任支付超出限额的部分。通常，油轮所有人的保险足以支付所有费用，无须 1992 基金介入。但在重大溢油事故中，甚至可能连 1992 基金的赔偿限额都不足以支付所有有效索赔。尽管这种情况很少发生，但一旦发生，每一位应获偿的索赔人只能依其被认可的索赔金额，在 1992 基金的赔偿限额内按比例受偿。然而，如果油污损害发生在补充基金缔约国境内，补充基金将在赔付限额内赔付

不足的部分。

- 1.7 如果污染事故是由自然灾害或完全由于他人（非油轮所有人）主观的故意或因主管机关负责维护的灯塔 / 灯浮或助航设施故障引起的，则油轮所有人不承担赔偿责任，1992 基金将直接进行赔付。此外，如果无法查明油轮所有人或油轮所有人无力承担赔偿责任，1992 基金也会介入并支付赔偿。
- 1.8 1992 基金不赔偿由战争、敌对行为或是军舰溢油引起的污染事故。如果无法证明是油轮溢出的持久性油类导致损害，1992 基金也不予赔偿。1992 基金同样不赔偿发生在公海或缔约国领海、专属经济区以外的损害（2.1 中所述情况除外）。
- 1.9 无论是由船舶保险人还是由 1992 基金进行赔偿，索赔程序和适用的评估标准是一致的。1992 基金与保险人通常紧密合作，处理较大的溢油事故时尤其如此。双方会指定专家来监控、跟踪并记录清污作业的影响和清污过程。专家还会审核调查索赔的技术细节，并协助对损失进行独立评估。尽管 1992 基金和保险人依靠专家协助评估索赔，但是否认可某项索赔以及赔偿的具体金额仍由保险人和 1992 基金决定。

### 为何会对预防措施费用进行赔偿？

- 1.10 两部规范油污损害赔偿的 1992 年公约建立在对“预防措施”的共同定义上，即

**“‘预防措施’指任何人在油污事故发生后采取的任何预防或减少污染损害的合理措施。”**

1992 基金大会认可对这一定义的解释，将其纳入《索赔手册》，希望该定义有助于所有缔约国对公约进行统一解释。《索赔手册》明确了“合理”一词不仅适用于采取的措施本身，也适用于这些措施所产生的费用。除了对预防措施的索赔提供指导外，各指南还通过范例及解释来说明 1992 基金如何应用预防措施这一定义，尤其是在评估索赔时如何对合理性进行考察。

- 1.11 在实践中，“预防措施”是指为预防或减少缔约国境内的污染损害而采取的任何合理措施。这一定义通常适用于应急抢险及清污措施，但也可能包括为预防或减少油轮溢油损害而采取的救助行动。清污作业产生的维修费用也可以索赔，例如，运输清污器材导致的道路损坏。如果污染损害风险大而紧迫，则即使实际上无溢油，采取的预防措施费用也可能获得赔偿。
- 1.12 有效的救助和清污作业有助于减少溢油影响，并继而减少油污受害人损失的数量和价值，1992 基金认可其重要性。许多国家，尤其是《国际油污防备、反应和合作公约》的缔约国，已根据不同等级溢油事故制定应急预案，适用于从单个港口内的小溢油事故到影响整个区域的重大事故的不同情况。通常发生重大溢油事故时会启动由国家主管机关参与的国家溢油应急计划，因此预防措施费用的主要索赔人之一可能就是缔约国本身。

## 第二节 谁可以提出索赔？

- 2.1 任何为预防或减少缔约国内油污损害采取合理措施的人，无论在何处采取的预防措施，都可以就采取这种措施而产生的费用索赔。例如，某非缔约国对在公海或其领海内发生的溢油事故采取了应急响应措施，其目的是预防或减轻缔约国境内的污染损害，则因此产生的费用原则上可以申请赔偿。
- 2.2 索赔人可以是个人、合伙企业、公司、私营组织、非政府组织或公共团体，包括国家和地方政府。尽管清污工作通常由当地或国家主管机关完成，包括清理受到油污污染岸上财产的个人、雇用清污单位清除海滩油污的连锁宾馆、雇人清洗遭受油污的野生动物的动物保护组织或清除船台油污的帆船俱乐部等其他类型的索赔人，也会提出清污费用索赔。
- 2.3 不同缔约国对油轮溢油应急处置有不同的适当安排。一些国家使用自有或签约清污的应急力量，而一些国家则依赖油轮所有人雇用专业清污公司。还有一些国家可能由国有企业进行清污，但几乎 1992 基金参与的每一个案子，缔约国主管机关（国家或地方层面）都或多或少会参与进来，参与清污作业、指挥清污工作或监督其他方的清污活动。
- 2.4 理想情况下受港口、当地或国家主管机关指派参与行动的清污单位，应该与该主管机关签订合同。主管机关之后可就支付合同发票所产生的费用提出索赔。然而，有时专业清污单位与指派设备、人员、物资的主管机关之间没有合同，此情况下前者会寄望于船舶所有人及其保险人，或者必要时 1992 基金将支付该费用。在不存在合同关系的情况下，清污单位可以直接向船舶保险人和 1992 基金提出索赔，但是 1992 基金只赔付合理费用。当协议清污单位的应急行动超出了合同约定的范围，发票显示的索赔费用可能无法获得足额赔偿（见第四节示例）。
- 2.5 如前文所述，一些主管机关希望油轮所有人能够提供清污物资，甚至未持此类想法的主管机关也会欢迎船舶所有人参与清污。比如，有的船舶所有人隶属于行业协会，就可以优先使用溢油应急设备。然而，只有采取合理措施产生的费用能够受偿，特别值得



注意的是，如果应急措施没有取得实质效果，仅为公关目的而实施，那么产生的费用将不能得到赔偿。

2.6 同样，货物所有人可能也有溢油应急设备资源，并愿意提供给溢油应急行动使用，由此产生的费用可以从船舶保险人和 1992 基金处得到赔偿，但单纯为公关目的而产生的费用依旧不能得到赔偿。

2.7 如果独立组织或公司为应急行动提供

协助，那么他们应在负责的主管机关的合作与指挥下作业。因为重复的清污作业不能获偿，所以清污作业相协调是最重要的。

2.8 为使索赔能被受理，索赔人必须能够证明他 / 她或其代表的组织遭受了经济上的损失。对于采取的预防措施，则应当证明所发生的费用与预防、清除溢油污染直接相关。



### 第三节 发生油污事故时应该做什么？

- 3.1 1971 基金成立后不久的 1980 年，基金工作人员和专家对导致 19 000t 燃料油溢出的“Tanio”轮事故造成的污染情况进行了空中勘查。当飞机沿着法国西北沿岸飞行时，发现了大片被油污污染的海岸和海湾，油污带宽 2~3 km。当时摆在人们面前的问题是：怎样才能清除这些污染？
- 3.2 无论是当时还是现在，答案都是一样的：尽管污染看起来非常严重，但是被污染的海岸还是能够清理干净的。自 1978 年以来，国际油污赔偿基金处理重大溢油事故的经验证实了这一点。事实上就“Tanio”轮事故而言，绝大部分的油污已在 1980 年夏天被清除。
- 3.3 船舶保险人和 1992 基金拥有一套久经考验的损害赔偿评估方法，但是由于所有索赔都需要进行详细评估，索赔人最终得到赔偿要花费一定时间。不过在大多数案例中，清污费用的赔偿都能够得到友好解决，而无须诉诸司法途径。
- 3.4 一旦发生溢油事故，应当立即与船舶保险人或 1992 基金联系，并告知事故的大致情况，这样，船舶保险人/1992 基金可以决定是否需要派专家到现场提供帮助。船舶保险人/1992 基金及其专家不仅能够提供适当的清污技术咨询，还可就如何将溢油损失降到最低以及如何提出索赔提供建议。
- 3.5 如果事故发生一段时间后才通知船舶保险人和 1992 基金，基金将很难充分了解事发当时的情形以及索赔费用产生的情况。1992 基金的联系方式详见本指南的最后。
- 3.6 索赔人所提供索赔证据的可信度高是索赔获得成功的必要因素。索赔证据应当准确、全面地记录自事故发生时起，从通知、动员应急力量至行动结束期间采取的每一步应急行动。采用照片、视频合辑以及说明性地图的形式叙述解释所采取的行动，将有助于 1992 基金及其专家了解采取预防措施时所处的境况及采取这些措施的原因。尽管在 1992 基金参与的大部分事故中，船舶保险人和 1992 基金会派专家对清污作业进行跟踪并提出相关建议，但是专家不可能兼顾到每一项清污作业，尤其是污染范围比较广的事故。关于清污费用索赔必须提供的材料的进一步指导详见本指南第八节。
- 3.7 建议在应急行动的决策过程中，对相关会议内容进行记录，并保存所有书面文件和其他记录。通常应急机构会指定专人负责上述记录的保存工作，由此而产生的合理人工费用通常可以提出索赔。
- 3.8 对产生的费用尽可能准确、及时地记录也是很有价值的。因为由此可以快速辨别以及评估比较大额的费用支出，从而对是否继续维持该费用水平作出合理判断。此方法的优点之一是可以确定在应急行动进程中不再使用、可以清洗并退租设备的后续费用。

## 第四节 哪些索赔可以受理？

### 一般原则

4.1 在所有案件中，索赔人必须充分满足《索赔手册》1.5 列出的标准：

- 只有对油轮泄漏的持久性油类物质所造成的污染损害费用提出的索赔才能获得赔偿。
- 污染与索赔的费用之间必须有紧密的联系。
- 索赔人必须证明他们花费了多少费用，并且必须提供材料来支持索赔。
- 索赔费用必须是已经实际产生的。未来预期费用的索赔将无法得到赔偿。
- 所有索赔必须是采取合理措施的费用，并且将根据该事故的特定情况和事故发生地点，对每一起事故费用进行评估。

4.2 对预防或减少污染损害所采取的措施而产生的费用提出索赔必须满足以上条件，但要特别强调的是合理性标准。清污作业是否适当、清污费用是否正当、清污措施是否合理，都要根据决定实施这些措施时的具体情形和掌握的事实情况进行评判。在大多数案例中，会对实际采取的减少污染损害的措施进行评判。

4.3 有关应急行动，特别是海上应急行动的决定，通常是在无法预料油污事故必须紧急处理的情况下作出的。船舶保险人/1992 基金会将主管机关在这种情况下作出的决定及在作决定时所掌握的信息考虑在内。然而，随着事故的发展，对具体情况的进一步了解和掌控，为确保其继续符合合理性标准，应当尽早评估清污措施以及产生的费用，例如，可适时重新评估情况最紧急时可接受的费率。

4.4 对于那些可以预见无效的措施所产生费用的索赔则不予受理。例如，对固体油类或半固体油类使用消油剂，以及不顾在快速水流中使用围油栏无效而仍加以布放。从另一方面看，措施事后被证明无效这一事实本身，不应作为拒绝索赔的理由，但前提是在决定采取某项措施时，已认定其在技术上是合理的。在对此类索赔进行评估时，1992 基金会将主管机关作出决定之时所掌握的信息考虑在内。

### 示例

港口主管机关通知本港内的清污单位去数英里之外的海岸清理油轮搁浅造成的溢油，该清污单位虽与港口主管机关存在良好的工作关系但并没有签订合同。大量重油溢出时正值冬季水温较低，威胁到港口及附近海岸线。该清污单位接到指令使用消油剂阻止油污到达岸边，但由于吹拢风使得油污迅速到达岸边，只能在岸边清除油污。

根据双方专家的意见，保险人以及 1992 基金断定这次应急清污作业不合理。因为在当时的条件下，可以预见使用消油剂是无效的。而由于该清污单位与港口主管机关之间未签订合同，即使其声称是遵照指示清污，向船舶保险人和 1992 基金提起的索赔也可能被拒绝。如果该清污单位与港口主管机关签订了合同，其产生的费用可以由港口主管机关支付。但是由于清污措施被认定为不合理，由港口主管机关提出的该清污单位费用的索赔就不可能成功。

- 4.5 所发生的费用，以及这些费用与得到的或期望得到的效果之间的关系应该是合理的。例如，在清除大量油污后，对一段人迹罕至的岩石海岸采取深度的清洁措施是很难被认可的，因为海浪的自然清洁作用可能更为有效。从另一方面看，在公众度假海滩，尤其是在假期将临和假期期间，彻底清洁往往是必要的。
- 4.6 应急机构常常发现自己迫于政治、公众以及媒体的压力而采取一些技术上并不合理的措施，这是可以理解的，但这部分费用往往无法索赔。例如，将参与岸线清污的人员，增加到超出可以有效管理的数量，或清污作业的时间远远超出技术上的合理期限，这些都不可能被认定为合理行为。1992 基金在可能时会以书面形式尽快通知主管机关，根据基金现场专家的建议，基金认为出现了前述情况，且在某个日期后采取的措施可能无法获得赔偿。这并不代表主管机关必须遵从这一建议。缔约国可以按照自己认为适合的方式开展清污，这一点毋庸置疑。但如果收到了此类通知，对于 1992 基金认为某个日期之后采取的不合理的清污措施，缔约国应意识到此类费用可能是无法获赔的。





## 示例

事故发生后，来自不同国家的专业清污船舶在海上回收油污。行动持续了几周后，溢出的油污性质发生改变并大范围扩散，因此使用这些专业船舶不再能够有效回收大量油污。船舶保险人 /1992 基金聘请的专家将这一情况告知船舶保险人 /1992 基金以及这些船舶清污工作水域的主管部门。但在评估清污费用的相关索赔时，1992 基金就会设定一系列的时间段来限制每艘清污船合理有效的工作时间，超出时间段的费用不接受索赔。

- 4.7 上述案例意在解释 1992 基金提出的“合理”措施。基金缔约国的主管机关有权实施其认为必要的措施并在认为合适的时间结束应急行动，但是，建议其定期审视所采取的行动是否合理以及在未来的费用索赔中能否被认定为是合理费用。
- 4.8 在溢油应急组织承受巨大压力的关键时刻，“负面报道”会影响其清污的信心、动力和行动的凝聚力。尽管我们承认良好的媒体关系十分重要，但是处理媒体事务的费用不能被认定为预防措施费用，媒体报道清污作业的费用也不能得到赔偿。

## 额外及固定费用

- 4.9 政府主管机关或准公共机构通常动用长期雇员或船舶以及这些部门或机构拥有的车辆和设备，进行清污作业。由此可能产生合理的额外费用可以得到赔偿，前提是这些费用纯粹是由事故发生而产生的，而且如果没有发生事故、未进行相关作业就不会产生。
- 4.10 政府主管机关或准公共机构产生一定比例的所谓“固定费用”可以赔偿。固定费用是指对于政府主管机关或准公共机构来说，即使事故未发生也会产生的费用，例如发给固定员工的正常工资。然而，如要获得赔偿，这种费用必须与相应的清污期间有密切关系而且不包括预期管理费用。政府主管机关派遣人员对于应急响应有多种益处，例如其有完备的指挥和控制体系，可以有效增强溢油响应的组织效率。对于将员工另行指派开展清污工作的这些机构来说，意味着这些员工的正常工作职责需要另行安排，可能会产生额外的费用，或者导致其相关的日常工作效率降低。

## 第五节 哪些费用可获得赔偿？

- 5.1 在大多数情况下，海上及岸上清污作业被视为预防性措施，因为这些措施通常为了防止或减轻污染损害。
- 5.2 清污费用包括应对海上溢油、保护易受影响的资源（如敏感的沿海栖息地、工厂的海水取水口、海产养殖场以及游艇码头）、清理海岸线及沿岸设施以及处理回收的油及油污废物等合理措施产生的费用。同时也包括清洗及康复被油污污染的野生动物，尤其是鸟类、哺乳类和爬行类动物产生的合理费用。
- 5.3 对于清污作业的索赔可以包括飞机、船舶、车辆的费用，租赁或购买设备、材料以及人员的费用，对于没有投入使用的备用设备在索赔评估时要以较低的折旧率来计算，以反映出设备的低损耗。在清污作业期间，清污设备的清洗、维修以及易耗品的更换所产生的合理费用均可获得赔偿。设备、船舶、飞机、车辆以及人力都是根据具体情况评估的，同时考虑到事故发生地可以获得的适当资源和合理日费率。

### 海、陆、空观测

- 5.4 为确定海洋及海岸线受污染的范围和认定易受污染的资源而进行空中勘查所产生的合理费用可以赔偿。赔偿时应考虑的一个因素是所使用的飞机类

型是否适当。比如，海事固定翼监测飞机在海岸线勘查时就不如操作灵活的直升机合适。海上勘查效果尽管不如空中勘查效果好，但在某些情况下比空中勘查更合适，产生的费用同样可以得到赔偿。然而，除了配备夜间观测设备的飞机外，其他飞机和船舶在黑暗中对油污进行空中或海面的观测通常认为不合理。如果油污到达岸边，则需要进行更细致的岸边监测，以了解在受影响区域油污数量并决定最佳清污方式。一旦开始清污，就需要定期监控，追踪油污运动轨迹和特性的变化，并视情况调整清污方式以与现场环境变化相适应。

- 5.5 不论以海、陆、空哪种方式观测油污，都以采取合理预防措施为目的。一种观测措施是否合理是根据所提供的信息能否合理地被运用到清污工作中进行评判的。如果一个清污工作中有许多组织参与，则应当合理协调观测措施以避免重复劳动。

### 飞机

- 5.6 飞机的合理费用可通过2种方法计算：  
（1）根据飞机实际运营费用计算租用费率；  
（2）对比同等水平的商用飞机费率。如果信息完整，飞机实际费用的计算方法是将飞机的购买费用平摊到预期使用寿命中，加上每年的花费（如贷款、保险、检验、维护以

及人员费用)后除以每年使用飞机的天数。这种计算方式有时被称作“基本原则”。有时动用具有主要用于海上防御的飞机是因为这类飞机适合长距离空中监测海面,并可以由政府调配、控制。然而,相对于商用飞机的费用,这种飞机的运营费用可能包含很大的固定费用,因为其配备了更精密的设备和更多的人员进行常规海上监测、防御行动,在计算合理费率时也要将上述因素考虑在内。

- 5.7 通常,商用飞机按飞行小时计费,有时还会设定一个每天最少的飞行时数。飞机从其正常运营基地飞往溢油区域可能收取停机位费用。这个费用与着陆费、人员费用一样通常可以收取。在发生重大溢油事故中动用多架飞机时,有必要签署一份协议并指定管理飞机飞行的人员。

## 船舶

- 5.8 与 5.6 描述的飞机费用的计算方法相同,船舶的合理费用也可通过 2 种方式得出:(1)实际运营船舶的费用(见 14 页示例);(2)对比同等水平的商用船舶费率。如果信息完整,在计算日费率时还要考虑船舶的固定费用。如果船舶的功能与溢油应急行动不符,比如动用的是防御型船舶,显然这类船舶的固定费用不能包含在溢油应急行动费用中。

- 5.9 待命费率一般为使用费率的一定比例:一方面是因为日费率中包含燃油和润滑油的费用,而待命时消耗的燃油少;另一方面是因为船舶一直处于待命状态,磨损比较少。如果一艘船舶一切准备就绪却没有参与清污作业,就认定船舶“待命”,例如不良天气时停靠港口或清污作业尾声时清洗船舶。在评估船舶费用时,还要考虑船舶的功能是否适合应对其需要参与的溢油事故。



5.10 有些缔约国加入了互助组织，根据其互助协议可以在一起事故期间，由一个国家向另一个国家提供溢油应急响应船。船舶或其他设备的提供国通常根据紧急情况下资源运作的必要性设定一个接收国可以接受的费率。有些船舶也可以按照市场费率制定费率。

5.11 在评估船舶使用情况时，如果索赔费率明显偏高，则会将该费率与根据公式计算出的船舶费率进行比较，例如根据船舶的参数。

5.12 以下示例反映了应急响应船日费率的一种计算方式，尤其适用于没有考虑盈利的国家机关或政府机关的公务船舶。其中使用的数据仅为举例，不应理解为提出的合理费率。

## 示例

### 溢油应急响应船租用费率计算方法

船名	应急 II
总吨	650
载重吨	1 500
发动机功率, kW	2 500
建造年份	1998

人员费用 (货币单位) 英镑	
船长 (1 500/ 月)	18 000
大副 (1 000/ 月)	12 000
轮机长 (1 250/ 月)	15 000
船员 (800/ 月)	9 600
机工 (800/ 月)	9 600
甲板水手 (600/ 月)	7 200
<b>小计</b>	<b>71 400</b>

每年费用 (货币单位) 英镑	
船舶费用	4 500 000
使用寿命超过 15 年	300 000
保险	60 000
船级检验	5 000
维修及停泊	200 000
监理	7 600
燃油费 (平均 5 000 L/ 月, 0.3 英镑 / L)	18 000
储备食品及消耗品	32 400
<b>小计</b>	<b>623 000</b>
<b>人工费小计</b>	<b>71 400</b>
<b>每年总费用</b>	<b>694 400</b>

日费率 = 每年总费用 / 可工作天数	
一年天数	365 天
减假期	13 天
减周末	110 天
减检验及维修时间	20 天
<b>总的可工作天数</b>	<b>222 天</b>
<b>日费率 (694 400 英镑 / 222 天) = 3 128 英镑 / 天</b>	

## 专业设备

- 5.13 计算日费率，以便在设备预期使用寿命内补偿购置费用以及一定比例的储存、保险和维护费用。如果设备是私人清污公司所有，在评估费用时还应考虑合理的收益作为投资回报。一类设备的预期寿命与其建造及设计抗压条件有关。例如比较耐用的收油机和海上动力装置预计通常持续的“使用”期限为180天，而海上围油栏大约为90天，不太坚固的岸滩设备的使用期限则更短。
- 5.14 如果事故持续好几个星期，清污作业的时间也会比较长，会远超过设备的预期使用寿命，则可以支付设备全部的购置费用。然而，值得注意的是，没有经济奖励，设备待命状态就没有利润，这种情况下可以使用另外2种方法计算合理费率：第一种是随时间推移费率逐渐减少；第二种则是一旦累计日费率超过设备购置费用1倍时，日费率封顶。然而，在这之后能够接受的合理费率应包括使用及维护设备的费用以及对于商业公司而言的一定的利润。
- 5.15 索赔专业设备使用费时应当提供设备的详细情况，包括照片以及能证明应急行动时其使用情况的信息。

### 示例

某清污公司提供收油机20天，其中5天待命。设备，包含一个动力装置、泵以及辅助设备的含税购置价格为36 000英镑。

**假设设备的“使用”寿命是180天，则收油机的基础费率为**

$$\begin{aligned} \text{购置费用} / \text{预期使用寿命} &= \text{基础日费率} \\ 36\,000 \text{ 英镑} / 180 \text{ 天} &= 200 \text{ 英镑} / \text{天} \end{aligned}$$

除此之外，应当加上设备维护和储存费用，清污公司还应加上财务费用和一定的利润。但这种费用通常不公开。因此，对于清污公司而言，通常可接受的日费率以2倍为限，也就是说，在本示例中，使用费率是400英镑/天，待命费率为200英镑/天。

**索赔金额为**

$$15 \text{ 天} \times 400 \text{ 英镑} / \text{天} + 5 \text{ 天} \times 200 \text{ 英镑} / \text{天} = 7\,000 \text{ 英镑}$$

本示例中使用的数字仅为举例用。





### 岸线清污

5.16 大部分岸线清污不需要专业设备，通常需要人力操作挖掘机、前端装载机、卡车和其他车辆。索赔应参考当地人力和非专业设备的市场费率。在评估这种索赔时，要对比事故发生地车辆和设备租赁公司的商业费率。这种评估应考虑紧急情形，由于情况紧急通常导致必要资源较少，以至于不得不花钱从更远的地方获取资源。然而，可以预见当事故进入到清污实施阶段将会以正常费率计费。

### 人员

5.17 在清污作业中，将有大范围的人员参与，包括国家及地方政府部门、部队、清污单位及志愿者。各种人员费用各不相同，因此需要记录可能索赔的工作时长以及在应急过程中所承担的不同角色。基金是否接受政府部门的人员费（即工资、社保费用及加班费）索赔，一般取决于其是否认可相关政府部门的该笔实际支出。多数行政机关为他们的员工建立了较好的费用制度，但在政府索赔人员费时，应明确所使用费率各单独费率明细，以便将类似没有参与到事故的总部工作人员费用这类远程管理费用剔除。

- 5.18 志愿者的劳动是不计费的，但这并不意味着不需要费用。志愿者的各种相关费用包括人员管理费以及保险、当地交通、住宿和食物等费用。与政府工作人员及雇员一样，志愿者也需要个人防护装备（PPE）、靴子、手套、工装裤、雨具等，以及开展工作所需要的工具。通常，在受污染区域志愿者索赔的合理费用是可以接受的，但不包括从较远的住处到受污染区域所产生的路费。

### 易耗品

- 5.19 溢油应急反应中消耗的材料典型的有燃料油、消油剂、吸附剂、个人防护装备、塑料袋、塑料布、绳子和很多各式各样的东西，还可能有一些不可能在事故结束后再使用的小工具如水桶、耙子、铁铲、泥铲等。应提供每样东西的购买发票，并记录好使用情形。例如，应该详细记录为飞机、船舶和车辆购买燃油的台账，并记录使用情况以及各个飞机、船舶、车辆在应急反应中的用途。类似地，需要记录诸如消油剂、吸附剂和个人防护装备等项目的使用台账，记好日期、数量以及使用情形。

### 购买物品

- 5.20 在一起事故应急反应中所特别购买的物品可能包括围油栏、收油机、泵、临时储油罐以及办公家具、电脑、全球定位系统（GPS）、照相机、录音机，等等。这些物品都很贵重，在应急处置结束时可能还有一个较高的残值。假定购买都是合乎情理的，在应急行动中使用时也很合理，那么有两种申请赔偿方式可供选择：或者如 5.14 所述根据合理的租用价格来索赔；或者根据购买的价格减去残值来索赔。残值的计算基于事故发生地所在国家的计算标准。索赔需要提供发票，还要对物品在应急反应中是如何使用的作出清楚说明。

### 设备损坏

- 5.21 在一起事故中设备由于使用而损坏通常分为以下 2 类：损坏到无法维修和需要临时检修。为了保证设备正常运转进行较小的临时检修所花的合理费用作为索赔的一部分是可以接受的，而日常保养不在此列。在对无法维修的损坏进行评估时要考虑几个因素，如损坏是怎么发生的、原始购买价格、重新购置费用以及设备的老化。提供损坏的照片以及损坏是怎样造成的描述有利于进行索赔的评估。

## 怎样才算干净？

5.22 最难解决的问题之一，是决定清污作业应当何时结束。虽然对于应急响应的各个方面都很重要，但对于岸线清污尤其重要，这个问题可以概括成：

“怎样才算干净？”。问题的难度在于随着海面油量逐渐减少，清除残余油污的任务变得十分艰巨，有时付出的努力甚至远超后续工作的效果。这种情况因岸线的类型不同而不同，比如，通常沙滩比鹅卵石滩的易清洁程度更高。岸线清污的收尾工作要考虑的是选择合理的结束节点，这取决于岸线是“使用型”还是“服务型”。比如，度假海滩与偏远的岩石海湾的清污作业结束节点就非常不同。1992基金的专家会对何时结束行动提供建议。就像前面所述，如果1992基金意识到继续清污有可能已经超出了合理的结束节点，将争取把这一观点正式以书面形式通知相关主管机关。

5.23 下文列出的结束节点可称为清污作业所要达到的目标的典型范例。然而，在一些情况下，比如，出于安全考虑或工人所面临的风险，就不可能达到表中所描述的结束节点。

### 何时结束清污作业——怎样才算干净？

清污作业 / 岸线类型	典型的清污结束标准示例
海上 • 通常情况	油污蔓延区域广，油层破碎、变薄或已自然分解
• 机器回收	油污已风化，大量油污不可回收
• 使用消油剂	根据油污风化和乳化的情况——消油剂不再有效
沿岸 • 通常情况	还原岸线“使用”或“服务”功能
• 高级度假区域——公众容易进入的地方	结束节点：无味——没有可见油污或表面没有光泽，没有掩埋油污的迹象——没有油腻感
• 工业码头	结束节点：轻微油迹
• 偏远的岩石海湾	结束节点：清除油污——依靠自然清洁作用
• 生态敏感区	结束节点：依自然的敏感性 / 季节性而定——仔细清除油污——需要专业建议

## 废弃物处置

- 5.24 清污作业通常会产生大量的回收油和油污垃圾。运输、储存和处置回收物质的合理费用可以获得赔偿。如果回收的油污可以出售，此收入要在赔付款中扣除。
- 5.25 油污废弃物的处置通常受控于国家或地方的规定。此外在重大事故中，待处置的废弃物数量会超出现有处置方式的处理能力，需要将废弃物临时堆放在储存点。然而，如果在适用规定内有多种可用的处置方式，为获得处置费用的赔偿，应该选择性价比最高的处置方式。
- 5.26 应尽量使废弃物收集数量保持在最小量。经验表明，废弃物的数量通常是溢油量的 10 倍。如果收集的废弃物数量与溢油量的比例远超过 10，将需要对产生过量废物的情况进行进一步核实，并可能导致部分清污和处置费用被认为是不合理的。

## 示例

在溢出 2 000 t 重油的清污作业中产生了将近 80 000 t 油污废弃物，然而估算此次溢油事故将产生大约 20 000 t 废弃物，但事实上回收的废弃物数量是溢油量的 40 倍。根据对地磅凭证的核实和堆放废弃物的数量估计，确定废弃物数量存在的问题。在评估处置费用、相关交通费和储存费的索赔时，1992 基金认为，在一些地方不恰当地使用重型机械清除岸线油污会导致收集到过量的油污废弃物。经过详细调查后得出的结论是，不良天气和清污岸线的类型会导致一些特殊情况，因此 40 000 t 废弃物的处置费用被认为是合理的。



## 救助作业

5.27 救助作业在某些情况下，可能含有预防措施的成分。如果这些作业的最初目的是防止污染损害，产生的费用原则上可根据 1992 年公约获得赔偿。但如果救助作业另有目的，比如救助船舶和（或）货物，公约对此产生的费用不予受理。如从事的活动以防止污染、救助船舶和（或）货物为双重目的，而作业的最初目的又不能确定，由此产生的费用将在防止污染与救助作业之间按比例划定。在评估与救助有关的预防措施费用的赔偿请求时，不以确定救助报酬所适用的标准为依据，而是仅限于作业产生的费用，并包括合理的盈利部分。

## 从沉没的油轮中抽油

5.28 从沉没的油轮中抽取剩余油类的费用是否合理，每个案子有所不同，要考虑很多因素，这些因素在《索赔手册》中有详细介绍。抽油的第一步通常要测量沉没油轮中所载的剩余油类的数量，这样做能将引发再次污染的风险降到最小。其他要考虑的因素包括沉船的状况、抽油作业时溢油的风险、成功抽油的可能性和抽油的费用，尤其要比较如果将油保留在沉船处可能造成的污染损害。

## 清理和康复被油污污染的野生动物

5.29 捕获、清理和康复被油污污染的野生动物需要由受过专业训练的人员进行，一般情况下这些工作由专业团体开展，并经常有志愿者在溢油地点附

近建立清洗站来提供帮助。清理工作通常是困难和缓慢的，而且会给动物造成更多痛苦，所以只有在确定动物存活可能性较大的情况下才进行清洁。为提供与事故规模相称的当地接收设施而产生的合理费用通常可以获得赔偿，物资、医药及食物费用可获得赔偿，志愿者合理的食宿费用也可以获赔。为避免重复工作，当有数个专业团体同时在进行清理与恢复作业时，应当对这些作业进行合理协调。在特定事故中，为维持现场作业活动而从公众中募集的款项，应在计算赔偿金额时予以扣除。

## 行政费用

5.30 在跨区域工作中合理的行政费用可以索赔，这种费用无法简单区分，但却与清污作业有密切联系，也就是非间接损失。在索赔这类费用时有时会使用不同的项目名称，比如管理费、综合费用或综合管理费用。这类费用通常包括财务费用、固定费用、复印费、电脑费用、通信费和办公费用，以及清污作业期间维持机构运转所需的综合费用。

5.31 行政费用通常以索赔金额的一定比例提出。然而，如果超过索赔金额的 5% 则不会被受理，1992 基金可能会要求提供个别费用的详细信息。相应地，如果个别行政费用在索赔中作为一项单独费用，可以预料到行政费用会按比例被削减甚至全部被砍掉。在金额较大的索赔中，以百分比形式提出的行政费用金额会非常大，远超过这类

费用的实际开支。这种情况下通常的做法是如果评估的费用超出确定的金额上限，会削减行政费用的比例。

- 5.32 参与应急反应的组织，例如清污公司、车辆驾驶员、餐饮公司等通常需要签订承包合同或分包合同，而且承包商或分包商可能会额外开出一定比例发票用作行政费。如果分包的链条很长，船舶保险人 /1992 基金将赔偿合理的整体比例的费用。

### 聘请顾问

- 5.33 在索赔时可能会需要专业帮助，某些情况下可以索赔顾问完成工作的合理的费用。作为评估索赔的一部分，1992 基金将审查是否需要咨询或帮助、咨询效果、咨询时长、价格如何以及对整个索赔过程的价值。在涉及很多主管机关、代理以及不同清污地的清污公司的重大事故中，进行索赔会比较复杂，要花费很长时间收集所有证明材料。在这种情况下，进行索赔产生的合理费用也可以得到赔偿，而在一些不太复杂的索赔中则把这部分费用算在行政费用里。

- 5.34 在多数案例中，解决预防措施费用的索赔是通过友好协商达成的，而不需要把案子提交到法院。因此，通常对 1992 基金缔约国内的清污作业的索赔提供法律咨询是没有必要的。然而，如果在事故发生之日起 3 年内（损害在事故之后发生的）还没有和解，您可能需要法律咨询以保护索赔权利（见 8.10）。1992 基金将支持合理咨询费用。





## 第六节 何时应提出索赔?

- 6.1 您应当尽早提出索赔，如果您考虑稍后再提出索赔，应将此意图告知1992基金。
- 6.2 赔偿款通常只支付已经发生的费用。尽管尽早告知1992基金发生的油污事故以及正在进行的清污工作非常重要，但相关的费用只能之后得到赔付。1992基金也理解，如果清污工作持续了几周或几个月，清污单位的现金流量会出现问题。工人的工资通常按周结算，这会导致资金紧张，尤其是在大型、复杂的溢油事故中，人员工资是一笔较大的费用。在这些事故中，对清污工作进行过程中提出的这些复杂索赔可以进行评估并考虑临时支付。这种临时支付的费用在未经最终评估之前，可能只占索赔费用的一定比例，旨在减轻即时出现的现金流量困难。
- 6.3 如果因各索赔人的索赔总额可能会超出公约的赔偿上限而导致各项索赔存在被按比例赔付的风险，则政府作为索赔人可能会选择排在最后赔付。排在最后赔付旨在提高非政府索赔人的获偿比例或避免他们的索

赔被全部按比例赔付。有时在所有非政府索赔人获赔后，基金还可以足额赔偿政府的索赔或至少赔付一部分。然而，所有非政府索赔人获赔可能会花费掉好几年时间，因此最重要的是，即便是排在最后的索赔也要在事故发生后尽快进行调查，而非观望形势看是否还能有余款赔付。随着时间的推移，政府索赔人会发现提供船舶保险人/1992基金询问所涉及的必要信息越来越困难。事故发生时参与行动或者能协助船舶保险人/1992基金询问调查的人员可能都找不到了。

- 6.4 无论您索赔哪个时间段的损失，您都应尽早提出索赔，且必须在损害发生后3年内提出。如果您已提出索赔，但没有与船舶保险人/1992基金在损害发生后的3年期间达成协议，则必须诉之于法庭以维护自身权益。如未采取该措施，将会导致您索赔权利的丧失。虽然损失可能在事故发生后某个时刻出现，但是索赔人无论如何都要在事故发生之日起6年内提起诉讼（更多信息详见《索赔手册》2.5）。

## 第七节 如何提交索赔？

### 7.1 索赔表格从何处获取及怎样提交？

7.1.1 如果发生事故，您可以访问 1992 基金网站（[www.iopecfunds.org](http://www.iopecfunds.org)）或询问船舶保险人 /1992 基金，获取索赔申请程序说明及专为该事故编制的索赔表格和其他便利服务。建议索赔人提交所有必要文件以支持其索赔。索赔表格有助于您整理并提交评估索赔所需信息，从而加快评估进程。提交索赔时应一并提交相关文件的原始文件或经确认的副本，如日志、会议纪要、采购订单、发票、收据以及其他记录等。请务必保存所有已提交文件的副本备用。请注意，上述文件仅在您要求返还时才会退还给您（且通常在理赔结束后退还）。对于完全在《1992 年民事责任公约》限额内的溢油事故，由于不涉及 1992 基金，相关事宜应联系船舶保险人。

7.1.2 一般来说，您应当通过船舶保险人在当地的通信代理或代表的办事处提交索赔；如为重大事故，则通过船舶保险人和 1992 基金专门设立的索赔办事处提交索赔。索赔办事处会协助您提出索赔，在您填写索赔表格的过程中提供建议，将您的索赔转交给船舶保险人 /1992 基金，并在您的索赔经审核且船舶保险人 /1992 基金批准赔偿金额后协助赔付。索赔人应当注意，是否赔偿或赔偿多少这类问题，由船舶保险人 /1992 基金决定，保险人的通信代理 / 代表、索赔办事处工作人员及专家不做相关决定。在溢油船舶不明或者没有保险人的情况下，应直接向 1992 基金提交索赔。无论索赔人是否正与基金及其专家进行密切磋商，索赔时仍须正式提交索赔申请。

7.1.3 国际油污赔偿基金网站上会提供保险人的通信代理 / 代表或索赔办事处的具体联系方式。当地媒体通常会刊登详细联系信息。1992 基金详细联系信息见本指南封底。



## 7.2 应提供哪些信息？

### 基本信息

7.2.1 向船舶保险人 / 1992 基金提供您采取的清污和预防措施及发生的费用方面的证据材料越详细，您的索赔被评估的过程也就越快。特别是您应当提供：

- 索赔人的姓名、住址，代理人或顾问的姓名，或者您所代表的组织的名称和地址。
- 涉事油轮的船名（如果知道），或者能证明溢油来自油轮的证据。

- 事故发生的日期、地点及详细情况（除非 1992 基金早已得知这些信息）。
- 索赔清污（预防措施）费用的确认书。
- 索赔金额及如何计算出这一金额的图表。

7.2.2 对于索赔清污费用来说，一并提交采取的行动与相关费用相关联的支持性文件很重要。船舶保险人 / 1992 基金雇用的专家在进行评估时会复查根据



清污行动而索赔的这些费用。因此，一项索赔应明确表明索赔人做了哪些工作，为什么、何时、何地、由谁做的这些工作，以及使用了什么物资、花费了多少。同时提供发票、收据、工作记录表和工资单以及有用的费用证明材料，其本身并不能充分证明索赔，但如果额外提供一份简短的报告说明索赔费用与清污行动的关系将非常有利于评估索赔。

### 以电子形式——电子表格提交索赔材料

- 7.2.3 尽管一些索赔只能提交原始的支持性文件或经确认的副本文件，但以电子形式提交的材料非常有助于索赔评估。电子表格提供了一种帮助归纳支持索赔所需的重要信息的有效方式。理论上电子表格会有一页摘要页，并附着每个协议清污单位、组织或工作点的支持性材料。每个应急组织或协议清污单位应当保存一份每天的工作日志，包含工作人员的人数、使用的设备和物资的类型和数量、清污岸线的种类及长度以及收集的废弃物数量。如果使用应急船舶在海上清污，还需要一份从航海日志中提取出必要信息用于解释采取了哪些措施的材料。
- 7.2.4 协议清污单位经常只提交一份简单的索赔表格来支撑其索赔的全部费用。在证明其各个工作地点的费用是如何产生方面，这种做法提供的信息经常是不充分的。船舶保险人 /1992 基金雇用的专家通常需要跟踪清污行动，并将他们所观察到的情况与随后的费用索赔联系起来，因此仍需要协议清污单位提供每个

工作地点的信息。附件中提供了一个模拟的清污行动及简化的典型索赔电子表格范本，提供该范本的目的是展示索赔的清污费用包含哪些部分（图 1）和证明清污行动所产生费用应当提交的材料类型（表 2）。电子表格只是一个例子，其中提到的数字不能代表索赔的合理费率。

## 7.3 支持性信息和材料

- 7.3.1 以下（26~27 页）清单提供了各种支持性信息和材料示例，这些材料应当与清污过程中使用的特定物资费用和产生的其他常见费用索赔一并提交。这些信息材料可以协助船舶保险人 /1992 基金评估您的索赔。在船舶保险人 /1992 基金合理预期范围内，索赔人能够提供哪些信息，衡量这一点时，应将受事故影响的国家的常规计费核算做法考虑在内。同时鼓励索赔人在索赔期间与船舶保险人 /1992 基金保持沟通，以便清晰理解编制索赔申请的方法以及船舶保险人 /1992 基金提出的促进索赔评估方法的机会。在一些大型油污事故中，这种对话尤其有益于缔约国提交的其国家机构及政府部门所遭受损失的复杂索赔申请。
- 7.3.2 以下清单所列内容并非详尽无遗，并且也非在所有情况下都是适用的和必须的。

**飞机**

## 7.3.3 需要的支持性文件列举：

- 飞机供应商 / 经营者
- 飞机类型和呼号
- 小时费率（包含政府飞机的费率）
- 记录飞行小时和机组人数的日志
- 起降费和机组人员费用的收据
- 乘客姓名及关系
- 观测区域、飞行路径、天气和能见度
- 区域观测报告、图表、照片以及剪辑的视频

**船舶和溢油应急设备**

## 7.3.4 需要的支持性文件列举：

- 船舶供应商 / 经营者
- 技术参数：船名、总长、功率（kW）
- 日费率（包含政府公务船费率）
- 正常船上人员配备
- 燃油和润滑油消耗及收据（如果这笔费用没有包含在船舶日费率中）
- 港口费及收据
- 乘客姓名及关系
- 记载行动区域、行动内容和工作时间的航海日志
- 每艘船配备溢油应急设备的清单，每种设备的日费率（如果这笔费用没有包含在日费率中），记载每种设备使用期间的记录、照片和剪辑的视频
- 估算的每天回收油污数量
- 每次（向母船或岸边）卸下的油污数量的记录
- 设备损坏的记录，包括怎样损坏以及照片
- 每艘船消耗的物资，比如消油剂

**应急组织**

## 7.3.5 需要的支持性文件列举：

- 组织的结构、角色、职责
- 不同角色和职责下的人员（包括政府公务员）费率、工作时间表、费用支付表以及产生的交通、食宿费用证明
- 照片、剪辑的视频以及标注受溢油影响区域的海图、清污工作过程的记录
- 天气状况和油污运动预测等记录
- 应急过程中每个环节的通信记录
- 重要事件的日志
- 重要会议的会议纪要、其他事情的记录、采取的步骤、应急决策的合理性依据材料，包括行动结束的决定
- 每日回顾进展情况的会议纪要

**保护敏感资源**

## 7.3.6 需要的支持性文件列举：

- 敏感资源分布地图以及相应的保护措施
- 对敏感资源的描述
- 采取的保护措施描述，例如围油栏、吸油围栏、临时的物理屏障、潮汐规律、使用的长度、使用的物资以及费用
- 如果使用了围油栏，其制造商、型号、展开的长度、系固设备、日费率、使用时间以及供应商
- 照片

**岸线清污****7.3.7 需要的支持性文件列举：**

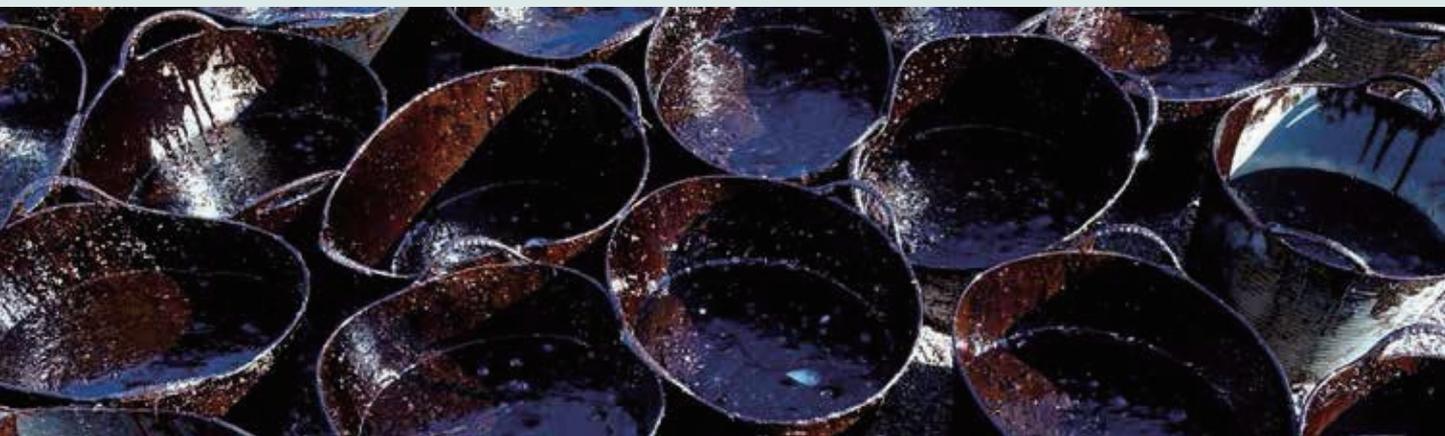
- 岸线污染范围的地图或海图
- 岸线清污评估技术小组的报告或污染等级详情，推荐的清污技术，每个工作地点或部分岸线的终点，照片、剪辑视频
- 工作地点每日工作报告(岸上指挥),记录工作的报告,比如工作时间、清污区域和回收油污数量
- 每个工作地点每天使用的设备的清单、费率和供应商
- 事故或损害报告
- 每个工作地点每日消耗物资的清单,并注明供应商
- 合同费率表
- 工作人员的费率和工作时间表(包括公务员费率的计算)
- 工资单

**废弃物处置****7.3.8 需要的支持性文件列举：**

- 废弃物来源(船舶名称或受污染海滩岸线点的名称)
- 临时仓储费用、工作地点的位置、污染物转移记录、出入库材料
- 废弃物处置方式以及每种方式处置的污染物数量
- 废弃物处置单位名称及其地址
- 每种处置方式的费率
- 地磅凭证
- 废弃物运输许可证明或相同性质证明单据
- 运输费用:使用的车辆、运输距离、每公里费率
- 发票或收据
- 照片

**野生动物清理和康复****7.3.9 需要的支持性文件列举：**

- 参与的组织名称
- 人员姓名、职位、职责、资格证书、工作时间和作为其他溢油应急人员被支付的费用
- 救治的每一物种数量
- 照片和剪辑视频
- 需要清理和康复的时间
- 成功放回自然的野生动物数量
- 与其他溢油应急费用相同的费用详单,如人员、设备、物资、运输以及处置
- 收到的捐助金额





### 其他来源赔款

- 7.3.10 您必须在索赔时告知您收到的任何从其他方或保险公司处得到的用于帮助清污作业的款项、援助或赔偿，1992 基金在计算赔偿款金额的时候会把这些款项考虑在内。
- 7.3.11 请注意，所提交的文件或陈述中如有任何不准确的地方，将会延迟索赔工作的进展或导致索赔失败。因此，建议您确保索赔金额是真实的，准确反映您实际发生的费用，包括您所收到的资金援助方面的信息。

### 欺诈

- 7.3.12 1992 基金严肃对待提交欺诈证明文件的行为，如其获悉此类文件被提交并用于支持您的索赔申请，而且情况属实，1992 基金保留其通知相关国家主管机关的权利。

## 7.4 如果记录不全或证据缺失该怎么办？

- 7.4.1 大部分基金缔约国严格监控公共经费，定期保存记录以便核实经费使用情况，向 1992 基金提出的索赔同样如此。然而，可能有时全部或部分的应急行动没有留下记录或可供索赔的证明信息有限。这可能是由于缔约国没有保存详细记录的规定，或因为在最初的应急行动时没有意识到日后会需要索赔。另一种可能是从事故发生到提出索赔的时间非常长，其间记录可能丢失，当时参与的人员可能无法对索赔金额作出合理解释。

- 7.4.2 即使您缺少支持性信息或材料，您仍可以通过提供尽量多的资料来索赔。详细独立的证据，比如媒体报道、污染范围和应急效果的说明、清污工作的照片以及合理费率申请表，都可以为大概费用的计算提供充足的佐证。然而，要想获得赔偿款仍必须满足 4.1 列出的对索赔的要求。

- 7.4.3 您在整理索赔支持性材料时遇到的任何困难都应当与船舶保险人 /1992 基金的代表商讨，他们可以提供进一步的建议或帮助。您要尽力收集支撑索赔的各种证据材料，不要提供伪造的记录，一经查明您可能会被拒绝赔偿。提供虚假材料来支持您的索赔是欺诈行为，依据您的国内法律您可能会被起诉。



## 第八节 如何评估和支付赔偿？

### 8.1 索赔评估应遵照 3 个原则：

- (1) 采取的行动是否合理？
- (2) 这些措施所产生的费用是否合理？以及
- (3) 索赔金额计算是否正确？

1992 基金判断索赔及费用合理性的方法已在本指南第四、五节提及。需要再次强调的是，虽然 1992 基金依靠专家对索赔作出评估，但是考虑到每起案件的各自特定情况，基金作出的评估也是因个案不同而存在差异的。

8.2 提出索赔的方式通常因事故发生的具体情况以及在当时的形势下采取的措施不同而不同。此外，主管机关获取和记录费用的方法不同也导致索赔金额的计算方法不尽相同。因此，为了对索赔进行详细评估，1992 基金及其专家在初步看过索赔材料后，通常会提出进一步的询问或者需要索赔人对索赔材料作出更详细的解释。通常船舶保险人 /1992 基金会与索赔人进行一系列反复的沟通交流，直到完全了解索赔费用的构成和计算方式。在很多案件中，正是基于上述的沟通交流，当事双方就赔偿金额通常会达成和解协议。

8.3 1992 基金鼓励缔约国、应急机构和专业清污公司在可能发生溢油事故的情况下，与基金就清污作业的费率进行提前协商。尽管这种协议并不能保证溢油应急行动中实际产生的所有费用都会被认定为是合理的，但是却可以避免在评估索赔时对费率开展细节性的讨论。

8.4 在一些案例中，虽然船舶保险人 /1992 基金会要求您须提供更多的材料，但考虑到您当时存在的经济困难，会基于现有材料作出一个临时评估。但要提醒您的是，如果日后您提供了更多材料支撑自己的索赔，船舶保险人 /1992 基金就要对所有材料重新评估。为了确保依据临时评估所支付的费用不会超出将来总的赔偿金额，支付的这部分费用都会比完整评估出的费用少。一旦对这项索赔完成所有评估，所有临时评估所支付的费用会在最终费用中予以扣除。

8.5 如果您作为协议清污单位，因参与重大事故清污时间较长导致现金流困难，可以先提交一个或一系列临时索赔。当然，在应急行动结束后的最终索赔评估中要考虑已经临时支付的费用。

8.6 如果船舶保险人 /1992 基金对您的索赔完成评估，会告知您根据现有的所有相关证据材料您所主张的赔偿金额有多少是被认可的，评估结果会以书面形式交予您或者您事先授权过的代理人。

8.7 通常，这一结果即是“全部及最终”的解决方案，意味着索赔人进一步就当前受损期间遭受的损失再提出的索赔不会被接受，而且您会被要求就此签订协议，对文书的效力予以认可。如果您认为您在当前的受损期间的索赔结束之后仍有损失发生，也可继续索赔，但会被作为另一起独立的索赔案件进行处理。

- 8.8 请注意船舶保险人/1992 基金可能要处理上百甚至上千个索赔申请。虽然基金会尽快评估您的索赔，但可能需要时间收集整理以及反复核对评估所需要的相关信息，尤其是在您提交的支持索赔的材料极少的情况下。
- 8.9 如果您对船舶保险人/1992 基金确定的赔偿金额不满意，您应当直接联系船舶保险人/1992 基金（如果当地有索赔办事处，也可通过索赔办事处进行联系），说明您认为赔偿金额不充分的原因。如果您有新的证据支持您的索赔，还应当提交新的证据。船舶保险人/1992 基金根据新提供的信息，会重新审核并提出新的赔偿金额，或者作出坚持

初始赔偿金额的决定。在此期间，1992 基金会联系您以便进一步商讨索赔细节。无论如何，最终的结果都会以书面形式作出说明。

- 8.10 如果您仍不同意基金赔偿的金额，那么您有权就索赔评估金额的纠纷在您的国家通过国内法院提起诉讼。在国内法院可向船舶所有人、船舶保险人以及 1992 基金提起法律诉讼。如果在损害发生后 3 年内还没能与 1992 基金达成赔偿协议，1992 基金强烈建议您向法院提起诉讼。事情进展到这一步，您可能需要相关法律建议。如果您在 3 年内没有采取任何行动，则可能面临因索赔诉讼时效过期而丧失获得赔偿权利的风险。



## 第九节 联系国际油污赔偿基金

9.1 发生重大溢油事故后，1992 基金会会在当地设立索赔办事处，该办事处的联系信息会在当地媒体和国际油污赔偿基金网站（[www.iopcfunds.org](http://www.iopcfunds.org)）上公布。

9.2 1992 基金秘书处的联系方式如下：

国际油污赔偿基金

英国

伦敦 SE1 7SR

艾伯特路堤 4 号

电话：+44(0)20 7592 7100

传真：+44(0)20 7592 7111

电子邮箱：[info@iopcfunds.org](mailto:info@iopcfunds.org)

网址：[www.iopcfunds.org](http://www.iopcfunds.org)

9.3 一旦提交索赔，您将会得到一个索赔编号。该编号是将您与索赔事项相关联的唯一标志，应当在所有相关通信中注明。如果您需要就索赔事项联系当地索赔办事处或 1992 基金秘书处，须提供索赔编号或其他信息以确认身份。

9.4 1992 基金《索赔手册》和其他有用文件可在国际油污赔偿基金的网站（[www.iopcfunds.org](http://www.iopcfunds.org)）出版物栏目获取。

## 附录

以下示例（图 1）是一起小型船舶油污事故中涉及缔约国应急机构和 3 家协议清污单位的说明性电子表格摘要页。相关证明文件夹指向应急反应的不同方面，例如：AT1 指空中监视；AT2 指海上应急反应；AT3 指岸线清理；AT4 指运输和处理含油废物。通过简化了的详细分类表形式，反映清污单位 OSRO 清污有限公司从事海上石油回收工作的费用模板（详见表 1）、支持性文件模板（详见表 2）。

在受影响海岸线的沙滩、岩石海湾和鹅卵石岸滩 3 个不同工作地点的清污费用都是通过简化的和具有解说性的电子表格显示出来的，这 3 个地点的清污技术要求各不相同。清污单位支出的全部费用来源于每个工作点的数据，并且这些数据和以下摘要页图表相链接。



“ATANKER”：6 月份在某缔约国境内左舷搁浅		
	索赔金额（英镑）	相关证明文件夹
1. 缔约国应急机构（空中）	46 355	AT1.1
2. 缔约国应急机构（海上）	260 889	AT2.1
3.OSRO 清污有限公司	75 660	AT2.2
4. 缔约国（海岸清污）	115 789	AT3.1
5. 海洋污染应急有限公司	455 608	AT3.2
6. 废弃物处置服务有限公司	247 248	AT4.1
总计：1 201 549		

图 1 摘要页表格示例

表 1 OSRO 清污有限公司具体的电子表格例表

	单价 (英镑)	6月12日	6月13日	6月14日	6月15日 周六	6月16日 周日	数量	单位	费率	索赔额 (英镑)	证明
<b>1. 人员费</b>											
指挥人员	850	1	1	1	1	1	5	工日	100%	4 250	AT2.21
监管人员	350	3	3	3			9	工日	100%	3 150	AT2.22
	350				3	2	5	工日	150%	2 625	
技术人员	200	5	5	5			15	工日	100%	3 000	AT2.23
	200				5	3	8	工日	150%	2 400	
工人	150	15	15	15			45	工日	100%	6 750	AT2.24
	150				12	9	21	工日	150%	4 725	
工作餐	12						108	工日	100%	1 296	AT2.25
								<b>人员费总计:</b>		<b>28 196</b>	
<b>2. 设备</b>											
船1	1 500	1	1	1	1	1	5	日	100%	7 500	AT2.26
船2	1 200	1	1	1	1		4	日	100%	4 800	AT2.27
船3	1 200	1	1	1			3	日	100%	3 600	AT2.28
5t卡车	250	1	1	1	1	1	5	日	100%	1 250	AT2.29
小汽车	55	3	3	3	3	2	14	日	100%	770	AT2.210
吸附拖栏	25	12		12			24	m	100%	600	AT2.211
围油栏	8.5	250	250	250	250		1 000	工日	100%	8 500	AT2.212
吸油毡	7.5	10		10			30	kg	100%	225	AT2.213
	120						0	使用日	100%	-	AT2.214
盘式收油机	120	1	1	1	1	1	5	待命日	50%	300	
	150	1	1	1	1		4	使用日	100%	600	AT2.215
桶式收油机	150						1	待命日	50%	75	
	160	1	1	1	1		4	使用日	100%	640	AT2.216
动力装置	160	1	1	1	1	2	6	待命日	50%	480	
	50						0	使用日	100%	-	
泵	50	1	1	1	1	1	5	待命日	50%	125	AT2.217
棉手套	0.5	24	24	24	9	6	87	每日	100%	44	AT2.218
救生衣	24	24					24	每日	100%	576	AT2.219
聚乙烯防护服	4.5	24	24	24	9	6	87	每日	100%	392	AT2.220
工作靴	15	24					24	每日	100%	360	AT2.221
								<b>设备费用总计:</b>		<b>30 836*</b>	
<b>3. 其他费用</b>											
废弃物处置	150						65	吨	100%	9 750	AT2.222
								<b>其他费用总计:</b>		<b>9 750</b>	
								<b>上述费用总计</b>		<b>68 782*</b>	
<b>4. 管理费用</b>											
									10%	6 878	
								<b>索赔费用总计:</b>		<b>75 660*</b>	

34

表 2 支持性证据例表

AT2.21	姓名; 在溢油应急响应中的作用; 工作表; 每日工作报告; 支付建议
AT2.22	姓名; 在溢油应急响应中的作用; 分配在船1、船2还是船3上; 工作表; 每日工作报告; 工资单
AT2.23	姓名; 在溢油应急响应中的作用; 分配在船1、船2还是船3上; 时间表; 工资单
AT2.24	姓名; 在溢油应急响应中的作用; 分配在船1、船2还是船3上; 时间表; 工资单
AT2.25	供应商; 收据或发票
AT2.26	工作说明: 船名、类型、长度、马力、一般配员要求、燃油及润滑油消耗情况、燃油柜每天的液位。包含工作区域、工作内容、工作时间、收集的油和水数量、回收油存储柜每天的液位等具体信息的航海日志
AT2.27	如上所述的工作说明和航海日志
AT2.28	如上所述的工作说明和航海日志
AT2.29	车辆的制造商和类型、登记号码、驾驶人员姓名
AT2.210	车辆的制造商和类型、登记号码、驾驶人员姓名
AT2.211	制造商和下述说明: 尺寸、单位长度和深度、材质、收据或发票
AT2.212	制造商和下述说明: 尺寸、单位长度和深度、材质、收据或发票
AT2.213	制造商和下述说明: 尺寸、重量、材质、收据或发票
AT2.214	制造商和型号—额定功率
AT2.215	制造商和型号—额定功率
AT2.216	制造商和型号—额定功率
AT2.217	制造商和型号—额定功率
AT2.218	供应商; 收据或发票
AT2.219	供应商; 收据或发票
AT2.220	供应商; 收据或发票
AT2.221	供应商; 收据或发票
AT2.222	处置方法、处置合同方、地磅凭证, 收据或发票

36~37 页上的电子表格，是对虚构的从事海岸线清理工作的海洋污染应急有限公司的摘要页表格第 5 项目费用的具体扩展说明。电子数据表显示出了对索赔如何格式化的简要说明，但还应附带一段能包含 7.3.5 所述支持性文件的简短叙述。第一张电子表格显示了清污单位在 3 个工作地点所产生的全部费用的总成本。沙滩、岩石海湾和鹅卵石岸滩

这 3 个工作地点的具体费用分别见电子表格 5.1、5.2 及 5.3，而表 5 则增加了 3 个地点的整体管理成本。

如前所述，表格中所显示的各项费用费率仅供说明之用，不应作为合理费用的代表，也不应将叙述中所述的方法视为根据事故情况所采取的可被接受的合理措施。

## 示例叙述

### 5. 海洋污染应急 (MPR) 有限公司

6 月 12 日凌晨，在恶劣天气下油轮“ATANKER”在某港口西北部 3 英里处搁浅。该船运有中型燃料油货物 (IFO 180)，据报道其中一个油舱损失了约 500t 燃料油。石油迅速向海岸扩散，并在当天晚上扩散至当地约 3km 沙质海岸线的沙滩上。6 月 12—13 日，部分油污沿着海岸扩散到相邻的岩石海湾和鹅卵石岸滩。

海洋污染应急有限公司在 6 月 12 日中午得到通知，当时刚刚确定溢油将上岸，与缔约国应急机构签署合同提供海岸清污资源。最初的清污重点是海滩，但到了周末时该海洋污染应急有限公司还额外承担了在岩石海湾和鹅卵石岸滩的清污工作。

#### 沙滩

海洋污染应急有限公司雇用的工人从一开始的 45 名增加到随后几天的 60 名，到了周末又增加到 100 名。这些人力用来将上岸的油污收集至塑料袋中，合并后再放进大麻袋中以运离海滩。漂浮在水边的油被泵入便携式储油罐。散装油倒入带有水泵的收集点，以使用隔膜泵转移到便携式储油罐中。在便携式储油罐中分离出来的油装入 10 t 的油罐车以运输到处理点。

在接下来的一周，用工人数量进一步增加，在 6 月 20 日星期四和 21 日星期五达到了每天

总计 120 人，但是在第二个周末人数开始降下来。在 6 月 24 日缔约国应急机构对清污工作进行检查之后，接下来的 2 天进行了收尾清理，同时遣散工作也同步完成。

#### 岩石海湾

6 月 15 日星期六上午，海洋污染应急有限公司被动员到岩石海湾清污，他们使用高压清洗设备去除岩石上的石油，工人使用吸油毡来收集溢油。

#### 鹅卵石岸滩

一台挖掘机被用来将鹅卵石运送到水边，以便进行冲浪式冲洗。在海岸的边缘放置了吸油拖栏，以便吸附沿岸漂动的浮油，小部分工人用吸油毡来收集浮油。

#### 附件：

- 海洋污染应急有限公司向缔约国应急机构提供的发票（海岸）
- 海洋污染应急有限公司管理方的每日总结报告
- 海滩主人的每日报告
- 海洋污染应急有限公司的价目表
- 沙滩、岩石海湾和鹅卵石岸滩的工作时间表
- 5 t 卡车工作日志
- 10 t 油罐车工作日志
- 第三方供应商提供的发票

5. 海洋污染应急反应公司 ( 这家清污单位的全部费用电子表格列表 )

	单价 (英镑)	6月 12日	6月 13日	6月 14日	6月 15日	6月 16日	6月 17日	6月 18日	6月 19日	6月 20日	6月 21日	6月 22日	6月 23日	6月 24日	6月 25日	6月 26日	数量	单位	费率	索赔额 (英镑)	
<b>1. 人员费</b>																					
管理人员	750	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	15	工日	100%	11 250	
物料卸岸管理员	350	1	1					3	3	3	3			3	2	2	24	工日	100%	8 400	
	350			3	3								3	3			12	工日	150%	6 300	
监督人员	200		3	5			10	10	12	15	15			6	5	3	84	工日	100%	16 800	
	200				9	10						10	5				34	工日	150%	10 200	
工人	120		45	60			150	160	160	200	200			105	60	40	1 180	工日	100%	141 600	
	120				100	150						140	60				450	工日	150%	81 000	
工作餐	8.5																1 799	工日	100%	15 292	
																			<b>人员费总计:</b>		<b>290 842</b>
<b>2. 设备</b>																					
装载机	200				3	3	6	6	6	6	6	6	6	3	3	2	50	日	100%	10 000	
挖掘机	300				1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		10	日	100%	3 000	
拖拉机挂车	175						3	6	6	6	6	6	3	4	2	2	44	日	100%	7 700	
5t卡车	250		1	1	1	1	4	4	4	4	4	4	2	3	2	1	36	日	100%	9 000	
10t卡车	400						2	2	2	2	2	2		1			13	日	100%	5 200	
小汽车	55	1	2	2	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	4	3	61	日	100%	3 355	
面包车	95		3	4	7	10	10	11	11	11	13	13	9	5	7	5	111	日	100%	10 545	
高温清洗设备	50				5	6	8	8	8	9	9	8	4	8	4		77	使用	100%	3 850	
	50					2						1	5	1	5		14	待命	50%	350	
水泵	35				3	3	3	3	3	3	3	3	3	3			30	日	100%	1 050	
隔离泵	50		1	3	3	3	3	3	3								19	使用	100%	950	
泵	50					1				3	3	3	3				15	待命	50%	375	
便携式储罐	75		1	3	3	3		3	3	3	3	3	3	3	3	3	40	日	100%	3 000	
																			<b>设备费用总计:</b>		<b>58 375</b>
<b>3. 材料</b>																					
吸附拖栏	25					108					56			12			176	m	100%	4 400	
吸油毡	7.5		50		100	100	250	200	200	550	500	300	200	100	10		2 560	kg	100%	19 200	
麻袋	15					50	60	60	60	50	50	50					380	每包	100%	5 700	
塑料袋	4			100	105	105	205	205	205	215	223	313	313	158			2 145	10包	100%	8 580	
手套	2	49	66	112	163	163	173	175	175	218	218	153	68	114	67		1 739	每副	100%	3 478	
棉手套	0.5	49	66	112	163	163	173	175	175	218	218	153	68	114	67		1 739	每副	100%	870	
聚乙烯防护服	4.5	49	66	112	163	163	173	175	175	218	218	153	68	114	67		1 739	套	100%	7 826	
雨衣	12						173	175	218	218	153	68					1 005	每套	100%	12 060	
工作靴	6.5	49	17	46	51		35	36	206								440	每靴	100%	2 860	
																			<b>材料费用总计:</b>		<b>64 973*</b>
																			<b>上述费用总计</b>		<b>414 190*</b>
																			10%		41 419
<b>4. 总费用</b>																			<b>索赔费用总计:</b>		<b>455 608*</b>

36

5.1 海洋污染应急反应公司 ( 清污单位 3 个工作地点之一的全部费用的电子表格列表 )

工作地点 1 沙滩

	单价 (英镑)	6月 12日	6月 13日	6月 14日	6月 15日	6月 16日	6月 17日	6月 18日	6月 19日	6月 20日	6月 21日	6月 22日	6月 23日	6月 24日	6月 25日	6月 26日	数量	单位	费率	索赔额 (英镑)	
<b>1. 人员费</b>																					
物料卸岸管理员	350	1	1			1	1	1	1	1			1	1	1		10	工日	100%	3 500	
	350			1	1							1	1				4	工日	150%	2 100	
监督人员	200	3	5			7	7	9	10	10			7	3			60	工日	100%	12 000	
	200			7	7								24				24	工日	150%	7 200	
工人	120	45	60			100	100	110	120	120			60	40	40		795	工日	100%	95 400	
	120			75	100							90	40				305	工日	150%	54 900	
工作餐	8.5																1 198	工日	100%	10 183	
																			<b>人员费总计:</b>		<b>185 283</b>
<b>2. 设备</b>																					
装载机	200				3	3	6	6	6	6	6	6	3	3	2		50	日	100%	10 000	
挖掘机	175						3	6	6	6	6	6	3	4	2	2	44	日	100%	7 700	
5t卡车	250	1	1	1	1	4	4	4	4	4	4	4	2	3	2	1	36	日	100%	9 000	
10t卡车	400					2	2	2	2	2	2	2		1			13	日	100%	5 200	
小汽车	55	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2		28	m	100%	1 540	
面包车	95	3	4	5	6	6	6	7	7	7	5	3	4	3	3		69	日	100%	6 555	
水泵	35			3	3	3	3	3	3	3	3	3	3				30	日	100%	1 050	
隔膜泵	50	1	3	3	3	3	3	3									19	使用	100%	950	
泵	50									3	3	3	3				15	待命	50%	375	
便携式储罐	75	1	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	40	日	100%	3 000	
																			<b>设备费用总计:</b>		<b>45 370</b>
<b>3. 材料</b>																					
吸油毡	7.5	50								50							160	kg	100%	1 200	
麻袋	15					50	60	60	50	50	50						380	每包	100%	5 700	
塑料袋	4			100	100	83	200	200	200	200	300	300	150				2 050	10包	100%	8 200	
手套	2	49	66	83	108	108	108	120	131	131	98	44	64	44			1 154	每副	100%	2 308	
棉手套	0.5	49	66	83	108	108	108	120	131	131	98	44	64	44			1 154	每副	100%	577	
聚乙烯防护服	4.5	49	66	83	108	108	108	120	131	131	98	44	64	44			1 154	套	100%	5 193	
雨衣	12						108	120	131	131	98	44					632	每防水衣物	100%	7 584	
工作靴	6.5	49	17	17	25		25	12	131								276	每靴	100%	1 794	
																			<b>材料费用总计:</b>		<b>32 556</b>
																			<b>上述费用总计:</b>		<b>263 209</b>

编辑注: \* 与英文版保持一致。

## 5.2 海洋污染应急反应公司（清污单位3个工作地点之二的全部费用的电子表格列表）

## 工作地点2 岩石海湾

	单价 (英镑)	6月 12日	6月 13日	6月 14日	6月 15日	6月 16日	6月 17日	6月 18日	6月 19日	6月 20日	6月 21日	6月 22日	6月 23日	6月 24日	6月 25日	6月 26日	数量	单位	费率	索赔额 (英镑)	
<b>1. 人员费</b>																					
物料卸岸管理员	350					1	1	1	1	1			1	1	1		8	工日	100%	2 800	
	350		1	1								1	1				4	工日	150%	2 100	
监督人员	200				2	2	2	2	3	3			2	2			16	工日	100%	3 200	
	200		2	2								2	2				8	工日	150%	2 400	
工人	120				40	40	40	60	60				40	20			300	工日	100%	36 000	
	120		25	40								40	20				125	工日	150%	22 500	
工作餐	8.5																461	工日	100%	3 919	
																			<b>人员费总计:</b>		<b>72 919</b>
<b>2. 设备</b>																					
小汽车	55			2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	23	日	100%	1 265	
面包车	95		2	3	3	3	3	4	4	3	2	3	2				32	日	100%	3 040	
高温清洗设备	50		5	6	8	8	8	8	9	9	8	4	8	4			77	使用	100%	3 850	
	50				2						1	5	1	5			14	待命	50%	350	
																			<b>设备费用总计:</b>		<b>8 505</b>
<b>3. 材料</b>																					
吸油毡	7.5			50	50	50	50	50	250	400	250	200	95				1 445	kg	100%	10 838	
塑料袋	4		2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	12.5	20	10	10	5				70	10包	100%	280	
手套	2		28	43	43	43	43	43	64	64	43	23	43	23			460	每副	100%	920	
棉手套	0.5		28	43	43	43	43	43	64	64	43	23	43	23			460	每副	100%	230	
聚乙烯防护服	4.5		28	43	43	43	43	43	64	64	43	23	43	23			460	套	100%	2 070	
雨衣	12					43	43	64	64	43	23						280	套	100%	3 360	
工作靴	6.5		28	15				12	64								119	每靴	100%	774	
																			<b>材料费用总计:</b>		<b>18 471*</b>
																			<b>第二工作点总费用:</b>		<b>99 895*</b>

37

## 5.3 海洋污染应急反应公司（清污单位3个工作地点之三的全部费用的电子表格列表）

## 工作地点3 鹅卵石岸滩

	单价 (英镑)	6月 12日	6月 13日	6月 14日	6月 15日	6月 16日	6月 17日	6月 18日	6月 19日	6月 20日	6月 21日	6月 22日	6月 23日	6月 24日	6月 25日	6月 26日	数量	单位	费率	索赔额 (英镑)	
<b>1. 人员费</b>																					
物料卸岸管理员	350					1	1	1	1	1				1			6	工日	100%	2 100	
	350		1	1								1	1				4	工日	150%	2 100	
监督人员	200					1	1	1	2	2			1				8	工日	100%	1 600	
	200			1								2	2				2	工日	150%	600	
工人	120				40	40	40	60	60				40	20			85	工日	100%	10 200	
	120			10								10					20	工日	150%	3 600	
工作餐	8.5																125	工日	100%	1 063	
																			<b>人员费总计:</b>		<b>21 263</b>
<b>2. 设备</b>																					
挖掘机	300			1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1			10	日	100%	3 000	
小汽车	55		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1				9	日	100%	495	
面包车	95			1	1	2	1	2	2	1							10	日	100%	950	
																			<b>设备费用总计:</b>		<b>4 445</b>
<b>3. 材料</b>																					
吸油拖栏	25				108					56				12			176	m	100%	4 400	
吸油毡	7.5		50	50	150	150	150	250	100	50			5				955	kg	100%	7 163	
塑料袋	4		2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5				25	10包	100%	100	
手套	2		1	12	12	22	12	23	23	12	1	7					125	每副	100%	250	
棉手套	0.5		1	12	12	22	12	23	23	12	1	7					125	每副	100%	63	
聚乙烯防护服	4.5		1	12	12	22	12	23	23	12	1	7					125	套	100%	563	
雨衣	12					22	12	23	23	12	1						93	套	100%	1 116	
工作靴	6.5		1	11			10	12	11								45	每靴	100%	293	
																			<b>材料费用总计:</b>		<b>13 946*</b>
																			<b>第三工作点总费用:</b>		<b>39 654*</b>



国际油污赔偿基金

英国

伦敦 SE1 7SR

艾伯特路堤 4 号

电话: + 44(0)20 7592 7100

传真: + 44(0)20 7592 7111

电子邮箱: [info@iopcfunds.org](mailto:info@iopcfunds.org)

网址: [www.iopcfunds.org](http://www.iopcfunds.org)