

# 前 言

为指导和规范船舶油污损害赔偿基金（以下简称“基金”）的理赔工作，根据《中华人民共和国海洋环境保护法》以及《防治船舶污染海洋环境管理条例》《船舶油污损害赔偿基金征收使用管理办法》《船舶油污损害赔偿基金征收使用管理办法实施细则》等有关规定，参照国际通行做法，并结合国内实际情况，制定本导则。

本导则是基金理赔工作的主要规范。导则共分五章，第一章为理赔总则，阐述了导则的适用范围、理赔原则及一般程序；第二章至第五章为理赔分则，分别对应急处置费用，控制或清除污染措施费用，渔业、旅游业等直接经济损失，恢复海洋生态和天然渔业资源措施费用等主要索赔项目的理赔工作做出具体规定。

本导则对申请基金赔偿或者补偿的各项费用的核定标准，以赔偿或者补偿与船舶油污事故有必然的直接因果关系的损失为原则，未考虑间接经济损失等的赔偿或者补偿。

本导则根据法律法规的变化和理赔实践，适时予以修订，原则上不超过两年。

本导则于 2020 年进行第二次修订，修订后的导则与《船舶油污损害赔偿基金理赔导则》（2018 年修订版）相比，主要变化如下：

## （一）第一章“理赔总则”

1、调整第五节“理赔程序”部分内容的先后顺序，将“（七）基金的先行赔付”调整到“（十四）其他事项”，各项序号相应调整。

2、将第五节“理赔程序”中“（十）理赔决定的异议和复核”修改为“（九）异议和复核”，增加了索赔人对不予受理决定有异议的权利救济规定，进一步明确索赔人对理赔决定提起异议复核的相应要求。

3、在第五节“理赔程序”“（十）理赔决定的执行”中增加索赔

人委托代理机构接收理赔款项的相关规定和要求。

(二) 第二章“应急处置费用理赔分则”的变化

1、对第三节“应急处置费用的核定”中第(七)项“人员费用”中的《人员费用费率表》的“基础作业费率”进行调整，增幅约为38%。

2、上述《人员费用费率表》新设特种作业人员的基础作业费率，其与调整后的高级指挥人员的基础作业费率一致，为410元/小时。

3、上述《人员费用费率表》新设不同地区的应急人员费率浮动系数。

(三) 第四章“渔业、旅游业等直接经济损失理赔分则”的变化

在第三节“水产等养殖业损失费用的理赔”中的第二项“(二)费用核定”中增加了两种费用核算公式：一是通过核实养殖成本包括苗种成本损失、饵料费用、人工费用等的方式来测算养殖损失，二是通过用平均市场价除以(1+平均利润率)得出平均成本价再乘以水产的损失数量的方式来测算。

本导则由交通运输部海事局颁布并负责解释。

# 目 录

<b>第一章 理赔总则</b> .....	1
一、适用范围.....	1
二、基金赔偿或者补偿的情形.....	1
三、理赔项目.....	2
四、理赔基本要求.....	3
五、理赔程序.....	4
<b>第二章 应急处置费用理赔分则</b> .....	12
一、适用范围.....	12
二、主要审核内容.....	12
三、应急处置费用的核定.....	13
（一）船舶费用 .....	13
（二）飞机费用 .....	16
（三）车辆费用 .....	17
（四）专业设备费用 .....	18
（五）消耗材料费用 .....	25
（六）废弃物处置费用 .....	28
（七）人员费用 .....	29
（八）水下抽油费用 .....	32
（九）第三方监视监测费用 .....	32
（十）野生动物保护费 .....	33
（十一）后勤保障费 .....	34
（十二）其他直接相关项目费用 .....	34
<b>第三章 控制或清除污染措施费用理赔分则</b> .....	35
一、适用范围.....	35
二、主要审核内容和费用核定.....	35

<b>第四章 渔业、旅游业等直接经济损失理赔分则</b> .....	<b>36</b>
一、适用范围.....	36
二、生产生活设施、设备等财产损失费用的理赔.....	36
(一) 主要审核内容 .....	36
(二) 费用核定 .....	36
三、水产等养殖业损失费用的理赔.....	37
(一) 主要审核内容 .....	37
(二) 费用核定 .....	39
四、其他行业直接经济损失的理赔.....	40
<b>第五章 恢复海洋生态和天然渔业资源措施费用理赔分则</b> .....	<b>42</b>
一、适用范围.....	42
二、海洋生态环境恢复措施费用理赔.....	42
三、天然渔业资源恢复措施费用理赔.....	43
<b>附件</b> .....	<b>46</b>

# 第一章 理赔总则

## 一、适用范围

本导则适用于在中华人民共和国管辖水域内或者在中华人民共和国管辖海域外发生的船舶油污事故，造成或者可能造成中华人民共和国管辖海域海洋环境污染的油污损害及相关费用申请基金赔偿或者补偿的具体理赔工作。

适用的时间范围为北京时间 2012 年 7 月 1 日零点以后因船舶油污事故引起的油污损害及相关费用的赔偿或者补偿。

适用的地理范围为中华人民共和国内水、领海、毗连区、专属经济区、大陆架以及中华人民共和国管辖的其他海域。其中，内水为我国领海基线向内陆一侧的所有海域，包括沿海港口水域。

适用的船舶油污事故系指船舶泄漏持久性货油、非持久性货油、燃油等及其残余物造成的油污损害，或者虽未泄漏但形成严重和紧迫油污损害威胁的一个或者一系列事件。一系列事件因同一原因而发生的，视为同一事故。

适用的船舶系指任何类型的船舶，但不包括政府用于非商业目的的船舶、军事船舶、渔船、海上石油平台以及未登记为船舶的浮式储油装置等。

## 二、基金赔偿或者补偿的情形

基金用于赔偿或者补偿具有以下情形之一的船舶油污损害及相关费用：

（一）同一事故造成的部分或者全部船舶油污损害及相关费用，经法院、仲裁机构等认定超过《防治船舶污染海洋环境管理条例》规定的赔偿责任限额的；

（二）经法院、仲裁机构认定船舶所有人根据《中华人民共和国

海洋环境保护法》《1992年国际油污损害民事责任公约》《防治船舶污染海洋环境管理条例》的规定免除赔偿责任的，但不属于《船舶油污损害赔偿基金征收使用管理办法》（以下简称《办法》）所规定的免赔情形的；

（三）经法院裁判认定船舶所有人及其油污责任保险人或者财务保证人（以下简称“船舶所有人及保险人”）在财力上不能履行其部分或者全部义务，或者船舶所有人及保险人不具备履行其部分或者全部义务的偿付能力的，例如法院出具的本次执行中止文书等；

（四）经交通运输部海事局下属直属海事管理机构或者省级以上船舶污染事故调查处理机构调查，排除陆源、渔船、石油平台、军事船舶污染的可能性，确认油污损害由不明商业运输船舶造成，但无法找到该船舶或者其船舶所有人的。

### **三、理赔项目**

基金可接受并理赔的项目包括：

（一）应急处置费用：为防止或者减少船舶油污损害，按照船舶污染事故应急指挥机构指令采取的应急处置措施而产生的费用；

（二）控制或清除污染措施费用：为防止或者减少船舶油污损害，采取合理的预防、控制和清除污染措施所产生的费用；

（三）渔业、旅游业等直接经济损失：渔业、旅游业等单位或者个人遭受的，与船舶油污事故有直接因果关系的财产价值的实际损失；

（四）恢复海洋生态和天然渔业资源措施费用：已实际采取的合理恢复海洋生态和天然渔业资源等措施发生的费用；

（五）中国船舶油污损害赔偿基金管理委员会（以下简称“管理委员会”）及其秘书处自行或者委托相关单位或者机构实施监视监测发生的费用；

（六）经国务院批准的其他费用。

基金对任一船舶油污事故的赔偿或者补偿金额不超过 3000 万元人民币,同一船舶油污事故的赔偿项目按照上述顺序赔偿或者补偿,同一顺序的赔偿或者补偿项目不能从基金足额受偿的,应当按照比例受偿。

#### **四、理赔基本要求**

基金理赔遵循以下基本要求:

(一) 索赔人应当为遭受船舶油污损害的单位和个人,并应当符合《办法》规定的赔偿或者补偿情形和原则;

(二) 索赔项目应当属于基金赔偿或者补偿范围;

(三) 油污损害应当由船舶油污事故引起,索赔的项目应当与船舶油污事故之间存在必然的直接因果关系;

(四) 索赔人因船舶油污事故而获得的政府补助、商业保险以及其他收益中的直接经济损失部分应当扣除;

(五) 应急处置措施、控制或清除污染措施、恢复海洋生态和天然渔业资源等措施应当适当、合理、有效且已经采取,索赔的损失应当已经实际发生;

(六) 索赔的损失以及遭受的损害应当是可以量化的经济损失;

(七) 在已知船舶所有人及保险人的情况下,船舶所有人及保险人依法承担赔偿责任之后,基金在索赔人获偿不足的范围内给予补偿;

(八) 对于无法找到油污来源的,索赔人应当提交直属海事管理机构或者省级以上船舶污染事故调查处理机构出具的认定油污来自船舶的证明文件;

(九) 船舶油污事故发生后,油污受害人有责任尽力采取必要的措施防止或者减少污染损害,油污受害人未履行该义务而造成的损失,基金不予赔偿或者补偿;

(十) 因油污受害人过错造成的全部或部分油污损害,基金不予赔偿或者补偿;

（十一）基金理赔不受油污受害人与船舶所有人及保险人之间关于损害赔偿的任何和解协议的约束；已经生效的关于船舶油污损害赔偿的法院判决书、裁定书、调解书，可以作为基金理赔的根据和参考；已经生效的关于船舶油污损害赔偿的仲裁机构裁决书、调解书，可以作为基金理赔的参考。

（十二）基金赔偿或者补偿的范围不包括索赔人通常可以向船舶所有人及保险人主张的油污损害带来的间接经济损失、将要采取的对环境的合理恢复措施费用、诉讼费用、仲裁费用、税收等费用；

（十三）索赔人就其与船舶所有人及保险人之间的船舶油污损害赔偿纠纷向法院提起诉讼或者向仲裁机构提交仲裁且被受理的，自法院或者仲裁机构受理之日起，索赔人向基金申请赔偿或者补偿的时效视为中止，直至法院裁判、调解或者仲裁裁决、调解生效之日起，向基金申请赔偿或者补偿的时效继续计算。

（十四）索赔人应当在规定的索赔时效内提交书面索赔申请，以及遭受的损失、损害等证明文件或者其他证据材料；书面索赔申请应当填写规范，提供的证明文件或者其他证据材料必须真实、充分。

## **五、理赔程序**

### **（一）索赔申请的登记**

中国船舶油污损害赔偿事务中心（以下“理赔事务中心”）收到船舶油污受害人的索赔申请后，应当对其提交的申请书和相关证明文件或者其他证据进行核对，并予以登记。

### **（二）索赔申请的受理**

理赔事务中心受理索赔申请时，应当对索赔人提交的申请书和相关证明文件或者其他证据进行审核，审核内容包括：

1. 索赔人提交的申请书及相关证明文件或者其他证据是否齐全、规范、完整。



2. 索赔人是否提交了法院出具的已生效的判决书、裁定书、调解书，或者仲裁机构出具的已生效的裁决书、调解书，或者直属海事管理机构、省级以上船舶污染事故调查处理机构出具的证明文件等。

3. 索赔人提交的索赔申请是否符合规定的时效。

4. 索赔人是否提交有效的身份证明材料。索赔人委托代理人办理索赔申请的，还须审核索赔人出具的授权委托书和代理人的身份证明。

5. 索赔人申请赔偿或者补偿的油污损害及相关费用是否属于《办法》规定的基金赔偿或者补偿的范围。

6. 索赔人申请赔偿或者补偿的油污损害及相关费用是否属于《船舶油污损害赔偿基金征收使用管理办法实施细则》规定的船舶油污事故造成的直接经济损失。

7. 索赔人申请赔偿或者补偿的油污损害及相关费用是否有具体的数额和相应的证明文件或者其他证据。

8. 索赔申请符合《办法》第十五条第（三）、（四）项规定的，索赔人是否填写了《船舶油污损害赔偿基金索赔指南》附录 3 的《债权转让书》，将索赔人对未尽法定义务的船舶所有人及保险人的索赔权益在获得基金赔偿或者补偿范围内转让给理赔事务中心。

理赔事务中心在索赔申请的审核过程中，可以对索赔人准备证据材料提供必要的指导和帮助。理赔事务中心应当自收到索赔人提交的申请材料后 15 个工作日内签发并送达《船舶油污损害赔偿基金索赔申请受理通知书》，或者《船舶油污损害赔偿基金索赔申请不予受理通知书》并告知不予受理的理由。

### （三）索赔登记公告的发布

理赔事务中心自受理同一船舶油污事故首个索赔申请之日起 15 个工作日之内，应当根据理赔案件实际情况，通过网站、报纸或者其他新闻媒体发布《船舶油污损害赔偿基金索赔登记公告》，敦促所有

油污受害人尽快办理索赔申请登记，并提交书面申请材料。

对同一船舶油污事故中的索赔申请，理赔事务中心根据索赔人提交申请的时间顺序依次受理。

#### （四）理赔项目的调查

理赔事务中心受理索赔申请后，可以自行或者委托船舶油污损害评估机构对索赔申请真实性、符合性和合理性进行调查、核实和评估，确认油污损害事实，编写调查报告。必要时，理赔事务中心可组织专家对调查报告进行评审。

理赔事务中心对可能动用基金的船舶油污事故，可以提前开展调查评估、监视监测等工作，或者以第三人的身份参与相关船舶油污损害赔偿纠纷的诉讼活动。

##### 1. 调查的主要方法

（1）对申请书以及相关证明文件或者其他证据的真实性、合法性、合理性和关联性进行审核。

（2）通过书信、电话录音、电子邮件、传真、实地调查等方式，向索赔人、相关单位或者人员核实情况。实地调查应当至少由两名工作人员参加，并制作调查记录；调查记录须经被调查人签名或者盖章，拒绝签名或者盖章的，工作人员应当在记录上注明情况。

（3）向船舶污染事故应急指挥机构、政府部门、法院及仲裁机构、鉴定机构、相关船舶所有人及保险人等询问和调取资料，对油污损害的具体情况进行核实。

（4）委托专业机构开展监视监测、技术鉴定等工作。

##### 2. 调查报告的编写

理赔事务中心可根据索赔人以及理赔项目的情况分别编制调查报告。

调查报告主要包括以下内容：

(1) 船舶油污事故概述，包括船舶基本信息、事故发生时间及地点、污染损害情况、应急处置情况、船舶油污损害民事责任保险、船舶赔偿责任限额的情况等。

(2) 理赔项目概况，包括索赔人的基本情况、索赔请求，法院、仲裁机构或者船舶污染事故调查处理机构的审理、仲裁或者调查处理情况等。

(3) 理赔项目的调查、核实、评估过程和结论，包括索赔人资格、理赔项目与船舶油污事故之间的因果关系、油污损害的真实性、采取的措施和索赔金额的合理性等内容。

(4) 结论和建议，对于相关证明文件或者其他证据齐全的，原则上应当自索赔登记公告终结之日起6个月内编写完成调查报告。需要延长的，经理赔事务中心主任批准，可以延长3个月；因特殊情况还需要延长的，应当报经管理委员会秘书处秘书长或者常务副秘书长批准。

#### (五) 理赔报告的编写

理赔事务中心根据调查报告，编写《船舶油污损害赔偿基金理赔报告》（以下简称《理赔报告》），拟订基金赔偿或者补偿方案。

原则上应当自调查报告编写完成之日起2个月内编写完成《理赔报告》。需要延长的，经理赔事务中心主任批准，可以延长3个月；因特殊情况还需要延长的，应当报经管理委员会秘书处秘书长或者常务副秘书长批准。

《理赔报告》主要包括以下内容：

1. 船舶油污事故的描述；
2. 索赔人、索赔申请项目以及索赔金额的情况；
3. 船舶所有人及保险人赔偿责任限额以及索赔人的获偿情况；
4. 接收索赔申请材料、受理索赔申请和进行索赔登记公告的情况；

5. 对索赔项目的调查结论；
6. 认定的可以从基金获得赔偿或者补偿的实际损失以及金额情况，包括对污染损害实际损失数额的核算过程和结论；
7. 拟订基金赔偿或者补偿方案的情况；
8. 结论和建议。

#### （六）理赔案件的分级审定

对于单起船舶油污事故的索赔总金额不超过 300 万元的，理赔事务中心应当自《理赔报告》编写完成之日起 2 个月内将相关报告通过基金秘书处报管理委员会书面审议。

对于单起船舶油污事故的索赔总金额超过 300 万元的，理赔事务中心应当自《理赔报告》编写完成后及时将相关报告通过基金秘书处报管理委员会现场审议。

上述《理赔报告》在报管理委员会审议之前，应当经过基金专家评审。

#### （七）理赔决定通知书的出具

理赔事务中心自管理委员会会议作出理赔决定之日起 15 个工作日内，向索赔人出具《船舶油污损害赔偿基金理赔决定通知书》。

对于审议未通过的理赔案件，管理委员会会议认为需要重新调查的，理赔事务中心应当按照管理委员会的要求重新开展调查，拟订赔偿或者补偿方案，提交下届管理委员会会议审议。

#### （八）理赔文书的送达

理赔事务中心向索赔人送达理赔文书时，原则上以当面送达和邮寄方式为主，经索赔人或者其代理人同意，可以通过传真、电子邮件等能够确认其收悉的方式送达。

通过邮寄方式送达的，以索赔人或者其代理人在《船舶油污损害赔偿基金理赔文书送达回执》上的签收日期为送达日期；通过传真、

电子邮件等方式送达的，以传真、电子邮件等到达索赔人或者其代理人特定系统的日期为送达日期。

#### （九）异议和复核

索赔人对不予受理决定有异议的，可以自收到《船舶油污损害赔偿基金索赔申请不予受理通知书》之日起 10 个工作日内向理赔事务中心书面申请复核；逾期提出复核申请的，理赔事务中心不再受理。对任何一个不予受理决定，索赔人只能提起一次复核申请。

索赔人对理赔决定有异议的，可以自收到《船舶油污损害赔偿基金理赔决定通知书》之日起 10 个工作日内向理赔事务中心书面申请复核，并提交相关补充证明材料；逾期提出复核申请或未提供新的证明材料的，理赔事务中心不再受理。对任何一个理赔决定，索赔人只能提起一次复核申请。

理赔事务中心收到复核申请后，应当重新进行调查。

#### （十）理赔决定的执行

理赔事务中心应当执行管理委员会会议作出的理赔决定。需要向索赔人支付款项的，按照财政国库管理制度的有关规定进行支付，并要求索赔人提交收款凭证。

索赔人如委托律师事务所等代理机构代为接收理赔款项的，在按照财政国库管理制度的有关规定支付相关款项前，律师事务所等代理机构应向理赔事务中心出具承诺函（书），承诺及时将代收的款项按照委托协议支付给索赔人。理赔事务中心应抽查代理机构的实际支付情况。

索赔人对理赔决定有异议并提出复核的，理赔事务中心应当暂缓支付赔偿或者补偿款项。

#### （十一）赔付款项的追偿

1. 对于暂时无法认定污染损害责任人的索赔申请，经管理委员

会会议审议后，基金对索赔人可以先行给予赔偿或者补偿。理赔事务中心应当跟踪船舶油污事故后续情况，一旦确定污染损害责任人，理赔事务中心可以代位行使索赔人向污染损害责任人要求赔偿的权利，追回已经支付给索赔人的款项。

2. 经法院生效的法律文书认定船舶所有人及保险人在财力上不能履行部分或者全部偿付义务的，或者被视为不具备履行其部分或者全部义务的偿付能力的，索赔人向基金提出索赔申请的，经管理委员会会议审议后，基金对索赔人可以先行给予补偿。理赔事务中心一旦得知船舶所有人及保险人有可供执行的财产，可以代位行使索赔人向污染损害责任人要求赔偿的权利，追回已经支付给索赔人的款项。

3. 因索赔人故意或者重大过失导致理赔事务中心不能行使代位请求赔偿或者补偿权利的，理赔事务中心有权扣减或者要求索赔人退还相应款项。

理赔事务中心应当将追偿到的赔偿款项按照有关规定上缴中央国库。

## （十二）案件结案

同一起船舶油污事故的所有索赔申请完成理赔后，理赔事务中心应当及时结案，将案件材料整理归档并长期保存。

## （十三）案件公开

对于已经赔付结案的案件，理赔事务中心原则上应当对案件的主要理赔内容、赔付方案等相关信息予以公开。

## （十四）其他事项

在不确定同一船舶油污事故中所有油污受害人是否均已向基金申请赔偿或者补偿的情况下，理赔事务中心完成已向基金申请索赔的油污受害人的调查后，可编写《理赔报告》，经管理委员会会议审议后，基金可以先行赔付油污受害人一定比例的款项。

理赔事务中心在拟订基金赔偿或者补偿方案时，应当充分考虑基金的赔偿限额和顺序、船舶油污事故的损失损害情况，以及可能存在的未在公告期内办理索赔登记的油污受害人等因素，对同一船舶油污事故各索赔人的先行赔付比例或者暂缓赔付作出建议并说明原因，提交基金秘书处审核，报经管理委员会会议审议。

基金对任一船舶油污事故的赔偿或者补偿金额在索赔时效届满后完成全额赔付。

## 第二章 应急处置费用理赔分则

### 一、适用范围

本分则适用于应急处置费用的理赔。

应急处置费用系指为防止或者减少船舶油污损害，在应急处置行动期间执行船舶污染事故应急指挥机构指令采取的应急处置措施而产生的费用。

应急处置行动期间系指从船舶污染事故应急指挥机构启动应急预案下的应急响应行动时起，至应急响应行动结束时止。

### 二、主要审核内容

（一）索赔人根据船舶污染事故应急指挥机构指令参与应急处置行动的证据材料，例如船舶污染事故应急指挥机构发出的书面通知、电子邮件、传真、电话记录等。如因时间紧迫，当时没有书面通知，索赔人应当及时请求船舶污染事故应急指挥机构出具书面通知。

（二）审核索赔人参与应急处置行动的时间是否与船舶污染事故应急指挥机构指令的时间相符，是否在船舶污染事故应急指挥机构宣布或认可的应急行动开始和结束的时间范围内。

（三）审核索赔人参与应急处置行动的地点是否与船舶污染事故应急指挥机构指令的地点相符。

（四）审核索赔人采取的应急处置措施是否以防止或者减少油污损害为目的。

（五）索赔人在进行海难救助和应急处置时，如果作业的主要目的是防止或者减少油污损害的，所发生的费用应认定为应急处置费用。如果作业具有救助遇险船舶、其他财产和防止或者减少油污损害的双重目的，则发生的费用应当根据目的的主次比例合理划分；如果没有合理依据区分主次目的，则发生的费用应当平均分摊。与防止或者减少油污损害无关的作业所产生的费用不应当列为应急处置费用。



(六) 对于合理的应急处置措施，不论采取措施的地点发生在何处，其费用原则上都可以申请赔偿。

### 三、应急处置费用的核定

应急处置费用主要包括船舶费用、飞机费用、车辆费用、专业设备费用、消耗材料费用、废弃物处置费用、人员费用、水下抽油费用、第三方监视监测费用、野生动物保护费用、后勤保障费用，以及其他直接相关项目等费用。

#### (一) 船舶费用

船舶费用系指在应急处置行动中，使用溢油应急处置船、辅助船舶以及其他船舶产生的费用。

溢油应急处置船系指具有溢油围控、回收与清除、临时储存、消油剂喷洒、应急辅助卸载和污油水处理等功能的专业船舶。

#### 1. 费用计算

(1) 船舶费用由作业费用、待命费用和燃油费用以及实际发生的清洗费用构成。

(2) 船舶费用的计算公式为：

$$V = \sum_{i=1}^n (R_i \times T_i \times C_i + R'_i \times T'_i \times C'_i + F_i)$$

式中：

$V$ ——船舶费用；

$R_i$ ——第  $i$  艘船舶的作业费率；

$T_i$ ——第  $i$  艘船舶的作业时间；

$C_i$ ——第  $i$  艘船舶作业费用的合理性系数；

$R'_i$ ——第  $i$  艘船舶的待命费率；

$T'_i$ ——第  $i$  艘船舶的待命时间；

$C'_i$ ——第  $i$  艘船舶待命费用的合理性系数；

$F_i$ ——第  $i$  艘船舶燃油费用及实际发生的清洗费用。

(3) 船舶的计费时间，自船舶接到应急处置行动命令或者备车时起，至任务结束返回原停泊基地时止。如另有任务不需返回原停泊基地，至原任务结束时止。

船舶的作业时间，系指船舶根据应急指挥机构的指令，离开停泊基地前往污染事故现场、在污染事故现场实施应急处置或监视监测、结束应急处置后返回停泊基地以及补充物资给养的时间。

船舶的待命时间，系指船舶根据应急指挥机构的指令或者现场作业需要，在附近码头、锚地、平台、其他船舶等停泊基地靠泊或者锚泊等待进一步的指令，或者离开污染事故现场进行避风、维修保养(船舶的日常维修保养时间除外)等的时间。

船舶的计费时间以天(1天为24小时)为单位，不足一天的按比例计算，但在每起船舶油污事故应急处置中，船舶作业或者待命时间累计不足12小时的，可按半天计算。

(4) 船舶的作业费率，根据船舶主机总功率参照下表分段计算核定。船舶的待命费率为作业费率的50%。

**船舶的作业费率表**

373 千瓦以下的部分	每千瓦 40.1 人民币元/天
374-3730 千瓦的部分	每千瓦 27.1 人民币元/天
3731-8952 千瓦的部分	每千瓦 19.3 人民币元/天
8953-14920 千瓦的部分	每千瓦 13.5 人民币元/天
14921 千瓦以上的部分	每千瓦 6.7 人民币元/天
备注：功率不足 74.6 千瓦的船舶，按照 74.6 千瓦核算费率。	

(5) 溢油应急处置船的费率可根据其实际作业环境、作业内容、作业效果等因素在上述费率的基础上按一定比例增加，但增加比例最高不超过25%。任何对溢油应急处置船费率比例的调整，应当在《理赔报告》中详细说明调整原因及其依据。

(6) 船舶在应急处置作业中实际消耗的燃油数量，根据索赔人提供的油类消耗证明材料，结合主机、辅机功率、耗油率、主机耗油系数等进行核定。燃油的单价按照应急处置行动当时的市场价格核定。

(7) 船舶在应急处置行动过程中因遭受油污而产生的船舶清洗费用，根据实际情况及证据材料等进行合理认定。索赔人委托第三方进行清洗的，应当提供相关费用凭证。

(8) 船舶费用已经包括了船舶配员的工资报酬等，在核算应急处置费中的人员费用时不再重复计算。

(9) 船舶费用的合理性系数的取值范围，根据船舶的工作内容和效果，包括与海况的适应性、处置方法、处置效果、回收的溢油量以及其他相关因素综合核定。

理赔事务中心应当严格审慎地核定船舶费用的合理性系数，合理性系数取值不为 1 时，应当在《理赔报告》中对调整原因及其依据作出详细说明。

(10) 应急处置工作中需要使用特殊功能船舶时，根据本导则计算标准核定的船舶费用明显低于市场租赁价格或者其作业成本时，可以根据该船在事故发生期间的市场租赁价格，同时结合该船的功能以及其在应急处置行动中发挥的实际作用合理确定船舶费用。

## 2. 证明材料

索赔人应当提供相应证据材料，证明船舶权属情况、船舶类型、主机总功率、吨位、作业时间、作业地点、作业内容、作业效果、待命时间、待命地点、油类消耗情况、船舶污染事故应急指挥机构指令其开展应急处置时间段、船舶清洗作业时间、地点、第三方费用情况等，具体如下：

### (1) 船舶证书

索赔人应当提供船舶所有权证书、船舶检验证书、海上通信业务

标识码证书（MMSI）等证书。

### （2）航行日志、轮机日志和油类记录簿

索赔人应当提供船舶在应急处置期间的航行日志和轮机日志。航行日志和轮机日志记载内容包含船舶的航行时间、作业时间、作业地点和作业情况，例如船舶接到船舶污染事故应急指挥机构的指令时间，备车、起锚时间，到达现场时间，作业的内容、过程以及持续时间；船舶接到待命指令的开始和结束时间；船舶接到任务结束指令的时间，返回码头时间，主机停车时间；以及船舶在应急处置行动期间的燃油消耗情况，应急处置结束后是否有清洗行为等。

航行日志记载内容还包含随船作业人员、设备和物资的配备情况、消耗情况和补充情况。

### （3）证明工作效果的材料

索赔人应当提供工作报告，以及文字、影像等资料，用以证明船舶参加应急处置的工作内容、工作时间以及工作效果，也可以提供由专业评估机构对其工作内容和工作效率所出具的评估报告等材料。

## （二）飞机费用

飞机费用系指在应急处置过程中，使用飞机产生的费用。

### 1. 费用计算

（1）飞机费用的计算公式：

$$E = \sum_{i=1}^n (R_i \times T_i)$$

式中：

$E$ ——飞机费用；

$R_i$ ——第  $i$  架飞机的费率；

$T_i$ ——第  $i$  架飞机的使用时间。

（2）飞机费率按照合同价格或者事故当时的市场价格核定，已包括了飞行员费用、燃油费用。

(3) 飞机的计费时间，自接到命令后，飞机离开停机位时起，至飞机返回停机位时止，即从轮档到轮档的时间。

(4) 飞机的计费时间以小时为单位，不足 1 小时的，按 1 小时计算。

(5) 飞机的类型、使用数量和使用时间，根据索赔人提供的证明材料和核实结果来确定。

## 2. 证明材料

索赔人应当提供飞机租赁合同、费用票据、飞行日志、工作报告以及文字、影像等资料，证明飞机的型号、飞行时间、飞行区域、飞行任务、作业效果等内容，也可以提供由专业评估机构对其工作内容和工作效率所出具的评估报告等文件。

## 3. 合理性审核

理赔事务中心根据飞机的工作内容和效果，包括与天气的适应性、监视的范围以及其他相关因素对飞机费的合理性进行审核。

### (三) 车辆费用

车辆费用系指在应急处置过程中，运输应急人员、物质、设备、器材、废弃物等使用车辆产生的费用。

#### 1、费用计算

(1) 车辆费用的计算公式：

$$G = \sum_{i=1}^n (R_i \times T_i)$$

式中：

$G$ ——车辆费用；

$R_i$ ——第  $i$  辆车辆的费率；

$T_i$ ——第  $i$  辆车辆的使用时间。

(2) 车辆的费率，根据事故当时同类车辆的市场价格核定，费率中包括了司机费用、燃油费用等。

(3) 车辆的计费时间，自接到命令后，离开停车位时起，至车辆返回停车位时止。

(4) 车辆的计费时间以小时为单位，不足 1 小时的，按 1 小时计算。

(5) 车辆的类型、使用数量和使用时间，根据索赔人提供的证明材料和核实结果来确定。

## 2. 证明材料

索赔人应当提供车辆行驶证、运输证、派车单、租车合同、发票、车辆运输记录和相关文字、影像等资料，证明车辆的名称、型号、使用时间、使用地点、作业内容等情况，也可以提供由专业评估机构对其工作内容和工作效率所出具的评估报告等文件。

## 3. 合理性审核

理赔事务中心根据车辆的工作内容和效果，包括使用车辆的必要性、具体用途以及其他相关因素对车辆费的合理性进行审核。

### (四) 专业设备费用

专业设备费用系指在应急处置过程中，使用围油栏、收油机、喷洒装置、清洗设备以及其他相关专业设备产生的费用，以及上述设备的仓储费用和其在使用中产生的必要维修清洗费用等。

按照本项规定核算所得的专业设备费原则上不超过专业设备的购置费用。专业设备的仓储费用、清洗费用合计所占比例一般不超过专业设备购置费用的 15%。

## 1. 围油栏费用

(1) 围油栏费用系指在应急处置过程中，为围控、防护和导流而使用各种围油栏产生的费用。

(2) 围油栏的费用由作业费用、待命费用以及清洗费、维修费、仓储费等其他合理费用构成。

(3) 围油栏费用的计算公式为：

$$B = \sum_{i=1}^n (R_i \times L_i \times T_i \times C_i + R_i' \times L_i' \times T_i' \times C_i' + F_i)$$

式中：

$B$ ——围油栏费用；

$R_i$ ——第  $i$  种围油栏的作业费率；

$L_i$ ——第  $i$  种围油栏的使用长度；

$T_i$ ——第  $i$  种围油栏的作业时间；

$C_i$ ——第  $i$  种围油栏作业费用的合理性系数；

$R_i'$ ——第  $i$  种围油栏的待命费率；

$L_i'$ ——第  $i$  种围油栏的待命长度；

$T_i'$ ——第  $i$  种围油栏的待命时间；

$C_i'$ ——第  $i$  种围油栏待命费用的合理性系数；

$F_i$ ——第  $i$  种围油栏的清洗费、维修费、仓储费等其他合理费用。

(4) 围油栏的计费时间，自围油栏运离储存基地时起，至返回储存基地时止。

围油栏的作业时间系指在污染事故现场，围油栏开始布放至回收结束的时间。待命时间系指在计费时间内除作业时间之外的其他时间。

围油栏的计费时间以日历日（从当日零点到次日零点之间的 24 个小时）为单位，不足 1 日的，按 1 日计算。作业时间和待命时间不重复计算。

(5) 围油栏的作业费率，根据围油栏的类型、长度等因素核定，日费率一般不超过围油栏购置价格的 4%；无法核实围油栏购置价格的，可以参照事故当时同类围油栏的市场价格确定。围油栏的待命费率为作业费率的 50%。

(6) 围油栏类型、使用数量、作业时间、待命时间、购置价格，根据索赔人提供的证明材料和理赔事务中心核实的结果确定。

(7) 围油栏受污染后的清洗费用、在作业过程中损坏的维修费用等其他合理费用根据索赔人提供的证明材料和理赔事务中心核实的结果确定。

(8) 围油栏费用的合理性系数的取值范围，根据围油栏的工作内容，包括其类型与海况及作业地点的适应性、铺设长度的合理性、围控方式的合理性、布放的难易程度和速度、锚定效果、围控效果以及其他相关因素综合核定。

理赔事务中心应当严格审慎地核定围油栏费用的合理性系数，合理性系数取值不为 1 时，应当在《理赔报告》中对调整原因及其依据作出详细说明。

## 2. 收油机费用

(1) 收油机费用系指在应急处置过程中，为回收溢油使用各种类型的收油机产生的费用。

(2) 收油机的费用由作业费、待命费以及清洗费、维修费、仓储费等其他合理费用构成。

(3) 收油机费用的计算公式：

$$S = \sum_{i=1}^n (R_i \times T_i \times C_i + R_i' \times T_i' \times C_i' + F_i)$$

式中：

$S$ ——收油机费用；

$R_i$ ——第  $i$  套收油机的作业费率；

$T_i$ ——第  $i$  套收油机的作业时间；

$C_i$ ——第  $i$  套收油机作业费用的合理性系数；

$R_i'$ ——第  $i$  套收油机的待命费率；

$T_i'$ ——第  $i$  套收油机的待命时间；

$C_i'$ ——第  $i$  套收油机待命费用的合理性系数；



$F_i$ ——第  $i$  套收油机的清洗费用、维修费用、仓储费用等其他合理费用。

(4) 收油机的计费时间，自运离储存基地时起，至返回储存基地时止。

收油机的作业时间系指收油机在污染事故现场开始施放至作业停止的时间；待命时间系指在计费时间内除去作业时间之外的其他时间。

收油机的计费时间以日历日（从当日零点到次日零点之间的 24 个小时）为单位，不足 1 日的，按 1 日计算。作业时间和待命时间不重复计算。

(5) 收油机的作业费率，根据收油机的类型、回收速率等因素核定，日费率一般不超过收油机购置价格的 2%；无法核实收油机购置价格的，可以参照事故当时同类收油机的市场价格确定。收油机的待命费率为作业费率的 50%。

(6) 收油机的类型、使用数量、作业时间、待命时间和购置价格根据索赔人提供的证明材料和理赔事务中心核实的结果确定。

(7) 收油机受污染后的清洗费用、使用中损坏的维修费用等其他合理费用根据索赔人提供的证明材料和理赔事务中心核实的结果确定。

(8) 收油机费用的合理性系数的取值范围，根据收油机的工作内容，包括与海况、溢油种类、作业地点的适应性、回收能力与溢油的适应性、回收效率、与其他专业设备的匹配性以及其它相关因素综合核定。

理赔事务中心应当严格审慎地核定收油机费用的合理性系数，合理性系数取值不为 1 时，应当在《理赔报告》中对调整原因及其依据作出详细说明。

### 3. 喷洒装置费用

(1) 喷洒装置费用系指在应急处置过程中，使用机载式、船用式、手持式等各种类型的喷洒装置喷洒溢油分散剂而产生的费用。

(2) 喷洒装置的费用由作业费用、待命费用以及清洗费、维修费、仓储费等其他合理费用构成。

(3) 喷洒装置费用的计算公式：

$$P = \sum_{i=1}^n (R_i \times T_i \times C_i + R_i' \times T_i' \times C_i' + F_i)$$

式中：

$P$ ——喷洒装置费用；

$R_i$ ——第  $i$  套喷洒装置的作业费率；

$T_i$ ——第  $i$  套喷洒装置的作业时间；

$C_i$ ——第  $i$  套喷洒装置作业费用的合理性系数；

$R_i'$ ——第  $i$  套喷洒装置的待命费率；

$T_i'$ ——第  $i$  套喷洒装置的待命时间；

$C_i'$ ——第  $i$  套喷洒装置待命费用的合理性系数；

$F_i$ ——第  $i$  套喷洒装置的清洗费、维修费、仓储费等其他合理费用。

(4) 喷洒装置的计费时间，自运离储存基地时起，至返回储存基地时止。

喷洒装置的作业时间系指喷洒装置在溢油事故现场喷洒溢油分散剂的时间；待命时间系指在计费时间内除作业时间之外的其他时间。

喷洒装置的计费时间以日历日为单位（从当日零点到次日零点之间的 24 个小时），不足 1 日的，按 1 日计算。作业时间和待命时间不重复计算。

(5) 喷洒装置的作业费率，根据喷洒装置的类型、喷洒速度等因素核定，日费率一般不超过喷洒装置购置价格的 2%；无法核实喷

洒装置购置价格的，可以参照事故当时同类喷洒装置的市场价格确定。喷洒装置的待命费率为作业费率的 50%。

(6) 喷洒装置的类型、数量、使用时间和购置价格，根据索赔人提供的证明材料和理赔事务中心核实的结果确定。

(7) 喷洒装置受污染后的清洗费用、使用中损坏的维修费用等其他合理费用根据索赔人提供的证明材料和理赔事务中心核实的结果确定。

(8) 喷洒装置费用的合理性系数的取值范围，根据喷洒效果核定。理赔事务中心应当严格审慎地核定喷洒装置费用的合理性系数，合理性系数取值不为 1 时，应当在《理赔报告》中对调整原因及其依据作出详细说明。

#### 4. 清洗设备费用

(1) 清洗设备费用系指在应急处置过程中，为清洗被污染的岸滩、岩石、船舶和设施上的油污使用清洗设备产生的费用。

(2) 清洗设备费用由作业费用、待命费用以及清洗费、维修费、仓储费等其他合理费用构成。

(3) 清洗设备费用的计算公式：

$$W = \sum_{i=1}^n (R_i \times T_i \times C_i + R_i' \times T_i' \times C_i' + F_i)$$

式中：

$W$ ——清洗设备费用；

$R_i$ ——第  $i$  套清洗设备的作业费率；

$T_i$ ——第  $i$  套清洗设备的作业时间；

$C_i$ ——第  $i$  套清洗设备作业费用的合理性系数；

$R_i'$ ——第  $i$  套清洗设备的待命费率；

$T_i'$ ——第  $i$  套清洗设备的待命时间；

$C_i'$ ——第  $i$  套清洗设备待命费用的合理性系数；

$F_i$ ——第*i*套清洗设备的清洗费、维修费、仓储费等其他合理费用。

(4) 清洗设备的计费时间，自运离储存基地时起，至返回储存基地时止。

清洗设备的作业时间系指清洗设备在溢油事故现场清洗油污的时间；待命时间系指在计费时间内除作业时间之外的其他时间。

清洗设备的计费时间以日历日为单位（从当日零点到次日零点之间的 24 个小时），不足 1 日的，按 1 日计算。作业时间和待命时间不重复计算。

(5) 清洗设备的作业费率，根据清洗设备的类型（如热水或者冷水）、清洗速度等因素核定，日费率一般不超过清洗设备购置价格的 2%；无法核实清洗设备购置价格的，可以参照事故当时同类清洗设备的市场价格确定。清洗设备的待命费率为作业费率的 50%。

(6) 清洗设备的类型、数量、使用时间和购置价格，根据索赔人提供的证明材料和理赔事务中心核实的结果确定。

(7) 清洗设备受污染的清洗费用、使用中损坏的维修费用等其他合理费用根据索赔人提供的证明材料和理赔事务中心核实的结果确定。

(8) 清洗设备费用的合理性系数的取值范围，根据清洗效果核定。理赔事务中心应当严格审慎地核定清洗设备费用的合理性系数，合理性系数取值不为 1 时，应当在《理赔报告》中对调整原因及其依据作出详细说明。

## 5. 其他专业设备费用

(1) 其他专业设备费用系指在应急处置过程中，使用应急卸载、临时储存和过驳设备，水下抽油设备以及其他新型专业设备产生的费用。

(2) 应急卸载、临时储存和过驳设备的费用参考收油机费用的核定办法或者索赔人的作业成本核定。

(3) 水上油水分离设备、泡沫制造设备、无人机等新型专业设备的费用根据索赔人的作业成本核定。

(4) 理赔事务中心根据上述专业设备的工作内容和实际使用效果以及其他相关因素对产生费用的合理性进行审核。

## 6. 证明材料

索赔人应当提交相应证据材料，证明设备的所有权情况、型号、数量、作业内容、作业时间、待命时间和工作效果等信息，包括：

(1) 设备的台帐，包括设备的库存情况记录簿、入库登记簿、出库登记簿、维护保养记录簿和购置发票等材料，用以证明设备的购置、使用、维护以及损耗情况。

(2) 设备的使用记录，包括设备调出仓库时间、运至事故现场的时间和地点、投入使用时间、使用情况以及使用效果等，用以确定设备的作业时间和待命时间。另外，设备的使用记录可以与航行日志、轮机日志、作业人员的工作记录等证据材料相互印证。

(3) 索赔人应当提供工作报告，以及文字、影像等资料，用以证明设备的使用情况、使用效果，也可以提供专业评估机构对其工作内容和工作效率出具的评估报告等文件。

### (五) 消耗材料费用

消耗材料费用系指在应急处置过程中，使用吸油材料、溢油分散剂和其他消耗材料产生的费用，以及必要的仓储费用等。

消耗材料仓储费用所占比例一般不超过消耗材料购置费用的 10%。

#### 1. 吸油材料费用

(1) 吸油材料费用系指在应急处置过程中，为回收水面溢油使用吸油毡、吸油拖栏等各种类型的吸油材料产生的费用，以及必要的

仓储费用。

(2) 吸油材料费用的计算公式为：

$$A = \sum_{i=1}^n (R_i \times Q_i \times C_i + F_i)$$

式中：

$A$ ——吸油材料的费用；

$R_i$ ——第  $i$  种吸油材料的购置单价；

$Q_i$ ——第  $i$  种吸油材料的使用数量；

$C_i$ ——第  $i$  种吸油材料费用的合理性系数；

$F_i$ ——第  $i$  套吸油材料的必要仓储费用。

(3) 吸油材料的购置单价根据索赔人提供的购买发票和事发时同类吸油材料市场价格等因素合理核定。

(4) 吸油材料的使用数量根据索赔人提供的证据材料合理核定。

(5) 吸油材料费用的合理性系数的取值范围，根据吸油材料与海况及溢油油品的适应性、使用数量的合理性、回收数量与使用数量的比例以及其他相关因素综合核定。

理赔事务中心应当严格审慎地核定吸油材料费用的合理性系数，合理性系数取值不为 1 时，应当在《理赔报告》中对调整原因及其依据作出详细说明。

## 2. 溢油分散剂费用

(1) 溢油分散剂费用系指在应急处置过程中，为消除水面溢油使用消油剂、凝油剂、化学吸收剂等各种类型的溢油分散剂产生的费用，以及必要的仓储费用。

(2) 溢油分散剂费用的计算公式：

$$M = \sum_{i=1}^n (R_i \times Q_i \times C_i + F_i)$$

式中：

$M$ ——溢油分散剂的费用；

$R_i$ ——第  $i$  种溢油分散剂的购置单价；

$Q_i$ ——第  $i$  种溢油分散剂的使用数量；

$C_i$ ——第  $i$  种溢油分散剂费用的合理性系数；

$F_i$ ——第  $i$  套溢油分散剂的必要仓储费用。

(3) 溢油分散剂的购置单价根据索赔人提供的购买发票和事发时的市场价格等因素合理核定。

(4) 溢油分散剂费用的合理性系数的取值范围，根据溢油处理与海况及溢油的适应性、使用时机、使用数量的合理性以及其他相关因素综合核定。

理赔事务中心应当严格审慎地核定溢油处理剂费用的合理性系数，合理性系数取值不为 1 时，应当在《理赔报告》中对调整原因及其依据作出详细说明。

### 3. 其他消耗材料费用

(1) 其他消耗材料费用系指在应急处置过程中，使用垃圾袋、铁锹、钩子、漏勺、绳子、稻草、临时储物容器、用于岸壁清洁的简易工具等等消耗品产生的费用。

(2) 其他消耗材料费用根据索赔人提供的证明材料和事发时的市场价格等因素合理核定。

### 4. 证明材料

索赔人应当提供相应的证据材料，证明消耗材料的名称、型号、使用时间、使用地点、使用条件、使用数量、使用效果、污染物回收情况等信息，包括：

(1) 消耗材料的各种台帐，包括库存情况记录簿、入库登记簿、出库登记簿和购置发票等材料，用以证明材料的购置、使用情况。

(2) 消耗材料的使用情况记录，包括调出仓库时间、运至事故

现场的时间和方式、投入使用时间、使用数量、回收数量以及工作效果等。对于吸油材料的回收数量，索赔人还应当提供污染物处置单位的接收证明。另外，消耗材料的使用情况还应当与航行日志、作业人员的工作记录等内容相互印证。

(3) 索赔人应当提供工作报告，以及文字、影像等资料，用以证明消耗材料的使用情况、使用效果，也可以提供专业评估机构对其工作内容和工作效率出具的评估报告等文件。

#### (六) 废弃物处置费用

废弃物处置费用系指在应急处置过程中，处置含油固体废弃物、油污水以及报废的船舶设备等产生的费用。运输废弃物产生的交通工具费用，参照船舶费用、车辆费用计算。

1. 废弃物的类型、数量、处理时间、处理地点和处置效果，根据索赔人提供的证据材料核实确定。

2. 废弃物的处置费用，根据有专业处置能力的废弃物处置单位开具的发票、收据和接受处置凭证等证据材料进行合理核定。

3. 索赔人通过回收污油获得的额外收益，应当用以抵扣已经发生的应急处置费用。污油的回收单价参照事发时的市场价格核定，污油的回收数量通过审核索赔人提供的证据材料核定。

#### 4. 证明材料

索赔人应当提供相应的证据材料，证明含油固体废弃物、油污水、报废的船舶设备等废弃物的类型、数量、处置方法、处理时间、处理地点、处置效果、污染物回收情况、废弃物处置单位的概况等信息，包括：

(1) 废弃物处置的日志，包括废弃物的类型、数量、处置方法、处理时间、处理地点、参与人员、使用设备的情况、回收情况等处置记录，用以证明废弃物的处置情况。



(2) 证明废弃物处置单位具有专业处置能力的相关文件材料。

(3) 索赔人应当提供工作报告，以及文字、影像等资料，用以证明废弃物的处置效果，也可以提供专业评估机构对其工作内容和工作效率出具的评估报告等文件。

#### 5. 合理性审核

理赔事务中心根据废弃物回收量、实际处置量和处置效果以及其他相关因素对废弃物处置费的合理性进行审核。

#### (七) 人员费用

人员费用系指在应急处置过程中，参加应急处置行动的人员费用。船舶日常配员不计入人员费用。

#### 1. 费用计算

(1) 人员费用的计算公式：

$$H = \sum_{i=1}^n (R_i \times T_i) \times (1 + A)$$

式中：

$H$ ——人员费用；

$R_i$ ——第  $i$  个人的作业费率；

$T_i$ ——第  $i$  个人的计费时间；

$A$ ——城市浮动费率。（详见人员费用费率表）

(2) 人员费的计费时间，自应急人员接到命令时起，至任务结束返回基地时止。如另有任务不需返回基地的，至任务结束时止。

人员费的计费时间以小时为单位，不足 1 小时的，按 1 小时计算。计费时间每人每日不超过 14 小时。

(3) 人员费的作业费率应当按照岗位分别核定。

根据岗位的不同，应急人员一般分为高级指挥人员、现场指挥人员、应急操作人员、普通作业人员、后勤保障人员、咨询专家、特种作业人员等。

高级指挥人员系指具备对船舶污染事故应急反应的宏观掌控能力，根据事故情形综合评估风险，及时做出应急响应决策，并有效组织实施的人员。

现场指挥人员系指根据指挥机构的决策，结合现场情况制定具体的应急处置方案，并组织应急操作人员实施应急操作的人员。

应急操作人员系指具备应急响应的基本知识和技能，使用专业应急设备和器材在现场实施应急处置作业的人员。

普通作业人员系指不需要经过专业培训、使用简单工具参与现场应急处置作业的人员。

后勤保障人员系指为应急处置作业从事物资采购、信息联络、食宿安排等事务性工作的办公人员。

咨询专家系指为船舶污染事故应急处置提供辅助指挥和决策咨询建议的人员，主要包括交通、海事、环保、水务、救助、打捞、消防、航运、石化、气象、海洋、渔业、医疗卫生、法律事务、信息保障、安全生产等的专家。

特种作业人员是指潜水员、无人机操作员、深潜设备操作员等应急处置工作所需的专业人员。

(4) 不同地区的人员费用应当按城市浮动费率核定。

各岗位作业人员费用应在其相应岗位基础费率核算基础上，根据应急作业所在城市的居民收入水平确定城市类别，按照相应类别的费率比例予以浮动核算。

**人员费用费率表**

序号	人员岗位	基础作业费率 (人民币元/小时)	城市浮动费率		
1	高级指挥人员	410	I类	20%	备注：按作业城市类别，中心核算时在基础作业费率核算基础上，按比例上浮。具体城市分类情况见附件1。
2	特种作业人员	410			
3	现场指挥人员	300	II类	10%	
4	应急操作人员	170			
5	普通作业人员	140	III类	0	
6	后勤保障人员	140			
7	咨询专家	830			

(5) 应急人员的岗位、数量、作业时间、城市类别等根据索赔人提供的证明材料和理赔事务中心核实的结果确定。

## 2. 证明材料

索赔人应当提交相应的证据材料，证明应急人员的姓名、工作内容、工作时间和工作效果，包括：

(1) 应急人员的名单、证书。索赔人应当提供应急人员的名单，并提供符合国家有关规定和技术标准的高级指挥人员、现场指挥人员、应急操作人员的证书或者培训证明等。

(2) 应急人员出勤表和工作情况记录。索赔人应当提供应急人员的出勤统计表和工作情况记录，用以证明参加作业的各类应急人员的工作内容、作业时间。人员出勤统计表和工作情况记录应当详细记录各类应急人员到达事故现场的时间，回收海面和岸滩上的残油、运送油污废弃物等工作的起止时间，各类应急人员对设备和物资的使用情况，应急处置工作的结束时间，以及作业效果等内容。

(3) 证明工作效果的文件。索赔人应当提供工作报告，以及文字、影像等资料，用以证明应急人员的工作内容、工作时间以及工作

效果。

#### （八）水下抽油费用

水下抽油费用系指在应急处置过程中，为防止或者减少油污损害，对船舶开展抽油作业所产生的费用。

水下抽油费用在参考市场价格的基础上，根据索赔人的作业成本核定。索赔人应当提供相应证据材料，证明水下抽油作业的船舶、人员、设备、物资出动情况，船舶权属情况、作业时间、作业地点、作业内容、作业效果，具体包括：

（1）相关证书：水下作业相关资质证书、特种作业人员资质证书、船舶检验证书等；

（2）证明抽油作业的具体文件资料：水下抽油作业合同、抽油作业方案、工作报告、完工报告以及文字、影像等资料，用以证明抽油作业的工作内容、工作时间以及工作效果；

（3）水下抽油涉及的船舶、人员、设备、物资出动情况的证明材料参考本节第（一）项、第（四）项、第（五）项、第（七）项中的相关规定。

#### （九）第三方监视监测费用

第三方监视监测费用系指在应急处置过程中，根据船舶污染事故应急指挥机构指令委托第三方实施各种监视监测活动而产生的费用。

1. 索赔人应当提供相应的证明材料，证明监视监测的时间、方式、结果和费用明细，理赔事务中心根据索赔人提供的证据材料核实确定。

2. 对溢油实施监视的，索赔人需提供监视时间、区域范围、监视频次、动用的人员、设备明细、工作记录和费用清单、发票等材料。

采用船舶监视的，需提供船名、航行日志、监视方法、监视结果等；采用飞机监视的，需提供飞机的型号、飞行时间、飞行范围和监视结果等；船舶费用、飞机费用按照本节第一项“船舶费用”和第二

项“飞机费用”核定，不重复计算。

利用卫星遥感监视的，需提供卫星图片供应方名称、卫星图片的类型、规格、数量、时段、卫星图片的分析人员、使用设备、工作时间、分析报告以及费用明细、发票等材料。

采用溢油数学模型预测溢油漂移轨迹的，需提供模拟的数量、预测结果报告以及费用明细、发票等材料。

3. 对溢油实施取样化验、水质监测的，索赔人应当提供监测的类别、时间、布点、频率、监测方法、各类监测样本数量、监测报告以及费用明细、发票等材料。

#### （十）野生动物保护费

野生动物保护费系指在应急处置过程中，为防止油污对野生动物造成危害而实施的预防措施，或者对已被污染的野生动物进行清洗或者救助行动所产生的费用。

1. 索赔人采取的措施应当是相关政府主管部门组织采取的或者认可的。

2. 索赔人提供的资质和以往的工作业绩，应当能够证明索赔人具有从事该项工作的资格和能力。

3. 索赔人使用围油栏或者其他专业设备，防止溢油向野生动物栖息地漂移的，应当提供相关行动已经实际采取的证明材料，具体费用的核定参照本节第四项“专业设备费用”的规定执行。

4. 索赔人因清洗受污染的野生动物而产生的费用，应当提供相关证明材料，包括所使用清洗设备的清单、清洗费用明细单等。

5. 为减少溢油对野生动物的污染，索赔人将具有油污风险的动物捕捉并撤离原来环境而产生的费用，根据实际发生的费用核定。索赔人应当提供相关证明材料。

6. 为评估野生动物应急行动的效果，索赔人应当对应急行动的

全部过程保持记录，包括投入的人力及非人力应急资源、应急行动各个阶段的决策过程等，并提供上述记录的书面材料，也可以提供由专业评估机构对其工作内容和工作效率所出具的评估报告等文件。

7. 理赔事务中心根据野生动物保护工作的内容和实际效果以及其他相关因素对野生动物保护费的合理性进行审核。

#### （十一）后勤保障费

后勤保障费系指在应急处置过程中，因餐饮、住宿、通讯、交通、安全防护、医疗等事项产生的费用。

理赔事务中心根据索赔人提供的费用明细、费用发票等证据材料，并参照事发时当地的物价水平，本着合理的原则核定。

#### （十二）其他直接相关项目费用

其他直接相关项目费用系指为防止或者减少船舶油污损害，执行船舶污染事故应急指挥机构的指令而发生的不能涵盖在本节第（一）项至第（十一）项中的费用。

理赔事务中心根据索赔人提供的费用明细、费用发票等证据材料，本着合理的原则核定。

## **第三章 控制或清除污染措施费用理赔分则**

### **一、适用范围**

本分则适用于控制或清除污染措施费用的理赔。

控制或清除污染措施费用系指单位和个人在应急指挥机构指令之外，为了防止或者减少船舶油污损害，采取合理的预防、控制或者清除污染措施所产生的费用。

### **二、主要审核内容和费用核定**

控制或清除污染措施费用的主要审核内容和核定方法参考本导则第二章“应急处置费用理赔分则”中第三节“应急处置费用的核定”的规定执行。

## **第四章 渔业、旅游业等直接经济损失理赔分则**

### **一、适用范围**

本分则适用于对渔业、旅游业等直接经济损失的理赔。

渔业、旅游业等直接经济损失系指单位或者个人遭受的、与船舶油污事故有直接因果关系的财产价值的实际损失。基金予以赔偿或者补偿的渔业、旅游业等直接经济损失主要包括生产生活设施、设备等财产的损失，水产等财产的实际价值减少，以及其他行业直接经济损失。

### **二、生产生活设施、设备等财产损失费用的理赔**

生产生活设施、设备等财产损失费用系指因船舶泄漏油类污染渔业、旅游业等单位 and 个人的生产生活设施、设备等财产，而产生的清洁、维修或者更换费用。

#### **（一）主要审核内容**

1. 根据索赔人提供的生产生活设施、设备等受损财产所有权情况、品名、规格、数量、购置时间、地点和供应商、购置金额、发票、污染照片等信息，对受损财产价值进行调查核实。
2. 根据索赔人提供的财产损失过程和证明材料，结合现场调查，评估财产受损程度，并判断索赔人采取的清洁、维修或者更换措施是否合理。
3. 对索赔人提出的实际已经发生的财产清洁、上漆、维修所动用的人力物力、维修地点和维修单位或者个人产生的费用进行调查核实。
4. 对索赔人提出的为避免或者减少财产损失采取的补救措施的必要性和合理性进行判定和核实。
5. 对申请赔偿或者补偿金额的合理性进行审核。

#### **（二）费用核定**

1. 财产损失费用计算公式：



$$(1) E = \sum^n (C_i + F_i)$$

式中：

$E$ ——财产损失费用；

$C_i$ ——第  $i$  种财产清洗费；

$F_i$ ——第  $i$  种财产修理费。

$$(2) E = \sum_{i=1}^n R_i \times \left( 1 - \frac{\sum_{i=1}^n Y_i}{\sum_{i=1}^n Y_i'} \right)$$

式中：

$E$ ——财产损失费用；

$R_i$ ——第  $i$  种财产的更换费用；

$Y_i$ ——第  $i$  种财产的实际使用年限；

$Y_i'$ ——第  $i$  种财产的预期使用年限。

根据公式（1）和公式（2）计算的财产损失，两者取其低。

2. 对财产的清洗和修理费用支出合理的部分，予以认定。

3. 只有当受损财产达到不可能清洗或修理的程度，或者清洁修理的成本高于更换费用时，才可按照更换费用核定。

4. 根据原购买发票或者其他证明材料，结合使用情况和购置时间等核实财产的价值，并应扣除折旧费。索赔人不能提供原购买发票的，可根据事发时财产的市场价格和购置时间进行推定或者按照财产的实际使用年限占预期使用年限的比例作以新换旧的扣除。

### 三、水产等养殖业损失费用的理赔

水产等养殖业损失费用系指从事养殖业的单位和个人因船舶泄漏油类，导致其水产死亡、品质下降而造成的水产实际价值的减少。

#### （一）主要审核内容

##### 1. 养殖行为的合法性

合法的水产养殖者，可以就其因船舶油污事故导致的养殖水产

的实际价值损失向基金申请赔偿或者补偿。

未经相关行政主管部门许可,船舶油污受害人从事海上养殖,其因船舶油污事故导致的养殖水产品的实际价值损失,基金不予赔偿或者补偿;但其清洗、修复、更换养殖设施的合理费用,可以向基金申请赔偿或者补偿。

## 2. 受船舶油污事故影响的时间和区域

根据船舶污染事故应急指挥机构的监视监测数据和船舶油污事故的实际情况,例如溢油量、溢油的类型和风化状况、溢油在海上漂移时间等,结合索赔人提供的证据和实地调查情况等,确定船舶油污事故对水产养殖生产的实际影响时间和区域。

3. 养殖作业类型根据索赔人所提交的渔业水域滩涂养殖使用证等证明文件上的信息,确认索赔人养殖作业类型,主要包括:

(1) 采用网箱养殖方式的,索赔人应当证明网箱养殖地点、投苗量、养殖品种、网箱数量、放养时间、养殖水产生长情况等,并提供网箱等设备、水产被污染情况的照片。

(2) 采用池塘养殖方式(包括苗种繁育方式)的,索赔人应当证明池塘养殖(苗种繁育)的地点、取水口位置、取排水周期、自净设备、投苗量(亲本数量)、养殖品种(繁育品种)、池塘数量(育苗池体积)、放养(繁育)时间、养殖(繁育)生物生长情况,并提供池塘(育苗)养殖设备、水产被污染情况的照片,以及当地泵站的泵水记录等其他证据材料。

(3) 采用滩涂养殖方式的,索赔人应当证明滩涂养殖的地点、底播面积、底播品种、底播密度、养殖水产生长情况等,并提供底播养殖设备、水产被污染情况的照片。

(4) 采用吊养养殖方式的,索赔人应当证明吊养地点、吊养投苗量、吊养时间、吊养物生长情况、吊养物自净情况、吊养物污染情

况、吊养物口感变化情况等，并提供吊养设备、吊养物被污染情况的照片。

4. 受污染的水产的数量。船舶油污事故发生后，受污染的水产等财产的数量按照索赔人提供的证明材料，经过现场调查后，结合当地政府部门的相关统计数据和信息进行核定。在无法核定实际损失时，单位面积平均产量按照当地政府部门提供的该区域同品种、同规格的受污染的水产前三年的单位面积平均产量来核定。

#### 5. 水产污染前的正常价值和污染后的现存价值

根据船舶油污事故发生时受污染的水产的实际规格，参照当地政府主管部门提供的同品种、同规格的水产的销售价格估算其污染前的正常价值；当地政府主管部门不能提供的，可以参照当地的市场均价确定。

船舶油污事故发生后，受损水产等财产的现存价值按照索赔人提供的销售记录、售货单、营业帐目、污染照片等证明材料核定。

索赔人委托渔业污染事故调查鉴定专业技术单位，根据有关规定和标准，对养殖业损失进行评估并出具的评估报告，可以作为基金理赔的证据。

#### 6. 水产实际成本或平均利润及平均利润率

索赔人应提供每种水产品的实际养殖成本，包括苗种购买成本费用、饵料费用、人工费用及其他合理的养殖成本。索赔人如无法提供水产品的养殖成本的，可提供污染事故发生当年或前一年每种水产品的平均市场价、平均利润及平均利润率。调查人员也可以从渔业主管部门以及相关行业协会或其官方网站获取水产品的平均市场价、平均利润及平均利润率。

### （二）费用核定

水产等养殖损失费用的计算公式：

$$1. D = \sum^n (d1_i - d2_i)$$

式中：

$D$ ——因船舶油污事故导致水产养殖损失的费用；

$d1_i$ ——船舶油污事故发生前第  $i$  种水产品的正常价值；

$d2_i$ ——船舶油污事故发生后第  $i$  种水产品的现存价值。

$$2. D = \sum_{i=1}^n N_i \left[ \frac{P_i}{(1+R_i)} \right]$$

式中：

$D$ ——因船舶油污事故导致第  $i$  种水产养殖损失的费用；

$N_i$ ——因船舶油污事故导致第  $i$  种水产养殖损失数量；

$P_i$ ——船舶油污事故发生当年或前一年第  $i$  种水产平均市场价；

$R_i$ ——船舶油污事故发生当年或前一年第  $i$  种水产平均利润率。

$$3. D = \sum_{i=1}^n (M_i + P_i + E_i + Q_i)$$

式中：

$D$ ——因船舶油污事故导致第  $i$  种水产养殖损失的费用；

$M_i$ ——因船舶油污事故导致第  $i$  种水产苗种成本损失；

$P_i$ ——第  $i$  种水产从苗种养至船舶油污事故发生时所花费的人工费用；

$E_i$ ——第  $i$  种水产从苗种养至船舶油污事故发生时所花费的饵料费用；

$Q_i$ ——第  $i$  种水产从苗种养至船舶油污事故发生时所花费的其他费用。

理赔事务中心可采取以上一种计算方法，也可以综合运用以上三种方法核定水产养殖损失。

#### 四、其他行业直接经济损失的理赔

其他行业直接经济损失系指未包括在本章第二节“生产生活设施、设备等财产的损失费用理赔”和第三节“水产等财产的实际价

值减少费用理赔”中的其他行业的单位或个人遭受的、与船舶油污事故有必然的直接因果关系的财产价值的实际损失。

其他行业直接经济损失的理赔，根据索赔人所遭受损失的实际情况和提供的相关证据材料进行核定，主要审核内容和费用核定方法参考本章第二节和第三节的相关规定执行。

## **第五章 恢复海洋生态和天然渔业资源措施费用理赔分则**

### **一、适用范围**

本分则适用于恢复海洋生态和天然渔业资源措施费用的理赔。

恢复海洋生态和天然渔业资源措施费用系指为了加快受船舶溢油污染的海洋生态环境和天然渔业资源的修复进程，减少或者减轻污染损失，相关政府主管部门已实际采取的成熟、有效的生态修复措施而发生的合理费用，包括合理的监测、评估和研究费用。

基金予以赔偿或者补偿的上述费用主要包括海洋生态环境恢复措施费用和天然渔业资源恢复措施费用。

### **二、海洋生态环境恢复措施费用理赔**

海洋生态环境恢复措施费用系指为加快受到船舶溢油污染的海域及相关生态环境的恢复，采用成熟的生态修复措施，已实际产生的费用。

#### **（一）主要审核内容**

1. 索赔人采取的生态修复措施应当是相关政府主管部门组织采取的。
2. 索赔人提供的资质和以往的工作业绩，能够证明索赔人具有从事该项工作的资格和能力。
3. 索赔人提供的“海洋溢油生态损害评估报告”中对船舶溢油污染造成的损害的评估恰当，提出的生态修复措施在技术上可行。
4. 索赔人采取的生态修复措施应当能加快自然恢复的速度。
5. 索赔人采用的生态修复措施对自然生态的不利影响较少。
6. 索赔人采取生态修复措施所需的费用要低于自然恢复期内的生态环境损失。
7. 索赔人采用的生态修复措施有效，有证据表明生态环境的恢复水平已经达到了索赔人提交的“海洋溢油生态损害评估报告”中预期

的修复效果。

8. 对索赔人提供的“海洋溢油生态损害评估报告”中船舶溢油污染损害评估的真实性、修复措施的可行性、预期效果的有效性、费用的合理性进行审核。

9. 开展现场考察，对生态修复措施的有效性进行评估。必要时，可委托有评估经验的评估单位对生态修复效果进行后评估。

## （二）费用核定

1. 海洋生态环境恢复措施费用主要包括采用成熟的生态修复措施而实际产生的费用，以及合理的监测、评估和研究费用。

2. 海洋生态环境恢复措施与天然渔业资源恢复措施具有重复实施的，费用不再重复计算。

3. 理赔事务中心根据生态修复措施的实施效果等相关因素对海洋生态环境恢复措施费用的合理性进行审核。

## 三、天然渔业资源恢复措施费用理赔

天然渔业资源恢复措施费用系指为修复天然渔业资源采取增殖放流、栖息地修复等措施产生的合理费用。

### （一）主要审核内容

1. 索赔人采取的修复措施应当是相关政府主管部门组织采取的。

2. 承担渔业污染事故调查鉴定的单位，应具备开展渔业污染事故调查鉴定条件、能力和经验，并提供相应的执业能力证明（具备两名及以上持《渔业污染事故调查鉴定培训合格证书》人员）。

3. 天然渔业资源修复措施的地理位置应当与船舶油污损害发生地相符。

4. 采取增殖放流措施的，增殖放流的物种应当与遭受油污损害的物种基本一致，并仅限于经济物种。无法人工繁育遭受油污损害的物种，增殖放流的物种应当在环境恢复上的功能与遭受油污损害的物种

相近。

5. 采取天然渔业资源修复措施应当遵守国家农业管理部门关于水生生物增殖放流、栖息地修复等渔业资源恢复措施方面的相关规定。

6. 天然渔业资源修复措施不会对其他自然资源或者经济资源造成不良后果。

7. 天然渔业资源修复措施的投入力度应当与遭受的损害程度相匹配，天然渔业资源修复措施的费用应当低于自然恢复期内的渔业资源损害。

8. 对索赔人提供的“天然渔业资源损失评估报告”中溢油污染损害评估的真实性、天然渔业资源修复措施的可行性、预期效果的有效性、费用的合理性进行审核。

9. 开展现场调研，对天然渔业资源修复措施的有效性进行评估。必要时，可委托渔业资源研究单位对天然渔业资源修复措施的效果进行后评估。

## （二）费用核定

1. 天然渔业资源修复措施费用主要包括各种实际采取的天然渔业资源修复措施发生的费用，以及合理的监测、评估和研究费用；

其中，采用增殖放流作为天然渔业资源修复措施时，其费用的计算公式如下：

$$C = \sum_{i=1}^n C_i = \sum_{i=1}^n (a_i \times t_i \times b_i + d_i)$$

式中：

$C$ ——增殖放流费用；

$C_i$ ——第  $i$  种物种的增殖放流费用；

$a_i$ ——第  $i$  种物种的资源损失量；

$t_i$ ——第  $i$  种物种的放流率（指成体、幼体、仔稚鱼和鱼卵的损失量折算成放流幼苗的比例）；



$b_i$ ——第  $i$  种物种的幼苗单价；

$d_i$ ——第  $i$  种物种的放流费用（人工费、运输费及管理费等）。

2. 放流物种的购置价格应当具有合理性，不得高于有资质的生产单位的市场售价。为进行修复性措施而产生的费用和支出不得高于市场价格以及执行修复措施的单位费用标准。

3. 根据天然渔业资源修复措施的实施效果等相关因素对天然渔业资源修复措施费用的合理性进行审核。

附件： 44 个沿海港口城市分类及浮动费率系数表

序号	城市	城市浮动分类	城市浮动费率系数
1	上海	I 类	上浮 20%
2	宁波		
3	广州		
4	深圳		
5	嘉兴		
6	舟山		
7	温州		
8	台州		
9	厦门		
10	青岛		
11	虎门		
12	珠海		
13	中山		
14	泉州		
15	威海		
16	烟台		
17	福州		
18	大连		
19	天津		
20	盐城	II 类	上浮 10%
21	惠州		
22	唐山		
23	莆田		
24	营口		
25	海口		
26	漳州		
27	江门		
28	秦皇岛	III 类	基准
29	防城		
30	黄骅		
31	北海		
32	钦州		
33	日照		
34	宁德		
35	连云港		
36	锦州		
37	八所（东方市）		
38	洋浦（儋州市）		
39	丹东		
40	阳江		
41	汕头		
42	湛江		
43	茂名		
44	汕尾		

