



责任限额为：不超过 5000 总吨的船舶为 451 万 SDR；超过 5000 总吨，每增加一总吨，增加 631SDR，但责任限额在任何情况下都以 8977 万 SDR 为限，可以推算出船舶吨位在超过 140, 118 总吨后达到限额 8977 万 SDR。

第二层：1992 年基金

1992 年基金公约同样适用于 CLC 公约下的污染损害，对应的 1992 年基金是由石油货主摊款成立的基金，设立初衷之一是保障油污受害人得到更充分赔偿。1992 年基金公约补偿在 CLC 责任限额之上的责任部分，但以 2.03 亿 SDR 为限。具体是由 IOPC Funds 负责国际油污赔偿基金的管理和船舶油污事故的理赔工作。

第三层：补充基金

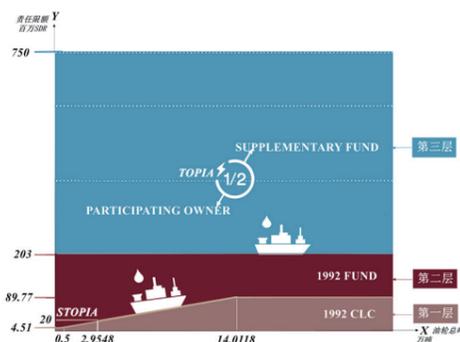
虽然 1992 年 CLC 和 1992 年基金大幅提高了油污受害人的赔偿限额，但在特别重大的油污事故中，可能仍然难以保证油污受害人得到充分的赔偿，特别是 ERIKA 轮污染事故后更引起关注。2003 年 IMO 外交会议上通过了《1992 年基金公约》2003 年补偿议定书，并于 2005 年生效，所对应的补充基金同样是由石油货主摊款成立的基金，因此加入 2003 年议定书意味着石油货主承担更大的摊款责任。补充基金主要补偿油污受害人超过 1992 年基金公约之上的责任部分，以 7.5 亿 SDR 为限。据从 IOPC FUND 了解，截止于 2020 年 1 月 1 日，目前尚无适用补充基金赔偿的油污事故。

四、STOPIA 和 TOPIA 协议扮演的角色

前述提及 STOPIA 协议和 TOPIA 协议为嵌套于三层油轮污染损害赔偿的机制，油污损害赔偿机制示意图如下所示：

在适用于 STOPIA 协议的污染事故中，船东的 CLC 责任限额间接地从 451 万 SDR 起跳变成 2000 万 SDR，但需注意仅适用于不足 29,548 总

吨的小型油轮。在适用 TOPIA 协议的污染事故中，船东应当承担的赔偿责任除 CLC 责任限额外，还包括向补充基金补偿一半金额。举例说明：如不足 29,548 总吨的小型油轮在属于《1992 年民事责任公约》和《1992 年基金公约》以及 2003 年议定书缔约国的某国产生非常严重的油污损害，则存在同时适用 STOPIA 和 TOPIA 协议的可能性，船东的 CLC 责任限额为 2000 万 SDR，1992 年基金赔偿 1.83 亿 SDR（即 2.03 亿与 2000 万差额），超出 2.03 亿的部分则由船东和补充基金各自均摊。



五、两份协议是否适用在中国水域的油污事故

鉴于我国仅仅是 1992 年 CLC 公约缔约国，并未加入《1992 年基金公约》以及《1992 年基金公约》2003 年议定书（仅中国香港地区适用《1992 年基金公约》）。因此，除中国香港地区有适用 STOPIA 协议的可能性外，在中国境内其他地区如发生油轮污染事故，目前无法从 IOPC FUND 获得超过 1992 年 CLC 责任限额以外的赔偿，即第二层 1992 年基金和第三层补充基金。同时，意味着也因此失去适用 STOPIA 和 TOPIA 协议的可能性。

防 损 通 讯

Loss Prevention Bulletin

中国船东互保协会防损部编



凛冬将至，关注航安！

风险提示

作者：防损部王勇、理赔一部赵芦印

摘要

通常，从每年的 11 月份开始直至来年的 3 月份，是北半球寒冷而漫长的冬季。北半球的冬季大多受冷高压的影响，寒冷干燥多寒潮天气，且气候多变，海况恶劣。海上大风浪、蒸汽雾和浮冰都对船舶的航行安全带来非常不利的影响，是船舶搁浅碰撞等事故的高发期。船舶在大风浪天气航行，货物移动和受损的事故也比较多发。同时，恶劣的天气也易造成严重的人员伤亡事故。

一、船舶冬季事故大数据分析

■ IMO GISIS Data

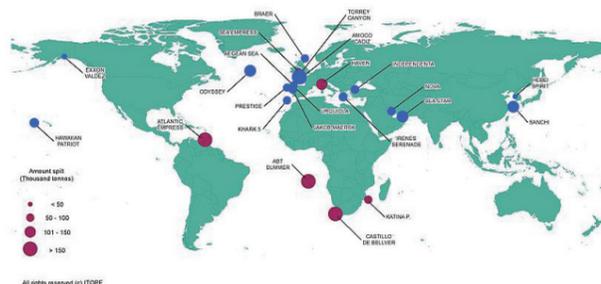
将 IMO 在 GISIS 上公布的数据进行分类, 从 2010 年到 2019 年过去 10 年间, 发生比较严重的海事事故共计 2135 起, 其中在历年的 11 月份到来年的 3 月份, 共计发生了 1008 起, 占比接近 50%, 而且这些案件大部分发生在北半球。由此可见, 冬季船舶发生重大海事事故的比例更高。

■ INTERCARGO Casualty Report

INTERCARGO 在 2020 年 5 月份发布了全球干散货船事故报告, 报告统计了在过去十年间全损船舶的详细信息, 在对这些数据进行分类中发现, 在所有的 39 起船舶全损事故中, 每年的 11 月份到来年的 3 月份期间发生全损船舶的数量为 17 起, 明显高于其他时期, 占比约为 44%。

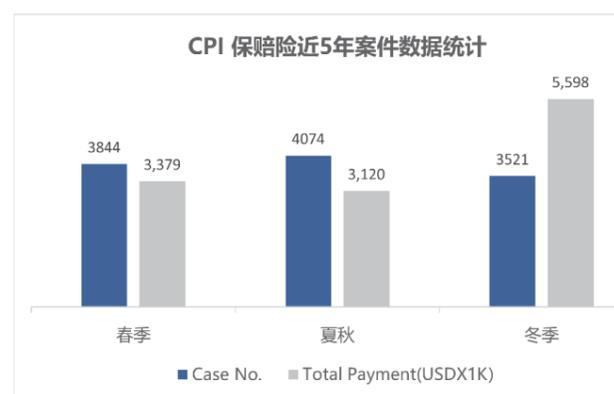
■ ITOPF Major Spills

ITOPF 官网公布的历年来 23 起全球重大的船舶污染事故, 其中不乏为公众所熟知的威望号、埃克森·瓦尔迪兹号、阿默兹·卡迪兹以及桑吉轮事故。在这 23 起灾难性的溢油事故中, 其中 16 起事故都是发生在冬季。



■ CPI P&I Cases

在对协会近五年来同期(从每年的 11 月份到来年 3 月份)案件数据进行分类比较, 案件的发生数量在冬季和其他时间相比变化不大, 甚至略有减少。但在案件的赔付金额上却远远大



于其他时段, 进而对案件的类型进行细化得出, 冬季船舶的碰撞案和人员伤亡案件的赔付明显高于其他时间。可见, 船舶在冬季期间易发生较为恶劣的海事事故。

二、船舶冬季航行可能遭遇的风险

- 海面上的渔船、帆船等小物标容易被风浪所淹没, 视觉瞭望和雷达瞭望都可能很难及早发现物标, 增加了航行风险。
- 高空冷空气下沉与暖湿海面接触的影响, 近岸水域甚至洋面容易形成蒸汽雾, 影响海面能见度。
- 船舶在大风浪中航行, 船舶的舵效变差, 螺旋桨可能打空, 还可能诱发船舶机械故障和船体结构失常, 如雷达和通讯设备、裸露在外的消防救生设备等。
- 在较低气温的天气里, 船舶驾驶人员的注意力会下降, 对周围环境的判断力会降低, 往往会导致严重的碰撞和搁浅事故。
- 如果遭遇冰区, 船体和车、舵、锚都有受损的可能。
- 货物积载和绑扎不当, 在大风浪天气极易造成货物移动, 轻则造成货损, 重则造成船体结构受损甚至导致船舶倾覆。
- 冬季寒冷影响船舶货物作业的效率, 导致船舶运营成本增加。此外, 液体货物在极低的温度下货损货差的风险也会增加。
- 冬季风干物燥, 船舶取暖使火灾的隐患增加, 且火易借风势迅速蔓延, 不易扑灭。
- 天气寒冷, 船员容易冻伤; 穿着厚重, 行动易受限。例如, 装卸工人因甲板湿滑易摔倒甚至跌落货舱、引航员在登轮时落水。
- 冬季适逢新年和春节两大节日, 再加之新冠疫情影响, 继续留船工作的船员的心理健康问题也不容忽视。

三、冬季船舶安全航行建议

- 基于上述数据统计和风险分析, 我们提醒会员船舶在冬季航行期间主要从船、货、人三个方面做好风险防范工作。
- ◆ 船长应指派专人及时接收天气预报, 对气导的信息进行核对, 制定安全可靠的航行计划。
 - ◆ 增加驾驶台值班瞭望的力度, 及早发现来船, 船舶避让早、大、宽、清。
 - ◆ 对驾驶台助航仪器包括天线设备勤于检查, 定期维护保养, 保证所有设备处于良好工作状态。

- ◆ 遭遇雨雪和甲板上浪时, 雷达应处于一直开启状态, 严防雷达天线被冻。
- ◆ 大风浪中选择适当的方式操纵船舶, 尽量减少船舶正顶或正顺航行, 减少船体受损或尾淹。
- ◆ 货舱舱盖和道门应关闭上紧, 防止甲板上浪进入货舱造成货损。
- ◆ 船舶应对码头货物绑扎进行把关, 在大风浪天气应适时对货物进行加固。
- ◆ 人员外出甲板工作应有序组织, 相互照应, 无特殊情况, 大风浪天气船长应禁止人员出生活区。
- ◆ 公司和船长应及时了解船员情绪变化, 多组织船上文体体育活动, 增加团队的凝聚力, 帮助船员排解压力。

案例解析

一起典型钢材货损仲裁案件的处理探讨

作者: 理赔二部 严莉芳

近期, 在我们与会员公司的共同努力下, 取得了一起涉及“ICA”下会员船东对租船人货损赔偿责任分摊的仲裁胜诉。香港仲裁庭认为货损全部由装船前货物状况及货物操作所致, 租船人对此承担全责, 并判定租船人补偿船东支付给货方的赔款以及船方抗辩与和解所产生的法律费用 15 万多美元, 承担仲裁庭费用约 1.36 万英镑, 并补偿船东所遭受的利息损失和补偿船东为仲裁裁决所产生的法律费用, 会员正敦促租船人履行仲裁裁决下的义务, 已通过律师向租船人送达法定赔偿书。

一、案件背景介绍

2014 年 10 月, 会员船东将船舶航次期租给租船人, 船舶于当月 27 日抵达第一装港张家港装钢材。租船人与协会分别委请检验师进行起租检验与钢材装前检验。起租检验报告认为船舶状况正常。钢材装前检验报告表明除三舱以外的货舱清洁干燥、状况良好, 适合装货。此前, 船舶自 2014 年 10 月 15 日至 26 日在龙山船厂进行特检, 船级社检验记录记载船舶舱盖冲水试验合格、舱盖水密。船长在 10 月 25 日发给船东的邮件中写明船员进行了扫舱清洁。

2014 年 11 月, 船舶在上海港装载 286 捆无缝钢管(涉案货物)于三舱, 卸货港为土耳其 Mersin 港, 再经陆路运输至目的地。大副收据对于涉案货物状况的批注如下:

- 1) 所有货物露天积载;
- 2) 大多数货物端部锈蚀及

轻微划伤。

2014 年 12 月, 船舶抵达卸港靠泊卸货。陆路运输承运人的检验师“LINK”在此期间登轮检验, 检验报告显示卸货前后货物受湿、部分绑扎带丢失、部分钢管受损。卸货港事实记录表明在卸货过程中遭遇雨和大雨天气。2015 年 1 月, LINK 检验师在涉案货物装上卡车续运进行检验, 注意到部分捆绑带破损, 一些钢管有物理损伤。

2015 年 4 月, 协会检验师 Zangana 与货方检验师 DPS 在收货人仓库对货物进行联合检验, Zangana 认为锈损属于正常。DPS 提取样品送实验室分析以确定货物是否遭受海水侵蚀。实验室分析认为锈损由钙盐造成, 不能确定是海水污染。DPS 确定货损金额为 USD354,722.80, 因对于大副收据及保函情况不



知，其根据清洁提单认为货损系海运过程中受到氯离子污染。

2015年12月，会员收到货方代位保险人Sompo的索赔。Sompo索赔约37万5千美金和其他费用。

2017年3月，Sompo在新加坡扣押了该船舶。协会随后出具担保放船。

2018年7月，会员最终与Sompo以USD118,000和解。随后会员向租船人提出赔偿要求，并给出50%的“sealed offer”，无果，遂根据租约提起仲裁，仲裁适用2017年伦敦海事仲裁员协会规则。

二、案件的主要争议

1. 船东给租船人的通知是否超过时效？

租船人主张船东2015年12月18日的邮件使用了“WP”（Without Prejudice），属于在协商过程中的特权文件，不能作为证据使用。仲裁庭认定尽管邮件以“WP”开始，但邮件的内容明显不是“WP”，该邮件可作为证据使用，船东的通知没有超过“ICA”下的2年时效。

2. 三号货舱状况

根据双方举证情况，特别是船舶于2014年10月在舟山龙山船厂进行特检期间，所进行冲水测试表明舱盖水密；随后在张家港进行钢材装前检验的报告表明其余货舱及舱口舱盖状况良好；船舶在整个航程过程中污水井记录为零；紧接下一航次装前检验报告显示所有货舱清洁、干燥，没有残余物，适合装货。基于上述客观事实，仲裁庭认为三号货舱清洁、干燥、状况良好，适合装运涉案货物。

3. 货损原因

仲裁庭采纳了船东委请专家的意见，认为货物锈蚀原因是其装船前表面涂层受损、涂层一旦受损，无法阻止进一步锈蚀的发生，露天堆积以及采用卡车陆运，使得货物受到空气中污染物的影响，锈蚀发生在货物装卸过程中，与船舶适航性无关，船方没有过错。仲裁庭认为货物的物理损坏系在装卸过程中，对此承租人负责。

4. Inter-Club Agreement（“ICA”）责任比例

仲裁庭认为货损并非由船舶不适航或船东任何过错造成，货损系装卸、积载、绑扎、储藏或其他货物操作造成，适用ICA的第8(b)条款，由租船人承担100%责任。

5. 船东的和解金额是否合理及抗辩费用的认定

仲裁庭认定船东有关货损索赔的和解金额合理，支持了船东因抗辩及解决货损纠纷所发生的法律费用的64%。

6. 保函

租船人主张其并非是保函的一方。仲裁庭认为租船人明显是作为向船东承担义务的一方签署了该保函。但保函与租约属于独立的合同，保函下主体不同，且保函下争议不在本仲裁庭审理范围。



☆ 提示建议

1. 会员作为承运人应谨慎、如实和正确的批注提单。尽管凭租船人与发货人的保函签发清洁提单为一些会员船东接受，但凭保函签发清洁提单构成协会保险条款的除外责任。根据协会保险条款，提单上载有会员或入会船长已知不正确的货物描述或任何有欺诈性、不真实的描述，由此产生的任何责任、开支或费用，协会不负赔偿责任。

2. 钢材装前检验作为所有保赔协会防范货损货差的重要举措之一，既可以有效确定钢材货物的装前状况，又可以凭借检验师的知识和经验，协助船长和大副进行有效批注，检验费用一般由协会与会员各承担一半。如果涉案货物未进行钢材装前检验，双方对货物装前状况存在严重分歧，将为租船人拒绝承担责任提供机会。

3. 会员船东凭保函向租船人追索并非如保函出具人当初所承诺的那样容易，本案中租船人以各种理由推脱责任，包括：

- 1) 否认其是出具保函的一方；
- 2) 否认货物装前不良状况；
- 3) 否认船东通知的有效性；
- 4) 主张船东未合理处理货损索赔；
- 5) 否认船舶适航货舱适货；
- 6) 否认货损系装前状况导致；
- 7) 主张船东有义务为租船人安排保险使租船人享受保赔协会利益；
- 8) 主张上一航次货物残余物及货舱石灰水涂层造成货损。

4. 即使会员赢得仲裁庭的支持，但仲裁庭很少会支持其全部法律费用。

5. 最后，胜诉的仲裁裁决是否得到履行，还取决于租船人是否有商业信誉及良好的财务状况。如果租船人资信情况较差，将极大地影响胜诉结果的执行。建议会员在选择商业伙伴时，留意相关风险。



船舶误入沿海养殖区的风险探讨

作者：船舶险部 刘家乐

摘要

协会每年都会处理相当数量船舶误入养殖区的案件。养殖户不仅会向船东提出高额索赔，有时还会要求船东出具高额现金担保，甚至某些激进的养殖户会通过滞留船舶的方式逼迫船东现场结案。此类事故发生后，海事部门通常会对事故船舶进行详细的调查取证。船舶受和解或担保谈判及海事部门调查程序的影响，还会面临船期损失的风险。鉴于此，本文从下述可能涉及到船舶触碰养殖区的各项事宜进行分析，以期让会员对此类案件有一个更明确的认识，减少由于此类案件给会员造成的损失。

一、养殖区的法律性质

我国财政部与国家海洋局于1993年联合发布了《国家海域使用管理暂行规定》（2008年公布废止），初步确立了海域使用证和海域使用金制度。随后，我国于2002年制定《海域使用管理法》，该法参照土地使用管理的经验以海域使用权制度为核心，确立了海域使用总体规划、海域有偿使用、海域使用证等海域使用管理制度。2007年，我国《物权法》确认了海域使用权，明确了它的用益物权地位。同时，我国对水产养殖海域实行“养殖证”制度。养殖户除取得海域使用权证书外，还需要申请并取得养殖证。只有双证齐全的养殖区，从法律意义上才属于合法养殖，其相应的权益才应受到法律保护。

二、法律依据及裁判实践

船舶对养殖区造成的损坏，从客观上属于触碰海上浮动设施，应当列入船舶侵权的法律范畴，根据《最高人民法院关于审理船舶碰撞纠纷案件若干问题的规定》中第三条规定：“因船舶碰撞导致船舶触碰引起的侵权纠纷，依照海商法第八章的规定确定碰撞船舶的责任。非因船舶碰撞导致船舶触碰引起的侵权纠纷，依照民法通则的规定确定触碰船舶的赔偿责任，但不影响海商法第八章之外其他规定的适用。”但纵观《海商法》全篇并未对船舶触碰导致的侵权做出相应的规定，因此船舶损害养殖区应当定性为一般意义上的侵权行为。

2002年10月10日，山东省高级人民法院民事审判第四庭发布了《山东高院庭务会纪要（二）关于船舶进入养殖区导致损害赔偿的责任认定》，该《纪要》指出，船舶进入养殖区导致损害赔偿案件应根据双方是否存在过错来判定责任比例。而船舶与养殖户双方的法定义务与合理注意义务，应基于《中华人民共和国民法通则》、《中华人民共和国渔业法》、《海上交通安全法》、《中华人民共和国水上水下施工作业通航安全管理规定》进行判定。如果养殖方在船舶进入养殖区时存在过失，则应相应地减轻船东的责任。

2017年6月16日，最高人民法院民四庭的王淑梅副庭长在《在全国海事审判实务座谈会上的总结讲话》中谈及海事审判实践中关于海上养殖的有关法律适用的问题时指出：被侵权人经营的养殖场所及设施受到损害，可以请求侵权人赔偿其由

此造成的养殖设施损失、养殖物损失、恢复生产期间减少的收入损失，以及为排除妨害、消除危险、确定损失做出的合理费用。同时也表示，被侵权人未依法取得养殖水域使用权和养殖行政许可，从事海上养殖，主张收入损失的，人民法院不予支持；但被侵权人举证证明其无需取得使用权及养殖许可的除外。

三、中国沿海事故多发海域

根据近年来协会处理的若干起沿海船舶误入养殖区案件看，事故多发海域主要集中在黄海及渤海海域，此外福建海域也偶有发生。其中一些典型案例简要汇总如下：

1. 龙口水域：2020年B轮航行于龙口水域时，被指控误入养殖区，造成两家养殖户的养殖区受损，船舶遭遇滞留，当地养殖户向船东索要高额担保及现金担保，在收到协会担保及会员提供的现金担保后，船舶离开。

2. 长岛水域：2019年D轮航行于长岛水域时，误入养殖区，造成当地某村委会所属的养殖区发生损坏，船舶遭遇滞留，当地养殖户向船东索要高额担保，在协会协助会员出具担保后，船舶离开。

3. 莱州水域：2018年E轮航行于莱州水域时，误入养殖区，两家养殖户声称遭受了损失，船舶虽未被滞留，但两家养殖户向会员提出高额索赔，经过多轮谈判最终达成和解。

4. 石岛水域：2019年F轮前往石岛船厂途中，误入养殖区，多家养殖户声称遭受损失并提出索赔，船舶由于是进厂修理，因此并未遭到滞留，但养殖户要求船东提供高额的担保，最终通过多轮谈判与养殖户达成和解，船舶完成修理后顺利离开，未遭受船期损失。

5. 岚山水域：2012年至少有4艘船舶于岚山水域误入养殖区，协会为四起案件出具了接近上千万元的高额信誉担保，最终通过多轮谈判与养殖户达成和解。

6. 宁德水域：2019年G轮在进港靠泊时，由于全船异常失电，船舶失控进入并损坏航道一侧的养殖区，在拖轮协助下才顺利脱离养殖区，经过双方多轮谈判最终与养殖户达成和解。

7. 平潭水域：2016年C轮遭遇台风，在避风过程中意外走锚，误入养殖区，造成养殖区损坏严重，船舶遭到厦门海事法院扣押，当地养殖户要求船东提供人民币2000多万元的信誉担保，最终通过多轮谈判与养殖户达成和解。



四、此类事故造成的损失

1. 养殖户声称遭受的损失主要体现在以下几方面：

第一，养殖设施可能被船舶损坏，需重新购置及安装养殖设施；

第二，由于养殖作物减产或未成熟而所造成的预期盈利损失；

第三，重新补种所造成的时间成本损失。

此外不得不提的是船东及保险人面临的另一个难题，即养殖区损失评估难度大。海上养殖区域往往呈不规则分布，测量难度大，同时水下的养殖作物的长势及数量无法准确认定，检验人仅能通过相近区域取样进行评估，由此很可能导致评估结果与实际损失存在误差。

2. 船舶方面遭受的损失主要体现在以下三个方面：

第一，费用方面，误入养殖区极易导致螺旋桨绞缠渔网及绳索，需要清除费用；极端情况需要安排拖轮协助船舶脱险；

第二，船舶本身损坏，主要集中在尾轴密封损坏和螺旋桨的损坏，偶有船体由于擦碰养殖设施而发生变形或者污染；

第三，船期方面的延误。船舶可能因进入养殖区被海事部门或者当地养殖户滞留，而产生船期损失。

五、船舶险的覆盖情况

目前市场比较流行的船舶险条款通常约定：船舶险项下

的一切险承保由于船舶碰撞或触碰任何固定的、浮动的或其他状态的物体所产生的法律赔偿责任。但该条款下的除外责任规定，船舶险不负任何固定的、浮动的或其他状态的物体的延迟或丧失使用所产生的间接损失和费用。鉴于上述，船舶险项下，仅负责赔偿养殖户遭受的直接损失，即养殖设施的损坏以及事故发生时损失养殖作物的现时价值。而养殖户所遭受的间接损失，即重新购置设备和补种造成的时间损失以及盈利损失并非船舶险承保范围。对于本船的各项损失中，由于绞缠渔网导致的机损及因擦碰导致的船壳损坏属于船舶险项下的承保风险，但船东因此遭受的船期损失并非船舶险承保范围。在船东未投保租金损失险的情况下，此类船期损失一般应由船东自行承担。

六、主要的防损措施

我们建议在发生此类事故后，会员应尽快与协会取得联系，协会理赔人员将从专业角度为会员提供建议并协助处理此类案件。同时，我们一般并不建议在事实未清楚时随意与养殖户达成任何口头或书面协议，且轻易不要未征得保险人同意，通过出具现金担保或现金结案等方式而达到快速离开的目的，以免对后续案件处理及保险理赔造成不良影响。此外，在船舶技术上还应做到如下几点：

1. 船舶应当严格遵守相关海上交通安全的规定和要求；
2. 船舶应当严格按照海图标绘及海事局要求在航道行驶；
3. 船员应当提前设计好计划航线，并且其航线应当合理避开已经在海图上标明的养殖区；
4. 在进入事故高发海域前，应当尽量通过代理获取当地有关养殖区分布的航行通告等信息；
5. 航行于养殖区附近时，船员应当加强对海面情况的瞭望；
6. 一旦发现误入养殖区，船长应充分评估周围环境，切勿盲目操纵船舶造成损失扩大；
7. 锚泊于养殖区附近水域时，船员应当加强瞭望并关注锚位，一旦发现走锚应立即采取应急措施，避免因走锚误入养殖区。

摘要

保赔协会条款中有关污染风险的内容一般会规定，如入会船属于“STOPIA”和“TOPIA”协议所定义的“相关船舶”，会员在该入会船入会期间应是该协议有效期间的成员。究竟何为 STOPIA 和 TOPIA 协议？本文通过对这两个协议的内容和运行机制的介绍，以点带面一窥油轮污染损害赔偿机制的整体运作模式。

一、STOPIA 和 TOPIA 概述

STOPIA 英文全称为：Small Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement，即“小型油轮油污损害赔偿协议”。TOPIA 英文全称为：Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement，即“油轮油污损害赔偿协议”。两份协议均于 2006 年订立，最新版本于 2017 年修订，其底层逻辑源于 CLC 公约，因此协议主要适用于油轮。究其根源，国际保赔协会集团（IG）订立协议的初衷是为了解决船舶所有人和石油货主对于油污损害赔偿金额的合理分摊问题。STOPIA 和 TOPIA 主要嵌套于《1992 年民事责任公约》及油污损害责任限额（简称“责任限额”）、《1992 年基金公约》及国际油污损害赔偿基金（简称“1992 年基金”）、《1992 年基金公约》2003 年议定书及国际油污损害赔偿补充基金（简称“补充基金”）适用，再分配船舶所有人与基金摊款人石油货主的各自赔偿责任。船东和货主油污责任共担的精神内核，在油污赔偿范围一致的同时，延伸于赔偿金额的对等，平衡二者关系。

二、STOPIA 和 TOPIA 的主要内容

1. STOPIA 协议文本有 12 个条文，包括定义、总述、STOPIA 机制、补偿 1992 年基金、第三方追偿、程序及杂项等规定。

第 2 条规定当船东互保协会根据其条款为“相应船舶”提供保险时，“相应船舶”的所有人即成为 STOPIA 协议的成员。

第 3 条规定“相应船舶”需满足以下条件：“（1）不超过 29,548 总吨；（2）由船东互保协会承保；（3）通过 IG 协会整体安排再保险”，相应船舶的所有人自动加入 STOPIA 机制。

第 4 条规定为核心内容之一，（A）项规定船东根据 CLC 公约规定应当对船舶污染损害承担赔偿责任，而 1992 年基金根据《1992 年基金公约》规定已实际支付或预期赔偿，则船东应当补偿 1992 年基金根据本条所计算的金额；（C）船东补偿 1992 年基金的金额不超过 2000 万 SDR 扣减船东在 CLC 公约下责任限额的差额。

因此，不足 29,548 总吨的小型油轮发生污染

事故后，受污染损害国家为《1992 年民事责任公约》和《1992 年基金公约》缔约国，则由船东 / 互保协会承担责任限额以下的赔偿责任，超出 1992CLC 责任限额的部分本应由 1992 年基金赔付。根据 STOPIA 协议的规定，船东应当补偿 1992 年基金差额，进而最终出现的结果是，不足 29,548 总吨的小型油轮责任限额间接的提高至 2000 万 SDR。

2. TOPIA 协议文本主体构成和 12 个条文标题与 STOPIA 协议一致。

第 3 条规定“相应船舶”适用条件：（1）由船东互保协会承保；（2）通过 IG 协会整体安排再保险”。协会中不再有船舶吨位的限制，“相应船舶”的船东自动成为 TOPIA 协议成员。

第 4 条规定：（A）项规定船东根据 CLC 公约规定应对船舶污染损害承担赔偿责任，而补充基金根据《1992 年基金公约》2003 年议定书的规定已实际支付或预期赔偿，则船东应当补偿 1992 年基金根据本条所计算的金额；（B）项规定，船东补偿的部分不包括 1）船东根据 CLC 公约第 3 条不负赔偿责任的污染损害赔偿，以及补充基金根据 2003 年补充议定书应当承担的部分；2）属于补充基金而非船东所引致的其他污染损害；（C）船东补偿补充基金的数额为补充基金实际支付或预期支付的赔偿数额的 50%。

因此，无论油轮吨位如何，在油轮污染事故中，TOPIA 协议旨在由船东和补充基金共同均摊补充基金赔付的部分，因此适用于《1992 年基金公约》2003 年议定书的缔约国。同时《1992 年基金公约》2003 年议定书及补充基金与 1992 年 CLC 公约、1992 年基金公约层层递进，其中暗含的条件也包括受污染损害国家应同时是 1992CLC 公约、《1992 年基金公约》、《1992 年基金公约》2003 年议定书缔约国。截止目前所了解的信息，尚无实际适用 TOPIA 协议的具体案例。

三、油轮污染损害赔偿分摊机制

前述提及 STOPIA 和 TOPIA 文本的核心内容，二者究竟在盘根错节的油轮污染损害赔偿体系中扮演着怎样的角色，且需抽丝剥茧，层层分析。

第一层：1992 年 CLC 公约责任限额

1992 年 CLC 公约适用于油轮装载持久性货油和燃油在缔约国发生的污染损害事故，船东对应设立油污责任限制基金，享有油污责任限制权利，

