

Legal Newsletter of Nansha

南沙法讯

2015 第 9 期 (总第 9 期)

2015 年 12 月 25 日出版

敬海 (南沙) 律师事务所

地址: 广州市南沙区港前大道南
162 号南沙香港中华总商会大厦
1711 室

负责人: 曹阳辉

Mobile: 136 0285 2758

Tel.: 020 8498 0500

Fax: 020 8498 0465

E-mail: caoyanghui@wjnc.com

Website: www.wjnc.com

本法讯仅供国际商务、企业、法律界人士作资讯参考之用。因此,不应将本法讯内容视为正式法律意见,在咨询专业法律人士之前,不得径行信赖该资讯行事。

总编辑: 王敬

主编: 曹阳辉

执行编辑: 雷荣飞

目 录

一、敬海动态.....	2
01 敬海助力建设银行完成国内首单外币结算船舶交易.....	2
二、司法动态.....	2
02 全国海事审判工作会议召开.....	2
03 亚洲最大原油码头触碰事故损害赔偿最终赔偿 5500 万元.....	2
04 美国 1990 年石油污染法案对船舶责任限额将于下月上调.....	3
05 中国船员工资集体协商在京进行.....	3
三、自贸区简报.....	4
06 央行发布关于金融支持天津、广东、福建自贸区建设指导意见.....	4
07 国务院发布加快实施自贸区战略意见.....	4
五、实务研究.....	4
08 试论海洋油污损害中的索赔主体问题.....	4

一、敬海动态

01 敬海助力建设银行完成国内首单外币结算船舶交易

今年下半年，“蓝海”系列8艘干散货船的挂牌出售吸引了国内外船舶交易市场、投资市场的纷纷关注，8艘船舶卖方均为中国建设银行荔湾支行（广东）。目前，全部船舶均已经成功完成与国外希腊买方的交接手续，我所合伙人、南沙分所负责人曹阳辉律师作为建设银行此次船舶交易的全程法律顾问协助处理相关法律事务。

除了交易金额较大、交易船舶数量较多，本次船舶交易还有着特殊的意义。据悉，广州航运交易所在此次交易中利用南沙作为自贸试验区的优势，向外汇管理局申请“单船单试”，使国际船东可以直接参与竞价并使用外币结算，这是中国内地首单采用外币结算的船舶交易，在业内更是引起了很大的反响。近日，商务部网站以“南沙做成首单外币结算船舶交易”为题对此次交易进行了报道（地址：<http://gztb.mofcom.gov.cn/article/g/f/201512/20151201208916.shtml>）。

敬海所作为国内海事海商领域一流的律师事务所，被建设银行选聘为法律顾问参与这笔引起极大关注的国际船舶交易业务，体现了客户对敬海在业内品牌和实力的认可，对敬海服务品质的肯定。我们也将以优秀的团队，一如既往的为客户提供最优质的服务。

二、司法动态

02 全国海事审判工作会议召开

12月16日上午，全国海事审判工作会议在山东青岛召开，最高人民法院国际海事司法研究基地和国家法官学院青岛海事分院同时成立。最高人民法院院长周强出席会议强调，要全面贯彻落实党的十八大和十八届三中、四中、五中全会精神，认真学习贯彻习近平总书记系列重要讲话精神，深入践行“五个发展”理念，大力加强海事审判工作，为建设海洋强国、实施“一带一路”战略提供有力司法服务和保障。

03 亚洲最大原油码头触碰事故损害纠纷最终赔偿 5500 万元

日前，亚洲最大、中国唯一的45万吨原油码头被日船撞击致损案，在宁波海事法院长达三年半的艰难审理下，终于落下帷幕。最终经协商，肇事方伯尼日本有限公司、伯尼国际有限公司赔偿受损方宁波实华原油码头有限公司（以下称“实华公司”）5500万元人民币，我所全程参与了本事故的处理。

涉案码头系中石化与宁波港集团合资建造。宁波实华原油码头有限公司股权占比为中石化与宁波港集团各占50%，码头经营主要由宁波港负责，货源主要是中石化自有货物。该码头2011年10

月 19 日获准外轮试靠泊，2011 年 10 月 27 日实际投入试运行，2012 年 5 月 16 日经浙江省政府办公厅组织对外启用验收合格后正式对外启用。而触碰事故发生在码头正式对外启用之后的第三天，并且涉案船舶恰是第一艘靠泊的外轮。事故发生，导致本应通过该码头输送的原油，均被中石化疏导到日照实华原油码头有限公司，导致实华公司长期经营收入损失。

经努力，被撞码头于 2013 年 9 月 20 日恢复运营，经过半年多的生产后，法官将采集的生产数据交有关权威机构进行审计论证，今年上半年损失数据报告鉴定出来后，法官又组织双方当事人庭上质证。经办法官反复调查取证以及合议庭的再三评议，掌握了比较全面而确切的损失数据后，在办案法官主持下，双方当事人最终以人民币 5500 万元达成和解协议，并在协议书上签字。

04 美国 1990 年石油污染法案对船舶责任限额将于下月上调

美国 1990 年油污法案根据美国消费者价格指数（CPI）至少每三年做一次相应调整。2015 年 11 月 19 日，因为美国 CPI 的上调，美国海岸警备队公布了增加 OPA 90 下约 10% 的船舶责任限额，新的责任限额将于 2015 年 12 月 21 日生效。

OPA 90 (Oil Pollution Act 90) 是美国政府在 1990 年召开的第 101 次国会会议上全票通过的一项法规，于 1990 年 8 月 18 日正式写入美国法律。美国该项法规的制订主要是针对越来越多的海上原油泄露对美国及其它国家海洋环境所造成的严重污染而采取的单方面法律行动。

05 中国船员工资集体协商在京进行

2015 年 12 月 14 日，中国海员建设工会与中国船东协会在北京开展集体协商，此次协商的主要议题是提高工资和《船员在船伤病亡处理行业建议标准》作为正式标准纳入协议问题。

经过双方平等协商，共达成三项成果：一是自 2016 年 1 月 1 日起，AB 的最低底薪提高至 614 美元，其他普通船员工资按比例相应提高；高级船员最低底薪于 2016 年和 2017 年分别提高 1% 和 4%；二是在最低底薪表中明确船员工资构成和计算方法；三是从 2016 年 1 月 1 日起，《船员在船伤病亡处理行业建议标准》变为《船员在船伤病亡处理行业标准》，正式写入集体协议。

具体，本次协商取得两项重要突破：一是《船员在船伤病亡处理行业标准》能够正式写入协议，进一步明确了船员在因工受伤、死亡的情况下可以同时获得船东责任赔偿和工伤保险赔偿，为船员提供了更有力的保障；二是初步推出了中国远洋船员的工资结构及计算标准，为未来完善、规范远洋船员工资结构奠定基础。

新协议有效期为 2016 年 1 月 1 日至 2017 年 12 月 31 日，双方定于 2016 年 12 月底前对协议进行中期评估。

三、自贸区简报

06 央行发布关于金融支持天津、广东、福建自贸区建设指导意见

为贯彻落实党中央、国务院关于建设中国（天津、福建、广东）自由贸易试验区（以下简称自贸试验区）的战略部署，促进自贸试验区实体经济发展，加大对跨境贸易和投融资的金融支持，促进自贸试验区跨境贸易和投融资便利化，支持自贸试验区建设，构建与自贸试验区跨境贸易和投资便利化相适应的金融服务体系，12月11日，中央人民银行根据《国务院关于印发中国自由贸易试验区总体方案的通知》（广东）发布《关于金融支持天津、广东、福建自贸区建设指导意见》。

此次指导意见主要从总体原则、扩大人民币跨境使用、深化外汇管理改革、深化以粤港澳为重点的区域金融合作、提升金融服务水平、风险监测与管理、拓展金融服务、深化两岸金融合作、完善金融监管、促进租赁业发展、支持京津冀协同发展等方面提出要求。

07 国务院发布加快实施自贸区战略意见

12月17日，国务院发布关于加快实施自由贸易区战略的若干意见，从总体要求、进一步优化自由贸易区建设布局、加快建设高水平自由贸易区、健全保障体系、完善支持机制等五方面，提出了22条意见。

《意见》明确了加快实施自由贸易区战略的近期和中长期目标。近期目标是，加快现有自由贸易区谈判进程，在条件具备的情况下逐步提升已有自由贸易区的自由化水平，积极推动与我国周边大部分国家和地区建立自由贸易区，使我国与自由贸易伙伴贸易额占我国对外贸易总额的比重达到或超过多数发达国家和新兴经济体的水平；中长期目标是，形成包括邻近国家和地区、涵盖“一带一路”沿线国家以及辐射五大洲重要国家的全球自由贸易区网络，使我国大部分对外贸易、双向投资实现自由化和便利化。

五、实务研究

试论海洋油污损害中的索赔主体问题

（雷荣飞 供稿）

海洋油污损害包括船舶漏油造成的污染损害，也包括钻井平台等海洋工程项目溢油造成的污染损害或其他海洋油污损害，对于不同的海洋油污损害，索赔主体和索赔范围应当是相同的，本文主要针对索赔主体等问题展开分析。

一、问题的提出

随着海洋勘探、石油开发技术的日益进步，海上船舶活动的日益频繁，与海上钻井平台或船舶活动有关的海洋油污损害事故越来越多，本文挑选两个典型事故，以对海洋油污损害中的索赔主体等问题进行分析。

1、“现代独立”轮案

2006年4月22日，阿波罗公司所属、佐迪艾克公司管理的“现代独立”轮（M/V “Hyundai Independence”，以下简称H轮）进入万邦公司的干船坞进行特别检验，在船舶进坞过程中，H轮燃油舱与船坞门发生碰撞，燃油外泄，造成污染（宁波海事法院（2006）甬海法舟事初字第36号；（2009）浙海终字第140号）。2006年8月30日，H轮所有人等收到浙江海事局、农业部东海区渔政渔港监督管理局、浙江省海洋与渔业局、舟山市海洋与渔业局等单位发出的《索赔书》，其中包括清污费用、渔业养殖捕捞损失及监管费用、恢复海洋渔业资源损失的费用及调查费用、生态环境检测、评估费用等在内的索赔金额达1.3亿元人民币。2007年，H轮及该轮所有人、管理人与浙江海事局（代表所有及任何有权就本次溢油事故造成的或相关的“污染费用”提起索赔的法人、非法人组织和个人）、东海区渔政渔港监督管理局（代表所有及任何有权对本次溢油事故造成的或相关的“渔业损害”提出索赔的法人、非法人组织和个人）签订和解协议，各方同意H轮一次性向上述索赔方支付800万美元作为因本次溢油污染事故已产生的或潜在的所有污染索赔的最终解决方案。

2、“蓬莱19-3”案

2011年6月4日和6月17日，渤海蓬莱19-3油田先后发生B平台附近海底溢油和C平台井涌侧漏事故，溢出的大量原油造成渤海大面积海水受到污染，根据国家海洋局北海环境检测中心对蓬莱19-3油田溢油海洋生态损害的评估结果表明，该事故对渤海海洋生态造成严重损害，包括环境容量损失、海洋生态服务功能损失、海洋生态修复费用、海洋生物种群恢复费用。溢油事故发生后，农业部、国家海洋局与康菲石油（中国）有限公司（油田作业者，以下简称康菲中国公司）、中国海洋石油总公司（油田作业发包方，以下简称中海油公司）达成10亿元人民币的渔业损失赔偿补偿协议、16.83亿元人民币的海洋生态损害赔偿补偿协议，其中7.315亿元人民币用于赔偿补偿部分渔民养殖损失。2011年12月7日，栾树海等21名未参与行政协调赔偿的养殖户向天津海事法院起诉，请求康菲中国公司、中海油公司连带赔偿养殖损失，天津海事法院判决康菲中国公司原告的损失数额168.35万元。

3、问题的提出

虽然以上两起溢油事故分别是船舶燃油泄露污染水域和钻井平台溢油事故污染水域，但从索赔情况及赔偿范围来看，两起案件中海事部门、海洋主管机关、渔政部门及渔民均是有权提出索赔的主体，索赔范围中在渔业资源损失、生态环境费用等方面相似。笔者从以上两起事故及类似案件的

处理中了解到，法律法规在船舶油污损害与钻井平台油污损害之间并不统一，尤其是钻井平台油污等非船舶油污损害赔偿依据陈旧和缺乏，其次是在海洋油污损害索赔中，均存在索赔主体不明、索赔范围难以确定等问题。本文认为在钻井平台溢油污染损害、船舶污染损害等海洋油污损害赔偿赔偿责任索赔中，统一索赔主体、索赔范围等问题是必要的，并试图进一步明确在此类损害索赔中哪些主体是有权索赔的主体。

二、海洋油污损害索赔的含义

海洋油污损害可以是船舶的燃油或船舶装载的货物油泄露造成的污染，也可以是海洋工程在石油开发过程中造成的油类物质溢出造成的污染，或其他来源的油类造成的污染。《中华人民共和国海洋环境保护法》（以下简称《海洋环境保护法》）是我国海洋环境污染保护及环境损害赔偿的基本法，其中针对的污染主要包括陆源污染物、海岸工程建设项目、海洋工程建设项目、倾倒废弃物、船舶及有关作业活动等几种类型的污染物对海洋环境的污染损害。大多数陆源污染物和海岸工程建设项目、倾倒废弃物不涉及油类污染，本文就海洋工程建设项目（为了方便表述，以下将海洋工程建设项目统一称作“钻井平台”）、船舶及有关作业活动和其他涉及油类污染的活动引发的海洋油污损害的索赔进行分析。

1、海洋油污损害索赔的依据

目前已经生效或未生效的相关国际公约主要集中在有关船舶污染损害赔偿方面，已经生效的有《1992年国际油污损害民事责任公约》及其2000年议定书（以下简称《1992年责任公约》）、《1992年设立国际油污损害赔偿基金国际公约》及其2000年议定书（以下简称《1992年基金公约》）、《2001年船舶燃油污染损害民事责任公约》（以下简称《2001年燃油公约》），尚未生效的有《1969年国际海上运输有毒有害物质损害责任和赔偿公约》（以下简称《1996年有毒有害公约》）。我国参加了《1992年责任公约》、《2001年燃油公约》和《1992年基金公约》（后者仅对香港地区生效）等。根据《民事诉讼法》第二百六十条规定“中华人民共和国缔结或者参加的国际条约同本法有不同规定的，适用该国际条约的规定，但中华人民共和国声明保留的条款除外”，适用该国际公约的前提是满足第二百五十九条的“涉外民事诉讼”这一条件，因此在海洋油污损害索赔案件中，只有部分涉外案件可以适用我国缔结或参加的国际公约。

另外，关于油污损害索赔范围，国际海事委员会（CMI）在其编写的《油污损害指南》中，对油污损害索赔中的有关问题做出了较为明确的规定，国际油污赔偿基金也编写了2002年和2005年《国际油污基金索赔手册》（以下简称《索赔手册》）（IOPC FUND Claim Manual），《索赔手册》为各国解决油污损害赔偿问题提供了重要的参考依据，对油污损害赔偿范围、索赔方法作了细致的规定，较好的解决了索赔的问题。

国内法方面，统一适用于船舶活动和钻井平台造成海洋油污的法律法规除了上述《海洋环境保护法》外，还有2009年颁布的《中华人民共和国侵权责任法》（以下简称《侵权责任法》）。而

适用于钻井平台的法律、法规或规章主要包括《中华人民共和国对外合作开采海洋石油资源条例》、《中华人民共和国海洋石油勘探开发环境保护管理条例》（以下简称《勘探开发环保条例》）、《中华人民共和国海洋石油勘探开发环境保护管理条例实施办法》（以下简称《勘探开发环保条例实施办法》）及 2006 年颁布的《防止海洋工程建设项目污染损害海洋环境管理条例》（以下简称《防止海工建设污染海洋条例》）等。

关于船舶活动造成的海洋油污，国内主要法律法规有《中华人民共和国防治船舶污染海洋环境管理条例》、《中华人民共和国船舶及其有关作业活动污染海洋环境防治管理规定》、《中华人民共和国船舶油污损害赔偿民事责任保险实施办法》、《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。司法解释方面，最高院 2011 年发布了《关于审理船舶油污损害赔偿纠纷案件若干问题的规定》（以下简称《油污损害司法解释》），另外，最高院 2005 年《第二次全国涉外商事海事审判工作会议纪要》（以下简称《会议纪要》）中第十二条对船舶油污损害赔偿纠纷案件作出的规定也在审判实践中得到援引。

从以上有关海洋油污损害赔偿的国际公约、国内法律、法规、规章及司法解释中可以窥见，我国目前并没有专门针对钻井平台溢油造成海洋环境污染的专门立法，相关国际公约也基本不适用于钻井平台溢油。因此，钻井平台溢油造成海洋污染损害赔偿相关方面立法有待完善。

现有适用于船舶活动造成海洋油污损害赔偿的法律法规等主要侧重于民事索赔，其中尤其突出责任限制、油污损害赔偿基金的征收与管理、油污损害强制责任险等方面，对有权索赔的主体，尤其是对于海洋渔业资源损失、海洋环境恢复等由国家机关主体索赔的部分规定不足，对可以索赔的项目和赔偿范围规定也不明确。虽然 CMI 编写的《油污损害指南》即国际油污赔偿基金编写的《索赔手册》对于确定污染损害赔偿责任范围具有参考意义，但其仅仅是配合《1992 年责任公约》使用，且仅适用于民事索赔，不是立法意义上可以援引的审判依据。

2、海洋油污损害赔偿在索赔主体和赔偿范围上的统一

《海洋环境保护法》第二条第 2、3 款规定：“在中华人民共和国管辖海域内从事航行、勘探、开发、生产、旅游、科学研究及其他活动，或者在沿海陆域内从事影响海洋环境活动的任何单位和个人，都必须遵守本法；在中华人民共和国管辖海域以外，造成中华人民共和国管辖海域污染的，也适用本法”。因此，无论是船舶油污损害，还是钻井平台溢油污染损害，都属于《海洋环境保护法》的调整范围，在此前提下讨论将船舶活动与钻井平台造成海洋油污损害赔偿在一定程度上进行统一规定具有一定的基础。

从特征上看，海上钻井平台（drilling platform）主要分为移动式平台和固定式平台两大类，移动式平台主要有坐底式平台、自升式平台、钻井船、半潜式平台、张力腿式平台、牵索塔式平台等几种类型，有的移动式平台本身就是船舶，部分移动式平台与船舶较为相似。即使固定式平台与船舶差异较大，但部分平台所开采的油类物质是通过船舶进行运输，油类物质在平台上发生泄露和

在船舶运输过程中泄露并无本质区别，其给环境、水生物带来的影响是相同性质的。

在索赔主体上，渔民个人可以针对油污引起的养殖物等财产损害向责任人主张索赔，国家相关部门可以针对渔业资源恢复、生态资源等提出索赔，而不用区分是由钻井平台还是由船舶中泄露的油类。在索赔范围上，防止、减轻损害而采取的预防措施的费用、收入损失、环境损害所引起的财产损失、采取合理恢复措施的费用等常见的索赔项目也不应因油类来源于船舶或是钻井平台而有所不同。

当然，在油污损害赔偿义务主体、责任限制的援引、责任保险的相关规定、向基金索赔等方面，由于国际公约的存在以及国内立法上的差异，两者会呈现出一些差别，但笔者仍然建议，从索赔主体和索赔范围上，有必要将两者进行统一规定，或至少应保持两者一致，以便于尽快解决钻井平台索赔依据不足的问题，也使得索赔实践中更加具有可操作性，使索赔范围和程序更加透明，从而更为方便、高效和公正。

三、海洋油污损害赔偿的索赔主体

1、国际公约、OPA1990 中的索赔主体

所谓“索赔主体”，从诉讼法学上来分析，就是指诉讼中的适格“原告”，《1992年民事责任公约》中用“由于船舶泄漏或排放油类造成污染而遭受损害的人”指代该索赔主体。《油污损害指南》中的油污损害主体包括油污造成有形财产灭失或者损害，依据所有权或者占有权而具有法律上认可的任何利益的主体，如财产所有人、占有人；水产养殖的经营者和依靠捕鱼为生的渔民；旅游服务的经营者；依靠水源进行生产或冷却的企业；预防措施及清污措施的实施者；因采取合理预防措施或者清污措施而产生损害的受害人；为受油污污染的动物进行清理的人；自然资源的所有人或管理人。《2001年燃油公约》中表述为“蒙受损害的人”，但上述公约均只适用于民事责任，所适用的索赔主体范围较为狭窄。美国《1990年油污法》第1001节定义部分对“索赔人”的定义为“系指依据本章提出索赔的任何人或政府”这一概念比民事责任中确定的索赔人要更为广泛，结合该法可以得知索赔主体具体包含：自然资源的托管人；受污染损害的动产和不动产的所有人和管理人；由于自然资源受到损害，而失去生活来源的人；对污染导致财政收入损失享有权利的联邦政府、州或者政府机构；由于不动产、动产或者自然资源损害、毁坏或者灭失而导致利润损失或者盈利能力减损的权利人；在清除行动期间或者之后提供增加或者额外的公共服务，包括由于溢油导致的火灾、安全或者健康危害的预防的州政府或者州政府部门。

2、我国现有规定中的索赔主体

我国《海洋环境保护法》第九十条规定“对破坏海洋生态、海洋水产资源、海洋保护区，给国家造成重大损失的，由依照本法规定行使海洋环境监督管理权的部门代表国家对责任者提出损害赔偿要求”，即行使海洋环境监督管理权的部门是代表国家索赔的主体（虽然《海洋环境保护法》

中规定了海洋环境监督管理部门的行政处罚权，但本文所讨论的索赔权不同于该处罚权）。

除此之外，在船舶活动造成的海洋油污方面，《会议纪要》第一百四十四条至一百四十六条列举了三种索赔主体，即：（1）因船舶油污直接遭受财产损失的公民、法人或其他组织；（2）国家海事行政主管部门或其他企事业单位（可向油污责任人索赔为防止或减轻油污损害而支出的费用）；（3）《中华人民共和国海洋环境保护法》第九十条规定的海洋环境监督管理部门（索赔范围为海洋环境损失），可以说最高院在《会议纪要》中较为全面的列举了索赔主体问题，另外，最高院在《油污损害司法解释》中也用了“受损害人”一次来代表索赔人，并在第十四条中提及“海洋渔业、滨海旅游业及其他用海、临海经营单位或者个人”，是对《会议纪要》中第一项主体的进一步细化。

关于钻井平台，《勘探开发环保条例》第二十九条中“受到海洋石油勘探开发污染损害，要求赔偿的单位、个人”即为有权索赔的主体，结合《海洋环境保护法》，钻井平台溢油造成海洋油污损害索赔的主体也应包括单位、个人和国家海洋环境监督管理部门。

司法实践中比较有争议的是“国家海洋环境监督管理部门”这一部门的确定，中国现行海洋环境管理体制是多部门分工负责管理，诉称“五龙治海”，《海洋环境保护法》第5条下行使海洋环境监督管理权的部门包括国务院环境保护行政主管部门（环境保护部）、国家海洋行政主管部门（国家海洋局）、国家海事行政主管部门（中国海事局）、国家渔业行政主管部门（农业部）、军队环境保护部门，沿海县级以上地方人民政府行使海洋环境监督管理权的部门（目前沿海各省把海洋和渔业合署为一个行政单位，统称为：海洋与渔业厅（局），其职能还是保持与国家海洋局、农业部一致）。多个部门同时拥有索赔权可能导致索赔不协调，面临重复索赔、证据收集不统一、索赔范围不一致等问题。

3、海洋油污损害索赔主体的确定

综合上述规定，结合海洋油污损害索赔中的相关索赔项目等，笔者认为，海洋油污损害索赔中，宜统一规定以下主体享有索赔权：

（1）参与防止或减轻油污损害的国家海事行政主管部门或其他企事业单位

该主体即为“防污费”、“清污费”的索赔主体，包括防污、清污作业单位，及海事行政主管部门强制清污后清污费用的主张（虽然有观点认为海事行政部门强制清污属于其行政责任不应收取清污费用，但笔者认为该清污费用仍然属于海事行政主管部门参与清污作业可以获得的民事请求，这也符合《索赔手册》和《油污妨害指南》中对主管当局参与清污时的有关规定）。海洋油污索赔实践中，特别是船舶油污损害案件中，责任人往往不愿积极采取清污措施，而清污单位在主张清污费用时，责任人以与清污单位之间未缔结清污作业合同为由抗辩其清污费索赔。清污单位在未缔结有效清污作业合同，且在未接受主管当局强制清污指令的情形下参与清污作业是否有权索赔清污费，笔者认为除非法院支持其以无因管理等诉由起诉，否则其无权索赔清污费（实践中专业清污公

司在油污事故发生后迫不及待的主动介入清污作业，甚至针对许多不必要的清污作业索赔报酬）。

（2）渔业养殖户

海洋油污对渔业养殖造成的损失巨大而持久，对于依赖海洋养殖生存的渔民来说，海洋污染将使其财产直接遭受损失。值得注意的是，关于从事海上养殖、海洋捕捞的受害人，是否一定要取得行政主管部门的合法许可才有权索赔，虽然《渔业法》第十一条及《海域使用管理法》第十九条规定养殖户在获得海洋行政主管部门以及渔业行政主管部门关于使用海域进行养殖的行政许可，并分别缴纳了海域使用金缴纳了渔业资源增殖保护费后，获得了养殖证和养殖海域使用权证，才依法取得了利用核定的海域进行相关渔业养殖的权利。但无论是否取得养殖许可，均可以依据《物权法》成为针对其所有财产直接损失索赔的主体，但未取得合法养殖许可的养殖户无法获得收入损失等索赔。

（3）从事海洋渔业、滨海旅游业及其他用海、临海经营单位或个人

对养殖户以外的从事海洋渔业、滨海旅游业及其他用海、临海经营单位或个人，海洋污染造成其可期待的经营收入受到损失，可以主张索赔，但需承担一定的举证义务，即需证明生产经营活动位于或者接近污染区域；该生产经营活动主要以来受污染资源或证明受到损害的比例；该受到影响的经营业务或部分难以被替代或弥补；该生产经营活动属于收入较稳定的经营业务。

（4）国家海洋行政主管部门

国家对于领海海域享有所有权，我国自然资源属于国家所有，海洋油污对自然资源的损害，属于责任人对国家享有的自然资源所有权、使用权、收益权的侵害，国家行政主管部门有权代表国家针对海洋生态资源损害提出索赔。

（5）农业部

如上所述，国家部门有权代表国家提出索赔，针对海洋渔业资源损失，农业部及下级渔业行政主管部门有权提出索赔。所谓海洋渔业资源，既包括海域中的天然渔业资源损失（包括主体对渔业资源的所有权丧失，和对渔业资源增长的损失即中长期渔业损失），和养殖户、捕捞权主体对海洋渔业资源的权利损失，农业部及下属渔业行政主管部门有权索赔的为天然渔业资源损失。

（6）军队环境保护部门

军队环境保护部门负责军事船舶污染海洋环境的监督管理及污染事故的调查处理。

（7）沿海县级以上地方人民政府行使海洋环境监督管理权的部门

值得注意的是，国家海洋行政主管部门和农业部与沿海县级以上地方人民政府行使海洋环境监督管理权的部门属于行使同一职能的不同层级的政府机关，在行使职能时可能存在重叠之处，因此在索赔中应确定唯一的政府机关行使某一特定的索赔权以避免索赔冲突或重复索赔，另外，沿海地方政府海洋行政主管部门和渔业行政主管部门往往是同一个部门，在索赔权行使中也应避免重复索赔。

(8) 其他因海洋油污遭受财产损害的主体或享有索赔权的其他主体

对比《油污妨害指南》，部分主体如因采取合理预防措施或者清污措施而产生损害的受害人、为受油污污染的动物进行清理的人、其他因海洋油污遭受财产损害的主体均可以被包含到此类别下，以防遗漏有权索赔的主体。

综合以上分析，有权索赔的主体主要分为两类，一类是国家机关主体，主要包括国家海事主管部门、国家海洋主管部门、农业部、军队环境保护部门、沿海县级以上地方人民政府行使海洋环境监督管理权的部门等，第二类是普通主体，如清污单位、养殖权、捕捞权受到损害的养殖户、捕捞户、从事海洋渔业、滨海旅游业及其他用海、临海经营单位或个人等。

我国《宪法》规定，矿藏、水流等自然资源，都属于国家所有，我国《民法通则》第106条规定，公民、法人由于过错侵害国家的、集体的财产，侵害他人财产、人身的应当承担民事责任。在油污损害中，直接受到侵害的是海洋环境、生态、渔业等自然资源，因此自然资源的所有人即国家是有权索赔的权利人，国家在此种侵权法律关系中，与一般的自然人、法人一样属于平等的民事主体。笔者认为，上述包括国家机关在内的索赔主体，都是遵循《物权法》、《合同法》等法律，从民事赔偿的角度进行索赔，国家机关并非是在行使执法权等行政权力。另外，在索赔实践中，正如本文提到的“现代独立”轮案和蓬莱19-3案一样，大多数行政机关参与索赔的污染损害赔偿案件，都是通过行政机关与污染责任人谈判达成和解协议而最终解决。