

船舶防污染动态信息

2018 年第 1 期 总第 9 期

理赔事务中心

2018 年 3 月 29 日

第一部分 中国船舶油污损害赔偿基金	1
一、理赔事务中心开展“ANA”轮等案件索赔调查核实工作.....	1
二、《国际油污基金索赔指南系列手册》（暂名）已翻译完成，即将出版.....	1
第二部分 船舶防污染公约	2
一、我国加入的船舶防污染国际公约.....	2
1. 公约最新动态一览表.....	2
二、其他相关的船舶防污染国际公约.....	4
1. 公约最新动态一览表.....	4
三、公约英译汉.....	4
第三部分 国际油污基金	10
一、国际油污基金制度建设.....	10
二、国际油污基金理赔典型案例.....	13
第四部分 专栏	14
一、中国船舶油污损害赔偿基金待赔付案例.....	14
二、史海钩沉.....	15
三、出席国际海事组织污染预防与应急分委会第 5 次会议报告.....	16

第一部分 中国船舶油污损害赔偿基金

一、理赔事务中心开展“ANA”轮等案件索赔调查核实工作

2017年底，理赔事务中心分别受理了2014年7月“ANA”轮触礁溢油事故索赔案件、2013年“宁东湖680”轮和“宁连海606”轮沉没溢油事故索赔案件以及浙江、河北的两个“无主”溢油索赔案件。

为了解这些事故污染及清污过程，调查索赔人证据材料的真实性，评估其清污力量投入的合理性，今年1月理赔事务中心分别派出调查人员对这些案件开展了调查核实工作。调查人员分赴各事故应急指挥机构，查阅调取相关文件资料，了解事故应急处置情况；并赴事故现场、索赔人单位，召集涉案相关当事人，询问事故应急处置过程的具体细节，核实和印证所提供的证据材料。

理赔事务中心将全面整理索赔案件的证据材料以及现场调查核实情况，完成案件调查报告和理赔报告的编写工作，及时上报船舶油污损害赔偿基金秘书处和管理委员会审核。目前这些案件的理赔工作正在有条不紊地推进之中。

二、《国际油污基金索赔指南系列手册》（暂名）已翻译完成，即将出版

国际油污赔偿基金编制了一系列官方出版物，用于指导油污受害人向1992基金提出索赔。中国船舶油污损害赔偿理赔事务中心于2017年11月获得国际油污基金正式授权，将这些与油污损害索赔相关的出版物进行中文翻译，并计划在国内出版。

列入本次翻译出版计划的国际油污基金官方出版物共有6本：《索赔手册》《清污及预防措施索赔指南》《捕捞业、海水养殖业及水产加工业索赔指南》《旅游业索赔指南》《环境损害索赔指南》和《索赔表格示范手册》，目前全部内容的初稿翻译及国际油污基金指定译审的审稿工作均已完成，进入出版社排版审校阶段。

该手册计划于2018年年中正式出版。

第二部分 船舶防污染公约

一、我国加入的船舶防污染国际公约

1. 公约最新动态一览表

公约名称	生效时间	新加入 国家/地区	加入时间	加入 国家	商船总 吨位 (%)	最新修正案 (自 2017. 10. 1)
1973 年国际防止船舶造成污染 公约 1978 年议定书附则 I (MARPOL 附则 I)	1983. 10. 02	Iraq 伊拉克	2018. 2. 6	156	99. 42	无
1973 年国际防止船舶造成污染 公约 1978 年议定书附则 II (MARPOL 附则 II)	1983. 10. 02	Iraq 伊拉克	2018. 2. 6	156	99. 42	无
1973 年国际防止船舶造成污染 公约 1978 年议定书附则 III (MARPOL 附则 III)	1992. 07. 01	Iraq 伊拉克	2018. 2. 6	148	98. 81	无
1973 年国际防止船舶造成污染 公约 1978 年议定书附则 IV (MARPOL 附则 IV)	2003. 09. 27	Iraq 伊拉克	2018. 2. 6	142	96. 54	无
1973 年国际防止船舶造成污染 公约 1978 年议定书附则 V (MARPOL 附则 V)	1988. 12. 31	Iraq 伊拉克	2018. 2. 6	153	98. 97	无
1973 年国际防止船舶造成污染 公约 1978 年议定书附则 VI (MARPOL 附则 VI)	2005. 05. 19	无	--	89	96. 18	无
2001 国际燃油污染损害民事 责任公约 (BUNKERS 2001)	2008. 11. 21	Myanmar 缅甸	2018. 1. 19	88	92. 62	无
		Comoros 科摩罗伊斯兰 联邦共和国	2018. 2. 1			
1992 年国际油污损害民事 责任公约 (CLC 1992)	1996. 05. 30	无	--	137	97. 69	无
2000 年有毒有害物质污染事故 防备、反应与合作议定书 (OPRC/HNS PROT 2000)	2007. 06. 14	无	--	39	50. 55	无

公约名称	生效时间	新加入 国家/地区	加入时间	加入 国家	商船总 吨位 (%)	最新修正案 (自 2017. 10. 1)
1969 年国际干预公海油污事故 公约 (INTERVENTION 1969)	1975. 05. 06	无	--	89	75. 20	无
1973 年国际干预公海 非油类物质污染议定书 (INTERVENTION PROT 1973)	1983. 03. 30	无	--	57	53. 84	无
1990 年国际油污防备、反应和 合作公约 (OPRC 1990)	1995. 05. 30	无	--	112	75. 33	无
控制船舶有害防污底系统国际 公约 (AFS 2001)	2008. 09. 17	无	--	75	93. 67	无
1976 年海事索賠责任限制公约 (LLMC 1976) (仅适用香港地区)	1986. 12. 01	无	--	54	55. 83	无
1976 年海事索賠责任限制公约 1996 议定书 (LLMC PROT 96) (仅适用香港地区)	2004. 03. 13	Comoros 科摩罗伊斯兰 联邦共和国	2018. 2. 1	55	59. 93	无
1972 年防止倾倒废物和其他物 质污染海洋公约 (LC 1972)	1975. 08. 30	无	--	87	60. 03	无
1972 年防止倾倒废物和其他物 质污染海洋公约 1978 年修正案 (LC 1978 amendments)	未生效	无	--	20	13. 83	无
1972 年防止倾倒废物和其他物 质污染海洋公约 1996 议定书 (LC PROT 96)	2006. 03. 24	无	--	49	39. 05	无
1992 年设立国际油污损害赔偿 基金公约 (FUND 92) (仅适用香港地区)	1996. 05. 30	无	--	115	95. 05	无

二、其他相关的船舶防污染国际公约

1. 公约最新动态一览表

公约名称	生效时间	新加入 国家/地区	加入时间	加入 国家	商船总 吨位 (%)	最新修正案 (自 2017. 10. 1)
1996 年海运有毒有害物质 损害责任与赔偿国际公约 2010 议定书(HNS PROT 2010)	未生效	无	--	1	1.39	无
2009 香港国际安全 与环境无公害化拆船公约 (HONG KONG CONVENTION)	未生效	无	--	5	19.99	无
1971 年海上核材料运输民事 责任公约(NUCLEAR 1971)	1975. 07. 15	无	--	17	17.93	无
1992 年设立国际油污损害 赔偿基金公约 2003 年议定书 (FUND PROT 2003)	2005. 03. 03	无	--	31	17.39	无
控制和管理船舶压载水和 沉积物国际公约(BWM 2004)	2017. 9. 8	Qatar 卡塔尔国	2018. 2. 8	69	75.11	无
		Lithuania 立陶宛	2018. 2. 9			

三、公约英译汉

International Oil Pollution Compensation Fund 1992 《Guidelines for presenting claims for clean up and preventive measures》

原文

(abridged)

What are the IOPC Funds?

1.1 The International Oil Pollution Compensation Funds (IOPC Funds) are two intergovernmental organisations (the 1992 Fund and the Supplementary Fund) which provide compensation for oil pollution damage resulting from spills of persistent oil from tankers. The 1971 Fund was the original Fund but ceased providing compensation for incidents occurring after May 2002 and has now been dissolved.

1.2 The International Oil Pollution Compensation Fund 1992 (which, in this booklet, is called ‘the 1992 Fund’) is the current Fund and is composed of States which have agreed to two Conventions (the 1992 Civil Liability Convention (1992 CLC) and the 1992 Fund Convention) which cover the payment of compensation to people, businesses or organisations that suffer losses due to pollution caused by persistent oil (not gasoline or other light oils) from tankers. The Supplementary Fund provides an additional tier of compensation to victims in States which are Party to the Supplementary Fund Protocol. More information on the Conventions can be found in the 1992 Fund Claims Manual and on the IOPC Funds’ website.

What does the 1992 Fund do?

1.3 The aim of the 1992 Fund is to provide compensation for losses resulting from a pollution incident involving a tanker, so that the claimant is returned to the same economic position in which he/she would have been if the oil spill had not happened. Ideally, the compensation should exactly balance the loss.

How is money raised to pay compensation?

1.4 The owner of a tanker is usually insured with what is known as a Protection and Indemnity Association, or P&I Club. The P&I Clubs insure the majority of tankers operating in international trade. A smaller number of tankers, often operating solely in domestic markets, are insured by commercial insurers. The tanker owner is generally covered against damages caused by oil pollution through this insurance up to a certain amount of money. It is this money that is used initially to pay compensation after an oil spill.

1.5 When the amount available from the tanker owner’ s insurance is not enough to cover the total cost of the pollution incident, compensation is paid by the 1992 Fund. The 1992 Fund is financed mainly by oil companies in Member States, according to the quantity of oil transported by sea that they receive. All companies that receive more than 150 000 tonnes of oil by sea in any year must contribute to the 1992 Fund.

When does the 1992 Fund come into play?

1.6 Whether or not the tanker was the cause of the incident, under the ‘no fault’ provisions of the 1992 CLC the owner of the tanker from which the oil was spilled is

responsible for paying compensation for the damage caused, usually through his insurer, typically a P&I Club. However, the 1992 CLC also allows the tanker owner to limit the maximum amount that has to be paid (according to the size of the tanker). Once this amount has been paid, the 1992 Fund is responsible for any extra payments. Often the owner's insurance is enough to cover all the costs and the money from the 1992 Fund is not needed. However, in a very large spill, it is possible that not even the money available from the 1992 Fund to pay compensation for that particular spill will be enough to cover all valid compensation claims. Although this happens only rarely, in such cases each successful claimant will be paid a proportion of his/her assessed claim until all the money available from the 1992 Fund is allocated. However, if the damage occurs in a State which is a Member of the Supplementary Fund additional monies will be available from the Supplementary Fund.

1.7 If the incident which caused the pollution was a natural disaster, or if it was entirely caused intentionally by somebody (not the tanker owner) or by faulty lights or navigation aids which should have been maintained by the authorities, then the tanker owner is not responsible and the 1992 Fund will come into play immediately. Also, if the tanker owner is not known or cannot meet his liability, the 1992 Fund will step in and pay compensation.

1.8 The 1992 Fund will not pay compensation if the pollution was caused by an act of war or hostilities or if the spill was from a warship. Nor will the Fund pay if it cannot be proved that the damage was caused by a spill of persistent oil from a tanker. The 1992 Fund cannot pay compensation for damage that occurred on the high seas, or outside of the territorial waters or exclusive economic zone of its Member States (except under the circumstances described in paragraph 2.1).

1.9 Whether the compensation comes from the shipowner's insurer or the 1992 Fund, the process of making the claim and the criteria applied when assessing the claim are the same. The 1992 Fund and insurer usually work closely together, particularly on large oil spills. The Fund, in cooperation with the insurer, usually appoints experts to observe, follow and record the impact and progress of the clean-up operations. Experts will also be used to review and investigate the technical merits of claims and to assist with determining independent assessments of the losses. Although the 1992

Fund and the insurer rely on experts to assist in the assessment of claims, the decision as to whether to approve a particular claim and the compensation amount assessed rests with the insurer concerned and the 1992 Fund.

Why are the costs of preventive measures compensated?

1.10 The two Conventions which govern the payment of compensation for pollution damage rely on a common definition of preventive measures, namely: The interpretation of this definition agreed by the 1992 Fund Assembly is set out in the Claims Manual which is intended to assist in the uniform interpretation of the Conventions across all Member States. The Claims Manual makes it clear that the use of the word ‘reasonable’ applies both to the measures themselves and the costs of those measures. In addition to providing guidance on the formulation of claims for preventive measures, these Guidelines are intended to demonstrate through illustrative examples and explanations how the 1992 Fund has implemented this interpretation and, in particular, how the test of reasonableness is applied in the assessment of claims. Guidelines for presenting claims for clean up and preventive measures “Preventive measures” means any reasonable measures taken by any person after an incident has occurred to prevent or minimize pollution damage.’ The interpretation of this definition agreed by the 1992 Fund Assembly is set out in the Claims Manual which is intended to assist in the uniform interpretation of the Conventions across all Member States. The Claims Manual makes it clear that the use of the word ‘reasonable’ applies both to the measures themselves and the costs of those measures. In addition to providing guidance on the formulation of claims for preventive measures, these Guidelines are intended to demonstrate through illustrative examples and explanations how the 1992 Fund has implemented this interpretation and, in particular, how the test of reasonableness is applied in the assessment of claims.

1.11 In practice, the term ‘preventive measures’ means any reasonable actions taken with the aim of preventing or minimising pollution damage in a Member State. The term usually applies to measures taken in responding to a spill and clean-up operations but may include salvage operations undertaken with the specific purpose of preventing or minimizing the loss of oil from a damaged tanker. The costs of

repairing damage caused by clean-up operations may also be eligible for compensation, for example, roads or other access points damaged by traffic engaged in clean-up operations. Expenses for preventive measures may be recoverable even if no spill occurs provided that there was a grave and imminent threat of pollution damage.

1.12 The 1992 Fund recognises the importance of effective salvage and clean-up operations in reducing the impact of a spill and consequently the number and value of losses suffered by victims of oil pollution. In many countries and especially those Party to the International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation (OPRC), contingency plans are in place to respond to spills in a range of circumstances; from small spills contained within a port to a major incident affecting an entire region. A major spill would usually call for the implementation of the national oil spill contingency plan involving national authorities so that one of the main claimants seeking recovery of costs for preventive measures is likely to be the Member State itself.

译文

1992国际油污赔偿基金 《清污及预防措施索赔指南》

(有节略)

第一节 国际油污赔偿基金简介

什么是国际油污基金？

1.1 国际油污赔偿基金（简称“国际油污基金”）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基金现已解散，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（本指南称“1992基金”），由加入两部公约的国家组成（《1992年国际油污损害民事责任公约》和《1992年设立国际油污损害赔偿基金国际公约》），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）造成污染导致的人员、公司或组织的损失。对于加入补充基金议定书的缔约国，补充基金则为其境内的受害者提供额外赔偿。更多公约相关信息可查阅《1992国际油污赔偿基金索赔手册》（简称《索赔手册》）和国际油污基金官网。

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 油轮所有人通常投保互保协会，互保协会为从事国际贸易的大部分油轮提供保险服务，主要从事国内运输的小部分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损害赔偿。这也是溢油事故发生后最先用于赔付的钱款。

1.5 如油轮所有人的保险赔款不足以支付油污事故的所有索赔，1992基金将进行赔付。1992基金的资金主要由缔约国石油公司依其通过海运进口油类产品数量而缴纳。所有在任何年度内通过海运进口油类产品超过150,000吨的公司必须向1992基金缴纳摊款。

1992 基金何时发挥作用？

1.6 根据《1992民事责任公约》“无过错”的规定，无论事故是否是由该油轮引起，漏油油轮所有人都对溢油导致的损失付负有责任，通常通过其保险人进行赔偿（一般为互保协会）。但《1992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赔偿款，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，无需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的索赔。尽管这种情况很少发生，一旦发生每一位应获偿的索赔者只能在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）的故意或因主管机关负责维护的灯塔/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。如果无法证明损害是由油轮溢出持久性油类造成的，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（第2.1段中所述情况除外）。

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基金和保险人通常紧密合作，处理较大的溢油事故时尤其如此。1992基金和保险人合作通常会指定专家来监督、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，但仍由保险人和1992基金决定是否认可某项索赔以及赔偿的具体金额。

为什么预防措施可以得到赔偿？

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 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、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自己。

第三部分 国际油污基金

一、国际油污基金制度建设

1. 国际油污基金赔偿机制

1.1 背景介绍

根据《1971国际油污损害赔偿基金国际公约》、《1992年国际油污损害民事

责任公约》（简称“CLC公约”），《1992年设立国际油污损害赔偿基金公约》（简称“1992基金公约”）以及《1992年设立国际油污损害赔偿基金国际公约的2003年议定书》（简称“2003议定书”）的规定，国际上建立了由油轮船东强制保险加上建立石油货主摊款的油污基金的赔偿机制。《1971国际油污损害赔偿基金国际公约》在被1992基金公约取代后于2002年5月24日关闭。

成立于上世纪70年代的国际油污损害赔偿基金（IOPC, 简称“国际油污基金”）在英国伦敦设有秘书处，负责收取并管理由成员国符合条件的石油货主缴纳的石油摊款，并负责受理油污受害人的赔偿申请和后续理赔工作。1992国际油污损害赔偿基金（简称“1992基金”）的赔偿限额为2.03亿特别提款权，补充基金的赔偿限额为7.50亿特别提款权。

国际油污基金迄今已有115个国家加入。

我国是《1992年设立国际油污损害赔偿基金公约》的缔约国，但该公约仅适用于香港特区。

1.2 国际油污基金网站最新动态

3月17日，干事长Maura先生参加了在土耳其伊斯坦布尔举行的国际运输峰会。本次会议的举办是为纪念国际海事组织成立70周年，土耳其总理Binali Yildirim致开幕词。

各国著名航运企业代表、高级海事管理人员出席会议。IMO秘书长就IMO组织所取得成就作主旨发言，会议还进行了多场小组讨论。在其中一个小组讨论中干事长介绍了国际油污基金赔偿责任机制。

2. 国际油污基金内部制度

1992年国际油污损害赔偿基金财务规定（节选）

第7条 基金

7.1 一般基金

(a) 应使用以下资金来源建立一般基金账户：

(i) 根据1992基金公约第12.2(a)条，为支付根据1992基金公约第12.1(i)(a)和(b)条中提及的款项而征收的年度摊款（包括拖欠摊款产生的利息）以及与此类支付有关的借款。此类摊款应包括全部索赔款及索赔相关支出的总和超过400万SDR时，为任一事故支付首笔400万SDR而征收的摊款；

(ii) 根据财务规定第7.1(c)(ii)条，1992基金重大事故索赔基金因临时赔付所预支款项的还款及利息；

(iii) 一般基金账户中资金投资所获收入。根据财务规定第 4.5 条从重大事故索赔基金账户中转出的自己以及其他杂项收入；

(iv) 根据财务规定第 7.1 (c) (iv) 条，重大事故索赔基金所归还的用于支付索赔的贷款本息；

(v) 任何 1992 基金通过追索获得并计入一般基金账户的资金。

(b) 营运资金应维持的水平由大会会议决定；

(c) 一般基金中的资金应用于以下用途：

(i) 支付 1992 基金公约第 12.1 (i) (b) 条中提及的赔款，其中包括单一事故所有索赔款及索赔相关支出总额超过 400 万 SDR 时的前 400 万 SDR 部分金额；

(ii) 按照内部规定第 7.9 条进行临时赔付；

(iii) 支付 1992 基金的行政支出和费用，以及大会可能授权的其他费用；

(iv) 在某重大事故索赔基金账户金额不足时，借款给重大事故索赔基金，用于支付 1992 基金公约第 12.1 (i) (c) 条中提及的某单起事故超过 400 万 SDR 部分的赔款。

7.2 重大事故索赔基金

(a) 应根据 1992 基金公约第 12.1 (i) (c) 条规定，针对需要赔款的每起事故建立相互独立的重大事故索赔基金账户。如有两起或两起以上的事故其根据 1992 基金公约第 12.2 (b) 条规定需要缴纳摊款的摊款人是相同的，则干事长可将这几个重大事故索赔基金账户合并为单个重大索赔基金账户。

(b) 每个重大事故索赔基金应由以下几处来源的基金构成：

(i) 根据 1992 基金公约第 12.2 (b) 条，为支付财务规定第 7.2 (a) 中提及的某一事故赔付款而征收的年度摊款（包括未付摊款的利息），以及与此笔赔付款相关的其他借款；

(ii) 重大事故索赔基金账户资金投资所得收入；

(iii) 根据财务规定 7.2 (d)，借给一般基金或其他重大事故索赔基金的贷款本息的还款；

(iv) 1992 基金通过追偿的方式获得计入该重大事故索赔基金账户的资金。

(c) 向任何重大事故索赔帐户缴纳的摊款应单独记到该个别摊款人名下。

(d) 任何重大事故索赔基金账户中的基金应用于支付财务规定第 7.2 (a)

条中提及的赔款，或其他情况下根据财务规定第 4.4 和 4.5 条规定使用。该资金在某重大事故索赔基金账户金额不足时，用于借款给一般基金或其他重大事故索赔基金。

(e) 任何根据财务规定第八条收到的借款，任何根据财务规定第 7.1 (c) (ii) 条从一般基金账户中支付的用于临时赔付的预付款，以及根据财务规定第 7.1 (c) (iv) 条从一般基金账户或根据财务规定 7.2 (d) 条规定从某重大事故索赔基金账户中支付的借款，都应计入相关重大事故索赔基金账户。

(f) 重大事故索赔基金账户应在以下情况下关闭：根据财务规定第 4.4 条所做评估结果，重大事故索赔基金账户余额已偿还至摊款人或转到了一般基金账户。

(待续)

3. 国际油污基金会议

国际油污损害赔偿基金组织将于2018年4月30日至5月2日在IMO伦敦总部召开1992国际油污损害赔偿基金第22次特别会议、92基金执委会第70次会议、补充基金第6次特别会议。

二、国际油污基金理赔典型案例

“Redferm” 轮事故

(一) 事故概况：2012年1月，秘书处得知尼日利亚首都拉各斯的锡罐岛于2009年3月发生事故，驳船“Redferm”轮在从油轮“MT Concep”进行过驳作业后沉没。该驳船沉没过程中泄漏不明数量燃料、货油残油至周围水域，对锡罐岛区域附近造成污染。

2012年3月，声称遭受漏油事故影响的102个社区向法院起诉“MT Concep”轮船东、“Redferm”轮船东、“Redferm”轮船代理公司和92基金，要求赔偿2625万美元。索赔的项目包括清污措施和预防措施费用（150万美元）、财产损失（250万美元）、旅游业经济损失（150万美元）、环境损失（75万美元）和一般性损失（1000万美元）。根据1992CLC第八款，2012年3月起诉的索赔并未超过诉讼时效。

(二) 最新进展：2012年6月，1992基金干事长和基金秘书处工作人员访问了尼日利亚，以获取本事故更多信息，并试图与驳船船东会面，并访问遭受油污影响的地区。

2013年2月，1992基金申请不作为被告而是作为第三人参与诉讼，理由是“Redferm”轮船东应承担漏油事故的主要责任。初审时，法官驳回了1992基金的申请，1992基金随后提起了上诉。

2013年9月，法院作出驳回泰晤士航运（驳船“Redferm”轮船东的代理人）申请撤销判决的申请，同年11月，泰晤士河航运对这一裁决提起上诉。法官表示暂停程序，等待法院对1992基金不以被告而是作为第三人参与诉讼的上诉申请的裁决。

2013年10月会议上，干事长通知1992基金执委会，由于1992基金收到事故通知时，该事故已经发生了三年，由于事故报告的延迟，1992基金很难证明评估索赔人的损失。

2014年2月，干事长写信给索赔人拒绝他们的索赔请求，理由如下：

A) 驳船“Redferm”轮不属于92CLC公约1.1款定义的“船舶”范围；

B) 索赔的损失与基金从其他渠道获得的有关拉各斯环礁湖地区渔具的项目数量的信息之间存在极大差异；

C) 未提交足够信息支持所提交的索赔申请。

随后在2014年和2015年，1992基金律师多次写信给上诉法庭的法官，请求排期审理1992基金的上诉请求。最后定于2016年5月审理。

2016年5月，1992基金律师在上诉法院陈述1992基金的请求。法庭被告知有两项未决申请：上诉人规范流程的申请和被告请求法院驳回上诉的申请。法院将听证延期至2016年11月。

2016年11月以来没有新的进展。1992基金曾接到通知，将于2017年10月9日对其上诉请求进行听证。

第四部分 专栏

一、中国船舶油污损害赔偿基金待赔付案例

船舶油污概况：2017年6月17日约2015时，浙江海事局指挥中心接转中国海上搜救中心报告：“CMA CGM COLUMBIA”轮在距温州洞头东南约45海里处（概位27°21′42″N/121°52′30″E）发现一艘失火无名船舶。18日上午，东海救助局救助直升机在现场发现有约30米宽，约1-2海里的轻质燃油油污带。经

浙江海事局排查，此次污染来源为该沉没的无名船舶。

TIP1：索赔过程中，索赔人向理赔事务中心提交了浙江海事局出具的确认油污损害由该无名船舶造成的证明文件。基金对本案进行了受理。根据本案案情，该无名船舶已沉入海底，并非找不到，为何基金还能予以受理？

根据《船舶油污损害赔偿基金理赔导则》（试行版）的规定，如果您所遭受的损害是由船舶油污事故造成，事发后因为各种原因找不到污染责任人的，您可申请基金赔偿，但必须提交省级船舶污染事故调查处理机构出具的证明文件，确认油污损害是由船舶造成，但无法找到造成污染的船舶。这里的船舶不仅仅指船舶本身，还包括船舶所有人，因为最终承担责任的还是船舶所有人，船舶本身并不能承担责任。本案中虽然知道该无名船舶已沉没，但并不知道无名船舶的所有人。因此，该案符合基金的受理条件。

二、史海钩沉

“埃里卡”号事故

1999年12月12日上午，载有2.6万吨重油的马耳他油轮“埃里卡”号在法国西北沿海遭遇暴风后，在布雷斯特港以南100公里左右的海域断为两截，造成约3000至5000吨的重油外泄入海。事故发生后，法英两国海军迅速派出直升机进行营救，将全部26名船员安全撤往海岸。

12月15日，首批四艘法国海军舰船抵达“埃里卡”号油轮失事海域，开始对该断裂沉没后溢出的重油进行清理。之后，由荷兰、德国、英国、西班牙等国组成的国际溢油应急船队进入了距法国布列塔尼海岸不远的大西洋海面上，通过围油栏和吸油机等设备回收海面溢油。最初溢油在距法国布列塔尼半岛南岸约60公里处形成两大片油膜。后来，由于法国整个北半部和西南地区先后遭到风暴袭击，狂风对油膜的扩散起了推波助澜的作用，使重油扩散到更远的区域。法国1/3以上的海岸线都在此次事件中被污染，在海岸线回收的含油废弃物达到25万吨，法国为此支付了约4600万欧元的处置费用。事故发生后三个星期内，人们已经发现了25000只受重油污染而死亡的海鸟，但据专家估计，事实上大约已有十万只海鸟死亡。

根据国际油污基金的数据显示，本起事故共接收到7131起索赔案件，累计申请赔偿金额达到3.889亿欧元。

三、出席国际海事组织污染预防与应急分委会第 5 次会议报告

(有节略)

国际海事组织 (IMO) 污染预防与应急分委会第 5 次会议 (PPR5) 于 2018 年 2 月 5 日至 9 日在英国伦敦召开。经批准, 部海事局、直属海事机构、中国船级社组成 8 人中国代表团与会。

会议由 S. Ofstedal 先生 (挪威) 主持, 主要内容包括化学品安全与污染评估、防止船舶造成空气污染、船舶压载水、OPRC 培训教程更新和电子记录簿的使用等 24 项议题。同时, 会议成立了 3 个工作组 (化学品安全与污染评估工作组、压载水管理及防污底系统工作组、防止船舶造成空气污染工作组) 和 2 个起草组

(FPSO 及 FSU 适用导则修订及电子记录簿使用导则起草组、PRC 导则起草组) 与全会平行开展工作。会议最终共形成了 17 份技术文件, 包括决议、通函和修正案草案。中国代表团参加了全会及全部工作组、起草组的工作, 现将主要情况报告如下:

一、化学品安全与污染评估

(一) 清洗添加剂评估

在本次会议上, 共有 19 种货舱清洗添加剂提交评估, 38 种清洗添加剂申请名称或制造商名称变更。经工作组审核小组审核, 其中的 10 种清洗添加剂提交的成分和文件满足 MEPC.1/Circ.590 设立的标准。

(二) 审议散装液体物质临时分类通函

会议审议通过了 MEPC.2/Circ.23, 预计将于 2018 年 12 月发布。同时, 会议注意到有 50 种产品的三方协议将于 2018 年 12 月到期, 邀请成员国政府和有关厂商采取必要行动, 及时向 GESAMP/EHS 提交评估资料。

(三) 审议 MARPOL 公约附则 II 有关高粘度、凝固性和持久漂浮物质货物残余物和洗舱水排放的相关条款

经讨论, 会议同意在 MARPOL 附则 II 第 1 条中增加持久漂浮物质的定义 (满足密度小于等于海水, 蒸汽压力小于等于 0.3kPa, 液体溶解度小于等于 0.1% 或者固体溶解度小于等于 10%, 20 摄氏度时的运动粘度大于 10cSt 的光滑成形物质)。

基于此前达成共识的采取区分地理区域和物质群组的阶段性措施的原则, 会

议审议了 MARPOL 附则 II 拟新增加的 13.7.1.4 条(关于预洗要求)和 13.9 条(关于适用区域)。对于载运持久漂浮物质预洗要求,会议进行了讨论,明确预洗要求适用于高粘度、高熔点、污染类别为 Y 类,且 IBC 规则第 17 章货物一览表“o”栏标注包含“16.2.7”的持久漂浮物质。中国代表团提出目前分区域、分货种的分阶段实施方法比较切合实际,但是实施必须考虑到足够的接收设施和检查人员,以满足 MARPOL 附则 II 的要求。

会议完成了 MARPOL 附则 II 修正案草案,包括增加 1.1.22(持久漂浮物质定义)、13.7.1.4(预洗要求)、13.9(适用海域)以及修改附录 3(程序与布置手册标准格式)和附录 6(预洗程序),修正案草案将提交至 MEPC73 进行审议。

(四) IBC 规则第 17、18、19、21 章修订

MSC98 和 MEPC71 原则通过了经修订的 IBC 规则第 21 章,因此,要按照经修订的 21 章的标准来重新审定 IBC 规则第 17、18 章中的运输要求。同时,秘书处从 GISIS 散装化学品模块中获得信息并对运输要求一览表的备注栏进行相应的更新修订。以此为基础,工作组完成了对 IBC 规则第 17、18、19 章的修订。IBC 规则和 BCH 规则的修正案将提交 MEPC73 和 MSC100 审议。

(五) MEPC.1/Circ.512 的修订

会议讨论了秘书处提交的关于解决 GESAMP 可燃性分级标准与 IBC 标准不一致导致的混淆的提案,认为目前 GESAMP 分类中关于“不可燃”(non-flammable)的定义是造成混淆的原因。分委会要求 GESAMP/EHS 55 进一步考虑可燃性分级标准的合理性并尽量与 GHS 体系相协调。

会议讨论了挪威提交的混合物长期健康影响简易评估方法的提案,对此设想表示认同但方法中的具体限值需要进一步讨论。分委会要求 GESAMP/EHS 55 讨论该提案并进一步向工作组提出限值的建议。中国代表团提出该建议能够简化相关工作,但限值的具体设定还需要继续评估。分委会要求 GESAMP/EHS 55 讨论该提案并进一步向工作组提出限值的建议。由于时间所限,MEPC.1/Circ.512 的修订未取得进展,同意由 ESPH 24 继续讨论。

(六) MARPOL 附则 I 和附则 II 货物分类评估导则制定

分委会同意将高能燃料及其混合物的运输导则以 MEPC 通函草案的形式交由 MEPC 73 通过,并同意在 MEPC 通过该通函后,在 MEPC.2/Circular 中添加附件

12, 且经 ESPH 工作组评估列入该附件的货物应按照 MARPOL 附则 I 的要求运输。由于时间所限, 一般货物的分类评估导则的制定未取得进展, 同意由 ESPH 24 继续讨论。

二、压载水管理

(一) 压载水取样导则修订

会议审议了韩国提交的压载水公约及取样导则试验阶段的压载水取样分析导则通函 (BWM. 2/Circ/42/Rev. 1) 修订意见, 韩国建议压载水管理系统上取样位置的开口应当按照其提交的压载水取样位置及矫直装置标准进行 CFD 计算后确定或由主管机关进行验证。该提案同时建议将其技术要求纳入上述通函, 中国代表团在会上表达了对该技术的运用于压载水管理系统可能造成的潜在危险的关注, 同时建议其与国际标准化组织 (ISO) 制定的压载水取样分析标准相协调。经审议, 委员会采纳了中国代表团建议, 暂不将其纳入上述通函并在 ISO 制定压载水取样分析标准时给予一定考虑。

(二) 可用于压载水中生物计数的方法

委员会审议了荷兰提交的用于 10 到 50 微米生物存活性分析的两种方法 (流式细胞计数及幅制脉冲荧光), 该方法拟用于压载水管理系统型式认可过程中的生物有效性分析, 经审议, 委员会认为现阶段该方法组合暂不列入可用于压载水中生物计数的方法通函 (BWM. 2/Circ. 61), 并建议荷兰就上述两种方法如何对 10 到 50 微米生物进行准确计数做进一步澄清。

(三) 压载水管理系统设计参数 (SDL)

委员会审议了压载水管理系统自我监控和系统设计参数导则草案, 该草案结合 MEPC72 届会议通过的压载水管理系统型式认可规则提出的要求, 对该导则草案中的各种压载水处理技术及操作限制条件进行了进一步补充和修订。经审议, 委员会同意了该导则草案并建议在 MEPC73 届会议上获得批准后以 BWM. 2 号通函进行散发。

(四) 应急措施导则

委员会审议了韩国提交的在恶劣水质条件下满足压载水公约 D-2 标准的建议。韩国提出在水质恶劣的水域, 其水质可能超出了压载水管理系统的使用条件, 建议采取先旁通取水后在公海进行压载水置换后再进行压载水处理的方法。经审

议，委员会认为该文件考虑的是船舶在加装压载水时遇到的紧急情况，与 MEPC72 届会议制定的压载水公约应急措施导则（BWM. 2/Circ. 62）中更关注压载水排放的紧急情况有所差别，建议各成员国向下一届分委会进一步提交相关信息，并考虑在应急措施导则中增加一个有关加装压载水应急措施的附件。

三、国际航运排放黑碳对北极的影响

（一）船舶黑碳测量报告协议

会议讨论了加拿大提交的通信组报告和黑碳测量报告协议，获得了大部分国家和组织的支持，会议建议将该黑碳测量报告协议用于进一步的自愿黑碳测量研究和黑碳排放数据收集。

（二）合适的船舶黑碳排放测试方法

会议讨论了目前合适的船舶黑碳排放测试方法，并指示在工作组进一步审议确定合适的船舶黑碳排放测试方法。俄罗斯、日本、EUROMOT 提出黑碳测量的复杂性，无法确定测试方法的准确性，以及很多研究存在对测试仪器测试原理的误解，认为目前确定黑碳测量方法还不成熟。但大多数国家同意将 FSR、PAS、LII 作为目前最合适的船舶黑碳排放测试方法，以推进黑碳减排措施的出台。

因此，会议最终同意将 FSR、PAS、LII 作为目前最合适的船舶黑碳排放测试方法，用于进一步的自愿黑碳测量研究和黑碳排放数据收集，但注意随着技术的发展，可能其他测量方法更为合适，可在分析和证实后进一步考虑。

（三）黑碳减排措施

会议讨论了加拿大和 FOEI 等组织提出的开展黑碳减排措施研究的建议。中国代表团提出在确定合适的黑碳测量方法之前，无法确认减排措施对船舶黑碳的影响，特别是考虑一些成员的研究结果显示轻油（如 DMA）会增加黑碳排放的排放、清洗系统对黑碳排放的影响不大等，建议按照 PPR 和 MEPC 决定的三步走方案，先确定合适的黑碳测量方法，再开展识别黑碳排放控制措施工作，得到了日本、俄罗斯、美国、BIMCO 等的支持。同时巴拿马、BIMCO 认为船舶黑碳排放比例很小，有必要进一步积累经验和数据。但是比利时、爱尔兰、波兰等绝大多数欧洲国家和 FOEI、CSC 等环保组织建议成立通信组开展黑碳减排措施研究工作。大会重新成立通信组，继续开展相关研究，中国代表团建议该通信组的工作范围仅限于北极区域国际航运黑碳减排措施研究，并增加黑碳减排候选措施的安全

性、商业可获得性研究，得到大多数代表团的支持，最终获得批准。

四、防止船舶空气污染

（一）MARPOL 附则 VI 第 14.1.3 条（船用燃油硫含量新规）的统一实施

1. 会间会工作计划

MEPC71 届会议决定开展会间会以讨论船用燃油硫含量新规的统一实施，并指派 PPR5 次会议准备会间会工作范围。经讨论，会议决定于 2018 年 7 月 9 日至 7 月 13 日在英国伦敦召开会间会，并形成会间会工作范围。工作范围主要包括相关实施导则的制定，MAPROL 附则 VI 相关修正案草案的制定，PSC 导则相关修正案草案的制定等。在工作组讨论过程中，中国代表团积极发言，成功将我国递交的提案 MEPC71/5/9 写入会间会工作范围，预计将于会间会完成统一燃油硫含量验证程序相关公约修正案，并交由 MEPC74 次会议审议。

2. MARPOL 附则 VI 第 14.1.3 条统一实施相关导则大纲

经讨论，会议形成了船用燃油硫含量新规定统一实施相关导则的大纲，主要内容包括：新规实施的预备和过渡性措施，新型燃油对于燃烧系统的影响，燃油硫含量验证和控制措施等。经讨论，中国代表团提案 MEPC71/5/9 提案内容被纳入大纲范畴，将在会间会进行详细讨论。

3. 禁止载运 0.5%以上含硫量燃油的 MARPOL 附则 VI 修正案

会议就关于禁止船舶载运 0.5%以上含硫量燃油（非货油）展开讨论。考虑到禁止载运高硫燃油将大幅减少成员国主管机关的执法成本，促进公约的有效实施，多数国家和组织同意采取这一措施以应对 2020 年全球船舶硫含量新规的实施。经讨论，会议通过了 MARPOL 附则 VI 以及 IAPP 证书相关的修正案，同时考虑到时间紧迫，该修正案将提交至 MEPC72 次会议进行审议。若该修正案获得 MEPC72 次会议通过，禁止船舶载运 0.5%以上含硫量燃油（非货油）将于 2020 年 3 月左右正式实施。

（二）MARPOL 附则 VI 第 14 条的修订

会议对修订 MARPOL 附则 VI 第 14 条设立专门燃油取样点的提案进行了审议，大多数代表团支持船上应设有一个或多个专门的船上燃油取样点，会议建议感兴趣的国家和组织继续向今年 7 月的会间会对 MARPOL 附则 VI 第 14 条修正草案进行评论。

（三）NO_x 技术规则下 SCR 系统的发证要求

会议以 IACS 和瑞典提交提案为基础修订 NO_x 技术规则，大多数国家倾向于采用瑞典的修订文本，认为其更简洁的指出 Scheme B 和 Scheme A 可等效替代。日本和中国代表团提出 NO_x 技术规则第 2.2.4.2 条只适用于 Scheme B，瑞典的修订文本会导致 2.2.4.2 条适用于 Scheme A 和 Scheme B 的误解，建议明确第 2.2.4.2 条只适用于 Scheme B。最终会议采纳了该意见，NO_x 技术规则修订文本基础上明确第 2.2.4.2 条只适用于 Scheme B，同时修订了 2017 SCR 导则第 1.3 条。

（四）废气再循环泄放水的排放导则

会议完成了废气再循环泄放水的排放导则的审议，建议根据 IACS 提案中第 8、9、10 段提议建立新产出，修订 2008NO_x 技术规则；如必要，建议审议修订 2015HSSC 导则（A.1104(29)）和 2009 年 PSC 导则（MEPC.181(59)）。

（五）船上垃圾气化用于能量系统的标准制定及 MARPOL 附则 VI 第 16 条的修订

会议审议了加拿大提交的通讯组标准制定工作进展和过程报告，指示重新建立通信组继续开展工作，船上垃圾气化用于能量系统的标准制定及 MARPOL 附则 VI 第 16 条的修订工作以 PPR 4/10 文件为基础，并考虑相关提议，向 PPR6 提交书面报告。

（六）修订 2015 年废气清洗系统导则

会议审议了相关提案，各代表团未就相关修订内容达成共识。会议决定成立通信组继续开展 2015 EGCS 导则的修订工作。

六、使用电子记录簿

基于秘书处提交的文本，会议完成了“根据 MARPOL 使用电子记录簿导则草案”（含 MARPOL 电子记录簿声明样本）的制定，同意将 IEC 60945:2002 作为安装在船上设备和系统试验的等效替代标准。会议同意并完成了 MARPOL 附则 I、II、V、VI、NO_x 规则修订草案的制定，明确通过 MARPOL 修正案来确保电子记录簿（ERB）的强制性。

会议完成了相关 PSC 导则的配套修订，其中 2009 年 MARPOL 附则 VI PSC 导则修正案草案将提交至 MEPC73 会议审议，2011 年 PSC 导则修正案草案将在

MEPC73 上批准，在 A31 上通过。

七、OPRC 相关文件制定

（一）编制《IMO 消油剂导则》第四部分：水下使用消油剂

会议审议了由美国牵头编制的《IMO 消油剂导则》第四部分终稿，重点对美国墨西哥湾“深水地平线”事故中“海油雪”现象的成因、水下使用消油剂的利弊等进行了讨论。经审议，会议同意经修改的导则第四部分，将提交 MEPC 73 会议通过，通过后导则第四部分将同第一、二和三部分同时出版。

（二）编制《实施 OPRC 公约指南》

会议审议了挪威提交的指南初稿。本次会议仅审议指南编制思路和目录，不对具体内容进行修订。中国代表团提出为使指南更具有操作性，应针对公约条款要求多列举一些各国的具体措施和做法，得到与会部分国家代表的支持，并被会议采纳。会议成立了 OPRC 指南编制通信组，由挪威牵头对指南进行修改，向 PPR 6 提交指南终稿。