

sh.msa.gov.cn/copcfund/



船舶防污染动态

2021年第4期 总第24期



理赔事务中心
2021年12月28日

目 录

第一部分 中国船舶油污损害赔偿基金	1
一、2021 年“新时代中国特色船舶污染损害赔偿机制的建设和完善”专题研讨会成功举办.....	1
二、理赔事务中心赴珠海开展“夏长”轮案件回访调研.....	2
三、理赔事务中心召开“渤海不明来源油污监视监测”项目验收评审会.....	2
四、理赔事务中心召开“桑吉”轮碰撞燃爆事故油污损害监测评估项目结题评审会.....	3
五、交通运输部海事局在上海组织开展《船舶内河污染损害民事责任保险实施办法》研究工作.....	3
六、理赔事务中心《船舶油污保险文书签发许可事项操作指南》课题顺利通过评审..	4
七、理赔事务中心应邀参加 2021 年亚洲航海学术年会.....	4
八、理赔事务中心与中华环境保护基金会上海代表处、敬海律师事务所及上海海事法院开展业务交流.....	5
第二部分 船舶防污染公约	6
一、我国加入的船舶防污染国际公约.....	6
1. 公约最新动态一览表.....	6
2. 公约修正的最新进展.....	8
二、其他相关的船舶防污染国际公约.....	10
1. 公约最新动态一览表.....	10
第三部分 船舶防污染行业动态	11
一、国外动态.....	11
二、国内动态.....	12

第四部分 国际油污基金	14
一、国际油污基金制度建设.....	14
二、国际油污基金理赔典型案例.....	14
第五部分 专栏	16
一、基金答疑.....	16
二、史海钩沉.....	16
三、专题报告.....	16

第一部分 中国船舶油污损害赔偿基金

一、2021年“新时代中国特色船舶污染损害赔偿机制的建设和完善”专题研讨会成功举办

11月18日下午，由交通运输部海事局暨中国船舶油污损害赔偿基金（以下简称“基金”）秘书处主办，理赔事务中心承办的“新时代中国特色船舶污染损害赔偿机制的建设和完善”专题研讨会在上海北外滩航运服务中心举行。本次会议采用线上、线下相结合的形式进行，来自交通运输部、生态环境部、自然资源部、中石化、中石油、中海油等基金管理委员会成员单位，海事法院、海事院校、保险公司、航运公司、海商律所、鉴定评估机构、船舶污染清除单位等相关行业的代表等199人共聚一网，围绕新时代船舶污染损害赔偿面临的机遇、挑战以及应对措施，开展研讨交流。上海海事局吴红兵副局长致欢迎辞，交通运输部海事局危管防污处暨基金秘书处副秘书长许吉翔处长做会议总结。

研讨会上，大连海事大学法学院韩立新教授、中国再保险（集团）股份有限公司吴培慧总监、交通运输部水运科学研究院环保节能中心李涛副主任、中国船东协会油轮委员会梅华秘书长、中华环保基金会事业拓展部白香东主任、上海海事法院审判监督庭沈军庭长等六位国内外知名专家学者分别以《海商法》修订中“船舶油污损害责任”专章之进展、中国船舶再保险市场概况、中国特色船舶污染损害赔偿机制研究、2021年石油水运形势分析与展望、中华环保基金会的基本特征、船舶油污损害基金申请追加为申请执行人问题为主题发表演讲，分享了自己的想法和建议。通过交流研讨，各界专业人士就我国船舶污染损害赔偿机制如何适应新发展阶段、新发展理念、新发展格局的需求方面进一步拓宽了思路、凝聚了共识。

交通运输部海事局许吉翔处长做了总结讲话，他对与会嘉宾多年来对我国船舶油污损害赔偿基金的持续关注和支持表示衷心感谢，他指出涉海各行业领域共同耕耘一片海，是航运命运共同体，航运业的健康发展需要行业的紧密合作与共同谋划。新时代中国特色船舶污染损害赔偿机制的建设和完善不仅要在协同国际规则的前提下，做好我国海事海商各制度间衔接的内联通和行业间的交流互通，而且还要聚焦我国船舶污染损害赔偿的重点、热点、难点问题，主动参与多边治理，提升保护海洋环境的能力，实现污染受害人、船东/保险人、货主的利益平衡，进一步促进航运经济的发展。

二、理赔事务中心赴珠海开展“夏长”轮案件回访调研

10月20日至22日，理赔事务中心工作人员赴珠海开展“夏长”轮油污案件回访调研工作。前期，经2020年度基金管理委员会决定对本案中的29名索赔人赔付渔业经济损失1202万元，相关款项已于2021年悉数完成支付。

在回访调研中，理赔事务中心工作人员首先赴珠海万山村村民委员会与某荔枝螺专业合作社和渔民养殖户代表进行座谈，就事故发生后的万山岛海域养殖情况、海产品市场行情和盈利情况、基金赔付对合作社扩大经营规模和带动就业情况进行了解。随后，工作人员与受此次事故污染损害较严重的养殖户代表高某进行交流，详细询问了其底播养殖恢复情况以及基金赔付对养殖经济效益的影响。最后，工作人员赴事故中规模最大的养殖企业某渔业贝类养殖公司进行调研，得知该企业已经考虑将基金赔款投入到海葡萄等新型海藻类养殖当中，该企业负责人对基金的赔款支持表示由衷感谢，称基金不仅有助于受损海洋环境的恢复，而且也为涉海的企业和渔民恢复生产经营提供了很好的帮助。

三、理赔事务中心召开“渤海不明来源油污监视监测”项目验收评审会

11月24日，理赔事务中心组织召开了2021年“渤海不明来源油污监视监测”项目验收评审会。受限于当前疫情影响，评审会采取线上线下相结合的形式进行，来自交通运输部水运科学研究院、中国石化胜利油田应急公司、河北海事局、天津海事局、秦皇岛海事局、烟台溢油应急技术中心等单位的7名专家以及项目承担单位上海海事大学、中海石油环保服务（天津）有限公司、青岛海纳博众环保技术有限公司的工作人员参加了会议。

会上，理赔事务中心周舫震主任作为项目管理单位负责人首先对项目整体背景情况作了介绍，随后全体专家一致推选原上海海事局一级巡视员常富治作为专家组组长。项目联合承担单位从渤海海域不明来源油污海上调查、渤海不明油污来源分析、不明海上油污事故溢油生态损害评估报告编制、渤海不明油污监视监测及预警预测系统开发方案等4个方面做了专项汇报，并对新开发的监视预警系统进行了实操演示。与会各专家对项目展开了认真质询和讨论，从不同角度提出了修改和完善意见，包括从水面、水中、水底全方位完善不明油污监视监测技术、增加实验室物理模拟手段以研究不明油污发生规律、建立广泛统一的“油指纹”数据库、提高溢油轨迹回溯模型的精确度、扩大监视监测的范围等。经过评审，

专家组认为项目实施的技术路线合理、调查获取资料齐全、分析方法科学、结论可信，项目研究完成了规定的内容，达到了规定的技术要求，一致同意通过验收。专家组同时建议船舶油污损害赔偿基金管理委员会在现有成果的基础上，继续深入开展渤海不明来源油污监视监测。

四、理赔事务中心召开“桑吉”轮碰撞燃爆事故油污损害监测评估项目结题评审会

11月30日，理赔事务中心组织召开了2021年“桑吉”轮碰撞燃爆事故油污损害监测评估项目结题评审会。受限于当前疫情影响，评审会采取线上线下相结合的形式进行。来自上海海事大学、国家海洋局北海环境监测中心、烟台溢油应急中心、中国水产科学研究院资源与环境研究中心、中国石油海上应急救援响应中心的5名专家以及项目承担单位交通运输部水运科学研究院和中国水产科学研究院东海水产研究所的工作人员参加了会议。

会上，理赔事务中心周舫震主任作为项目管理单位负责人首先对项目整体实施情况作了介绍，随后全体专家一致推选上海海事大学原党委书记校长於世成教授作为专家组组长。专家组听取了项目组关于“桑吉”轮碰撞燃爆事故油污损害监测评估报告、海洋生态环境和渔业损失监视监测和损害分析报告等研究成果的汇报，各专家对项目展开了认真质询和讨论，从不同角度提出了修改和完善意见，包括增加不同季节监测数据可对比性的分析、提高监测结论与损害结果之间论述的关联性。经过评审，专家组认为项目采用的技术方法和技术路线合理，监测调查数据比较完整，评估结论科学，对基金处理“桑吉”轮事故的理赔具有很好的参考价值，一致同意通过验收，并建议继续对“桑吉”轮事故污染损害进行跟踪监测和评估。

五、交通运输部海事局在上海组织开展《船舶内河污染损害民事责任保险实施办法》研究工作

为做好《船舶内河污染损害民事责任保险实施办法》（以下简称《办法》）制定工作，10月19日至20日，交通运输部海事局在上海开展集中研究，讨论《办法》二读意见和条文。交通运输部海事局、江苏海事局、广东海事局、长江海事局、上海海事局、大连海事大学、上海海事大学、交通运输部水运科学研究院、

理赔事务中心派员参加。

会上，交通运输部海事局危防处许吉翔处长首先介绍了本次集中研究的重点和希望达成的成果。随后，理赔事务中心介绍了《办法》的起草过程及主要内容。参与研究的人员就《办法》规定的最低保险额度、船舶所有人或经营人投保时的义务、保险机构的资质能力标准、海事管理机构现场检查内容等条款展开了热烈的讨论，初步达成了一致意见。

六、理赔事务中心《船舶油污保险文书签发许可事项操作指南》课题顺利通过评审

11月26日，理赔事务中心组织召开了《船舶油污保险文书签发许可事项操作指南》课题结题评审会，来自中国船东协会、中国船东互保协会和上海海事局危管防污处、法规规范处、政务中心、浦东海事局的6位专家对课题进行评审。会上，理赔事务中心详细汇报了课题研究情况，并重点介绍了梳理分析的“保险机构的资质和能力”等十三个问题及建议。随后，各位与会专家分别从各自专业角度发表了意见，专家组认为课题研究思路清晰，内容详实，一致同意通过评审。

七、理赔事务中心应邀参加2021年亚洲航海学术年会

10月19日至20日，2021年亚洲航海学术年会（Asia Navigation Conference 2021）在天津召开。交通运输部安全总监李国平、天津市政府副市长孙文魁、中国航海学会理事长何建中出席会议并致辞，中国航海学会常务副理事长张宝晨主持开幕式。日本航海学会、韩国航海港湾学会，以及来自新加坡、缅甸、印度尼西亚的代表通过线上参会，会议工作语言为英语。理赔事务中心应邀参加会议。

本次会议的主题为“安全、绿色、智能、合作”，涵盖航海技术与船舶管理、航行安全与环境保护、水运工程与港口建设、船舶引航与救助打捞、海事法律、政策与管理等。共有70余篇报告和论文在会上交流。理赔事务中心廖兵兵同志的论文《船舶碰撞溢油责任主体司法实践研究》（Study on the Judicial Practice of the Subject of Liability for Oil Spills from Ship Collisions）作为交通运输部直属海事局唯一代表参加该环节交流。该论文主要就船舶碰撞溢油责任承担主体的认定问题进行论述。演讲过程中，作者还与日本 Fujio KANEKO 教授就此问题进行了深入的探讨与交流。

八、理赔事务中心与中华环境保护基金会上海代表处、敬海律师事务所及上海海事法院开展业务交流

10月13日上午，理赔事务中心周舫震主任带队一行三人赴中华环境保护基金会上海代表处进行调研交流。基金会上海代表处主任杨建生接待来访。会谈中，周舫震主任介绍了理赔事务中心的基本情况、中国船舶油污损害赔偿基金的性质、创建历程、运行机制以及未来发展思路。杨建生主任对理赔事务中心的来访表示热烈欢迎，并介绍了中华环境保护基金会上海代表处的基本情况、发展历程及业务开展情况。随后，双方围绕联合开展环保项目、环境公益诉讼、业务培训、定期交流等方面的合作进行了深入交流，并达成一系列共识。

12月2日，敬海律师事务所一行三人来到理赔事务中心参观交流，理赔事务中心接待来访。周舫震主任对敬海律师事务所的来访表示热烈欢迎。双方简要介绍本单位的概况及业务开展情况，并就近期国内船舶油污事故的损害赔偿和理赔处理问题、相关国际公约和国内立法的修订等热点问题开展了充分的交流探讨。双方表示将继续加强在船舶污染损害赔偿等方面的业务沟通。随后，周舫震主任带领其参观了理赔事务中心，为其介绍了基金理赔的典型案列。

12月7日，理赔事务中心接待上海海事法院海事庭工作人员来访，就船舶污染损害赔偿问题开展业务交流。双方围绕近年来船舶污染损害赔偿热点案列，探讨污染损害的认定及赔偿核算标准等问题。理赔事务中心工作人员以中心近年赔偿的上海地区“山宏12”轮船舶油污事故等理赔案列为例，就基金理赔标准即《船舶油污损害赔偿基金理赔导则》历次修订内容的变化和具体标准的理解应用进行详细解说，并就船舶污染损害案列在法院审理阶段与基金补充赔偿阶段在污染损害认定标准上的衔接问题进行探讨。

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 2021.10.1)
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	无	--	160	98.86	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	无	--	160	98.86	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	无	--	150	98.33	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	无	--	146	96.32	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	无	--	155	98.49	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	--	101	96.75	无
2001 国际燃油污染损害民事责任公约 (BUNKERS 2001)	2008.11.21	Netherlands (Bonaire, Sint Eustatius and Saba) 荷属(博内、圣俄斯塔休斯及萨巴)	2021.10.1	102	95.08	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 2021.10.1)
1992 年国际油污损害民事 责任公约(CLC 1992)	1996.05.30	Iraq 伊拉克	2021.9.30	145	97.52	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	--	41	52.57	无
1969 年国际干预公海油污事故 公约(INTERVENTION 1969)	1975.05.06	无	--	90	75.96	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	--	58	56.40	无
1990 年国际油污防备、反应和 合作公约(OPRC 1990)	1995.05.30	无	--	115	77.19	无
控制船舶有害防污底系统国际 公约(AFS 2001)	2008.09.17	无	--	91	95.93	无
1976 年海事索赔责任限制公约 (LLMC 1976) (仅适用香港地 区)	1986.12.01	无	--	55	51.87	无
1976 年海事索赔责任限制公约 1996 议定书(LLMC PROT 96) (仅适用香港地区)	2004.03.13	无	--	63	69.13	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	57.71	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	12.75	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	--	53	40.47	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 2021.10.1)
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	--	120	94.42	无
控制和管理船舶压载水和沉积物国际公约(BWM 2004)	2017.9.8	Iraq 伊拉克	2021.9.30	88	91.20	无
		Dominican Republic 多米尼加共和国	2021.10.12			

2. 公约修正的最新进展

国际海事组织海上环境保护委员会第 77 届会议 (MEPC 77) 于 2021 年 11 月 22 日至 26 日通过远程视频会议方式召开。本次会议重点审议以下几个议题，包括：

来自船舶的海上塑料垃圾处理行动计划的后续工作

(1) 修订 MARPOL 附则 V 以强制在渔具上加上 IMO 船舶识别号
经审议，委员会同意将相关文件提交 PPR9 进一步审议可能的法律框架（强制性或者建议性）。

(2) 修订 MARPOL 附录 V 以强制规定所有 100 总吨及以上的船舶备有垃圾记录簿

经审议，委员会同意指示 PPR 分委会准备 MARPOL 附则 V 修正案。

(3) 处理船舶海洋塑料垃圾 IMO 战略

委员会通过了处理船舶海洋塑料垃圾 IMO 战略 (MEPC.341(77))。

船舶能效

审议并批准了“2021 年关于处理创新能效技术以计算和验证达到的 EEDI 和 EEXI 的指南” (MEPC.1/Circ.896)，确定了计算指南草案风场矩阵选取方法。并同意基于应用经验对该指南保持审议。

压载水有害水生物

(1) BWM 公约 E-1.1.1 和 E-1.1.5 条款统一解释

会议审议批准 BWM 公约 E-1.1.1 和 E-1.1.5 条款统一解释(BWM.2/Circ.76)。

确定强制实施 BWMS 调试试验的时间窗口是基于 BWMS 安装后的实际检验完成日期，即初次/附加检验在 2022 年 6 月 1 日或以后的完成日期。

(2) 压载水公约对特殊船型的应用

由于时间限制，关于压载水公约对特殊船型的应用的各种不同建议，主席根据各相关提案建议给出三个工作方案供选择：修订公约 A-5 条；制定新 BWM 通函；两者兼之。委员会同意邀请给成员国及组织向下届会议提交进一步提案。

(3) 压载水公约经验积累期 (EBP) 相关问题

由于时间限制，关于压载水公约经验积累期 (EBP) 相关问题包括数据收集、EBP 试验研究发现、压载水记录簿修订、延迟 EBP 至少 2 年等提议，未经大会审议。考虑到目前世界海事大学正在进行 EBP 数据分析，秘书处将向 MEPC 78 提交完整的 EBP 数据分析报告，委员会同意在 MEPC78 会议一并审议 EBP 数据分析报告及这些提案信息和建议。

(来自中国船级社官网)

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 2021.10.1)
2010 国际海上运输有毒有害物质 损害责任与赔偿公约 (HNS 2010)	未生效	无	--	5	3.57	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	--	17	29.77	无
1971 年海上核材料运输民事 责任公约(NUCLEAR 1971)	1975.07.15	无	--	17	19.42	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	--	32	15.76	无

第三部分 船舶防污染行业动态

一、国外动态

1. 国际油污基金管委会于2021年11月召开会议

国际油污基金管委会于2021年11月1日（周一）至11月5日（周五）通过电子会议平台 KUDO举行了会议。88个国家的代表（其中包括86个1992年基金成员国、26个补充基金成员国和两个观察员国），以及12个观察员组织出席了1992年基金管委会、1992年基金执委会和补充基金大会会议。

这是该组织第四次在 KUDO电子会议平台举行会议。但由于英国取消了限制，代表团自2019年以来首次被允许出席现场会议，一些代表与IOPC基金干事长和会议主席一起在国际海事组织大楼主会议厅听取了讨论情况。

会议作出了一系列程序性决定，修改或暂时中止了议事规则，以使会议能够远程进行，并促进议题讨论。

IOPC基金下一任干事长的选举在现场非公开会议上以提名方式进行。此外，1992年基金执委会讨论了发生在以色列的油污案件的最新进展。

（来自IOPC官网）

2. 国际保赔协会集团、ITOPF和国际油污基金联合出版新出版物

国际保赔协会集团、ITOPF和国际油污基金联合出版新的出版物，该手册共35页，主要内容为船源油污对海洋环境造成损害时的责任和赔偿问题。该手册结合三家机构过去五十年处理世界各地污染事故的经验，综述了船舶油污事故赔偿领域各项国际公约及各国国内法律的规定。

该手册还包括了案例研究。这些研究表明索赔方、赔付方和技术顾问在索赔过程中密切合作的重要性。

该手册的编制得到了国际海事组织（IMO）、加拿大油污基金和美国国家污染基金中心的支持。

（来自IOPC官网）

3. ITOPF 出席 2021 年巴西石油气候大会

ITOPF受邀出席2021年11月8日在里约热内卢举行的2021年巴西石油气候大会。ITOPF技术顾问Conor Bolas在会上做了30分钟的演讲，并对2020年的“WAKASHIO”轮漏油事故的关键点进行重点介绍，包括毛里求斯环境的敏感性、

漏油属于低硫燃料油以及新冠疫情对事故的影响等。演讲吸引了100多名与会者的强烈关注。

(来自ITOPH官网)

二、国内动态

1. 中国连续第 17 次当选国际海事组织 A 类理事国

当地时间12月10日，国际海事组织（IMO）第32届大会在英国伦敦举行了新一届理事会选举，中国再次顺利当选A类理事国。这是我国自1989年起第17次连任，彰显了我国在国际海运界的地位和影响力，体现了国际海运界希望中国在全球海运治理中发挥更加积极作用的认同和期待。除中国外，日本、韩国、意大利、希腊、巴拿马、英国、挪威、美国和俄罗斯也当选A类理事国。

国际海事组织是负责海上航行安全和防止船舶造成海洋污染的联合国专门机构。理事会是国际海事组织的重要决策机构，由两年一度的大会选举产生。根据《国际海事组织公约》，大会共选举产生了40个理事国，其中A类理事国为10个航运大国，B类理事国为10个海上贸易大国，C类理事国为20个代表世界主要地理区域的重要海运国家。

(来自中国交通新闻网)

2. 《危险废物转移管理办法》将于 2022 年 1 月 1 日起施行

《危险废物转移管理办法》于2021年11月30日由生态环境部发布以第23号部令形式公布，该办法由生态环境部、公安部和交通运输部共同制定，并将于2022年1月1日起施行。

该办法的出台是基于新修订实施的《中华人民共和国固体废物污染环境防治法》规定危险废物转移管理应当全程管控、提高效率。1999年印发实施的《危险废物转移联单管理办法》已不能适应当前危险废物转移管理工作需要。因此，生态环境部会同公安部和交通运输部制定《危险废物转移管理办法》，进一步完善危险废物转移管理制度，既是贯彻习近平总书记重要指示批示精神的有力举措，也是落实《中华人民共和国固体废物污染环境防治法》，落实“放管服”改革要求，还是加强危险废物全过程管理，优化跨省转移审批服务的具体行动。

该《危险废物转移管理办法》相较于旧的《危险废物转移联单管理办法》仅涉及危险废物转移联单的管理，对危险废物转移全过程提出了管理要求，增加了危险废物转移相关方责任、跨省转移管理、全面运行电子联单等内容，完善了相

关条款。

(根据生态环境部第23号部令及答记者问形成)

3. 交通运输部修订《中华人民共和国海上船舶污染事故调查处理规定》

2021年9月3日，交通运输部公布关于修改《中华人民共和国海上船舶污染事故调查处理规定》的决定（中华人民共和国交通运输部令2021年第28号），内容修改如下：

将第三十二条第一款修改为：“在事故调查结束后，海事管理机构对造成船舶污染事故的责任船舶、有关作业单位，依照《中华人民共和国海洋环境保护法》第九十条的规定进行处罚。”

本决定自公布之日起施行。

2011年11月14日交通运输部发布《中华人民共和国海上船舶污染事故调查处理规定》，根据2013年12月24日《交通运输部关于修改〈中华人民共和国海上船舶污染事故调查处理规定〉的决定》第一次修正，本次为该项部门规章的第二次修正。

(来自交通运输部官网)

第四部分 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

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》《1992 年设立国际油污损害赔偿基金公约》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》的规定，国际上建立了由油轮船东强制保险加上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。国际油污基金迄今已有 120 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。

成立于上世纪 70 年代的 IOPC 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。

2. 国际油污基金会议

IOPC 基金理事机构于 2021 年 11 月 1 日（周一）至 11 月 5 日（周五）通过 KUDO 视频会议系统和现场会议形式同步举行国际油污基金第 26 次基金大会、92 基金执委会第 77 次会议、补充基金第 18 次会议。包括理赔事务中心在内的中国代表团以线上方式参加了此次会议，参会详情见第五部分。

二、国际油污基金理赔典型案例

“Bow Jubail”轮事故

（一）**事故概况：**2018 年 6 月 23 日，挪威籍油船和化学品船多用途船“Bow Jubail”轮（23196 总吨）与荷兰鹿特丹港码头相撞，导致该船的右舷油舱发生燃油泄漏。事故漏油对附近的船只、码头和其他财产以及野生动物造成了污染。事故发生时，“Bow Jubail”轮正处于压舱状态，该轮船东向鹿特丹法院申请根据《1976 年海事索赔责任限制公约》（LLMC 76/96）限制其赔偿责任，并辩称本事故适用于燃油公约。2018 年 11 月，鹿特丹地区法院裁定，船东未能证明该船在事发时没有持久性石油残留物，符合《1992 年民事责任公约》所定义的船舶，决定不给予其根据燃油公约限制赔偿责任的许可。船东已经向海牙法院提出上

诉。

目前，船东已经收到了大约 150 件索赔，这些索赔尚未量化，但是总污染损害很可能超过《1992 年民事责任公约》的限额。在这种情况下，1992 基金和补充基金都可能适用于该事故。然而，如果船东成功地证明船上没有持久性油类残余物，则该事故将适用燃油公约，从而采用 LLMC76/96 的限额。

（二）近期进展：海牙上诉法院认为，船东无法证明在事故发生时“Bow Jubail”轮上没有以前持久性油类货物的残留物，因此“Bow Jubail”轮可以被视为《1992 年民事责任公约》下的船舶。

1992 基金在本案中具有经济利益。如果最终判决决定适用《1992 年民事责任公约》和《1992 年基金公约》，该案预估的损失将超过船东在《1992 年民事责任公约》和 2006 年 STOPIA 协议（2017 年修订版）下的赔偿限额，那么 1992 基金将支付赔偿。但是，如果船东向最高法院上诉成功，该案则适用燃油公约，1992 基金将不会参与此案。

1992 基金正在等待最高法院关于其是否可以加入诉讼的决定。检察长在 2021 年 7 月提出的意见是应允许 1992 基金作为利益相关方加入诉讼并提交上诉状。部分索赔人已经在鹿特丹地方法院对船东及其保险人和其他相关方提起了法律诉讼。在一些诉讼中，1992 基金已被通知或被列为被告。1992 基金通过其在荷兰的律师，正在跟踪这些案件，并试图在最高法院裁决前，争取暂停这些诉讼。

本届会议上，荷兰代表团告知自基金执行委员会上届会议以来，该案没有任何进展，他们将继续与基金秘书处保持密切联系。关于可以载运持久性石油和其他物质的“船舶”是否属于《1992 年民事责任公约》规定船舶类型的操作程序制定方面尚无进展，干事长提及 1992 基金公布的关于“船舶”定义的指南文件中使用海上运输链的概念来帮助逐案决定一艘船何时可以成为《1992 年民事责任公约》下的“船舶”。

国际保赔协会的代表团表示有必要等待最高法院的裁决，自事件发生以来，已经过去了三年半的时间，在法院决定是适用《1992 年民事责任公约》还是适用燃油公约之前，索赔人无法获得赔偿，希望最高法院尽快作出相应决定，以便迅速解决此案。

第五部分 专栏

一、基金答疑

Q: 我是一起船舶溢油事故的油污受害人，我已向船东提起索赔诉讼并获得法院支持，近日法院已经做出判决，判决书也已生效，请问我现在可以向船舶油污损害赔偿基金提出索赔申请吗？

A: 根据《船舶油污损害赔偿基金索赔指南》（2020年修订版）的有关规定，索赔人应持有法院生效判决书、生效执行裁定书才能向基金提出索赔申请。持有生效判决书并不代表有关油污损害责任人的财产已经执行终结，您即使在法院做出生效判决但油污损害责任人财产未被法院执行终结的情况下仍未满足向基金索赔的条件，只有在法院做出执行终结的裁定后才具备向基金索赔的条件。因此您还需要持有法院生效执行裁定书。

二、史海钩沉

“Hawaiian Patriot”轮油污事故

1977年2月23日，利比里亚籍“Hawaiian Patriot”号油轮（船长258米，总吨51,479）满载714,000桶印度尼西亚轻质原油（99,000吨）从印度尼西亚航行到夏威夷途中，在火奴鲁鲁岛以西约360英里（580公里）处因风暴导致船体钢板出现裂缝并发生船体破裂，大约18,000吨原油泄漏入海。2月24日，该轮爆炸起火，50英里长的海面浮油猛烈燃烧了数小时，然后船舶与剩余货物一起沉没。39名船员弃船逃生，其中38人被赶赴现场的“Philippine Bataan”号货轮救起。据报，大约50,000吨石油随洋流从夏威夷向西移动，未对陆地造成污染。

事发后，美国海岸警卫队一直在监视溢出的浮油，考虑到该类原油的自然消散反应，当局没有采取相关清理措施。事后，消防员基金保险公司评估货物损失为1200万美元，并将该笔款项支付给了油轮船舶所有人 Pacific Resources Inc.（太平洋资源公司）。

三、专题报告

出席国际油污基金组织2021年理事机构会议情况简述

因新冠疫情影响，国际油污基金组织（以下简称“国际油污基金”，英文简

称“IOPC FUNDS”) 2021 年理事机构会议于 2021 年 11 月 1 日(周一)至 11 月 5 日(周五)通过视频会议和现场会议形式同步举行。本次会议包括 1992 国际油污基金(以下简称“1992 基金”)第 26 次大会、1992 基金执委会第 77 次会议、补充基金第 18 次大会,来自 73 个成员国、2 个观察员国、2 家政府间组织和 10 家非政府间组织约 300 余名代表参加会议。经中国政府授权,中国大使馆驻英海事处代表、香港特区常驻国际海事组织代表、交通运输部海事局代表组成的中国代表团参加了会议。会议的主要情况简述如下:

一、程序性事项

根据《1992 年基金公约》和《补充基金议定书》的规定,国际油污基金理事机构应在每日历年举行常务会议。为确保视频会议的顺利召开,大会决定暂停执行适用现场会议的部分议事规则,并在会前通过基金秘书处发布了相关说明文件。本次会议是国际油污基金理事机构自 2020 年 12 月以来第四次召开的远程会议,除常规审议事项之外,会议依循以往惯例在 IMO 主会议厅通过非公开会议方式举行了新一届干事长的选举,挪威政府提名的 Mr Gaute Sivertsen 从 3 名候选人中胜出,当选国际油污基金新任干事长,他是国际油污基金 40 年历史中的第五任干事长。

此外,大会决定意大利代表 Mr Antonio Bandini 任 1992 基金大会主席,韩国代表 Mr Sung-Bum Kim 任补充基金大会主席,新加坡代表 Mr Samuel Soo 任 1992 基金执行委员会主席,上述职位任期均持续至下届基金大会常务会议召开之时。

二、干事长报告

干事长 Mr José Maura 先生向大会作了工作报告,对 1992 基金和补充基金在过去一年的工作情况进行了总结回顾,并分析了未来一年将面临的挑战。

2021 年对各成员国而言仍然是艰难的,干事长继续致力于审查基金秘书处的工作方法,确保基金秘书处的精简和干练,尽可能实现现有资源利用的最大化,维持基金秘书处继续以高质而且有效的方式进行运转。疫情期间,基金秘书处的工作方式被迫做出重大调整。2020 年 3 月以来,工作人员开始居家办公;2021 年 7 月,英国政府取消疫情限制措施。2021 年 9 月 20 日以来,基金秘书处人员已经返回 IMO 大楼办公。为应对疫情形势,基金秘书处引入弹性工作制度,经部门主管同意,工作人员每周有两天可居家办公,该政策将持续至 2022 年 1 月 31 日。

2021年，基金秘书处通过网络研讨会、视频培训课程等多种方式进一步推动各项公约在成员国的统一解释和有效实施，并积极宣传国际油污责任和赔偿制度的优势；继续与审计委员会合作，推进对涉及国际油污基金，但不属于国际保赔协会成员的保险公司所承保船舶的风险审查，在2021年7月举行的IMO法律委员会第108届会议上提交了相关文件，寻求与IMO法律委员会共同为这一日益重要且复杂的问题找到可行解决方案；继续执行设立HNS基金和筹备HNS基金大会第一届会议的必要任务，完成对HNS物质搜索器的改进，相关线上数据库列出了符合公约HNS定义的所有物质，包括被列为摊款货物的物质；协同相关行业组织，着手编写起草HNS基金索赔手册；继续利用一切机会介绍宣传HNS公约，并继续就这一问题向相关政府当局和其他感兴趣的利益攸关方提供协助。

三、涉及国际油污基金事故

截至2021年11月1日，国际油污基金涉及的船舶油污事故共13起，与去年相比，本年新增尼日利亚的MT Harcourt 轮船油污事故和以色列的不明船舶油污事故。会上重点对“Prestige”轮(“威望”轮)、“Hebei Spirit”轮(“河北精神”轮)等事故的赔偿进展情况进行了讨论，涉及事故详见下表：

国际油污基金涉及事故一览表

序号	事故船舶	发生国家	发生时间	案件状态
1	Prestige	西班牙	2002年	处理中
2	Solar 1	菲律宾	2006年	处理中
3	Hebei Spirit	韩国	2007年	基本结案
4	Redferm	尼日利亚	2009年	处理中
5	Haekup Pacific	韩国	2010年	处理中
6	Alfa I	希腊	2012年	处理中
7	Nesa R3	阿曼	2013年	处理中
8	Trident Star	马来西亚	2016年	处理中
9	Nathan E.Stewart	加拿大	2016年	跟踪中
10	Agia Zoni II	希腊	2017年	处理中
11	Bow Jubail	荷兰	2018年	跟踪中
12	MT Harcourt	尼日利亚	2020年	跟踪中
13	不明船舶油污事故	以色列	2021年	处理中

四、财务相关事项

大会审议的财务相关事项包括摊款油报告、摊款征收报告、投资报告、联合投资咨询机构报告、联合审计机构报告等，相关情况如下：

(一) 摊款油报告

截至2021年9月23日，93个成员国向1992基金提交了2020年度石油报

告，占预期摊款石油总量 94.95%；28 个成员国尚未提交 2020 年度和/或以前年份的石油报告。31 个成员国向补充基金提交了 2020 年度石油报告，占预期摊款石油总量 96.62%。尽管新冠疫情造成了持续的困难局面，但成员国在提交石油报告方面的持续合作仍至关重要。

需要注意的是，有 6 个成员国有五年或更长时间未提交石油报告，有 2 个成员国尽管多年来一直是 1992 基金的成员，但从未提交石油报告。为确保所有成员国继续履行《1992 年基金公约》和《补充基金议定书》规定报告义务，基金秘书处将继续努力与那些尚未提交报告的成员国进行沟通，并鼓励它们在编制石油报告方面遇到困难时与基金秘书处联系。

（二）摊款征收报告

截至 2021 年 9 月 28 日，1992 基金未缴摊款占 1992 基金成立以来征收摊款总额的 0.2%，补充基金的未缴摊款与刚果共和国有关，占迄今所征收摊款的 0.05%，摊款制度总体运行良好。这得益于国际油污基金从其成员国和成员国的石油工业中得到的有力支持。

2019 年 10 月，基金理事机构要求干事长研究激励成员国提交石油报告的其他方法，包括在没有提交石油报告的情况下根据预估数向摊款人开具发票的可能性。2021 年，干事长与审计委员会对该问题进行了研究讨论，还向 1992 基金在国际公法方面的法律顾问 Dan Sarooshi Q.C.教授咨询了相关法律意见。然而，在向基金大会提出任何正式建议之前，仍需要对该问题进行深入研究。

（三）联合审计机构报告-关于保险问题的风险评估

在 2020 年 12 月的基金理事机构会议上，第六届审计委员会提交了一份关于保险问题审查的最新文件，其中就非国际保赔协会成员的保险人的相关风险防控提出了建议措施以及下一步需要开展的工作。

2021 年，基金秘书处继续与审计委员会合作，将 2020 年提交给基金理事机构的 IOPC/NOV20/5/1 号文件转交给 IMO，并已列入到 2021 年 7 月 IMO 法律委员会第 108 届会议议程（LEG 108/5 号文件），在该届会议上，法律委员会和各代表团讨论了这一问题，考虑到一些代表团提出的关切，法律委员会表示支持在其今后的会议上讨论保险问题，基金秘书处和审计机构将继续关注 IMO 在该问题上的发展。

五、干事长选举

现任干事长 Mr José Maura 先生的任期届满后，该职位将于 2021 年 12 月 31

日空缺，本次会议上选举并任命了新的干事长。会前，1992 基金成员国被邀请提名干事长一职的候选人，截至 2021 年 6 月 30 日的最后期限，收到 3 名候选人提名，分别是哥伦比亚提名的 Liliana Monsalve 女士、法国提名的 Thomas Liebert 先生和挪威提名的 Gaute Sivertsen 先生。

自 2021 年 7 月英国境内的防疫限制措施取消后，IMO 对进入大楼主会议厅的代表团数量没有限制，这使得干事长投票程序能够按照惯例进行，即通过非公开会议方式以点名方式进行现场投票。根据 1992 基金大会议事规则，基金理事机构于 11 月 4 日举行了第三次非公开会议，仅 1992 基金成员国的代表、审计机构成员和干事长出席会议，第三次无记名投票表决时有 66 个代表团出席，挪威的 Gaute Sivertsen 先生凭借 44 票(2/3 多数票) 当选基金下一任干事长。他提出服务基金成员国和油污受害者、保护基金利益、因应形势变化需要的管理理念。

六、公约事项

(一) 1992 基金公约及补充基金议定书缔约现状

在 1992 基金大会第 26 届会议开幕时，《1992 年基金公约》有 118 个缔约国。圣马力诺共和国和哥斯达黎加共和国分别于 2021 年 4 月 19 日和 2021 年 5 月 19 日加入了《1992 年基金公约》，公约将在 2022 年期间在上述国家生效，从而使 1992 基金成员国的数量达到 120 个。在补充基金大会第 18 届会议开幕时，《补充基金议定书》有 32 个缔约国；自 2018 年以来，《补充基金议定书》没有新的缔约国，补充基金大会主席建议下任干事长可将该事项列入重点关注领域。

(二) HNS 公约 2010 年议定书进展

自 1992 基金理事机构 2021 年 3 月会议以来，尚未有国家向 IMO 秘书长交存 HNS 公约 2010 年议定书的批准书或加入书。因此，截至 2021 年 10 月 6 日，该议定书有五个缔约国，即加拿大、丹麦、挪威、南非和土耳其。然而，一些国家继续努力将 HNS 公约纳入其国内立法中，预期未来几年内有更多国家能够批准或加入该议定书。

基金秘书处已经完成对 HNS 物质搜索器的改进，在线数据库列出了符合公约中 HNS 定义的所有物质，包括被列为摊款货物的物质。HNS 搜索器的目的是方便有责任提交报告的实体对 HNS 摊款货物进行识别，它自 2011 年以来一直在运行，并由基金秘书处每年负责更新，最近一次更新是于 2021 年 3 月完成。为便于提交货物报告，并避免在使用货物清单版本方面出现混乱，基金秘书处决定今后的数据库更新将安排在每年 5 月底，从而与公约 2010 年议定书规定的最晚

提交期限保持一致。

基金秘书处联合国际航运（ICS）公会、国际保赔协会集团（IG）、国际油轮船东防污染协会（ITOPF）、法国水域意外污染事故研究调查中心（Cedre）以及 IMO 成立了一个工作组，通过审查 HNS 公约特有的技术和法律问题，讨论编写 HNS 基金索赔手册草案，以供《2010 年 HNS 议定书》生效后召开的第一次 HNS 基金大会审议。目前，工作组已于 2020 年 11 月、2021 年 2 月和 5 月召开了三次会议。基金秘书处建议一旦工作组完成索赔手册草案编写，就应当公开进行意见征求，并在第一次 HNS 基金大会审议之前提供给任何感兴趣的代表团进行评议，以进一步改进和完善手册内容。

干事长在会上讨论时提及最近加拿大和斯里兰卡发生的载运 HNS 集装箱船事故，并指出这些事故再次强调了建立国际责任和赔偿制度的必要性。他希望批准《2010 年 HNS 议定书》的工作可以成为各国政府的优先事项之一，国际社会对该公约的接受将有助于保护海洋环境。加拿大代表团提及 2021 年 10 月在维多利亚海岸发生的集装箱船 MV Zim Kingston 事故。据报，该船丢失了约 109 个集装箱，潜在的污染风险相当大。此外，船上装载的部分集装箱中含有 HNS 物质，而且已经起火，这增加了应急处置工作的复杂性。该代表团指出，这起事故突出表明需要建立一个强有力的国际制度，为应急处置方和污染损害人提供足够的赔偿。《2010 年 HNS 议定书》已经通过 11 年，鉴于 HNS 事故的不断发生，该代表团希望公约背后的政治介入意愿能够增强。法国代表团指出《2010 年 HNS 议定书》是未来海上运输的一项重要文书，法国目前正在制定一项授权批准公约的法律，并将于 2022 年提交给议会，预期可在 2023 年之前获得批准。

七、预算事项

1992 基金大会批准了 2022 年的预算，即 1992 基金秘书处行政费用 485.5 万英镑，与 1992 基金有关的外部审计费支出 5.36 万英镑；2021 年度的普通基金缴款总额 1220 万英镑；维持 1992 基金 1500 万英镑周转金，以在建立重大事故索赔基金之前支付新发生事故的初步赔偿和相关费用；向以色列无主船舶油污事故重大事故索赔基金征收 2021 年摊款 800 万英镑。

补充基金大会批准了补充基金 2022 年预算 5.24 万英镑，其中包括支付给 1992 基金秘书处的管理费和外部审计费；维持补充基金 100 万英镑的周转资金。

八、其他事项

大会拟定基金理事机构下次会议、基金执行委员会第 78 次会议于 2022 年 3

月 28 日所在工作周召开，1992 基金大会和补充基金大会下届常务会议于 2022 年 10 月 24 日所在工作周召开。



C

O

P

C



扫一扫了解我们

