

sh.msa.gov.cn/copcfund/



船舶防污染动态

2022年第2期 总第26期



理赔事务中心
2022年6月28日

目 录

第一部分 中国船舶油污损害赔偿基金	1
一、船舶油污损害损失补偿项目首次绩效评价顺利完成.....	1
二、《中国特色船舶污染损害赔偿机制》课题研究有序推进.....	1
三、理赔事务中心积极落实人大代表建议答复工作.....	1
四、理赔事务中心为船舶污染应急指挥人员培训班授课.....	2
第二部分 船舶防污染公约	4
一、我国加入的船舶防污染国际公约.....	4
1. 公约最新动态一览表.....	4
2. 公约修正的最新进展.....	6
二、其他相关的船舶防污染国际公约.....	8
1. 公约最新动态一览表.....	8
第三部分 船舶防污染行业动态	9
一、国外动态.....	9
二、国内动态.....	12
第四部分 国际油污基金	15
一、国际油污基金制度建设.....	15
二、国际油污基金理赔典型案例.....	15
第五部分 专栏	18
一、基金答疑.....	18
二、史海钩沉.....	18
三、专题报告.....	19

第一部分 中国船舶油污损害赔偿基金

一、船舶油污损害损失补偿项目首次绩效评价顺利完成

2022年4月19日，理赔事务中心参加由交通运输部科学研究院组织的船舶油污损害损失补偿项目支出绩效考评。本次考评采取网络会议远程评审方式实施，项目围绕船舶油污损害赔偿基金于2021年赔付的“夏长”轮沉没溢油事故渔业直接经济损失案件开展，系基金理赔案件首次纳入交通运输部重点绩效评价项目。

为强化预算绩效管理，提高资金使用效益，理赔事务中心根据上级部门要求，严格按照规定程序，认真开展绩效评价工作，在前期自评的基础上，对绩效评价报告、绩效指标数据及各项材料作了进一步完善。评审会上，理赔事务中心周航震主任汇报了项目总体情况、组织实施过程、绩效指标完成情况等内容，专家组对理赔事务中心本次项目所作的工作给予了充分肯定，并在优化绩效评价指标设置、完善支撑材料等方面提出建议，为后续基金绩效评工作开展提供了指引。

二、《中国特色船舶污染损害赔偿机制》课题研究有序推进

2022年4月22日，理赔事务中心联合交通运输部水运科学研究院通过网络视频形式召开《中国特色船舶污染损害赔偿机制》课题研究工作推进讨论会。

本课题入选2021年度交通运输行业重点科技项目清单，由交通运输部水运科学院和理赔事务中心合作开展，是在“交通强国”和“一带一路”的新背景下，对我国船舶污染损害赔偿机制建设目标及路线的一次系统性研究，主要针对我国船舶污染损害赔偿机制的覆盖领域、整体规模、国际合作等问题，研究相应的解决方法，并就法规政策的制定设立、管理措施的完善以及实现途径和完成时间表提出建议。本次讨论会就当前课题报告存在的问题作了深入探讨，并从结构的完整性、内容的精简及协调、各章节的衔接、典型案例和相关数据的选用及更新等角度提出了修改建议，并对下一阶段研课题报告的修改方向、具体分工及完成时限做出了进一步明确，以确保课题研究工作有序推进。

三、理赔事务中心积极落实人大代表建议答复工作

2022年5月，理赔事务中心按照部海事局要求，就第十三届全国人民代表

大会第五次会议第 2671 号《关于完善船舶油污损害赔偿制度的建议》，起草完成答复人大代表的函。

十三届全国人大五次会议于 2022 年 3 月 5 日至 11 日在京召开。本次会议上，代表们共提出提案 487 件，涉及加强重要领域立法、修法，推进新兴领域立法，启动条件成熟领域法典编纂等方面内容。其中，第 2671 号《关于完善船舶油污损害赔偿制度的建议》由中国地质调查局青岛海洋地质研究所副所长印萍代表提出，其建议通过修订《海商法》，明确溢油事件中非溢油船法律责任以及政府组织清污所产生费用的法律属性和索赔路径，并就加快完善船舶油污损害赔偿制度建设方面提出提高船舶油污损害赔偿基金赔偿限额和增设应急基金等建议。理赔事务中心收到提案后，深入了解提案背景，组织开展专题研究、广泛调研，结合历年开展《船舶污染损害赔偿机制创新研究》《船舶油污损害赔偿纠纷案件司法审判实践研究》等课题取得的成果，形成对第 2671 号建议的答复意见，并上报部海事局。这是理赔事务中心继对 2019 年第十三届全国人大二次会议“关于加快推进内河船舶污染责任强制保险机制建设的建议”答复之后，第二次开展全国人大代表建议答复工作。

四、理赔事务中心为船舶污染应急指挥人员培训班授课

2022 年 6 月 20-24 日，船舶污染应急指挥人员培训班通过视频会议形式举办，理赔事务中心参与培训班具体授课工作，中心周舫震主任及业务骨干为来自全国各直属海事系统的四十余名学员讲授《船舶污染责任与损害赔偿法律法规》《船舶污染损害索赔实务与技巧》等专业课程。

本次培训针对船舶污染应急高级指挥人员和现场指挥人员开展，内容涵盖溢油应急的策略、公约法规、国际合作，应急行动管理，海上、岸线清污技术，污染责任和损害赔偿，溢油监视与预测，溢油取样与鉴定等环节。理赔事务中心作为我国船舶油污损害赔偿基金索赔案件受理及调查评估的专业机构，在培训中向学员系统地讲授了船舶污染损害赔偿理论、国际船舶油污损害赔偿制度、中国特色船舶油污损害赔偿制度等内容，同时通过“河北精神”轮、“达飞佛罗里达”轮、“佐罗”轮、“交响乐”轮等国内外典型船舶油污损害纠纷案件，详细分析船舶油污事故中不同法律责任的归属，并结合理赔实践，向学员介绍我国船舶油污损害

赔偿基金的运作特点、油污受害人申请基金赔偿或补偿的流程及注意事项。本次授课受到参训学员的一致欢迎和肯定。

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 2022.4.1)
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)	1983.10.2	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)	1983.10.2	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)	1992.7.1	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)	2003.9.27	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)	2005.5.19	San Marino 圣马力诺	2022.4.11	104	96.81	MEPC.324(75)
		Guinea-Bissau 几内亚比绍	2022.5.12			
2001 国际燃油污染损害民事责任公约 (BUNKERS 2001)	2008.11.21	Guinea-Bissau 几内亚比绍	2022.5.12	104	95.20	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 2022.4.1)
1992 年国际油污损害民事 责任公约(CLC 1992)	1996.5.30	Guinea-Bissau 几内亚比绍	2022.5.12	146	97.55	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)	2007.6.14	无	--	41	52.57	无
1969 年国际干预公海油污事故 公约(INTERVENTION 1969)	1975.5.6	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)	1983.3.30	无	--	58	56.40	无
1990 年国际油污防备、反应和 合作公约(OPRC 1990)	1995.5.30	无	--	115	77.19	无
控制船舶有害防污底系统国际 公约(AFS 2001)	2008.9.17	Guinea-Bissau 几内亚比绍	2022.5.12	92	96.11	无
1976 年海事赔偿责任限制公约 (LLMC 1976) (仅适用香港地区)	1986.12.1	无	--	55	51.87	无
1976 年海事赔偿责任限制公约 1996 议定书(LLMC PROT 96) (仅适用香港地区)	2004.3.13	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)	1975.8.30	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)	2006.3.24	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 2022.4.1)
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)	1996.5.30	Guinea-Bissau 几内亚比绍	2022.5.12	121	94.45	无
控制和管理船舶压载水和沉积物国际公约(BWM 2004)	2017.9.8	Guinea-Bissau 几内亚比绍	2022.5.12	91	92.23	MEPC.325(75)

2. 公约修正的最新进展

国际海事组织 (IMO) 海上环境保护委员会第 78 届会议 (MEPC 78) 于 2022 年 6 月 6 日至 10 日以远程视频会议方式召开。会议重点审议了强制性文件修正案、空气污染预防、海上塑料垃圾、污染预防及响应等议题。具体包括：

(一) 审议和通过强制性文件修正案

委员会审议通过以下公约及规则修正案：

1、MARPOL 附则 I 修正案 (MEPC.343(78))，主要修订油船破损稳性条款关于水密门的要求。本修正案将于 2024 年 1 月 1 日生效。

2、MARPOL 附则 II 修正案 (MEPC.344(78))，主要修订附录 I (有毒液体物质的分类指南) 中 GESAMP 有害评定程序简要说明。本修正案将于 2023 年 11 月 1 日生效。

3、IBC 规则修正案 (MEPC.345(78))，主要修订船舶残存能力要求中关于水密门的要求。本修正案将于 2024 年 7 月 1 日生效。

(二) 空气污染

1、会议讨论了《2022 年 EGCS 排放水风险和影响评估指南》草案，德国提出的在 EGCS 排放水环境风险评估中采用统一的和具有代表性的排放因子，以及新增关于“最坏情况下排放”附录 3 的建议，以及 CLIA 提出的关于邀请 GESAMP 专家组对技术水平和委员会考虑的结果进行审查的建议。会议最终决定批准《2022 年 EGCS 排放水风险和影响评估指南》和《2022 年向港口接收设施输送 EGCS 残渣指南》，并同意根据所获得的经验继续审查《2022 年 EGCS 排放水风险和影响评估指南》。

2、会议注意到 MSC105 的成果并考虑紧迫性，同意将有关燃油闪点的信息

纳入 MARPOL 附则 VI 下的燃油交付单，批准修订的 MARPOL 附则 VI 附录 5，以期 MEPC79 会议通过。

3、关于生物燃料相关问题，因本次会议没有成立相关工作组，不能充分讨论，将推迟到 MEPC79 成立工作组后讨论。

4、中国提交的 2019 年船上在用燃油硫含量验证用船上取样指南修正案，考虑寒冷地区和低温环境下燃油流动性差问题的修订建议，移交至 PPR10 其他事项下审议。

(三) 来自船舶的海上塑料垃圾处理行动计划的后续工作

1、垃圾记录簿修订

为解决船舶海洋塑料垃圾对海洋环境的污染，作为行动计划的短期措施之一，进一步加强 IMO 法律框架下船舶塑料垃圾管理。会议批准 MARPOL 附则 V 修正草案，要求备有垃圾记录簿的船舶范围从 400 总吨扩大至所有 100 总吨及以上的船舶。修正草案将在 MEPC79 会议上审议通过。

2、强制渔具标识问题

关于是否在 MARPOL 附则 V 下强制渔具标识的问题，尽管意见分散，委员会同意应制定 MARPOL 附则 V 下关于渔具标识的基于目标的要求，指示 PPR 分委会制定 MARPOL 附则 V 及相关导则修正案。考虑到关于废弃、遗失和以其他方式丢弃的渔具(ALDFG)的近期行动的重要性，委员会指示 PPR 分委会制定一个 MEPC 通函以促进实施渔具标识系统和 FAO 自愿渔具标识导则。

(四) 污染防备和响应

1、会议审议通过《2022 年船舶防污底系统简单取样指南》《2022 年船舶防污底系统检验和发证指南》《2022 年船舶防污底系统检查指南》，指示 III 分委员会审查 2022 年船舶防污底系统检查指南，以期将其作为新的附录添加到未来的港口国控制程序中。

2、会议批准关于北极区域污染物接收设施的 MARPOL 公约附则 I、II、IV、V、VI 的修正案草案、2012 年制定区域接收设施计划指南 (MEPC.221(63)决议) 修正案和相关 MEPC 决议。

3、会议讨论了关于修订《2020 年综合舱底水处理系统 (IBTS) 指南》相关提案，以处理为目的的舱底水强制蒸发是否可接受的问题。会议最终原则同意接受以处理为目的的舱底水强制蒸发措施，指示 PPR10 完成后续修订工作。

(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 2022.4.1)
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	--	6	3.60	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)	1975.7.15	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)	2005.3.3	无	--	32	15.76	无

第三部分 船舶防污染行业动态

一、国外动态

1. “Trident Star”轮溢油事故全部索赔已获解决

2016年8月，“Trident Star”轮在马来西亚丹戎帕拉帕斯港装货作业期间发生溢油事故，其最后未决索赔现已全部解决。

1992基金于2020年开始为该事故支付赔偿，根据《1992年国际油污损害民事责任公约》（以下简称《1992年民事责任公约》），“Trident Star”轮油污损害赔偿限额为650万美元。然而，由于《2006年小型油轮油污赔偿协议》（STOPIA）适用于本案，船东保险人已将款项偿还给1992基金。

最后一项未决索赔，由属于一航运集团的五位索赔人提出，总额为660万美元。船东保险人和92基金对该索赔的评估金额为330万美元。这些索赔已于2022年初获得解决。所有相应的法律行动随后被撤销。因此，92基金执委会在其2022年3月的会议上指出，该事故索赔现已全部结束。

（来自IOPC官网）

2. 国际油污基金敦促成员国注意IMO关于黑海和亚速海局势对保险或其他财务担保证书影响的指导意见

国际海事组织（IMO）向其成员国发布了通函（LEG.1/Circ.12），其中包含关于由于乌克兰冲突导致的黑海和亚速海紧张局势对保险或其他财务担保证书的影响的指南。

该通函已在IOPC基金2022年3月的会议上分发给其理事机构，它列出了受乌克兰冲突影响的国际海事组织文书，其中包括1969年和1992年国际油污损害民事责任公约。通函特别指出，缺乏符合公约要求的保险或其他财务担保，可能导致遭受污染事故或者其他事故影响的国家和油污受害人无法获得足额赔偿，还可能因船东责任缺乏足够的保险覆盖，使得IOPC基金及其摊款人不得不承担支付油轮溢油造成的所有污染损害赔偿的风险。

考虑到这一点，该通函为各国提出了一些行动要点。IOPC基金管委会完全赞同这些行动要点，并鼓励各成员国遵守通函中的建议。干事长还敦促IOPC基金成员国注意该通函并遵循其中的建议。他指出，近年来，92基金处理了越来越多的涉及不可靠保险人的事故，这些事故从一开始就要求基金支付赔偿，而根据

《1992年民事责任公约》应由船东保险人支付第一层次赔偿。正如通函中所述，由于最近实施的制裁，IOPC基金面临此种风险的情况将会进一步加剧，因为它们增加了大型油轮在没有任何保险或保险不足的情况下航行的风险。

根据基金管委会的指示，干事长正密切关注情况进展，并计划在2022年10月举行的下一次IOPC基金会议上汇报相关情况。

(来自IOPC官网)

3. 几内亚比绍共和国将成为1992年基金的第121个成员国

国际海事组织（IMO）已通知IOPC基金干事长，几内亚比绍共和国于2022年5月12日交存了1992年民事责任公约和基金公约的加入书。这两项公约将于2023年5月12日对几内亚比绍共和国生效，届时92年基金的成员国数量将达到121个。

几内亚比绍共和国还加入了国际海事组织的其他一些涉及船舶污染损害的责任和赔偿以及防止海洋污染的公约，其中包括：《2001年国际燃油污染损害民事责任公约》（BUNKERS 2001）；《2004年国际船舶压载水及沉积物管理与控制公约》（BWM 2004）；《2007年内罗毕国际船舶残骸清除公约》（NAIROBI WRC 2007）。

(来自IOPC官网)

4. 国际油污基金召开“Hebei Spirit”轮溢油事故经验教训研讨会

2022年6月13日-17日，国际油污基金干事长Gaute Sivertsen一行前往韩国，就“Hebei Spirit”轮溢油事故取得的经验教训召开研讨会。

“Hebei Spirit”轮溢油事故是韩国遭受的最严重污染事故之一，也是IOPC基金历史上最大的溢油事故之一。该事故涉及127,000多份索赔申请，根据1992年民事责任公约和基金公约，Skuld保赔协会和1992年基金向索赔人合计支付3,216亿韩元。

处理此案的各方都被邀请参会，并围绕若干议题进行讨论，包括：清污阶段，各方合作开展和沟通网络等问题；项目管理阶段，评估程序和处理大量无证索赔或小额索赔时面临的问题；法律诉讼阶段，重点是在该领域遇到的困难。本次研讨会旨在提高未来应对重大事故的效率和效果，并尽可能地完善目前的索赔程序。事故经验总结报告将在2022年10月举行的1992年基金执行委员会会议上进行公布。

(来自IOPC官网)

5. “prestige”轮溢油事故法律纠纷完成宣判

2022年6月20日，欧盟法院裁定“prestige”轮溢油事故中油污受害方西班牙胜诉，要求涉事船舶的英国保险公司伦敦汽船船东互保协会为这起案件支付9亿美元的赔偿款。本案所涉海上漏油法律纠纷，历时20年终于圆满画上句号。

2002年，“prestige”轮在西班牙海岸遭遇八级强风暴搁浅，泄漏约7万吨原油，造成西班牙史上最大的海上污染案。事故发生后，西班牙当局估计清污费用总额为25亿美元。2012年，西班牙对伦敦汽船船东互保协会以及船东等提出指控，西班牙当局要求保险公司支付9亿美元赔偿金。但当时伦敦汽船船东互保协会拒绝参加审判，而是于2013年在英国伦敦启动了仲裁程序。仲裁庭裁定，根据保险合同，必须在英国法院提起损害赔偿诉讼，伦敦汽船船东互保协会于是在英国法院提出上诉，上诉法院于2021年12月，就在英国脱欧的前几天，将此事提交欧盟高级法院，欧盟法院近日做出上述判决。

(来自大海法公众号)

6. 欧洲国际溢油大会 (Interspill) 2022年会议顺利召开

2022年6月21日-23日，Interspill 2022会议在荷兰阿姆斯特丹RAI会展中心顺利召开，本次会议吸引了来自70多个国家的1,500多名代表、游客和参展商前来参加。

欧洲国际溢油大会每三年召开一次，Interspill的概念始于20多年前。会议的内容比较广泛，包括石油和污染应急以及海洋治理等多种主题。

本次研讨会采用线下形式，包括技术专题活动、科学研讨会、行业研讨会、短期课程、海报展览等多个部分，来自国际海事组织 (IMO)、欧洲海事安全局 (EMSA)、国际油轮船东防污染联合会 (ITOPF)、国际油污基金 (IOPC)，溢油应急响应有限公司 (Oil Spill Response) 以及突发性水污染记录、研究和实验中心 (CEDRE) 等多家单位的学者、行业从业者、制造商和技术创新人员分享了在近海、海底、溢油分散剂、运输风险、内陆风险、塑料污染和海洋垃圾、非烃事故、危机和事故管理、外展和参与以及监控、建模和可视化等方面发表的论文。

(来自Interspill官网)

二、国内动态

1. 习近平致信祝贺 2022 年六五环境日国家主场活动

2022年六五环境日国家主场活动于6月5日在辽宁省沈阳市举行。中共中央总书记、国家主席、中央军委主席习近平发来贺信，向活动的举办表示热烈的祝贺。中共中央政治局常委、国务院副总理韩正在活动开幕式上宣读了习近平的贺信并讲话。

习近平在贺信中指出，生态环境是人类生存和发展的根基，保持良好生态环境是各国人民的共同心愿。党的十八大以来，我们把生态文明建设作为关系中华民族永续发展的根本大计，坚持绿水青山就是金山银山的理念，开展了一系列根本性、开创性、长远性的工作，美丽中国建设迈出重要步伐，推动我国生态环境保护发生历史性、转折性、全局性变化。

习近平强调，在全面建设社会主义现代化国家新征程上，全党全国要保持加强生态文明建设的战略定力，着力推动经济社会发展全面绿色转型，统筹污染治理、生态保护、应对气候变化，努力建设人与自然和谐共生的美丽中国，为共建清洁美丽世界作出更大贡献！希望全社会行动起来，做生态文明理念的积极传播者和模范践行者，身体力行、真抓实干，为子孙后代留下天蓝、地绿、水清的美丽家园。

（来自新华网）

2. 中国海事审判网正式上线

2022年4月25日，中国海事审判网正式上线，最高人民法院党组书记、院长周强出席中国海事审判网上线视频会议并讲话。

中国海事审判网由最高人民法院主导，广东省高级人民法院支持、广州海事法院承建，覆盖全国11家海事法院及其上诉审高级人民法院和最高人民法院的海事审判业务，面向海事法官提供辅助办案智慧支撑，面向中外当事人提供网上立案、线上庭审、云端执行等在线诉讼服务，面向社会公众和专家学者发布权威海事司法信息，是中国海事审判信息化建设的最新成果和向国际社会展示中国海事司法的重要窗口。该网站在整合原“中国涉外商事海事审判网”和“海事审判工作平台”的基础上进行了“质的提升”，从法院单向对受众的公告牌，变为海事司法部门与公众双向互动的平台。

（来自最高人民法院官网）

3. 《最高人民法院、最高人民检察院关于办理海洋自然资源与生态环境公益诉讼案件若干问题的规定》发布

2022年5月11日，《最高人民法院、最高人民检察院关于办理海洋自然资源与生态环境公益诉讼案件若干问题的规定》发布，自2022年5月15日起施行。该项规定于2021年12月27日由最高人民法院审判委员会第1858次会议、2022年3月16日由最高人民检察院第十三届检察委员会第九十三次会议通过。

据了解，出台海洋自然资源与生态环境公益诉讼司法解释，是最高人民法院、最高人民检察院贯彻落实党中央决策部署，加大海洋自然资源与生态环境司法保护力度，积极回应社会关切的重要举措。司法解释的颁布实施，对于完善海洋自然资源与生态环境保护法律体系，统一法律适用标准，规范海洋自然资源与生态环境公益诉讼案件办理，具有重要意义。

(来自中国法院网官网)

4. 交通运输部海事局开展《船舶能耗数据和碳强度管理办法(征求意见稿)》意见征求工作

2022年5月，交通运输部海事局组织起草《船舶能耗数据和碳强度管理办法(征求意见稿)》，并面向社会公开征求意见。

国际海事组织MEPC 76届会议上通过了船舶温室气体短期减排措施，形成了国际航运碳强度规则，并将于2023年全面实施。为做好全国船舶能耗数据收集工作、履行国际公约规则要求，交通运输部海事局根据《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》和我国缔结的《国际防止船舶造成污染公约》组织起草了该办法，目的是深入贯彻落实党中央、国务院碳达峰碳中和决策部署，全面落实交通运输行业碳达峰碳中和工作相关任务要求，有效实施国际海事组织国际航运碳强度规则的规定，减少船舶温室气体排放。

(来自中国海事局网站)

5. 第十届海商法国际研讨会顺利召开

2022年5月20日，第十届海商法国际研讨会在宁波顺利召开。受新冠疫情影响，本届研讨会采用线上方式进行，在宁波设置直播会场，来自英国、美国、法国等诸多国家和地区的国际组织代表和国内外海商法专家学者以及业界人士共同参与研讨，会议围绕“新形势下国际海商法理论和实务的发展”“海洋污染与环

境保护”“国际海事海商前沿法律问题”“国际海事争议解决”四个议题展开交流，以期助力构建趋于统一和稳定的海事海商法律体系。

中国海商法协会副会长、交通运输部法制司司长魏东在会上表示，海商法于1993年7月1日实施，至今近29年。部分内容已不适应发展的需要，在修法过程中需妥善处理矛盾和争议，最大程度回应业界诉求。

目前，海商法修订工作已经纳入十三届全国人大涉外领域立法工作安排，海商法修订草案于2020年1月上报国务院。目前，修订工作正处于司法部审核环节。

(来自大海法公众号)

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》（以下简称《1992 年民事责任公约》）、《1992 年设立国际油污损害赔偿基金公约》（以下简称《1992 年基金公约》）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 2022 年 3 月 29 日（周二）至 3 月 30 日（周三）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 78 次会议、补充基金第 10 次会议。

二、国际油污基金理赔典型案例

“Alfa I”轮事故

（一）事故概况

2012 年 3 月 5 日，希腊籍油轮“Alfa I”满载 1800 吨原油，在穿越希腊比雷埃夫斯港附近的 Elefsis 海湾时撞击不明水下物体，之后沉没在 18-20 米深的水域，事故导致船长遇难，溢油污染了 Elefsis 海湾约 13 公里的海岸线。事发后，主管当局在海上和岸线开展了清污行动。

由于“Alfa I”轮吨位（总吨位 1648）低于 5000 总吨，根据《1992 年民事责任公约》，适用的责任限额为 451 万特别提款权（约 552 万欧元）。该轮的保单为 200 万欧元，且只适用非持久性的矿物油。

与船东签过清污协议的两家清污单位提交了六项索赔申请，共计 1,615 万欧元。船东及其保险人还收到了希腊当局提出的约 222,000 欧元的清污费用索赔申请。

2015 年 5 月，比雷埃夫斯初审法院判决给予主要的一家清污单位 1,440 万欧元的赔偿。1992 年基金向主要的一家清污单位提出 1,200 万欧元的索赔解决方案，条件是保险人首先支付 1992 年 CLC 的限额（451 万特别提款权或 552 万欧元），然而保险人并不愿支付该笔限额。2018 年 2 月，希腊银行撤销了该保险公司的执照，并将其置于清算状态，因为它未能保持希腊法律规定的必要的偿付能力资本要求。

2018 年 3 月，比雷埃夫斯上诉法院作出判决，驳回了保险人对 2015 年 5 月所作一审判决的上诉。判决认为，由于本案没有设立限制基金，保险人应承担这家主要清污单位的全部索赔金额，即 1,580 万欧元。

2019 年 6 月，保险人就 2018 年 3 月的判决向最高法院提出了上诉。1992 年基金也向最高法院提出上诉，支持 1992 年 CLC 第七条规定的义务性保险条款。2021 年 2 月法院审理了该上诉。

（二）近期进展

最高法院的判决：2021 年 7 月，最高法院作出判决，驳回了保险人的所有上诉理由。并认为，除其他外：

（1）国家当局签发证书（基于保险人签发的蓝卡），表明存在根据《1992 年民事责任公约》关于强制性保险规定而签订的保险合同；

（2）《1992 年民事责任公约》第七条第 1 款中“运载超过 2000 吨散装石油的货物”应被解释为能够运载超过 2000 吨。最高法院将保险（或其他财务担保）的义务和货物的运载能力联系起来，而不考虑船上的实际运载量。

1992 年基金的律师表示，保险人的支付义务现在是无可争议的。

第二家清污单位的索赔：2019 年 9 月，第二家清污单位向 1992 年基金提起诉讼，要求赔偿约 349,400 欧元及利息。2020 年 1 月下旬，比雷埃夫斯初审法院对该索赔进行了审理。1992 年基金对此进行了辩护，理由是该索赔已过时效。

2020年9月，法院驳回了第二家清污单位的索赔，理由是该索赔已过时效。第二家清污单位对此提出上诉，并确定了上诉的听证日期。在听证会上，第二家清污单位声称，它已经开始对船东提起法律诉讼，没有必要对1992年基金提起法律诉讼，因此，它对1992年基金的索赔没有超过时效。2021年9月，等待开庭日期。

保险公司的清算：当1992年基金被告知保险人将被清算时，1992年基金对保险人拥有的建筑物提出了预注抵押的申请，并向清算人登记了债权，以便提高1992年基金在保险人的债权人名单上的地位。

经过一系列的法庭听证，1992年基金在希腊最高法院的索赔获得成功，现在1992年基金对保险人的财产进行预注销抵押登记的权利是无可争议的。

然而，在2020年1月，1992基金被告知其对保险公司的索赔被清算人驳回。尽管1992基金的希腊律师作了进一步询问，但尚未得知驳回的理由，还需等待希腊银行（清算监督机构）提供进一步细节。基金的律师向清算人发送了一份法外声明，要求提供完整的索赔清单和驳回基金索赔的理由，但清算人以《一般数据保护条例》（GDPR）的保密理由拒绝提供清单。1992年基金的律师向雅典一审法院提出上诉，该法院在2021年底作出判决，接受了基金的上诉，并将基金的索赔纳入清算人要解决的索赔清单中。

清算人对该判决提出上诉，雅典上诉法院已定于2022年10月进行听证。基金的律师向清算人送达了一份法外声明，通知清算人在雅典上诉法院作出判决之前，不得转让保险人的任何财产或进行任何分配。

第五部分 专栏

一、基金答疑

Q: 请问船舶油污基金的赔付范围是否包括船舶拆解产生的油污水接收费用及船舶洗舱等产生的费用?

A: 根据《船舶油污损害赔偿基金征收使用管理办法》第十六条之规定,油污基金只适用于由船舶油污事故造成的损害。又根据《船舶油污损害赔偿基金理赔导则》(2020 修订版)的相关规定,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。据此,船舶拆解产生的油污水接收费用及船舶洗舱等产生的费用均不属于船舶油污事故造成的损害,因此不属于基金赔偿或者补偿的范围。

二、史海钩沉

“URQUIOLA”轮油污事故

1976 年 5 月 12 日,超级油轮“URQUIOLA”搁浅于西班牙拉科鲁尼亚的港口入口处的一处浅滩(海图上未标示该处浅滩),导致船体受损,受损的船头部分随即出现货油泄漏。考虑到火灾和爆炸对城镇炼油厂和 20 万居民造成巨大威胁,港口当局命令该轮远离港口。该轮在两艘拖船协助下离开时,再次搁浅,船头的油舱进一步破裂。除船长和领航员之外,其它船员在船开始倾斜时已经弃船而去。两小时后,该船发生爆炸,导致船长死亡。

随后难船引发大火,大火持续燃烧 16 小时,约 513,000 桶原油被焚烧。大量溢油迅速蔓延到整个港口以及周围的海岸线,近 200 公里的海岸被污染。原油燃烧产生的黑烟在陆地 100 公里范围内扩散,浓烟被吹到拉科鲁尼亚城镇上空。主管当局使用空气监测器检测到了高浓度的挥发性气体,随后在该轮周围建立了一个半径一英里的安全防控区。尽管采取了这些防控措施,5 月 14 日还是发生了第二次爆炸,并再次发生火灾。随后几天的大风导致浮油漂移并冲上海岸。据估计,5 月 12 日至 21 日期间,原油以每天 2,200 桶的速度泄漏,约 180,000-220,000 桶溢出,对海岸造成了严重污染。5 月 21 日,当局使用一艘小的油轮和拖船开

始对“URQUIOLA”轮进行过驳卸载作业，截至5月25日，约50,000桶原油被过驳。后由于海况恶劣，作业停止，船头受10至15英尺的海浪拍击出现断裂。6月8日，船尾部分被拖到5英里处的安全海域，当时在船燃油约22,000桶，在燃油舱出现裂缝引发泄漏之前，这些燃油被过驳卸载。

当局采取了多种手段清污，包括招募劳动力，使用收油机和溢油分散剂，并呼吁当地居民提供帮助。但是，清污行动被证明是缓慢和艰苦的，大部分清污工作只能使用水桶和铁锹进行。西班牙海军和一支商业船队不顾当地海洋学家的抵制，在周围水域使用了超过2,000吨的溢油分散剂。海岸线的清污主要是通过人工完成的，陆地上的清污行动难以阻止原油的扩散，也不能有效地防止大规模的环境破坏，该地区较大的潮差使海岸线的清污工作变得更加复杂。大片的沙地被处理，机械设备将溢油搅入海滩的沙子深处，有可能造成现有生物多样性的不平衡。

据估计，本次事故中有10万吨阿拉伯轻质原油泄漏，其中大部分被焚烧，约有2.5-3万吨被冲上海岸。贝类种群受到溢油的严重影响，油污上岸地海湾70%的蛤蜊被溢油沉积物杀死，贻贝和牡蛎的情况也是如此，受影响地区的植物种群和动物种群花了几年时间才恢复正常。西班牙政府被认为对该事故负有责任，事故应急处置费用和经济损失据估计约为7,000万欧元。

三、专题报告

国际油污基金组织（IOPC FUNDS）2022年春季会议情况简述

国际油污基金组织（以下简称“国际油污基金”，英文简称“IOPC FUNDS”）于2022年3月29日-30日通过电子会议平台KUDO远程召开了2022年春季会议。此次会议是自2020年12月以来IOPC召开的第五次远程会议，同时也是原92基金大会主席Gaute Sivertsen先生首次以基金干事长身份主持的会议。来自92基金64个成员国、补充基金25个成员国和5个观察员国的69个国家的代表以及18个观察员组织代表出席会议。会议主要内容如下：

一、成员国事项

《1992年基金公约》将分别于2022年4月19日和2022年5月19日对圣马力诺共和国和哥斯达黎加共和国生效，届时92基金成员国的数量将达到120个。

二、基金赔偿案件

目前，92 基金正在处理的船舶油污损害赔偿案件共 13 起。基金干事长重点报告了以下案件的最新进展：

1. “Hebei Spirit” 轮案件（韩国，2007 年 12 月）

“Hebei Spirit” 轮案件已经于 2021 年全部完成赔付，92 基金和所有参与处理事故索赔的各方将于 2022 年 6 月 15 日和 16 日在首尔举行会议，讨论该案处理过程中可以吸取的经验和教训。

2. “Bow Jubail” 轮案件（荷兰，2018 年 6 月）

2018 年 6 月 23 日，油船/化学品船“Bow Jubail”轮与荷兰鹿特丹港的一座码头相撞，导致燃油泄漏造成污染损害，该案油污损害赔偿适用《2001 年国际燃油污染损害民事责任公约》（以下简称《2001 年燃油公约》）还是《1992 年民事责任公约》尚未最终确定。

基金干事长指出，“Bow Jubail”轮案对国际油污损害赔偿基金制度有广泛的影响。92 基金在此案中具有财务利益——如果最终判决适用《1992 年民事责任公约》和《1992 年基金公约》，92 基金将支付赔偿。但是，如果适用《2001 年燃油公约》，那么 92 基金就不支付赔偿。在 2021 年 12 月 24 日的裁决中，荷兰最高法院批准了国际油污损害赔偿基金的申请，将其接纳为诉讼的利害关系方。基金干事长将继续跟踪本案，并在下次会议上报告最新进展。

3. 发生在以色列的案件（2021 年 2 月）

2021 年 2 月，以色列政府与 92 基金联系，请求协助处理在以色列海岸线发现的不明油污案件。92 基金专家调查后认为，污染物的成分与油轮货舱的清洗物一致，污染物是被非法排入地中海的，而不是泄漏的货油。以色列环境保护部开展的调查未能确定造成溢油的油轮。以色列系《1992 年民事责任公约》和《1992 年基金公约》的加入国。《1992 年基金公约》适用于持久性油类物质泄漏造成的污染损害，即使无法确定溢油的船舶，只要证明该油污来自《1992 年民事责任公约》所界定的船舶，《1992 年民事责任公约》和《1992 年基金公约》就适用于该事故。基金干事长已经获得授权，可为符合要求的索赔支付赔偿。

到目前为止，以色列方面估计溢油事故的清理费用约为 5,500 万谢克尔（1,220 万英镑），预计会有更多的索赔。截止本次会议召开时，27 项索赔已经提交，总额为 850 万以色列谢克尔（200 万英镑），预计还会有更多的索赔。92

基金已经聘请了一家在协助保赔协会方面有长期经验的当地公司负责协调此次事件，以帮助潜在的索赔者，并促进索赔的提交和处理。

4. “Redfferm” 轮案件（尼日利亚, 2009 年 3 月）

2 月下旬，尼日利亚律师通知 1992 年基金，联邦高等法院对第一和第二被告（分别是 MT Concep 和 Redfferm 的船东/承租人）作出了简易判决，并根据索赔声明批准了索赔人的索赔申请，金额为 92,602,000 美元。法官还判给索赔人 500 万美元（5,000,000 美元）作为“一般损害赔偿”。

法官没有提及各被告（包括 1992 年基金）为反对索赔人的最终判决申请而提出的诉状。1992 年基金的律师要求获得一份经认证的判决书副本，收到该副本后，可能会对判决书有更全面的了解。干事长将继续密切关注此案。

三、关于《国际海上运输有害有毒物质的损害责任及赔偿公约》事项

2022 年 1 月，爱沙尼亚加入《国际海上运输有害有毒物质的损害责任及赔偿公约》（以下简称《2010 年 HNS 公约》）。目前，已有 6 个国家加入了该公约，即加拿大、丹麦、爱沙尼亚、挪威、南非和土耳其，离公约生效又近了一步。

加拿大、法国和欧洲化学工业理事会（CEFIC）提交了与《2010 年 HNS 公约》相关的文件。加拿大计划将于 2022 年 9 月举行 HNS 网络研讨会，期待更多国家和行业代表参与；法国正在为批准公约做准备，其对 HNS 物质的接收者规定了报告义务，同时还建立了提交报告的网站；欧洲化学工业理事会（CEFIC）表达了支持“污染者付费”的原则和对与海上 HNS 运输有关的人身和财产损害进行有效赔偿的立场，并呼吁所有成员国进行合作，以便有成效和高效率地批准和执行《2010 年 HNS 公约》。

基金秘书处与 IMO 秘书处以及国际航运公会、国际保赔协会集团和国际油轮船东防污染联合会等组织成立了一个非正式工作组，讨论编写 HNS 索赔手册草案等事项，以供《2010 年 HNS 议定书》生效后召开的第一次 HNS 基金大会审议。

四、未来展望

1. IOPC 基金的成员继续增加，这反映了成员国对国际油污责任和赔偿制度的信任。基金秘书处将提供面对面和在线的课程和练习，以协助成员国统一执行和解释公约，并宣传国际油污责任和赔偿制度的好处。

2. 继续与审计机构、IMO 合作，推进审查涉及 IOPC 基金但当事船舶非由国际保赔协会组织成员所承保的船舶油污事故产生的风险。

3. 研究其他激励提交摊款石油报告的方法，包括在没有提交报告的情况下，根据预估数量向缴款人开具发票的可能性。

4. 向正在努力批准《2010 年 HNS 公约》的成员国提供指南，筹备由 IMO 秘书长负责召集的 HNS 基金大会第一届会议。

5. 不断审查基金秘书处的需求和工作方法，以适应形势的变化，同时尽可能的利用现有资源。

(以上内容来自IOPC会议报告，由理赔事务中心翻译整理。)



C

O

P

C



扫一扫了解我们

