

www.sh.msa.gov.cn/copcfund/



船舶防污染动态

2021年第3期 总第23期



理赔事务中心
2021年9月27日

目 录

第一部分 中国船舶油污损害赔偿基金	1
一、中国船舶油污损害赔偿基金管理委员会 2021 年度会议顺利召开.....	1
二、理赔事务中心再次受理上海港无主船舶油污事故索赔案件.....	1
三、理赔事务中心开展“长江口 1 号锚地及附近水域不明来源油污事故”基金索赔的调查核实工作.....	2
四、理赔事务中心为船舶油污受害人提供索赔咨询服务.....	3
五、《船舶内河污染损害民事责任保险实施办法》向公众公开征求意见.....	3
六、理赔事务中心持续推进“渤海不明来源油污监视监测”项目开展.....	4
七、理赔事务中心开展船舶油污损害赔偿基金索赔知识现场培训.....	5
八、理赔事务中心接待上海打捞局来访.....	5
九、理赔事务中心完成《船舶油污损害赔偿基金索赔知识常见问题解答手册》修订工作.....	6
第二部分 船舶防污染公约	7
一、我国加入的船舶防污染国际公约.....	7
1. 公约最新动态一览表.....	7
2. 公约修正的最新进展.....	9
二、其他相关的船舶防污染国际公约.....	11
1. 公约最新动态一览表.....	11
第三部分 船舶防污染行业动态	12
一、国外动态.....	12
二、国内动态.....	14
第四部分 国际油污基金	16
一、国际油污基金制度建设.....	16
第五部分 专栏	18
一、基金答疑.....	18
二、史海钩沉.....	18
三、论文选编.....	19

第一部分 中国船舶油污损害赔偿基金

一、中国船舶油污损害赔偿基金管理委员会 2021 年度会议顺利召开

7月28日,中国船舶油污损害赔偿基金管理委员会2021年度会议在京召开,交通运输部、财政部、农业农村部、生态环境部、自然资源部、文化旅游部、中国石油天然气集团有限公司、中国石油化工集团公司、中国海洋石油集团有限公司等9家管理委员会成员单位委员和代表、基金联络员、基金秘书处、中国船舶油污损害赔偿事务中心等共计29名人员参加了会议。会议由基金秘书处秘书长暨交通运输部海事局局长曹德胜主持,基金管理委员会主任暨交通运输部副部长赵冲久出席会议并讲话。

会议审议通过了新一届基金管理委员会成员单位委员及联络员名单和基金第三批专家名单,并对基金秘书处年度工作报告、基金2021年度赔付案件理赔报告、“交响乐”轮碰撞溢油事故基金提前介入情况及下一步工作建议报告、基金年度收支预算等事项进行了审议和表决。会议还听取了渤海不明来源油污监视监测项目执行情况、“山宏12”轮基金追偿案件进展情况的汇报。会上,9家管理委员会成员单位一致同意对理赔事务中心报送的2起船舶油污事故理赔案件中的3家索赔单位赔偿人民币1091万元,其中646万元用于赔付2013年珠江口水域“夏长”轮溢油事故造成的天然渔业资源损失,这也是基金理赔的首例天然渔业资源恢复措施费用案件,对促进我国海洋生态环境修复和保护具有典型意义。

赵冲久副部长在总结发言中回顾了油污基金投入使用七年来的发展历程,对基金的惠民作用予以了充分肯定,并对下一步的工作提出明确要求:一是要未雨绸缪,推进基金制度进一步完善;二是要遵章理赔,做好基金使用工作;三是要外脑赋能,提升基金功能价值;四是要交流借鉴,巩固基金专业形象。最后,赵冲久副部长希望管理委员会成员单位继续加强合作,共同推进基金使用工作的健康发展和持续完善,切实发挥基金保护海洋环境、维护海洋权益、支持经济建设的积极作用。

二、理赔事务中心再次受理上海港无主船舶油污事故索赔案件

7月23日,上海晟敏立速服海上应急服务有限公司就其参与的2020年

6月20日上海吴淞水域无主船舶油污事故应急清污产生的费用向理赔事务中心正式提交索赔申请，理赔事务中心工作人员对其提交的索赔材料进行了初步审核，认为其符合案件受理条件，并向该公司出具了理赔受理通知书。

该案是理赔事务中心受理的第二起发生在上海辖区的无主船舶油污案件，也是2021年理赔事务中心受理的首起无主油污案件。理赔事务中心自获悉该油污事故情况后，第一时间就事故应急处置情况与相关清污单位进行沟通，并通过视频会议、送教上门等多种形式向油污受害人提供索赔咨询服务，详细介绍向基金索赔的流程及提交证据材料的注意事项，针对案件具体情况提出建议，急油污受害人之所急，耐心为其答疑解惑，帮助其加快索赔进度、减小事故损害影响。

三、理赔事务中心开展“长江口1号锚地及附近水域不明来源油污事故”基金索赔的调查核实工作

8月27日，理赔事务中心工作人员赴吴淞海事局就“长江口1号锚地及附近水域不明来源油污事故”基金索赔案件开展现场调查核实工作。据悉，2020年6月，长江口1号锚地发现大面积漂浮油污，吴淞海事局指派上海晟敏立速服海上应急服务有限公司、上海环生实业有限公司、上海东安水上污染防治中心等3家单位赴现场开展清污工作。经过后续调查，上海海事局认定该起事故系无法找到肇事船舶或船舶所有人的油污事故。2021年8月，参与事故应急处置的清污单位就本次事故应急处置所产生的费用向理赔事务中心递交索赔申请。经过初步审核，理赔事务中心向索赔人出具了《船舶油污损害赔偿基金索赔申请受理通知书》。

为进一步做好此次不明来源船舶油污事故的基金理赔工作，了解事故污染及应急处置过程，核实索赔人证据的真实性，评估清污费用的合理性，理赔事务中心工作人员与吴淞海事局负责本起事故应急处置的海事执法人员进行了充分交流，并通过查阅值班日志、相关台账等方式，详细了解了海事主管机关开展事故应急处置的具体情况。在对清污单位的调查核实中，工作人员就事发时索赔人所投入的船舶、人员、物资等清污力量进行仔细核对，对证据材料原件予以核实，就存疑的证据材料予以询问，并补充收集了现场照片、询问笔录等支撑性材料。

四、理赔事务中心为船舶油污受害人提供索赔咨询服务

为做好船舶油污事故潜在索赔案件的法律和技术咨询服务工作，7月份以来，理赔事务中心工作人员先后为上海晟敏立速服海上应急服务有限公司（以下简称晟敏公司）、以及海南、福州等地不明船舶油污事故提供线上及线下索赔咨询服务。

今年年初，晟敏公司曾就其参与的“翔舟”轮、“隆庆1”轮等多起船舶污染事故应急处置产生相关费用的索赔问题向理赔事务中心进行咨询。因受相关油污案件案情复杂、法院纠纷处理进展缓慢、对基金理赔前置条件理解模糊等多种问题困扰，该公司并未正式向理赔事务中心提交索赔申请。为打通索赔人索赔路上“最后一公里”，理赔事务中心工作人员主动上门，就该公司参与的多起船舶油污事故所遭遇的索赔难题逐一进行解答，并针对初步符合基金受理条件的两起油污案件提出相应的索赔建议，打消其索赔顾虑，协助其加快索赔进度。

理赔事务中心了解到海南、福州等地曾发生不明船舶油污事故；在泉州曾发生碳9泄漏事故，相关油污受害人拟向油污基金提出索赔申请。受当前疫情管控影响，上述咨询服务均以远程视频会议的形式举行。在提供咨询服务过程中，理赔事务中心的工作人员根据船舶油污损害赔偿基金理赔工作实践经验，向学员详细讲解了精心准备的《船舶油污损害赔偿基金基础知识》《船舶油污损害赔偿基金索赔攻略》等课程，使学员对基金概况、索赔流程、要点等有了更加清晰的认识。

五、《船舶内河污染损害民事责任保险实施办法》向公众公开征求意见

8月25日，由理赔事务中心起草的《船舶内河污染损害民事责任保险实施办法》（以下简称《办法》）在中华人民共和国司法部、中国政府法制信息网向公众公开征求意见。为贯彻落实《中华人民共和国长江保护法》和《危险化学品管理条例》，建立健全我国长江经济带和内河水域船舶污染损害民事责任保险制度，保护我国长江流域和内河水域环境，交通运输部将《办法》制定纳入到本年度立法计划。根据部海事局下达的工作任务，理赔事务中心具体承担了《办法》的起草制定工作。

自开展该项研究工作以来，理赔事务中心有条不紊地推进《办法》征求意见稿的起草工作。前期进行了广泛的数据收集、多次集中办公和现场调研，并数次

组织航运界、保险界、学术界等相关单位开展集中办公，就建立内河船舶污染损害民事责任保险制度的各类问题进行深入讨论，对相关条款内容进行反复推敲，广泛听取专家、学者以及航运保险从业人员的建议。同时，还完成了向中国银保监会、中国船东互保协会、上海保险交易所、大连海事大学、上海海事大学等多家单位的定向意见征求，并根据反馈意见对《办法》征求意见稿予以修改完善。经过反复讨论和严谨论证，理赔事务中心起草的《办法》征求意见稿经交通运输部法制司审核通过，并公开向全社会征求意见。

六、理赔事务中心持续推进“渤海不明来源油污监视监测”项目开展

“渤海不明来源油污监视监测”项目是经中国船舶油污损害赔偿基金管理委员会会议审议通过，由理赔事务中心在 2021 财政年度委托第三方实施的使用船舶油污基金专项资金组织开展的第二个海洋环保类研究项目。该项目由上海海事大学、中海石油环保服务（天津）有限公司和青岛海纳博众环保技术有限公司三家单位联合承担。

今年是在渤海水域开展不明来源油污监视监测的第二年。为了加强对项目进展质量的把关，确保项目持续稳步推进，2021 年 7 月 15 日，理赔事务中心一行两人赴秦皇岛参与“渤海不明来源油污监视监测”项目现场调查工作。基金成员单位生态环境部海洋生态环境司四级调研员黄勍及国家海洋环境监测中心工作人员莅临现场指导。

调查组一行搭乘海上调查作业船，携带多波束和成像声呐、水下机器人、无人船等专业设备，按照既定路线巡航作业，本次作业范围集中在南戴河水域。调查过程中，项目工作组首先对项目总体框架和前期进展进行了汇报，然后现场演示了多波束声呐探测、水下机器人等设备的操作，并在指定目标位置进行了水质、沉积物取样，对于疑似区域开展了水下机器人实地探摸。调查组认真查看了声呐扫测获取的海底地形、海底声强图、水柱数据等数据，并对发现的问题提出指导建议。黄勍调研员对渤海不明来源油污监视监测项目组自力更生设计国内领先的专业设备表示赞赏，对项目组前期取得的成绩给与了肯定，并指出，海洋生态环境保护是生态文明建设的重要内容，是海洋强国建设的重要基础，勉励项目组按照项目既定方案，层层抓好落实，严格质量把关。

七、理赔事务中心开展船舶油污损害赔偿基金索赔知识现场培训

为推动“我为群众办实事”实践活动见行见效，做好船舶油污事故潜在索赔案件的法律和技术咨询服务工作，7月至8月，理赔事务中心先后在秦皇岛、上海等地举办了船舶油污损害赔偿基金索赔知识现场培训，来自河北地区的清污公司、船务公司、港务公司、各分支海事机构的危防业务骨干等共计17家单位58名学员参加了培训。

在以上培训中，理赔事务中心授课人员向学员介绍了船舶油污损害赔偿基金基础知识，如船东赔付和基金赔付的区别等课程，并重点向学员讲解了索赔流程和基金理赔核算标准等要点问题。同时授课人员还结合“山宏12”轮船舶油污事故、宝山罗泾码头不明来源船舶油污事故等基金典型理赔案例，为学员详细梳理了船舶油污损害索赔流程以及相关证据材料的准备攻略。

考虑到疫情因素，部分培训活动以在线形式举行。受天津市船舶防污染协会的邀请，理赔事务中心的工作人员根据船舶油污损害赔偿基金理赔工作实践经验，结合“山宏12”轮溢油事故等具体案例，向学员详细讲解了精心准备的《船舶污染损害责任与赔偿》等课程，使学员对国际上以及我国有关船舶污染损害的赔偿体系、法律法规、船舶油污基金补偿赔偿情况等有了更加清晰的认识。

八、理赔事务中心接待上海打捞局来访

2021年8月20日，上海打捞局周东荣副局长一行三人来访理赔事务中心，就船舶油污事故应急处置费用赔偿事宜开展交流调研，理赔事务中心周舫震主任接待来访。

周舫震主任对上海打捞局的来访表示热烈欢迎，带领其参观了理赔事务中心，介绍了船舶油污损害赔偿基金的运行机制以及已经成功赔付的典型船舶油污事故案例。上海打捞局重点介绍了其近年在上海港参与的船舶污染事故应急救援和清污情况，以及在应急处置费用求偿中遇到的难题。双方围绕油污损害案件中存在的应急处置行为的法律属性、相关费用的计算标准、船东赔偿和基金补偿的衔接等问题进行了充分交流探讨。交流过程中，中心还结合基金理赔实践，就上海打捞局近期参与实施的船舶污染事故应急处置费用求偿问题提供了法律咨询建议。

九、理赔事务中心完成《船舶油污损害赔偿基金索赔知识常见问题解答手册》修订工作

为扎实做好船舶油污事故潜在索赔案件的法律和技术咨询服务工作，帮助油污受害人快速理解相关问题，提高索赔效率。近期，理赔事务中心结合基金理赔实践，并广泛吸纳船舶油污受害人的意见和建议，完成对《船舶油污损害赔偿基金索赔知识常见问题解答手册》（以下简称《手册》）的修订。

此次《手册》修订，是自 2016 年成书以来的首次修订，旨在与《船舶油污损害赔偿基金理赔导则》（2020 年修订版）《船舶油污损害赔偿基金索赔指南》（2020 年修订版）的内容保持同步。从船舶、人员费率的变动到细微处的文字修改，理赔事务中心工作人员仔细对照《导则》《指南》的每一处变化，确保新版《手册》的准确性，为了能让新版《手册》达到通俗易懂的效果，修订做了多种调整，例如加入更多的示意图和表格替代文字性描述、加入关键词帮助索赔人快速定位、按照基金索赔流程对解答内容分类总结等等。修订工作多番易稿，只为用最简练的语言将索赔知识的前因后果解释清楚明白，使不具备法律专业背景的社会大众能够充分理解相关法律法规，使其快速有效地掌握理赔知识。

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 2021.7.1)
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	Togo 多哥	2021.9.7	101	96.75	无
2001 国际燃油污染损害民事责任公约 (BUNKERS 2001)	2008.11.21	无	--	102	95.08	无
1992 年国际油污损害民事责任公约(CLC 1992)	1996.05.30	Democratic People's Republic of Korea 朝鲜	2021.7.13	144	97.52	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 2021.7.1)
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	Montenegro 黑山	2021.7.12	115	77.19	无
		Iraq 伊拉克	2021.7.19			
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
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	无	--	86	91.19	无

2. 公约修正的最新进展

国际海事组织 (IMO) 海洋环境保护委员会 (MEPC) 第 76 届会议于 2021 年 6 月 10 日至 17 日以远程视频方式举行。(MEPC) 第 76 届会议通过了一系列文件, 包括:

《国际船舶防污底公约》(AFS)

对《国际船舶防污底公约》的修正案, 包括对 cybutryne 的控制, 以及关于颁发新的国际防污系统证书 (IAFSC) 的执行已被通过。

引入了从 2023 年 1 月 1 日起禁止使用或重新使用含有 cybutryne 的防污系统的规定。所有船舶应在 2023 年 1 月 1 日之后的下一次防污系统更新时清除或密封这些防污系统, 但不得晚于 2023 年 1 月 1 日之前最后一次使用这些防污系统后的 60 个月。

清除或密封的要求不适用于 2023 年 1 月 1 日之前建造的固定和浮动平台、FSU 和 FPSO, 且在该日或之后没有干船坞。不从事国际航行的船舶; 以及从事国际航行的 400 总吨以下的船舶, 如果被沿海国接受。

该修正案将于 2023 年 1 月 1 日生效。

现有船舶技术能效指数 (EEXI)

MEPC 76 通过了以下 EEXI 配套导则:

- 现有船舶能效指数 (EEXI) 的计算方法导则
- 现有船舶能效指数 (EEXI) 的检验和发证导则
- 为符合 EEXI 要求采用轴/发动机功率限制系统和储备功率使用导则

海洋塑料垃圾

MEPC76 批准了两项关于海洋塑料垃圾的通函:

- 一份关于在港口和码头提供足够的设施以接收来自船舶的塑料垃圾的通函
- 一份关于分享海洋垃圾研究结果和鼓励研究以更好地了解来自船舶的微型塑料的通函

由于本届会议的时间限制,有关海洋塑料垃圾的进一步工作被推迟到 MEPC 77。(来自信德海事)

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 2021.7.1)
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7月召开了会议

国际油污基金管委会于2021年7月22日至23日通过KUDO电子会议平台举行了远程会议。69个国家的代表（其中包括67个92基金成员国、22个补充基金成员国和2个观察员国），以及10个观察员组织出席了92年基金管委会、92基金执委会和补充基金大会会议。

会议做出了一系列程序性决定，修改或暂时中止了《议事规则》，以便能够举行远程会议，并促进议题讨论。

本次92基金管委会和补充基金的特别会议讨论了2021年11月任命下一任干事长的程序。此外，92基金执委会讨论了发生在以色列的油污案件的进展。

(来自IOPC官网)

2. 国际海事组织通过第一套强制性船舶能效措施以来的十年行动回顾

2011年7月15日，国际海事组织（IMO）通过了第一套提高船舶能效的强制措施，并将其纳入《国际防止船舶造成污染公约》（MARPOL）。国际海事组织（IMO）目前正在举行活动，回顾十年来为减少航运温室气体排放而做出的努力。

为支持这些措施的实施并鼓励创新，国际海事组织一直在实施一项全面的能力建设和技术援助计划，包括一系列的全球项目。这些项目包括GEF-UNP-IMO GloMEEP项目（现已结束）、欧盟资助的全球海事技术合作中心网络（GMN项目）、国际海事组织-挪威GreenVoyage2050项目和国际海事组织-大韩民国温室气体SMART项目。

国际海事组织秘书长Kitack Lim说：“2011年7月，第一套提高新造船能效的强制性措施获得通过，从根本上改变了即将到来的全球船队在减排方面的基线。在国际海事组织减少航运温室气体排放的初始战略框架内，航运温室气体排放的监管工作持续进行。最近又通过了进一步的关键短期措施，旨在2030年将所有船舶（包括新造和现有船舶）的碳排放比2008年的基线至少减少40%，与初始战略的目标一致。”

“一揽子强制措施与支持措施相结合，使航运业走上了一条去碳化的道路。虽然还有漫长的道路要走，但我们有坚实的基础，足以应对全球气候变化的挑

战。” Lim先生说。

减少船舶排放的法规

早在20世纪70年代，国际海事组织就讨论了控制船舶大气污染，特别是船舶尾气中的有害气体问题。1988年，海洋环境保护委员会（MEPC）同意将大气污染问题纳入其工作计划。1991年，国际海事组织通过了关于防止船舶污染大气的决议A.719（17）。该决议要求MEPC编写一份关于防止船舶造成大气污染的草案，作为MARPOL公约的新附则。

1997年12月通过的《京都议定书》是应对气候变化的一个重要节点。它使《联合国气候变化框架公约》得以实施，工业化国家和转型期经济体承诺按照商定的目标限制和减少温室气体（GHG）排放。作为回应，在同年的MARPOL会议上，IMO通过了MARPOL附则VI《防止船舶造成大气污染规则》。该决议请MEPC根据二氧化碳与其他大气和海洋污染物之间的关系，考虑哪些二氧化碳减排战略可能是可行的。同时还请国际海事组织与《联合国气候变化框架公约》合作，对船舶的二氧化碳排放进行研究。

2011年7月15日，MARPOL附则VI缔约方通过了强制性的船舶能效法规，即针对新船的能效设计指数（EEDI）和针对所有船舶的船舶能效管理计划（SEEMP）。

2016年，国际海事组织通过了强制性的海事组织数据收集系统（DCS），用于收集和报告5000吨以上船舶的燃油消耗数据。第一个日历年的数据收集工作已于2019年完成。

2018年4月，国际海事组织通过了关于减少航运温室气体排放的初始战略，这一政策框架设定了关键的目标，包括到2050年全球船队的温室气体年排放量比2008年的水平至少减少50%，并努力在本世纪尽快完全消除航运的温室气体排放。到2030年，每吨位国际航行船舶二氧化碳减排平均指标至少减少40%，争取在2050年达到70%。温室气体初始战略将在2023年前进行修订。

2021年6月，国际海事组织通过了关键的短期措施，旨在到2030年将全球船队的碳排放总量至少减少40%，这与国际海事组织初始战略中提出的目标相一致。

这些措施包括了用来提高船舶能效技术和操作方法。所有船舶都必须计算其现有船舶能效指数（EEXI），超过5000总吨的船舶将建立其年度碳强度指标（CII）和CII等级。

换句话说，船舶将获得能效评级（A、B、C、D、E），其中A为最佳。

这是国际海事组织首次为船舶建立一个正式的评级系统。这向市场发出了一个强烈的信号。连续三年被评为D级或E级的船舶，需要提交一份纠正行动计划，以表明如何达到所要求的指数（C级或以上）。

100个国家加入了MARPOL附则VI，总吨位占全球商船船队的96.65%。（来自IMO官网）

3. 阿根廷成为《国际防止船舶造成污染公约》附则VI《防止船舶造成大气污染规则》的第100个缔约国

《国际防止船舶造成污染公约》（MARPOL）附则VI《防止船舶造成空气污染规则》包括了对于船舶能效和燃料质量的要求，旨在减少船舶有害气体排放。随着阿根廷的批准，附则VI适用的总吨位规模占全球商船船队的96.65%。

国际海事组织秘书长Kitack Lim先生对最新的批准表示欢迎。他表示：“附则VI的规定限制了船舶造成的大气污染，提高了能效，通过减少船舶的二氧化碳排放帮助应对气候变化。我很高兴我们现在有100个缔约国，并鼓励其他尚未缔约的国家成为这一重要条约的缔约国。”

阿根廷特命全权大使Javier Esteban Figueroa先生于2021年6月8日交存了加入书。（来自IMO官网）

二、国内动态

1. 上海港黄浦江下游段内河船舶污染物实行免费接收服务

为巩固长江经济带船舶和港口污染突出问题整治工作成效，全面提升船舶和港口污染防治能力，上海市交通委、绿化市容局与上海海事局联合发布通告，自2021年9月1日起，在上海港黄浦江下游段开展内河船舶污染物免费接收服务。该服务面向经营性内河船舶，以接收船流动接收和固定点交投两种方式，为船舶提供船舶生活垃圾、生活污水、油污水的免费接收服务。（来自绿色上海公众号）

2. 交通运输部海事局危防业务模块上线海事一体化信息平台

为贯彻落实国务院“互联网+政务服务”等工作要求，交通运输部海事局于2021年6月起在“海事一体化信息平台”上线危防业务模块。上线事项包含“载运危险货物和污染危险性货物进出港审批”、“船舶防污染作业报告”等28项业务事项。危防类政务业务的上线，进一步拓展了海事一体化信息平台应用范围，完善了系统功能，提升了用户体验，强化了海事政务服务能力。（来自中国海事

公众号)

3. 船舶污染防治研究分委会第一次工作会议召开

2021年9月3日,国际海事研究委员会船舶污染防治研究分委会召开第一次工作会议。交通运输部海事局危管防污处、上海海事局、交通运输部水运科学研究院以及分委会各成员单位代表参加会议。会议通报了分委会筹建情况,审议了《船舶污染防治研究分委会章程》及《船舶污染防治研究分委会2021-2022年工作计划》等材料,分委会下属MARPOL公约研究室、压载水公约研究室和OPRC公约研究室代表向分委会汇报各研究室筹备成立情况。(来自海上环境保护专业委员会公众号)

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》、《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。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 基金理事机构将于 2021 年 11 月 1 日（周一）至 11 月 5 日（周五）通过 KUDO 视频会议系统远程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。理赔事务中心将以远程方式参加此次会议。

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，油船和化学品油船多用途船“Bow Jubail”轮与荷兰鹿特丹港的一座码头相撞，导致该船的右舷油舱区发生泄漏事件，燃油泄漏到港口。随之而来的污染影响了附近的船只、码头和其他财产以及野生动物。事件发生时，船正处于压舱状态，船东向鹿特丹法院申请许可，根据《1976 年海事索赔责任限制公约》（LLMC 76/96）限制其赔偿责任，船东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，船东没有能证明该油轮在事故发生时没有持久性石油残留物，法院判定“Bow Jubail”轮符合 CLC 所定义的船舶，并决定不给予其根据燃油公约限制赔偿责任的许可，船东已经向海牙阿帕林法院提出上诉。

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 CLC 下适用的船舶的限额，在这种情况下，1992 基金和补充基

金都可适用于该事故。然而，如果船东成功地证明船上没有持久性油类残余物，则该事故将属燃油公约适用范围，因此 LLMC76/96 的限额将适用。

（二）近期进展：在 2018 年 6 月发生事故时，“Bow Jubail”号未卸货，溢出的油是燃料油。船东向鹿特丹地方法院申请许可限制其责任，并辩称该事故属于《2001 年燃油公约》的范围，因为“Bow Jubail”不是作为货物运输油品，因此不是 CLC 下的船舶。

法院裁定，“Bow Jubail”有资格成为 CLC 所定义的船舶，《2001 年国际油舱油污损害民事责任公约》不适用，船东赔偿责任的限制受 CLC 管辖，而不是受经 1996 年议定书修订的《1976 年海事索赔责任限制公约》（LLMC 76/96）管辖。法院还裁定，船东没有充分证实事件发生时“Bow Jubail”油罐中没有持久性油类的残留物。船东向海牙上诉法院提出上诉。

2020 年 10 月 27 日，海牙上诉法院作出判决，确认鹿特丹地区法院的判决。本案的基础是关于未装船的船舶是否存在以前装运的持久性油类的残留物的举证标准问题，以及对“残留物”一词的解释。

上诉法院在判决中指出，对于一艘既能作为 CLC 规定的油轮，又能作为《2001 年燃油公约》规定的化学品油轮的船舶，何时不再是 CLC 规定的船舶，没有公认的标准程序。法院认为，《1992 年基金公约》缔约国应考虑建立一个标准程序，然后可以遵循该程序，以便援引 CLC 第一条第(1)款规定的例外。法院进一步认为，船东及其保赔协会，以及国际油污公约基金及向其摊款的人，均对此程序有兴趣。

根据船东提供的资料，货油舱已被清洗，所产生的泔水（油舱清洗物与货物残渣混合）已按照 MARPOL 公约规定排入接收设施。按照合同规定的要求，对油舱进行了第二次清洗，以避免下一航次运输的产品受到污染。第二次清洗后的污水被排放到海上，由于在两个油舱的加热线圈上发现了一些白色斑点，于是进行了第三次清洗。事故发生时，第三次清洗的污水仍在船上。在这些情况下，船东坚称事发时船上并无残余的持久性油类。

船东已就该判决向最高法院提出上诉，基金计划申请与船东一起向最高法院提起上诉，以要求最高法院澄清如何适用法律检验标准，以确定“Bow Jubail”船上是否有残留物。法院有权酌情接受或拒绝基金的申请。基金在本案中具有经济利益，因为如果最终判决决定适用 CLC 和《1992 年基金公约》，1992 年基金将不得不支付赔偿金，因为损失超过了 CLC 规定的船东限额和 STOPIA 限额。但是，如果船东在向最高法院提出的上诉中胜诉，则将适用《2001 年燃油公约》，1992 年基金将不参与本案的赔偿工作。

第五部分 专栏

一、基金答疑

Q: 我是固定在某海域从事捕鱼工作的渔民，我所捕鱼的海域因遭受船舶油污污染后不能继续捕鱼，导致收入比往年减少，请问基金可以赔偿我的收入损失吗？

A: 您的收入损失可以向船舶所有人及保险人提出并获得赔偿，但不能从基金获得赔偿。因为能够得到基金赔偿的一个必要条件，是所产生的经济损失与船舶油污事故之间有必然的直接因果关系，例如渔民的网具遭受污染产生的清洗费用。您提到的收入损失并非由船舶油污事故直接造成，因而不能从基金获得赔偿。

二、史海钩沉

“Irenes Serenade” 油污事故

在伯罗奔尼撒半岛西南部的纳瓦里诺湾，海底躺着希腊油轮 “Irenes Serenade” 沉船，这艘油轮在希腊水域造成了重大的漏油事故。

1980年2月，“Irenes Serenad” 装载了 102,660 吨的伊拉克原油，在从叙利亚开往里雅斯特的途中，在希腊的纳瓦里诺湾停靠加油。在加油过程中，船舶前甲板发生爆炸，致使船上的装载石油着火，两英里长、半英里宽的浮油从船上蔓延开来，船员中有两人在事故中丧生，其余的人员获救。受损的船只及泄漏至水面的石油燃烧了 14 个小时，直到第二天早上油轮沉没燃烧才结束。

在海湾内观察到大量的溢油，大部分石油最初以粘稠的燃烧残留物出现，更多未燃烧的油从沉船上浮起。潜水员在沉没后的第二天进行的调查显示，货舱已经破损，几乎清空。大部分持续漏出的石油来自油舱，而较小的残留物则从沉船内部的货舱漏出。沿着纳瓦里诺湾的岩石海岸，形成了有油污乳状液的区域。在事故发生后的几周内，小块原油反复从海湾流出，污染了 100 公里以外的沿海地区。在船只沉没两天后的空中监视中，发现在海湾外的公海上形成了浮油带。沉船上不断渗出的原油促使希腊政府决定在沉船上使用炸药来消除被困的石油。这一行动在事件发生近一年后进行，并采取了措施来处理由此溢出的石油。据估计，近 80000 吨的原油流入到海里，其中 35000 吨喷到海里，40000 吨被烧掉，25000 吨蒸发掉。清洁工作主要集中在清除船上烧焦的残油、乳化液和燃料油。

在沉船的背风面，迅速安装了隔离设施以控制油的扩散。从渔船上和陆地上回收泄漏的油污，并收集在 5 万多个麻袋和木桶中。事故发生后，清污行动持续了大约六周，期间对游客较多的重要海滩进行了彻底的清理。清除和储存所收集的油污较为困难，费用也比较昂贵，经过两周的清理，当局才同意将港口附近约 100 公里处的一个矿区作为储存地。

尽管人们担心纳瓦里诺海湾会出现大规模的环境危机，但当地政府和船东们的巨大努力以及海岸警卫队的清污行动有效控制了损失。

三、论文选编

编者按：近期，受交通运输部海事局委托，由理赔事务中心起草的《船舶内河污染损害民事责任保险实施办法》（以下简称《办法》）在中华人民共和国司法部、中国政府法制信息网向公众公开征求意见。《办法》草案引起了业界的广泛关注，其中宁波大学法学院/东海研究院的陈海波老师在海事界上发表了自己的独特见解，在征得陈老师的同意后，现将有关研究文章全文转发，以飨读者。

船舶内河运输污染损害强制责任险机制的五要素

——兼谈《船舶内河污染损害民事责任保险实施办法（征求意见稿）》之完善

日前，交通运输部发布《船舶内河污染损害民事责任保险实施办法（征求意见稿）》（以下简称《征求意见稿》）公开征求意见，将船舶内河污染损害民事责任强制保险作为一项重要的绿色金融产品，意义重大，但对内河和长江流域船舶运输污染损害强制责任保险机制部分要素的阐释还不够完整，需进一步完善。

以从事高度危险作业为基本特征。在生态较为脆弱的内河、长江流域，使用船舶成批量运输危险货物（如原油、化学品等），属于高度危险作业。《征求意见稿》规定，船舶所有人或经营人应办理特定的责任保险或取得财务担保（以下统称“责任保险”）并按需展示保险证明，值得肯定。建议将“污染者”范围扩展到船舶承租人或融资租赁承租人，同时明晰适用的船舶范围，比如是否包括可能因船用燃油泄漏而造成污染损害的普通货运船舶等。

以强制投保为基本保障。高度危险作业所造成的损害往往具有突发性和公众性。《中华人民共和国长江保护法》《危险化学品安全管理条例》《中华人民共和国内河交通安全管理条例》等都有相关规定。因此，《征求意见稿》应该明确，

污染责任的范围包括哪些损害类型，比如是否覆盖船用燃油污染等。

以保险赔付最低额度为主要限度。《征求意见稿》第五条对 20 总吨以上船舶所确定的最低限额相当于原《中华人民共和国船舶油污损害民事责任保险实施办法》第六条限额的二分之一，远低于船舶油污损害民事责任保险实施办法对内河航行船舶确定的最低限额，需进一步作出调整。

应以污染受害人可直接向保险人索赔为必要路径。有力保障污染事故应急处置和污染受害人获赔的时效性，是设立强制责任保险制度的重要原因之一。例如《环境污染强制责任保险管理办法（征求意见稿）》第二十二条第三款规定，环境高风险企业怠于向保险公司请求赔偿保险金的，受害者也可以就其应获赔偿部分直接向保险公司请求赔偿保险金，但《征求意见稿》对此未作任何规定。

需要平衡保险人、污染损害受害人与责任人的权责关系。责任保险合同的有效性，是保险人承担保险赔偿责任或担保责任的前提。但如果随意解除该法律关系，将直接使污染损害受害人失去从保险人处获得一定损害赔偿的机会，与强制责任保险的设立宗旨相矛盾。因此，需要增加类似《旅行社责任保险管理办法》第十一条的规定，限制保险人的解约权，尽力保有责任保险合同的有效性。应将《征求意见稿》第十一条第二款“……应及时注销失效的保险证明，并……”修改为“……应将注销失效保险证明及时……”，并增加第三款“保险证明对通报船籍港海事管理机构之前的污染受害人有效。”第十七条第三款中的“……新签发的……视为无效”应当改为“……已签发的……继续有效”。



C

O

P

C



扫一扫了解我们

