



中国船东互保协会
China Shipowners Mutual Assurance Association

2022年12月 总第20期

防 损 通 讯

Loss Prevention Bulletin

液 货 船 特 刊

中国船东互保协会防损部编



目 录

◆ 散装液货装港取样详解	2
◆ 油轮长期作为浮仓使用的风险应对	4
◆ 盘点船舶污染损害赔偿四大国际公约	6
◆ 揭开 STOPIA 和 TOPIA 的神秘面纱	10
◆ 警惕船舶操作性溢油事故	14
◆ 关注乙二醇内贸运输的货损风险	17
◆ 一起液体散货船货损胜诉案件的处理	20
◆ 威望号油污案件梳理与评析	22

【技术解析】

散装液货装港取样详解

摘要

散装液货发生货损的原因多种多样，除了货物本身品质问题外，还常见于装港的岸罐污染、岸上的管线污染以及船方原因。由于液货的流动性及货物本身特性，如若发生货损，通常整舱货物将被拒收。面对收货人巨额的货损索赔，承运人举证自身无过错的证据少之又少，证明过程又繁琐复杂。因此，液货运输，船方不仅应积极清洁备舱，还应主动对货物进行正规取样和检测，以免遭受来自收货人的巨额索赔。



一、案例简介

协会某入会船装运了一票高品质散装液货，装货前船方对船舶货舱和管线进行正规清洁，使船舶适货。船舶在到达卸港前，租家告知船东在装港所取的船舱样品经检测发现货物被污染，收货人拒收该票货物，需改港将受污染货物卸下并进行货损处理。后经调查发现，船舶在装港仅留存有完货后对货舱的取样，而未做一英尺样品和管口样品收集。因此，承运人无法证明货损发生的时间以及责任归属，最后在协会聘请专家和检验师的协助下，耗费大量时间和费用，通过对货物样品分析，最终证明了货损是由于岸罐管线残留上一航次的货物所致使，从而使承运人得以免除巨额货损索赔。

该案表明，承运人在装港对于货物进行取样和检测是十分重要的。通过取样化验，可以拒绝不合格或超标的货物上船，对于某些化学品货物，在不符合某些品质要求时，可要求托运人换货或者要求托运人提供保函，否则承运人有权拒绝装载货物；在无法拒绝装货的情况下，保存证据证明货物在各个节点的状态十分重要，有利于将来对于可能产生的货物索赔进行抗辩；如实将货物情况批注于提单上，可最大限度地保护承运人的利益。

二、取样惯例

按目前行业惯例，发货人和租家通常会在装港安排商检进行取样和检测，样品取三套，发货人自留一套，船留一套，并委托船方送至卸港收货人一套。在 CIF 的贸易术语下，卖方希望在证明货物交给船方之前是符合标准的，而买方则希望，在货物风险转移之时（即货物转运到达船舱的节点），货物符合品质要求。一般来说，船上大副会在取样过程中全程陪同见证，若发货人拒绝提供留船样品，通常在检验人的见证下大副将

自行取样留船。

三、取样种类

1. 岸罐样品 (Shore Tank Samples)：在化学品运输中，检验人通常会从岸罐的上、中、下三层分别取样，以及最后取混合样品进行检验，从源头上把控货物品质。

2. 管口取样 (Manifold Samples)：如果条件允许，管口取样最好在开始装货前，管口阀门关闭时。如中途更换了其他岸罐货物，则管口样品需要另行采集。需要注意的是，管口样品应该在向舷外的一侧收集，取样过程中应保持非常低的速率，最好通过其本身的重力进行。

3. 一英尺取样 (First Foot Samples)：当货物装入货舱至一英尺高度时，应从货舱取样，通常在装货港对一英尺样品进行检测无问题之后，装货作业才会继续进行。一英尺取样是对船舶管口，管线和货舱本身清洁适货的再次验证。

4. 货舱取样 (Tank Samples)：在装货完毕之后和在卸货之前对货舱进行最后取样。货舱样品将使得船方能够找到任何潜在的船上货物污染的原因。

四、取样要点

无论是船方取样还是第三方检验人取样，正规取样并保存和标记样品对反映货物品质的真实性和客观性都是十分重要的。相反，不正规的取样方法或将产生不符合要求的样品，则该样品不仅不具有代表性，甚至将导致能够证明装船货物在岸上已经被污染的证据丢失。因此：

1. 在取样之前对取样口进行清洗，防止残留上一航次装载的货物，影响样品的质量；
2. 使用标准取样设备进行取样并正确地贴标、密封，并在指定的区域保存；
3. 在贴标的时候应当注明地点、货物类型、取样时间等信息，例如：“装前管口样”或“左舷 X 舱完货样品”等；
4. 取样所用的样品容器，尽可能地适于保存该样品。如，使用琥珀色的玻璃瓶子保存对紫外线敏感的货物，以防样品收到紫外线的污染而变质；对氧气敏感的货物，在取样之前应该使用氮气将瓶中的氧气排空；
5. 确保样品数量充足，以便在有必要的时候再次对同批样品进行检测；
6. 在管货记录簿中进行记录，以确保所取样品的来源可以追查。

五、取样建议

1. 在装货港全面取样，至少应包括前文提及的各阶段的样品提取以及妥善保存。
2. 船方应参与整个取样过程，包括装货和卸货的取样，并应该具有检查和辨别所取样品质量的能力。
3. 培养船员独立进行取样的能力。实践中，很多非船东安排的检验人一般不太愿意将所取样品交给船上。即使任何其他方安排了取样，但如果船方没有取得留船样品，船长应安排船员自行取样留船，并安排有经验的船员进行正规取样。
4. 谨慎签署取样报告，在取样完成之后，船方应仔细核对所取样品标识信息准确一致。取样报告应由船长或其代表，以及租家检验人共同签署。
5. 妥善保存样品，样品在完成卸货之后至少还需保存三个月。如果承运人曾收到对于某一航次货物品质的索赔，那么此航次所取的样品应尽可能久地保留，或者在处理该样品之前询问保险人的意见。

【风险提示】

油轮长期作为浮仓使用的风险应对

摘要

国际油价大幅波动，为贸易商囤油、择机出售创造了条件。贸易商租用油轮囤油并不鲜见；在油价涨幅足以覆盖油轮租金并给贸易商带来盈利时，部分油轮甚至被长期作为浮仓（Floating Storage）使用，由此给船东带来的额外风险也不容忽视。船东作为船员的雇主、租船合同项下的出租人、提单项下的承运人，应审慎评估船东多重身份的责任和风险，理顺船东与租家的责任分配，通过合同、保险等方式，重新分配或加保相关风险。

一、船东作为雇主对船员安全的考虑

油轮锚泊或漂航期间，船舶和船员更易受到海盗等外来暴力袭击。因此，建议船东在租船合同（简称“租约”）中并入 BIMCO's War Risks Clause for Time Charter Parties 2013 (CONWARTIME 2013) 和 BIMCO's Piracy Clause for Time Charter Parties 2013, 避免船舶在战争或海盗风险高的海域锚泊或漂航。鉴于船舶可能被长期用作浮仓，船东还应考虑锚泊或漂航地点是否便利船舶补给、船员换班、船员生病救治，以及为实现上述目的船舶离开锚泊或漂航地点产生的相关费用和时间的承担等问题。



二、船东作为船舶出租人的航速与油耗保证义务

长期锚泊可能导致船舶污底，进而影响船舶的航速和油耗。一旦严重到违反航速/油耗保证时，



船东将可能面临租家的索赔。为避免争议，建议在租约中并入 BIMCO' s Hull Fouling Clause 2019 条款。在该条款下，船舶依租家指示锚泊/漂航超过一定期限（在没有约定的情况下为 15 天），船东的航速和油耗保证将暂停，并由租家承担检验和清除污底的费用；租家可推迟清除污底，相应地，船东可暂停航速/油耗保证义务直至污底被清除。

三、船东同时作为提单承运人与船舶出租人的冲突

作为船舶出租人，船东有义务遵循租家的合法指令；但作为提单承运人，船东通常负有合理速遣及不得绕航等义务，与租家要求船舶长期用作浮仓，存在冲突。船东一旦被认定为迟延交货，不仅将面临收货人的索赔，还可能影响保赔险的 cover。因此，在提单义务与租家指令相冲突时，船东应充分考虑租约项下租家是否有权要求船舶长期用作浮仓、租家所提供的担保是否充分可靠、租家此举是否已征得货主同意。即便还没有签发提单，也应确保用于运输、存储货物的合同适用海牙-维斯比规则。

在接到租家指令后，船东还应评估船舶自身是否适合长期存储特定货物，考虑诸如货物特性、货舱涂层等因素。若船舶本身不适合长期存储特定货物，但仍用于存储该货物，不仅可能导致货损，还可能影响保赔险 cover。油品长期存储不仅可能导致部分油品因蒸发、沉积物/明水增加等原因而短量，还可能导致部分油品的品质下降、乃至变质。因此，在同意租家要求前，船东应争取从租家取得相应担保，并在租约中约定：提单（无论是可转让或不可转让的）应作以下批注：“Cargo(es) loaded on (insert date) stored on board. Carrier makes no representation regarding the quality or quantity of the cargo on board”。若租家进一步要求往货物加注添加剂，则建议在租约中并入 INTERTANKO Cargo Additive Clause。

此外，船东还应评估船舶长期作为浮仓对船舶、货舱涂层等的影响，并要求租家承担相应的清洁、维修费用。

四、结束语

油轮长期作为浮仓使用，船东需要考虑的问题可能还有很多。在保险方面，是否构成风险变更可能也尚无定论，为此，我们建议船东在同意船舶长期作为浮仓使用前，提前联系其保险人（如抗辩险、保赔险、船壳险、战争险等）寻求更多协助，以期在风险可控下稳健经营。

【公约解读】

盘点船舶污染损害赔偿四大国际公约

摘要

当前，航运业普遍适用的与船舶污染损害赔偿有关的国际公约主要为《1992年民事责任公约》《1992年基金公约》《2001年燃油公约》以及《2010年HNS公约》。了解各公约之间的相互差异及联系，对掌握船舶污染损害赔偿的法律原理和实践操作是非常有必要的。本文主要简介了上述国际公约的主要内容，并分析各公约之间的相互关系及所发挥的具体作用，便于厘清国际船舶污染损害赔偿机制。

一、各公约简述

1. 《1992年民事责任公约》（1992 CLC）

1967年Torrey Canyon油轮在英吉利海峡溢油事故暴露出船舶油污损害赔偿制度的极度匮乏，为了使受害人得到应有的赔偿，原政府间海事协商组织（现国际海事组织）于1969年通过了《国际油污损害民事责任公约》。

对该公约修正的有1976年议定书、1984年议定书、1992年议定书和2000年修正案。其中，1976年议定书将赔偿金额的货币计算单位由金法郎改为特别提款权（SDR）；1984年议定书由于生效条件过于苛刻，一直未能生效；经1992年议定书修订的《1969年民事责任公约》被称为《1992年民事责任公约》，是目前适用最为广泛的。

国际海事组织于2000年通过了对《1992年民事责任公约》的修正案，该修正案提高了船舶所有人的赔偿限额，最高可达8977万SDR。截止2020年9月，《1992年民事责任公约》的缔约国共计141个，我国于1999年加入该公约。

2. 《1992年基金公约》（1992 FUND）

由于在发生重大油污事故时，《国际油污损害民事责任公约》不能完全有效保护油污事故的受害人得到充分的赔偿，并且加重了船舶所有人的额外经济负担。因此，原政府间海事组织于1971年通过了《1971



年设立国际油污损害赔偿基金国际公约》作为对《1969年民事责任公约》的补充，将油污损坏赔偿民事责任分摊到石油货主。对该公约修正的有1976年议定书、1984年议定书、1992年议定书、2000年修正案和2003年议定书。

不难发现，基金公约与民事责任公约是同时进行修订的，修改的幅度也是彼此对应的。这是因为在两公约中均规定，对修正限额的提案采取行动时，必须考虑两公约所规定的限额之间的关系。就《1971年基金公约》而言，其1976年议定书以及1984年议定书的情况与民事责任公约相同，1976年议定书亦将赔偿金额的货币计算单位由金法郎改为特别提款权（SDR），而1984年议定书同样因为生效条件过于苛刻，一直未能生效。目前适用最为广泛的基金公约是经1992年议定书修订的《1971年基金公约》，又被称为《1992年基金公约》。

国际海事组织于2000年不仅通过对《1992年民事责任公约》的修正案，还通过对《1992年基金公约》的修正案，该2000年修正案提高了国际油污赔偿基金（IOPC FUND）的赔偿限额。截止2020年9月，《1992年基金公约》的缔约国共计118个，我国仅香港加入该公约。

2003年议定书设立了国际油污损害赔偿补充基金，其目的是在《1992年民事责任公约》和《1992年基金公约》的基础上增加第三层赔偿，合计赔偿数额不得超过7.5亿SDR，大大提高了油污事故的赔偿限额。该议定书是非强制性的，所有《1992年基金公约》的缔约国都可以自愿加入。截止2020年9月，共计32个国家加入2003年议定书。

3. 《2001年燃油公约》（2001 BUNKER）

《1992年民事责任公约》与《1992年基金公约》适用于船载散装油类货物，并不针对船舶燃油的污染问题。随着船舶数量的增加和油舱容积越来越大，燃油污染事故对环境的污染也越发严重，国际海事组织意识到燃油污染问题亟待有效解决，最终于2001年通过了《2001年国际燃油污染损害民事责任公约》（简称《2001年燃油公约》）。截止2020年9月，《2001年燃油公约》的缔约国共计99个，我国也已加入。

4. 《2010年HNS公约》（2010 HNS）

随着上述国际公约的制定与完善，油污损害赔偿机制现已较为成熟，但船载有毒有害物质泄漏引发的严重海洋污染日益成为国际社会普遍关注的问题。国际海事组织于1996年通过《国际海上运输有毒有害物质损害责任及赔偿公约》。鉴于该公约通过后一直未能生效，针对尚未解决的分歧及问题，后续国际海事组织又通过了2010年议定书，经该议定书修正的《1996年HNS公约》，被称为《2010年HNS公约》，但至今仍未生效。截止2020年9月，仅有5个国家加入《2010年HNS公约》，但我国并未加入。

二、各公约对比

上述四个公约在内容框架上是比较相似的，甚至有些条文措辞也保持一致。现将各公约的重点内容进行比较，以便了解各公约相互之间的主要差异。

	1992 CLC	1992 FUND	2001 BUNKER	2010 HNS
船舶	为运输散装油类货物而建造或改建的任何类型的海船和海上航行器，以及能够运输油类和其他货物的船舶，但有限制（第一条第1款）	同《1992年责任公约》（第一条第2款）	任何类型的海船或海上航行器（第一条）	任何类型的海船和海上航行器（第一条）

	1992 CLC	1992 FUND	2001 BUNKER	2010 HNS
适用对象	“油类”系任何持久性烃类矿物油，如原油、燃料油、重柴油和润滑油，不论是在船上作为货物运输还是在此种船舶的燃料舱中（第一条第5款）	同 CLC 92（第一条第2款）	“燃油”系指用于或拟用于操作或推进船舶的任何碳氢矿物油及此类油的任何残余物，包括润滑油（第一条第5款）	有毒和有害物质（第一条第5款）
责任主体	船舶所有人	国际油污损害赔偿基金	船舶所有人	船舶所有人及国际有毒有害物质赔偿基金
责任限额	<p>1. 不超过 5000 吨船舶：451 万 SDR</p> <p>2. 超过 5000 吨船舶：每增加 1 吨，另加 631 SDR</p> <p>3. 最高赔偿金额：8977 万 SDR（第五条第 1 款）</p>	与 1992 CLC 赔偿之和不得超过 2.03 亿 SDR（第四条第 4 款）	同《1976 年海事赔偿责任限制公约》（第六条）	<p>船舶所有人：</p> <p>1. 散装：</p> <p>a. 不超过 2000 吨船舶：1000 万 SDR</p> <p>b. 2001-50000 吨船舶：每吨 1500 SDR</p> <p>c. 超出 50000 吨船舶：每吨 360 SDR</p> <p>d. 最高赔偿金额：1 亿 SDR</p> <p>2. 其他：</p> <p>a. 不超过 2000 吨船舶：1150 万 SDR</p> <p>b. 2001-50000 吨船舶：每吨 1725 SDR</p> <p>c. 超出 50000 吨船舶：每吨 414 SDR</p> <p>d. 最高赔偿金额：1.15 亿 SDR（第九条第 1 款）</p> <p>基金：</p> <p>与船舶所有人所赔偿之和不得超过 2.5 亿 SDR（第十四条第 5 款）</p>

	1992 CLC	1992 FUND	2001 BUNKER	2010 HNS
免责事项	1. 战争等行为或不可抗拒等自然现象 2. 完全是由于第三方故意 3. 完全是由于负责维护助航设施管理的主管当局的疏忽或其他错误行为 4. 污染损害完全或部分地是由于遭受损害的人故意造成（第三条第2款及第3款）	1. 战争等行为造成或是由于从战舰等用于政府非商业目的之船舶溢出 2. 不能证明损害是由于涉及一艘或者一艘以上船舶的事故所造成 3. 污染损害完全或部分地是由于遭受损害的人故意造成，但预防措施除外（第四条第2款及第3款）	同 1992 CLC（第三条第3款及第4款）	船舶所有人：同 1992 CLC 并增加“托运人没有提供有毒有害物质信息”（第七条第2款及第3款） 基金： 同 1992 FUND（第十四条第3款和第4款）

三、各公约间的联系

《民事责任公约》与《基金公约》共同构成了确保向遭受船载散装油类货物的油污事故受害人提供充分有效的国际油污赔偿机制。具体来说，民事责任公约确定了船舶所有人的第一位赔偿责任，而基金公约在民事责任公约的基础上，为油污事故受害人提供了石油货主的第二位赔偿责任，最后，补充基金又在前两者的基础上设立了第三层赔偿。

由《2001年燃油公约》第四条第1款的规定可知，该公约是对《1992年民事责任公约》的补充，适用于《1992年民事责任公约》调整之外的船载燃油造成的污染损害。换言之，能适用《1992年民事责任公约》的，就不会适用《2001年燃油公约》。需特别注意，载有散装油类货物的船舶的燃油泄露造成污染的，适用的是《1992年民事责任公约》。

《2010年HNS公约》通过借鉴上述油污损害赔偿机制，单独建立了针对有毒有害物质的损害赔偿机制。与油污损害赔偿机制不同的是，《2001年HNS公约》将船东和货主责任仅通过一个公约就确定下来。受到“桑吉”轮等重大污染事故的影响，《2010年HNS公约》的生效变得必要和急迫。

四、结语

海洋环境的保护越来越受到国际社会的关注，上述各个公约的制定和不断完善也彰显了国际海事组织致力于“让海洋更清洁，让航行更安全”的决心。船舶污染损害赔偿公约，共同构建了国际海事立法中较为完善的平衡船舶造成海洋环境污染的法律制度。研究和学习船舶污染损坏赔偿的国际公约和立法，这对建立和健全符合我国国情的船舶污染损害赔偿机制是大有裨益的。

【知识盘点】

揭开STOPIA和TOPIA的神秘面纱

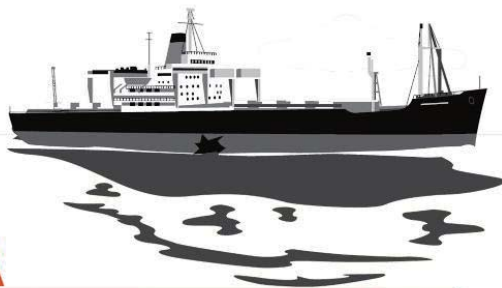
摘要

船舶污染除适用“CLC”和“BUNKER”等国际公约和国内法等强制性规定外，也包括出于平衡各方关系所达成的协议。保赔协会条款中一般规定：如入会船属于“STOPIA”和“TOPIA”协议所定义的“相关船舶”，会员在该入会船入会期间应是该协议有效期间的成员。究竟何为STOPIA和TOPIA协议？本文带你走近STOPIA和TOPIA协议，了解其具体内容以及运行机制。虽然束之高阁的STOPIA和TOPIA协议较为生僻也较少启用，但也得以由此以点带面，一窥油轮污染损害赔偿机制的整体运作模式。

一、STOPIA 和 TOPIA 概述

STOPIA 英文全称为：Small Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement，即“小型油轮油污损害赔偿协议”。TOPIA 英文全称为：Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement，即“油轮油污损害赔偿协议”。

两份协议均于2006年订立，最新版本于2017年修订，其底层逻辑源于CLC公约，因此协议主要适用于油轮。究其根源，国际船东互保协会集团（IG P&I Club）订立协议的初衷是为了解决船舶所有人和石油货主对于油污损害赔偿金额的合理分摊问题。STOPIA和TOPIA主要嵌套于《1992年民事责任公约》及油污损害责任限额（简称“责任限额”）、《1992年基金公约》及国际油污损害赔偿基金（简称“1992年基金”）、《1992年基金公约》2003年议定书及国际油污损害赔偿补充基金（简称“补充基金”）适用，再分配船舶所有人与基金摊款人石油货主的各自赔偿责任。船东和货主油污责任共担的精神内核，在油污赔偿范围一致



油轮污染

1992 CLC

1992 FUND

补充基金

的同时，延伸于赔偿金额的对等，平衡二者关系。

二、STOPIA 和 TOPIA 的主要内容

STOPIA 协议文本包括 12 个条文，具体包括定义、总述、STOPIA 机制、补偿 1992 年基金、第三方追偿、程序及杂项等规定。第 2 条规定当船东互保协会根据其条款为“相应船舶”提供保险时，“相应船舶”的船舶所有人即成为 STOPIA 协议的成员。

第 3 条规定“相应船舶”需满足以下条件：“（1）不超过 29,548 总吨；（2）由船东互保协会承保；（3）通过 IG 协会整体安排再保险（Pooling Arrangement）”，相应船舶的所有人自动加入 STOPIA 机制。

第 4 条规定为核心内容之一，（A）项规定船东根据 CLC 公约规定应当对船舶污染损害承担赔偿责任，而 1992 年基金根据《1992 年基金公约》规定已实际支付或预期赔偿，则船东应当补偿 1992 年基金根据本条所计算的金额；（C）船东补偿 1992 年基金的金额不超过 2000 万 SDR 扣减船东在 CLC 公约下责任限额的差额。

因此，不足 29,548 总吨的小型油轮发生污染事故后，在适用 1992CLC 公约的前提下，受污染海域国家如属于《1992 年基金公约》缔约国，则由船东 / 互保协会承担责任限额以下的赔偿责任，超出 1992CLC 责任限额的部分本应由 1992 年基金赔付。根据 STOPIA 协议的规定，船东应当补偿 1992 年基金差额，进而最终出现的结果是，不足 29,548 总吨的小型油轮责任限额间接的提高至 2000 万 SDR。STOPIA 协议的适用条件除吨位限制等协议文本的要求外，同时包括受污染损害国家为《1992 年民事责任公约》和《1992 年基金公约》缔约国。

具体适用的案例包括 2006 年菲律宾发生的 SOLAR 1 轮油污事故，2014 年马来西亚发生的 TRIDENT STAR 轮油污事故。

TOPIA 协议文本主体机构和 12 个条文标题与 STOPIA 协议一致。

第 3 条规定“相应船舶”适用条件：（1）由船东互保协会承保；（2）通过 IG 协会整体安排再保险（Pooling Arrangement）。协会中不再有船舶吨位的限制，“相应船舶”的船东自动成为 TOPIA 协议成员。

第 4 条规定：（A）项规定船东根据 CLC 公约规定应当对船舶污染损害承担赔偿责任，而补充基金根据《1992 年基金公约》2003 年议定书的规定已实际支付或预期赔偿，则船东应当补偿 1992 年基金根据本条所计算的金额；（B）项规定，船东补偿的部分不包括 1）船东根据 CLC 公约第 3 条不负赔偿责任的污染损害赔偿，以及补充基金根据 2003 年补充议定书应当承担的部分；2）属于补充基金而非船东所引致的其他污染损害；（C）船东补偿补充基金的数额为补充基金实际支付或预期支付的赔偿数额的 50%。

因此，无论油轮吨位如何，在油轮污染事故中，TOPIA 协议旨在由船东和补充基金共同均摊补充基金赔付的部分，因此适用于《1992 年基金公约》2003 年议定书的缔约国。同时《1992 年基金公约》2003 年议定书及补充基金与 1992 年 CLC 公约、1992 年基金公约层层递进，其中暗含的条件也包括，受污染损害国家应同时是 1992CLC 公约、《1992 年基金公约》、《1992 年基金公约》2003 年议定书缔约国。截止目前所了解的信息，尚无实际适用 TOPIA 协议的具体案例。

三、油轮污染损害赔偿分摊机制

前述提及 STOPIA 和 TOPIA 文本的核心内容，二者究竟在盘根错节的油轮污染损害赔偿体系中扮演着怎样的角色，且需抽丝剥茧，层层分析。

第一层：1992 年 CLC 公约责任限额

1992 年 CLC 公约适用于油轮装载持久性货油和燃油在缔约国发生的污染损害事故，船东对应设立油污责任限制基金，享有油污责任限制权利，责任限额为：不超过 5000 总吨的船舶为 451 万 SDR；超过 5000 总吨，每增加一总吨，增加 631SDR，但责任限额在任何情况下都以 8977 万 SDR 为限，可以推算出船舶吨位在超过 140,118 总吨后达到限额 8977 万 SDR。具体如下图所示：



第二层：1992 年基金

1992 年基金公约同样适用于 CLC 公约下的污染损害，对应的 1992 年基金是由石油货主摊款成立的基金，设立初衷之一是保障油污受害人得到更充分赔偿。1992 年基金公约为补偿在 CLC 责任限额之上的责任部分，但以 2.03 亿 SDR 为限。具体是由 IOPC Funds 负责国际油污赔偿基金的管理和船舶油污事故的理赔工作。

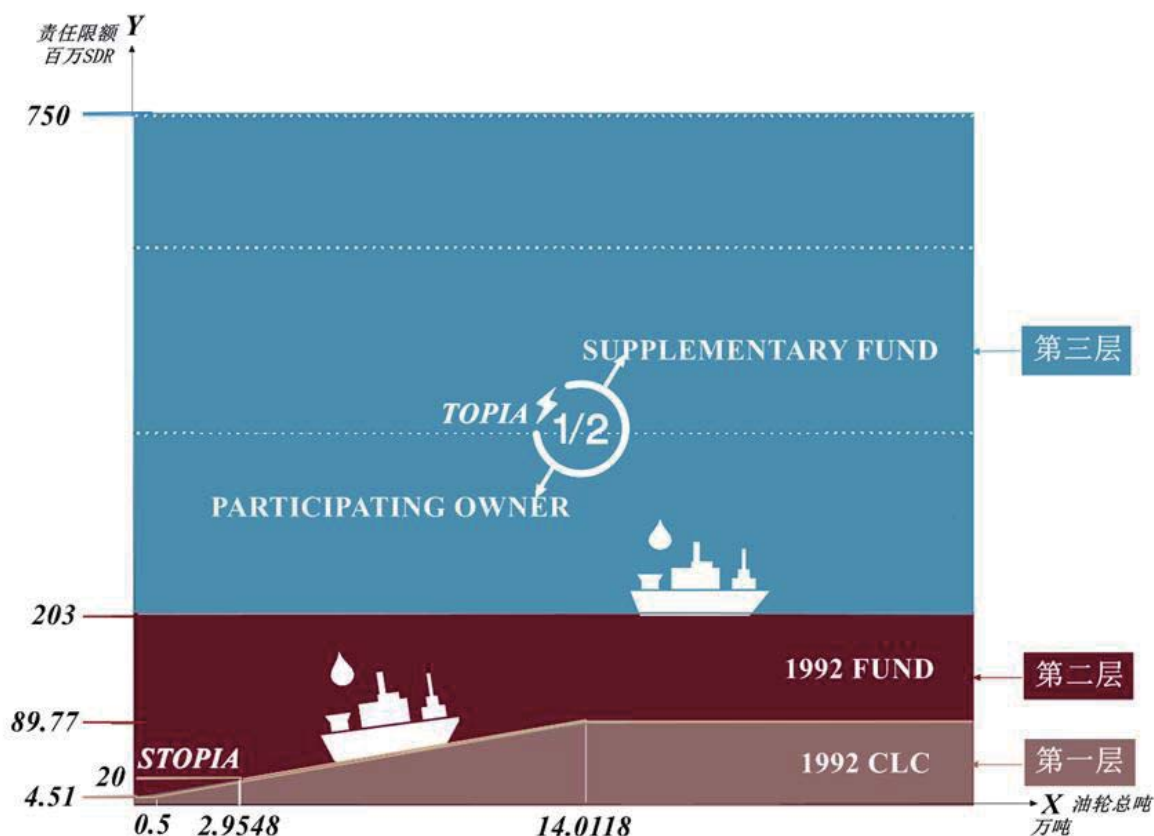
第三层：补充基金

虽然 1992 年 CLC 和 1992 年基金大幅提高了油污受害人的赔偿限额，但在特别重大的油污事故中，可能仍然难以保证油污受害人得到充分的赔偿，特别是 ERIKA 轮污染事故后更引起关注。2003 年 IMO 外交会议上通过了《1992 年基金公约》2003 年补偿议定书，并于 2005 年生效，所对应的补充基金同样是由石油货主摊款成立的基金，因此加入 2003 年议定书意味着石油货主承担更大的摊款责任。补充基金主要补偿油污受害人超过 1992 年基金之上的责任部分，但也有封顶，以 7.5 亿 SDR 为限。如近年来比较知名的 2002 年西班牙发生的 PRESTIGE 轮油污事故，因彼时尚未出台《1992 年基金公约》2003 年议定书，因此并无第三层补充基金的保障（目前西班牙是 2003 年议定书缔约国）；2007 年韩国发生的 HS 轮油污事故，彼时韩国仅是《1992 年基金公约》缔约国，并未加入 2003 年议定书，因此也未得到第三层补充基金的赔偿（韩国于 2010 年成为 2003 年议定书缔约国）。据从 IOPC FUND 了解，截止于 2020 年 1 月 1 日，目前尚无适用补充基金赔偿的油污事故。

STOPIA 和 TOPIA 协议扮演的角色

前述提及 STOPIA 协议和 TOPIA 协议为嵌套于三层油轮污染损害赔偿的机制，油污损害赔偿机制示意图如下所示：

在适用于 STOPIA 协议的污染事故中，船东的 CLC 责任限额间接的从 451 万 SDR 起跳变成 2000 万 SDR 起跳，但需注意仅适用于不足 29,548 总吨的小型油轮。在适用 TOPIA 协议的污染事故中，船东应当承担的赔偿责任除 CLC 责任限额外，还包括向补充基金补偿一半金额。举例说明：如不足 29,548 总吨的小型油轮在属于《1992 年民事责任公约》和《1992 年基金公约》以及 2003 年议定书缔约国的某国产生非常严重的油污损害，



则存在同时适用 STOPIA 和 TOPIA 协议的可能性，船东的 CLC 责任限额为 2000 万 SDR，1992 年基金赔偿 1.83 亿 SDR（即 2.03 亿与 2000 万差额），超出 2.03 亿的部分则由船东和补充基金各自均摊。

四、两份协议是否适用在中国水域的油污事故

鉴于我国仅仅是 1992 年 CLC 公约缔约国，并未加入《1992 年基金公约》以及《1992 年基金公约》2003 年议定书（仅中国香港地区适用《1992 年基金公约》）。因此，除中国香港地区有适用 STOPIA 协议的可能性外，在中国境内其他地区如发生油轮污染事故，目前无法从 IOPC FUND 获得超过 1992 年 CLC 责任限额以外的赔偿，即第二层 1992 年基金和第三层补充基金。同时，意味着也因此失去适用 STOPIA 和 TOPIA 协议的可能性。

五、结语

油污事故犹如悬于各海洋国家头顶的达摩克利斯之剑，一旦利剑落下无疑是生态灾难，如近期的毛里求斯海域污染案。我们在持续关注航运安全的同时，也应了解油污损害赔偿机制的运作模式。祈求 TOPIA 和 STOPIA 协议永无启用之日，协议入库，马放南山。如会员需进一步学习研究 STOPIA 协议、TOPIA 协议、《1992 年民事责任公约》、《1992 年基金公约》、《1992 年基金公约》2003 年议定书等文件，请与协会联系。

【风险提示】

警惕船舶操作性溢油事故

摘要

国际社会很早就认识到船舶故意、随意或意外排放油类和其他有害物质是造成海洋环境污染的一个重要来源。而船舶的油类污染物对海洋环境的污染主要来自于船舶的 аварий性溢油和操作性溢油两个主要方面，伴随着船舶的生产经营和生活实践，操作性溢油事故也时有发生。相对于船舶搁浅和碰撞等 аварий性溢油，操作性溢油的量一般不大，环境危害的恶劣性相对较小，但随着船舶大型化趋势以及各国对海洋环境保护意识的增强，操作性溢油事故也不容小觑。根据协会处理溢油案件经验，操作性溢油案件中，船东不仅要承担清污和赔偿责任，还可能面临船舶滞留和罚款等行政处罚，船东和船员甚至有被追究刑事责任的风险。

一、公约对操作性排油的技术要求

《国际防止船舶造成污染公约》即 MARPOL 公约在保护海洋环境免受船舶造成的污染方面对人类的贡献是巨大的。公约附则 I 防止油类污染规则也是缔约国最多、生效最早的国际法规之一。

公约对有害物质的定义系指任何进入海洋后易于危害人类健康、伤害生物资源和海洋生物，损害休息环境或妨碍对海洋其他合法利用的物质，并包括在 MARPOL 公约下控制的物质。而船舶的排放一词对有害物质或含有此类物质的废液而言，系指无论由于何种原因所造成的船舶的排放，包括任何的漏出、处理、溢出、渗漏、泵出、冒出或排出。

同时，在公约的附则 I 中，分别明确了对所有船舶机器处所操作性排油的控制，以及对油船货物区域操作性排油的控制。船舶油类物质在公约划定的特殊区域内和特殊区域外的排放细则都有明确要求，生产实践中经常提及的油水分离器、15ppm、油类记录簿、清洁压载等对环保要求的根本就是来自于公约中这部分的要求。

由此可见，公约从技术层面对于船舶操作性排油做出了严格和细致的要求，也就是说船舶在生产实践中可以进行必要的操作性排油，但是一定要遵守公约细节要求，如果违反任何规定，则就造成船舶的操作性溢油事故。

二、操作性溢油事故的类型

如上所述，船舶的操作性溢油一般是伴随着船舶的生产实践发生的，因此发生操作性溢油的概率和后果与船舶设备维修保养的状况和船员的业务水平及职业素养关系很大。例如：

- (1) 油轮进行过驳作业时，压力控制不当，液位测量不及时或观测错误等导致管线泄漏及货舱冒油；
- (2) 船舶加油或驳油过程中人手不足，油舱高位警报不工作，导致冒油；
- (3) 滑油桶在甲板临时放置或从甲板向机舱驳油时发生泄漏；
- (4) 船舶疏于保养，设备老旧，跑冒滴漏现象严重，机舱污水产生过多无处承装，船舶违规排放污水；
- (5) 机器设备保养清洁产生的舱底污水过多无处承装，船舶违规排放污水；
- (6) 油水分离器故障，导致不合规的污水被排放；



(7) 油舱透气管经过的货舱、干隔舱及压载舱区域的部分管路有锈蚀破损，导致油水混合后被违规排放；

(8) 船舶的压载管系和消防管系与舱底污水管系的隔离出问题或者船员误操作，导致舱底污水违规排放；

(9) 液货舱在货物进行更换时对货舱进行清洗产生大量的洗舱水，未经稀释处理达标的洗舱水被违规排放；

(10) 船员的安全和环保意识不强，有意或无意将生活区、厨房和洗衣间等产生的含油污洗涤水违规排放。

三、溢油事故后的报告程序

无论是从国际公约的规定层面还是航运公司的体系要求层面来看，船舶的应急反应机制可以说是科学的和健全的。但是，在协会参与处理会员船舶发生操作性溢油事故的案件中，我们发现，一些公司和船长对溢油事故的应急反应还是有一定的欠缺，特别是对于事故的及时报告没有强化思维和重点意识。

就 MARPOL 公约的理解而言，船舶管理更侧重于对船舶技术要求的六个附则，而往往忽略了公约的本身部分。公约第八条涉及有害物质的事故报告规定：

- (1) 应尽可能立即按本公约议定书 I 的规定作出事故报告。
- (2) 每一缔约国应：
 - (a) 为适当的官员或机构受理所有关于事故的报告，作出一切必要的安排；并
 - (b) 将这些安排的详细情况通知本组织，以便转告其他缔约国和本组织的成员国。
- (3) 缔约国一旦收到本条规定的报告时，应立即将报告转发给
 - (a) 所涉及船舶的主管机关；和
 - (b) 可能受到影响的任何其他国家。

上述条款充分说明发生船舶污染事故后及时报告的重要性，而在公约的议定书 I 中更是明确了事故发生的船舶的船长和船舶管理人员，应毫不延迟地尽可能按照议定书的规定，对事故作出详细的报告。包括：报告的时间、报告的内容、补充报告和报告的程序。这些内容在公司为船舶制定的船舶油污应急管理计划中也会有所提及，IMO 定期更新的沿海国联系清单也是出自这个规定。

其实对于上述规定不难理解，实践中一旦船舶发生溢油污染事故，特别是污染物对船舶周边水域带来污染的时候，由于船舶的清污设备资源太少，船舶及船员本身能作的清污行动太有限，船舶放艇回收污染物还涉及到人命安全问题，所以公约才要求船长和管理公司要及时向主管机关进行汇报，以便启动岸上应急措施，调动岸基资源来减少对海洋环境的污染程度。而实践中不乏船长和公司忙于指挥清除回收溢油，或者心存侥幸延迟报告或者故意不报告溢油污染事故，结果是导致被沿海国主管当局罚款甚至以故意排放为罪名追究刑事责任。

四、违章处罚

对于船舶发生违反公约要求的事件的违章处理（包括对操作性溢油事故），公约的法律关系是十分明确的。

1. 无论违章事件发生在何处，应予禁止，并根据有关船舶主管机关的法律予以制裁。
2. 在任一缔约国管辖区域内的任何违反公约要求的事件，应予禁止，并根据该缔约国的法律予以制裁。

对船舶发生违反公约要求的事件的法律适用以船旗国法律和缔约国法律为覆盖，当船舶在公海上发生的污染事件，应报告至船旗国政府并适用于船旗国法律；如果污染事件发生在缔约国管辖水域，当适用于缔约国法律，并且公约要求缔约国法律处罚的严厉程度应足以遏制对本公约的违反，也就是只重不轻，而且无论此类事件发生在何处，该处罚均应同等严厉。当然如果在非缔约国管辖水域发生类似污染事件，肯定也会有相应的地方法律来进行管辖。

各缔约国针对本国管辖水域制定的海洋环境保护法案或者水资源保护法案就具有双重作用，一方面是对MARPOL公约的履约，另一方面也是对本地发生的违法案件的处罚依据。各国的法律规定和执法力度也不尽相同，船舶一旦发生上述提及的操作性溢油事故，所适用的法律和要面临的处罚也不同，有些国家的违法代价是非常大的。而且，在船舶发生违反公约要求事件后，船长往往第一时间会向公司报告。因此，后续的应急处置就会牵涉到船舶和公司两个主体，一旦船舶的后续报告不及时或者应急处理不得当，公司也会成为被处罚的对象，具体主管人员如果存在重大过失，也可能依据港口国当地法律进行行政处罚或追究刑事责任。

五、总结建议

目前，MARPOL公约附则I已经有164个缔约国，基本上覆盖了船舶挂靠港口的大部分沿海国家。随着各沿海国对海洋环境保护意识的逐渐提高，海洋环境监测的技术也在不断提高。虽然操作性溢油事故有一定的随机性和隐蔽性，但还是可以被沿海国通过飞机或无人机监测等技术手段抓拍到事故痕迹。同时公约也赋予了港口国控制的权利，有经验的港口国检查官员也可以通过设备的状况和工作记录来判断出船舶是否曾经发生过操作性溢油事故，甚至抓住船员故意排放的证据。因此，我们建议会员公司和船舶：

首先，应认真做好船舶机器设备的维修保养，从源头上控制船舶的污染事故隐患；

其次，稳定船员队伍，聘用业务能力好，责任心强的船员，严抓船舶责任制度，认真执行船舶应急演练，不流于形式作纸面工作；

再次，公司和船长应定期开展对船员的安全环保培训，建立船员的环保意识，坚决杜绝故意违规排放行为；

最后，一旦船舶发生了操作性溢油事故，应及时向主管机关、公司和保赔协会进行报告，以免贻误时机，造成更严重的污染后果和法律后果。

【风险提示】

关注乙二醇内贸运输的货损风险

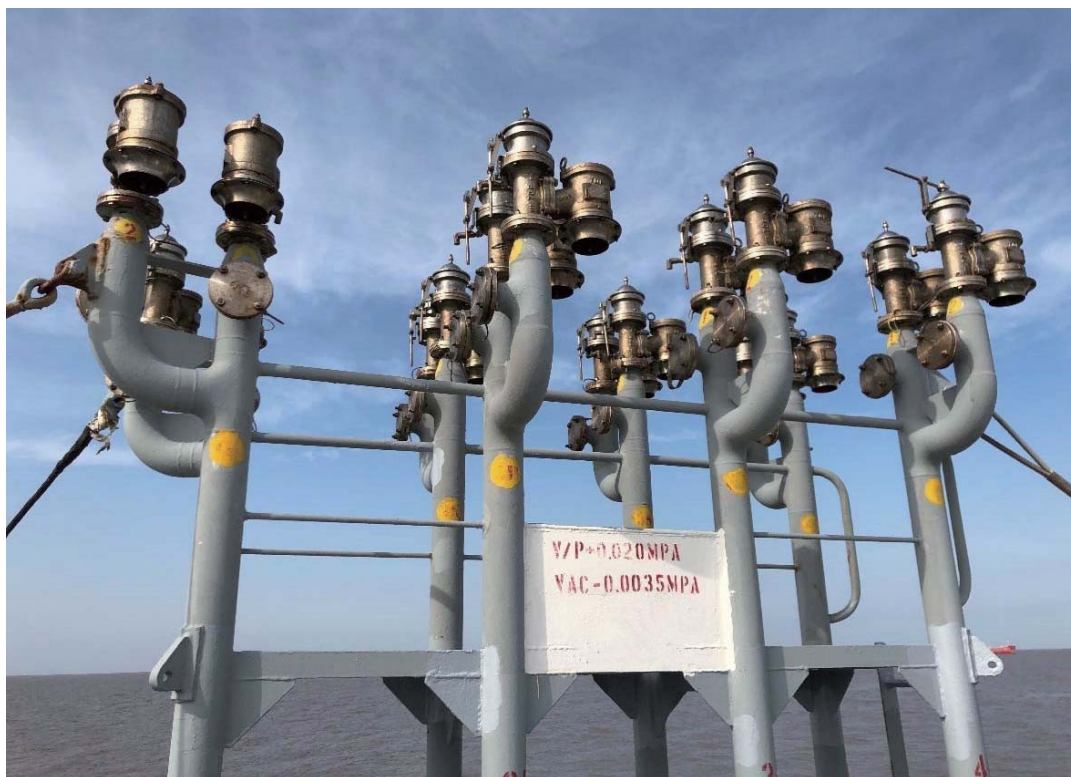
摘要

近期，协会遇到多起会员船舶在进行乙二醇内贸运输时发生货损的案件，在货损责任尚未明确的情况下，船东常面临收货人拒收货物，使船东蒙受巨大损失。近年来，协会承保的液散船舶规模逐渐扩大，相应货损案件发生也越来越多。相比传统散货、集装箱运输，由于液散货运输拥有更强的专业性和独特性，发生货损的案件处理流程也更加复杂，这对于船东以及保险人都提出了更高的要求。

一、案件简介

近期案件的涉案货物多以乙二醇为主，货损类型通常为紫外透光率超标以及醛含量超标。内贸运输中，索赔人一般会以滞留船舶的方式迫使船东采取现金和解等措施，这便导致船东及协会在处理此类案件时颇为棘手。

案例一：入会船 A 轮自华南装载乙二醇至华东卸货，航行途中遇到台风天气，导致甲板上浪。船舶抵达卸货港后，收货人商检取各船舱样快检发现整船货物都存在不同程度的紫外线透光率、氯离子及醛含量超标





现象。随后，船货双方检验师对于装港样品和卸港样品进行联合检验，结果显示：装港管线样及单舱样各项数据符合标准，卸港单舱样紫外线透光率、氯离子及醛含量超标。另外，A轮上一航次装载的乙二醇在卸货港同样发现紫外线透光率及醛含量超标。

案例二：入会船B轮自华南装载乙二醇至华东卸货。卸货前，收货人派遣商检SGS到船取样。化验结果显示全船货物醛含量超标。收货人随后拒绝收货并要求船东赔偿所称的“因醛含量超标导致的货物损失及额外仓储费用”，该轮随即移至锚地抛锚待命。

二、原因分析

1. 紫外线透光率超标

紫外线透光率超标是乙二醇运输中常见的货损情况。这种情况多发于装货后没有采取封氮措施，使得货舱剩余空间内的空气与货物接触，在航行途中，由于船舶摇晃，空气中的氧与乙二醇充分混合形成溶解氧，从而导致紫外线透光率超标。这种溶解氧以用氮气吹扫的方式予以排除后，紫外线透光率通常将得到恢复。此外，洗舱后仍有可能少量残留在货舱或管线等未知区域中的前续航次装载货物也可能导致乙二醇被轻微污染。同时，船舱气密状态以及航行途中的天气状况，也可能对货物品质造成影响。

2. 醛含量超标

值得注意的是，上述两起案件具有一定的相似性，A轮与B轮均从华南A码头装运乙二醇至华东B码头卸货，并且发、收货人相同。在检验结果表示船舶管理、洗舱均规范且船舶前三航次并无运载醛类货物时，我们有理由质疑乙二醇产品质量不稳定，货物中某种杂质在运输过程中转化为醛类物质导致醛含量超标的可能性很大。

三、协会建议

鉴于近期频发的乙二醇货损事故，结合专家及检验师的意见，我们谨提出以下建议供会员船东参考，以期能够尽可能避免上述货损事故的发生：

1. 无论是为调查货损原因，抑或是为减损或避免损害扩大化，规范完整的样品是至关重要的一环。在装货期间，装港岸罐样及管口样是代表装船前货物品质的重要证据。一般而言，液体散货的责任期间自装货港船岸输油管线连接的法兰盘末端开始，因此，一旦在卸货时发生货损争议，为调查货损原因及货损发生的责任期间，对留存的装港岸罐样及管口样的检验必不可少。尽管管口样可能受到取样时间的早晚及岸上货物管线长短的影响，有时其对装船货物品质的代表性较差，但其依然是必须留存的重要样品之一，尤其是在实践中，承运人无法成功取得岸罐样的情况下。此外，对货物装船后的一英尺样进行抽取和化验，也能够有效避免因管线不清洁导致货损数量扩大化，第一英尺样是对船舶管口，管线和货舱清洁适货的再次验证。在装货完毕后，建议承运人保留一套完整的单舱独立样，一旦发生货损，可根据对该套样品的化验，进行货损原因调查。

2. 紫外线透光率不达标亦是乙二醇常发生的货损情况，封氮保护措施有利于避免或减少乙二醇在运输过程中因与舱内空气接触而产生溶解氧进而导致紫外线透光率超标的风险。因此，从降低货损风险和维护自身权益考虑，建议承运人在运输乙二醇时采取封氮保护措施。若船舶本身不具备封氮设备，建议在装货完毕后由岸上提供氮气对货舱进行封氮保护。

3. 建议承运人在卸货时，将受损货物卸至单独岸罐储存，以避免因混卸造成的岸罐中原本储存的货物受污染引起的损失扩大化。同时，由于实践中很可能没有单独储存的条件而不得不混卸，这种情况下，在卸货前后进行卸港岸罐取样十分必要，有利于保护承运人避免或减轻对于因混卸造成的损失扩大部分的责任。



【案例分析】

一起液体散货船货损胜诉案件的处理

摘要

在协会和会员的共同努力下，船东取得了一起液体散货船货损案件的胜诉判决。本案经历一审、二审、再审的法院审理程序，最终由最高院驳回原告的再审申请，船东作为被告最终胜诉。通过对该案的判决及裁定进行复盘，法院再一次对散装液体货物运输的承运人责任期间进行明确并具体化，对化学品受损货物以何种计算方式予以明确。因本案事实认证以及争议焦点较为繁重，本文仅站在承运人角度对较为重要的事实及争议焦点进行分析梳理，以期为会员在实践中提供参考借鉴。

一、案情简介

2018年5月，入会船在台湾麦寮装载2000吨乙二醇（第一票货物，即涉案货物），1000吨苯乙烯（第二票货物）至泉州港卸货，两票货物分别使用独立管线和货泵。5月6至9日，入会船在目的港先卸下1000吨苯乙烯，后卸下2000吨涉案货物乙二醇。卸货前，收货人从货舱中对涉案货物乙二醇取样并进行了检测，检测结果合格。5月18日，收货人在用槽罐车将乙二醇从岸罐转运到工厂的过程中发现有强烈刺鼻性气味，随后收货人实验室对岸罐取样检测后发现样品紫外线透光率不达标。后经联合检验、实验室专项检测等步骤，收货人实验室推测认为紫外线透光率不达标是因乙二醇样品中含有苯乙烯成分，并怀疑是因船上苯乙烯串货所致，进而对原有货物造成污染。

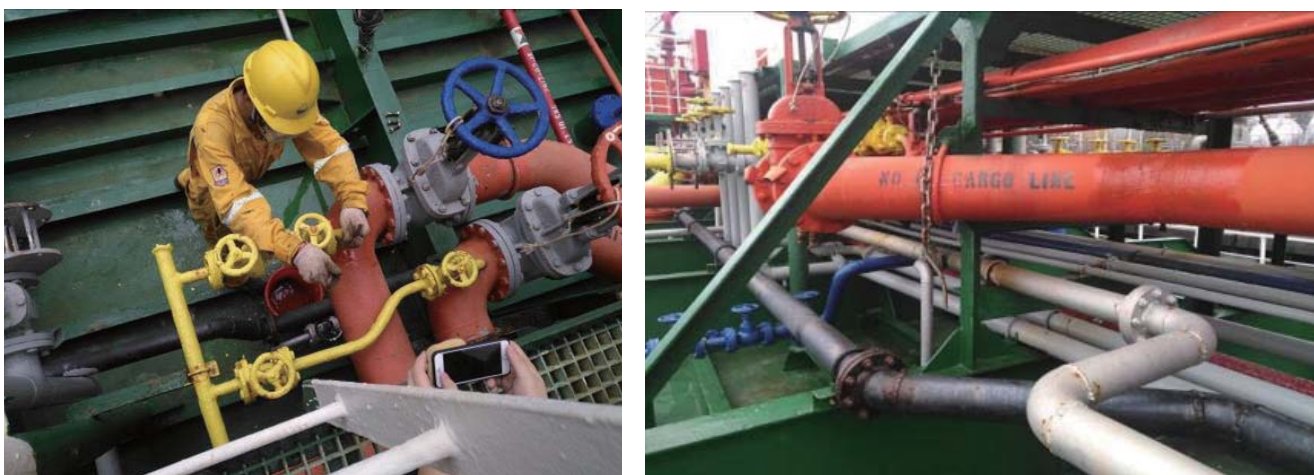
2019年5月，货物保险人将入会船船东、船舶管理人诉至法院，主张被告方因共同管货过失导致涉案货损，请求法院判定被告方对货损承担共同赔偿责任。此外，由于货物保险人无法提供涉案受损货物的实际处理方案及实际损失，向法院申请对本案受损货物的损失范围和金额进行司法鉴定。

二、主要争议及分析

1. 涉案货物是否混入苯乙烯及是否属承运人责任

根据最高人民法院的相关复函规定，承运人对于散装液体货物运输的责任期间，应“自装货港船舶输油管线与岸罐输油管线连接的法兰盘末端时起至卸货港船舶输油管线与岸罐输油管线连接的法兰盘末端时止，货物处于承运人掌管之下的全部期间。”具体到本案，涉案货物在从船舱到岸罐的卸货途中，货损可能发生的区段包括：1) 船上输油管线；2) 连接船上输油管线法兰盘末端与岸罐的岸上输油管线；3) 岸罐本身及岸罐中原有货物；4) 货物进入岸罐后的其他介入因素。该四个区间中仅第1个属于承运人的责任期间，后3个均不属于承运人责任期间。因此，在界定本案承运人对货损是否有责时，法院认为最关键的证据取样点应当是船舶输油管线法兰盘末端（即与岸上管线连接处），但货物保险人并没有提供该关键证据，因此该举证不能的不利后果应由提出主张的一方承担。

虽然本案二审法院在对货损原因进行事实认定时，认定货损系因船上空气压缩管路阀门失效导致卸货过程中同船苯乙烯渗入乙二醇（观点对船方不利）。但最高院最终认同一审法院的观点，从举证责任的角度出发，根据卸货前舱内取样，船方已能够证明涉案货物在运输过程中不存在被污染的可能性，构成货物在承运人责



任期间内状况良好的初步证据。而货物保险人无法举证并合理排除卸货过程中其他污染的可能性，如船舶输油管线法兰盘末端的取样证据、岸上管线是否被污染、岸罐中原有的货物是否品质完好、岸罐本身有无被污染等，货物保险人应当承担举证不能的后果。

2. 赔偿金额计算是否合理

本案原告（货物保险人）主张，货损赔偿金额应依据其委托保拍公司根据受损乙二醇的实际情况、生产用途以及后续处理方案综合评估的货物贬值率（15%至20%）予以计算。船方抗辩称原告未举证证明涉案受损货物的实际处理方案及相关费用且原告未举证证明其货物保险合同下赔付金额的合理性。法院明确货物贬值率计算应当“以目的港货物完好的市场价值减去受损货物的销售价值，再除以货物完好的市场价值”。但贬值率的适用存在前提，即需明确受损货物的实际处理方案。具体到本案，受损货物究竟是修复还是转卖或拍卖，转卖或拍卖的价格是多少，受损货物的销售价值以询价或招标等方式预估是多少，此种货物在目的港完好的市场价值是多少均应明确。但直至本案再审，原告始终未向法院提供证据予以证明，应承担举证不能的法律后果。

三、总结及建议

在处理液体散货船的货损案件中，船东在抗辩过程中往往处于不利地位。本案判决及裁定巩固了液散船船东在处理类似案件时应守住责任期间抗辩的思路并为承运人抗辩货方索赔时提供了新方案，即收货人是否在卸货前从船舶输油管线法兰盘末端取样并化验。可以说，本案最终胜诉的关键点正是船方始终坚守液散货承运人责任期间抗辩并以此化解原告方的各项主张。

其次，涉及化工品货损索赔金额的计算，通过本案判决及裁定来看，并不能简单按照最高院在其他案件中所采纳的贬值率计算方式，而是需要首先确定货物的实际处理方式，如果货物通过适当方式处理后恢复原来使用目的，则应按照处理费用来评估合理的损失金额。只有采用变卖/拍卖方式，才可能适用贬值率的方式评估合理损失金额。

当然，我们仍要提醒会员船东应做到防患于未然，加强船货安全管理，船东应督促船员按管理体系的要求，对包括阀门在内的各种管线进行维护保养，按规定定期进行压力测试，并做好记录。另外，规范化的洗舱、装卸港取样流程对于预防、抗辩液散货船货损案件至关重要。

最后，中国是大陆法系国家，判例并非正式法律渊源，因此本案的判决及裁定并不能完全用作他案的定案依据和处理思路。如会员遇到类似案件，请及时联系协会以探讨最合适的处理方式。

【案例分析】

威望号油污案件梳理与评析

摘要

“威望”号油轮溢油案件是航海史上最严重的溢油事件之一，本案前后历经 20 年，在西班牙、美国、英国和欧盟都有与“威望”号有关的诉讼和仲裁。尤其是在 2022 年 6 月，欧盟法院做出先予裁决后，更是引起了业界人士的广泛关注。不过，这一油污案件真的一锤定音了吗？经过对此次欧盟法院先予裁决以及近两年一系列英国法院判决的梳理，发现事情远没有想象得那么简单。英国最后是否会承认和执行西班牙法院判决，仍存在一定变数。特别是伦敦保赔协会与西班牙政府在英国发生一系列诉讼和仲裁案件，可能会对“威望”号案件产生重大影响。本文主要梳理西班牙政府在西班牙向船长、船东及伦敦保赔协会（“威望”号的保赔协会，承保其油污责任）就此次事故提起的诉讼，以及后来欧盟对此案的先予裁决，对在美国及英国进行的诉讼和仲裁也将做简略介绍。

一、案件背景

2002 年 11 月 13 日，由日本建造，悬挂巴哈马船旗的单壳油轮威望号（M. T. PRESTIGE），从拉脱维亚的里加港装货后出发，途经西班牙加利西亚附近海域时遭遇暴风雨，船上 12 个油舱中的一个发生爆裂。船长担心船只沉没，向西班牙救援机构求援，希望他们能将船只拖回引港，然而当地政府却施压迫使船长驶离海岸；随后船长又试图向法国和葡萄牙政府求助，但是他们同样不愿让油轮停靠在各自国家海岸。随着暴风雨的不断加剧，11 月 19 日，该油轮在距西班牙北部海岸 175 海里处断裂后沉入 3500 米深的海底。船上载有约 7 万吨燃料油，估计有 63,000 吨泄漏入海。

二、相关的诉讼

1. 针对船级社在纽约的诉讼

2003 年，西班牙政府在纽约对美国船级社提起民事诉讼，认为美国船级社的轻率行为导致了此次事故的发生，要求美国船级社对此次事故负责。2012 年 8 月，纽约上诉法院最终判定西班牙政府的主张并不成立，因而驳回了西班牙政府的诉讼请求。

2. 针对西班牙和法国政府在伦敦的仲裁及诉讼

2012 年，伦敦保赔协会在伦敦对西班牙和法国政府提起仲裁，申请不予执行西班牙和法国政府对其 1992 年《民事责任公约》（以下简称“CLC 92”）外的索赔，但西班牙和法国政府均未参加。最后，仲裁庭根据保单中规定的伦敦仲裁条款，认为西班牙与法国应当受到此条款的约束，同时也裁决认可了伦敦保赔协会的申请。2013 年，伦敦保赔协会向英国高等法院提出申请执行该仲裁裁决，法院支持了伦敦保赔协会的申请（[2013] EWHC 3188 (Comm)）。然而，西班牙和法国政府对此判决不服，向上诉法院提起上诉，但遭到了法院的驳回（[2015] EWCA Civ 333）。

3. 针对船长、油污基金和保赔协会等在西班牙的诉讼

(1) 2013 年 11 月，西班牙拉科鲁尼亚高等法院一审判决如下：在刑事责任方面，船长以及未给予“威望”



号避难所的西班牙海事局负责人均未犯环境损害方面的罪行。但是，由于船长并未遵守西班牙当局的命令，最终判其九个月的监禁；在民事责任方面，根据西班牙法律，刑事法院只能对由刑事犯罪所引起的民事责任进行宣判。本案中，唯一的刑事犯罪是船长未服从西班牙当局的命令，但这并不是造成此次环境损害的根本原因，因而法院不能对与此相关的民事责任进行审判。伦敦保赔协会虽未参加法院审理，但在法院开庭审理前，就向法院申请建立大约 2 千 2 百万欧元的责任限制基金。此外，国际油污赔偿基金（IOPC FUND）作为 1992 年《油污基金公约》（以下简称“FUND 92”）规定的承担油污事故民事责任的主体，从一开始就参加了本案的相关审理，法院最后判其根据“FUND 92”的规定承担油污赔偿责任。事后，一些当事方对此次判决不服，向西班牙最高法院提出上诉。

（2）2016 年 1 月，西班牙最高法院刑事法庭二审作出以下判决：在刑事责任方面，由于船长决定驾驶一艘超载的具有 26 年船龄且船舶状况不良的油轮，是冒很大风险的，正是此项决定，才导致船舶在关键时刻失去控制，因而法院认定船长犯有环境损害方面的刑事罪行，判其两年监禁及每天 10 欧元累计 12 个月的罚金，并维持了对西班牙海事局负责人所做出的无罪判决；在民事责任方面，法院判定船长和船东对此次油污事故负有赔偿责任，由于他们的轻率行为，且明知此种损害很有可能发生，符合“CLC 92”第 5.2 条除外规定¹，因而丧失“CLC 92”项下的责任限制。对于伦敦保赔协会，虽其早已建立了责任限制基金，但一方面由于西班牙刑法规定了对保险公司的直诉权，另一方面其自始至终并未到法庭上为自己申辩，因而判伦敦保赔协会丧失“CLC 92”责任限额的权利，直接以保单上的责任限额（即 10 亿美元）为限承担赔偿责任。而 IOPC FUND 则以“FUND 92”规定的最高责任限制为限承担赔偿责任。

（3）2018 年 12 月 20 日，西班牙最高法院于作出最终判决，不仅维持了之前的判决，还在赔偿数额方面做出最终判决，该船船长 Apostolos Mangouras、伦敦保赔协会、IOPC FUND 向西班牙政府、法国政府及其他索赔人赔偿 16 亿欧元。

三、西班牙法院判决评析

西班牙最高法院这一判决将船东明知单壳船有结构缺陷而依旧航行这一行为，认定为“CLC 92”第 5 条

¹ 1992 年《民事责任公约》第 5 条第 2 款：如证明该污染损害系由所有人故意造成或明知可能造成此种损害而轻率地作为或不作为所致，则该所有人无权根据本公约限制其赔偿责任。

第2款规定的故意或轻率行为是不妥当的。故意或轻率行为，最初创设于1955年《华沙公约——海牙议定书》。现如今，各大国际公约都用此标准来规定丧失责任限制的条件，对责任主体注意义务的要求已经大大降低了。在英国法的判例中，法院对故意或轻率行为的判断标准非常高，以致于鲜有将船东的行为认定为故意或轻率，并打破责任限制的判例。这是因为，责任限制若是轻易被打破，无疑会增加船东及其保险人的负担，对航运业的发展来说是非常不利的。另外，本案西班牙法院以船东的保赔协会未出庭为自己申辩为由，最后判定保赔协会丧失“CLC 92”项下的责任限制，直接以保单上的责任限额（即10亿美元）为限承担赔偿责任，实在颇为牵强。即使船东丧失责任限制，根据“CLC 92”第7条第8款²的规定，其保险人仍然可以享有责任限制，故本案即使船东丧失责任限制，其保赔协会仍应享有“CLC 92”项下的责任限制。

按照上述分析，理论上本案船东的责任限制是很难打破的，那么在这种情况下，本案船东、保赔协会以及IOPC FUND又会承担多大的赔偿责任呢？笔者认为：首先，“威望”号的总吨为42,820，按照“CLC 92”第5条第1款³的规定，船东应享有约SDR1900万的责任限制（实际的计算结果为SDR 18,884,400）。其次，即使该轮的保赔协会被直诉，保赔协会在公约下承担的最大赔偿责任也仍是SDR1900万，而且保赔协会在当地法院申请设立了责任限制基金。无论如何，保赔协会不应该被判承担超过此限额的责任。再次，根据保赔协会的标准条款，协会承担的油污赔偿责任最高为每船每事件十亿美元，但这只是保赔协会和船东之间的关于油污赔偿责任的约定，并不能理解为保赔协会被第三方直诉应承担的最大赔偿责任。

诚然在本案中油污损失远远大于船东所享有的责任限制金额，如果船东能正常限制责任，那么油污受害人的大部分损失将得不到赔偿，表面看起来对油污受害人不公平。不过，作为“CLC 92”的配套公约，“FUND 92”能全部或部分弥补“CLC 92”的赔偿能力不足的问题。在本案的判决中也提到，IOPC FUND应承担赔偿责任，且以“FUND 92”规定的最高责任限制SDR1.35亿为限。IOPC FUND的官网数据显示，截止2018年12月31日，IOPC FUND已经为此次油污事故支付了约1亿2千万欧元。值得一提的是，此次事故之后第二年，即2003年，“CLC92”和“FUND 92”都实施生效了“调整责任限制的修正案”。其中“FUND92”最高责任限制就从原来的SDR1.35亿调整为SDR2.03亿。另外，为了进一步提高油污损害的赔偿金额，“FUND 92”的《2003年议定书》将最高责任限制提升至SDR7.5亿，能使油污事故的受害人就其损失和损害获得更多的赔偿，但这只是一种附加赔偿基金，由缔约国自愿加入。

四、英国高等法院向欧盟法院提交的三个问题

2019年3月25日，西班牙政府根据《欧盟44/2001号条例》第33条向英国高等法院申请在英国承认和执行西班牙法院2019年3月1日的判决（西班牙法院裁定伦敦保赔协会应赔偿西班牙政府约8.55亿欧元）。2019年5月28日，英国高等法院法官Master Cook裁定准许该申请。

2019年6月26日，伦敦保赔协会无法接受这一裁定，根据《欧盟44/2001号条例》第43条向英国高等法院对准许执行西班牙法院判决的裁定（the Registration Order）提起上诉，并请求撤销该裁定。伦敦保赔协会的上诉理由如下：1）根据《欧盟44/2001号条例》（以下简称《条例》）第34条第3款，承认和执行西班牙法院2019年3月1日的裁定，将与英国高等法院2013年10月22日的判决相冲突；2）根据《条例》第34条第1款，承认和执行西班牙法院的裁定会导致明显违反英国的公共政策，因为这违反了英国高

² 1992年《民事责任公约》第7条第8款：在这种情况下，即使船舶所有人无权按照第5条第2款限制其赔偿责任，被告人仍可利用第5条第1款中规定的责任限制。

³ 1992年《民事责任公约》第5条第1款：对于任何一次事故，船舶所有人应有权将本公约对其规定的赔偿责任限制在以下方式计算得出的合计金额：

(a) 对于不超过5000吨位的船舶：3百万计算单位；

(b) 对于超过5000吨位的船舶：除(a)项所述金额外，对每一额外吨位另加420计算单位。但该合计金额在任何情况下不应超过5970万计算单位。

等法院 2013 年 10 月 22 日判决的既判力 (res judicata) 效力以及西班牙判决违反了船长和伦敦保赔协会的人权和基本权利 (human and fundamental rights)。因此, 应当拒绝承认和执行西班牙法院的判决。

英国高等法院法官 Butcher J 在审理过程中认为本案存在几个问题需要先行解释。于是, 在 2020 年 12 月 21 日, 英国高等法院根据《欧盟运行条约》(the Treaty on the Functioning of the European Union, TFEU) 第 267 条决定将以下问题提交给欧盟法院 (Court of Justice of the European Union, CJEU) 作出先予裁决 (a preliminary ruling):

2013 年 10 月 22 日, 英国法院基于《1996 年仲裁法》第 66 条根据 2013 年 2 月 13 日的仲裁裁决作出法院判决, 该判决裁定准许执行仲裁裁决: 1) 西班牙政府应当通过伦敦仲裁程序进行索赔; 2) 伦敦保赔协会不应直接对西班牙政府承担赔偿责任, 这一英国法院判决是否可以构成《欧盟 44/2001 号条例》(以下简称“条例”) 第 34 条第 3 款规定的“判决”呢?

根据该《条例》第 1 条第 2 款 (d) 项的仲裁除外条款, 上述英国法院判决不在本条例的适用范围之内, 那么这一英国法院判决是否可以构成《条例》第 34 条第 3 款规定的被请求执行的成员国所作出的“判决”呢?

假设《条例》第 34 条第 3 款不适用, 由于被请求执行的成员国的法院已经事先根据仲裁裁决作出法院判决, 如果承认和执行另一成员国的法院判决将违反在先判决的既判力 (res judicata), 那么是否可以根据《条例》第 34 条第 1 款 (公共政策条款) 拒绝承认和执行另一成员国的判决? 或者, 必须穷尽欧盟条例第 34 条第 3 款和第 4 款规定的既判力效力或冲突判决问题, 才能拒绝承认和执行另一成员国的判决?

五、欧盟法院的判决

2020 年 12 月 22 日, 欧洲法院收到上述英国高等法院关于伦敦保赔协会诉西班牙政府一案的请求。2022 年 1 月 31 号, 欧盟法院审理了该案, 并于 2022 年 6 月 20 日作出先予裁决 (Case C-700/20)。值得注意的是, 2022 年 5 月 5 日, 佐审官 (Advocate General) A.M. Collions 出具了法律意见, 认为英国法院的判决构成《条例》第 34 条第 3 款的“判决”, 对于两个相冲突的判决, 英国法院可以拒绝承认和执行西班牙法院的判决。但是, 根据欧盟法院的制度, 佐审官的法律意见仅供法官参考, 并不具有约束力。

最终, 欧盟法院法官并没有采纳 A.M. Collions 的意见, 而是认为英国法院的判决不构成《条例》第 34 条第 3 款的“判决”, 英国法院不能阻止西班牙法院判决在英国的承认和执行, 其判决思路主要如下:

1. 欧盟法院将第一个问题和第二个问题放到一起解释

《条例》第 34 条第 3 款规定, 如果同一争议双方在成员国的判决与另一成员国的判决相冲突, 那么成员国应当拒绝承认另一成员国的判决。根据对《条例》第 34 条第 3 款理解, 该规定仅仅是为了保护被申请执行的成员国的内部法律秩序的完整性。

只有根据仲裁裁决作出的判决遵守欧盟条例的规定和根本目的, 该法院判决才能适用于本条例第 34 条第 3 款。但是, 英国法院的判决违反《条例》规定的下述两大基本规则, 因此不构成《条例》第 34 条第 3 款所称“判决”。

第一, 英国法院违反保险合同中仲裁条款的相对性原则 (relative effect)。即如果受害人依据侵权法律关系向侵权行为发生地法院提起直诉保险人的诉讼, 不应受保险人和被保险人约定的仲裁条款的约束。

第二, 英国法院违反《欧盟 44/2001 号条例》第 27 条规定的“未决诉讼原则” (lis pendens)。在 2012 年 1 月 16 日伦敦保赔协会启动对西班牙政府的伦敦仲裁之前, 双方在西班牙法院的诉讼却早已开始, 而且 2011 年 6 月西班牙法院也通知了伦敦保赔协会参与该民事诉讼。根据该《条例》第 27 条, “当涉及同一诉讼主体以及同一诉因的法律程序在不同成员国的法院被提起, 先受理法院以外的任何法院都应当中止程序, 直到先受理法院的管辖权被确立。先受理法院的管辖权一旦被确立, 其他法院应当撤销管辖权。”

如果英国法院没有违反上述规定，英国法院就不会根据仲裁裁决作出法院判决。所以，英国不能拒绝承认西班牙法院的判决。

2. 欧盟法院单独针对第三个问题进行解释

《欧盟 44/2001 号条例》第 34 条第 1 款规定，如果承认另一成员国的判决会导致明显违反成员国的公共政策，那么成员国可以拒绝承认另一成员国的判决。

欧盟法律倾向于穷尽在先判决的既判力效力以及相冲突判决的问题，并尽可能排除适用《欧盟 44/2001 号条例》第 34 条第 1 款规定的公共政策条款。

如果不适用该《条例》第 34 条第 3 款，根据《条例》第 34 条第 1 款的理解，英国法院不能基于西班牙法院判决违反英国高等法院 2013 年 10 月 22 日的法院判决的既判力效力，进而以违反公共政策为由，拒绝承认和执行西班牙法院的判决。

六、欧盟法院判决对英国的影响

为什么欧盟法院可以受理英国法院的请求呢？首先，我们来了解下欧盟法院的职责和作用。1952 年，欧盟法院根据 1951 年《巴黎条约》设立，法院设置在卢森堡，是欧盟的最高司法机关，至今已成立 70 周年。欧盟法院的三项职责为：对某一成员国、机构自然人或法人提出的诉讼作出裁决；应成员国法院的要求，就欧盟法律的解释或欧盟机构颁布的法令之合法性作出先予裁决 (preliminary ruling)；对《欧盟条约》和《里斯本条约》规定的其他案件作出裁决。欧盟法院的诉讼类型主要包括不履约之诉、不为之诉、先予裁决之诉、损害赔偿之诉等。其中，先予裁决之诉是欧盟法院最具有特色和最重要的诉讼类型。

欧盟法院通过先予裁决之诉保证了欧盟法在各成员国之间的统一解释和适用，所有的成员国法院必须按照欧盟法院的判例来判决涉及欧盟法律的案件。根据《欧盟运行条约》(the Treaty on the Functioning of the European Union, TFEU) 第 267 条，“涉及下列问题，应当由欧盟法院作出先予裁决：（1）对条约的解释；（2）欧盟机构所颁布的法令的效力和解释。成员国法院在审理过程中，如果涉及上述问题，可以要求欧盟法院作出先予裁决。”可见，如果成员国法院认为欧盟法院对于欧盟法律的解释对其作出判决而言是有必要的，那么法院可以将此问题提交欧盟法院作出先予裁决。



众所周知，2020年1月31日，英国才正式脱欧。但是，根据《脱欧协议》第86条，欧盟法院在2020年12月31日之前（即脱欧过渡时期结束之前）仍可以对英国法院或仲裁庭的请求作出先予裁决。由于英国高等法院是在2020年12月21日向欧盟法院提交申请，正是英国脱欧的过渡时期，因此，欧盟法院认为其对英国高等法院所提交的问题仍有管辖权，可以受理本案。

另外，根据《脱欧协议》第89条，无论欧盟法院的判决是在英国脱欧过渡时期结束之前还是之后作出的，该欧盟法院的判决对英国仍有约束力。所以，欧盟法院认为英国高等法院在之后的判决中，仍应受到欧盟法院这一先予裁决的约束。

七、伦敦保赔协会的应对和抗辩

2013年10月22日，英国高等法院判决（The Prestige (No.2) [2013] EWHC 3188 (Common)）认为伦敦保赔协会不用直接对西班牙政府承担赔偿责任。然而，伦敦保赔协会的“高枕无忧”只是暂时的。2019年5月28日，英国高等法院 Master Cook 法官裁定准许执行西班牙法院的判决，打破了伦敦保赔协会原有的安静。

1. 对英国法院提交欧盟法院作出先予裁决的裁定进行上诉

在2020年12月21日，英国高等法院 Butcher J 法官决定将关于理解《欧盟 44/2001 号条例》的三个问题提交给欧盟法院进行解释之后，伦敦保赔协会对英国高等法院作出将这三个问题提交欧盟法院的裁定进行上诉。伦敦保赔协会认为欧盟法院对这三个问题的先予裁决对 Butcher J 法官作出判决是没有必要的。而且，这种提交超出了法官的管辖权，原则上是错误的裁定。

2021年3月5日，英国上诉法院 Males LJ 法官允许其上诉。2022年3月1日，英国上诉法院判决认为：

（1）对于相关问题的理解在各先例中都有涉及，因此 Butcher J 法官将这三个问题提交到欧盟法院进行解释，是没有必要的；

（2）允许对本判决进行上诉，并撤销 Butcher J 法官在2020年12月21日作出的提交欧盟法院进行解释的裁定；

（3）但是本上诉法院的撤销裁定，不能阻止欧盟法院进行审理，需要高等法院 Butcher J 法官自己向欧盟法院撤回申请，而且要尽快在欧盟法院作出判决之前撤回；

由此可见，英国上诉法院并不赞成将相关问题提交欧盟法院进行解释。

2. Arbitration Claims, Award Claims 以及 Judgement Claims

一石激起千层浪。在2019年5月28日执行西班牙法院判决的裁定出来之后，除了伦敦保赔协会对提交欧盟法院作出先予裁决的裁定提起上诉之外，伦敦保赔协会还对西班牙政府提起 Arbitration Claims, Award Claims 以及 Judgement Claims。

Arbitration Claims: 伦敦保赔协会对西班牙政府启动了新一轮伦敦仲裁，主要包括以下主张：

- （1）西班牙政府不应该在西班牙提起诉讼，应该在伦敦提起仲裁；
- （2）向西班牙政府主张索赔因其违反仲裁义务而使伦敦保赔协会所遭受的合理损失；
- （3）西班牙政府违反了通过仲裁进行索赔的合同义务，应对伦敦保赔协会承担合同责任；
- （4）请求法院颁布禁止执行西班牙政府判决的禁诉令。

Award Claims（因西班牙政府违反2013年2月13日的仲裁裁决）：伦敦保赔协会在英国高等法院向西班牙政府提起诉讼，该协会认为西班牙政府没有遵守2013年2月13日的仲裁裁决的义务，西班牙政府应该通过伦敦仲裁提出索赔，因此向西班牙政府索赔因西班牙政府提起诉讼给伦敦保赔协会造成的所有合理损失，包括仲裁和诉讼的法律费用。

Judgement Claims（因西班牙政府违反2013年10月22日的法院判决）：伦敦保赔协会再次在英国高

等法院向西班牙政府提起诉讼，该协会认为西班牙政府没有遵守 2013 年 10 月 22 日的法院判决的义务，西班牙政府应该通过伦敦仲裁提出索赔，因此向西班牙政府索赔因西班牙政府提起诉讼给伦敦保赔协会造成的所有合理损失，包括相关仲裁和诉讼的法律费用。

可以看出，伦敦保赔协会在上述法律程序中关于金钱方面的主张都是相同的，希望免除因西班牙判决而引起的任何责任并赔偿相关仲裁和诉讼的法律费用，只是索赔的责任基础不同罢了。

而西班牙政府在这三个索赔中均提出西班牙政府享有国家豁免权（States Immunity），且不受英国法院或仲裁的管辖。

2020 年 6 月 18 日，Mr Justice Henshaw 法官认为在 Arbitration Claims 的指定仲裁员程序中西班牙政府无权享有国家豁免权，但是也不认可伦敦保赔协会关于西班牙政府违反合同义务的主张。

2020 年 7 月 24 日，Mr Justice Butcher 认为在 Award Claims 和 Judgement Claims 中，西班牙政府均无权享有国家豁免权，但是认为英国法院对 Award Claims 有管辖权，而对 Judgement Claims 没有管辖权。

后来，西班牙政府向英国上诉法院提起上诉，认为英国高等法院错误地驳回了西班牙政府在这三个索赔享有国家豁免权的主张，而且 Award Claims 关于管辖权的认定也是有问题的。同时，伦敦保赔协会也对英国高等法院认定英国法院对 Judgement Claims 没有管辖权提出上诉。

2021 年 11 月，英国上诉法院最终认定：

- （1）西班牙政府在这三个索赔中不享有国家豁免权；
- （2）英国法院对指定仲裁员程序是有管辖权的；
- （3）英国法院对 Award Claims 没有管辖权；
- （4）英国法院对 Judgement Claims 没有管辖权。

而且，英国上诉法院不允许双方对这一裁定上诉至英国最高院。

八、案件展望

虽然，根据欧盟法院的解释，按照《欧盟 44/2001 号条例》第 34 条第 1 款的理解，英国高等法院 2013 年 10 月 22 日根据仲裁裁决作出的法院判决不能阻止承认和执行西班牙法院的判决。但是，根据英国上诉法院的观点，Butcher J 法官将关于理解《欧盟 44/2001 号条例》的问题提交到欧盟法院进行解释，是没有必要的。可见，英国上诉法院并不想将欧盟法院牵连进来的。

遗憾的是，英国上诉法院于 2022 年 3 月 1 日的判决最终还是没能成功阻止欧盟法院在 2022 年 6 月 20 日作出的判决。不过，英国高等法院在适用欧盟法院的解释后，仍需继续审理伦敦保赔协会对准许执行西班牙法院判决的裁定（the Registration Order）的上诉，并作出是否准予撤销执行西班牙法院判决的裁定。

另外，通过伦敦保赔协会在英国提起的一系列仲裁和诉讼，不难发现，伦敦保赔协会并没有坐以待毙，而是积极采取各类措施，穷尽一切救济手段，以阻止执行西班牙法院的判决。在一系列案件没有完全结束之前，特别是 Arbitration Claims 以及对执行西班牙法院判决的裁定的上诉还没有最终确定之前，我们不能认为伦敦保赔协会没有任何希望。

国内媒体有报道并认为这件旷日持久的案子终于尘埃落定，伦敦保赔协会要对西班牙政府承担 10 亿美元的赔偿责任。根据上述分析，这一论断其实是有失偏颇的，我们还应继续等待后续英国法院判决或仲裁裁决。甚至，如果英国法院将来再次允许双方上诉，关于西班牙法院判决在英国执行的问题可能变得更加扑朔迷离。我们将继续关注“威望”号相关案件，希望有关问题能够真正得到圆满解决，不仅油污的受害方的损失可以得到合理的补偿，同时船东和保赔协会在国际公约下享有的责任限制和各种抗辩权利能够得到应有的尊重。

中国船东互保协会

Copyright © 2022 China P&I Club. All Rights Reserved.

本手册中提供的信息仅作一般指导之用。未经中国船东互保协会书面许可，任何单位或个人不得以任何方式复制、转译、传播本手册部分或全部内容。



中国船东互保协会

地址：上海市虹口区公平路 18 号 7 号楼中船保大厦 5-7 层

电话：+86 21 3503 6888

传真：+86 21 6595 0216

网址：www.chinapandi.com