

北极重油禁令正式生效

作者：王勇



摘要

近年来，随着全球气候变暖的趋势不断加强，北极的海冰逐渐开始快速消融，再加之航运和破冰技术的发展，商船对于北极航道的开发正逐渐兴起。为保护地球北极的生态环境，国际海事组织（IMO）污染预防与应急分委会于 2020 年 2 月在伦敦举行的第七次会议上就《国际防止船舶造成污染公约》（MARPOL 公约）附则 I 一项修正案草案达成一致，自 2024 年 7 月 1 日起，禁止船舶在北极水域使用和运输重质燃油。随后，该草案于 2021 年 6 月在 IMO 海环会第 76 次会议上被采纳，但保留了一些特定情况的豁免，并给出了 5 年的缓冲期。同时，此举遭到了一些环保组织的批评，并表达了他们对于船舶监管的担忧。这些组织呼吁航运业尽快采取更清洁的做法，以减轻气候影响，保护脆弱的北极环境免遭进一步恶化。

一、重燃油对北极环境的危害

船用重质燃料油又称重油，是石油精炼后剩下的残余燃料，通常质量和粘度都很低，不适合航空和公路等其他运输工具使用，普遍适合于船舶燃料。与其他燃料相比，由于此种燃油价格低廉且供应广泛，因而备受航运业的青睐。但此类燃油中重烃密度大，表现粘稠，含有多环芳烃和重金属等有毒物质，在寒冷的北极环境中，这些污染物的降

解速度要慢得多，延长了它们对海洋生物和生态系统的有害影响。烃类和重金属物质可以沉入到海洋沉积物中持续存在数十年，并不断向环境释放毒素从而影响整个食物链。随着北极气候迅速变暖，这些泄漏也将通过污染冰和加速融化过程来促进环境变化。

北极社区，特别是土著居民非常依赖海洋环境来维持生计，进行文化活动和经济活动，如捕鱼和狩猎等。重质燃油的泄漏会破坏这些活动，危及北极社区居民的食品安全和文化交流的连续性。此外，北极的野生动物，包括海洋哺乳动物、鸟类和鱼类等也特别容易受到燃油泄漏的影响。

此外，北极地区冰雪覆盖、极度寒冷、恶劣的交通环境以及有限的可达性使得使用传统的清理技术（如围油栏和吸油泵）变得效率低下，且具有很大的挑战性。因此，偏远和恶劣条件阻碍了污染后有效的清理工作，使得泄漏的燃油在实现控制之前已经扩散到更大的区域。

二、MEPC. 329 (76) 修正案

MEPC. 329 (76) 作为 MARPOL 公约附则 I 防止油污规则修正案的一部分，北极水域禁止使用重燃油规则是指 MARPOL 公约第 9 章第 43A 条，在北极水域使用和运输重燃油的特殊要求，包括：

除从事确保船舶安全或搜救行动的船舶和专门从事溢油防备和响应的船舶外，自 2024 年 7 月 1 日起禁止船舶在 MARPOL 公约附则 I 第 46.2 条所定义的北极水域使用和载运规则第 43.1.2 条所列的油类作为燃料；

具体是指在 15° C 时密度大于 900 kg/m³ 或在 50° C 时运动粘度高于 180 mm²/s 的原油以外的油类；

对于符合 MARPOL 公约第 12A 条燃油舱保护或《极地规则》第 II-A 部分燃油舱分隔设置满足要求的船舶，将在 2029 年 7 月 1 日起禁止在上述规定的北极水域使用和载运规则列明的油类作为燃料；

如果船舶之前的操作包括使用和运输上述所列的重燃油油作为燃料，则无需清洁或冲洗储罐或管道；

尽管有上述规定，但与北极水域海岸线接壤的 MARPOL 公约缔约国的主管机关可考虑在该缔约国的主权或管辖水域作业的、悬挂该国船旗的船舶豁免上述条款的实施要求，并考虑到本组织指定的指南，签发豁免应在 2029 年 7 月 1 日前适用。

MARPOL 公约在其附则 I 的第 46.2 条为规则下的北极水域下了定义，该水域系指下述连线以北的水域：从 58° 00' .00N, 042° 00' .00W 延伸至 64° 37' .00N, 035° 27' .00W 的连线，再经一恒向线延伸至 63° 03' .90N, 026° 33' .40W，再经一恒向线延伸至 70° 49' .56N, 008° 59' .61W 位置处的扬马延岛 (Sørkapp, Jan Mayen) 并经由扬马延岛南岸延伸至靠近熊岛 (Bjørnøya) 的 73° 31' .60N, 019° 01' .00E，再经一大圆线延伸至 68° 38' .29N, 043° 23' .08E 位置处的卡宁诺斯角 (Cap Kanin Nos) 再经由亚洲大陆北岸向东延伸至白令海峡，再从白令海峡向西延伸至 60° 00' .00N 直到伊利佩尔斯基 (Il' p'yrskiy) 并向东沿 60° N 纬线延伸至并包括埃托林 (Etolin) 海峡，再经由北美大陆北岸向南延伸至 60° 00' .00N，再向东沿 60° N 纬线延伸至 056° 37' .10W，再延伸至 58° 00' .00N, 042° 00' .00W。

三、环保组织的担忧

对于 MARPOL 公约对北极水域限制重燃油使用和运输规则给予五年期限的豁免，很多环保组织表达对该限制禁令的担忧。国际清洁运输委员会（ICCT）解释说，燃油限令的豁免允许一些船舶在 2029 年之前继续在北极使用燃油，该限制令仅限制了 16%作为燃料的油和 30%作为燃料运输的油，完全不包括作为货物的燃油。因此，在敏感的北极海洋生态系统中，这些燃油泄漏的风险仍然很高。

非政府组织清洁北极联盟（CAA）也表示，船舶燃油排放的黑碳对气候变暖有重大影响，尤其是在北极地区，黑碳降低了冰雪的反射特性，从而加速了冰的融化。燃油限制措施旨在保护北极环境免受燃料油的有害影响，包括加速冰融化的黑碳排放。然而，燃油限制措施的有效性在豁免漏洞的影响下将全面实施推迟到了 2029 年，这意味着约有高达 74%的北极航运将继续不受燃油限制措施的影响。

世界自然基金会（WWF）也呼吁，为了减轻船舶燃油泄漏对北极环境的影响，北极周边国家和海洋工业必须填补北极燃油限令的漏洞，主动停止给予具有管辖范围内的船舶的豁免，并支持在整个北极地区建立排放控制区，要求使用更清洁的燃料。MARPOL 公约修正案业已生效，但旨在减少北极水域船用燃油泄漏风险立法的有效性仍然不确定，这不仅包括豁免政策的存在，地缘政治也是一个影响因素。在偏远而充满挑战的北极环境中，立法的执行和实践的应用仍面临着持续的挑战。

四、北极航道安全建议

北极航线是连接东北亚、欧洲和北美三大经济圈最短的海上通道，也是东西半球之间船舶最短的航线。在船舶使用这条快捷的新商业通道的同时，遵守国际公约和北极周边国家的法律法规，从而保护北极生态环境也是船舶经营者应该履行的责任。这不仅需要船东保证投入到北极水域的船舶在结构设备和管理上都处于一个良好的状况，还需要船舶制定详实可靠的航行计划和配备有经验的船长和船员，以及严格遵守一切有关安全和环保的法律法规。否则，船舶一旦发生事故，不仅要遭受巨额罚款等行政处罚，还可能因为救援困难而导致船舶全损和重大污染等事故。由于北极水域安全关注度高，船东还可能会遭受名誉和经营的双重损失。

以上内容仅供会员参考，如需具体建议，请与协会相关人员联系。