

【风险提示】警惕这种意想不到的港口处罚

作者：王勇



摘要

2017年9月8日,《国际船舶压载水和沉积物控制与管理公约》(以下简称“压载水公约”)正式生效。这表明在国际海事组织框架下,全球统一的海洋生态保护体系将更趋完备,从法规和技术层面双管齐下,减少并最终消除有害水生物通过船舶压载水的排放在全球范围内转移造成的生态灾害。如果船舶在营运中有任何违犯事件,各缔约国须在侦察违犯事件和执行压载水公约规定方面进行合作,并允许通过缔约国的法律确定处罚。缔约国对于船舶压载水公约履约的检查重点不仅在于证书管理,压载水记录、取样、置换和处理等技术细节,还可能结合MARPOL公约对船舶进行更严格的监督检查。近期,协会某入会船舶在埃及阿达比亚港(Port of Adabiya)停泊作业期间,即使是

无缺陷通过了港口国监督检查，但船舶还是被疑似排放含有污染物的压载水而遭受港口当局的处罚。

一、案件描述

由于船舶货物运输往往呈现单向物流的特点，所以在船舶的长距离空载航次向船舶的压载舱内打入压载水，以调整船舶的稳性和吃水，保持螺旋桨的浸没和净空高度的限制，是船舶日常工作中最常见的一种操作。涉案会员船舶，2021年5月执行埃及阿达比亚港口装载尿素货物航次，从上一个卸货港离港后，船长收到阿达比亚港口代理的通知，要求船舶进港的净空高度不超过12.3米，以适应港口吊机的正常装货作业。于是当船舶航经红海水域时，船长安排将船舶的三号货舱（风暴舱）打入清洁压舱水，以满足港口净空高度的要求。2021年5月20日，船舶靠泊阿达比亚港，由于船舶的一、二、四、五号货舱内有松动的锈皮和部分货物残余而未能通过第一轮装前验舱，期间三号货舱始终保持有压载水而未能接受下舱检验。从船舶提供的照片来看，三号货舱内的压载水是清洁的。同日，船长在收到当地代理的通知下，将三号货舱内的压载水向舷外进行了排放，直至5月21日晚上8时，三舱内压载水排干净。5月22日上午，船舶接受了阿达比亚港口国监督检查，并零缺陷通过。下午，船长收到通知，船舶靠泊的港池内发现黄褐色漂浮污染物，港口当局（Harbor Master & Port Authority）认为是由于会员船舶排放货舱内不清洁的压载水而导致的港内水域污染。

二、港口处罚

协会第一时间联系了埃及当地通代，协助会员船舶就港方宣称的压载水污染事件进行调查处理。据船长的事实陈述报告称，当时港内还有另外五条船舶，在会员船舶靠泊期间，就发现了港区的角落里有无成分的漂浮物，而且船长也在船上开展调查，并确认在会员船舶的整个靠泊期间，没有向港内丢弃任何垃圾以及排放任何生活污水。此外，船长也在污染事故后的事实陈述报告中附带了港口国监督检查无缺陷报告。尽管如此，据当地代理和通代反馈，阿达比亚港口当局在没有对港内污染物和船舶压载水样分别取样分析并比对结果的情况下，凭借船舶在验舱检验中发现货舱不够清洁，有锈皮和货物残余，以及污染物是在会员船舶靠泊的周围水域被发现为依据，对船舶进行了罚款处罚，罚款额度超过一百万埃及镑，约合七万多美金。港方并声称，这些处罚仅仅是正常在苏伊士运河经济区污染处罚的三分之一，如果船方不认可或者不配合港口当局的处罚意见，

该污染案件将移交至埃及环境事务署（EEAA）。届时，船舶不仅将面临污染处罚，还将承担清污责任，并将视情节追究船员的刑事责任。根据现有的报告信息分析，港口当局做出的这个处罚决定在取证和处罚程序上是存在瑕疵，但无奈其引用的法律法规还是事实存在的。污染物无论是来自于船舶不清洁的压载水还是来自于船舶的垃圾和生活污水排放，都有压载水公约和 MARPOL 公约赋予缔约国和港口国在本国法律法规下监督和处罚的权利。

三、案例分析

此污染案件中首要关注的问题是有关港池内污染物的来源，根据船长的事实陈述报告，船方排除了在靠泊期间向港池内有意无意排放任何污染物的可能。通常情况下，一条 MARPOL 公约下从事国际航行的船舶，无论是船长还是船员，都有非常强烈的环保意识，能够遵守公约和港口当局关于环境水域的要求。更何况现在港口安全巡视和摄像头监控设施越来越健全，船员基本上不会知法犯法，向港内随意排放。同时，会员船舶在靠泊期间接受了港口国的监督检查，港口国的监督检查覆盖了船舶的安全和防污染方面的技术操作，无缺陷通过的事实也从侧面验证船长在事实报告中所陈述船舶无任何污染物排放的行为。

船舶在航行中洗舱本身就是一个劳动强度大，操作难度大的工作，货舱内的边角和局部有所遗漏也是在所难免。船舶的验舱报告中，确实有船舶货舱内有锈皮和货物残余等不清洁的描述，但经过了船员洗舱后残余的几百公斤货舱杂质在与三舱内 1.5 万吨压载水混合后，再经船舶压载系统排除舷外，这些货舱杂质能否一直悬浮在港口水面，并对港内水域造成污染是非常值得怀疑的。事后船长还证实，其港口当局提供的监控视频上截取的船舶周围污染图片，也不是来自于会员船舶。港方并没有对污染物进行成分化验并采集船舶压载水进行比对，而船方在综合考虑租约执行和运营效益的情况下，也无力花费更长的时间去主动举证港内污染物和船舶压载水的采样分析。

阿达比亚港位于苏伊士湾北部，靠近苏伊士运河口，港口区域无防波堤，附近有渔船驳运码头。在这种码头环境下，港口附近发现的漂浮污染物可能来源于死亡的藻类漂浮物，或者其他船舶排污的漂浮物，或附近渔船的作业残留物等。船长在事实陈述报告中也提及，船舶在靠泊期间就发现了在船尾附近有不明漂浮物，只是没有第一时间向港口当局进行报告。在全球的其他港口，目前仍存在靠泊前港口区域就已经存在油迹、垃圾等漂浮物的情况。良好的做法是船长在引航员的见证下，拍照或录像取证，并向引航

员和港口当局进行报告，这样既履行了公约规定的报告职责，也撇清了本船被怀疑污染港口水域的嫌疑。

四、总结提示

随着船舶生产经营规模的不断扩大，人们对海洋环境保护的意识也越来越强，国际海事组织和各缔约国对船舶防污染的监控也越发严格。结合此案例，我们提醒会员船东，应进一步加强船员的防污染培训，增强船员的环保意识；继续提高船员的业务水平，贯彻执行公约和法规的技术要求；监督船员遵守公约规定，履行信息交流和报告程序，船舶一旦发现有污染和违规事件，无论事件是否来自本船，都应第一时间向船旗国和/或港口国当局报告，以便船岸能够共同采取行动，减少污染物对水域的进一步污染。

以上仅供会员参考，如需具体建议请联系协会相关人员。