

2011/2012 第 26 号- 中华人民共和国防治船舶污染海洋环境管理条例

2011 年 12 月

尊敬的各位阁下：

中华人民共和国防治船舶污染海洋环境管理条例

背景

各成员敬请参阅此前有关《中华人民共和国防治船舶污染海洋环境管理条例》（“管理条例”），以及针对 (a) 任何运载散装污染性及危险性货物的船舶，或者 (b) 其它任何 10,000 GT 以上船舶所有人/管理人在其船舶进入中华人民共和国港口之前应与经海事局 (MSA) 认可的污染响应公司签订污染清除合同的相关要求延期的通知。

我们已根据海事局(MSA) 的建议提前通知成员，即 MSA 可能于 11 月底之前颁布所有经认可的承包商名单。国际保赔协会集团 (IG) 一直与 MSA 保持联系，并在 11 月到访北京，与 MSA、多家“船舶污染响应组织” (SPRO)、船舶所有人以及其他相关方举行了会晤。尽管国际保赔协会集团已继续促请 MSA 注意，若条例生效日期（2012 年 1 月 1 日）未予延迟，则我方成员会在遵守相关法规时遇到困难，但国际保赔协会集团仍认为自 2012 年 1 月 1 日起与经认可的 SPRO 签订合同的要求适用于中国境内所有港口，这就造成船舶所有人/管理人与经许可的溢油应急业务承包商签订合同的时间会非常短。尽管目前尚未发布许可 SPRO 的完整名单，但部分 I 级 SPRO 的名单现已公布，并附在本通知[附录 I](#)。国际保赔协会集团认为，尽管 SPRO 的详细名单可能直到今年年底才发布，但进一步的经认可的 SPRO 名单可能会在近期发布。

为确保成员能够在发布 SPRO 名单后立即就所需合同进行磋商与签订，本通知[附录 II](#) 及 [附录 III](#) 中包含了推荐的溢油应急合同以及供代理人代表境外管理人磋商与签订合同之用的授权书。

MSA 即将发布的经认可的 SPRO 名单列在中国 MSA 网站 - www.msa.gov.cn 以及以下专用 MSA 溢油应急网站上：http://www.osp.cn/new/Index_news_disp.asp?nid=1088&Title=国内动态

MSA 目前尚未在这些网站发布[附录 I](#) 的部分经认可的 SPRO 名单的英文版本，有望很快发布。

合同的磋商与签订

我们已在早前通知成员，基于与 **SPRO** 签订合同之目的而使用的名词“管理人”由 **MSA** 定义为船舶所有人、管理人或实际经营人。对于未在中国境内注册的管理人，如果该管理人将代理权授予船舶的港口代理人、当地律师事务所或位于中国大陆（不包括中国香港和中国澳门）的其他法律实体，则上述机构可代表该管理人磋商与签订合同。尽管船长只可在获得授权后才可代表管理人签订合同，但在某些情况下（例如在必须快速达成协议时）且当有必要这样做时，船长也可签订合同。

国际保赔协会集团觉得，在中国境内注册而向境外管理人提供理相关服务的海事代理机构也可代表境外管理人磋商与签订溢油应急合同。有关这些代理人详情及此类代理人向船舶所有人提供的服务详情，可向管理人咨询。

在中国大陆注册或在中国境内设有当地办事机构的成员必须与 **SPRO** 直接磋商与签订合同。国际保赔协会集团理解，溢油应急合同要求仅适用于停靠中国沿海港口的船舶，而不适用于仅停靠中国大陆内河港口的船舶¹。

对尚未在中国设立相关机构但希望使用代理人的成员，建议使用本通知附录 III 中（带有“2011 年 12 月 6 日 IG LoA 标识）的授权书指定中国境内的代理人代表其磋商与签订合同。代理人将向 **MSA** 提交附签名的代理函副本。

SPRO 将向 **MSA** 提交已签订合同的副本，船舶上必须始终保留一份副本。

MSA 将根据各个经认可的 **SPRO** 的资质和反应能力对其进行分类，共分为 1、2、3 或 4 个等级，其中 1 级为最高。我们已在较早前告知成员，管理人需根据[附录 IV](#) 中提供的船舶规模与类型与经许可的 **SPRO** 签订合同。

从 2012 年 1 月 1 日起，停靠中国港口的船舶如规模与类型包括附录 IV 中规定的每艘船舶在每次停靠时都需要与相关级别（1、2、3 或 4 级）的 **SPRO** 签订相应合同。对于定期停靠中国港口的船舶管理人或于本年度停靠中国港口的拥有大规模船队的管理人而言，尽管通过使用代理人代表管理人来磋商与签订合同的方式应可减轻此负担，但显然这仍是一项繁重的任务。同时亦可能每年都与 **SPRO** 签订合同，或在一名已在不同港口获得许可的 **SPRO** 的担保下签订合同（即使仍需在各个港口与 **SPRO** 分别签订不同合同）。

推荐合同

MSA 于 2011 年 5 月 20 日发布了一份范本合同，规定管理人必须与经 **MSA** 认可的 **SPRO** 签订合同。然而，该示范合同可能会有所修订，以包含修订或补充条款。由 **MSA** 发布的示范合同已经通过了国际保赔协会集团的审查。国际保赔协会集团已起草了补充条款以将其包含在本合同内。这些条款涉及到工作终止以及将由管理人和 **SPRO** 购买的保险。国际保赔协会集团推荐的附有拟定补充条款（带有 2011 年 12 月 6 日标识）的合同副本位于[附录 II](#) 中。

我们已将其他管辖区要求的合同条款以及符合国际保赔协会集团船舶应急计划准则的合同于较早之前告知了成员。位于[附录 II](#)中的推荐合同与国际保赔协会集团准则相符。对于被要求同意变更随附推荐合同的成员，建议其与管理人进行协商，以确保此类变动不会导致合同违反国际保赔协会集团准则。

收费结构

国际保赔协会集团理解，不同 SPRO 建立的收费结构不尽相同，不同 SPRO 在签订合同的船舶进入 SPRO 服务区后出于备用目的建议向运营商收取的预付费用（不在保赔协会范围之内）也不尽相同，其中相应关税是在船舶位于服务区时发生事故的情况下产生的，并可提供适用于每次航行或在每年收取的相应选项。

中国交通企业管理协会 (CACEM) 就预付费用发布了一组相关指引，该机构是各个中国港口多个 SPRO 的联盟组织。在对这些费用进行分析后，国际保赔协会集团告知 CACEM 其指引预付费用是不实际的，并且明显超过合理范围，尤其是在与其他管辖区的溢油响应机构收取的预付费用相比较时。

预付费用以及相应收费表应该收取合理。成员应确保合同中并入相应收费表，并应联系管理人，假若对该收费表是否合理有所关注。

国际保赔协会集团理解，其他 SPRO 也在寻求建立联盟或协会以便为主要的中国港口提供溢油应急响应服务。

如果成员对合同有任何疑问，则建议其在与 SPRO 签订合同之前先与协会经理联系。

International Group of P&I Clubs（国际保赔协会集团）的所有协会已颁布相关通知。

谨启

代表：**West of England Insurance Services (Luxembourg) S.A.**（西英保赔协会）

（仅作管理人）

A Paulson

董事