

## 解释"在航途中"

最近在荷兰和德国发生的事件表明,对《防止船舶污染国际公约》附则II中"在航途中"一词的不同解释可能使海员不确定何时允许进行排放作业。

根据《防污公约》附则II,有害液体物质的排放,除其他事项外,在有关液体经分类批准的情况下,如该船舶系自航船并正以至少7节的速度在航行途中(如属非自动推进的船舶,则最少为4节),则可排放该类物质。

现行附则II第1.6条对"在航途中"的定义是:

*“船舶正在海上进行一段或多段航行,包括偏离最短的直线航程,这种偏离将尽实际可能出于航行目的,以使排放尽量合理有效地扩散至大片海域。”*

那么,不同的司法管辖下是如何看待这一点的呢?

### 荷兰的观点:

在荷兰,当局一直向最高法院追问此事,以寻求"在航途中"的明确含义。

该案涉及几艘船舶,它们要么在直航过程中偏离航线,要么驶出后又直接驶回同一港口,以便按照《防止船舶污染国际公约》附则II的规定排放洗舱水。这些排放作业发生在北海,但由于这些船只悬挂荷兰国旗,因此在其管辖范围内处理相关事宜。

荷兰检察官采取了德国的严格观点(稍后会详见),即船东负有刑事责任,因为他们在排放有害物质时并不是"在航途中"。最高法院在2014年被问及的问题是:对于仅仅为了排放有害物质而偏离航线的船只,是否满足了"在航途中"的要求。

最高法院认为,"在航途中"是指船舶应以规定的速度或以上航行。因此,在满足《防污公约》的其他要求前提下,船舶可以仅仅为了排放有害物质而从港口驶出或偏离航线。

法院进一步强调了这一点,得出的结论是:《防污公约》规定的"在航途中"定义的意图是"在实际可行的情况下将排放分散到大片海域"。如果船舶被剥夺了偏离航线的选择,就不一定能满足这一点,也无法遵守12英里外和深海航线的要求

## 德国的解释：

德国的情况仍然模棱两可。德国律师最近向北英保赔协会提供的建议是，地方法院的一般原则是，《防污公约》的目标是保护海洋环境，尽可能不排放有害物质。虽然《防污公约》附则II已纳入德国法律，但在与公约规定不同的情况下，往往以国内法优先。例如，德国“see-umweltschutzverordnung”条例（翻译为“关于海事部门无害环境行为的条例”）规定，如果船只仅仅为排放有害物质而进行航行，则不能视为“在航途中”。因此，尽管在司法管辖区，这一解释得到了确认，但如果船舶仅仅为了排放洗舱水而从德国的港口驶出/驶向德国的港口，又或者在航行途中绕行至德国的某个港口，则不算是“在航途中”，该船的船长和轮机长将受到起诉。

如果你发现自己不确定在类似情况下该如何继续，那就联系你在北英保赔协会的通常联系人吧。



# ARTICLE

**NORTH**   
SERVICE, STRENGTH, QUALITY

当两种语言文本有歧义或冲突时，应以英文版本为准。

NORTH OF ENGLAND MARINE CONSULTANTS (SHANGHAI) LTD CO. Room 302, Building 7, 18 Gongping Road, Hongkou District, Shanghai 200082 P.R. China  
Tel: +86 21 6087 5988 Facsimile: +86 21 6087 6198 Email: Shanghai.marine@nepia.com  
Website: www.nepia.com

©2019 The North of England P&I Association



NorthofEngland



@NorthP&IClub



The North of England  
P&I Association Limited



The North of England  
P&I Association Limited



North P&I Club