

中国船东互保协会文件

中船保防损字[2009]03号

关于加强船舶油污管理和事故妥善处理的防损通函
各会员公司：

2008年7月11日晚上协会某入会船舶在京唐港第33号泊位发生污染事故。据该轮船长报告，7月12日1600时已装货46000吨时，压载舱还有400多吨压载水，2030时轮机长令三管轮排放压载水，由于操作疏忽导致扫舱泵污水止回阀没有关闭，造成机舱的油污水排出。事故发生后船长立即组织船员清理，同时向唐山海事局报告，2155海事局相关人员抵达现场，并组织清污力量指挥清污工作，防止了污染的进一步扩散。

污染事故发生后，会员公司人员抵达现场进行处理，但并没有及时将有关情况通报给协会，致使事故的善后处理我协会无法介入，最后造成高额的罚款和清理费用。

09年3月16日同一会员公司的另一艘油轮在海口港因主机滑油冷却器漏油造成海面污染。随后在海事部门的组织指挥下，经过尽5个小时的清理，基本完成了清污工作。

鉴于上述情况，协会特提请所有会员公司注意：

1、加强对船员的教育，使船员认识到发生污染海域问题的严重性。

在 ISM 管理规则中，其中主要内容之一就是防止污染事故的发生，目前即使是国内航线的船舶，也在强制实施 ISM 规则，具体落实在每一艘船舶上，就应该在实际操作中认真落实每个细节。

2、船员的责任心和敬业态度是会员公司应经常教育的内容，上述事故的发生说明了船员的责任心亟待改进，也说明了船员对 ISM 规则的理解和落实存在欠缺。

3、根据协会的承保条款，不论何时何地发生了与协会承保责任的事故，会员有义务应在第一时间立即通知协会，协会会根据具体情况全力协助处理，并会尽最大努力将损失控制在最小。

4、协会在多年处理沿海油污染事故中，具有一定的资源和经验，同时对发生不同类型事故造成的经济损失程度以及对不同区域发生事故处理的特点和技巧也是积累了相对较为丰富的统计数据 and 资料。会员的及时报案将有利与协会的相互配合，并能充分对此加以利用合理地控制风险。

5、在对污染事故进行清污处理过程中，不论是海事局组织指挥，还是清污公司的实际工作，会员公司应会同或指示船员就投入清污工作的船艇设备的数量、规模和作业时间做好详细的记录和拍照或者录像，以作为日后交涉核赔的依据。

6、事故善后处理中，对于造成的经济损失，凡属承保范围内的，按照承保条款的规定办理，避免部分甚至全部承保赔付受到影响。

7、最近几年中，协会承保的船舶也确实发生过一些污染事故，协会也及时的根据情况发布了防损通函，2006 年的 01 和 09 号通函就

是这样的内容，请各会员公司参考。

特此通函。

中国船东互保协会

经理部

二〇〇九年四月二十八日



主题词：船舶 污染 通函

抄送：香港分部、上海分部、大连分部

中国船东互保协会

2009年4月30日印发