



## 二、船舶被发现藏毒后的应对

### 1. 配合当地官方的调查

如果当地官方，包括军方或警方来船调查，船上应派专人陪同，必须配合并表现出配合的诚意。官方登轮通常源自其准确的情报，船方拒绝或不予配合都将无济于事，且会陡增麻烦。

建议对官方的调查过程进行拍照或录像，但必须征得其同意。任何国家的缉毒人员，均反感被拍照或录像，且在某些国家，未经同意拍照缉毒人员可能触犯当地刑法。可以尽量在设有固定监控设施的区域接受调查，除非对方表示必须关闭监控。

船长需在接受调查前向官方声明，全体船员将认真接受调查，以共同打击毒品犯罪。为此，鉴于语言差异，对于比较复杂的询问，最好采用书面问答的方式，且尽量保持至少“2 对 2”的沟通或调查方式。

鉴于船员对当地法律的陌生，如船舶被滞留接受调查或船员被带离船舶接受调查，船方应要求律师和翻译的介入，同时将通知使领馆以获取必要的外交协助。

船员应如实回答问题，如果回答涉及猜测或推测的情况，则必须说明或注明，以免误会和误导；接受调查完毕，应尽可能回忆调查内容和回答内容并做书面记录。

船长可以向官方提供其需要的文件，但应同时制作文件列表要求官方签收。然后须将签收单与提供文件的副本一起留档备用。

如果发现对方在调查时有诱导、甚至刑讯或栽赃的行为或迹象，应立即通报本国外交机构给予保护。

### 2. 寻求刑事律师和翻译的帮助

若船舶被滞留调查或船员被带离船舶接受调查，应考虑通过船代或保护代理推荐当地的刑事律师介入，也可寻求本国驻当地外交机构给予推荐。

无论哪方推荐的律师，均必须由船方、船员或船方代理出面委请，以满足代理法律关系的起码要求。

翻译的帮助也很必要，保护代理或外交机构在这方面的资源可能更为丰富。

### 3. 寻求本国驻当地外交机构的保护

通常情况下，我国驻当地外交机构接报后会为船方及船员提供外交保护，但船方和船员也必须理解，外交机构不能干涉当地的司法主权。外交保护无非是通过“给予关注”的方式，督促当地官方的调查和处理更加谨慎和公正。

外交人员在接报后很可能首先程序性地要求船方或船员依照当地的法律接受调查甚至惩戒，例如：“如果你们参与了犯罪，就如实坦白”等话语。事实上，这种“条件句”要表达的意思是毫无偏向性的，更不应理解为“有罪推定”。但是，对于突陷刑事调查且自感无辜的船方或船员，很可能会产生一种不被信任和保护的错觉而倍感失落甚至愤怒。此时，保持冷静、平和的心态，充分理解外交保护的意义和外交人员的意思表示，客观并详细地报告案件情况，将更有助于获得充分的外交保护。

## 三、结语

根据统计和分析，船内藏毒可能滞留船舶和船员的风险最大。对于货物夹带，官方对船舶和船员的调查力度取决于货物的包装情况，如在封签包装下，官方可能并不调查船舶和船员；但如果是非封签货物，则可能适用船内藏毒的调查机制。对于船外藏毒，官方对船舶和船员的调查可能只是程序上的。



# 防 损 通 讯

## Loss Prevention Bulletin

中国船东互保协会防损部编



## 北极重油禁令正式生效

作者：防损部 王勇

### 环保法令

#### 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，普遍适用于船舶燃料。与其他燃料相比，由于此种燃油价格低廉且供应广泛，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。同时，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℃ 时密度大于 900 kg/m<sup>3</sup> 或在 50℃ 时运动粘度高于 180 mm<sup>2</sup>/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 (Björnøya) 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' pýrskiy) 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，燃油禁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，船舶燃料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禁令的漏洞，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。

## 保险实务

# 关注中东局势，再谈加保的重要性

作者：船舶险部 肖云婕

### 摘要：

自 2023 年 10 月以来，中东地区紧张局势不断升级，红海、亚丁湾等地已发生多起商船遇袭事件，地区安全局势再次成为全球关注的焦点。协会也密切关注当地的局势，评估其对船舶险尤其是战争险的影响。本文将从保险实务角度出发，结合目前中东局势对航运各方带来的影响，回顾战争险加保的重要性及具体操作安排。



## 一、中东局势涉及的高风险区域

根据协会最新通函及联合战争险委员会船舶战争、海盗、恐怖主义风险和除外区域清单一发布日期 2023 年 12 月 18 日（以下简称“JWLA-032”），受中东局势影响的战争险除外区域（以下简称“中东地区”）包括伊朗、伊拉克、以色列、黎巴嫩、阿曼、沙特阿拉伯、叙利亚、阿联酋、也门等多个国家以及波斯湾、阿曼湾、印度洋、亚丁湾和红海水域。受巴以冲突波及，印度洋、亚丁湾、南红海水域在传统海盗风险基础上进一步叠加也门胡塞武装袭击及英美等联军行动等带来的多重风险，已成为目前战争



险风险最高的地区之一。自 2024 年 9 月中旬以来，巴以冲突进一步升级，多方势力的角逐可能导致地区冲突进一步扩大，中东地区航行的船舶战争险风险持续增高，加保该地区的战争险对船东愈发重要。

## 二、战争险保险安排

在船舶定期保险实务中，因船舶战争险承保风险的特殊性，保险人通常将战争险高风险区域除外（如上述除外区域清单），从而得以较低的年费率承保低风险区域的战争险（实践中习惯称为“普战险”）。而列明的战争险除外区域，各方则需逐一另行谈判，就特定航次扩展加保或安排单航次战争险保险，此类加保业内俗称为“特战险”。

## 三、特战险安排常见问题

一般而言，船舶战争险合同当事人为船东（投保人）和保险人两方，其中可能涉及专业保险经纪参与协助沟通。当船舶本身进行融资租赁或其他商业安排时，通常还有融资方及其顾问（通常是融资律师和/或保险顾问）对战争险保险条件进行审查。

标准租约格式条款中均含有相应战争险条款，甚至约定除外区域按 JWC 最新通函。如此，如某船某航次涉及除外区域，鉴于船舶受租家指派航次任务，在租约中通常会约定航次相关费用由租家承担。由此，租家需对增加的战争险加费负责，因此可能以各种理由对船东安排的战争险加保——主要是费率问题提出异议。对此，需要提醒船东注意：

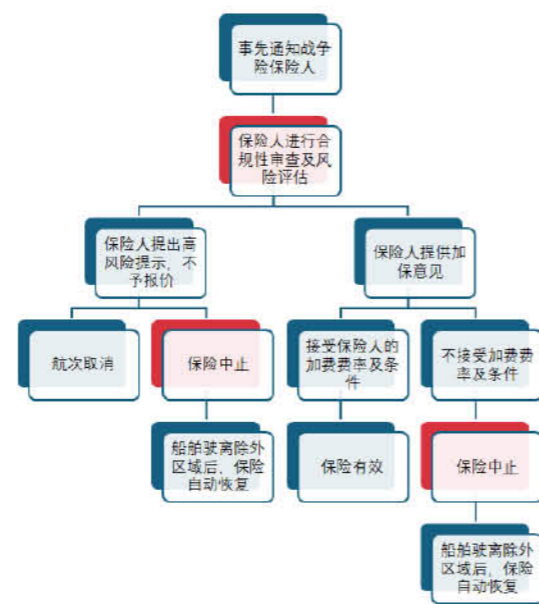
1. 在安排战争险加保前，应核查租约的相关约定，明确船东和租家的权利义务；
2. 租家提供的加保方案是否足以保障船东利益，尤其在船东对此类方案或保险人的信誉情况了解甚少情况下；
3. 此类保险安排是否违反了船东可能已签署的融资协议要求；
4. 谨慎核对保险条件，尤其在保险期间（天数）、战争险赔偿及其限额、滞留条款、保费支付期限要求等可能潜在影响船东利益的内容。

目前世界局部地区的紧张局势变化如此之快，已经超越了传统战争险操作条款所能应对的烈度。为应对快速变化的战争险风险，战争险加费率水平相应出现了急剧波动。保险人需要实时评估风险并调整费率水平，或是采取更短期的报价模式，且保险人可能随时根据局势变化撤销保险或修改保险条件。因此，战争险加保的期限往往较短（如仅 7 天），加保报价有效期也较短（如 48 小时，个别情况为 24 小时）。

为最大程度保护会员利益，协会建议会员在收到保险人报价后及时确认。同时，在航运实践中，从拟定航次计划到船舶实际进入战争险除外区域，往往间隔时间超过数天，如未能在通常约定的 48 小时有效期内进入除外区域，会员应与保险人再次确认报价的有效性，以免发生争议。同时，还应注意任何加保的协议应以书面信函确认，表述应准确避免异议。

## 四、协会战争险加保具体操作安排

船舶计划前往战争险除外区域前，根据商业约定及行业惯例，可提前联系战争险保险人安排特定航次加保，保险人基于该航次的具体情况进行综合评估及预判，必要时联系当地通代了解具体情况。如判定符合风险偏好，保险人可提供加保意见供被保险人考虑，被保险人在报价有效期内书面确认接受报价且在特定时间内进入除外区域时，战争险保险继续有效。可参下图：



## 五、结束语

由于中东地区持续的紧张局势，冲突多点升级，全面战争的风险增高，为每个需进入除外区域航次安排好战争险加保以免脱保，是船东订立此类航次或执行航次任务的重点关注内容。协会再一次提醒会员公司，船舶进入除外区域，除非安排战争险加保/单航次战争险，否则战争险保险自动中止。涉及战争险的咨询服务，请联系协会船舶险部 hulluw@chinapandi.com

统燃料油还是被归为持久性油类，其本身由较重的烃类化合物构成，无法通过蒸发迅速散失，对海洋生态系统会造成一定程度的破坏。即便是相对轻微的溢油事故，也可能引发高额的污染物回收、清理、恢复作业以及第三方损害赔偿的索赔。此外，船东和船员还可能面临高额罚款和刑事起诉。

## 一、近期燃油泄漏事故列举

无独有偶，除了上述新加坡锚地燃油溢油事故以外。据劳氏数据显示，自 2024 年以来，在世界各地的港口已发生了 10 起船舶在加油或驳油过程中发生的溢油事故。

2024 年 1 月 14 日，经加拿大海岸警卫队确认，一艘停靠于加拿大 Charlottetown 港口，正在进行加油的客滚船发生了燃油泄漏事故，随后船东雇佣了当地一家清污公司在船舶周围放置了围油栏，但溢油已经蔓延至附近的 Hillsborough River，并在河面上出现了油膜，部分港口水域也出现了油膜，当时居民抱怨在空气中闻到了油味。

2024 年 2 月 19 日，一艘成品油轮在日本冈山靠泊期间，轮机员在向发电机供油期间发生燃油泄漏至甲板的情况。船长发现燃油泄漏后立即命令机舱停止了油泵，但仍有部分燃油越过船舷流入水中，油污扩散范围约 200 米。

2024 年 4 月 8 日，希腊比雷埃夫斯中央港务局接到通报，一艘集装箱船在靠泊期间发生溢油事故，造成港口约 20 平方米的油污带。船东立即安排一家清污公司对溢油进行处理，及时控制了污染，没有造成大面积扩散。负责进行调查的港口部门以违反当地有关海洋环境保护法令为由，对船长和大管轮实施了行政拘留。

2024 年 5 月 22 日，位于西班牙加那利群岛拉斯帕尔马斯南部锚地的一艘散货船，在加油期间发生了意外溢油事故。随即，拉斯帕尔马斯海上救援协调中心在海事局的指挥下动员了多种手段，并启动了国家海洋污染应对计划，旨在定位泄漏点并从海空两方面评估污染形势。在多方努力下，燃油并未蔓延至海岸边，只是泄漏源附近的船舶周围有一些油膜和彩虹现象。海事局随即展开对受油船和加油船的事故调查，并根据调查结果对船舶进行相应的处罚。

2024 年 6 月 7 日，比利时安特卫普港口发言人证实，一艘船舶于该港的 Deurganck 码头区加油期间发生了燃油泄漏事故。港口当局随即关闭了 Deurganck 港区和 Kieldrecht 船闸（这是世界上水流量最大的水闸），以阻止油污的蔓延，并使用无人机监测泄漏的后续影响。

2024 年 7 月 18 日，一艘集装箱船在西班牙 Ceuta 锚地进行加油作业时，导致燃油泄漏到了海上。据西班牙海上救援机构的估计，大约有一吨燃油流入了海中，西班牙海事局启动了国家海上一级响应计划，以防止燃油泄漏到达海岸，并与港口当局和 Tarifa 救援协调中心（CCS）协调。该集装箱船



被 Ceuta 海事局勒令扣船，并处以 12 万欧元的罚款。

2024 年 8 月 20 日，一艘集装箱船在香港 Kwai Tsing 国际货柜码头加油时发生燃油泄漏事故。香港海事处接到油污泄漏报告后立即采取了溢油响应措施，随即关闭了该货柜码头的部分港区并进行清理作业。泄漏的燃油油膜已经扩散到 Kwai Tsing 码头的 4 号区域和 Tsing Yi 和 Stonecutters 地区水域，清理工作需要至少一个月的时间。

2024 年 8 月 29 日，一艘在奥地利 Melk Hafenspitz 港口加油作业的船舶不慎发生了泄漏事故，由于负责加油作业的船员对油舱测量和监控出现了失误，导致大约有 0.3 吨的清柴油泄漏入水，流入多瑙河。船长发现溢油后迅速通知了港口消防部门和水道管理局，泄漏入水的油污迅速在 Melk 和 Schonbuhel 地区之间长约 4 公里的多瑙河段蔓延。消防部门用液体油吸附剂控制了泄漏，最大限度地减少了环境影响。

2024 年 9 月 3 日，一艘杂货船在日本广岛三原港靠泊发生燃油泄漏事故。该事故是由于该轮船员在进行驳油期间，错误操作燃油管路上阀门所导致。泄漏入水的燃油造成了 500 米长，50 米宽的油膜带。

2024 年 9 月 4 日，西班牙加那利群岛拉斯帕尔马斯紧急救援部门接到报警称，一艘停泊在 La Luz 港口进行加油作业的船舶发生了燃油意外泄漏事故，大约有三吨的低硫燃油泄漏入海，并形成了一条长约 2 公里，宽约 4 百米的油污带。在风力作用下，油污带正向南部的市区漂移，随着油污逼近海岸，当地政府关闭了该地多处热门度假胜地海滩，宣布进入环境紧急状态，并表示要追究对环境损害的责任。

## 二、燃油操作溢油技术分析

一般的加油连接软管都是由加油驳船来提供，少数港口有用卡车为船舶加油的情况。但无论哪种模式，这些连接软管通常需要定期进行压力测试，加油船上又有专用的吊机进行吊装和吊卸这些软管，由于加油软管的质量问题导致破损漏油的事例几乎是很少的。船上的燃油管系也是船舶保养和

# 警惕燃油泄漏事故中的人为过失

作者：防损部 王勇



## 摘要：

近期，经新加坡海事及港口管理局 MPA 证实，一艘巴哈马籍散货船在新加坡樟宜锚地加油期间，导致燃油从油舱泄漏流入海中。据 MPA 估计，泄漏入海的燃油数量约有 5 吨。另据《国际油轮与油码头安全指南》（ISGOTT）的分析，在加油作业过程中发生的燃油溢出和泄漏是导致船舶运营污染的主要来源；经验表明，业已发生的许多燃油泄漏事故都可归因于人为过失。船舶目前所使用的大部分传



检修的重要项目，管系的绝大部分是铺设在船体内部，只有极少部分裸露在甲板上。即便如此，对裸露在外的部分，船上的通常做法也会用帆布进行包裹，因此，船上的燃油管系也很少因为锈蚀、烂穿或者损害变形而导致管系破裂产生漏油的情况。

大多数船舶燃油操作所产生的漏油事故都是从油舱的透气孔溢出而导致的，船舶的各类储油舱都被设计在满溢时流向指定的溢流柜，倘若溢流柜完全被充满，燃油则会从油舱的透气孔溢出，流入集油槽内，集油槽满了以后再溢出到甲板上或者流到机舱底部的污水井。如果此时甲板上的泄水孔没有被塞起来，则燃油将直接沿着泄水孔流入水中；即便是泄水孔被塞好了，溢出的燃油数量足够多，在甲板上形成堆积，就可能从甲板边缘溢出。燃油顺着船舷流到水面，然后可能被河流或海流广泛扩散，进而污染港口及其周边水域的设施和景观环境。

还有一种情况是当加油过程中总管压力过大时，系统安全阀会自动调节，将压力释放至溢流柜中，在这种情况下，由于压力的填充，即便是溢流柜没有完全灌满，也可能导致溢油的发生。

### 三、燃油操作溢油原因分析

在船舶加油和驳油操作中导致溢油的原因往往是由于设备故障和操作失误等多种因素共同作用的结果。例如：

1. 船舶存在设计上的缺陷，油舱的透气孔布置不当，太靠近于甲板外舷，集油槽容量过小等；
2. 燃油管系上的阀门由于维护保养和测试不当，或者船员误操作等原因，导致指定的阀门没有被正确地开启，将燃油引导向了一个非预期的油舱或位置；
3. 在加油过程中，主要的职责船员未能勘测指定的油舱以及其他油柜的液位；
4. 加油的速度太快，压力过高，超出了系统的设计压力或容量，导致了过度泵油，油舱内形成空气膨胀，将油气甚至是燃油从油舱的透气孔突然顶出来；
5. 货物作业或者压载水操作导致船体发生大角度倾斜，进而导致燃油从油舱透气孔冒出；
6. 油舱内燃油粘稠，工作环境恶劣，经常导致油舱的高位警报或溢流柜的浮球报警器故障，且这种警报装置的故障没有被及时修复；
7. 船上的溢油警报已经启动了，但船员未能立即采取正确且有效的行动；
8. 在加油作业期间，船舶加油站点没有安排专人值守，没有实施有效监管；
9. 由于语言障碍、对讲机通讯受阻或者没有事先约定好应急通讯信号，导致受油船和加油船之间的通信没有真正建立起来；
10. 船员未能遵循船舶的加油、驳油作业程序或未完整填写和使用加油检查清单。

### 四、溢油事故中人为过失分析

通过上述对燃油泄漏案例和事故的分析发现，实践中往往是公司有关船舶燃油操作的体系文件非常健全，船上的检

查清单和书面程序也非常具有针对性，只是有很多程序未能被船员严格遵守和执行，最终导致了溢油事故的发生。燃油泄漏导致事故的人为过失大致可以归结为知识欠缺、技能不足、疏忽大意、自满情绪、心存侥幸和疲劳。

知识和技能层面的欠缺主要体现在新上手的机舱人员，或者新接班不久就投入到加油作业中的机舱人员。这些人员大多对机舱的管路不熟悉，对燃油加温和阀门控制不熟悉，整个燃油系统存在的故障点不了解，这种情况极易产生疏忽大意，导致误操作或者贻误时机。

自满情绪和心存侥幸往往发生在一些熟练的工作人员身上，他们普遍认为加油和驳油是船上最常规的操作，已经操作过无数次了，主观上认为应该不会出什么问题。从而没有严肃对待燃油操作作业，未能充分制定加驳油计划，或者故意采取捷径，不遵守操作程序。

自满和侥幸同样会体现在一些所谓的老手人员身上，而且两种情绪还会造成受油船上和加油船之间的沟通不畅，或者根本不能建立有效沟通方式，认为一切尽在掌控，不需要协调外力，因此，在事故发生时就会严重影响迅速且高效的响应能力。

船员的工作强度大、工作负荷高，负责加油的船员如果同时被安排进行多项操作，就会使得船员不能专心对待加油作业，这是导致船员疏忽大意的一个重要原因。

疲劳也是事故中人为因素的一个重要体现，随着船舶的大型化，油舱容积也越来越大，船舶加油作业可能持续数小时甚至是在夜间进行。此外还要同时兼顾其他工作，导致船员产生疲劳，注意力和反应力下降，行动迟缓。

### 五、燃油操作溢油的防范措施

1. 船舶在加油作业前，轮机长应通知船长和大副，制定好严格的加油计划，并按照公司体系要求留出足够的油舱安全余量；
2. 轮机长应适时召开加油前的会议，使每个参与加油作业的人都清楚自己的职责，并充分理解紧急程序。指定熟悉船舶燃油管系和各类阀门的轮机员和机舱人员进行现场操作，并全程监控船舶加油作业；
3. 负责现场加油作业的轮机员应熟悉和了解加油程序，并逐一现场落实加油检查清单上的所有项目，切勿在集控室或办公室电脑上随意勾选，应付了事；
4. 轮机长应安排指定人员检查并复查管系阀门的设置，复查工作应由参与加油作业的另一名轮机员再次独立完成，并向轮机长进行报告，以扫除一个人的检查盲区；
5. 在船舶内部和船舶与加油船之间建立并保持有效的通讯，即便是在平静的输油或驳油过程中，也应勘测通讯设备，保持通讯的有效畅通，商定并及时调整泵送速度，特别要明确船舶之间的紧急停止信号；
6. 在加油的各个阶段，现场轮机员都应该密切测量并记录油舱的液位，切勿过度依赖液位监测系统和警报系统，以免设备产生故障，仪表读数误报。另外也不要忽略未指定加油的其他油柜的状态，也要在加油过程中，对其进行阶段性测量；

7. 轮机长应安排执行加油作业的船员专人专职，不要让其他任务影响到正常的加油程序。如果负责协助的轮机员或机工被临时更换，轮机长或负责的加油的轮机员应再次精准地向替班船员传递具体工作内容及站位等信息；

8. 船舶内部驳油必须获得轮机长的许可，船舶的油舱高位警报装置和溢油警报装置要按照PMS规定进行测试和检查。如果发现故障应及时更换，或者在对应的燃油驳运中，根据舱室容积和泵的流量设置时间提醒，或者在驳油泵端加装电子计时器，以弥补浮球装置被黏住导致警报失效而引发的油舱满溢；

9. 如有现场执行操作的船员对加油环节存在疑虑，或者发现已经出现异常的苗头，应立即逐层汇报给轮机长和船长，并要求加油船暂停操作、查明真相直至排除疑虑。此时，宁愿增加额外的工作量或者产生短暂的待时争议，也不要冒着污染风险而心存侥幸继续加油；

10. 公司和船长应特别重视船舶的溢油演习，应将船舶加油和驳油操作可能出现溢油的情况在每次溢油演习中逐一模拟，并指定详细的应对措施，包括指定人员进行指定的操作，如停泵、开阀、关阀、清污等等具体步骤，不能只进行简单站队，简单讲解，例行公事，做一个纸面演习。



## 案例提示

# 利用船舶运输毒品的防控和应对

作者：理赔一部 李壮

### 摘要：

近年来，协会接到数起船舶被利用运输毒品的案件，这些案件大多发生在南美洲港口，有的是毒贩将毒品藏匿于货物内或船舶内部，有的是毒贩潜水到锚泊船并在水线以下焊笼或藏毒于海底门内。船舶被发现毒品后，其处理结果因地域不同而有差异。既有当地官方起获毒品即离船并没有带走船员和耽误船期的情况，也有船员被判刑责的案例。虽然会员报知协会此类案件的数量不是很多，但仍有必要就防控和应对采取措施。

### 一、船舶内部控制建议

1. 船员配员控制  
建议会员选用诚信记录良好的船员，对于外籍船员，由于信息差异，更需注重选配船员的诚信背景调查。  
可通过在劳务派遣合同中明确要求劳务派遣公司审查并提供拟派船员的无犯罪记录和/或诚信记录等措施。  
定期关注公司对船长和船员的在船表现评估报告。
2. 外来登船人员控制  
当船舶进行船岸交流时，梯口值班应保持连续值守，对

外来人员进行检查登记和离船核销。

- 如有条件，可在登船通道安装监控设备并确保运行。  
船长和公司可以通过现场和远程查监控等手段，来抽查登船通道的值守情况。
3. 重点地区船外环境控制  
船舶锚泊期间，尤其在能见度差的环境下，加强驾驶室瞭望和甲板巡视。  
对船体周围半径至少1海里左右区域内出现的小型低速目标保持警惕。