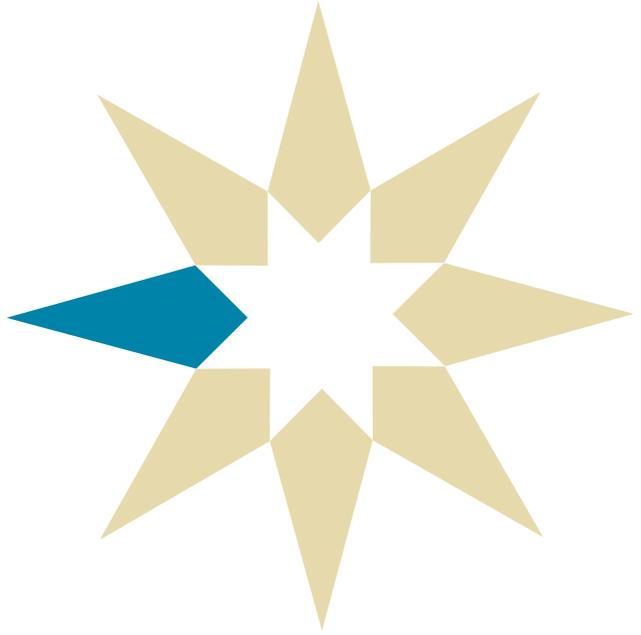


船东互保及责任保险指引

船员实用手册





目录

介绍	01
证据的重要性	02
检验人、专家和律师	06
提单	08
货物	11
装卸工损坏	16
碰撞和财产损失	17
人身伤害	20
海洋污染	23
船舶安保	26
加油纠纷	32
联系方式	35

介绍

西英伦船东责任保险互助协会（West of England）是一家卓越的船东互保协会。协会承保船舶所有人和承租人的第三者责任险。

协会就是为会员的利益而存在的，为保护会员利益而致力于向会员提供协助和保障。此项服务由遍布全球的通讯代理、律师和专家构建的服务网络共同予以支持。

一旦发生可能导致索赔纠纷的意外或事故，处理结果是否令人满意通常取决于能否获取准确的信息和完善的记录。本指导手册旨在提醒会员注意协会可能需要哪些材料以便能够为会员和船舶经营公司提供最佳的保障。

如果发生意外或事故急需帮助，会员可以联系协会当地通讯代理获取帮助。如果无法与通讯代理取得联系，会员可直接与协会联系。

会员可以在协会的“商业及法律通讯代理名单”中查找到协会所有通讯代理的信息，该名单连同协会保险条款可通过协会网站 www.westpandi.com 一并下载。

会员还可以通过以上文件和网站获取协会在伦敦、比雷埃夫斯和香港的理赔团队和个人的联系方式。此外，通过拨打 +44 (0)7795 116602 可随时与协会值班人员取得联系。

证据的重要性

船上发生的或涉及船舶或高级船员和普通船员的意外或事故常常可能导致船舶或船公司遭受索赔。索赔处理成功与否取决于相关证据的收集情况。收集和保存证据是船员的重要义务。

本概要中列明的检查清单强调了各种情况下所需收集和保存的证据类型。只要切实可行，应尽可能收集所列的证据，并在第一时间根据船公司的指示将其递交给公司或协会。由于一些索赔的处理时间可能长达数年，因此很可能在事发一段时间后还需要进一步证据。在这期间，船上可能会发生重大的人员变动，许多新更换的船员并不了解案件情况。因此，将技术记录和操作记录进行妥善留存保管至关重要。

以下例举了一些按照常规需要保留的记录：

日志类：

海事日志(official)、航海日志(deck)、轮机日志(engine)、货物作业记录(cargo work)、货物记录(cargo record)、油类记录(oil record)、动态（车钟记录）(movement (bell book))、罗经误差记录(compass error)、夜航命令(night order)、无线电通信记录(radio)、医疗记录(medical)、工作/休息时间记录(hours of work/rest)、垃圾处理记录(garbage record)。

日志类记录草稿：

这些文件在进行抗辩时可能会非常重要，因此需要一直保留。

技术方面的记录：

船壳、主机、辅机、甲板机械、货舱、货物装卸设备、安全设备、涂层的检查、检验、修理和保养记录，计划保养记录（planned maintenance records）、船级检验状态报告(class survey status reports)。

操作记录:

稳性和应力计算 (Stability and stress calculation)、水尺测量 (draught surveys)、积载 (stowage)、系固/绑扎 (securings/lashings)、压载 (ballasting)、加油 (bunkering)、测深 (soundings)、货物温度 (cargo temperatures)、通风 (ventilation)、货舱清洁 (hold cleaning)、货舱污水泵记录 (cargo hold bilge pumping records)、油舱清洗 (tank washing)、航程计划 (passage plans)、天气 (weather)、安全会议 (safety meetings)、航次指示 (voyage instructions)、航线建议 (routing advice)、信息 (messages)、岸上油泥处理收据 (receipts for the disposal of sludge ashore)。

航行记录仪&电子海图显示与信息系統 (ECDIS) 信息:

航行记录仪 (VDR)、简易型航行记录仪(S-VDR)、ECDIS记录。

如果某类事故 (例如碰撞、搁浅、财产损失) 涉及VDR和 ECDIS的记录, 对该记录信息及时进行保存避免其被覆盖非常重要。之后还应立即备份。

打印件:

回声测深仪 (Echo sounders)、航向记录仪 (course recorder)、卫星定位 (GPS)、航政电讯 (Navtex)、气象传真 (weather fax)、强化群呼信息 (EGC messages)、轮机车钟数据记录仪 (engine telegraph data logger) ——打印件均应标注日期和时间。

正式报告:

船公司、安全管理体系 (SMS) 及其他法定要求的针对意外和事故的报告。

证据的重要性 (续)

海事声明:

虽然海事声明的证据价值在世界各地并不一致，但做出海事声明，并保留延伸或做出进一步海事声明的权利，总比不做要好。海事声明在某些地区可能需要进行公证，在此情形下，协会通讯代理可向船长说明当地的要求。如果收到需要签收的海事声明，应使用“在不影响权利、不承认责任的情况下收到文件”（“received without prejudice and without admission of liability”）或者“在不影响权利的情况下收到文件，仅为收到”（“received without prejudice and for receipt only”）这样的措辞。

目击证人:

应记录每一位目睹意外或事故的人员（包括涉案的或受影响的人员）的详细信息，包括他们离船后的联系方式。在征得公司同意之前，不得对目击证人进行纪律处分，也不得在没有得到公司或协会授权的情况下，奖励目击证人以获取证据。

证词陈述:

这可能是事故发生时所做的说明，或由协会指定的律师等提取的正式证词陈述。在做证词陈述之前，应先征询协会当地通讯代理的意见。

在未得到公司事先同意之前，不得向第三方索赔人或其代表做出任何证词陈述。

电子证据:

每艘船舶都应配有可供使用且电量充足的数码相机或类似设备。拍摄的照片应尽可能为最高清晰度。录像也会有帮助。相机既可以用

于记录损害及相关情况，也可以用于证明良好操作（例如，正确的货物积载、正确布设舷梯），这样的照片可以帮助协会进行抗辩。如果船舶配有闭路电视监视系统（CCTV），能确定案件情况的影像应予以保存和备份。同样，电子钥匙通行卡和（如果为客轮）支付系统的数据对于确定事故发生之前船员和乘客的动态能起到作用，应保存以备查看。

其他证据:

应保留出问题或受损的设备、有缺陷的部件、受损或受污染货物的样品，并适当标记和存放，以防止其变质、锈蚀或丢失。

在可行的情况下，应将必要记录通过电子邮件发送给公司。如果文件过大，则应将其存入磁盘或存储卡中，尽早寄送给公司。

检验人、专家和律师

如果发生可能引起索赔的事故，协会或协会当地通讯代理在收到通知后，可能会指定独立检验人、专家或律师与船员联系，并登船进行调查。

其他当事方，尤其是可能对公司、船舶和/或船员提出索赔的当事方也可能试图这样做。为避免事故的敏感信息错误外泄，应采取以下防范措施：

- 查验每位登船人员身份
- 查明他们登船原因
- 确定他们由谁指派、代表谁的利益
- 如果检验人、通讯代理、专家或律师是由协会指派（或代表协会工作）：
 - 尽可能给予协助
 - 提供所需的所有文件和信息
 - 允许提取证词陈述
 - 允许拍照
 - 遵守有关对外信息披露方面的建议
- 对于不是代表协会利益的检验人、专家或律师，除非得到船公司或协会当地通讯代理的许可，否则不允许其登船。如果得到该许可：
 - 尽量安排由协会指定的专家与其一同登船
 - 确保一名高级船员全程陪同对方代表
 - 通知所有人员不得讨论事故细节
 - 限定其进入具有合法利益的区域
 - 限制其对直接相关的区域或物件拍摄照片

- 除非得到船公司或协会通讯代理的指示，否则不允许其查看船舶日志、文件或记录。

如果不确定检验人、专家或律师是否代表协会，或者如果需要指导意见或专业帮助，请立即联系协会当地通讯代理。

除非得到公司或协会的明确指示，否则在任何情况下船长均不得承认责任。

提单

提单是海运业中最重要的文件之一，因为其不仅是货物已装船或已收货待运的收据，也通常是船公司与货主之间运输合同的证明。最重要的是，提单通常还是证明货物所有权的单据。

以下内容概述了船长和大副在被要求出具或签发大副收据和提单时，或者授权第三方代表船舶签发提单时，应谨记的关键问题。此外，还包括被要求无提单放货或提单随船的情况。

提单内容

船长或大副为保证船公司和他们自身的利益，在签发大副收据和提单前，应检查二者确保其内容正确记载。如果授权第三方（例如代理或承租人代表）根据大副收据签发提单，船长应特别留意，确保大副收据上的信息准确无误。

提单和大副收据上的日期

两份文件上都要写明，货物在某一特定日期装船或“收货待运”。“收货待运”表明船舶已经有效控制货物。两种情形下，提单上显示的日期必须是货物真实的装船日期或者货物开始处于船舶控制之下的日期。如果提单或大副收据上记载其他日期，应立即询问公司意见。提单或大副收据上的日期错误可能导致公司承担高达货物全部价值的责任，且这种责任不属于承保范围。

货物重量和数量

船长或大副应确保大副收据和提单上记载的货物数量（既包括重量，也包括件数或单位数）与理货单、过驳清单、水尺检验、空距计算以及其他类似记录中船方自己的数据一致。如果船方自己的数据与大副收据和提单上记载的数据不同，应立即通知公司。未得到公司答复之前，不得签发或授权他人签发该文件。

在某些情况下，尤其是针对散货，可以在大副收据和提单上加注“

据称是…….,重量和数量未知” (“said to be……, weight and quantity unknown”)或“据称重…….,重量和数量未知” (“said to weigh ……., weight and quantity unknown”)这类措辞。但没有事先得到公司的准许之前,不得这样做。

货物种类

货物应与大副收据和提单中所述种类相一致。如有任何疑问,不应签发或授权签发文件,应立即联系公司。

货物状况

大副收据和提单通常写明已装船或收货待运的货物“表面状况良好”。该措辞表明,在船长看来,货物的外表状况良好,没有受损。如果货物的表面状况不佳,或者似乎存在损坏,则不能签发或授权签发大副收据和提单,应立即通知公司。如果无法与公司取得联系,船长或大副应确保大副收据和提单上准确记载货物的外表状况。仅在大副收据上记载货物的外表状况是不够的。

提单和大副收据上的其他条款

确保提单与租约条款相符是很重要的,尤其当使用特定格式或承租人自己的标准格式提单时更是如此。如有任何疑问,不应签发或授权签发大副收据和提单,应立即联系公司。

授权代理签发提单

如果租约允许代理代表船长签发提单,船长应书面指示代理根据大副收据上的信息签发提单。船上应保留该指示的复印件。会员如有需要,可以从协会处获取此种指示的标准措辞。

提单 (续)

保函

船长有时会被要求在与事实明显不符时签发或授权签发注明货物表面状况良好的大副收据或提单，或在大副收据或提单上记载不正确的装船或收货待运的货物数量，或不正确的日期。为此，提出要求的人可能会向船长表明其会提供保函。该类保函通常一文不值，接受保函甚至可能意味着船长会被视为参与欺诈。因此，船长不得接受保函，应立即联系公司。

船长持有的正本提单

有时船公司与承租人或货主可能会约定由船长随船保留一份正本提单并据此交货。在这种情况下，需要在提单中注明这一安排。在签发或授权签发提单之前，船长应联系公司，请示提单中应如何记载具体内容。

未提交正本提单

未凭正本提单放货可能导致公司因错误交货而面临高昂的赔偿责任，而且该责任不在承保范围内。应拒绝在这种情况下交付货物，并立即联系公司。

协会通讯代理

协会当地通讯代理对签发大副收据和提单时存在的问题比较清楚。如果无法与公司取得联系或需要任何建议，可联系当地的通讯代理以寻求帮助。

货物

货物状况、灭失和损坏的证据

船舶有义务妥善照管货物，并尽可能确保交货时的货物状况与收货时一样。这意味着，如果货物的装载、积载或卸载方式不当，或者货物作业没有得到妥善管控，或者货物在运输过程中未得到充分照顾，船舶可能会因货物的损坏或灭失而承担责任。有关货物搬移、系固和监控等所有作业的文件均应齐备，这至关重要，请注意如果无法提供适当的记录将导致无法进行抗辩。由于索赔人经常试图让船舶对岸上发生的货物损坏和灭失承担责任，因此保留准确记录的重要性显而易见。

同样，索赔人经常会指称船舶存在缺陷。尽管所谓船舶不“适航”或不“适货”的主张往往是毫无依据或言过其实，但证明在船舶离港前已尽“谨慎处理”义务使其适航适货仍是非常必要的。请会员特别注意这项义务的重要性。船上人员在确保留存适当证据以证明船舶适航适货方面起到关键性的作用。

详细的技术和操作记录是此类证据中很重要的一部分。这可能包括为使船舶处于良好状态（例如，船壳、船机和设备、货舱、货油舱、装卸设备）而进行的检测、检查、检验、修理和保养的记录，以及表明船舶的配员、供给和作业符合法规要求和标准行业惯例的信息。

在任何情况下，一旦货物发生损坏或灭失，可能需要以下信息：

- 损坏或灭失货物的详细信息（例如，商品名、体积、数量、标记，序列号、托运人、收货人、装货港、卸货港）
- 托运人出具的货物声明、测试证书、化学品安全说明书（MSDS）记录，以及由托运人/承租人提供的其他货物信息复印件
- 关于损坏或灭失如何发生的说明（根据具体情况，可能包括装卸损坏报告）
- 任何产生影响的因素（例如，包装不当、偷窃行为、天气）的全面详细说明。以天气为例：
 - 遇到恶劣天气次数、严重性和其他任何不寻常的状况
 - 船舶构造、船机和设备受损情况的详细信息

货物 (续)

- 如果当地有要求，记载恶劣天气详细情况的航海日志复印件应经当地港口当局认证，并附在海事声明之后。请咨询协会当地通讯代理或直接咨询协会，是否有必要进行此类认证
- 事先和/或在最初发现问题时采取的减损措施
- 记录船舶状况（例如，货舱、舱盖、货物装卸设备、货油舱）、货物作业、港口状况、积载、系固、受损货物以及天气的相关照片和/或录像
- 积载图和积载指示以及绑扎、系固和垫舱安排的详细信息
- 货物利害关系人声称的导致货物损坏的任何部件（例如，舱盖、阀门、管道、货物装卸设备、绑扎）的检查，修理和保养记录
- 出具、递交和/或收到的海事声明复印件
- 相关通讯记录（例如，涉及船东、承租人、托运人、代理、装卸工人）
- 在船上和/或送到岸上的货物样品的详细信息
- 在船上和/或送到岸上的任何状况不良或断裂的绑扎设备、起重装置或装卸设备、固定装置、紧固装置、垫舱物料或板架的详细信息。

根据船舶类型和货物损坏或灭失原因的不同，可能需要其他证据。以下清单并非面面俱到，但可以作为通用指导。很多信息可能体现在船舶日志记录中，应提交相关页的复印件。当地可能要求港口当局对相关船舶日志记录的复印件进行认证。请咨询当地通讯代理或直接咨询协会是否需要该认证。

装货前记录

- 货舱准备（例如，货舱清洁，货油舱清洗，惰化处理，管道冲洗，除气，熏舱，冷藏箱预冷）
- 常规测试（例如，舱底水吸入管，进水探测器，舱口盖、活盖

小舱口和通风口闭合的水密性测试，货舱周围压载舱压力测试，泵功能测试，烟雾探测、制冷、消防、惰气以及通风系统检测)

- 设备检查（例如，货舱照明，梯子，绑扎材料，系固设备）
- 船员进行的检查（例如，舱口盖密封和系固装置，货舱壳板、肋骨、舷墙和舱底板，货舱涂层、绝缘，舱壁护条）
- 联合检查和第三方检查（例如，承租人、美国农业部(USDA)、澳大利亚检疫检验局(AQIS)）
- 装货前货物损坏批注和装货前检验文件（请见本节最后一段——“钢材”）
- 从托运人/承租人处收到的任何指示文件

货物监控记录

- 航海日志记录
- 日志记录草稿
- 舱底水测深，包括泵出的记录
- 压载水测深，包括在途中加载或清空压载舱记录
- 燃油测深，包括驳油记录
- 温度（货舱、货物、海水和空气）和湿度记录
- 冷藏货舱的温度和除霜记录
- 冷藏集装箱的温度记录，包括温度记录卡和电子记录/下载数据
- 热敏货物毗邻油舱内的燃油温度
- 每个货间的气体浓度
- 每个货间的通风记录
- 货舱充惰气和通风记录

货物 (续)

- 货物巡视以及绑扎/系固和密封设备的检查
- 天气报告/警报和任何气象定航信息文件

装卸记录

- 积载图和稳性计算
- 符合法定要求的详细情况（例如，国际海运固体散货规则（IMSBC Code）、国际海上危险货物规则（IMDG Code））
- 货物舱单
- 如果运输干散货，应拍摄有关“装罐”的测试的照片
- 初步货物装卸作业计划时间表和打/排压载水计划
- 每个货舱的工作时间（根据具体情况，可能包括舱盖开/关次数、泵率、空距数据等）
- 遇到的天气，包括因降雨导致的作业暂停和舱口关闭
- 预防降雨而采取的措施（例如，雷达观测前方降雨、为迅速关闭舱盖而采取的措施）
- 压载水作业详细资料，包括每个压载水舱作业的起/止时间
- 遵守安全预防措施详细资料，尤其针对危险品货物
- 装卸工人和/或船员进行的绑扎、系固和垫舱作业情况
- 遵守船舶货物系固手册要求的详细情况
- 绑扎材料的最大系固负荷(MSL)证书和焊接点非破坏性测试(NDT)文件
- 从货方监督人处收到的指示和要求
- 大副收据和提单复印件，包括完整的适用条款，根据具体情况，可能还需授权签发提单的当事方的详细资料

- 装卸准备就绪通知书、事实陈述、装卸工人工作时间的复印件
- 水尺测量复印件
- 理货单，包括任何不同意见的详细情况

甲板（舱面）货

不应将货物装载在甲板上，除非(a)托运人书面明确同意在甲板上装载货物并愿意自担风险，而且在提单中记载该内容，或(b)提单中包含“自由条款”授权运输甲板货，但前提是(i)该货物根据惯例可作为甲板货运输，(ii)各方当事人均熟悉该惯例，以及(iii)本次货物适合作为甲板货运输。如果船长对某种货物作为甲板货运输有疑问，应向公司或协会当地通讯代理征求意见。

货损检验

在某些地区，指定的检验人可能需要得到当地法院的批准才可进行货损检验，或者当地法院会直接指定检验人。协会当地通讯代理可以告知船长，法院指定检验人登船是否为当地惯例。

重要内容：钢材装船前检验

钢材运输出现问题较多，产生了大量索赔。为维护船舶利益，协会要求有经验的检验人在装货前记录成品钢材货物的表面状况，检查其积载和系固安排，并在必要时帮助船长对大副收据和提单进行批注。准备装载钢材货物之前，船长应联系公司，以确认已经指定检验人代表船舶进行装船前钢材检验。

装卸工损坏

如果因装卸工人造成船舶受损，应立即采取措施以确保正确记录和通知损坏情况，同时要确保责任人安排修理和/或支付修理费用。许多租约，尤其是期租，租约中会约定应在装卸工损坏产生或被发现后24小时内通知承租人和装卸工人。如果没能履行该义务，船公司可能要自行承担修理费用。

如果因装卸工人造成船舶受损，船长应：

- 立即口头和书面通知装卸工人，在航海日志中进行适当记录
- 准备一份书面报告，具体说明损坏情况，并要求装卸工人和承租人承担责任。报告应尽可能涵盖以下内容：
 - 事故发生的日期、时间和港口/位置
 - 导致事故发生的环境状况
 - 船舶损坏情况的具体说明
 - 造成损坏者和目击者的姓名和联系方式
 - 事故发生时的天气状况
 - 损坏情况示意图和照片
- 如果损坏的严重程度使船级或船舶安全完成剩余航程的能力受到影响，报告应要求立即在港口或损坏发生地对船舶进行修理，且该项修理能够达到满足船公司及其检验人的要求
- 确保装卸工人、承租人、代理人和船公司在24小时内收到报告

如果损坏轻微，不影响船级和船舶安全完成剩余航程的能力，可与承租人达成推迟修理的协议。在这种情形下，应在停租报告中写明所有有待修理的项目。如果承租人希望查看维修情况，应邀请其到场。

船舶卸货后，船上人员应检查船舶是否有隐藏的或之前没有发现的装卸工损坏。如有任何发现，应立即口头和书面通知装卸工人、承租人和船公司。

应使用数码相机或类似设备，尽可能多地拍摄有关装卸工损坏的照片，并将其作为停租检验报告或其他书面损害记录的附件。如遇到任何困难，应询问船公司，并可联系协会当地通讯代理以寻求帮助。

碰撞和财产损失

报告、收集和保存证据

碰撞或财产损失事故的初期阶段至关重要，因此包括以下信息在内的初步报告应紧急递交给公司和协会当地通讯代理。协会一旦收到事故通知，会对情况作出评估，并启动必要的调查和保护措施。

本章中所称“碰撞损失”是指船舶和船舶间的碰撞，无论当时船舶是否处于系泊或锚泊状态。“财产损失”“是指与固定或浮动式物体（FFO），例如码头、货吊、浮标、管线、电缆、桥梁和浮动仓储设施发生的触碰。船舶或财产遭受的浪损也属于此类损失。

与FFO 触碰导致人身伤害、财产损失或海洋污染一直被视为有潜在严重后果的事故。除非立即指定协会检验人对损坏原因和程度进行调查和记录，否则将难以对此类事故引起的索赔进行抗辩，而此种索赔有可能被夸大甚至毫无道理。

- VDR 和ECDIS数据，请会员特别注意这些数据的重要性，保存后应立即备份
- 事故发生的日期、时间、地点以及事故类型
- 其他船舶资料和/或受损财产的详细信息
- 伤亡人员的详细信息
- 其他船舶或财产受损的表面范围和严重程度
- 货损的详细信息
- 事故导致污染的详细信息
- 导致事故发生的事件概述
- 事故发生前，船舶航向、船位、操纵、主机运行、速度、信号、通讯、驾驶台和机舱人员构成等详细信息
- 如果发生碰撞，估计的碰撞角度
- 船舶航程计划复印件
- 已知或怀疑的事故原因和共同作用因素说明，包括示意图
- 天气和海浪状况

碰撞和财产损失 (续)

- 相关的引航员、拖轮船员、小艇船员、清污承包商、其他第三方和任何独立目击证人的详细情况
- 根据SMS填写的事故报告表复印件
- 递交给当地、国家主管机关或船旗国管理机关的事故报告复印件
- 收到和发出的海事声明复印件。如果收到需要签收的海事声明，应使用“在不影响权利、不承认责任的情况下收到文件”（“received without prejudice and without admission of liability”）这类措辞
- 船舶航海日志和轮机日志复印件，包括其草稿本/工作日志
- 在事故发生前不久、事故过程中或事故发生后立即拍摄的照片、录像或CCTV影像

发生严重事故后，船长、驾驶台和机舱内的所有人员以及任何在船目击者应尽早做出个人声明，应注意他们之后可能还需要接受正式询问调查并做出证词陈述。应保留所有声明、计算、示意图和海图的草稿本，因为这些文件可能会起到重要作用。

除了回答警方、当地海事机关或船旗国管理机关的正式询问外，在船公司、协会或协会当地通讯代理对初步报告进行评估之前，船上人员不得回答其他人有关事故的问题。

不要试图隐藏或涂改证据，即便证据显示船舶存在过错，因为事故调查者需要查清事实。而且在很多地区，篡改证据会被认定为刑事犯罪。

考虑到事故的严重程度和复杂程度，还可能需要以下信息：

- 船员、引航员和其他人员（视情况而定）的证词陈述（通常由指定的律师代表船舶提取证词）
- 事故后进行的酒精和/或毒品测试结果
- 说明损坏程度和事故如何发生的图纸、示意图、照片和/或录像
- 事故当时使用的带有位置标绘、标注和修正记录的海图原件，

不得做任何增加或删除

- 在船航海资料清单及其版本日期和修正记录
- 日志原件（例如，海事日志、航海日志、轮机日志、工作日志），**所有内容都应准确、完整**
- 记录原件（例如，动态（车钟）记录，草记标注），不得做任何增加或删除
- 打印原件（例如，航向记录仪、回声测深仪、雷达标绘、轮机车钟数据记录仪）
- 通讯记录，包括通过高频（VHF）进行交流的次数、内容及所用频道

人身伤害

报告、收集和保存证据

为维护船上每个人的利益，应确保时刻遵守安全操作准则，尽快发现并消除可能导致人身伤害的潜在危险。

因地面湿滑、舷梯设置不当、照明不足、危险标志不清、开口处无人守卫或甲板凌乱造成的滑倒、绊倒和跌落是在船上最常见的事故类型。保持警惕和有效管理非常有助于减少此类事故。

每起事故都会产生一定影响。受伤的船员可能因无法充分履行职责，而影响了船舶安全操作。如果乘客、装卸工人、来访者或承包商人员受伤，可能导致高额索赔。因此，应采取预防措施以确保船舶不会承担不合理的责任。

在所有人员伤亡案件中，尤其是涉及美国的案件，无论受伤人员是船员、乘客、装卸工人、来访者还是其他第三方，都应立即联系协会当地通讯代理。应立即将事故的详细信息告知通讯代理，并严格遵守他们提出的建议。

应根据船舶安全管理体系的要求，对人身伤害事故进行报告和调查。

如果因机器或设备故障造成事故，该故障部件应始终在船保留，以便之后可能由专家进行检查和测试。

根据要求，应收集以下信息，递交给船公司、协会当地通讯代理或直接递交协会：

- 受伤人员详细信息
- 事故日期、时间和地点
- 事故发生时受伤人员正在从事的工作或进行的活动的详细信息
- 从医疗专家所得的任何建议详情
- 损害性质和程度
- 受伤人员亲属的详细讯息

- 提供的急救或治疗的详细信息
- 事故发生的环境和根本原因（尽可能查明）
- 事故发生时的重要情况（例如，天气、照明）
- 事故发生地，包括相关设备的图纸、照片、录像或CCTV 影像
- 递交给当地、国家主管机关，或船旗国管理机关的事故报告复印件
- 受伤人员移离事故现场的方式、时间以及在谁的帮助下离开的详细信息
- 有关受伤人员自己与事故相关的行为和/或第三人疏忽行为的详细信息
- 受伤人员所做的证词陈述（如适用）
- 事故当时有效的工作许可复印件（如适用）
- 受伤人员在事故当时佩戴或使用的个人防护装备的详细信息
- 事故发生前数日受伤人员工作或休息时间的详细信息
- 在事故发生后进行的酒精或毒品测试报告
- 可能影响受伤人员的先前身体状况的详细信息
- 受伤人员服用的药物的详细信息
- 以前发生的涉及该受伤人员的事故详细信息
- 能够准确描述事故发生经过的证人做出的证词陈述，对于证人的证词，应谨慎判断，尤其是对那些记忆力或动机值得怀疑的人所做的证词，考虑到可信性，应避免不同证人的证词上出现相类似的措辞
- 所有目击证人的姓名和尽可能详细的联系方式
- 所有海事日志、航海日志、轮机日志和工作日志（如存在）记

人身伤害 (续)

录，以及草稿本，**所有内容必须准确完整**

- 声称作为伤者代表的人员信息
- 相关检验报告复印件

由于经常出现人身伤害事故发生后很长一段时间才收到索赔的情况，因此对于所有人身伤害事故，即使是不太可能造成损伤的小事故，也应根据船舶安全管理体系的要求进行报告、调查和保存文件记录。如果没有详细准确的记录，很难确定这种索赔是否真实。

海洋污染

报告、收集和保留证据

环境保护是全球关注的问题，很多国家的政策是“谁污染，谁赔偿”。因此，海洋污染事故导致的经济后果非常严重，罚款、清污费和第三者索赔占据了很大比例。无论污染事故看起来有多么小，在评估其影响时都应非常小心谨慎。根据污染物种类和事故地点的不同，经常出现与事故表面严重程度不相符的巨额、复杂索赔。因此，在从事可能存在污染危险的作业时，每位工作人员都应熟知相关规定、程序和他們自己的责任。

碰撞和搁浅通常容易造成重大油污事故。但大多数污染事故是由于船舶在装燃油或货油，或弃置处理作业（例如，舱底污油水、燃油残渣、污油、油泥），或在船上燃油转驳过程中产生的溢油而造成的。在所有类似的传输过程中，应使用碳氢化合物输送检查清单或相类似的作业许可，该文件应构成安全管理体系的一部分。

MARPOL 公约（经修订）多个附则涉及海洋污染规定，其调整范围涵盖油类、散装和包装有毒液体物质、生活污水、垃圾、货物残留物和空气污染。油类记录簿第1和第2部分、货物记录簿、垃圾记录簿、货物作业日志、航海日志和轮机日志等文件在进行污染索赔抗辩时非常重要，必须要准确完整填写并随时更新。

油污事故除了可能招致巨额罚款外，如果存在船员故意违反 MARPOL 公约的情况，甚至可能被追究刑事责任。

如果在船舶附近发现其他来源的油类，应立即通知当地主管机关和船舶港口代理。如果油类逐渐漂向船舶，应请求主管机关见证并记录污染是来源于其他地方这一事实。应在航海日志中记录所有相关信息，包括最先发现溢油的人员、风和潮汐情况、同一海域其他船舶的详细信息以及显现出的污染来源。如果可行，应对溢油进行采样保留，以便将来进行比对分析，并对污染物、当时的环境、状况进行拍照和/或录像。

一旦发生污染事故，无论是真实发生，还是仅具有污染威胁，均应注意遵守船上油污应急计划(SOPEP)、船上海洋污染应急计划

海洋污染 (续)

(SMPEP)和/或船舶应急计划(VRP)等程序中规定的措施。应立即通知协会当地通讯代理,以便及时采取措施保护船舶利益。协会通讯代理将会联系协会和地方主管机关,并在必要时委托检验人、清污承包商、律师和/或技术专家介绍。**在没有得到船公司或协会的授权之前,不得对事故原因或来源做出任何承认。**

应立即将以下信息提供给船公司、协会当地通讯代理或直接提供给协会,以便对事故严重性和应采取的应急措施进行评估:

- 事故发生的日期、时间和地点
- 已知或怀疑的事故原因
- 导致事故发生的事件经过概述
- 污染物类别、规格的准确信息和预计污染量
- 天气和海况
- 船舶和/或岸上人员为减少溢出污染物和清理污染物所采取的所有措施的详细信息
- 污染程度,包括受影响海域、其他船舶等受影响财产的详细信息
- 根据SMS要求的格式填写的事故报告表复印件
- 向当地、国家主管机关或船旗国管理机关提交的事故报告复印件
- 所有已通知当事方的详细信息

根据事故范围和类型,在下一阶段还可能还需要以下内容:

- 所有涉案船员做出的证词陈述(通常由指定的律师提取证词)
- 演示事故如何发生的图纸、示意图、照片和/或录像
- 所有海事日志、航海日志、轮机日志和工作日志记录(视情况而定),以及任何草稿本,所有内容必须准确完整

- 相关油污记录簿、垃圾记录簿、货物记录簿、燃油转换程序及其他类似记录（视情况而定）的复印件
- 接收燃油和润滑油的收据复印件
- 岸上接收油泥、废水、油水、货物残留物和垃圾的收据复印件
- 托运人货物声明、化学品安全说明书（MSDS）和其他说明货物是否被定义为对海洋环境有害物质（HME）、环境有害物质（EHS）或海洋污染物的文件复印件
- 所有通讯记录复印件
- 污染物代表性样品

船舶安保

根据国际船舶和港口设施安保规则(ISPS)的要求，必须时刻保持船舶安保。这包括登船监控、禁止非授权人员进入以及确保运输货物合法。由于涉及偷渡、海盗或毒品的事件可能导致重大索赔，因此船舶在高度危险区域时必须要提高警惕。

如果以下事项与船舶安保计划有冲突，应以后者为准。

偷渡

遣返偷渡人员的费用很高，而且可能会产生罚款和其他高额费用，另外很难找到愿意接收偷渡者的国家，尤其当他们没有任何身份文件时更加困难。在开航前对船舶进行全面的防偷渡搜查是很重要的，因为在偷渡者登船的港口将其遣返上岸要容易得多。在船舶离港后，建议做进一步搜查，因为偷渡者经常在船舶开航不久后便出来寻找食物、水或者更为舒适的隐藏地点。应谨记，如果发现一名偷渡者，船上可能还藏有更多的偷渡者。

为减轻一旦出现成功偷渡而使船舶遭受的处罚，书面记录离港前后船上防偷渡检查的详细情况、检查区域和船舶采取的其他安保措施是非常重要的。这些记录包括多方面安保措施，例如舷梯值班安排、雇佣额外安保人员、身份检查、安全巡逻、起居舱室入口限制、照明安排，以及舱室、储藏室和货舱的锁闭情况。

如果在开航后发现偷渡者：

- 对处理其偷渡的态度应坚决，但必须人道
- 应当搜寻检查偷渡者的身份证明、武器以及毒品
- 应当搜查偷渡者被发现时的隐藏地点，以查找身份证明、武器以及毒品
- 如果发现身份文件，应将其保管在船舶安全的地方，防止遭受破坏
- 如果无法进行严密监视，应将偷渡者关在安全且牢固的地方

- 应当为偷渡者提供充足的食物和水
- 不得强迫偷渡者工作
- 不能与偷渡者签署雇佣合同
- 应分别询问偷渡者，以查明：
 - 姓名
 - 出生日期以及出生地
 - 国籍
 - 地址
 - 近亲属的联系方式
 - 登船的港口、日期和时间
 - 进入船舶的方式
 - 隐藏地点
 - 计划目的地

以上信息，以及偷渡者的照片和身份文件复印件应立即递交公司、协会或协会当地通讯代理（根据公司程序），以便启动遣返程序。

海盗

关于海盗袭击以及最危险区域的最新信息，可从吉隆坡IMB海盗报告中心处免费获取。该中心电话：+60 3 2078 5763，传真：+60 3 2078 5769，邮箱：imbkl@icc-ccs.org 或 piracy@icc-ccs.org，网址：www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre。此外，IMB海盗报告中心还在国际海事通讯卫星C系统（Inmarsat C）安全网上播报每日状况报告和警告信息，并提供24小时反海盗热线服务，电话：+60 3 2031 0014。

前往曾有船舶受袭区域前，公司安保负责人(CSO)和船舶安保负责

船舶安保 (续)

人(SSO)应根据最近的信息进行风险评估。他们应确保船员已经全面了解该风险,且之前曾举行过防御海盗演习。在“防御海盗最佳管理措施”(BMP)所涉的高度危险区域航行时,应时刻严格遵守该文件最新版本规定的防御措施。

对于有防御海盗的海军巡逻区域,船舶在进入前应向有关协调中心提交计划航程的详细信息。船舶应尽可能加入到护航队伍中,并听从有关位置报告、航行通道、时间和船速的官方建议。

有关防御海盗措施,应考虑以下问题:

- 安排额外值班和瞭望人员
- 使用望远镜和雷达保持认真瞭望
- 缩短值班和瞭望时间以尽量避免疲劳作业
- 使用消防软管、铁丝网和安全格栅作为有形抵抗工具,结合被动式防御措施,例如夜间光照、声音设备、伪装“高压”警示和“假人”瞭望
- 使用压载水泵向甲板注水,在船边形成水幕
- 运行额外机械设备,例如额外的发电机和操舵电机
- 关闭所有通道口,但要确保紧急通道出口可以使用
- 准备一个安全的内部舱室,如果袭击者登船,可以作为船员的避难处所

根据SOLAS公约,船长可以根据情况关闭AIS信号发射源。但是,夜航时航行灯还是要保持开启。船长应谨记,人身安全是最重要的,不得让船员冒不必要的风险。

如果出现海盗袭击,应采取以下措施:

- 拉响海盗袭击警报
- 确保非重要职务船员前往安全集合点或避难处所
- 向附近海域的海军协调中心、船公司和船旗国管理机关发送预先准备的信息。

- 启动船舶安保警报系统(SSAS)
- 根据情况，通过VHF、数字选择性呼叫系统(DSC)和/或Inmarsat C发送遇险信号
- 如果可能，提高速度并作小幅度转向，请注意，大幅度转向会导致船速下降
- 启动船舶防御措施，并再次确认所有外部通道全部锁闭
- 持续鸣笛，警告攻击者本船已注意到他们的存在，并正在相应地采取行动
- 开启AIS（如果之前曾关闭）

如果夜间遭遇海盗袭击，在附近海域有海军巡逻的情况下，打开甲板灯会方便海军找到船舶。

一旦袭击者成功登船，如果时间充裕，应向海军、船公司和船旗国管理机关发送进一步信息。除非所有船员都安全转移到避难处所内，否则为了减小发生暴力的可能性，不建议采取反抗和正面冲突措施。保持冷静、接受袭击者的要求将有可能缩短袭击者在船停留的时间，尽早恢复船舶的完全掌控权。如果可行，船舶应避免其他船舶，在安全的情况下可以停车。船员可以通过尽可能多地记住袭击者的详细情况，并在之后将信息汇总的方式为打击海盗提供辅助帮助。

如果军队人员登船，船员应卧倒在甲板上，双手抱头，双手所在位置应可见，手中不要持有任何东西。请注意，军队人员在识别出袭击者之前，可能会将船员聚集控制起来，而且还要注意，军队人员的工作语言可能并非英文。任何情况下都不得使用闪光灯拍照。船员在整个过程中应充分配合军队人员。

发生袭击之后，或者如果发现可疑船舶，应根据情况，向海军协调中心（如有）、船公司、船旗国管理机关、相关海上救援协调中心(MRCC)、IMB海盗报告中心以及协会发送以下信息：

- 船名、IMO编号、船旗、呼号和Inmarsat电话号码

船舶安保 (续)

- 事故位置、日期和时间（世界时间）
- 船舶类型、总吨位、载重吨、船速和干舷
- 船公司名称和联系方式
- 在船人员数量和国籍
- 上一出发港口、目的地和船上货物详细信息
- 引述船舶最初发送的通知报告或海盗警报信息
- 遭遇袭击时，船舶是在航、锚泊还是系泊
- 天气状况的详细信息（例如，风速、风向、涌浪、浪高）
- 事故的详细信息：
 - 袭击类型，未遂还是成功
 - 袭击小艇靠近的详细情况和袭击方法
 - 袭击小艇之描述
 - 袭击者人数及简单描述（例如，外貌、语言和使用的武器）
 - 袭击持续的时间
 - 袭击者是攻击性的（aggressive）还是暴力的(violent)
 - 船舶采取的行动
 - 袭击后果（例如，受伤、损害、物品失窃）
 - 在事故中是否拍摄了照片
 - 最后观察到的涉案小艇的动向（例如，日期、时间、航向、位置、船速）
 - 已通知的单位
 - 当地主管机关采取的措施
 - 是否需要帮助
 - 习惯使用的通讯方式（例如，VHF, HF, 卫星电话, 邮件）
 - 报告日期和时间(世界时间)

毒品

如果岸上主管机关在船发现毒品，无论该毒品是第三方放置的或是船员走私的，都可能导致巨额罚款、船期延误，甚至在某些地区还

可能会遭致刑事处罚。为减小此类风险，应定期由训练有素的船上人员对船舶进行彻底的毒品搜查。**应在船舶日志中记录所有毒品搜查和其他反毒品预防措施的信息。**

SMS 和/或船舶安保计划中通常会规定船舶在搜查中发现可疑物品时应采取的措施。如果船公司已经与特定国家签署了反毒品合作协议，可能还会有其他需要满足的要求。在没有明确指导的情况下：

- 应立即通知船公司、岸上主管机关、协会或协会当地通讯代理，**如果船舶在航行中发现毒品，应在驶入下一目的港国家的领海之前进行通知**
- 如果可以，应拍摄照片记录可疑物品和其原本放置的地点
- 在提取可疑物件时，确保见证人在场
- 尽量不要碰触包装材料，因为可能会破坏指纹信息
- 没有佩戴手套的情况下，不要碰触物质本身，因为一些毒品可能会被皮肤吸收
- 佩戴口罩避免吸入物质，事后将手洗净
- 不要品尝可疑物质
- 将可疑物质远离热源（例如，香烟、灯泡、热管线）
- 将可疑物质和包装材料锁在安全地点内，如有必要，应有人看守
- 在船舶日志中记录发现毒品和随后采取措施的详细信息（例如，日期、时间、位置、毒品放置地点、物质描述、估计数量、发现毒品的人员姓名、目击者、已通知的单位），随后再做出一份完整的书面报告
- 一旦靠泊，在主管机关完成调查前，所有人员不得离开船舶

在一些国家，可能有必要进行水下检查，因为毒品可能会被附在船壳上或放置在舵杆空隙内。会员如需这些国家的详细信息，可登陆协会网站www.westpandi.com，在搜索栏中输入“毒品”一词进行查询，或者直接联系协会。

加油纠纷

出现加油纠纷通常有两个原因；一是因加油数量产生纠纷，二是因加装的燃油不适合或不合规格而产生纠纷。如果发生这种情况，最重要的是采取措施以保护船舶利益。

数量

完成加油后，应使用一切可行方法尽量准确地确定加油数量。如果船舶测量的数字少于供油方提供的数字：

- 不要签收供油方提交的燃油收据
- 对燃油收据上的数据进行修改，写明船舶自己测量的燃油量
- 立即将差量情况通知给所有当事方（例如，燃油供应方、船公司、承租人、代理）
- 如果在发现差量之前已经签收了燃油收据，应将差量情况立即通知燃油供应方和所有当事方（有些燃油供应合同中规定差量通知应在24或48小时内做出）
- 将所有相关文件递交给船公司或承租人（视情况而定）

如果出现差量，船舶完成加油后在港口停留的时间越长，与燃油供应方成功达成协议的可能性将越大。如果船舶即将离港，燃油供应方可能会利用船长尽速开航的压力来为自己争取利益。

质量

不合格的燃油可能导致违反硫含量限制的强制性标准，或造成燃油用量增加、船速损失，而且一些情况下可能造成船机或设备受损。一些燃油合同规定燃油问题通知应在7天内做出，因此应尽早进行有关质量问题的检查。

为增加不合格燃油索赔的成功机会：

- 在加装燃油前，检查燃油交货通知上的规格是否正确，是否符合发动机制造商的限制要求

- 在作业开始前，进行兼容性测试
- 如果可行，将加载的燃油装入空舱内，不要和船上其他燃油混合
- 检查燃油含水情况，以判断是否符合适用的燃油标准
- 除了根据MARPOL公约的要求、以及燃油供应商和承租人的需要提取的样品外，至少还需要在加油过程中从总管中采集4个独立样品，最好使用连续滴注法
- 确保所有取样均有现场见证，并由轮机长和燃油供应方共同签署确认
- 对样品进行封存，并标注采样的日期、时间和密封序列号
- 在样品进行密封和签字确认前，确保瓶子没有被调换
- 至少发送一份样品到岸上进行独立分析，如果可行，船舶应等待分析结果做出后再开始使用该燃油
- 在该批燃油全部被顺利使用完毕前，应至少在船上保留2份样品
- 听从化验公司做出的有关燃油处理和使用建议

如果离港后发现燃油可能存在质量不合格的情况：

- 将问题立即通知所有当事方（例如，燃油供应方、船公司、承租人、代理）
- 尽量避免使用可疑燃油
- 将以下信息发送给船公司或承租人（视情况而定）：
 - 燃油不符合必要规格的证据和迹象
 - 独立实验室之化验报告（如存在）复印件
 - 燃油交付时装入的舱室
 - 取样方法和取样点
 - 取样时所处阶段
 - 在舱室之间传输的燃油详细情况
 - 可疑燃油使用的详细情况
 - 空距记录

加油纠纷 (续)

- 燃油交付记录/收据复印件
- 参与加油作业的所有船上人员姓名
- 燃油取样见证人的姓名
- 所有相关通讯记录

如果因不合格燃油造成船机或设备损坏，应通知相关当事方并且：

- 在船上保留受损部件，以便进一步检查
- 最先发现损坏时应拍摄照片
- 确保留存的记录包含：
 - 第一次使用该燃油的日期和时间
 - 储存燃油的舱室
 - 之前是否使用过该批可疑燃油
 - 最初观察到的现象和由谁发现
 - 为解决问题所采取的措施和由谁采取措施
 - 使用可疑燃油之前、过程中和之后的主机性能变化
 - 损失程度
 - 修理的详细情况和由谁修理
 - 修理的范围和费用预算，以及更换部件或大修的详细情况

拖欠加油款

在某些地区，尤其是在美国，如果期租承租人拖欠加油款，虽然船舶所有人不是加油合同的当事方，但加油供应方仍有可能会对船舶行使留置权/优先权（lien）。如果租约中包含明确禁止承租人在船舶上设置此类留置权/优先权的条款，必须在加油开始前书面提示燃油供应方注意该条款。燃油收据也应批注，燃油费由承租人负责，不得为索赔加油款而对船舶行使留置权/优先权。会员可从协会处获取适当的措辞。

联系方式

西英伦船东责任保险互助协会(卢森堡)

伦敦（作为管理人）

West of England Insurance Services (Luxembourg) S.A
Tower Bridge Court
226 Tower Bridge Road
London
SE1 2UP
United Kingdom

电话: +(44)(0)20 7716 6000
传真: +(44)(0)20 7716 6100
邮件: mail@westpandi.com

希腊（作为关联办公室）

West of England (Hellas) Limited
AktiMiaouli 95 - 1st Floor
185 38 Piraeus
Greece

电话: +(30)(210) 453 1969, +(30)(210) 451 1481
传真: +(30)(210) 453 6685
邮件: mail@westpandi.com (via London)

香港（作为管理人）

West of England Insurance Services (Luxembourg) S.A.
1302 China Evergrande Centre
38 Gloucester Road
Wanchai
Hong Kong

电话: +(852) 2529 5724
传真: +(852) 2529 9091/2865 0372
邮件: mail@westpandi.com (via London)

网址: www.westpandi.com

请会员注意，协会人员的邮箱地址构成如下：名字.姓氏@westpandi.com



西英伦船东责任保险互助协会(卢森堡)

管理公司

西英伦保险服务(卢森堡)有限公司

注册办事处

31 Grand-Rue

L-1661 Luxembourg

G.D. Luxembourg

Phone: +(352) 4700671

Fax: +(352) 225253

Email: mail@westpandi.com

英国办事处

Tower Bridge Court

226 Tower Bridge Road

London SE1 2UP

Phone: +44 20 7716 6000

Fax: +44 20 7716 6100

Email: mail@westpandi.com