

---

港口码头水上污染事故应急防备能力要求  
编制说明

2016年8月23日

---

## 一、 任务来源

《港口码头溢油应急设备配备要求》（JT/T 451）2001 年发布实施，于 2009 进行了第一次修订。该标准最初制定的目的是为了规范港口码头配备溢油应急资源，提高港口码头应对来自码头和船舶的水上溢油风险的能力。2009 年之前，由于尚未建立水上溢油风险定量评估和溢油应急能力定量评估方法，为此，原标准提出的溢油应急设备配备的种类和数量主要依据专家意见给出，没有与溢油风险建立定量关系。近年来，随着对水上溢油风险研究的深入，风险评估方法和应急能力评估方法已逐步完善，并在实际应用中取得了良好的效果，为修改原标准提供了技术支持。同时，在实际使用中，港口方普遍反映原标准过于格式化和机械化，对不同码头的要求与风险不适应，尤其是对溢油应急处置船的要求存在重复建设的情况；而且，在近几年的港口建设项目和区域规划环评中，已基本上不再使用本标准作为配备溢油应急资源的标准，而多是基于风险评估计算应急能力，并根据《船舶溢油应急能力评估导则》设计配套的各项溢油应急装备。同时，原标准仅考虑了溢油应急，对于除溢油之外的其它污染危害性物质泄漏事故未提出应急防备要求，随着我国加大危化品泄漏事故应急技术和装备研发力度，预期将形成应对此类事故的成套装备和专用物资。有鉴于此，需要对原有标准进行修订，使港口码头配备的应急设备与风险评估结果、应急防备能力目标相结合，更好的管理和应对风险，提高应急设备配备的科学性和合理性，同时也避免重复配置，造成不合理的浪费问题。为实现这一目的，根据交通运输部《关于下达 2015 年交通运输标准化计划的通知》（交科技发〔2015〕114 号）要求，烟台溢油应急技术中心、交通部环境规划研究院、大连海事大

---

学承担交通运输行业标准《水上溢油事故环境风险评估技术导则》的编制工作，计划编号为 JT 2015-75。

## 二、编制标准的意义

近年来，随着对风险研究的深入，风险评估方法和应急能力评估方法已逐步完善，并在实际应用中取得了良好的效果。《水上溢油事故环境风险评估技术导则》与本标准修订同步立项，已完成了标准审查工作，《船舶溢油应急能力评估导则》（JT/T 877-2013）已于2013年发布实施，《水运工程环保设计规范》，即原《港口工程环境保护设计规范》（JTS 149-1）也完成了审查工作，即将发布，该规范按照三级应急防备的思路对港口码头等水运工程提出了应急防备能力建设要求。为此，有必要基于风险评估，确定区域溢油应急能力建设中的国家、地方政府和港口企业的责任比例，提出港口码头水上溢油应急能力建设要求。港口码头可以根据本标准及上述标准规范，确定本区域或本项目的应急防备目标，从而有针对性的配备应急设备，满足保护环境工作的需要。为保持与水运工程环保设计规范一致，建立与风险评估结论的定量关系，科学、合理地配置应急资源，防止重复建设和资源浪费，需对本标准进行修订。该标准的修订，对于合理配备应急资源，提高我国水上污染风险应急防备能力，保护我国水域环境，具有重要意义。

## 三、编制依据

JT/T 水上溢油环境风险评估技术导则

JT/T 溢油应急处置船应急装备物资配备要求

JT/T 877-2013 船舶溢油应急能力评估导则

JTS 149-1 港口工程环境保护设计规范【水运工程环保设计规

---

范】

#### 四、编制经过

为了规范港口码头配备应急设备的科学性，更好的保护水域环境，2014年，烟台溢油应急技术中心开展了《港口码头水上污染应急防备能力要求》标准起草的前期研究和准备工作，并向交通部申请标准立项。2015年，交通运输部下达了交科技发〔2014〕114号文，正式对标准进行了立项。2016年8月，烟台溢油应急技术中心完成了修订稿的编制工作，并于8月23日在烟台召开专家咨询。经再次修订形成了《港口码头水上污染事故应急防备能力要求》（征求意见稿）。

#### 五、标准的编制原则和主要创新点

编制原则：根据“污染者负责”“应急防备能力与风险相适应”等原则，基于港口码头风险评估的结果确定应急防备目标，结合自身现有能力和周边可协调的能力，按照三级应急防备的设计思路，确定港口码头应急能力建设要求，据此配备应急设施、设备和物资，以管理和应对水上污染事故风险。

主要创新点：本标准的主要创新点在于将港口码头应急资源要求与其面临的污染风险相结合，同时充分考虑可协调的资源，确定应急能力建设要求，较原标准更加科学合理，更具有针对性，具体体现在：一是要求港口码头根据风险评估结果确定的应急防备能力目标，配备相应的应急设施、设备和物资；二是鼓励开展联防机构建设，港口码头可根据各自风险所占的比例，共同出资建设应急能力，管理和应对风险；三是增加了除溢油外其他污染危害性物质泄漏事故的应急能力要求；四是区分现有码头与新改扩建码头的不同应急防备要求，更为

---

合理和具有操作性。

## 六、主要技术内容说明

### 1. 范围

本标准规定了港口码头应对水上溢油及其它污染危害性货物泄漏事故的应急防备目标、应急设施设备和物质配备要求，以及应急管理要求。

本标准适用于沿海、内河从事货物装卸、过驳作业的港口、码头、装卸站，以及从事船舶修造、拆解的单位。需要注意的是，沿海和内河环境不同，应急防备措施不同，造成其应急设备的配备要求也不同，应在使用本标准时注意。

### 2. 规范性引用文件

本部分列明了本标准中引用的相关行业标准，明确了引用标准的适用问题。

### 4. 2 联防机构

近几年来，我国污染应急防备能力发展迅速，与此同时，也出现了新的问题，那就是资源配置重复，单个单位应对风险的能力不强。为了改变这一局面，优化应急资源配置，提高整体应急防备能力，许多港口或码头采用了联防方式管理和应对污染风险，由各码头共同出资建设应急防备能力。

5.1.3 码头不需要具备独立应对事故性溢油的能力，因为事故性溢油发生概率较低，这样要求不仅加重码头的负担，且会造成能力重复建设，造成不必要的浪费。故引进了三级防备的概念。

5.1.4 风险指数法可以将风险进行模拟量化，从而确定码头在整个风险中所占的比例。根据谁污染，谁负责的原则，按比例出资，共

---

同应对风险。

5.2.1 新、改、扩建码头确定应急防备目标后，就可以按照 JT/T 877 介绍的方法，推算出需要具备的污染源控制、围控与防护、回收与清除、监视监测和预警等能力要求，进而确定需配备的应急设施、设备和物资的种类和数量。

5.2.2 本着不溯及以往的原则，对于现有码头，只要满足了本标准 5.2—5.5 条的要求（JT/T 451-2009），即可认为其满足要求。

5.2.5 基本防备要求主要目的是为了应对小的污染事故，主要是操作性事故，其主要特点是能够快速反应。

## 七、与现行国家法令、法规、相关的国家和行业标准的关系

本标准与我国现行的法规、规章等要求相一致，编制格式要求符合《标准化工作导则》（GB/T 1.1-2009）的要求。

## 八、经济和社会效益预测

本标准的制定，可以对港口码头等水运工程配备溢油及其它污染危害性货物泄漏事故应急防备提供相应的指导，规范相应设计、评估工作，也可为应急能力建设和发展规划提供依据，根据风险评估结果，有针对性的配备应急资源，避免资源过度配置，造成浪费，对于提升我国应对水上污染事故的能力，保护水域环境，促进经济的可持续发展具有重要意义。

## 九、标准性质的建议

本标准批准后，建议作为推荐性标准使用。