



2011年5月6日 星期五

公告 762 号-05/11——救生艇筏的维护——全世界

根据英国海事事故调查处对最近一起事故的调查，提示我们最低安全标准仅仅是一个基本的标准，而优良的船艺以及公司重视安全文化才是保障安全的真正方法。

背景

最近，在一次放送下水及回收船舶救生筏的例行作业中，两名船员受伤入院治疗，其中一名不治身亡。这是在港内安全水域的一次例行演习中，救生艇的放艇吊缆断裂，导致了该起事故的发生。当救生艇刚被吊回其日常存放位置时，吊缆突然断裂，救生艇以及当时在艇的四名船员自距离水面 29 米的高度跌落水中。

初步调查结果

根据船舶证书的记载，救生艇的核定重量小于 1 吨，但是通过事故之后的实际计重确认，该艇的实际重量超出证书中记载的数字将近 48%。虽然实际重量比证书重量大很多，但由于吊缆的安全余量足够，增加的重量还不至导致吊缆断裂，吊缆最终断裂的原因仍在调查之中。

该救生筏为双层壳结构，甲板以下的空间设计有 16 个水密舱，其中 15 个水密舱内填有聚氨酯泡沫塑料以满足水密的要求以及提供救生艇所需的浮力。该救生艇完全符合《海上人命安全救助公约》的有关要求，证书齐全有效。

调查发现，在 15 个填有泡沫塑料的水密舱中，其中 14 个水密舱发现渗水现象。除此之外，外壳结构中较低部位的聚氨酯泡沫中有孔、洞，泡沫与船壳之间存在有空隙。

尽管船舶尾板上设有去水螺塞，但是水密舱之间无法互通，由于船舶没有设计排水通道，水密舱中的渗水就有可能进入内部舱室。

船舶安全问题

救生艇泡沫塑料填充的水密舱内渗水现象以及渗水滞留在舱内的现象应当引起密切关注，该现象可能造成如下后果：

- 起艇机以及放艇装置会超负荷
- 可能对救生艇的工作性能以及操纵性能在如下方面产生负面影响
 - 救生艇倾覆（或被倾覆）后的自我复位能力
 - 拖航其它救生筏的能力
- 五年一度的动态安全测试可能会受到负面影响，而该测试中有救生艇重量测试的项目

在行业内，利用聚酯泡沫填充的水密舱结构建造救生船筏是相当普遍的，因此水密舱渗水以及渗水滞留于聚酯与船壳之间的空隙中的现象可能不仅仅局限于一种类型的艇筏。

建议

如果相关船东、船舶管理人使用的救生艇筏中是由聚氨酯泡沫填充的水密舱结构建造的，应当注意：

- 遵守救生艇筏生产商操作手册中的相关提示及建议，特别是涉及到艇壳保养的相关内容以及阳光直射可能导致艇壳性能下降的情况。如果操作手册使用的语言与船员工作语言不同，应当联系救生艇筏建造人以获得准确的操作手册译文。
- 应当警惕船舶实际重量有可能高于设计重量的可能性，适当安排船舶艇筏的计重，或者在有疑问的情况下及时联系救生艇筏生产商。
- 检查艇壳以及外甲板是否存在洞孔、缝隙以及其它有可能导致渗水的结构。
- 确保艇壳上所设的放水螺塞能定时打开，以及确保螺塞本身具有足够的水密性能。
- 监测艇筏工作中由于艇筏重量增加引起的不寻常情况，例如艇筏操纵起来“感觉笨重”、“操纵不灵活”的情况。

信息来源: SIGTTO – Safety
 (英国海事事故调查处安全通告：1/2011)
http://www.maib.gov.uk/cms_resources.cfm?file=/SB1-11.pdf