

# 防損公告

2008年8月1日星期五

## 593 號公告—8/08—進入封閉空間—全球

英國海上事故調查組發佈了一個關於在封閉空間發生的死亡事故的安全公告。

該安全公告報導，“自 2007 年 9 月以來，英國海上事故調查組已展開三次共涉及 6 名船員在封閉/受限制空間死亡的事務。

國際海上事故調查論壇指出，全球航運業發生的大量死亡事故與在受限制或封閉的空間作業有關，並認為這些事故的數目在增長。迄今，從 18 個管理機關收到的回應表明，從 1991 年至今，共有 120 起死亡事故和 123 起傷害事故的起因是船員進入了封閉的空間。

### 安全教訓

就船上人員人身安全的各種因素而言，沒有任何其他因素比在進入一個危險的封閉/受限制空間之前必須遵守正確的程式的重要性受到了更多的關注。可悲的是，很明顯相關措施的實施未能有效地防止多起船員傷亡事故。確實，有關方代表海上事故調查組取得的資料顯示，在封閉/受限制空間發生的意外事故仍然是當代船上與作業相關的死亡事故的最常見的起因之一。它們歸因於：

- 自以為是導致安全程式的缺失
- 缺乏知識
- 未識別潛在危險的處所
- 想要救人的人僅憑衝動和情緒而非知識和培訓行事。”

自以為是、安全程式的缺失，僅憑衝動和情緒而非知識和培訓是公認的人為錯誤因素。因人為錯誤引發的事故是當一種未經控制的危險與無防備的目標相遇時發生的計畫外的事件。

如需瞭解更多關於人為錯誤的理論，請登陸協會網站防損欄目人為要素網頁，網址：

[http://www.ukpandi.com/ukpandi/infopool.nsf/HTML/LP\\_InitHElement](http://www.ukpandi.com/ukpandi/infopool.nsf/HTML/LP_InitHElement)



海上事故調查組安全公告評論，“國際海事組織應當認識到該領域發生的死亡事故的機率高得不可接受，故而應當帶頭採取行動改進如此差的安全記如需進一步訊息，請聯繫托馬斯米勒保險有限公司防損部，電話：+44 207 204 2307，傳真：44 207 283 6517，電子郵件：[lossprevention.ukclub@thomasmiller.com](mailto:lossprevention.ukclub@thomasmiller.com)

# 防損公告

錄。同樣重要的是，各航運界團體應當充分意識到在封閉空間發生的死亡事故持續不斷增長，從而明白任何人都可能在身處缺乏氧氣或存在有害氣體的環境下身體無恙。儘管進入船艙僅“幾秒鐘”或者為了救人而暫時進入船艙的人員屏息可以視為一種合理的舉措，但是這往往是他或她維持生命的最後一息。”

海上事故調查組第 02/2008 期安全公告報導的事故：

- 2007 年 9 月 23 日，三個富有經驗的船員命喪一艘應急反應和救助船舶“Viking Islay”輪的錨鏈艙裏。前兩名船員當時在錨鏈艙裏給一節錨鏈打結，以防止其在錨鏈管內發出聲響，他們因吸入有害氣體而死亡。第三名船員佩戴了應急逃生呼吸裝置，最早進入錨鏈艙試圖救人。他很快覺得呼吸裝置不舒服，於是摘除了帽子。這三人均因為錨鏈艙內的鋼結構和錨鏈持續銹蝕導致艙內缺氧而喪生。
- 2008 年 1 月 18 日，兩名船員在雜貨船“Sava Lake”輪的倉庫裏倒下。大副進入倉庫試圖救助這兩名船員，但很快就開始呼吸急促並且視線模糊，不得不撤出。這兩名船員已不省人事。該輪的倉庫在船首裝有“鐵鏟屑”的貨艙旁邊。為了讓海水排泄以及掃除貨物殘渣，倉庫內貨物鼓風機兩端的通風箱風箱片均已被拆除。這為貨物自熱產生的氣體製造了一條進入倉庫的通道。經測試，貨艙內空氣中氧氣的含量僅為 6%。
- 2008 年 6 月 11 日，一名有經驗的船員進入“Saga Rose”號郵輪一個幾乎空的壓載艙後喪生。該艙有一個人孔，位於從機艙裏進入的一個小型隔艙內，該人孔蓋已不見了，這名船員被要求確認壓載艙內的情況。因未曾想有船員進入壓載艙，所以船上未發出關於該項工作的工作許可證。後來其他船員發現這名船員失蹤了，一名有經驗的加油工被指令進入隔艙確認這名船員的狀況。加油工發現船員躺在艙底，於是拉響警報。加油工隨後進入艙內，但在救船員的過程中也倒下了。在船舶應急反應隊通過內嵌的呼吸裝置向虛脫的船員供應氧氣後，加油工才蘇醒過來，並自行離開壓載艙。但是，該船員未能蘇醒。他在數年未檢驗並嚴重銹蝕的壓載艙內因缺氧窒息而死亡。沒有人知道這名船員為什麼進入壓載艙內，但有可能是為了檢查在艙底的少量水是海水還是淡水。

您可以經由下列鏈結在海上事故調查組的網站上線上閱讀安全公告的全文內容：

[http://www.maib.gov.uk/publications/safety\\_bulletins/safety\\_bulletins\\_2008/safety\\_bulletin\\_2\\_2008.cfm](http://www.maib.gov.uk/publications/safety_bulletins/safety_bulletins_2008/safety_bulletin_2_2008.cfm)

如需進一步訊息，請聯繫托馬斯米勒保險有限公司防損部，電話：+44 207 204 2307，  
傳真：44 207 283 6517，電子郵件：[lossprevention.ukclub@thomasmiller.com](mailto:lossprevention.ukclub@thomasmiller.com)

# 防損公告

## 進入封閉空間程式

協會最近發佈了 2008 年第 28 號技術公告，在其中建議船舶採用協會入會油輪採用的進入封閉空間的制度。

該制度規定，船上的所有人員均配備一張名字標籤，並須在進入任何擬進入的場所之前，將其標籤懸掛於該場所入口處的門板上。任何一個封閉空間的入口處均須張貼一張記載了封閉空間作業許可內容詳情的標籤。同時，對於許可證本身也有嚴格的要求。

如需瞭解詳情，請經由以下鏈結從協會網站防損欄目技術公告版塊下載：  
[http://www.ukpandi.com/ukpandi/infopool.nsf/HTML/LP\\_Init\\_TechBulletins](http://www.ukpandi.com/ukpandi/infopool.nsf/HTML/LP_Init_TechBulletins)

資訊來源： UK 保賠協會防損部  
電話:+44 20 7204 2217  
電郵：[lossprevention.ukclub@thomasmiller.com](mailto:lossprevention.ukclub@thomasmiller.com)  
網址：[www.ukpandi.com](http://www.ukpandi.com)

如需進一步訊息，請聯繫托馬斯米勒保賠有限公司防損部，電話: +44 207 204 2307,  
傳真：44 207 283 6517, 電子郵件：[lossprevention.ukclub@thomasmiller.com](mailto:lossprevention.ukclub@thomasmiller.com)