

# 防损公告

2008年8月1日星期五

## 593号公告—8/08—进入封闭空间—全球

英国海上事故调查组发布了一个关于在封闭空间发生的死亡事故的安全公告。

该安全公告报导，“自2007年9月以来，英国海上事故调查组已展开三次共涉及6名船员在封闭/受限制空间死亡的事故。

国际海上事故调查论坛指出，全球航运业发生的大量死亡事故与在受限制或封闭的空间作业有关，并认为这些事故的数目在增长。迄今，从18个管理机构收到的响应表明，从1991年至今，共有120起死亡事故和123起伤害事故的起因是船员进入了封闭的空间。

### 安全教训

就船上人员人身安全的各种因素而言，没有任何其它因素比在进入一个危险的封闭/受限制空间之前必须遵守正确的程序的重要性受到了更多的关注。可悲的是，很明显相关措施的实施未能有效地防止多起船员伤亡事故。确实，有关方代表海上事故调查组取得的数据显示，在封闭/受限制空间发生的意外事故仍然是当代船上与作业相关的死亡事故的最常见的起因之一。它们归因于：

- 自以为是导致安全程序的缺失
- 缺乏知识
- 未识别潜在危险的处所
- 想要救人的人仅凭冲动和情绪而非知识和培训行事。”

自以为是、安全程序的缺失，仅凭冲动和情绪而非知识和培训是公认的人为错误因素。因人为错误引发的事故是当一种**未经控制的危险与无防备的目标**相遇时发生的计划外的事件。

如需了解更多关于人为错误的理论，请登陆协会网站防损栏目人为要素网页，网址：

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



海上事故调查组安全公告评论，“国际海事组织应当认识到该领域发生的如需进一步讯息，请联系托马斯米勒保赔有限公司防损部，电话: +44 207 204 2307，传真: 44 207 283 6517，电子邮件: [lossprevention.ukclub@thomasmiller.com](mailto:lossprevention.ukclub@thomasmiller.com)

# 防损公告

死亡事故的机率高得不可接受，故而应当带头采取行动改进如此差的安全记录。同样重要的是，各航运界团体应当充分意识到在封闭空间发生的死亡事故持续不断增长，从而明白任何人都不可能在身处缺乏氧气或存在有害气体的环境下身体无恙。尽管进入船舱仅“几秒钟”或者为了救人而暂时进入船舱的人员屏息可以视为一种合理的举措，但是这往往是他或她维持生命的最后一息。”

海上事故调查组第 02/2008 期安全公告报导的事故：

- 2007 年 9 月 23 日，三个富有经验的船员命丧一艘应急反应和救助船舶“Viking Islay”轮的锚链舱里。前两名船员当时在锚链舱里给一节锚链打结，以防止其在锚链管内发出声响，他们因吸入有害气体而死亡。第三名船员佩戴了应急逃生呼吸装置，最早进入锚链舱试图救人。他很快觉得呼吸装置不舒服，于是摘除了帽子。这三人均因为锚链舱内的钢结构和锚链持续锈蚀导致舱内缺氧而丧生。
- 2008 年 1 月 18 日，两名船员在杂货船“Sava Lake”轮的仓库里倒下。大副进入仓库试图救助这两名船员，但很快就开始呼吸急促并且视线模糊，不得不撤出。这两名船员已不省人事。该轮的仓库在船首装有“铁旋屑”的货舱旁边。为了让海水排泄以及扫除货物残渣，仓库内货物鼓风机两端的通风箱风箱片均已被拆除。这为货物自热产生的气体制造了一条进入仓库的通道。经测试，货舱内空气中氧气的含量仅为 6%。
- 2008 年 6 月 11 日，一名有经验的船员进入“Saga Rose”号邮轮一个几乎空的压载舱后丧生。该舱有一个人孔，位于从机舱里进入的一个小型隔舱内，该人孔盖已不见了，这名船员被要求确认压载舱内的情况。因未曾想有船员进入压载舱，所以船上未发出关于该项工作的工作许可证。后来其它船员发现这名船员失踪了，一名有经验的加油工被指令进入隔舱确认这名船员的状况。加油工发现船员躺在舱底，于是拉响警报。加油工随后进入舱内，但在救船员的过程中也倒下了。在船舶应急响应队通过内嵌的呼吸装置向虚脱的船员供应氧气后，加油工才苏醒过来，并自行离开压载舱。但是，该船员未能苏醒。他在数年未检验并严重锈蚀的压载舱内因缺氧窒息而死亡。没有人知道这名船员为什么进入压载舱内，但有可能是为了检查在舱底的少量水是海水还是淡水。

您可以经由下列链接在海上事故调查组的网站上线上阅读安全公告的全部内容：

[http://www.maib.gov.uk/publications/safety\\_bulletins/safety\\_bulletins\\_2008/saf](http://www.maib.gov.uk/publications/safety_bulletins/safety_bulletins_2008/saf)

如需进一步讯息，请联系托马斯米勒保赔有限公司防损部，电话：+44 207 204 2307，  
传真：44 207 283 6517，电子邮件：[lossprevention.ukclub@thomasmiller.com](mailto:lossprevention.ukclub@thomasmiller.com)

# 防损公告

[ety\\_bulletin\\_2\\_2008.cfm](#)

## 进入封闭空间程序

协会最近发布了 2008 年第 28 号技术公告，在其中建议船舶采用协会入会油轮采用的进入封闭空间的制度。

该制度规定，船上的所有人员均配备一张名字标签，并须在进入任何拟进入的场所之前，将其标签悬挂于该场所入口处的门板上。任何一个封闭空间的入口处均须张贴一张记载了封闭空间作业许可内容详情的卷标。同时，对于许可证本身也有严格的要求。

如需了解详情，请经由以下链接从协会网站防损栏目技术公告版块下载：  
[http://www.ukpandi.com/ukpandi/infopool.nsf/HTML/LP\\_Init\\_TechBulletins](http://www.ukpandi.com/ukpandi/infopool.nsf/HTML/LP_Init_TechBulletins)

信息来源： UK 保赔协会防损部  
电话：+44 20 7204 2217  
电邮：[lossprevention.ukclub@thomasmiller.com](mailto:lossprevention.ukclub@thomasmiller.com)  
网址：[www.ukpandi.com](http://www.ukpandi.com)

如需进一步讯息，请联系托马斯米勒保赔有限公司防损部，电话：+44 207 204 2307，  
传真：44 207 283 6517，电子邮件：[lossprevention.ukclub@thomasmiller.com](mailto:lossprevention.ukclub@thomasmiller.com)