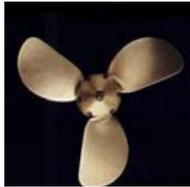


# 防损公告

2008年8月8日星期五

## 594号公告—8/08—可调螺距螺旋桨系统以及情境危险意识—全球



最近某轮在白令海发生的一起海上事故导致多人死亡和船舶的全损。尽管对此案的调查尚未结束，目前可以确认的与事故相关的安全因素应当刻不容缓公诸于世。

根据生还者的证词，在弃船的决定做出时，船舶正快速后退，从而使船员难以降放和进入三艘救生筏。有关证据表明，当时船舶的主机仍在转动，船舶正高速后退。结果，其中两艘救生筏下水后快速向前越过了船头。船员随后试图用系艇索收回这两艘救生筏，但均不成功。结果，多数船员被迫跳进温度为华氏 34 度的海水里，并试图游向救生筏。最终，只有 22 名船员成功游到并爬进救生筏，所有这些船员最终都生还。但在另 25 名未能游到救生筏的船员当中，四人丧生，另一人失踪。

美国海岸警卫队在第 3-08 号海上安全警报中强烈建议带可调螺距螺旋系统的船舶的所有人、经营人以及船长了解此种系统的设计和操作系统，包括控制主系统基本和紧急动力来源，使用交替控制站的位置和程序以及紧急关闭闸的位置。尽管根据可调螺距螺旋系统的一般设计和制造，其在“现状”时螺距调整会失败，但在液压调距桨系统中，叶片的实际螺距可能会变化。在本案中，船舶当时在明显后退。本案并非个案。2007 年 11 月，MS EXPLORER 轮在沉没之前也遇到类似的问题。船舶经营人、船长和船员必须做好应对类似问题的准备。

根据本次事故的教训，船舶的所有人、经营人、船长和船员也应当留意以下安全问题：

- 1、于任何时间船长和高级船员均须保持情境危险意识，并了解他们的行动和决定对于船员安全的影响，在遇到船舶进水的紧急情况时尤应如此，这包括了解在弃船时船速、船向、横倾和纵倾对于船员的影响。

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

- 2、 船长或者其它负责人必须评估每一种紧急状况的各种因素（天气、海浪、船员经验、船舶状况等）并相应地调整紧急程序，以保障船员、船舶以及环境的安全。
- 3、 全体船员应当明白，救生服会影响他们的灵活性，限制他们的行动，使他们更难以降放救生艇，在救生艇被冰雪覆盖时尤为如此。负责降放救生艇的船员应当进行练习，做到在穿着救生服的时候能够顺利降放救生艇。任何时候只要有可能，应当清除救生用具上的冰雪。
- 4、 弃船时，船员在入水前应当尽一切力量直接登上救生筏或者救生艇。如果船员不得入水的，他们应当呆在一起，并尝试登上救生艇筏，爬上漂浮物或者用其它可行的方法尽快离开水里。
- 5、 紧急演习不应仅限于日常程序，例如穿着救生服。紧急演习应当确保所有船员，包括驾驶室和机舱船员，均理解和实际练习在真实条件下应当如何应对各种紧急状况。

信息来源： 美国海岸警卫队  
网址：[www.uscg.mil](http://www.uscg.mil)

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)