



2011 年 5 月 6 日 星期五

## 公告 762 號-05/11——救生艇筏的維護——全世界

根據英國海事事務調查處對最近一起事故的調查，提示我們最低安全標準僅僅是一個基本的標準，而優良的船藝以及公司重視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業中，兩名船員受傷入院治療，其中一名不治身亡。這是在港內安全水域的一次例行演習中，救生艇的放艇吊纜斷裂，導致了該起事故的發生。當救生艇剛被吊回其日常存放位置時，吊纜突然斷裂，救生艇以及當時在艇的四名船員自距離水面 29 米的高度跌落水中。

### 初步調查結果

根據船舶證書的記載，救生艇的核定重量小於 1 噸，但是通過事故之後的實際計重確認，該艇的實際重量超出證書中記載的數位將近 48%。雖然實際重量比證書重量大很多，但由於吊纜的安全餘量足夠，增加的重量還不至導致吊纜斷裂，吊纜最終斷裂的原因仍在調查之中。

該救生筏為雙層殼結構，甲板以下的空間設計有 16 個水密艙，其中 15 個水密艙內填有聚氨酯泡沫塑料以滿足水密的要求以及提供救生艇所需的浮力。該救生艇完全符合《海上人命安全救助公約》的有關要求，證書齊全有效。

調查發現，在 15 個填有泡沫塑料的水密艙中，其中 14 個水密艙發現滲水現象。除此之外，外殼結構中較低部位的聚氨酯泡沫中有孔、洞，泡沫與船殼之間存在有空隙。

儘管船舶尾板上設有去水螺塞，但是水密艙之間無法互通，由於船舶沒有設計排水通道，水密艙中的滲水就有可能進入內部艙室。

### 船舶安全問題

救生艇泡沫塑料填充的水密艙內滲水現象以及滲水滯留在艙內的現象應當引起密切關注，該現象可能造成如下後果：

- 起艇機以及放艇裝置會超負荷
- 可能對救生艇的工作性能以及操縱性能在如下方面產生負面影響
  - 救生艇傾覆（或被傾覆）後的自我復位能力
  - 拖航其他救生筏的能力
- 五年一度的動態安全測試可能會受到負面影響，而該測試中有救生艇重量測試的項目

在行業內，利用聚酯泡沫填充的水密艙結構建造救生船筏是相當普遍的，因此水密艙滲水以及滲水滯留於聚酯與船殼之間的空隙中的現象可能不僅僅局限於一種類型的艇筏。

### 建議

如果相關船東、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艙結構建造的，應當注意：

- 遵守救生艇筏生產商操作手冊中的相關提示及建議，特別是涉及到艇殼保養的相關內容以及陽光直射可能導致艇殼性能下降的情況。如果操作手冊使用的語言與船員工作語言不同，應當聯繫救生艇筏建造人以獲得準確的操作手冊譯文。
- 應當警惕船舶實際重量有可能高於設計重量的可能性，適當安排船舶艇筏的計重，或者在有疑問的情況下及時聯繫救生艇筏生產商。
- 檢查艇殼以及外甲板是否存在洞孔、縫隙以及其他有可能導致滲水的結構。
- 確保艇殼上所設的放水螺塞能定時打開，以及確保螺塞本身具有足夠的水密性能。
- 監測艇筏工作中由於艇筏重量增加引起的不尋常情況，例如艇閥操縱起來”感覺笨重”、”操縱不靈活”的情況。

資訊來源:        SIGTTO – Safety  
 (英國海事事務調查處安全通告：1/2011)  
[http://www.maib.gov.uk/cms\\_resources.cfm?file=/SB1-11.pdf](http://www.maib.gov.uk/cms_resources.cfm?file=/SB1-11.pdf)