



发现了问题，来自美国保赔协会。

火灾期间机舱出口

描述

当燃油从沉淀池溢出，溅到辅助锅炉上时，船舶起火。在自动火警警报响起前不久，值班的机工看到了火灾产生的烟雾。司机确认了机舱控制室（ECR）的警报，并通知二管轮，二管轮急忙返回ECR，并使再次响起的火警静音。

与此同时，在驾驶台上，值班大副确认了多个机舱区域的火警警报。他通知船长并呼叫CER以确认发生了什么。船长通知了大副和轮机长。轮机长通过进入ECR的船舶电梯进入机舱。大副在机舱的上行李箱里发现了烟雾，并要求船长发出通用警报。

尽管通用警报响起并有确认机舱内有烟雾的报告，但轮机长与其他5名轮机员在ECR中集合，而不是在指定的消防站。机舱里很快就充满了烟雾。轮机员们试图乘电梯离开，但发现电梯无法工作。轮机员们意识到ECR的其他唯一出口是穿过机舱，他们试图离开，但由于浓烟被迫返回ECR。轮机员们紧急要求向他们发送紧急逃生呼吸装置（EEBD），因为ECR中仅有一个EEBD。大副命令一名水手从消防站带2个EEBD下降到ECR，但水手由于浓烟无法进入机舱。大副戴上自给式呼吸器（SCBA）和救生索，勇敢地进入机舱，并成功到达ECR。其中三名轮机员戴上EEBD，通过51号门跟随大副走出机舱（见图），但之前他们的手和手臂被通往机舱的梯子上的热栏杆灼伤。没有一名船员自愿为困在ECR中的其余三名轮机员带去额外的EEBD，因为烟雾开始进入ECR。最终，船员重新启动电梯，剩下的三名轮机员得救。

安装的二氧化碳系统最终用于控制火势，同时对靠近机舱的货舱舱壁、机舱正上方的上部结构和甲板进行广泛的边界冷却。扑灭大火花花了将近18个小时。

实际损失

五名船员因烧伤和吸入浓烟而严重受伤。机舱和船舶周围部件的损坏范围很广，而且由于花费了大量时间营救不应在ECR的轮机员，损坏程度大大超过了应有的程度。尽管救援非常重要，但却大大延迟了固定二氧化碳系统的启动。

潜在后果

这起事故很容易造成多人死亡。



通过梯子和门，大副和三名轮机员逃走了



机舱内复杂出口路线的指示。

预防

- ★ 不要自满于火灾警报，即使最近的火灾警报启动是由高温或故障引起的。
- ★ 将每个警报视为真正的火灾。相信报警系统。
- ★ 每次都要遵守SMS消防安全程序。在每次消防演习中遵守他们，并在警报响起时遵守他们。在真正的紧急情况下，不要偏离或忽视它们。人员延迟到达指定的集合点和消防站可能会导致火势显著扩大。
- ★ 当通用警报响起时，按要求在指定的集合点集合。这些预先确定的集合点是应急设备的所在地，也是对紧急情况作出反应的最佳地点。
- ★ 知道如何从机舱每层的每个位置逃生，并练习逃生。

当你在他人受伤前就发现了风险...

当你在坏事发生前就解决了问题...

当你为自己的安全负责...

这很不错!
这很不错!
这也很不错!



美国保赔协会特向 [Independent Maritime Consulting, LLC](#) 对本档作出的贡献致以诚挚的谢意。



American Steamship Owners Mutual Protection & Indemnity Association, Inc.

Shipowners Claims Bureau, Inc., Manager

New York

tel +1 212 847 4500 fax +1 212 847 4599
email info@american-club.com web www.american-club.com

Houston

tel +1 346 223 9900
email claims@american-club.com

Shipowners Claims Bureau (UK) Ltd.

London

tel +44 20 7709 1390
email claims@scb-uk.com

Shipowners Claims Bureau (Hellas), Inc.

Piraeus

tel +30 210 429 4990 fax +30 210 429 4187
email claims@scb-hellas.com

SCB Management Consulting Services, Ltd.

Hong Kong

tel +852 3905 2150
email hkinfo@scbmcs.com

SCB Management Consulting (China) Co., Ltd.

Shanghai

tel +86 21 3366 5000 fax +86 21 3366 6100
email claims@scbmcs.com