



發現了問題，來自美國保賠協會。

火災期間機艙出口

描述

當燃油從沉澱池溢出，濺到輔助鍋爐上時，船舶起火。在自動火警警報響起前不久，值班的機工看到了火災產生的煙霧。司機確認了機艙控制室（ECR）的警報，並通知二管輪，二管輪急忙返回ECR，並使再次響起的火警靜音。

與此同時，在駕駛臺上，值班大副確認了多個機艙區域的火警警報。他通知船長並呼叫CER以確認發生了什麼。船長通知了大副和輪機長。輪機長通過進入ECR的船舶電梯進入機艙。大副在機艙的上行李箱裡發現了煙霧，並要求船長發出通用警報。

儘管通用警報響起並有確認機艙內有煙霧的報告，但輪機長與其他5名輪機員在ECR中集合，而不是在指定的消防站。機艙裡很快就充滿了煙霧。輪機員們試圖乘電梯離開，但發現電梯無法工作。輪機員們意識到ECR的其他唯一出口是穿過機艙，他們試圖離開，但由於濃煙被迫返回ECR。輪機員們緊急要求向他們發送緊急逃生呼吸裝置（EEBD），因為ECR中僅有一個EEBD。大副命令一名水手從消防站帶2個EEBD下降到ECR，但水手由於濃煙無法進入機艙。大副戴上自給式呼吸器（SCBA）和救生索，勇敢地進入機艙，並成功到達ECR。其中三名輪機員戴上EEBD，通過51號門跟隨大副走出機艙（見圖），但之前他們的手和手臂被通往機艙的梯子上的熱欄杆灼傷。沒有一名船員自願為困在ECR中的其餘三名輪機員帶去額外的EEBD，因為煙霧開始進入ECR。最終，船員重新啟動電梯，剩下的三名輪機員得救。

安裝的二氧化碳系統最終用於控制火勢，同時對靠近機艙的貨艙艙壁、機艙正上方的上部結構和甲板進行廣泛的邊界冷卻。撲滅大火花花了將近18個小時。

實際損傷

五名船員因燒傷和吸入濃煙而嚴重受傷。機艙和船舶周圍部件的損壞範圍很廣，而且由於花費了大量時間營救不應在ECR的輪機員，損壞程度大大超過了應有的程度。儘管救援非常重要，但卻大大延遲了固定二氧化碳系統的啟動。

潛在風險

這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。

預防

- ★ 不要自滿於火災警報，即使最近的火災警報啟動是由高溫或故障引起的。
- ★ 將每個警報視為真正的火災。相信報警系統。
- ★ 每次都要遵守SMS消防安全程式。在每次消防演習中遵守他們，並在警報響起時遵守他們。在真正的緊急情況下，不要偏離或忽視它們。人員延遲到達指定的集合點和消防站可能會導致火勢顯著擴大。
- ★ 當通用警報響起時，按要求在指定的集合點集合。這些預先確定的集合點是應急設備的所在地，也是對緊急情況作出反應的最佳地點。
- ★ ★知道如何從機艙每層的每個位置逃生，並練習逃生。

當你在他人受傷前就發現了風險...

當你在壞事發生前就解決了問題...

當你為自己的安全負責...

這很不錯!
這很不錯!
這也很不錯!



美國保賠協會特向 [Independent Maritime Consulting, LLC](#) 對本檔作出的貢獻致以誠摯的謝意。



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