

現在也許是您審查封閉處所進入程式的好時機

近期發生的封閉處所事故明確地提醒人們，進入該等處所時不遵循正確的程式可能導致海員死亡或重傷，某主要船旗國警告稱。



馬紹爾群島共和國（簡稱馬紹爾群島）於2018年8月30日發佈了一份海上安全公告（MSA 23-18），報告了近期在馬紹爾群島籍船舶上發生的兩起封閉處所事故，事故共造成三名海員死亡，兩名海員昏迷。雖然兩起事故的細節有所不同，但馬紹爾群島的初步調查結果顯示，事故都涉及：

- 經驗豐富的高級船員指示年輕海員進入明知存在危險的封閉處所，但沒有遵守船上已有的封閉處所進入程式；
- 高級船員未通知船長，有人會進入封閉處所；以及
- 為了救助進入該處所並陷入困境的船員，其海員同事（包括高級船員）無視所接受的培訓，自發進入封閉處所，而且沒有使用正確的裝備。

馬紹爾群島表示，這些事故明確地提醒人們，如果在進入封閉處所時不遵循正確的程式，可能導致海員死亡或者重傷。該國還提醒稱，為了救助船員而進入封閉處所的好心船員同事，自己可能會成為需要救助的受害者，拖延正規的救援行動並增加造成更多死亡的可能性。

危險的封閉處所可能不太容易識別。

封閉處所或受限空間通常的定義為：

- 出入口受限的；
- 通風不足的；且
- 設計上不適合人員連續在內工作的處所。

任何未能定期、連續通風的封閉處所都有可能成為“危險處所”。這些處所空氣中可能缺氧，和/或含有易燃或有毒煙霧、氣體或蒸氣，因此可能嚴重威脅進入封閉處所的人員的健康或生命安全。然而，儘管當想到船上的封閉處所時，立即躍入腦海的處所類型會是液貨艙、雙層底、燃油艙、壓載艙、堰艙、空隙空間等等，但需要強調的是，並不是所有危險的封閉處所都很容易識別。

- 某些封閉處所只具有暫時的危險性，造成危險的原因可能是所載運的貨物類型或所進行的工作，例如噴漆時的隔間。正在薰蒸的貨物也可能是毒氣源。
- 即使處所沒有各面全圍蔽，也可能變得危險。例如，船艙頂部可能是敞開的，但所載貨物的性質可能會使艙內下部的空氣具有危險性。木片、木屑顆粒或木漿等通常看似無害的貨物可能成為此類事故的成因。
- 油漆/化學品儲物櫃和蓄電池室即使設有普通的出入口/門，內部的煙霧和氣體也可能使這些處所變得危險。在進入二氧化碳間時，還應充分考慮到空氣中缺氧的可能性。
- 如果在平時採用任何手段通風的處所內，意外地發生了通風量減少或不通風的情況，這些處所應被視為具有危險性。

建議一：審查現有程式

馬紹爾群島建議船舶管理人對其封閉處所進入程式進行審查，並在必要時予以修改，以確保其符合適用的要求。

- 國際海事組織關於進入船上封閉處所的概括建議請參見 [A.1050\(27\)號決議](#)，該組織關於選用可攜式空氣檢測儀的指南見 [MSC.1/Circ.1477 號通函](#)。
- 對於馬紹爾群島籍船舶而言，進入封閉處所的人員必須遵守的要求和安全標準已在 [第 7-041-1 號馬紹爾群島海事通告](#) 中列出。
- 其他船旗國也有類似的的要求，其中一個例子是英國的《[商船海員安全工作守則](#)》(COSWP)，其中第 15 章對進入危險封閉處所做出了規定。
- 國際勞工組織《[海上及在港船舶船上事故預防操作守則](#)》的第 10 條也提供了類似的實用建議和指引。

船舶管理人應確保進行風險評估，以識別出船上的所有封閉處所，並定期進行重新評估，以確保評估結果持續有效。Gard 還建議制定一份清單，列出海員可能進入的所有船上封閉處所，以及該等處所可能存在危險的情形。該清單應記錄相關處所的独特特徵、可能涉及的危險，以及為了防止在未遵循安全程式的情況下進入而採取的措施。此外，應考慮處所內救援存在的固有困難，並確定解決方案，以便在緊急情況下，船員能夠迅速作出反應。

建議二：確保完全理解並遵循程式

程式的問題在於，良好的意圖常常會成為紙上談兵。因此，必須確保執行任務時需進入封閉處所的人員理解：相關程式的目的在於預防事故，而不僅僅是應付監管者或他們的直接上級。

馬紹爾群島建議船舶管理人向其管理的船隊中的所有船舶發送信函或公告，其中指出：

- 錯誤地進入封閉處所的危險；
- 如何識別封閉處所，以及海員在執行船上日常工作時可能遇到的不同類型封閉處所的示例；
- 所有海員，無論資歷如何，未經許可都不得進入封閉處所，而且獲得許可後只能按照船舶管理人制定的程式進入；
- 船上有權允許他人進入封閉處所的人員；及
- 海員救助封閉處所內海員同事的最佳做法是：立即發出警報，以便按照船舶管理人制定的程式，開展有組織的救援。

建議三：提供正規的船上培訓

海員應接受正規的船上培訓，以幫助其識別、評估和控制與進入封閉處所相關的風險，這非常重要。除了每兩個月進行一次強制性的封閉處所進入和救援演習外，馬紹爾群島還建議船長召開特別安全會議，格外強調所有海員必須履行職責，避免發生與進入封閉處所相關的事務，以及船員在救助船員同事時，需要克制住立即進入封閉處所的自然衝動。

Gard 定期公佈供安全會議上研究的案例，重點關注風險評估過程以及對導致事故的一連串錯誤的認定。我們案例研究的課題之一就是進入封閉處所，並鼓勵船長將相關[案例研究](#)作為其培訓的一部分——供船上的高級船員和普通船員進行比較、分析和相互討論。

Gard 關於封閉處所進入培訓的安全認知宣傳

馬紹爾群島的上述初步調查結果與 Gard 自身的經驗非常一致。多年來，我們處理了因進入封閉處所而引起的大量傷亡案例；在多數情況下，缺乏對現存風險的認知及/或在程式上走捷徑似乎是普遍的原因。

一起涉及一名 Gard 內部驗船師的近乎致命的事故也真實地提醒著我們，任何封閉處所都有可能危及生命——而且即使訓練有素的專業人士也會犯錯誤。我們的驗船師沒有事先進行空氣檢測，就進入一艘駁船上的空隙空間，後因內部缺氧而暈倒。儘管他在進入船艙方面有著長期的經驗，但他覺得駁船很容易檢查，因而並未確認內部有可供呼吸的空氣，就進入了相關處所。如果當時甲板上沒有一位機警的監督管理員，也沒有一點好運氣，他可能不會活下來。

我們驗船師的故事已經被拍成視頻，成為 [Gard 防損認知視頻庫](#) 中最新加入的一期。通過分享經驗豐富的驗船師犯下的近乎致命的錯誤，我們的目的是提醒船員，對於進入封閉處所的相關風險，不要自恃知之甚詳，而且要強調培訓和遵循既定程式的重要性——即使對於那些“已經輕車熟路”而且確信自己“對程式瞭若指掌”的人來說，也是一樣。

點擊以下連結，將進入安全認知宣傳網站，其中包含與進入封閉處所相關的視頻、案例研究和其他防損資料：<http://www.gard.no/web/content/enclosed-space-entry-training>。

請牢記——知識和培訓拯救生命！