

第 05-00 號防損通函

貨艙火災：船上吸煙政策

船舶類型：散裝貨船（1984 年建造）

貨物：紙品及林產品

引言

所有船主及船舶管理商均制訂了船上吸煙政策。然而，這需要得到徹底執行並以文件記錄該政策，確保（1）採取一切措施預防與吸煙有關的火災，以及（2）若發生火災，如因在非指定區域吸煙而引起火災，船主及船舶管理商的利益即可得到保障。

事件經過

3月14日20:18分該船從第一個停靠港口起航，3月15日08:00分抵達第二個停靠港口，3月19日00:42分，前往第一個卸貨港口。啓航後前16天，因菌狀通風筒受海浪灌注，貨艙進行機械通風。4月7日09:00分恢復通風，4月8日15:00分再次中止。當時，第2、3、5、7號貨艙開始除濕，並一直持續到4月11日08:42分抵達鹿特丹。

整個航程中，船長（C/O）及甲板高級船員每天穿過兩條船內過道，通過直接與貨艙貨物相通的通風口檢查貨物情況，觀察結果令人滿意。

4月15日15:18分，輪船起航前往第二個卸貨港口，於4月17日16:30分到達。此時，將「禁止吸煙」標識牌掛在階梯上面的舷梯平台入口欄杆處，以便每個人上船時都能看到該標識（如圖1）。船上另一個移動「禁止吸煙」標識牌已壞。一位高級船員公示手寫有「（嚴格）禁止在甲板及貨艙吸煙」的標識牌，該牌固定在從船尾樓甲板通往主甲板左舷階梯上面欄杆處。

4月17日21:30分，驗貨員上船，21:45分打開2號貨艙，三副啓動龍門吊，打開貨艙蓋，發現塑膠板上有冷凝水珠，但沒看煙到或聞到煙味。移開塑膠板（耗時約15至30分鐘）。此時，驗貨員及所有船員都未在貨艙吸煙。

21:55分，上來兩隊搬運工，一隊進入2號貨艙，另一隊進入5號貨艙。22:10分，開始從2號貨艙卸綿紙卷。4月18日04:50分，因下雨，2號貨艙關閉，07:00分重新打開卸貨。07:00至07:50分，2號貨艙的墊板及三合板清理完畢。07:50至08:20分，更換吊運架前，剩餘綿紙全部卸完，以便卸載其他高級紙張。

更換吊運架耗時約10分鐘，08:30分開始卸貨。此時，三合板已經卸除，僅剩木板條蓋著下面的貨物。這使下面的紙漿間露出許多縫隙。

貨艙火災

09:50分左右，撤掉吊運架以卸載紙漿。約於此時，三

副看見搬運工在2號貨艙吸煙，但沒上報船長也沒直接警告搬運工。



圖 1



搬運工站在貨艙中央前側，三副能看到他們在吸煙及其香煙清晰可見。

10:00分左右，他看見吊車司機在5號貨艙上面的駕駛室內吸煙，

圖 2

駕駛室窗戶敞開。11:00分左右，三副看見一個搬運工站在2號貨艙吸煙。

約11:30分，發現一縷煙從2號貨艙升起，煙霧從貨艙中央左舷處第四層毛絨填料縫隙處冒出。兩個搬運工報告看見貨物邊上出現火苗。吊起紙漿查看火勢。隨後，吊起整框12個紙漿包以清楚查看起火情況。當紙漿框吊起時，發現下面及側旁的包裝紙均起火。不一會，貨物移開處的縫隙全部起火。

打開消防喉向2號貨艙噴水，以熄滅蔓延至貨艙中心的大火。

11:42分消防隊接報後趕至，鋪開消防喉，檢查貨艙。強風猛吹著，大火難以撲滅。12:15分決定停止噴水，12:27分關閉貨艙蓋，以便通入二氧化碳。12:35分完全關閉，12:45分向2號貨艙施放20瓶二氧化碳。13:45分又向貨艙施放24瓶二氧化碳。14:30分停止噴水，2號貨艙內的溫度得到監控。

次日（4月19日）11:15分，決定重新打開貨艙。12:00分，借助消防員的氧氣呼吸器開始卸貨，而消防隊必須噴水熄滅貨艙及碼頭的火，控制煙霧。

起初，可以用標準吊鉤卸載木質紙漿（見圖3）。但由於噴水過多，貨物開始日日夜夜時分，隨著大量貨物捆紮帶破裂，已不可能用吊鉤搬動，而常規卸載方法

4月20日02:30分，貨艙內仍煙霧瀰漫，揭開貨物包掩蔽物時，風迅速吹燃大火。日上午稍晚時刻，決定用挖掘機卸載。4月23日03:15分，卸載最終完成。



損失程度

2號貨艙的火勢沒有蔓延。大部分損失為貨物水損。

損失費用包括貨物損失、租金損失（6天）、輪船檢修損失、以及滅火損失。

總損失額達二百一十三萬美元。

可能肇事起因

最可能的肇事起因是有人在2號貨艙吸煙。然而，貨物是否因以下原因起火仍然可疑：（1）搬運工或船員在第二個卸貨港口吸煙，或（2）船員在到達第二個卸貨港口前吸煙。假設對貨物造成的大部分損失均為包裝紙損失且發生在底層，則很可能是因為搬運工在第二個卸貨港口吸煙引起。

對船舶H&M保險的影響

火災並沒有對船本身造成任何嚴重損失。船的任何有形損失自然包括在船舶H&M保險內。然而，H&M保險還包括採取措施避免或最大限度減少損失，如船舶共同海損比例，H&M承保人對此損失承擔責任。共同海損仍依據《約克安特衛普規則》（通常在租賃合同／提單上註明）調整。《約克安特衛普規則III》中明確規定，因（有目的使用）用水滅火對船及貨物造成的損失，必須作為合理的共同海損，而（意外）非火災損失引起的水損不能作為共同海損。因此，在該特殊情況下，存在共同海損。

一旦共同海損按照攤派值調整及分配，滅火用水對貨物造成的在大部分損失作為共同海損，以該船未受損時計算，從而應由船舶H&M承保人賠償。另外，因火災及／或滅火用水而嚴重損壞的貨物，其攤派值也相應降低，儘管水損屬共同海損許可範圍內（參照《約克安特衛普規則XVII》）。

已採取措施向搬運工追索責任，有關船舶H&M保險，按照挪威海上保險計劃第五章第三段內容處理。而一段時間後，發現相同船主經營的其它船舶上存在遺棄的吸煙用品，不禁讓人懷疑船主對「禁止吸煙政策」的嚴格執行能力。這足以讓人對絕對100%禁止吸煙文

化產生懷疑。因此，尤為重要的是，應保持船舶潔淨以及清除、處置任何與吸煙有關的遺棄用品。任何可疑之處均可能給承保人尋求追索帶來負面影響。該題述案例以友好方式庭外和解。

建議及吸取教訓

- (1) 任何時候都必須嚴格遵循船上吸煙政策。僅允許在吸煙區吸煙。
- (2) 應遵循ISM守則出台合適的吸煙政策文件。若出現糾紛，即是否因岸上工作人員或船員在指定禁煙區吸煙引起火災，嚴格遵循吸煙政策及公司有能提供書面證據能鞏固公司立場。
- (3) 作為防火策略的一部分，公司應確保立即丟棄所有吸煙用品。應貫徹良好的清掃習慣，確保煙蒂及煙包封已清除。
- (4) 應在指定區域設置佈告板及海報，確保向上船者傳達船上嚴格禁煙政策。
- (5) 必須書面或口頭將吸煙政策告知搬運工，要求搬運公司簽字，表示接受該政策。
- (6) 必須提醒高級船員及船員：
 - a. 禁止船員及非船員在非指定區域吸煙，
 - b. 負責確保將吸煙政策告知每個人，以及
 - c. 若發現有人在非指定區域吸煙，必須熄滅吸煙用品並丟棄至合適處。