



发现了问题，来自美国保赔协会。

机舱进水险情已控制！

事件描述

一艘散货船上的两名轮机员在对主机滑油板式冷却器进行例行维护时，虽然关闭了冷却器进油管及海水管路的阀门，但未执行“上锁挂牌”程序——既未对已关闭阀门悬挂警示标牌，也未切断两台泵控制器的电源。

此时，货载作业已提前完成，码头方要求船舶尽早离泊。机控室内，三管轮正按照开航检查清单启动主机。就在准备远程启动海水泵时，他决定再次确认维修状态——晨间轮机部会议曾提及此项维护工作。经核查，他发现板式冷却器保养作业尚未完成。他很高兴他做了检查。这一检查避免了重大险情：若当时启动海水泵，海水涌入机舱将引发严重事故。

三管轮立即将情况汇报给轮机长，轮机长将其作为一次险情事件记录在案。在随后的工前会上，轮机长重点强调了遵守“上锁挂牌”程序的重要性，以避免类似事件发生。他特别提醒全体轮机员，机舱进水最常见的三个原因是：

- 维护期间意外开启的板式冷却器；
- 未妥善固定的海水吸入滤器及过滤器；以及
- 海水管道渗漏发展为大面积破裂。



潜在损失

若在板式冷却器尚未完全组装完毕时开启阀门，海水便会涌入机舱。倘若能及时发现进水并关闭阀门，后果可能仅是舱底积存数百加仑海水；但若未能迅速处置，大量涌入的海水极易漫过舱底，对主机、辅机及机舱电气系统造成损害。机舱海水浸没所导致的维修工作往往耗资费时，代价高昂。



发现了问题

机舱进水险情已控制！

八月 2025

出了什么问题？

- ★ 负责润滑油板式冷却器维护的轮机员本应执行“上锁挂牌”程序。他们应当对所有关闭的阀门进行标识，并对相关海水泵及润滑油泵的控制柜进行断电、挂牌处理，同时在机舱控制室张贴工作告示。

哪里出了问题？

- ★ 讨论早间工作安排时，三管轮认真听取了意见。
- ★ 他还做了正确的事情，以核实维修是否已经完成，而不是仅仅假设它已经完成了。
- ★ 该事件被正确报告为一次险情事件。

当你在事情出错之前发现了一个危险...

当你在事情变糟糕之前停止一个操作...

当正确遵循“上锁/标记”程序时...

那是一次好的防损。

那是一次好的防损。

那也是一次好的防损！



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.

American Steamship Owners Marine Insurance Company (Europe), Ltd

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