



发现了问题，来自美国保赔协会。

機艙進水險情已控制！

事件描述

一艘散貨船上的兩名輪機員在對主機滑油板式冷卻器進行例行維護時，雖然關閉了冷卻器進回油管及海水管路的閥門，但未執行”上鎖掛牌”程式——既未對已關閉閥門懸掛警示標牌，也未切斷兩台泵控制器的電源。

此時，貨載作業已提前完成，碼頭方要求船舶儘早離泊。機控室內，三管輪正按照開航檢查清單啟動主機。就在準備遠端啟動海水泵時，他決定再次確認維修狀態——晨間輪機部會議曾提及此項維護工作。經核查，他發現板式冷卻器保養作業尚未完成。他很高興他做了檢查。這一檢查避免了重大險情：若當時啟動海水泵，海水湧入機艙將引發嚴重事故。

三管輪立即將情況彙報給輪機長，輪機長將其作為一次險情事件記錄在案。在隨後的工前會上，輪機長重點強調了遵守”上鎖掛牌”程式的重要性，以避免類似事件發生。他特別提醒全體輪機員，機艙進水最常見的三個原因是：

- 維護期間意外開啟的板式冷卻器；
- 未妥善固定的海水吸入濾器及篩檢程式；以及
- 海水管道滲漏發展為大面積破裂。



潛在損失

若在板式冷卻器尚未完全組裝完畢時開啟閥門，海水便會湧入機艙。倘若能及時發現進水並關閉閥門，後果可能僅是艙底積存數百加侖海水；但若未能迅速處置，大量湧入的海水極易漫過艙底，對主機、輔機及機艙電氣系統造成損害。機艙海水浸沒所導致的維修工作往往耗資費時，代價高昂。

出了什麼問題？

- ★ 負責潤滑油板式冷卻器維護的輪機員本應執行“上鎖掛牌”程式。他們應當對所有關閉的閘門進行標識，並對相關海水泵及潤滑油泵的控制器進行斷電、掛牌處理，同時在機艙控制室張貼工作告示。

哪裡出了問題？

- ★ 討論早間工作安排時，三管輪認真聽取了意見。
- ★ 他還做了正確的事情，以核實維修是否已經完成，而不是僅僅假設它已經完成了。
- ★ 該事件被正確報告為一次險情事件。

當你在事情出錯之前發現了一個危險...

當你在事情變糟糕之前停止一個操作...

當正確遵循“上鎖/標記”程式時...

是一次好的防損。

是一次好的防損。

那也是一次好的防損！



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.

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