



发现了问题，来自美国保赔协会。

失足

描述

当一艘船锚泊时，船员们收到了主机的备件，并计划通过甲板上的一个大舱口将其运进机舱。天气很好，海面很平静。

轮机长带领大家讨论了装载备件的事情，并让二管轮带领四管轮和一名一水，负责此项工作。

如下图所示，机舱舱口很大，安装在凸起的围板上，并配有配重，以便于打开。一旦舱口打开，就可以用销子将舱盖垂直固定。据报告，舱口状况良好，维护良好。舱口周围有带绳索的支柱，以防止有人在舱口打开时掉入舱内。



四管轮和一水首先拧下挡块，然后在配重的帮助下提升舱口前部，从而提起舱盖。二管轮注意到他们很难抬起舱盖；部分原因是它的重量部分原因是很难穿过支柱之间的安全绳。

为了帮助打开舱口，二管轮坐在配重上以增加其效果。舱口仍然没有打开，因此他站在配重的顶部，希望在施加全部重量的情况下舱口能够打开。舱口随后打开，但结果是，二管轮失足，左腿在配重和舱口围板之间滑下，折断了小腿的一根骨头。

受伤时，二管轮穿戴者连裤衫工作服、安全帽、手套和安全鞋。鞋的状况良好，踏面良好，但在配重的圆柱形光滑表面上无效。

实际伤害

二管轮乘坐直升机从船上撤离。他被送往医院，在那里他的断腿得到了治疗。他一直呆在医院里，直到被遣返回家。



潜在风险

虽然断腿很严重，但他很容易受到更严重的伤害或额外的伤害，特别是如果舱盖失控的话。

预防措施

- ★ 该船的船员知道配重本身不足以打开舱口，需要几名船员的协助。船员们也很清楚，打开舱口需要几个人和安全绳的索具。这些问题本身就应该触发那些负责人和参与操作的人在操作开始前考虑风险评估。
- ★ 这样的风险评估应该考虑可行的更安全的选择。例如，用于提升备件并将其降低至机舱的同一台起重机可用于首先提起舱盖。滑车或倒链也可以用来帮助提升舱盖，直到配重起作用。
- ★ 通过坐或站在配重上以身体重量增加配重重量似乎是一个简单的方法，但也是一个糟糕且不安全决定。二管轮未能评估对其自身安全的风险。
- ★ 此外，任何参与操作的其他船员在看到二管轮坐在并最终站在配重上时，出于安全原因，可能已经并且应该停止操作。由于任何原因，配重都不是为坐着或站着而设计的。

当你在出问题前就发现了风险...

这很不错.

当你在坏事发生前就解决了问题...

这很不错.

当你为自己的安全负责...

这也很不错!



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.

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