



發現了問題，來自美國保賠協會

失足

描述

當一艘船錨泊時，船員們收到了主機的備件，並計畫通過甲板上的一個大艙口將其運進機艙。天氣很好，海面很平靜。

輪機長帶領大家討論了裝載備件的事情，並讓二管輪帶領四管輪和一名一水，負責此項工作。

如下圖所示，機艙艙口很大，安裝在凸起的圍板上，並配有配重，以便於打開。一旦艙口打開，就可以用銷子將艙蓋垂直固定。據報告，艙口狀況良好，維護良好。艙口周圍有帶繩索的支柱，以防止有人在艙口打開時掉入艙內。



四管輪和一水首先擰下擋塊，然後在配重的幫助下提升艙口前部，從而提起艙蓋。二管輪注意到他們很難抬起艙蓋；部分原因是它的重量部分原因是很難穿過支柱之間的安全繩。

為了幫助打開艙口，二管輪坐在配重上以增加其效果。艙口仍然沒有打開，因此他站在配重的頂部，希望在施加全部重量的情況下艙口能夠打開。艙口隨後打開，但結果是，二管輪失足，左腿在配重和艙口圍板之間滑下，折斷了小腿的一根骨頭。

受傷時，二管輪穿戴者連褲衫工作服、安全帽、手套和安全鞋。鞋的狀況良好，踏面良好，但在配重的圓柱形光滑表面上無效。

實際傷害

二管輪乘坐直升機從船上撤離。他被送往醫院，在那裡他的斷腿得到了治療。他一直呆在醫院裡，直到被遣返回家。

潛在風險

雖然斷腿很嚴重，但他很容易受到更嚴重的傷害或額外的傷害，特別是如果艙蓋失控的話。

預防措施

- ★ 該船的船員知道配重本身不足以打開艙口，需要幾名船員的協助。船員們也很清楚，打開艙口需要幾個人和安全繩的索具。這些問題本身就應該觸發那些負責人和參與操作的人在操作開始前考慮風險評估。
- ★ 這樣的風險評估應該考慮可行的更安全的選擇。例如，用於提升備件並將其降低至機艙的同一台起重機可用於首先提起艙蓋。滑車或倒鏈也可以用來幫助提升艙蓋，直到配重起作用。
- ★ 通過坐或站在配重上以身體重量增加配重重量似乎是一個簡單的方法，但也是一個糟糕且不安全的決定。二管輪未能評估對其自身安全的風險。
- ★ 此外，任何參與操作的其他船員在看到二管輪坐在並最終站在配重上時，出於安全原因，可能已經並且應該停止操作。由於任何原因，配重都不是為坐著或站著而設計的。

當你在出問題前就發現了風險...

這很不錯.

當你在壞事發生前就解決了問題...

這很不錯.

當你為自己的安全負責...

這也很不錯!



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.

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