



# 发现了问题，来自美国保赔协会。

## 不要那麼著急！

### 事件描述

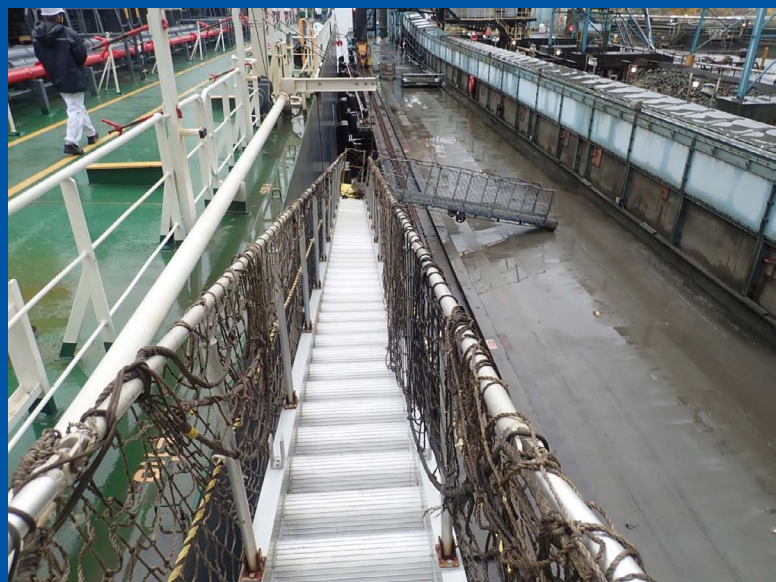
一艘大型散貨船正準備起航，貨物裝卸已經完成，拖船剛剛抵達，船員們正在緊張有序地準備起航。引航員即將從碼頭登船。

港口提供了一個連接短梯，用來連接舷梯底部和碼頭之間間隙。儘管引航員還未到達，船員已經將連接短梯拆除並推回到碼頭。這樣一來，舷梯底部比碼頭高出了3英尺（約1米）多，並且水準上也離碼頭約有同樣的距離。此外，船員還提前移除了舷梯下的安全網。他們不希望起航延誤。

船長和大副當時忙於各自的起航任務：大副正在進行最後的穩定性計算，船長則在完成一份公司報告。值班駕駛員則在巡查，確認垃圾存儲區鎖好、貨艙口關閉到位、艙門扣調節妥當。

當引航員到達碼頭時，發現舷梯與碼頭之間的距離太大，無法安全登船。他向梯子頂部的值班員喊話但未能讓對方聽清。但未能成功。他希望船員能夠調整舷梯，讓他能夠安全登船。在經過幾分鐘的嘗試後，他因沮喪決定自己爬上梯子，結果失手跌入了船體與碼頭之間，嚴重受傷。

當地的緊急救援隊伍被召來救援引航員，因傷勢他無法自行脫困。不過他的充氣救生衣發揮了作用，確保他在水面上漂浮，直到救援人員到達。



### 實際損失

引航員三根肋骨骨折，背部受傷，並伴有多處嚴重瘀傷。他因此在接下來的三個多月無法工作。船舶因事故調查而延誤了48小時。

### 潛在損失

如果引航員在跌落時撞到頭部或被夾在船體和碼頭的防護系統之間，後果可能會更加嚴重，甚至致命。

# 如何預防

- ★ 在所有人員登船或離船前，舷梯是否保持到位？扶手、安全網等其他部件是否妥善固定？
- ★ 引航員到達後，值班官員如何接到通知以便調整舷梯？
- ★ 在匆忙啟航時，是否曾忽略或簡化了某些安全措施？
- ★ 是否見過有人因沮喪或缺乏耐心而做出不必要的冒險？

在問題發生前識別危險...

在事故發生前停止操作...

在確認所有人員都已登船或離船後再收回舷梯...

是一次好的防損.

是一次好的防損.

亦是一次好的防損!



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](mailto:info@american-club.com) web [www.american-club.com](http://www.american-club.com)

#### **Houston**

tel +1 346 223 9900  
email [claims@american-club.com](mailto:claims@american-club.com)

**Shipowners Claims Bureau (UK) Ltd.**

#### **London**

tel +44 20 7709 1390  
email [claims@scb-uk.com](mailto: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](mailto:claims@scb-hellas.com)

**SCB Management Consulting Services, Ltd.**

#### **Hong Kong**

tel +852 3905 2150  
email [hkinfo@scbmcs.com](mailto:hkinfo@scbmcs.com)

**SCB Management Consulting (China) Co., Ltd.**

#### **Shanghai**

tel +86 21 3366 5000 fax +86 21 3366 6180  
email [claims@scbmcs.com](mailto:claims@scbmcs.com)