



发现了问题，来自美国保赔协会。

安全與吊機作業

事件描述

碼頭裝卸工剛開始用船用吊機從一艘散貨船上卸載鋼管貨物。值班駕駛員（OOV）正在監督貨物操作，而裝卸工則由派往船上的裝卸工長指揮。

開始時貨物操作進展順利，前幾次起吊未出現任何問題。但在隨後的一次起吊過程中，一根大型鋼管因擺動猛烈，撞擊貨艙和壓載邊艙之間的縱向艙壁。撞擊使大型鋼管凹陷，並刺穿了壓載邊艙。值班駕駛員目睹這一情況並朝操作吊機的裝卸工大喊，讓其再小心些。但下一次起吊仍發生了擺動，差點撞上同一個邊艙倉壁。

值班駕駛員隨即用無線電通知了大副（CO）。大副迅速評估了情況，並聯系了裝卸工長。他依據公司的安全管理制度，使用了“停止作業”的許可權暫停裝卸工作，以重新評估操作的安全性。值班駕駛員用照片和書面說明記錄了貨物和船舶的損壞情況。

隨後，大副和值班駕駛員與裝卸工長和進行貨物裝卸操作的裝卸工開會討論。他們討論了防止貨物和船舶受損的方法，重點包括：

1. 放慢吊裝速度；
2. 吊機帶貨物轉動時，減慢旋轉的速度；以及
3. 加強吊機操作員與貨艙作業人員之間的溝通，尤其在貨物擺動和貨物與艙壁及艙口距離方面。

“工具箱會議”結束後，貨物操作重新開始，貨物和船舶未再受到任何額外損壞。



實際損失

貨物受損（一根大型鋼管）的索賠金額為3,500美元。壓載邊艙艙壁損壞的維修費用約為17,000美元。此外，船舶因維修在港口延誤了36小時。

潛在損失

若船員未及時干預吊裝作業，可能有更多貨物受到類似損壞，船舶的損壞程度也可能更加嚴重。

預防

- ★ 當不安全情況出現時，船員迅速果斷地停止了貨物作業。安全不僅限於人身安全，還包括船舶和貨物的安全。
- ★ 值班駕駛員對貨物操作保持警覺，專注於保護船舶和正在卸載的貨物。妥善記錄了大型鋼管和壓載艙壁的損壞情況。
- ★ 大副和值班駕駛員以專業的態度與裝卸工長溝通，共同討論並確定了更安全的卸貨方法。儘管一些船員可能不願意和裝卸工人溝通，但溝通是一個可以避免對貨物和船舶造成額外損害正確決定。

在問題發生前識別危險...

是一次好的防損。

在事故發生前停止操作...

是一次好的防損。

當使用“停止作業”

許可權與裝卸工一起提高貨物操作安全性時...

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 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