

船员观察家

公元2022年4月号

警告 甲板漏油事故

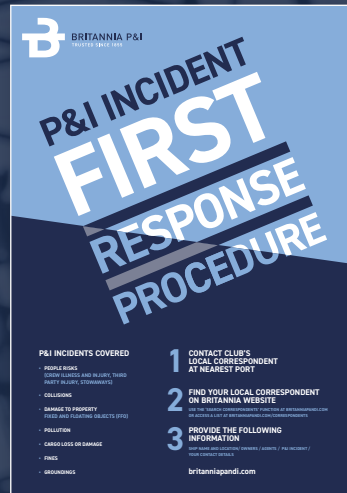
引水梯 蕴含之危险

糖尿病前期 如何发现病征

船上的新冠肺炎疫情 如何识别与管理



本协会已注意到会员旗下船舶之船长，不一定能在发生船舶P&I政策所载事故时，清楚了解应依循的有效程序为何。我们已在官网公告页面(<http://ow.ly/t80630sfZ4c>) 列出所有细节，提醒船长在发生P&I事故之初，其所需要联络的对象。



为了配合此项公告，本协会准备了一张海报(<http://ow.ly/BiCN30sfZ4t>)，内容强调船舶入会于Britannia协会之事（以防船长不确知此事），并列典型的P&I事故。该海报系于船舶上使用。本期《船员观察家》将随刊附赠这张海报，如果需要更多份数，或者对本期杂志有任何问题，请透过电子邮件与我们联系：

britanniacomunications@tindallriley.com

Claire Myatt **CLAIRE MYATT**
编辑



我们希望读者会喜欢本期的《船员观察家》内容。我们将努力维持并增添文章的实用性、相关性 with 阅读乐趣。如您有任何想法或意见，欢迎来信与我们联系：britanniacomunications@tindallriley.com

警告

甲板漏油事故

当发生漏油事故时，即使微量的漏油也可能导致代价不小的索赔。我们检视近期的事故，并且强调从中学习到的教训。



事实陈述

本协会会员的船舶系一艘空舱原油油轮，发生事故时正处于风速达60节的暴风雨中等待停泊，此时，备用主机缸套从固定架掉落，并造成燃油泵损坏。主机随后停止运作，而船舶因天候缘故而剧烈横摇。船员努力搬移并重新固定缸套，并注意到主甲板上有多处燃油外漏，且似乎从其中一个燃油舱通风孔流出。

待船舶抵达港口后，发现船舶有极大的面积被残余燃油覆盖（约8600平方公尺），包括船体、主甲板与住舱区。码头方要求在开始装货前，必须先清除所有残余油渍，因此该船舶移往另一座码头。后续清理工作耗费21天的时间，因而衍生相关费用，并造成延误。

漏油原因

在船舶主机停止运转，并在恶劣天候下等待泊位期间，少量的燃油通过其中一个船首燃油舱的通风孔外溢，并流到主甲板。强风导致燃油散布在船舶的大片区域。尽管通风孔并未损坏且设计上符合船级规格，但仍发生这种情况。

从中学习到的教训

所有重型备品的系固配置应加以检查，以确定是否适合该项任务，并定期检查系固状况与紧密度，最好将其纳入「船舶维修保养计划」。许多人员受伤、污染及船损等事故大多肇因于重型金属管路、板材及备品之系固装置于恶劣天候下断裂。

船首燃油舱的满油率为94.6%。恶劣的天候以及船舶剧烈横摇，都可能导致燃油经由通风孔溢出。

在检视恶劣天候的预防措施时，应考虑燃油舱的装油上限，并建议设定在较低的油位，大约是85%左右，而不是一般常用的95%上限。

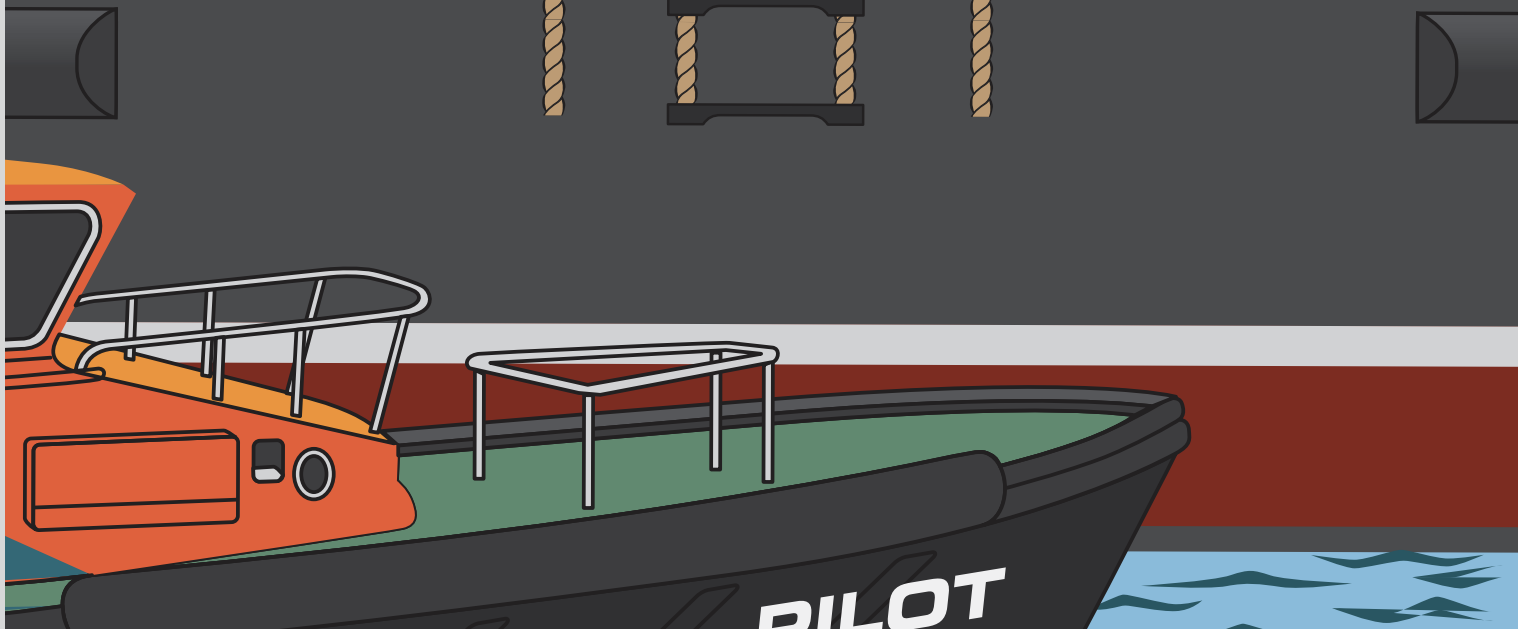
针对甲板船员进行的恶劣天候训练，并应着重在船舶的应对模式以及恶劣天候对船舶所致之影响，尤其是处于空舱船况下。

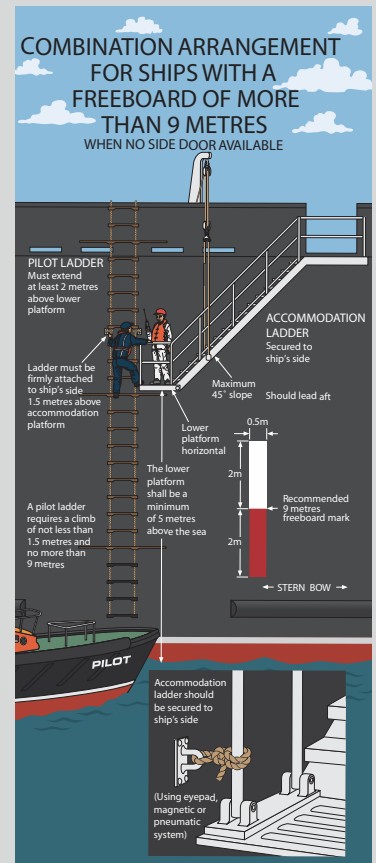
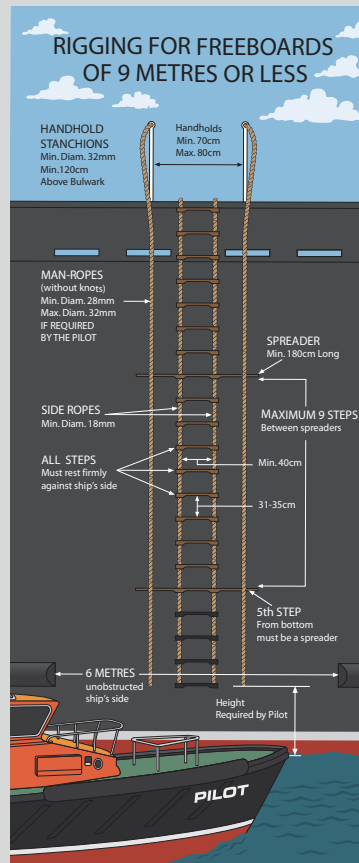
抓紧!

引水梯 — 蕴含之危险所带来的血淋淋教训

本协会最近处理了几起事故，事故船员或第三方在使用船舶引水梯时，因为没有抓牢而掉落水中或下方的码头前沿。遗憾的是，若能采取正确的安全措施，这些造成人员死亡的事故是可以避免的。

这些事故实际上都与引水人无关，而是与使用引水梯的船员或第三方有关，例如在量测船舶吃水，或是在两艘船舶之间转移人员的时候。所以，虽然名为引水梯，但却经常使用在其他的用途，而不仅仅是用于引水人安全登、离船舶。若引水梯非使用于预期用途，或是在使用期间一时贪快，即可能会陷入危险之中。





使用引水梯之前，检视一些需要考虑的安全预防措施：

船侧作业 – 为了预定登、离用途以外的其他目的而使用或装设引水梯时，应视为「船侧作业」。如同高空或封闭空间之作业，船侧作业应透过《船舶安全管理系统》之工作许可(PtW)系统加以控管。工作许可必须确保已找出所有相关风险，且已适度减灾，例如：使用合适的个人防护装备(PPE)，确保工作场所备妥救生设备以供人员落水时使用，以及由资深船舶副监督工作之执行。

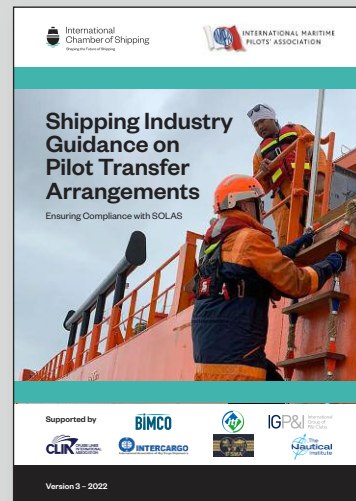
正确装备索具 – 引水梯必须依《国际海上人命安全公约》(SOLAS)第V/23条与国际海事组织(IMO)第A.1045(27)号决议案，进行索具之装设与施作（详见公元2020年1月号《风险观察家》有关引水员登、离船舶的文章 – <http://ow.ly/u5RN30sfjimp>）。正确装设之后，引水梯应垂直悬挂，并且沿着船侧放置。切勿尝试以特定角度抓住引水梯（例如：在两艘船舶之间），以这个角度很难抓住梯子，因为若梯子不是平放于侧边，很容易导致人员从梯子上跌落。突然出现巨浪或阵风时，将引水梯维持在一定的角度也会导致梯子较不稳定。

个人防护装备(PPE) – 必须依据工作许可之规定，穿戴适合于船侧工作的个人防护装备。这些装备应包括救生衣、安全鞋与手套，以确保在爬梯时具有良好的抓握力。即使引水梯垂直悬挂在船体上，长时间抓握还是极为费力，像是在读取船舶吃水值时，所以还必须使用安全带，以确保能随时安全地连接至船舶的坠落制止系统。

维护 – 引水梯与所有其他必要设备之类型应经过核准，维持正常的运作状态，并依照制造商的建议进行维修。引水梯的阶梯必须完好无损，表面必须具有止滑效果。

在疫情肆虐期间，有些港口拒绝船员进入码头，导致船员不易读取船舶吃水值，这也迫使船员不得不使用引水梯。我们必须强调的是，无论在什么情况下，会员都有责任提供安全的进出方式以及工作环境。还有一点相当重要 – 会员应赋予全体船员在察觉到不安全的行为或状况时，可以立刻停止工作的权利与义务。

这些近期所发生的事故可能与船员的自满情绪有关，这也突显出船员为了达成工作目标而取巧的现状 – 而代价就是牺牲安全。相关人员有可能经常看着引水人毫不费力地在引水梯上下攀爬，这导致他们低估了其中的风险。这些事故也证明了自满的情绪可能危及生命。




国际航运商会和国际海事引水人协会已制作实用的指引，以供参考。

<http://ow.ly/1Ryf30sfjkl>

糖尿病前期 — 如何发现病征

我们在《船员观察家》持续寻找能够提升健康意识的方法 — 我们也鼓励会员留意自身的健康，同时关注船员们的健康与福祉。

这篇文章的内容主要关于糖尿病，特别是糖尿病前期 — 糖尿病早期病征 — 并列出了保持健康的方法。我们的用意并不是为了吓唬各位，而是让会员意识到，生活方式的微幅改变，有时会对个人健康带来重大的正面影响。

An illustration of a man with dark hair, wearing a blue t-shirt and black shorts, running on a treadmill. The treadmill is shown in a dark grey color. The background is split into a light teal left side and a dark blue right side.

医学博士Glenda Canlas
马尼拉Halcyon海洋医疗保健系统
总裁/医疗总监



糖尿病

糖尿病影响了许多人的健康，通常是由于饮食不当及缺乏运动，轻忽身体的照护所致。第二型糖尿病是目前最为常见的糖尿病类型。人体的血糖含量由一种称为胰岛素的激素所控制，这是由胰脏（位于胃部后方的腺体）产生。当食物经过消化并进入血液时，胰岛素会将葡萄糖（血糖）从血液中移出且进入细胞，并在此分解以产生能量。然而，如果罹患糖尿病，身体就无法将葡萄糖分解成能量，这是因为没有足够的胰岛素来移出葡萄糖，或是生成的胰岛素无法发挥正常的作用。

糖尿病前期

是一种健康状况，系指血糖含量升高，但未达到第二型糖尿病的诊断标准。罹患糖尿病前期的患者（高达85%）大多没有察觉到这种状况。不过，如果没有及时治疗，糖尿病前期就会演变成第二型糖尿病、心脏病、肾脏病与中风。

糖尿病前期患者无法正常分解血糖（葡萄糖）。在糖尿病前期，细胞对胰岛素也没有反应。当细胞对胰岛素没有反应时，血糖就无法进入细胞，导致血糖升高。

发展出糖尿病前期的危险因子和糖尿病相同。这些危险因子包括：

家族病史 – 父母或兄弟姐妹罹患第二型糖尿病。

年龄 – 45岁以后风险增加。

过重 – 脂肪组织（皮下与内脏）愈多，细胞对胰岛素的阻抗就愈大。

腰围 – 男性腰围大于40吋，女性腰围大于35吋，对胰岛素的阻抗会增加。

饮食 – 食用大量红肉、加工肉品与含糖饮料。

缺乏运动 – 每周运动次数少于三次。

抽烟 – 会增加胰岛素阻抗。

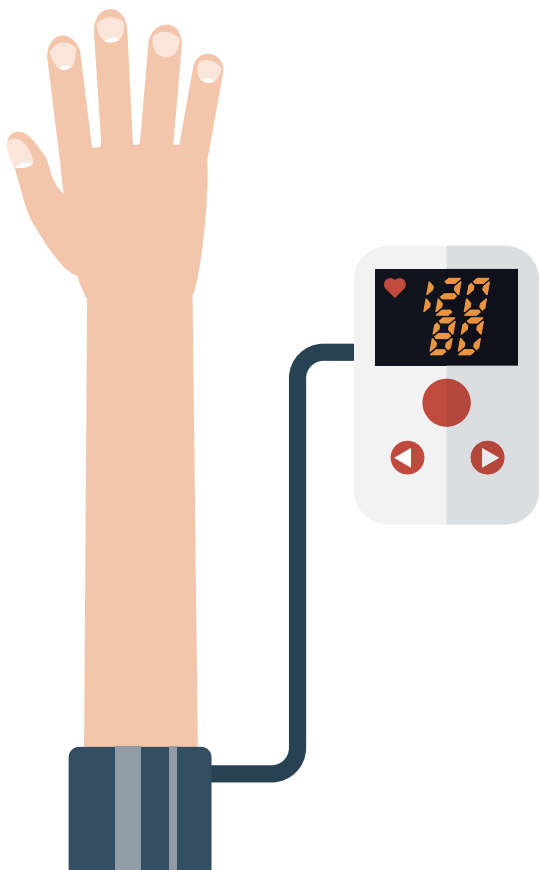
阻塞性睡眠呼吸中止症 – 睡眠反复中断的状况。

选择健康的生活型态是预防糖尿病前期的关键：

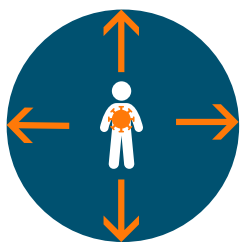
- 1 减去过胖的体重（至少体重的5-7%）。
- 2 每周至少进行150分钟的有氧运动。
- 3 健康饮食。
- 4 不抽烟。
- 5 维持正常的血压和胆固醇数值。

而且，时时牢记：

即使有糖尿病家族病史，糖尿病前期仍是可预防且可逆的



船上的新冠肺炎疫情 如何识别与管理



船上人员通常在密切接触的环境中工作，这也导致新冠肺炎疫情易于传播。一旦船上爆发疫情，将会为船员带来特殊的风险，并可能危及他们的安全与福祉，同时可能影响到他们安全航行与操作船舶的能力。

截至目前为止，所有船舶均备有书面的新冠肺炎应变管理计划，其内容通常涵盖下列范畴：监督与通报、隔离与检疫、病例管理、感染防制(IPC)、与主管机关沟通以及训练，计划亦将列出登船前筛检计划与船上预防措施的详细指引，包括卫生、社交距离、通风及口罩配戴。

我们的读者虽然对这些措施耳熟能详，但提醒每个人都采取建议程序，在识别与管理船上新冠肺炎疑似或确诊病例方面极有帮助。

筛检与监测

如果正在进行的筛检或监测活动确定船上有疑似病例，或者是船员出现疑似新冠肺炎的症状时，应启动新冠肺炎应变管理计划。

隔离疑似病例

疑似、可能或确诊的新冠肺炎患者，应即刻隔离在通风良好的指定区域（客舱或其他区域），与其他所有船员区隔开。进入隔离室的任何人，都应穿戴隔离衣、护眼装备（护目镜或面罩）、手套及医疗口罩。严格遵守用餐规定，最好是能提供专用浴室，同时对该区域加强清消。

感染防制(IPC)

根据新冠肺炎应变管理计划，船员应采取适当的感染防制措施。所有个人防护装备(PPE)应在指定区域依照规定的安全方式穿脱。

评估严重性与风险因子

重症危险因子包括年龄（60岁以上）、潜在疾病（如：超重/肥胖、高血压、糖尿病、心脏病、慢性肺病、脑血管疾病）、精神疾病、慢性肾病、免疫抑制（包括艾滋病）、癌症与抽烟。

每天应亲访或电访病例二至三次，以进行监测，并密切监控具风险因子之人员，以了解是否有任何恶化迹象。

能在船上管理病例吗？

参照预先确定的促因，判断是否能在船上治疗疑似、可能或确诊病例，或是该病例是否需要立即上岸就医。如果有血氧机，应使用血氧机来协助判断是否能在船上治疗病例。

更多细节刊载于公元2021年12月23日发行的世界卫生组织暂行指引。

<http://ow.ly/95W230sfjtz>

TR(E)

经理公司：
TINDALL RILEY EUROPE SARL
登记办公室地址：
42 - 44 avenue de la Gare, L-1610 Luxembourg.

经理公司代理人：
TINDALL RILEY (BRITANNIA) LIMITED
Regis House, 45 King William Street, London EC4R 9AN.
电话: +44 (0) 20 7407 3588 | 传真: +44 (0) 20 7403 3942

BRITANNIA STEAM SHIP INSURANCE ASSOCIATION 欧洲暨英国分公司

获英国审慎监管局授权。受英国金融监管局及审慎监管局管理。

Britannia Steam Ship Insurance Association 欧洲分公司于卢森堡注册成立，并登记为互助协会(编号B230379)。经卢森堡财政部授权，并由Commissariat aux Assurances 监管。

britanniapandi.com