

船員觀察家

西元2022年4月號

警告 甲板漏油事故

引水梯 蘊含之危險

糖尿病前期 如何發現病徵

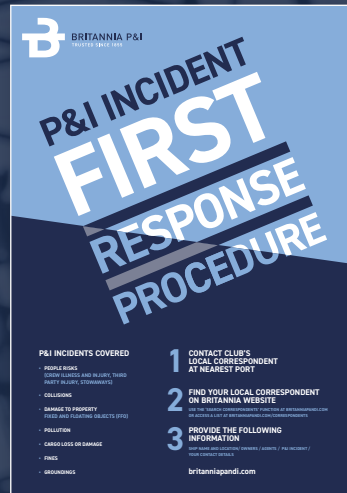
船上的新冠肺炎疫情 如何識別與管理



BRITANNIA P&I
TRUSTED SINCE 1855



本協會已注意到會員旗下船舶之船長，不一定能在發生船舶P&I政策所載事故時，清楚瞭解應依循的有效程序為何。我們已在官網公告頁面(<http://ow.ly/t80630sfZ4c>) 列出所有細節，提醒船長在發生P&I事故之初，其所需要聯絡的對象。



為了配合此項公告，本協會準備了一張海報(<http://ow.ly/BiCN30sfZ4t>)，內容強調船舶入會於Britannia協會之事（以防船長不確知此事），並列出典型的P&I事故。該海報係於船舶上使用。本期《船員觀察家》將隨刊附贈這張海報，如果需要更多份數，或者對本期雜誌有任何問題，請透過電子郵件與我們聯絡：

britanniacomunications@tindallriley.com

CLAIRE MYATT
編輯



我們希望讀者會喜歡本期的《船員觀察家》內容。我們將努力維持並增添文章的實用性、相關性與探討大家普遍關注的議題。如有任何想法或意見，歡迎來信與我們聯絡：britanniacomunications@tindallriley.com

警告

甲板漏油 事故

當發生漏油事故時，即使微量的漏油也可能導致代價不小的索賠。我們檢視近期的事故，並且強調從中學習到的教訓。



事實陳述

本協會會員的船舶係一艘空艙原油油輪，發生事故時正處於風速達60節的暴風雨中等待停泊，此時，備用主機缸套從固定架掉落，並造成燃油泵損壞。主機隨後停止運作，而船舶因天候緣故而劇烈橫搖。船員努力搬移並重新固定缸套，並注意到主甲板上有重燃油外漏，且似乎從其中一個燃油艙通風孔流出。

待船舶抵達港口後，發現船舶有極大的面積被殘餘燃油覆蓋（約8600平方公尺），包括船體、主甲板與住艙區。碼頭方要求在開始裝貨前，必須先清除所有殘餘油漬，因此該船舶移往另一座碼頭。後續清理工作耗費21天的時間，因而衍生相關費用，並造成延誤。

漏油原因

在船舶主機停止運轉，並在惡劣天候下等待泊位期間，少量的燃油通過其中一個船首燃油艙的通風孔外溢，並流到主甲板。強風導致燃油散佈在船舶的大片區域。儘管通風孔並未損壞且設計上符合船級規格，但仍發生這種情況。

從中學習到的教訓

所有重型備品的繫固配置應加以檢查，以確定是否適合該項任務，並定期檢查繫固狀況與繫密度，最好將其納入「船舶維修保養計畫」。許多人員受傷、污染及船損等事故大多肇因於重型金屬管路、板材及備品之繫固裝置於惡劣天候下斷裂。

船首燃油艙的滿油率為94.6%。惡劣的天候以及船舶劇烈橫搖，都可能導致燃油經由通風孔溢出。

在檢視惡劣天候的預防措施時，應考慮燃油艙的裝油上限，並建議設定在較低的油位，大約是85%左右，而不是一般常用的95%上限。

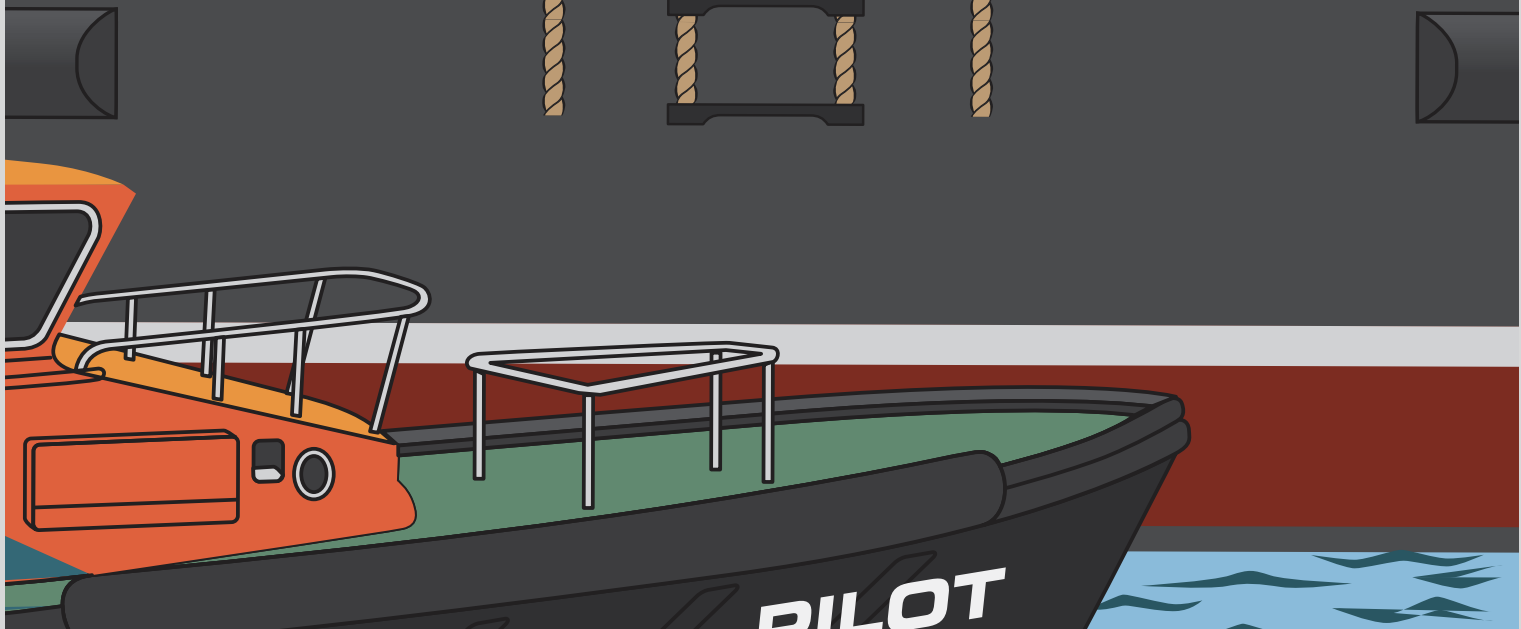
針對甲板船員進行的惡劣天候訓練，並應著重在船舶的應對模式以及惡劣天候對船舶所致之影響，尤其是處於空艙船況下。

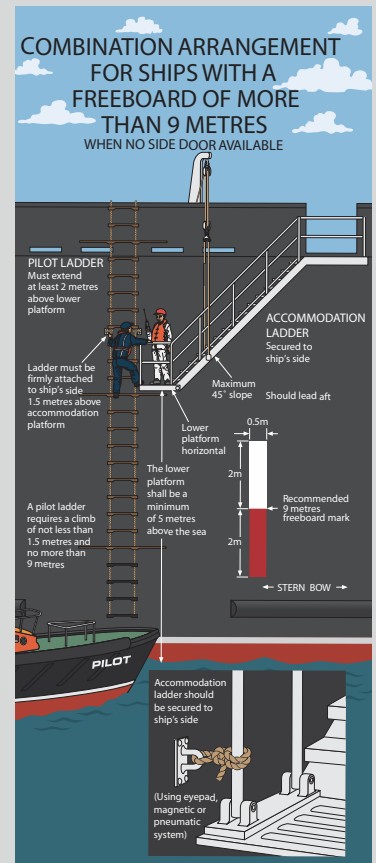
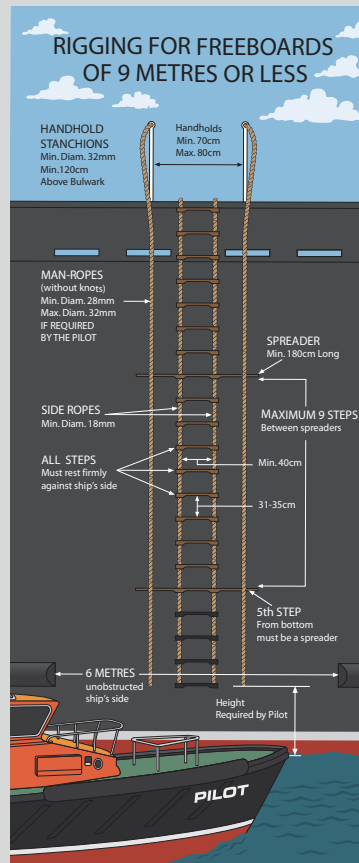
抓緊!

引水梯 — 蘊含之危險所帶來的血淋淋教訓

本協會最近處理了幾起事故，事故船員或第三方在使用船舶引水梯時，因為沒有抓牢而掉落水中或下方的碼頭前沿。遺憾的是，若能採取正確的安全措施，這些造成人員死亡的事故是可以避免的。

這些事故實際上都與引水人無關，而是與使用引水梯的船員或第三方有關，例如在量測船舶吃水，或是在兩艘船舶之間轉移人員的時候。所以，雖然名為引水梯，但卻經常使用在其他的用途，而不僅僅是用於引水人安全登、離船舶。若引水梯非使用於預期用途，或是在使用期間一時貪快，即可能會陷入危險之中。





使用引水梯之前，檢視一些需要考量的安全預防措施：

船側作業 – 為了預定登、離用途以外的其他目的而使用或裝設引水梯時，應視為「船側作業」。如同高空或封閉空間之作業，船側作業應透過《船舶安全管理系統》之工作許可(PtW)系統加以控管。工作許可必須確保已找出所有相關風險，且已適度減災，例如：使用合適的個人防護裝備(PPE)，確保工作場所備妥救生設備以供人員落水時使用，以及由資深船副監督工作之執行。

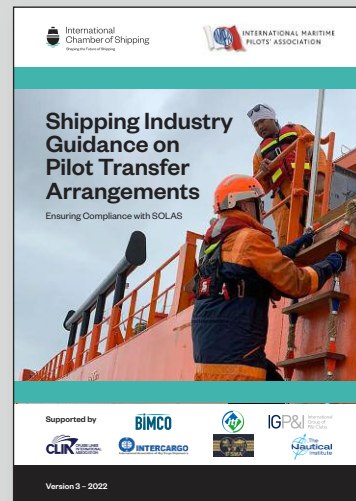
正確裝備索具 – 引水梯必須依《國際海上人命安全公約》(SOLAS)第V/23條與國際海事組織(IMO)第A.1045(27)號決議案，進行索具之裝設與施作（詳見西元2020年1月號《風險觀察家》有關引水員登、離船舶的文章 – <http://ow.ly/u5RN30sfjimp>）。正確裝設之後，引水梯應垂直懸掛，並且沿著船側放置。切勿嘗試以特定角度抓住引水梯（例如：在兩艘船舶之間），以這個角度很難抓住梯子，因為若梯子不是平放於側邊，很容易導致人員從梯子上跌落。突然出現巨浪或陣風時，將引水梯維持在一定的角度也會導致梯子較不穩定。

個人防護裝備(PPE) – 必須依據工作許可之規定，穿戴適合於船側工作的個人防護裝備。這些裝備應包括救生衣、安全鞋與手套，以確保在爬梯時具有良好的抓握力。即使引水梯垂直懸掛在船體上，長時間抓握還是極為費力，像是在讀取船舶吃水值時，所以還必須使用安全帶，以確保能隨時安全地連接至船舶的墜落停制系統。

維護 – 引水梯與所有其他必要設備之類型應經過核准，維持正常的運作狀態，並依照製造商的建議進行維修。引水梯的階梯必須完好無損，表面必須具有止滑效果。

在疫情肆虐期間，有些港口拒絕船員進入碼頭，導致船員不易讀取船舶吃水值，這也迫使船員不得不使用引水梯。我們必須強調的是，無論在什麼情況下，會員都有責任提供安全的進出方式以及工作環境。還有一點相當重要 – 會員應賦予全體船員在察覺到不安全的行為或狀況時，可以立刻停止工作的權利與義務。

這些近期所發生的事故可能與船員的自滿情緒有關，這也突顯出船員為了達成工作目標而取巧的現況 – 而代價就是犧牲安全。相關人員有可能經常看著引水人毫不費力地在引水梯上下攀爬，這導致他們低估了其中的風險。這些事故也證明了自滿的情緒可能危及生命。



國際航運商會和國際海事引水人協會已製作實用的指引，以供參考。

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

糖尿病前期 — 如何發現病徵

我們在《船員觀察家》持續尋找能夠提升健康意識的方法 — 我們也鼓勵會員留意自身的健康，同時關注船員們的健康與福祉。

這篇文章的內容主要關於糖尿病，特別是糖尿病前期 — 糖尿病早期病徵 — 並列出保持健康的方法。我們的用意並不是為了嚇唬各位，而是讓會員意識到，生活方式的微幅改變，有時會對個人健康帶來重大的正面影響。



醫學博士Glenda Canlas
馬尼拉Halcyon海洋醫療保健系統
總裁/醫療總監



糖尿病

糖尿病影響了許多人的健康，通常是由於飲食不當及缺乏運動，輕忽身體的照護所致。第二型糖尿病是目前最為常見的糖尿病類型。人體的血糖含量由一種稱為胰島素的激素所控制，這是由胰臟（位於胃部後方的腺體）產生。當食物經過消化並進入血液時，胰島素會將葡萄糖（血糖）從血液中移出且進入細胞，並在此分解以產生能量。然而，如果罹患糖尿病，身體就無法將葡萄糖分解成能量，這是因為沒有足夠的胰島素來移出葡萄糖，或是生成的胰島素無法發揮正常的作用。

糖尿病前期

是一種健康狀況，係指血糖含量升高，但未達到第二型糖尿病的診斷標準。罹患糖尿病前期的患者（高達85%）大多沒有察覺到這種狀況。不過，如果沒有及時治療，糖尿病前期就會演變成第二型糖尿病、心臟病、腎臟病與中風。

糖尿病前期患者無法正常分解血糖（葡萄糖）。在糖尿病前期，細胞對胰島素也沒有反應。當細胞對胰島素沒有反應時，血糖就無法進入細胞，導致血糖升高。

發展出糖尿病前期的危險因子和糖尿病相同。這些危險因子包括：

家族病史 – 父母或兄弟姐妹罹患第二型糖尿病。

年齡 – 45歲以後風險增加。

過重 – 脂肪組織（皮下與內臟）愈多，細胞對胰島素的阻抗就愈大。

腰圍 – 男性腰圍大於40吋，女性腰圍大於35吋，對胰島素的阻抗會增加。

飲食 – 食用大量紅肉、加工肉品與含糖飲料。

缺乏運動 – 每週運動次數少於三次。

抽煙 – 會增加胰島素阻抗。

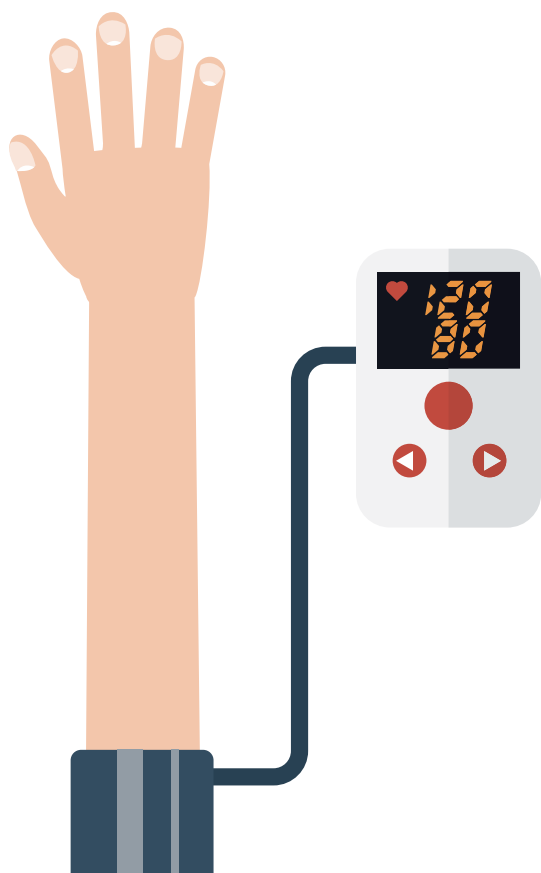
阻塞性睡眠呼吸中止症 – 睡眠反覆中斷的狀況。

選擇健康的生活型態是預防糖尿病前期的關鍵：

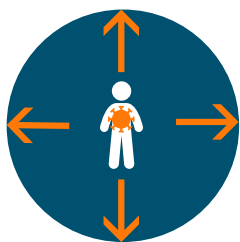
- 1 減去過胖的體重
(至少體重的5-7%)。
- 2 每週至少進行150分鐘的有氧運動。
- 3 健康飲食。
- 4 不抽菸。
- 5 正常的血壓和膽固醇數值。

而且，時時牢記：

即使有糖尿病家族病史，糖尿病前期仍是可預防且可逆的



船上的新冠肺炎疫情 如何識別與管理



船上人員通常在密切接觸的環境中工作，這也導致新冠肺炎疫情易於傳播。一旦船上爆發疫情，將會為船員帶來特殊的風險，並可能危及他們的安全與福祉，同時可能影響到他們安全航行與操作船舶的能力。

截至目前為止，所有船舶均備有書面的新冠肺炎應變管理計畫，其內容通常涵蓋下列範疇：監督與通報、隔離與檢疫、病例管理、感染防制(IPC)、與主管機關溝通以及訓練，計畫亦將列出登船前篩檢計畫與船上預防措施的詳細指引，包括衛生、社交距離、通風及口罩配戴。

我們的讀者雖然對這些措施耳熟能詳，但提醒每個人都採取建議程序，在識別與管理船上新冠肺炎疑似或確診病例方面極有幫助。

篩檢與監測

如果正在進行的篩檢或監測活動確定船上有疑似病例，或者是船員出現疑似新冠肺炎的症狀時，應啟動新冠肺炎應變管理計畫。

隔離疑似病例

疑似、可能或確診的新冠肺炎患者，應即刻隔離在通風良好的指定區域（客艙或其他區域），與其他所有船員區隔開。進入隔離室的任何人，都應穿戴隔離衣、護眼裝備（護目鏡或面罩）、手套及醫療口罩。嚴格遵守用餐規定，最好是能提供專用浴室，同時對該區域加強清消。

感染防制(IPC)

根據新冠肺炎應變管理計畫，船員應採取適當的感染防制措施。所有個人防護裝備(PPE)應在指定區域依照規定的安全方式穿脫。

評估嚴重性與風險因子

重症危險因子包括年齡（60歲以上）、潛在疾病（如：超重/肥胖、高血壓、糖尿病、心臟病、慢性肺病、腦血管疾病）、精神疾病、慢性腎病、免疫抑制（包括愛滋病）、癌症與抽煙。

每天應親訪或電訪病例二至三次，以進行監測，並密切監控具風險因子之人員，以瞭解是否有任何惡化跡象。

能在船上管理病例嗎？

參照預先確定的促因，判斷是否能在船上治療疑似、可能或確診病例，或是該病例是否需要立即上岸就醫。如果有血氧機，應使用血氧機來協助判斷是否能在船上治療病例。

更多細節刊載於西元2021年12月23日發行的世界衛生組織暫行指引。

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

TR(E)

經理公司：
TINDALL RILEY EUROPE SARL
登記辦公室地址：
42 - 44 avenue de la Gare, L-1610 Luxembourg.

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

BRITANNIA STEAM SHIP INSURANCE ASSOCIATION 歐洲暨英國分公司

獲英國審慎監管局授權。受英國金融監管局及審慎監管局管理。

Britannia Steam Ship Insurance Association歐洲分公司於盧森堡註冊成立，並登記為互助協會(編號B230379)。經盧森堡財政部授權，並由Commissariat aux Assurances監管。

britanniapandi.com