

“注意下面”：滑倒、绊倒、跌倒和回弹区域



不是真的，看。这是我今年早些时候参加由UK保赔协会、联运保赔协会(TT Club)和托马斯米勒联合举办的人身伤害研讨会的主题。两个协会的防损部门，谈到了海上和码头风险的人身伤害索赔数据。无论多么简单，都会对这些事件实际发生的频率感到惊讶。

滑倒、绊倒和跌倒

防损部门向我们介绍了索赔数据，强调了一些重复出现的情形，例如缺乏情景意识、缺乏个人防护装备（“PPE”）以及人流量较高区域的危险。他们对每个事件进行了说明，并列举了几个案例。

- 由于缺乏情景意识，导致在系泊操作期间脚踝受伤，而进行了三次手术，及后又因血栓问题而需要两个月的康复治疗，然后才被遣返；
- 不正确的个人防护装备（“PPE”）和进入清理空间的工作风险评估不当，一名轮机员因此绊倒并导致复杂的半月板撕裂而结束了他的航海生涯；
- 一场突如其来的倾盆大雨过后，一名船员滑倒在内部楼梯处，该楼梯处人流量较高。维修技术人员在潮湿肮脏的码头上行走后，鞋子把水和油渍带到船上，就是在同一个楼梯上。进行根本原因分析，这是船上最常用的楼梯，踏板本身状况良好，但显示出因靠岸走动频繁而带来污垢的迹象。船东完成了楼梯安全评估，建议有两个方面：
 - 所有高风险台阶均安装高抓地力踏板；

- 在全公司范围内推广下梯井时的“手拖技术”活动。每当从船上的梯井下来时，双手都应该放在栏杆上，一只手拖在后面，以便在失去平衡时可以抓住自己。

这些类型的事件是可以预防的，人们只需要运用情境意识（向下看），来了解周围的环境。然而，船东还可以采取一些其他措施来帮助防止这些事件。例如：

- 在绊倒危险处（例如垫眼或甲板上的管道）使用醒目的油漆（例如黄色和黑色条纹）；
- 颜色鲜艳的台阶踏板带有防滑表面，可显示高度变化；
- 经常保持甲板或工作区域清洁，清除杂物或垫料、管线或残留的油脂或油。此外，任何东西都不应妨碍使用停止按钮或安全设备。

如果没有对跌倒进行检讨，那么对滑倒、绊倒和跌倒的检讨是不完整的。船员和岸上供货商经常在移动梯子上上下下移动，因此跌倒的风险始终存在。如果完成了适当的许可（高空作业许可），并且在工具箱会议中讨论了工作区域的正确设置，那么可以减轻这种风险。例如，对于任何需要个人在空中超过6英尺的工作，工具箱讨论应涵盖安全带、防坠器以及在开始工作之前正确安置梯子。

回弹区域

一般来说，高速回弹区域是靠近船上系泊装置、系泊绳反冲的可能性很高的区域。磨损或腐烂的系泊绳很容易高速地弹回，向其路径上的任何物体（包括人）释放出大量力道。再次强调，人们必须时刻注意周围环境，但这并不意味着船东或经营者不能采取措施帮助保护船员。关于减轻这些领域的人身伤害风险的一些建议包括：

- 系泊操作之前工具箱会议。会议应告知所有相关人员有关系泊安排的具体情况，以及甲板上绳索布置的总体计划，同时确定船员应不惜一切代价避免特定回弹区域——*无论绳索的张力或船上的活动如何*；
- 甲板上标志，警告任何经过该区域的人正在进入高速回弹区域。

结论

除了公司可以采取的一般情景意识和预防措施之外，另一个主题是疲劳。我们都知道这一点，甚至可能在我们生命中的某个时刻经历过它。然而，由于在海上多种条件下工作，远离家人和朋友，这种情况在船上相当普遍。如果船员疲劳，发生上述任何事件的风险也会增加。

小步骤，例如向前和向下看，以及情景意识，可以帮助防止严重的人身伤害，不仅对船员，而且对在船上的任何人都是如此。结合船东或经营者采取的适当预防措施，这些步骤可以制定有效的预防滑倒、绊倒和跌倒损失的措施。然而，由于日常维护和修理船舶需要大量的工作任务，这种努力始终是持续和真实的。UK保赔协会和TT协会的防损部门，会站在这些问题的最前沿，帮助会员预防这些风险。