

## “注意下面”：滑倒、絆倒、跌倒和回彈區域



不是真的，看。這是我今年早些時候參加由UK保賠協會、聯運保賠協會(TT Club)和托馬斯米勒聯合舉辦的人身傷害研討會的主題。兩個協會的防損部門，談到了海上和碼頭風險的人身傷害索賠數據。無論多麼簡單，都會對這些事件實際發生的頻率感到驚訝。

### 滑倒、絆倒和跌倒

防損部門向我們介紹了索賠資料，強調了一些重複出現的情形，例如缺乏情景意識、缺乏個人防護裝備（“PPE”）以及人流量較高區域的危險。他們對每個事件進行了說明，並列舉了幾個案例。

- 由於缺乏情景意識，導致在系泊操作期間腳踝受傷，而進行了三次手術，及後又因血栓問題而需要兩個月的康復治療，然後才被遣返；
- 不正確的個人防護裝備（“PPE”）和進入清理空間的工作風險評估不當，一名輪機員因此絆倒並導致複雜的半月板撕裂而結束了他的航海生涯；
- 一場突如其來的傾盆大雨過後，一名船員滑倒在內部樓梯處，該樓梯處人流量較高。維修技術人員在潮濕骯髒的碼頭上行走後，鞋子把水和油漬帶到船上，就是在同一個樓梯上。進行根本原因分析，這是船上最常用的樓梯，踏板本身狀況良好，但顯示出因靠岸走動頻繁而帶來污垢的跡象。船東完成了樓梯安全評估，建議有兩個方面：
  - 所有高風險臺階均安裝高抓地力踏板；

- 在全公司範圍內推廣下梯井時的“手拖技術”活動。每當從船上的梯井下來時，雙手都應該放在欄杆上，一隻手拖在後面，以便在失去平衡時可以抓住自己。

這些類型的事件是可以預防的，人們只需要運用情境意識（向下看），來瞭解周圍的環境。然而，船東還可以採取一些其他措施來幫助防止這些事件。例如：

- 在絆倒危險處（例如墊眼或甲板上的管道）使用醒目的油漆（例如黃色和黑色條紋）；
- 顏色鮮豔的臺階踏板帶有防滑表面，可顯示高度變化；
- 經常保持甲板或工作區域清潔，清除雜物或墊料、管線或殘留的油脂或油。此外，任何東西都不應妨礙使用停止按鈕或安全設備。

如果沒有對跌倒進行檢討，那麼對滑倒、絆倒和跌倒的檢討是不完整的。船員和岸上供應商經常在移動梯子上上下下移動，因此跌倒的風險始終存在。如果完成了適當的許可（高空作業許可），並且在工具箱會議中討論了工作區域的正確設置，那麼可以減輕這種風險。例如，對於任何需要個人在空中超過6英尺的工作，工具箱討論應涵蓋安全帶、防墜器以及在開始工作之前正確安置梯子。

## 回彈區域

一般來說，高速回彈區域是靠近船上系泊裝置、系泊繩反沖的可能性很高的區域。磨損或腐爛的系泊繩很容易高速地彈回，向其路徑上的任何物體（包括人）釋放出大量力道。再次強調，人們必須時刻注意周圍環境，但這並不意味著船東或經營者不能採取措施幫助保護船員。關於減輕這些領域的人身傷害風險的一些建議包括：

- 系泊操作之前工具箱會議。會議應告知所有相關人員有關係泊安排的具體情況，以及甲板上繩索佈置的總體計畫，同時確定船員應不惜一切代價避免特定回彈區域——*無論繩索的張力或船上的活動如何*；
- 甲板上標誌，警告任何經過該區域的人正在進入高速回彈區域。

## 結論

除了公司可以採取的一般情景意識和預防措施之外，另一個主題是疲勞。我們都知道這一點，甚至可能在我們生命中的某個時刻經歷過它。然而，由於在海上多種條件下工作，遠離家人和朋友，這種情況在船上相當普遍。如果船員疲勞，發生上述任何事件的風險也會增加。

小步驟，例如向前和向下看，以及情景意識，可以幫助防止嚴重的人身傷害，不僅對船員，而且對在船上的任何人都是如此。結合船東或經營者採取的適當預防措施，這

些步驟可以制定有效的預防滑倒、絆倒和跌倒損失的措施。然而，由於日常維護和修理船舶需要大量的工作任務，這種努力始終是持續和真實的。UK保賠協會和TT協會的防損部門，會站在這些問題的最前沿，幫助會員預防這些風險。