

Risk A/TSM Work

"An ounce of prevention is worth a pound of cure." Benjamin Franklin 1736



We are pleased to introduce the next edition of **Risk A/TSM Work**, a forum dedicated to sharing safety and loss control tips with our brokers and insureds. **Risk A/TSM** is our proprietary risk management approach which promotes informed risk analysis based on two behavioral factors — **Aptitude** and **Tolerance**.

ABOUT US

Sompo International Insurance works through a global distribution network of retail and wholesale brokers and MGUs to provide high-quality and responsive services to a broad range of clients from large multinationals to small businesses. We offer diverse specialty capabilities across a broad range of products and industry verticals.

If you would like to subscribe to **Risk A/TSM Work**, please contact Victor Sordillo at vsordillo@sompo-intl.com

Disclaimer: The recommendations and contents of this material are provided for information purposes only. It is offered only as a resource that may be used together with your professional insurance advisor in maintaining a loss control program. Sompo International assumes no liability by reason of the information within this material.

To learn more, visit us at:
www.sompo-intl.com

Parking Lot Safety; Don't Let IT SLIP Away

W. Jeff Waldron, ARM, AOES, LEED Green Associate, Assistant Vice President Loss Control, Sompo Global Risk Solutions, wwaldron@sompo-intl.com

Slip, trip and fall exposures aren't just limited to the insides of office buildings, manufacturing plants, shopping centers and other structures. Parking lots also create areas of concerns for risk managers as line striping and painting, wheel stops and speed bumps are among the top sources of slip, trip and fall exposures. This edition of *Risk A/T Work* takes a closer look at these three important parking lot elements and offers helpful tips and considerations regarding their safe and effective use.

Line Striping & Painting

Line striping and painting should be done at least every two years, not just for aesthetics but for safety. However, years of repainting can result in wider and raised surfaces that are smooth as glass. Strategies to help minimize slip, trip and fall exposures associated with the painting and striping process include:

- When repainting, consider removing the existing paint with high-pressure washing that provides a clean, flat surface for application of the new paint.
- Utilize slip resistant additives in paint for use in high traffic areas such as cross walks, ramps, curbing, and ADA markings. A polymer based additive provides increased traction even as the paint becomes worn with usage and time.

Wheel Stops

Wheel stops are traditionally made of concrete, rubber, or wood (e.g., old railroad ties) and are often installed to provide separation between vehicles and pedestrian walkways. While they can be an effective means of preventing pathway encroachment, they are a leading cause of trip and fall occurrences because they sit low to the ground and are often out of a pedestrian's direct line of sight. As such, more and more parking areas are removing them altogether, or replacing them with alternative solutions. When evaluating the use of wheel stops, be sure to consider the following:

- Are wheel stops really needed? Even in locations where wheel stops are already in use, it is important to carefully evaluate if they are needed or an alternative solution is more appropriate.
- What are the alternatives? Alternatives to wheel stops include bollards, landscape pots and flexible ADA signage, all of which can help reduce slip, trip and fall occurrences.
- If using wheel stops is essential, make sure they are clearly marked with high visibility or retroreflective paint or tape that increases their visibility.

Speed Bumps

Speed bumps come in a myriad of sizes, configurations and materials and can pose a considerable slip, trip and fall risk. In situations where they cannot be avoided, it is important to assess their size, location and markings. Here are a few items to consider when evaluating the use of speed bumps:

- Whenever possible, look to install speed bumps in areas of low pedestrian traffic. Speed bumps should not be installed in areas such as ADA crosswalks, sidewalk ramps, or in front of anchor stores and main building entrances. Instead, consider alternatives such as signage (e.g., "Stop", "Speed Limit", "Pedestrian Crossing", etc.) and traffic lights in these locations.
- If speed bumps are needed, accompany them with signage alerting pedestrians of their presence, and ensure they are appropriately installed, designed and maintained. For example, it may be preferable to have a smaller speed bump that can be easily traversed as opposed to mega bumps that are over 18 to 24 inches wide.
- Speed bumps should be identified with markings/paint that increase awareness of them. Paint should be provided with a slip resistant additive, such as a polymer-based additive, which provides increased traction even as the paint becomes worn with usage and time.
- As with wheel stops, the necessity of speed bumps should be carefully evaluated to ensure they are installed based upon formal traffic studies and comprehensive reviews, and not merely the request of tenants.

Real estate property owners and management companies should consider implementing formalized institutional policies for line striping and painting, wheel stops and speed bumps that are based upon recognized standards and industry best practices. These policies, which can be customized to ensure compliance with local codes and regulations, promote increased consistency and successful execution across each property within the portfolio.

Risk A/TSM Work

(Riesgo en el trabajo)

“Una onza de prevención vale una libra de curación.” Benjamín Franklin 1736



Nos complace presentar la siguiente edición de **Risk A/TSM Work**, un foro dedicado a compartir consejos de control de pérdidas y seguridad con nuestros corredores de seguro y asegurados. **Risk A/TSM** es nuestro enfoque patentado de gestión de riesgos que promueve el análisis informado de riesgos con base en dos factores conductuales: la aptitud y tolerancia.

ACERCA DE NOSOTROS

Sompo International Insurance trabaja a través de una red de distribución mundial de corredores de seguro minoristas y mayoristas y agentes gestores de seguros (MGUs) para proporcionar servicios efectivos y de alta calidad a una amplia gama de clientes, desde grandes multinacionales hasta pequeñas empresas. Ofrecemos diversas capacidades especializadas en una amplia gama de productos y sectores verticales industriales.

Si desea suscribirse a Risk A/TSM Work, comuníquese con Víctor Sordillo al correo vsordillo@sompo-intl.com

Descargo de responsabilidad: Las recomendaciones y el contenido de este material se proporcionan sólo con fines informativos. Se ofrecen únicamente como un recurso a ser usado junto con su asesor de seguro profesional en el mantenimiento de un programa de control de pérdidas. Sompo International no asume ninguna responsabilidad a causa de la información que contiene este documento.

Para obtener más información, visítenos en:
www.sompo-intl.com

No permita que la seguridad en estacionamientos se le RESBALE de entre las manos

W. Jeff Waldron, ARM, AOES, Asociado en Construcción Verde LEED, Vicepresidente Auxiliar de Control de Pérdidas, Sompo Global Risk Solutions, wwaldron@sompo-intl.com

Las exposiciones al riesgo por resbalones, tropiezos o caídas no sólo se limitan al interior de edificios de oficinas, plantas de manufactura, centros comerciales y otras estructuras. Los estacionamientos también representan ámbitos de preocupación para los gerentes de riesgo, pues el marcado y la pintura de líneas, los detenedores de ruedas y los reductores de velocidad (topes) se encuentran entre las fuentes más importantes de exposición al riesgo por resbalones, tropiezos y caídas. En esta edición de *Risk A/T Work*, examinamos más de cerca estos tres importantes elementos de los estacionamientos y ofrecemos útiles consejos y consideraciones acerca de cómo pueden utilizarse en forma segura y eficaz.

El marcado y la pintura de líneas

El marcado y la pintura de líneas debiera realizarse por lo menos cada dos años, y no sólo con fines estéticos, sino también de seguridad. Sin embargo, la pintura aplicada año tras año puede generar superficies más anchas y elevadas que son tan lisas como el vidrio. Las estrategias que ayudan a minimizar las exposiciones al riesgo por resbalones, tropiezos y caídas relacionadas con el proceso de pintar y marcar las líneas incluyen:

- Al volver a pintar, considere eliminar la pintura existente con lavado a alta presión para que la superficie sobre la cual se aplique la pintura nueva esté limpia y plana.
- Utilice aditivos antideslizantes en la pintura que se use en áreas de alto tráfico, como cruces peatonales, rampas, bordillos y marcas de la ley para personas con discapacidades (ADA, siglas en inglés). Los aditivos a base de polímeros proporcionan mayor tracción, incluso cuando la pintura se desgasta con el uso y paso del tiempo.

Detenedores de ruedas

Tradicionalmente, los detenedores de ruedas están elaborados de concreto, goma o madera (por ejemplo, viejos durmientes de ferrocarril) y a menudo se instalan para establecer una separación entre los vehículos y los andenes peatonales. Aunque los detenedores pueden evitar eficazmente la intrusión en sendas, son la causa principal de tropezones y caídas debido a su perfil tan bajo que a menudo los hace imperceptibles para la línea directa de visión de los peatones. Por consiguiente, en cada vez más áreas de estacionamiento se están eliminando completamente o reemplazando con otras soluciones. Al evaluar el uso de detenedores de ruedas, asegúrese de tomar en cuenta lo siguiente:

- ¿Realmente son necesarios los detenedores de ruedas? Incluso en los sitios en donde estos elementos ya estén en uso, es importante evaluar detenidamente si son necesarios o si lo más apropiado es otra solución.
- ¿Cuáles son las alternativas? Las alternativas a los detenedores de ruedas incluyen bolardos, macetas de paisajismo y señalización flexible de la ADA, todas las cuales pueden ayudar a reducir los casos de resbalones, tropiezos y caídas.
- Si es esencial usar los detenedores de ruedas, asegúrese de que estén marcados claramente con pintura o cinta de alta visibilidad o retroreflectante que aumente su visibilidad.

Reductores de velocidad (topes)

Los reductores de velocidad vienen en un sinnúmero de tamaños, configuraciones y materiales y pueden representar un riesgo considerable de resbalones, tropiezos y caídas. Cuando su uso es ineludible, es importante evaluar su tamaño, ubicación y marcado. He aquí unos cuantos elementos para considerar al evaluar el uso de reductores de velocidad:

- Siempre que sea posible, busque instalar reductores de velocidad en áreas de poco tráfico peatonal. Estos dispositivos no debieran instalarse en áreas como cruces peatonales de ADA, rampas en aceras o frente a tiendas ancla y entradas principales de edificios. En su lugar, en estas ubicaciones considere usar alternativas como la señalización (por ejemplo, “Alto”, “Límite de velocidad”, “Cruce peatonal”, etc.) y los semáforos.
- Si los reductores de velocidad son necesarios, acompañelos de señalización para advertir a los peatones de su presencia y asegúrese de que se instalen, diseñen y mantengan apropiadamente. Por ejemplo, un reductor de velocidad más pequeño que pueda atravesarse fácilmente podría ser preferible a uno enorme de más de 18 a 24 pulgadas de anchura.
- Los reductores de velocidad debieran estar identificados con marcas/pintura con mayor visibilidad. A la pintura debiera añadirse un aditivo antideslizante, como uno a base de polímeros, que brinde mayor tracción incluso a medida que la pintura se desgasta con el uso y paso del tiempo.
- Al igual que con los detenedores de ruedas, la necesidad de reductores de velocidad debiera evaluarse detenidamente para asegurar que se instalen con base en revisiones exhaustivas y estudios viales formales y no únicamente a petición de los arrendatarios.

Los propietarios y las empresas de administración de bienes raíces debieran considerar implementar políticas institucionales formalizadas basadas en normas reconocidas y prácticas óptimas de la industria para el marcado y la pintura de las líneas, los detenedores de ruedas y los reductores de velocidad. Estas políticas, que puedan adaptarse para asegurar el cumplimiento con los códigos y las regulaciones locales, promueven una mayor coherencia y la ejecución satisfactoria en todas y cada una de las propiedades de carteras.