



Wij wensen u
een veilig & succesvol
2019

Verkeersorganisatie bij stukgoedbehandeling met kraan - LUEZ

De werkpost onder een kraan is één van de plaatsen waar mens en machine nauw samenwerken. Om te voorkomen dat die samenwerking met kranen en voertuigen zou kunnen leiden tot ernstige ongevallen is het belangrijk om het contact tussen mens en machine zoveel mogelijk uit te sluiten of te beperken.

Dit is mogelijk door het toepassen van het LUEZ-principe, waarbij werkzone en veilige zone duidelijk bepaald worden. Voor stukgoedbehandelingen onder de kraan werd hiervoor een gemeenschappelijke norm uitgewerkt.

LUEZ staat voor **Loading, Unloading Exclusion Zone**, lees: 'werkzone of laadzone'.

Het LUEZ-principe onderscheidt 2 zones:

- de **Werkzone** (LUEZ): de aangewezen zone aan de wal waar goederen worden geladen of gelost, waar voertuigen de goederen aanbrengen en/of wegvoeren en waar havenarbeiders de stukgoederen aan- en afslaan.
- de **Veilige zone**: de aangewezen zone waar personen zich bevinden en **steeds naar terugkeren wanneer zij niet in de werkzone moeten zijn**.

De positie van de veilige zone wordt bepaald door de ceelbaas en/of foreman en bevindt zich buiten het bereik van

- de voertuigen en de goederen die ze vervoeren.
- de last die door de kraan wordt behandeld.

Daarbij wordt ook rekening gehouden met andere ploegen die in de nabijheid actief zijn.

De veilige zone wordt bij voorkeur afgebakend met een fysieke afscherming, zoals nadarhekken.

In de veilige zone wordt steeds een verplaatsbare cabine geplaatst. Ze vormt het overdekte gedeelte van de veilige zone en maakt de zone ook voor iedereen duidelijk zichtbaar.

Belangrijk:

Personen of voertuigen die zich in de werkzone willen begeven, moeten dit kenbaar maken aan diegenen die zich al in de zone bevinden. Ze mogen de zone pas binnengaan als ze daarvoor de nadrukkelijke toestemming hebben gekregen.

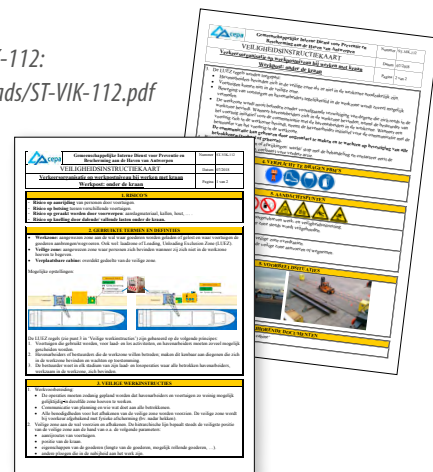
De werkzaamheden kunnen pas worden **gestart indien de veilige zone volgens de regels is ingericht en moeten gestaakt worden als de veilige zone niet meer correct is ingericht of niet meer aanwezig is**.

Bij verandering van werkomstandigheden met betrekking tot verkeersorganisatie, planning schip, naburige werkzaamheden ... moeten werkzone en veilige zone opnieuw in overleg geëvalueerd worden en indien nodig verplaatst.

Tijdens de Take 5 moeten de operationele instructies, de aanwezige restrisco's en de inrichting van de werkpost duidelijk aan de betrokken personen meegedeeld worden.

Je werkgever zal de nodige materialen ter beschikking te stellen om de veilige zone in te richten.

Meer informatie kan je vinden in ST-VIK-112:
<http://www.cepa.be/wp-content/uploads/ST-VIK-112.pdf>



Gevaarlijke stoffen, zo ga je er veilig mee om

Op veel werkplekken is er een bijna permanente blootstelling aan gevaarlijke stoffen. Maar wat bedoelen we daar nu precies mee?

Gevaarlijke stoffen zijn stoffen die door hun eigenschappen of de omstandigheden waarin ze voorkomen gezondheidsrisico's, schade of ernstige hinder kunnen veroorzaken bij mens, dier en milieu.

We praten dan over:

- chemische stoffen zoals verven, lijmen, ontsmettingsmiddelen, schoonmaakmiddelen, bestrijdingsmiddelen ...
- door processen gegenereerde verontreinigde stoffen zoals lasrook en uitlaatgassen
- materialen van natuurlijke oorsprong: meelstof, ertsen, asbest, ruwe olie ...

Onder stoffen verstaan we gassen, vloeistoffen en vaste stoffen. Bij dit laatste gaat het over korrels, poeders, granulaten, fijn stof, gels en dergelijke.

Het gebruik van sommige stoffen zoals asbest en glyfosaat (pesticiden) is verboden, minimaal toegestaan of onderworpen aan een strenge

overheidscontrole. Toch komen er nog gevaarlijke stoffen voor op meer plaatsen en in meer sectoren dan je zou vermoeden.



Een doeltreffend beheer van gezondheids- en veiligheidsrisico's op de werkplek met betrekking tot gevaarlijke stoffen komt alle betrokkenen ten goede: de werknemers, het bedrijf, het milieu en de samenleving als geheel. In 2019 zullen we daarom elke maand de nodige aandacht besteden aan dit thema. In januari starten we met het toelichten van een aantal CLP-pictogrammen. Nadien zullen we het dan hebben over het transport van gevaarlijke goederen, de correcte omgang met spills, gevaarlijke atmosferen, persoonlijke beschermingsmiddelen en persoonlijke hygiëne.

Leren uit ongevallen

Twistlocks in scharnierende luikdeksels

Situatie

Voordat de stukgoedwerkzaamheden in het luik moesten worden aangevat werden er bovendeks containers gelost. Ze waren met manuele grondtwistlocks aan het luikdeksel bevestigd. Om de onderste laag containers te kunnen lossen, moesten de grondtwistlocks ontgrendeld worden. Na de containeroperaties werden de scharnierende luikdeksels opengezet. Op dat moment bevonden de grondtwistlocks zich nog in de pockets op het luikdeksel. Tijdens de behandeling werd het luikdeksel door de kraanhaak aangetikt. Daardoor viel één van de grondtwistlocks van het luikdeksel. Hij kwam in het luik terecht, vlak bij één van de vier aanwezige havenarbeiders. Gelukkig raakte niemand gewond.

Wat ging er mis?

- Bij het ontgrendelen van grondtwistlocks wordt zowel de boven- als de onderkant ervan ontgrendeld. De twistlock zit dan niet meer vast aan het luikdeksel.
- Vóór het openleggen van de luikdeksels werd er niet nagegaan of er zich nog losse objecten op bevonden.
- Bij de behandeling werd het luikdeksel aangestoten waardoor de twistlocks uit de cornerpockets trilden.

Hoe kan je dit vermijden?

- Voordat een luikdeksel opengelegd wordt, moet nagegaan worden of alle losse objecten van het luikdeksel verwijderd zijn. Zoniet moeten ze alsnog vastgemaakt of verwijderd worden.

- Moest het schip de luiken al hebben opengelegd en als je vaststelt dat er bijvoorbeeld toch nog een grondtwistlock is blijven zitten, meld dit dan meteen aan de hiërarchische lijn zodat de werkzaamheden gestaakt kunnen worden. Zij zal dan, in overleg met de scheepsbemanning, de nodige acties ondernemen.



Nieuwe en aangepaste instructiekaarten

• Nieuwe instructiekaart

ST-VIK-112 Verkeersorganisatie op werkpostniveau bij werken met kraan
<http://www.cepa.be/wp-content/uploads/ST-VIK-112.pdf>

• Aangepaste instructiekaart

C-VIK-010 Op- en afstappen van straddle-carrier
<http://www.cepa.be/wp-content/uploads/C-VIK-010.pdf>