

Maandelijks uitgave van het Gemeenschappelijk Comité voor Preventie & Bescherming, verdeeld aan het bedrijfsmanagement, het havenkader en alle havenarbeiders van de havenbedrijven aan de Haven van Antwerpen

Veilig onder de containerkraan

Bij het werken aan zeeschepen onder de containerkraan, moet de veilige zone worden aangegeven door fluo-reflecterende kegels. De kegels worden in opdracht van de foreman op de aangeduide plaats gezet, op ± 3 m van de kop van de container. De belangrijkste kegels zijn diegene die op de hoeken van de veilige zone zijn opgesteld.

Achter de denkbeeldige lijn tussen de kegels bevindt men zich in de veilige zone. Eventueel kan ook het einde van de veilige zone door kegels worden aangeduid. Binnen deze rechthoek ben je dan veilig.



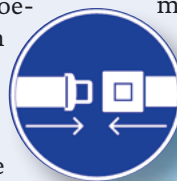
Gordel verplicht in alle mobiele arbeidsmiddelen!

Ongevallen met voertuigen komen jammer genoeg regelmatig voor. Heftrucks, straddle-carriers, kapstokken, reachstackers, roro-trekkers, enz. kunnen kantelen of in aanraking komen met hindernissen. De bestuurder en/of de passagiers kunnen daarbij tegen de voorruit, het stuur of andere obstakels in de cabine terechtkomen. In extreme gevallen kan de bestuurder zelfs uit zijn cabine geslingerd worden en zeer

ernstige verwondingen oplopen. Om de gevolgen van kantelen en aanrijdingen te beperken moeten daarom alle zitplaatsen in voertuigen uitgerust zijn met een goed werkende veiligheidsgordel. Alle inzittenden, de bestuurder en de eventuele passagiers, zijn verplicht om de veiligheidsgordel te dragen.

Dergelijke ongevallen kunnen uiteraard beter voorkomen wor-

den door een aangepaste rijstijl en door de juiste behandelingsmethode. Maar als het toch eens foutloopt ...



Ongeval van 1 oktober 2011

Nieuwe instructiekaarten en aandachtspuntenlijsten

Technische diensten:

- TD-VIK-012 Reinigen met hogedrukreiniger
- TD-VIK-013 Werken aan laagspanning installaties



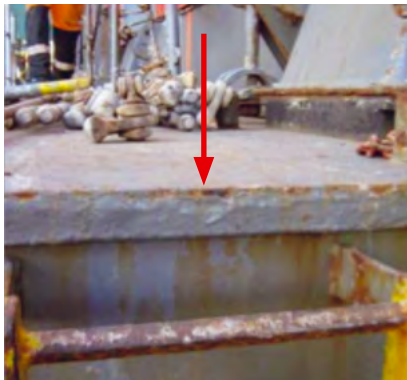
Voor meer inlichtingen of vragen rond veiligheid
kijk op www.cepa.be of mail naar infoPB@cepa.be



Onlangs deden zich twee ernstige arbeidsongevallen voor waarbij een kuiper gewond raakte tijdens het bijbrengen van lashingbaren en tendeurs op een containerschip.

In beide gevallen was er onvoldoende lashingmateriaal aanwezig tussen de bays om de containers vast te zetten.

In het eerste geval moesten er lashingbaren vanuit het gangboord in het gangpad tussen de bays gelegd worden. De lashingbaar werd door een collega bijgebracht en door het



Plaats waar vinger gekneld raakte

slachtoffer tussen de bays geworpen. Daarbij raakte de kuiper met een vinger gekneld tussen de lashingbar en de rand van het gangpad. Hij verloor het bovenste vingerkootje van zijn rechterpink.

Dit ongeval had men kunnen voorkomen indien een 2^e kuiper in het gangpad had plaatsgenomen om de lashingbar aan te nemen.

Het tweede ongeval toont echter aan dat ook ongevallen kunnen gebeuren wanneer het lashingmateriaal door een 2^e persoon wordt aangenomen. Een kuiper stond in het gangboord om de tendeur door het mangat naar de lashingbrug aan te geven. Op de brug bevond zich de 2^e kuiper. Bij het aannemen van de tendeur bleef die onderaan met de bevestigingspin haperen waardoor hij terug in het gangboord viel. Hij belandde op de kleine teen van de kuiper in het gangboord, net achter de veiligheidstip. De kuiper liep een teenbreuk op.



Ongeval 2

Beide ongevallen tonen aan dat het bijbrengen van lashingmateriaal altijd met de nodige voorzichtigheid en aandacht moet gebeuren. Het gaat om zware baren, wat extra risico's met zich meebrengt. Werk steeds per 2 en let erop dat het lashingmateriaal nergens achter kan blijven haperen.

Lashingmateriaal nooit zomaar in het gangpad laten liggen!

Lashingmateriaal dat zich in de gangpaden van containerschepen bevindt op posities waar kuipers lashingwerkzaamheden moeten uitvoeren, kan grote problemen veroorzaken. Onlangs deed zich nog een ernstig arbeidsongeval voor waarbij een kuiper een duimbreek opliep. In het gangpad lagen de lashingbaren en tendeurs kriskras door elkaar. De kuiper wilde een lashingbar onder het andere lashingmateriaal vandaan halen. Toen hij de lashingbar er onderuit wilde trekken, sprong een tendeur weg tegen zijn rechterhand.



Belangrijk!

- **Voor iedereen** geldt dat het lashingmateriaal op de voorziene locaties moet opgeborgen worden of op een ordelijke en nette manier in het gangpad moet gestapeld worden, zodanig dat er nog een veilige doorgang is.
- **Rederijen** die in de Antwerpse haven toekomen, moeten er dus voor zorgen dat de gangpaden vrij zijn of dat het lashingmateriaal netjes is opgeruimd voordat ha-

venarbeiders zich tussen de containers kunnen begeven.

- **Kuipers** die containers losmaken moeten ervoor zorgen dat het lashingmateriaal deftig (bv aan de zijkant leggen) wordt opgeborgen. Zo vermijden ze risico's voor de collega's die in een latere shift de containers terug moeten vastmaken.

Op die manier kunnen ongevallen en struikel- en valgevaar tot een minimum beperkt worden.

Vrolijke Kerst en vooral... een veilig 2012

vanwege de cepaSmail redactie en het Gemeenschappelijk Comité Preventie en Bescherming