

Maandelijkse 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

Leren uit ongevallen

Plaatpannen, nu met handvat

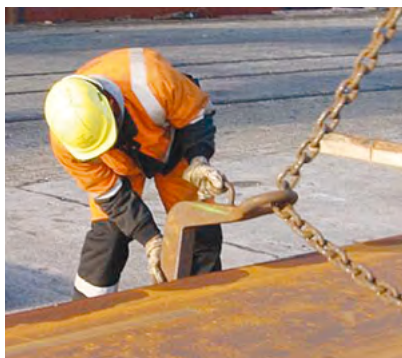
In het verleden liepen al een aantal havenarbeiders vingerbreuken op bij de behandeling van platen met plaatpannen.

De oorzaken:

- De pannen slaan tegen elkaar bij het aannemen van een plaatpan.
- De pannen verschuiven bij het opnemen van een plaatpan uit de materiaalbak.
- Handen of vingers raken geklemd tussen de plaat en de pan tijdens het aanbrengen van de pan.
- De pan kantelt op de hand tijdens het afslaan van de plaatpan.

Deze ongevallen zijn ook te wijten aan het toenemende gewicht en de minder makkelijke hanteerbaarheid van de plaatpannen.

Om de pannen makkelijker te kunnen manipuleren en ongevallen als deze te voorkomen, moeten ze verplicht worden uitgerust met een handvat.



Een tip! Om te beletten dat plaatpannen tegen elkaar zouden slaan, kan een "buis" over de ketting tussen de pannen geschoven worden.



De veilige werkinstructies over het werken met plaatpannen en het laden en lossen van schepen met platen zijn terug te vinden in ST-VIK-094, 095 en 096. Deze instructiekaarten kunnen geraadpleegd worden via de cepa website: www.cepa.be → preventie en bescherming → instructiekaarten → stukgoed - platen

Nieuwe instructiekaarten

- ST-VIK-094 - Behandelen van stijve en slappe scheepsplaten - Gebruik van plaatpannen
- ST-VIK-095 - Laden van scheepsplaten met plaatpannen in schip
- ST-VIK-096 - Lossen van scheepsplaten met plaatpannen uit schip

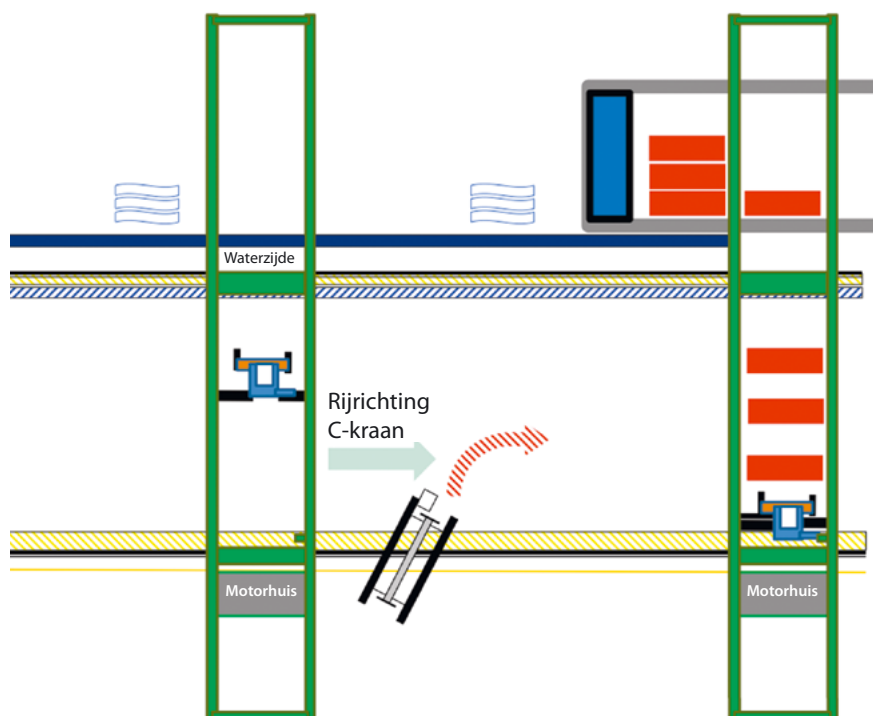


Onlangs vond er een ernstige aanrijding plaats tussen een straddle carrier en een containerkraan. We schetsen even de feiten ...

Een C-kraan was bezig met het lossen van containers. Toen de straddle chauffeur een volgende container wilde ophalen, hield hij onbewust halt op het kraanspoor, geen rekening houdend met het feit de C-kraan vlak daarnaast lichterwerk uitvoerde.

De kraan chauffeur wilde zijn voertuig herpositioneren en reed daartoe enkele meters naar opzij. De kraan kwam daarbij in botsing met de straddle carrier die een aantal meters werd weggeduwd. De kraan werd via een noodstop tot stilstand gebracht.

Dit ongeval onderstreept nogmaals het belang van **het verbod om met een straddlecarrier of enig ander voertuig op de kraansporen stil te staan.**



Ook de kraanman heeft de opdracht om na te gaan of een rijbeweging veilig kan uitgevoerd worden. Vooral bij rijden over langere afstand moet hij altijd checken of de sporen vrij zijn.

Goed voorbeeld: fendertrap van de Katoennatie



Op kaaien die voorzien zijn van fenders is het soms moeilijk om op een veilige manier aan boord van lichters, coasters of duwbakken te geraken. Die hebben niet altijd een gangway en de moeilijke overstap houdt heel wat risico's in.

Om dit probleem op te lossen, ontwikkelde Katoennatie Terminals, op basis van een ontwerp van de eigen hiërarchische lijn, een nieuw type "fendertrap". Deze trap zorgt voor een veilige toegang tot vaartuigen waarvan het gangboord zich onder of boven de "blauwe steen" bevindt. De trap wordt achter de blauwe steen vastgehaakt en is voorzien van een tegengewicht.



cepaSmail

Nr. 73 - Maart 2012

