



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

LEREN uit ongevallen 1

Tendeurs altijd beveiligen tegen omvallen!

Instructiekaarten KC-VIK-010 en 013 beschrijven hoe containers op een veilige manier kunnen worden vast- en losgemaakt met lashingbaren en tendeurs.

Bij de aandachtspunten staat duidelijk vermeld **“Laat nooit tendeurs rechtop staan die niet beveiligd zijn tegen omvallen”**. Dit punt werd aan de instructiekaart toegevoegd na verscheidene ernstige arbeidsongevallen, met breuken tot gevolg.

Toch deed er zich kortgeleden weer een ongeval

voor met een omvallende tendeur. De tendeurs waren al klaargezet om de lashing uit te voeren, maar niet beveiligd tegen omvallen. Op het ogenblik dat de kuiper neerknielde om een andere lashingbar op te nemen viel één van de tendeurs op zijn rechterhand, met een breuk tot gevolg.

Deze ongevallen zijn eenvoudig te voorkomen. Leg de tendeurs neer totdat je ze effectief nodig hebt voor de lashing of om de tendeurs te bor-

gen. Hou ze voor alle zekerheid ook goed vast.

Bericht voor de foremannen: vermeld dit punt altijd in de Take 5 en zie erop toe dat het ook werkelijk gebeurt.

De instructiekaarten kunnen geraadpleegd worden op <http://www.cepa.be/werkgevers/veiligheid/veiligheidsdoc/instructiekaarten-aandachtspunten/kuiperij>

LEREN uit ongevallen 2

Voertuig verlaten ? Draag een helm !

Een open vrachtwagen was geladen met losse buizen, gestapeld tussen de opstaande rongen. De buizen waren vastgemaakt met spanbanden, waarvan er een aantal rond de rongen waren gespannen. De vrachtwagenchauffeur moest de banden losmaken, maar had geen mes bij zich. De heftruckchauffeur die de buizen moest lossen, had wel een mes en kwam de vrachtwagenchauffeur te hulp om de banden door te snijden.

Tijdens het lossen van een eerste partij buizen werd één van de rongen uit de opening gelicht. De heftruckchauffeur had dit niet opgemerkt. Bij het doorsnijden van de band kwam de rong volledig los en viel op het hoofd van de chauffeur terwijl die naar zijn heftruck liep.

De heftruckchauffeur droeg geen helm en liep een kneuzing op aan het hoofd waardoor hij



voor langere tijd werkonbekwaam is. Een geluk bij een ongeluk, want gezien het gewicht van de rong hadden de verwondingen veel ernstiger kunnen zijn!



Daarom deze oproep aan alle chauffeurs : **draag een helm bij het verlaten van uw voertuig!**

Schat voordat je aan een taak begint altijd de mogelijke risico's in!

Nieuwe oproep "barreke": Waar zijn al die uitvinders?

In S-mail 99 hebben we een wedstrijd uitgeschreven voor de ontwikkeling van een "barreke" om tendeurs op een veilige en ergonomische manier vast- en los te draaien. Wij ontvingen tot nogtoe 2 voorstellen. De inzenders zullen hiervoor binnenkort beloond worden met een gratis paar veiligheidsschoenen met wreefbescherming.

Maar we verwachten nog andere ideeën! Tot maart kunnen nog ontwerpen (prototype, tekening, schriftelijke uitleg,...) worden ingediend. Je kan ons je voorstel bezorgen in de kantoren van de Dienst (Zomerweg 3) of via infoveiligheid@cepa.be. De beste ontwerpen zullen in de praktijk getest worden. De inzender van het winnende ontwerp mag zich aan een passende beloning verwachten.

Opgepast: valrisico!

Op 11 september jl. kwam een bemanningslid dodelijk ten val aan boord van een containerschip bij het laden van containers in het onderruim. De 2 buitenste luikdeksels waren nog dicht, maar het middenluik lag open. Op een bepaald ogenblik contacteerde een bemanningslid een havenarbeider aan dek voor een probleem aan de andere kant van de bay. Beiden kropen over de reling om via een luikdeksel over te steken. Het bemanningslid stapte daarbij op de hoek van het open luik (zie foto). Hij verloor het evenwicht en kwam 20m lager in het ruim terecht. Het 25-jarige Roemeense bemanningslid overleed later in het ziekenhuis. Dit tragische ongeval toont nogmaals aan dat we

ontzettend voorzichtig moeten zijn in valrisico-zones. Een onaandachtzaamheid, een glad of vettig oppervlak, een hindernis, een hevige windstoot, een deining van het schip volstaan om je evenwicht te verliezen en te vallen.

Ook 2 meter valdiepte kan al dodelijk zijn of botbreuken veroorzaken waardoor je wekenlang werkonbekwaam bent.

Gebruik daarom steeds de looppaden met relingen. Is dit niet mogelijk, kies dan de meest veilige weg, ver genoeg van de valdiepte. Moet je bij een open luik of een zone met een grote valdiepte werken en is er geen reling voorzien, draag dan steeds een persoonlijke valbeveiliging



die aan een stevig punt is vastgemaakt. Deckmannen kunnen ook gebruik maken van de dekmantrapjes, als die van leuningën voorzien zijn.

Zie je een collega een gevaarlijke handeling uitvoeren? Spreek hem/haar hierop aan. Je redt er misschien wel een leven mee.

Grote tuigen: zien en gezien worden

Mensen en (grote) machines zijn een risicovolle combinatie. Heel wat voertuigen hebben dode hoeken die het voor de bestuurder onmogelijk maken om personen te kunnen zien. Bestuurders moeten tijdens het rijden en manoeuvreren heel wat zaken tegelijk in het oog houden. Zij moeten de stabiliteit van hun last controleren, ervoor uitkijken dat die geen hindernis raakt en tenslotte controleren of er personen in de buurt van het toestel staan. Een hele resem opdrachten, waarbij het wel eens fout kan lopen. Daarom wordt van iedereen de nodige aandacht gevraagd.

Bestuurders van voertuigen moeten zich ervan vergewissen dat er geen personen in hun werkgebied staan alvorens ze met hun beweging starten. Bij het rijden moet de aandacht ten volle naar de rijrichting gaan. Gebruik dus absoluut geen GSM of tablet en laat je niet afleiden door de krant of radio tijdens het rijden. Snij ook geen bochten af. En verzeker je ervan dat alle personen zich buiten het werkgebied van het voertuig bevinden.

Voetgangers op de terminal moeten de aangeduide voetpaden volgen of een loopplek kiezen waar ze zo min mogelijk voertuigen ontmoeten. Draag steeds fluorelecterende kledij, zowel voor je boven- als je onderlichaam.

Ook de gele helm helpt om beter zichtbaar te zijn voor de bestuurders. Als je een toestel nadert, zorg er dan voor dat je voldoende afstand houdt en dat je oogcontact maakt met de bestuurder. Loop nooit (te) kort langs een toestel. En let ook op de stand van de achterwielen van een heftruck. Een heftruck kan zeer sterk uitzwenken!

