



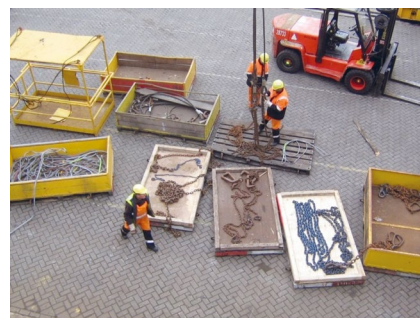
Maandelijks uitgave van het Gemeenschappelijk Comité voor Preventie & Bescherming, verdeeld aan het bedrijfsmanagement, het havenkader en alle havenarbeiders van de havenbedrijven aan de Haven van Antwerpen

## Aanslagmateriaal verdient de beste zorgen

Aanslagmateriaal is de belangrijkste schakel tussen de kraanhaak en de last om die last op een veilige manier aan en van boord te brengen. Daarom moet er zeer zorgvuldig mee worden omgesprongen.



**Gouden regel:** Vier aanslagmateriaal altijd af in de daartoe voorziene bakken, zodat het na de shift kan worden nagekeken en opgeborgen.



Laat nooit aanslagmateriaal rondslingeren op de kaai! Het kan beschadigd worden door voertuigen die eroverheen rijden of door de blootstelling aan sneeuw, zon en vrieskou.

## Lasten met een scherpe rand? Voorkom overbelasting van de kettingen!

Vaak wordt bij het behandelen van lasten met kettingen geen rekening gehouden met de scherpe rand van de last. Hierdoor kunnen de kettingschakels overbelast worden en breken.

**Belangrijk!** Vermenigvuldig de last steeds met 2 bij de berekening van de benodigde veilige werkbelasting (VWB) van het aanslagmateriaal.

**Kettingen rond lasten met scherpe randen: !! STEEDS GEWICHT (TWB) X 2 !!**

Ter verduidelijking hier nog even een rekenvoorbeeld bij het behandelen van poutrellen (14t/ hijs) met kettingen:

Is VWB of TWB gekend?	TWB
Kleine of grote tabel?	Kleine tabel (ketting rond ijzeren last, kleine tophoek)
Enkel part of eindloos?	Eindloos
TWB =	14 t x 2 (scherpe rand) = 28 t
A (aanslagfactor) =	3,5
VWB (1) =	TWB : A = 28t : 3,5 = 8t



**Er zijn 2 eindloze kettingen nodig met elk een VWB van 8t.**

Twijfel? Raadpleeg uw hiërarchische lijn of de gele stickers op de kraanpoten.

Geen stickers aanwezig?

Ze kunnen besteld worden op de GIDPB via 03/540.85.60 of infoveiligheid@cepa.be

Zie ook veiligheidsinstructiekaart ST-VIK-090:

<http://www.cepa.be/wp-content/uploads/ST-VIK-090.pdf>

# Incidenten, bijna-ongevallen & ongevallen melden is een taak voor iedereen

Ongevallen blijven –jammer genoeg– tot de risico's behoren van het leven. Ook op de werkvloer. Maar ook incidenten of bijna-ongevallen die meermaals voorkomen kunnen na verloop van tijd leiden tot een ongeval met lichamelijk letsel als gevolg. Daarom moet je niet alleen ongevallen meteen melden aan je hiërarchische lijn, maar ook melding maken van alle incidenten en bijna-ongevallen.

Hoe meer informatie er voorhanden is, hoe sneller er concrete maatregelen kunnen getroffen worden om menselijk leed in de toekomst te vermijden.

Of, om nog maar eens een klassieker te gebruiken: “voorkomen is beter dan genezen”.



## Een goede werkvoorbereiding zorgt voor meer inzicht en voor meer veiligheid

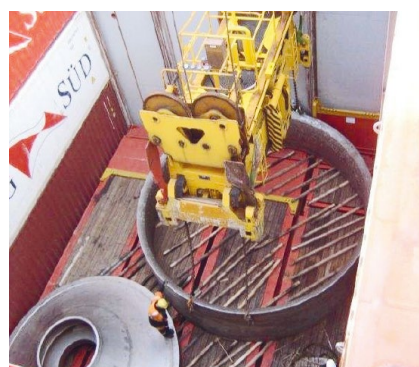
Bij het behandelen van heavy lifts/odd commodities zijn er een aantal factoren die bepalen of je al dan niet in het luik mag blijven.

De **afmetingen** van de heavy lift/odd commodity kunnen beletten dat je voldoende veilig onderuit kan gaan bij het hijsen van de last uit of het positioneren van de last in het vaartuig.

Het **gewicht** van de hijs in verhouding tot het draagvermogen van het vaartuig kan tot stabiliteitsproblemen leiden met mogelijk ernstige gevolgen indien er iets fout gaat.

De **positie van de aanslagpunten** (al naargelang van de aard of de kwetsbaarheid van de heavy lift/odd commodity) kan beletten dat het stukgoed stabiel en veilig kan overgedraaid worden.

Daarom is het belangrijk dat de behandeling van heavy lifts/odd commodities altijd goed wordt voorbereid.



Bij de werkvoorbereiding moet rekening worden gehouden met alle mogelijke risico's. Op basis hiervan en op basis van de LMRA (last

minute risico analyse die nog vlak voor de eigenlijke behandeling wordt uitgevoerd) kan dan bepaald worden of iedereen al dan niet uit het luik moet.

**Let wel!** Bij de behandeling van heavy lifts/odd commodities in lichter moet iedereen altijd het ruim verlaten. De grootte en de stabiliteit van het schip zijn mogelijke risicofactoren.