



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

Gemeenschappelijk Globaal Preventie Plan: de statistieken van het afgelopen jaar

Naar jaarlijkse gewoonte presenteren we je in deze S-mail de statistieken van 2016. De gemeenschappelijke ambitie is nog steeds dezelfde: in 2020 willen we een frequentiegraad van **50** en een werkelijke ernstgraad van **1,75** bereiken. In dit meerjarenplan - en de jaarlijkse omzetting ervan - liggen alvast de juiste veiligheidsthema's op tafel. Samen met alle betrokken partijen blijven we actief de uitdaging aangaan om onze doelstelling ook daadwerkelijk te realiseren!

Het aantal arbeidsongevallen met minimaal 1 dag werkverlet is min of meer gelijk gebleven: **1025** in 2015 en **1026** in 2016. Maar enkel het aantal arbeidsongevallen in aanmerking nemen is uiteraard niet voldoende. We moeten ze ook kunnen staven op basis van de effectieve blootstelling aan het risico. Het effectief aantal uren blootstelling aan het risico wordt uitgedrukt in het aantal gewerkte uren van alle havenarbeiders tezamen.

Om de evolutie van het aantal arbeidsongevallen te volgen, is het dus noodzakelijk om de blootstelling aan het risico in rekening te brengen. Zo kunnen we ook het aantal arbeidsongevallen in verschillende bedrijven of verschillende jaren met elkaar vergelijken. Het aantal arbeidsongevallen waarbij het aantal uren blootstelling aan het risico in rekening wordt gebracht, noemen we de **frequentiegraad**.

Een andere parameter is de **ernstgraad**. Die geeft een idee van de ernst van de arbeidsongevallen in relatie tot het aantal uren blootstelling aan het risico (lees: aantal gewerkte uren). De ernst van een arbeidsongeval wordt uitgedrukt in het aantal dagen werkverlet.

De arbeidsongevalcijfers blijven dalen, maar stagneren. De gedaalde frequentie is niet zoals werd beoogd. In 2016 kenden we een frequentiegraad van **73,87**. In 2015 was dit **74,87**.

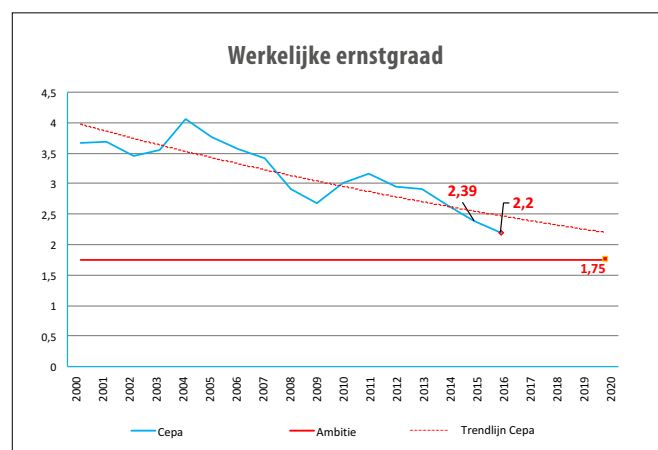
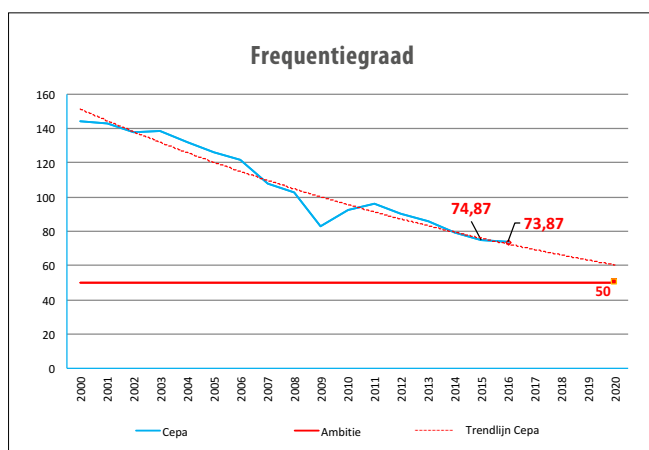
Frequentiegraad =
aantal ongevallen t.o.v. het aantal uren blootstelling aan het risico

$$\text{Frequentiegraad} = \frac{\text{aantal arbeidsongevallen} \times 1.000.000}{\text{aantal uren blootstelling aan het risico}}$$

Ernstgraad =
aantal dagen werkverlet t.o.v. het aantal uren blootstelling aan het risico

$$\text{Ernstgraad} = \frac{\text{aantal dagen werkverlet} \times 1.000}{\text{aantal uren blootstelling aan het risico}}$$

Ondanks de twee trieste dodelijke arbeidsongevallen van vorig jaar, blijft de ernstgraad wel dalen: van **2,39** in 2015 tot **2,2** in 2016. Deze daling lijkt aan te tonen dat de grootste risico's beheersbaar worden. Toch blijven de locaties en activiteiten waar mens en machine samenwerken de grootste risicofactoren.



Roken op het werk: ook de e-sigaret is een sigaret

Vanaf januari 2017 is de elektronische sigaret (verder: e-sigaret) in België wettelijk gelijkgesteld aan de gewone sigaret. Het is dus verboden om e-sigaretten te roken in gesloten publieke ruimten. Ook voor e-sigaretten moet je gebruikmaken van de daarvoor voorziene rookzones.

Ter herinnering: het roken van sigaretten en dus ook e-sigaretten in voertuigen voor professionele doeleinden is te allen tijde verboden.

Waar staat de term LUEZ voor?

LUEZ is een steeds courantere term bij bedrijven en op de kaai in het kader van verkeersplanning. LUEZ staat voor **L**oading, **U**nloading **E**xclusion **Z**ones. Het betekent niets meer en niets minder dan de afbakening van de werkzone, de laad- en loszone, met als doel personen en voertuigen te scheiden en aldus ongevallen door aanrijdingen in deze zone te voorkomen.

De basisprincipes van LUEZ zijn:

- Scheiding tussen voertuigen (zoals heftrucks, reach stackers en vrachtwagens) en voetgangers (zoals havenarbeiders, chauffeurs van vrachtwagens en bezoekers). Die scheiding kan statisch, maar in sommige gevallen ook verplaatsbaar zijn. De heftruckchauffeur is de verantwoordelijke voor de zone waarin hij werkt.
- De vrachtwagenchauffeur moet zich in het gezichtsveld van de heftruckchauffeur bevinden. De plaats wordt duidelijk bepaald zodat de vrachtwagenchauffeur de belading kan opvolgen. Als de vrachtwagenchauffeur zich niet in het gezichtsveld van de heftruckchauffeur

bevindt, moeten alle activiteiten stopgezet worden.

Er wordt met verschillende kleuren gewerkt om de volgende zones aan te duiden:

- Zone enkel voor voertuigen, waar geen voetgangers toegelaten zijn.
- Veilige zone voor de voetgangers.

Naast het fysiek aanduiden van de LUEZ, is ook communicatie (gebaren, verbaal, via radiopost ...) van groot belang.



Voorbeeld van verplaatsbare LUEZ

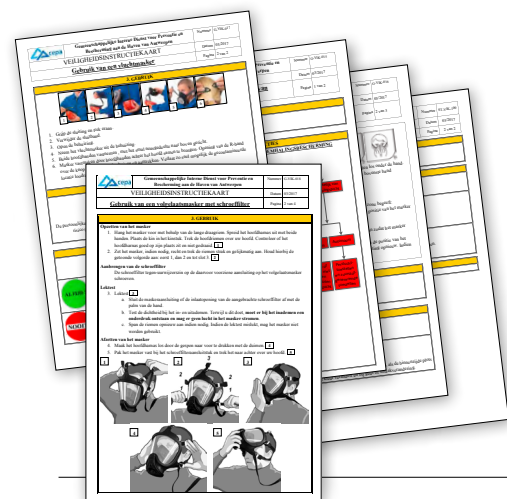


Voorbeeld van verplaatsbare LUEZ



Voorbeeld van vaste LUEZ

Meer informatie vind je hier: <http://austlogistics.com.au/wp-content/uploads/2010/08/LUEZ-Guidelines-FINAL-Version-1-Approved-November-2010.pdf>



Nieuwe instructiekaarten

G-VIK-015 Overzicht van ademhalingsbescherming

<http://www.cepa.be/wp-content/uploads/G-VIK-015.pdf>

G-VIK-016 Gebruik van een stofmasker FFP1 + antigeur, FFP2 of FFP3

<http://www.cepa.be/wp-content/uploads/G-VIK-016.pdf>

G-VIK-017 Gebruik van een vluchtmasker

<http://www.cepa.be/wp-content/uploads/G-VIK-017.pdf>

G-VIK-018 Gebruik van een volgelaatsmasker

<http://www.cepa.be/wp-content/uploads/G-VIK-018.pdf>

ST-VIK-101 Stuffen en strippen van coil op coilstoel: COIL-TAINER®

<http://www.cepa.be/wp-content/uploads/ST-VIK-101.pdf>