



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

Flat valt uit manueel overhoogtegestel

Situatie

Om een lekkage van graan op te ruimen aan boord van een containerschip, werd een flat gevraagd om de bigbags aan wal te brengen. De straddle carrier die was ingezet om de flat op te halen, bleek die niet te kunnen opnemen omdat de tastpennen van de spreader niet werden ingedrukt. Daarom besliste men om een manueel overhoogtegestel te gebruiken. De vergrendeling hiervan werd bij het opnemen door de straddle carrier en onder de kraan gecontroleerd, waarna de kraanspreader de flat met overhoogtegestel opnam.

Wat is er gebeurd?

Op het moment dat de spreader met de flat in de schacht zat, raakte het overhoogtegestel ontgrendeld. Hierdoor viel de flat in het ruim. Gelukkig raakte niemand gekwetst: de personen die beneden klaarstonden om het graan op te scheppen, stonden veilig opgesteld ('onderin').

Het vergrendelen en ontgrendelen van een manueel overhoogtegestel gebeurt door 2 kettingen. Het overhoogtegestel functioneerde nadien correct, dus waarschijnlijk is één van de linten blijven haken bij het afdalen in de

schacht, waardoor het overhoogtegestel werd ontgrendeld.

Hoe kunnen we dit voorkomen?

- Als een container zonder overhoogte niet door de straddle carrier kan opgenomen worden, meld je dit aan het planbord. Zo kunnen de gepaste maatregelen worden genomen.
- Beperk het gebruik van manuele overhoogtegestellen tot situaties waar geen andere oplossingen mogelijk zijn (zoals collapsible flats, containers/flats met overhoogtelading ...).



Aandachtspunt:

Bij containers zonder overhoogte wordt vaak een overhoogtegestel gebruikt wanneer men de containers niet kan opnemen met de spreader van de straddle carrier. Men staat er echter niet bij stil waarom de container niet opgenomen kan worden en welke risico's het laden van een dergelijke container met zich kan meebrengen.



Manueel overhoogtegestel

Aangepaste instructiekaart

G-VIK-040:

Op- en afstappen van reach stackers, kapstokken en grote vorkliften.
(<http://www.cepa.be/wp-content/uploads/G-VIK-040.pdf>)



Meerijden met heftrucks. Nooit zonder extra zitje en veiligheidsgordel!



Meerijden met een heftruck zonder dat hiertoe de nodige voorzieningen aanwezig zijn, is absoluut **verboden!** Dit is bij de meesten van ons bekend, maar toch gebeurt het nog dagelijks. In het verleden heeft dit al tot verschillende (zeer) ernstige arbeidsongevallen geleid.

In het belang van ieders veiligheid vragen we daarom nogmaals om erop toe te zien dat er niet met een heftruck wordt meegereden, tenzij er in de cabine van de heftruck een extra zitje voorzien is, uitgerust met een veiligheidsgordel. Het is de taak van de werkgever om, indien nodig, toestellen ter beschikking te stellen die voorzien zijn van dit extra zitje.

En wat de veiligheidsgordel betreft ... Elk mobiel arbeidsmiddel (heftruck, straddle carrier, kraan, ECH, reach stacker ...) moet uitgerust zijn met voorzieningen die de risico's voor de chauffeur en de eventuele bijrijder bij een kanteling beperken. Een gesloten cabine of een andere veiligheidsvoorziening beschermen de bestuurder en/of passagier wel tegen valrisico's, maar niet tegen de mogelijke gevolgen van een aanrijding.

Daarom moet men steeds een gordel dragen, ook als de cabine gesloten is.

De verplaatsbare cabine: een 'mobiele' veilige zone

Een schuilcontainer, daar hebben we allemaal weleens van gehoord. Maar het is een foute veronderstelling dat deze container je enkel beschermt tijdens bepaalde weersomstandigheden.

De verplaatsbare cabine is het overdekt statisch gedeelte van de veilige zone. Het kan ook het ijkpunt zijn voor de veilige zone: eerst wordt nagegaan op welke veilige plaats de cabine kan worden neergezet, waarna flexibele middelen (zoals verkeerskegels) worden ingezet om de veilige zone af te bakenen. Op die manier weten de havenarbeiders in welke zone ze zich moeten begeven als er in de operationele zone voertuigen aan het werk zijn. En zo weten ook de bestuurders van voertuigen in welke zone ze absoluut niet mogen komen.

Personen en voertuigen moeten zo fysiek mogelijk van elkaar worden gescheiden, maar wanneer de te behandelen goederen tijdens de shift meermaals wijzigen – zoals dat bij een

stukgoedoperatie niet uitzonderlijk is – is het niet evident om vaste barrières aan te brengen. Flexibele middelen bieden hier een uitkomst, maar het is erg belangrijk dat veranderende omstandigheden daarbij in aanmerking worden genomen.

In de voorbereiding van de Take 5 moet de positie van de veilige zone duidelijk bepaald worden. Bij het geven van de Take 5 dienen alle betrokkenen geïnformeerd te worden over de veilige zone en moeten hierover afspraken worden gemaakt.



Voorbeeld van een verplaatsbare cabine