



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

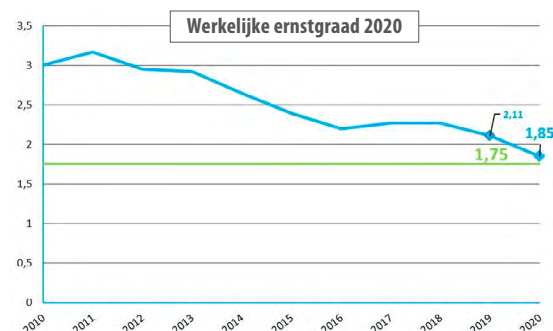
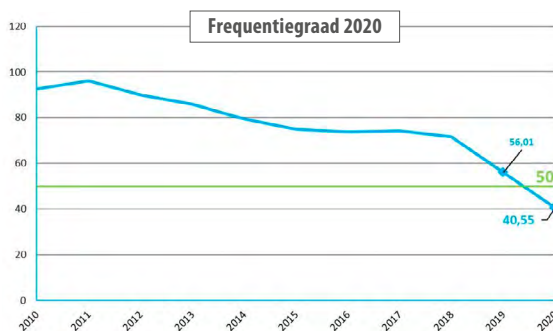
Positieve evolutie ongevallencijfers 2020

Dankzij de inzet van havenarbeiders en werkgevers zijn de ongevallencijfers in 2020 verder positief geëvolueerd. Ook de komende jaren blijft het doel van de havengemeenschap ongewijzigd: het aantal arbeidsongevallen verder laten dalen én blijven focussen op de meest ernstige risico's in onze havens.

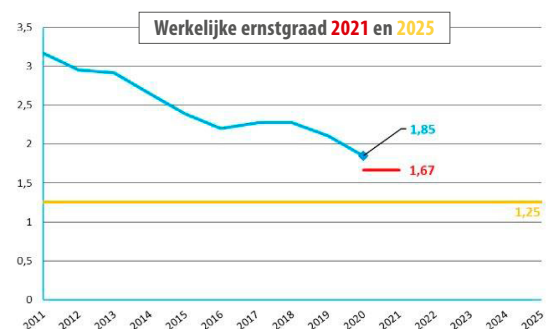
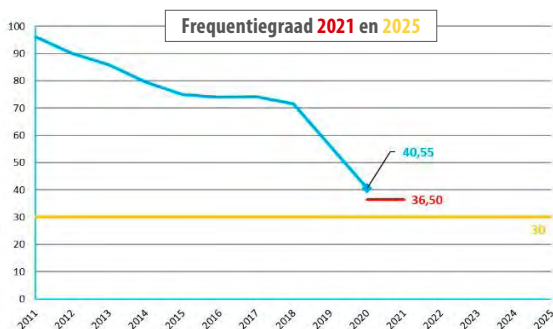
De ambitie voor 2020 was een frequentiecijfer van 50 en een ernstcijfer van 1,75. Voor het aantal arbeidsongevallen is dit doel meer dan bereikt: de frequentiegraad daalde sterk tot 40,55. En ook voor de ernst werd een mooi resultaat geboekt, met een ernstgraad van 1,85.

De ambitie voor de volgende 5 jaar is een verbetering van 25%. De bedrijven hebben zich geëngageerd om in 2021 al 10% vooruit te gaan. Volgend jaar rond deze periode weten we of we er samen in geslaagd zijn de ongevallencijfers te verbeteren tot een frequentiecijfer van 36,50 en een ernstcijfer van 1,67. Blijf je dus mee inzetten!

Cijfers 2020:



Ambitie 2021 en 2025:



— Cepa — Ambitie 2020 — Ambitie 2021 — Ambitie 2025

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

$$\text{Frequentiegraad} = \frac{\text{aantal arbeidsongevallen} \times 1.000}{\text{aantal uren blootstelling aan het risico}}$$

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

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

Uitgelegd: de frequentie- en ernstgraad

Om de evolutie van het aantal arbeidsongevallen te volgen, moeten we rekening houden met de blootstelling aan het risico. Zo kunnen we het aantal arbeidsongevallen in verschillende bedrijven of over verschillende jaren heen 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 verhouding tot het aantal uren blootstelling aan het risico (lees: aantal gewerkte uren). De ernst van een arbeidsongeval wordt uitgedrukt in het aantal dagen werkverlet.

Botsing straddle carrier en kraanspreader

Situatie:

Een kraan was containers aan het laden, terwijl straddle carrierchauffeurs de containers tot onder de kraan brachten. De containerploeg volgde zoals steeds een bepaalde routine om alles vlot en veilig te laten verlopen.

Wat ging er fout?

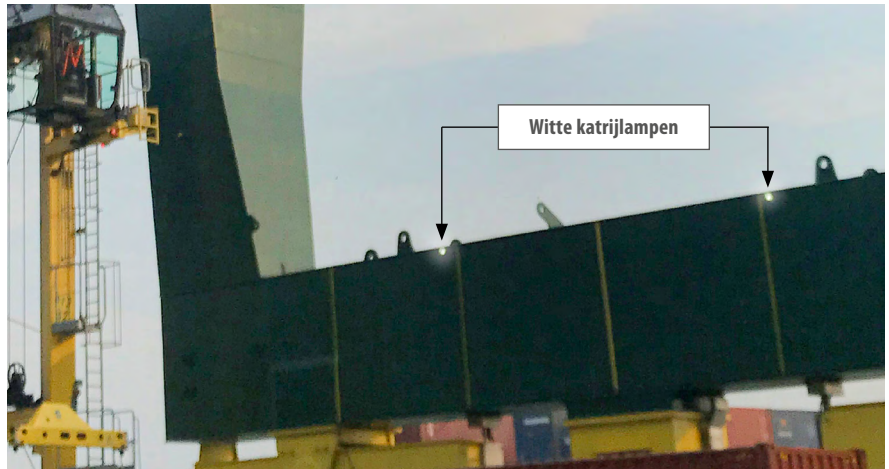
Een foute container werd onder de kraan gebracht. Een straddle carrierchauffeur kreeg de opdracht om hem te verwijderen, maar door onduidelijke communicatie begreep de kraanman dat hij hem moest laden. De kraanspreader kwam naar de container terwijl de straddle carrier ook naar diezelfde container reed. De straddle carrier en de kraanspreader botsten hard tegen elkaar. De materiële schade was enorm.

Hoe kan dit vermeden worden?

1. Goede communicatie

- Gebruik onder een containerkraan steeds de radiocommunicatie.
- Zet je radio aan en hang deze zodat je verstaat wat er gezegd wordt.
- Voer werkgerelateerde gesprekken via de radio. Beperk privé-communicatie.
- Tips voor communicatie via radio:
 - Zeg tegen wie je praat en wie je bent.
 - Geef een duidelijke, bondige boodschap.
 - Bevestig als je de boodschap begrepen hebt en meld het als je ze niet begrepen hebt.
 - Gebruik geen verwarrende termen. Zeg bijvoorbeeld niet 'niet-hijzen', maar 'vasthouden'. In de communicatie zou het woord 'niet' kunnen wegvallen en dan gebeurt het omgekeerde, namelijk 'hijzen'.
 - Laat weten als de andere mag praten door op het einde van je bericht 'over' te zeggen. Als je gedaan hebt met communiceren gebruik je 'uit' als laatste woord.

Meer over het correct gebruik van radiocommu-



nicatie in **G-VIK-026** (<https://www.cepa.be/wp-content/uploads/G-VIK-026-2021.pdf>).

2. Een kraan heeft voorrang op een straddle carrier (controleer de katrijlampen).

- De kraan heeft voorrang op straddle carriers die onder de kraan willen komen. Wanneer de kat van de kraan tussen de poten beweegt zullen er **witte katrijlampen** gaan branden op de onderste balken van de kraan. Dit is het signaal voor de **straddle carriers om NIET onder de kraan te komen**. Een straddle carrier die onder een kraan wil komen, moet dus eerst naar deze lampen kijken. Knipperen de lampen, dan moet je wachten.
- Zorg dat je als straddle carrierbestuurder zeker bent dat het veilig is om onder de kraan te rijden. Bij twijfel, check het via de radio voordat je onder de kraan rijdt. Deze instructie staat vermeld in de veiligheidsinstructiekaart **C-VIK-003** (<https://www.cepa.be/wp-content/uploads/C-VIK-003.pdf>).

3. Afwijking van de normale omstandigheden? Pauzeer!

- Iedereen volgt een bepaalde routine onder de kraan. Wanneer deze routine plots afwijkt

dan vergroot de kans op een ongeval. Het is belangrijk dat er gepauzeerd wordt als de normale routine wordt doorbroken om de afwijking weg te werken.

- Afwijkingen bij het laden en lossen van containers zijn bijvoorbeeld een verkeerde container, deuren naar de verkeerde kant, een lekkende of stinkende container, ladingverlies, een persoon die struikelt in de werkzone, een vreemd voorwerp in de weg, een interventie van de technische dienst ... Iedereen van de ploeg moet worden verwittigd om meteen het werk te stoppen. De foreman neemt de leiding om de afwijking weg te werken. Dit wil zeggen dat straddle carriers en de kraan stilstaan. Havenarbeiders blijven in hun veilige zone.

OPGELET: Niet alleen tijdens de operaties maar ook aan het **begin van de shift** kan een botsing tussen straddle carrier en kraan voorvallen. Bouw daarom eerst de veilige zone op en zorg dat iedereen van de ploeg klaar is. Pas dan mogen straddle carriers onder de kraan komen of kan de kraan containers beginnen laden en lossen. De foreman neemt hier de leiding, vraagt of iedereen klaar is en geeft dan het uiteindelijke startsignaal.

Nieuwe en aangepaste instructiekaarten

Nieuwe VIK's: **ST-VIK-116 - Gebruik van balancers bij plaatpannen.** <https://www.cepa.be/wp-content/uploads/ST-VIK-116.pdf>

Aangepaste VIK's: **G-VIK-008 - Overdraaien met personenkooi en -flat.** https://www.cepa.be/wp-content/uploads/G-VIK-008_202103.pdf

ST-VIK-088 - Transport van ronde lasten op de lippen van een heftruck. https://www.cepa.be/wp-content/uploads/ST-VIK-088_202103.pdf