

Veiligheidsberichten

31-10-2024 | 2024/17

GJAP 2024 : Verkeersorganisatie op werkpostniveau: LUEZ-principe onder containerportaalkraan met straddle carrier

In het GGPP en GJAP 2024 vormt het thema 'optimale scheiding tussen mens en machine' één van de belangrijkste prioriteiten.

De scheiding van mens en machine onder een containerportaalkraan waar straddle carriers ingezet worden, is sinds 2011 geregeld in C-VIK-001 t.e.m. C-VIK-004. Deze veiligheidsinstructiekaarten werden de voorbije jaren onder de loep genomen door een werkgroep, samengesteld door leden uit de stuurgroep containers, met als doel deze te updaten en beter toepasbaar in de praktijk te maken.

Om aanrijdingen door voertuigen of knelling van personen of voertuigen onder een last te voorkomen, werden de LUEZ-principes toegepast in de veiligheidsinstructiekaarten, rekening houdend met de dynamische werking van de portaalkraanoperaties.

De oorspronkelijke C-VIK-001 ging over de werking van de markeerder, C-VIK-002 over de pottenmannen. Omdat de taak van de markeerder sterk gewijzigd is door de invoering van OCR-markage, en omdat de risico's voor de markeerder en de pottenmannen onder de containerportaalkraan gelijklopend zijn, werd de werking van beide samengebracht in C-VIK-002. De opbouw en werking van de veilige zone worden nu benadrukt in C-VIK-001.

De fundamentele werking onder de kraan werd niet gewijzigd. Het trek-duw-systeem blijft, in combinatie met de LUEZ-principes, het belangrijkste uitgangspunt. Enkele principes werden nauwer omschreven.

Hieronder enkele belangrijke aanvullingen of wijzigingen:

1. Veilige zone:
 - 1.1. Opbouw
 - De veilige zone dient langs alle kanten voorzien te zijn van een barrière (bv. kraanpoot of ringwegafbakening) of een kegellijn. Deze afbakeningen hebben tot doel een duidelijke visualisatie van de veilige zone te creëren voor zowel de voetgangers als de voertuigen in de nabijheid.
 - 1.2. Gebruik
 - Er moet altijd een veilige zone aanwezig te zijn als er personen onder de kraan tewerkgesteld worden.

- Pas als de veilige zone volledig ingericht is en er toestemming is van de foreman, mogen de operaties van de kraan en SC's starten onder de kraan. De veilige zone mag pas verwijderd worden nadat de operaties gestopt zijn.
- De voetgangers moeten in de veilige zone aanwezig zijn. Enkel als ze een opdracht hebben in de operationele zone mogen ze de veilige zone verlaten en de operationele zone betreden.
- Alle voorwerpen in de veilige zone moeten steeds volledig in de veilige zone staan zodat de personen die ze gebruiken in de veilige zone blijven.
Bv. een binbak die op 0,5m van de kegellijn staat zodat iedereen die een twistlock neemt steeds IN de veilige zone staat.

1.3. Voertuigen in de veilige zone

- Als voertuigen in de veilige zone nodig zijn (bv. voor het verplaatsen van binbakken, -flats, schuilhokjes ed.) dan mag dit enkel nadat ook hier een scheiding van mens en machine is toegepast. De voetgangers worden verwittigd en begeven zich naar een veilige positie (weg van het voertuig) voordat het voertuig de veilige zone mag betreden.

2. Samenwerking in operationele zone:

2.1. Principes

De scheiding van mens en machine dient te allen tijde gerespecteerd te worden. Voetgangers moeten in de veilige zone blijven tot ze een taak hebben in de operationele zone.

2.2. Looplijnen en verlaten van en terugkeren naar de veilige zone

De leden van de stuurgroep containers waren van mening dat de vorige bepalingen voor het verlaten van en terugkeren naar de veilige zone te strikt waren, niet gedragen werden en daardoor ook niet uitgevoerd of gehandhaafd werden. Er werd een alternatieve procedure opgesteld. Opdat deze procedure voldoende veiligheid waarborgt, moet deze dan ook strikt toegepast worden en zijn een aantal principes nauw op te volgen:

- Scheiding mens en machine blijft absoluut noodzakelijk.
- Personen (te voet of in een toestel) mogen zich nooit onder een geladen spreader begeven en de kraanman mag nooit een geladen spreader over iemand brengen.
- Personen mogen de veilige zone enkel verlaten als er geen SC meer op het te behandelen spoor moet komen EN indien de kraanspreader zich op dat moment niet richting de wal begeeft.
- Personen lopen steeds via de zijkant van de operationele zone naar de andere kant van de operationele zone (inrijkant SC).
- Voor spoor 2 bij single-/twinbehandeling zijn er bijzondere bepalingen van toepassing: Bij lading verlaat je de veilige zone pas van zodra de spreader op de container(s) ligt. Bij lossing verlaat je de veilige zone pas van zodra de spreader met container(s) op lashinghoogte hangt. In beide situaties wandelen de havenarbeiders steeds langs de kant waar geen SC moet komen.

- Als de havenarbeiders moeten wachten aan de inrijkant van de SC is dit op ca. 3 meter van de containers en steeds aan de buitenzijde van de operationele zone. Deze afstand wordt gemarkeerd door de kegelstickers op de kraanpoten.
- Terugkeren naar de veilige zone gebeurt onmiddellijk en dus wanneer de container nog aanwezig is op het behandelde spoor. Keer steeds terug via de containersporen die zonet behandeld werden.

2.3. OCR

Bij gebruik van OCR worden de containers bij lossing \pm 12sec na het ontgrendelen van de spreader vrijgegeven aan de SC's. De personen onder de kraan en de SC-bestuurders moeten zich hier bewust van zijn. Personen dienen dan terug in de veilige zone te zijn en SC's dienen te verifiëren dat er zich niemand meer in de operationele zone bevindt.

3. Teamwork en communicatie

Een groot deel van de veiligheid in deze manier van werken berust op het sequentieel verloop van de werkzaamheden. Hierbij is het essentieel dat elke afwijking onmiddellijk gemeld wordt zodat, na eventueel even stilleggen van de werkzaamheden, de hiërarchische lijn de juiste maatregelen kan nemen.

De hele ploeg moet als een team samenwerken en rekening houden met elkaar. Dit zowel tijdens de eigenlijke operaties, als tijdens bv. het verrijden van de kraan, pontoonbehandeling, ed.

Communicatie is daarom cruciaal. Vooraf dient iedereen via de Take5 op de hoogte te zijn van de uit te voeren werkzaamheden en eventuele bijzonderheden. Bij wijzigingen of afwijkingen moet dan ook opnieuw een Take5 gegeven worden.

Alle ploegleden moeten over een radiopost beschikken, ingesteld op het juiste kanaal.

4. Opleiding en training

Nieuwe havenarbeiders zullen op OCHA de instructies uit C-VIK-001 t.e.m. -004 aangeleerd krijgen.

Echter moet ook het bestaande contingent op de containerterminals met dit specifiek type werkpost bijgeschoold en getraind worden.

Bijkomend dient nagegaan te worden of de instructies begrepen zijn en de uitvoering ervan gehandhaafd wordt.

Ter ondersteuning werden daarom volgende hulpmiddelen, aanvullend op de VIK's, gemaakt:

- Toolboxmeeting met de verantwoordelijkheden en verwachtingen per hiërarchisch niveau
- Leidraden voor de looplijnen per programma (lading/lossing in single, twin of tandem)
- [Leidraad voor de ceelbaas i.v.m. de afstanden tussen de kranen.](#)

De C-VIK-001 t.e.m. C-VIK-004 zijn terug te vinden via volgende links en eveneens op de [website van Cepa](#):

- [C-VIK-001](#) Vereisten voor de opstelling van en operaties in de veilige zone onder een containerkraan
- [C-VIK-002](#) Werkzaamheden door personen in de operationele zone onder een containerkraan bij straddle carriers (n.v.t. op lichters)
- [C-VIK-003](#) Containeroperaties: straddle carrier (SC) onder containerkraan
- [C-VIK-004](#) Containeroperaties: bedienen van containerkraan bij straddle carriers (SC)

Meer info

Voor meer informatie en/of verdere vragen kunt u contact opnemen met team containers van de GIDPB via 03/540 85 60 of infoveiligheid@cepa.be.
