

VEJLEDNING OM CONTAINERTERMINALER

Forord

Fællesudvalget mellem Specialarbejderforbundet i Danmark og Arbejdsgiverforeningen for Handel, Transport og Service, Ledernes Hovedorganisation, Branchesikkerhedsråd 4 og Arbejdstilsynet har i samarbejde udarbejdet denne vejledning for at orientere om sikkerheds- og arbejdsmiljømæssige forhold ved containerhåndtering. Det er vejledningens formål at kunne medvirke til, at containerhåndtering kan ske sikkerheds- og sundhedsmæssigt fuldt forsvarligt. Vejledningen beskriver en lang række forhold af sikkerhedsmæssig betydning og giver råd og vejledning om, hvorledes sikkerhedsorganisationen, havnearbejdere, arbejdsledere og arbejdsgivere kan medvirke til i fællesskab, at arbejdet kan udføres sikkerheds- og sundhedsmæssigt fuldt forsvarligt. Vejledningen omfatter også terminaler udenfor havneområdet, hvor der sker oplagring og herunder håndtering af containere.

Branchesikkerhedsrådet har tidligere udsendt en vejledning om:

Losning af foderstoffer.

Containerterminal

Containerterminaler skal indrettes med henblik på at forebygge ulykker på såvel personer som udstyr og containere. Det er af stor vigtighed for den videre håndtering af containerne, at disse ikke bliver beskadiget på en måde, så håndteringen kan udgøre en risiko.

Containerpladsen skal derfor være velindrettet med fast og stabilt underlag, der kan tåle containervægten og den almindelige kørsel på pladsen.

Terminalejeren bør udarbejde en plan over containerterminalen, dens færdselsveje og andre sikkerhedsmæssige forhold. De gældende færdselsregler for terminalen bør fremgå tydeligt af planen. Planen bør endvidere indeholde bemærkninger af sikkerhedsmæssig art om ophold på terminalområdet. Planen udleveres til alle, der færdes på pladsen også besøgende. Chauffører, reparatører og andre, der ofte har ærinde på terminalen, bør orienteres om planen og have denne udleveret mod kvittering.

Planen udleveres også til de arbejdsgivere, der jævnligt lader arbejde udføre på containerpladsen med en opfordring til at instruere deres ansatte om planen.

De retningslinier, der er lagt i planen, skal efterkommes af alle, der arbejder på terminalen.

Afspærring

Containerarealet bør være sikret mod uvedkommende adgang ved en hensigtsmæssig indhegning. Ved tilkørselsvejene til containerterminalerne bør man sikre sig mod uvedkommende ved skiltning med adgang forbudt for uvedkommende. Det kan være nødvendigt at kontrollere, at uvedkommende ikke kommer ind på terminalen.

Sekundære porte og lignende skal være aflåst, idet man dog skal være opmærksom på, at disse hurtigt skal kunne åbnes i forbindelse med en eventuel evakueringsituation ved et uheld og lignende.

Generelt er der adgang forbudt for personer på containerområdet, hvor der kører maskiner. Er det nødvendigt at færdes på containerpladsen, f.eks. for at kontrollere frysecontainere eller andre nødvendige opgaver, bør alle maskiner, der kører i området, adviseres om, at der er personer i området. Adviseringen kan ske via radio eller på anden vis. Adviseringen bør også gives til lastbiler, der skal køre ind i området. Alle, der færdes gående eller cyklende udenfor containerterminalens hovedfærdselsarealer, skal bære reflekterende sikkerhedsvest. Dette påbud oplyses ved terminalens indgang ved skiltning. Sikkerhedsudvalget fastsætter de nærmere regler for advisering om personer i arbejdsområderne.

Færdselsregler på containerplads

Containerpladsen er underkastet reglerne i færdselsloven. Sikkerhedsudvalget bør herudover udarbejde interne færdselsregler, hvor dette skønnes hensigtsmæssigt af hensyn til sikkerheden.

Trafikministeriet har i cirkulæreskrivelse om anvendelse af containertrucks i havne og industriområder fastlagt nærmere retningslinier for afgrænsning af området i forbindelse med fritagelse for syn af køretøjer. Arbejdsgiver, politi mv. skal i fællesskab fastlægge afgrænsning af området. Der stilles dog en række krav for, at syn kan undlades, herunder at køretøjer skal være i overensstemmelse med Arbejdstilsynets regler. Dette gælder både konstruktion og vedligeholdelse.

Da der sker en blanding af udefrakommende trafik og intern trafik på en containerplads, skal de interne færdselsregler indskræpes over for såvel medarbejdere som udefra kommende chauffører og lignende. Dette kan gøres hensigtsmæssigt ved skiltning med de relevante vejskilte.

Hvor det er muligt, bør der i containergaderne være ensrettet færdsel, og kørsel over længere strækninger bør kunne ske ad "hovedveje" eller "ringveje".

Hvor det er nødvendigt, for at undgå sammenstød, bør der i "gadekryds" opsættes oversigtsspejle, så man let kan se tværgående trafik.

Hajtænder og lignende bør påmales, hvor en mindre vej skærer en større. I øvrigt bør almindelig højre vigepligt indskræpes over for alle.

Belysning

Containerterminalen bør overalt være velbelyst svarende til kravene i Dansk Standard DS 700. Pladsarealet og gader skal være belyst med mindst 50 lux under arbejde, færdsel eller ophold i området. Hvor der er behov for at læse containerskilte eller sedler, stiger kravet til lyset (200 lux). Dette kan imødekommes, enten ved en højere belysning i køregaderne, eller ved et hensigtsmæssigt spotlight monteret på køretøjet.

Der er særligt behov for godt lys i tilkørselsarealer og i lastearealer.

Belysning af containerterminaler skal være indrettet, sådan at lysstyrken forekommer jævn og uden blænding. Ved overgang til bedre belyste arealer, bør der foretages en optrapning af lysstyrken fra det lavere belyste til det højere belyste over en passende strækning, så synssvigt undgås.

Vær særlig opmærksom på risikoen for reflekser i køretøjernes vinduer.

Belysningen i portarealet bør være mindst 200 lux, for at containerkontrol mv. kan ske på en hensigtsmæssig måde. Lyset må ikke blænde.

Kørelys

Arbejdsmaskiner, lastbiler og andre køretøjer, der skal færdes på containerarealet, skal mindst have nærlys tændt.

Arbejdsmaskiner og lignende kan, hvor dette er nødvendigt, være udstyret med spots eller søgelys. Disse må dog ikke anvendes på en måde, så de blænder andre trafikanter i området.

Sikkerhedsudvalget bør tage stilling til, i hvilken udstrækning arbejdsmaskiner skal være udstyret med roterende blink, og i hvilken udstrækning blinket skal bruges. Der bør ikke generelt køres med roterende blink, idet advarseleffekten af blinkene derved vil falde.

Sikkerhedsudvalget bør tage stilling til, hvornår blink skal anvendes.

Parkeres køretøjerne i containergader, bør roterende blink bruges.

Indretning af portareal og containerkontrolareal

Portarealet skal være så rummeligt, at der ikke opstår gener eller fare i forbindelse med de aktiviteter, der sker på arealet. Trafikken gennem porten bør separeres i gående, cyklende og kørende trafik. Der bør opsættes hensigtsmæssig adskillelse mellem trafikarterne f.eks. rækværk.

Køretøjer, der venter i portareal, skal stoppe motoren af hensyn til inspektionspersonalets arbejdsmiljø. Dette skal fremgå af en hensigtsmæssig skiltning.

Kontorfaciliteter og andre lokaler i forbindelse med portåbningen bør være velventileret og med et let overtryk. Indsugningsluften skal være ren. Kan ren indsugningsluft ikke umiddelbart skaffes, skal luften renses over egnede filtersystemer

Inspektionsplatforme eller broer skal være forsvarligt indrettet med trapper med skridsikre trin, gelænder med håndliste, fodliste, knæliste og platforme med skridsikker belægning og gelænder. Trapper og platforme skal være velbelyst.

Hvor man anvender containerinspektion via videoudstyr eller lignende, skal man være opmærksom på, at lokalet, hvorfra inspektionen sker, skal være velventileret og videoskærme og lignende være hensigtsmæssigt indrettet, hvad angår placering i forhold til vinduer og risiko for at fange refleks i skærmene. Skærmarbejdspladserne bør indrettes således, at de til enhver tid let kan justeres i forhold til den enkeltes behov for en ergonomisk korrekt arbejdsstilling.

Inspektion af containere, gods mv.

Hvor containerne eller indholdet kræver en nærmere undersøgelse eller omstuvning, bør disse fjernes fra containerpladsen. Undersøgelse og ompakning bør ske på et område, der er specielt egnet hertil. Der bør være hensigtsmæssige egnede tekniske hjælpemidler til rådighed for godshåndtering. Såfremt inspektion eller omstuvning sker på færdselsvejene, skal det nødvendige areal afspærres på en let synlig måde.

Skal der foretages en udvendig fysisk inspektion af containere, bør dette ske ved anvendelse af personløftere eller arbejdsplatform med trapper eller lignende. Skal den inspicerende opholde sig på containertoppen, skal han sikres mod nedstyrning med livline eller på anden forsvarlig måde.

Afsætning og optagning af containere

Til- og frakørsel fra containerterminaler kræver særlig agtpågivenhed. Terminalens køretøjer og fremmede lastbiler skal arbejde indenfor samme område, hvilket medfører, at man bør sikre sig, at maskinfører og chauffører er vel orienteret, om de særlige risici dette kan medføre. Store køretøjer vil ofte medføre et begrænset udsyn. Arbejdende maskiner kan støje, så man ikke kan høre anden trafik.

Sikkerhedsudvalget bør udarbejde retningslinier for såvel chauffører som maskinfører og andet personale, hvor der tages hensyn til ovennævnte forhold og de håndteringssystemer, der anvendes.

I retningslinierne bør der specielt tages hensyn til, hvor personer skal være placeret under pålæsning og aflæsning. Ved parallelafsættere må chaufføren opholde sig ved lastbilens kontrolknapper. Anvendes der skrævetruck, må der ikke være personer i nærheden af trucken.

Overvægtige containere må ikke håndteres, før de er lettet for overvægt.

Disse containere skal aflæsses under udvisning af særlig forsigtighed.

Stabling af containere

Containere skal stables, så sammenstyrning eller nedstyrning ikke kan ske.

Containeren må kun afsættes på en fast og plan overflade uden huller og andre ujævnheder. Containere må kun hvile på de fire bundhjørnebeslag ved afsætning.

Ved stabling af containere skal der sikres kontakt mellem alle top- og bundhjørnebeslag.

Ved stabling af fulde containere skal der tages hensyn til den belastning, de nederste containere er konstrueret til at modstå.

Der må tages særligt hensyn til vindforhold, der kan bevirke, at containere skrider eller vælter. Store og de lette containere er mest udsat for vindpåvirkning. Den kritiske

vindhastighed er højere for flere rækker anbragt ved siden af hinanden end for en enkelt række (stabel).

Vindpåvirkningen kan f.eks. nedsættes ved:

lavere stabelhøjde

blokvis stuvning

fastgøring af containere til overfladen

surring af lastede containere i øverste lag

brug af stablingsbeslag eller -tov, specielt ved udsatte rækker

aftrappet stablemønster.

Containere bør stables, således at længdeaksen følger den fremherskende vindretning. I tilfælde af advarsel om storm, bør containerne i hjørnerne af blokke sikres ved surring eller lignende.

Containerens max. brutto vægt og stablingsstyrken står på CSC pladen containeridentifikationspladen på containeren. Normalt bør der ikke stables flere end 3 containere ovenpå hinanden, medmindre containeren er særligt sikret mod nedstyrtning og lignende.

I almindelighed er der ikke grund til, at personer klatrer op på containerne. Dette kan dog være nødvendigt, hvis man undtagelsesvis anvender containeråg med løse kæder. Den der skal fæstne kæderne til containeren, skal være sikret mod nedstyrtning som beskrevet under LO-LO. Afsnittet om "påsætning og afhugning af twistlock".

Farligt gods

Der stilles særlige krav til containerpladser, hvor der oplagres containere med farligt gods. Man skal sikre sig at:

Farligt gods ikke kan trænge ned i kloaksystemer, havnebassin eller lignende. (Miljøhensyn).

Farligt gods af forskellige typer, der kan påvirke hinanden, holdes separeret i henhold til nationale og internationale regler.

Containerplads til farligt gods skal altså have et fast underlag, hvor eventuelle udsivende væsker ikke kan trænge igennem, og en særlig sikring af kloaksystemer, således at kun overfladevand kan ledes til kloaksystemerne. (Miljøkrav).

Der bør forefindes en katastrofeplan for containerpladser for farligt gods. Det bør være enkelt for brandvæsenet at få informationer om, hvilke typer farligt gods der er oplagret hvor, og i hvilke mængder.

Katastrofeplanen bør drøftes i sikkerhedsorganisationen, og godkendes af den lokale brandmyndighed. Den lokale brandinspektør skal godkende containerpladsen til oplægning af farligt gods, ligesom det vil være hensigtsmæssigt at drøfte kloakerings- og afledningsforhold med miljømyndigheden (amtet).

Containerplads for oplagring af farligt gods bør være synligt adskilt fra den øvrige containerplads med flytbar afspærring eller lignende. Der bør skiltes med, at pladsen indeholder farligt gods, og at adgang er forbudt for uvedkommende. Inden afspærringen eventuelt flyttes, skal man sikre sig, at al farligt gods kommer indenfor den nye afspærring. Personer, der skal håndtere farligt gods-containerne, skal instrueres i dette. De skal være instrueret i containermærkningen, IMDG-mærkningen, og de forholdsregler, der følger heraf. De skal ligeledes være instrueret i de forholdsregler, der skal tages ved spild mv. Ved spild skal der omgående rapporteres til arbejdslederen. Lækkende containere må ikke håndteres, før dette kan ske fuldt forsvarligt.

RO-RO

Lasteområde

Det frie areal i lasteområdet skal være så stort, så trafikken kan afvikles uden risiko for skader. Hvor det er muligt, bør der males veje med midterlinier på arealet. Belysningen i lasteområdet bør være god og hensigtsmæssig, idet der dog skal tages hensyn til eventuel kørsel ombord til mørkere arealer. Se herom under afsnittet "Belysning".

Lasteområdet bør så vidt muligt være opmærket med klart synlige "veje", så til- og frakørsel til lasteområdet ikke blandes.

Rampen

Rampen til skibets last bør være delt i en indadgående og en udadgående bane, hvor dette er muligt. Er dette ikke muligt, skal vinkemanden give tilladelse til kørsel over rampen. Luge/vinkemanden bør i den sammenhæng bruge håndsignaler eller radiokommunikation. Håndsignalerne vil være

Ved overgangen mellem rampen og skibets lastrum skal der placeres en lugemand. Lugemandens opgave er at sikre fri bane for køretøjer ind i lastrummet. Vinkemanden skal sikre, at surringsmandskab er på plads, og at der ikke er andet gående eller kørende færdsel på strækningen mellem rampen og stedet, hvor containeren skal placeres. Lugemanden skal afhjælpe det forhold, at det kan være svært at se, når man kommer fra fuldt dagslys og ind i et mørkere lastrum. Der vil gå nogle sekunder, inden føreren af køretøjet har fået øjnene indstillet til at se i mørkere omgivelser ved indkørsel, ligesom der ved udkørsel vil være et kort tidsrum, hvor føreren er blændet. Man skal være særlig opmærksom på eventuelle reflekser i vinduerne i førerhuset. For at give et så godt et syn ved indkørsel og udkørsel af lastrummet bør lyset hen mod rampen være kraftigere end lyset i lastrummet. Hermed forbedres synsmulighederne i området.

Alle, såvel lugemand som vinkemand og andre, der færdes i området, skal være udstyret med høreværn og klart synlig refleksvest.

I almindelighed skal færdsel på ramper og i lastrum ske under yderste agtpågivenhed. Hastigheden på køretøjet skal afpasses efter forholdene. Der bør køres langsomt i området foran rampen, på rampen og i lastrummet.

Jo bedre overblik, og jo langsommere der køres, jo lettere er det for føreren af køretøjet at reagere på pludseligt opståede hændelser, ligesom blænding ved kørsel ind og ud ad porten gøres mindre generende.

Surringsmandskabet bør udvise størst mulig agtpågivenhed overfor maskiner, idet der kan være døde vinkler, hvor maskinføreren ikke kan se personer. Dette gælder især, når der bakkedes med container på mafivogne eller med trailere.

Vinkemanden skal være maskinføreren behjælpelig med at sætte traileren normalt på plads. Vinkemanden skal herunder sikre, at dette kan ske uden fare for surringsmandskabet og andre. Vinkemandens kontakt med maskinføreren skal sikres eventuelt via radiokontakt. Vinkemanden skal placeres, så han har fuld overblik over såvel kørselsarealer som lasteplads på skibet.

Alle, der arbejder i lastrum, skal være opmærksom på vinkemandens anvisninger og rette sig efter disse.

Støj

Arbejdsmaskiner, lastbiler, trailere, mafivogne der kører på containerpladsen, vil alle udvikle støj. Støjen må ikke overstige grænseværdien i arbejdstilsynets bekendtgørelse om støj.

Man må være opmærksom på, at støjen skal være mindst mulig. Dette skal man særlig være opmærksom på ved indkøb af nyt udstyr og vedligeholdelse af udstyret.

Støjbekendtgørelsen siger, at støjen ikke må overstige 85 dB(A) (fra 1. januar 1995). Er støjen over 80 dB(A), skal der stilles høreværn til rådighed

Støj på rampe og i lastrum kan nemt overstige den fastsatte maksimale støjgrænse. Der skal så foretages de støjdæmpende foranstaltninger, der er mulige for at nedbringe støjen. Det vil ofte være svært at foretage støj dæmpning i et lastrum, ligesom der kun vil være begrænset hjemmel til at kræve, at skibets konstruktion skal ændres, således at støj udviklingen begrænses. Der skal derfor altid anvendes egnede høreværn ved arbejde i lastrummene på RO-RO-skibe. Høreværnet skal være godkendt og i overensstemmelse med bekendtgørelse om sikkerhedskrav til personlige værnemidler.

Sikkerhedsorganisationen vurderer løbende effekten af at bruge høreværn og kontrollerer i øvrigt, at høreværnene bruges efter hensigten. Hvor det er muligt, skal der opsættes skilte med høreværn påbudt ved indkørslen til rampen.

Førerne af køretøjer, der kører på rampe og i lastrum, kan medvirke til at reducere støj udviklingen væsentligt ved at afpasse hastigheden, hvor der køres, så støj udviklingen bliver mindst mulig. Sikkerhedsorganisationen bør anbefale hastighedsgrænser i områder, hvor støj udvikling, som følge af for stor hastighed, kan være kritisk.

Sikkerhedsorganisationen bør løbende kontrollere, at der ikke køres for hurtigt.

Surringsmandskabets håndtering af surringsmateriale er en anden væsentlig kilde til støj. Kæder og lignende må ikke smides hen ad staldæk.

I det hele taget er en fornuftig arbejdsmåde i lastrum en væsentlig støj reducerende faktor.

Luftforurening i lastrum

Forbrændingsmotorer såsom dieselmotorer giver en luftforurening i lukkede rum. Når der køres med maskiner i et lastrum, er det derfor af stor vigtighed, at maskinerne er veljusteret, så udstødningsgasserne er så rene som muligt. Katalysatorer og efterbrændere reducerer luftforureningen væsentligt. Såvel motorjustering som justering af øvrige udstødningssystemer må foretages så hyppigt som muligt for at opnå den maksimale luftrensede effekt.

En meget nøjagtig justering af brændstofpumperne giver erfaringsmæssigt den bedste og mest optimale reduktion af forureningen fra udstødningssystemer.

Erfaringer viser, at ultralet dieselolie giver en væsentlig reduktion af forurening i udstødningen. Ultralet dieselolie bør derfor anvendes af arbejdsmaskiner, der kører en stor del af arbejdstiden i lastrum mv.

Skibets blæsere skal altid være igang under arbejde i et lastrum.

Grænseværdier for forurening i udstødningssystemer findes i Arbejdstilsynets liste over grænseværdier. Især

Kulilte

Kvælstofmonooxid

Kvælstofdioxid

Kulbrinter

er aktuelle

Se i øvrigt At-anvisning nr. 3.1.0.2 "Grænseværdier for stoffer og materialer" om de nærmere bestemmelser for overholdelse af grænseværdier.

Surring af trailere og containere i lastrummet

Surringskæder og stropper, der kan spændes i opretstående stilling, bør foretrækkes frem for kæder, hvor man skal stramme kæderne til ved hjælp af dobbeltgevind. Surringsgrejet bør dog altid afstemmes efter de påvirkninger, skibet forventes at blive udsat for. Sikkerhedsudvalget bør løbende følge udviklingen, og hvor dette er muligt, bør der anvendes surringsudstyr, der kan anvendes i ergonomisk korrekte arbejdsstillinger.

Særligt arbejdstøj

Der skal anvendes hensigtsmæssigt almindeligt arbejdstøj. Særligt arbejdstøj og personlige værnemidler anvendes i den udstrækning, dette er påkrævet.

AHTS og SiD har aftalt en række regler om særligt arbejdstøj for havnearbejdere.

Personlige værnemidler skal altid stilles til rådighed af arbejdsgiveren, når disse er nødvendige for, at arbejdet kan udføres sikkerheds- og sundhedsmæssigt fuldt forsvarligt. Arbejdsgiveren skal vedligeholde personlige værnemidler. Havnearbejderen er forpligtet til at anvende personlige værnemidler. Sikkerhedsudvalgets beslutninger om anvendelse af personlige værnemidler skal respekteres af havnearbejderne, idet der ikke må arbejdes uden disse.

LO-LO

Lift on-Lift off af containere kræver brug af kraftigt kranudstyr. Kranens løftekapacitet skal fremgå af skiltning på selve kranen. Kranføreren skal være trænet i arbejdet, og såfremt der anvendes kran fra land, skal kranføreren have det fornødne kranførercertifikat.

Anvendes der derimod kran på skibet, er der ingen krav om certifikat, såfremt skibets mandskab betjener kranen.

Uanset hvilken krantype, der anvendes, er det af absolut stor sikkerhedsmæssig betydning, at der er god kommunikation mellem kranfører, signalmand og fastgørelsesfolk. I almindelighed vil radiokontakt mellem kranfører og signalmand være nødvendig.

Hvor der anvendes skibsmonteret kran og kranfører fra skibet, er det en nødvendighed, at kranføreren taler og forstår dansk. Er dette ikke tilfældet, bør kranføreren være fra land, eller der bør anvendes tolk eller lignende.

Til- og frakørsel af containere fra lasteområdet

Kørsel med containere til og fra lasteområdet bør ske ad ensrettede veje. Lasteområdet bør være så tilpas stort, at aktiviteterne, kan foregå uden sikkerhedsmæssig risiko. Der bør ikke være uvedkommende trafik i lasteområdet. Lasteområdet bør om fornødent afspærres

Påsætning og aftagning af twistlock

Ved påsætning og aftagning af twistlocks skal man sikre sig mod nedstyrtningens risiko, f.eks. ved anvendelse af sikrede stiger, livline fastgjort til et egnet sted.

Hvor der anvendes stiger, skal disse være hensigtsmæssige. Stigerne skal være forsvarligt opstillet og sikret mod udskridning helst ved hjælp af kroge eller lignende, der kan hægtes på containerkanten. Anvendes der stiger over 5 meter, uden at disse er forsvarligt fastgjorte, skal der være en fodmand, der sikrer, at stigens fod ikke skrider ud. Stigen skal være mindst 1 m højere end containeren for forsvarlig op- og nedstigning.

Ved arbejde på containertop skal man sikres mod nedstyrtning, hvor dette kan forekomme. Der bør altid anvendes sikkerhedssele med fastgjort livline. Livlinen skal være fastgjort på et sted, så man i forbindelse med nedstyrtning ikke risikerer at svinge til siderne. Livlinen bør fastgøres på container eller skibet ved hjælp af et beslag, der er sikret mod at skride ud af befæstigelsen.

Hvor der anvendes containerkran, vil det ofte være mest hensigtsmæssigt, at de personer, der isætter eller aftager twistlocks, er placeret i et bur på containeråget. Når man forlader buret for at isætte eller afsætte containersko, skal man være iført sikkerhedssele og livline fastgjort til buret. Rækværket omkring buret skal være mindst 100 cm. højt og i øvrigt konstrueret, så det giver den fornødne beskyttelse mod nedstyrtning. Buret skal være forsynet med en låge, der kan åbnes, når buret forlades. Buret skal herudover være forsynet med fastgørelsesanordninger til livline.

Under bevægelse af åget, skal de personer, der er i buret, sidde ned.

Når der arbejdes på containertop, må der ikke føres containere hen over arbejdsstedet. For så vidt angår forebyggelse af nedstyrtningens fare mv., bør sikkerhedsudvalget løbende overveje, hvorledes dette bedst sker.

Ved påsætning og aftagning af twistlock, ophold i lasteareal (lugemænd og lignende) skal man sikre sig, at man ikke bliver klemt mellem svingende containere. De personer, der skal opholde sig i lasteområdet, skal være særlig opmærksomme på containerens bevægelse og placere sig, således at klemning ikke kan forekomme.

Lastning med containerkran

Kranføreren skal være i løbende kontakt med en lugemand, der er placeret på et hensigtsmæssigt sted på skibet. Lugemanden skal være kranføreren behjælpelig med såvel optagning som afsætning af containere.

Kranføreren og anhuggeren/lugemanden skal altid sikre sig, at åget har hugget an i alle anhugningspunkter, og at åget er låst til containeren, inden løft foretages.

Kranføreren, lugemanden og arbejdslederen skal løbende kontrollere, at containeråget og dets sikkerhedsudstyr virker

Har kranføreren, vinkemanden eller arbejdslederen mistanke om, at anhugningen af containeren ikke er sikker, skal denne omgående sættes igen, og anhugningen kontrolleres.

Lastning/losning med mobilkran

Kranens konstruktion kan nødvendiggøre, at containeren må styres sideverts ved hjælp af styreliner. Styrelinerne bør, hvor dette er muligt, betjenes fra landjorden. Hvor styrelinerne skal betjenes fra skib, må dette ske fra skibets dæk og på en måde så de personer, der styrer containeren, ikke udsættes for nedstyrtning- eller klemningsrisiko.

Lastning eller losning med skibskran

Når der lastes eller losses med skibskran, skal man udover forhold nævnt under "lastning/losning med mobilkran" være særlig opmærksom på skibets krægning. Skibet må ikke krænge, så der kan løbe vand ind af eventuelle åbne porte eller over dæk.

Krægningen må endvidere begrænses, så der ikke opstår fare for, at løst gods og lignende kan forskubbe sig og dermed flytte skibets tyngdepunkt. Såvel skibets besætning som arbejdsleder havnearbejderne må hele tiden være opmærksomme på dette forhold.

ISO Standard - IMO-konvention mv

Der findes en række internationale standarder, der fastlægger regler for containerkonstruktion, mærkning, kontrol og håndtering. Især ISO 3874 om håndtering af containere og IMO-konventionen og Guidelines omhandler de internationale regler.

Lastning og losning i stærk blæst

I almindelighed vil det ikke volde problemer at laste/losse med containerkran, selvom det blæser ganske kraftigt. Anvender man derimod mobilkran eller skibskran, skal man være særlig opmærksom på, at stærk blæst kan umuliggøre en tilstyring af containeren med styrelinier. Sikkerhedsgruppen ved lastning og losningen skal derfor være særlig opmærksom på blæsevejre og især være opmærksomme på, at arbejdet bør stoppes, såfremt blæst umuliggør en forsvarlig styring af containeren, når den hænger i krankrogen.

Sikkerhedsorganisationsarbejde

Sikkerhedsudvalget har til opgave at tage sig af de overordnede retningslinier for sikkerhed og arbejdsmiljø på containerterminaler. Sikkerhedsudvalget skal involveres i forbindelse med ændringer af terminalen, tekniske hjælpemidler og arbejdets udførelse. Sikkerhedsgruppen skal tage sig af sikkerhed og arbejdsmiljø i forbindelse med det daglige arbejde. Sikkerhedsgruppen skal medvirke til, at arbejdet udføres sikkerheds- og sundhedsmæssigt fuldt forsvarligt, og at alle sikkerhedsregler overholdes.

Sikkerhedsgruppen skal endvidere påvirke den enkelte til en sikkerhedsbevidst adfærd.