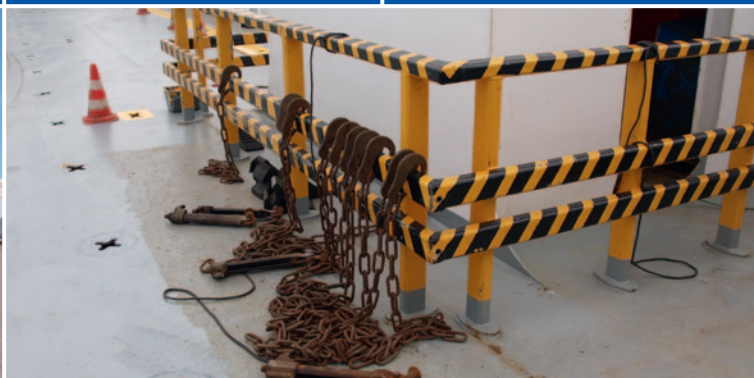




ARBEJDSMILJØ PÅ HAVNE



Indhold

| | |
|---|----|
| Forord | 1 |
| Ansvar og pligter | 2 |
| Arbejds miljøorganisationen | 2 |
| Samarbejde med afskiber og skibet | 4 |
| Planlægning | 4 |
| Arbejdspladsvurdering (APV) og risikovurdering | 5 |
| Instruktion og kommunikation | 7 |
| Ulykkesforebyggelse | 8 |
| Sådan indretter i havnearealet | 9 |
| Intern færdsel | 11 |
| LO-LO lasteområder | 12 |
| Brug af løftegrej | 13 |
| Arbejde med surringer | 14 |
| Arbejde i højden | 16 |
| Vær opmærksom på vejret | 17 |
| Farligt gods | 18 |
| Henvisninger | 19 |



Forord

Arbejds miljøet på havne er præget af at forholdene ændrer sig hele tiden i takt med, at gods og skibe ankommer og forlader havnen. Arbejdet er desuden præget af, at flere arbejdsgivere skal arbejde sammen – herunder skibet – samt at der arbejdes på alle tider af døgnet og året.

Disse forhold stiller store krav til planlægningen af arbejdet for at sikre et godt arbejdsmiljø.

Med denne vejledning får ledelsen og arbejdsmiljøorganisationen input til, hvordan de underbygger et godt arbejdsmiljø ved planlægning.

Vær opmærksom på reglerne om maritim sikring af havne som kan findes på Trafik-, Bygge og Boligstyrelsens hjemmeside www.tbst.dk



BAU transport og engros er en del af BFA transport, service, turisme og jord til bord

Hjælp os med at gøre materialerne bedre!

BAU transport og engros anvender brugernes bedømmelse af materialerne til at blive bedre. Materialerne evalueres i en vis periode efter deres offentliggørelse. Alle kan bidrage til evalueringen på hjemmesiden www.bautransport.dk

Arbejdstilsynet har haft BFA-vejledningen til gennemsyn og finder, at det indhold, herunder tekst og billeder, der knytter sig til arbejdsmiljøforhold, opfylder de krav, der følger af arbejdsmiljølovgivningen. Arbejdstilsynet har alene vurderet vejledningen, som den foreligger, og gør opmærksom på, at der kan være arbejdsmiljøproblestillinger og -krav, der ikke er behandlet i vejledningen. Arbejdstilsynet har gennemgået vejledningen i overensstemmelse med regler og praksis pr. 24. april 2019.

Ansvar og pligter

Som arbejdsgiver (terminalejeren) har du altid det overordnede ansvar for, at arbejdsmiljøet på terminalen opfylder interne og eksterne regler. Det vil sige, at du skal sikre dig, at arbejdet planlægges og udføres arbejdsmiljømæssigt forsvarligt, herunder at der gives den fornødne instruktion. Du er også ansvarlig for, at der i alle trin af operationen er tid til, at arbejdet kan udføres forsvarligt. Herudover skal du sikre, at arbejdsmiljøet koordineres med de øvrige arbejdsgivere, der udfører arbejde i samme område. Selv om du har videregivet ansvaret for et sikkerhedsmæssigt tiltag, vil du stadigvæk blive gjort ansvarlig, hvis det skaber arbejdsmiljøudfordringer for dine ansatte.

Som leder er du arbejdsgiverens forlængede arm i det daglige. Du skal derfor sørge for, at planlægningen følges, og hvis der sker afvigelser, skal du sikre, at arbejdsmiljøet fortsat er i orden i det videre arbejde. Du skal desuden føre tilsyn med arbejdet, og du har også ansvaret for, at de perso-

ner, du sætter til et stykke arbejde, har de rigtige kompetencer og den korrekte instruktion. Hvis du bliver opmærksom på et arbejdsmiljøproblem, skal du forsøge at afhjælpe dette eller melde problemet videre i organisationen til en person, der har beføjelser til at løse problemet. Hvis tidsplanen skrider, er du, som arbejdsgivers repræsentant, også ansvarlig for, at medarbejderne holder de nødvendige pauser, samt at hviletidsreglerne overholdes.

Som medarbejder skal du følge de instruktioner, du har fået. Hvis du observerer et arbejdsmiljøproblem, har du pligt til at forsøge at afhjælpe problemet, og - hvis dette ikke er muligt - at melde det videre til nærmeste leder. I visse situationer, hvor der er overhængende fare, kan det være nødvendigt at stoppe operationen, til problemet er løst. Som medarbejder er du også forpligtet til at sige fra, hvis du på grund af sygdom eller træthed ikke kan udføre dit arbejde sikkert.

Arbejdsmiljøorganisationen

Overordnet set følger havnevirksomhederne Arbejdstilsynets generelle regler om etablering af arbejdsmiljøorganisation for virksomheder med mere end 10 ansatte. Du kan finde gode råd til etablering af arbejdsmiljøorganisationen og udvikling af dets arbejde i vejledningen "En nem og direkte vej til et bedre arbejdsmiljø" fra Branchearbejdsmiljøudvalget for transport og engros.

Ud over de generelle overvejelser vedrørende arbejdsmiljøorganisationen indebærer arbejdet på havne en række ekstra overvejelser, som I skal sikre jer, at I har drøftet i forbindelse med den årlige arbejdsmiljødrøftelse. De væsentligste af disse er gennemgået i nedenstående liste.

| | |
|---|--|
| <p>Laste og losseprocessen foregår på alle tidspunkter af døgnet og ugen. Hvordan sikrer vi, at arbejdsmiljøarbejdet også fungerer her?</p> | <p>Under laste/losse processen opstår der ofte situationer, som kræver, at der bliver taget stilling til arbejdsmiljøet i situationen. Det er derfor vigtigt, at der er klare aftaler om, hvordan disse spørgsmål håndteres mellem ledelsen og medarbejderne.</p> |
| <p>Vi anvender løsarbejdere eller vikarer – hvordan dækkes disse af arbejdsmiljøorganisationen?</p> | <p>I de generelle regler skal løsarbejdere og vikarer være dækket af den almindelige arbejdsmiljøorganisation, men hvis anvendelsen af løsarbejdere eller vikarer har et vist omfang, kan det være formålstjenligt, at der er en løbende dialog om sikkerhedsmæssige forhold med disse medarbejdergrupper.</p> |
| <p>Vi har havneområder, der ikke er fysisk forbundne, hvordan dækker vi disse med arbejdsmiljøorganisationen?</p> | <p>Hvis hvert område har sin egen primære bemanning og operationen har et vist omfang, vil det oftest give den bedste adgang til arbejdsmiljøorganisationen, at man har en arbejdsmiljøgruppe på hver lokation. Hvis aktiviteten i området er begrænset eller bemanningen ikke er fast, vil det oftest give mest mening, at området dækkes af en arbejdsmiljøgruppe, som dækker den del af organisationen, som aktiviteterne tilhører. Her skal I være opmærksomme på, hvordan I sikrer, at arbejdsmiljøgruppen får kendskab til arbejdsmiljøet i området, hvis de ikke selv arbejder der med jævne mellemrum.</p> |
| <p>Skal vi organisere os efter geografi, funktioner eller?</p> | <p>Det vigtigste i organiseringen af arbejdsmiljøarbejdet er, at den understøtter den måde i ellers ser flowet i jeres virksomhed. Tag udgangspunkt i dette og husk at diskutere organiseringen på den årlige arbejdsmiljødrøftelse.</p> |

Samarbejde med afskiber og skibet

Når skibe lastes og losses, er der flere aktører, der har hver deres hensyn at tage: havnevirksomheden, afskiber og skibet. Ud over disse aktører er der ofte også transportøren til havnen og underleverandører, f.eks. svejsejak ved containertransporter.

Når I planlægger arbejdet med de øvrige aktører, er det derfor vigtigt, at der er klare aftaler om de forhold, der hos den ene aktør påvirker arbejdsmiljøet hos andre aktører. Det kan eksempelvis være de praktiske forhold omkring selve håndteringen

som adgangsveje til skibet, opbevaring af surringsgrej og planlægning af skibsbesætningens arbejde under lastning/losning.

Adgangen til anhuingspunkter er også et fælles anlæggende, og hvis havnevirksomheden oplever udfordringer med placeringen, er virksomheden forpligtet til at påpege dette over for afskiber, da det er havnevirksomheden som arbejdsgiver, der har ansvaret for, at anhuingen kan ske sikkerhedsmæssigt forsvarligt.

Planlægning

Ved planlægning af arbejdet skal I sikre at jer, at alle risikomomenter i operationen er kendte og imødegået på en forsvarlig måde – se afsnittet om risikovurdering.

Hvis der benyttes tekniske hjælpemidler (herunder kraner), er I forpligtet til at inddrage fabrikantens brugsanvisning. De relevante dele af fabrikantens brugsanvisning skal være kendt af og tilgængelig for medarbejderne.

For at sikre at alle kender disse risici og forholdsreglerne, er det en god ide, at I starter operationen med en briefing (tool-boxmøde) med alle

involverede parter. Det er ofte nødvendigt at gentage briefing, når operationen har ligget stille, eller man går ind i en ny fase, hvor forholdene ændrer sig. Briefingen giver jer tid til at overveje sikkerheden ved arbejdet, så I ikke går ind i en ny fase uden at nå at forholde jer til ændringerne. Husk, ændringer er ikke kun de planlagte faser i operationen, men kan også omfatte uforudsete ændringer i vejret, eller at en kran går i stykker.

I planlægningen indgår også, at I forholder jer til, hvordan I sikrer bemanningen, hvis operationen trækker ud, så I ikke kommer i den situation, at alle er trætte, og ulykkesrisikoen derved stiger.



Arbejdspladsvurdering (APV) og Risikovurdering

Alle virksomheder med ansatte skal lave en arbejdspladsvurdering (APV). APV'en kræver, at virksomheden systematisk vurderer sit arbejdsmiljø minimum hvert 3. år, og at vurderingen opdateres ved væsentlige ændringer i arbejdsmiljøet: Du kan finde mere om APV-processen på bautransport.dk.

En del af APV-processen er at komme fra at have konstateret en udfordring i arbejdsmiljøet og frem til en handlingsplan. Dette indebærer, at I risikovurderer situationen/forholdene.

Væsentlige ændringer i arbejdsmiljøet kan ofte være lidt svære at få defineret ved havnearbejde. Ofte er der ikke den store tvivl, når I skal til at lave nye arbejdsfunktioner såsom: Installation af semi-automatisk cargohåndtering, at I overtager surringsarbejdet fra skibet, at I begynder at modtage krydstogtskibe og skal foretage bagagehåndtering, nye kraner og lignende. Men tvivlen opstår typisk i det daglige arbejde, når forholdene ikke er, som de plejer at være: skibet er nyt, installationsejeren har ændret på indretningen, lasttypen er ny osv. Disse ændringer vil ofte kræve en risikovurdering som et led i APV-processen.

Risikovurdering er derfor både noget, I gør, når I planlægger en operation, og noget I foretager løbende hen over operationen, hvis forholdene ændrer sig.

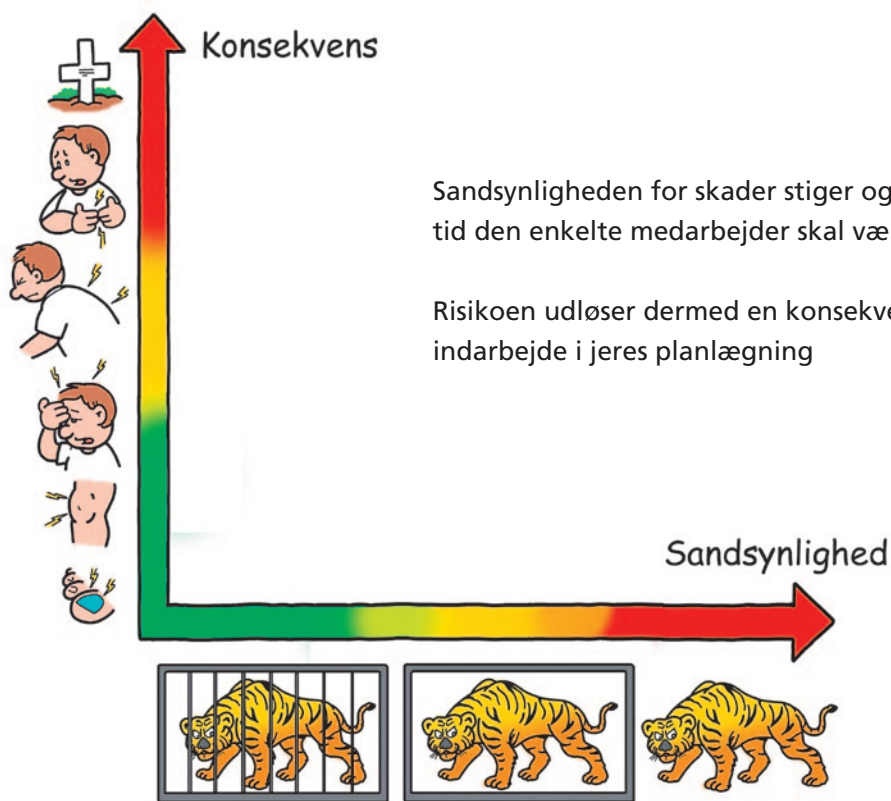
I bund og grund er risikovurderingen en kombination af, hvor alvorlig skaden kan blive (blå negl eller dødsfald) og sandsynligheden for denne konsekvens. Sandsynligheden for, at det går galt, afhænger ikke kun af de sikkerhedsprocedurer, I har stillet op eller af kvaliteten af de tekniske hjælpemidler og personlige værnemidler, I anvender.

Sandsynligheden afhænger også meget af de holdninger, der er til arbejdsmiljøet blandt jeres ledere

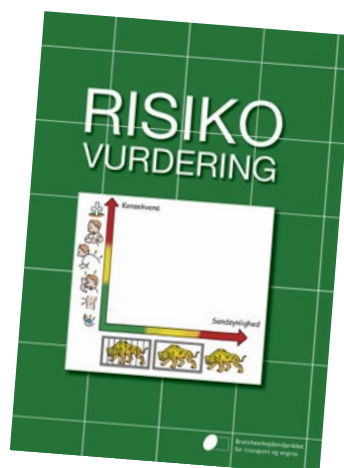
og medarbejdere, samt holdningen til arbejdsmiljøet blandt jeres samarbejdspartnere i forbindelse med operationerne.

Sandsynligheden afhænger også af medarbejdernes evne til at klare opgaven både fysisk og mentalt, derfor kan det også være nødvendigt at medtage operationens varighed, tidspunkt på døgnet og medarbejdernes fysiske formående i risikovurderingen.





| | |
|-----------------------|---|
| Høj risiko | En risiko, der ikke kan tolereres, må ikke være til stede i operationen. Risikoen skal fjernes. |
| Moderat risiko | En moderat risiko skal fjernes eller nedsættes. Alternativt bør der opsættes mål for fjernelsen. Risikoen skal fremgå af instruktionen således, at den kan håndteres ved udførelsen af operationen. |
| Lav risiko | Lav risiko skal fremgå af instruktionen således, at den kan håndteres ved udførelsen af operationen |



Kilde: BAU transport og engros *Risikovurdering*, hvor I også kan finde mere inspiration.

Instruktion og kommunikation

I arbejdsmiljøloven er det defineret, at arbejdsgiver skal instruere medarbejderne, så de kan udføre deres arbejde sikkerhedsmæssigt fuldt forsvarligt. Dette er ikke nødvendigvis defineret nærmere i alle forhold, men på visse områder er der krav om lovpligtige kurser såsom brug af kran, brug af truck, svejsning osv. I øvrige forhold er det en konkret vurdering, som ofte er afledt af APV og risikovurderinger.

På havne er nogle af de væsentlige områder, der skal instrueres i:

- Sikker færdsel på arbejdspladsen (intern færdsel, færdsel på skibet osv)
- Kran og anhugningsarbejde
- Kørsel med gods
- Ergonomi (løft, træk og skub)
- Arbejde i højden
- Arbejde udenfor i sol, kulde, vind, lyn osv.
- Farer forbundet med godset.

På havne er det nødvendigt at lave instruktion eller kommunikere arbejdsmiljøforhold i mange situationer, de væsentligste er:

- Instruktion af nyansatte
- Fornyet instruktion af "gamle" ansatte
- Instruktion i forhold til en konkret opgave
- Kommunikation af arbejdsmiljøforhold til skibet og andre eksterne på havnen.

Hver af disse grupper skal have forskellig viden om arbejdsmiljøet baseret på den viden, de har i forvejen.

Når I skal introducere en nyansat, er det f.eks. meget vigtigt, at I har gjort jer klart, hvilken instruktion, der skal være givet før, medarbejderen må deltage i forskellige arbejdstyper på havnen. Det er derfor en god idé, at I har skriftligt materiale om introduktionen, så den ikke varierer fra gang til gang. Det er også en god idé at have en oversigt over, hvilke instruktioner/kurser der skal være på plads, før en medarbejder skal lave visse

typer arbejde. I kan finde mere om instruktionen af nyansatte i BAU transport og engros materialer om *Introduktion om arbejdsmiljø til nyansatte* og *Modtagerkultur*.



Selv om en instruktion er givet, betyder det ikke, at den holder for evigt. I bør derfor løbende vurdere, hvilke instruktioner der skal gentages og med hvilken frekvens. Dette er et krav i forbindelse med den årlige arbejdsmiljødrøftelse.

Som beskrevet under planlægningen er det en god ide, at I starter operationen med en briefing (tool-boxmøde) med alle involverede parter for at sikre, at alle kender de risici og forholdsregler, der er forbundet med operationen.

Når I skal kommunikere arbejdsmiljøforhold til eksterne (skibet, chauffører, gæster osv.), er der stor forskel på, om de er en direkte del af arbejdsopgaven eller ikke. I kan derfor med fordel have forskellige informationstyper til forskellige typer eksterne, så de ikke modtager så meget information, at de mister overblikket over det, der er væsentligt for dem selv.

Når I udarbejder materiale til instruktion og informationsfoldere, er det vigtigt, at I er opmærksomme på, at en del af modtagergruppen ikke forstår dansk eller engelsk, og at en del har svært ved at læse. Det er derfor en god ide, hvis I i stor udstrækning bruger piktogrammer og mundtlig instruktion frem for lange skrevne instruktioner.

Det er også arbejdsgivers pligt at føre tilsyn med, at arbejdet udføres efter instruktionerne.

Ulykkesforebyggelse

Jeres evne til at forebygge arbejdsulykker er tæt forbundet til jeres arbejdsmiljøkultur. Jeres udfordringer er derfor meget forskellige afhængig af hvilke(n) af følgende udtalelser, der kendetegner jeres virksomhed:

- Ulykker sker – det er de andres fejl
- Ulykker sker – men det kan vi ikke gøre noget ved
- Ulykker sker – men vi kan lære af dem
- Ulykker sker – men vi kan forebygge dem
- Ulykker bør ikke ske, og det kan vi gøre vores til.

At ændre holdninger til ulykker drejer sig i mindre grad om at sætte en række regler op, men i højere grad om at I som virksomhed viser, at I sætter sikkerheden højt i alle situationer. En ændring af en arbejdsmiljøkultur er nemlig ikke noget, der sker hen over natten, men er noget, som tager tid. Det vil ofte kræve, at I arbejder meget målrettet med det. Nogle af de spørgsmål I kan stille jer selv er:

- Indeholder vores instruktion de rigtige oplysninger og i den rigtige rækkefølge?
- Har ledere og medarbejdere den viden, vi forventer?
- Er der sammenhæng mellem den instruktion der gives, og den hverdag man møder?
- Inddrager vi arbejdsmiljøet, når vi nyindretter eller omrokerer havnearealer?
- Risikovurderer vi nye arbejdsfunktioner eller nye skibe, inden vi starter med at arbejde?
- Risikovurderer vi henover en skibsoperation efterhånden, som forholdene ændrer sig?

En ulykke med en personskade skal analyseres for at forhindre gentagelse. For langt de fleste havnevirksomheder er der heldigvis forholdsvis få ulykker at analysere på. Ofte er det derfor andre farlige situationer, der kunne have advaret om en potentiel fare, før en kollega kommer til skade. Hvis det for eksempel er en kollega, som har brækket armen, fordi han er snublet over et stykke

værktøj, som en kollega har kastet fra sig på kajen, er der ofte en række situationer forud, hvor andre kollegaer har været ved at snuble over henkastet værktøj og endnu flere, hvor man har opdaget værktøjet og er gået udenom, har samlet det op, eller lagt det ind til siden. Alle kan lære af de sidste situationer, så det kan forebygges, at kollegaen brækker armen.

Når I laver ulykkesanalyse, er det vigtigt, at det er for at lære af dem og ikke for at finde synderbukke. Hvis kollegaerne får opfattelsen af, at de kan blive gjort til synderen, så vil de ikke komme frem med de situationer, hvor de måske har gjort noget mindre heldigt. På den måde opdager vi det først, når det går så galt, at det ikke kan skjules mere, og en kollega skal en tur omkring skadestuen.

Selv om I prøver at forebygge ulykker, kan det gå galt, og på en havn kan det gå alvorligt galt, og redningen af den tilskadekomne kan være besværlig. I skal derfor sikre jer, at I har klare velbeskrevne procedurer, som svarer på nedenstående spørgsmål:

- Hvem skal være instrueret i førstehjælp (både almindeligt og psykisk), brandbekæmpelse og redning fra lastrummet?
- Hvem og hvordan rekvireres ambulance, brandvæsen mv?
- Er der klare aftaler med brand og redning om, hvor adgangspunkterne til havnen er?
- Hvem guider fra adgangspunktet til skadestedet?
- Hvilket udstyr skal I selv have til redning fra lastrum, brandbekæmpelse og miljøspæringer?
- Hvem står for den interne information om ulykken?
- Hvordan tages der hånd om vidner til ulykken og kollegaer til den tilskadekomne (krisehjælp)?

Sådan indretter I havnearealet

Når I indretter havnearealerne, er der flere forskellige hensyn at tage i forhold til sikkerheden og arbejdsmiljøet.

I skal i indretningen således tænke på at:

- Forebygge ulykker med personskade
- Terrorsikre havnefaciliteter
- Forebygge skader på udstyr, maskiner, gods mm.
- Forebygge tyveri og hærværk
- Sikre evakuerings- og redningsmuligheder i forbindelse med ulykker og uheld.

Herunder er beskrevet, hvordan I kan indrette jer, så I tager hensyn til ovenstående forhold.

Alle havne skal, jf. Transportministeriets regler om *Sikring af havne* (ISPS-regler), have lavet en sårbarhedsanalyse. Ud fra analysens konklusioner skal havnens ydre rammer omkring terminalerne, indrettes med hegn, og sikkerheden ved portene håndteres. Typisk vil arealer, hvor der håndteres gods, være omgivet af et hegn med adgang gennem en eller flere primære porte. Der vil desuden være en række sekundære porte, der normalt vil være låste, men som I kan benytte ved særlige operationer. I skal sikre, at der er klare procedurer for, hvordan I kan åbne de låste porte, hvis der skal ske en evakuering, eller hvis der er behov for en redningsindsats.

For hver enkelt havn er der informationsfoldere om havnesikringen. For at højne sikkerheden på terminalområdet anbefales det, at terminalejeren udarbejder en folder til eksterne med beskrivelse af terminalens sikkerheds- og arbejdsmiljøbestemmelser. Pjecens formål er at sikre, at alle der færdes på området kender de regler, de er underlagt. For at styrke arbejdsmiljøet på terminalen, bør alle eksterne, som jævnligt kommer på stedet (chauffører, reparatører mm.), kvittere for at have fået instruktionen. Ved udformning af denne folder anbefales det, at der anvendes tegninger og pik-

togrammer i stor stil, da der blandt modtagerne er mange, som har læsevanskeligheder.

Underlaget vil typisk blive kraftigt belastet, når I arbejder med at håndtere gods, og man skal derfor sikre sig, at underlaget kan holde til de aktiviteter, der skal foregå på havnen. Man skal være særligt opmærksom på, hvordan underlaget er på de steder, hvor tunge maskiner skal dreje, og på steder hvor der skal være oplagring af tungt gods.

I planlægningen af området skal I også indtænke, hvordan I vil sikre, at færdselsveje ikke er glatte, hullede mm. En del af dette er procedurer for vinterberedskab og vedligehold.

Husk, at ulykkesrisikoen ikke bare er noget, I kan vurdere en gang for alle. Den skal vurderes igen, når I indretter nye arealer, og når I laver væsentlige layoutmæssige ændringer. Arbejdsmiljøorganisationen skal inddrages i vurderingerne. Oplagspladserne er dynamiske områder, hvor der ofte sker forandringer, og derfor bør arbejdsmiljøorganisationen med jævne mellemrum gå sikkerheden på pladsen igennem for at vurdere, om forudsætningerne i planlægningen også stemmer overens med de faktiske forhold.



Intern færdsel

Færdsel på de arealer, hvor I håndterer gods, er som udgangspunkt omfattet af reglerne i færdselsloven, men da forholdene adskiller sig væsentligt fra "normale" vejforhold, skal I tage særlige hensyn. Terminalejeren skal derfor i samarbejde med arbejdsmiljøorganisationen udarbejde interne færdselsregler og planlægge arbejdsområdet for at forhindre ulykker.

Når I skal planlægge den interne færdsel, skal I begynde med at identificere risikoområderne.

De typiske risikoområder er:

- Fodgængere og cyklister i samme område som maskiner og lastbiler – det ser man typisk ved porten, adgangsveje, inspektionsområder, reparationsområder og ved skibene
- Sammenblanding af virksomhedens egne maskiner/køretøjer og køretøjer fra eksterne – det ser man typisk ved porte, adgangsveje og omladningssteder
- Krydsende trafik – ud over vejkryds, skal man være særligt opmærksom ved udkørselsveje fra oplag, omkring bygninger samt arealer til omladning af gods
- Områder med dårlige oversigtsforhold
- Maskintyper med dårlige udsynsforhold ved forskellige operationer – f.eks. strattlecarriere, cherry picker, truck og reachstackere
- Transport af personer til og fra skibet, herunder skibets besætning og andre eksterne
- Kajanlæg der kun lejlighedsvis anvendes, og hvor der er offentlig adgang, når der ikke ligger skibe (f.eks. krydstogtskajer).

Når I har identificeret risikoområderne, skal I arbejde med at fjerne risikoen og derved forebygge, at ulykker kan ske. Nogle løsningsmuligheder er at:

- skilte med piktogrammer, der angiver hvilke forholdsregler, der gælder i området
- begrænse eksterne adgang til dele af området

- oprette separate områder til cyklister og fodgængere
- regulere hastigheden på hele eller dele af terminalområdet
- opsætte skilte og spejle og opmærke kørebanen
- ensrette vejstrækninger – f.eks. på oplagsområder
- samle trafikken i hovedfærdselsårer
- bruge roterende blink eller lyde på køretøjer – det er dog en god ide at lave retningslinjer for, hvornår rotorblinket skal bruges, fordi effekten falder, hvis køretøjerne altid har det tændt
- Sørge for, at personer, der ikke er på køretøjer, bærer reflekstøj minimum af klasse 2. Klasse 3 kan dog være påkrævet, hvis der er tæt trafik, dårlige oversigtsforhold og dårligt sigt (regn/dis).

Bemærk, at hvis I vælger at bruge officielle tavler og afmærkninger for at regulere trafikken, skal I have planen godkendt af den vejtekniske afdeling ved den lokale politiregion.

For at sikre, at alle kender de interne færdselsregler, kan arbejdsmiljøorganisationen sørge for at lave en illustration over færdselsforholdene på området, og sørge for at der bliver lavet informationsmateriale med færdselsregler og andre sikkerhedsbestemmelser på området. Egne medarbejdere, men også eksterne som chauffører, reparatører og besøgende kan få udleveret materialet. Det er desuden en god ide at opstille orienteringstavler ved indkørslen til terminalområdet.

LO-LO lasteområder

Når I transporterer godset til og fra lasteområdet, skal I overveje, om transporten skal foregå af ensrettede veje. Jo større lasten er, jo større er behovet for at ensrette trafikken, f.eks. anbefales det altid at ensrette vejene ved håndtering af store vindmølledele.

Ved arbejde med to eller flere kraner på samme kaj skal man undgå, at kørslen til en kran lasteområde skal krydse en anden kran lasteområde. Hvis disse tiltag ikke er mulige, skal I sikre jer, at alle i områderne er instrueret i de særlige farer operationerne indebærer. Udover instruktionen vil I ofte skulle sørge for en stram planlægning af operationen for at undgå ulykkesrisici, herunder

hører at begrænse arbejdsområdet for den enkelte kran, f.eks. via mekaniske eller elektroniske stop på kranerne.

Lasteområdet skal være så stort, at arbejdet kan udføres uden sikkerhedsmæssig risiko, f.eks. for at sikre at der ikke sker færdsel under løftede byrder. Terminalejeren skal sammen med arbejdsmiljøorganisationen vurdere, om lasteområdet skal være opmærket med baner eller anden skiltning.

I lastområdet skal der kun foregå den trafik, som har med lastoperationen at gøre, og kranføreren skal i samarbejde med anhuggerne sikre, at der ikke føres byrder henover personer. Lastområdet skal om nødvendigt afspærres.





Brug af løftegrej

Forskellige typer gods giver forskellige udfordringer, når I skal løfte det. Nogle løft - f.eks. containere - er typisk rimeligt standardiserede, medens andet gods ikke er forberedt til løft, eller forstropningen har en tvivlsom kvalitet. Speciallaster f.eks. vindmølledele er indrettet, så de skal løftes på en helt speciel måde, og løftegrejet skal derfor passe til vindmølledelels størrelse og antallet af fastgørelsespunkter på den. Dette gør, at et løfteåg, som I bruger til én type naceller (møllehuse), ikke nødvendigvis kan bruges til en anden type. Hvis afskiber har lavet en løfteplan (risikovurdering) af, hvordan løftet skal foretages, og skal I bruge disse vurderinger i planlægningen af arbejdet.

Når I skal løfte meget stort gods f.eks. store ma-

skiner, opstår der en ekstra udfordring, fordi der oftest skal bruges to maskiner/kraner til løftet. Når I planlægger dette løft, er koordineringen af de to løfteredskaber meget vigtig, og der skal derfor være en klar opgavefordeling mellem maskin-/kranførerne og den eller de personer, der koordinerer operationen.

Kran- og maskinførere skal være trænet i arbejdet og have de fornødne certifikater. Kravet om certifikat gælder også, når man bruger skibets kraner, medmindre det er skibets besætning, der bruger kranen. Kraner og andet løftegrej, der anvendes, skal have de lovpligtige eftersyn uanset om de tilhører havnen afskiber, transportør eller skibet.

Ved kranarbejde er kommunikationen mellem kranfører, lugemand og surringshold afgørende. Kommunikationen vil typisk kræve radiokontakt og vær opmærksom på, at hvis skibets besætning skal deltage i arbejdsprocessen, er det nødvendigt, at kommunikationen kan foregå på et sprog, alle forstår.

Ved operationen er det vigtigt, at der er en klar arbejdsfordeling mellem kranfører og lugemand. Det er blandt andet vigtigt med en klarmelding af, om anhugningen er sket i alle anhugningspunkter.

På stort gods gør størrelsen og udformningen, at

det ofte vil være nødvendigt at bruge styreliner. Styreliner skal man primært bruge fra land, og hvis det undtagelsesvis er nødvendigt at betjene linerne fra skibets dæk, skal arbejdet tilrettelægges, så linerne kan betjenes, uden at personerne bliver udsat for nedstyrtningsfare eller klemningsrisiko.

De personer, der arbejder i nærheden af løftede emner, skal være særligt opmærksomme på emnets bevægelser og placere sig på en måde, så de ikke kan blive klemt. Samtidig skal de være opmærksomme på at være synlige for kran-/maskinføreren.



Arbejde med surringer

Arbejde med surringer skal som udgangspunkt tilrettelægges, så arbejdet kan foregå fra steder, hvor der ikke er nedstyrtningsfare eller klemningsrisiko. Hvis der er nedstyrtningsfare, skal forholdsreglerne i afsnittet om arbejde i højden følges.

Surringsarbejdet indebærer ofte tunge løft, samt træk og skub for de medarbejdere, der skal udføre arbejdet. Det er derfor vigtigt at planlægge arbejdet, så de tekniske hjælpemidler, som er muligt at anvende ombord på skibet er tilgængelige og den enkelte ikke udfører surringsarbejde i for lang tid ad gangen. Desuden er det vigtigt, at der i risikovurderingen af skibet er taget stilling til, hvilke typer surringsarbejde, der kan udføres af én mand, og hvilke der skal to eller flere til. I risikovurderin-

gen skal I også tage stilling til, hvilke hjælpemidler der skal stilles til rådighed for at mindske belastningen fra løft, træk og skub under surringen. Instruks af medarbejderne i god brug af kroppen kan være med til at forebygge skader forårsaget af surringsarbejdet.

Knæliggende surringsarbejde skal minimeres både i forhold til længden af den enkelte periode og samlet periode hen over dagen. Hvis der er knæliggende surringsarbejde, er det vigtigt, at medarbejderen anvender knæpuder under arbejdet. I forbindelse med surringsarbejdet er knæpuder, der ligger i en knælomme i bukserne, bedre end knæpuder, der skal spændes på benet.



Arbejde i højden

De beslag, I skal bruge, når I løfter stort gods, er ofte placeret på en måde, så man ikke kan anhugge, mens man står på jorden.

I visse dele er der adgang til anhugningspunkterne ved at kravle gennem godset f.eks. visse vindmølledele. I mange tilfælde sidder anhugningspunkterne ovenpå, og man skal derfor bruge stige, lift eller stillads for at nå frem til anhugningspunkterne. Stillads og lift er de mest sikre måder at bruge for at få adgang til anhugningspunkterne, men godsets udformning og pladsforholdene gør ofte, at det er nødvendigt at bruge en stige, det gælder f.eks. ved toppen af et vindmøllehus.

Når I bruger stiger, skal I være opmærksomme på reglerne for transportable stiger, og ved arbejde oven på godset er der en række forhold, som skal have særligt fokus. Godset er ofte ikke designet til at stille en stige op ad, og der vil ofte være behov for, at stigen er fastgjort, eller at der er en fodmand. Hvis en medarbejder forlader stigen for at gå ud på toppen, skal der altid være en fodmand. I må ikke arbejde uden for stigens understøttelsesflade, og der må ikke skulle bruges kræfter til at trække i kæder og liner fra stigen. Når man bruger stige for at få adgang til toppen, skal den altid stikke minimum en meter op over kanten,

medmindre der er rækværk på toppen, som man kan bruge. Arbejde, der udføres fra en stige, må kun foregå indenfor stigens understøttelsesflade og må kun være let. Det betyder i praksis, at det skal kunne udføres med en hånd. Transportable stiger kan kun anvendes til arbejde i højder op til 5 meter over stigens underlag, målt til personens fødder på stigen.

Når I arbejder i højden, er der ofte brug for faldsikring, medmindre toppen er forsynet med rækværk. Faldsikringen skal som udgangspunkt være placeret over medarbejderen, og der må ikke arbejdes mere end 15 grader til hver side af ankerpunktet, med mindre fabrikanten angiver noget andet i brugsanvisningen. Medarbejderen skal bære en full body sele, hvor faldsikringen er fastgjort på ryggen, der må ikke bruges bæltter. Medarbejderen skal være koblet til faldsikringen, inden vedkommende træder ud på toppen. Medarbejderen skal have at vide, hvilket punkt/punkter over hovedhøjde, der kan anvendes til at fastgøre faldsikringsudstyret i, og at ankerpunktet skal kunne optage en kraft på mindst 12 kN. Ved brug af faldsikring skal I altid have klare redningsprocedurer for, hvordan I undsætter personen, hvis der sker en ulykke, eller hvis han får et ildebefindende.



Vær opmærksom på vejret

Godset kan i kraft af udformning og størrelse være meget påvirkelig af vindforhold, særligt hvis I bruger kraner, som i sig selv er vindfølsomme, såsom mobilkraner og skibskraner.

Arbejdsgiveren skal derfor i samarbejde med arbejdsmiljøorganisationen opstille kriterier for, hvilke vindhastigheder og retninger der betyder, at man skal bruge styrereb. Vurderingen skal også omfatte en vurdering af, hvilke vindhastigheder og –retninger der betyder, at arbejdet skal stoppes. I skal desuden vurdere, om andre vejrtyper, eksempelvis lyn, kan påvirke arbejdet.

Da de fleste håndteringer af gods foregår udenørs, er både personer og materiel udsat for vejret.

I skal ved den maskinelle håndtering af godset tage hensyn til, om der er andre forhold, som kan påvirke sikkerheden omkring maskinerne. Det kan eksempelvis være vand og is, der gør køreveje glatte, eller frost og is, der får kroglåse og containersko til at fejle.

I forhold til medarbejderne så skal påklædningen passe til vejret, og derfor skal arbejdstøjet kunne tilpasses forskellige forhold som varme, sol, blæst og frost. Arbejdet skal være tilrettelagt på en måde, så arbejdsbelastningerne er afstemt efter det vejr, der er på dagen. På dage med hedebløge eller frostvind har medarbejderne behov for flere pauser end arbejde i mere moderat vejr.



Farligt gods

Der er særlige krav til arealer, hvor der er oplagret farligt gods. Ved planlægning af arealerne med farligt gods skal man sikre sig at:

- det farlige gods ikke ved en fejl kan trænge ned i jorden eller i kloaksystemer og ud i havnen
- kloakledninger er afspærrede, så spild ikke løber i kloaknettet udenfor terminalen
- forskellige typer farligt gods er adskilt, så gods, der kan påvirke hinanden, ikke kan løbe sammen
- der er faste procedurer i forbindelse med lækager fra containere, trailere m.v. med farligt gods
- det i forbindelse med brand og andre uheld er muligt hurtigt at danne sig et overblik over placeringen af det farlige gods i forbindelse med redningsindsatsen
- minimere mængden af farligt gods, der henstår på terminalen. Det kan man evt. gøre ved at opsætte tidsgrænser for aflevering og afhentning af farligt gods i forhold til skibsanløb.

De kommunale miljømyndigheder vil normalt skulle godkende indretningen af kloakeringen på oplagspladsen, hvis man oplagrer farligt gods. Årsagen er, at der er særlige krav til, at lækager ikke kan trænge ud i kloaksystemet. Desuden vil brandmyndighederne kunne stille krav til indretning og procedurer vedrørende oplagring af farligt gods, herunder brandslukningsberedskab på pladsen og i køretøjer. I forbindelse med myndighedsbehandlingen vil der typisk blive beskrevet nogle rammer vedrørende mængder og placering af det farlige gods, og terminalejeren har derfor pligt til at kontakte myndighederne, hvis der sker ændringer, som påvirker rammerne.

Vær desuden opmærksom på, at terminalen kan blive omfattet af "risikodirektivet", hvis man oplagrer store mængder farligt gods på samme tid.

Det vil typisk handle om store mængder af:

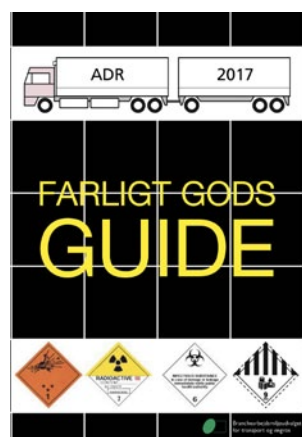
- eksplosive stoffer (fyrværkeri, sprængstoffer o.lign.)
- bekæmpelsesmidler
- brandfarlige gasser og væsker.

Farligt gods skal altid være mærket korrekt, og oplagspladsen skal være adskilt fra øvrigt gods. Det er derfor en god ide at indrette arealer med faste pladser til det farlige gods, og at placeringen af de forskellige typer farligt gods er angivet med skiltning. Det kan desuden være nødvendigt at sikre containere, trailere m.v. særligt mod påkørsel.

Medarbejdere, der arbejder med farligt gods, skal være særligt instrueret i dette og have den nødvendige viden om:

- mærkning af farligt gods
- oplagringsbestemmelserne på arealet
- procedurer ved lækager, brand o.lign.
- hvordan man beskytter sig, herudover personlige værnemidler.

Ved transport med indregistreringspligtige køretøjer indenfor det enkelte havneområde skal chaufføren have et ADR bevis eller have gennemgået en passende uddannelse efter ADR afsnit 1.3. Ved transporterne skal køretøjet desuden være forsynet med håndildslukker.



Henvisninger

Vejledningens afsnit er baseret på en række bekendtgørelser og vejledninger fra Arbejdstilsynet og vejledninger fra branchefællesskaberne for arbejdsmiljø. I disse materialer kan der findes supplerende viden.

Bekendtgørelser og vejledninger kan hentes på Arbejdstilsynets hjemmeside (www.amid.dk)

Ansvar og pligter

BAU transport og engros: Pligter, ansvar og potentielle gevinster

Arbejds miljøorganisationen

Bekendtgørelse: Samarbejde om sikkerhed og sundhed

BAU transport og engros: En nem og direkte vej til et bedre arbejdsmiljø

Planlægning

Bekendtgørelse: Arbejdets udførelse

Arbejdspladsvurdering (APV) og risikovurdering

At-vejledning D.1.1-3: Arbejdspladsvurdering

BAU transport og engros: Temaside på hjemmesiden

BAU transport og engros: Risikovurdering

Instruktion og kommunikation

BAU transport og engros: Introduktion om arbejdsmiljø til nyansatte

BAU transport og engros: Modtagerkultur

Ulykkesforebyggelse

At-vejledning F.0.7-1: Forebyggelse af ulykkesrisici ved intern færdsel på virksomheder

At-vejledning F.0.6-2: Forebyggelse af ulykkesrisici ved hjælp af orden og ryddelighed

BAU transport og engros: Værktøjer til forebyggelse af ulykker

Sådan indretter i havnearealer

Bekendtgørelse om faste arbejdssteders indretning

Bekendtgørelse om skiftende arbejdssteders indretning

Intern færdsel

At-vejledning F.0.7-1: Forebyggelse af ulykkesrisici ved intern færdsel på virksomheder

BAU transport og engros: Intern færdsel

Brug af løftegrej/Arbejde med surringer

At-anvisning 2.3.0.4: Anhugning

At-meddelelse 2.02.3: Samløft med kraner

At-anvisning 2.3.0.2: Opstilling, eftersyn og vedligeholdelse af hejse-, løfte- og transportredskaber

At-meddelelse 2.02.11-1: Anvendelse af hejse-, løfte- og transportredskaber

At-anvisning: 2.3.0.3: Belastningsprøver af hejse- og løfteredskaber

At-meddelelse 2.02.10: Anhugningsgrej

Arbejde i højden

At-vejledning D.5.5-3: Faldsikring

At-vejledning B.3.1.1-3: Brug af transportable stiger

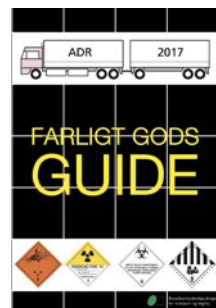
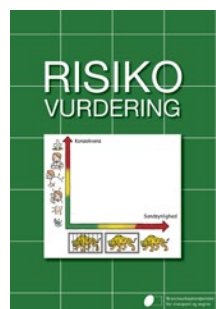
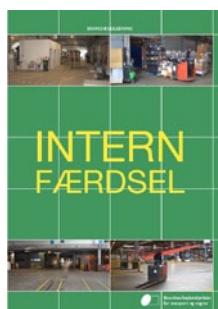
At-meddelelse 2.02.2: Personløft med kran

Vær opmærksom på vejret

At-vejledning A.1.3: Arbejde i stærk varme og kulde

Farligt gods

BAU transport og engros: Farligt gods guide



Adresser

Branchevejledningen kan bestilles af organisationernes medlemmer gennem egen organisation eller downloades fra www.bautransport.dk

Fællessekretariatet

H. C. Andersens Boulevard 18
1787 København V
Tlf.: 33 77 33 77

Arbejdstagersekretariatet

Kampmannsgade 4
1790 København V
Tlf.: 70 300 300

Arbejdsgiversekretariatet

H. C. Andersens Boulevard 18
1787 København V
Tlf.: 33 77 33 77

Arbejdstilsynet

Lanskronegade 33
2100 København Ø
Tlf.: 70 12 12 88
www.amid.dk

Arbejdsledersekretariatet

Vermlandsgade 65
2300 København S
Tlf.: 32 83 32 83



Branchearbejdsmiljøudvalget for transport og engros

www.bautransport.dk

Layout: Søren Sørensens Tegnestue
Tryk: PrintDivision
2. udgave, 2018
ISBN nr. 978-87-93727-07-6
Vare nr. 123062



