



CONTAINER TERMINALER





FORORD

Arbejdet på havnearealer har forandret sig, og der er kommet en række nye regler om sikring af havne og havnefaciliteter, siden Branchesikkerhedsråd 4 i 1994 udgav en vejledning om containerterminaler. Derfor har Branchearbejds miljørådet for transport og engros ønsket at opdatere vejledningen.

Den opdaterede branchevejledning beskriver en række forhold ved indretning af containerterminaler og ved containerhåndtering, som har betydning for arbejdsmiljøet. I hvert afsnit er der desuden beskrevet, hvordan arbejdsmiljøorganisationen, havnearbejderne, arbejdslederne og arbejdsgiverne i fællesskab kan sikre, at arbejdet bliver udført sikkerhedsmæssigt og sundhedsmæssigt forsvarligt.

Målgruppen for denne branchevejledning er ledelsen og arbejdsmiljøorganisationen hos virksomheder, der har indrettet containerterminaler. Ved containerterminaler forstås arealer, hvor der foregår oplagring, håndtering og omladning af containere.

Branchevejledningen tager udgangspunkt i havnebaserede containerterminaler, som har både LO-LO og RO-RO operationer, men mange af arbejdsmiljøforholdene kan man også overføre til virksomheder med containerhåndtering og oplag, som er beliggende andre steder end på havne.

Arbejdstilsynet har haft branchevejledningen til gennemsyn og finder, at den er i overensstemmelse med arbejdsmiljølovgivningen. Arbejdstilsynet har alene vurderet branchevejledningen, som den foreligger og har ikke taget stilling til, om den dækker samtlige relevante emner for det pågældende område.

Ligeledes har Kystdirektoratet haft branchevejledningen til gennemsyn og har fundet, at indholdet er i overensstemmelse med reglerne om sikring af havne og havnefaciliteter.

Hjælp os med at gøre materialerne bedre!

BAR 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.bartransport.dk

CONTAINER

INDHOLD

Indretning af containerterminaler og RO-RO arealer.....	2
Indretning af portarealer og inspektion	3
Intern færdsel	4
Belysning.....	6
Oplagsområder og stabling af containere.....	6
Farligt gods	8
 Omladning af containere	 9
 Særlige forhold ved LO-LO operationer.....	 10
LO-LO lasteområder	10
Arbejde med twistlocks.....	11
Arbejde i stærk blæst.....	12
 Særlige forhold ved RO-RO operationer.....	 13
RO-RO lasteområder og rampen.....	13
Surring af trailere og containere i lastrum	15
Luftforurening i lastrum	15
 Arbejde i vedligeholdelses- og reparationsområder samt arbejde med omladning	 16
 Arbejde med gassede containere.....	 17
 Støj	 17
 Oplæring og uddannelse.....	 18
 Arbejds miljøorganisation	 19
 Henvisninger.....	 20



INDRETNING AF CONTAINER- TERMINALER OG RO-RO AREALER

Når man indretter containerterminaler og RO-RO arealer, er der flere forskellige sikkerhedsmæssige og arbejdsmiljømæssige hensyn, man skal tage. Det drejer sig om at:

- Forebygge ulykker med personskade
- Maritimsikre havnefaciliteter (ISPS)
- Forebygge skader på udstyr, containere, trailere mm.
- Forebygge tyveri og hærværk
- Sikre evakuerings- og redningsmuligheder i forbindelse med ulykker og uheld.

Herunder er forholdene omkring de fem punkter gennemgået.

Alle havne skal, ifølge Transportministeriets bekendtgørelser om sikring af havne og havnefaciliteter, have udarbejdet en sårbarhedsanalyse. Herefter er havnens ydre rammer omkring terminalerne og udformningen af hegn og sikkerhed ved porte indrettet efter sårbarhedsanalysens konklusioner. Typisk vil containerterminaler og RO-RO arealer således være omgivet af et hegn med adgang gennem en eller flere primære porte samt en række sekundære porte, der normalt vil være aflåste, men som kan benyttes ved særlige operationer. Der skal være klare procedurer for, hvordan de aflåste porte kan åbnes i forbindelse med evakuering eller behov for redningsindsats.

Der er udarbejdet informationsfoldere om havnesikringen for hver enkelt havn og som supplement til folderen, bør terminalejeren udarbejde en folder med en plan over terminalen, dens færdselsveje og -regler samt andre sikkerheds- og arbejdsmiljøbestemmelser. Folderen skal udleveres til alle, også besøgende, der færdes på terminalen, og for at forbedre arbejdsmiljøet på terminalen bør alle, som jævnligt har ærinde på terminalen (chauffører, reparatører mm.), kvittere for at have fået instruktionen.

På container- og RO-RO arealer vil der ofte være en væsentlig kraftigere belastning af underlaget end på andre havnearealer, og man skal derfor sikre sig, at underlaget kan holde til de aktiviteter, der skal foregå på havnen. Man skal være særligt opmærksom på steder, hvor tunge maskiner skal dreje og på steder, hvor der skal være oplagring af tungt gods.

Ulykkesrisikoen skal altid vurderes, når nye arealer bliver indrettet, og når der sker væsentlige lay-outmæssige ændringer, som arbejdsmiljøorganisationen skal inddrages i. Da oplagspladserne typisk er dynamiske områder, bør ar-

bejds miljøorganisationen med jævne mellemrum gå sikkerheden på pladsen igennem for at vurdere, om forudsætningerne i planlægningen også stemmer overens med de faktiske forhold.

Indretning af port- og inspektionsarealer

Port- og inspektionsarealerne skal være indrettet på en måde, så arbejdsmiljøforholdene er forsvarlige, uanset hvilket sikringsniveau man arbejder under. I sikringsplanen er de forskellige begrænsninger i adgangen til havnefaciliteterne beskrevet i forhold til, hvilket af de tre sikringsniveauer man opererer under.

Portfaciliteterne skal være indrettet, så der ikke sker en uhensigtsmæssig blanding af kørende, cyklende og gående trafik, og det kan derfor være nødvendigt at adskille de forskellige trafikanter med heller eller rækværk.

Hvis der er behov for, at chaufføren forlader køretøjet ved porten, eller at portvagten skal kunne nærme sig køretøjerne, skal man sikre, at det kan ske, uden at man kommer i konflikt med den øvrige trafik.

Udstødningsskasser fra køretøjer må ikke trænge ind i kontorer og andre lokaler i forbindelse med porten, og man kan forhindre dette ved at ventilere lokalerne med et let overtryk. Indblæsningsluften skal være ren og skal om nødvendigt være filtreret.

Personer, der skal udføre inspektion, skal kunne gøre det uden at bevæge sig i kørselsarealer, og det skal der tages hensyn til i indretningen af inspektionsarealerne. I inspektionsarealerne skal der være skilte, der gør chaufførerne opmærksom på, at motoren skal være slukket af hensyn til inspektørernes arbejdsmiljø.

Hvis man ikke kan gennemføre inspektionen fra jorden, skal den som udgangspunkt kunne foretages fra lifte eller platforme. Inspektionsplatforme skal være forsvarligt indrettet med trapper, skridhæmmede belægninger på trin og platforme og rækværk med hånd-, fod- og knæliste. I særlige tilfælde kan det være nødvendigt at anvende transportable stiger.

Inspektionspladsen skal opfylde reglerne vedrørende skærmarbejde, hvis der bliver brugt videoudstyr til containerinspektion.

Hvis der er behov for inspektion indvendigt i containere og trailere, er det en god idé at udarbejde procedurer for, hvordan man undgår, at containeren eller traileren håndteres, mens der er personer indeni. Proceduren kan eventuelt indebære markering af containeren eller brug af vagtmand.

Henvisning

- *At-vejledning om brug af transportable stiger B.3.1.1.*
- *At-vejledning D.2.3 om skærmarbejde.*



Intern færdsel

Færdsel på containerterminaler og RO-RO arealer er omfattet af reglerne i Færdselsloven, men da forholdene på områderne tit adskiller sig væsentligt fra "normale" vejforhold, skal terminalejeren i samarbejde med arbejdsmiljøorganisationen udarbejde interne færdselsregler og planlægge arbejdsområdet for at forhindre ulykker.

Når man skal planlægge den interne færdsel, begynder man med at identificere risikoområderne. På containerterminaler vil der typisk være risiko ved:

- Sammenblanding af gående/cyklende med maskiner og lastbiler – optræder typisk ved porte, inspektionsområder, reparationsområder og ved skibene.
- Sammenblanding af virksomhedens egne maskiner/køretøjer og køretøjer fra eksterne – optræder typisk ved porte, inspektionsområder og omladningssteder.
- Krydsende trafik – udover vejkryds, skal man være særlig opmærksom ved udkørselsveje fra oplag, rampen på RO-RO skibe, omkring bygninger samt arealer til omladning af gods.
- Områder med dårlige oversigtsforhold.

- Maskintyper med dårlige udsynsforhold ved forskellige operationer – f.eks. strattlecarriere og reachstackere.

Nogle af de løsningsmuligheder, man kan overveje, er:

- Begrænsning af eksterne adgang til dele af området
- Oprettelse af separate områder til cyklende og gående
- Hastighedsregulering af hele eller dele af terminalområdet
- Opsætning af skilte og spejle og opmærkning af kørebanen
- Ensretning af vejstrækninger – f.eks. i containerrækkerne
- Etablering af hovedfærdselsårer
- Brug af roterende blink på køretøjer.

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

Vær endvidere opmærksom på reglerne om brug af synlige advarselsklæder, hvor kørende og gående ikke kan adskilles.

Rotorblink er godt til at gøre opmærksom på et køretøj, men når man udarbejder retningslinjer for brug af rotorblinket, bør man nøje overveje, i hvilke situationer det skal bruges. Det er vigtigt, fordi effekten vil falde, hvis køretøjerne altid har rotorblinket tændt.

For at sikre at alle kender de interne færdselsregler, kan arbejdsmiljøorganisationen sørge for at lave en illustration over færdselsforholdene på området, og at der bliver lavet informationsmateriale med færdselsregler og andre sikkerhedsbestemmelser på området. Materialet kan udleveres til egne medarbejdere, men også til eksterne for eksempel chauffører, reparatører og besøgende.

Udover udlevering af foldere, er det en god idé at opstille orienteringstavler ved indkørslen til terminalområdet.



Henvi sning

- *At-vejledning om forebyggelse af ulykkesrisici ved intern færdsel på virksomheder F.0.7.*

- *At-vejledning om brug af tydeligt synlige advarselsklæder D.5.3.*

Belysning

Belysningen af containerterminaler og RO-RO arealer skal følge anvisningerne i Arbejdstilsynets vejledning om kunstig arbejdsbelysning. Derfor skal der normalt være 50 lux på pladsarealer og 200 lux i områder, hvor der er behov for besigtigelse og/eller kontrol af papirer.

Udover luxgrænserne er der krav om, at belysningen skal være jævnt fordelt, så der ikke kommer slagskygger, ligesom placeringen af lyskilderne ikke må give anledning til blænding.

Ved arbejde med maskiner og kraner kan der være behov for at montere arbejdsbelysning direkte på kranen eller køretøjet for at undgå, at maskinen eller kranen skygger for lyset på arbejdsfeltet.

Når man planlægger belysningen, skal man være opmærksom på ikke at skabe situationer, hvor man kommer til at køre mellem områder med meget forskellig belysning.

I dagslys kan man også opleve problemer med blænding, hvis solen eksempelvis står lavt, når man kører til og fra dækket på RO-RO skibe. I de tilfælde kan det være svært at løse problemet med kunstig belysning, og man bør i stedet tilpasse kørslen, så der bliver mindst mulig blænding.

Henvisning

- At-vejledning om kunstig belysning på faste arbejdssteder A.1.5.

Oplagsområder og stabling af containere

Oplagsområder for containere og trailere skal være faste og plane. På de områder, hvor containere skal afsættes, skal området være så plant, at containeren kun hviler på de fire bundhjørnebeslag. Hvis underlaget er asfalt, skal man være opmærksom på, at det kan blive blødt om sommeren. I det tilfælde kan det være nødvendigt at indsætte afsætningsplader i overfladen for at sikre, at containeren hviler korrekt.

Oplagringsarealerne bør være opmærket, så det klart fremgår, hvor og i hvilken retning containere og trailere skal placeres.

Når containere skal oplagres i flere lag, skal man i forvejen undersøge, hvilken



belastning de nederste containere kan klare. Enkeltstående rækker bør normalt ikke stables højere end tre containere ovenpå hinanden, medmindre containerne er særligt sikret mod nedstyrtning eller lignende.

Når man stabler i højden, skal man undersøge, om vindforholdene kan få containerne til at styrte ned. Når man vurderer vindfølsomheden, skal man huske at tage forbehold for forskellen på lette og tunge containere.

Der er en række forskellige metoder til at forebygge, at containere vælter. Man bør overveje, hvilken metode der er mest hensigtsmæssig i den konkrete situation;

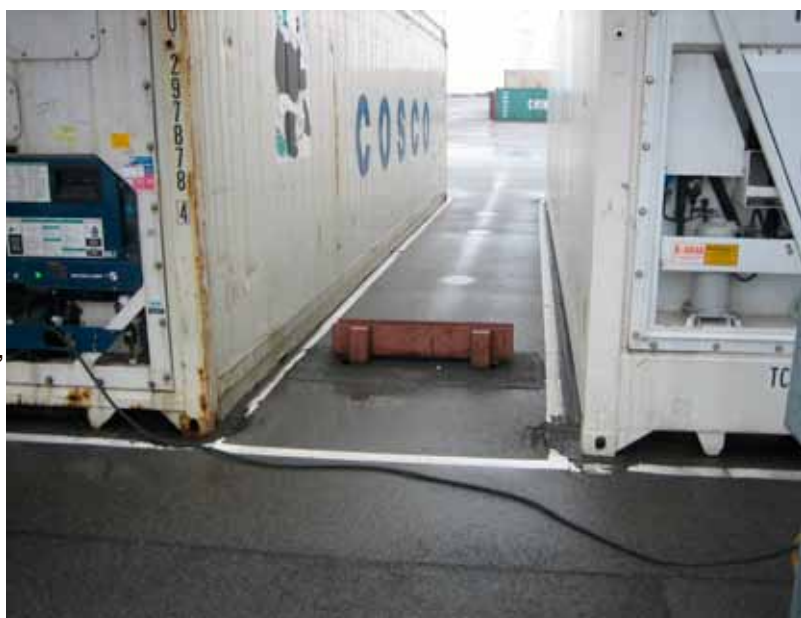
- lavere stablehøjde
- blokvis stuvning
- fastgørelse af containere til overfladen
- brug af stablingsbeslag eller anden form for surring
- aftrappet stablemønster
- procedurer for ændringer i stablingen/surringen ved overskridelse af varslede høje vindhastigheder.

På både container og RO-RO arealer kan det være nødvendigt at sikre installationer mod påkørsel fra køretøjer. Særligt er det vigtigt at beskytte de installationer og udstyr, der står tæt på kørselsarealer eller står i de områder, hvor der foregår håndtering af gods. Installationer og udstyr kan eksempelvis være belysning, skilte, bomme, reeferoplag og gangbroer til strattlecarrier.

Beskyttelsen af installationer og udstyr kan være udformet på flere måder. Når man vælger beskyttelse, skal man tage højde for, at man ikke forværrer ulykken, eksempelvis ved at køretøjet vælter. Det er desuden vigtigt, at afspærringer er tydeligt afmærkede, så de ikke øger risikoen for påkørsel.

De mest almindelige beskyttelsesforanstaltninger er:

- Betonklodser
- Stålstolper
- Stopklodser nedlagt i underlaget der forhindrer, at køretøjet kører for langt frem
- Montering af installationer på "knækbolte" eller fjedre
- Højdeadvarsler
- Rumlestriber.





Farligt gods

Ved oplagring af farligt gods på containerterminalerne skal man være 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 og lignende)
- Bekæmpelsesmidler
- Brandfarlige gasser og væsker.

Ved håndtering af det farlige gods er det vigtigt, at containerne er mærket korrekt, således at medarbejderne aldrig er i tvivl, om den container, de arbejder med, indeholder farligt gods.

For at hindre fejlhåndteringer og farlige reaktioner ved lækager, er det vigtigt allerede i planlægningsfasen at indtænke, hvordan det farlige gods skal placeres, herunder om der skal indrettes arealer med faste pladser til det farlige gods, og om placeringen af de forskellige typer farligt gods skal angives med skiltning. Det kan desuden være nødvendigt at sikre containere og trailere særligt mod påkørsel.

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.

Henvisning

- *BAR transport og engros: Chaufførens farligt gods guide.*

Arbejdsgiveren skal sikre sig, at medarbejdere, der i øvrigt arbejder med farligt gods, er særligt instrueret i dette arbejde og har den fornødne viden om;

- mærkning af farligt gods
- oplagingsbestemmelserne på arealet
- procedurer ved lækager, brand og lignende.



OMLADNING AF CONTAINERE

Dette afsnit behandler forhold ved arbejdsoperationer i forbindelse med aflevering og modtagelse af containere og trailere fra land. For arbejdsfunktionerne omkring skibene henvises til afsnit 3 og 4 om henholdsvis LO-LO og RO-RO operationer.

Udover de forhold, der er beskrevet i afsnit 1.2 om intern færdsel, skal terminalejeren i samarbejde med arbejdsmiljøorganisationen lave retningslinjer for selve omladningsområdet, herunder hvordan eksterne chauffører vil blive orienteret.

Man bør desuden indrette omladningsområderne på en sådan måde, at lastbilerne og terminalens køretøjer undgår at skulle krydse hinandens ruter.

Ved omladning med strattlecarriere må chaufføren ikke opholde sig i nærheden af køretøjet. For at undgå misforståelser kan man beslutte, at chaufførerne bliver instrueret i at vente i et opmærket område eller et læskur.

TERMINALER

SÆRLIGE FORHOLD VED LO-LO OPERATIONER

Lift On – Lift Off (LO-LO) af kraner kræver særligt kraftigt kranudstyr. Kranarbejdet foretages typisk med følgende typer kraner:

- Containerkraner
- Mobilkraner
- Skibets egne kraner.

Ved planlægningen af operationen skal arbejdslederen, der styrer operationen, sikre sig, at udstyret er egnet til løft af alle de emner, der skal til og fra skibet, og om der er behov for specielle løfteåg til specielle emner – såsom oversize gods.

Kranføreren skal være trænet i arbejdet og have det fornødne kranførercertifikat. Kravet om certifikat gælder også, når man bruger skibets kraner, medmindre det er skibets besætning, der bruger kranen.

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, herunder klarmelding af om afhugningen er sket i alle anhugningspunkter.

Når man arbejder med mobilkraner eller skibets kraner, kan der være behov for 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 containere, skal være særligt opmærksomme på containerens bevægelser og placere sig på en måde, så klemning ikke kan forekomme. Samtidig skal de være opmærksomme på at være synlige for kranføreren.

LO-LO lasteområder

Kørsel med containere til og fra lasteområdet bør ske ad ensrettede veje. Ved arbejde med to eller flere kraner på samme kaj, skal man undgå, at kørslen til



en krans lasteområde skal krydse en anden krans lasteområde.

Lasteområdet skal være så stort, at arbejdet kan udføres uden sikkerhedsmæssig risiko. Terminalejeren skal sammen med arbejdsmiljøorganisationen vurdere, om lasteområdet skal opmærkes med baner eller anden skiltning.

I lasteområdet skal der kun foregå den trafik, som har med lasteoperationen at gøre. Lasteområdet skal om nødvendigt afspærres.

Arbejde med twistlocks og surringer

Arbejde med twistlocks og surringer skal som udgangspunkt tilrettelægges, så arbejdet kan foregå fra steder, hvor der ikke er nedstyrtningsfare eller klemningsrisiko. I praksis er det sjældent muligt under hele operationen, og her er det bedste alternativ at arbejde fra et bur monteret på containeråget. Dette kræver dispensation fra Arbejdstilsynet. Når medarbejdere opholder sig i buret, skal de altid bruge sele og livline, som skal være fastgjort til et godkendt beslag i buret. Når kurven er i bevægelse, skal personerne sidde ned. Buret skal være konstrueret til at blive anvendt som mandskabsbur, herunder være forsynet med 110 cm rækværk og låge til ind- og udstigning.





Henvisning

- *At-vejledning om personløft med kran 2.02.2.*

Surringsarbejdet indebærer ofte store ergonomiske belastninger. Det er derfor vigtigt at planlægge arbejdet, således at den enkelte ikke udfører surringsarbejde i for lange sammenhængende perioder. Desuden er det vigtigt, at der i arbejdspladsvurderingen er taget stilling til, hvilke typer surringsarbejde, der kan udføres af en mand, og hvilke der skal to til. F.eks. vil det ofte være nødvendigt med to mand under tilspændingen, således at en medarbejder holder, mens den anden spænder.

Arbejde i stærk blæst

Mobilkraner og skibskraner kan være meget påvirkelige af vindforhold, mens containerkraner kun i ringe grad påvirkes af vinden.

For mobil- og skibskraner bør arbejdsgiveren i samarbejde med arbejdsmiljøorganisationen opstille kriterier for, hvilke vindhastigheder og retninger der udløser behov for at bruge styrereb.

For alle krantyper bør man definere, ved hvilke vindhastigheder og -retninger arbejdsoperationen må indstilles. I denne vurdering bør også indgå, hvis andre vejrtyper, eksempelvis lyn, kan påvirke arbejdsoperationen.



SÆRLIGE FORHOLD VED RO-RO OPERATIONER

RO-RO lasteområder og rampen

Lasteområderne omkring RO-RO operationer skal følge de generelle retningslinjer om indretning i kapitel 1, men i mange havne opstår der ofte sammenblanding af trafik. Det kan være lastbiler eller personbiler, der kører til og fra færgen, eller tværgående trafik ved udkørsel fra færgen. I de situationer kan det være nødvendigt med skiltning eller afspærring, der regulerer trafikken, og som efter behov kan justeres henover operationen. Man skal desuden planlægge placeringen af afsætningsområder i forhold til fæргеlejet, således at den tværgående trafik bliver minimeret.

Rampen bør være indrettet, så det er muligt at opdele trafikken til de forskellige dæk, der bliver arbejdet på, samt opdele indgående og udgående trafik. Hvis det ikke er praktisk muligt, skal den have det fornødne antal luge-/vinkemænd. Udover lugemanden på rampen kan det være nødvendigt at have lugemænd langs ruten i skibet. Eksempelvis vil det oftest være nødvendigt at have en lugemand for hver ende af adgangsvejen, når der bliver arbejdet på forskellige dæk, hvor der kan forekomme

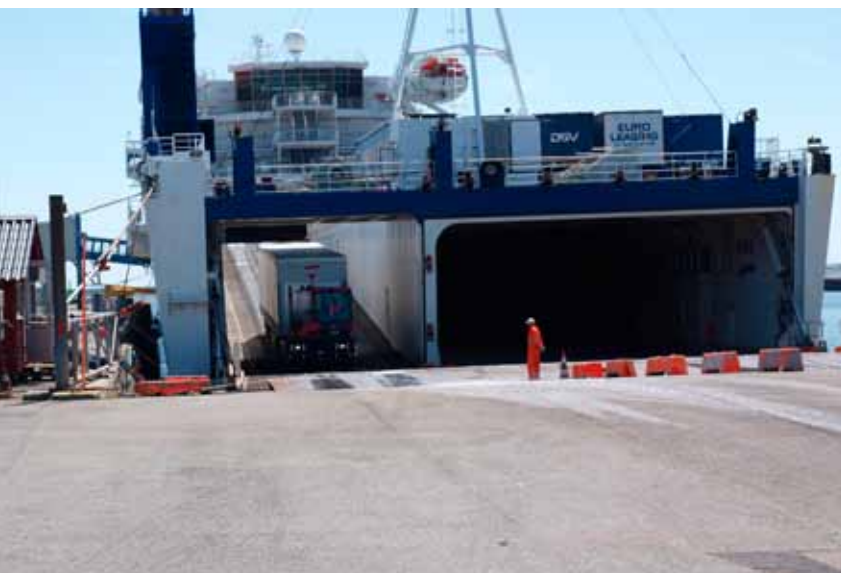




krydsende trafik, og hvis der arbejder mere end en maskine på et dæk – med mindre dækket er i niveau med rampen til land. Lugemandens opgave er at sikre fri bane for køretøjet ind og ud af lastrummene.

I forbindelse med selve afhentningen af gods skal man udpege en vinkemand, der har til opgave at sikre, at surringsmandskabet er på plads, og at der ikke er gående eller køretøjer i vejen for lasteoperationen.

Luge- og vinkemanden kommunikerer med den øvrige færdsel med håndsignaler og/eller radio, og de øvrige skal følge luge- og vinkemandens anvisninger.



Man skal udvise stor opmærksomhed under al færdsel på rampen og i lastrummet.

Køretøjerne skal afpasse deres hastighed efter forholdene, og der bør køres langsomt i området omkring rampen, på rampen og i lastrummet. Specielt skal der udvises stor agtpågivenhed på steder med dårligt udsyn, samt ved færdsel mellem områder med forskellig belysning.

Ved transport af gods, hvor der er øget risiko for, at det vælter, eksempelvis dobbeltstablede containere, kan det være nødvendigt at standse al anden færdsel på rampen, mens transporten foregår.

Surring af trailere og containere i lastrum

I forbindelse med surringen skal man udover ulykkesfaren (se kapitel 4.1) være særligt opmærksom på selve surringsudstyret.

Arbejdsmiljøorganisationen skal, i den udstrækning den har mulighed for det, medvirke til, at der bruges surringsudstyr, der giver de bedste arbejdsstillinger i forhold til de påvirkninger, skibet forventes at blive udsat for.

Kæder med dobbeltgevind bør strammes maskinelt og ikke med håndkraft.

Når man bruger bukke, bør man af ergonomiske hensyn foretrække typer, som bliver transporteret af køretøjerne frem for bukke, der skal håndteres manuelt.

Vedligeholdelse af surringsudstyr og bukke har desuden betydning for ergonomien under brugen.

Luftforurening i lastrum

Under kørsel med køretøjer i lastrum vil chauffører og surringsmandskab blive udsat for gasser og partikler fra udstødningen. Skibets ventilation skal derfor altid være tændt under kørsel i lastrummene under dæk. Hvis skibets egne blæsere ikke er effektive nok, kan det være nødvendigt at opsætte yderligere transportable blæsere.

Selv om der er ventilation i lastrummet, må køretøjerne ikke forurene unødigt. Virksomheden skal derfor i samarbejde med arbejdsmiljøorganisationen sikre, at der bliver tænkt på arbejdsmiljøet i forbindelse med indkøb og drift af køretøjerne. Nedenfor er nævnt de typiske tiltag, der vil mindske afgivelse af skadelige gasser og støv fra køretøjerne til lastrummet:

- Hyppig justering af motorer og brændstofpumper
- Anvendelse af katalysatorer og partikelfiltre og gode procedurer for vedligeholdelse og justering af disse
- Anvendelse af miljøvenlige dieseltyper
- Styling af flowet på skibet, således at køretøjerne afventer udenfor skibet og ikke i lastrummet.



ARBEJDE I VEDLIGEHOJDELSES- OG REPARATIONSOMRÅDER SAMT ARBEJDE MED OMLADNING

I områder hvor man arbejder med vedligeholdelse, reparation eller omladning af containere, og der derfor er brug for at arbejde omkring, på og i containerne, er der en række særlige sikkerhedsrisici. Herunder er beskrevet, hvordan man kan tage højde for de risici i planlægningen og udførelsen af arbejdet.

Når man placerer de containere, man skal arbejde med, skal man sikre, at risikoen for påkørsel bliver minimeret. Det vil derfor være hensigtsmæssigt at placere vedligehold, reparation og omladning af containere i afgrænsede områder og at planlægge færdselsvejene, så der ikke kommer uvedkommende trafik i områderne.

Ved arbejde på og i containerne skal arbejdsgiveren sikre, at arbejdet er tilrettelagt, så der ikke ved en fejl kan afhentes containere, der bliver arbejdet i. Det kan eksempelvis forhindres ved, at der placeres lys eller en kegle på containertoppen, når der bliver arbejdet, eller ved at have vagtmand.

Hvis der er særlig fare for, at containeren kan blive påkørt, mens der bliver arbejdet i eller på den, kan det være nødvendigt at sikre containeren med afskærmning eller lignende.

Henvisning

- BAR transport og engros: Vejledning om tømning og fyldning af containere og trailere.



ARBEJDE MED GASSEDE CONTAINERE

Nogle containere kan være gassede inden afsendelsen for at bekæmpe skadedyr. Særligt containere fra tredje verdens lande kan være gassede, og de gasser, der oftest bliver brugt, er methylbromid og phosphin. Der kan også være brugt andre stoffer.

Gasserne er sundhedsskadelige for mennesker, og i forbindelse med åbning af containere er der derfor behov for særlige forholdsregler. Ved oplagring uden dørs på containerpladsen vil der normalt ikke være behov for særlige forholdsregler. Gassede containere må ikke opbevares indendørs, før de er udluftede.

Først og fremmest er det vigtigt at fastslå, om en container er blevet gasset eller ej. I mange tilfælde følger der et certifikat med om, at containeren er gasset, eller også kan der på selve containeren være placeret et mærke, der fortæller, at den er blevet gasset.

Hvis der ikke er certifikat eller mærkning, kan containeren alligevel godt være gasset. Man kan ikke lugte sig frem til det, da de brugte gasser typisk ikke lugter.

Hold derfor øje med, om udluftningshullerne er tapet til, eller om containeren er mærket som farligt gods. Begge dele kan være typiske tegn på, at containeren er blevet gasset. Hvis man har mistanke om, at en container kan være gasset, skal man kontakte afskiberen og få nøjagtige oplysninger om, hvorvidt den er gasset, og hvilken gas der er tale om.

STØJ

I forbindelse med arbejdet må medarbejderne ikke udsættes for 85 dB(A) som gennemsnit over en arbejdsdag eller over 137 dB(C) som impulsstøj. Desuden skal man undgå unødige støjpåvirkninger, også selv om støjbelastningen er under 85 dB(A).

Arbejdsgiver skal i samarbejde med arbejdsmiljøorganisationen arbejde med at nedbringe støjbelastningen, og på containere og RO-RO terminaler vil det eksempelvis kunne ske ved at:

Henvisning

- *At-vejledning om tømning af containere gasset med methylbromid D.2.22.*
- *BAR transport og engros: Vejledning om tømning og fyldning af containere og trailere.*

- Stille støjkraV ved indkøb af maskiner og værktøj
- Vedligeholdelse af maskiner og udstyr
- Vedligeholdelse og støjdemning af ramper
- Påvirke medarbejdernes adfærd, f.eks. til at undlade at smide kæder, twistlocks og andet surringsudstyr og til at tilpasse køretøjers hastighed ved kørsel i lastrum og på rampen.

Ved støjbelastninger over 80 dB(A) og impulsstøj over 135 dB(A), skal arbejdsgiver stille egnet hørevern til rådighed for de ansatte. Ved støjbelastninger over 85 dB(A) og impulsstøj over 137 dB(C) skal arbejdsgiver sikre sig, at de ansatte bruger hørevern, som egner sig til støjtypen.

Henvisning

- At-vejledning om støj D.6.1.

Behov for hørevern vil typisk opstå i forbindelse med rampen og ved arbejde i container og RO-RO lastrum.

Ved valg af hørevern er det, udover støjdemningen, også vigtigt at vælge en type hørevern, som ikke forhindrer kommunikationen i forbindelse med lasteoperationen.

OPLÆRING OG UDDANNELSE

I forbindelse med oplæring og instruktion af ansatte er der en lang række sikkerhedsmæssige informationer, som arbejdsgiver skal sikre sig, at den ansatte er bekendt med. I de foregående afsnit er en del af disse nævnt, men derudover er der en række lovpligtige kurser, som ansatte på containerterminaler skal have gennemgået. Kurserne afhænger af medarbejdernes arbejdsområder, og det kan eksempelvis være truck, kran og farligt gods. Selv om den ansatte har de lovpligtige kurser, vil der være et stort behov for at oplære dem i kørsel med havnens maskiner, da de ofte adskiller sig væsentligt fra de maskiner, der er brugt på uddannelsen.

Arbejdsmiljøorganisationen skal opstille principper for tilstrækkelig og nødvendig oplæring og instruktion tilpasset arbejdsforholdene på virksomheden og de ansattes behov samt sørge for, at der føres stadig kontrol med overholdelse af instruktionerne.

I lyset af de særlige forhold på havnene arbejder Transporterhvervets Uddannelsesråd på at etablere en moduluddannelse for havnearbejdere.

Alle medarbejdere på en ISPS facilitet skal have det nødvendige kendskab til ISPS reglerne.

ARBEJDSMILJØ- ORGANISATIONEN

På virksomheder med mere end 10 ansatte skal der etableres en arbejdsmiljøorganisation. Reglerne for arbejdsmiljøorganisationens opgaver og organisering fremgår af Arbejdstilsynets bekendtgørelse: Samarbejde om sikkerhed og sundhed.

Arbejdsmiljøorganisationens størrelse afgøres af følgende forhold;

- virksomhedens ledelsesstruktur
- virksomhedens øvrige struktur, herunder geografiske forhold, størrelse og beliggenhed
- virksomhedens arbejdsmiljøforhold, herunder arbejdets art, farlighed, risici og positive arbejdsmiljøfaktorer
- arbejdets organisering
- særlige ansættelsesformer.

Alle ansatte skal have mulighed for at komme i kontakt med deres arbejdsmiljørepræsentant.

Ved planlægning af arbejdsmiljøarbejdet på containerterminaler er det derfor vigtigt, at følgende overvejelser indgår i vurderingen:

- Hvorledes organiseres arbejdsmiljøarbejdet uden for "normale" arbejdstider, f.eks. i forbindelse med skibsoperationer om natten eller i weekenderne
- Hvorledes indgår løsarbejdere og vikarer i arbejdsmiljøorganisationen
- Samarbejde med andre virksomheder på containerområdet, f.eks. eksterne kranførere eller eksterne vognmænd
- Er der særligt behov for uddannelse af lugemænd og andre med ansvar for sikkerheden under skibsoperationer.

Henvisning

- *Bekendtgørelse: Samarbejde om sikkerhed og sundhed (1181 af 15/10-2010).*

HENVISNINGER

I branchevejledningen er der henvist til en række bekendtgørelser og vejledninger fra Arbejdstilsynet og vejledninger fra Branchearbejds miljørådene:

Arbejdstilsynet

Bekendtgørelse

- Samarbejde om sikkerhed og sundhed (1181 af 15/10-2010).

Vejledninger

- A.1.5: Kunstig belysning
- B.3.1.1: Brug af transportable stiger
- D.2.3: Skærmarbejde
- D.2.22: Tømning af containere gasset med methylbromid
- D.5.3: Brug af tydeligt synlige advarselklæder
- D.6.1: Støj
- F.0.7: Forebyggelse af ulykkesrisici ved intern færdsel på virksomheder.

Bekendtgørelser og vejledninger kan hentes på Arbejdstilsynets hjemmeside www.at.dk under Regler.



CONTAINER

ADRESSER

Fællessekretariatet

Hannemanns Allé 25
2300 København S
Tlf.: 33773377

Arbejdsgiversekretariatet

Hannemanns Allé 25
2300 København S
Tlf.: 33773377

Arbejdstagersekretariatet

Kampmannsgade 4
1790 København V
Tlf.: 70300300

Arbejdstilsynet

Postboks 1228
0900 København C
Tlf.: 70 12 12 88
www.at.dk

Branchevejledningen kan købes gennem:

Videncenter for Arbejdsmiljø

Arbejdsmiljøbutikken
Lersø Parkallé 105
2100 København Ø
eller via e-mail: ekspedition@vfa.dk



Branchearbejdsmiljørådet for transport og engros

Branchevejledningen om containerterminaler
kan hentes på

www.bartransportogengros.dk

under punktet ”Lagre og vareterminaler”.

Lay-out: Søren Sørensen's Tegnestue
Tryk: PrintDivision
1. udgave, 1. oplag år 2011
Varennummer: 123005
ISBN nr. 978-87-92868-04-6



TERMINALER

