



Afbeeldingsbron : INRS ED6059

SCHUILZONE

In Frankrijk heeft het Institut "National de Recherche et de Sécurité pour la Prévention des Accidents du Travail et des Maladies Professionnelles" (INRS) een aantal ernstige ongevallen geregistreerd in het gebied waar een vrachtwagen achteruit rijdt op een kade. Om de blootstelling aan gevaar te verminderen, publiceerde deze organisatie in 2011 een reeks aanbevelingen in brochure ED6059 voor het ontwerp en de renovatie van kades.

Een van de aanbevelingen betreft het creëren van een schuilzone tussen de bumpers. Het doel hiervan is om te voorkomen dat een voetganger of bestuurder tegen de kade wordt geplet wanneer de vrachtwagen achteruit tegen de kade rijdt.

Dit houdt in dat het platform gebouwd wordt met bumpers die minstens 500 mm diep zijn. Dit creëert een schuilzone om het risico op beknelling tussen de vrachtwagen en het platform te voorkomen.

Deze aanbeveling vereist speciale apparatuur om de verbinding tussen het platform en de vloer van de oplegger op een veilige manier te garanderen. Er moet een verbindingsbrug van voldoende lengte worden voorzien om de 500 mm van het schuilgebied te overbruggen en ervoor te zorgen dat er 100 tot 150 mm op de vloer van de oplegger wordt gelegd, rekening houdend met de dikte van de stootbumpers van de oplegger (tussen 100 en 150 mm).

Er zijn slechts 2 soorten niveleertoestellen die aan deze missie voldoen:

- Verticale bruggen
- Laadbruggen met uitschuifbare lip met een liplengte van minimum 800mm.



Verticale brug



Laadbrug met uitschuifbare lip

Hoewel het effectief is om de blootstelling aan het risico op verplettering te verminderen, levert deze schuilzone tussen de bumpers een aantal problemen op:

- Het beschermt niet tegen verplettering tegen bumpers.
- Het verhoogt het risico om van het platform te vallen aanzienlijk.
- Het maakt het moeilijk, of in sommige gevallen onmogelijk, om bij de laatste pallet in de oplegger te komen.
- Het maakt het onmogelijk om de deuren van de trailer te openen aan het dok (STEPFRAME stepped dock)
- Het vereist een veel diepere luchtsluis dan de standaardversie
- Het vereist meer ruimte voor de vrachtwagen omdat het 300 tot 400 mm verder van de gevel af zit dan conventionele bumpers.

Dit zijn de ongevalssituaties waarvoor deze zone is ontworpen:

- Een voetganger loopt voor het perron zonder controle of besef van het gevaar.
- Een behandelaar komt van de kade of wil de kade op zonder trailer.
- Een werknemer of onderaannemer werkt voor de kade zonder bescherming of signalering voor de chauffeurs.
- Een chauffeur opent de deuren van zijn trailer, die bergafwaarts voor de kade staat, zonder noodzakelijkerwijs de motor te stoppen of de parkeerrem in te schakelen.

Er moet ook rekening mee worden gehouden dat als er voor een verticale brug wordt gekozen, er een extra risico op ongelukken bestaat als de brug omlaag wordt gebracht.

In alle gevallen moeten voetgangers uit het gebied voor het dok worden gehouden wanneer de brug of dockleveller wordt gemanoeuvreed.

In plaats van blind te kiezen voor de schuilzone en de operationele nadelen daarvan, kunnen we ons afvragen of het mogelijk is om dit soort situaties te vermijden?

Een specifieke risicoanalyse zal het bedrijf in staat stellen om zijn eigen middelen te kiezen om de blootstelling aan het gevaar te verminderen of zelfs te elimineren, zonder noodzakelijk gebruik te maken van de schuilzone.

Gevarenzone

Een alternatief aan de schuilzone is deze zone duidelijk als gevaarzone te identificeren voor alle voetgangers en bestuurders, zodat ze nooit onbeschermd zijn.

Voetgangers moeten de speciaal voor hen bestemde rijstroken gebruiken, die duidelijk zichtbaar zijn voor bestuurders en uit de buurt van vrachtwagens.

De dockdeur kan alleen automatisch geopend worden als er een trailer bij het dock aanwezig is. Dit voorkomt onbedoeld in- of uitstappen bij het dok.

Voor een technicus in deze zone is het verplicht om een obstakel (zijn bestelwagen, een STOP-bord, enz.) te plaatsen voor het platform waar hij werkt, duidelijk zichtbaar voor bestuurders.

De chauffeur moet de deuren van zijn trailer openen in een afgebakende zone op een veilige afstand van het dok. Als de truck stilstaat, moet de motor worden uitgeschakeld en de parkeerrem worden ingeschakeld.

De zone van 3 m voor het platform moet op de grond worden aangeduid als gevarenzone die duidelijk zichtbaar is vanaf de grond en het platform. Zie bijgevoegd voorbeeld.



Bron REMOTEC bv

Daarnaast moet er een jaarlijkse training worden georganiseerd om mensen bewust te maken van de 3 dodelijke risico's in het dockgebied. Deze training moet worden gegeven aan elk personeelslid dat betrokken is bij het manoeuvreren met vrachtwagens en aan het lijnmanagement.

Aarzel niet om contact met ons op te nemen voor een specifieke analyse van uw laadperrons.