

## Bemonstering ongewogen overslag Gewichtsvaststelling door IJken

### 1. Doelstelling

Dit veiligheidsplan heeft ten doel het veilig bemonsteren van partijen granen, zaden en diervoedergrondstoffen in het geval dat deze goederen worden overgeslagen zonder gebruikmaking van weegtorens en/of andere weegapparatuur (zgn ongewogen overslag). Met name wordt in dit plan de intensieve bemonstering van mais volgens het strenge aflatoxineprotocol bedoeld. Bij ongewogen overslag wordt de gewichtsvaststelling vaak gedaan via het ijken van de binnenvaartschepen.

### 2. Referenties

Binnenvaartregeling (overheid.nl)

Binnenvaartpolitierglement (overheid.nl)

Arbo-Catalogus Binnenvaart (arbo-binnenvaart.nl)

ARBO-besluit art. 3.3, 3.11, 3.16, 7.4, 7.23 en 7.24

Havenverordening Gemeente Rotterdam (portofrotterdam.com)

International Labour Organisation – ILO verdrag 152 (Occupational Safety and Health (Dock Work) Convention, 1979 (No. 152)) volgens artikel 15 en 17.

International Maritime Pilot Association (IMPA) (Regulation 23, Chapter V of the SOLAS Convention)

Andere Veiligheidsplannen AISP (Toegang tot schip, gegaste bulkklading, op- over- en afstappen bij schepen en andere vaartuigen en werken op hoogte)

### 3. Verantwoordelijkheden

Het is de verantwoording van de werkgever, als inspectiebedrijf, om werknemers te voorzien van de vereiste persoonlijke beschermingsmiddelen (PBM's) en deze te laten onderhouden en waar nodig te herkeuren. De werknemer, als inspecteur, is verplicht de middelen volgens dit veiligheidsplan te dragen en zich te houden aan de regels ten aanzien van het juist werken op binnenvaartschepen duwbakken en andere vaartuigen.

De opdrachtgever heeft de verantwoording om werkzaamheden op te dragen aan het inspectiebedrijf die veilig uitgevoerd kunnen worden. De opdrachtgever moet beseffen dat bij ongewogen overslag samen met een intensieve en betrouwbare bemonstering de risico's bij de uitvoering hiervan voor inspecteurs veel hoger worden.

De verantwoordelijkheid van de stuwadoor is om de toegang tot de overslagsituatie op een veilige wijze te borgen met veilige en adequate toegangsmiddelen.

De schipper/kapitein dient zijn schip toegankelijk te hebben volgens de ILO (International Labour Organisation) 152 (Occupational Safety and Health (Dock Work) Convention, 1979 (No. 152)) volgens artikel 15 en 17.

De Inspecteur is verantwoordelijk voor een LMRA, een Laatste Minuut Risico Analyse, hij doet daarbij een beknopte laatste check op zijn werkplek om vast te stellen of er risico's zijn op het gebied van veiligheid, gezondheid en milieu. Bij vaststelling van onveilige situaties wordt het werk niet aangevangen of wordt het werk gestaakt en dit gemeld bij de schipper of beheerder en de direct leidinggevende. Pas na het (laten) oplossen van de onveilige situatie wordt het werk weer aangevangen.

## 4. Gevaren

De belangrijkste gevaren inzake het bemonsteren van partijen granen, zaden en diervoedergrondstoffen zonder gebruikmaking van weegtorens ligt in het feit dat er dan niet gebruik gemaakt kan worden van de (semi)automatische of handbediende bemonsteringsapparatuur die over het algemeen gemonteerd is op de weegtorens. Bij ongewogen overslag wordt de kraan zonder tussenkomst van andere apparatuur gebruikt om de goederen van zeeboot of opslag-duwbak of -lichter in een binnenvaartschip over te slaan. Men moet dan de partij bemonsteren direct bij de ontvangst in de ontvangende binnenvaartruimte.

Hiervoor zijn verschillende hulpmiddelen ontwikkeld om een gedegen en juist doorsnedemonster van de partij te krijgen. Deze hulpmiddelen moeten met de hand worden bediend en ook moet het verzamelde monstermateriaal in zakken worden gestort en deze zakken moeten handmatig van boord op het kraanponton of via een transportbootje naar de wal vervoerd worden. Ook hier komt veel handwerk aan te pas.

Bij het ijken kunnen schommelingen van het te ijken schip voor gevaar zorgen en ongelijke overgangen tussen ponton en schip en op het schip zelf. De ijker moet deels wat buitenboord hangen om goed te kunnen meten. De ijker moet zich met één hand goed kunnen vasthouden.

De volgende risico's kunnen aangewezen worden

- Gevaar om te water te geraken
- Gevaar om te vallen
- Gevaar om geraakt te worden door bewegende delen en beknelling tussen bewegende delen
- Fysieke belasting bij het bemonsteren
- Blootstelling aan stof

## 4.1 Gevaar om te water te geraken



Bij het bemonsteren van het binnenvaartschip heeft de inspecteur vaak beide handen nodig om de daarvoor beschikbare hulpmiddelen te bedienen. Hij kan zich dan op dat moment niet vasthouden aan aanwezige leuning of randen. Door schommelingen of tillen van monstergoed kan de inspecteur eenvoudig uit balans raken en overboord slaan.

Om het monstermateriaal te verzamelen moeten de hulpmiddelen met monstermateriaal getild worden en in verzamelzakken of -bakken gedeponeerd worden. Ook hier kan de inspecteur zich vaak niet vasthouden aan reling of rand.

Bij het sjouwen van de verzamelbakken of – zakken is er risico om te vallen of te struikelen.

Het gevaar wordt extra groot als er veel beweging is in één of meerdere vaartuigen.

Bij het ijkken van binnenvaartschip moet de inspecteur alert zijn op schommelingen en randen en gladheid vanwege spil en/of een nat dek.



## 4.2. Gevaar om te vallen





Bij het bemonsteren in binnenvaartschip of duwbak bestaat er een redelijk gevaar op vallen, met name indien er sprake is van een kleine of grotere hoogteverschillen tussen kraanponton en ontvangende ruimte of indien het gangbord van de ontvangende ruimte smal is. Een extra risico vormt gemorste goederen in het gangbord en de zakken of bakken met het verzamelde monstermateriaal.

De kraanponton beweegt door het zwenken van de grijper, hierdoor kan ook het binnenvaartschip waarop wordt bemonsterd bewegen en is dus een extra risico voor de inspecteur om te vallen.

## 4.3 Gevaar om geraakt te worden door bewegende delen en beknelling tussen bewegende delen



Omdat de inspecteur bemonstert in de gestorte hoop van de grijper moet hij extra alert zijn op het zwenken van de grijper naar en van het binnenvaartschip waar de inspecteur de monsters verzamelt. Hij kan door de grijper geraakt worden of beknelt raken tussen grijper en rand van het laadruim.

Ook dient de inspecteur zeer alert zijn op de verhaaldraden van het ponton waar het binnenvaartschip is aangemeerd. Deze kunnen breken of ergens achter blijven haken en als er kracht op wordt gezet losschieten.

Doordat de ponton van de grijper en het binnenvaartschip tegen elkaar aanliggen en door de zwenkingen van de grijper dit ponton beweegt kan de inspecteur bekneld raken met voet of anders tussen ponton en binnenvaartschip. Met overstappen moet de inspecteur zich altijd vergewissen of ponton en schip stil liggen en de overstap verantwoord gemaakt kan worden.

## 4.4. Fysieke belasting

Omdat vooral de aflatoxine bemonstering van mais een intensieve bemonstering is waarbij veel kilo's monstergoed verzameld dient te worden om een juiste doorsnede bemonstering van de verschillende partijen te krijgen dient telkens de afweging gemaakt te worden of de handmatige bemonstering bij ongewogen overslag niet door twee personen gedaan moet worden.

Vooraf ook omdat de bemonstering zelf met een stok met schep of een zogenaamde torpedo een grote fysieke belasting is. Tevens het tillen en verplaatsen van verzamelbak en/of verzamelzakken is fysiek zwaar werk. Als het droog en rustig weer is zijn de omstandigheden gunstiger, maar in de avond en nacht en bij donker weer overdag of als het waait en onrustig weer is met kans op buien zijn de omstandigheden zwaarder en de fysieke belasting ook. Ook hier dient de afweging gemaakt te worden of de handmatige bemonstering bij ongewogen overslag niet door twee personen gedaan moet worden.



## 4.5 Blootstelling aan stof

De inspecteur moet altijd proberen uit de wind te werken zodat hijzelf niet in de stofwolken hoeft te werken. Als de stof niet te vermijden is moet de inspecteur een stofbril en stofkap dragen. En de gasdetectiemeter moet gedragen worden. Zie veiligheidsplan AISP gegaste bulkclading

## 4.6 Specifieke eisen uit wet- en regelgeving / richtlijnen

Uitspraak 202003647/1/A3 - ECLI:NL:RVS:2021:718 – dd. 7 april 2021

## 5 Maatregelen om risico's te beperken

Communiceer altijd met betrokkenen (schipper, voorman op drijfkraan of weegtoren) wanneer je van plan bent op het binnenschip of duwbak te gaan bemonsteren of ander werkzaamheden gaat verrichten. Maak je altijd vooraf bekend bij de schipper en/of voorman. Bespreek met elkaar wat je precies gaat doen en waar, vraag dat er altijd gewaarschuwd wordt indien er verhaald gaat worden, zodat de inspecteur zich daarop kan voorbereiden. Zorg dat de kraan stil gaat bij op- en overstappen en dat er dan niet verhaald wordt. Als je je bekend maakt kan er adequaat worden ingegrepen als je toch te water raakt, komt te vallen of wordt geraakt door een bewegend deel. Laat altijd goed merken aan betrokkenen waar je bent.

De inspecteur moet aan en van boord kunnen gaan via veilige toegangsmiddelen. Zijn deze niet aanwezig, dan moet de inspecteur ervoor kiezen niet aan boord te gaan.

Nooit onder de grijper gaan staan en/of werken. Uit de baan van de grijper vandaan blijven. Indien nodig kan de inspecteur de kraan stilleggen om zijn werkzaamheden uit te voeren.

Bij het zichzelf verplaatsen in het gangbord van het binnenvaartschip dient de inspecteur zich vast te houden aan de reling of rand van het binnenvaartschip.

De inspecteur dient uit de “snap-back” zones van de verhaaldraden te blijven en niet over verhaaldraden heen te stappen. De stuwadoor dient deze zones duidelijk aan te geven op het ponton.

De personeelsplanning moet een tweede inspecteur in te delen bij deze werkzaamheden als er extra intensief bemonsterd moet worden en ook indien de inspecteur de werkzaamheden niet alleen veilig kan uitvoeren.

De inspecteur dient altijd de spullen die hij nodig heeft bij zijn werkzaamheden in een rugzak mee te nemen zodat hij beide handen vrij heeft om zich vast te houden.

Bij het bemonsteren van ongewogen partijen dient te allen tijde een reddingsvest van de drijfklasse 275N gedragen te worden.

Tevens is het verplicht om veiligheidsschoenen met slipvaste zolen te dragen en handschoenen te gebruiken met goed grip, ook in regenachtige omstandigheden. Uitgliden is een groter risico als het nat of koud (vries)weer is. Men moet altijd letten dat men niet uitglijdt over de spil in de gangboorden.

Een reddingsvest mag pas weer uitgetrokken worden indien men zich aan boord van een vaartuig achter een verschansing, zegge reling, van minimaal 90 cm hoogte bevindt (artikel 1.08 uit Binnenvaartpolitiereglement en artikel 12.22 uit de Havenverordening Gemeente Rotterdam).

Alle PBM zijn hier verplicht: helm, veiligheidsbril, reflecterend hesje of kleding, handschoenen, eventueel een stofkapje, reddingsvest en pac-meter indien van toepassing.

Probeer zo mogelijk altijd bovenwinds te werken, zodat de inspecteurs niet aan de volle stofwolken wordt blootgesteld.

Indien met goederen gewerkt wordt die een fosfine behandeling hebben gehad dient de inspecteur te handelen volgens het veiligheidsplan fosfine.

## 6 Bijlagen (indien van toepassing)

<https://wetten.overheid.nl/BWBR0025958/2022-05-19>

<https://wetten.overheid.nl/BWBR0003628/2017-01-01>

[Arbo catalogus binnenvaart](#)