



Boeteoplegger SZW

Boeterapport

Kenmerk	411701066/04
Gedagtekend op	21 juni 2017
Gegevens overtreder	Nijman/Zeetank, Internationale Transporten B.V. Wattweg 2 3208KH Spijkenisse Vertegenwoordigd door: De heer ^{10.2.e} Wethouder P. Woltersstraat 40 3214EV Zuidland
Gegevens overtreiding	Datum : maandag 29 mei 2017 Tijdstip : omstreeks 08:00 uur Locatie : Wattweg 2 te Spijkenisse
Korte omschrijving overtreiding	De arbeidsmiddelen waren niet zodanig geplaatst, gebruikt of ingericht dat gevaar te worden getroffen of geraakt door voorwerpen of het gevaar bekneld te raken tussen voorwerpen, producten of onderdelen daarvan, was voorkomen en indien dit niet mogelijk was zoveel mogelijk was beperkt.
Overtreiding van	van artikel 16, tiende lid van de Arbeidsomstandighedenwet, juncto artikel 7.4, vierde lid, juncto artikel 3.17 van het Arbeidsomstandighedenbesluit, bestuurlijk beboetbaar gesteld in artikel 9.9b, eerste lid onder g van datzelfde besluit.
Opgemaakt door	De heer ^{10.2.e} Arbeidsinspecteur van de Inspectie SZW

Ons kenmerk: 411701066/04

- Rapporteur** Ik, de heer ^{10.2.e}, arbeidsinspecteur van de Inspectie SZW, belast met het toezicht op de naleving van de bepalingen krachtens de Arbeidsomstandighedenwet, verklaar het volgende.
- Locatie** Op maandag 29 mei 2017, omstreeks 09:35 uur was ik op een locatie, gelegen aan de Wattweg 2 te Spijkenisse.
- Reden aanwezigheid** Ik was daar vanwege de melding van een arbeidsongeval dat op die locatie had plaatsgevonden. Het arbeidsongeval werd op 29 mei 2017 bij de Inspectie SZW gemeld door de mevrouw ^{10.2.e} (medewerker Politie) en geregistreerd onder nummer 835698. De melding betrof een arbeidsongeval dat op 29 mei 2017 omstreeks 08:00 uur had plaatsgevonden op het terrein van Nijman/Zeetank, Internationale Transporten B.V. aan de Wattweg 2 te Spijkenisse.
- Arbeidssituatie op arbeidsplaats** Ik zag dat op genoemde locatie een onderneming gevestigd was met de naam Nijman/Zeetank, wat staat voor Nijman/Zeetank, Internationale Tanktransporten B.V. (verder te noemen: Nijman/Zeetank).
- Uit verklaringen van de heren ^{10.2.e} (^{10.2.e} Nijman/Zeetank), ^{10.2.e} (^{10.2.e} Nijman/Zeetank) en ^{10.2.e} (^{10.2.e}, tevens slachtoffer) is mij gebleken dat op bedoelde locatie werkzaamheden waren verricht, bestaande uit het voorbereiden van het lossen van een IBC container in een tankcontainer op oplegger, aldus zijnde een arbeidsplaats als bedoeld in artikel 1, derde lid, onder g, van de Arbeidsomstandighedenwet.
- Arbeidsmiddelen** Uit verklaringen van de heren ^{10.2.e}, ^{10.2.e} en ^{10.2.e} is mij gebleken dat op deze arbeidsplaats een heftruck, IBC container en tankcontainer op oplegger waren gebruikt, waarmee dit arbeidsongeval is gebeurd, aldus zijnde arbeidsmiddelen als bedoeld in artikel 1, derde lid onder h van de Arbeidsomstandighedenwet.
- Arbeidsrelatie** De genoemde werkzaamheden werden verricht krachtens een arbeidsovereenkomst, zodat er sprake was van werkgever en werknemers in de zin van artikel 1, eerste lid, onder a, 1°, en van artikel 1, eerste lid, onder b, van de Arbeidsomstandighedenwet, zoals blijkt uit de verklaringen van de heren ^{10.2.e}.
- Waarnemingen arbeidsinspecteur** Op dag, datum en tijdstip voornoemd bevond ik mij op het terrein van onderneming Nijman/Zeetank aan de Wattweg 2 te Spijkenisse. Hier trof ik de heren ^{10.2.e} (^{10.2.e} Nijman Zeetank), ^{10.2.e} aan, naast twee medewerkers van politie. Ik zag dat de heren naast een vrachtwagen met tankcontainer op oplegger en heftruck stonden, naar later bleek de ongevalslocatie. Ik zag dat op de tankcontainer een gekantelde IBC container lag ter hoogte van de lepels van de vorkheftruck. Ik zag dat het terrein bestond uit betonplaten met hiertussen (ter plaatse van de ongevalslocatie) een molgoot van betonstraatstenen die iets lager lag dan de betonplaten. Ik zag dat de voorwielen van de heftruck in de molgoot stonden.
- De heer ^{10.2.e} verklaarde mij dat op de aanwezige tankcontainer een arbeidsongeval had plaatsgevonden waarbij de heer ^{10.2.e} gewond was geraakt ^{10.1.d}. De heer ^{10.2.e} verklaarde dat ten tijde van het arbeidsongeval de heren ^{10.2.e}, ^{10.2.e} en ^{10.2.e} een IBC container wilden lossen in de tankcontainer met behulp van een heftruck. Het was de bedoeling de IBC container op de lepels van de heftruck boven de tankcontainer te heffen om vervolgens de IBC container via een lospijp (aan onderzijde IBC bevestigd) te lossen in het mangat van de tankcontainer. Ten tijde van het ongeval bevonden de heren ^{10.2.e} zich op de tankcontainer terwijl de heer ^{10.2.e} de heftruck bestuurde. Toen de IBC container

boven de tankcontainer was geheven, schoof de IBC container van de lepels van de heftruck af en viel op de heer ^{10.2.e} die zich op dat moment op de tankcontainer bevond.

Vervolgens onderzocht ik de ongevalslocatie en maakte hierbij foto's. Deze foto's zijn in bijlage 7 aan dit rapport gevoegd. Op de ongevalslocatie zag ik dat:

- naast de tankcontainer op de oplegger, (haaks hierop) de heftruck stond opgesteld met de lepels boven de tankcontainer geheven;
- in de heftruck een gebruikershandleiding aanwezig was;
- de heftruck met de voorwielen in de molgoot stond;
- op de zijkant van de heftruck de tekst "2,50 HYSTER ACX" stond;
- de mast van de heftruck voorover (richting tankcontainer) gekanteld was;
- op het lastdiagram op de heftruck stond vermeld dat de heftruck een maximaal hefvermogen had van 2160 kg bij een lasthoogte van 4950 mm en lastzwaartepunten van 600 mm;
- op het lastdiagram op de heftruck stond vermeld "model J.250XM-717";
- op de tankcontainer een gekantelde IBC lag ter hoogte van de lepels van de heftruck;
- op de bovenzijde van de tankcontainer aan één zijde een loopbordes aanwezig was;
- aan deze zijde van de tankcontainer een hekwerk was uitgeklaapt.

Vervolgens begaf ik mij met de heren ^{10.2.e} en ^{10.2.e} naar de nabijgelegen loods. De heer ^{10.2.e} toonde mij een soortgelijke lospijp zoals de lospijp die zou zijn gemonteerd op de IBC op de ongevalslocatie. De heer ^{10.2.e} toonde mij vervolgens een etiket van de stof die zich in de IBC op de ongevalslocatie zou bevinden. Ik zag op het etiket onder andere staan; "phireguard TCPP" en "quantity: 1250 kg". Vervolgens vroeg ik de heer ^{10.2.e} of hij persoonlijke valbeveiliging had gedragen ten tijde van het ongeval toen hij zich op de tankcontainer bevond. De heer ^{10.2.e} verklaarde dat zowel hij als de heer ^{10.2.e} geen persoonlijke valbeveiliging droegen ten tijde van het ongeval.

Na meting op de ongevalslocatie zag ik dat:

- de lepels van de heftruck circa 4,63 meter boven de ondergrond (betonplatenbaan) waren geheven;
- de mast van de heftruck circa 6 graden voorover was gekanteld richting de tankcontainer;
- een soortgelijke IBC afmetingen had van 1,10 meter lang, 1,20 meter breed en 1,18 meter hoog.

Op maandag 29 mei 2017 omstreeks 13:31 uur ontving ik van de heer ^{10.2.e} een e-mail. Ik zag dat bij deze e-mail documenten waren gevoegd waarvan ik had verzocht deze mij toe te sturen. Dit betroffen de volgende documenten:

- Gebruiksaanwijzing heftruck HX2.50 deel 1;
- Gebruiksaanwijzing heftruck HX2.50 deel 2;
- Gebruiksaanwijzing heftruck HX2.50 deel 3;
- Gebruiksaanwijzing heftruck HX2.50 deel 4;
- Gebruiksaanwijzing heftruck HX2.50 deel 5;
- BMWT keuring heftruck 2,50;
- certificaatheftruck45ton2015;
- certificaatheftruck2015.

In de documenten Gebruiksaanwijzing heftruck HX2.50 deel 1, 2, 3, 4 en 5 zag ik dat deze gezamenlijk de bedieningshandleiding vormen van de modellen heftrucks J2.00XM, J2.50XM, J3.00XM en J3.20XM(B416). In de gebruikershandleiding zag ik op bladzijde 61 en 64 instructies met

betrekking tot het kantelen van de mast van de heftruck in soortgelijke situaties zoals ten tijde van het arbeidsongeval. Zie bijlage 8.

In het document "BMWT keuring heftruck 2,50" zag ik dat de heftruck, betrokken bij het ongeval, op 13 juni 2016 was gekeurd. Ik zag geen vermelding van eventuele gebreken.

In het document "certificaatheftruck45ton2015" zag ik dat de heer ^{10.2.e} de cursus "Heftruck met een hefvermogen tot 45 ton" op 20 november 2015 met goed gevolg had afgelegd. Zie bijlage 9.

In het document "certificaatheftruck2015" zag ik dat de heer ^{10.2.e} een diploma had behaald voor de cursus "Werken met een vorkheftruck (H-HEF-PC-0405) op 18 september 2015 na geslaagd te zijn voor het bijbehorende praktijk en theorie-examen. Zie bijlage 10.

Op dinsdag 13 juni 2017 omstreeks 16:25 uur ontving ik van de ^{10.2.e} een e-mail. Ik zag dat bij deze e-mail documenten waren gevoegd waarvan ik had verzocht deze mij toe te sturen. Dit betroffen de volgende documenten:

- Ompak formulier 177448;
- NZS P 9.04 Procedure behandeling chem vloeistoffen;
- Inhoud lesboek HEFTRUCK EN REACHTRUCK 17.6063;
- Werkplaatsoverleg 1-3-2016;
- Internal incident report 17.064 (29-5-2017);
- Melding ivm PBM ^{10.2 10.2.e} 15040;
- Melding ivm PBM ^{10.2 10.2.e} 14030.

In het document "Ompak formulier 177448" zag ik dat dit de schriftelijke instructies waren ("loodsinstructie") voor de werkzaamheden ten tijde van het ongeval van 29 mei 2017. Ik zag in de instructie onder andere staan: "*12x IBC's storten in tankcontainer van de klant op 29-05*". Ik zag dat de werkzaamheden na het ongeval omstreeks 12:00 waren hervat door middel van overpompen. Zie bijlage 11.

In het document "NZS P 9.04 Procedure behandeling chem vloeistoffen" zag ik dat hierin de procedure was beschreven van het proces van de behandeling van chemische vloeistoffen. Ik zag dat onder het behandelen van chemische vloeistoffen onder andere werd verstaan het ompakken van IBC naar bulk. Onder "*4.5.2 Ompakken van kleinere verpakkingen in bulk*" zag ik dat hier twee manieren waren omschreven voor het overbrengen van vloeistof van een IBC naar een tank, te weten storten en overpompen. Zie bijlage 12.

In het document "Inhoud lesboek HEFTRUCK EN REACHTRUCK 17.6063" zag ik dat dit de inhoudsopgave was van een lesboek voor veilig werken met een hef- of reachtruck. Ik zag dat in dit lesboek veiligheid tijdens het werken met de heftruck aan de orde kwam.

In het document "Werkplaatsoverleg 1-3-2016" zag ik dat dit het verslag van een Werkplaats/loods overleg / toolbox meeting was. Ik zag dat de heer ^{10.2.e} hierbij aanwezig was geweest. Ik zag dat tijdens het overleg onder andere werd gesproken over het veilig gebruik van heftrucks. Zie bijlage 13.

In het document "Internal incident report 17.064 (29-5-2017)" zag ik dat dit een onderzoeksrapport van Nijman/ Zeetank was naar aanleiding van het arbeidsongeval van 29 mei 2017. Zie bijlage 14.

In de documenten "Melding ivm PBM ^{10.2 10.2.e} 15040" en "Melding ivm PBM ^{10.2 10.2.e} 14030" zag ik dat dit registraties betroffen van gehouden toezicht tijdens werkzaamheden bij Nijman/ Zeetank. Ik zag dat de heer ^{10.2.e} tweemaal was aangesproken voor het niet dragen van persoonlijke beschermingsmiddelen. Zie bijlagen 15 en 16.

Horen getuigen

In de loop van mijn onderzoek sprak ik de volgende personen, die door mij als getuigen werden gehoord:

- de heer ^{10.2.e}, van wie de verklaring als bijlage 4 bij dit rapport is gevoegd.
- de heer ^{10.2.e}, van wie de verklaring als bijlage 5 bij dit rapport is gevoegd.
- de heer ^{10.2.e}, van wie de verklaring als bijlage 6 bij dit rapport is gevoegd.

Horen vertegenwoordiger van de overtreder en aanzeggen boeterapport

Op 13 juni 2017 omstreeks 12:00 uur hoorde ik de vertegenwoordiger van de overtreder de heer ^{10.2.e}, van wie de verklaring als bijlage 2 bij dit boeterapport is gevoegd.

Aansluitend aan het verhoor heb ik Nijman/Zeetank, Internationale Transporten B.V. in de persoon van de heer ^{10.2.e} voornoemd het boeterapport aangezegd.

Een uittreksel uit het Handelsregister van de Kamer van Koophandel op naam van Nijman/Zeetank, Internationale Transporten B.V. is als bijlage 1 bij dit boeterapport gevoegd.

Hieruit blijkt niet dat de heer ^{10.2.e} de onderneming Nijman/Zeetank, Internationale Transporten B.V. in rechte mag vertegenwoordigen. Ik heb de bevoegde bestuurder om een schriftelijke machtiging hiertoe gevraagd. Deze machtiging is als bijlage 3 bij dit boeterapport gevoegd.

Bevindingen

Uit onderzoek en uit verklaringen is mij het volgende gebleken. Op 29 mei 2017 had de heer ^{10.2.e} van de customer service van Nijman/Zeetank, Internationale Tanktransporten B.V. (verder te noemen: Nijman/Zeetank) de opdracht gekregen een tankcontainer van een klant te vullen met de vloeistof "Pfireguard TCPP". Bij Nijman/Zeetank was deze vloeistof in voorraad aanwezig in IBC containers. De instructies voor de opdracht waren beschreven in de bijbehorende loodsinstructie (zie bijlage 11). In de instructie stond onder andere: "12x IBC's storten in tankcontainer van de klant op 29-05".

Instructies

Voor het overbrengen van vloeistoffen was binnen Nijman/Zeetank een procedure ("NZS P 9.04 Procedure behandeling chem vloeistoffen") opgesteld. In deze procedure waren twee manieren omschreven voor het overbrengen (ompakken) van vloeistof van IBC's naar een tankcontainer, te weten storten en overpompen.

Volgens de procedure was de werkwijze voor het storten de volgende: "IBC/Drum wordt d.m.v. een heftruck boven het mangat van de container gebracht. Daar wordt de kraan op de IBC of DRUM geopend. Omdat er hier op hoogte wordt gewerkt, dienen de voorwaarden van procedure NZS P2.10 in acht te worden genomen. Indien IBC/DRUM volledig leeg is, sluit men de kraan en wordt de IBC/DRUM weer op de grond gezet. Indien het een ADR geklassificeerde stof (zie uitzonderingen bij 1) betreft, mag dit uitsluitend in de overpomplaats gebeuren. Indien het op te pakken product gevoelig is voor statische elektriciteit, heeft pompen de voorkeur t.o.v. storten."

Volgens de procedure was de werkwijze voor het overpompen de volgende:

"Door middel van een kleine pomp, kan het product uit een IBC/DRUM gezogen worden. Op de pomp worden dan 2 daarvoor gekeurde en geschikte losslangen aangesloten. Eén slang wordt dan in of op IBC/DRUM aangesloten en de andere losslang op of in de container. Bij deze handelingen moeten de slangen goed vastzitten en moet worden voorkomen dat deze door de pompslag niet los kunnen schieten. De slangen moeten na gebruik voorzien worden van doppen en ter reiniging worden aangeboden. De pomp is voorzien van een sensor die als overvulbeveiliging in de tank gehangen kan worden om overvulling van de tank te voorkomen."

Ten tijde van het arbeidsongeval hadden de betrokken werknemers de opdracht gekregen de werkwijze "storten" te hanteren. De leidinggevende, de heer ^{10.2.e}, was hiervan op de hoogte.

Werkwijze ten tijde van arbeidsongeval

Het ongeval heeft als volgt plaatsgevonden:

De te laden tankcontainer op oplegger stond opgesteld ter hoogte van deur 5 van de loods op het terrein van Nijman/ Zeetank. In deze loods stonden ook de IBC's met de stof "Pfireguard TCPP" opgesteld. Tijdens de werkzaamheden stonden de heren ^{10.2.e} op de tankcontainer. De heer ^{10.2.e} bestuurde de heftruck en vervoerde met deze heftruck een met TCPP gevulde IBC container vanaf de loods naar de tankcontainer. De IBC was tijdens de werkzaamheden niet geborgd aan het vorkenbord. De heer ^{10.2.e} positioneerde de vorkheftruck haaks op de linkerzijde van de tankcontainer en hief vervolgens de IBC boven de tankcontainer op een hoogte van circa 4,63 meter boven het maaiveld. Terwijl hij dit deed stond de mast van de heftruck naar achteren, richting de heftruck gekanteld. De heer ^{10.2.e} gaf de heer ^{10.2.e} vanaf de tankcontainer instructies hoe hij de IBC moest positioneren. Dit was nodig aangezien de heer ^{10.2.e} vanuit de heftruck wel de onderzijde van de IBC zag, maar niet de locatie van het mangat op de tankcontainer. Vervolgens gaf de heer ^{10.2.e} de heer ^{10.2.e} de opdracht de mast van de heftruck voorover te kantelen. De heer ^{10.2.e} kantelde de mast van de heftruck vervolgens in de maximale stand voorover, onder een hoek van circa 6 graden. Op instructie van de heer ^{10.2.e} reed de heer ^{10.2.e} met de heftruck vervolgens iets naar achteren. Terwijl hij dit deed begon de IBC van de lepels van de heftruck af te schuiven. Vervolgens kantelde de IBC van de lepels van de heftruck af en viel op de heer ^{10.2.e} op de tankcontainer. De heer ^{10.2.e} viel op de tankcontainer tegen het aanwezige hekwerk aan en raakte bekneld onder de IBC en raakte hierdoor ^{10.1.d}.

Risico's en de arbeidshygiënische strategie

Tijdens de werkzaamheden op de tankcontainer waren onder andere de volgende (ernstige) gevaren aanwezig:

- getroffen te worden door voorwerpen (IBC);
- bekneld te raken tussen voorwerpen (IBC en tankcontainer)
- vallen vanaf de tankcontainer.

De ernstige gevaren konden ontstaan doordat een los voorwerp (IBC) boven de tankcontainer werd geheven met een heftruck en doordat de werkzaamheden op hoogte werden uitgevoerd.

Bij gevaren en risico's in het werk verlangt de Arbeidsomstandighedenwet:

1. Bronmaatregelen: eerst gevaren voorkomen of de oorzaak van het probleem wegnemen.
2. Collectieve maatregelen: als bronmaatregelen niet mogelijk zijn, moeten er collectieve maatregelen genomen worden om risico's te verminderen.
3. Individuele maatregelen: als collectieve maatregelen niet kunnen of ook (nog) geen afdoende oplossing bieden, moeten individuele maatregelen worden genomen.
4. Als laatste mogelijkheid worden persoonlijke beschermingsmiddelen verstrekt. Dit is in principe een tijdelijke noodoplossing.

De maatregelen op de verschillende niveaus hebben nadrukkelijk een hiërarchische volgorde. Bij het nemen van maatregelen dienen eerst de mogelijkheden op een hoger niveau onderzocht te worden voordat besloten wordt tot maatregelen op een lager niveau. Het is alleen toegestaan een niveau te verlagen als daar goede redenen voor zijn.

Voor de werkzaamheden ten tijde van het ongeval was gekozen voor de werkwijze "storten" die volgens de arbeidshygiënische strategie (met

betrekking tot beknelling en valgevaar) op een lager veiligheidsniveau stond dan de werkwijze overpompen. Tijdens het storten waren collectieve en individuele maatregelen benodigd om de gevaren weg te nemen. Tijdens overpompen zouden de genoemde gevaren niet (tot nauwelijks) aanwezig zijn. De werkwijze gehanteerd ten tijde van het arbeidsongeval was onveilig en bracht grotere risico's met zich mee dan het alternatief overpompen.

Overtreding

De voornoemde gevaren van beknelling tussen voorwerpen en getroffen te worden door een voorwerp hebben zich op een zeker moment verwezenlijkt. Doordat ten tijde van het ongeval de heer ^{10.2.e} zich op de tankcontainer bevond in de nabijheid van de last (om instructies te geven aan de heer ^{10.2.e} en:

- de mast van de heftruck maximaal voorover gekanteld was;
- de last op een hoogte was geheven van 4,63 meter boven het maaiveld;
- de last niet gezekerd was;
- vervolgens achteruit werd gereden met de heftruck;

was er sprake van ernstig gevaar en was het mogelijk dat de last van de lepels van de heftruck afviel waardoor de heer ^{10.2.e} geraakt werd door de IBC en hieronder bekneld raakte.

De arbeidsmiddelen waren ten tijde van het arbeidsongeval niet zodanig geplaatst, gebruikt of ingericht dat gevaar te worden getroffen of geraakt door voorwerpen, producten of onderdelen daarvan dan wel vloeistoffen of gassen, of het gevaar bekneld te raken tussen voorwerpen, producten of onderdelen daarvan, was voorkomen en indien dit niet mogelijk was zoveel mogelijk was beperkt, aldus zijnde een overtreding van artikel 16, tiende lid van de Arbeidsomstandighedenwet, juncto artikel 7.4, vierde lid, juncto artikel 3.17 van het Arbeidsomstandighedenbesluit, bestuurlijk beboetbaar gesteld in artikel 9.9b, eerste lid onder g van datzelfde besluit.

1. De werkgever dient de risico's van de concrete werkzaamheden waarbij de overtreding zich heeft voorgedaan te inventariseren, en een veilige werkwijze te ontwikkelen die voldoet aan de vereisten bij of krachtens de Arbeidsomstandighedenwet.

Dienaangaande heb ik het volgende bevonden:

- Door Nijman/ Zeetank is een Risico Inventarisatie en Evaluatie (RIE) opgeteld.
- De risico's van de concrete werkzaamheden waarbij de overtreding zich heeft voorgedaan zijn niet geïnventariseerd.

2. De werkgever dient de noodzakelijke randvoorwaarden te creëren voor het toepassen van een veilige werkwijze.

Dienaangaande heb ik het volgende bevonden:

- Het arbeidsmiddel (heftruck) was door de werkgever ter beschikking gesteld.
- Het arbeidsmiddel was voorzien van een CE markering.
- Er was bij het arbeidsmiddel een gebruiksaanwijzing van het arbeidsmiddel voorhanden.
- Ten tijde van de werkzaamheden werd de werkwijze "storten" gehanteerd conform de instructies (zie bijlage 11). De werkwijze werd uitgevoerd conform de gestelde procedure (zie bijlage 12).
- De gekozen werkwijze "storten" was onveilig dan de werkwijze "overpompen".

3. De werkgever dient adequate instructies te geven met betrekking tot de werkzaamheden waarbij de overtreding zich heeft voorgedaan.

Dienaangaande heb ik het volgende bevonden:

- De werknemers hadden voor de werkzaamheden schriftelijke instructies ontvangen betreffende de werkwijze (zie bijlagen 11 en 12).
- De heer ^{10.2.e} was opgeleid tot het besturen van een vorkheftruck en in het bezit van een vorkheftruckcertificaat.
- Binnen Nijman/ Zeetank werd tijdens werkoverleggen het onderwerp veiligheid besproken. Hierbij kwam tevens het gebruik van de vorkheftruck ter sprake. Zie bijlage 13.

4. De werkgever dient toezicht te houden met betrekking tot de werkzaamheden waarbij de overtreding zich heeft voorgedaan.

Dienaangaande heb ik het volgende bevonden:

- Uit verklaringen is gebleken dat de heer ^{10.2.e} verantwoordelijk was voor het houden van toezicht op de werkzaamheden van de heren ^{10.2.e} en ^{10.2.e}.
- De toezichthouder was per dag circa 3 a 4 keer aanwezig op de arbeidsplaats.
- Bij geconstateerde onveiligheden trad de toezichthouder op en registreerde deze acties (zie bijlagen 15 en 16).

5. De werkgever kan overige inspanningen verrichten om de betreffende overtreding van het in geding zijnde feit te voorkomen.

Dienaangaande heb ik niets bevonden.

**Opmerkingen
rapporteur**

Naar aanleiding van het in het boeterapport gestelde voeg ik het volgende toe:

- Aanleiding tot dit boeterapport is de overtreding van artikel 16, tiende lid van de Arbeidsomstandighedenwet, juncto artikel 7.4, vierde lid, juncto artikel 3.17 van het Arbeidsomstandighedenbesluit, bestuurlijk beboetbaar gesteld in artikel 9.9b, eerste lid onder g van datzelfde besluit.
- Uit onderzoek is gebleken dat er bij het slachtoffer ^{10.1.d}

Ons kenmerk: 411701066/04

**Afsluiting
boeterapport**

Dit boeterapport is op ambtseed opgemaakt en gesloten te Utrecht. Ondertekend, gedagtekend, zoals vermeld op de 1e pagina en ingezonden aan de Boeteoplegger te Den Haag.

10.2.e

De heer 10.2.e
Arbeidsinspecteur van de Inspectie SZW

c.c.

- Overtreder

Ons kenmerk: 411701066/04

Bijlage(n)	Omschrijving
Bijlage 1:	Uittreksel KVK Nijman Zeetank, Internationale Transporten
Bijlage 2:	Verklaring van ^{10.2.e}
Bijlage 3:	Machtiging vertegenwoordiger overtreder Arbeidsinspectie
Bijlage 4:	20170529_1010_ ^{10.2.e}
Bijlage 5:	20170529_1115_ ^{10.2.e}
Bijlage 6:	20170601_1313_Zo ^{10.2.e}
Bijlage 7:	Fotobijlage Nijman Zeetank
Bijlage 8:	Gebruiksaanwijzing heftruck HX2 50 deel 2 blz 61 tm 65
Bijlage 9:	certificaatheftruck45ton2015
Bijlage 10:	certificaatheftruck2015
Bijlage 11:	Ompak formulier 177448
Bijlage 12:	NZS P 9.04 Procedure behandeling chem vloeistoffen
Bijlage 13:	Werkplaatsoverleg 1-3-2016
Bijlage 14:	Internal incident report 17.064 (29-5-2017)
Bijlage 15:	Melding ivm PBM ^{10.2 10.2.e} 140 PDF
Bijlage 16:	Melding ivm PBM ^{10.2 10.2.e} 150 PDF

Inzien uittreksel - Nijman/Zeetank, Internationale Tanktransporten B.V. (24220248)

Kamer van Koophandel, 29 mei 2017 - 14:34

KvK-nummer 24220248

Woonadressen zijn geen openbare gegevens en alleen beschikbaar voor in artikel 51 Handelsregisterbesluit genoemde organisaties.

Rechtspersoon

RSIN	001087514
Rechtsvorm	Besloten Vennootschap
Statutaire naam	Nijman/Zeetank, Internationale Tanktransporten B.V.
Statutaire zetel	Spijkennisse
Eerste inschrijving handelsregister	12-09-1973
Datum akte van oprichting	22-11-1972
Datum akte laatste statutenwijziging	26-09-1994
Geplaatst kapitaal	EUR 18.151,21
Gestort kapitaal	EUR 18.151,21
Deponering jaarstuk	De instemmingsverklaring voor boekjaar 2015 is gedeponeed op 10-11-2016.

Onderneming

Handelsnaam	Nijman/Zeetank, Internationale Tanktransporten B.V.
Startdatum onderneming	20-12-1963
Activiteiten	SBI-code: 4941 - Goederenvervoer over de weg (geen verhuizingen)
Werkzame personen	19

Vestiging

Vestigingsnummer	<u>000016248287</u>
Handelsnaam	Nijman/Zeetank, Internationale Tanktransporten B.V.
Bezoekadres	Wattweg 2, 3208KH Spijkennisse
Postadres	Postbus 85, 3200AB Spijkennisse
Telefoonnummer	0181691900
Faxnummer	0181691919
Internetadres	www.nijman-zeetank.com
E-mailadres	spijkennisse@nijman-zeetank.com
Datum vestiging	20-12-1963
Deze rechtspersoon drijft de vestiging sinds	22-11-1972
Activiteiten	SBI-code: 4941 - Goederenvervoer over de weg (geen verhuizingen) Transportbedrijf
Werkzame personen	19

Enig aandeelhouder

Naam	Nijman/Zeetank Holding B.V.
------	-----------------------------

Bijlage 1 bij kenmerk 411701066/04 - Pagina 2 van 2

Bezoekadres ■ Wattweg 2, 3208KH Spijkenisse
Ingeschreven onder KvK- 24218512
nummer
Enig aandeelhouder sedert 28-12-1993

Bestuurder

10.2.e

Naam
Geboortedatum en -plaats
Adres
Datum in functie
Titel
Bevoegdheid Alleen/zelfstandig bevoegd

Gegevens zijn vervaardigd op 29-05-2017 om 14.36 uur.

VERKLARING VERTEGENWOORDIGER

Op dinsdag 13 juni 2017 omstreeks 12:00 uur bevond ik, ^{10.2.e} , arbeidsinspecteur van de Inspectie SZW, mij in een onderneming, gelegen aan Wattweg 2 te Spijkenisse.

Ik sprak daar een mij onbekend persoon en legitimeerde mij als arbeidsinspecteur van de Inspectie SZW.

Nadat ik hem naar zijn identiteitsgegevens had gevraagd gaf hij mij op te zijn:

^{10.2.e}

Naam
Voornamen
Geboren op
Te
Nationaliteit
Adres
Woonplaats
Postcode
Functie

De persoonsgegevens van de vertegenwoordiger zijn conform de gegevens uit de Basisregistratie Personen (BRP).

Deze verklaring is opgenomen in het bijzijn van ^{10.2.e} , welke optreedt als directeur van de vertegenwoordiger.

Ik deelde hem mee dat Nijman/Zeetank, Internationale Transporten B.V. de Arbeidsomstandighedenwet had overtreden en op mijn vraag daartoe verklaarde hij bevoegd te zijn de rechtspersoon in deze te vertegenwoordigen.

Nadat ik de vertegenwoordiger van de overtreder had meegedeeld waarover ik hem wenste te horen en dat hij niet tot antwoorden verplicht was verklaarde hij het volgende:

Verklaring

O: is een opmerking van de arbeidsinspecteur

V: is vraag van de arbeidsinspecteur

A: is antwoord van de vertegenwoordiger overtreder.

Algemeen

V: Hoeveel werknemers waren er in totaal bij Nijman/Zeetank, Internationale Transporten B.V. (verder te noemen Nijman/Zeetank) werkzaam op de dag van het ongeval, inclusief vaste en tijdelijke krachten, ingeleend personeel en werkzame vrijwilligers?

A: 60 werknemers.

V: Hoeveel werknemers zijn er werkzaam op de locatie waar het ongeval heeft plaats gevonden?

A: 80 man.

Arbeidsrelatie

V: Sinds wanneer is het slachtoffer, de heer ^{10.2.e} werkzaam bij uw bedrijf?

A: Sinds ^{10.2.e} .

V: Is het slachtoffer in vaste of tijdelijke dienst bij uw bedrijf?

A: ^{10.2.e}

Letsel slachtoffer

V: Is het slachtoffer als gevolg van het letsel in het ziekenhuis opgenomen geweest?

A: Nee

V: Waar bestaat het letsel van het slachtoffer uit?

A: ^{10.1.d}

V: Is het letsel blijvend of is er sprake van herstel?

A: Vooralsnog ga ik er vanuit dat er sprake is van herstel.

V: Wordt er vanuit uw bedrijf contact onderhouden met het slachtoffer?

A: Ja, we houden onder andere telefonisch contact met het slachtoffer.

Melding ongeval

V: Wanneer/ op welke datum is het ongeval gebeurd?

A: Op 29 mei 2017.

V: Op welke locatie heeft het ongeval plaatsgevonden?

A: Op de locatie aan de Wattweg 2 te Spijkenisse.

V: Is het slachtoffer na het ongeval weer begonnen met werken?

A: Nee

V: Wat is de prognose met betrekking tot de duur van het herstel?

A: ^{10.1.d}

Situatie ongeval

V: Heeft er iemand de ongevalsituatie gewijzigd voordat de arbeidsinspecteur ter plaatse kwam?

A: Nee

V: Op basis van het onderzoek heb ik geconcludeerd dat het ongeval als volgt heeft plaatsgevonden:

Ten tijde van het ongeval werden voorbereidingen getroffen om een IBC container te lossen in een tankcontainer. Tijdens de werkzaamheden stonden het slachtoffer en de heer ^{10.2.e} op de tankcontainer. De heer ^{10.2.e} bestuurde de heftruck en vervoerde met deze heftruck een IBC container vanaf de loods naar de tankcontainer. De IBC was tijdens de werkzaamheden niet geborgd aan het vorkenbord. De heer ^{10.2.e} positioneerde de vorkheftruck haaks op de linkerzijde van de tankcontainer en hief vervolgens de IBC boven de tankcontainer op een hoogte van circa 4,63 boven het maaiveld. Terwijl hij dit deed stond de mast van de heftruck naar achteren, richting de heftruck gericht. Het slachtoffer gaf de heer ^{10.2.e} vanaf de tankcontainer instructies hoe hij de IBC moest positioneren. Dit was nodig aangezien de heer ^{10.2.e} vanuit de heftruck wel de onderzijde van de IBC zag, maar niet de locatie van het mangat op de tankcontainer. Vervolgens gaf het slachtoffer de heer ^{10.2.e} de opdracht de mast van de heftruck voorover te bewegen. De heer ^{10.2.e} bewoog de mast van de heftruck vervolgens in de maximale stand voorover. Op instructie van het slachtoffer reed de heer ^{10.2.e} met de heftruck vervolgens iets naar achteren. Terwijl hij dit deed begon de IBC van de vorken van de heftruck af te schuiven. Vervolgens kantelde de IBC van de vorken van de heftruck af en viel op het slachtoffer op de tankcontainer. ^{10.1.d}

Klopt dit?

A: Ja dat verhaal klopt.

V: Wat zijn de reguliere werkzaamheden de betrokken werknemers?

A: Van ^{10.2.e}, dat is een jongen die in de wasstraat werkt als wasstraatmedewerker. ^{10.2.e} is onze loodsmedewerker. En ^{10.2.e} heeft twee functies, hij is wasstraatbeheerder en tevens loodsmedewerker.

V: Wat houdt de functie van loodsmedewerker in?

A: Alle voorkomende werkzaamheden: uitslag en inslag van goederen, heftruck besturen, overpompen van vloeistoffen, verwarmen van producten.

V: De werkzaamheden ten tijde van het ongeval, behoorden die tot de reguliere werkzaamheden van de betrokkenen?

A: In principe wel, als we die werkzaamheden hebben dan moeten die jongens die werkzaamheden uitvoeren. Dit is echter niet een activiteit die heel veel voorkomt.

V: Hadden de betrokken werknemers genoeg tijd om de werkzaamheden op een veilige wijze uit te voeren?

A: Ja

V: Wie had de betrokken werknemers de opdracht gegeven voor de werkzaamheden die uitgevoerd werden op het moment van het ongeval?

A: Die komt vanaf customer service. Ik krijg die opdracht ook al via customer service, zodat ik weet wat er speelt. Dat zijn schriftelijke opdrachten.

V: De werkwijze gehanteerd ten tijde van het ongeval, het lossen van een IBC vanaf de vorken van een heftruck in een tankcontainer, was dit de gebruikelijke manier of werd er van afgeweken?

A: Met de IBC op de hoogte boven de container, dat is gebruikelijk. Ik heb de procedures daarop nagekeken. De procedures beperken ons wel in de locaties. Dat is binnen in de loods en als het een ADR stof is moet dit ter plaatse van de overpomp plaats.

V: Waar is die overpompplaats?

A: Dat is bij de overkapping op het terrein, bij de ingang.

V: De procedure, staat hierin ook omschreven dat de IBC met een heftruck op hoogte mag worden gebracht?

A: Ja

V: Hoe heet de procedure?

A: Behandelen chemische vloeistoffen, NZS P9.04

V: Welke instructies hebben de betrokken werknemers ontvangen met betrekking tot het lossen van de vloeistof Pfireguard TCPP vanuit een IBC in een tankcontainer?

A: Die hebben de instructie gehad die ik zojuist benoemde, de loodsinstructie. Daarin staat storten 12 IBC's in tankcontainer.

O: Met instructies doel ik op de werkwijze.

V: Hebben de werknemers instructies gehad met betrekking tot de werkwijze?

A: Daar is een procedure voor, de zojuist benoemde procedure behandelen chemische vloeistoffen. De werknemers zijn op de hoogte van deze procedure.

V: Zijn er ook nog andere werkwijzen mogelijk met betrekking tot het lossen van de IBC in de tankcontainer, bijvoorbeeld overpompen?

A: Ja dat is mogelijk.

V: Waarom is in dit geval gekozen voor de werkwijze met de heftruck en niet voor het overpompen?

A: Omdat de werkwijze gehanteerd ten tijde van het ongeval sneller gaat. Er zijn minder slangen nodig. Als je een pomp gebruikt heb je twee slangen nodig. De slangen moeten ook schoon gemaakt worden. In dit geval werden ook maar 12 IBC gelost, normaal passen er circa 26 in een tank.

V: In dit geval begreep ik uit verklaringen dat er niet overgepompt kon worden omdat de pomp niet gereinigd was. Klopt dit?

A: Dat klopt. Echter als we op dat moment hadden willen overpompen hadden we de pomp kunnen reinigen want we waren ruim van te voren op de hoogte van de opdracht. Na het ongeval hebben we een kleinere pomp ingezet, die was wel beschikbaar. De consequentie hiervan was dat de werkzaamheden wat langer duurden en dat de IBC's niet volledig gelost konden worden. Er bleef wat restlading achter wat de klant normaal gesproken niet wil, vanwege verlies van product.

V: Wie bepaald nu welke werkwijze wordt toegepast?

A: In de opdracht loods instructie die de werknemers hebben ontvangen voor deze opdracht stond storten. De werknemers weten dan dat ze moeten storten zoals gebeurd is ten tijde van het ongeval volgens de procedures. Ik zie deze opdrachten ook voorbij komen, zou hier iets niet goed in zijn, dan zou ik deze corrigeren. Naar aanleiding van het ongeval hebben we niet meer gestort.

V: Wanneer hebben de betrokken werknemers de instructies, de procedures ontvangen?

A: ^{10.2.e} toen hij in dienst kwam, ^{10.2.e} is al langer in dienst, dat is in een eerder stadium met hem besproken. De procedures zijn er al een tijdje, en als deze wijzigingen worden ze ook gecommuniceerd.

V: Hoe controleert u of de werknemers op de hoogte zijn van (eventueel gewijzigde) procedures?

A: We bespreken deze tijdens toolboxmeetings, we houden audits en kijken of de procedures gevolgd worden en actueel zijn.

V: Is er tijdens de audits wel eens iets aan de orde gekomen betreffende de procedure storten?

A: Nee

Risico's geïnventariseerd

V: Heeft uw bedrijf een schriftelijke Risico- Inventarisatie en Evaluatie?

A: Ja

V: Zijn in deze Risico- Inventarisatie en Evaluatie de risico's van de werkzaamheden ten tijde van het ongeval geïnventariseerd?

A: Dat durf ik niet te zeggen, ik denk het niet.

V: Zo nee, zijn de risico's nog op een andere manier geïnventariseerd?

A: Ja, maar dan heb ik het vooral over blootstellingsrisico's.

V: Welke risico's waren er tijdens de werkzaamheden ten tijde van het ongeval?

A: Werken op hoogte in combinatie met een last hoogte. En daarnaast

blootstellingsrisico.

Arbeidsmiddel

O: Het ongeval heeft plaats gevonden met een IBC container, heftruck en tankcontainer op oplegger.

V: Van welk merk, type en bouwjaar was de heftruck?

A: Dat is een hyster 2.5 uit omstreeks 2009.

V: Wie is de eigenaar van dit arbeidsmiddel, de heftruck?

A: Nijman Zeetank Equipment B.V.

V: Is dit arbeidsmiddel CE- gemarkeerd?

A: Ja

V: Heeft u van de machine een verklaring van overeenstemming in uw bezit?

A: Ja

V: Verkeerde dit arbeidsmiddel in de staat zoals deze door de fabrikant geleverd is?

A: Ja

V: Was dit arbeidsmiddel een geschikt arbeidsmiddel voor de betreffende werkzaamheden?

A: Ja ik denk het wel.

V: Waarom vindt u dat?

A: Er moet een last omhoog en gepositioneerd worden op een bepaalde hoogte. De capaciteit van de heftruck was ook voldoende voor de last.

V: Was er een gebruiksaanwijzing van de heftruck op de werkplek aanwezig?

A: Ja

V: Wat staat er in de gebruiksaanwijzing met betrekking tot de ongevalsituatie?

A: Er werd gereden met een gekantelde mast. In de handleiding staat dat met een zo beperkt mogelijke gekantelde mast mag worden gereden om te lossen. In dat opzicht is van de handleiding afgeweken.

V: Was deze gebruiksaanwijzing bij de betrokken werknemers bekend?

A: Ja, dat is ook onderdeel van het heftruckcertificaat.

V: Welke instructies heeft de heer ^{10.2.e} ontvangen voor het bedienen van de heftruck?

A: Hij heeft de opleiding tot heftruckchauffeur ontvangen.

V: Welke voorlichting is er gegeven aan de betrokken werknemers over de risico's die het gebruik van een heftruck met zich brengt?

A: Er wordt wel voorlichting gegeven, de heftruck is tijdens deze toolboxmeetings ook aan de orde geweest. Als ik hiervan relevante documenten vind stuur ik u deze toe.

Persoonlijke beschermingsmiddelen

V: Welke persoonlijke beschermingsmiddelen droeg het slachtoffer ten tijde van het ongeval?

A: Overall, handschoenen en veiligheid schoenen.

Toezicht

V: Wie houdt er toezicht en controleert op de werkvloer of de werknemers volgens de afgesproken voorschriften/ instructies werken en of alle benodigde veiligheidsmaatregelen genomen zijn?

A: Dat ben ik.

V: Waar bestaat uw toezicht uit?

A: Ik kijk of er gehandeld wordt zoals van te voren bedacht is. Managing by walking around. Je gezicht laten zien als ze bezig zijn. Ik kijk bijvoorbeeld of ze een veiligheidsbril ophebben in de wasstraat.

V: Hoe vaak houdt u toezicht?

A: In principe loop ik elke dag 3 of 4 keer buiten. Tevens tijdens bijzondere of nieuwe werkzaamheden, nieuwe producten ben ik ook aanwezig en begeleid ik deze werkzaamheden. We werken ook in een klein team, daar zit ook een hoop expertise.

V: Op de dag van het ongeval. Heeft u toen ook nog toezicht gehouden voor de werkzaamheden?

A: Nee, toen was het ongeval al gebeurd.

V: Heeft u als toezichthouder wel eens opmerkingen gemaakt over de werkwijze storten, zoals ten tijde van het ongeval?

A: Nee

V: Met de kennis van voor het ongeval, vond u deze werkwijze toen veilig?

A: Ja, anders hadden we de werkwijze toen niet toegepast. Wat mij erg verbaast is dat de mast zo schuin stond, en toen werd gereden. Als ik dat had geweten dan had ik daar op ingegrepen. Ik ging er vanuit dat de lading niet zo schuin werd gezet en dat dan werd gereden. Ik zag de noodzaak ook niet in dat de mast zo schuin stond. Ik ging er vanuit dat de mast recht werd gehouden tot het moment dat de IBC bijna leeg was.

V: Heeft Nijman/ Zeetank een sanctiebeleid?

A: We hebben een registratie systeem, daar registreren we afwijkingen. Bijvoorbeeld als persoonlijke beschermingsmiddelen niet worden gedragen dan wordt dit geregistreerd en eventueel als input gebruikt voor een functioneringsgesprek. We hebben er ook een procedure voor.

V: Zijn er weleens werknemers gesanctioneerd als zij zich niet hielden aan de voorschriften/ instructies?

A: Ja er is wel eens een chauffeur ontslagen vanwege drankgebruik en de hierdoor ontstane risico's. Die man had toen 3 keer een waarschuwing gehad waarna uiteindelijk ontslag volgde. Dit is alleen niet meer gedocumenteerd aanwezig omdat dit al een tijd geleden is. De laatste twee, drie jaar is niemand meer zo zwaar gesanctioneerd.

V: Is de het slachtoffer weleens of op de dag van het ongeval aangesproken door een toezichthouder omdat er niet volgens de voorschriften en/of instructies werd gewerkt?

A: Ja

V: Waar hield het slachtoffer zich niet aan?

A: Op het niet dragen van een veiligheidsbril in de wasstraat. Dit is wel een tijd geleden. Zulk soort zaken worden geregistreerd. Ik zal nagaan wat hier van op papier staat.

Overig

V: Erkent u dat Nijman/ Zeetank artikel 7.4 lid 4 van het Arbeidsomstandighedenbesluit heeft overtreden?

O: Artikel 7.4 lid 4: Artikel 3.17 is van overeenkomstige

toepassing.

Artikel 3.17: Het gevaar te worden getroffen of geraakt door voorwerpen, producten of onderdelen daarvan dan wel vloeistoffen of gassen, of het gevaar bekend te raken tussen voorwerpen, producten of onderdelen daarvan, wordt voorkomen en indien dat niet mogelijk is zoveel mogelijk beperkt. Artikel 3.16, vijfde lid, laatste volzin, is van toepassing.

A: Ik erken dat niet. Ik vind dat een lastige vraag, In principe staat één man bovenop om instructies te geven. Het slachtoffer had daar mijn inziens niet in de gevarezone hoeven te staan. Nu zijn we erachter dat we dat ook niet helemaal in de procedures hebben opgenomen. Hij had ook een paar meter verderop op de tankcontainer kunnen gaan staan. Daarnaast waren de vorken van de heftruck te hoog geheven boven de tankcontainer waardoor de IBC kon kantelen in plaats van enkel eraf te schuiven. We hebben het gevaar ons inziens daardoor zoveel mogelijk beperkt.

V: Welke inspanningen heeft u nog meer verricht om het betreffende ongeval te voorkomen?

A: Training en opleiding. Wij hebben tevens twee man tijdens de opdracht aanwezig. Naast een heftruckcertificaat heeft ^{10.2} ook nog de cursus behandeling gevaarlijke stoffen gevolgd. Je gaat dan bewuster om met de stoffen. Hij was bekend met IBC's en vloeistoffen.

V: Hoe kan volgens u een soortgelijk ongeval in de toekomst worden voorkomen?

A: De werkwijze zoals ten tijde van het ongeval, het op hoogte brengen van de IBC met een heftruck, doen we niet meer.

V: Heeft u nog iets aan uw verklaring toe te voegen?

A: Het is heel vervelend dat dit is gebeurd.

Vervolgens heeft de heer ^{10.2.e} de verklaring gelezen. Hij verklaarde daarbij te volharden.

^{10.2.e}

Machtiging vertegenwoordiger overtreder

Machtiging Tot handelen namens de rechtspersoon Nijman/Zeetank Internationale Tanktransporten B.V.
inzake arbeidsongeval op terrein Nijman/Zeetank op 29 mei 2017.

Aan De heer ^{10.2.e}
Arbeidsinspecteur Inspectie SZW

Van De heer ^{10.2.e} /de heer ^{10.2.e}
Director/Technical HSQE Coordinator
Nijman/Zeetank Internationale Tanktransporten B.V.

Geachte heer ^{10.2.e}

Hierbij machtig ik de heer ^{10.2.e}, ^{10.2.e} en de heer ^{10.2.e},
Technical HSQE ^{10.2.e} bij Nijman/Zeetank Internationale Tanktransporten B.V.
om te handelen namens de rechtspersoon Nijman/Zeetank Internationale Tanktransporten B.V.,
inzake arbeidsongeval op terrein Nijman/Zeetank op 29 mei 2017.

Hoogachtend,
^{10.2.e}
^{10.2.e}

De heer

Nijman/Zeetank Internationale Tanktransporten B.V.

VERKLARING GETUIGE

Op maandag 29 mei 2017 omstreeks 10:10 uur bevond ik, ^{10.2.e}, arbeidsinspecteur van de Inspectie SZW, mij in een onderneming, gelegen aan Wattweg 2 te Spijkenisse.

Ik sprak daar een mij onbekend persoon en legitimeerde mij als arbeidsinspecteur van de Inspectie SZW.

Nadat ik hem naar zijn identiteitsgegevens had gevraagd gaf hij mij op te zijn:

^{10.2.e}

Naam
Voornamen
Geboren op
Te
Nationaliteit
Adres
Woonplaats
Postcode

De persoonsgegevens van de getuige zijn conform de gegevens uit de Basisregistratie Personen (BRP).

Verklaring

Op mijn vragen verklaarde hij het volgende:

V: is vraag van de arbeidsinspecteur

A: is antwoord van de getuige.

Arbeidsrelatie

V: Bij wie bent u in dienst?

A: Bij VPR uitzendbureau te Spijkenisse.

V: Bent u daar in vaste of tijdelijke dienst?

A: Ik daar ^{10.2.e} in dienst.

V: Klopt het dat u door het uitzendbureau VPR aan Nijman Zeetank ter beschikking gesteld?

A: ^{10.2.e}

V: Sinds wanneer bent u werkzaam voor Nijman Zeetank?

A: Sinds ^{10.2.e}.

V: Wat zijn uw reguliere werkzaamheden?

A: Ik ben ^{10.2.e} en ^{10.2.e}.

V: Wat houdt deze functie in?

A: IBC's vullen en overpompen van tank naar IBC. Schoonmaakwerkzaamheden. Voorraadbeheer. Rijden op de heftruck.

V: Welke werkzaamheden werden door u op het moment van het ongeval verricht?

A: Ik bestuurde de heftruck.

V: Wat zijn de reguliere werkzaamheden van het slachtoffer?

A: Eigenlijk hetzelfde als ik.

V: Welke werkzaamheden verrichtte het slachtoffer op het moment van het ongeval?

A: Hij stond bovenop de tankwagen mij aansturing te geven hoe ik de IBC moest plaatsen met de heftruck om het product van IBC naar tank te storten.

V: Wie heeft u de opdracht gegeven tot de werkzaamheden die u

uitvoerde op het moment van het ongeval?

A: ^{10.1.d} , ^{10.2.e}

V: Wie heeft ^{10.2.e} de opdracht gegeven tot het uitvoeren van de werkzaamheden ten tijde van het ongeval?

A: Het bedrijf neem ik aan.

Situatie ongeval

V: Heeft u het ongeval zien gebeuren?

A: Nee, ik was er wel bij, ik zat op de heftruck, maar het was buiten mijn zicht.

V: Wat kunt u mij vertellen over wat er tijdens het ongeval is gebeurd?

A: Ik rijd met de IBC op de vorken van de vorkheftruck naar de zijkant van de tankwagen toe. De IBC was niet geborgd aan het vorkenbord. Ik heb vervolgens de IBC met de vorkheftruck op hoogte gebracht boven de tankwagen. Op dat moment stond de mast van de heftruck nog naar achteren gericht. Mijn collega, ^{10.2.e} stond op dat moment op de tank bij het mangat en gaf mij instructies hoe ik de IBC moest plaatsen. Ik zag vanuit de heftruck wel de IBC, maar niet de locatie van het mangat in de tankwagen. Om deze reden gaf ^{10.2.e} ook instructies zodat de IBC goed gepositioneerd werd bij het mangat zodat de IBC gelost kon worden in het mangat. Op de IBC was al door mij een lospijp gemonteerd waarmee de IBC gelost kon worden in de tank. Op het moment dat ^{10.2.e} zegt: "doe maar voorover" wist ik dat ik de mast voorover moest bewegen zodat de IBC voorover geplaatst werd. De mast kwam hiermee ook in de maximale positie vooruit te staan. Ik schat dat de IBC op dat moment een hoogte had van 3 meter. Dat was nog niet de maximale hoogte waarmee de heftruck kon heffen. Dit zal misschien nog 50 centimeter meer zijn. Vervolgens zei ^{10.2.e}, je moet een stukje naar achteren. Op het moment dat ik naar achteren reed, gleed de IBC van de vorken van de vorkheftruck. De IBC kantelde van de vorken af en viel op ^{10.2.e} die zich op dat moment op de tankwagen bevond. Ik heb niet gezien dat ^{10.2.e} bekneld raakte, maar ik hoorde hem gillen waarop ik de heftruck veilig heb gesteld en naar boven ben gerend. Ik heb toen de positie van de mast niet meer veranderd. Vervolgens kwamen er nog een aantal collega's af op het gegil, ik denk een man of 5, waarna we met zn allen de tank iets konden optillen en ^{10.2.e} zichzelf kon bevrijden. Toen is de ambulance gebeld en is uiteindelijk ^{10.2.e} afgevoerd naar het ziekenhuis. De politie is na het ongeval ook op locatie gekomen. Zij gaven aan alles te laten staan zoals ten tijde van het ongeval. Dit hebben we gedaan.

V: Welke stof bevond zich ten tijde het ongeval in de IBC?

A: TCPP. Geen klasse. Ten tijde van het ongeval was er geen lekkage van de IBC, en na het ongeval ook niet.

V: In hoeverre was de IBC gevuld ten tijde van het ongeval?

A: Hij was vol. De IBC woog gevuld 1250 kg.

V: Hoe laat is het ongeval gebeurd?

A: Omstreeks 08:00 uur.

V: Wat is de gebruikelijke manier van lossen van een IBC in een tankwagen?

A: Zover ik weet is dit, zoals ik zojuist omschreef, de gebruikelijk manier van lossen van een IBC in een tankwagen.

V: Hadden jullie genoeg tijd om het werk op een veilige wijze uit te voeren?

A: Ja, we krijgen voldoende tijd.

V: Heeft er iemand de ongevalsituatie gewijzigd voordat de Arbeidsinspecteur ter plaatse kwam?

A: Nee, de situatie is hetzelfde gebleven zoals ten tijde van het ongeval.

V: Waren er naast uzelf nog andere getuigen bij het ongeval?

A: Ja, er was naast het slachtoffer nog een collega van mij tevens aanwezig op de tankwagen ten tijde van het ongeval. Ik weet alleen zijn naam nu even niet.

Arbeidsmiddel

Het ongeval heeft plaats gevonden met een heftruck.

V: Van welk merk, type en bouwjaar was dit arbeidsmiddel?

A: Een 2,5 ton Hyster ACX.

V: Verkeerde dit arbeidsmiddel in de staat zoals deze door de fabrikant geleverd is?

A: Volgens mij is dit gewoon een standaard vorkheftruck zoals deze door de fabrikant is geleverd.

V: Was dit arbeidsmiddel geschikt voor de betreffende werkzaamheden?

A: Uit de praktijk blijkt van niet. Hij is wel geschikt, maar er zullen wel aanpassingen verricht moeten worden om verdere werkzaamheden uit te voeren en nieuwe ongevallen te voorkomen. Bijvoorbeeld de IBC verankeren aan de vorkheftruck.

V: Hoe vaak werden op de wijze, zoals gehanteerd tijdens het ongeval, de IBC's gelost in een tankwagen?

A: Ik heb het tot nu toe één keer eerder meegemaakt, dus het gebeurd niet zo veel. Dit was de tweede keer dat ik op deze wijze een IBC loste.

V: Worden IBC's ook nog op andere wijzen gelost in tankwagens?

A: Voor zover ik weet, is dat als een aantal IBC's gelost moeten worden in een tank, dat dit op deze wijze gebeurd. Het komt vaker voor dat een tankwagen gevuld worden vanuit een andere tank, door middel van overpompen en dat IBC's gevuld worden vanuit een andere tank.

V: Wie is de eigenaar van dit arbeidsmiddel?

A: Mogelijk Nijman Zeetank. Het kan ook misschien wel een lease truck zijn, maar dat weet ik niet.

V: Was er een gebruiksaanwijzing van dit arbeidsmiddel op de werkplek aanwezig?

A: Ja, die zit in de heftruck.

V: Heeft u de gebruiksaanwijzing gelezen?

A: Ja

V: Wat staat er in de gebruiksaanwijzing m.b.t. de ongevalsituatie?

A: Er staat in de gebruiksaanwijzing bijvoorbeeld iets over overbelasting. Echter in dit geval was er geen sprake van overbelasting.

V: Is de machine gebruikt conform de gebruiksaanwijzing van de fabrikant?

A: Ja, zover ik weet wel.

V: Welke instructies zijn vanuit Nijman Zeetank er over het lossen van de IBC in de tankwagen?

A: Precies zoals het gegaan is.

V: Wie heeft u de instructies gegeven?

A: Mijn collega^{10.2.}, die verteld mij hoe ik hier moet werken.

V: Welke risico's waren er bij het gebruik van dit arbeidsmiddel?

A: Het is altijd goed gegaan. Nu weten we wat het risico is.

V: Welke voorlichting is er gegeven over de risico's die het gebruik van dit arbeidsmiddel met zich brengt?

A: Risico's zijn me niet echt verteld.

V: Op welke wijze bent u geïnstrueerd?

A: Mondeling.

V: Liggen de instructies voor het lossen van de IBC in een tankwagen ook schriftelijk vast binnen het bedrijf?

A: Zover ik weet niet.

V: Aan welke veiligheidsmaatregelen moet er zijn voldaan en/of welke beveiliging moet de heftruck hebben, willen werknemers op een veilige wijze een IBC kunnen lossen in een tankwagen?

A: Er waren voor het ongeval geen veiligheidsmaatregelen besproken waaraan moest worden voldaan. Achteraf denk ik nu dat we de IBC moeten gaan borgen aan de vorkheftruck.

Persoonlijke beschermingsmiddelen

V: Welke persoonlijke beschermingsmiddelen droeg het slachtoffer ten tijde van het ongeval?

A: Werkschoenen met stalen neuzen en handschoenen.

Toezicht

V: Wie hield er toezicht en controleerde op de werkvloer of u en uw collega's volgens de afgesproken voorschriften werkten en/of alle benodigde veiligheidsmaatregelen genomen waren?

A: Daar hield niemand toezicht op, ja wij zelf.

V: Was u of één van uw collega's ten tijde van het ongeval aangewezen als toezichthouder?

A: Er was niemand aangewezen als toezichthouder.

V: Bent u of zijn andere werknemers weleens gesanctioneerd als jullie je niet hielden aan de voorschriften en of instructies?

A: Ik niet. Van collega's weet ik het niet.

Overig

V: Heeft u de schriftelijke Risico- Inventarisatie en Evaluatie (RI&E) van Nijman Zeetank ingezien?

A: Nee die heb ik niet gezien.

V: Zijn de risico's nog op een andere wijze geïnventariseerd?

A: Er is een taak risico analyse opgesteld. Deze heb ik doorgelezen.

V: Stonden in deze TRA nog risico's die betrekking hadden op het ongeval?

A: Nee

V: Hoe kan volgens u een soortgelijk ongeval in de toekomst worden voorkomen?

A: Door het borgen van de IBC aan de vorkheftruck, zeker op die hoogtes.

V: Zijn er naar uw mening nog onderwerpen die niet ter sprake zijn gekomen of heeft u nog iets toe te voegen aan uw verklaring wat van belang kan zijn voor dit onderzoek?

A: Nee

Vervolgens heeft de heer ^{10.2.e} de verklaring gelezen.
Hij verklaarde daarbij te volharden.

^{10.2.e}

VERKLARING GETUIGE

Op maandag 29 mei 2017 omstreeks 11:15 uur bevond ik, ^{10.2.e} , arbeidsinspecteur van de Inspectie SZW, mij in een onderneming, gelegen aan Wattweg 2 te Spijkenisse.

Ik sprak daar een mij onbekend persoon en legitimeerde mij als arbeidsinspecteur van de Inspectie SZW.

Nadat ik hem naar zijn identiteitsgegevens had gevraagd gaf hij mij op te zijn:

^{10.2.e}

Naam
Voornamen
Geboren op
Te
Nationaliteit
Adres
Woonplaats
Postcode

De persoonsgegevens van de getuige zijn conform de gegevens uit de Basisregistratie Personen (BRP).

Verklaring

Op mijn vragen verklaarde hij het volgende:

V: is vraag van de arbeidsinspecteur

A: is antwoord van de getuige.

Arbeidsrelatie

V: Bij wie bent u in dienst?

A: Bij Nijman Zeetank.

V: Bent u daar in vaste of tijdelijke dienst?

A: Ik ben daar ^{10.2.e} in dienst. Ik heb ^{10.2.e} . Ik zit nog op school, normaal werk ik hier in het weekend. Omdat ik nu vakantie heb ben ik hier nu ook werkzaam.

V: Sinds wanneer bent u daar in dienst?

A: Sinds ^{10.2.e} .

V: Wat zijn uw reguliere werkzaamheden?

A: Normaal werk ik in de wasstraat. Ik maak tanks en vrachtwagens schoon.

V: Welke werkzaamheden werden door u op het moment van het ongeval verricht?

A: Ik was aan het observeren hoe de IBC in de tankwagen werd gelost. Dit doe ik om wat bij te leren. Ik stond toen op de tankwagen.

V: Wat zijn de reguliere werkzaamheden van het slachtoffer?

A: Normaal rijdt hij voor mij en een andere jongen de vrachtwagens de wasstraat in. Hij doet ook het overpompen, dezelfde werkzaamheden zoals ten tijde van het ongeval.

V: De werkzaamheden zoals ten tijde van het ongeval, hoe vaak werden deze uitgevoerd?

A: Dat weet ik niet. Dit was de eerste keer dat ik mee zou kijken.

V: Welke werkzaamheden verrichtte het slachtoffer op het moment van het ongeval?

A: Het lossen van een IBC in een tankwagen met behulp van een heftruck.

V: Wie heeft het slachtoffer de opdracht gegeven voor de werkzaamheden die uitgevoerd werden op het moment van het ongeval?

A: Dat weet ik niet.

Situatie ongeval

V: Heeft u het ongeval zien gebeuren?

A: Ja

V: Wat kunt u mij vertellen over het ongeval?

A: Ik was vanochtend eerst in de wasstraat. Ik ging toen naar het slachtoffer, ^{10.2}, om te vragen of hij een vrachtwagen voor mij in de wasstraat kon rijden. Toen kwam ter sprake, dat hij een IBC ging lossen in een tankwagen, en dat ik hierbij gelijk kon meekijken om hiervan te leren. Eerst stond er nog een vrachtwagen in de weg, die ging ^{10.2} opzij zetten. Toen heeft de chauffeur de vrachtwagen zoals aanwezig ten tijde van het ongeval, op zijn plaats gezet ter hoogte van het midden van de werkplaats. Toen ging ^{10.2.e} de heftruck pakken. ^{10.2} zei tegen mij we gaan alvast naar boven de tankwagen op. Toen kwam ^{10.2.e} met de heftruck aan, met op het vorkenbord de IBC die gelost moest worden. Toen heeft ^{10.2.e} de heftruck gepositioneerd naast de tankwagen ter hoogte van het mangat. Toen gaf ^{10.2} aanwijzingen aan ^{10.2.e}, zoals "kom maar verder omhoog". ^{10.2} gaf ook aan, aan ^{10.2.e} dat hij de mast kon kantelen van de heftruck. Eerst ging de heftruck naar voren richting de tankwagen, toen kantelde ^{10.2.e} de mast naar voren op aangeven van ^{10.2.e} toen reed ^{10.2.e} nog een stukje naar achteren met de heftruck, alles op aangeven van ^{10.2}. Toen zag ik dat de IBC wat instabiel werd, er zat wat beweging in. ^{10.2} bleef op dat moment kalm en gaf aan dat de heftruck nog wat verder naar achteren moest. Ik weet niet of ^{10.2} ook gezien had dat de IBC instabiel was geworden. Toen ging het heel snel, en zag ik dat de IBC van de vorken afgleed en hiervan af kantelde op de tankwagen ter hoogte van het mangat. Ik hoorde toen eerst ^{10.2} schreeuwen, en zag hem achterover vallen tegen het hekwerk van de tankwagen. Ik zag dat de IBC op ^{10.2} viel, ^{10.1.d}. Toen begon ^{10.2} te roepen: "help help". Toen heb ik geprobeerd zelf de IBC weg te duwen. Toen kwamen de chauffeur en ^{10.2.e} omhoog en gelijk daarna kwamen collega's ^{10.2.e} en ^{10.2.e} die op het gegil waren afgekomen. De chauffeur, ^{10.2.e} en ^{10.2.e} hebben uiteindelijk de IBC weten te liften, net voldoende zodat ^{10.2}. ^{10.1.d} kon bevrijden.

V: Wat is de gebruikelijke manier van werken voor het lossen van een IBC in een tankwagen ?

A: Ik heb gehoord dat het altijd zo ging.

V: Hadden jullie genoeg tijd om de werkzaamheden op een veilige wijze uit te voeren?

A: Ja, er was ook geen tijdsdruk.

V: Heeft er iemand de ongevalsituatie gewijzigd voordat de Arbeidsinspecteur ter plaatse kwam?

A: Er is niks veranderd. De agent die ter plaatse kwam gaf aan alles te laten zoals ten tijde van het ongeval.

V: Waren er naast uzelf nog andere getuigen bij het ongeval?

A: Ja ^{10.2.e} en de chauffeur en de tuinman.

Arbeidsmiddel

Het ongeval heeft plaats gevonden met een heftruck.

V: Van welk merk, type en bouwjaar was dit arbeidsmiddel?

A: Dat weet ik niet.

V: Verkeerde dit arbeidsmiddel in de staat zoals deze door de

fabrikant geleverd is?

A: Dat weet ik niet.

V: Weet je hoe vaak dat gebeurt, het lossen van de IBC's in de tankwagen met behulp van een heftruck?

A: Nee dat weet ik niet.

V: Heeft ^{10.2}_e nog verteld hoe ze de werkzaamheden gingen uitvoeren, zijn er nog instructies gegeven?

A: In de wasplaats hebben we ook een tank, ook een IBC, voor truckwash, die gevuld moet worden met nieuwe IBC's. Bij deze tank weet ik dat deze ook gevuld wordt met behulp van een vorkheftruck met hierop een IBC. ^{10.2}_e gaf aan dat we hetzelfde te werken zouden gaan bij de tankwagen zoals gebeurd in de wasstraat bij de IBC met de truckwash. Dus dat de tank/ IBC wordt gevuld met de IBC op de heftruck.

V: Heb je van Nijman Zeetank wel eens instructies gehad hoe je je eigen werkzaamheden moet uitvoeren?

A: Ja. Ik werk in de wasstraat. Mij is verteld hoe ik hier mijn werkzaamheden moet uitvoeren. Ik moet bijvoorbeeld van tanks stickers verwijderen en hiervoor hebben wij ook een stof beschikbaar.

V: Werk je ook met gevaarlijke stoffen?

A: Ja, ik werk met bijtende stoffen.

V: Welke instructies heb je gehad met betrekking tot die gevaarlijke stoffen?

A: Bijvoorbeeld met de sticker verwijderaar is mij verteld dat ik dubbele handschoenen moet dragen, en oog en gezichtsbescherming.

V: Krijg je weleens voorlichting binnen Nijman Zeetank?

A: Ja

V: Waar gaat de voorlichting over?

A: Ik werk nu bijvoorbeeld ook doordeweeks. Er wordt mij dan bijvoorbeeld verteld hoe ik het bedrijf moet achterlaten na sluitingstijd.

V: Wordt er ook voorlichting gegeven over veiligheid?

A: In het begin heb ik een rondleiding gehad en een cursus.

V: Wat hield deze cursus in?

A: Dan gingen ze vertellen waarvoor je moest oppassen. Bijvoorbeeld bewegende delen van een cirkelzaag, aan vrachtwagens enzovoort. Tevens werd mij aangegeven waarvoor je moest oppassen in de werkplaats.

V: Door wie bent u geïnstrueerd en voorgelicht?

A: Door de werkplaatschef, ^{10.2}_e .

V: Wanneer heeft u deze instructie en voorlichting gekregen?

A: Tijdens mijn eerste werkdag, dus in ^{10.2}_e .

V: Op welke wijze bent u geïnstrueerd en voorgelicht?

A: Dat was mondeling.

Toezicht

V: Wie hield er toezicht en controleerde op de werkvloer of u en uw collega's volgens de afgesproken voorschriften werkten en/of alle benodigde veiligheidsmaatregelen genomen waren?

A: Dat was ^{10.2}_e

V: Waar bestond dat toezicht uit?

A: Hij was er altijd bij als we gingen wassen, en hij lette op of we ons aan de afspraken hielden.

V: Heeft ^{10.2}_{.e} een keer ergens iets van gezegd?

A: Ja bijvoorbeeld als we onze veiligheidsbril niet droegen tijdens het wassen van een vrachtwagen, dan zei hij hier iets van. Dan moesten we eerst de bril weer opzetten en dan pas verder gaan met onze werkzaamheden.

V: Hoe vaak hield ^{10.2}_{.e} toezicht?

A: Elke keer als ik er was. Dus in ieder geval twee keer per week.

V: Hield het slachtoffer op het moment van het ongeval zich aan de voorschriften en/of instructies?

A: Ik wist niet precies wat de instructies voor ^{10.2}_{.e} zelf waren. Mij was verteld goed te kijken en afstand te houden.

V: Bent u of zijn andere werknemers weleens gesanctioneerd als jullie je niet hielden aan de voorschriften en of instructies?

A: Ik heb dat nog niet gehad. Ik weet niet of andere collega's dat wel eens hebben gehad.

Overig

V: Heeft u de schriftelijke Risico- Inventarisatie en Evaluatie (RI&E) van Nijman Zeetank ingezien?

A: We hebben wel eens een boekje gehad, met wat je bijvoorbeeld moet doen in bepaalde situaties.

V: Hoe kan volgens u een soortgelijk ongeval in de toekomst worden voorkomen?

A: Ik denk dat het ongeval in ieder geval niet was gebeurd als de IBC was overgepompt in de tankwagen.

V: Waarom is in dit geval de IBC niet overgepompt?

A: Dat weet ik niet. Maar mij is verteld dat het lossen van de IBC in de tankwagen altijd op deze wijze gebeurd. Mij is dit verteld na het ongeval door iedereen die hier binnen werkt.

V: Zijn er naar uw mening nog onderwerpen die niet ter sprake zijn gekomen of heeft u nog iets toe te voegen aan uw verklaring wat van belang kan zijn voor dit onderzoek?

A: Nee

Vervolgens heeft de heer ^{10.2}_{.e} de verklaring gelezen. Hij verklaarde daarbij te volharden.

^{10.2}_{.e}

VERKLARING SLACHTOFFER

Op donderdag 01 juni 2017 omstreeks 13:13 uur bevonden wij, ^{10.}
en ^{10.2.e}, beiden arbeidsinspecteur van de
Inspectie SZW, ons in een woning, gelegen aan Molendijk 47 te
Melissant.

Wij spraken daar een ons onbekend persoon en legitimeerden ons als
arbeidsinspecteur van de Inspectie SZW.

Nadat wij hem naar zijn identiteitsgegevens hadden gevraagd gaf hij
ons op te zijn:

^{10.2.e}

Naam
Voornamen
Geboren op
Te
Nationaliteit
Adres
Woonplaats
Postcode

De persoonsgegevens van het slachtoffer zijn conform de gegevens uit
de Basisregistratie Personen (BRP).

Verklaring

Op onze vragen verklaarde hij het volgende:

V: is vraag van de inspecteur

A: is antwoord van het slachtoffer.

Algemeen

V: Wanneer/ op welke datum is het ongeval gebeurd?

A: Het ongeval heeft plaatsgevonden op maandag 29 mei 2017
omstreeks 08:15 uur.

**V: Op welke locatie/ vestiging heeft het ongeval
plaatsgevonden?**

A: Bij Nijman Zeetank te Spijkenisse, voor loodsdeur 5.

**V: Bent u als gevolg van uw letsel in het ziekenhuis opgenomen
geweest?**

A: ^{10.1.d}

V: Waar bestaat het letsel uit?

A: ^{10.1.d}

V: Is het letsel blijvend of is er sprake van herstel?

A: De artsen denken dat er herstel op zal treden maar ze weten het niet
zeker. ^{10.1.d}

Arbeidsrelatie

V: Bij wie bent u in dienst?

A: Bij Nijman Zeetank.

V: Bent u daar in vaste of tijdelijke dienst ?

A: In ^{10.2.e}

V: Sinds wanneer bent u daar in dienst?

A: ^{10.2.e}

V: Wat zijn uw reguliere werkzaamheden?

A: Ik ben ^{10.2.e} en stuur daar de mensen aan en ik voer de buitenwerkzaamheden uit.

V: Welke werkzaamheden werden door u op moment van het ongeval verricht?

A: Het laten leeglopen van een IBC in een tankcontainer op oplegger.

V: Behoorde dit tot uw reguliere werkzaamheden?

A: Ja dat doen we wel vaker. Maar we doen het ook wel eens onderlangs, dan zet je de slang op de IBC en het andere uiteinde op de tankwagen. Dan pomp je de IBC in de tankcontainer. Dat is normaal gesproken de gebruikelijke werkwijze.

V: Waarom werd nu niet gewerkt met de pomp?

A: Omdat de pomp vuil is, of was. Dan zou je vermenging van producten krijgen.

V: Wie heeft u opdracht gegeven de werkzaamheden die u op het moment van het ongeval uitvoerde te verrichten?

A: Ik heb die gehad van de customer service van Nijman.

Situatie ongeval

V: Kunt u mij vertellen hoe het ongeval is gebeurd?

A: Een vrachtwagen met tankcontainer op oplegger had zich gemeld bij het bedrijf. Vanaf de customer service kwam de chauffeur met opdracht naar ons. Toen hebben wij de tankcontainer gewogen op de weegbrug. Vervolgens is de vrachtwagen neergezet voor deur 5. In dat magazijn stonden ook de IBC's opgesteld. Vervolgens ben ik de tankcontainer opgeklommen. Vervolgens kwam ^{10.2.e} aanrijden met de heftruck met IBC. Vervolgens zette hij de heftruck naast de oplegger met tankcontainer en bracht de IBC met de heftruck omhoog. Ik gaf hem aanwijzingen dat hij naar links en rechts moest bewegen. Op een gegeven moment gaf ik de instructie "naar voren of achteren met de heftruck". Terwijl de IBC op hoogte was, reed vervolgens ^{10.2.e} met de heftruck naar voren en reed in een aanwezige goot. ^{10.1.d}

V: Wat is de gebruikelijke manier om de werkzaamheden te verrichten?

A: Onderlangs met een pomp.

V: Wat was ten tijde van het ongeval uw manier van werken?

A: Zoals eerder aangegeven.

V: Waarom week u hiervan af?

A: Omdat de pomp vies was.

V: Wie had de werkwijze zoals ten tijde van het ongeval bedacht?

A: Het was niet de eerste keer dat het werk zo uitgevoerd wordt. Omdat het nu ook maar een paar IBC'r waren ging het zo ook sneller dan een pomp aan te sluiten.

V: Maar dit is geen antwoord op mijn vraag. Wie heeft de werkwijze bedacht?

A: Dat was al voor mijn tijd dat deze werkwijze zo bedacht is.

V: Hoe lang wordt deze werkwijze al zo toegepast?

A: Al langer dan 17 jaar dan.

V: Met welke frequentie wordt op deze wijze (zoals ten tijde van het ongeval) gewerkt?

A: Misschien maar 1 x per kwartaal.

Arbeidsmiddel

Het ongeval heeft plaats gevonden met een heftruck en IBC.

V: Van welk merk, type en bouwjaar was de heftruck

A: Het merk een Hyster, type elektrisch 2,5 ton, en ik denk dat de heftruck ongeveer 7 jaar oud is.

V: Was de heftruck geschikt voor de betreffende werkzaamheden, het lossen van een IBC in een tankcontainer op oplegger?

A: Ja

V: Wie is de eigenaar van de heftruck?

A: Nijman

V: Is de heftruck gebruikt conform de gebruiksaanwijzing van de fabrikant?

A: Ja, we doen er geen gekke dingen mee. Dus hij is gebruikt zoals hij gebruikt hoort te worden.

V: Welke instructies waren er vanuit het bedrijf voor het lossen van de IBC in de tankcontainer?

A: Enkel de instructie dat de IBC's gelost moesten worden in de tankcontainer.

V: Waren er nog instructies op welke wijze dit moest gebeuren?

A: Nee

V: Heeft u wel eens voorlichting ontvangen over de risico's van het gebruik van de heftruck?

A: Ik heb een heftruckcertificaat.

V: Maar heeft u dan ook voorlichting ontvangen over de risico's?

A: Nee. Het bedrijf gaat er vanuit dat als je een heftruckcertificaat hebt dat je dan weet hoe en wat.

V: Wanneer heeft u voor het laatst een opleiding cursus gehad voor het heftruckcertificaat?

A: Niet lang geleden. Ik denk een maand of 3 geleden.

V: U gaf eerder aan dat de pomp voor het overpompen vies was. Wist uw werkgever dit?

A: Ja

V: Welke persoon was dit?

A: 10.2.e

V: Wat is zijn functie?

A: 10.2.e

V: Sinds wanneer was de pomp al niet bruikbaar?

A: Sinds jaren. De pomp werd gebruikt voor een ander product, HX3000, dat is een ammoniak. De pomp werd steeds enkel gebruikt voor dit product. Dit product wordt eens in de week/ a 2 weken gebruikt, dus daarom zal de pomp niet gereinigd worden vanwege het frequente gebruik voor deze stof.

V: De werkwijze zoals ten tijde van het ongeval, wist de heer 10.2.e , ook dat deze werkwijze werd toegepast? 10.2.e

A: Ja

Persoonlijke beschermingsmiddelen

V: Droeg u persoonlijke beschermingsmiddelen?

A: Ja handschoenen, veiligheidsoverall, werkschoenen.

Toezicht

V: Wie hield er toezicht en controleerde op de werkvloer of u en uw collega's volgens de afgesproken voorschriften werkten en/of alle benodigde veiligheidsmaatregelen genomen waren?

A: We moeten formulieren ondertekenen, de werkopdracht. Hierop staat aangegeven welke veiligheidsmaatregelen getroffen moesten worden.

V: Ten tijde van het ongeval, wat stond er toen op de werkopdracht voor veiligheidsmaatregelen?

A: Er stond nu op of je de tank had gecontroleerd, of je de PBM s had gedragen en aarding.

V: Maar was er ook iemand die toezicht hield?

A: Ja dat waren de heer ^{10.2.e} en ^{10.2.e}

V: Wat hield hun toezicht in?

A: Kijken of je doet wat je zegt. Of je je PBM's draagt. Of je je aan de regels houdt.

V: Hoe vaak hield diegene toezicht?

A: Ze waren meerdere dagen per dag op de werkplek aanwezig.

V: Heeft één van de toezichthouders u wel eens aan het werk gezien terwijl een IBC met behulp van een heftruck werd gelost in een tankcontainer?

A: Ja tuurlijk.

V: Hebben ze nog wat gezegd van deze werkwijze?

A: Nee

V: Bent u of andere werknemers weleens gesanctioneerd als jullie je niet hielden aan de voorschriften en of instructies?

A: Ja gelijk. Er werd dan gezegd dat je bijvoorbeeld je PBM's moet dragen.

V: Maar heeft dit wel eens tot gevolg gehad dat er bijvoorbeeld een schriftelijke waarschuwing is gegeven of een boete?

A: Nee, we houden ons gewoon aan de gegeven instructies.

Overig

V: Wist u dat er tijdens het lossen van de IBC met behulp van de heftruck in de tankcontainer sprake was van ernstig gevaar, waaronder gevaar bekneld te raken onder de IBC en valgevaar?

A: Van kantelgevaar niet, van valgevaar heb ik wel eens vernomen tijdens VCA. Valgevaar heb je al boven de 2,5 meter.

V: Heeft u de schriftelijke Risico- Inventarisatie en Evaluatie (RI&E) van Nijman wel eens ingezien?

A: Ja

V: Zijn de risico's van uw werkzaamheden in deze RI&E geïnventariseerd?

A: Ja

V: Wat is er in de RIE opgenomen met betrekking tot uw werkzaamheden zoals ten tijde van het ongeval?

A: Dat weet ik niet. Ik denk niet dat dat erin staat.

V: Hoe kan volgens u een soortgelijk ongeval in de toekomst worden voorkomen?

A: Altijd onderlangs overpompen. Ik heb het wel eens eerder gezegd.

V: U wist dat het gevaarlijk was om op de wijze te werken zoals ten tijde van het ongeval?

A: Ja.

V: Heeft u dit ook besproken met uw werkgever?

A: Nee, maar wel met mijn directe collega's.

V: Waarom is dat niet besproken met uw werkgever?

A: Je doet het gewoon even. Het is eigenlijk gewoonte.

V: Eerder gaf u aan dat de heer ^{10.2.e} en ^{10.2.e} de werkwijze hadden gezien, zoals ten tijde van het ongeval. Waarom hebben ze hier niks aan gedaan?

A: Ze zullen toen waarschijnlijk het risico niet zo hoog hebben ingeschat.

V: Zijn er naar uw mening nog onderwerpen die niet ter sprake zijn gekomen of heeft u nog iets toe te voegen aan uw verklaring wat van belang kan zijn voor dit onderzoek?

A: Nee

Vervolgens heeft de heer ^{10.2.e} de verklaring gelezen. Hij verklaarde daarbij te volharden.

^{10.2.e}



Foto 1 Ongevalslocatie



Foto 2



Foto 3 Mast heftruck in maximale stand voorover gekanteld. Voorwielen in molgoot.



Foto 4



Foto 5 Situatie gezien vanaf ladder tankcontainer.

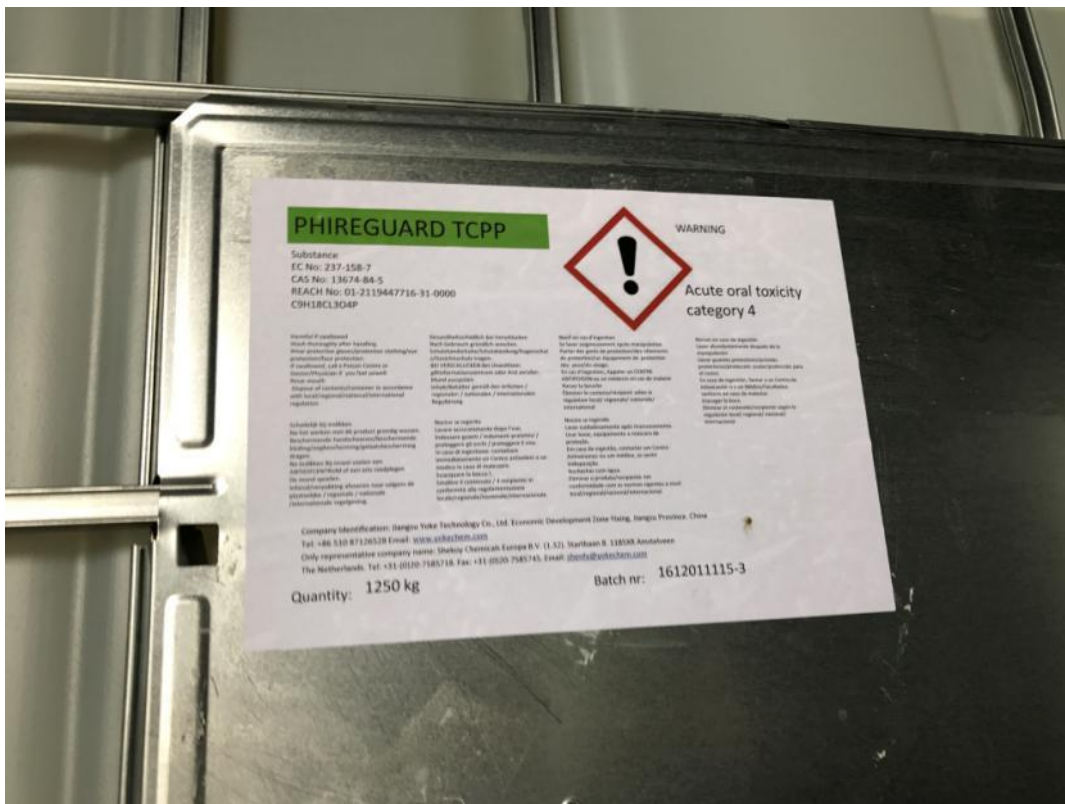


Foto 6 Vloeistof aanwezig in IBC betrokken bij ongeval.



Foto 7 Lastdiagram vermeld op heftruck.

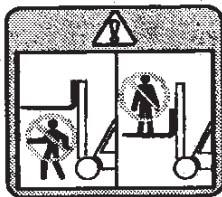


Foto 8 Soortgelijke lospijp zoals gemonteerd op IBC betrokken bij ongeval.

HYSTER

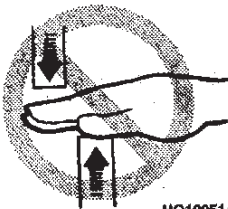
Bedieningsprocedures

WAARSCHUWING



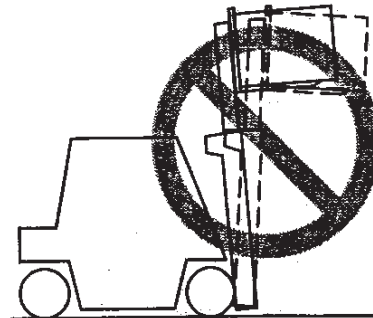
BO190117

Houd u en anderen weg bij het hefmechanisme. Zorg ervoor dat niemand zich op of onder de vorken bevindt.



HO190514

Neem **NOOIT** handen, armen, hoofd of benen door de hefmast, het kruk of de hefkettingen. Deze regel geldt niet alleen voor de bestuurder, maar ook voor de eventuele helper. Een helper mag ook nooit in de buurt van de last of het hefmechanisme komen terwijl de bestuurder de last aan het verplaatsen is. Het hefmechanisme heeft mogelijk bewegende delen die vlak langs elkaar heen schuiven en die daardoor ernstig letsel kunnen veroorzaken.



Houd de hefmast verticaal of iets naar achteren gekanteld wanneer u een last omhoog of omlaag brengt. Kantel een omhooggeheven last alleen naar voren wanneer deze zich recht boven de losplaats bevindt.

WAARSCHUWING

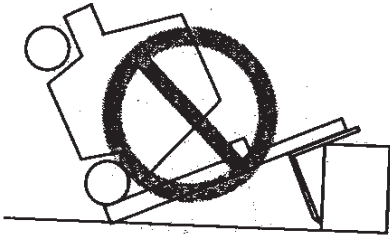
De heftruck kan voorover kantelen wanneer de last is opgeheven. De kans op omslaan is zelfs nog groter bij het naar voren kantelen van een last, bij het remmen wanneer men in voorwaartse richting rijdt of bij het optrekken wanneer men in achterwaartse richting rijdt.

Wanneer het hefmechanisme omhoog staat om een last op te pakken of af te zetten, moet de kantelhoek in beide richtingen zo klein beperkt mogelijk gehouden worden. Het kan soms handig zijn om naar voren of naar achteren te kantelen, maar houd er wel rekening mee dat dit ten koste kan gaan van de zijwaartse of voorwaartse stabiliteit van de truck. Kantel daarom wanneer u met een opgeheven last werkt nooit meer in één van beide richtingen dan

Bedieningsprocedures

HYSTER

strikt noodzakelijk. De heftruck kan voorover kantelen als de hefmast met een last in de opgeheven stand naar voren wordt gekanteld.



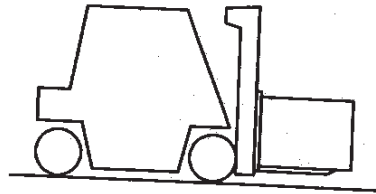
ALS DE HEFTRUCK KANTELT, SPRING ER DAN NIET AF! HOUDT U STEVIG VAST AAN HET STUUR, ZET UW VOETEN SCHRAP EN LEUN NAAR VOREN, WEG VAN DE PLEK WAAR DE HEFTRUCK DE GROND ZAL RAKEN.

Het verplaatsen van een last - een last oppakken en loslaten



1. Vermijd snel optrekken. Door een plotselinge beweging kan de heftruck kantelen. Er kunnen doden of gewonden vallen en materiaal kan beschadigd raken.

Rij voorzichtig op een last af. Zorg ervoor dat de heftruck loodrecht staat ten opzichte van de last. Breng de vorken zo ver omhoog als nodig is om de last op te kunnen oppakken.

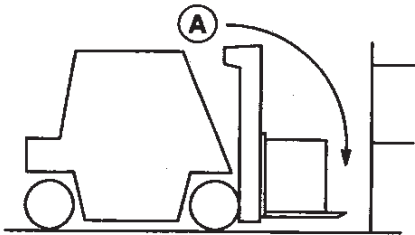


2. Rijd langzaam naar voren totdat de vorken zo ver mogelijk onder de last steken. De vorken dienen minstens tweederde (2/3) deel van de lengte van de last te ondersteunen.

3. Zorg ervoor dat het zwaartepunt van de last zich midden tussen beide vorken bevindt. Controleer of de vorken niet onder de last uitsteken, waardoor ander materiaal of lasten die zich achter de opgepakte last bevinden, beschadigd zouden kunnen worden. Hef de last een klein eindje van de grond om zeker te zijn dat de heftruck de capaciteit heeft om de last te kunnen heffen.

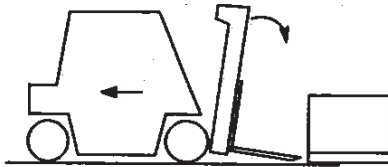
HYSTER

Bedieningsprocedures

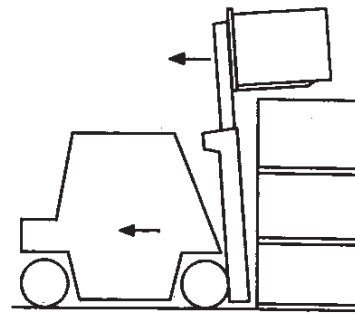


5. WEES VOORZICHTIG MET VOORBIJ DE LAST UITSTEKENDE VORKEN

5. Schuif als de vorken langer zijn dan de last de vorken zo ver onder de last, dat de uiteinden van de vorken aan de voorkant niet onder de last uitsteken. Hef de last dan een klein stukje van de grond. Rijd een klein stukje achteruit en laat vervolgens de last weer zakken. Rijd heel langzaam zo ver naar voren dat de last tegen de vorkjuk komt. Til de last van de grond door de hefmaat iets naar achteren te kantelen, zodat de last de grond niet meer raakt.



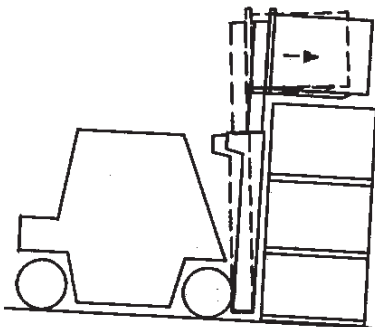
6. Kantel om een last op de vloer neer te zetten de hefmaat naar voren tot deze verticaal staat. Laat vervolgens de last zakken. Om de vorken gemakkelijk onder de last vandaan te kunnen trekken, kan het nodig zijn de vorken iets naar voren te kantelen. Rijd voorzichtig achteruit om de vorken onder de last vandaan te halen.



6. Rijd bij het afhalen van de last van een stapel langzaam weg van de stapel. Zodra de last helemaal vrij is van de stapel, laat u de last zakken tot op rijhoogte. Houd de last bij het rijden altijd zo laag mogelijk en iets naar achteren gekanteld. De daalsnelheid van de vorken wordt door de stand van de betreffende hendel bepaald. Schakel langzaam en gelijkmatig terug. Laat de hendel of joystick langzaam terugkomen in de neutrale stand, zodat de last niet valt of de heftruck niet omslaat als gevolg van het plotseling tot stilstand komen van de last.

Bedieningsprocedures

HYSTER

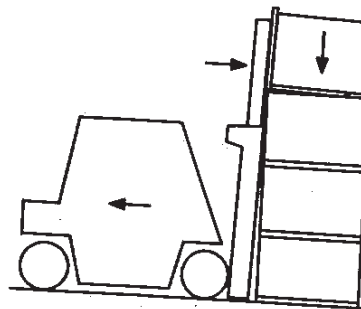


⚠ WAARSCHUWING

Rijd heel voorzichtig en rustig wanneer de last zich boven de stapel bevindt. Wanneer de last opgeheven is, dan ligt het samengestelde zwaartepunt van heftruck en last ook veel hoger. Wanneer de last opgeheven is kan de heftruck met lading en al kantelen.

Voor het plaatsen van een last op een stapel moet u de heftruck eerst precies recht voor de stapel rijden. Hef de last tot op ooghoogte en kantel de last dan naar voren totdat die zich in een horizontale stand bevindt. Hef de last iets hoger dan de bovenkant van de stapel waar de last opgezet moet worden. Hef de last niet op tot een punt dat iets lager ligt dan de bovenkant van de stapel waar de last opgezet moet worden, en "schud" daarna de last voorzichtig op zijn plaats. Deze werkwijze kost veel extra energie, met name bij een elektrische heftruck. Let erop dat u geen nabijgelegen stapels beschadigt of omdruwt.

ALS DE HEFTRUCK ZIWAARTS OF VOOROVER KANTELT, SPRING ER DAN NIET AF! HOUDT U STEVIG VAST AAN HET STUUR, ZET UW VOETEN SCHRAP EN LEUN NAAR VOREN, WEG VAN DE PLEK WAAR DE HEFTRUCK DE GROND ZAL RAKEN.

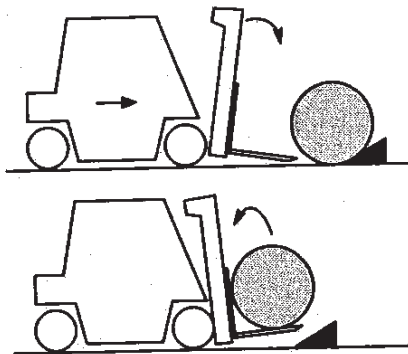


8. Rijd *langzaam* vooruit. Wanneer de last in positie is, laat de last dan op de stapel of in de stelling zakken. Laat de vorken net ver genoeg zakken om ze onder de last vandaan te kunnen halen. Laat de vorken niet zo ver zakken dat ze over het oppervlak onder de last slepen. Rijd voorzichtig achteruit om de vorken onder de last vandaan te halen. Houd de vorken tijdens het rijden zo laag mogelijk.

OPMERKING: Niet iedere last kan alleen met de vorken worden opgepakt. Voor bepaalde lasten is speciale voorzetapparatuur nodig.

LYSTER

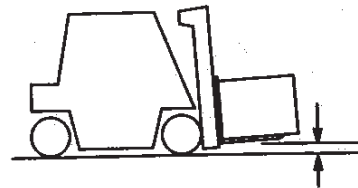
Bedieningsprocedures



Als u ronde voorwerpen moet oppakken, dient u eerst een blok achter het betreffende voorwerp te plaatsen. Kantel de hefmast iets naar voren, zodat de vorkpunten over de vloer glijden en onder het op te pakken voorwerp eschoven kunnen worden. Kantel de hefmast helemaal naar achteren om de last op de vorken te krijgen.

Let verwerken van een last - rijden

Wanneer u met neergelaten last rijdt, dient de last tegen het vorkjuk te rusten, terwijl de hefmast helemaal naar achteren is gekanteld. Dit helpt de last op de vorken te houden en draagt bij tot een goede voorwaartse en zijwaartse stabiliteit.



2. Wanneer u rijdt, moet het hefmechanisme slechts zover omhoog staan dat u de grond en eventuele obstakels niet raakt.

Want: hoe hoger hefmast, vorkjuk en last zich bevinden, hoe onstabiel uw heftruck is. Deze stabiliteit is evenzeer van belang als de heftruck geen last vervoert. Een onbelaste heftruck heeft vaak minder weerstand tegen zijwaarts kantelen dan een heftruck met een last in de neergelaten (rij-)stand. Daarom kantelt een onbelaste heftruck eerder zijwaarts, vooral in een bocht, dan een truck die een last in de neergelaten stand vervoert.

WAARSCHUWING

Sommige heftrucks zijn uitgerust met zijspiegels om het uitzwenken van de achterkant in de gaten te kunnen houden. Deze spiegels zijn een hulpmiddel voor de bestuurder, maar zijn geen rijspiegels en dienen ook niet als zodanig gebruikt te worden indien men achteruitrijdt. Kijk altijd in de richting waarin u rijdt om schade aan goederen of letsel aan personen te vermijden.

BMWT-TRAIN

Certificaat

De BMWT-Train verklaart dat

De heer ^{10.2.e}

werkzaam bij

M.P.S. Personnel Services B.V.

de BMWT-Train cursus

Heftruck met een hefvermogen tot 45 ton

met goed gevolg heeft afgelegd.

Deze uitgevoerde trainingen voldoen aan de wettelijke voorschriften zoals neergelegd in art. 7.17C van het arbo-besluit d.d. 5 september 1998.

Registratienummer *15.04770*

Deze certificering is onderworpen aan
Een periodieke evaluatie opgedragen aan
TÜV Rheinland Nederland B.V.

Datum uitgifte:

20 november 2015

10.2.e





VGM
CHECKLIST
ANNEMERS

Diploma

Working with a forklift truck

Werken met een vorkheftruck (H-HEF-PC-0405)

Name/Naam: 10.2.e
Date for birth/geboortedatum:
Place of birth/geboorteplaats:
Date of theory examination/datum theorie examen: 18-9-2015
Date of practical examination/datum praktijk examen: 18-9-2015
Date of issuance/datum uitgifte: 18-9-2015
Place of issuance/plaats van uitgifte: 10.2.e

On behalf of the examination center
Namens het Examen Centrum SRTV

Graduate Holder
Gediplomeerde

10.2.e

10.2.e

The diploma is valid up to after date of issuance.

5 years

Het diploma is geldig tot na de datum van uitgifte.

5 jaar



10.2.e



This diploma is registered in the Dutch Central Diploma Register VCA.
Dit diploma is geregistreerd in het Nederlands Centraal Diploma Register VCA.

The examination was conducted in the following language:
Het examen is afgenomen in de volgende taal:

Dutch/Nederlands

The holder of this diploma has passed the examination which was composed by the VCA Examenbank on the basis of the attainment targets and testing targets as specified by the CCVD-VCA.

De houder van dit diploma heeft met goed gevolg het examen afgelegd dat is samengesteld door de VCA Examenbank aan de hand van de eind- en toetstermen die zijn vastgesteld door het CCVD-VCA.

The Stichting Examenkamer (Dutch Foundation) supervises the SSVV Opleidingengids exams and examinations.
De SSVV Opleidingengids examens zijn afgenomen onder toezicht van de Stichting Examenkamer.

Printed by Joh. Enschedé Amsterdam. In case of irregularities - at SSVV's sole judgement - SSVV has the right to declare this diploma null and void, to delete its registration from the Dutch Central Diploma Register VCA and to confiscate this document.

10.2.e

Volgnummer:

Nijman / Zeetank Internationale Tanktransporten BV **LOADS INSTRUCTIE**
 Wattweg2
 3208 KH SPIJKENISSE

01-06-2017

REF:

177448

TANK: EIGEN

Chassis 3axle airsusp.

Product: TCPP
 Unno / Class / PG: - / - / NON
 CMR goederen: N
 Flash Point: 185
 Actual Weight: 14980
 Volume: 11612
 Max Filling %: 97,00
 Compartment:
 Batch / Order klant: E206708
 Opdracht gereed voor:

INSTRUCTIES :

12x IBC's storten in tankcontainer van de klant op 29-05. de batch nummers passen niet in dit veld dus deze zet ik in de mail als text. 12x 1250 kg is een totaal van 15000kg. yorick

VERPAKKINGINSTRUCTIES (INDIEN VAN TOEPASSING) :

Gebruik voor dit product altijd een verpakking met de volgende (UN-) codering n.v.t

VEILIGHEIDSinSTRUCTIES bij OMPAK (Raadpleeg altijd de MSDS voor juiste PBM's)

STANDAARD: * CHEMIE HANDSCHOENEN	CMR STOFFEN: * AFZUIGING
* OVERALL	* CHEMIE HANDSCHOENEN
* VEILIGHEIDSSCHOENEN	
* SPATSCHERM / VEILIGHEIDSBRIL	
ADR (klasse 8): * CHEMIE HANDSCHOENEN	ADR (klasse 6.1): * CHEMIE HANDSCHOENEN
* CHEMIE OVERALL	* VERSE LUCHTKAP + FILTERS'
* AFZUIGING	* WEGWERP OVERALL
	* AFZUIGING

ADR (klasse 9): Zie STANDAARD

NA OMPAK ONDERSTAANDE GEGEVENS INVULLEN EN OPDRACHT RETOUR NAAR C.S.

- Verpakking/container gecontroleerd VOOR belading op juistheid en geschiktheid
- Verpakking/container gecontroleerd NA belading op mogelijke lekkages
- Verpakking/container voorzien van juiste kenmerken en labels
- Gebruik gemaakt van juiste veiligheidsmiddelen
- OPMERKINGEN

DE IBC'S ZIJN OVENGEPOMP MET EEN FLUXPOMP
OP DE OVENPOMP PLUATS

BEGONNEN OM 1200

OPDRACHT KLAAR OM 1800 uur d.d. 29-5-2017

10.2.e

 NAAM + HANDTEKENING
 10.2.e



1 Strekking/beschrijving

Deze procedure beschrijft het proces van de behandeling van chemische vloeistoffen. Onder het behandelen van chemische vloeistoffen verstaan we de volgende activiteiten:

- 1) ompakken van bulk naar IBC/Drum/Pale of van IBC/Drum/Pale naar bulk
- 2) overpompen van container/tankwagen naar andere container/tankwagen
- 3) rondpompen (mixen) van chemische vloeistof.

Onder chemische vloeistof wordt verstaan een vloeistof met chemische eigenschappen. De volgende chemische vloeistoffen mogen op onze lokatie behandeld worden:

- Alle niet ADR geklassificeerde chemisch vloeistoffen
- Klasse 9
- Klasse 6.1, verpakkingsgroep II en III zonder andere bijkomende gevaren
- Klasse 8, verpakkingsgroep II en III zonder andere bijkomende gevaren

2 Verantwoordelijkheid

De HQSE-coördinator is verantwoordelijk voor de inhoud van deze procedure. Tevens beslist de HSQE-coördinator (eventueel in overleg met directie) of de stof behandeld mag worden. Stoffen worden beoordeeld middels het MSDS. Indien het een stof betreft die schadelijk kan zijn voor de gezondheid, zal er eenaanvullende risico analyse worden uitgevoerd. Hiervoor wordt het pakket stoffenmanager gebruikt. Dit om te toetsen of de opgegeven blootstellings- grenswaarden niet worden overschreden. Het loodspersoneel is verantwoordelijk voor een goede uitvoering van deze procedure. Zij vervullen de taak van vuller en verpakker, maar ook als belader. De afdeling Customer Service is verantwoordelijk voor de juiste opdrachtgeving en informatieverstrekking.

3. Formulieren en flowcharts (zie bijlage)

- Werkinstructie behandeling chemische stoffen
- Werkinstructie Jupiter ademlucht set met overdruk kap
- Voorbeeld loodsopdracht

4 Inhoud procedure

- 4.1 De opdracht
- 4.2 De technische installatie
- 4.3 Het bedienend (loods)personeel
- 4.4 De verpakkingsmaterialen en etikettering
- 4.5 Ompakken van chemische vloeistof
- 4.6 Overpompen van chemische vloeistof
- 4.7 Rondpompen van chemische vloeistof
- 4.8 Flexibags
- 4.9 Veiligheidseisen en voorzieningen
- 4.10 Het beladen van voertuigen
- 4.11 Opslag van omgepakt materiaal

4.1 De opdracht

De afdeling Customer Service (CS) is verantwoordelijk voor de juiste opdracht aan het loodspersoneel. Hiervoor wordt schriftelijk opdracht gegeven door middel van een 'Loodsinstructie' uit QF. Dit opdrachtformulier is onderdeel van deze procedure. Op deze instructie worden automatisch de relevantie gegevens verzameld.

- 1 Dossiernummer
- 2 Containernummer
- 3 Productnaam



- 4 ADR gegevens (UN / klasse /PG) indien van toepassing
- 5 CMR stof ja/nee
- 6 Vlampunt
- 7 Geladen gewicht en volume
- 8 Omschrijving van de opdracht / instructie
- 9 De te gebruiken verpakkingscode (indien ADR)
- 10 De te gebruiken PBM's

De opdracht kan ook gecombineerd worden met een eventuele verwarmingsopdracht (zie procedure verwarming).

Na voltooiing van de opdracht dient het loodspersoneel de volgende zaken in te vullen:

- 1 Controle voor belading
- 2 Controle na belading
- 3 Controle van juiste belabelling
- 4 Gebruik juiste PBM's
- 5 Start aanvang + beeindiging van werkzaamheden

Daarna kan hij ondertekend retourgezonden worden naar Customer Service. De opdracht wordt vervolgens opgeslagen onder het betreffende dossiernummer in QF.

4.2 De technische installatie

De technische installatie (compressor, stelling, koppelingen slangen, afzuiging, PBM's) wordt onderhouden volgens het Onderhouds Management Systeem in de procedures [NZS P5.05](#) (overig equipment) en [NZS P 5.03](#) (keuring van slangen). Tevens beoordeelt het bedienend personeel voor elke aansluiting het geheel (droge controle). Bij alle genoemde acties zullen we onze eigen slangen gebruiken. Deze slangen zijn getest tot 6 bar (wat overeenkomt met de maximale testdruk van onze containers) en zijn resistent tegen alle producten die wij vervoeren (zie bijlage voor specificaties). Slangen van de klant mogen alleen bij uitzondering worden gebruikt nadat een geldig keuringscertificaat is overlegd. Bij aanvang van de werkzaamheden, wordt er nogmaals gecontroleerd (natte controle). Bij afwijkingen wordt de opdracht direct onderbroken en moeten mankementen eerst worden opgelost. De HSQE-Technisch-Coördinator is verantwoordelijk voor onderhoud volgens het Onderhouds Management Systeem, het (bedienend-) loods personeel voor de visuele inspectie (natte en droge controle) voor aanvang van de opdracht.

Binnen mogen uitsluitend niet ADR-geklasseerde producten worden omgepakt. De overpompplaats wordt gebruikt voor het overpompen of ompakken van ADR- geklasseerde producten. De overpompplaats is voorzien van een vloeistofdichte vloer die wekelijks visueel wordt geïnspecteerd via de procedure checklist terrein ([NZS P 2.04](#)). De overpompplaats is voorzien van een afsluitbaar riool d.m.v. een elektrische klep en een lamp die aangeeft of de klep open (rood) of gesloten (groen) is. Deze klep wordt 4x per jaar gecontroleerd volgens het Onderhouds Management Systeem. De klep staat standaard dicht en wordt alleen geopend bij het schoonmaken van de overpompplaats, het afvoeren van regenwater of bij controle van de klep.

Voor het ompakken van ADR-geklasseerde producten, als niet ADR-geklasseerde producten, wordt een afzuiginstallatie gebruikt. Deze (mobiele) installatie en de daarbij behorende slangen, wordt visueel gecontroleerd voor aanvang van de opdracht.



Alle overpomplocaties beschikken over een aardpunt. Hoewel er geen brandbare vloeistoffen worden overgepompt (niet vergund), wordt het aardpunt toch gebruikt om in alle gevallen statische elektriciteit veilig af te kunnen voeren. Het aardpunt wordt jaarlijks gecontroleerd conform procedure NZS P 5.05.

4.3 Het bedienend (loods-)personeel

Het bedienend personeel dient te beschikken over kennis van gevaarlijke stoffen (ADR-certificaat en /of diploma vakbekwaamheid gevaarlijke stoffen) en moet voldoende vakbekwaam zijn om de opdrachten uit te voeren. Deze kennis wordt verkregen door goede instructie van iemand met voldoende bewezen praktijkervaring maar ook door jaarlijks terugkerende awareness trainingen welke door het bedrijf worden georganiseerd. Om emballage veilig te kunnen handelen met een heftruck, is een heftruckcertificaat verplicht. Het behandelen van gevaarlijke stoffen mag zonder de aanwezigheid van iemand met het vakbekwaamheidscertificaat NIET uitgevoerd worden (Zie ook [NZS P 3.03](#)),

Het bedienend personeel dient de juiste persoonlijke beschermingsmiddelen te dragen bij het uitvoeren van de werkzaamheden. Naast de standaarduitrusting (veiligheidsschoenen, handschoenen en overall/werkjas), dient het bedienend personeel wanneer er onder druk wordt gewerkt, ook een gelaatsscherm te dragen. Het MSDS biedt verder uitkomst als het gaat om aanvullende (veiligheids-)eisen en persoonlijke beschermingsmiddelen. Bij het ompakken wordt gebruik gemaakt van een afzuiginstallatie en bronafscherming om dampen zoveel mogelijk af te zuigen.

Bij ADR-geklasseerde producten dienen de volgende aanvullende PBM's gedragen te worden.

- 1) Adembescherming *) (filterset met overdruk of gefilterde compressorlucht)
- 2) Gebruik van resistente kleding en schoenen/laarzen
- 3) Afzetten van de werkplek bij ADR klasse 6.1 en 8
- 4) Gebruik van aarding indien dit wordt vermeld in het MSDS.

*) Indien uit stoffenmanager blijkt dat dit noodzakelijk is. Bij klasse 6.1 is los van de uitkomst van stoffenmanager verplicht!

Daarnaast is het bedienend personeel op de hoogte van alle gevaren van en rondom de installatie. Deze kennis wordt verkregen door Awareness trainingen, ADR opleidingen en de informatie welke beschikbaar is door middel van het MSDS. Alle zaken die afleiding kunnen geven zijn verboden. Denk hierbij aan gebruik van mobiele telefoon of internet tijdens het afvullen (zie ook bedrijfsreglement).

4.4 Verpakkingen, etikettering en vullingsgraad

De verpakker en vuller hebben we de plicht voor aanvang de verpakking te controleren op:

- Schades en gebreken
- Is de verpakking groot genoeg
- Bij ADR: Is de verpakking gekeurd
- Bij ADR: Is de verpakking geschikt voor de stof die er in moet.

Bij twijfel moet er contact opgenomen worden met de DGSA.

Etiketten worden aangeleverd door de klant of door Customer Service. Het bedienend personeel controleert of de etiketten overeenkomt met de te behandelen stof. Alle verpakkingen dienen voorzien te worden van de juiste labels en (gevaars-)etiketten en dienen vlak voor het vullen op de verpakkingen te worden aangebracht.



Het bedienend personeel (vuller) mag bij het vullen van tanks of verpakkingen de maximale toelaatbare vullingsgraad niet overschreiden.

4.5 Ompakken van chemische vloeistof

Bij het ompakken van een chemische vloeistof, kan de vloeistof vanuit bulk naar een kleinere verpakking worden omgepakt of kunnen kleinere verpakkingen in bulk worden gestort. Het bedienend personeel draagt zorg voor de juiste etikettering van de verpakking en/of tankcontainer.

4.5.1 Ompakken van bulk naar kleinere verpakkingen

De container (bulk) wordt door middel van 1 – 2 bar luchtdruk op overdruk gezet. Hiervoor wordt een duimse luchtslang gebruikt die door middel van een GY koppeling op de luchtaansluiting van de container moet worden gezet. Vervolgens wordt een daartoe geschikte en gekeurde slang aan de bodemafsluiter gekoppeld om het product uit de container te krijgen. Aan het uiteinde van de slang wordt een vulkraan of pistool gemonteerd die d.m.v. een kraan open- en dichtgezet wordt.

De af te vullen verpakking wordt op de weegschaal geplaatst en de vulkraan of vulpistool wordt boven de vulopening van de verpakking gepositioneerd. Voordat de container wordt geopend, wordt de 'line-up' nog eenmaal gecontroleerd. Vervolgens wordt de container opengezet in de volgende volgorde (1) luchtaansluiting boven, (2) bodemventiel onder, (3) vlinderklep onder en (4) vulkraan boven de verpakking. Na het bereiken van het juiste gewicht wordt alleen de vulkraan of pistool boven de verpakking dichtgezet.

Na het afvullen wordt de verpakking afgesloten. ADR-geclassificeerde stoffen mogen niet binnen of in de overpompplaats worden opgeslagen, maar worden in aansluiting van de opdracht direct afgehaald. Het tijdelijk opslaan is beperkt mogelijk, zie hiervoor paragraaf 4.11. Indien de opdracht gereed is, wordt de gebruikte losslang leeggeblazen met lucht in een verpakking (IBC of vat). De gebruikte slangen moeten na gebruik voorzien worden van blinddoppen om eventuele lekkage te voorkomen. Voor het verwijderen van de luchtslang moet de luchttoevoer eerst worden afgesloten.

Tijdens het ompakken dient men er voor zorg te dragen dat er altijd iemand aanwezig is om toezicht te houden. Na de opdracht moeten alle materialen schoongemaakt en opgeruimd worden. Aan de buitenzijde van de verpakking mag zich geen productresten bevinden en alle afsluiters moeten gecontroleerd worden of de verpakking goed is afgesloten. Vervolgens wordt de opdracht gereed gemeld bij Customer Service.

4.5.2 Ompakken van kleinere verpakkingen in bulk:

De container die wordt aangeboden is geselecteerd door Customer Service. Zij controleren of de tank geschikt is voor het product wat er in moet. Het bedienend personeel moet voor aanvang de container visueel inspecteren op geur en verontreinigingen. Ook controleert het bedienend personeel de aanwezigheid van een reinigingsattest. Vervolgens controleert men of de bodemafsluiters gesloten zijn en of de totale inhoud van de tank, toereikend is voor de hoeveelheid die uiteindelijk in de tank moet komen.

Er zijn 2 manieren om kleinere verpakkingen naar bulk om te pakken:

STORTEN: IBC/Drum wordt d.m.v. een heftruck boven het mangat van de container gebracht. Daar wordt de kraan op de IBC of DRUM geopend. Omdat er hier op hoogte wordt gewerkt, dienen de voorwaarden van procedure NZS P2.10 in acht te worden genomen. Indien IBC/DRUM volledig leeg is, sluit men de



kraan en wordt de IBC/DRUM weer op de grond gezet. Indien het een ADR-geclassificeerde stof (zie uitzonderingen bij 1) betreft, mag dit uitsluitend in de overpompplaats gebeuren. Indien het op te pakken product gevoelig is voor statische elektriciteit, heeft pompen de voorkeur t.o.v. storten.

POMPEN: Door middel van een kleine pomp, kan het product uit een IBC/DRUM gezogen worden. Op de pomp worden dan 2 daarvoor gekeurde en geschikte losslangen aangesloten. Eén slang wordt dan in of op IBC/DRUM aangesloten en de andere losslang op of in de container.

Bij deze handelingen moeten de slangen goed vastzitten en moet worden voorkomen dat deze door de pompslag niet los kunnen schieten. De slangen moeten na gebruik voorzien worden van doppen en ter reiniging worden aangeboden. De pomp is voorzien van een sensor die als overvulbeveiliging in de tank gehangen kan worden om overvulling van de tank te voorkomen.

Tijdens deze handelingen moet er altijd iemand aanwezig zijn. Na het opbergen van alle gebruikte materialen, het controleren van de afsluiters en de verpakking op productresten, wordt Customer Service geïnformeerd dat de opdracht gereed is.

4.6 Overpompen van chemische vloeistof

Het overpompen van chemische vloeistof in een andere container of tankwagen gebeurt in de overpompplaats, of op de weegbrug wanneer het deelpartijen betreft. ADR geklasseerde producten mogen NIET op de weegbrug overgepompt worden

Voordat met het overpompen wordt begonnen, moet eerst gecheckt worden of de te laden hoeveelheid wel past in de aangegeven tank/tankwagen. De te laden tankcontainer/tankwagen moet over een geldig reinigingscertificaat en visueel geïnspecteerd worden op geur en eventuele verontreinigingen. Daarnaast moet de tankcontainer over een geldige keuringsdatum beschikken.

De tank wordt gelost d.m.v. 1 -2 bar luchtdruk. Vanuit de compressor wordt een luchtslang met GY-koppeing op de lossende container gezet. Vervolgens wordt een geschikte en gekeurde losslang aangesloten tussen de bodemafsluiters van de tank. Om te voorkomen dat de slang er af kan schieten, moet deze op een goede manier ondersteund worden. Voordat begonnen wordt met overpompen, moet de hele 'line-up' gecontroleerd worden.

Wanneer alles is aangesloten en in orde is bevonden wordt er druk op lossende tank gezet. Vervolgens wordt de bodemafsluiter en vlinderklep van de lossende tank geopend.

Indien het juiste gewicht bereikt is, of de container is in zijn geheel gelost, sluit men eerst de te lossen container af en vervolgens de geladen container. Altijd eerst het bodemventiel en daarna de vlinderklep. Na de opdracht moeten de slang worden leeggeblazen in de ontvangende tank en moeten alle appendages nagekeken en gesloten worden.

Deze activiteiten mogen uitsluitend uitgevoerd worden onder begeleiding van het bedienend personeel. Na het opbergen van alle gebruikte materialen, het controleren van de afsluiters en de verpakking op productresten, wordt Customer Service geïnformeerd dat de opdracht gereed is.



4.7 Rondpompen van chemische vloeistof (geen ADR-geklasseerde producten)

Het rondpompen kan als losstaande opdracht of als aansluitende opdracht op de hierboven beschreven activiteiten worden uitgevoerd. De vloeistof wordt hierbij rondgepompt om een homogener samenstelling te creëren.

Het rondpompen vindt plaats op de overpompplaats onder aanwezigheid van het loodpersoneel. Hiervoor wordt gebruikt gemaakt van een pomp en laad/losslangen. De pomp die wordt gebruikt, moet schoon zijn en tevens moeten de slangen daarvoor geschikt en gekeurd zijn. De pomp wordt bediend volgens de instructie die daarvoor is.

Eén slang wordt aangesloten op de bodemafluit van de container (zuigzijde), de andere slang wordt in het mangat van de container gehangen (perszijde). Om te voorkomen dat de slangen door de pompslang kunnen bewegen, moeten zij goed gefixeerd worden. Om vacuüm trekken te voorkomen moeten de container met de slang aan de zuigzijde belucht worden middels het mangat. Na het aansluiten van de slangen en controle van het bedienend personeel, wordt de bodemklep geopend en daarna de pomp gestart. Eerst in lage snelheid, daarna kan de snelheid opgevoerd worden. Hoe lang er rondgepompt moet worden, staat op de opdracht vermeld.

Indien er voldoende rondgepompt is, sluit men de bodemklep en koppelt men de slang af. Deze moet omhooggehouden worden om te voorkomen dat er product uit de slang loopt. Vervolgens wordt de pomp nog éénmaal aangezet waardoor beide losslangen helemaal leeg worden gezogen. De slangen kunnen nu gedemonteerd worden en moeten worden voorzien van blinddoppen. De aansluitingen op de pomp moeten na gebruik ook worden afgesloten.

De container wordt dichtgemaakt en daarna worden alle appendages nog eenmaal gecontroleerd. Na het opbergen van alle gebruikte materialen, het controleren van de afsluiters en de verpakking op productresten, wordt Customer Service geïnformeerd dat de opdracht gereed is.

4.8 Flexibags

Voor het verwijderen van flexibags uit boxcontainers moet bij SITA/Suez een afvalcontainer worden besteld. Sita voert deze flexibags af onder het juiste afvalstroom nummer. De HSQE- coördinator is verantwoordelijk voor de juiste afvoer van de flexibags. Het verwijderen van de flexibags vindt plaats in de overpompplaats in verband met de vloeistofdichte vloer. Voordat de container wordt betreden, moet deze eerst minimaal 30 minuten worden belucht. De bags zijn leeg ongereinigd maar er bestaat een kans op restlading. Deze restlading wordt dan middels een pomp in een IBC gepompt, die in een later stadium wordt teruggeleverd aan de klant. In overleg met de klant worden de stalen bulkheads teruggeleverd aan de klant of als oud-ijzer afgevoerd. Het afvoeren van flexibags voor ADR-geklasseerde producten is **NIET** toegestaan.

4.9 Veiligheidseisen en voorzieningen

Naast het dragen van persoonlijke beschermingsmiddelen, zijn er op het terrein technische voorzieningen getroffen die gevaren voor het milieu verkleinen bij een eventuele spillage.

De volgende voorzorgsmaatregelen moeten altijd genomen worden, ook al zijn de producteigenschappen niet direct gevaarlijk voor mens en milieu.

- 1) goedgekeurd en gereinigd materiaal
- 2) duidelijk opdracht



- 3) Volg instructies uit MSDS op
- 4) juiste persoonlijke beschermingsmiddelen (zie 4.3)
- 5) vloeistofdichte / vloeistofkerende vloer
- 6) Riool in overpompplaats afgesloten
- 7) Aardpunt om evt. statische elektriciteit veilig af te voeren.
- 8) opgeleid personeel
- 9) Respecteer de voorwaarden uit de procedure 'Werken op hoogte' [NZS P2.10](#)

Bij een calamiteit of een spillage dienen direct de volgende maatregelen genomen te worden:

- 1) alle afsluiters sluiten d.m.v. remote control
- 2) pomp en/of luchttoevoer stoppen
- 3) riool (terrein) afsluiten indien er kans bestaat dat product via kolken wegloopt.
- 4) HSQE-coördinator inlichten (procedures in noodplan volgen)
- 5) Overmaatse vaten of stoppend materiaal gebruiken
- 6) Spill afdekken met absorbtiegrid
- 7) grid afvoeren conform afval procedure [NZS P 2.05](#)

4.10 Het beladen van voertuigen

Omgepakte goederen zullen opgehaald worden door de klant. De vrachtdocumenten worden verzorgd door de afdeling Custom Service. Voordat het voertuig beladen wordt, zijn wij als belader verantwoordelijk te controleren of het voertuig geschikt is de lading te vervoeren. Het loodspersoneel volgt hiervoor procedure [NZS P 9.06](#) 'Het beladen van ADR voertuigen' indien het hier een belading betreft van ADR stoffen.

4.11 Opslag van omgepakt materiaal.

Het omgepakte materiaal (niet zijnde ADR of CMR stoffen), kan in opslag in achterste loods. Padnummers geven de locatie aan die wordt bijgehouden op een speciale lijst. ADR/CMR-geklasseerde goederen mogen **NIET** in de overpompplaats worden opgeslagen. Ditt materiaal moet direct na de opdracht worden afgehaald. Opslag van ADR klasse 8 (PG II+III), ADR klasse 9 (PG II+III) mogen worden opgeslagen in de daarvoor bestemde opleggers (1065 + 1066), die -voorzien van de juiste labeling en etiketering- op de aangewezen parkeervakken worden geparkeerd. Deze goederen dienen op de [aanwezigheidslijst](#) geregistreerd te worden onder vermelding van het vlootnummer van de betreffende oplegger. Op deze opleggers mogen niet meer dan 10 ton per oplegger worden opgeslagen en mag het vlamptpunt van deze stoffen niet hoger zijn dan 100 graden Celsius. CMR stoffen van de categorie R mogen niet op deze wijze worden opgeslagen. Indien er verschillende ADR klasse 8 verpakkingen worden opgeslagen (verschillende UN-nummers), moeten zuren en basen van elkaar gescheiden worden.

5. Relatie met andere procedures

- [NZS AP 08](#) Noodplan (bijgevoegd BHV-procedure)
- [NZS P 2.04](#) Terreininspectie
- [NZS P 2.05](#) Procedure afvalstoffen
- [NZS P 2.10](#) Procedure werken op hoogte
- [NZS P 4.01](#) Transportplanning
- [NZS P 5.05](#) Procedure overig equipment
- [NZS P 5.03](#) Keuringen en onderhoud slangen
- [NZS P 8.07](#) Customer Service
- [NZS P 9.06](#) Het beladen van ADR voertuigen
- [NZS P 3.03](#) Borging veiligheidskritische functies



IMS

PROCEDURE

BEHANDELEN CHEMISCHE VLOEISTOFFEN

Pagina:	8 van 12
Document no.:	NZS P 9.04
Goedgekeurd:	EO
Revisie no.:	12
Versie-datum:	17-11-2016

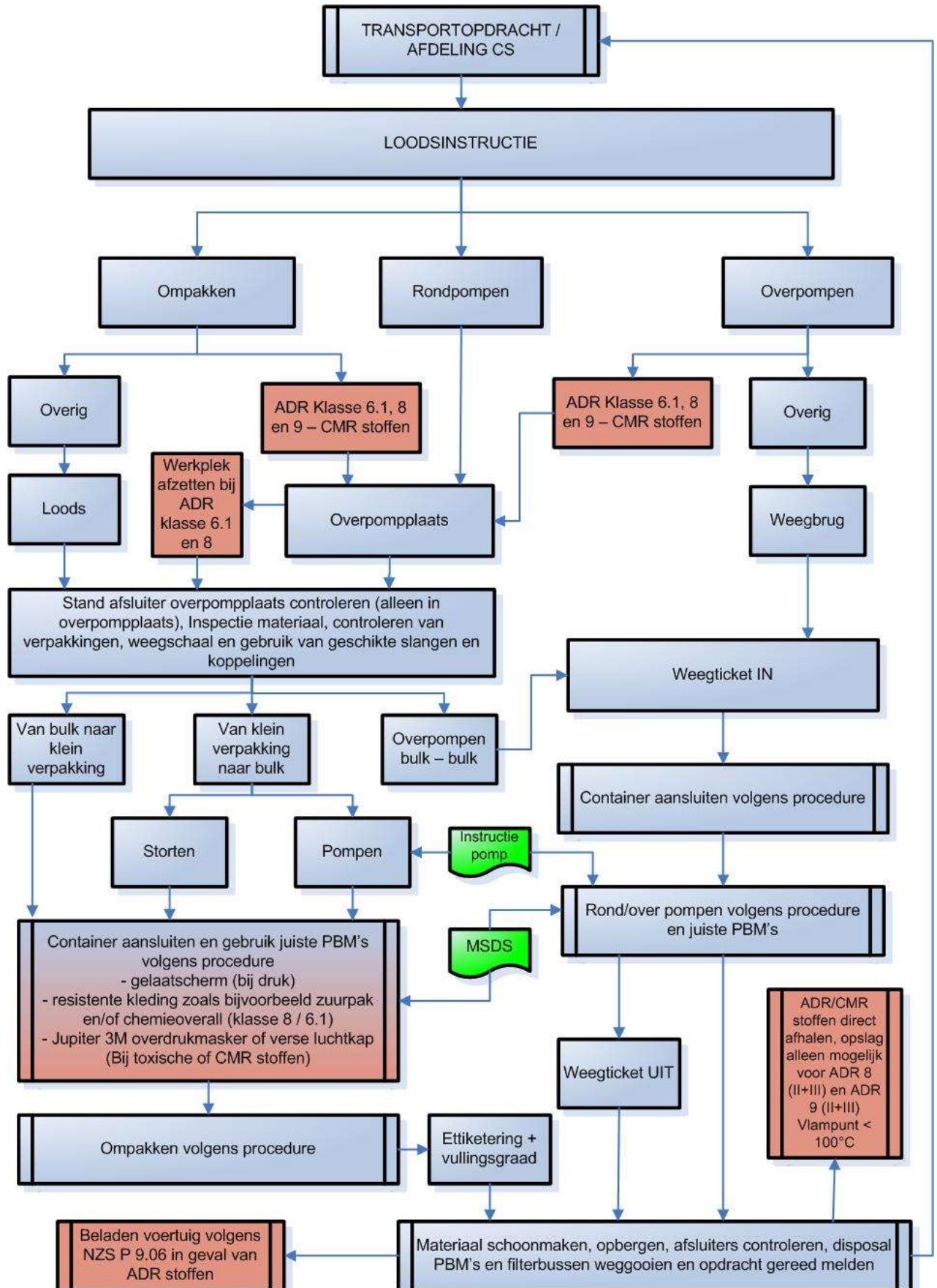
Gevarenstudies:

[NZS R 2.11A](#) Behandeling van chemische vloeistoffen



WERKINSTRUCTIE

BEHANDELEN CHEMISCHE VLOEISTOFFEN





WERKINSTRUCTIE

BEHANDELEN CHEMISCHE VLOEISTOFFEN

1 Strekking/beschrijving

Deze werkinstructie beschrijft het gebruik van de Jupiter air filter Unit. Deze filter dient gebruikt te worden bij het afdrummen van stoffen die schadelijk zijn voor de gezondheid.

2 Verantwoordelijkheid

De HSQE-Coördinator is verantwoordelijk voor onderhoud aan deze instructie. De gebruiker van de unit is verantwoordelijk voor naleving van deze instructie

3. De Unit

3.1 motorunit, riem, slang en batterij

De bestaat uit een motor, riem, luchtslang en batterij en reservebatterij. De batterij heeft opgeladen een gebruiksduur van 8 uur. Zorg ervoor dat de reserve batterij altijd in de oplader ligt, zodat er snel gewisseld kan worden.

3.2 luchtkap

De Unit moet gebruikt worden in combinatie van een luchtkap. Hiervoor gebruiken we een werpwerp luchtkap van 3M. Deze luchtkap wordt na gebruik weggegooid bij het chemisch afval in de daarvoor bestemde ton met juiste gevarenklasse.

3.3 overall

De unit wordt gebruikt in combinatie met een werpwerp overall van 3M. Deze overall kan maar eenmalig worden gebruikt, en moet daarna worden weggegooid bij het chemisch afval in de daarvoor bestemde ton met juiste gevarenklasse.

3.4 Filterbus

De unit wordt gebruikt in combinatie met 2 A2P filters van 3M. Deze filterbussen worden aan de achterzijde van de unit in combinatie met een voorfilter. Dit voorfilter zorgt ervoor dat de filterbussen langer mee gaan. De filterbussen en het voorfilter gaan slechts 1 opdracht mee, daarna moeten ze worden weggegooid als chemisch afval in de daarvoor bestemde ton met juiste gevarenklasse.

4. Onderhoud

Het systeem wordt 1x per jaar onderhouden en gecontroleerd door de leverancier.



IMS

PROCEDURE

BEHANDELEN CHEMISCHE VLOEISTOFFEN

Pagina:	11 van 12
Document no.:	NZS P 9.04
Goedgekeurd:	EO
Revisie no.:	12
Versie-datum:	17-11-2016

Nijman / Zeetank Internationale Tanktransporten BV LOODS INSTRUCTIE 10-11-16
 Wattweg2
 3208 KH SPIJKENISSE REF: 168951

TANK: PCVU250002-0 Tankcont 1 comp 20ft

Product: Superfloc C-581
 Unno / Class / PG: - / - / NON
 CMR goederen: N
 Flash Point:
 Actual Weight: 23200
 Volume: 19333
 Max Filling %: 98,00
 Compartment:

Opricht gereed voor:

INSTRUCTIES :

s.v.p. 10.11 in zijn geheel overpompen in auto VTA, product op de weegbon VTA L 81. Mvg Alex

VERPAKKINGINSTRUCTIES (INDIEN VAN TOEPASSING) :

Gebruik voor dit product altijd een verpakking met de volgende (UN-) codering n.v.t

VEILIGHEIDSinSTRUCTIES bij OMPAK (Raadpleeg altijd de MSDS voor juiste PBM's)

STANDAARD:	* CHEMIE HANDSCHOENEN	CMR STOFFEN:	* AFZUIGING
	* OVERALL		* CHEMIE HANDSCHOENEN
	* VEILIGHEIDSSCHOENEN		
	* SPATSCHERM / VEILIGHEIDSBRIL		
ADR (klasse 8):	* CHEMIE HANDSCHOENEN	ADR (klasse 6.1):	* CHEMIE HANDSCHOENEN
	* CHEMIE OVERALL		* VERSE LUCHTKAP + FILTERS
	* AFZUIGING		* WEGWERP OVERALL
			* AFZUIGING

ADR (klasse 9): Zie STANDAARD

NA OMPAK ONDERSTAANDE GEGEVENS INVULLEN EN OPDRACHT RETOUR NAAR C.S.

- Verpakking/container gecontroleerd VOOR belading op juistheid en geschiktheid
 Verpakking/container gecontroleerd NA belading op mogelijke lekkages
 Verpakking/container voorzien van juiste kenmerken en labels
 Gebruik gemaakt van juiste veiligheidsmiddelen

OPMERKINGEN

BEGONNEN OM

OPDRACHT KLAAR OM uur d.d.

 NAAM + HANDTEKENING



PROCEDURE

BEHANDELEN CHEMISCHE VLOEISTOFFEN

Specificaties van laad- en losslangen (naamswijzigingen voorbehouden)

FLOWINFLEX®
HF16-UCH-UHMWPE
 According:
EN12115:2011 TRbF 131 T2 5.5 Ω



Marking : **Blue With White Print**

Print : **FLEXICITED®(LOGO)**
FLOWINFLEX®HF16-UCH-
UHMWPE EN12115 Ω/T
UNIVERSAL CHEMICAL HOSE FF-
HF16-UCH-UHMWPE-B-SD-Ohm
EN12115:2011 TRbF 131-T2-5.5
Max. W.P. 16 Bar Min. B.P. 64 Bar
ELECTRICALLY CONDUCTIVE
R<10⁴Ω R<10⁹Ω Logo Mfr.

Extremely High Flexible Rubber Suction- and Discharge Hose. *Designed For Chemicals*

Suitable for acids, bases, ketons, aldehyds, esters, aromatic, aliphatic and chlorinated hydrocarbons. Also suitable for animal or vegetable foodstuffs.

Norm	: According EN12115:2011 F.D.A. quality standards
Max. Working Pressure	: 16 bar
Min. Bursting pressure	: 64 bar
Vacuum	: 0,9 bar for ø75 mm
Temperature range	: -25°C up to max. +90°C. Cleaning up to +130°C for Max. 30 min in open system. Temperature and Concentration of the Transported Medium: Refer to Chemical Resistance Chart.
Tube	: UHMWPE , Black, Smooth, Conductive, Resistant to Abrasion. Food quality According FDA standards.
Cover	: Special black rubber, Conductive, Weather, Ozone and Abrasion Resistant. Fabric Impression. Resistance to Flame according TRbF 131 – Teil 2 - § 5.5
Reinforcement	: High Tensile Textile Piles and Steel Helix Wire Embedded

Werkplaats/loods overleg / toolbox meeting

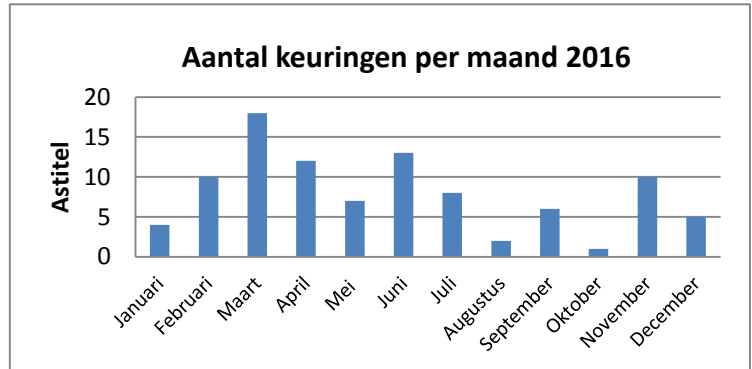
DATUM : 02-02-2016

Aanwezig : ^{10.2.e}

en ^{10.2.e}

1. BUDGET

Er zijn nog geen cijfers van 2016. Deze zullen het volgende overleg worden gepresenteerd. ^{10.2.e} heeft wel een overzicht gemaakt met het aantal tankkeuringen per maand voor 2016. Opzich zijn er weinig keuringen (t.o.v. van vorig jaar), dit zal worden aangevuld met inservice checks.



2. VEILIG WERKEN

Gelet op de opmerking vorige vergadering over de steunpoten, zijn we tot de conclusie gekomen dat we alle sets nodig hebben. Noodzaak is dus dat we ze goed opbergen wanneer ze niet gebruikt worden. Alle elektrische hulpmiddelen zijn gekeurd. Alleen de bandschuurmachine is afgekeurd, ^{10.2.e} heeft daar een nieuwe schakelaar voor besteld.

^{10.2.e} merkt op dat het schuren van polyester beperkt moet worden tot het noodzakelijk. Het geeft vervelende stof. Mondkapje gebruiken is in dit geval noodzakelijk.

Soms wordt er afgeweken van de standaard veiligheidsinstructies. Bijvoorbeeld een luchtaansluiting opbouwen bij een tank die leeg gereinigd is. Ook al betrof dit een NON ADR stof, in principe werken we alleen aan leeg ongereinigde tanks. Indien er toch aan een geladen of leeg ongereinigde tank gewerkt moet worden, komt deze opdracht van ^{10.2.e} of ^{10.2.e}. Er wordt dan altijd een afweging gemaakt over de noodzaak van de reparatie. Indien het niet repareren een groot of groter risico met zich meebrengt dat de reparatie zelf, zal de tank toch (met extra voorzorgsmaatregelen) gerepareerd worden.

Volgende week is er inspectie van DCMR/Brandweer. Opzich is alles in orde. ^{10.2.e} zal deze week nog even een rondje lopen om te kijken of we goed gesteld staan.

De stoomslangen zijn allemaal vervangen. Intern hebben we gesteld dat we dit uit voorzorg om de vijf jaar doen. Al staat dat nergens beschreven.

^{10.2.e} meldt dat hem opvalt dat er wel eens hard wordt gereden met de heftruck op het terrein. Let op de snelheid als je 'leeg' over het terrein rijdt. Denk ook aan de veiligheidsgordel die is verplicht.

3. INCIDENTEN

Geen incidenten deze periode.

4. AANDACHTSPUNTEN

Om vetvlekken op de vloer beter te reinigen zullen we bij Procar een andere allesreiniger kopen om te kijken of dit beter werkt. ^{10.2.e} gaat dit vrijdag testen.

We hebben enkele dagen kunnen spelen met een hoogwerker. De hogere railing belemmert je wel in de werkzaamheden. Omdat er bij het gebruik van hoogwerkers wel wetgeving is, kunnen we één en

ander niet zomaar aanpassen. Als blijkt dat het dan niet werkt, is het niet verstandig om er één aan te schaffen. De uitgangspunten bij het gebruik van een hoogwerker zijn veiligheid en minder fysieke belasting. Indien we de hoogwerker aan moeten passen, mogen er op deze punten geen concessies gedaan worden. Wellicht moet de manier van werken bij het gebruik van de hoogwerker toch anders. Misschien maakt dit de werkzaamheden minder efficiënt, maar wel veiliger en geeft het minder fysieke belasting. ^{10.2.e} is dit nog verder aan het uitzoeken, welke aanpassingen mogelijk zijn.

De verlenging voor de afzuigarm (slang + klep), is nog niet besteld. ^{10.2.e} gaat dit alsnog doen.

^{10.2.e} vraagt of de glazenwasser van kantoor, ook de deuren in de wasstraat met enige regelmaat bij kan houden. Nu doen we dat zelf, maar eigenlijk te weinig en door gebrek aan goede spullen gaat er ook heel veel tijd in zitten. ^{10.2.e} zal dit bespreken met secretariaat.

^{10.2.e} geeft aan dat er in het weekend veel auto's weg zijn. Volgens hem zijn er veel chauffeurs die de auto mee naar huis nemen. ^{10.2.e} zal dit a.s. donderdag bespreken in het overleg op kantoor.

Het keuren van de chassis geeft veel problemen, zeker de chassis die bij onze vestiging in Polen rijden zijn niet optijd terug voor ADR keuring. Er zijn al diverse pogingen en systemen verzonnen om dit goed te coördineren, maar ^{10.2.e} / ^{10.2.e} zal toch uiteindelijk de opdracht moeten geven het chassis terug te brengen naar Spijkenisse en dat gebeurd niet. Dit geeft veel ergernis en ook kosten omdat de plekken wel opgevuld moeten worden.

Er worden veel steunpoten gewisseld, waarschijnlijk is de oorzaak de truckmaster. ^{10.2.e} zal dit met betrokkenen bespreken.

^{10.2.e} geeft aan dat er door de planning onlogisch en inefficiënt wordt gewerkt. Chauffeurs missen hun laadslot omdat er aan een container nog wat gerepareerd moet worden, terwijl er tanks gekeurd en wel uit de werkplaats komen. Hij vraagt of daar iets aan gedaan kan worden. ^{10.2.e} zal dit meenemen in het interne overleg op kantoor.

5. WIJZIGINGEN

Geen nieuwe wijzigingen.

6. PROJECTEN

De renovatie van de wasstraat loopt nog. Er is akkoord voor hetgeen geoffreerd is. In een bouwvergadering zal één en ander nog afgestemd moeten worden en kan één en ander in gang worden gezet.

7. VERBETERPUNTEN

^{10.2.e} heeft een aantal voorbeelden van trolleys uitgezocht. Aan de werkplaats of ze dit willen bestellen. ^{10.2.e} geeft aan maximaal twee, anders staat het alleen maar in de weg.

Voor de BHV'ers zijn nieuwe explosievrije zaklampen besteld die je op je hoofd kan monteren.

Er is gesproken over een nieuw systeem voor de werkplaats. Punten als 'handheld' en 'standaard werkorders' worden genoemd. ^{10.2.e} zal dit met ^{10.2.e} opnemen om zo tot een puntenlijstje te komen.

8. OVERIGE OPMERKINGEN

De steekproef ADR zal ^{10.2.e} op zich gaan nemen.

Volgende vergadering: 12 april

INCIDENT RAPPORT (concept) (internal 17.064)

Datum : 29-05-2017
Tijdstip : ongeveer 7.45
Locatie : Nijman/Zeetank wattweg 2 Spijkenisse
Betrokkenen : 10.2.e (verder te noemen 'slachtoffer')
: 10.2.e (verder te noemen 'heftruckchauffeur')
: 10.2.e (getuige)
Equipement : Auto / tankcontainer klant dossier 177448
Lading : TCPP Phireguard
Rapport opgesteld door : 10.2.e (10.2.e)
Rapport datum : 06-06-2017



1. OPDRACHT

Er is een opdracht gestuurd naar de loods voor het storten van 12 IBC à 1250kg met Phireguard TCPP in een tankcontainer van de klant. De klant komt maandag 29-5-2017 om 7.30 laden.

Gelet op de aard van het product (ongevaarlijk maar de geur is hinderlijk), wordt dit buiten gedaan aangezien daar de maximale ventilatie aanwezig is. Het storten van IBC's komt niet vaak voor.

2. UITVOERING

In procedure NZS P 9.04 (Procedure voor het behandelen van chemische vloeistoffen), is voor storten van IBC's het volgende opgenomen:

STORTEN: IBC/Drum wordt d.m.v. een heftruck boven het mangat van de container gebracht. Daar wordt de kraan op de IBC of DRUM geopend. Omdat er hier op hoogte wordt gewerkt, dienen de voorwaarden van procedure NZS P2.10 in acht te worden genomen. Indien IBC/DRUM volledig leeg is, sluit men de kraan en wordt de IBC/DRUM weer op de grond gezet. Indien het een ADR geclassificeerde stof (zie uitzonderingen bij 1) betreft, mag dit uitsluitend in de overpomplaats gebeuren. Indien het op te pakken product gevoelig is voor statische elektriciteit, heeft pompen de voorkeur t.o.v. storten.

Anders dan rekening houdend met statische elektriciteit en het in acht nemen van de procedure werken op hoogte, worden er verder geen aanvullende maatregelen gesteld aan deze handelswijze. Wel worden de locaties voor wat het betreft het behandelen van chemische vloeistoffen in de procedure benoemd, namelijk binnen voor niet ADR geklasseerde producten en de overpomplaats voor ADR geklasseerde producten.

Gelet op bovenstaande valt op te merken dat Phireguard TCPP geen ADR geklasseerd product is, niet gevoelig is voor statische elektriciteit en dat gelet op procedure NZS P 2.10 de container was voorzien van een klapleuning welke ook is gebruikt.

3. INCIDENT

Het slachtoffer had zich bovenop de container begeven om vanuit die positie aanwijzingen te geven aan de heftruckchauffeur. De IBC wordt boven het mangat gepositioneerd. De gemonteerde uitloop op de IBC moet daarvoor in het mangat hangen.

Op het moment dat de IBC al in deze positie was gebracht, gaf het slachtoffer de aanwijzing dat de IBC nog iets naar achteren moest, waarop de heftruckchauffeur de heftruck naar achteren verplaatste. Hierdoor begon de IBC te schuiven. Door het gewicht van deze IBC was dit niet tegen te gaan. Het bordes waarop^{10.2.e} stond lag iets van de tank af, zodat de IBC tussen het bordes en de tank kon vallen en daardoor kantelde.^{10.1.d}

^{10.2.e} haastte zich naar boven om te zien wat er aan de hand was en ook overig personeel kwam kijken omdat het slachtoffer schreeuwde van de pijn. De mensen van het BHV team spoedde zich naar het slachtoffer en hebben de IBC iets opgetild.^{10.1.d}

Er is een melding gedaan naar 112 om professionele hulp in te schakelen deze waren omstreeks 8.00 aanwezig en hebben het incident overgenomen.

Het slachtoffer is naar het Erasmus ziekenhuis overgebracht, daar bleek dat^{10.1.d}

4. ANALYSE

Intern hebben we kritisch gekeken naar de procedure, opleiding en training, handelswijze, het materiaal en de omstandigheden van dit incident.

4.1 procedure

Voor wat betreft het storten van IBC's zijn er in de procedure in het algemeen 2 locaties opgenomen:

- 1) Achterste loods
- 2) Overpomplaats

In de procedure zijn verder geen aanvullende maatregelen opgenomen. Denk hierbij aan:

- 1) Zekeren lading
- 2) Gebruiksvoorschriften heftruck
- 3) Aandachtspunten

De procedure is destijds opgesteld in samenwerking met het loods personeel. Het storten van IBC's komt erg weinig voor, misschien is er daardoor weinig / te weinig aandacht gegeven in de procedure.

Er is afgeweken van de genoemde locaties in de procedure, zie paragraaf 4.5.

4.2 opleiding en training.

Zowel ^{10.2.e} als ^{10.2.e} beschikken over een geldig heftruckcertificaat. Dit certificaat is beperkt geldig en wordt elke 5 jaar herhaald. Er mag vanuit worden gegaan dat beide heren op de hoogte zijn van de (on-)mogelijkheden van de heftruck en de risico's die dit met zich meebrengt. Dit is onderdeel van hun (herhalings-)cursus. Tevens is ^{10.2.e} in bezit van certificaat 'Veilig werken met gevaarlijke stoffen'. Al hoewel het product geen gevaarlijke stof was in de zin van de regelgeving, mag er vanuit worden gegaan dat ^{10.2.e} op de hoogte is van de risico's betreffende het werken met vaten en IBC's. ^{10.2.e} heeft verder geen geregistreerde incidenten met heftrucks bij Nijman/Zeetank op zijn naam staan.

^{10.2.e} is sinds ^{10.2.e} . ^{10.2.e} komt uit ^{10.2.e} en is o.a. bekend met het handelen met chemische vloeistoffen. Het storten van IBC's had hij bij ons al een keer eerder gedaan. Dit was toen prima verlopen. Sinds maart zijn er van ^{10.2.e} ook geen heftruckincidenten geregistreerd bin Nijman/Zeetank

4.3 Handelswijze.

Om te onderzoeken of de opdracht op de juiste manier is uitgevoerd, is er gekeken naar de loodsopdracht. Deze is conform procedure NZS P 8.01 verstuurd aan de loods. Op deze opdracht stonden de volgende zaken vermeld

- 1) Manier van behandelen (storten)
- 2) Product + gewicht per IBC
- 3) Aantal IBC's
- 4) Datum van uitvoering

De IBC's komen uit onze eigen voorraad en zijn eerder uit verschillende tankcontainers afgetapt.

Het incident vond plaats al bij de eerste IBC. Het slachtoffer stond bovenop en geeft daarbij aanwijzingen aan de heftruckchauffeur beneden. ^{10.2.e} is een vakantiekracht uit de wasstraat. Hij had even niets te doen en keek uit nieuwsgierig/leergierigheid mee en nam verder geen deel aan het proces.

'Normaal' wordt de IBC in positie gebracht boven het mangat. Vervolgens wordt de 90graden bocht aan de uitloop van de IBC gemonteerd. De kraan wordt opengezet en als de IBC ¾ leeg is, wordt de IBC iets schuin gezet (d.m.v. het kantelen van de mast) om ervoor te zorgen dat de IBC helemaal leeg stroomt. Omdat de heftruckchauffeur geen zicht heeft op de positie van de IBC t.o.v. het mangat van de tankcontainer, voert hij de commando's uit van de man bovenop. In dit geval was de mast al gekanteld en stond de IBC schuin op de lepels voordat er met lossen was begonnen. De heftruckchauffeur verklaart dat hij daarvoor ook de instructie had gekregen van het slachtoffer. Omdat de IBC nog niet in de ideale positie stond, gaf het slachtoffer aan de heftruckchauffeur door dat de IBC nog niets naar achteren moest. Bij het verplaatsen van de heftruck begon de IBC te schuiven en was ook niet tegen te houden. De IBC schoof daarbij van de lepels af en kantelde vervolgens tussen de morsbak van de tank en het bordes.



In de gebruiksinstructie (pag. 51) van de heftruck wordt niet specifiek vermeld dat er niet met een gekantelde mast mag worden gemanoeuvreerd. Er wordt gesteld dat het kantelen van de mast bij voorkeur pas boven de losplaats mag worden uitgevoerd en dat het manoeuvreren (van zowel de mast als de heftruck) zoveel mogelijk moet worden beperkt. In de foto is te zien dat de mast behoorlijk voorover staat (tot de maximale stand).

4.4 Het gebruikte materiaal

IBC: De IBC is een Tholu IBC van het type 'flux'. Dit is een UN gekeurde verpakking met een inhoud van 1000 liter. Het soortelijk gewicht van het product TCPP bedraagt 1,29 kg/m³. Bij een gewicht van 1250 kg is dit een volume van 968 liter. Bijzonder aan dit type IBC is dat hij geen houten pallet heeft, maar een kunststof. De wrijvingscoëfficiënt van kunststof op staal (vorken van de heftruck) is lager dan bij hout.

Heftruck De heftruck is een Hyster 2.5ton Elektrisch met een BMWT keuring die in juni 2016 is uitgevoerd. Maximale capaciteit bedraagt 2,5ton en een maximale hefhoogte van 4.950mm. Tijdens het incident betrof de hefhoogte ca 4.300mm. De heftruck heeft op die hoogte nog voldoende capaciteit voor de last van 1250kg. De bedieningsinstructie was aanwezig op de heftruck. Na het incident merkte de werkplaats op, dat het pas was voorgekomen dat de heftruck niet automatisch remde wanneer het gaspedaal werd losgelaten. Omdat dit slechts 1x, hooguit 2x was gebeurd, was er op dit punt geen actie ondernomen. Na het incident hebben we dit wel door de onderhoudsspecialisten laten bekijken. Dit kan te maken hebben met een gaspedaalsensor die dan niet doorgeeft aan de computer dat het gaspedaal wordt losgelaten. Dit is hersteld. Of dit een onderdeel kan zijn van de oorzaak van het incident is niet duidelijk. De heftruckchauffeur heeft verklaard dat de heftruck geen afwijkend gedrag heeft vertoond tijdens het incident.



Container De tankcontainer met als ID TWSU574021-4 was van het type 'swabbody'. Bij deze containers steekt de tank buiten het frame. De tankcontainer was voorzien van een klapleuning en een enkel bordes aan de rechterzijde. Dit enkel bordes is afwijkend ten opzichte van onze eigen containers. Onze eigen containers hebben een dubbel bordes. Ook liggen onze bordessen dichter bij de morsbakken van de container. Nu was er een soort 'gat' tussen het bordes en de morsbak, waardoor de IBC kon kantelen. Bij onze eigen containers zou de IBC mogelijk tegen het bordes tot stilstand zijn gekomen.

4.5 De omstandigheden/locatie

In dit geval is er gekozen om de IBC's buiten te storten.. Dit omdat het product een onschadelijke maar karakteristieke geur. Dit zou tot hinder kunnen zijn voor de mannen in de werkplaats. De overpompplaats is de gebruikelijke alternatieve locatie voor dit soort producten, echter de vloer loopt daar schuin af (2,5cm / meter) en is er daarom gekozen om dit buiten te doen omdat je op een vlakke vloer de meeste stabiliteit hebt.

De vloer aan de voorkant van de loods is voorzien van stelconplaten. Tussen de stelconplaten loopt een goot van klinkers met daarin opgenomen de kolken. De vloer is overal niet even vlak. De voorwielen van de heftruck stonden ook precies in deze goot. Dit kan van invloed zijn op een (kleine) voorwaartse- of achterwaartse beweging. Deze beweging kan dan minder gecontroleerd worden uitgevoerd dan wanneer de ondergrond volkomen stabiel is.



De weersomstandigheden tijdens het incident waren goed. Geen regen, weinig wind. Communicatie van boven naar onder kon prima worden gevoerd.

5. OORZAKEN

Uit bovenstaande analyse zijn een aantal conclusies te trekken

Procedure:

De procedure beperkt zich tot de locatie, de eigenschappen van het product en het werken op hoogte. **Gevaren voor wat betreft het schuiven van de lading of worden niet benoemd.** Hierbij moeten we opmerken dat er dan nog wel andere risico's overblijven zoals valgevaar of beknelling.

Opleiding en training:

Zowel het slachtoffer als de heftruckchauffeur waren voldoende opgeleid en hadden genoeg ervaring voor deze opdracht.

Handelswijze:

De gebruiksinstructie van de heftruck vermeldt dat de voor- en achterwaartse beweging bij een last op hoogte, zoveel mogelijk moet worden beperkt. Dit betreft ook het manoeuvreren met een gekantelde mast. Dit met het oog op de stabiliteit van de heftruck. Tijdens het incident is de heftruck naar achteren gereden met een mast die volledig naar voren was gekanteld. Dit is in strijd met de bedieningsinstructie. Wanneer de mast eerst rechtop was gezet voordat er naar achteren was gemaneuvreerd, was de lading waarschijnlijk niet gaan schuiven. De IBC was ook nog volledig vol, waardoor het op dat moment nog niet nodig was de mast te kantelen.

Het gebruikte materiaal:

Aan het materiaal zijn verder geen mankementen of gebreken geconstateerd die oorzaak zijn van dit incident. Wel moet opgemerkt worden dat een kunststofpallet van een IBC makkelijker wegglijdt dan een houten IBC. Echter het schuiven van de lading moet in alle gevallen worden vermeden. De tankcontainer was uitgevoerd met een enkel bordes wat redelijk ver van de morsbak van de tankcontainer was verwijderd, hierdoor ontstond de mogelijkheid dat de IBC kon kantelen. Het kantelen van de IBC was misschien niet de directe oorzaak van het incident, maar heeft er zeker wel aan bij gedragen.

Omstandigheden/locatie

De vloer buiten (stelconplaten met goten), is minder vlak dan een betonnen vloer in de loods of overpompplaats. Bij het positioneren van het voertuig (tankcontainer) ten opzichte van de heftruck is er geen rekening gehouden met de goot. Hierdoor kunnen ongecontroleerde bewegingen ontstaan wanneer de heftruck naar voren of naar achteren wordt gemanuevreerd. Achterwaarts loopt hij namelijk van de stelconplaten af, voorwaarts moet je de heftruck er juist tegenop duwen.

6. CONCLUSIE

Samengevat zijn er diverse oorzaken aan te wijzen die hebben bijgedragen aan het incident. De hoofdoorzaak is terug te voeren op 3 punten:

- 1) De procedure geeft daarin geen voorschriften met betrekking tot voorkomen van schuiven van de lading.
- 2) Er is een achterwaartse beweging ingezet bij een mast die volledig naar voren was gekanteld met een last op hoogte, dit is in strijd met de bedieningsinstructie van de heftruck.
- 3) In verband met geur is er afgeweken van de genoemde locatie uit de procedure. De procedure streeft naar een vlakke en stabiele ondergrond. De goot buiten kan hebben bijgedragen tot een ongecontroleerde beweging waardoor de lading is gaan schuiven.

Echter, bij het nemen van maatregelen tegen alle genoemde punten, wordt het risico wel kleiner, maar er blijft een arbeidsrisico bestaan. De heftruckchauffeur heeft geen zicht op zijn lading en is afhankelijk van de aanwijzingen van de man bovenop. De lading kan worden vastgezet, waardoor deze niet meer verschuift, maar er blijft een risico voor de man bovenop. De man kan in onbalans worden gebracht door het herpositioneren van de tankcontainer. Op deze hoogte (3700 – 4000 mm) is dat zeker een gevaar. Ook blijft het gevaar van beknelling door de lading bestaan op het moment dat de heftruckchauffeur een andere/kleinere of grotere beweging maakt met de last dan gepland of gewenst.

Het storten van IBC's op deze wijze heeft dus niet de voorkeur. Er zullen dus maatregelen moeten genomen op het gebied van:

- Zekeren van de lading
- Het benoemen van eisen aan alternatieve locaties indien er moet worden afgeweken van de genoemde locaties.
- Beperken van valgevaar
- Het onderzoeken van alternatieven

Een mogelijk alternatief is het verpompen van IBC's vanaf de grond.

7. CORRECTIEVE MAATREGELEN

Op dit moment is besloten, IBC's niet meer op deze wijze te storten. IBC's zullen met behulp van een pomp in de tankcontainer worden gepompt.

Ondertussen zullen we de mogelijkheden onderzoeken hoe we deze activiteit veiliger kunnen maken en welke maatregelen daarvoor nodig zijn. Na deze inventarisatie kan er een afweging gemaakt worden of we de mogelijkheid van storten nog steeds willen bieden of dat we uitsluitend nog maar IBC's zullen verpompen.

BASISGEGEVENS

Dossier: 14030

QFreight:

Datum: 19-03-2014

Nijman of Zeetank:

Naam werknemer: 10.2.e

Externe partij:

Charter:

Lokatie: wasstraat

Schuld:

TVM

TVM referentienr:

NAAR DOSSIERS

EQUIPMENT

Kenteken:

Containernummer:

GEBEURTENIS

Gebeurtenis: PBM

Omschrijving: Niet dragen van gelaatscherm in wasstraat.
2.e hier op aangesproken.

Klant:

Klant tevreden:

bij ADR, welke klasse:

Optreden DGSA:

FINANCIEEL

Schade te verhalen: Nee

Begroot schade bedrag: € 0,00

Werkelijk schade bedrag: € 0,00

Betaald bedrag door NZ: € 0,00

Betaalde eigen risico: € 0,00

Uitgekeerd bedrag: € 0,00

STATUS DOSSIER

Status: Gesloten

Atwijingsregister

BASISGEGEVENS

Dossier: 15040

QFreight: 10.2e

Datum: 23-04-2015

Nijman of Zeetank: [dropdown]

Naam werknemer: 10.2e

Externe partij: [input]

Charter: [input]

Lokatie: [input]

Schuld: 10.2e

TVM

TVM referentienr: [dropdown]

EQUIPMENT

Kenteken: [input]

Containernummer: HGTU211306-1

GEBEURTENIS

Gebeurtenis: PBM

Omschrijving: Droeg geen 'protective clothing' zoals vermeld in MSDS tijdens het afvullen van het product Phireguard TCPF vanuit een container in een IBC. Had jasje van overall niet aan (blote mouwen), druk wel zijn handschoenen. Hem hierop aangesproken en heeft alsnog jasje aangetrokken.

Klant: [input]

Klant tevreden: [dropdown]

bij ADR, welke klasse: [input]

Optreden DGSA: [input]

NAAR DOSSIERS

FINANCIEEL

Schade te verhalen: NVT

Begroot schade bedrag: € 0,00

Werkelijk schade bedrag: € 0,00

Betaald bedrag door NZ: € 0,00

Betaalde eigen risico: € 0,00

Uitgekeerd bedrag: € 0,00

STATUS DOSSIER

Status: Gesloten

Record: 330 van 498