MANUTENTIONS PORTUAIRES ET FLUVIALES



SÉCURITÉ

Chez les Dockers et chez les Mariniers

INSTITUT NATIONAL DE SÉCURITÉ

9, avenue Montaigne, PARIS (8e)

FORMALITÉS A REMPLIR
en cas d'accident ou de maladie professionnelle.

Si, malgré les conseils de ce manuel, vous êtes victime d'un accident du travail — si minime soit-il — d'un accident du trajet ou d'une maladie professionnelle :

— **Vous devez prévenir immédiatement votre employeur,** même s'il n'y a pas arrêt de travail.

— **S'il s'agit d'une maladie professionnelle, vous devez, en outre, en faire la déclaration vous-même à la Caisse Primaire,** dans les quinze jours qui suivent l'arrêt du travail.

Votre employeur vous remet un premier bulletin de visite de trois volets.

Ce bulletin de visite vous permet de vous présenter chez le médecin et le pharmacien de votre choix ;

Le médecin garde le volet « 2 ».

Le pharmacien conserve le volet « 3 ».

Vous conservez le volet « 1 » que vous faites émarger à chaque consultation ou ordonnance.

— **A la fin des soins,** adressez ce volet « 1 » AU SERVICE ACCIDENTS DU TRAVAIL de VOTRE CAISSE PRIMAIRE.

— **Vous ne devez rien payer** aux médecin, pharmacien, orthopédiste, votre Caisse de Sécurité Sociale s'en chargera.

Toutefois les frais de transport peuvent donner lieu à remboursement par la Caisse à la victime.

— **En cas d'hospitalisation, demandez une prise en charge** à VOTRE CAISSE qui paiera directement les frais.

Si vous entrez en hôpital privé (agréé) ou en clinique, la Caisse participera aux frais dans les limites de son tarif de responsabilité ou de la convention passée avec cet établissement.

Tout certificat médical — de constatation, de prolongation, de guérison, de consolidation, de blessure, d'incapacité permanente — doit être établi en double exemplaire. L'un sera transmis immédiatement à la Caisse par le praticien, l'autre doit rester en votre possession.

— Conservez tous vos bulletins de paie.

— Traitez tout par correspondance.

— Evitez les déplacements inutiles, transmettez vos dossiers par poste sans affranchir.

— Faites-vous régler par mandat, les frais de poste sont à la charge de votre Caisse.

Tous renseignements complémentaires peuvent vous être donnés dans tous les bureaux de votre Caisse Primaire.

MANUTENTIONS PORTUAIRES
ET FLUVIALES

SÉCURITÉ
CHEZ LES DOCKERS
ET CHEZ LES MARINIERS

3me ÉDITION

1955

INSTITUT NATIONAL DE SÉCURITÉ POUR LA PRÉVENTION DES ACCIDENTS DU TRAVAIL ET DES MALADIES PROFESSIONNELLES

9, Avenue Montaigne — PARIS (8e)



H. Einhorn

PRÉFACE

La première édition (1952) *du manuel « Sécurité chez les Dockers » à l'usage des délégués à la Sécurité, des membres des Comités d'Hygiène et de Sécurité, des cadres, des agents de maîtrise et des ouvriers des Entreprises de Manutention Maritime, a été publiée d'après un projet établi pour le texte et les illustrations, à la demande de la Caisse Nationale de Sécurité Sociale, par le service « Prévention des Accidents » de la Caisse Régionale de Sécurité Sociale de Marseille, et spécialement par :*

M. M.-L. SIGNORETTY, *Ingénieur des Arts et Manufactures, Ingénieur en chef honoraire de la Compagnie des Docks et Entrepôts de Marseille, Ingénieur-Conseil à la Caisse Régionale de Sécurité Sociale de Marseille (texte) ;*

M. Max DULUC, *Contrôleur de Sécurité à la Caisse Régionale de Sécurité Sociale de Marseille (illustrations).*

La deuxième édition publiée aujourd'hui comporte un sixième chapitre consacré spécialement à la batellerie, à l'usage des patrons, salariés, artisans, éclusiers et agents de la traction, établi par les Services de l'Institut National de Sécurité.

Avant de prendre leur forme définitive, les projets ont été communiqués, suivant leur nature, aux organismes suivants :

Ministère du Travail, Direction du Travail ;

Ministère des Travaux publics, Direction des Voies navigables et Ports maritimes ;

Comité de liaison des Transports et de la Manutention ;

Comité Inter-entreprise d'Hygiène et de Sécurité de la Navigation Intérieure ;

Fédération Nationale des Transports ;

Union Nationale des Industries de la Manutention dans les ports français ;

Compagnie Française des Services Maritimes et Fluviaux « l'Union » ;

Fédération Nationale des Ports et Docks ;

Caisses Régionales de Sécurité Sociale de : Marseille, Bordeaux Nantes, Rennes, Rouen, Lille, Strasbourg, Paris.

Compte tenu des observations et suggestions recueillies à la suite de cette communication, les projets ont été définitivement mis au point par les Services de l'Institut National de Sécurité, spécialement :

MM. SAULNIER, *Ingénieur principal ;*
NICKLÈS, *Ingénieur ;*
et le Bureau de dessin.

SOMMAIRE

INTRODUCTION 5

PREMIÈRE PARTIE

TRAVAIL A QUAI 7

Circulation 7
Manutention 11
Portage 16
Ripage 18
Roulage 19
Engins de manutention 24

DEUXIÈME PARTIE

TRAVAIL A BORD 32

Accès aux navires 32
Circulation 34
Ecoutilles 35
Travail dans la cale 38
Treuils et mâts de charge 40
Mahonnes, chalands, allèges .. 42

TROISIÈME PARTIE

TRAVAIL DANS LES MAGASINS 44

Circulation 44
Arrimage et désarrimage 44
Engins de manutention 46
Camions 47
Wagons 49

QUATRIÈME PARTIE

MALADIES PROFESSIONNELLES 53

Généralités 53
Brai de houille 53
Ciments 53
Peaux salées — Laines — Crins 53
Bois exotiques 54
Chaux 54
Hydrocarbures 54
Céréales 54
Soufre en fleur 54
Rats 54

CINQUIÈME PARTIE

HYGIÈNE — SECOURS — SOINS 56

Hygiène 56
Secours 56
Premiers soins 57
Déclarations d'accidents et de maladies professionnelles .. 58

SIXIÈME PARTIE

BATELLERIE 60

Généralités 60
Accès aux bateaux 60
Circulation 62
Machines 63
Bouteilles de lancement du moteur 64
Manœuvres diverses 65
Halage 67
Câbles 67
Soins 69
Sauvetage 70
Respiration artificielle — *Méthode Schaefer* 71
Incendie 73

ANNEXE

FILMS 75

Films cinématographiques 75
Film technique : I. — Déchargement 75
II. — Chargement 75
Film documentaire : Les hommes des ports 76
Films fixes 76

LEXIQUE 77

INTRODUCTION

En raison des conditions dans lesquelles ils sont effectués, des efforts physiques qu'ils exigent des dockers et des mariniers, malgré le développement de la manutention mécanique, source d'ailleurs d'autres risques propres aux engins utilisés, les travaux de manutention portuaire demeurent parmi ceux où le risque d'accidents du travail est le plus élevé. Aussi imposent-ils vigilance et attention.

L'objet du présent manuel est de donner quelques conseils pratiques et de rappeler certaines précautions à observer en vue de réduire, le plus possible, le nombre des accidents du travail.

Cette réduction ne peut être obtenue que par la conjugaison des efforts de tous orientés vers un but commun : l'amélioration de la prévention.

Aux employeurs, il appartient d'ordonner une organisation du travail génératrice de Sécurité, élément intégrant de tout effort de production, de mettre à la disposition du personnel un outillage répondant aux prescriptions réglementaires et de tenir la main à ce que cet outillage soit correctement utilisé.

A tous ceux qui ont une responsabilité de Sécurité — et ce sont tous ceux qui ont part, à quelque échelon que ce soit, à l'organisation et à la direction du travail — il appartient d'être constamment inspirés de l'esprit de Sécurité.

Aux ouvriers dockers et mariniers enfin, de songer à leur propre sécurité, d'écouter les conseils qui leur sont donnés et de se conformer aux consignes de Sécurité.

Puisse le présent manuel apporter une contribution utile à l'œuvre commune de prévention des accidents du travail dans les ports, tant maritimes que fluviaux et dans les transports intérieurs par voie d'eau.

Ce manuel traite successivement des risques dans :

— *le travail à quai ;*
— *le travail à bord ;*
— *le travail dans les magasins ;*
— *la batellerie ;*

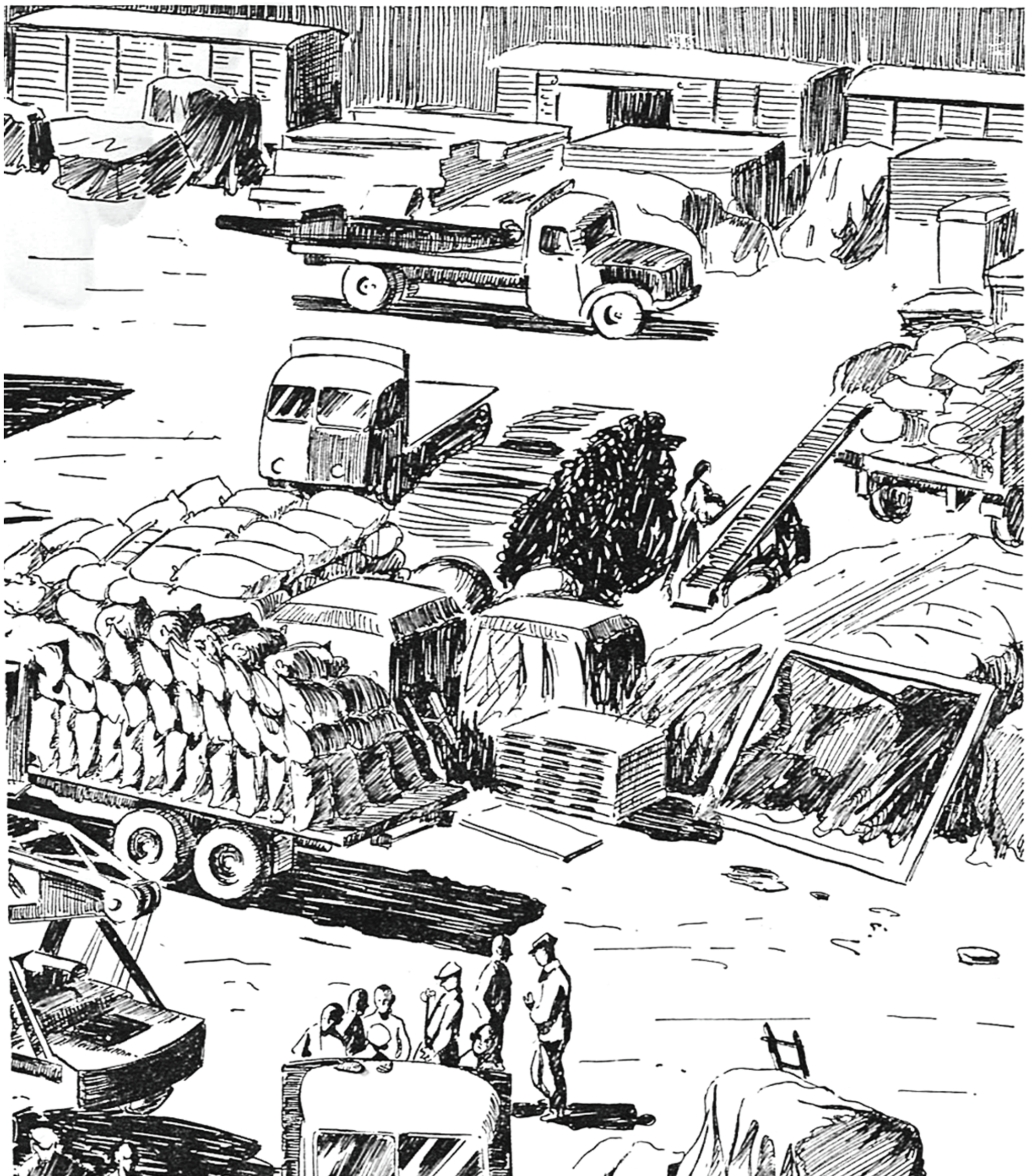
avec l'emploi ou non, d'engins mécaniques de manutention.

Deux parties traitent succinctement :

— *des maladies professionnelles,*
— *de l'hygiène, des secours et des premiers soins.*

Nota. — *La loi n° 54-562 du 1er juin 1954 (J.O. du 2-6-54) autorise le Président de la République à ratifier la Convention n° 32 concernant la protection contre les accidents des travailleurs occupés au chargement et au déchargement des bateaux, convention adoptée par la Conférence Internationale du Travail dans sa seizième session (Genève, avril 1932).*

Le décret n° 55-314 du 14 mars 1955 (J.O. du 25-3-55) porte application aux navires des dispositions prévues par la Convention n° 32 du Bureau International du Travail concernant la protection des travailleurs occupés au chargement et au déchargement.


TRAVAIL
A
QUAI
Ire PARTIE

PREMIÈRE PARTIE

TRAVAIL A QUAI

Circulation.

Les quais d'un port, où s'effectuent les opérations de chargement et de déchargement de navires de toutes sortes, sont le siège d'une activité intense.

La circulation y est parfois désordonnée : piétons, bicyclettes, motocyclettes, brouettes, chariots, voitures, automobiles, camions, tracteurs, locomotives et wagons les sillonnent, tandis que fonctionnent dans l'air transporteurs aériens, grues de quai et mâts de charge.

En outre, les quais sont encombrés par les marchandises qui viennent d'être débarquées ou attendent leur embarquement, par les voies de chemins de fer et les grues qui les parcourent.

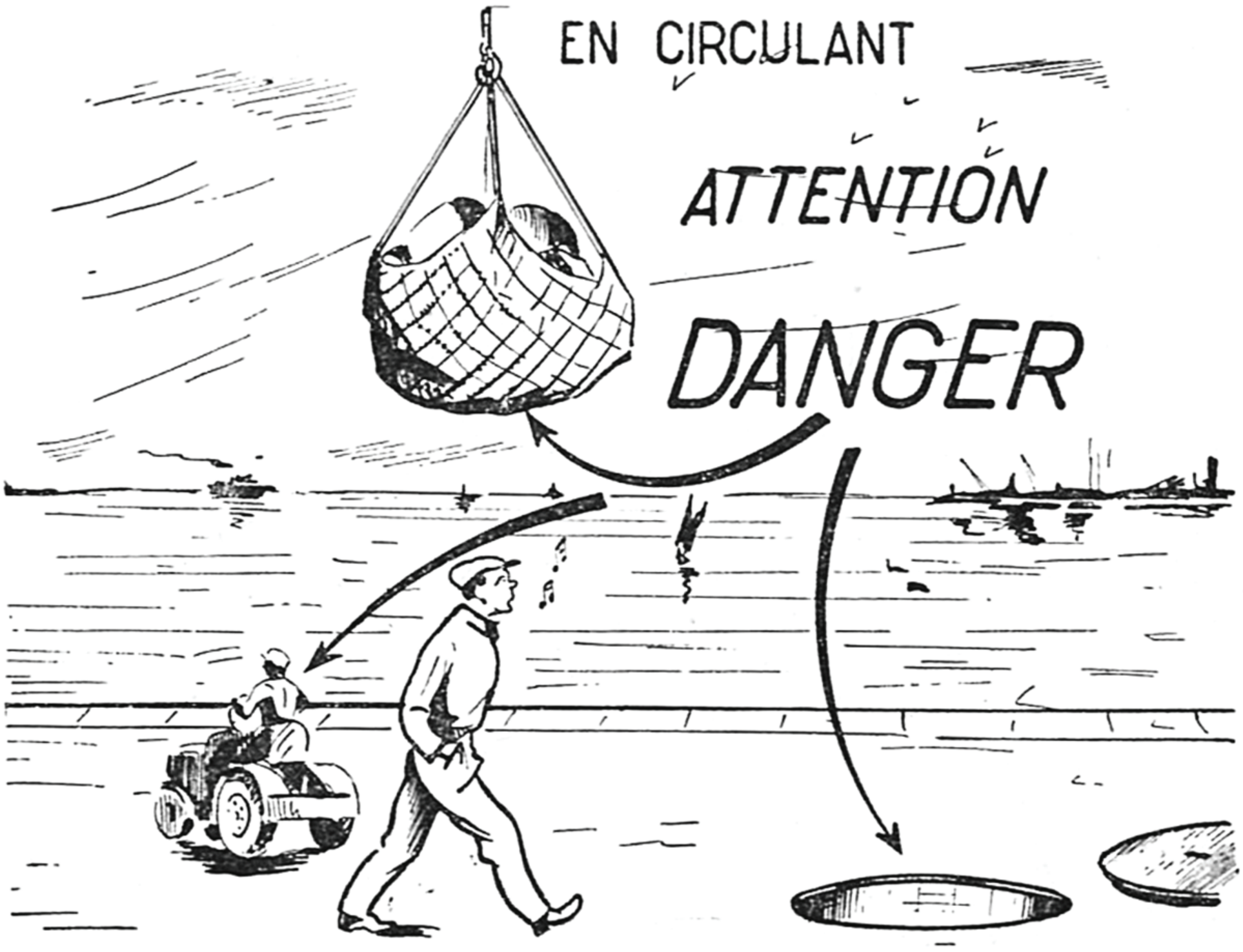
Enfin, l'état de la chaussée et des sols peut laisser à désirer.

Des mesures d'ordre, de coordination dans les opérations de circulation et de manutention sont indispensables pour assurer la Sécurité d'un personnel nombreux qui, en raison de situations particulières à la profession, effectue le plus souvent des opérations délicates et comportant certains risques.

Portez, de préférence, des souliers à forte semelle.

Pour vous déplacer, utilisez les chemins normaux.

Ne circulez pas à bicyclette entre les piles de marchandises ou avertissez fréquemment pour éviter les accidents.



En circulant :
— *assurez-vous où vous posez les pieds ;*
— *regardez autour de vous ;*
— *surveillez ce qui se passe au-dessus de vous.*

Faites attention à l'état de la chaussée et des sols qui peuvent présenter :
— des trous ou des obstacles ;
— des parties glissantes à la suite de pluie, de neige, de verglas, d'épandage d'huile ou de produits visqueux ;
— des marches ou des parties fortement inclinées, susceptibles de favoriser des chutes.

Ayez toujours à la disposition du chantier du sable, des cendres, du sel, de la sciure.

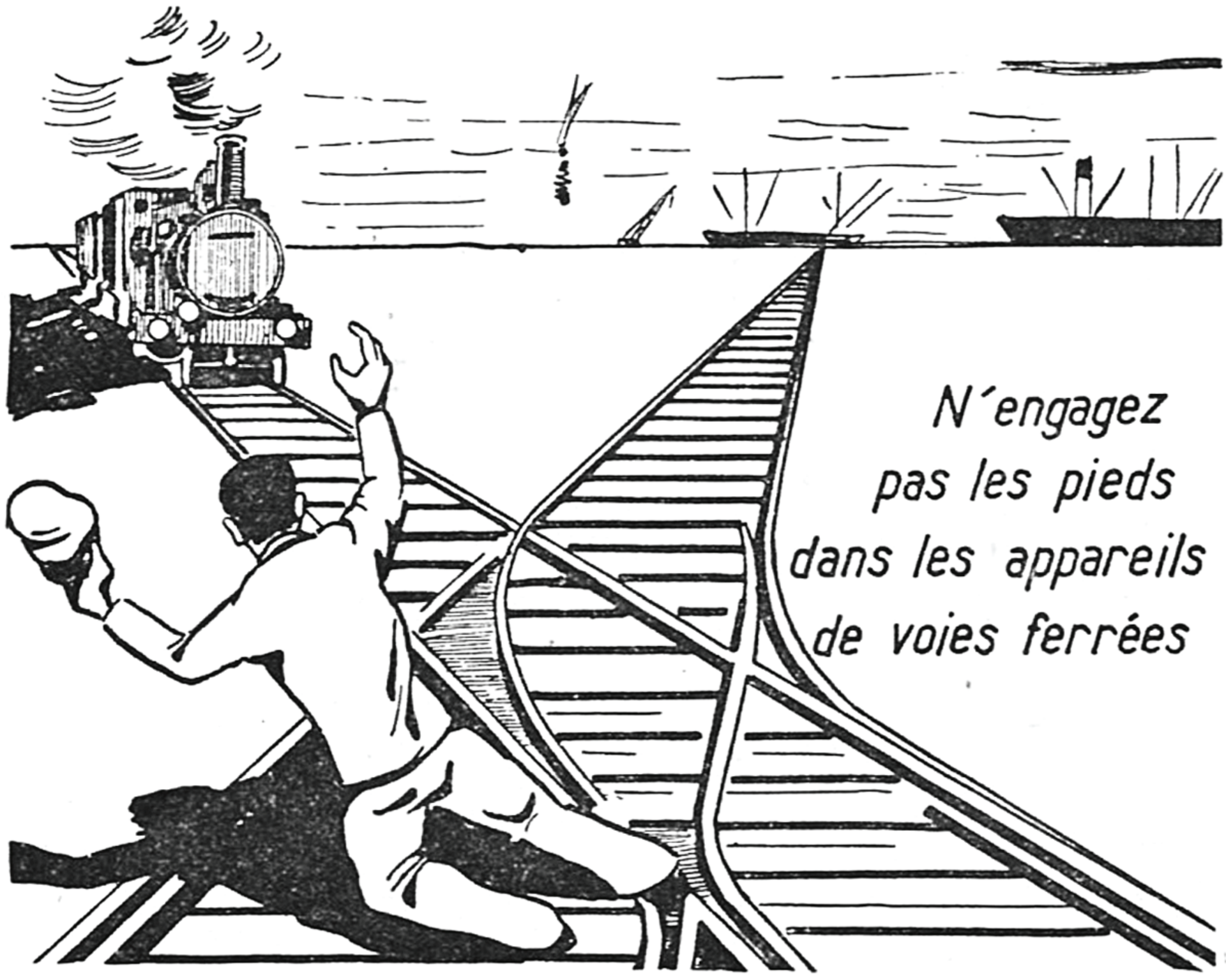
Ne garez pas les voitures le long des voies de chemin de fer.

Au cours des manutentions des légumes verts ou secs, des graines (pois, blé, maïs...) peuvent, par suite du mauvais état des emballages, ou pour toutes autres causes, se répandre sur le sol et provoquer des chutes.

L'emplacement du chantier doit être balayé et maintenu en parfait état de propreté.

Sur du goudron ou de l'huile, ne répandez jamais de sable ou de poussière qui masquent et aggravent le danger de dérapage, *enlevez d'abord* l'huile ou le goudron.

Avant de traverser une voie ferrée ou de passer entre des wagons, assurez-vous au préalable :
— qu'aucune rame de wagons en mouvement ne vient sur cette voie ;
— que les wagons sont suffisamment éloignés.

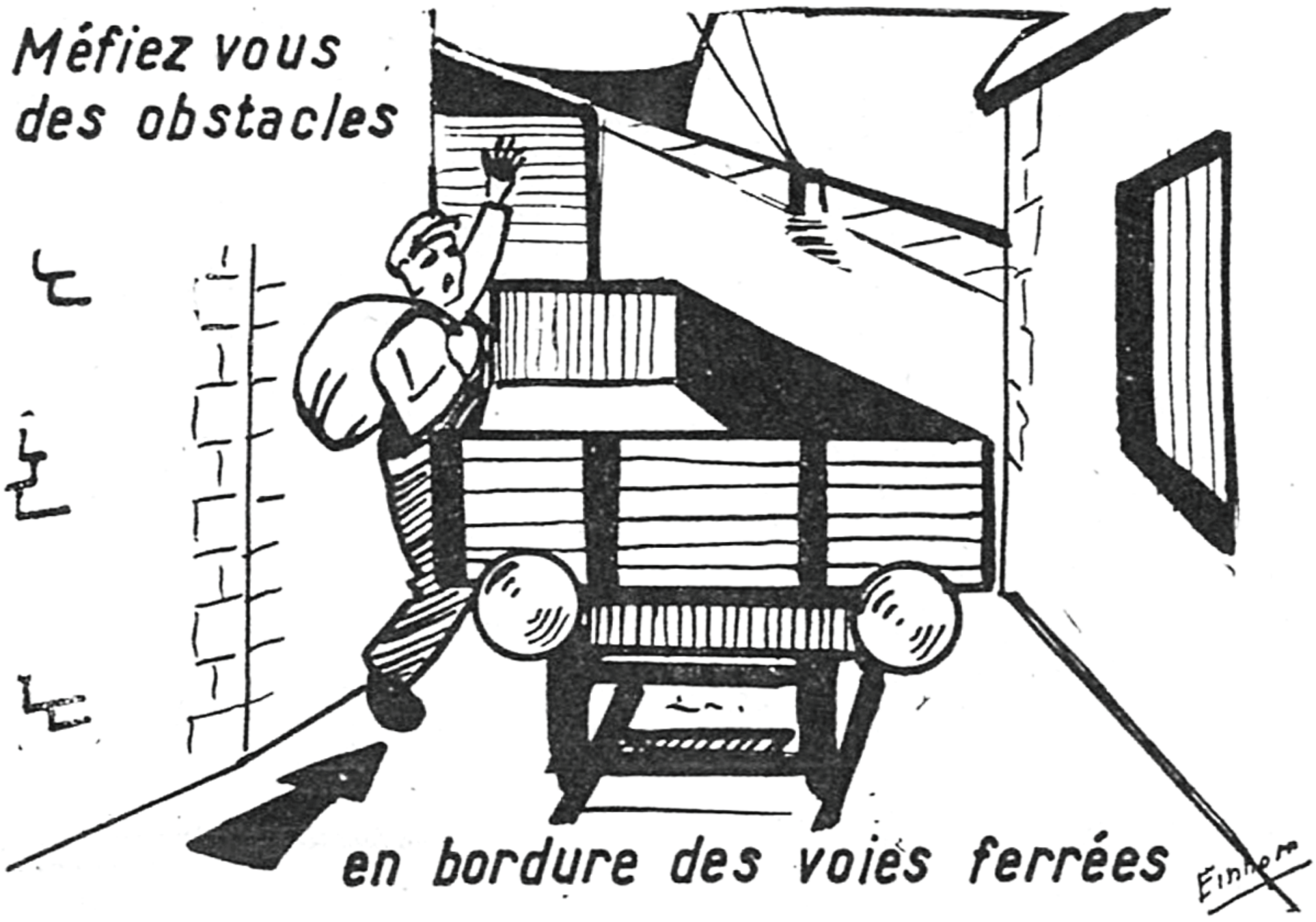




Assurez vous qu'il n'y a pas de DANGER

Ne posez pas les pieds dans les ornières des contre-rails et sur les rails ou les lames des appareils. Enjambez-les.

Veillez à ce que les poches de vos vestons ne risquent pas de s'accrocher aux porte-lanternes des wagons.



Méfiez-vous des *obstacles en bordure des voies ferrées*, tout particulièrement lorsqu'ils sont placés à l'intérieur de courbes.

Ne laissez pas les enfants jouer sur les quais.



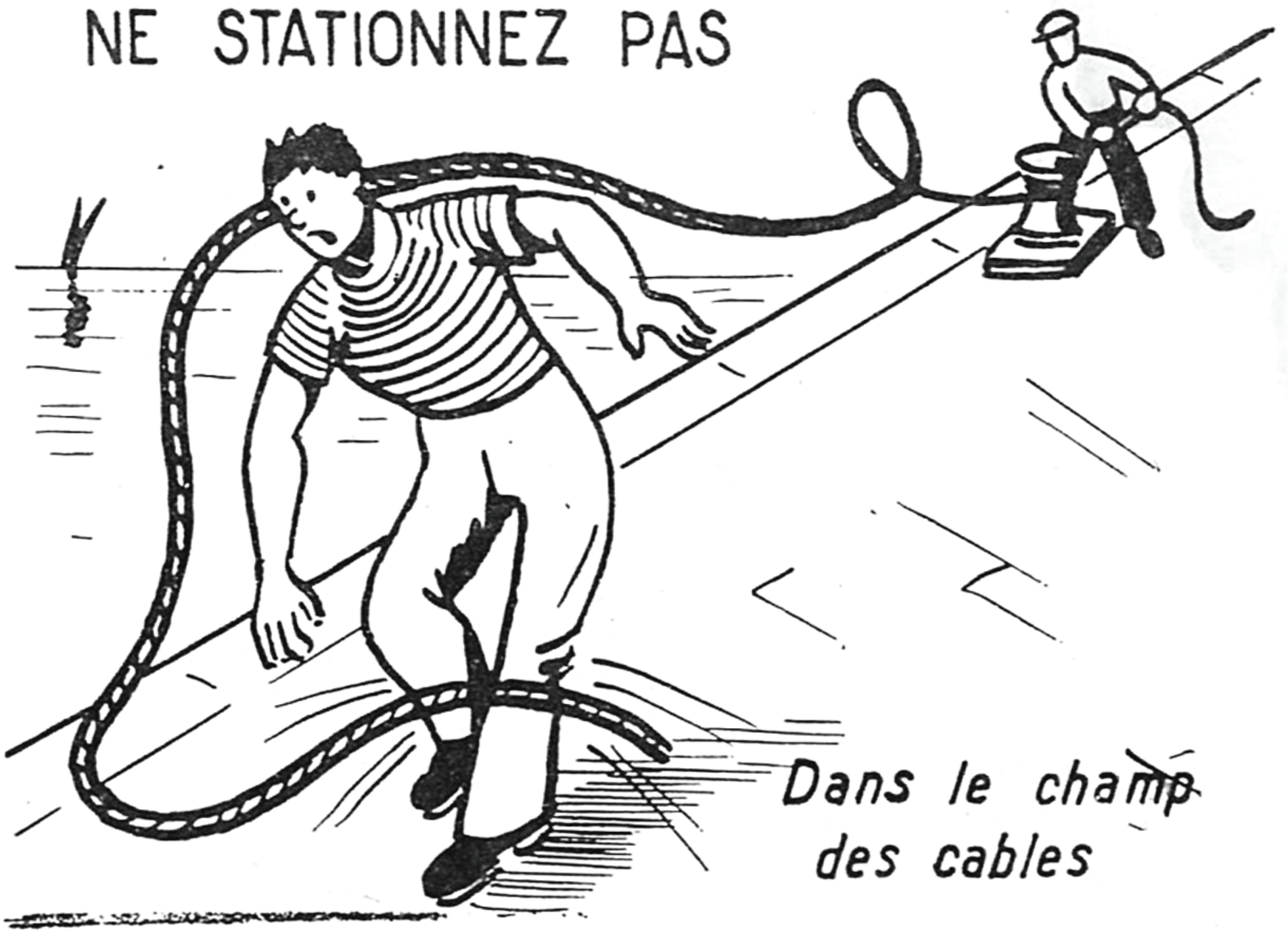
Ne stationnez pas inutilement au bord du quai : un heurt, une poussée involontaire peuvent vous précipiter à l'eau. Le danger, en cas de chute, sera d'autant plus grand qu'un bateau est à quai.

Prenez garde aux manœuvres des amarres.

Ecartez-vous des canons d'amarrage au moment de l'accostage d'un navire.

Ne stationnez pas dans le champ d'action d'un câble de traction de cabestan.

Ne posez pas le pied dans une boucle de câble.



La rupture d'une amarre ou d'un câble de cabestan peut entraîner un coup de fouet capable de vous blesser gravement et même de vous précipiter à la mer.

L'éclairage des voies d'accès doit être suffisant, celui des emplacements de travail doit être plus largement dispensé.

N'oubliez pas que l'état d'ébriété constitue un danger permanent pendant le travail.

ORDRE ET PRUDENCE
SONT DES FACTEURS ESSENTIELS DE SÉCURITÉ

Manutention.

Les risques encourus pendant la manutention dépendent de la nature, de la forme, des dimensions, du poids, du conditionnement des objets.

Les matières pulvérulentes, le charbon, le brai (surtout en été), le soufre, les poussières de céréales, etc., ont une action sur les yeux ou sur les voies respiratoires.

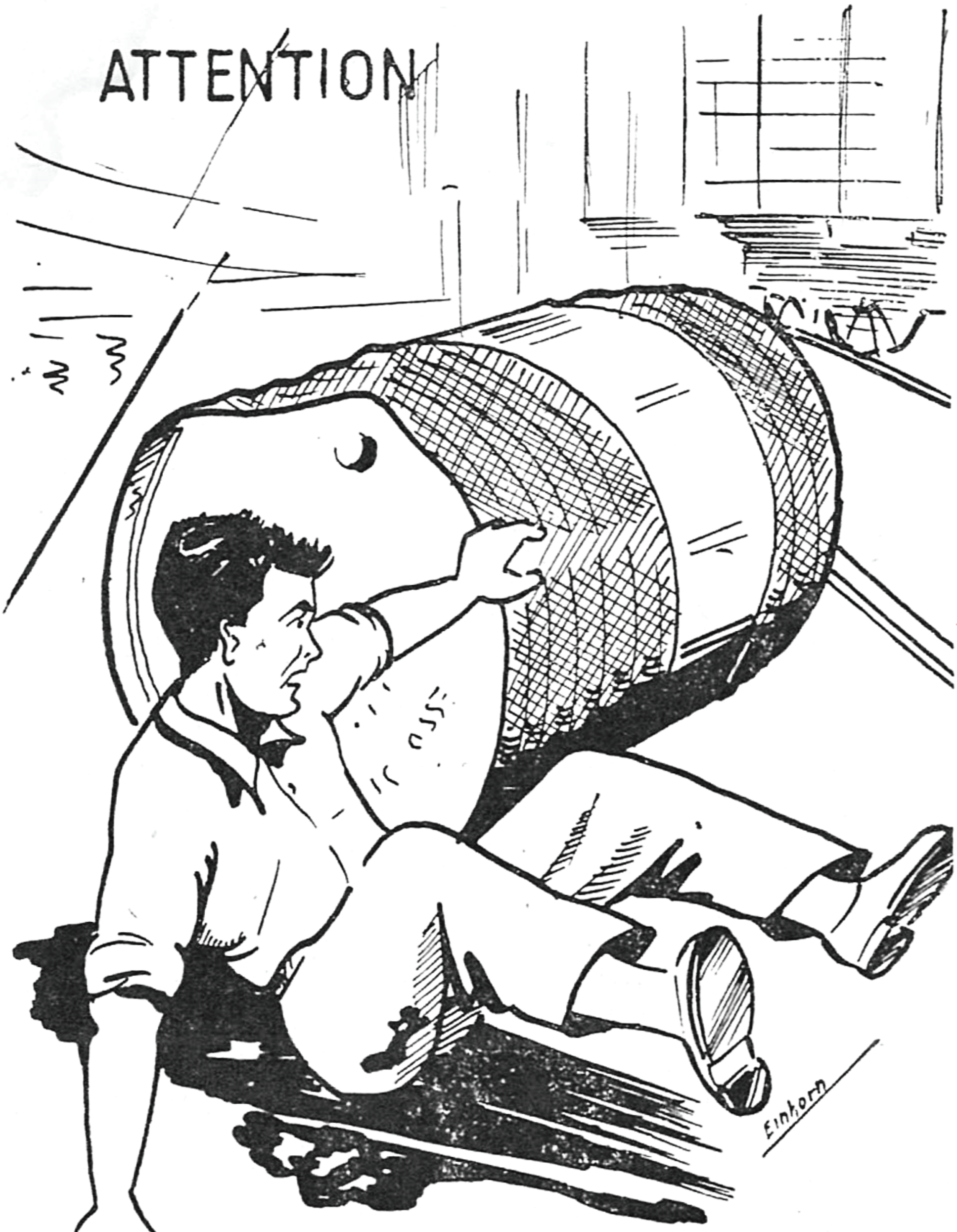
Portez des lunettes de protection, lunettes bien adaptées, fournies par l'employeur ou mieux, personnelles, ce qui est préférable du point de vue sécurité.

Utilisez les masques mis à votre disposition.

Employeurs, faites vérifier le bon état des équipements de protection. Exigez-en le port si besoin est.

Les matières inflammables, particulièrement les liquides, doivent être manipulées avec précaution.

Respectez les consignes et l'interdiction de fumer prescrite sur les quais.



AUX FLAQUES D'HUILE

Evitez de répandre des corps gras ou visqueux susceptibles de rendre le sol glissant.

Attention aux matériaux ou objets : planches, câbles, fers profilés, poutrelles, planches, etc., présentant des arêtes vives, coupantes, piquantes, rugueuses, des bavures, des échardes.

Utilisez des moufles en cuir renforcé pour leur manutention.

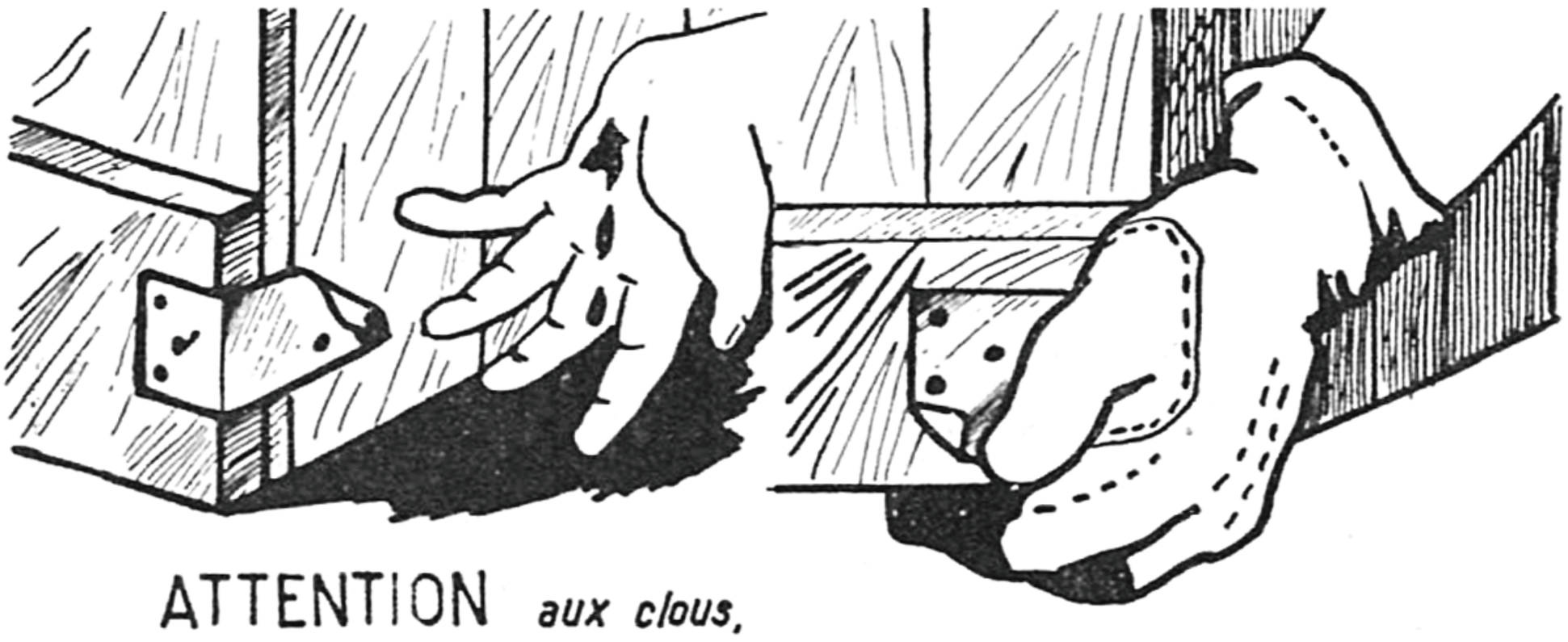
Si vous vous servez d'un crochet pour la manutention des balles et des sacs, prenez garde de ne pas blesser vos voisins. Après usage, placez-le dans un étui de cuir pour éviter de vous blesser vous-même.

En manipulant les caisses :

— Attention aux clous, pointes, échardes et aux ferrures ou feuillards qui les entourent. Portez des moufles ou des gants.

— Saisissez-les correctement et reposez-les avec précaution.

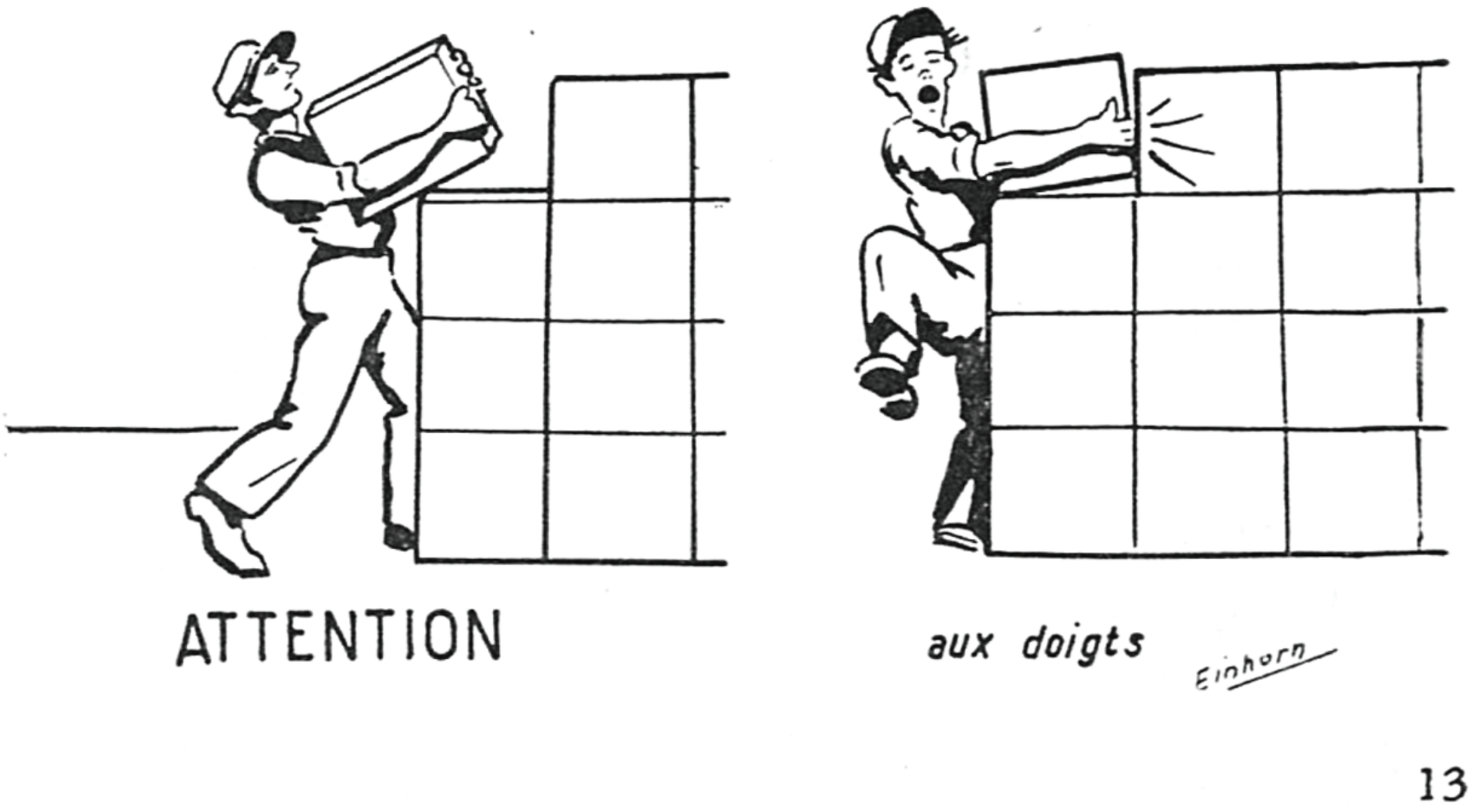
— Mettez de côté les caisses détériorées ou en mauvais état Faites-les réparer par les emballeurs.



ATTENTION *aux clous, pointes, ferrurés, etc....* PORTEZ DES GANTS



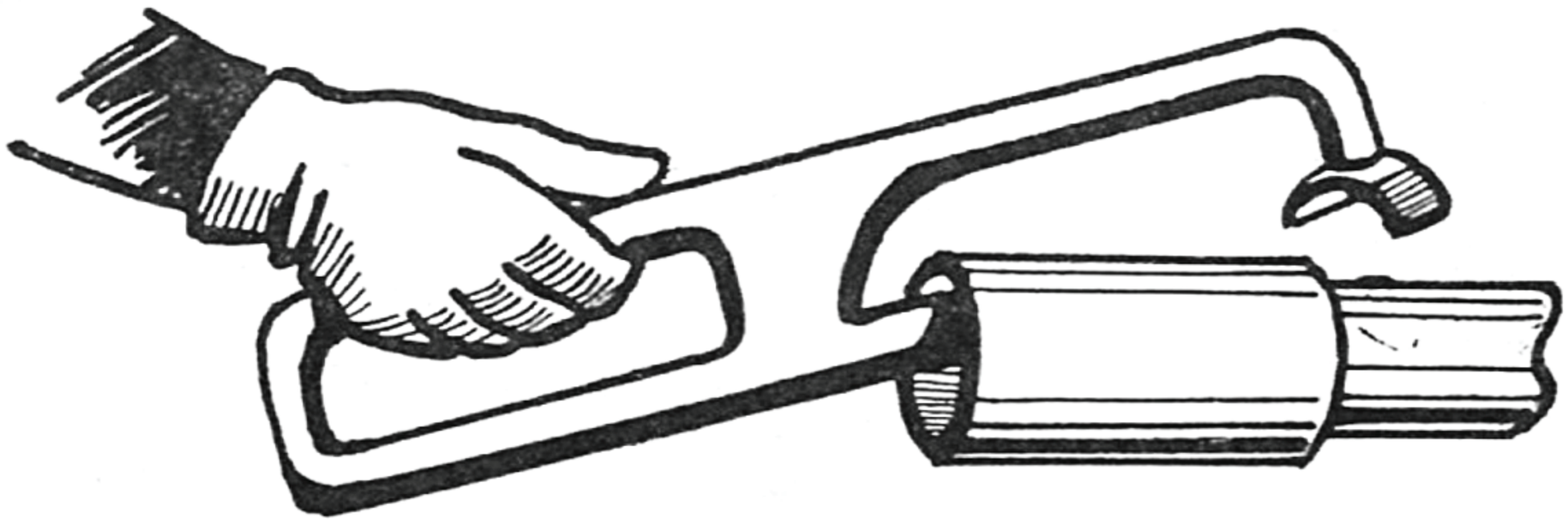
GARE *aux pieds*



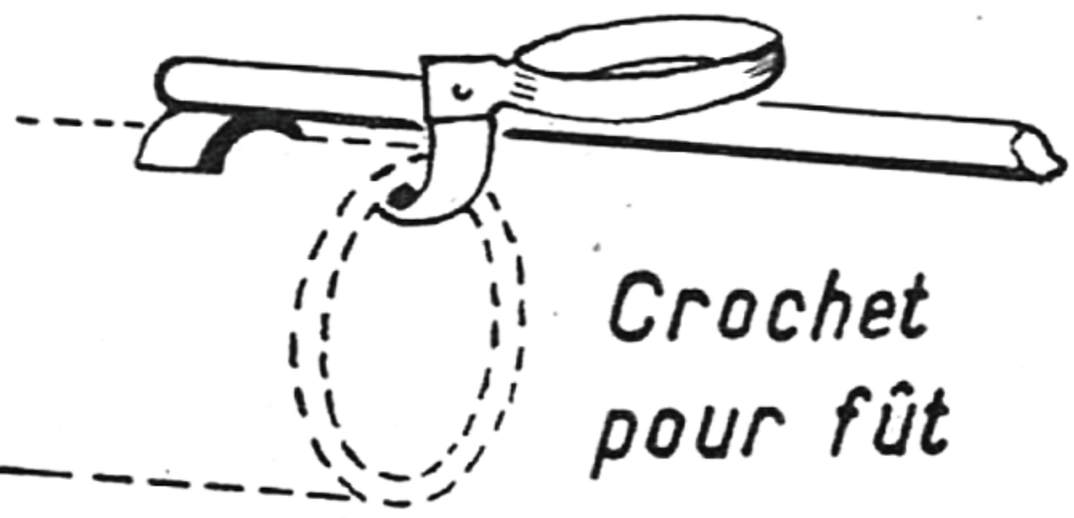
ATTENTION *aux doigts*

Einhorn

Transport des tubes, des fûts



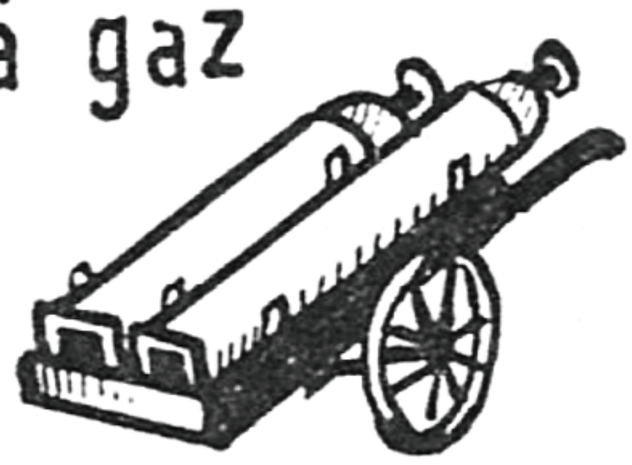
Crochet pour tubes

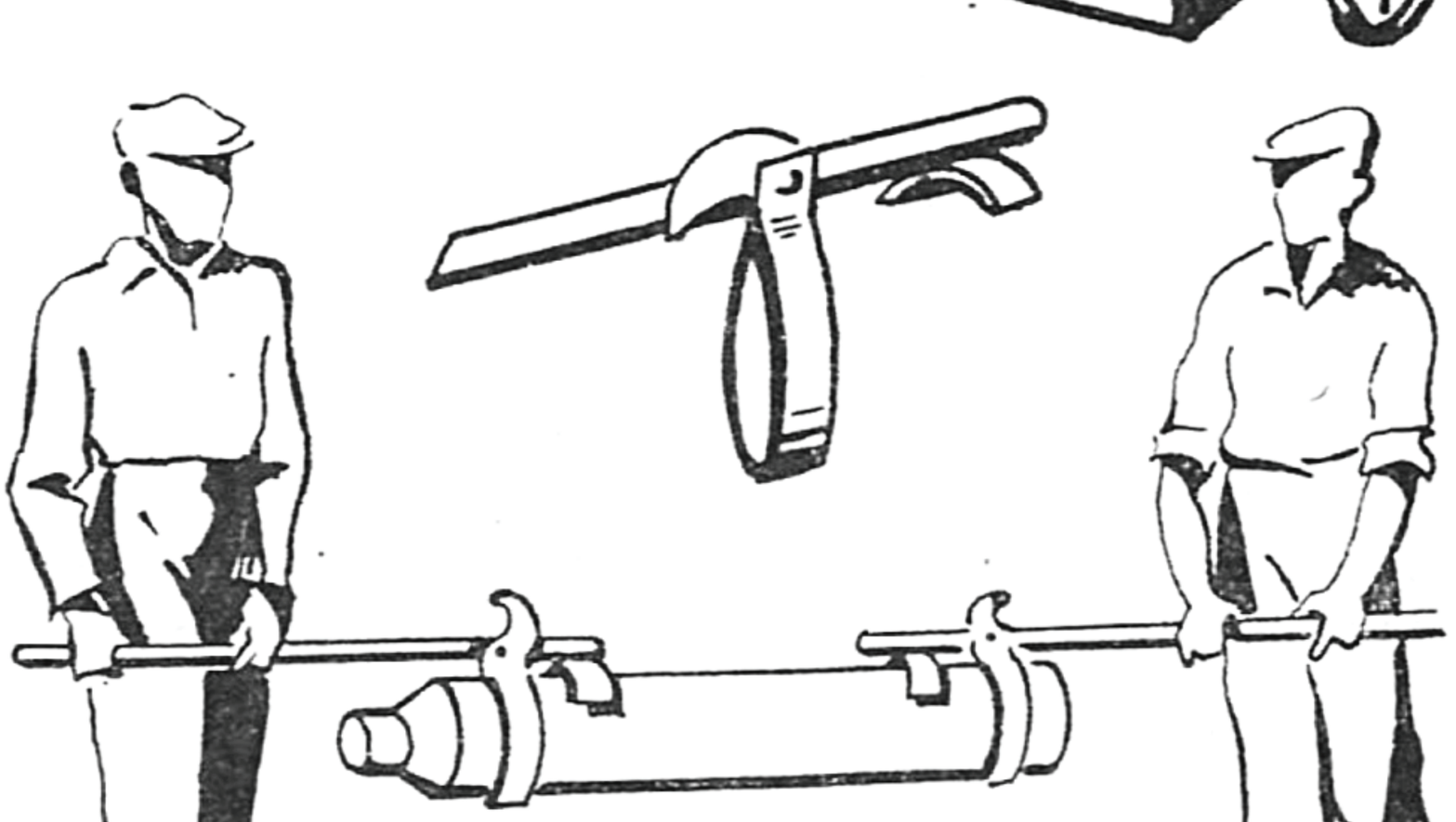


Crochet pour fût

Transport de bouteilles à gaz

Chariot spécial





Anneaux pour bouteilles

Servez-vous de crochets spéciaux pour manutentionner les tubes, les fûts, etc.

Les bois en grumes ont tendance, de par leur forme, à rouler. Calez les empilages avec des coins.

Si vous déplacez les grumes avec des crocs, prenez garde de ne pas blesser vos voisins.

Veillez à ce que la grume soit convenablement élinguée et qu'au levage, elle ne prenne pas de ballant.

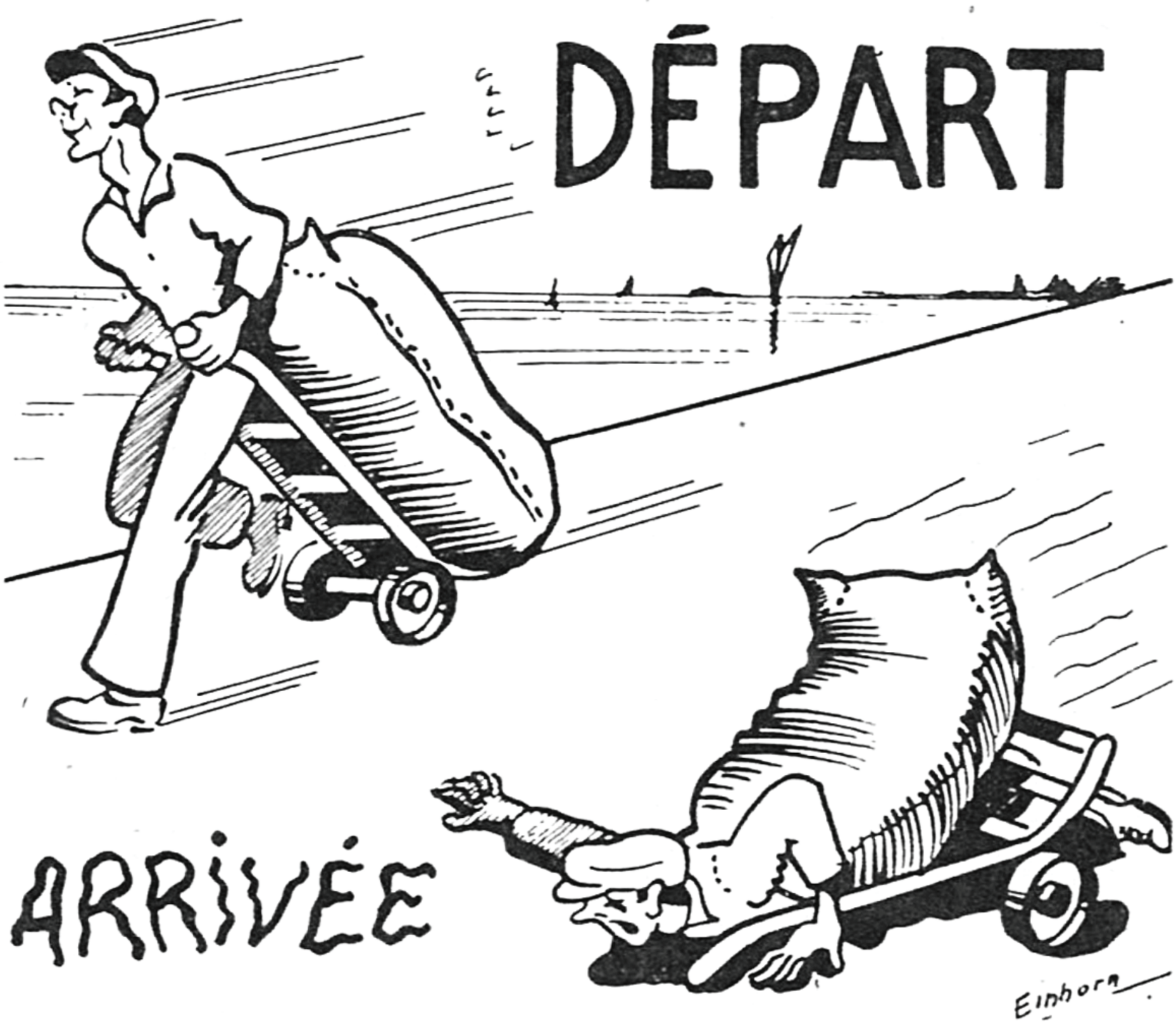
Ne jamais utiliser les grues pour le ripage des colis, les déplacements de wagons, de bateaux...

Pour les bouteilles de gaz comprimé :

— Évitez soigneusement les chocs et heurts en les manipulant ;
— Ne traînez pas les bouteilles sur le sol. Roulez-les sur leur fond ou mieux transportez-les sur des chariots ou au moyen de griffes spéciales ;
— Veillez à ce que les robinets soient munis de leur gaine de protection. Ne manœuvrez pas ces robinets ;
— Éloignez les bouteilles des sources de chaleur ;
— Ne les utilisez pas en guise de rouleaux.

Portez de fortes chaussures, elles préserveront vos pieds.

Ne portez pas de bagues, accrochées par un clou, un fil de fer, etc., elles peuvent être dangereuses.

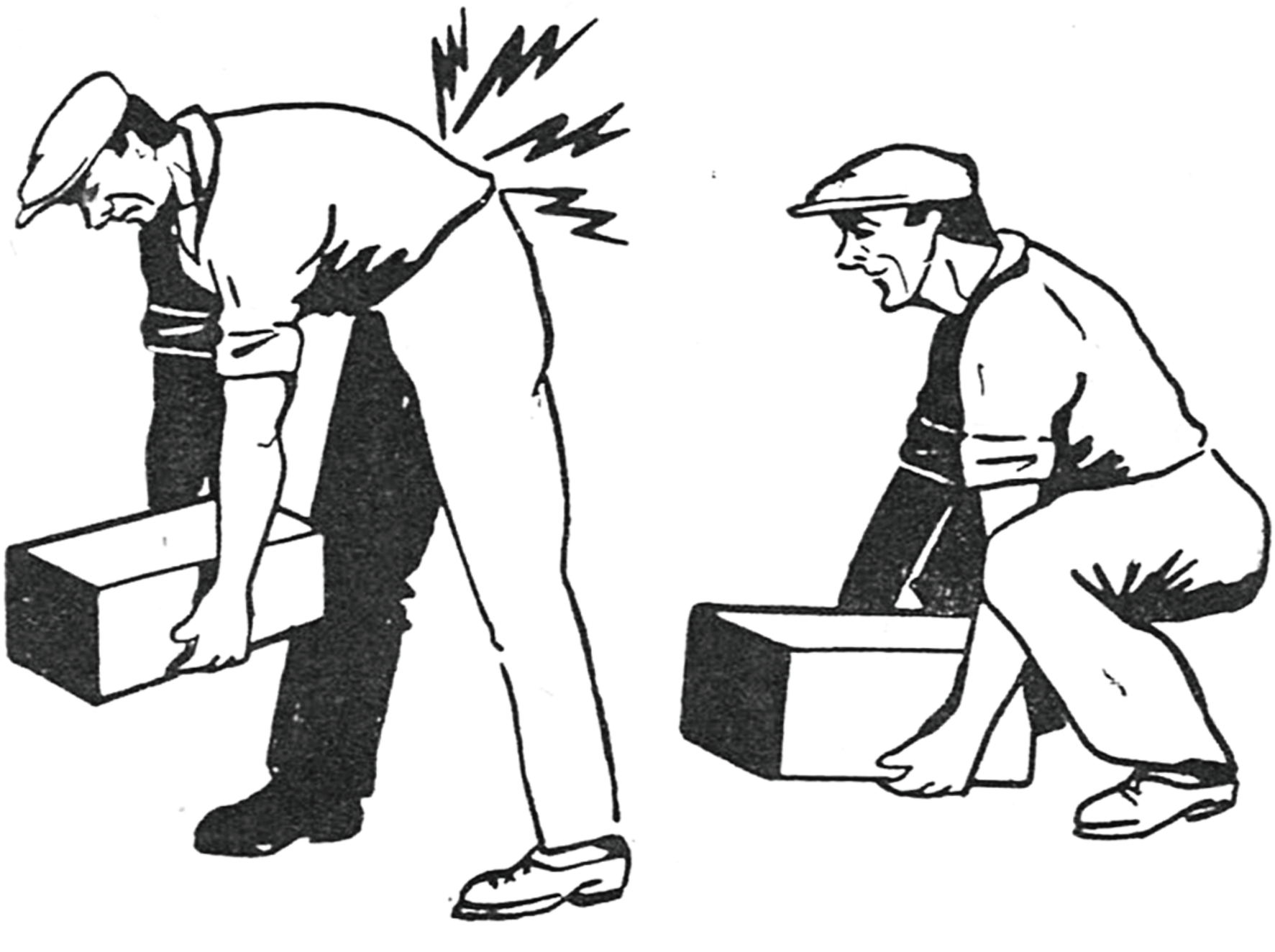


TOUTE MANUTENTION DEMANDE RÉFLEXION.
RÉFLÉCHISSEZ AVANT D'AGIR.

Portage.

Le poids des objets doit être proportionné à la force physique du docker.

Certaines précautions dans la façon de saisir ou de soulever les charges évitent les efforts, les lumbagos et les hernies.



Jambes tendues

INCORRECT

Jambes repliées

CORRECT

Einhorn

Pour soulever une charge :

— Placez les pieds aussi près que possible de l'objet à soulever ;
— Fléchissez les jarrets — position accroupie — tenez les bras tendus et le dos aussi droit que possible ;
— Soulevez l'objet avec les muscles des bras et des jambes en le tenant près du corps ;
— Relevez-vous en tendant les jambes.

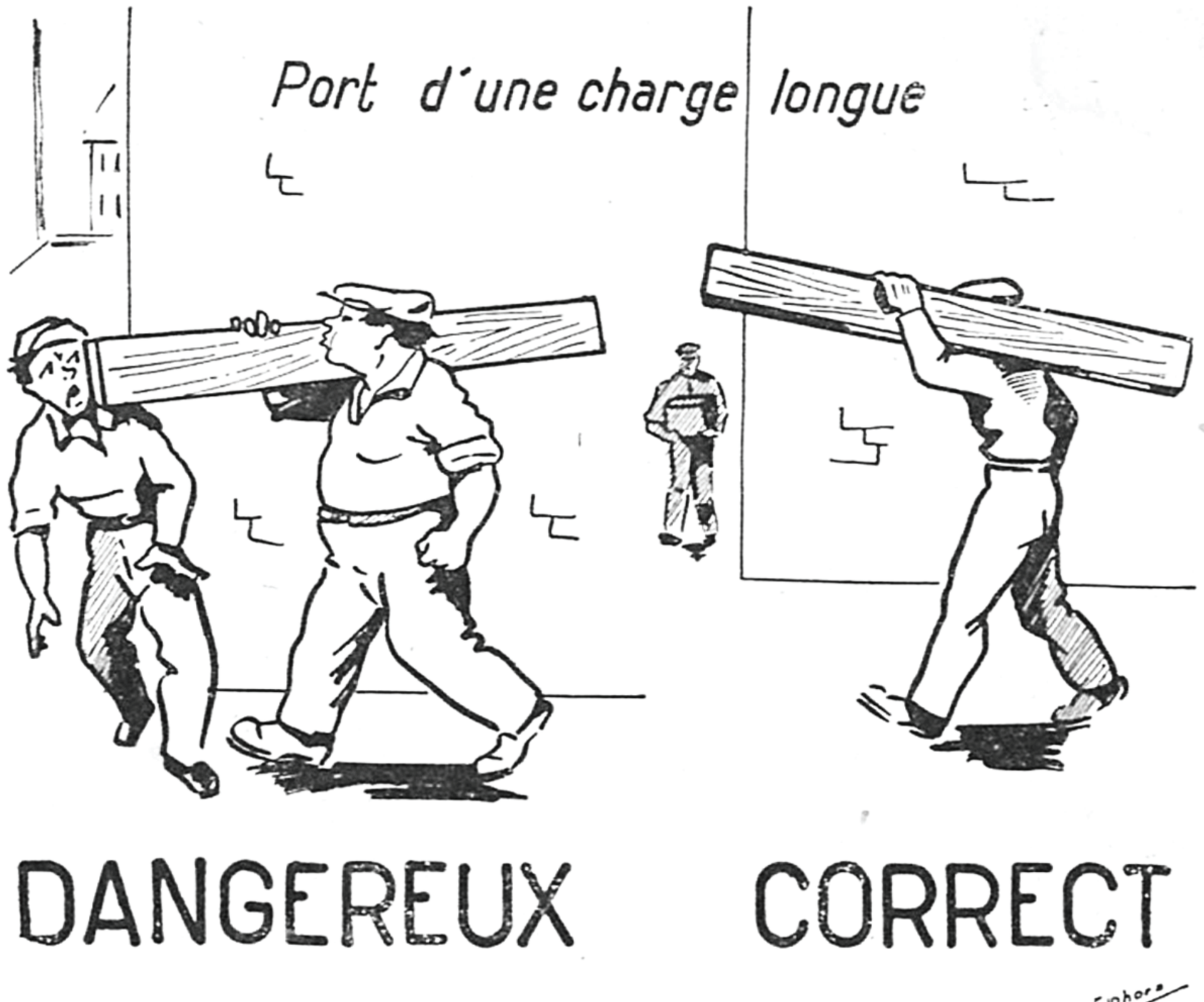
Pour poser un objet à terre, opérez de la même façon.

Ne soulevez et ne posez jamais un objet lourd, en position jambes tendues et buste plié.

Posez les objets lourds présentant des surfaces lisses sur des cales de façon à éviter le coincement des doigts.

Protégez vos poignets en les serrant dans des bracelets de cuir.

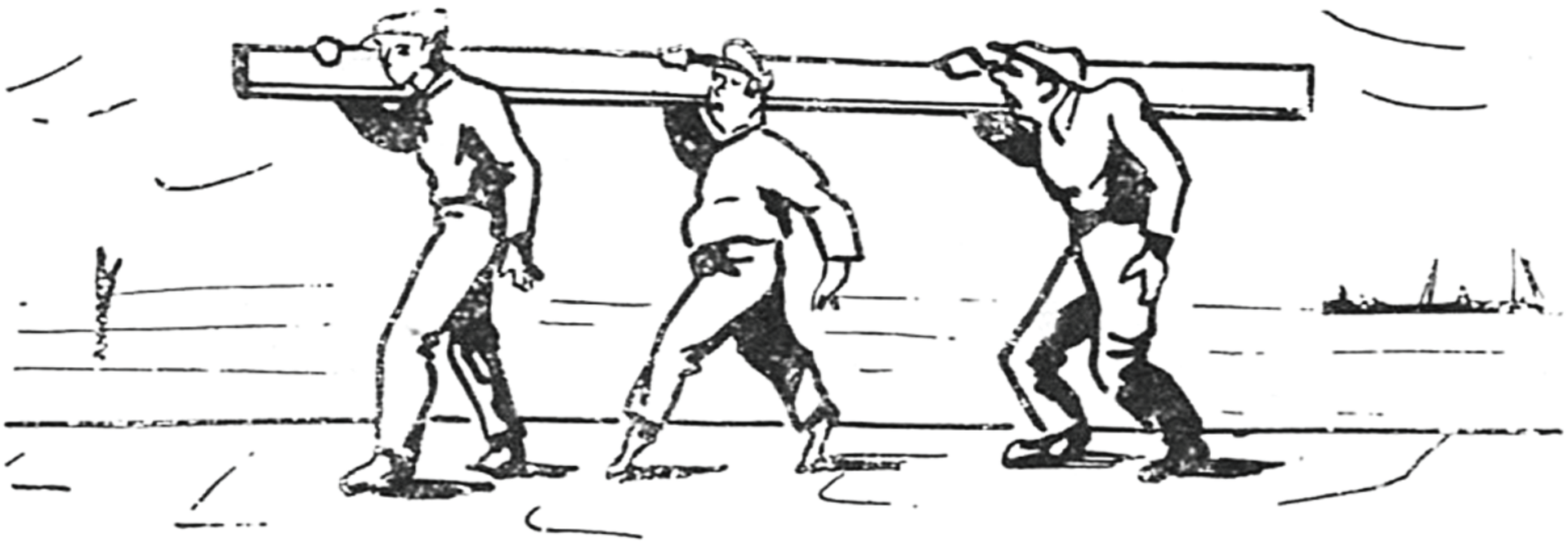
Dans le cas de sacs chargés sur la tête, à l'aide d'un transporteur incliné (sauterelle, fourmi, motorampe), prenez garde en saisissant le sac. Ne vous faites pas pincer les doigts entre les traverses et le rouleau d'extrémité s'il ne comporte pas de protection.



Portez une charge longue le bout avant relevé pour éviter de blesser ou de heurter un camarade.

Effectuez les virages doucement pour ne pas être entraîné par l'inertie de la pièce.

Ne jetez à terre une charge qu'avec précaution, surtout s'il s'agit d'objets longs qui peuvent rebondir et vous blesser ainsi que vos voisins.

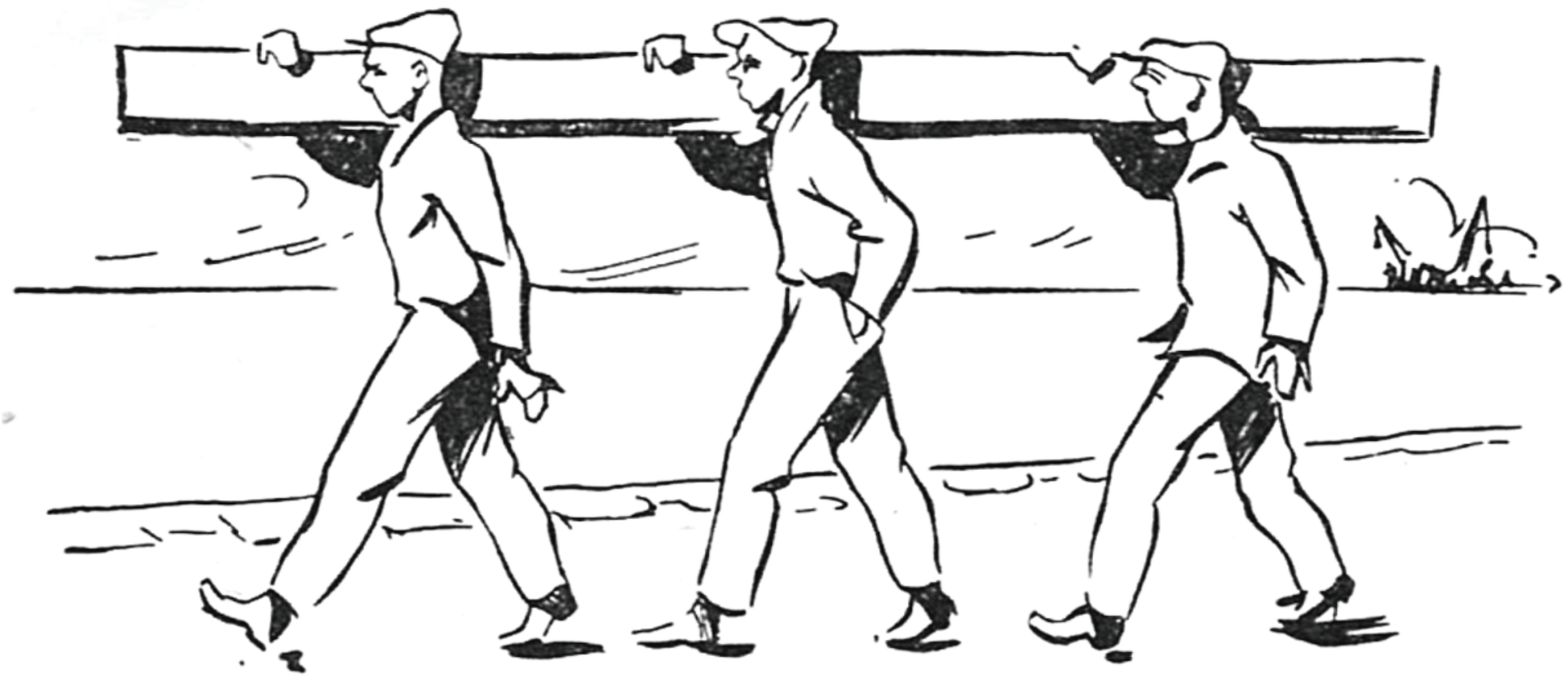


Tailles différentes, charge mal répartie

Pour porter à plusieurs une pièce longue :

— Choisissez de préférence des ouvriers de même taille, sinon les ranger par rang de taille ;
— Disposez la charge sur la même épaule ;
— Marchez au pas ;

— Effectuez les manœuvres de levage ou de pose au commandement de l'un des ouvriers ou d'un chef d'équipe.



Même taille, charge bien répartie

Ne placez dans une équipe que des hommes de même nationalité, ou tout au moins comprenant la même langue.

Dans le cas de portage avec un brancard, rompez le pas pour éviter le balancement.

AVANT D'EFFECTUER UN TRANSPORT RECONNAISSEZ LE CHEMIN A PARCOURIR. NE MARCHEZ JAMAIS A RECULONS.

Ripage.

Pour les petits déplacements de pièces lourdes et longues :

— Opérez par quartiers ;
— Placez-vous du côté opposé à la translation ;
— Faites basculer la pièce en poussant avec les paumes des mains.

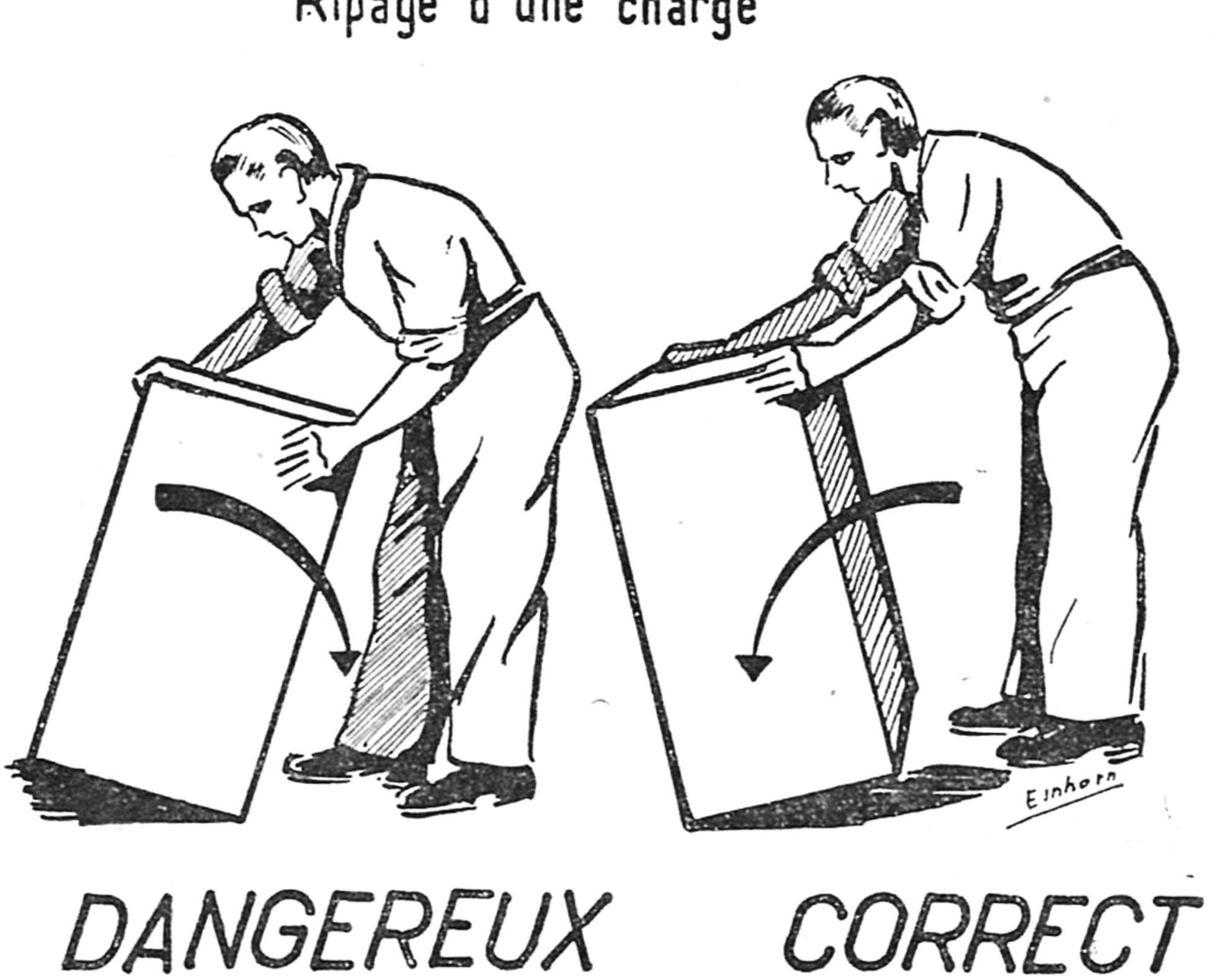
Pour les déplacements plus importants :

— Utilisez des pinces, des leviers, des barres d'anspects ;
— Disposez, si besoin est, sous la pièce des madriers, des rouleaux ;
— Maintenez la charge pendant le déplacement, si sa nature l'exige (cadre, grande caisse, etc.).

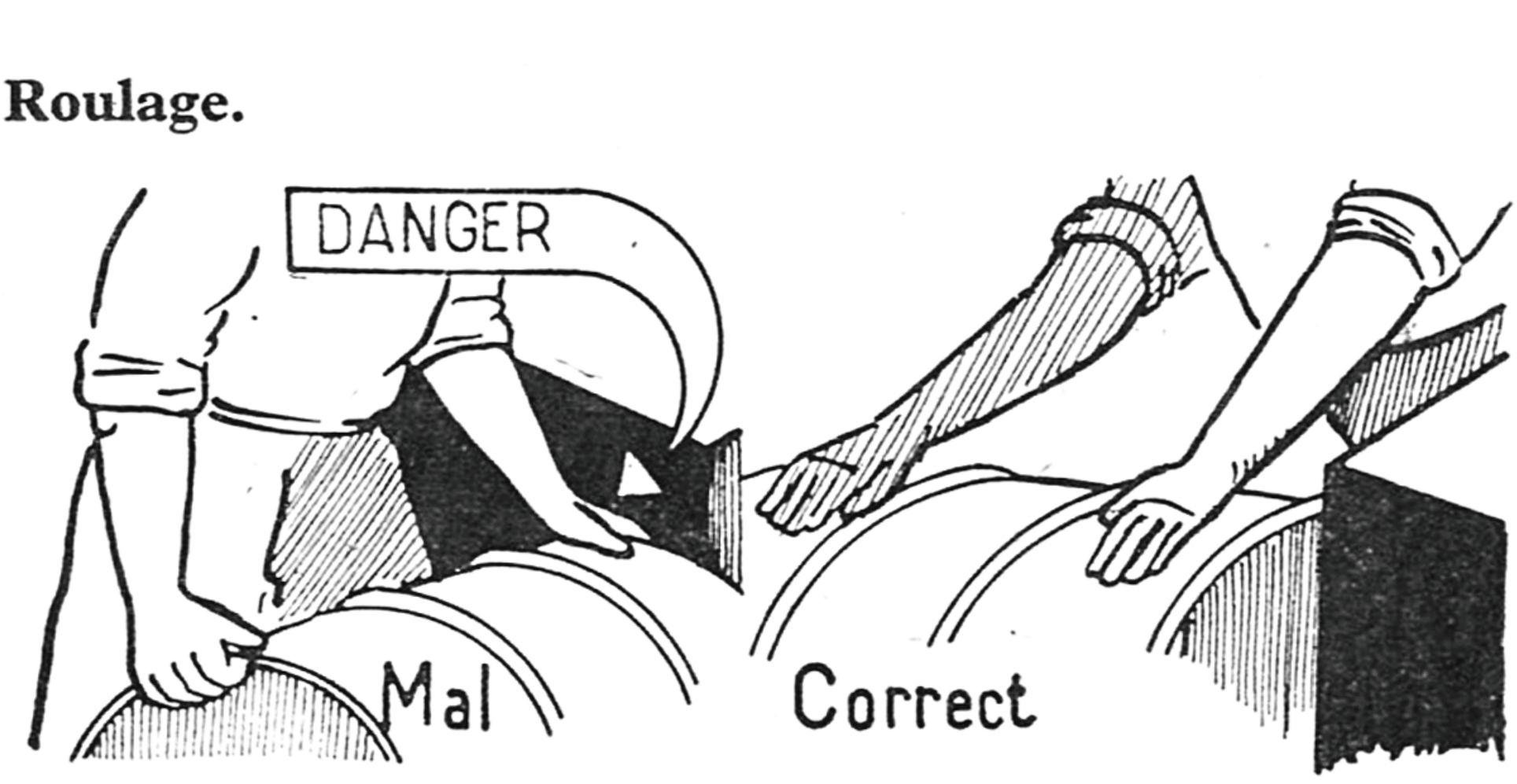
Si vous utilisez un cric :

— Vérifiez que le cliquet de retenue est bien rabattu ;
— Assurez-vous que le cric repose sur une assise solide et ne risque pas de glisser ;
— Interposez un morceau de bois entre la tête du cric et la pièce, si elle est métallique.

NE VOUS TENEZ PAS DANS LA ZONE
DE DÉPLACEMENT DE LA PIÈCE.



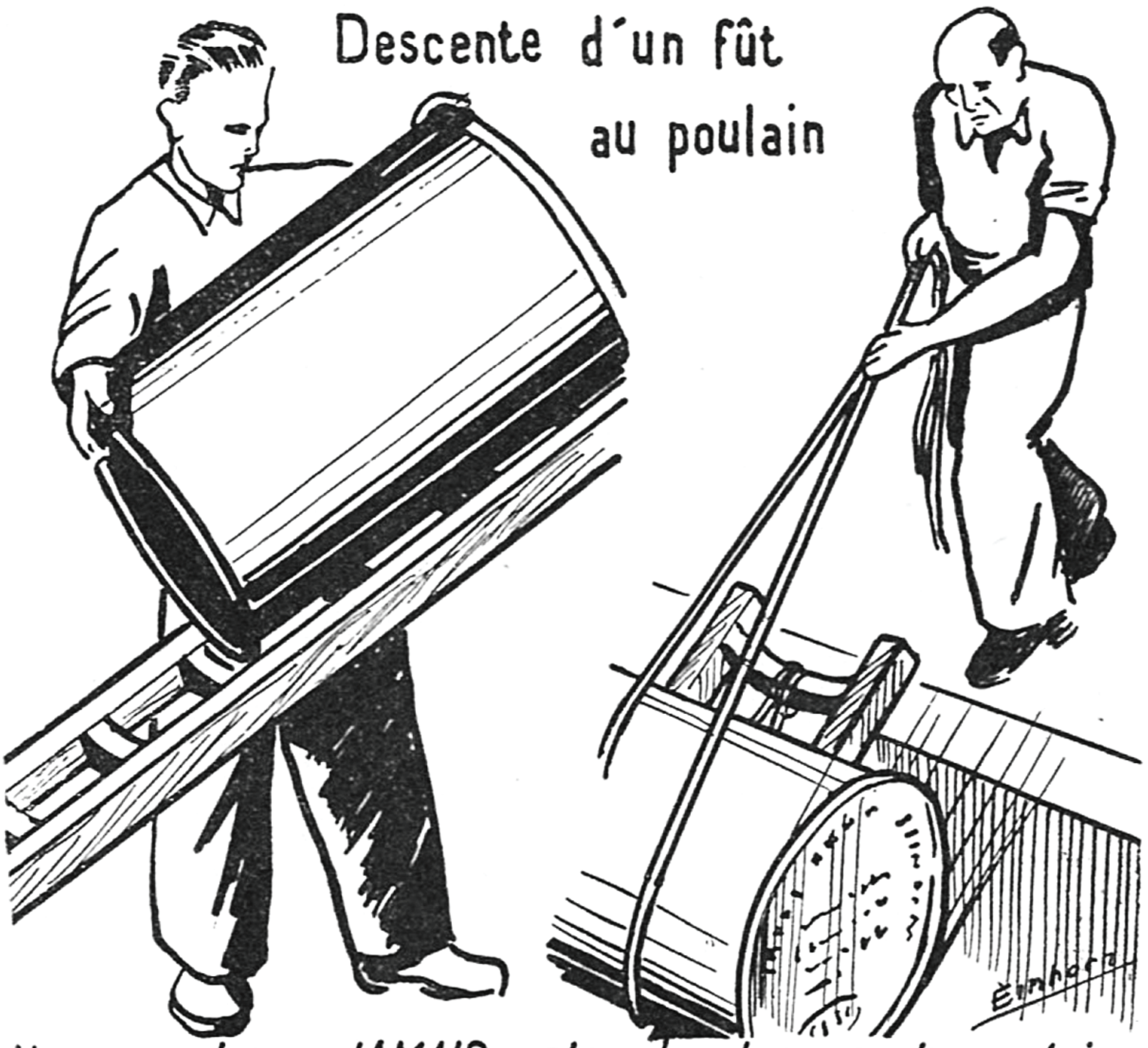
Roulage.



Pour rouler un fût ou un tonneau :

— Appuyez les paumes des mains protégées par des maniques sur le corps du fût, vers son milieu ;
— Ne le saisissez pas près des fonds, vous éviterez des serrages de mains ;
— N'utilisez jamais les pieds pour les pousser ou changer de direction, vous supprimerez des possibilités de chutes.

Si vous déplacez des fûts sur un sol en pente, prenez garde aux dévalements ou aux retours en arrière, servez-vous de cales ou de coins.



Ne vous placez JAMAIS entre les barres du poulain

Si vous utilisez un poulain pour descendre un fût :

— Disposez le fût en long, de préférence ;

— Assurez-vous d'abord que le poulain est bien posé et qu'il ne risque pas de glisser.

— Pour la descente, fût en travers, employez deux cordes de retenue.

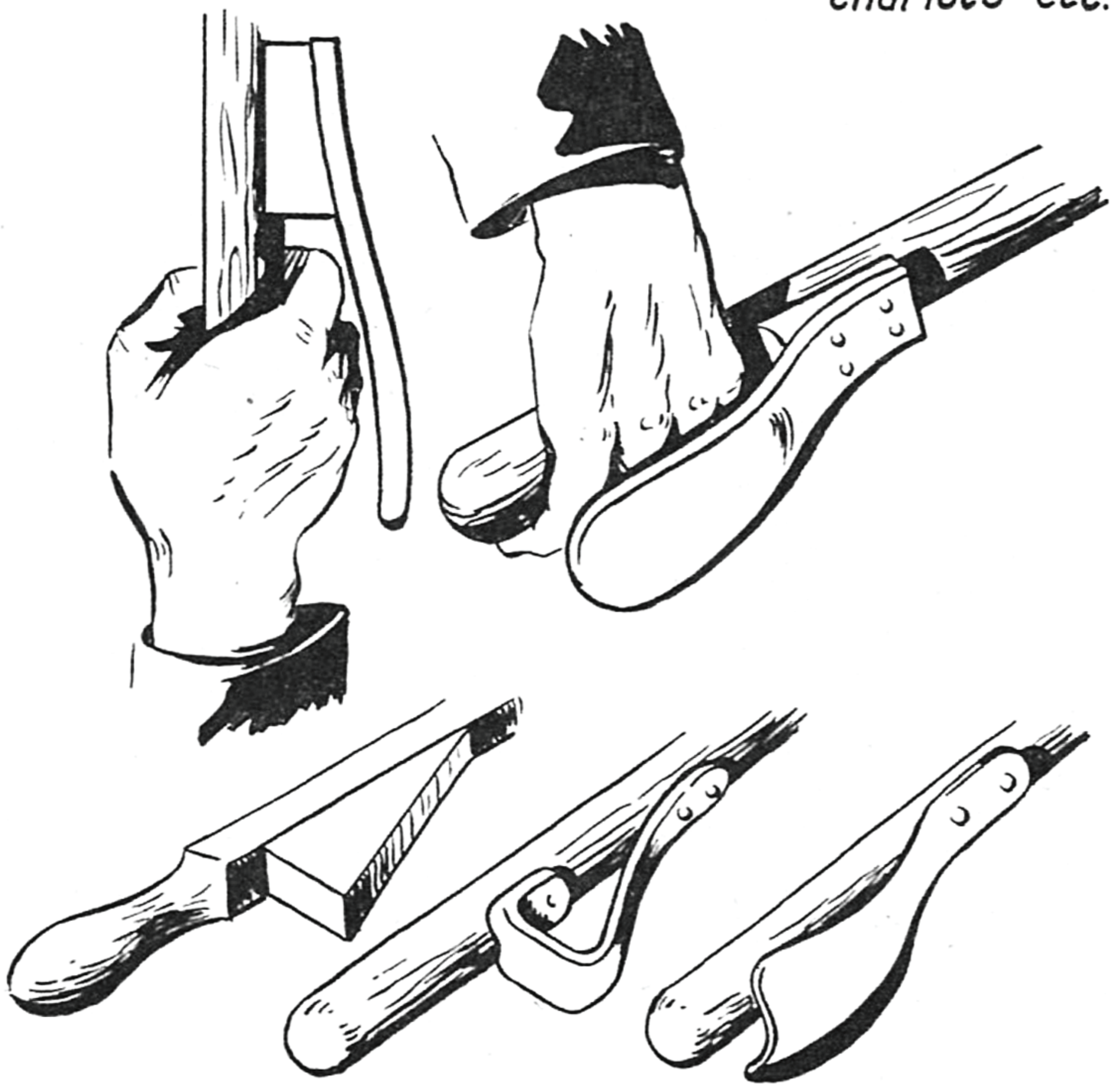
— Ne vous placez jamais entre les barres du poulain, tenez-vous sur le côté.

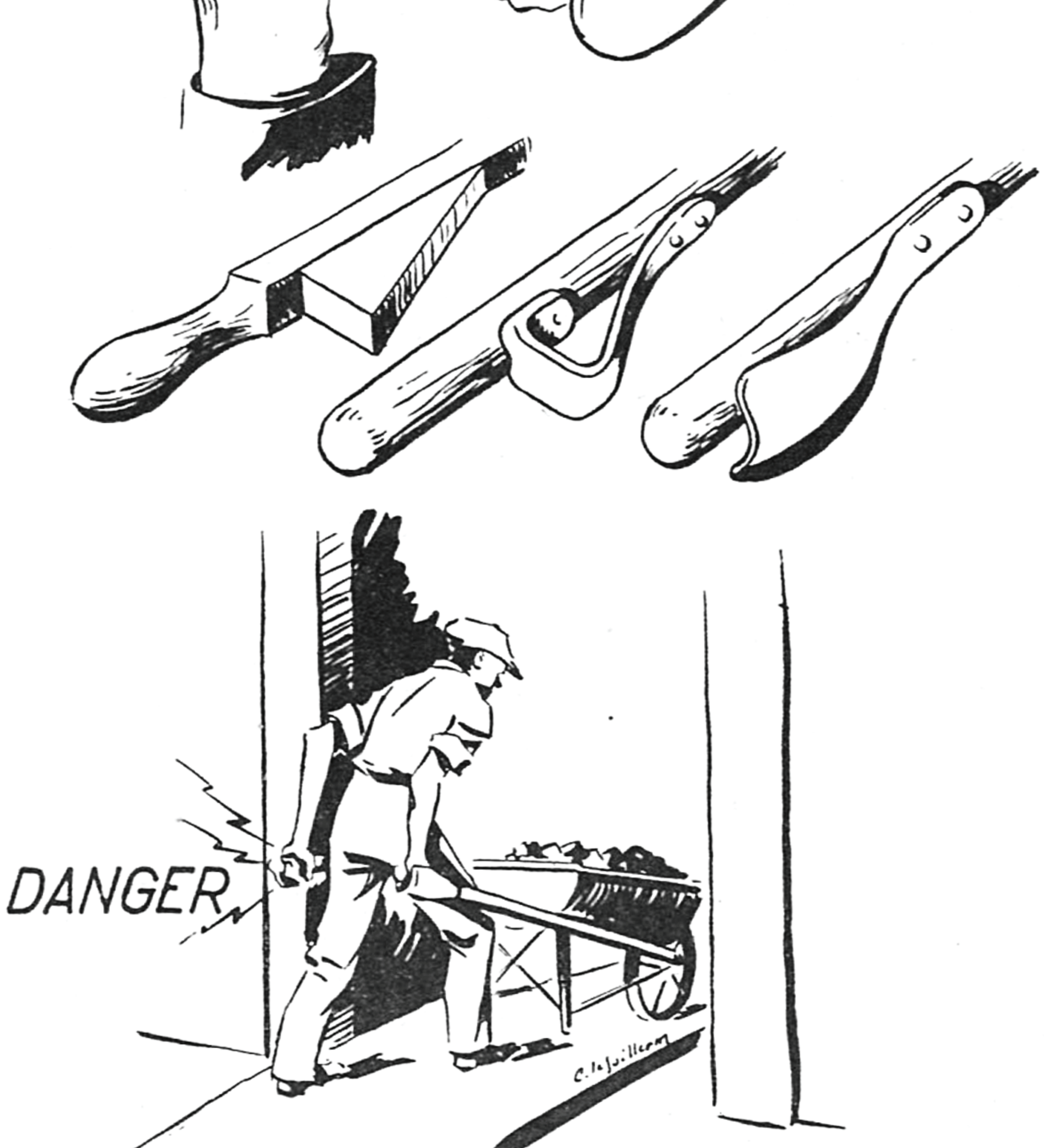
Les engins de roulage sont des plus variés. Ils doivent, dans toute la mesure du possible, être adaptés au genre et à la nature des objets à transporter.

Avec les brouettes à deux roues, diables, cabrouets, placez la charge vers l'avant afin qu'elle porte sur l'essieu et de façon qu'elle ne puisse ni se renverser, ni glisser pendant le déplacement.

Munissez les poignées des bras de *garde-mains de protection.*

Protége-mains pour poignées de bras de brouettes chariots etc...





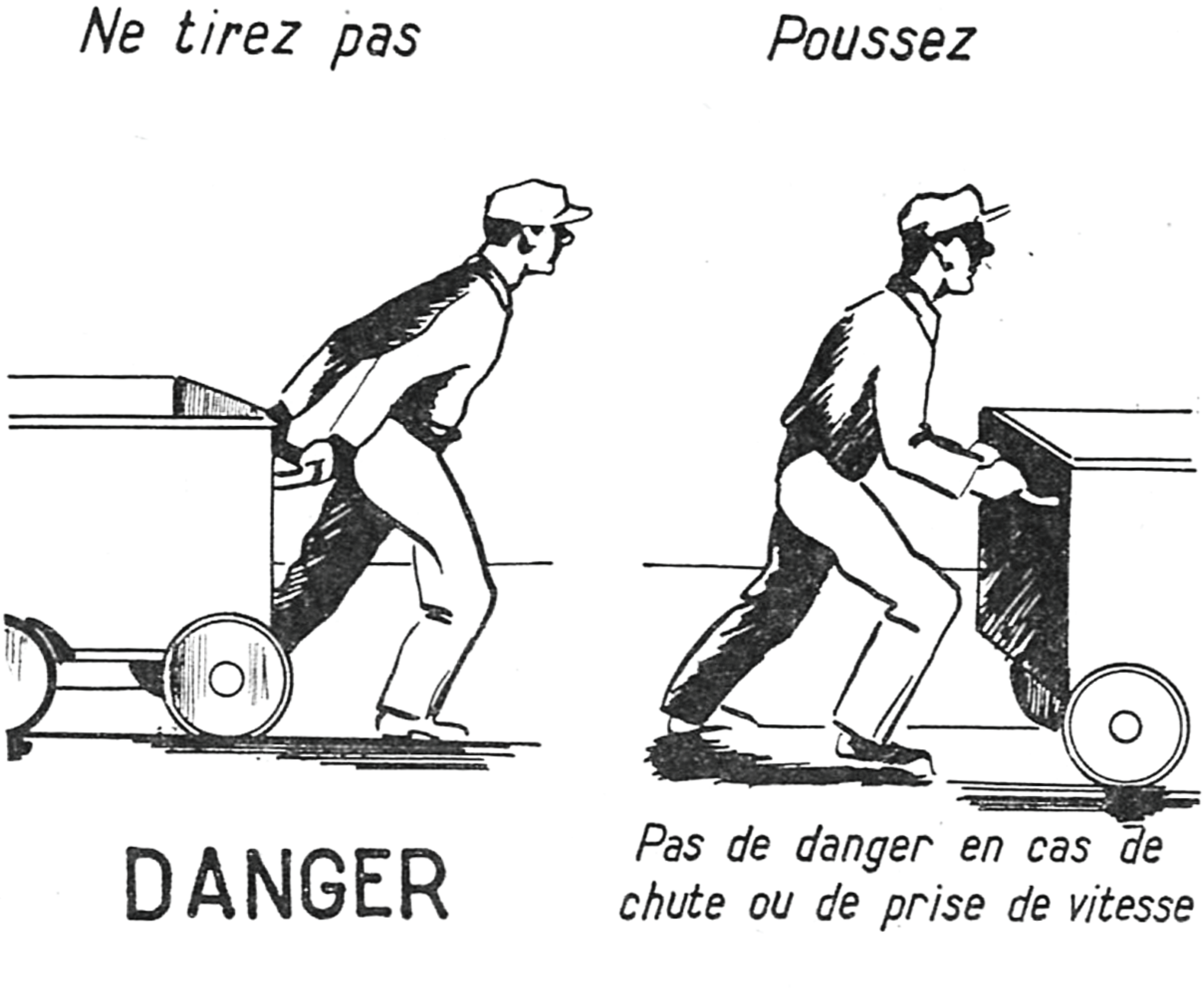
Ne chargez pas trop haut pour conserver une bonne visibilité.

Le montage des roues sur roulements à billes, leur équipement sur bandages caoutchouc ou sur pneus facilite le roulage et diminue la fatigue des ouvriers.

Des garde-roues convenablement installés préservent les pieds.

Poussez les véhicules, dans toute la mesure du possible. *Ne les tirez pas.*

Regardez devant vous pour éviter les collisions.



En fin de travail, n'abandonnez pas au hasard les engins de roulage : brouettes, chariots, etc. Rangez-les à l'emplacement qui leur est réservé, en ayant soin de laisser les brancards ou timons relevés, pour éviter les chutes.

Si vous utilisez des chariots ou des remorques attelés à un tracteur :

— Vérifiez l'accrochage ;

— Ne vous tenez pas debout sur les chariots ou remorques, vous risqueriez d'être projeté sur le sol par suite des cahots ou du serpentage du train de remorques ;

— Ne sautez pas en marche du tracteur sur une remorque ou d'une remorque sur une autre.

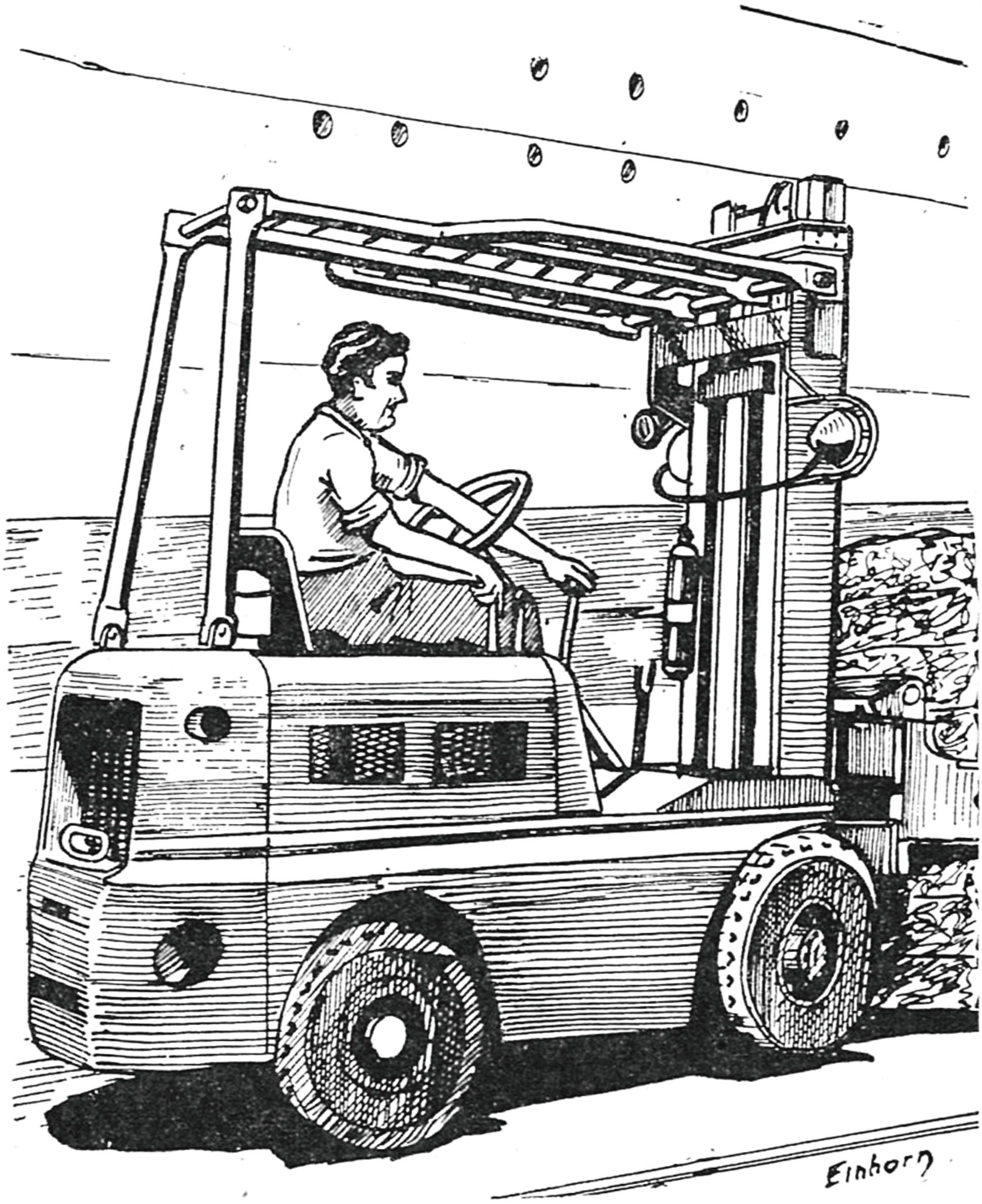
Conducteurs de tracteurs :

— Observez, si possible, le code de la route ;

— Ralentissez aux passages dangereux, humides ou glissants ;

— Servez-vous modérément de l'avertisseur sonore ;

— Ne faites pas marche arrière sans regarder ;
— Si vous conduisez un tracteur à essence, arrêtez le moteur et ne fumez pas en faisant le plein d'essence.



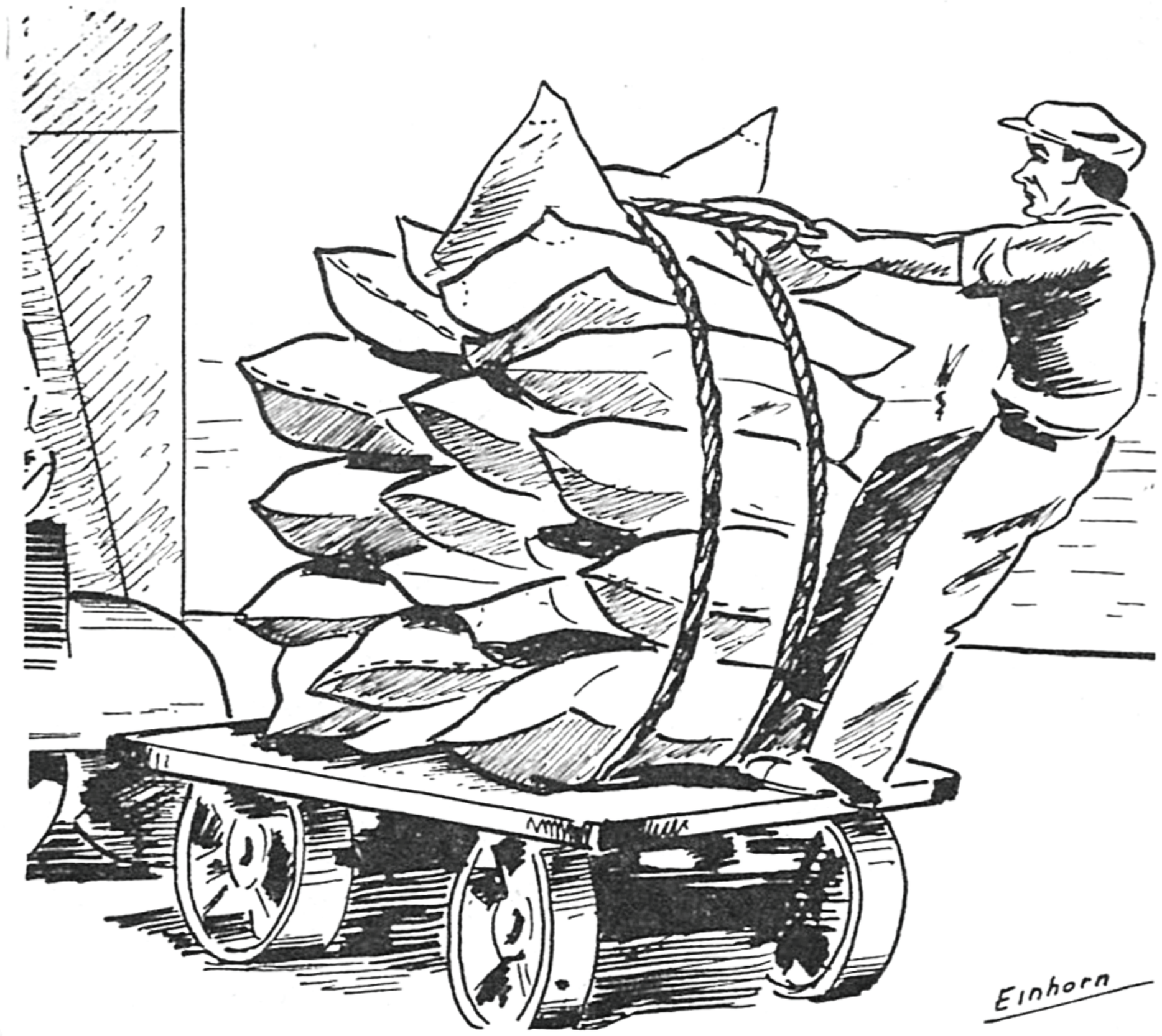
Les conducteurs de chariots automoteurs de types divers, peuvent, sur certains appareils insuffisamment protégés, être exposés à des accidents tels que :

— heurts, chocs, serrages contre des obstacles ;
— chutes d'objets,

dont les conséquences peuvent être très graves, voire même mortelles.

Servez-vous de chariots munis :

— de bourrelets de chocs, défenses, boucliers tampons ;
— de toits de protection ;
— de rétroviseurs.



ÉVITEZ LES ACROBATIES DANGEREUSES.

Engins de manutention.

L'utilisation des grues de quai nécessite l'observation de certaines précautions pour assurer la sécurité du personnel.

Ne levez pas de charges supérieures à celle admise par l'appareil utilisé.

La constitution de la charge à soulever ou " *palanquée* " dépend de la nature de la marchandise, de son emballage et de la puissance de l'engin de levage.

Il est généralement fait usage d'élingues : cordages en chanvre ou en acier :

— soit sans fin, les deux extrémités étant réunies par une épissure ;

— soit comportant une boucle ou œil à chaque extrémité.

Les élingues doivent être conservées en bon état.

Evitez aux élingues le contact des acides, des matières caustiques, de la chaux, du ciment, de l'eau.

Ne traînez pas les élingues sur le sol, la présence de poussières abrasives les détériorerait.

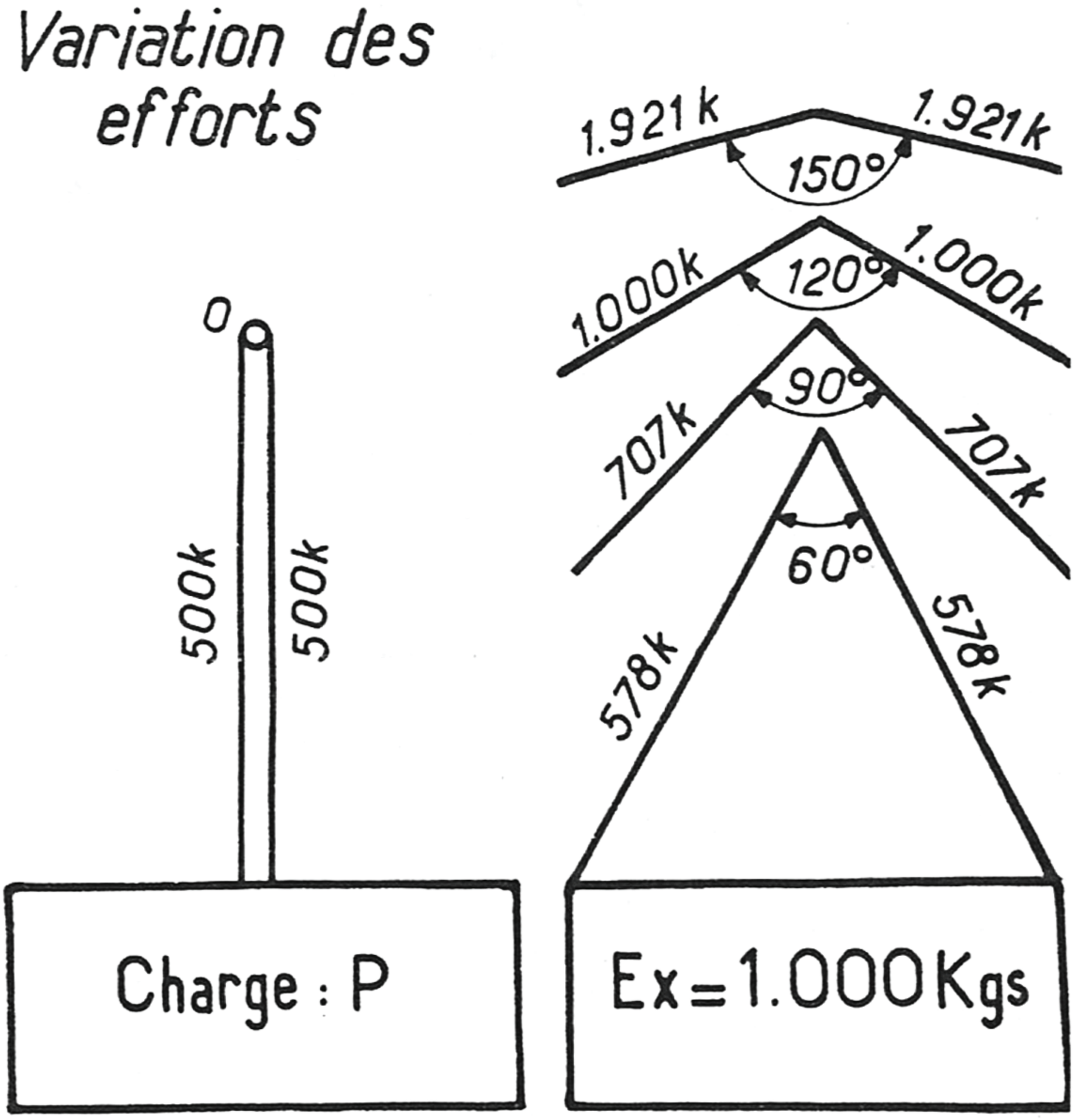
Faites vérifier et ranger par un magasinier qualifié, les élingues après chaque séance de travail.

Tout matériel présentant des traces de détérioration doit être rangé à part pour éviter tout risque de réutilisation avant réparation, ou rendu inutilisable.

Les efforts auxquels sont soumis les deux brins d'une élingue fixée au crochet d'une grue sont d'autant plus grands que l'angle formé par ces deux brins est lui-même plus grand.

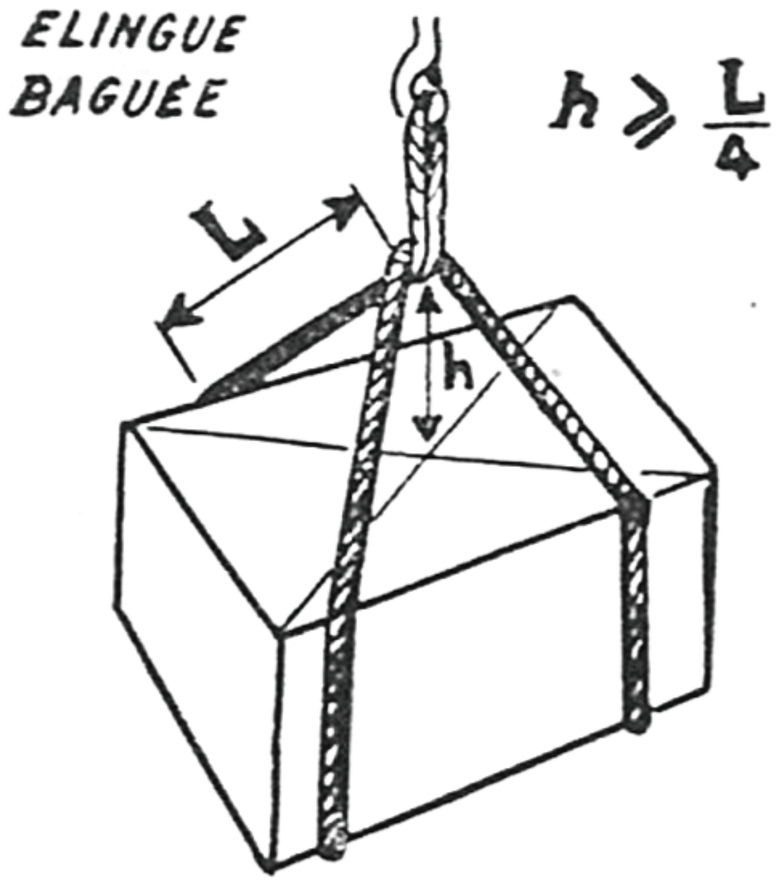
En principe, n'utilisez pas d'élingue avec un angle formé par les deux brins supérieur à 90°.

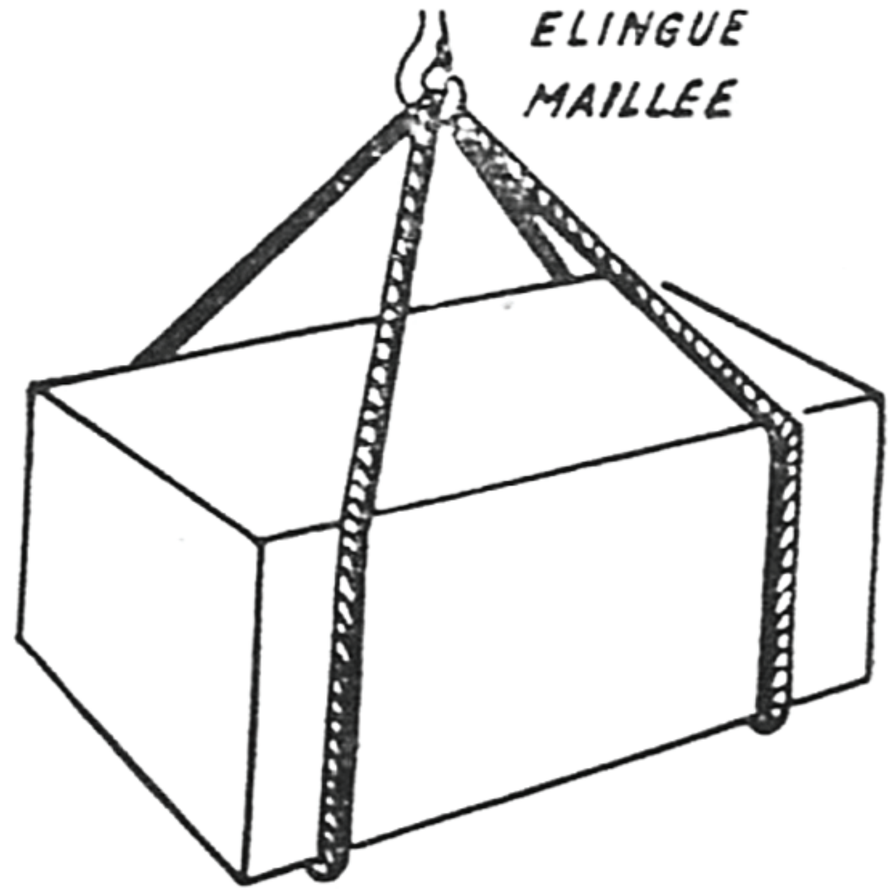
Si vous accrochez un palan à un câble attaché à deux points fixes, évitez que le câble soit trop tendu et tenez compte de l'angle formé par ses deux brins.



Lorsqu'une élingue double ceinture une charge et qu'une extrémité passe à travers l'autre pour venir se fixer sur le crochet (*élingue baguée*), cette extrémité de câble doit être assez tendue pour serrer la charge, ce qui conduit à faire descendre le point d'accrochage de l'élingue sur elle-même. Ce point ne doit toutefois pas descendre à une distance de la charge telle qu'elle soit inférieure au quart de la longueur des brins inclinés de l'élingue.

Il est préférable, quand on le peut, de passer directement chaque extrémité de l'élingue sur le crochet (*élingue maillée*).





Ne passez jamais un crochet directement dans les ligatures des balles.

Interposez entre les élingues et les arêtes vives des colis des matelas élastiques : chiffons, sacs, petits coussinets en cordages, pour éviter leur cisaillement.

Ne faites pas de nœuds avec les élingues.

Les élingues doivent être munies d'une bague en laiton ou en fer blanc portant :

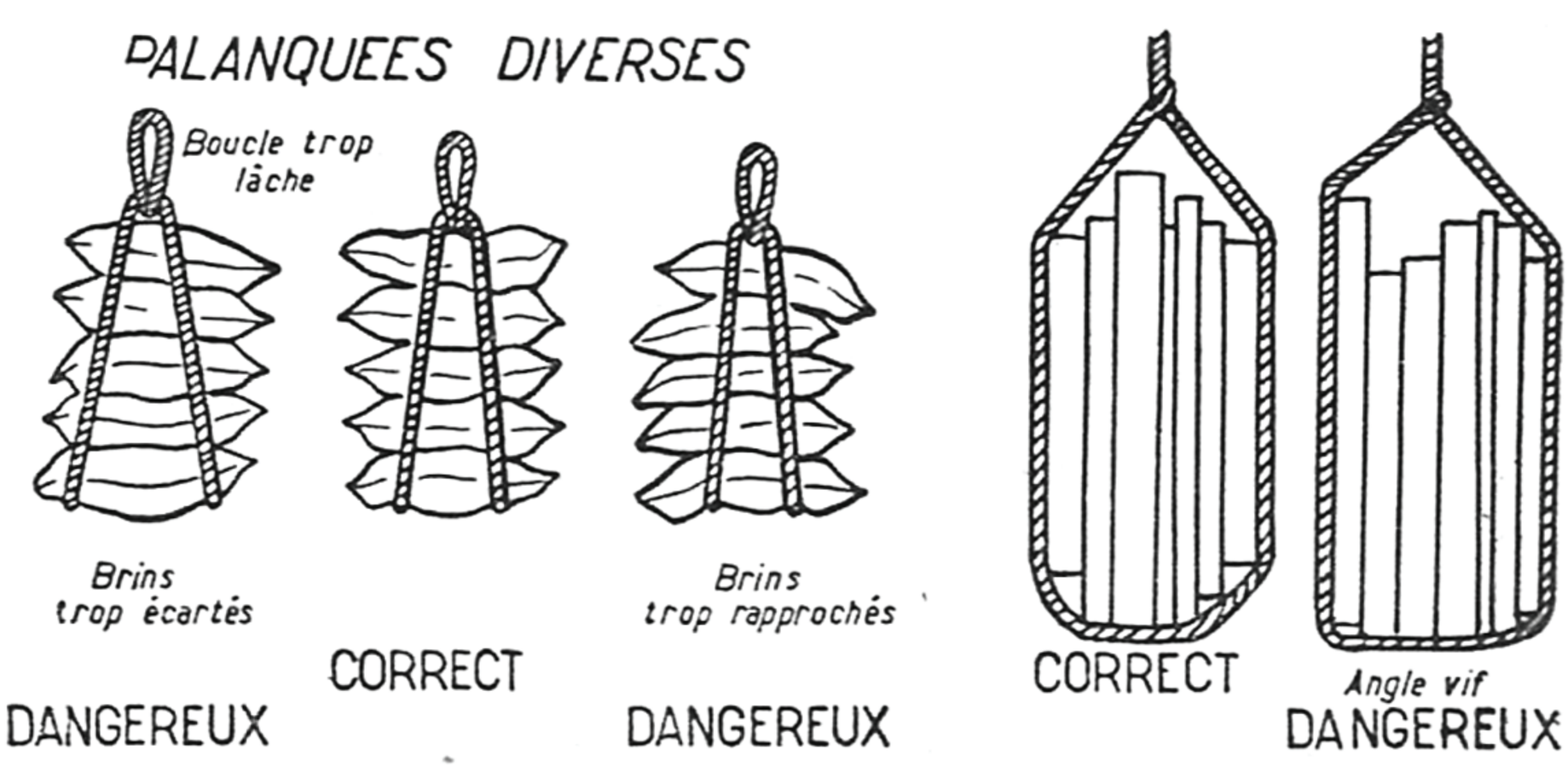
— la marque de l'entreprise ;

— un numéro d'ordre ;

— la charge maximum d'utilisation.

N'employez que du matériel appartenant à votre entreprise.

Confectionnez convenablement les palanquées et de telle façon qu'au moment du serrage de l'élingue les objets ne risquent pas d'être écrasés, de glisser et de tomber.



En accrochant l'élingue prenez garde de ne pas vous faire pincer les doigts entre elle et le crochet, guidez le serrage et ne laissez la palanquée quitter le sol que parfaitement assujettie.

Si vous utilisez une chaîne :

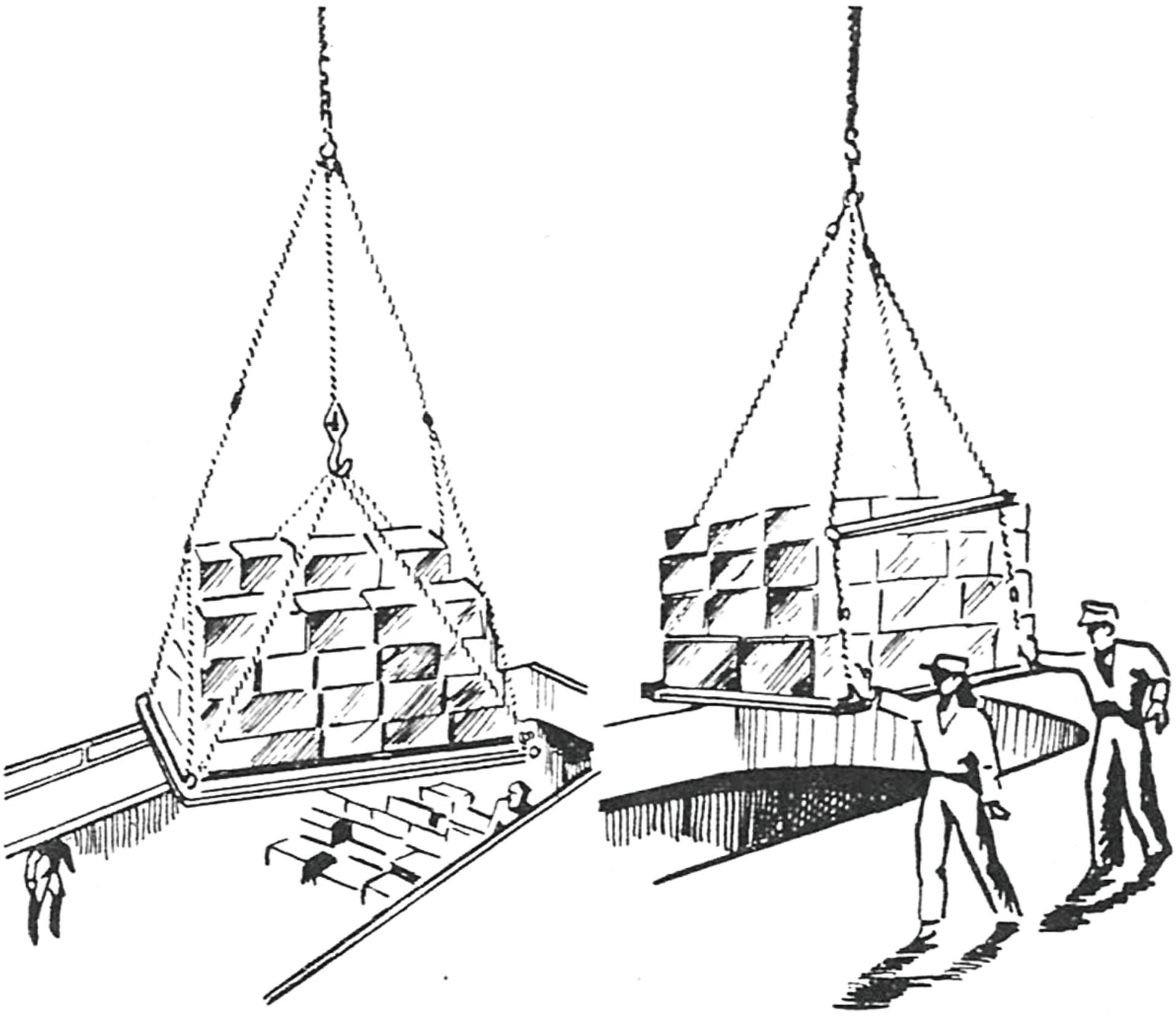
— veillez à ne pas faire de coques ;

— ne forcez jamais un maillon avec un marteau ;

— ne la raccourcissez pas en faisant un nœud ;

— ne la réparez pas ou n'ajoutez pas deux chaînes, en faisant une ligature avec du fil de fer ou en boulonnant deux anneaux.

Pour les objets divers, on utilise, suivant le cas, des filets ou des plateaux munis de dispositifs s'opposant à la chute des objets manutentionnés.



PLATEAUX DIVERS

Prenez garde au moment où la grue fait « avant » que les colis ne s'échappent pas du filet ou soient convenablement assujettis sur le plateau.

Quand vous renvoyez à bord une élingue ou un filet, après l'avoir accroché au croc de l'engin de levage, écartez-vous et faites écarter vos camarades pour ne pas risquer d'être saisi ou entraîné.

Confectionnez les palanquées à l'aplomb de la poulie de tête de flèche ; évitez de tirer obliquement pour ne pas provoquer un dépouliage du câble ou un balancement de la charge.

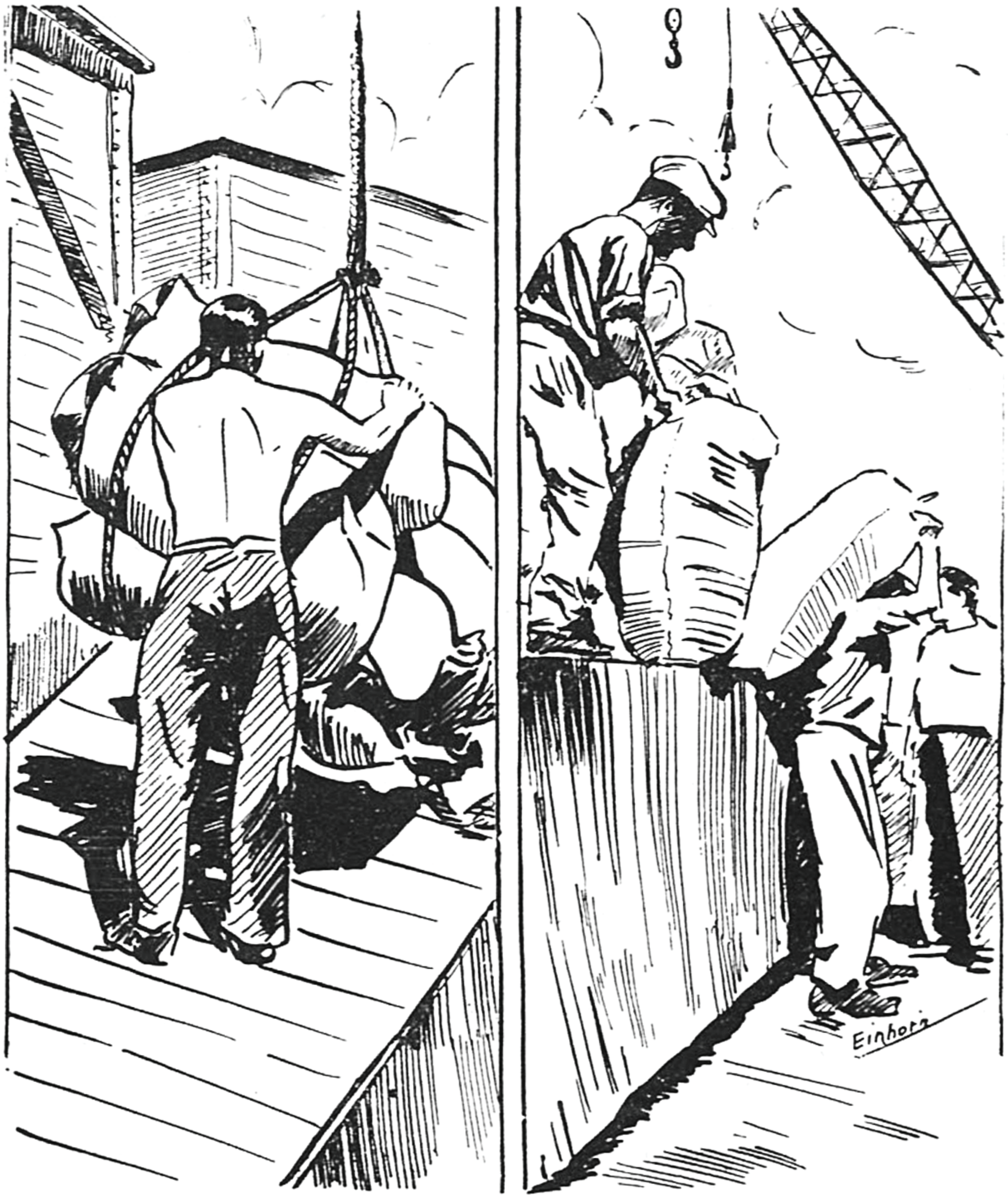
S'il est nécessaire de poser une charge sur le côté, poussez-la, ne la tirez pas.

Ne tendez pas les bras pour recevoir une charge.

Lorsqu'une palanquée est amenée sur une tintaine (ou tabernacle), cette dernière doit avoir une surface au moins égale à celle de la charge, augmentée d'un mètre carré par ouvrier placé sur la tintaine.

Utilisez des *tintaines stables*.

Prenez garde de ne pas être bousculé par la palanquée au moment de l'amenage.



S'il s'agit de céréales à débarquer dans une caisse au moyen d'une benne ronde basculante, la caisse doit être munie d'un garde-corps pour protéger le videur de benne.

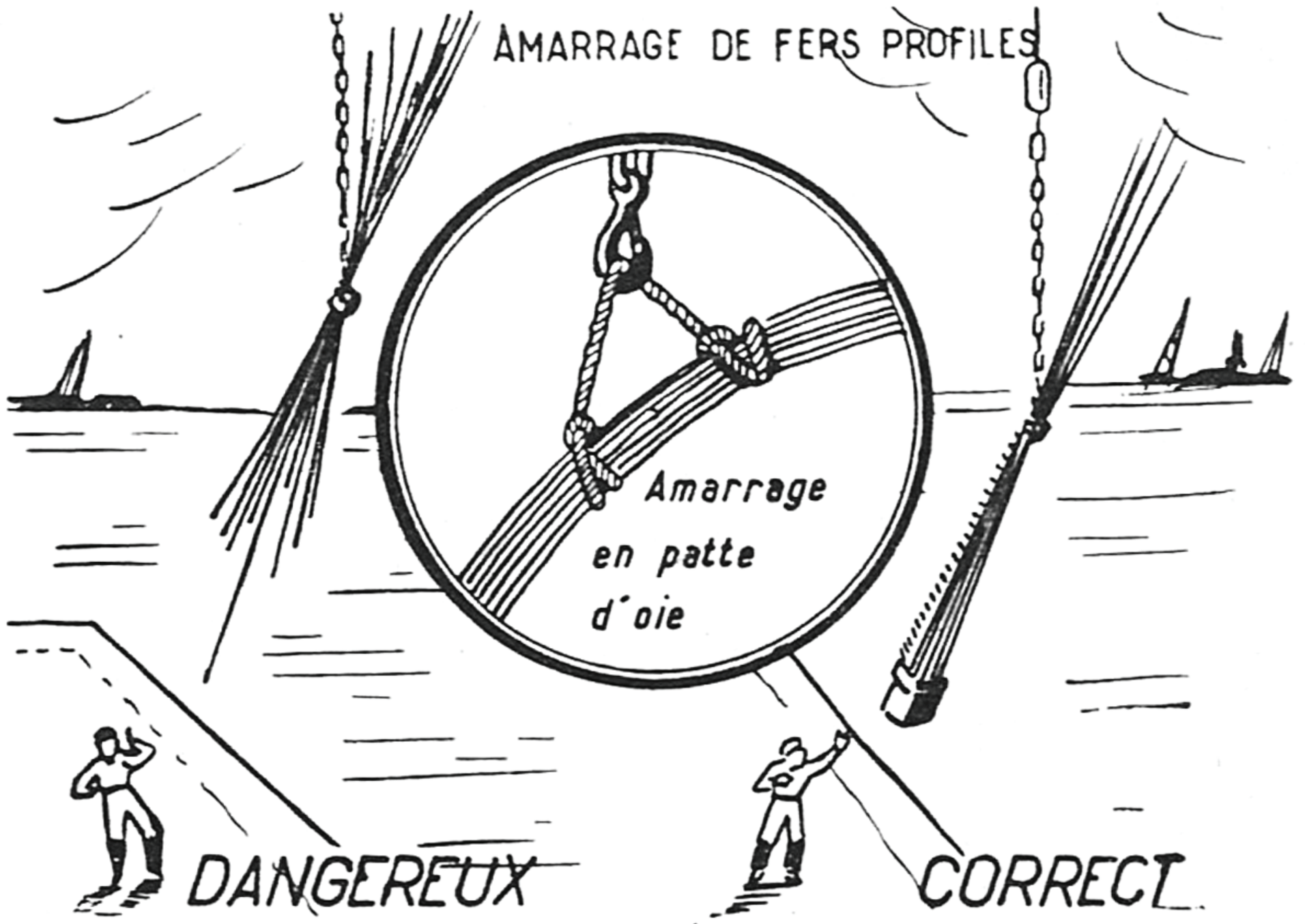
Attention, ne vous faites pas pincer les doigts en manœuvrant le linguet qui maintient l'anse de la benne.

Ne remplissez pas trop les bennes, pour éviter les chutes d'objets. Si vous y placez du matériel, notamment des pelles pour le travail dans la cale, amarrez les manches d'outils entre eux et à l'anse de la benne ou au crochet.

Quand une benne, décrochée de l'appareil de levage, repose à terre, l'anse doit toujours être abaissée.

Dans le cas de palanquées de fers profilés, ronds pour béton armé, etc., utilisez des élingues en chaîne et amarrez en patte d'oie ou bien rassemblez les extrémités des fers dans une benne fixée à la charge afin d'éviter les glissements et la chute de la palanquée.

Interposez de préférence un morceau de bois pour faciliter le serrage. Ne serrez jamais fer sur fer.



Pour la manutention des pièces longues, l'emploi d'un "*palonnier*" ou "*fléau*" est recommandé.

N'utilisez jamais les bennes ou les crochets pour embarquer ou débarquer des personnes.

Ne dépassez pas la charge maximum prévue pour chaque engin de levage, compte tenu de la portée, si l'appareil est à portée variable.

Les indications sont, en général, valables pour un engin situé à niveau.

Vérifiez que les linguets de sûreté des crochets des engins de levage sont bien en place après accrochage de la charge.

Pour éviter toute fausse manœuvre, le chef de palan dirigeant la manœuvre doit faire usage d'un code de signaux simple, parfaitement connu du grutier.

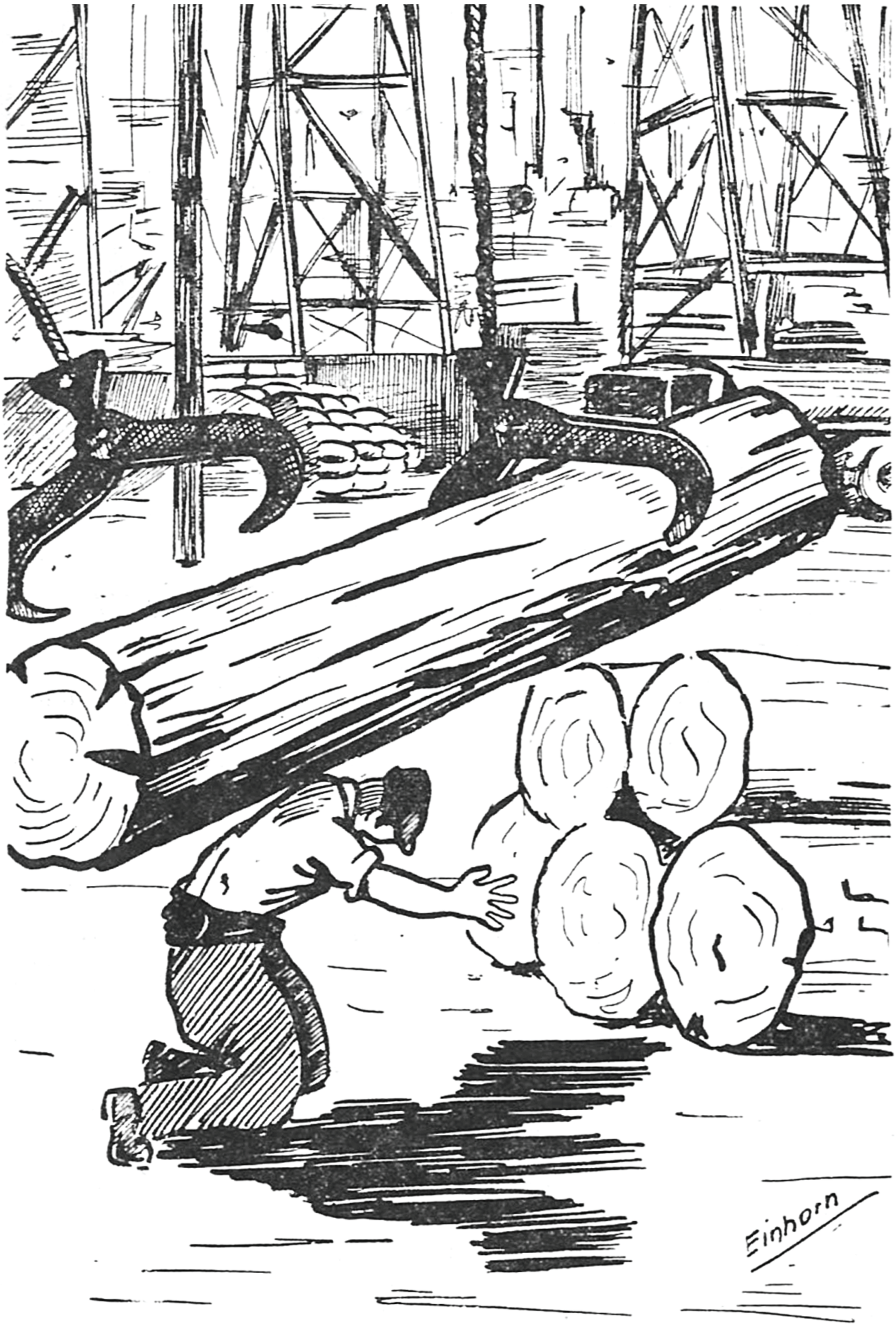
Exemple de code de Gestes de Commandement des grues et portiques applicables dans les ports.

(Proposé par l'Association Française de Normalisation dans le Courrier de la Normalisation nº 116.)

Un exemple de

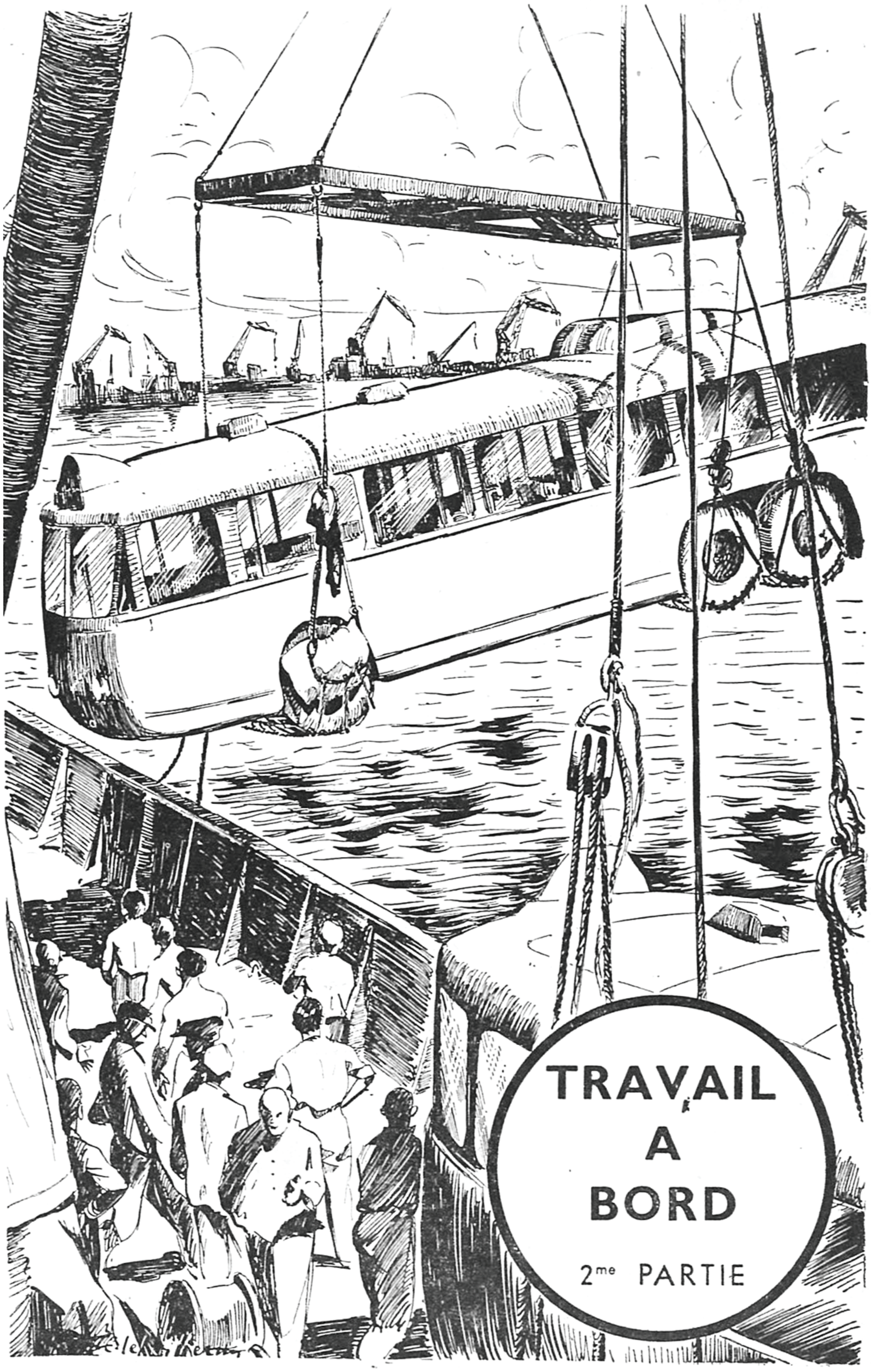
Code de Gestes de Commandement
des grues et portiques
applicables dans les Ports
Projet AFNOR 1954

est encarté dans ce manuel.



NE VOUS TENEZ JAMAIS SOUS UNE PALANQUÉE.

NOTA. — Des consignes spéciales concernant les conducteurs d'engins de levage seront données dans le manuel réservé aux employeurs et cadres.


TRAVAIL
A
BORD
2me PARTIE

DEUXIÈME PARTIE

TRAVAIL A BORD

Accès aux navires.

La liaison entre le quai et un navire mouillé à quai peut être assurée :

— soit par une échelle de coupée ;

— soit par des passerelles ;

— soit par des échelles ordinaires ;

— soit même par de simples ponts mobiles.

L'échelle de coupée doit être munie d'un garde-corps du côté opposé au navire.

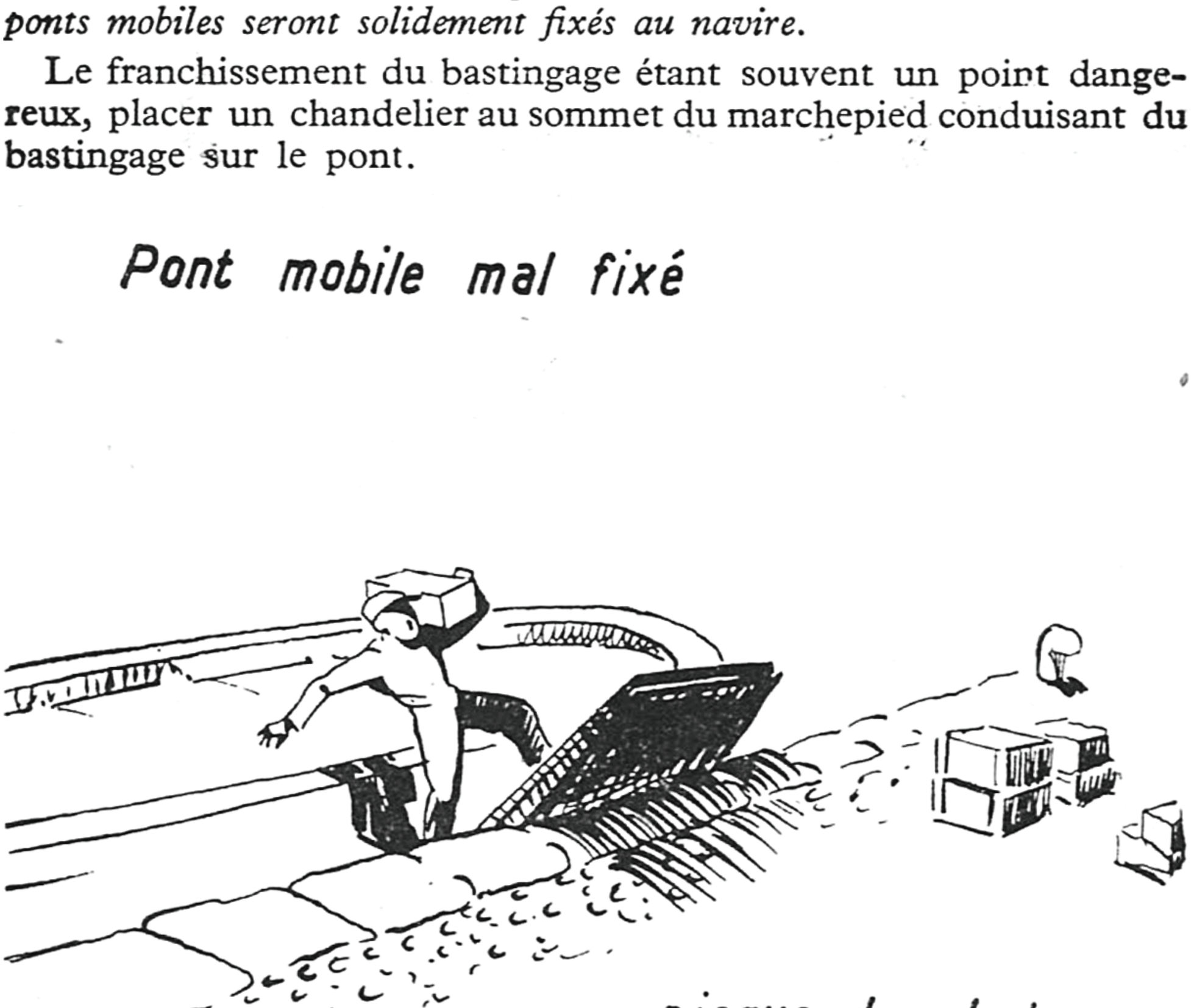
Les passerelles doivent être munies de chaque côté de garde-corps constitués par des chandeliers avec lisse et sous lisse et pourvues, si elles sont très inclinées, de liteaux disposés convenablement pour empêcher de glisser.

L'utilisation de filets de protection en cordage placés sous les passerelles évite les conséquences des chutes possibles, tout particulièrement lorsque le navire n'est pas au bord immédiat du quai.

Les échelles de coupée, les passerelles, les échelles ordinaires et les ponts mobiles seront solidement fixés au navire.

Le franchissement du bastingage étant souvent un point dangereux, placer un chandelier au sommet du marchepied conduisant du bastingage sur le pont.

Pont mobile mal fixé



risque de chute

Pont mobile de fortune



DANGER

N'encombrez sous aucun prétexte les échelles, passerelles, etc par des cordages, des tuyaux...

Lorsqu'un navire est rangé le long du bord d'un autre navire il est souvent fait usage d'une échelle de corde pour passer de l'un à l'autre.

Fixez la partie inférieure de l'échelle et munissez sa face postérieure d'une ou plusieurs perches horizontales pour l'empêcher de se tordre.

Si le navire est au large :

— utilisez pour vous rendre à bord les bateaux mis par l'entreprise à votre disposition ;
— répartissez-vous convenablement dans le bateau et également de chaque bord ;
— veillez à ce que des bouées de sauvetage en bon état soient à portée de la main ;

N'utilisez pas, si vous êtes seul, une embarcation si vous ne savez pas godiller.

Manœuvrez toujours avec prudence :

— tenez-vous tranquilles, ne vous bousculez pas ;
— ne sautez pas de terre à bord ou inversement ;
— ne dépassez pas le nombre maximum de passagers prévu pour chaque embarcation ;
— conformez-vous strictement aux consignes qui vous sont données.

Dans les *ports à marée*, des précautions spéciales doivent être prises pour tenir compte des différences, parfois importantes, du niveau de l'eau.

Les accès à bord doivent être particulièrement bien éclairés la nuit.



MÉFIEZ-VOUS DES CHUTES.
ENTRE NAVIRE ET QUAI
ELLES SONT SOUVENT TRÈS GRAVES.

Circulation.

Les ponts des navires étant généralement encombrés, en circulant, prenez garde aux câbles, cordages, tuyauteries, galiotes, panneaux, apparaux divers, treuils, etc.

Méfiez-vous des portes donnant directement sur des échelles.

Pour descendre dans les cales, utilisez les échelles.

Prenez garde aux échelons tordus, brisés ou manquants.

Maintenez parfaitement dégagés les accès aux échelles.

N'empilez pas les panneaux plus haut que l'hiloire.

Rangez de même les galiotes.

Il est formellement interdit de se servir des panneaux d'écoutille pour confectionner des plates-formes ou des chemins de roulement.

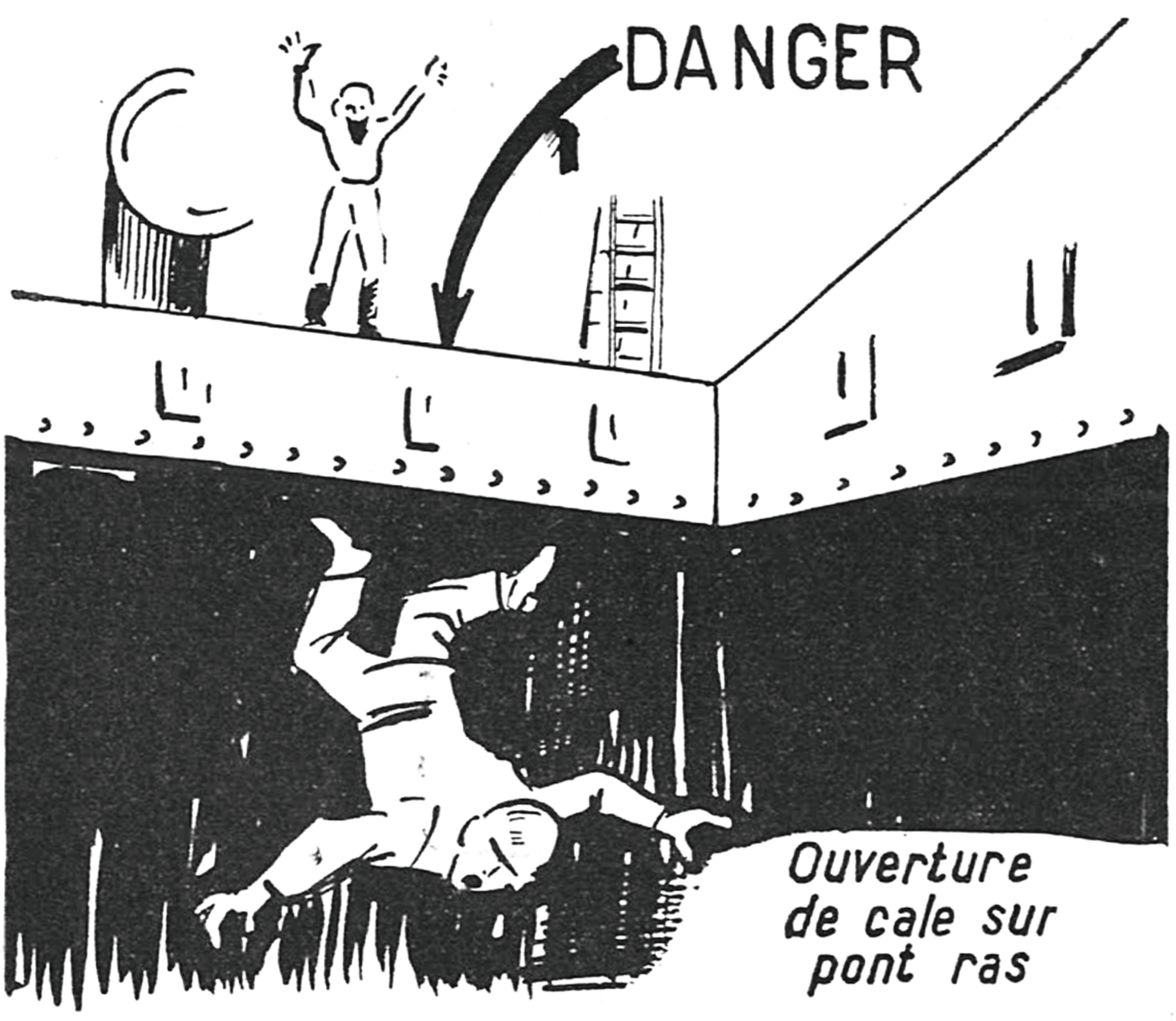
Ne montez pas sur les galiotes ou les barrots de cale pour fixer les crochets des élingues servant à les enlever.

Si vous éprouvez de la difficulté à enlever une galiote ou un barrot de cale, prévenez le chef d'équipe.

Si le travail doit s'effectuer avec l'écoutille en partie fermée, vérifiez que les galiotes sont bien assujetties et ne peuvent pas être soulevées par une palanquée ou le crochet d'un engin de levage, ni que les panneaux risquent d'être projetés dans la cale.

Si dans une même écoutille on doit travailler à deux niveaux différents, empêcher par des barrières, des filets ou de toute autre manière la possibilité de chute des personnes ou des objets du niveau supérieur.

Si l'hiloire a moins de 75 centimètres, le bord devra installer un garde-corps, ayant au moins 90 centimètres de hauteur.



Ouverture de cale sur pont ras

Dans le cas où l'hiloire n'existe pas, cas des « *ponts ras* » des paquebots, exigez du bord l'installation d'un garde-corps de 90 centimètres de hauteur, complet avec lisse, sous-lisse et plinthe ou de toute autre protection analogue pour éviter la chute des personnes ou des objets dans la cale.

N'empilez pas les panneaux plus haut que l'hiloire.

Rangez de même les galiotes.

Il est formellement interdit de se servir des panneaux d'écoutille pour confectionner des plates-formes ou des chemins de roulement.

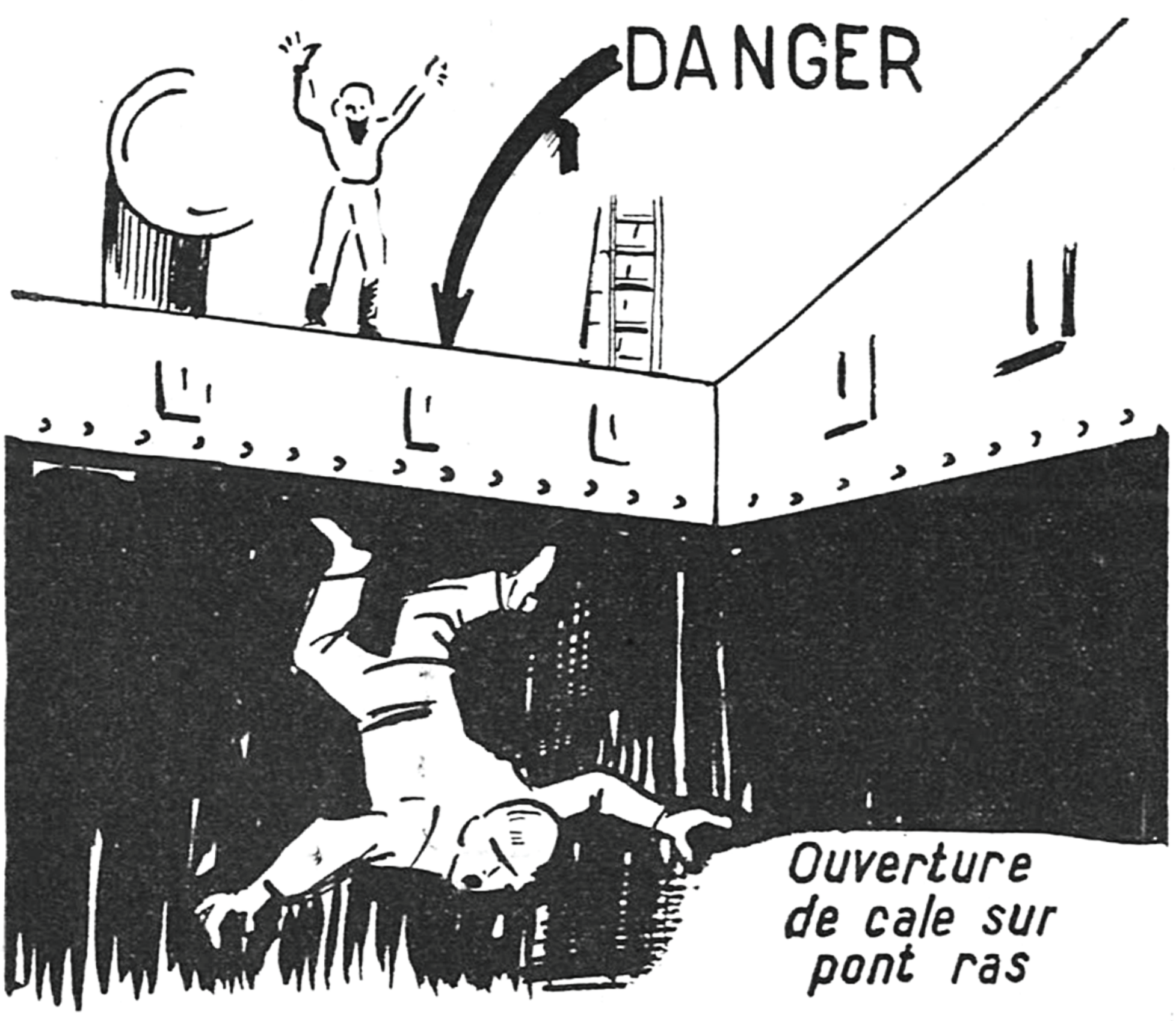
Ne montez pas sur les galiotes ou les barrots de cale pour fixer les crochets des élingues servant à les enlever.

Si vous éprouvez de la difficulté à enlever une galiote ou un barrot de cale, prévenez le chef d'équipe.

Si le travail doit s'effectuer avec l'écoutille en partie fermée, vérifiez que les galiotes sont bien assujetties et ne peuvent pas être soulevées par une palanquée ou le crochet d'un engin de levage, ni que les panneaux risquent d'être projetés dans la cale.

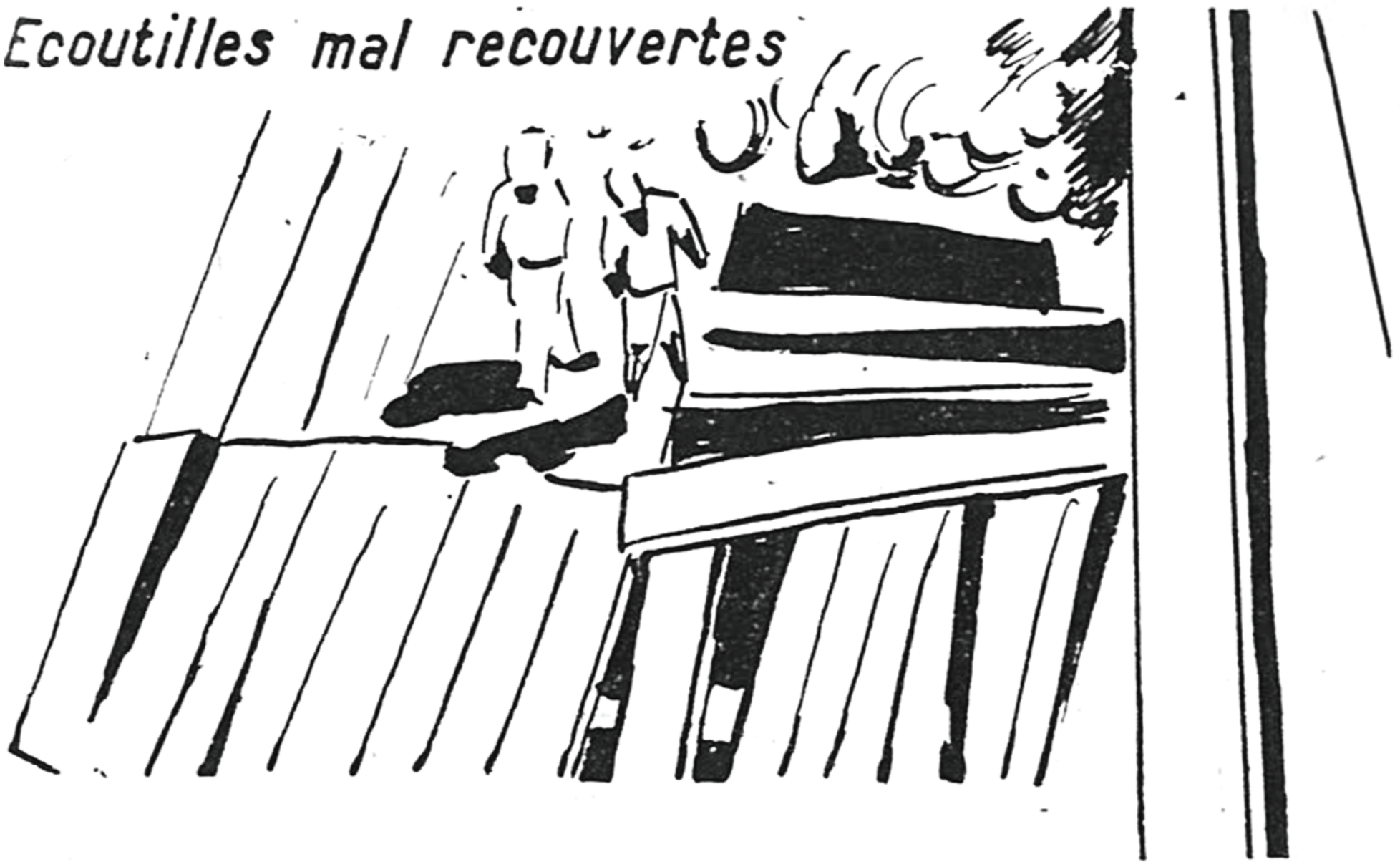
Si dans une même écoutille on doit travailler à deux niveaux différents, empêcher par des barrières, des filets ou de toute autre manière la possibilité de chute des personnes ou des objets du niveau supérieur.

Si l'hiloire a moins de 75 centimètres, le bord devra installer un garde-corps, ayant au moins 90 centimètres de hauteur.



Ouverture de cale sur pont ras

Dans le cas où l'hiloire n'existe pas, cas des « *ponts ras* » des paquebots, exigez du bord l'installation d'un garde-corps de 90 centimètres de hauteur, complet avec lisse, sous-lisse et plinthe ou de toute autre protection analogue pour éviter la chute des personnes ou des objets dans la cale.



Si vous ne travaillez pas dans une cale ou si vous n'y travaillez plus, remettez les panneaux en place correctement, en respectant les repères et les marques, quand les panneaux ne sont pas interchangeables.

Ne faites pas chevaucher les panneaux et ne laissez pas de vides entre eux.

Avant de monter sur les panneaux de cales :

— enlevez complètement le prélart (bâche) ;

— assurez-vous que le prélart ne masque pas une ouverture, (panneau de cale absent après dératisation, par exemple).



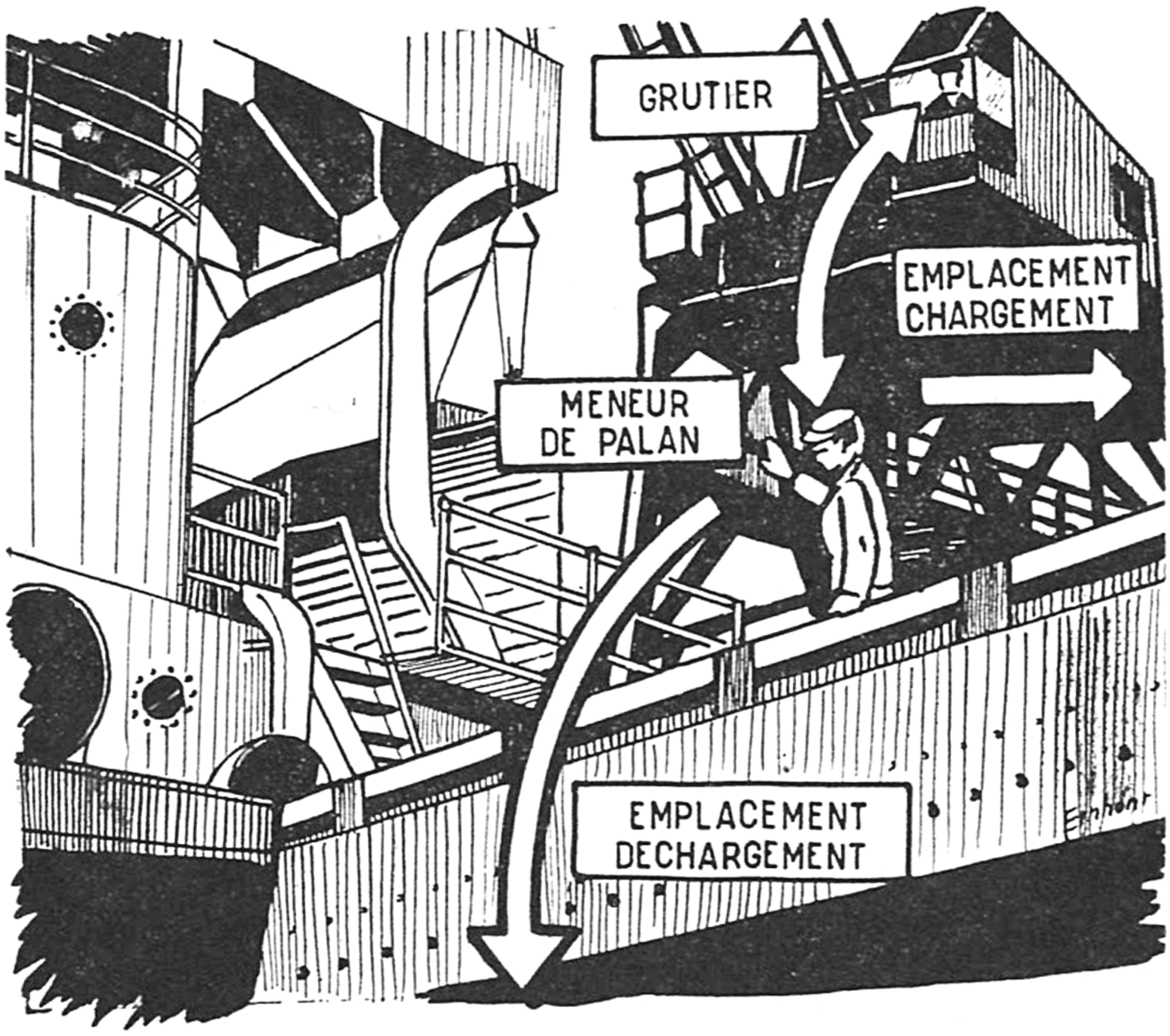
AVANT D'EFFECTUER UNE MANUTENTION
PRÉVOYEZ LES RISQUES DE CHUTES.

Travail dans la cale.

Les manœuvres sont commandées, pour chaque engin de levage, par un " *chef de palan* " ou " *meneur de palan* " ou „ *commandeur* " ou " *débordeur* " ou " *signaleur* ", placé soit sur le pont, soit sur le toit de l'entrepôt. De ce point, *il doit voir à la fois le grutier, les emplacements de chargement et de déchargement.*

Il veille à la bonne exécution des élinguages, à ce que les charges ne passent pas à moins de 50 centimètres des obstacles (haubans, manches à air, mâts...) et avertit les personnes qui pourraient se trouver au-dessous des charges.

Il doit utiliser le code de signaux en usage.



Le rôle du " chef de palan " ou " *meneur de palan* " ou " *commandeur* " ou " *débordeur* " ou " *signaleur* " *est capital, la sécurité du personnel repose presque entièrement sur sa vigilance, son attention, car il est le guide du grutier qui, le plus souvent, travaille « en aveugle » en ne voyant pas les points de chargement ni de déchargement.*

Le meneur de palan ne doit, en aucun cas, quitter son poste pendant une manœuvre.

Ne jetez rien dans la cale : élingues, filets, outils, objets quelconques, servez-vous des engins de levage pour les descendre.

Le désarrimage est une opération particulièrement délicate, conformez-vous aux ordres du chef d'équipe.

L'usage de l'engin de levage avec câble prolongé par une chaîne,

est souvent nécessaire pour l'enlèvement des clefs. Ecartez-vous, la chaîne peut se rompre ou fouetter si la charge échappe brusquement.

Confectionnez, dans toute la mesure du possible, les palanquées au carré du panneau. Ecartez-vous dès que l'engin de levage fait « avant » et restez éloigné tant que la palanquée n'est pas sortie de la cale.

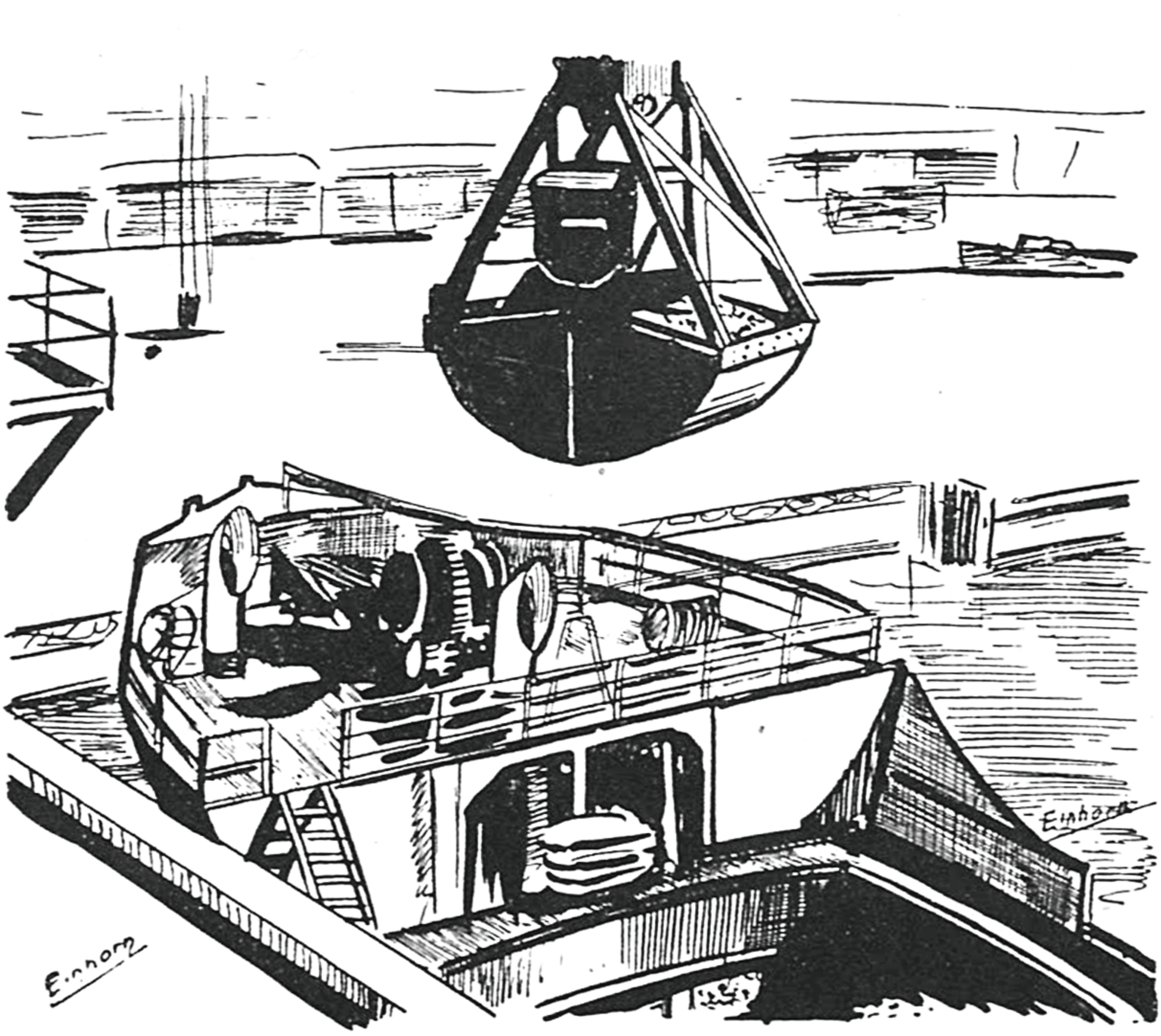
Ne vous tenez jamais sous une palanquée.

Attaquez les tas ou les piles à la partie supérieure, jamais à la base, sinon gare aux éboulements.

Evitez de jeter les fûts sur un ballon ou un sac de paille, il y a risque de bris ou de rebondissement imprévu. Roulez les fûts jusqu'au carré du panneau.

Pour les fers et les bois, faites la palanquée pièce à pièce. Ne passez pas l'élingue sous une partie du chargement pour amener les pièces, vous risquez de les accrocher entre elles et de provoquer la chute de toutes les pièces.

Pour les colis lourds, cadres, containers..., il est souvent nécessaire de les haler dans la cale. Si vous employez une poulie de retour, ne vous tenez pas à l'intérieur de l'angle formé par le câble.



Lorsque vous travaillez dans le vrac (céréales, charbon...) :

— prévoyez l'évacuation facile et rapide de la cale ;
— faites disposer, si nécessaire, des échelles supplémentaires ;
— prenez garde aux éboulements.

Dans le déchargement :
— des céréales en vrac par bennes automatiques ;
— faites attention à la descente du « crapaud » ;
— des céréales par aspirateur :
— munissez le docker qui se tient à la pipe d'aspiration, d'une ceinture de sécurité ;
— placez un avertisseur sur la tuyauterie d'aspiration, afin que le mécanicien puisse, en cas d'accident, arrêter immédiatement l'aspirateur ;
— du charbon par bennes :
— ne vous tenez pas aux abords des lèvres de l'entonnoir formé par la benne, afin d'éviter le risque d'entraînement par un éboulement possible.

Si vous employez des glissières pour les sacs, amarrez-les soigneusement pour qu'elles ne risquent pas d'être entraînées avec les sacs.

Si, pour une raison quelconque, une palanquée doit être posée pour être reprise, assurez-vous avant la nouvelle manœuvre de levage que les élingues sont restées convenablement disposées.

Les bois de fardage, les bardis seront rangés en abord dans les cales ou mieux dans les mailles.

Les cales seront soigneusement nettoyées au commencement de l'embarquement et à la fin du débarquement.

Si vous avez été pointé à la remontée de la cale, ne redescendez pas sans prévenir votre contremaître ou votre chef d'équipe.

Si l'emploi d'appareils d'éclairage mobiles est nécessaire :
— vérifiez que les câbles électriques sont en bon état ;
— disposez les câbles et les appareils de façon qu'ils ne risquent pas d'être accrochés ou arrachés par les engins du levage, les ouvriers, etc.

Il est *formellement interdit de fumer* dans les cales de navires, quelle que soit la nature des marchandises qu'elles contiennent.

NOTA. — Toutes les recommandations énoncées dans la première partie — « TRAVAIL A QUAI », s'appliquent également au « TRAVAIL DANS LA CALE ».

MAINTENEZ TOUJOURS BIEN DÉGAGÉS
LES ACCÈS AUX ÉCHELLES.
NE FUMEZ PAS DANS LES CALES.

Treuils et mâts de charge.

La conduite des treuils doit être confiée à des ouvriers qualifiés.

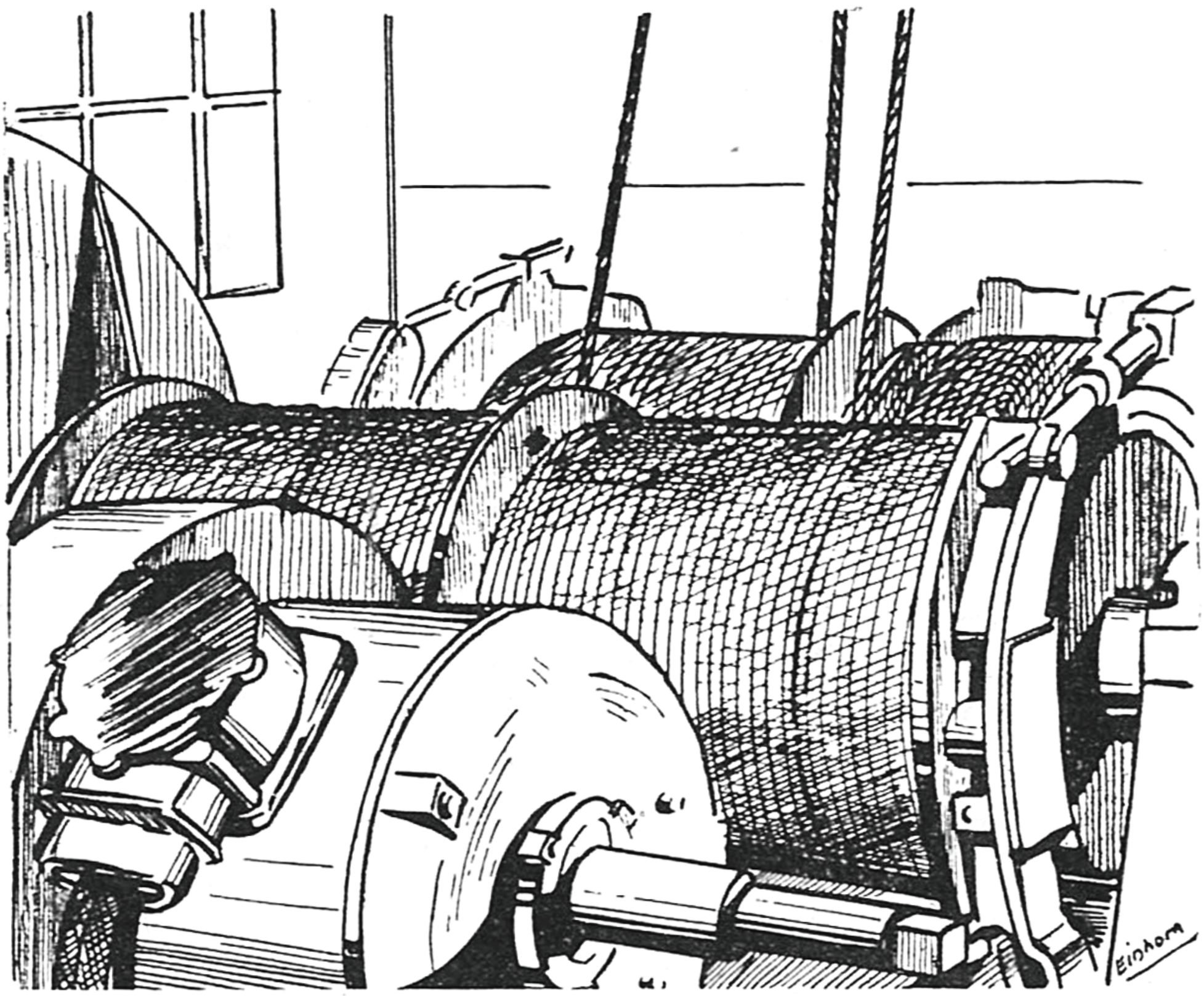
Vérifiez que les éléments dangereux : engrenages, clavettes, bouts d'arbre..., sont munis de leurs dispositifs de protection. Si pour une raison quelconque vous avez dû les enlever, ne mettez pas en marche avant de les avoir replacés.

Si la manœuvre est à vapeur :
— veillez à ce que les tuyauteries, les poignées ou les volants des vannes soient isolés ;

— évitez que les purges ne brûlent vos voisins ou produisent un dégagement de vapeur gênant la visibilité ;
— signalez immédiatement les fuites de vapeur afin qu'elles soient réparées.

D'une manière générale prévenez dès que vous constatez quelque chose d'anormal dans le fonctionnement des appareils.

Ne touchez à aucun organe du mécanisme pendant la marche. Manœuvrez toujours régulièrement et sans à-coups.



Vérifiez que le câble est fixé convenablement au tambour avec toujours trois tours au moins et qu'il s'enroule dans le même sens que sur les poulies, sans mou ni chevauchement de spires.

Si par suite de la position des poulies vous risquez d'être atteint par le câble, faites installer un dispositif de guidage pour vous protéger.

Notez bien la cale où travaille le treuil. Si vous relevez un camarade, faites-vous passer exactement les consignes. Des accidents se sont produits du fait que des treuillistes ont obéi aux ordres de meneurs de palan qui ne les concernaient pas.

Vérifiez que la palanquée ne risque pas de rencontrer un obstacle : hauban, manche à air, T.S.F., cordages, etc. S'il y a lieu, demandez au contremaître de faire éloigner ces obstacles par le bord.

Les efforts sur les cartahus étant d'autant plus grands que l'angle qu'ils forment entre eux au maillon du crochet est plus grand, les mâts de charge seront mâtés le plus haut possible et la palanquée virée juste pour parer au pavois du navire.

Les mâts de charge doivent être installés par les soins du bord.

Vérifiez le bon état du pied des mâts de charge, du martinet et des câbles, ainsi que le graissage du treuil et du pouliage, graissage qui doit être effectué par le bord.

Ne dépassez pas la charge maximum qui doit être inscrite sur le mât de charge.

Ne laissez jamais une palanquée suspendue au crochet, si vous abandonnez le treuil.

Quand vous quittez votre poste de travail ne laissez jamais le treuil sous pression de vapeur, fermez au préalable le robinet d'arrêt placé avant le dispositif de manœuvre.

Si la manœuvre est électrique :

— tenez-vous sur un caillebotis en bois ;
— ne touchez pas aux câbles électriques ;
— faites vérifier par l'électricien du bord que le moteur et le treuil sont bien mis à la masse.

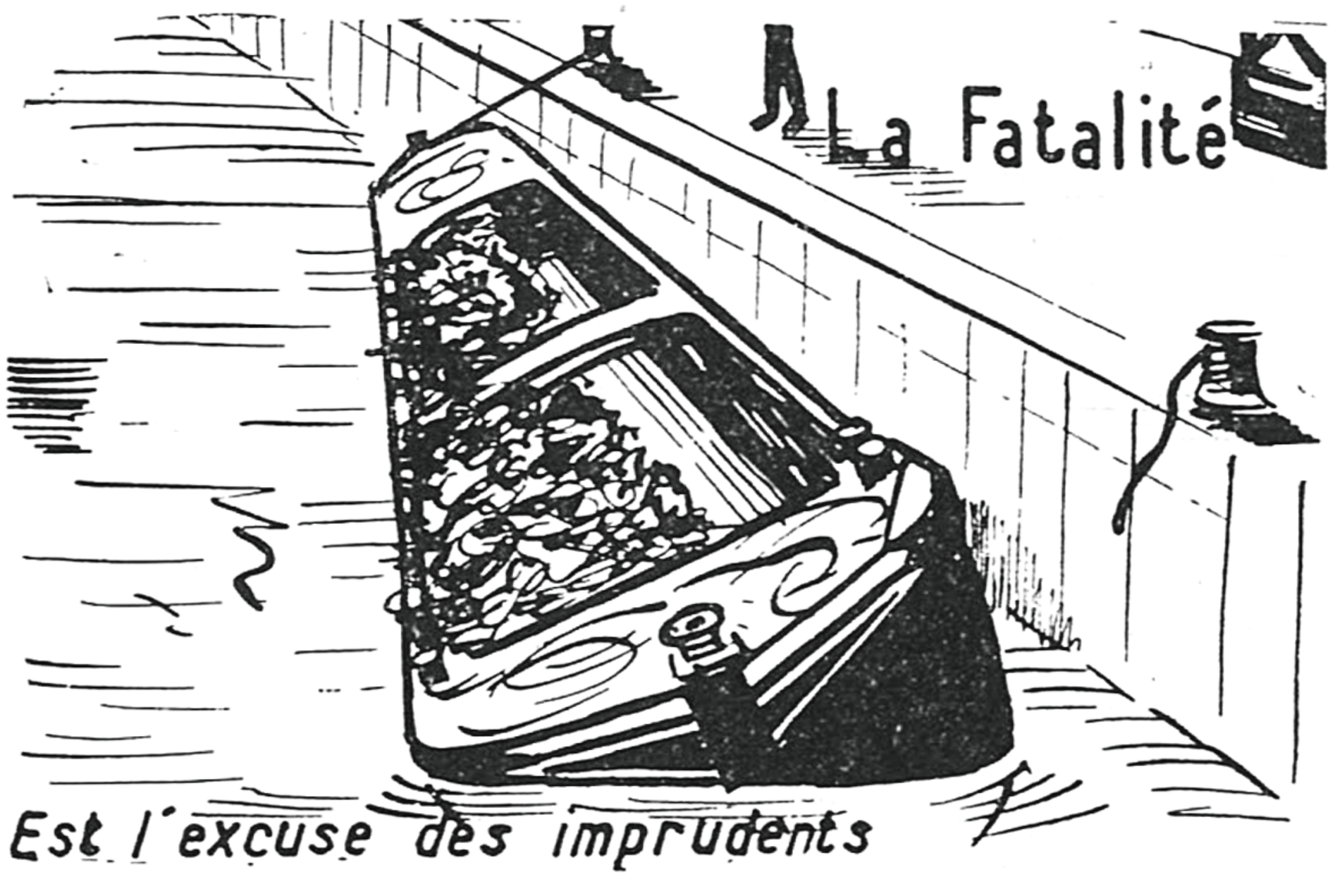
RESPECTEZ LES CHARGES MAXIMA
ADMISES POUR LES APPAREILS DE LEVAGE.

Mahonnes, chalands, allèges.

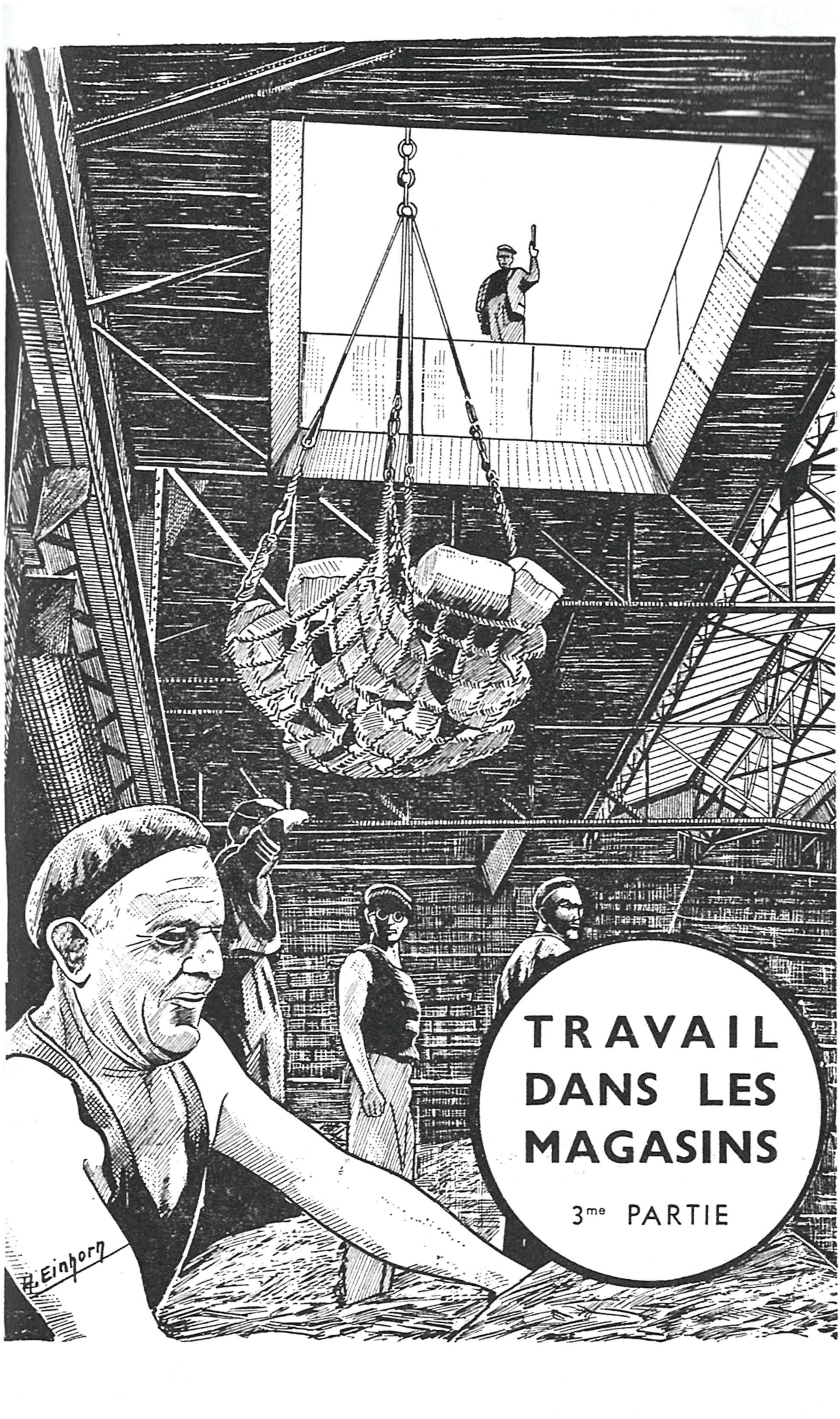
Ne vous tenez pas tous du même bord.

Quand on déplace une mahonne, un chaland ou une allège, tenez-vous de préférence à l'avant ou à l'arrière.

Il est interdit de haler les mahonnes, chalands, ou allèges au moyen des engins de levage.



LA FATALITÉ
EST SOUVENT L'EXCUSE DES IMPRUDENTS.


TRAVAIL
DANS LES
MAGASINS
3me PARTIE
R. Einhorn

TROISIÈME PARTIE

TRAVAIL DANS LES MAGASINS

Circulation.

Avant d'effectuer une manutention dans un hangar ou un magasin, reconnaissez le parcours que vous aurez à effectuer, et tout particulièrement les points dangereux de ce parcours : portes, passages rétrécis, rampes ou pentes, parties glissantes, proximité d'engins de manutention, etc.

La nuit, l'éclairage devra être renforcé en ces points afin d'assurer une parfaite visibilité.



RESPECTEZ AUTANT QUE POSSIBLE
LE SENS UNIQUE

Arrimage et désarrimage.

Ne dépassez pas la charge maximum prévue pour les planchers.

Pour les matières en vrac, ne dépassez pas la hauteur limite tracée sur le mur.

Effectuez correctement les empilages. Veillez à leur stabilité et à la correction des calages.

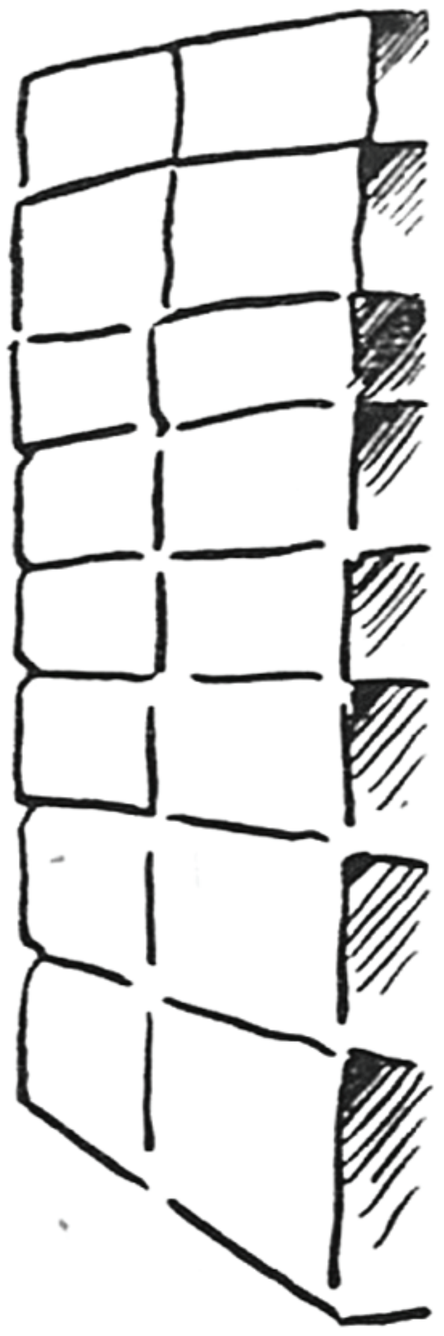


ATTENTION
aux piles mal
FAITES





Empilez correctement
vous circulerez
SUREMENT



Laissez les prises d'eau et les postes d'incendie dégagés.

N'empiétez pas sur les passages de circulation.

Ne déposez pas de marchandises à moins de 1,50 m du rail extérieur des voies ferrées.

Si vous établissez une pile sur un caillebotis :

— vérifiez qu'il est en bon état ;
— constituez la base bien de niveau.

Pour empiler des sacs :

— disposez les bouches des sacs vers l'intérieur de la pile ;
— croisez les rangs pour assurer une liaison entre eux ;
— à partir de 1,50 m de hauteur, reculez un peu les sacs pour obtenir une forme légèrement pyramidale.

Pour désarrimer des sacs :

— commencez par les sacs du dessus ;
— ne tirez jamais un sac à la base de la pile ou dans un angle.

Ne descendez pas d'une pile en sautant de sacs en sacs, utilisez des échelles.

Si vous empilez des fûts ou des tonneaux, calez soigneusement la rangée du bas.

Manipulez avec précaution les bonbonnes d'acide, ne les placez pas les unes sur les autres.

Dans les locaux réservés aux matières inflammables ou explosives :
— évitez de produire des étincelles ;
— n'utilisez pas de flamme nue ;
— ne fumez pas.

A proximité des balles de coton, ne fumez pas.

Sachez vous servir des moyens de défense contre l'incendie : lances, extincteurs...

Le matériel de défense contre l'incendie doit être vérifié fréquemment et entretenu en bon état de fonctionnement permanent.

D'UNE MANIÈRE GÉNÉRALE
NE FUMEZ PAS DANS LES MAGASINS ET HANGARS.

Engins de manutention.

Si vous utilisez des moto-rampes pour le gerbage, attention à ne pas vous pincer les doigts entre les barrettes et le tambour d'extrémité.

Vérifiez que ces appareils sont en position correcte de travail.

Avec les moto-rampes à commande électrique, faites attention aux câbles d'alimentation et au danger d'électrocution.

S'il est fait usage de tracteurs ou de chariots élévateurs à essence ou à gas-oil, aérez largement les locaux afin que les gaz de combustion ne vous incommodent pas.

Vérifiez que les transporteurs horizontaux sont munis de ridelles, particulièrement aux changements de direction, pour éviter les chutes d'objets. Ne vous tenez pas sous les dévieurs.

Pour franchir les transporteurs, utilisez les escabeaux disposés à cet effet.

Ne vous tenez pas sur la toile d'un transporteur arrêté, sa mise en route inopinée pourrait entraîner un accident grave.

Ne montez pas sur un transporteur pour dégager des objets bloqués.

Si vous utilisez des glissières droites ou hélicoïdales, envoyez les sacs en vous tenant dans le prolongement de la pente. Avertissez à l'étage inférieur avant de commencer le travail, ou à la reprise si celui-ci a été interrompu.

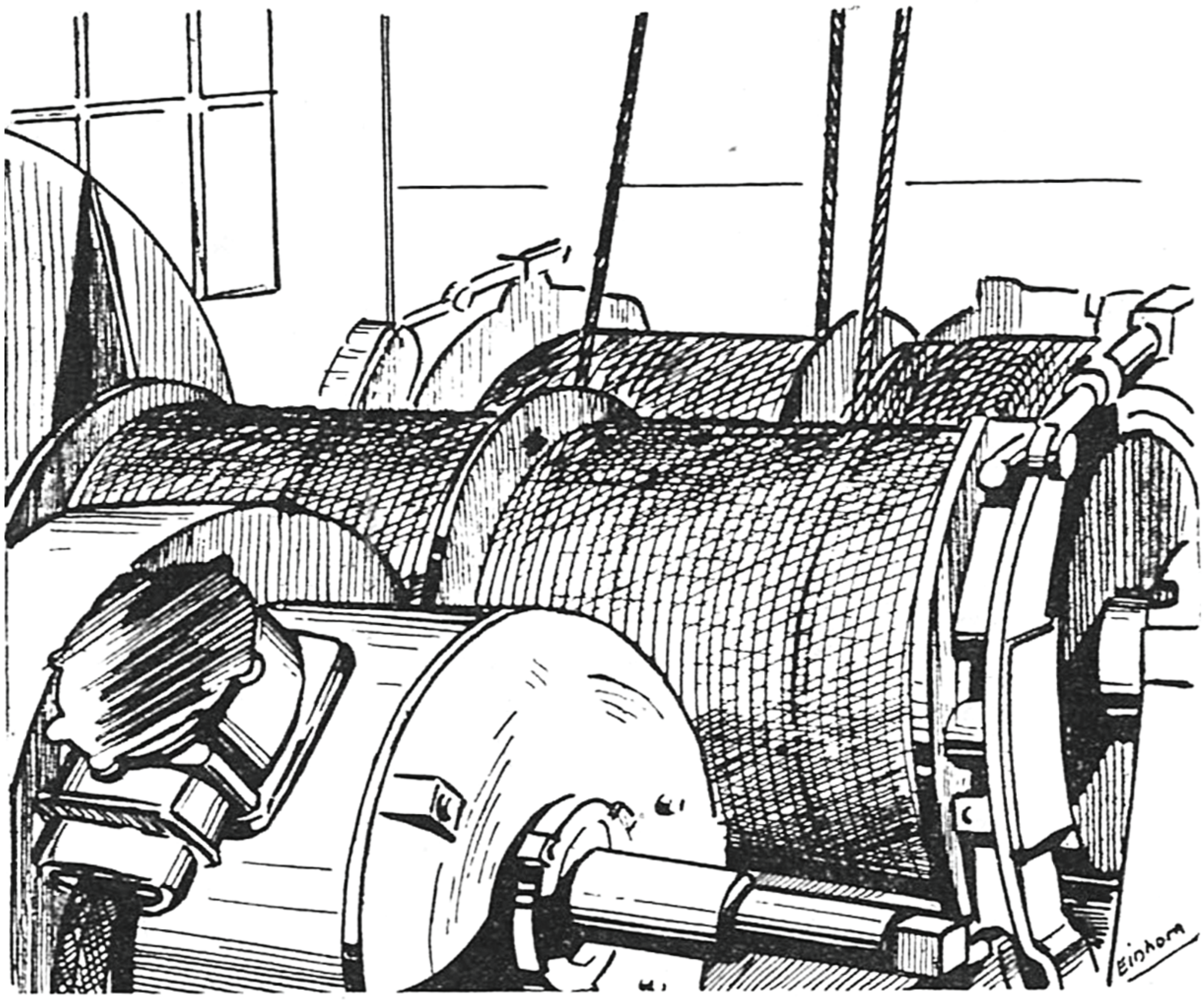
Respectez les dispositifs de sécurité des monte-charges, ne supprimez pas les condamnations des portes, le gain de temps qui en résulterait pour vous n'est rien à côté du risque que vous courez.

Quand vous vous présentez devant un monte-charge, avec une brouette ou un chariot, vérifiez toujours que le plateau de la cabine est bien à l'étage.

— évitez que les purges ne brûlent vos voisins ou produisent un dégagement de vapeur gênant la visibilité ;
— signalez immédiatement les fuites de vapeur afin qu'elles soient réparées.

D'une manière générale prévenez dès que vous constatez quelque chose d'anormal dans le fonctionnement des appareils.

Ne touchez à aucun organe du mécanisme pendant la marche. Manœuvrez toujours régulièrement et sans à-coups.



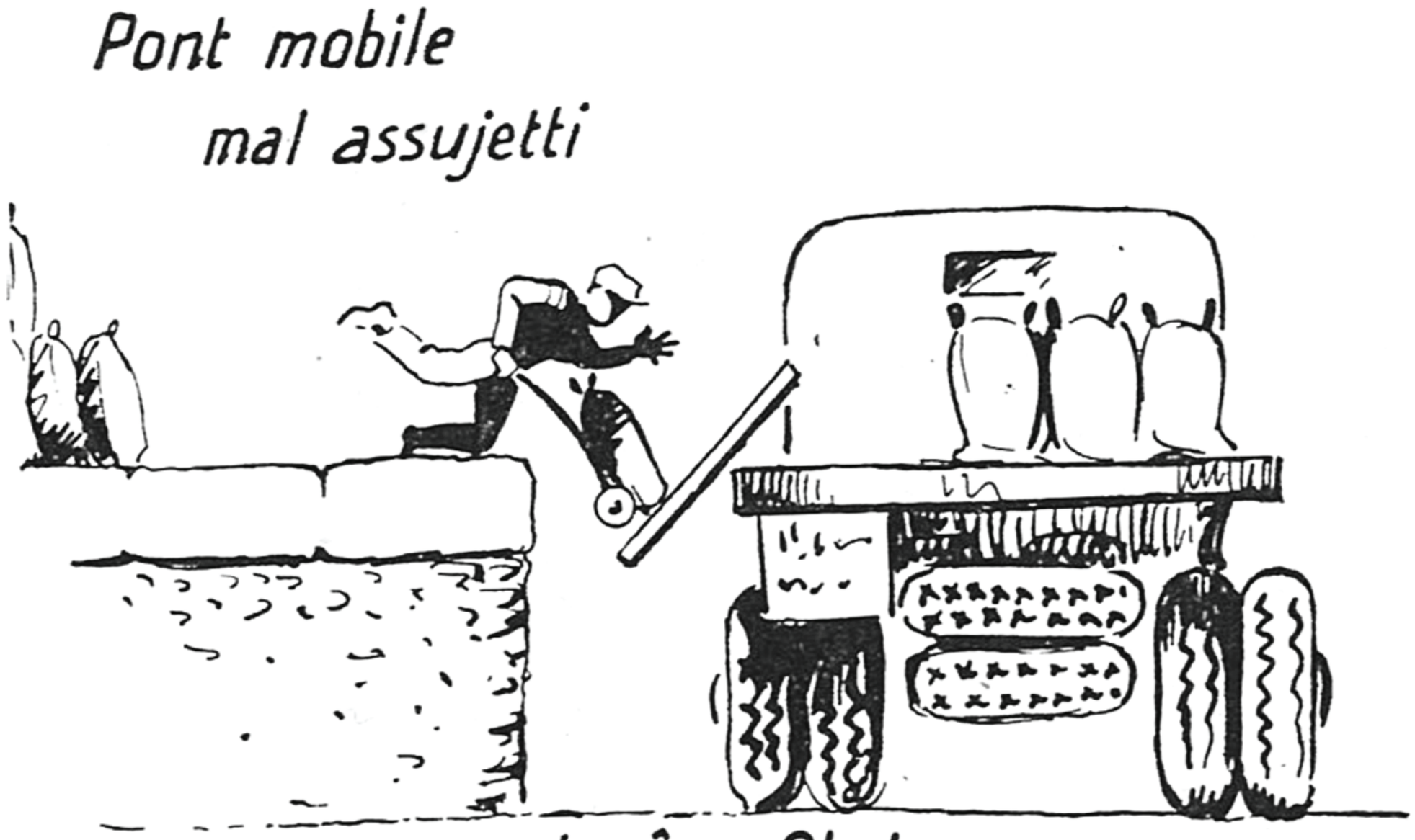
Vérifiez que le câble est fixé convenablement au tambour avec toujours trois tours au moins et qu'il s'enroule dans le même sens que sur les poulies, sans mou ni chevauchement de spires.

Si par suite de la position des poulies vous risquez d'être atteint par le câble, faites installer un dispositif de guidage pour vous protéger.

Notez bien la cale où travaille le treuil. Si vous relevez un camarade, faites-vous passer exactement les consignes. Des accidents se sont produits du fait que des treuillistes ont obéi aux ordres de meneurs de palan qui ne les concernaient pas.

Vérifiez que la palanquée ne risque pas de rencontrer un obstacle : hauban, manche à air, T.S.F., cordages, etc. S'il y a lieu, demandez au contremaître de faire éloigner ces obstacles par le bord.

Les efforts sur les cartahus étant d'autant plus grands que l'angle qu'ils forment entre eux au maillon du crochet est plus grand, les mâts de charge seront mâtés le plus haut possible et la palanquée virée juste pour parer au pavois du navire.



Vérifiez également que les ridelles, s'il y en a, ne risquent pas de basculer sous l'action du chargement.

Calez les remorques pendant le chargement ou le déchargement.

Attention aux mouvements des camions-bennes, des objets peuvent rester coincés et se détacher avec retard.

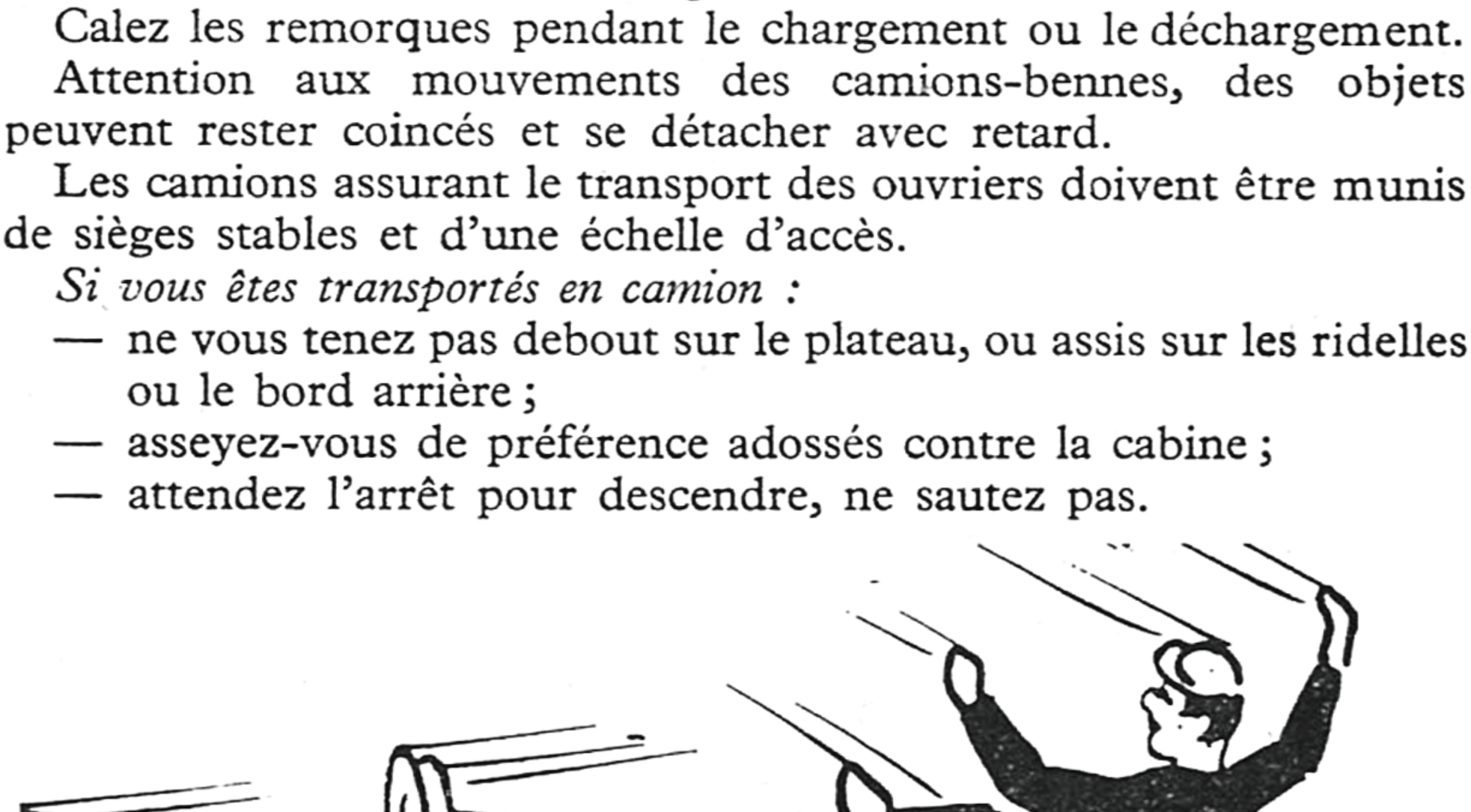
Les camions assurant le transport des ouvriers doivent être munis de sièges stables et d'une échelle d'accès.

Si vous êtes transportés en camion :

— ne vous tenez pas debout sur le plateau, ou assis sur les ridelles ou le bord arrière ;

— asseyez-vous de préférence adossés contre la cabine ;

— attendez l'arrêt pour descendre, ne sautez pas.



TOUTE FAUTE SE PAYE.

Wagons.

Les wagons peuvent être la source d'accidents graves si certaines règles de sécurité ne sont pas observées par le personnel.

Calez les roues pendant les opérations de chargement et de déchargement à l'aide de cales appropriées (cales à poignées, etc.).

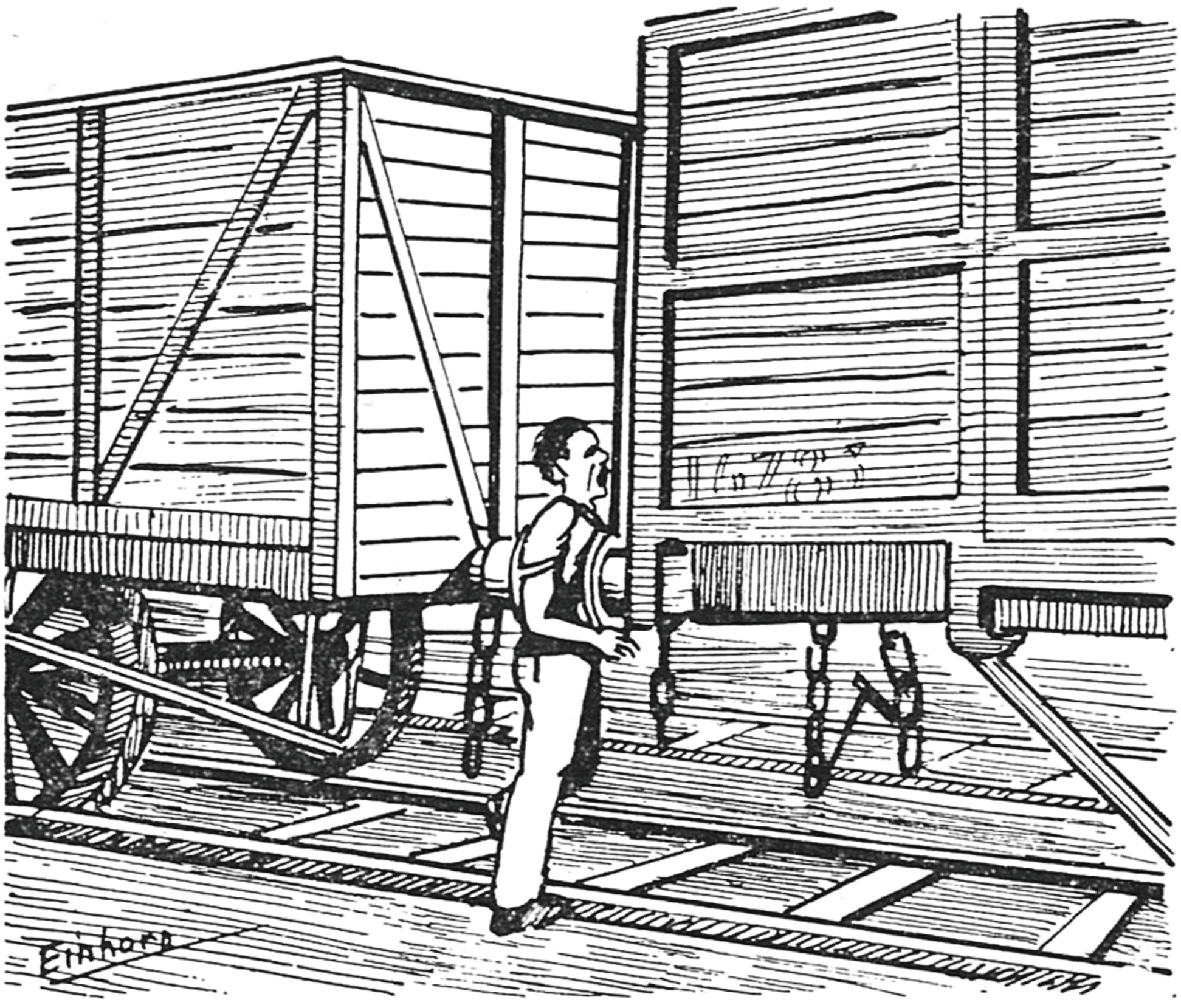
En ouvrant les portes, prenez garde à ne pas les faire tomber et à ne pas vous pincer les doigts.

Ouvrez les portes, de préférence en tirant, plutôt qu'en poussant lorsque les marchandises contenues dans le wagon sont susceptibles de tomber.

Fixez solidement les ponts de chargement.

Ne restez pas dans les wagons quand on amène ou on lève une palanquée de pièces longues : poutrelles, planches, grumes, etc.

Ne passez pas sans précautions entre deux wagons.

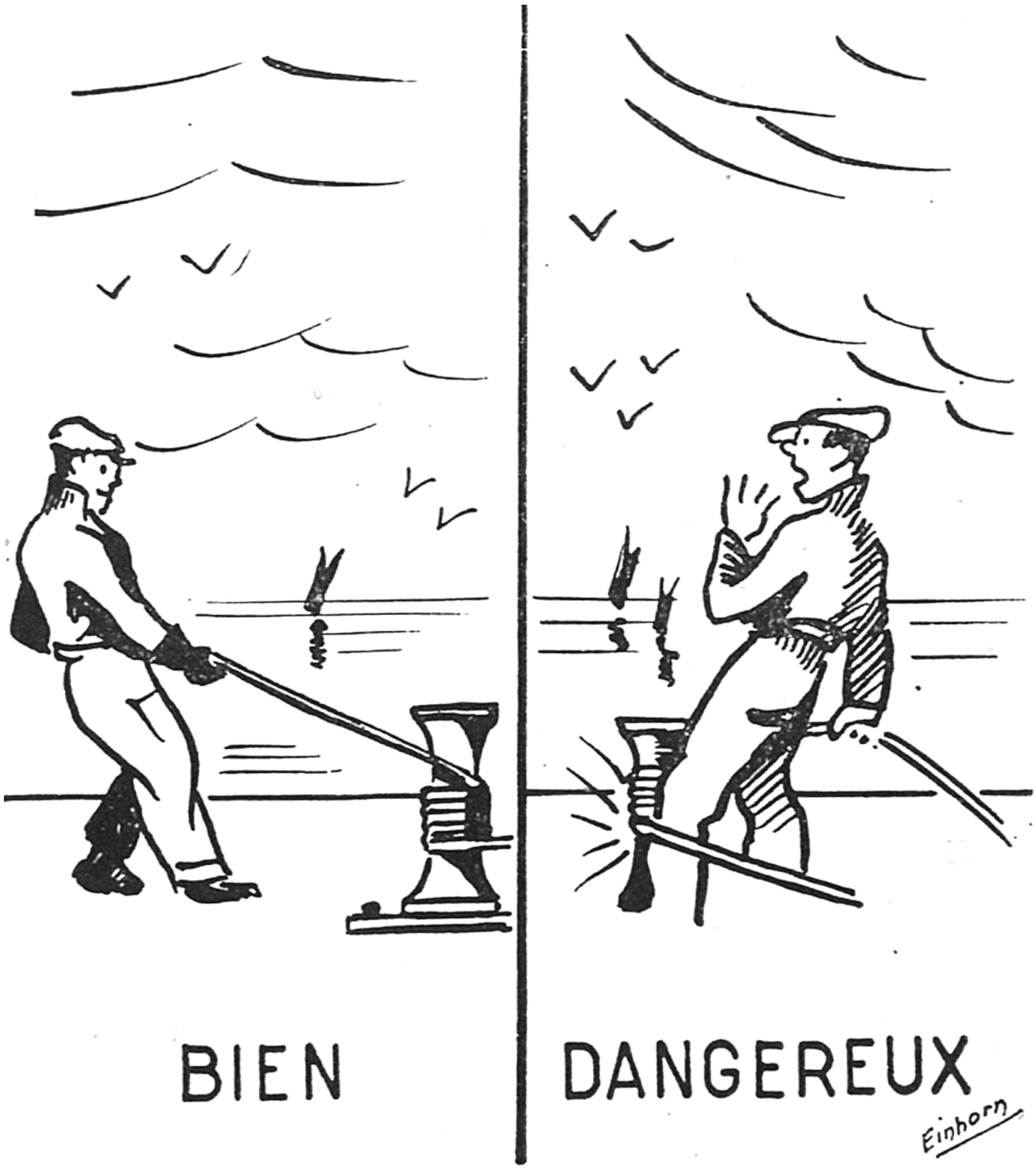


Tout déplacement de wagons doit être effectué sous le contrôle d'un surveillant.

Pour déplacer un wagon ne le tirez pas, poussez-le en vous tenant latéralement à l'extérieur de la voie.

Si vous vous servez de leviers pour déplacer un wagon, employez des leviers spéciaux à cet usage. Utilisez de préférence deux leviers, plutôt que de vous mettre à deux sur un même levier.

Dans les manœuvres par câble, tout particulièrement si la traction est très oblique, fixez le croc à l'arrière du wagon, pour éviter les déraillements.



Ne vous tenez pas à l'intérieur de l'angle formé par le câble et le wagon.

Si vous tirez un wagon au cabestan, ne vous placez jamais du côté du brin tendu du câble.

Faites attention à ne pas vous faire serrer entre le câble et la poulie.

Lorsque vous manœuvrez des wagons ou grues, ayez toujours à votre disposition des sabots-cales d'un type correct.

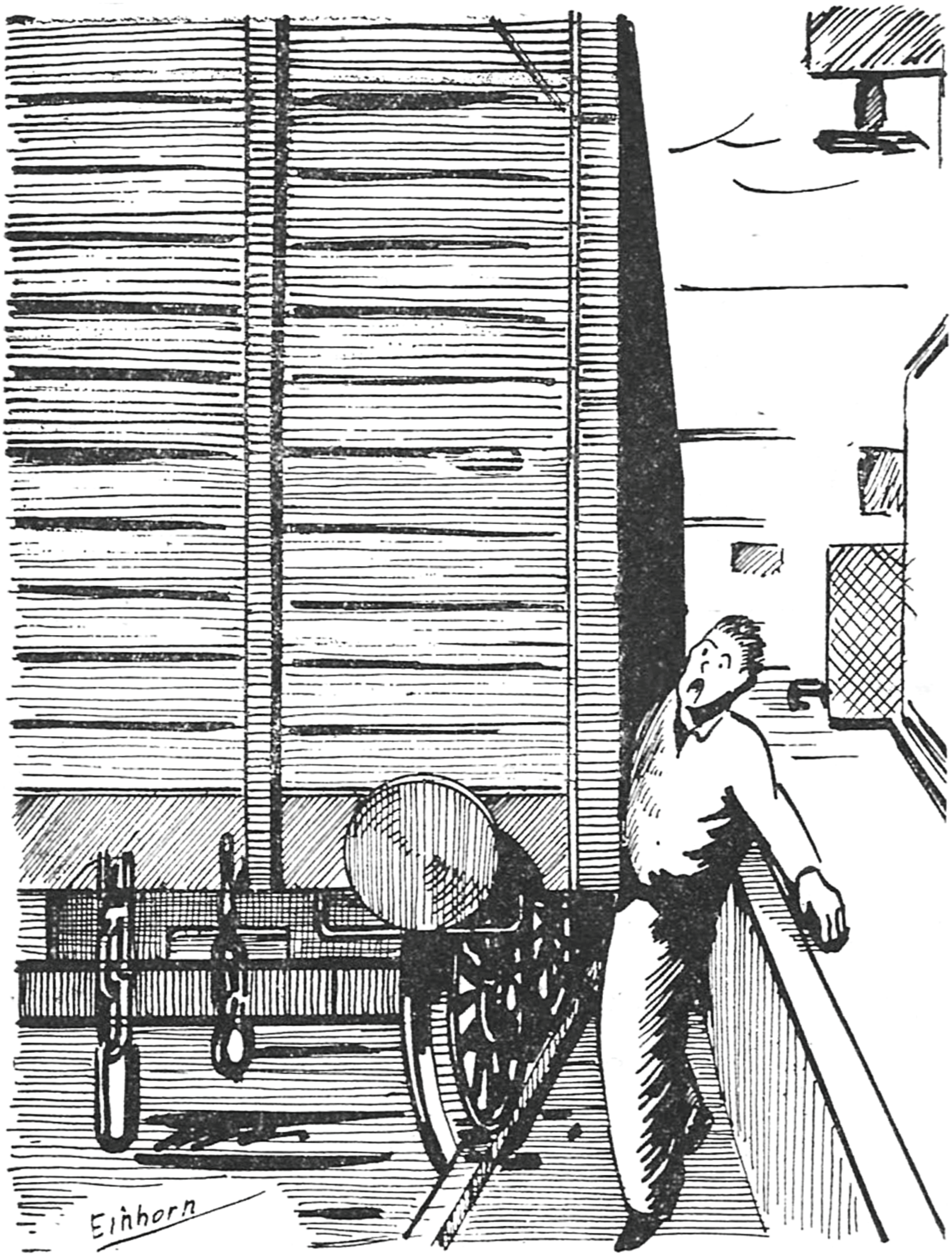
Ne maintenez jamais un cordage ou une chaîne en l'enroulant autour de vous ou autour d'un bras.

Portez des gants ou des maniques si vous utilisez un câble métallique.

Ne montez pas sur un wagon en marche.

Ne sautez pas à terre dans les mêmes conditions.

Attention à ne pas vous faire serrer entre un quai (haut) et un véhicule sur voie ferrée.

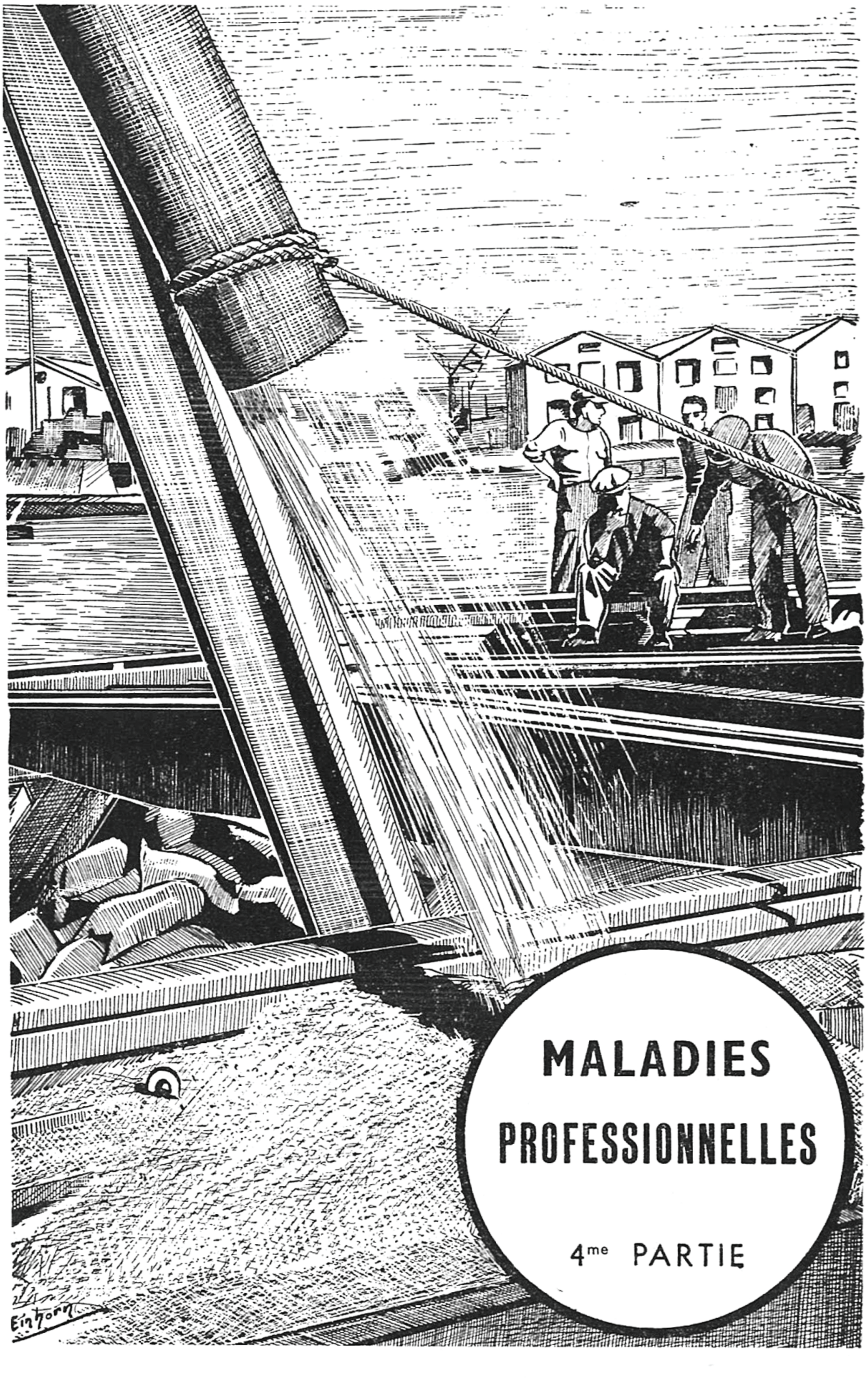


Ne stationnez pas à proximité d'un wagon manœuvré sur une plaque tournante.

Ne vous placez pas entre les wagons, à l'intérieur des tampons.

Si le wagon comporte des portes ou plats bords à charnières, assurez-vous avant de le déplacer que ces éléments sont bien maintenus et ne peuvent se rabattre inopinément.

UN WAGON ARRÊTÉ PARAIT INOFFENSIF.
N'OUBLIEZ PAS QU'IL PEUT ÊTRE MIS
EN MOUVEMENT ET VOUS SURPRENDRE.


MALADIES
PROFESSIONNELLES
4me PARTIE
Einhorn

QUATRIÈME PARTIE

MALADIES PROFESSIONNELLES

Généralités.

En dehors des risques d'accidents dont il a été question dans les trois parties précédentes de ce manuel, la manutention de certains corps peut provoquer des affections susceptibles d'être rangées dans la catégorie des maladies professionnelles inscrites :

— soit dans les tableaux des maladies donnant droit à réparation (R) ;
— soit dans le tableau des maladies donnant seulement lieu à une déclaration obligatoire du Médecin (D).

Ci-après, énumération de quelques matières susceptibles de favoriser des maladies de cette nature avec indication des précautions à prendre.

Brai de houille (R).

La manutention du brai de houille peut provoquer des lésions oculaires, des dermites et lésions de la peau susceptibles de se cancériser.

Portez des lunettes de protection.

Enduisez votre visage de vaseline avant le travail.

Prenez une douche après le travail.

Ciments (R).

La fabrication, la manutention et l'emploi des ciments peuvent provoquer des dermites (gale du ciment).

Portez des lunettes et des gants de protection ainsi que des épaulières.

Prenez une douche après le travail.

Peaux salées — Laines — Crins (R).

Ces marchandises peuvent provenir d'animaux atteints d'affection charbonneuse.

Brossez et désinfectez les bâches ayant servi à couvrir des dépôts de ces marchandises avant de les replier et de les ranger en attente d'utilisation nouvelle.

Bois exotiques (D).

Certaines essences, telles que : l'ébène de Madagascar, l'acajou des Indes, l'iroko, le teck, le buis africain..., ont une action irritante.

Elles agissent surtout par les poussières, mais leur simple contact peut occasionner des dermites.

Portez des gants.

Utilisez des crocs.

Chaux (D).

Les chaux peuvent provoquer des affections oculaires.

Portez des lunettes de protection.

Hydrocarbures (D).

Les hydrocarbures ne sont cités que pour mémoire, leur manutention se faisant généralement par pompage et par un personnel appartenant aux compagnies pétrolières.

Céréales.

Les poussières de céréales peuvent provoquer des troubles pathologiques. Les dockers désignent parfois la pneumoconiose résultant de l'inhalation de ces poussières sous le nom de « fièvre des poussières ».

Les poussières se produisent, soit au cours du débarquement, soit à l'ensachage, partout où il y a chute de grain à l'air libre.

Le port de lunettes et de masques filtrants permet de s'en préserver, mais les masques se colmatent assez rapidement et la sensation d'étouffement qui en résulte rend le travail pénible.

La solution efficace consiste dans l'emploi généralisé d'aspirateurs et la mise en dépression de tous les points de chute, ou mieux encore, dans le dépoussiérage des céréales au départ du pays de production, question d'ordre international.

Soufre en fleur.

Le soufre en fleur peut entraîner des lésions oculaires.

Portez des lunettes de protection.

Rats.

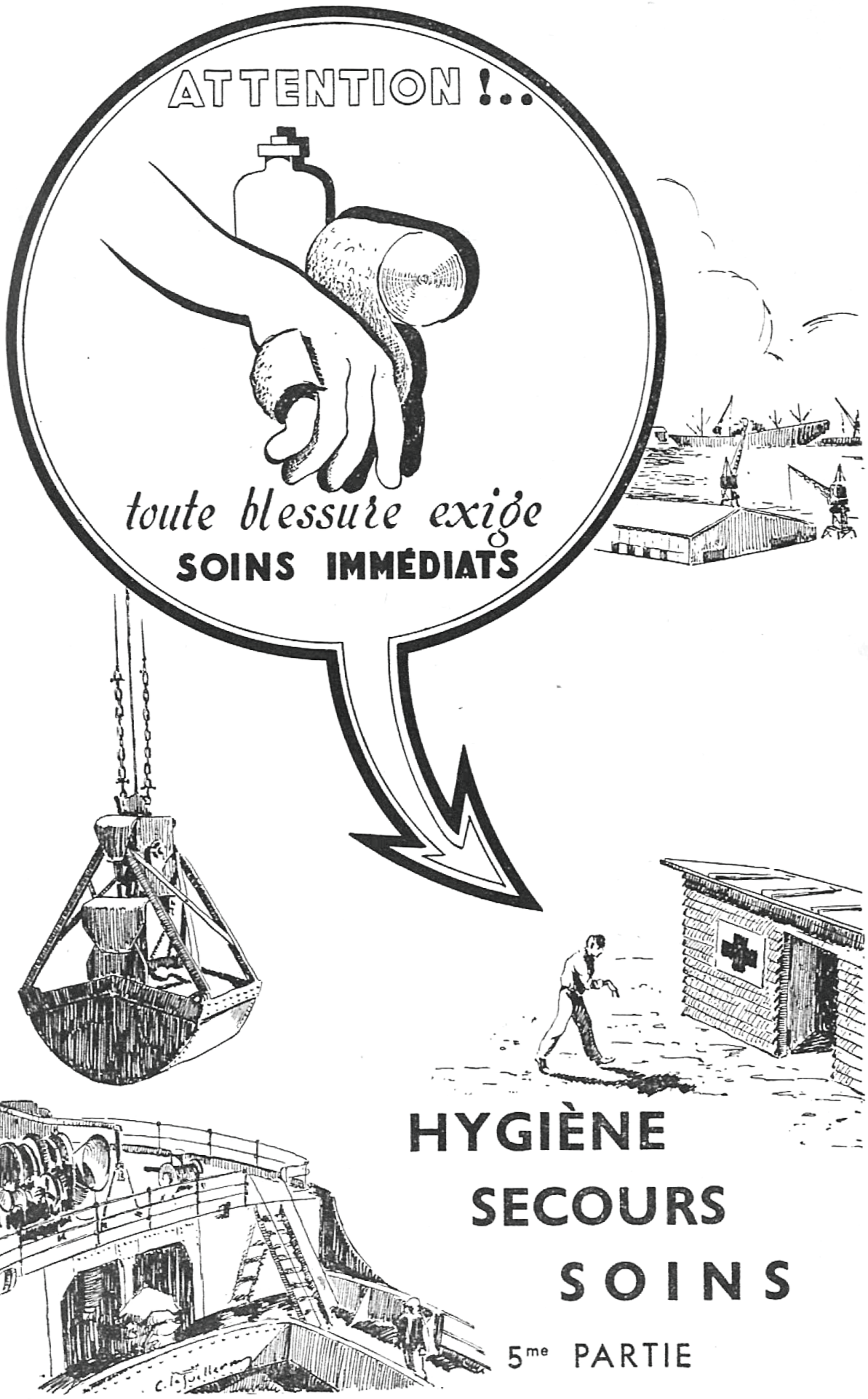
Evitez le contact avec des rats crevés.

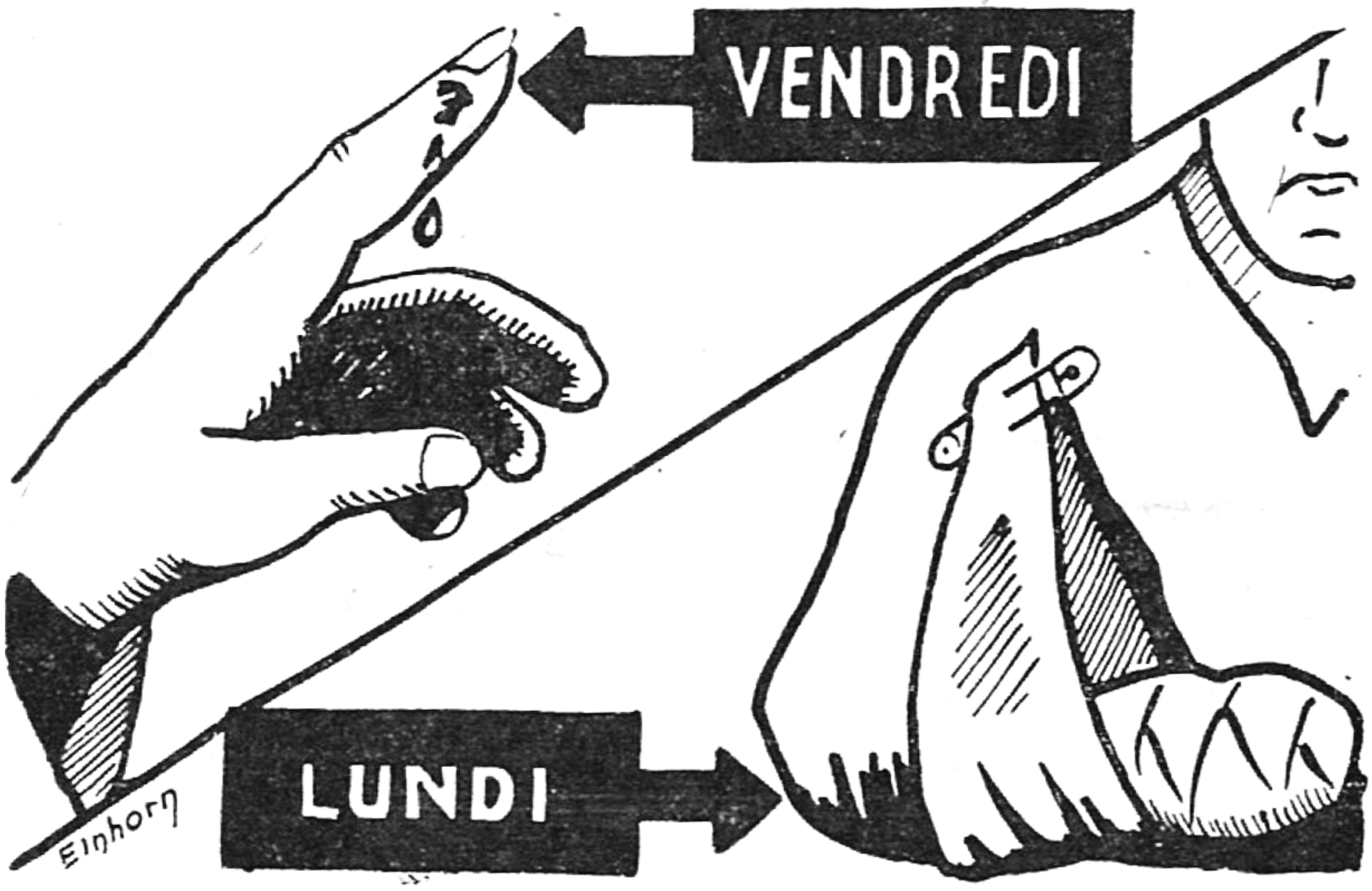
Ne les touchez pas avec les mains, même protégées.

Servez-vous de pincettes pour les enlever.

N'hésitez pas à réclamer les mesures de dératisation chaque fois qu'elles s'imposent.

LA MANIPULATION DE CERTAINS PRODUITS TOXIQUES OU NOCIFS EXIGE DES PRÉCAUTIONS. OBSERVEZ-LES RIGOUREUSEMENT.


ATTENTION !..
toute blessure exige
SOINS IMMÉDIATS
HYGIÈNE
SECOURS
SOINS
5me PARTIE



SI VOUS ÊTES BLESSÉ,
FAITES-VOUS SOIGNER SANS TARDER.
N'OUBLIEZ PAS QUE L'INFECTION VOUS GUETTE.

Déclarations d'accidents et de maladies professionnelles.

Pour les *formalités à remplir* en cas d'*accident* ou de *maladie professionnelle*, reportez-vous aux indications de la page 2 de couverture.

Il est recommandé de faire établir immédiatement après l'accident, si cela est possible, la déclaration d'accident par l'accidenté lui-même, ou à défaut par toute personne connaissant les circonstances dans lesquelles il s'est produit.

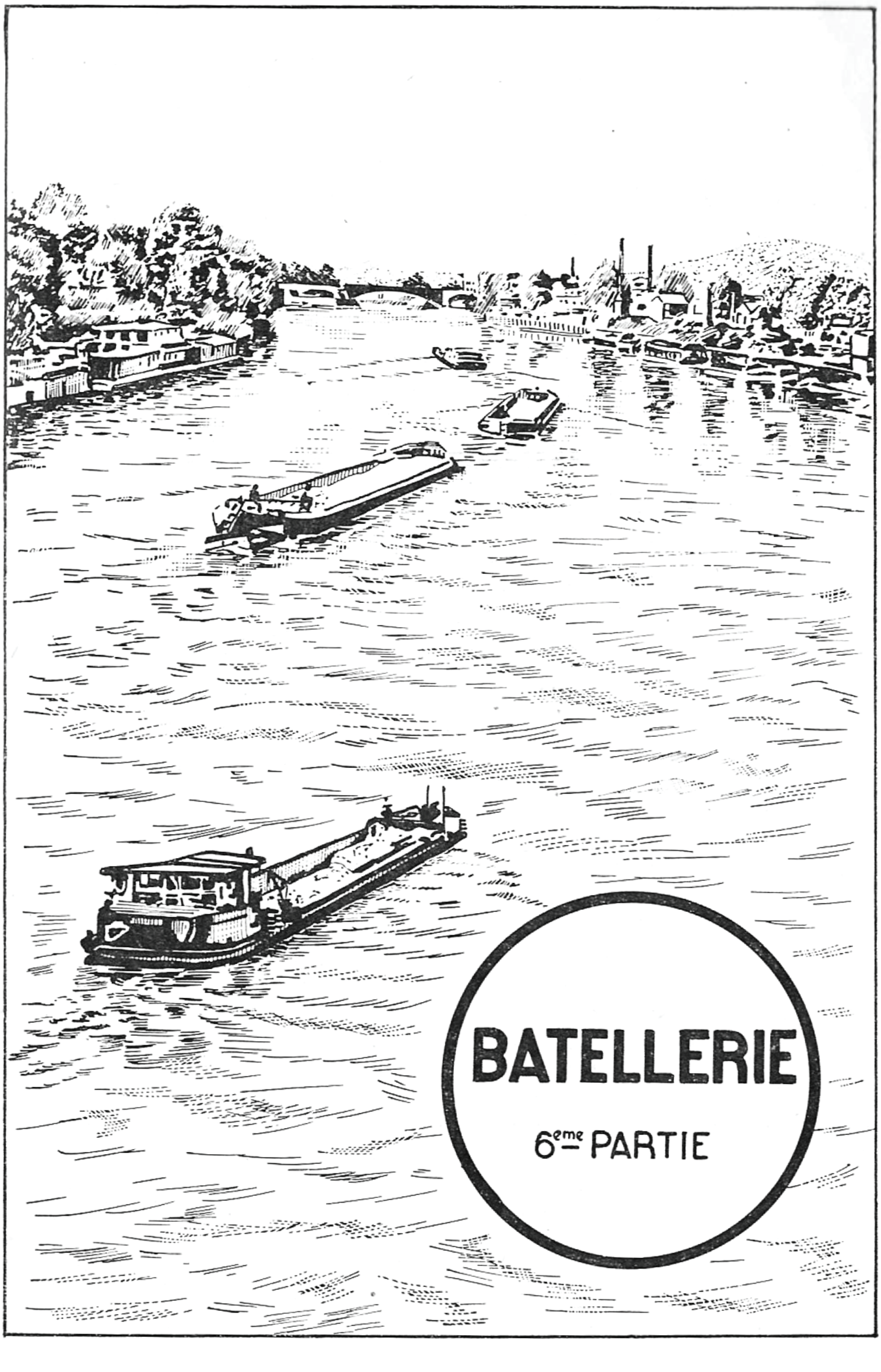
Ces circonstances doivent être indiquées le plus exactement possible, de façon à ce qu'on puisse en tirer toutes les conclusions utiles du point de vue prévention.

Les éléments de la déclaration doivent permettre de répondre aux questions :

QUI? OU? QUAND? POURQUOI? COMMENT?

QUI? a été accidenté.
OU?
QUAND?
POURQUOI?
COMMENT?
} l'ouvrier a été accidenté.

DÉCLAREZ LE PLUS TOT POSSIBLE
TOUT ACCIDENT DONT VOUS POUVEZ ÊTRE VICTIME


BATELLERIE
6ème PARTIE

SIXIÈME PARTIE

BATELLERIE

Généralités.

Le marinier, dont le bateau charge ou décharge dans les ports, court, de ce fait, des risques analogues à ceux auxquels sont exposés les dockers.

Le présent chapitre « Batellerie » insiste plus spécialement sur certains autres risques propres à la profession.

Il importe donc que les « mariniers » lisent attentivement le présent manuel. L'Institut National de Sécurité les remercie à l'avance de lui signaler les mesures à préconiser qui n'y figureraient pas.

La lutte contre les accidents doit être l'œuvre de tous : patrons, salariés, artisans, éclusiers, agents de la traction.

Apprenez à connaître les dangers qui vous menacent et les moyens propres à les éviter, vous réduirez ainsi le nombre des accidents.

Tous les français apprennent à lire, ils devraient tous apprendre à nager.

Apprenez à nager : vous pourrez sauver des vies et peut être la vôtre.

Appliquez en toutes circonstances les mesures de sécurité qui vous sont recommandées.

Un travail bien et rapidement fait n'implique pas, au contraire, une négligence des mesures destinées à accroître la sécurité des travailleurs.

Les règles de la circulation, les signaux conventionnels ont beau vous être familiers, n'hésitez pas, de temps en temps, à vérifier que vous n'avez pas oublié certaines des prescriptions qu'ils comportent.

Enfin :

N'OUBLIEZ PAS QUE LA SOBRIÉTÉ CONTRIBUE A VOTRE SÉCURITÉ

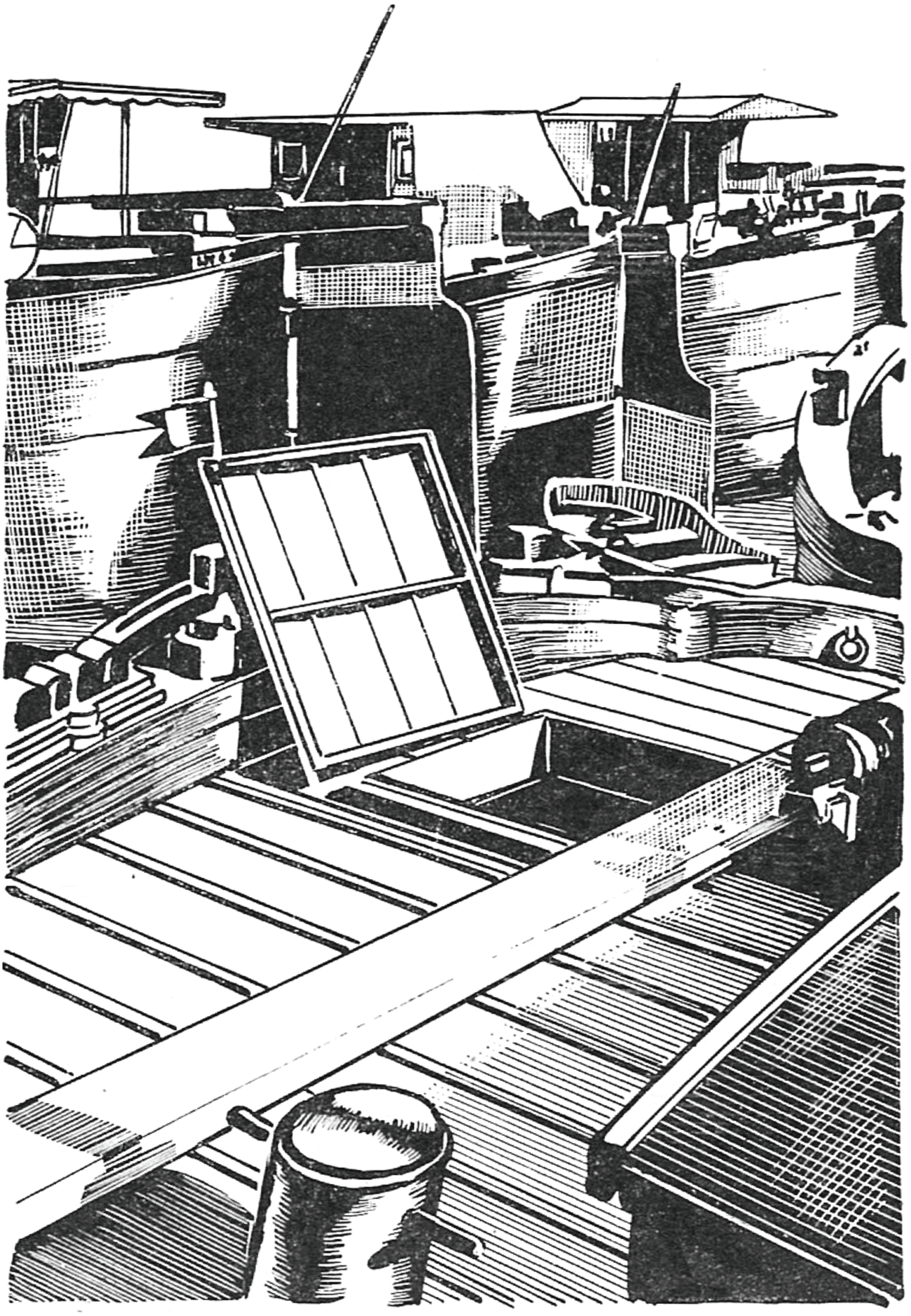
Accès aux bateaux.

Ne permettez pas l'accès de votre bateau aux personnes non autorisées. En cas d'accident, votre responsabilité pourrait être engagée.

Veillez au bon entretien et à l'assujettissement correct des planches d'embarquement ou de débarquement, des passerelles, des ponts mobiles.

Utilisez une lampe électrique portative lorsque le bateau est amarré dans une zone mal éclairée, pour éviter une chute à l'eau dans l'obscurité.

Evitez d'encombrer les accès de vos logements ou de la chambre des machines.



Verrouillez avec soin les capots de descente : en cas de remous ou de heurt, ils risqueraient de retomber sur la tête de ceux qui montent ou sortent du logement ou du compartiment des machines.

Pour éviter une chute dans la salle des machines, veillez à ce que la grille soit remise à sa place.

Les escaliers ou échelles donnant accès à l'intérieur du bateau, de même que les échelles placées à l'extérieur, les échelles droites, les échelles de pilote, doivent être fréquemment vérifiées, entretenues en bon état et solidement assujetties.

Les munir, chaque fois qu'il est possible, d'une main courante.

Réparez immédiatement les échelles détériorées : échelon brisé ou manquant, montants fissurés...

MÉFIEZ-VOUS DES DISPOSITIFS DE FORTUNE, ILS CAUSENT DES ACCIDENTS

Circulation.

La plupart des chutes à bord comme à terre sont provoquées par un sol humide, gras ou gelé.

Redoublez d'attention en cas de verglas, de neige, de givre ou gelée blanche et utilisez le sel.

Ne répandez pas de sable ou de poussière sur du goudron ou de l'huile : vous masquez le danger et aggravez les risques de dérapage.

Enlevez d'abord l'huile ou le goudron.

Nettoyez le parquet de la chambre des machines pour qu'il ne soit pas glissant.



Maintenez les plats-bords nets de tout encombrement : le gravier, l'huile, la graisse sont susceptibles de provoquer des glissades et des chutes.

Veillez à ce que la femme et les enfants ne séjournent pas sur les plats-bords pendant les opérations de chargement ou de déchargement.

Ne laissez pas les enfants jouer sur les quais.

En route, évitez que la femme et les enfants circulent sur les plats-bords avec des charges ou des paquets.

Installez, chaque fois que c'est possible, des rambardes mobiles, mains courantes mobiles.

Surveillez les petits enfants, attachez-les au besoin et fermez les portes de la cabine.

ASSUREZ VOTRE SÉCURITÉ
ET CELLE DE VOTRE FAMILLE

Machines.

Souvenez-vous que les pièces mobiles des machines et transmissions : bielles et volants de moteurs, roues, arbres de transmission engrenages, cônes ou cylindres de friction, doivent être munies d'un dispositif protecteur ou séparées des ouvriers.

N'enlevez pas les protecteurs des courroies de transmission, vous éviterez ainsi de vous faire happer par vos vêtements.

Evitez de porter des vêtements flottants.

A l'intérieur de la chambre des machines, méfiez-vous des cour-

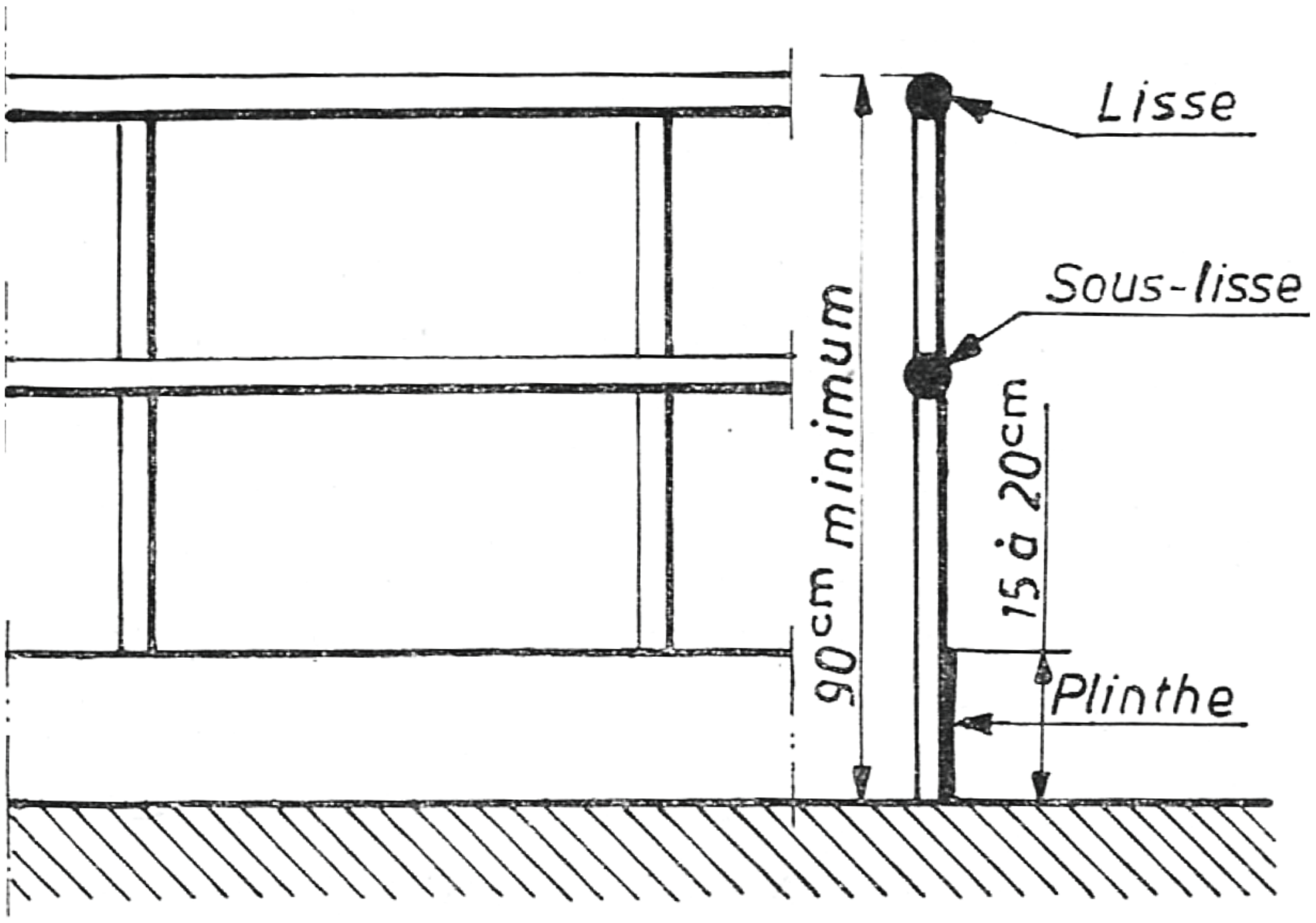


Schéma type d'un garde-corps

roies servant à l'entraînement de la dynamo pour la recharge des accumulateurs, à l'entraînement du compresseur, des pompes...

Ne graissez pas les machines en marche.

N'enlevez jamais les protecteurs recouvrant les volants ou les manchons d'accouplement de l'arbre porte-hélice, mais veillez à ce qu'ils soient toujours bien assujettis.

Bouteilles de lancement du moteur.

L'appareil autonome de gonflement des bouteilles de lancement (compresseur) n'est pas obligatoire, mais il est fortement recommandé, car il dispense d'avoir recours aux bouteilles d'air comprimé du commerce.

Il permet souvent de gagner du temps en cas de panne d'air et d'éviter l'emploi de gaz comprimés dangereux.

N'utilisez jamais, pour le démarrage du moteur, une bouteille prise à terre sans l'avoir essayée afin de vous assurer qu'elle ne contient pas d'oxygène.

Pour cet essai, vous pouvez procéder de la façon suivante :

Allumez un chiffon, puis éteignez-le en laissant subsister des parties encore rouges, puis approchez des points incandescents du robinet de la bouteille *très légèrement ouvert*. Si le jet de gaz ranime la flamme, il ne s'agit pas d'air ni de gaz carbonique, mais d'oxygène, gaz qui provoque la combustion violente des corps gras, huiles, graisses, gaz-oil... et qui entraînerait l'explosion certaine du moteur avec toutes ses conséquences s'il était utilisé pour le démarrage du moteur Diesel.

Si la bouteille contient du gaz carbonique, le jet de gaz éteint un chiffon allumé.

La couleur des ogives des bouteilles fournit un renseignement sur la nature du gaz :

— blanche, pour l'oxygène ;
— rouge, pour l'hydrogène ;
— verte, pour l'azote ;
— bleue, pour l'air ;
— havane, pour l'acétylène.

Identifiez le contenu des bouteilles par l'examen du filetage de l'orifice destiné à recevoir le mano-détendeur :

— oxygène, filetage intérieur, gros diamètre, pas à droite ;
— hydrogène, filetage extérieur, gros diamètre, pas à gauche ;
— azote, filetage extérieur, gros diamètre, pas à droite ;
— air, filetage extérieur, gros diamètre, pas à droite ;
— gaz carbonique, filetage extérieur, petit diamètre, pas à droite ;
— acétylène, pas de filetage, fixation par un étrier.

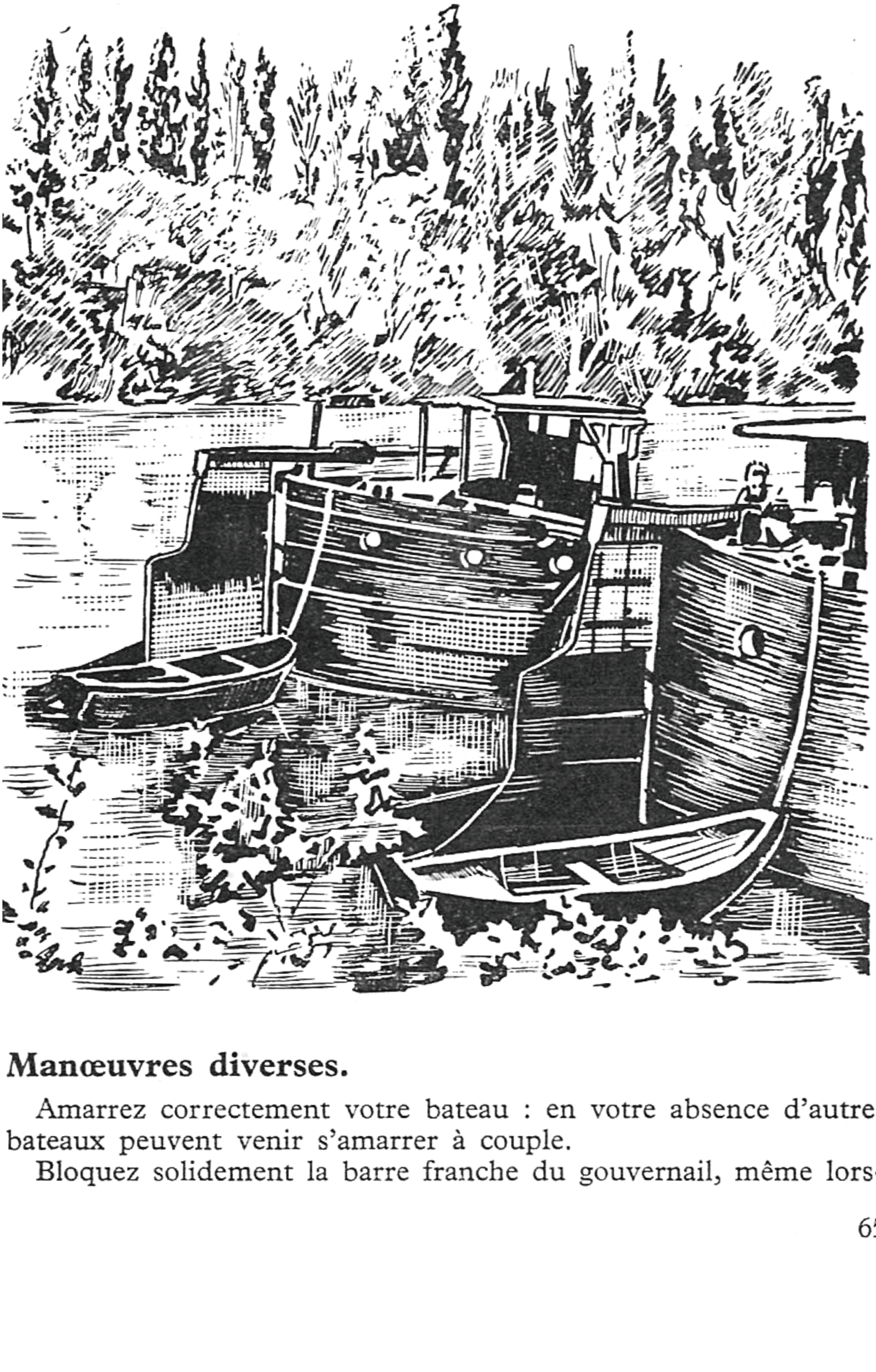
N'oubliez pas que les bouteilles de lancement ou bouteilles de tenoir doivent obligatoirement être vérifiées au moins tous les cinq ans.

Faites vérifier par pression hydraulique l'étanchéité de vos bouteilles.

Sachez que de nombreuses sociétés se chargent de la vérification des bouteilles pour un prix d'abonnement très raisonnable ; il est particulièrement recommandé d'avoir recours à ces spécialistes.

La vérification intérieure de vos bouteilles par procédé optique permet de déterminer si la corrosion ne les a pas rendues dangereuses pour votre sécurité et celle des personnes qui vous entourent.

POUR LANCER UN MOTEUR,
IL EST FORMELLEMENT INTERDIT
DE SE SERVIR D'OXYGÈNE COMPRIMÉ



Manœuvres diverses.

Amarrez correctement votre bateau : en votre absence d'autres bateaux peuvent venir s'amarrer à couple.

Bloquez solidement la barre franche du gouvernail, même lors-

que le bateau est à l'arrêt, pour éviter que cette pièce mobile ne se déplace intempestivement et provoque des chutes à l'eau ou le bris de la marquise.

Au cours des manœuvres, redoublez d'attention.

Arrimez convenablement les écoutilles en couvrant ou en découvrant le bateau.

En levant les « sommiers » qui supportent les écoutilles, veillez à ce que ces sommiers, taillés en général dans des madriers, soient supportés par une perche placée entre les dennebords.

Vous éviterez ainsi de graves accidents par chute du personnel dans la cale ; le sommier étant très lourd risque, en effet, d'entraîner dans sa chute l'un des deux porteurs.



Ne montez jamais sur les bennes.

Ne vous suspendez pas aux crochets des engins de levage pour embarquer ou débarquer.

Si le bateau doit être écarté du quai vers le large, pour que la grue atteigne telle ou telle partie du bateau, veillez à ce que le bateau soit écoirré avec une perche et ne risque pas de rabattre, soit par coup de vent, soit par remous consécutif au passage d'un bateau, d'une vedette ou d'un remorqueur.

Evitez, dans la mesure du possible, de laisser passer les charges au-dessus de votre logement et au-dessus de vous-même.

N'hésitez pas à déplacer le bateau si nécessaire.

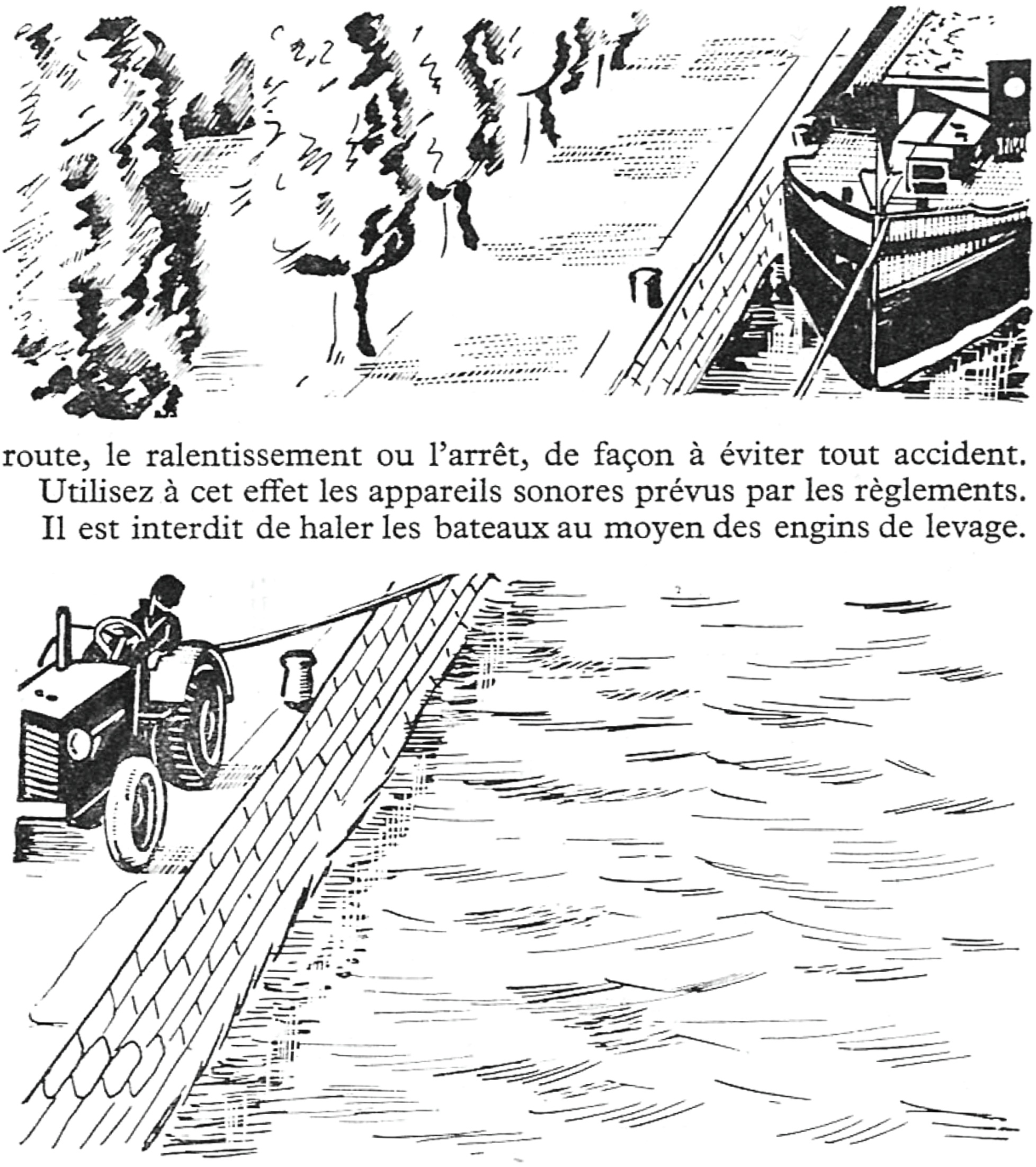
Halage.

Les conducteurs des tracteurs de halage sont aux ordres des mariniers.

Veillez à leur donner des instructions précises pour la mise en route, le ralentissement ou l'arrêt, de façon à éviter tout accident.

Utilisez à cet effet les appareils sonores prévus par les règlements.

Il est interdit de haler les bateaux au moyen des engins de levage.



LES MOYENS DE FORTUNE
SONT SOUVENT DES MOYENS D'INFORTUNE

Câbles.

Les accidents dus à la manipulation des câbles se produisent la plupart du temps au cours des opérations courantes :

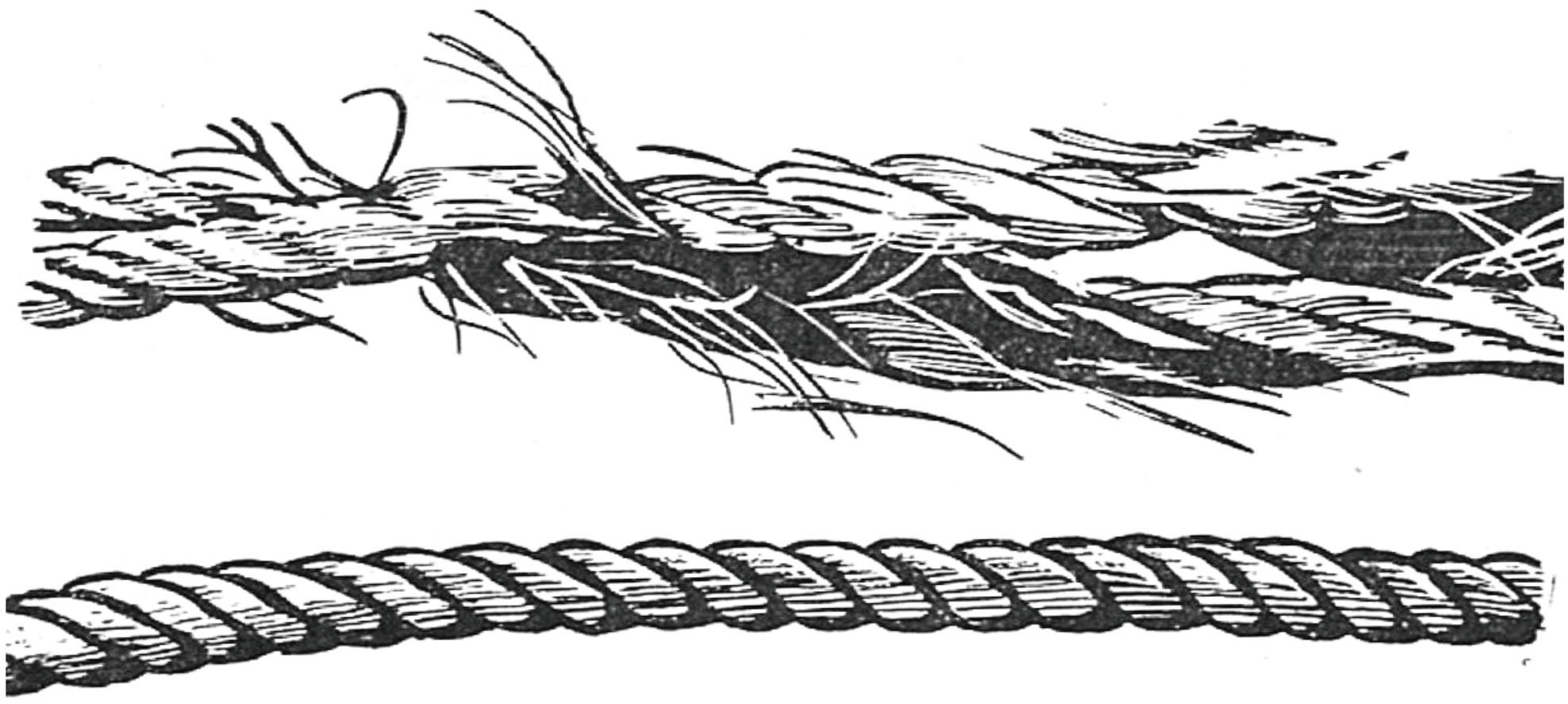
— d'accostage ;

— d'amarrage ;

— de démarrage ;
— d'étalage ;
— de freinage ;
— de remorquage...

Ils sont provoqués généralement par
— des piqûres de câbles ;
— des boucles du câble qui vrille ;
— le raidissement brusque du câble.

Evitez les piqûres en portant des gants ou des moufles de protection d'un type approprié, en particulier en manipulant les câbles de traction ou d'amarrage.



Surveillez l'enroulement et le déroulement des câbles.

Ne posez jamais le pied dans une boucle de câble.

Veillez particulièrement aux « coques » qui peuvent se former lorsque le câble est filé ou lorsque le bateau est étalé pour l'amarrage.

Lorsque votre bateau est en station le long d'une rive où se fait le halage, assurez votre propre sécurité et celle des autres mariniers, en aidant à passer au-dessus de votre bateau, le câble de traction des bateaux en marche.

En amarrant votre bateau, veillez à ce que les opérations de chargement et de déchargement soient effectuées de telle façon que le passage des mariniers et des engins mécaniques de halage soit toujours possible.

Faites changer les câbles et les filins avant qu'ils n'atteignent la limite de leur utilisation normale, mais évitez leur dépréciation rapide en les entretenant soigneusement.

Attention aux piqûres de câbles.

Soignez ces plaies immédiatement.

N'oubliez pas que les piqûres sont à l'origine des panaris, phlegmons, tétanos, pouvant entraîner : amputations, infections généralisées et même la mort.

Piqûre négligée, doigt amputé.

MÉFIEZ-VOUS DES PIQURES

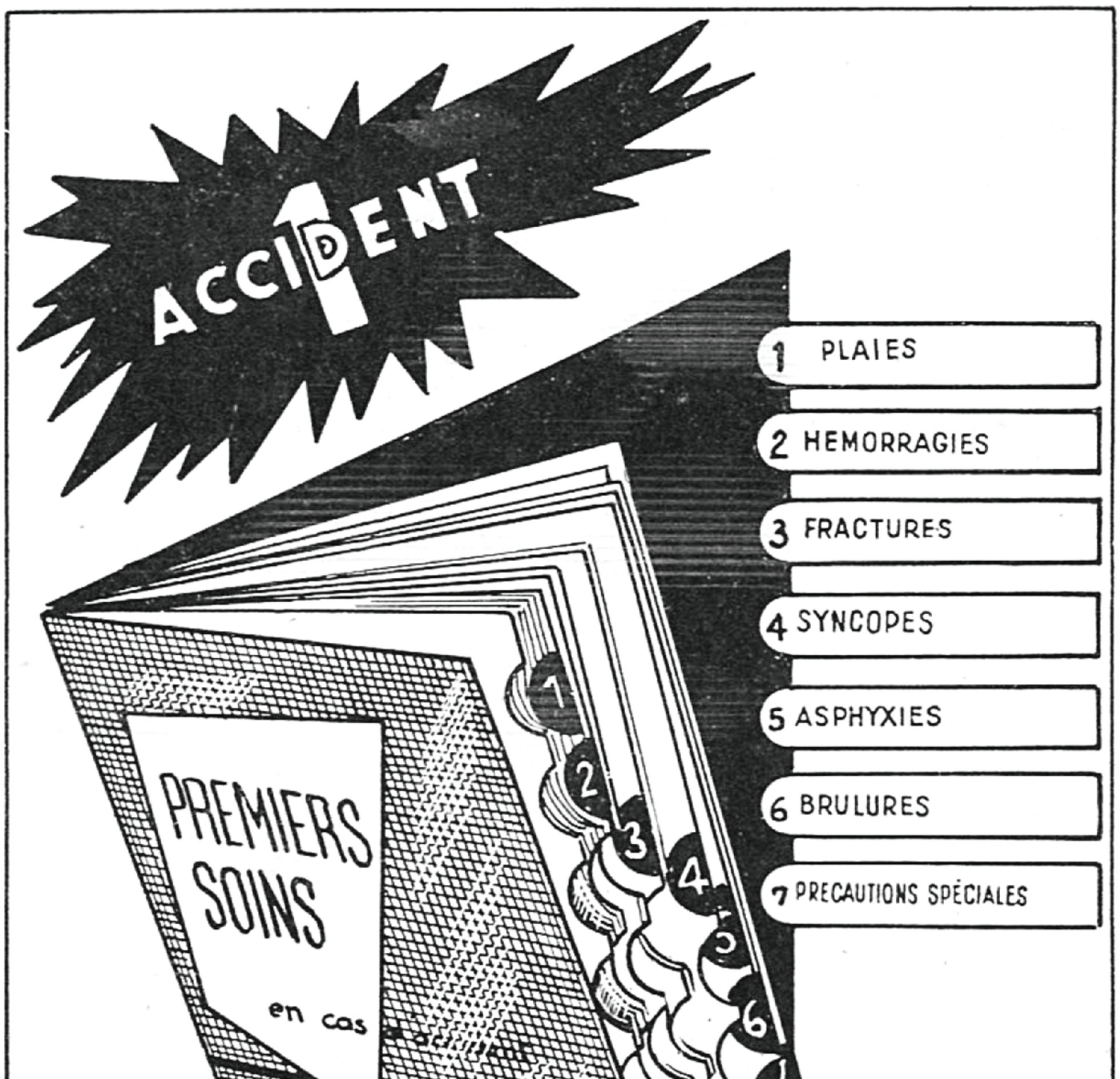
Soins.

Vous avez rarement à proximité de votre bateau un médecin ou une infirmière. Soignez vous-même les moindres blessures.

Ayez les mains propres et n'employez que des instruments et des pansements en parfait état de propreté.

La boite de secours est votre auxiliaire précieux. Sachez donc l'entretenir et la compléter après usage.

Bien des souffrances, des incapacités de travail et de graves inconvénients, pour ne pas dire plus, pourront ainsi être facilement évités.



La boîte de secours, nécessaire à bord de tout bateau, contient désinfectant, pansements et bandes.

Nettoyez sans tarder toute plaie, même superficielle, dès qu'elle survient, au moyen d'un liquide antiseptique.

Préservez la plaie désinfectée par un pansement stérile, que vous protégerez par un doigtier, pour les blessures aux doigts.

Dans chaque port ou écluse, vous trouverez des indications très claires et précises concernant l'adresse et le numéro de téléphone :

— des médecins ;
— des ambulances ;
— de l'hôpital ;

et, dans les grands centres :

— des pompiers ;
— de police-secours.

UTILISEZ JUDICIEUSEMENT LE CONTENU
DE VOTRE BOITE DE SECOURS

Sauvetage.

Lorsque le bateau est doté d'une bouée de sauvetage, ce qui devrait toujours être le cas, celle-ci doit être convenablement entretenue et toujours munie de sa ligne de jet.

Placez la bouée en un endroit toujours accessible, bien en vue, de façon à pouvoir l'utiliser immédiatement en cas de besoin.

Veillez à ce que les couches successives de peinture n'alourdissent pas les bouées de sauvetage en les rendant impropres à leur destination.

En cas de chute dans l'eau le long d'un bateau, il peut arriver que le corps s'engage sous le fond plat de la coque

Passez une chaîne ou un câble sous le bateau pour draguer le corps et le retirer de l'eau.

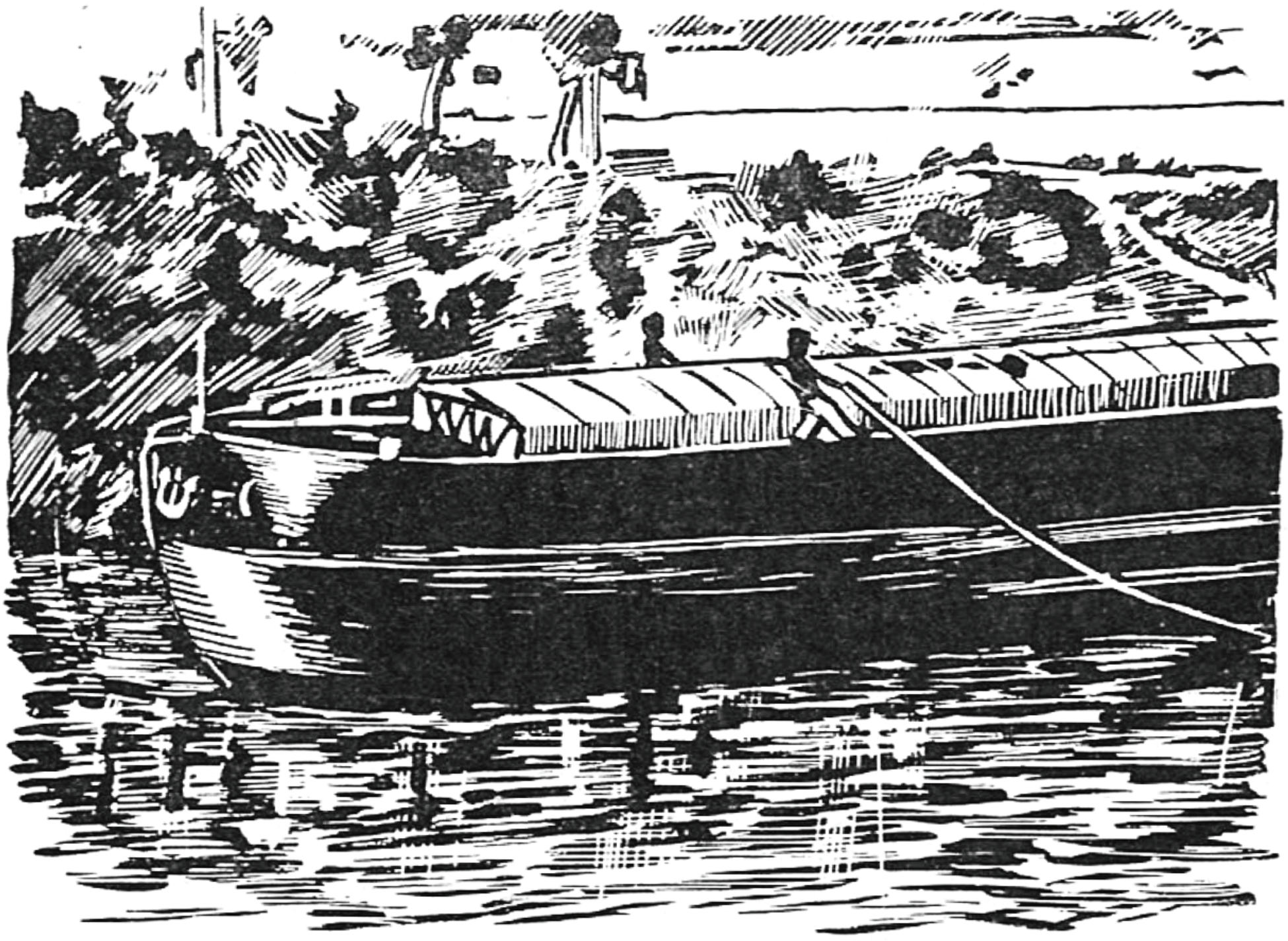
Il est recommandé de prévoir, sur chaque bateau, un câble de dragage, au même titre qu'une bouée de sauvetage.

Pratiquez immédiatement la respiration artificielle jusqu'à l'arrivée du médecin ou des pompiers.

Entraînez-vous, à vos moments libres, à pratiquer la respiration artificielle.

Il existe plusieurs méthodes de respiration artificielle manuelle.

Nous nous bornons à la description de la *méthode Schaefer*, officiellement recommandée dans tous les milieux.



Cette méthode est, en particulier, décrite sur les affiches concernant les soins aux électrocutés.

Elle est valable dans tous les cas de syncope.

Respiration artificielle - *Méthode Schaefer.*

1° *Ouvrir la bouche de la victime* et, au besoin, la maintenir ouverte par un bouchon placé entre les dents.

2° *La coucher à plat ventre* sur le sol ou sur un plan dur. Placer sous le ventre (au niveau du nombril) un coussin ou, à défaut, un vêtement plié.

3° *Tourner sa tête de côté.*

4° *Etendre ses bras en avant* ou appuyer sa tête sur un de ses avant-bras fléchis.

5° Le sauveteur se met à genoux au-dessus des cuisses de la victime et face à sa tête. Il fléchit les genoux de façon à s'asseoir, en quelque sorte, sur ses talons.

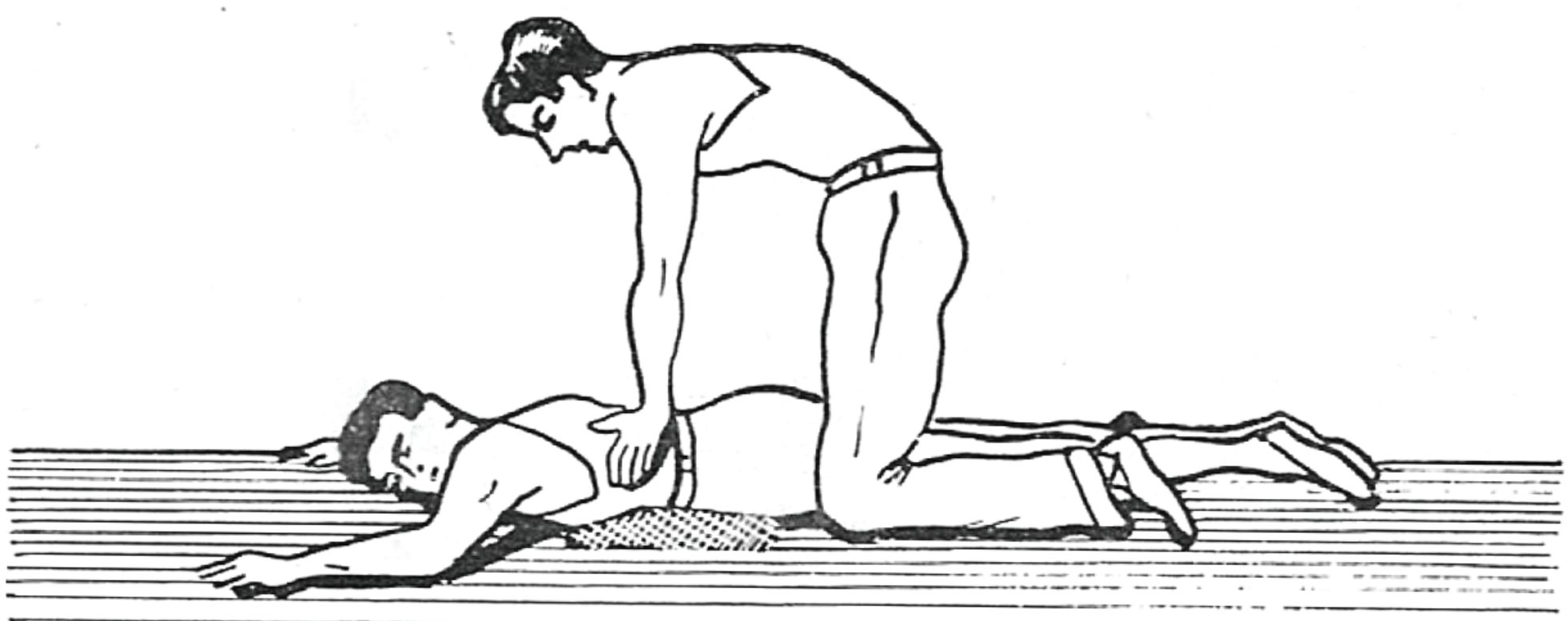
Il place ses mains à plat sur la région lombaire de la victime (et non pas sur la partie inférieure de la cage thoracique) ; les poignets se touchent presque, les pouces en extension de chaque côté de la colonne vertébrale, les autres doigts entre la crête iliaque et les dernières côtes. Ses bras doivent être maintenus en extension.

La manœuvre est la suivante :

Expiration.

Le sauveteur se redresse progressivement, de façon que ses cuisses deviennent perpendiculaires au plan du sol.

Il conserve toujours les bras étendus, si bien qu'il pèse de tout son poids sur les reins du malade. Il en résulte une compression qui se fait sans fatigue pour lui et doit durer environ deux secondes.



Inspiration.

Le sauveteur se redresse alors et vient se rasseoir sur ses talons — ses mains doivent rester en place, mais cesser la compression.

La manœuvre doit se faire au rythme de la respiration normale, c'est-à-dire environ 14 *fois par minute.*



LE SUCCÈS D'UN SAUVETAGE
DÉPEND DE SA RAPIDITÉ

Incendie

Les causes d'incendie sont nombreuses et la proximité de l'eau n'est pas une garantie.

Calorifugez en matériaux incombustibles les passages des tuyaux d'échappement des moteurs dans les cloisons en bois, des tuyaux de fumée à travers le bois de la cabine.

N'oubliez pas que le gaz butane est un gaz lourd, susceptible, en mélange convenable avec l'air, de provoquer des explosions en présence de flammes.

Nettoyez fréquemment et avec soin le parquet de la chambre des machines, ne le laissez pas recouvert de liquides inflammables ou de corps gras : gaz-oil, essence, graisse...

Rangez les chiffons dans des récipients métalliques fermés.

N'encombrez jamais la chambre des machines avec des engins divers.

Vérifiez périodiquement vos extincteurs : tous les six mois ou mieux, tous les trois mois.

Assurez-vous qu'ils sont facilement accessibles.

N'hésitez pas à renouveler les charges si elles vous paraissent douteuses.

Assurez-vous que tout le monde à bord sait s'en servir. Le meilleur moyen est d'en faire fonctionner un de temps en temps, même s'il n'y a pas d'incendie. C'est la vérification la plus efficace et le meilleur moyen d'instruction.

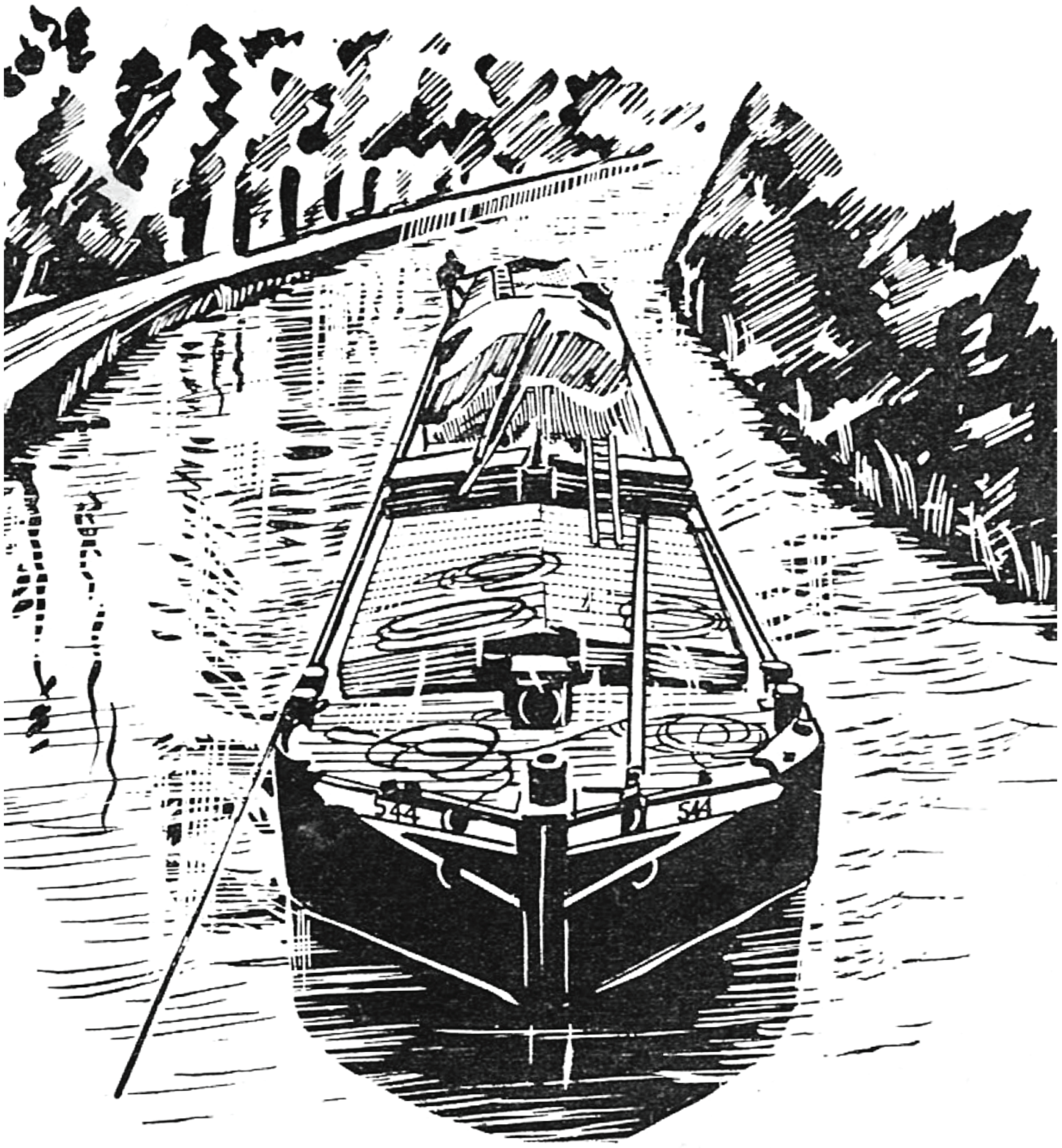


Pensez que, lorsque survient le feu, vous devez agir immédiatement et disposer de moyens efficaces pour le combattre.

Ne faites pas d'économies sur ce point : plus que sur tout autre, elles se révèleraient ruineuses en définitive.

Sur les bateaux citernes, comme sur les bateaux à moteur, veillez au risque d'asphyxie.

ÉLIMINEZ TOUS LES RISQUES INUTILES
D'INCENDIE, PROTÉGEZ-VOUS CONTRE LE FEU



FILMS

Films cinématographiques.

Les films réalisés par l'Institut National de Sécurité sur « *La Sécurité et l'Hygiène dans les manutentions maritimes et fluviales (Dockers)* » comprennent :

— 1 *film technique* comportant deux parties :
1re partie : *déchargement.*
2e partie : *chargement.*

— 1 *film documentaire* : « *Les Hommes des Ports* ».

Les documents photographiques de ces bandes cinématographiques, appuyés par un commentaire de sécurité approprié, illustrent les principaux risques d'accidents auxquels sont exposés les dockers au cours des opérations de déchargement et de chargement des cargos, ainsi que les précautions principales à observer pour rendre moins dangereux et plus sûr leur travail.

Film technique

1re Partie. — DÉCHARGEMENT

Longueur (35 mm)	500 m.
— (16 mm)	200 m.
Durée de projection	19 min.

Dès son arrivée à l'entrée du port, le cargo est remorqué jusqu'au quai où il sera solidement amarré. La passerelle mise en place, le déchargement commence.

Le film montre diverses opérations de déchargement : de régimes de bananes en sacs, de balles de paille, de peaux lainées, de fûts de vins et d'huile, de céréales à la benne, de grains au redler, de planches, de sacs, d'automobiles, d'hydrocarbures, et de manutentions manuelles ou mécaniques en vue du stockage.

Au cours de ces manutentions, quelques incidents courants démontrent la nécessité d'appliquer les consignes en vue d'assurer la sécurité dans le travail en éliminant les risques d'accidents.

2e Partie. — CHARGEMENT

Longueur (35 mm)	340 m.
— (16 mm)	136 m.
Durée de projection	13 min.

D'autres produits vont prendre la place de ceux qui viennent d'être déchargés.

Le film montre diverses opérations de chargement : sacs de soude, fûts d'huile, bouteilles de gaz comprimé, caisses, longs tuyaux en fonte, trolleybus, à l'aide de dispositifs spéciaux adaptés à chaque cas particulier, dans le but essentiel de ne pas détériorer le matériel transporté ni celui qui repose déjà dans les cales. L'exécution de ces opérations donne lieu à des remarques et à des conseils de sécurité adaptés à chacune d'elles, dans le but de prévenir les risques d'accidents et de mener à bien le travail en toute sécurité.

Film documentaire.

LES HOMMES DES PORTS

Longueur (35 mm)	530 m.
— (16 mm)	212 m.
Durée de projection	20 min.

Un cargo arrive dans le port pour débarquer sa cargaison et prendre un nouveau chargement.

Le film montre les manœuvres d'accostage et diverses opérations de manutention à l'occasion desquelles il fait apparaître les principales règles de sécurité à observer. Ces règles sont d'ailleurs plus ou moins communes avec celles qu'il convient d'appliquer dans d'autres travaux que ceux de la manutention portuaire.

Il s'attache à faire ressortir l'intérêt d'un constant effort afin d'améliorer les conditions de sécurité et d'hygiène du travail des dockers et de rendre leur labeur plus humain et plus sûr.

NOTA. — Les demandes de prêt de copies de ces films doivent être adressées au Service Prévention de la Caisse Régionale de Sécurité Sociale dans le ressort de laquelle se trouve l'emprunteur.

Films fixes.

L'Institut National de Sécurité se propose également d'établir des bandes de vues fixes en 35 mm sur : « *La Sécurité et l'Hygiène dans les manutentions maritimes et fluviales (Dockers et Mariniers)*.

L'achèvement de ces bandes, destinées à illustrer des exposés sur la sécurité dans ce domaine, sera porté à la connaissance des intéressés par la revue « *Travail et Sécurité* », éditée par l'Institut.

LEXIQUE

des termes techniques intéressant les navires les appareils de levage et de manutention et leurs accessoires

ACCOSTAGE. — Action d'arriver à quai ou le long du bord.

ALLÈGE. — Embarcation servant au chargement ou au déchargement des navires.

AMARRER. — Fixer, retenir au moyen d'une amarre.

APPARAUX. — Ensemble des objets formant l'équipement d'un navire.

ARRIMER. — Arranger méthodiquement et solidement la cargaison d'un navire.

BALLES. — Gros paquets de marchandises.

BANDAGE. — Bande qui entoure la jante d'une roue.

BARDIS. — Réunion de planches mises dans la cale ou l'entrepont d'un navire en forme de cloison longitudinale pour maintenir les grains en vrac.

BARRE D'ANSPECT. — Levier en bois dur servant à manœuvrer ou à tourner un cabestan, un guindeau, etc.

BARROT DE CALE ou BAU DE CALE. — Chacune des poutres transversales qui soutiennent un pont de navire.

BASTINGAGE. — Partie de la muraille d'un navire dépassant le pont.

BOIS DE FARDAGE. — Pièces de bois, planches ou autres objets mis dans les fonds d'un navire pour protéger les marchandises.

BORD. — Le navire — le côté d'un navire — l'équipage du navire ou toute personne ou objet en dépendant.

CABESTAN. — Treuil vertical pour rouler ou dérouler un câble, hâler les fardeaux, etc.

CABROUET. — Chariot à deux roues basses, servant au transport des lourds fardeaux.

CALE. — Partie la plus basse dans l'intérieur d'un navire. Espace au-dessous du pont pour recevoir la cargaison.

CANON D'AMARRAGE ou CANON BOLLARD. — Ancien canon ou pièce en fer profondément enfoncé verticalement dans un quai pour tourner les amarres d'un navire.

CARGO. — Bâtiment spécialement destiné au transport des marchandises.

CARTAHU. — Cordage volant employé dans la manœuvre des mâts de charge.

CHALAND. — Bateau plat pour le transport des marchandises.

CHANDELIERS. — Barres de fer arrondies fixées verticalement en abord d'un pont, autour des panneaux et des passerelles pour empêcher les chutes. Ils sont percés de trous pour recevoir les tringles ou les lisses de protection.

COUPÉE. — Ouverture pratiquée dans la muraille d'un navire et faisant communiquer l'intérieur avec l'échelle extérieure.

CRAPAUD. — Benne preneuse.

CROC. — Crochet d'un engin de levage. — Partie métallique demi circulaire articulée à l'extrémité d'un manche de bois pour la manœuvre des grumes.

DIABLE. — Chariot à deux roues basses, servant au transport des lourds fardeaux.

DOCKER. — Ouvrier qui charge et décharge les navires.

ÉCOUTILLE. — Trappe pratiquée dans le pont d'un navire, pour descendre dans l'intérieur.

ELINGUE. — Bout de filin dont on entoure les objets pesants, et que l'on accroche au palan ou à la chaîne d'un mât de charge.

ENTREPONT. — Intervalle qui, dans un navire, est compris entre deux ponts.

ÉPISSURE. — Réunion de deux cordages sans surépaisseur notable, obtenue en enlaçant leurs torons.

GALIOTE. — Traverse métallique qui supporte les panneaux de fermeture des cales.

GERBAGE. — Action de disposer les marchandises les unes au-dessus des autres.

HAUBAN. — Nom générique des cordages fixes servant à étayer les mâts des navires.

HILOIRE. — Forts bordages qui relient entre elles les différentes pièces d'un pont d'un navire. Bordure verticale d'un panneau servant à empêcher l'eau de pénétrer à l'intérieur.

LARGE. — Haute-mer.

LINGUET. — Courte pièce métallique articulée servant d'arrêt dans un croc moucheté, ou crochet de sécurité.

LISSE. — Assemblage de pièces de bois plates, de largeur triple de leur épaisseur, placées au sommet des chandeliers.

MAHONNE. — Petit bâtiment de charge ou de cabotage, en Méditerranée.

MAILLES. — Intervalles entre deux couples voisins d'un navire.

MANCHE A AIR. — Conduit en métal ou en toile avec ouverture supérieure orientable, destinée à l'aération des cales et entreponts de navires ;

MARTINET. — Cordage attaché au mât et à l'extrémité des cornes ou mâts de charge pour les tenir plus ou moins inclinés.

PALAN. — Assemblage de poulies et de cordages, pour exécuter les manœuvres et mouvoir de lourds fardeaux.

PALANQUÉE. — Ensemble des marchandises groupées dans une élingue ou un filet pour être embarquées ou débarquées.

PALONNIER. — Dispositif permettant de répartir ou de centraliser des efforts.

PAVOIS. — Bordage cloué sur les jambettes au-dessus du plat-bord d'un navire.

PIPE D'ASPIRATION. — Canalisation ou gaine d'aspiration.

PLANCHONS. — Planches.

PONT RAS. — Pont supérieur n'ayant ni interruptions, ni superstructures s'étendant d'un côté à l'autre du navire.

PORTS A MARÉE. — Ports subissant l'influence de la marée d'où dénivellations journalières, souvent très importantes du plan d'eau.

POULAIN. — Assemblage de deux madriers dont on se sert pour descendre les tonneaux dans les caves ou les faire glisser d'un camion.

PRÉLART. — Bâche.

RIDELLES. — Balustrades légères, pleines ou à claire-voie, placées de chaque côté d'une charrette, d'un camion, pour maintenir la charge.

REDLER. — Appareil servant à la manutention par entraînement des grains en vrac.

TABERNACLE. — Voir TINTAINE.

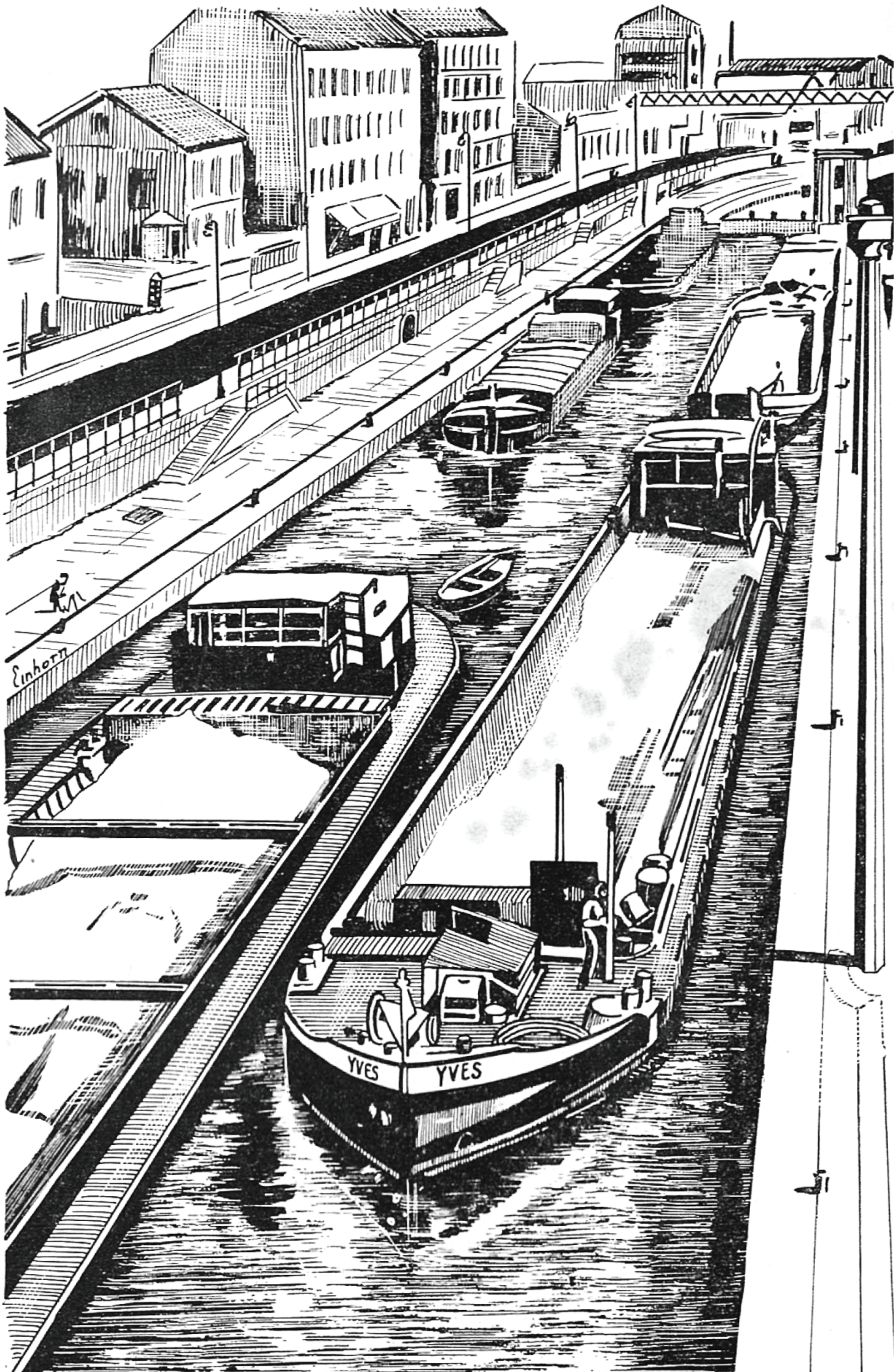
TAMBOUR. — Gros cylindre en métal sur lequel s'enroule un câble.

TINTAINE. — Plateforme située sur le quai, servant au déchargement de la palanquée et à la reprise des sacs à dos d'homme, et inversement.

TRÉMIES. — Sorte d'auge à section carrée, très étroite par le bas, servant à l'écoulement par gravité de certains produits.

TUNNELS. — Conduits de dimensions suffisantes pour permettre le passage d'un homme dans la cale.

VRAC. — Etat des marchandises que l'on embarque pêle-mêle sur un navire, sans les arrimer ou que l'on expédie sans emballage.


Einhorn
YVES
YVES

Dockers & Mariniers

suivez ces conseils

de sécurité et

vous vous épargnerez

bien des accidents

Édition de
L'INSTITUT NATIONAL
DE SÉCURITÉ
9, avenue Montaigne, Paris
N° 28. — 1955
IMP. CHAIX. — 4076-8-55