



## Leren uit ongevallen

# Risico's van werken met een kettingzaag

Dat werken met een kettingzaag risicovol is, blijkt nogmaals uit twee recente ongevallen. Bij het eerste gebeurde er een terugslag van de kettingzaag en kon ze niet meer tegengehouden worden. Gevolg: de zaag kwam tegen de schouder terecht en veroorzaakte een ernstige vleeswonde.

Het tweede ongeval gebeurde bij een kuiper in opleiding. Hij had juist de machine in gang getrokken, maar merkte dat de beschermhoes er nog rond zat. In een reflex wilde hij deze verwijderen, maar besepte op tijd dat dit geen goed idee was. Hij liep enkel een lichte snijwonde aan de vinger op.

De instructies voor het veilig werken met een kettingzaag zijn samengevat op instructiekaart G-VIK-038. Je vindt ze op de website van Cepa onder de rubriek Veiligheid > Veiligheidsdocumenten > Instructiekaarten > Gemeenschappelijk.



De opleiding 'werken met een kettingzaag' zit standaard in de opleiding kuiper. Ze kan ook steeds aangevraagd worden bij Ocha via [info@ocha.be](mailto:info@ocha.be) of 03/543 96 10.



**Werken met een kettingzaag mag alleen als je hiervoor opgeleid bent. Ga je aan de slag? Draag dan altijd de vereiste PBM's.**

# Zo verhelp je veelvoorkomende problemen met een rits

De rits van een kledingstuk of laars die ineens vastzit of niet meer helemaal goed functioneert: vervelend! Dit kan gebeuren omdat de tanden niet meer goed aansluiten, de glijder stuk is of de stof ertussen zit.

Er zijn een aantal handige en eenvoudige oplossingen om enkele veelvoorkomende problemen te verhelpen:

- Open de rits volledig wanneer je een kledingstuk of laars uitdoet. Dat betekent dat je de glijder helemaal tot onderaan schuift.
- Trek je een laars aan, sluit de glijder dan helemaal tot boven. Bij een kledingstuk hoeft dat niet.
- Om ervoor te zorgen dat de rits makkelijk open en dicht glijdt, kan je ze af en toe insmeren met vaseline, lippenbalsem of grafiet van een potlood.



# Aandachtspunten voor de dekman



De dekman zorgt ervoor dat een hijs in alle veiligheid aan boord gebracht kan worden. Hij is verantwoordelijk voor de ploeg beneden in het luik en moet er bijvoorbeeld op toezien dat de hijs niet over de hoofden wordt overgedraaid. Een dekman zorgt ervoor dat hij als eerste aan boord is om de arbeidsplaats te controleren en om voor voldoende verlichting te zorgen. Havenarbeiders in het luik zijn verplicht om

de bevelen van de dekman strikt op te volgen. Als hij 'Onderuit!' roept of een fluitsignaal geeft, dan is dit een **bevel** en moet iedereen meteen een veilige positie innemen. Pas daarna kan de hijs naar beneden worden gegeven.

## De dekman waakt erover dat:

- Hij iedereen onderuit laat gaan.
- Hij de zwevende hijs niet over plaatsen laat hangen waaronder gewerkt wordt.
- Hij geen hijsen boven de hoofden van de arbeiders laat hangen.
- Hij de hijs slechts laat vieren en strijken wanneer deze veilig kan worden neergeplaatst.
- Hij alleen goedge maakte hijsen laat overdraaien.
- Hij nooit losse voorwerpen, zoals hout, op een hijs mee laat overdraaien.
- Hij duidelijke en goed waarneembare officiële arm- en handsignalen geeft.

- Indien er een last boven het luik komt, hij steeds de mensen beneden verwittigt:
  - ✓ door een **fluitsignaal**
  - ✓ of door '**onderuit**' te roepen.

## Aandachtspunten voor een dekman

- In het zicht van de kraanman staan.
- Altijd de werkzaamheden in het ruim kunnen zien.
- Op een veilige plaats staan om uit te wijzen.



# Draag zorg voor de behandelingstoestellen

Het afgelopen jaar hebben veel werkgevers geïnvesteerd in het vernieuwen van de vloot behandelingstoestellen, zoals heftrucks, reach stackers en straddle carriers. Deze toestellen worden voorzien van de nieuwste technologie om het de chauffeurs aangenamer te maken tijdens hun werk. We denken hierbij aan geveerde zetels, airco- en verwarmingssystemen, camera's en detectiesystemen, enzovoort.

Jammer genoeg moeten we vaststellen dat deze toestellen er al heel snel na aankoop niet

meer netjes uitzien. Door kleine aanrijdingen verdwijnt de lak, waardoor de carrosserie blootgesteld wordt aan roestvorming. Cabines worden al snel een vuilbak, doordat er niet opgeruimd wordt na gebruik. Door te roken in de cabines raken de filters van airco- en verwarmingssystemen verzadigd, en ruikt de cabine continu naar sigarettenrook. Roken in de cabine van behandelingstoestellen is trouwens verboden.

Bovendien worden veiligheidssystemen zoals

camera's, bluespots, achteruitrijsignalen en dergelijke, soms onklaar gemaakt door kabeltjes door te knippen. Dit zorgt ervoor dat vaklui extra werk hebben om deze te herstellen, maar vooral dat er een grotere kans bestaat op aanrijdingen.

Wij willen iedereen vragen om alle behandelingstoestellen te gebruiken als 'goede huisvader', zoals je jouw eigen wagen behandelt. Als er toch iets misloopt en er is schade aan een toestel, moet dit steeds gemeld worden zodat de nodige herstellingen uitgevoerd kunnen worden.

## Aangepaste instructiekaarten

- ST-VIK-011 Laden van schip / lichter met coilmaten**  
<https://www.cepa.be/wp-content/uploads/ST-VIK-011.pdf>
- ST-VIK-012 Lossen van schip / Lichter met coilmaten**  
<https://www.cepa.be/wp-content/uploads/ST-VIK-012.pdf>

