

- Deck bestehen, erneut geäußert und die überarbeiteten Sicherheitsempfehlungen an das Personal für Sicherungsarbeiten bei Containerladungen angenommen, deren Wortlaut im Anhang wiedergegeben ist.
- 3 Dieses Rundschreiben ersetzt MSC/Circ. 886 über Sicherheitsempfehlungen an das Personal für Sicherungsarbeiten bei Containerladungen.
 - 4 Hiermit gebe ich die Überarbeiteten Empfehlungen den Hafengebörden, Eigentümern von Containerschiffen, Schiffbauern und allen anderen betroffenen Stellen zur Kenntnis, um dieses Problem in Häfen und bei der Genehmigung von Ladungssicherungsvorrichtungen anzugehen

Bonn, 22. April 2009
WS 23/62331.6/4-1-MS-Circ

Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung
Im Auftrag
Uwe Lohmann

Anhang

Überarbeitete Sicherheitsempfehlung an das Personal für Sicherungsarbeiten bei Containerladungen

Nr. 79 Überarbeitete Sicherheitsempfehlungen an das Personal für Sicherungsarbeiten bei Containerladungen (MSC.1/Circ. 1263)

- 1 Der Schiffssicherheitsausschuss hat auf seiner 70. Sitzung (7. bis 11. Dezember 1998) hinsichtlich der Gefahren, die für Personal bestehen, das während Containersicherungsarbeiten auf den Containern arbeitet, wenn sich die Containersicherungsvorrichtungen an schwer zugänglichen und gefährlichen Stellen befinden, ernsthafte Bedenken geäußert und hat die Sicherheitsempfehlungen an das Personal für Sicherungsarbeiten bei Containerladungen (MSC/Circ. 886) angenommen.
- 2 Der Ausschuss hat auf seiner 84. Sitzung (7. bis 16. Mai 2008) seine Bedenken hinsichtlich der Gefahren, die für Personal bei der Sicherung von Containern an

- 1 Es wurde festgestellt, dass eine Reihe von tödlichen Unfällen von Besatzungsmitgliedern und Hafenarbeitern durch Stürze von Containern bei Containersicherungs- und -entsicherungsarbeiten verursacht wurden. Es sind zwar Sturzsicherungs- und Auffangvorrichtungen und -ausrüstungen für Arbeiten auf Containern verfügbar, allerdings sind diese sperrig und verlangsamen die Belade- und Entladearbeiten eines Schiffes, so dass ihr Nutzen und ihre Wirkung begrenzt sind.
- 2 Die üblichen Mittel zur Sicherung von Containern auf Decksflächen ohne Zellengerüste sind schwer und schwierig zu bedienen, wodurch Unfälle und nicht-tödliche körperliche Verletzungen verursacht werden. Neu entwickelte Ausrüstungen, wie halbautomatische Twistlocks und Twistlocks mit Doppelfunktion sind nur teilweise zur Beseitigung der Gefahren wirksam. Sie sind nur einsetzbar, wenn die Stapelhöhe an Deck vier Container nicht überschreitet und wenn für das Anbringen oder Entfernen ein sicherer Arbeitsplatz auf der Kaiseite vorhanden ist.
- 3 Eine sichere Umgebung für Personal bei der Sicherung von Containern kann dadurch erreicht werden, dass sich Reeder und Schiffbauer in der Anfangsphase des Schiffbaus auf die Sicherheit bei der Containersicherung konzentrieren, anstatt sich auf diesem Zweck dienende betriebliche Verfahren zu verlassen, nachdem das Schiff gebaut ist. Zu derzeitigen erfolgreichen Konstruktionsideen zählen:

.1 Offene Laderäume

Diese Containerschiff-Konstruktionen verfügen normalerweise über Zellengerüste bis zur vollen Stau-

höhe; hier ist es üblicherweise nicht erforderlich, auf den Containern zu arbeiten.

.2 Flexibel einstellbare Stagerüste

Dabei handelt es sich um Zellgerüstkonstruktionen an Deck, deren Länge an die verschiedenen derzeit in der Wirtschaft verwendeten Containerlängen, z. B. 20, 30 oder 40 Fuß, angepasst werden kann.

.3 Zellgerüste an Deck

Diese befinden sich in der Regel in offenen Laderäumen oder auf Schiffen ohne Lukendeckel; es gibt aber auch Zellgerüstkonstruktionen an Deck mit Lukendeckeln. Obwohl Zellgerüste an Deck nachweislich einen guten Sicherheits- und Sicherungsstandard haben, können sie bei der Ladung allgemein verwendeter, aber unterschiedlich langer Container Schwierigkeiten im Betrieb verursachen.

.4 Laschgestelle

Laschgestelle sind bewegliche Personenbeförderungseinrichtungen, mit Hilfe derer das Laschpersonal an den Twistlocks arbeiten kann, ohne auf die Container klettern zu müssen. Sie werden häufig von Containerbrücken bedient; jedoch ist es in betrieblicher Hinsicht zweckdienlicher, wenn sie von den landseitigen Brücken unabhängig sind, so dass das Verriegeln/Entriegeln fortgesetzt werden kann, ohne die Lade/Entladerarbeiten zu behindern oder zu verzögern.

.5 Laschplattform

Laschplattformen sind fest angebrachte oder teilweise bewegliche Plattformen, die den Zugang zu Twistlocks an Deck etc. ermöglichen, ohne auf den Container klettern zu müssen.

- 4 Zusätzlich zu diesen Alternativen werden wahrscheinlich neue und gleichermaßen wirksame Entwürfe entstehen, wenn schon in der Phase der Schiffskonstruktion mehr Aufmerksamkeit darauf verwendet wird, die Sicherung und Entsicherung von Containern sicher zu gestalten, anstatt sich für diesen Zweck auf betriebliche Verfahren zu verlassen. Wenn der Sicherungsvorgang für das beteiligte Personal sicherer und effizienter gestaltet wird, wird die geringere Anzahl übergehender Container zu finanziellen Vorteilen und Vorteilen für die Umwelt führen.
- 5 Eigentümer von Containerschiffen und Schiffbauer werden aus diesem Grund an die Gefahren in Verbindung mit Containersicherungsarbeiten erinnert und aufgefordert, Containersicherungsvorrichtungen zu entwickeln und zu nutzen, die aufgrund ihrer Konstruktion sicher sind, mit dem Ziel, die Arbeiten auf Containern, in anderen vergleichbar gefährlichen Umgebungen oder die Bedienung schwerer und unhandlicher Sicherheitsausrüstung durch Besatzungsmitglieder oder Hafentarbeiter entbehrlich zu machen.
- 6 Laut MSC 80/21/7 ist die Zahl der beim Laschen von Containern an Deck erlittenen Verletzungen angestiegen. Studien im Vereinigten Königreich haben ergeben, dass 40 % der Unfälle von Hafentarbeitern sich an Bord von Schiffen ereignen und die Mehrzahl in Ver-

bindung mit Lascharbeiten auf Containerschiffen passiert. In vielen Fällen berücksichtigen die Konstruktion und die Auslegung der Laschvorrichtungen an Bord solcher Schiffe nur unzureichend die Sicherheit der Besatzung und der Hafentarbeiter, die die Laschausrüstung bedienen müssen. Infolgedessen wurde eine neue Anlage zu den Richtlinien für die sachgerechte Stauung und Sicherung von Ladung bei der Beförderung mit Seeschiffen angenommen und alle betroffenen Parteien werden aufgefordert, diese in ihre Bestimmungen aufzunehmen.

- 7 Personal, das an Sicherungsarbeiten beteiligt ist, soll mit den individuellen Besonderheiten des Schiffes und den möglichen Gefahren solcher Arbeiten vertraut gemacht werden. Die Ausbildung soll das Situationsbewusstsein zur Erkennung und Vermeidung von Gefahren einschließen.

(VkBl. 2009 S. 268)