



Dienststelle Schiffssicherheit BG Verkehr

ISM-Rundschreiben Nr.: 05/2010

- Betreff:** Empfehlungen für den sicheren Schiffsbetrieb von Spezialschiffen und sonstigen Schiffen im Einsatz als Self Elevating Unit im Offshore-Betrieb unter deutscher Flagge
- Referenz:** ISM-Code 1.2.3
- Anmerkung:** Die Mitführung des Rundschreibens an Bord von betroffenen Schiffen wird empfohlen.
- Datum:** 01.11.2010

Die zunehmende Anzahl an Fahrzeugen, die für den speziellen Einsatz in Offshore-Projekten bestimmt sind, macht es erforderlich, besondere Anforderungen an das Sicherheitsmanagementsystem zum sicheren Schiffsbetrieb und zur Verhütung von Meeresverschmutzung zu stellen.

Die folgenden Empfehlungen sollten von allen Unternehmen berücksichtigt werden, die entsprechende Schiffe betreiben, die dem ISM-Code unterliegen oder sich freiwillig nach dem ISM-Code zertifizieren lassen.

Besondere Verantwortung und Weisungsbefugnis

Der ISM-Code sieht vor, dass das für den Betrieb des Fahrzeugs verantwortliche Unternehmen sicherstellen soll, dass der Kapitän die alleinige Zuständigkeit und Entscheidungsbefugnis für sämtliche Maßnahmen hinsichtlich Schiffssicherheit und Verhütung von Meeresverschmutzung besitzt. Dieses gilt letztendlich auch, wenn Vorgänge oder Tätigkeiten von Personal ausgeführt werden, die nicht zur regulären Besatzung des Fahrzeugs (Vertragspartner oder Dritte) gehören und diese Tätigkeiten den sicheren Schiffsbetrieb tangieren. In diesen Fällen hat eine enge Abstimmung zwischen dem Kapitän und dem leitenden Personal, welches diese Tätigkeiten oder Vorgänge vornimmt (z.B. Bauleitung), zu erfolgen.

Auf Fahrzeugen, die nicht nach Schiffsbesatzungszeugnis besetzt sind und demnach kein Kapitän an Bord ist bzw. sein muss, ist eine Person vom verantwortlichen Unternehmen zu benennen, die entsprechend mit der oben genannten Zuständigkeit und Entscheidungsbefugnis ausgestattet ist.

Die zuständige Person muss mit den Eigenschaften, dem Betrieb und den Beschränkungen des Fahrzeugs gut vertraut sein. Sie muss sich ihrer Verantwortung für die in einem Notfall zu ergreifenden Maßnahmen, für die Durchführung der Notfallübungen und der erforderlichen Ausbildung sowie für Aufzeichnungen über solche Übungen in vollem Umfang bewusst sein.

Personal

An Bord des Fahrzeugs sollten die Kommunikationswege in Form eines Organigramms dargestellt werden. Dabei sollten Interaktionen und Schnittstellen zwischen der regulären Besatzung des Fahrzeugs und dem Personal von Vertragspartnern oder Dritten, insbesondere dem leitenden Personal, berücksichtigt werden.

Anweisungen für den sicheren Schiffsbetrieb

Zusätzlich zu den üblicherweise für den sicheren Schiffsbetrieb vorhandenen Verfahrensanweisungen sollten im Sicherheitsmanagementsystem unter anderem folgende Verfahren beschrieben sein:

- Gewährleistung der Stabilität unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Betriebsarten und Beladungszustände, inklusive Vorgaben zur Leckstabilität
- Positionieren des Fahrzeugs im Operationsgebiet (z.B. in Windparks), einschließlich Festlegung von einschränkenden Bedingungen
- Vorbereitung auf und Betrieb bei schweren Wetterbedingungen, Festlegung von betrieblichen Einschränkungen,
- Sichere Verwendung der Jack-up-Einrichtung (Ein- und Ausziehen der Beine unter Beachtung der Beschaffenheit des Meeresbodens und extremer Wetterbedingungen, Sicherung der Beine während der Fahrt unter Beachtung extremer Wetterbedingungen)
- Schleppbetrieb
- Anker- und Festmachverfahren, insbesondere auch Verfahren zum Längsseitsgehen von Schiffen am Fahrzeug
- Übersetzen von Personen
- Umschlag von Ladung, Werkstoffen und Ausrüstung
- Absicherung von Start- und Landevorgängen, sowie vom Betanken von Hubschraubern
- Anleitungen für Kranarbeiten und Festlegung von betrieblichen Einschränkungen (z.B. Limits für Windgeschwindigkeiten, Seegang)
- Kennzeichnung und Klassifizierung gefährlicher Bereiche auf dem Schiff (z.B. Hydraulik-Maschinenräume für Jack-up-Einrichtung)
- Organisation des Wachbetriebs im Operationsgebiet

Sämtliche Verfahren müssen unter Berücksichtigung der Verantwortlichkeiten, der Art des Fahrzeugs und der möglichen Bedingungen so ausgestaltet sein, dass die Gefahr für das Schiff, das Personal und die Umwelt als auch für andere beteiligte Fahrzeuge und das Personal von Fremdfirmen so gering wie möglich ist. Sind andere Fahrzeuge bzw. Personal von Fremdfirmen an Vorgängen beteiligt, hat im Vorwege eine Abstimmung bezüglich der Durchführung der Tätigkeiten und der Vorbereitung auf Notfälle zu erfolgen.

Vorbereitung auf Notfallsituationen

Aufgrund der Besonderheiten des Betriebs der betreffenden Fahrzeuge sollten zusätzlich zu den üblichen Notfallverfahren (z.B. Feuer an Bord, Beschädigung des Fahrzeugs, Verlassen des Schiffs, Verschmutzung, Unfälle des Personals, ladungsbezogene Unfälle) unter anderem Verfahren zur Vorbereitung auf folgende Notfallsituationen aufgenommen werden:

- plötzliche Instabilität, Verlust der Festigkeit der Plattform im aufgejackten Zustand
- Notfälle bei Hubschrauber-Operationen
- Verwendung der Rettungsmittel und der Brandschutzausrüstung im aufgejackten Zustand

Die üblichen Notfallverfahren sind auf Ihre Praktikabilität und Umsetzbarkeit zu beurteilen und den Anforderungen entsprechend anzupassen (Risk Assessment). Dabei sind die unterschiedlichen Bedingungen beim Betrieb des Fahrzeuges zu berücksichtigen (z.B. im schwimmenden Zustand, im aufgejackten Zustand, Wetterbedingungen, Qualifikation von Personal, Mitarbeiter von Fremdfirmen, usw.). Sofern Personal der Vertragspartner oder Dritten in Notfallabläufen involviert sind, so sind deren Zuständigkeiten in den Verfahren entsprechend zu beschreiben, den betreffenden Personen zu vermitteln und sicherzustellen, dass diese Personen über die notwendige Ausbildung verfügen.

Sicherheitsrolle

Die Sicherheitsrolle ist nach Maßgabe von SOLAS Kapitel III, Regel 37 zu erstellen. Insbesondere sollten in der Sicherheitsrolle Aufgaben der regulären Besatzung hinsichtlich der Evakuierung von Mitarbeitern von Vertragspartnern oder Dritten im Notfall berücksichtigt werden.

Ausbildung

Das Unternehmen hat sicherzustellen, dass die Schiffsbesatzung angemessen ausgebildet ist, um die sichere Bedienung des Fahrzeugs und der an Bord befindlichen Einrichtungen und Ausrüstungen zu gewährleisten und besondere Aufgaben bewerkstelligen zu können, insbesondere

- Bedienung Dynamic Positioning Systeme
- Hubschrauber-Operationen
- Bedienung Jack-up Einrichtungen

Einweisung und Sicherheitstraining

Für die Einweisung und das Training für den Notfall ist SOLAS Kapitel III, Regel 19 entsprechend anzuwenden.

Neben der regulären Einweisung der Schiffsbesatzung ist sicherzustellen, dass alle übrigen Personen, die das erste Mal an Bord sind, gleich nach Ankunft an Bord einzuweisen sind.

Zu den Inhalten der Einweisung für den Notfall gehört mindestens:

- Lage des Sammelstationen
- Alarmsignale
- Lage der Rettungsflöße/-boote
- Aufbewahrung und Tragen von Rettungswesten / Überlebensanzügen
- Lage und Benutzung der Feuerlöscher, Lage der Feuermelder
- Rauchverbote
- Lage der Fluchtwege
- Verhalten bei „Person über Bord“, „Verlassen des Schiffs“ und „Feuer an Bord“

Bei den regelmäßigen Übungen für den Notfall ist sicherzustellen, dass das Personal von Vertragspartnern und Dritten an Bord berücksichtigt wird.

Darüber hinaus hat eine Einweisung über die an Bord existierenden Maßnahmen zum Meeresumweltschutz zu erfolgen.

Die Einweisung und das Training ist entsprechend zu dokumentieren.

Instandhaltung und kritische Ausrüstung

Für die Einsatzbereitschaft, Instandhaltung und Inspektion der Rettungsmittel an Bord gilt SOLAS Kapitel III, Regel 20 und für Brandsicherheitsmaßnahmen SOLAS Kapitel II-2, Regel 14 entsprechend.

Die speziellen Einrichtungen des Fahrzeugs (z.B. Kran, Jack-up Ausrüstung, Einrichtungen für das Starten und Landen von Hubschraubern) sollten hinsichtlich des Vorhandenseins von kritischer Ausrüstung beurteilt und in den Wartungsplänen entsprechend berücksichtigt werden. Die Zuständigkeiten für die Instandhaltungsarbeiten sollten beschrieben werden.

Arbeits- und Gesundheitsschutz an Bord

Sämtliche Handlungen, die sich auf die Schiffssicherheit und die Gesundheit der Besatzung und des Personals von Vertragspartnern oder Dritten auswirken können, sind hinsichtlich der Gefährdungen zu beurteilen und entsprechende Präventions- und Notfallmaßnahmen umzusetzen.

Vor der Durchführung von Arbeiten und Tätigkeiten sollen die Handlungen und Arbeitsschritte klar genannt und zwischen den Parteien abgesprochen werden. Darüber hinaus ist sicherzustellen, dass der Kapitän oder die verantwortliche Person über jegliche Gefährdungen, die durch die Arbeit von Vertragspartnern oder Dritten entstehen könnten, sowie über Maßnahmen zur Bewältigung der Gefährdungen, informiert wird.

Während des Arbeitens an Deck ist dafür Sorge zu tragen, dass die Verkehrswege, Arbeitsbereiche und Fluchtwege freigehalten werden und an Deck befindliche Ausrüstung, Material und ähnliches vor Verrutschen gesichert ist.

Die Besatzung des Schiffes und das Personal von Vertragspartnern oder Dritten an Bord ist über die Gefährdungen, Sicherheitsvorschriften, Standards und Notfallmaßnahmen in Kenntnis zu setzen.

Durchzuführende Maßnahmen:

Wir bitten alle angesprochenen Unternehmen, ihr Sicherheitsmanagementsystem hinsichtlich der oben genannten Anforderungen zu überprüfen und anzupassen.

Eine Kopie des ISM-Rundschreibens finden Sie auf unserer Webseite unter <http://www.bg-verkehr.de/service/downloads/dienststelle-schiffssicherheit/ism-international-safety-management>

Ansprechpartner:

Dienststelle Schiffssicherheit
BG-Verkehr
Referat ISM/ILO
Telefon: 040 / 36 137-213
Telefax: 040 / 36 137-295
Mail: ism@bg-verkehr.de
www.dienststelle-schiffssicherheit.de