



Dienststelle Schiffssicherheit BG Verkehr

ISM-Rundschreiben Nr.: 03/2011

- Betreff:** Hinweise zur Schaffung sicherer Arbeitsbedingungen bei der Sicherung von Containern
- ISM Code 1.2.3; 6.5; 7
- Referenz:**
- CSS Code Anlage 14
 - MSC.1/Circ. 1352, MSC.1/Circ. 1353, MSC.1/Circ.1263
 - ISM Info Mail 01/2011
- Anmerkung:** Dieses Rundschreiben ist an Bord von Schiffen, die zum Zwecke der Beförderung von Containern ausgelegt und ausgerüstet sind, mitzuführen
- Datum:** 18.05.2011

Einleitung

Dieses Rundschreiben informiert Schiffseigner, Manager, Durchführungsbeauftragte und Kapitäne von deutschen Schiffen über wichtige Änderungen der Richtlinie für die sachgerechte Stauung und Sicherung von Ladung bei der Beförderung mit Seeschiffen (CSS-Code). Ziel der neuen Anlage 14 des CSS-Code (MSC.1/Circ. 1352) ist, sicherzustellen, dass Personen, die mit Arbeiten zur Sicherung von Containern an Deck betraut sind, sichere Arbeitsbedingungen vorfinden, insbesondere einen sicheren Zugang, zweckmäßige Zurrmittel und sichere Arbeitsplätze.

Die Mehrzahl der Unfälle in Containerhäfen sind Verletzungen, die sich Hafendarbeiter an Bord von Schiffen zuziehen, die diese Häfen anlaufen. Das Laschen / Entlaschen von an Deck beförderten Containern ist die Tätigkeit, die am häufigsten zu diesen Verletzungen führt. Besatzungsmitglieder, die zu Sicherungsarbeiten eingeteilt sind, sind ähnlichen Gefahren ausgesetzt.

Anwendungsbereich

Die neue Anlage 14 des CSS-Code gilt für Containerschiffe, deren Kiel am oder nach dem 1. Januar 2015 gelegt wurde oder die sich zu jenem Zeitpunkt in einem vergleichbaren Bauzustand befanden. Auf vorhandenen Schiffen sind die folgenden Absätze der Anlage 14 anzuwenden:

- 4.4 (Ausbildung und praktische Einarbeitung)
- 6 (Design)
- 7.1 (Einführung)
- 7.2 (Betriebliche Verfahren)
- 7.3 (Instandhaltung)
- 8 (Sicherheitsgesichtspunkte bei Spezialcontainern)

Hinsichtlich des Absatzes 6 (Design) und 7.2 (Betriebliche Verfahren) ist jedoch zu berücksichtigen, dass vorhandene Schiffe nicht zu vergrößern oder sonstige erhebliche bauliche Veränderungen an ihnen vorzunehmen sind.

Neufassung der "Empfehlung zur Sicherheit von Personen bei Tätigkeiten im Zusammenhang mit dem Sichern von Containern" (MSC.1/Circ.1263)

Reeder, Schiffbauingenieure und Verwaltungen sollen die Empfehlungen für den sicheren Entwurf von Zurrmitteln berücksichtigen, die in Anlage 14 des CSS-Code sowie in den "Empfehlungen zur Sicherheit von Personen bei Tätigkeiten im Zusammenhang mit dem Sichern von Containern" (MSC.1/Circ.1263) enthalten sind.

Plan für den sicheren Zugang zur Ladung ("Cargo Safe Access Plan – CSAP")

Die überarbeiteten Richtlinien für die Erstellung des Ladungssicherungshandbuchs (MSC.1/Circ.1353) enthalten die Vorschrift, dass Schiffe mit Kiellegungsdatum 01.01.2015, die eigens zum Zweck der Beförderung von Containern an Deck ausgelegt und ausgerüstet sind, für Örtlichkeiten, wo Container gelascht werden, einen genehmigten Plan für den sicheren Zugang zur Ladung mitführen müssen.

Sämtliche Beteiligte – nicht nur, aber insbesondere Reedereien, Schiffbauingenieure, Schiffswerften, Verwaltungen, Klassifikationsgesellschaften und Hersteller von Zurrmitteln – sollen in einem frühen Stadium an der Gestaltung von Sicherungsvorrichtungen und an der Ausarbeitung des Plans für den sicheren Zugang zur Ladung beteiligt werden.

Der Plan für den sicheren Zugang zur Ladung soll im Entwurfsstadium entsprechend Kapitel 5 der Anlage zu MSC.1/Circ.1353 ausgearbeitet werden.

Ausbildung und praktische Einarbeitung

Personen, die auf Containerschiffen mit der Ladungssicherung beschäftigt sind, sollen mit den besonderen Eigenheiten des betreffenden Schiffes und mit den potentiellen Gefahren vertraut sein, die sich aus den betrieblichen Abläufen ergeben können, die zur Durchführung ihrer Aufgaben erforderlich sind.

Verfahren für Betrieb und Instandhaltung

Verfahren für sichere Arbeitsbedingungen bei der Sicherung von Containern sollen in das System zur Organisation von Sicherheitsmaßnahmen (SMS) mit einbezogen werden. Dabei sind insbesondere die folgenden Punkte aus Absatz 7 der Anlage 14 CSS-Code zu berücksichtigen:

1. Durchgangsbereiche sollen sicher begehbar und frei von Ladung und jeglicher Ausrüstung sein.
2. Öffnungen, die für den Betrieb des Schiffes notwendig und nicht durch eine Absturzsicherung geschützt sind, sollen während Ladungssicherungsarbeiten geschlossen werden. Alle zwangsläufig ungeschützten Öffnungen in Arbeitsplattformen sowie Lücken und offene Stellen an Deck sollen ordnungsgemäß gekennzeichnet sein.
3. Die Verwendung von Absturzsicherungen ist wichtig, um Abstürze zu verhindern. Wenn in Sicherheitsabsperungen Öffnungen notwendig sind, um Bewegungen von Container-Ladekränen, insbesondere von Portalkranen und Verladebrücken, zu ermöglichen, so sollen ortsbewegliche Absturzsicherungen zum Einsatz kommen, wenn immer dies möglich ist.
4. Es soll bedacht werden, dass beim Heben von Zurrstangen (die zwischen 11 und 21 kg wiegen können) und von Spannvorrichtungen (die zwischen 16 und 23 kg wiegen können) die Gefahr besteht, dass sich als Folge körperlicher Überbelastung Verletzungen und schwere Gesundheitsstörungen einstellen, falls die genannten Objekte mit ausgestreckten Armen über Schulterhöhe gehoben werden. Es wird deshalb empfohlen, dass die mit solchen Arbeiten betrauten Personen paarweise arbeiten, um beim Anbringen der Zurrmittel die auf die einzelne Person entfallende physische Last zu verringern.

5. Das die Ladungssicherung durchführende Unternehmen soll Gefahren voraussehen, erkennen, beurteilen und sie beherrschen sowie geeignete Maßnahmen treffen, um potentielle Gefahren auszuschalten oder wenigstens auf das unvermeidliche Mindestmaß zu verringern, um so insbesondere Schädigungen der Lendenwirbelsäule und schwere Gesundheitsstörungen als Folge körperlicher Überbelastung zu verhindern.
6. Personen, die mit Tätigkeiten der Ladungssicherung auf Containerschiffen betraut sind, sollen bei Laschtätigkeiten geeignete persönliche Schutzausrüstung tragen. Die persönliche Schutzausrüstung soll vom Unternehmen gestellt werden.
7. Manuell zu betätigende Twistlocks sollen nur verwendet werden, wenn ein sicherer Zugang zu ihnen gewährleistet ist.
8. Container sollen nicht in Räumen gestaut werden, die für Container mit größeren Abmessungen konzipiert sind, wenn sie nicht gefahrlos gesichert werden können.
9. Kann das Arbeiten auf Containerdächern nicht vermieden werden, so sollen durch den Betreiber der Container-Umschlaganlage sichere Zugangsmöglichkeiten vorgesehen sein, sofern das Schiff nicht selbst über geeignete Zugangsmöglichkeiten nach Maßgabe des Plans für den sicheren Zugang zur Ladung verfügt.
10. Um Risiken für Personen auf das unvermeidliche Mindestmaß zu verringern, wird empfohlen, einen Laschkorb zu verwenden, der von einem Container-Spreader gehoben wird.
11. Es sollen sichere Verfahren entwickelt und in die Praxis umgesetzt werden, durch die sichergestellt wird, dass Personen, die mit Ladungssicherungstätigkeiten auf den obersten Containerstaulagen an Deck betraut sind, dies gefahrlos tun können. Wo es praktisch durchführbar ist, sollen Einrichtungen und Vorrichtungen, die vor einem Absturz schützen, den Vorzug vor persönlicher Fallschutzausrüstung haben.
12. Laut Absatz 2.3 (Überprüfungs- und Instandhaltungsprogramme) der Neufassung der Richtlinien für die Erstellung des Ladungssicherungshandbuchs (MSC.1/Circ.1353) soll auf allen Schiffen ein Tagebuch geführt werden, in dem das Verfahren für die Annahme, Instandhaltung und -setzung beziehungsweise für die Ausmusterung von Zurrmitteln verzeichnet sind. Dieses Tagebuch soll auch die Überprüfungsprotokolle enthalten.
13. Die Beleuchtungsvorrichtungen sollen stets in einem einwandfreien Zustand gehalten werden.
14. Verkehrswege, Leitern, Treppen und Absturzsicherungen sollen einem Instandhaltungsplan unterliegen, durch dessen Abarbeiten Korrosionsbildung verringert beziehungsweise verhütet und ein sich daraus ergebender Zusammenbruch der Konstruktion verhindert wird.

Durchzuführende Maßnahmen

Betroffene Reedereien werden gebeten, das Rundschreiben zur Kenntnis zu nehmen, umzusetzen und ihre Kapitäne entsprechend zu informieren.

Kopien des Rundschreibens sowie der MSC-Rundschreiben sind auf unserer Homepage zu finden:

<http://www.bg-verkehr.de/service/downloads/dienststelle-schiffssicherheit/ism/uebersicht-ism-rundschreiben-und-ism-info-mails>

Kontakt:

Dienststelle Schiffssicherheit

BG-Verkehr

Referat ISM/ILO

Telefon: 040 / 36 137-213

Telefax: 040 / 36 137-295

Email: ism@bg-verkehr.de

www.dienststelle-schiffssicherheit.de