SicherheitsProfi

Das Magazin der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft

www.bg-verkehr.de

SEE & SICHERHEIT 2011

„Spezifische Informationen für Seeschifffahrt und Fischerei“

Dr. Jörg Hedtmann
Leiter des Geschäftsbereich der BG Verkehr

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

Ich gebe es ja zu, Sie haben Recht! In den letzten Jahren haben wir uns öfter als uns Landratten lieb war, anhören müssen, dass auf See vieles anders ist, dass man Land-Verfahren nicht eins zu eins auf See-Probleme anwenden kann und überhaupt, Seeleute denken anders. Stimmt! Zumindest teilweise. Wir haben daher von Anfang an die speziellen Fragestellungen für die Seeschifffahrt und Küstenfischerei auf den Sonderseiten „See und Sicherheit“ unseres Sicherheitsprofis zu beantworten gesucht. Diese Seiten aus dem Jahre 2011 finden Sie vollständig in dieser Zusammenstellung. Aber was auf den vielen anderen interessanten Seiten des Sicherheitsprofis steht, mag zwar nicht einzig und allein für die Seeschifffahrt geschrieben worden sein, lässt sich aber häufig trotzdem dort anwenden. Also verzichten Sie nicht auf diese wertvolle Ergänzung und werfen Sie immer einen Blick in unsere jeweils aktuelle Ausgabe, ob als Druckexemplar oder hier im Internet. Mittlerweile ist übrigens das „Handbuch See“ erschienen. Alle wichtigen Themen zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz in der Seeschifffahrt und Fischerei praxisgerecht aufgearbeitet. Schau'n Sie ´mal rein!

Mit herzlichen Grüßen

IMPRESSUM

Herausgeber:
Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft
Ottenser Hauptstraße 54
22765 Hamburg
Tel.: 040 3980-0

Gesamtverantwortung:
Sabine Kudzielka,
Hauptgeschäftsführerin

Prävention:
Dr. Jörg Hedtmann,
Leiter des Geschäftsbereichs

Redaktion:
Dorothee Pehlke, Renate Bantz,
Ute Krohne,

Gestaltung/Herstellung:
Lena Amberger

Druck: Stürtz GmbH, Würzburg

Der SicherheitsProfi
erscheint 8 x jährlich in der
VerkehrsRundschau,
Verlag Heinrich Vogel
Springer Fachmedien
München GmbH, Aschauer Str. 30,
81549 München

SO ERREICHEN SIE DIE BG VERKEHR

Hauptverwaltung Hamburg
Ottenser Hauptstraße 54
22765 Hamburg
Tel.: 040 3980-0
Fax: 040 3980-1666
E-Mail: info@bg-verkehr.de
mitglieder@bg-verkehr.de
praevention@bg-verkehr.de
Internet: www.bg-verkehr.de

Dienststelle Schiffssicherheit
Reimerstwiete 2
20457 Hamburg
Tel.: 040 36137-0
Fax: 040 36137-204
E-Mail: schiffssicherheit@bg-verkehr.de
Internet: www.dienststelle-schiffssicherheit.de

ASD Arbeitsmedizinischer und Sicherheitstechnischer Dienst der BG Verkehr
Tel.: 040 3980-2250
Fax: 040 3980-2257
E-Mail: asd@bg-verkehr.de
Internet: www.asd-bg-verkehr.de

Bezirksverwaltung Hamburg
Ottenser Hauptstraße 54
22765 Hamburg
Tel.: 040 325220-0
Fax: 040 325220-2699
E-Mail: hamburg@bg-verkehr.de

Bezirksverwaltung Hannover
Walderseestraße 5
30163 Hannover
Tel.: 0511 3995-6
Fax: 0511 3995-700
E-Mail: hannover@bg-verkehr.de

Bezirksverwaltung Berlin
Axel-Springer-Straße 52
10969 Berlin
Tel.: 030 25997-0
Fax: 030 25997-299
E-Mail: berlin@bg-verkehr.de

Bezirksverwaltung Dresden
Hofmühlenstraße 4
01187 Dresden
Tel.: 0351 4236-50
Fax: 0351 4236-581
E-Mail: dresden@bg-verkehr.de

Bezirksverwaltung Wuppertal
Aue 96
42103 Wuppertal
Tel.: 0202 3895-0
Fax: 0202 3895-400
E-Mail: wuppertal@bg-verkehr.de

Bezirksverwaltung Wiesbaden
Wiesbadener Straße 70
65197 Wiesbaden
Tel.: 0611 9413-0
Fax: 0611 9413-106
E-Mail: wiesbaden@bg-verkehr.de

Bezirksverwaltung München
Deisenhofener Straße 74
81539 München
Tel.: 089 62302-0
Fax: 089 62302-100
E-Mail: muenchen@bg-verkehr.de

Außenstelle Duisburg
Düsseldorfer Straße 193
47053 Duisburg
Tel.: 0203 2952-0
Fax: 0203 2952-135
E-Mail: praevention-duisburg@bg-verkehr.de

REPORTAGEN

Im Frachtterminal des Frankfurter Flughafens wird nachts Fisch aus aller Welt entladen. Anschließend geht es per Kühl-Lkw weiter. Fangfrischer Fisch direkt vom Kutter wird von der Kutterfisch-Zentrale in Cuxhaven vermarktet. Egal welchen Weg der Fisch nimmt – es sind immer MItgliedsbetriebe der BG Verkehr, die ihn transportieren. Die Reportage „Von Flugfischen“ lesen Sie auf Seite 4

GEFAHRLOS FESTMACHEN **Seite 9**

TOD DURCH ERTRINKEN **Seite 12**

REPORTAGE: TAUCHEN **Seite 22**

REPORTAGEN

Von Flugfischen 4
SicherheitsProfi Nr. 1

Tauchen ist Teamarbeit 22
SicherheitsProfi Nr. 5

VERSICHERUNG UND LEISTUNG

Gründungsjahr 1886 - Jubiläum der BG Verkehr 8
SicherheitsProfi Nr. 4

SEE UND SICHERHEIT

Gefahrlos Festmachen 9
SicherheitsProfi Nr. 1

Tod durch Ertrinken 12
SicherheitsProfi Nr. 2

Eine Hand für mich, eine Hand für das Schiff 14
SicherheitsProfi Nr. 2

Arbeiten mit Leitern 16
SicherheitsProfi Nr. 3

Heißes Fett und scharfe Messer 20
SicherheitsProfi Nr. 4

In doppelter Gefahr 26
SicherheitsProfi Nr. 5

Unter Strom 30
SicherheitsProfi Nr. 6

Arbeitsschutz ist Alltagswissen 32
SicherheitsProfi Nr. 7

Der Zugang zum Schiff 36
SicherheitsProfi Nr. 8

GESUND UND SICHER

Die Idee: Rettungswesten 15
SicherheitsProfi Nr. 1

Giftgas im Container 28
SicherheitsProfi Nr. 6

DAS THEMA

Aus Papier wird Praxis 18
Die neue DGUVG Vorschrift 2
SicherheitsProfi Nr. 2

Die neue Selbstverwaltung 34
SicherheitsProfi Nr. 7

Jahresrückblick 38
SicherheitsProfi Nr. 8

Impressum 2

Von Flugfischen

In ganz Deutschland kommt jeden Tag hochwertiger Fisch aus allen Weltmeeren auf den Tisch. Das ist nur möglich, weil in einer ausgefeilten Logistikkette Fangschiffe, Flugzeuge und Kühl-Lkw perfekt zusammenarbeiten. Viele davon sind Mitgliedsunternehmen der BG Verkehr.

„Der Flughafen Frankfurt ist der wichtigste Anlandeplatz für Frischfisch."

Fisch zählt hierzulande zu den beliebtesten Lebensmitteln – Tendenz steigend. Der Frankfurter Flughafen ist heute der wohl wichtigste Anlandeplatz von Frischfisch aus aller Welt. Kühllaster bringen Ware vor allem aus Skandinavien und den Niederlanden nach Deutschland und verteilen sie bis in den letzten Winkel des Landes. Lediglich 14 Prozent der in Deutschland konsumierten Fische werden von deutschen Fischern gefangen.

Bevor Fisch zum festen Bestandteil in den Speiseplänen in ganz Deutschland werden konnte, musste sich eine ganze Reihe technischer und logistischer Innovationen durchsetzen. Die traditionellen Formen der Fischkonservierung waren das Einlegen in Salz und das Lufttrocknen. So wurde der Seefisch schon im Mittelalter zur Handelsware. Auf Kutschen und Koggen gelangte Fisch aus der Nord- und Ostsee bis ins Mittelmeer. Die moderne Fischvermarktung konnte erst nach der Einführung der Eismaschine und der Eisenbahn Mitte des 19. Jahrhunderts beginnen. Schnell wurde der auf Eis gekühlte frische Fisch von den Hafenstädten bis weit ins Hinterland transportiert. Seit der Indienststellung des ersten deutschen Fischdampfers SAGITTA im Jahre 1885 entwickelten sich auch die Fangmengen rasant. Hunderte von Fischdampfern landeten frischen Fisch aus Atlantik, Nord- und Ostsee an. Bremerhaven und Cuxhaven wurden zu den wichtigsten Standorten der Fischindustrie. Im Zuge der deutschen Teilung entwickelten sich auch Saßnitz und Rostock zu Heimathäfen weltweit operierender Fangflotten. Die Arbeit in der Fischerei war hart und gefährlich.

Heute die Ausnahme: Frischfisch vom deutschen Kutter

Einer der größten deutschen Frischfisch-Fangbetriebe ist die Cuxhavener Kutterfisch-Zentrale. Acht Hochseekutter fangen in der Nord- und Ostsee vor allem Seelachs, Hering, Dorsch, Scholle und Flunder. Da nicht nur die Fangmengen, sondern auch die Seetage streng limitiert sind, landen die in der Nordsee operierenden Schiffe meist im norddänischen Hanstholm an. Das spart wertvolle Zeit. Wenn die

Der Fischereihafen Altona vor dem Zweiten Weltkrieg.

Im Cuxhavener Fischereihafen löscht die J. VON CÖLLN am verschneiten Anleger gut 90 Tonnen Fisch mit dem bordeigenen Kran.

Rechts: Norwegischer Lachs und Hummer aus Maine im Hamburger Fachgeschäft.

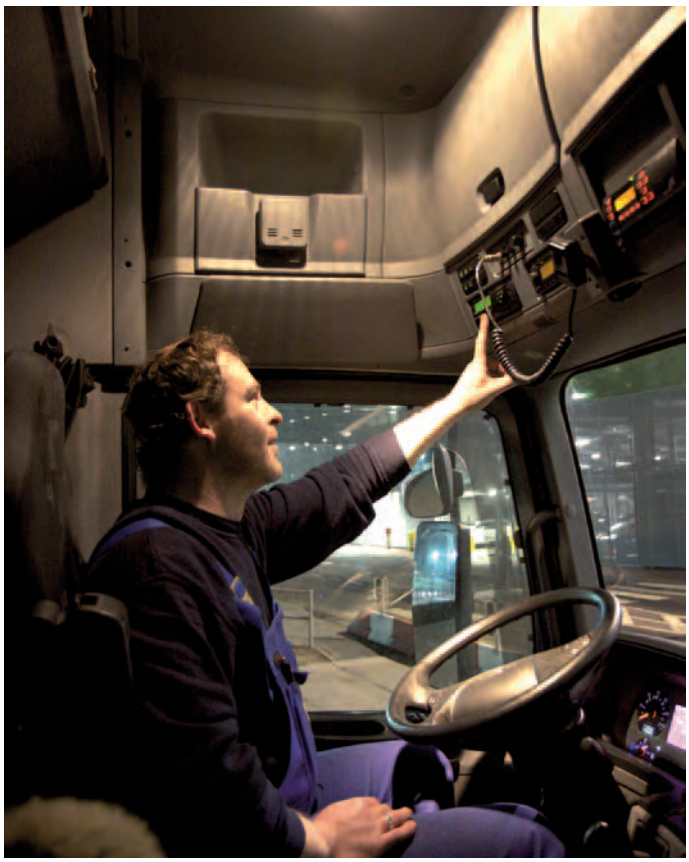
Kutter schon wieder in Richtung der Fanggründe zwischen dem Skagerrak und den Faröer-Inseln dampfen, bringen Lkw den Fisch die 630 Kilometer nach Cuxhaven. Ich nutze eine der seltenen Gelegenheiten, um einen der Kutter, die 40 Meter lange J. VON CÖLLN, in Cuxhaven zu besuchen. Bei dichtem Schneefall treffe ich gegen sechs Uhr morgens im Cuxhavener Fischereihafen ein. Die Männer der J. VON CÖLLN sind dabei, gut 90 Tonnen Fisch mit dem bordeigenen Kran direkt am Kutterfisch-Lagerhaus zu löschen. Frischfisch muss nach dem Fang trotz Kühlung möglichst schnell zum Endverbraucher kommen, da die Ware nur zeitlich begrenzt frisch bleibt. Das verschneite Deck ist spiegelglatt, aber Decksmann Norbert Lindstedt hievt die „Tubs“ mit Ruhe und Präzision sicher an Land. „Verglichen mit der Arbeit auf See, am schweren Fanggeschirr und bei der Verarbeitung unter Deck ist das eine leichte Übung“, schmunzelt der erfahrene Seemann. Seine Kollegen sorgen tief im Schiffskörper für gut gekühlten Nachschub. Beim Löschen ist das Tragen von Schutzhelmen und Sicherheitsschuhen selbstverständlich. „Die beste Unfallversicherung ist eine erfahrene und eingespielte Gang“, berichtet uns Kapitän Karl-Heinz Rehbehn, der seit mehr als 40 Jahren in der Fischerei tätig ist, über seine Mannschaft. Der frische und übrigens MSC-ökozertifizierte Frischfisch wird nach der Anlandung nach Kundenwunsch zumeist zu grätenfreien Filets verarbeitet und anschließend von Kutterfisch direkt an den Handel in ganz Deutschland geliefert.

Der wichtigste Anlandeplatz: Flughafen Frankfurt

Viele Reisende kennen die gigantischen Passagierterminals auf Deutschlands größtem Flughafen in Frankfurt am Main. Die ebenso beeindruckenden Frachtterminals betreten in der Regel dagegen nur die Mitarbeiter von Fraport und der Cargo-Fluglinien. Über das direkt am Frachtterminal liegende Perishable Center (perishable freight = verderbliche Fracht) werden im Jahr mehr als 200.000 Tonnen frischer Lebensmittel sortiert und kommissioniert – darunter auch Fisch aus aller Welt.

Lademeister Ergun Ugur und Sondergerätefahrer Murat Ciftei entladen in Frankfurt eine Transportmaschine vom Typ MD 11 der Lufthansa Cargo. Die beiden erfahrenen Mitarbeiter bewegen sich völlig trittsicher auf dem speziellen Boden im Laderaum.

Ich bin mit Dieter Zimmermann, einem Veteranen der Lufthansa Cargo, verabredet. Er wird mich zu einer Maschine begleiten, die neben anderer Ladung auch Fisch aus Ostafrika an Bord hat. Ohne Anmeldung, Begleitung und die obligatorische Warnweste kommt niemand auf das Flughafengelände. Die Sicherheitskontrollen dauern etwa eine halbe Stunde, dann sind wir auf dem Flughafenvorfeld. Es ist eine eigene bunte Verkehrswelt hier auf dem Vorfeld. Neben den normalen Pkw und Bussen fallen besonders die flachen Schlepper, Förderbandwagen, Container- und Palettenhubfahrzeuge auf. Unsere Maschine steht seit einigen Minuten. Auf genau ausgezeichneten Wegen gehen wir zum Flugzeug. Die gigantische MD 11 kann bis zu 90 Tonnen Fracht laden. An der Gangway bleibt noch kurze Zeit, die beiden Piloten zu begrüßen. Sie haben gut sieben Stunden Flug Nairobi–Frankfurt hinter sich. Mitarbeiter der Lufthansa Technik sind schon an Bord. Die Fraport-Männer beginnen mit dem Löschen der Ladung. An Bord sind mehrere Paletten mit Viktoriabarsch aus Tansania. Aber auch Blumen, Gemüse und ein gut verpacktes Auto. Eine Palette nach der anderen wird über Lauf- und Antriebsrollen fast schwebend auf das Palettenhubfahrzeug bugsiert. Dieter Zimmermann erinnert sich noch an die Frühzeit des Lufttransports Anfang der 60er-Jahre. „Nicht viel anders als während der Berliner Luftbrücke wurden Express- und Stückgut in DC-3-Ma-



Kühl-Lkw-Fahrer Walter Schmitz startet um 23:30 Uhr den Fahrtenschreiber.– Der Termindruck ist beim Transport frischer Lebensmittel sehr groß. – Die Handschuhe schützen nicht nur gegen die Kälte, sondern auch vor kleinen Verletzungen.

schinen transportiert. Die Knochenarbeit des Be- und Entladens war nicht ungefährlich“, blickt mein Begleiter zurück. Ganz ohne Handarbeit geht es allerdings auch im Jahre 2010 nicht. Verklemmte Ladung muss angeschoben werden. Lademeister Ergun Ugur und Sondergerätefahrer Murat Ciftei sind erfahrene Mitarbeiter, bei denen jeder Handgriff sitzt. Auch hier gilt: Überall lauern Stolper-, Klemm- und Rutschgefahren. „Und nicht jede Transportmaschine ist mit einem so gut funktionierenden Rollensystem ausgestattet“, betont Ugur. Nur gut eine Stunde dauert das Löschen der gesamten Ladung aus den beiden Ladedecks der MD 11. Lufthansa Cargo hat 19 Maschinen dieses Typs weltweit im Einsatz. Mit an Bord auch immer wieder Fisch – von den Insidern Flugfisch genannt: Thiof und Dorade aus dem Senegal nach Europa, Lachs aus Norwegen vor allem nach Japan. Auf Anhängern geht es nach dem Ausladen für den Frischfisch weiter in Richtung Perishable Center.

Ohne ihn läuft nichts: Der Kühl-Lkw

Am Frankfurter Perishable Center treffe ich Walter Schmitz. Er fährt für die Cuxhavener Spedition Lühmann, die als mittelständisches Familienunternehmen auf Fischtransport und Fischlogistik spezialisiert ist. Er soll eine Ladung von Frischfisch nach Hamburg fahren. Jetzt, am Sonntagabend herrscht hier Hochbetrieb. Wie so oft muss er mit seinem Lkw länger als geplant auf seine Ladung warten. Am Montagfrüh soll alles vor Öffnung der Großmärkte und Fischgeschäfte in Hamburg abgeliefert sein. Um 23.30 Uhr fahren wir schließlich mit unserer Ladung für vier Großmärkte und zwei weitere Adressen los. Das Schneechaos der letzten Tage ist vorbei, so kommen wir heute optimal durch. Doch das Fahren in der Dunkelheit verlangt auch von einem ausgeruhten Fahrer volle Konzentration. Nach viereinhalb Stunden am Steuer macht Schmitz die vorgeschriebene und von der Bordelektronik überwachten 45 Minuten Pause. Bei einem Kaffee in der Raststätte erzählt mir Schmitz von einem kleinen Unfal, den er kürzlich hatte: „Ein klemmendes Rolltor an einer Lagerhaus-Lkw-Rampe brach mir den kleinen Finger. Gut vier Wochen konnte ich deswegen nicht arbeiten. Der Handschuh hat zum Glück dafür gesorgt, dass die Wunde sauber blieb, aber schmerzhaft war der kleine Vorfall trotzdem.“ Die Regelung der Lenkzeiten ist zwar eine gute und notwendige Sache, aber der Termindruck ist beim Transport von frischen Lebensmitteln sehr groß. Eine Verzögerung beim Beladen, ein Stau, schlechtes Wetter, und schon bricht der Terminplan zusammen. Unsere Tour verläuft jedoch reibungslos. Jedem Pkw-Fahrer sei eine Mitfahrt in einem Lkw empfohlen, um den Verkehr einmal aus der Sicht eines „Brummis“ zu erleben. Trotz moderner Rückspiegel gibt es noch tote Winkel, Baustellen sind eng, und so manches Fahrmanöver der Pkw wirkt aus dem Lkw wie ein Selbstmordkommando.

Alle sechs Stationen werden rechtzeitig beliefert. Als ich in Hamburg aus dem Führerhaus des Lkw steige, bin ich dankbar für die neu gewonnenen Einblicke: Mir ist klar, welche enorme Logistik unseren alltäglichen Fischkonsum sicherstellt. Es sind viele Menschen in unterschiedlichsten Arbeitswelten, die zur Entstehung meiner kleinen Flugfischgeschichte beigetragen haben. Ob Fischstäbchen oder Viktoriabarsch, in Zukunft wird mir Fisch noch besser schmecken.

Text und Fotos: Kirk Williams

Gründungsjahr 1886

Ein wenig stolz sind wir schon. Die BG Verkehr kann auf eine 125-jährige Geschichte zurückblicken. Mit dabei sind 26 Mitgliedsbetriebe. Sie wurden am 1. Juli 1886 in das Betriebsverzeichnis aufgenommen.

Berlin, 30. Januar 1886. Das Reichsversicherungsamt lädt Fuhrunternehmer zur Gründungsversammlung einer Unfallversicherung ein. 528 Delegierte sind anwesend. Sie beschließen die Gründung der Fuhrwerksberufsgenossenschaft für Posthalterei-, Personen-, Fracht- und Rollfuhrwerksbetriebe sowie für Güterbestätter. In den folgenden drei Monaten arbeiten die Delegierten Statut und Satzung aus. 39 Sektionen soll es geben. 5. Juni 1886: Die erste ordentliche Genossenschaftsversammlung tagt. Der Vorstand wird gewählt, Vorstandsvorsitzender wird der Fuhrherr Hermann Scharfenberg aus Berlin.

1. Juli 1886: Die Arbeit der Berufsgenossenschaft beginnt. Das Reichsversicherungsamt ruft die unfallversicherungspflichtigen Betriebe zur Anmeldung auf. Ein halbes Jahr später, am 1. Januar 1887, führt das Betriebsverzeichnis 20.885 Betriebe. 1886/1887 entschädigt die Fuhrwerks-BG insgesamt 462 Unfälle, davon sind 152 tödlich.

Binnenschifffahrt: Gleiche Zeit, gleicher Ort

1885: Schifffahrtstreibende vom Rhein stellen beim Reichsversicherungsamt den Antrag, für den Rhein und seine Nebenflüsse eine Berufsgenossenschaft zu gründen. Das Reichsversicherungsamt schlägt vor, alle westlich und südlich der Elbe liegenden Stromgebiete einzuschließen. Die Delegierten stimmen dem Vorschlag zu. Am 1. Juli 1886 nimmt die Westdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft mit fünf Sektionen ihre Arbeit auf. Betriebszweige sind Baggerei-, Binnenschifffahrts-, Flößerei-, Prahm- und Fährbetriebe sowie Treidelei. Den Vorstandsvorsitz übernehmen Feodor Goecke und Hugo Carl Julius Haniel. Noch im gleichen Jahr melden sich 2.840 Betriebe an.

Am 1. Juli 1886 nehmen auch die Ostdeutsche Binnenschiffahrts- und die Elbschiffahrts-Berufsgenossenschaften ihre Arbeit auf. Besonders problematisch sind für alle drei Binnenschifffahrts-Berufsgenossenschaften die tödlichen Unfälle. Bei der Elbschiffahrts-BG endet in den Jahren von 1886 bis 1930 rund jeder fünfte Unfall tödlich, zwei Drittel sind Ertrinkungsunfälle, insgesamt sind es 1.366.

Hamburg, 1887

Bereits 1872 gibt es Bestrebungen, eine Unfallversicherung für Seeleute einzurichten. Mit dem Seeunfallversicherungsgesetz vom 13. Juli 1887 entsteht im Deutschen Reich als erstem Land der Welt ein Gesetz zum Schutz für Seeleute gegen die Folgen von Arbeitsunfällen. Die See-Unfallversicherung tritt am 13. Juli 1887 in Kraft. Erster Vorsitzender des Vorstandes ist C. Ferd. Laeisz. Den Geschäftsbetrieb nehmen im Januar 1888 zwei Beamte in einem Büro am Hopfenmarkt auf. Zu diesem Zeitpunkt sind 1.790 Schifffahrtsbetriebe mit 3.189 Schiffen versichert, darunter 2.332 hölzerne und 174 eiserne Segler und 683 Dampfer. **(kr)**

MITGLIEDSBETRIEBE DER ERSTEN STUNDE

Die BG Verkehr führt noch heute 26 Unternehmen im Betriebsverzeichnis, die am 1. Juli 1886 aufgenommen wurden. Ihre Betriebssitze sind über ganz Deutschland verteilt von Rendsburg bis Obernzell. Einige davon Traditionsbetriebe, andere mit wechselvoller Geschichte.

Spedition Hermann H. Heik GmbH & Co. KG	20539 Hamburg
A. Denker GmbH & Co. KG	24768 Rendsburg
Celler Beerdigungsinstitut Fr. Niebuhr	29221 Celle
August Battermann e.K. Bestattungshaus	30169 Hannover
Meyers Bestattungswesen, Inh. Bernd Berger	30159 Hannover
Wiese Bestattungen	30625 Hannover
Umzüge Theodor Ullrich Günther	36341 Lauterbach
Börries Containerdienst	37574 Einbeck
Bernhard Lüning e.K. Möbelspedition	46282 Dorsten
Franz Haniel & Cie. GmbH	47118 Duisburg
Imperial Schiffahrt GmbH	47119 Duisburg
Köln-Düsseldorfer Deutsche Rheinschiffahrt AG	50461 Köln
Rheinfähre Königswinter GmbH	53639 Königswinter
Spedition Franz Ruhrmann e.K.	59457 Werl
Reederei Gebr. Väth GmbH & Co. KG	63725 Aschaffenburg
Bootswerft Ernst Simmerding GmbH & Co. KG	82335 Berg
Chiemsee-Schiffahrt Ludwig Feßler KG	83201 Prien
Möbeltransporte Matthias Kuhn, Inh. Alois Kuhn	87629 Füssen
Fährbetrieb Gemeinde Pentling	93080 Pentling

Leinen und Drähte an Bord können dem Menschen gefährlich werden: Sie reißen ihn zu Boden, klemmen ihn ein oder schlagen zu wie eine Peitsche. Hauptursache: Unachtsamkeit oder Leichtsinn beim Los- und Festmachen.

Gefahrlos Festmachen

© Axel Heimken / ddp

Worauf kommt es an beim Los- und Festmachen, wie lassen sich Unfälle am besten vermeiden? Die Antwort lautet: Ordnung halten, aufmerksam sein und sorgfältig arbeiten. Für einen guten Seemann sollte das eigentlich selbstverständlich sein. Der Alltag sieht anders aus, wie ein Blick in die Unfallmeldungen zeigt:

Beim Festmachen im Hafen verletzte sich ein Matrose am Arm: in der Folge entzündete sich das Muskelgewebe. Der Unfall passierte, als der Mann die auf dem Spillkopf befindliche, schon durchgeholte Leine auf Anweisung Hand über Hand fierte. Dabei kam die Leine ruckartig los und verursachte die Verletzungen.

Beim Fieren einer unter Spannung stehenden Vorspring flog diese vom Poller ab und traf einen Schiffsmechaniker am Kopf und an der Hand. Ein Daumen brach.

Ein Seemann quetschte sich ein Fußgelenk, als er beim Festmachen des Schiffes mit dem Fuß zwischen einen Poller und die Schlepperleine geriet.

Während des Festmachens verklemmte sich eine Vorspring auf der Winde. Entgegen den Anweisungen trat ein Auszubildender nicht aus dem Gefahrenbereich und wurde von der abspringenden Vorspring am rechten Arm getroffen. Der Arm brach an mehreren Stellen.

Auf einem Schlepper wurde einem Besatzungsmitglied beim Festmachen eines Seeschiffs die rechte Hand durch den Vorläufer eingeklemmt. Dabei wurde eine Sehne der Hand abgerissen.

Beim Losmachen einer Schlepperleine wurde der Vorläufer vom Schleppdraht um einen Poller gewickelt. Während des Fierens hat sich das Auge des Drahtes an der Klüse verklemmt. Als das Auge plötzlich frei kam und den Vorläufer ruckartig hintersich her zog, kam der mit dem Losmachen beschäftigte Schiffsmechaniker durch den Ruck zu Fall und prellte sich den rechten Arm.

Beim Klarlegen von Festmacherleinen trat ein Schiffsmechaniker auf die bereits ausgelegten Leinen und knickte um. Eine Bänderdehnung im linken Fußgelenk war die Folge.

Ordnung

Die Manöverstationen müssen aufgeklart und sauber sein. Festmacherleinen oder -drähte gehören ausschließlich an die dafür vorgesehenen Orte, wo sie aufgeschossen, ausgelegt oder aufgetrommelt werden. Weil die Stolpergefahr groß ist, werden alle Gegenstände, die nicht unmittelbar gebraucht werden, entfernt. Ähnliches gilt beim Hieven für die Lose, die nicht im Weg liegen darf. Die Oberfläche von Spillköpfen, Klüsen, Umlenkrollen oder Pollern muss glatt und frei von Rost sein. Bewegliche Teile sollen gut gangbar gehalten werden.

Zum Abstoppen der Leinen oder Drähte nur ausreichend lange und starke Stopper bereit legen. Der Stopper muss aus dem gleichen Material wie die Festmacherleine bestehen, bei Festmacherdrähten sind Ketten zu verwenden.

Sicherheitsschuhe gehören zur Persönlichen Schutzausrüstung.

Aufmerksamkeit

Das A und O ist die Wachsamkeit bei der Arbeit: niemals in die Buchten oder Kinken der Festmacherleinen oder -drähte treten und sich niemals im Rückschlagsbereich einer unter Kraft stehenden Festmacherleine aufhalten. den gefährlichen Raum zwischen Leinen und der Verschanzung nicht betreten, die Wurfleine niemals mit Schäkeln, Schrauben oder anderen Gegenständen beschweren, sondern immer einen Takling, Kunststoff- oder Sandsack verwenden. Außerdem ist es wichtig, die Festmacherleinen- oder drähte immer an Deck auszulegen, bevor sie von Stautrommeln ausgesteckt werden. Last but not least: In der gleichen Zugrichtung sollen nur Festmacherleinen aus gleichem Material zum Einsatz kommen. Chemiefaserleinen brechen quasi ohne Warngeräusch, sie müssen deswegen besonders gründlich auf ihre Tauglichkeit kontrolliert werden.

Sorgfalt

Schäden am Tauwerk gefährden die Arbeitssicherheit enorm. Deswegen muss das Material mit großer Sorgfalt behandelt und regelmäßig geprüft werden. Drahttauwerk wird ausgewechselt, wenn zu viele Einzeldrähte gebrochen sind. Zur Berechnung der Qualität gilt folgende Faustformel: Man multipliziert den Drahtdurchmesser mit Acht. Wenn auf dieser Länge die Anzahl der gebrochenen Einzeldrähte mehr als ein Zehntel aller Drähte im Seil beträgt, muss es ausgewechselt werden.

Außerdem zu beachten: Knickstellen (Kinken) schaden dem Seil, sie werden durch sachgemäßes Abtrommeln bzw. Aufschießen vermieden. Schleifen oder Scheuern schadet den Seilen ebenfalls. Festmacherleinen dürfen beispielsweise nicht über scharfe Kanten gehievt werden, eventuell muss ein Kantenschutz eingesetzt werden. Der geeignete Aufbewahrungsort für Festmacherleinen ist trocken und gut durchlüftet. Hitze und Sonnenlicht führen zu Verschleiß. Aufgetrommelte Festmacherleinen werden mit Persennings abgedeckt. **(dp)**

Berufsgenossenschaftliche Information (BGI) 848 „Festmachen von Schiffen“

SICHERHEITSHINWEISE AUF EINEN BLICK

Persönliche Schutzausrüstung: Helm, Schutzhandschuhe und Sicherheitsschuhe und bei Absturzgefahr auch die Arbeitssicherheitsweste sind für alle Pflicht, die am Los- und Festmachen beteiligt sind.

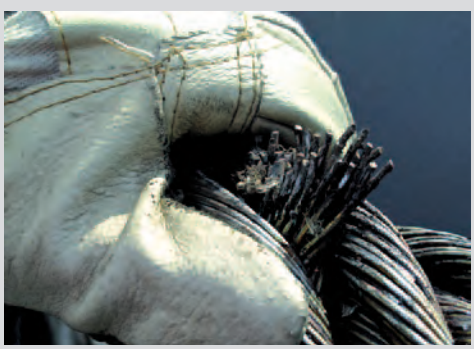
Kommunikation: Eine klare Verständigung zwischen der Brücke und den Festmachern an Land muss gewährleistet sein.

Material: Nur Tauwerk oder Drahtmaterial verwenden, das für den Zweck vorgesehen und einwandfrei in Ordnung ist. Sind die Leinen oder Drähte beschädigt, muss der Vorgesetzte informiert werden.

Drahttauwerk: Bei Arbeiten mit Drahttauwerk muss man stets robuste Schutzhandschuhe tragen, um sich vor gebrochenen Litzendrähten (Fleischhaken) zu schützen.

Verantwortung: Festmacherleinen oder -drähte dürfen nur auf Kommando des verantwortlichen Offiziers der Manöverstation ausgesteckt, eingeholt oder losgeworfen werden.

Griff: Festmacherleinen niemals mit Daumen und Fingern umschließen.



Winde: Der Windenfahrhebel muss auf Stopp zurückspringen, sobald man ihn loslässt – er darf also auf keinen Fall absichtlich blockiert werden, damit die Winde unablässig läuft. Für die Bedienung der Winde wird immer eine Person eingeteilt.

Abstand: Die Person hinter dem Spillkopf sollte etwa 1,5 Meter Abstand zum Spillkopf halten, sonst besteht die Gefahr, dass sie von der Leine erfasst und mitgerissen wird.

Zugrichtung: Zum Festmachen eines Schiffes dürfen nur Leinen und Drähte gleicher Seildehnung (also aus gleichem Material, gleicher Machart und gleicher Stärke) verwendet werden.

Rückschlag: Die Richtung der unter Kraft stehenden Festmacherleinen oder -drähte muss unbedingt beachtet werden, denn die Rückschlagsbereiche sind gefährlich. Dort darf sich niemand aufhalten! Eine brechende Leine schwingt wie eine Peitsche und gefährdet jeden, der zu nahe steht.

Doppelpoller: Auf dem Doppelpoller den ersten Törn immer unter die „Nasen“ legen, damit kein Törn abspringen kann.

NSB erhält Ehrenpreis der Seemannsmission

Der Ehrenpreis der Deutschen Seemannsmission wurde im Dezember 2010 in Hamburg an Helmuth Ponath (67), den Geschäftsführer der Niederelbe Schifffahrtsgesellschaft (NSB) verliehen. Die Generalsekretärin und Pastorin Heike Proske sagte anlässlich der Preisverleihung, NSB setze sich an Bord und an Land in besonderer Weise für das Wohlergehen der auf ihren Schiffen beschäftigten Seeleute ein.

Ponath und NSB sind weltweit für gut 3.700 Besatzungsmitglieder verschiedenster Nationalitäten auf 114 Schiffen verantwortlich. An Land arbeiten 240 Beschäftigte zur Verwaltung einer Flotte mit mehr als 442.000 TEU.

Im Kontrast zu riesigen Hafenanlagen wirke der Mensch immer kleiner, sagte Ralf Nagel, Hauptgeschäftsführer des Verbandes Deutscher Reeder, in seiner Festrede. Voraussetzung für langfristigen Geschäftserfolg sei jedoch, dass der Mensch im Mittelpunkt der Tätigkeit stehe. Dies sei Reedern wie Helmuth Ponath zu danken und nicht zuletzt auch der Deutschen Seemannsmission.

Preisträger Helmuth Ponath (links) mit Pastorin Heike Proske, Festredner Rolf Nagel (VDR) und Prof. Gerhard Mehrtens (Präsident DSM)

Siebte Maritime Konferenz findet im Mai statt

Die 7. Nationale Maritime Konferenz wird am 27. und 28. Mai 2011 in Wilhelmshaven stattfinden. Die Bundeskanzlerin hat ihre Teilnahme angekündigt.

Mit mehr als 1000 Vertretern der maritimen Wirtschaft und der Wissenschaft ist die Nationale Maritime Konferenz die größte maritime Fachkonferenz in Deutschland. Sie dient dazu, Maßnahmen zur Sicherung und Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen zu entwickeln und so den maritimen Standort Deutschland zu stärken. Die Maritime Konferenz fand erstmalig im Jahr 2000 in Emden statt. Seitdem wird sie im zweijährigen Rhythmus durchgeführt.

Ein wichtiges Thema ist seit Jahren die Anzahl der Schiffe, die deutsche Reeder unter deutscher Flagge fahren lassen. An die vermehrte Ein- und Rückflaggung wurde die Beibehaltung der Tonnagesteuer gekoppelt. Bis zum Jahresende 2010 sollten 600 Handelsschiffe unter deutscher Flagge fahren. Derzeit sind es allerdings nur rund 450. An der praktischen Umsetzung der Ein- und Rückflaggungen ist die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr maßgeblich beteiligt: Der Einflaggungsmanager berät die Reedereien und mit dem „Einflaggungslotsen“ wurde ein übersichtliches Nachschlagewerk erstellt.

Die Schifffahrt unter deutscher Flagge soll durch die Konferenz gestärkt werden.

VERMISCHTES

VDR fordert besseren Schutz vor Piraten

Der Verband Deutscher Reeder will den Schutz von Seeleute vor Piratenüberfällen verbessern. Trotz intensiver eigener Anstrengungen sei es unerlässlich, dass bewaffnete hoheitliche Kräfte die Seeleute an Bord unterstützen. Zum Jahresbeginn gab es erneut Überfälle vor Ostafrika. Die Piraten halten derzeit mehr als 30 Schiffe unterschiedlicher Herkunft fest.

Weiterer Aufschwung in deutschen Häfen erwartet

Im Jahr2010 haben die deutschen Häfen ungefähr 40 Prozent des krisenbedingten Umschlagrückgangs wieder aufgeholt, die Prognose für 2011 ist weiter positiv. Vom erwarteten Wachstum des Welthandels um mindestens zehn Prozent wird auch der deutsche Seegüterumschlag profitieren. Bis allerdings

© Philipp Guelland / ddp

das Umschlagniveau des Rekordjahres 2008 wieder erreicht ist, könnten noch ein bis zwei Jahre vergehen. Stark unter der Krise gelitten haben vor allem Hamburg und Bremerhaven, die fast allein den Containerumschlag der deutschen Seehäfen unter sich ausmachen. Im Vergleich der Umschlagszahlen der Containerhäfen weltweit belegt Hamburg Platz 16.

Praxishandbuch See

Im Referat Seeschifffahrt und Fischerei der BG Verkehr wird intensiv an dem neuen „Praxishandbuch See“ gearbeitet, das bis Jahresmittel erscheinen soll. Das Handbuch für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz auf Seeschiffen macht deutlich, worauf es im Alltag an Bord ankommt und schafft damit eine einheitliche Grundlage für sichere Arbeits- und Verhaltensweisen. Das Handbuch erscheint in deutscher und englischer Sprache.

Tod durch Ertrinken

Ein Schiffsmechaniker ertrinkt vor den Augen seiner Kollegen. Hätte er die Arbeitssicherheitsweste getragen, wäre er jetzt noch am Leben. Ein Unfall, der auf bedrückende Weise deutlich macht, dass Leichtsinn auf dem Arbeitsplatz Schiff nichts zu suchen hat.

Ein deutsches Schiff, irgendwo im Pazifik. Seit zwei Monaten liegt der Dampfer schon auf Reede. Endlich Crewchange! Die Ablöser sind bereits seit gestern an Bord, alle Arbeiten übergeben, die Koffer gepackt – jetzt geht es nach Hause! Es ist früh, das Licht noch dämmrig, aber die Luft schon schwül und warm, wie immer in diesen Breitengraden. Der Seemann freut sich über die Hilfe seiner Kollegen, die ihm das Gepäck bis zum „Taxi“, dem wartenden Tenderboot, bringen. Der Käpt'n ist schon unten, jetzt aber schnell, gerade wird das Gepäck abgeseilt. Der Seemann fährt sich noch einmal mit einem Taschentuch über die schweißnasse Stirn und betritt die Gangway, eilt auf die Plattform zu, bleibt noch einmal stehen und winkt zum Abschied den zurückbleibenden Kollegen.

Nun folgt der unangenehme Part, der Überstieg auf die Lotsenleiter. Unter ihm tanzt der Tender auf der kabbeligen See, er greift in die Taue und betritt die Leiter. Jetzt rächt sich einmal mehr die Schlemmerei der letzten Zeit. Verdammt ist das anstrengend mit über 50 Jahren und dem Gewicht eines Preisboxers, diese glitschigen Holzstufen runterzukriechen! Aber es ist ja nicht mehr weit und immerhin geht es bergab. Schon ist er am Tender, der Matrose reicht ihm die Hand, jetzt nur den richtigen Moment erwischen, wenn das kleine Boot etwas ruhiger in der See liegt

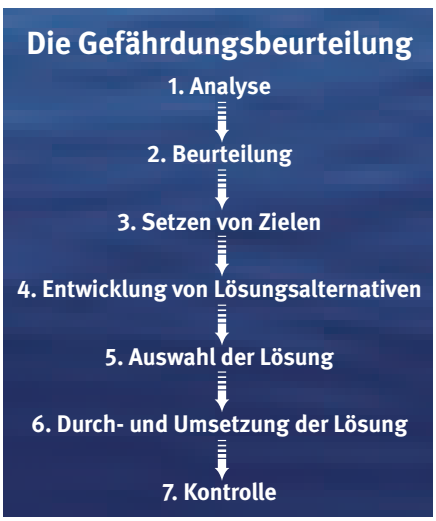
Die Kollegen werden später berichten, wie der Seemann fiel, erst zwischen die Schiffe, und dann abtrieb. Sie berichten, dass es dem Seemann nicht gelang, die Rettungsringe zu ergreifen. Dass sie mit ansehen mussten, wie er einige Schwimmzüge machte, um Hilfe rief und dann unterging. Sie berichten, dass einer von ihnen ins Wasser sprang, dass er dem Verunglückten eine Leine um die Brust legte. Wie sie mit vereinten Kräften versuchten, den sehr schweren Mann auf das Boot zu hieven. Und dass es ihnen nicht gelang. – Auf der amtlichen Todesbescheinigung steht „Tod durch Ertrinken“.

Kritische Situationen

Es gibt in der Seefahrt die unterschiedlichsten Situationen, bei denen ein Mensch von einem Schiff auf ein kleineres Schiff oder Boot übersetzen muss. Auch wenn sie im Bordalltag zur Routine gehören, müssen sich alle Beteiligten das besondere Gefahrenpotenzial vor Augen führen. Kritische Situationen, die besondere Aufmerksamkeit erfordern, sind zum Beispiel

- der Überstieg eines Besatzungsmitgliedes auf eine Bunkerbarge, um die Peilung vorzunehmen
- der Personaltransfer beim Crewchange oder beim „An-und-von-Bord-Bringen“ des Servicepersonals, während das Schiff auf Reede liegt
- das Bemannen oder Aussteigen von Rettungsbooten beim Rettungsbootsmanöver (insbesondere Freifallboot)
- der Wechsel zwischen Arbeitsflößen und Schiff während Außenbordarbeiten
- die Lotsenübernahme.

Vor allem wenn große Höhenunterschiede überwunden werden, nutzt man Gangway, Lotsenleiter oder eine Kombination aus beiden. Bei dem Übersetzvorgang besteht immer Absturzgefahr, ein Sturz ins Wasser ist lebensgefährlich. Wer sich dessen bewusst ist, ist wach und geht kein unnötiges Risiko ein. Es gilt die schlichte Lebensklugheit: Gefahr erkannt – Gefahr gebannt!



Das Anlegen der Arbeitssicherheitsweste ist für diese jungen Seeleute eine Selbstverständlichkeit.

Lotsen als Vorbild

Ein Lotse geht bei Wind und Wetter an und von Bord. Ein Lotse trägt immer (!) eine aufblasbare Rettungsweste, zumindest aber eine Arbeitssicherheitsweste. Ein Lotse verzichtet auf die Lotsenleiter und greift stattdessen auf einen Helikopter zurück, wenn die Witterungsbedingungen es nicht anders zulassen und ein Helikopter verfügbar ist. Im Prinzip hat der Lotse mit dieser Verhaltensweise bekundet, dass er jedes Mal aufs Neue seine Situation analysiert, beurteilt und daraus die sicherste Lösung für sich ableitet. So durchläuft er zumindest gedanklich eine Gefährdungsbeurteilung. Dieser Prozess ist nicht zuletzt Folge seines täglichen Handelns und so in Fleisch und Blut übergegangen, dass er schon automatisiert im Unterbewusstsein abläuft.

Für jeden Reeder und jede Führungskraft in einem Seefahrtsunternehmen muss diese Unfallschilderung ein Anstoß zum Handeln sein. Ähnlich wie der Lotse müssen auch die Reeder, Kapitäne und Offiziere die Gefahr erkennen, die sich beim Benutzen der Lotsenleiter ergibt. Sie müssen die Gefahr erkennen und ihr entgegenwirken. In welcher Form sie dieses tun, bleibt jedem Unternehmer durch seine Gefährdungsbeurteilung freigestellt. Aber eins steht unabhängig von der individuellen Lösung fest: Ob man technische Maßnahmen trifft (z. B. Lotsenaufzug), organisatorische (Witterungseinflüsse beachten) oder persönliche (hinterfragen, ob der Mensch konditionell geeignet ist) - das Mindeste bleibt doch das Anlegen einer Arbeitssicherheitsweste.

Die BG Verkehr wird in diesem Jahr erstmalig Seminare für Führungskräfte in der Seeschifffahrt anbieten, in denen speziell auf das Thema Verantwortung und Gefährdungsbeurteilung eingegangen wird. Bei Fragen, Anregungen und Wünschen wenden Sie sich bitte an das Referat Seeschifffahrt und Fischerei.

Anita Tsilikis

Tel.: 040 3980-1082

Frachter bei Seegang: Eine Herausforderung, auf die sich die Mannschaft gut vorbereiten muss.

Eine Hand für mich, eine Hand für das Schiff

Arbeiten bei Seegang lassen sich nicht immer vermeiden. Naturgemäß steigt dann die Unfallgefahr: Übergehende Wellen können nicht gesicherte Seeleute über Bord spülen oder gegen Einrichtungen und Aufbauten schleudern. Durch starke Schiffsbewegungen und feuchte Oberflächen besteht außerdem erhöhte Verletzungsgefahr durch Stoßen, Rutschen und Stürzen. Unter Deck kommt die Gefahr durch unkontrolliert bewegte Gegenstände, versehentlichen Kontakt mit rotierenden Maschinenteilen oder heißen Medien hinzu. Egal ob an oder unter Deck gilt deswegen grundsätzlich: Äußerste Wachsamkeit und immer festhalten! **Stephan Schinkel**

CHECKLISTE FÜR SICHERES ARBEITEN BEI SEEGANG

1. Arbeiten an Deck

- ☑ Möglichst den Aufenthalt an Deck vermeiden und den Schlechtwettergang benutzen.
- ☑ Nie alleine und nur nach ausdrücklicher Anweisung an Deck arbeiten.
- ☑ Arbeitssicherheitsweste, Helm, warme seefeste Kleidung und sicheres Schuhwerk tragen.
- ☑ Immer festhalten und darauf achten, dass die Haltepunkte fest mit dem Schiff verbunden sind.
- ☑ Stets Bodenkontakt halten, mit tiefem Körperschwerpunkt kleine Schritte machen, langsam bewegen.
- ☑ Bei sehr schwerem Wetter Personen durch Angurten an fest installierten Schiffsteilen oder an einem Strecktau sichern. Dafür einen Auffang- oder Haltegurt anlegen.

2. Arbeiten unter Deck

- ☑ Niemals an Türrahmen oder am offenen Schott festhalten: Quetschgefahr!
- ☑ Helm und festes Schuhwerk tragen.
- ☑ Niedergänge immer rückwärts heruntergehen.
- ☑ Am besten keine Lasten tragen; falls es unbedingt sein muss, immer zu zweit.
- ☑ Keine Arbeiten mit scharfem oder rotierendem Werkzeug durchführen.
- ☑ Keine Heißarbeiten durchführen.
- ☑ Nicht auf Leitern, Hocker oder Ähnliches steigen.
- ☑ Abstand zu beweglichen Maschinenteilen halten.
- ☑ Behälter mit heißen Flüssigkeiten nur halb füllen.

3. Vorbereitungen unter Deck für schweres Wetter

Grundsätzlich ist alles zu sichern, was verrutschen, zuschlagen, herunterfallen oder sich sonst bewegen kann.

In den Maschinen- und Anlageräumen

- ☑ Maschinen sichern, bewegliche Abdeckungen in Schutzstellung bringen.
- ☑ Druckbehälter, Fässer usw. mit Ketten oder Seilen an festen Punkten laschen.
- ☑ Lose Gegenstände sichern, z.B. Ersatzteile in verschließbare Schränke räumen.
- ☑ Werkzeuge von der Werkzeugwand abnehmen oder durch Sperrbügel sichern.
- ☑ Türen, Pforten und Klappen fest schließen oder gegen Zuschlagen sichern.
- ☑ Schubfächer mit Sperrbügeln sichern.

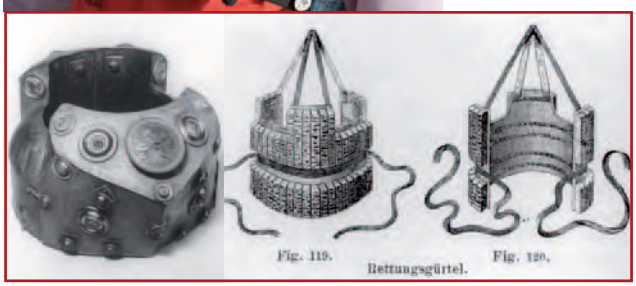
In den Aufenthaltsräumen

- ☑ Gänge frei halten.
- ☑ Lose Gegenstände (z. B. Bücher) in verschließbare Schränke räumen oder anderweitig sichern.
- ☑ Schlingerleisten anbringen.
- ☑ Türen, Pforten und Klappen fest schließen oder gegen Zuschlagen sichern.
- ☑ Schubfächer mit Sperrbügel sichern.
- ☑ Koje durch Kojenbrett sichern.
- ☑ Elektrogeräte wie Fernseher, Radios etc. gegen Verrutschen sichern.

Die Idee: Rettungswesten

Ein Sturz ins Wasser war für Seeleute lange Zeit gleichbedeutend mit dem Tod. Nur die wenigsten konnten überhaupt schwimmen, aber selbst ein sehr geübter Schwimmer hält sich ohne Hilfe in kaltem Wasser nur wenige Minuten. Eine Rettungsweste hat die Tüftler darum schon seit Jahrhunderten beschäftigt. Das waren in den Anfängen mit Luft gefüllte Ziegenhäute, aufgeblasene Tierdärme oder auch ausgehöhlte Kürbisse. Mittelalterliche Versuche mit Luftkammern in Rüstungen oder schwimmfähige Lederharnische nützten den Schiffbrüchigen noch wenig. Vor rund 300 Jahren entstanden dann aber vor allem in England und Frankreich die ersten Rettungswesten, die den heutigen Modellen ähneln: aus Kalbs-, Ziegen- oder Schafleder bestehende Westen zum Aufblasen. Auch Westen, die aus Kork oder Kautschuk gefertigt wurden, kamen zum Einsatz.

Dramatische Unglücke bei denen die Retter an Land hilflos zusehen mussten, wie die Mannschaft eines gestrandeten Schiffes vor ihren Augen ertrank, forcierten die Entwicklung. Im 19. Jahrhundert wurden zahlreiche Erfindungen zum Patent angemeldet. Durchgesetzt haben sich vor allem zwei wichtige Neuerungen: Die Weste bläst sich von selbst auf und sie hält auch einen Bewusstlosen so im Wasser, dass er atmen kann. Die Insbrucker Nachrichten berichten 1895 ausführlich von „einer eigenartigen Anwendung der in wasserförmigen Zustand gebrachten Gase“ mittels derer sich eine Weste selbsttätig aufpumpe, wenn der Mechanismus bei Kontakt mit Wasser ausgelöst werde.



© Mit freundlicher Genehmigung von SECUMAR

Der kunstvoll aus Metall gefertigte, luftgefüllte Kürass (li) aus dem 17. oder 18. Jahrhundert schützte einen gepanzerten Ritter, während die Korkwesten (rechts) um 1900 auf Passagierschiffen im Einsatz waren.

Die Arbeitssicherheitsweste ist heute fester Bestandteil der Persönlichen Schutzausrüstung der Besatzung an Bord von See- und Binnenschiffen. Im Notfall bläst sie sich dank der mitgeführten CO_2 Patrone sekundenschnell auf. Ein Bewusstloser wird in Rückenlage gedreht, der Kragen hält den Kopf des Verunglückten über Wasser, auch wenn er bewusstlos ist. Zusätzliche Sicherheit bieten heute Signalfarbe, Reflexstreifen, Bergeschlaufe, Signalflöte, Blinklichter, Notfunksignal und eine Schutzhaube, die den Kopf vor Gischt und Spritzwasser schützt. Die technischen Verbesserungen haben seit Jahrhunderten dasselbe Ziel: Sie verlängern die Zeitspanne, die ein Schiffbrüchiger im Wasser überleben kann und machen die Suche einfacher. Eine Rettungsweste hat schon zahlreichen Seeleuten das Leben gerettet!

(dp)

Arbeitsmedizinischer und sicherheitstechnischer Dienst der BG Verkehr

Haben Sie schon einen Betriebsarzt und eine Fachkraft für Arbeitssicherheit für Ihren Betrieb bestellt?

Lassen Sie sich arbeitsmedizinisch und sicherheitstechnisch durch den Dienst der BG Verkehr beraten.

Die BG Verkehr bietet ihren Unternehmen mit bis zu 30 Arbeitnehmern die kostengünstige Mitgliedschaft im eigenen Dienst an.

Fordern Sie unter der Angabe Ihrer BG-Mitgliedsnummer kostenlos Ihr persönliches Info-Paket, beim ASD ab.

So erreichen Sie uns:
Brief: ASD
Ottenser Hauptstraße 54
22765 Hamburg
Telefon: 040 3980-2250
Fax: 040 3980-2257
E-Mail: asd@bg-verkehr.de
Internet: www.asd-bg-verkehr.de

ASD
Der arbeitsmedizinische und sicherheitstechnische Dienst für das Verkehrsgewerbe

Arbeiten mit Leitern

Sie kippen um, rutschen weg, brechen durch – und unsere Versicherten landen mit gebrochenen Knochen im Krankenhaus. Wer an Bord eine Leiter benutzt, hält sich besser an ein paar einfache Regeln.

Genau hinschauen: Bevor man auf eine Leiter steigt, kontrolliert man Holme und Sprossen auf Mängel und Beschädigungen. Sollte nicht alles in Ordnung sein, wird die Leiter aus dem Verkehr gezogen und eine Meldung an den verantwortlichen Offizier gemacht.

Mitdenken: Wer im Schwenkbereich von Türen und Schotten arbeitet, schließt sie und sichert sie gegen das Öffnen durch andere Personen. In der Nähe von offenen Luken oder Einstiegsluken wird eine Absturzsicherung angeleg

Ordentlich hinstellen: Damit die Leiter nicht wegrutscht, nutzt man Leiterfüße, zum Beispiel aus Gummi. Die Standfestigkeit kann bei kurzfristigen Arbeiten durch eine zweite Person verbessert werden. Der Anlegewinkel sollte etwa 70 Grad betragen (man berührt die Leiter mit dem Ellenbogen, wenn man mit angewinkeltem Arm danebensteht).

Je nach Art der Arbeit und Einfluss durch Wind und Wetter sollte auch der Leiterkopf gegen das Wegrutschen gesichert werden. Dafür gibt es Vorrichtungen zum Aufsetzen, Einhaken oder Einhängen. Der Überstand zwischen Anlegepunkt und oberster Sprosse soll mindestens einen Meter betragen. Die Schenkel von Stehleitern müssen immer so weit auseinandergeklappt werden, dass die Spreizsicherung gespannt ist oder einrastet.

Mit beiden Händen festhalten: Was jedes Kind bei seinen ersten Kletterübungen zu hören bekommt, gilt auch für Erwachsene. Beim Herauf- und Heruntersteigen werden beide Hände gebraucht. Das gilt übrigens auch für den Transport der Leiter, die immer mit beiden Händen getragen werden soll.

Vernünftige Schuhe anziehen: Geschlossene Schuhe mit sauberer Profilsohle geben den besten Halt.

Schön langsam: Immer nur eine Sprosse auf einmal nehmen.

Absturzsicherung nutzen: Wer in mehr als zwei Metern Höhe arbeitet, legt besser eine Absturzsicherung an. Aber: Die darf auf keinen Fall an der Leiter befestigt werden. Festhaltepunkte müssen tatsächlich fest installiert, ausreichend belastbar und gut greifbar sein – Kabel und dünne Rohre sind nicht zum Festhalten geeignet!

Vorsichtig sein: Stehleitern sind nicht zum Übersteigen auf Stellagen, Plattformen oder andere hoch gelegene Plätze geeignet. Sie können die dabei entstehenden seitlich wirkenden Kräfte nicht aufnehmen und kippen leicht um. Das passiert auch schnell, wenn man sich seitlich herauslehnt. Das Übersteigen von Anlegeleitern auf hoch gelegene Arbeitsplätze oder Einrichtungen ist nur zulässig, wenn die Leiter mindestens einen Meter über die Austrittsstelle hinausragt oder wenn andere sichere Haltemöglichkeiten vorhanden sind.

Keinen Quatsch machen: Leitern dürfen nur als Leiter genutzt werden; keineswegs als horizontale Plattform, Stellage oder Laufsteg mit Auflage von Brettern und Planken. Anlegeleitern brauchen für beide Holme sichere Stützpunkte – dazu eignen sich weder Säulen, Masten oder andere schmale Anlegepunkte für die oberste Sprosse!

Das richtige Werkzeug mitnehmen: Kraftbetriebene Werkzeuge können plötzlich blockieren, mit Kabeln und Schlauchleitungen muss man sorgfältig umgehen – deshalb wenn möglich akkubetriebene Werkzeuge einsetzen.

Achtgeben, dass nichts herunterfällt: Werkzeuge und Geräte müssen gegen das Herunterfallen gesichert werden.

Unnötige Belastung vermeiden: Wenn eine Arbeit länger als zwei Stunden dauern wird, soll eine Stellage, ein Arbeitskorb oder Gerüst verwendet werden. Dasselbe gilt für Arbeiten, für die man viel Kraft braucht, für den Umgang mit heißen oder ätzenden Flüssigkeiten sowie für Heißarbeiten. **(dp)**

STARTSCHUSS FÜR DIE HAMBURG SEAFARER STUDY

Was könnte den Seeleuten helfen, mit den an Bord unvermeidbaren Belastungen besser zurechtzukommen? Diese Frage soll in einer wissenschaftlichen Untersuchung unter Federführung der BG Verkehr (früher See-BG) und des Hamburg Port Health Center (HPHC) geklärt werden. Zur Durchführung der Untersuchungen werden wir in nächster Zeit mit geeigneten Reedereien Kontakt aufnehmen.

Im ersten Schritt soll die Situation an Bord von fünfzehn deutschflaggigen Containerschiffen (› 10.000 BRZ) analysiert werden. Die Mannschaft wird unter anderem durch standardisierte Interviews und Messung der Herzfrequenz auf Stressfaktoren und körperliche Belastung untersucht. Die Studie ist auf mehrere Jahre angelegt. Ihre Ergebnisse werden in die Präventionsarbeit der BG Verkehr einfließen.

Hinweise zur Strahlenbelastung

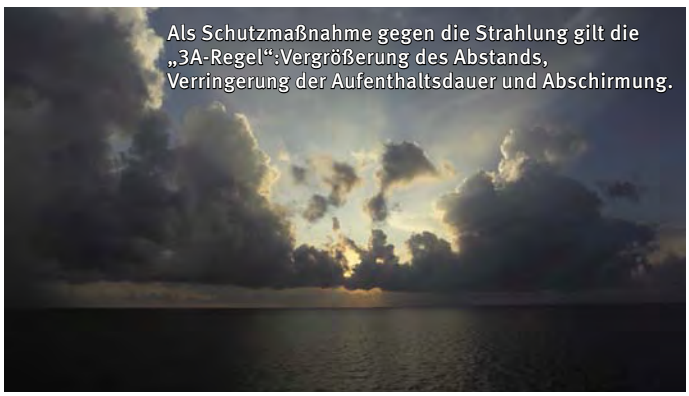
Nach den dramatischen Geschehnissen in Japan gab es zahlreiche Anfragen aus Unternehmen der BG Verkehr, die Japan anfahren: Eine Einschätzung der Situation ist sehr schwierig, da sich die Lage täglich ändert. Wir haben jedoch einige allgemeine Informationen für Sie zusammengestellt.

Generell kann ionisierende Strahlung schwere akute Gesundheitsschäden oder als Spätwirkung Krebserkrankungen verursachen. Entscheidend für die Folgen ist die Dosis, also die Strahlungsintensität während einer bestimmten Einwirkungsdauer. Bei geringen Dosiswerten sind akute Strahlenschäden mit Sicherheit auszuschließen und das Krebsrisiko ist als sehr gering einzustufen.

Hinweise zur Einordnung der Messwerte

Dosiswerte sind üblicherweise in der Einheit Sievert (Sv) angegeben:
1 Sv = 1.000 mSv (Millisievert); 1 mSv = 1/1.000 Sv
1 Sv = 1.000.000 µSv (Mikrosievert); 1 µSv = 1/1.000.000 Sv
Die natürliche Radioaktivität (Hintergrundstrahlung) liegt in Deutschland zwischen etwa 1 und 5 mSv pro Jahr.

Die zusätzliche Strahlenbelastung darf für die allgemeine Bevölkerung in Deutschland pro Jahr nicht mehr als 1 mSv betragen (Strahlenschutzverordnung). Hiervon ausgenommen sind medizinische Strahlenanwendungen, wie z. B. Röntgenstrahlung, da deren Nutzen höher als der mögliche Schaden bewertet wird. Strahlenwirkungen sind gut bekannt. Das Risiko für die Krebsentstehung steigt mit der Dosis, d. h. bei geringen Dosiswerten ist auch das Krebsrisiko vernachlässigbar gering. Akute Strahlenschäden, wie z. B. die Hauterkrankung „Radiodermatitis“, treten erst bei hohen Dosen oberhalb von 500 mSv (0,5 Sv) auf.



Als Schutzmaßnahme gegen die Strahlung gilt die „3A-Regel“: Vergrößerung des Abstands, Verringerung der Aufenthaltsdauer und Abschirmung.

Empfohlene Maßnahmen für die Seeschifffahrt

- weiträumiges Umfahren der Krisenregion
- ständige Wetterbeobachtung (strahlende Partikel aus der Atmosphäre werden auch durch Niederschlag auf Erdoberfläche, Gebäude, Fahrzeuge und Personen verteilt)
- kein unnötiger Aufenthalt an Deck
- keine Trinkwasserproduktion (Abschalten des Verdampfers)
- Abschalten der Lüftung beim Befahren der Krisenregion

ANSPRECHPARTNER BG VERKEHR

Dr. Birger Neubauer (Medizin): birger.neubauer@bg-verkehr.de
Ulrich Metzdorf (Technik): ulrich.metzdorf@bg-verkehr.de
Dr. Gabriele Meyer (Seefahrt): gabriele.meyer@bg-verkehr.de
Internet: Die WHO stellt auf ihrer Homepage jeweils aktuelle Lage-Reports zur Verfügung. Die Adresse: http://www.wpro.who.int/sites/eha/disasters/2011/jpn_earthquake/list.htm

Neues Museum Windstärke 10

Die Stadt Cuxhaven hat beschlossen, ein neues maritimes Museum zu bauen. Dabei werden das heutige Wrackmuseum und das Fischereimuseum miteinander verbunden. Das Fischereimuseum wird heute von einem Verein betrieben, dem aber mittelfristig das ehrenamtliche Personal und die Mittel ausgehen. So ist man hocherfreut, in zwei ehemaligen Fischhallen die maritimen Erinnerungen unter dem Titel „Windstärke 10“ zusammenzuführen. Für das Projekt werden sieben Millionen Euro eingeplant. Zum Jahreswechsel beginnen die Bauarbeiten, die Eröffnung soll 2013 gefeiert werden.

In Cuxhaven soll 2013 ein neues Museum eröffnet werden.

© andi-h / pixelio

Erstes Beratungsgespräch: Helge Homann von der BG Verkehr (l.) beantwortet Fragen von Jürgen Roske, Sifa am Flughafen Rostock-Laage.

Aus Papier wird Praxis

Seit dem 1. Januar gilt die DGUV Vorschrift 2. Nun kommt es darauf an, die neuen Regeln zu verstehen und mit Leben zu füllen. Die BG Verkehr unterstützt ihre Mitgliedsbetriebe bei der Umsetzung.

Die Einführung der DGUV Vorschrift 2 sorgte schon im Vorfeld für Spekulationen und Fragen zur Umsetzung – übrigens nicht nur in den Unternehmen, sondern auch in den Präventionsabteilungen der Berufsgenossenschaften. Denn die betriebsärztliche und sicherheitstechnische Betreuung setzt sich zukünftig aus zwei Teilen zusammen: aus der Grundbetreuung, bei der in Abhängigkeit von der Betreuungsgruppe und der Beschäftigtenzahl weiterhin Einsatzzeiten vorgegeben werden und dem sogenannten betriebsspezifischen Teil, der anhand von Leistungskatalogen von jedem Unternehmen selbst zu ermitteln ist. (Für kleine Betriebe mit maximal zehn Beschäftigen ändert sich durch die reformierte Vorschrift nichts.)

Statt der ehemals pauschalen Einsatzzeiten richtet sich der Aufwand zukünftig nach den tatsächlich vorliegenden betrieblichen Gefährdungen und Bedürfnissen des Unternehmens, so lautet die Vorgabe. Das Plus an Entscheidungsfreiheit bringt zahlreiche Fragen mit sich: Was genau sollen Betriebsarzt und Fachkraft für Arbeitssicherheit (Sifa) tun? Welche Gefährdungen bestehen, welche Maßnahmen müssen wir veranlassen, wie lässt sich Sicherheit und Gesundheitsschutz vorausschauend organisieren? Das werden Unternehmer, Betriebsarzt, Sifa und Betriebsrat gemeinsam beantworten. Die BG Verkehr steht ihren Betrieben mit Rat und Tat zur Seite und wird in einem Pilotprojekt die Umsetzung der DGUV Vorschrift 2 in einigen Unternehmen begleiten. Dafür wurden drei Mitgliedsbetriebe ausgewählt: ein Unternehmen der Entsorgungsbranche, ein größeres Kranunternehmen mit Schwerlasttransporten und der Flughafen Rostock-Laage.

Beispiel: Erstberatung in Rostock

Der Flughafen Rostock-Laage ist ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt für Fluggäste und den Umschlag von Luftfracht im Herzen von Mecklenburg Vorpommern. In dem Unternehmen mit rund 100 Beschäftigten haben Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz einen hohen Stellenwert. Die Idee, bei der Einführung der neuen Vorschrift intensiv mit der BG Verkehr zusammen zu arbeiten, fiel sofort auf fruchtbaren Boden und Mitte Januar fand das erste Gespräch zwischen Sifa Jürgen Roske und den Präventionsfachleuten Eva Wilbig und Helge Homann statt. In dem mehrstündigen Treffen erläuterten sie zunächst die Bedeutung und den Aufbau der neuen Vorschrift. Wesentliche Änderungen bei der sicherheitstechnischen und arbeitsmedizinischen Betreuung wurden aufgezeigt – und gaben Anlass zu einer regen Diskussion. Dazu drei Beispiele:

1.) **Zusammenarbeit:** Ein wesentliches Kriterium der neuen Vorschrift ist die intensive Zusammenarbeit zwischen dem Unternehmer, der Sifa und dem Betriebsarzt sowie die Dokumentation der Ergebnisse. Diesen Aspekt wertete Sifa Jürgen Roske besonders positiv, denn bisher war es für ihn nicht immer einfach, alle „unter einen Hut“ zu bekommen.

2.) **Einsatzzeiten:** Die Vorschrift enthält genaue Vorgaben dazu, wie die Arbeitszeit von Voll- und Teilzeitbeschäftigten für die Ermittlung der Einsatzzeiten von Betriebsarzt und Sifa in der Grundbetreuung berechnet wird. Schwieriger stellt sich zum Beispiel die Berechnung von saisonbedingten Kurzarbeitern dar. Nicht jede Frage konnten die Mitarbeiter der BG sofort abschließend beant-

worten, denn auch für sie sind viele Faktoren und Informationen neu. Hier gilt es, gemeinsame Erfahrungen in der praktischen Umsetzung zu sammeln.

3.) **Betriebsspezifische Betreuung:** Eine zentrale Frage ist, wie der Betreuungsbedarf im Unternehmen korrekt ermittelt wird. Als Hilfestellung gibt es dazu in der DGUV Vorschrift 2 detaillierte Anhänge und Anlagen. Sie gliedern den Arbeits- und Gesundheitsschutz in vier Aufgabenkomplexe mit insgesamt 16 Aufgabenfeldern. Unternehmer, Betriebsarzt, Sifa und Betriebsrat entwickeln daraus im Ausschlussverfahren (Gefährdung liegt vor? Ja – Nein – Maßnahmen) ein Arbeitsschutzkonzept, das genau zur Situation des jeweiligen Betriebes passt.

Handlungshilfe

Als „Fahrplan" zur praktischen Umsetzung der neuen Vorschrift gibt es eine Handlungshilfe mit acht Schritten (siehe Kasten rechts). Sie erleichtert die Einführung und regelkonforme Umsetzung der gesetzlichen Anforderungen aus der Vorschrift und zeigt Schritt für Schritt auf, was zu tun ist.

Am Anfang steht die erste gemeinsame Besprechung von Betriebsarzt, Fachkraft für Arbeitssicherheit und Betriebsrat. Darauf folgen die Zusammenkünfte, in denen der Leistungsbedarf und der Personalaufwand in der Grundbetreuung und der betriebsspezifischen Betreuung ermittelt werden. In den letzten Schritten kommen die schriftlichen Vereinbarungen aller Beteiligten sowie die Informationen an die Mitarbeiter und Führungskräfte hinzu. Die Sitzungen des Arbeitsschutzausschusses werden genutzt, um Festlegungen und Informationen regelmäßig weiterzugeben.

Fazit

Sifa Jürgen Roske bewertete das Treffen als informativ und ausgesprochen hilfreich für seine weitere Arbeit. Im Abschlussgespräch wurden offene Fragen diskutiert und alle waren sich einig, dass der Dialog fortgesetzt wird. Geplant ist ein zweites Beratungsgespräch mit den ausgewählten Unternehmen, nachdem sie in Eigenregie die Checklisten durchgearbeitet haben. Die Auswertung dieser Beratungsgespräche fließt via SicherheitsProfi und Newsletter (Anmeldung über die Homepage der BG Verkehr, www.bg-verkehr.de) als Information an alle Mitgliedsunternehmen zurück. Begleitend dazu stehen die Technischen Aufsichtsbeamten bei der Umsetzung der nicht immer ganz einfach zu lesenden DGUV Vorschrift 2 gerne zur Verfügung. Denn ein reger Erfahrungsaustausch in dieser Einführungsphase hilft allen Beteiligten!

Eva Wilbig

INFORMATIONEN

Der Dachverband der Unfallversicherungsträger (DGUV) hat zur DGUV Vorschrift 2 umfangreiche Informationen ins Internet gestellt, die laufend aktualisiert werden. Sie finden dort unter anderem eine Handlungshilfe für die Beratungspraxis und häufig gestellte Fragen und Antworten zum Herunterladen.

http://www.dguv.de/inhalt/praevention/vorschr_regeln/dguv_vorschrift_2/index.jsp

UMSETZUNG DER DGUV VORSCHRIFT 2

1) **Erste gemeinsame Besprechung Betriebsarzt, Fachkraft für Arbeitssicherheit und Betriebsrat**
   - Information über die Vorschrift
   - Entwicklung des Vorgehens
   - Klärung des Betriebsbegriffs für das Unternehmen
   - Ermittlung der Zahl der Beschäftigten
   - Berechnung des Summenwerts für die Grundbetreuung
   - Ermitteln der Mindestwerte für Betriebsarzt und Fachkraft für Arbeitssicherheit
   - Diskussion des Vorgehens für die Aufteilung der Grundbetreuung
   - Beurteilen der Auslösekriterien für die betriebsspezifische Betreuung

2) **Betriebsarzt und Fachkraft für Arbeitssicherheit allein bzw. gemeinsam**
   - Konkretisierung der Leistungen von Betriebsarzt und Fachkraft für Arbeitssicherheit in den Aufgabenfeldern der Grundbetreuung
   - Prozentuale Aufteilung des Summenwertes für die Grundbetreuung auf die konkretisierten Aufgabenfelder
   - Überprüfen, ob die Mindestwerte eingehalten wurden

3) **Zweite gemeinsame Sitzung Betriebsarzt, Fachkraft für Arbeitssicherheit und Betriebsrat**
   - Abstimmung der konkretisierten und aufgeteilten Grundbetreuung
   - Ermittlung der betriebsspezifischen Betreuung
     - Beurteilen der Auslösekriterien
     - Diskussion der Leistungsanforderungen pro relevantem Aufgabenfeld
     - Beschreibung der Leistungen anhand der Aufwandskriterien differenziert für Betriebsarzt und Fachkraft für Arbeitssicherheit
     - Definition des Zeithorizonts für die Erbringung der betriebsspezifischen Betreuungsleistungen
     - Abschätzung des Zeitbedarfs
   - Dokumentationsform festlegen

4) **Einreichung des Vorschlages bei der Geschäftsleitung**

5) **Weiterleitung an den Betriebsrat durch die Geschäftsleitung**

6) **Schriftliche Vereinbarung der Betreuungsleistungen im Rahmen einer ASA-Sitzung**

7) **Information der Führungskräfte und Mitarbeiter**

8) **Archivierung und ständige Überprüfung**
   - Regelmäßige Aktualisierung der vereinbarten Maßnahmen

Heißes Fett und scharfe Messer

Der Schiffskoch ist der zweitwichtigste Mann an Bord. Damit er nicht unfallbedingt ausfällt, hier die wichtigsten Regeln zum sicheren Arbeiten in der Kombüse.

Um die Mannschaft fit und bei Laune zu halten, lassen sich Schiffsköche und ihre Helfer einiges einfallen. Sie kochen, backen, braten und frittieren – und dabei kommt es leider immer wieder zu Verbrennungen, Verbrühungen oder tiefen Stich- und Schnittverletzungen. Wieso? Zum Beispiel wei

- heiße Flüssigkeit verspritzt oder ausläuft, weil Töpfe und Gefäße ungeeignet oder überfüllt sind,
- durch überhitztes Öl ein Fettbrand entsteht,
- die Persönliche Schutzausrüstung nicht getragen wird.

Sauber + sorgfältig = sicher

Wer kennt das nicht: Nach dem Kochen sieht die Küche aus wie ein Schlachtfeld. Dagegen hilft an Bord nur bewusstes und sorgfältiges Arbeiten. Denn saubere und aufgeräumte Arbeitsflächen und Geräte sind die Grundlage für unfallfreies Arbeiten in der Kombüse. Dazu einige Regeln:

- Damit niemand ausrutscht, soll der Kombüsenboden stets sauber und fettfrei sein. Verschmutzungen durch Wasser, Öl, Fett, Nahrungsmittel etc. müssen sofort beseitigt werden.
- Kabel und Schläuche werden schnell zur Stolperfalle: Sie müssen so verlegt werden, dass sie nicht im Weg sind.
- Schranktüren, Schubladen und Backofenklappen werden so verschlossen, dass sie sich nicht von selbst öffnen können.
- Im Hellen sieht man besser, deswegen auf gute Beleuchtung der Arbeitsbereiche achten.

Seegang

Es versteht sich von selbst, dass in der Kombüse bei Seegang besondere Vorsichtsmaßnahmen getroffen werden müssen. Dazu gehört unbedingt:

- Messer, Beile, Spieße und andere scharfe oder spitze Gegenstände sind so aufzubewahren, dass eine Verletzungsgefahr ausgeschlossen ist.
- Töpfe, Pfannen, Schüsseln und Geschirr müssen gesichert werden, damit sie nicht aus Regalen oder Schränken fallen.
- Der Herd wird mit den vorgesehenen Schlingerleisten versehen, damit die Töpfe gesichert sind und nicht verrutschen oder kippen können.

(dp)

Weitere Informationen:
www.bg-verkehr.de ··· Kompendium Arbeitsschutz ··· BGR 111 „Arbeiten in Küchenbetrieben“

UVV See in neuer Fassung

Seit dem 1. Januar 2011 gilt eine Neufassung der UVV See, denn zu diesem Zeitpunkt traten die meisten Paragrafen aus der vorhergehenden Textfassung außer Kraft. Sie mussten gestrichen werden, weil seit Jahren verschiedene nationale und internationale Vorschriften für das sichere Arbeiten und Leben an Bord gelten. Die gedruckte Neufassung der Unfallverhütungsvorschriften für Unternehmen der Seefahrt können Sie kostenlos bestellen (siehe Faxabruf auf Seite 31) oder als PDF aus dem Internet herunterladen unter unter www.bg-verkehr.de ···› **Kompendium Arbeitsschutz** ···› Vorschriften und Regeln ···› Unfallverhütungsvorschriften.
Die gestrichenen Regelungsbestandteile der bislang gültigen UVV See werden vor allem abgedeckt durch

- SOLAS-Übereinkommen,
- Freibord-Übereinkommen,
- MARPOL-Übereinkommen,
- Schiffssicherheitsgesetz,
- Schiffssicherheitsverordnung und die darauf basierenden Sicherheitsrichtlinien sowie durch
- staatliche Arbeitsschutzvorschriften und
- berufsgenossenschaftliche Unfallverhütungsvorschriften (zum Beispiel die BGV A1).

Mehr Freiraum, weniger Detailvorschriften

In der Vergangenheit hatte der Unternehmer seine Verantwortung für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz erfüllt, wenn er sich an die detaillierten Anforderungen der UVV See hielt – jetzt muss er in eigener Verantwortung ermitteln, welche Maßnahmen erforderlich sind. Die Beurteilung der tatsächlichen Gefährdung ermöglicht, individuell betriebliche Maßnahmen festzulegen. Die Neuregelung stellt also im Vergleich zu den bisherigen Detailvorschriften eine Deregulierung dar.

Die Gefährdungsbeurteilung stärkt die persönliche Verantwortung des Unternehmers und der Vorgesetzten, bedingt aber auch einen höheren Ermittlungs- und Dokumentationsaufwand. Der Unternehmer ist damit deutlicher als bisher verpflichtet, die qualifizierte Beratung

durch Betriebsärzte und Fachkräfte für Arbeitssicherheit zu nutzen. Dies ist auch ein wesentliches Element der neuen DGUV Vorschrift 2 „Betriebsärzte und Fachkräfte für Arbeitssicherheit“, die ebenfalls für Seebetriebe gilt.

Was wurde in der alten UVV See gestrichen?

Inhaltlich sind drei Bereiche betroffen:

- Bestimmungen zu Bau und Ausrüstung. Um Doppelregelungen und Widersprüche zu vermeiden, wurden die entsprechenden Passagen der Unfallverhütungsvorschrift außer Kraft gesetzt. Außerdem wurden Passagen gestrichen, die staatlichen Vorschriften widersprachen oder Grenzwerte nannten, die in Konflikt zu höherrangigem Recht standen.
- Darüber hinaus musste die Regelung zum Fahrterlaubnisschein außer Kraft gesetzt werden, da es Unstimmigkeiten mit den entsprechenden Bau- und Ausrüstungsvorschriften gab.
- Schließlich wurde der Abschnitt III „Betriebsärzte und Fachkräfte für Arbeitssicherheit“ außer Kraft gesetzt, denn er wird durch die DGUV Vorschrift 2 ersetzt.

In diesem Zusammenhang sei außerdem erwähnt, dass eine Reihe von Richtlinien und Merkblättern der früheren See-BG außer Kraft gesetzt wurden, da sie nicht mehr aktuell waren oder durch andere Vorschriften ersetzt wurden.

Weitere Informationen:
www.bg-verkehr.de ···› Kompendium Arbeitsschutz
Referat Seeschifffahrt und Fischerei, Telefon 040 3980-1082
E-Mail: seeschifffahrt@bg-verkehr.de

SEMINARE FÜR FÜHRUNGSKRÄFTE

In diesem Jahr bietet die BG Verkehr Seminare für Führungskräfte in der Seeschifffahrt und Fischerei an.

Seminarinhalte

- Aufgaben und Leistungen der BG Verkehr
- Arbeitsschutzvorschriften für Seebetriebe – Überblick

- Pflichten von Unternehmern und Vorgesetzten
- Verantwortung für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz
- Organisation des betrieblichen Arbeitsschutzes
- Kommunikation und Führung
- Unterweisung von Mitarbeitern
- Gefährdungsbeurteilung
- Arbeitsschutz und International Safety Management (ISM)
- Sicherheitstechnische und arbeitsmedizinische Betreuung

Die Seminare finden im September, November und Dezember 2011 im Großraum Hamburg statt. Weitere Informationen und Anmeldung:
www. bg-verkehr.de ···› Aus- und Fortbildung
Referat Seeschifffahrt und Fischerei
Telefon 040 3980-1082, Fax 040 3980-2799
E-Mail: seeschifffahrt@bg-verkehr.de

Tauchen ist Teamarbeit

Die Berufstaucherei hat eine lange Tradition. Schon immer war die Arbeit unter Wasser eine Herausforderung für Mensch und Material. Ob Großbaustelle, Binnengewässer, Seekabel, Pipeline oder Offshore-Windpark: Berufstaucher sind gefragte Spezialisten.

Auf der Wilhelmshavener Schleuseninsel, nicht weit entfernt vom Deutschen Marinemuseum, hat sich ein maritimes Spezialunternehmen angesiedelt, das vielfältige Dienstleistungen rund um Schifffahrt, Hafen, Wasserbau und Umweltschutz anbietet. Der bereits vor mehr als 50 Jahren als Hafendienstleister gegründete Jade-Dienst hat mehr als 138 Angestellte, die neben Schleppern und Festmacherbooten auch die Lotsen im Jadebusen versetzten. Die Offshore-Windparks und der neue JadeWeserPort sind Herausforderungen, denen sich die Wilhelmshavener mit ihrem neuen Betriebsgelände, ihren unterschiedlichen Spezialfahrzeugen und vor allem mit ihren qualifizierten Mitarbeitern gestellt haben.

Berufstaucher bei Jade-Dienst

Die heimlichen Stars des Wilhelmshavener Unternehmens sind die Berufstaucher. 15 fest angestellte und 19 freie Taucher sind zurzeit auf verschiedenen Baustellen inshore (küstennah) und offshore (auf See) im Einsatz. Detlef Heckes ist Tauchermeister beim Jade-Dienst. Der erfahrene See-Hase hat selbst mehr als 20 Jahre als Taucher gearbeitet und konnte Tauchergruppen erfolgreich in alle Welt führen: „Neben unseren Jobs hier an der deutschen Küste waren wir schon in Russland, der Irischen See, Singapur, Hong-Kong sowie Nord- und Mittelamerika im Einsatz. Meine Kollegen arbeiten aber nicht nur auf See. Sie sind auch im Binnenland in Bayern oder Nordrhein-Westfalen gefragte Spezialisten. Der Boom der Offshore-Windparks hat eine enorme Nachfrage nach Berufstauchern verursacht. In der ganzen Welt werden Taucher gesucht."

Die Flagge signalisiert: Hier wird getaucht!

Bei einem Rundgang auf dem weitläufigen Betriebsgelände zeigt er mir die Werkstätten und die werkseigene Flaschenfüllanlage. „Zusammen mit unserem Partnerunternehmen RS-Diving haben wir in die Taucherei investiert, eine neue Dekompressionskammer für Offshore-Einsätze angeschafft. Nicht zuletzt um der ausländischen Konkurrenz besser gewachsen zu sein. Holländer, Briten und Skandinavier sind durch eine hoch entwickelte, über viele Jahre gewachsene Offshore-Industrie sehr gut aufgestellt", berichtet Heckes und ergänzt: „Wir haben aber auch auf Qualifikation und Bindung der Mitarbeiter gesetzt. Natürlich hat jeder unserer Männer seine Stärken und seinen spezifischen beruflichen Hintergrund. Aber unser Ziel ist, dass möglichst viele Taucher als echte Allrounder eingesetzt werden können." Sicherheit wird dabei im gesamten Unternehmen und insbesondere in der Taucherei großgeschrieben: „Die drei Standbeine der Sicherheit sind erstens eine gute Aus- und laufende Fort-

Taucher Waldemar Dudko beim Auftauchen.

Links: Lars Hoppmann hilft Mirco Schmidt beim Anlegen der Bleie. **Mitte:** Thorsten Gräf assistiert beim Tauchgang und führt die Atemluftleitung nach.

bildung, zweitens eine regelmäßig gewartete Ausrüstung auf dem neuesten Stand der Technik und drittens ein gut eingespieltes Team ausgesuchter Taucher“, unterstreicht Heckes die Grundsätze bei Jade-Dienst.

Fortbildungsberuf Berufstaucher

Die meisten Berufstaucher in Deutschland und auch bei Jade-Dienst haben vor der Taucherei einen handwerklichen Beruf erlernt - man findet unter ihnen aber auch gelernte Köche und ehemalige Berufssoldaten. Jeder, der in Deutschland Berufstaucher werden möchte, muss neben den gesundheitlichen Voraussetzungen drei Jahre Berufserfahrung im Bau oder Handwerk nachweisen können. Dann geht es für den Jungtaucher zwei Jahre in einen von der IHK anerkannten Ausbildungsbetrieb. Mindestens 200 Tauchstunden muss ein Jungtaucher in dieser Zeit absolvieren. Danach folgt eine Prüfung durch die IHK. Bei Jade-Dienst spielt neben der Ausbildung von Nachwuchs auch die laufende Fortbildung eine große Rolle. So organisieren die Wilhelmshavener für ihre Taucher regelmäßig externe Kurse, zum Beispiel für das Unterwasserschweißen. Selbstverständlich haben alle im Offshore-Bereich tätigen Taucher die vorgeschriebenen Safetytrainings für die Helikopterflüge zu den Bausstellen auf hoher See absolviert. Da es in Deutschland noch keine entsprechenden Schulungsangebote gibt, wurden die Seminare an renommierten Traingszentren im Ausland absolviert.

Unterwegs mit JADE-TAUCHER I

Ich begleite an zwei Tagen zwei Tauchergruppen, die für das Kohlekraftwerk Wilhelmshaven arbeiten. Mit dem Boot JADE-TAUCHER I fahren wir aus dem direkt an der Jade gelegenen Nassau-Hafen zum Einsatz. Fast 14 Meter misst das mit vielen Spezialaggregaten ausgerüstete Taucherboot. Der Name Nassau-Hafen verweist auf die Marinegeschichte, die in Wilhelmshaven an jeder Ecke präsent ist: Hafen und Brücke sind nach dem Linienschiff SMS NASSAU der kaiserlichen Marine benannt, das diesen Teil des Hafens erstmals 1910 angelaufen hatte. Die Bundesmarine betreibt in Wilhelmshaven nach wie vor eine wichtige Basis, im Sommer bestimmen aber vor allem Helgolandfähren und Freizeitkapitäne das Bild.

An Bord der JADE-TAUCHER I sind die Taucher Lars Hoppmann, Thorsten Gräf und Jungtaucher Mirco Schmidt. Die drei Männer haben sehr unterschiedliche Hintergründe: Lars Hoppmann kommt von der niedersächsischen Küste, Thorsten Gräf ist ein waschechter Franke und Mirco Schmidt stammt aus Brandenburg. Gräf und Schmidt sind ehemalige Berufssoldaten. Allen gemeinsam ist die Begeisterung für die professionelle Taucherei.

Vor dem Ablegen werden rasch neue Pressluftflaschen geladen. Bei herrlichem Wetter geht es entlang der Wilhelmshavener Marinebasis vorbei an der Tankerbrücke der Nordwest-Ölleitung zur Baustelle am Kohlekraftwerk. Die Betonverankerungen der alten Kühlwasserleitungen sollen gehoben werden. Ein Ponton mit einem großen Baukran ist fest an der Stelle verankert. „Wir sind schon seit Tagen dabei, die total versandeten Verankerungen freizulegen, damit die Stahltrossen des Krans ordentlich daran befestigt werden können“, berichtet Thorsten Gräf. Einsatzleiter Hoppmann: „Wir können nur in einem kleinen Zeitfenster arbeiten, das zwischen auf- und ablaufender Tide liegt. Ansonsten wäre die Strömung zu stark.“ Jungtaucher Mirco Schmidt ist an der Reihe und legt den Taucheranzug an. Zuletzt helfen ihm die Kollegen beim Aufsetzen des schweren Taucherhelms. Eine bunte Kordel von Kabeln und Schläuchen verbinden den Taucher mit der JADE TAUCHER I und der Atemluft aus den Pressluftflaschen, denn über den Helm läuft die gesamte Versorgung mit Atemluft und die Kommunikation mit den Kollegen über Wasser. Für den Notfall wird aber immer eine Flasche auf dem Rücken mitgeführt. „Meistens arbeiten wir zusätzlich mit einer im Helm eingebauten Videokamera, das ermöglicht die Überwachung und Dokumentation des Tauchgangs“, erklärt mir Mirco Schmidt, bevor er über eine Leiter in der trüben Jade verschwindet. Vor jedem Tauchgang wird die blau-weiße Taucherflagge gut sichtbar gehisst. Diese Tauchstelle ist zwar nur etwa 14 Meter tief, aber die Sichtweite im Wasser liegt unter 20 Zentimetern. Alles muss mit den Händen ertastet werden. Über das Tauchertelefon hört man das tiefe Atmen von Mirco Schmidt. Einsatzleiter und Reservetaucher verfolgen hochkonzentriert das Geschehen und haben auch immer ein Auge auf die Uhr und die Anzeige an den Flaschen. „Schlechte Sichtverhältnisse und Schlamm gestalten die

Oben: Einsatz am Kohlekraftwerk Wilhelmshaven. **Links:** Füllstandanzeiger und Tauchertelefon. **Rechts:** Der JADE LIFT hebt ein Segment der neuen Kühlwasserleitung.

Arbeit sehr schwierig. An einigen Tagen konnte wegen zu hoher Wellen und Wind nicht gearbeitet werden“, sagt Thorsten Gräf. Die Anforderungen dieser Baustelle mit den eingesetzten Gerätschaften erlauben ein Abweichen von der eigentlich vorgeschriebenen Regelung, dass inshore immer vier Mann eine Tauchergruppe bilden. Die drei Männer haben hier alles im Griff. Die Uhr zeigt 45 Minuten an, als Mirco Schmidt den Kran an zwei Punkten mit der ausgedienten Verankerung verbunden hat. Mit einem kurzen Dekompressionsstopp auf halber Tauchtiefe kommt er nach fast genau einer Stunde zurück an Deck der JADE-TAUCHER I. Die Kollegen sind alle zur Hand. Schnell ist der Taucherhelm entriegelt und abgenommen. Man sieht dem Mann die Anstrengungen der Arbeit unter Wasser an. Gemeinsam schauen wir zu, wie der tonnenschwere Betonanker an Deck des Pontons gehoben wird. „Mission completed“, scherzt Mirco Schmidt (er hat inzwischen seine Prüfung bestanden und ist geprüfter Berufstaucher).

„Oft beträgt die Sicht unter Wasser weniger als zwanzig Zentimeter.“

Wasser für GDF Suez

Zwei weitere Tauchergruppen sind in Sichtweite an einem anderen Abschnitt der Baustelle beschäftigt. An Land entsteht im Auftrag der französischen GDF Suez eines der modernsten Kohlekraftwerke Europas, das ohne Kühlwasser aus der Jade keinen Strom erzeugen könnte. Schon seit Monaten ist eine Arbeitsgemeinschaft von Unternehmen unter der Mitwirkung von Jade-Dienst dabei, neue Zu- und Abwasserrohre zu montieren. Am kommenden Tag werde ich dort die Männer von JADE-TAUCHER II begleiten. Ein Schlauchboot holt mich am Anleger direkt am Kohlehafen des Kraftwerks ab. Waldemar Dudko, einer der vier Taucher, chauffiert mich die wenigen hundert Meter bis zur Baustelle. Das Taucherboot liegt fest an einem Arbeitsponton, das fast 15 Meter lange Motorkajütboot macht trotz seiner 62 Jahre einen schmucken Eindruck. Danny Schmidt leitet den Einsatz von JADE-TAUCHER II. Zusammen mit Signalmann Marcus Kloppmann, Taucher Waldemar Dudko und Jungtaucher Alexander Michel bildet er die Tauchergruppe. Der gebürtige Danziger Waldemar Dudko geht als erster ins Wasser. Ein spezieller hydraulischer Apparat schiebt die gigantischen Kunststoffröhren ineinander. Die Taucher müssen unter Wasser den ordentlichen Verbund prüfen und mit der am Helm angebrachten Videokamera dokumentieren. Die Arbeiten begannen bei etwa neun Meter Wassertiefe unweit des Ufers, die neuen Rohre werden bis etwa etwa 21 Meter Wassertiefe verlegt. Ein Kran operiert von einem festen Ponton aus. Auch der zu Jade-Dienst gehörende 100-Tonnen-Schwimmkran JADE LIFT ist im Einsatz. Dudko begibt sich unter Wasser an die Nahtstelle der beiden Röhrenelemente und filmt die gesamte Schnittstelle. „Alles in Ordnung und dokumentiert“, tönt es aus dem Tauchertelefon. Nach nur 35 Minuten ist der Tauchgang beendet. „Besonders wenn an einer Baustelle mehrere Firmen im Einsatz sind, ist es wichtig, dass klar und ordentlich kommuniziert wird. Das geht über Funk, aber auch über Zurufe und Handzeichen“, unterstreicht Danny Schmidt, der im Ruderhaus den Überblick bewahrt. Die Berufstaucherei ist hier eine Kombination aus harter Arbeit während der Tauchgänge und wetter-, tide- und arbeitsbedingter Wartezeiten. Für das leibliche Wohl an Bord sorgt der Signalmann Marcus Kloppmann, der einige Jahre bei der Bundesmarine als Koch gefahren ist. Von seinen Kochkünsten hatten schon die Kollegen auf der JADE-TAUCHER I geschwärmt. Und so kann ich mich persönlich davon überzeugen, dass selbst das als Resteessen deklarierte Mittagsmahl hervorragend schmeckt.

Zwei Tage mit den Tauchern vom Jade-Dienst haben mir interessante Einblicke in eine Arbeitswelt ermöglicht, die nichts mit den bunten Bildern und dem klaren Wasser der Freizeittaucherei zu tun haben. Ohne qualifizierte Taucher würden unsere modernen Häfen und viele Baustellen zwischen Füssen und Flensburg nicht funktionieren. Die Arbeit ist hart, aber abwechslungsreich. Den Mitarbeitern von Jade-Dienst wünschen wir sichere Tauchgänge und volle Auftragsbücher.

Text und Fotos: Kirk Williams

Informationen zur Berufstaucherei: http://vdtb.com/

Typische Alleinarbeitsplätze an Bord: Arbeit in engen Räumen, Malerarbeiten, Arbeiten in großer Höhe, Dienst auf der Brücke oder Kontrollgänge im Maschinenraum .

In doppelter Gefahr

Manche Unfallberichte lesen sich wie die Inhaltsangabe eines Krimis: Da wird jemand in der Kühlkammer eingeschlossen, liegt bewusstlos im Laderaum oder verschwindet auf hoher See. In aller Regel handelt es sich aber nicht um einen Fall für die Mordkommission, sondern um einen Verstoß gegen die Regeln der Prävention. Denn Alleinarbeit ist immer an Bord besonders gefährlich!

Kritische Situationen entstehen, wenn jemand nach einem Unfall schnell Hilfe braucht, aber von niemandem gefunden wird. Durch den Zeitverlust kann eine eigentlich harmlose Verletzung zu einem lebensbedrohlichen Problem werden. Der Arbeitgeber muss im Rahmen der Gefährdungsbeurteilung einschätzen, wie hoch das Risiko bei den unterschiedlichen Arbeitseinsätzen ist. Besteht nur ein geringes Gefährdungspotenzial, wäre zum Beispiel durch ein verbindliches An- und Abmeldeverfahren ausreichend vorgesorgt. Dabei muss unbedingt darauf geachtet werden, genaue und unmissverständliche Absprachen zu treffen. Außerdem sollte die Funktionsfähigkeit der Kommunikationseinrichtungen laufend überprüft werden! Besatzungsmitglieder arbeiten häufig außerhalb der Sicht- und Rufweite der Kollegen. Das bringt die Routine an Bord mit sich. Typische Alleinarbeiten an Bord sind

- Inspektions- und Kontrollgänge der Maschinenwache
- Sicherheitsrundgänge
- Wachdienste
- Besetzung der Brücke
- Betreten von Lagerräumen und Kühlräumen
- Reinigungs- und Instandhaltungsarbeiten
- Arbeiten in der Elektrowerkstatt
- Arbeiten in der Kombüse

Es gibt eine Reihe von Arbeiten auf Seeschiffen, die nur dann in Alleinarbeit ausgeführt werden dürfen, wenn vorher besondere technische oder organisatorische Schutzmaßnahmen getroffen wurden. Diese Schutzmaßnahmen müssen zwei wichtige Funktionen erfüllen: Erstens sollen sie die sichere Durchführung der Arbeiten ermöglichen und zweitens sollen sie gewährleisten, dass bei Störungen oder Unfällen umgehend Helfer verständigt werden, die die Rettungskette in Gang setzen.

Gefährliche Tätigkeiten

Hier eine Übersicht über die Tätigkeiten auf Seeschiffen, die als gefährlich eingestuft werden:

- Arbeiten an elektrischen Systemen, die unter Spannung stehen
- Arbeiten in Behältern und engen Räumen
- Heißarbeiten
- Arbeiten, bei denen die Gefahr besteht, von drehenden Teilen und Werkzeugen erfasst zu werden
- Arbeiten an technischen Systemen
- Arbeiten in der Höhe
- Arbeiten mit Gefahrstoffen
- Arbeiten mit Hochdruck- oder Sandstrahlgeräten

WEITERE INFORMATIONEN

Berufsgenossenschaftliche Regel BGR A1 „Grundsätze der Prävention“
Unfallverhütungsvorschrift BGV A1
Referat Seeschifffahrt und Fischerei
www.bg-verkehr.de/arbeitssicherheit-und-gesundheitsschutz/brancheninfos/seeschifffahrt
E-Mail: seeschifffahrt@bg-verkehr.de, Telefon 040 3980-1082

Hafenstaatkontrolle

Deutlich weniger Festhaltungen als im Vorjahr

Gute Nachricht für mehr Sicherheit auf See: Die Anzahl der Schiffe, die wegen schwerer Verstöße gegen Umwelt- und Sicherheitsvorschriften in deutschen Häfen mit einem Auslaufverbot belegt werden mussten, ist im Jahr 2010 deutlich gesunken: Von 49 Schiffen im Jahr 2009 fiel die Zahl im Jahr 2010 auf 36 Schiffe. Das entspricht in Bezug auf die gesamten Kontrollen (1.466) einer Quote von 2,3 Prozent.

Im Gesamtbereich des Paris Memorandum of Understanding (Paris MOU) wurden 791 Schiffe festgehalten, im Jahr davor waren es 1.059. Die Festhalterate liegt damit bei 3,2 Prozent und hat sich gegenüber der Festhalterate von 2009 deutlich verringert. Damit wurde der langjährige Trend bestätigt, dass die Kontrollen Wirkung zeigen und die Zahl der unternormigen Schiffe im Geltungsbereich des Paris MOU zurückgeht.

Deutsche Schiffe auf Platz 2 der Weißen Liste

Die schwarze, graue und weiße Liste (BGW-Liste) des Paris MOU dokumentiert, wie häufig die Schiffe eines Flaggenstaates festgehalten werden. Um den Listenplatz zu errechnen, wird über jeweils drei Jahre die Anzahl der Festhaltungen in Bezug auf die Anzahl der Inspektionen ausgewertet. Staaten, deren Schiffe besonders häufig festgehalten werden, stehen auf der schwarzen Liste des Paris MOU, die graue Liste

Die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr ist für die Durchführung der Hafenstaatkontrolle in deutschen Häfen zuständig.

liegt im mittleren Bereich, während die guten Flaggen mit wenig Festhaltungen auf der weißen Liste geführt werden. Die aktuelle BGW-Liste basiert auf den Kontrollergebnissen der Jahre 2008 bis 2010 und ist seit Juli 2011 in Kraft.

Die weiße Liste umfasst 42 Flaggenstaaten – auf dem ersten Platz liegt Bermuda, dicht gefolgt von Deutschland und Schweden. Damit nimmt Deutschland einen hervorragenden Platz in der Wertung der Leistungsfähigkeit der Flaggenstaaten ein.

Eine weitere Liste wird für die anerkannten Organisationen errechnet, die im Auftrag von Flaggenstaaten Besichtigungen durchführen und Zeugnisse ausstellen. Hier liegt das Registro Italiano Navale (RINA) an erster Stelle, gefolgt von dem American Bureau of Shipping (ABS/USA), den dritten Platz teilen sich Det Norske Veritas (DNV) und der Germanische Lloyd (GL). **(dp)**

MELDUNGEN

Unfallzahlen 2010

Im Jahr 2010 sind zwei Seeleute tödlich verunglückt (im Jahr davor waren es drei). Die Anzahl neuer Unfallrenten sank von 31 im Jahr 2009 auf 29 im Jahr 2010. Die Zahl der meldepflichtigen Unfälle sowie der Wegeunfälle ist wie in der gesamten BG Verkehr leicht gestiegen. Eine ausführliche Auswertung folgt in einer der nächsten Ausgaben des SicherheitsProfi.

Im Jahr 2010 verunglückten drei Seeleute tödlich.

Durchschnittsheuern und Durchschnittsjahreseinkommen neu festgesetzt

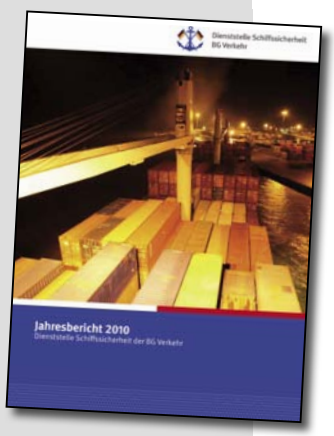
Die Bekanntmachung zur neuen Festsetzung finden Sie am Ende des SicherheitsProfi (nur in der Ausgabe mit Verkehrs-Rundschau) und im Internet unter

www.bg-verkehr.de/bg-verkehr/bekanntmachungen

Ausführliche Informationen zur Beitragsberechung für die Mitgliedsunternehmen der Seeschifffahrt stehen zur Verfügung unter

www.bg-verkehr.de/mitgliedschaft/fuer-seefahrtsunternehmen

Jahresbericht Dienststelle Schiffssicherheit



Die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr hat einen Jahresbericht über ihre Tätigkeit im Jahr 2010 herausgegeben. Der Bericht erscheint ausschließlich in elektronischer Form und steht ab Ende August zum Download bereit unter

www.bg-verkehr.de/service/downloads/dienststelle-schiffssicherheit

Was verbirgt sich in den Containern? Die ordnungsgemäße Kennzeichnung nach einer Begasung (siehe Beispiel unten) schützt vor unangenehmen Überraschungen.

Giftgas im Container

Täglich sind Millionen von Containern unterwegs. Damit ihre kostbare Fracht keinen Schaden nimmt, setzen Lieferanten oft Giftgase gegen Ungeziefer oder Schimmelpilze ein. Dass diese Nervengifte auch für Menschen gefährlich werden können, zeigt ein aktueller Unfallbericht.

Was ist passiert?

In einem Mitgliedsunternehmen wurde ein Container mit Polstermöbeln aus Fernost angeliefert. Dieser Container war zum Schutz vor Ungeziefer mit Brommethan begast und noch vor dem Versand zur Entgasung belüftet worden. Darüber lag ein im Versandland ausgestelltes Zertifikat vor. Die Entladung im Mitgliedsunternehmen begann ungefähr sechs Wochen später (diese und längere Zeitspannen sind durchaus üblich, bis ein Container nach der Seebeförderung, dem Umschlag im Seehafen und der Weiterbeförderung auf dem Land seinen Zielort erreicht hat).

Als die Mitarbeiter den Container öffneten, bemerkten sie einen süßlichen Geruch. Sie unterbrachen die Arbeit und der Container wurde auf einer Freifläche des Betriebsgeländes zur natürlichen Belüftung abgestellt. Aber auch beim nächsten Versuch musste die Entladung wegen des Geruchs abgebrochen werden. Nach einer weiteren Belüftung wurde die Luftqualität im Container gemessen. Diese Messung wurde mit einer Freigabe gemäß der Technischen Regel für Gefahrstoffe „Begasungen“ (TRGS 512) bescheinigt.

Am Morgen nach Ausstellung der Freigabebescheinigung begannen die Beschäftigten, den Container zu entladen. Die Arbeit wurde abgebrochen, als sich bei mehreren Personen gesundheitliche Beeinträchtigungen zeigten. Grund: Aus den Waren oder Verpackungen waren vermutlich erneut Gase entwichen – man spricht bei diesem Vorgang vom Nachgasen. Das Nachgasen kann auch bei der Lagerung und dem weiteren Umschlag zu Gefährdungen führen, die keineswegs harmlos sind: Das Nervengift Brommethan zum Beispiel kann schon nach kurzem Kontakt Schwindelgefühle und Verhaltensauffälligkeiten verursachen, bei einer akuten Vergiftung reichen die Sym-

JEDEN CONTAINER EINZELN BEWERTEN

Kein Importcontainer gleicht dem anderen! Aus dem Ergebnis einer Gefährdungsbeurteilung oder einer Freigabe-Messung lassen sich deswegen nie Maßnahmen für weitere Container ableiten -–auch dann nicht, wenn die Container aus demselben Herkunftsland kommen oder ähnliche Waren enthalten. Es gilt die Regel: Jeder Container muss einzeln bewertet werden!

ptome von Kopfschmerzen und Erbrechen bis hin zu Krämpfen und Herzstillstand.

Alle Beteiligten kamen ins Krankenhaus und wurden bis zu vier Tage behandelt. Die Feuerwehr nahm die weitere Entladung des Containers unter Vollschutz vor. Die Ware wurde in einem gut belüfteten und verschlossenen Raum sichergestellt.

Wo liegen die Probleme?

Das Begasen von Containern ist im internationalen Warenverkehr üblich, um die Waren vor Schädlingen zu schützen und das Wachstum von Schimmelpilzen u. Ä. zu verhindern. Dazu werden giftige Gase eingesetzt, vor allem Brommethan, Phosphorwasserstoff und Sulfuryldifluorid. Die Anwendung von Brommethan ist in der EU untersagt – aber auch zulässige MIttel wie z. B. Cyanwasserstoff (Blausäure) weisen ein hohes Gefährdungspotenzial auf. Wie das aktuelle Beispiel zeigt, sollte die Gefährdung der Beschäftigten, die die Container entladen, die Waren weiter umschlagen und schließlich auspacken, auf keinen Fall unterschätzt werden!

Bei ordnungsgemäßem Vorgehen werden begaste Container gekennzeichnet. Aus den Beförderungspapieren gehen Informationen über eine Begasung, das verwendete Mittel und bereits durchgeführte Belüftungen hervor. So kann der Empfänger vor dem Öffnen und Entladen die erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen in die Wege leiten. Leider kommt es immer wieder vor, dass importierte Container nicht gekennzeichnet sind und eine Begasung in den Beförderungspapieren verschwiegen wird.

Es können aber auch Industriechemikalien im Container enthalten sein. Darunter versteht man Chemikalien, die während der Beförderung den Waren oder den Verpackungen entweichen. Auch sie können der Gesundheit schaden. Ein typisches Beispiel für eine solche Ware sind Schuhe, denn die Sohlen und Leisten werden durch Klebstoffe miteinander verbunden, die während der Beförderung Gase freisetzen können. Weil der Container fest geschlossen ist, erreicht die Konzentration bedenkliche Werte.

Was ist zu tun?

Im Rahmen der Gefährdungsbeurteilung muss vor Öffnen jedes Containers bewertet werden, ob eventuell eine Begasung vorgenommen wurde. Zur Orientierung dienen folgende Fragen:

- Woher kommt der Container?
- Enthält er leicht verderbliche oder für Schädlingsbefall anfällige Waren?
- Weisen Indizien wie verklebte Lüftungsschlitze oder Türdichtungen auf eine Begasung hin?
- Wurde Holz zur formschlüssigen Ladungssicherung verwendet? (Das Stauholz besteht oft aus frischen Hölzern, deswegen wird im Container Gas gegen Insekten und Larven eingesetzt.)
- Sind die enthaltenen Waren typisch für das Entweichen von Industriechemikalien?

Kann nicht ausgeschlossen werden, dass Begasungsmittel oder Industriechemikalien im Container enthalten sind, ist eine Überprüfung vorzunehmen. Es gibt zwei Möglichkeiten für orientierende Messungen: Prüfröhrchen oder direkt anzeigende Messgeräte. Der Container kann dabei geschlossen bleiben, weil Prüflanzen durch die Türdichtungen geschoben werden. Weist das Ergebnis auf eine Belastung hin, muss der Container auf jeden Fall durch eine wirksame technische Belüftung entgast werden.

Wichtig: Die Freigabe zum Öffnen und Betreten eines Containers darf nur von Personen vorgenommen werden, die mindestens die Sachkunde nach Anlage 1c der TRGS 512 erworben haben! Dabei ist zu beachten, dass jede Freigabebescheinigung nur für einen begrenzten Zeitraum gültig sein kann.

Die BG Verkehr hat zum Thema einen Flyer aufgelegt, den Sie in unserem Medienshop im Internet oder über den Fax-Abruf auf S. 31 bestellen können. **(dp)**

Weitere Informationen: Informationsportal „Gefährliche Container“ der DGUV:
www.dguv.de/ifa/de/pra/container/index.jsp
Dort unter anderem die Checklisten zum Download:
„Vor der Bestellung zu beachten“
„Vor und bei der Entladung zu beachten“

Unter Strom

Nässe, Luftfeuchtigkeit und leitfähige Oberflächen erhöhen an Bord die Gefahr eines Elektrounfalls. Deswegen dürfen nur Geräte benutzt werden, die in einwandfreiem Zustand sind. Denn Lebensgefahr besteht bereits bei geringen Stromstärken!

Trennschleifer, Kabeltrommeln, Bohrmaschinen, aber auch Elektromotoren, Steckdosen, Staubsauger und Kaffeemaschinen gehören selbstverständlich zum Arbeitsalltag an Bord. Dabei sollte niemand unterschätzen, welche Gefahr von beschädigten elektrischen Geräten ausgeht: Bei der Berührung von spannungsführenden Teilen kann sich ein Mensch schwer verletzten: Außer lebensgefährlichen Verbrennungen drohen die Schädigung innerer Organe, Atemstillstand und Herzversagen.

Häufige Unfallursachen ...

- Die Leitungsisolierungen sind schadhaft.
- Die Schutzleiter sind unterbrochen oder nicht angeschlossen.
- Während der Arbeit werden Leitungen beschädigt, die unter Spannung stehen.
- Spritzwasser oder Schmutz dringen in die Geräte ein.
- Beschädigte Geräte werden nicht sofort der Nutzung entzogen.

... und wie man sie vermeiden kann

1. Sichtkontrolle

- Nur Geräte verwenden, die mit einer gültigen Prüfplakette gekennzeichnet sind (das gilt auch für Verlängerungskabel und Kabeltrommeln).
- Werden Geräte oder Arbeitsmittel in Ländern außerhalb der Euro-

BESONDERE GEFAHREN DURCH STROM

Bei einem Elektrounfall kommt es oft zu Muskelverkrampfungen. Der Betroffene kann sich unter Umständen nicht mehr selbstständig aus dem Stromkreis lösen. Lebensgefahr besteht bereits bei geringen Stromstärken. Für Menschen ist Wechselstrom besonders gefährlich!

Sofortmaßnahmen bei einem Unfall

- Stromkreis unterbrechen
- Brücke informieren
- Erste-Hilfe-Maßnahmen einleiten
- Unbedingt funkärztliche Beratung einholen

Achtung: Die Helfer müssen stets auf Selbstschutz achten und dürfen kein unnötiges Risiko eingehen. Ihre Sicherheit geht vor!

© Angelika Bentin / Fotolia

päischen Gemeinschaft an Bord gebracht, müssen sie vor der Benutzung ebenfalls geprüft und gekennzeichnet werden.

- Vor der Benutzung kontrollieren, ob Kabel, Steckverbindungen und Gehäuse sichtbare Mängel aufweisen.
- Prüfen, ob die Zugentlastung und der Knickschutz der Kabel einwandfrei sind.
- Kontrollieren, ob Schutzabdeckungen und Handgriffe ordnungsgemäß angebracht sind.
- Nur Werkzeugteile (Bohrer, Trennscheiben, Bürsten) verwenden, die für das Gerät geeignet und sicher eingespannt sind.

Achtung: Reparieren Sie beschädigte Geräte niemals selbst, sondern melden Sie die Schäden sofort dem verantwortlichen Offizier!

2. Vorbereitung

- Wer mit elektrischen Geräten arbeitet, muss einen sicheren Stand haben und die Werkzeuge sicher ablegen können.
- Die Kabel sollen umsichtig verlegt, festgebunden und mit Kabelabdeckungen gesichert werden.
- Zuleitungen dürfen keine Stolperstellen bilden und nicht unter Zug stehen, sie sollen nicht über scharfe Kanten, Ecken oder bewegliche Teile geführt werden und nicht gequetscht werden.
- Kabeltrommeln und Steckverbindungen müssen so aufgestellt oder abgelegt werden, dass sie vor Feuchtigkeit und Staub geschützt sind.
- Es ist unzulässig, mehrere Kabeltrommeln oder Verlängerungsleitungen miteinander zu verbinden, denn das kann zu Überlastungen führen und die Schutzeinrichtungen unwirksam machen.
- Mehrfachsteckdosen nicht mit weiteren Mehrfachsteckdosen verbinden.

Achtung: Führen Sie die Vorbereitung gewissenhaft aus, auch wenn Sie unter Zeitdruck stehen!

3. Einsatz

- Geräte und Maschinen müssen mit dem dafür vorgesehenen Schalter ein- und ausgeschaltet werden.
- Anschlussstecker erst herausziehen, nachdem das Gerät ausgeschaltet wurde.
- Stecker nicht am Zuleitungskabel aus der Steckdose ziehen.
- Sicherheitseinrichtungen der Geräte weder umgehen noch manipulieren.
- Keineswegs nasse Geräte benutzen.
- Elektrische Geräte nicht mit nassen Händen anfassen.
- In feuchten Räumen dürfen nur Geräte eingesetzt werden, die dafür speziell geeignet sind.
- In explosionsgefährdeten Räumen (Tanks, Gefahrstofflager) nur elektrische Geräte, z. B. Handleuchten, mit entsprechendem Explosionsschutz nutzen.
- Elektrische Betriebsstätten oder Schaltanlagen nie ohne Anweisung des verantwortlichen Offiziers betreten.

Achtung: Die Gefahr eines Elektrounfalls an Bord ist durch den häufigen Kontakt mit metallischen Bauteilen deutlich erhöht.

Weitere Informationen zum Download http://publikationen.dguv.de (nur bei der DGUV erhältlich):
BGI 594 „Einsatz von elektrischen Betriebsmitteln“
BGI 600 „Regeln für Sicherheit und Gesundheitsschutz“
BGI 8524 „Prüfung ortsveränderlicher elektrischer Betriebsmittel“

MELDUNGEN

Dienststelle Schiffssicherheit zieht um

Die Dienststelle Schiffssicherheit zieht am 19. September um. Die neuen Verwaltungsräume befinden sich nur wenige Meter vom alten Standort entfernt in der Brandstwiete 1 in 20457 Hamburg im 4. OG. Die Telefonnummern bleiben unverändert. Der Umzug ist erforderlich, weil das Seehaus im Zuge der Fusion nicht mehr rentabel zu bewirtschaften war und verkauft wurde.

Das Seehaus in der Reimerstwiete soll abgerissen werden. Dort entsteht ein neuer Wohnkomplex.

Bordpersonal in Zahlen

Zum Stichtag 30. Juni 2011 meldet die Rentenversicherung Knappschaft Bahn See für das Bordpersonal unter deutscher Flagge die aktuellen Zahlen:
15.214 Seeleute waren auf Handelsschiffen (mit Küsten- und Hochseefischerei) unter deutscher Flagge versichert. Davon sind 7.521 Deutsche und 7.693 ausländischer Herkunft.

See & Sicherheit 2010

Die Mitgliederzeitschrift der See-BG wurde nach der Fusion in das neue Magazin „SicherheitsProfi“ der BG Verkehr integriert. Wer die „See-Seiten“ verpasst hat, kann jetzt den Sammelband 2010 bestellen (siehe Fax-Abruf auf Seite 31) oder als PDF-Datei im Internet herunterladen:

www.bg-verkehr.de/medien/sicherheitsprofi/2010

Arbeitsschutz ist Alltagswissen

Mitte September fand das erste Seminar für Führungskräfte in der Seeschifffahrt und Fischerei statt. Die Teilnehmer erfuhren, welche Vorgaben heute für die Prävention gelten und wie aus Gesetzestexten, Richtlinien und Regeln gelebter Arbeitsschutz wird.

Es gibt hier keine Drohkulissen“, betonte Martin Küppers (Leiter der Hauptabteilung Arbeitssicherheit der BG Verkehr) in seinem Vortrag zum Thema Verantwortung mehrfach, „Sie sollten aber wissen, in welchem gesetzlichen Rahmen Sie sich bewegen.“ Denn so viel steht fest: Das Arbeitsschutzgesetz definiert die Verantwortung des Unternehmers sowie der Personen, die in Leitungsfunktion für den Betrieb tätig sind. Diese Verantwortung besteht ohne schriftlichen Auftrag und wird im Fall eines Arbeitsunfalls hinterfragt: „Wer ist die verantwortliche Person im Sinne von § 13 Arbeitsschutzgesetz?“ Darüber hinaus gibt es Personen, die kraft eines schriftlichen Auftrags Funktionen des Arbeitsschutzes wahrnehmen, zum Beispiel als Beauftragte für Gefahrstoffe oder Brandschutz. Klärungsbedarf bestand bei der Abgrenzung zwischen der Fachkraft für Arbeitssicherheit und dem Sicherheitsbeauftragten.

Sifa, FASI und Sicherheitsbeauftragter

„Für die Seebetriebe galten im Arbeitsschutz lange Zeit Besonderheiten“, erläuterte Stephan Schinkel, der bereits bei der See-BG Referent für Ausbildung und Arbeitssicherheit war und bei der BG Verkehr das Referat Seeschifffahrt und Fischerei leitet. Früher wurden Seeleute in der Ausbildungs- und Trainingsstätte der See-BG am Priwall nach der UVV See ausgebildet. Die Fachkraft für Arbeitssicherheit (früher FASI, heute Sifa) gab es in zwei Varianten: als Bordfachkraft und als Fachkraft für den Seebetrieb. Diese Fachkraft für den Seebetrieb wird im heutigen System wegen ihrer umfangreicheren Ausbildung als Sicherheitsfachkraft anerkannt, nicht aber die Fachkraft für den Bordbetrieb. „Diese Kollegen müssten bei Interesse die Ausbildung neu absolvieren“, sagte Schinkel. Die Sifa berät den Unternehmer in allen Fragen, die für Arbeitssicherheit und Gesund-

heitsschutz von Bedeutung sind, zum Beispiel bei der Umsetzung der DGUV Vorschrift 2, der Gefährdungsanalyse oder der Anschaffung neuer Arbeitsmittel.

Der Sicherheitsbeauftragte dagegen wird direkt vom Unternehmer benannt. Seine Tätigkeit ist für jedes Unternehmen verbindlich vorgeschrieben und soll den Kontakt zur Praxis sicherstellen. Er arbeitet also wie bisher als Gleicher unter Gleichen in seinem Beruf und achtet dabei besonders auf Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz vor Ort. Sicherheitsbeauftragte können – müssen aber nicht – bei der BG Verkehr einen einwöchigen Lehrgang belegen, um sich mit ihren Aufgaben vertraut zu machen.

Mit Wissen und Wollen

Anhand zahlreicher Beispiele erläuterten die Referenten, dass es bei Arbeitsschutz in erster Linie auf Kompetenz, Erfahrung und Sorgfalt der Verantwortlichen ankommt. Als „Garant" für die Arbeitssicherheit müsse man sich ähnlich verhalten wie ein aufmerksamer Vater, der seine Kinder vor Gefahren beschützen wolle, so Küppers. Oft habe man aus der Erfahrung heraus ein Wissen oder Gefühl dafür, was falsch sein könnte, häufig gelte es, die Risiken einer bestimmten Situation einzuschätzen und sicherheitshalber Gegenmaßnahmen zu treffen.

Die Beispiele von schweren und tödlichen Unfällen aus der Seeschifffahrt machten unmissverständlich deutlich: Die Unfallursache ist fast immer auf die Fehleinschätzung einer Situation zurückzuführen. Nicht der Orkan als solcher löst den Unfall aus, sondern der Vorgesetzte, der seine Leute zum falschen Zeitpunkt herausschickt; nicht die Leine, sondern der Seemann, der gedankenlos am falschen Ort steht, wenn sie zurückschlägt; nicht das Übersetzen, sondern der Kollege, der meint, es lohne sich nicht, eine Arbeitssicherheitsweste anzulegen… Besonders junge angehende Führungskräfte sollten früh mit Sicherheitsthemen vertraut gemacht werden, darin waren sich die Anwesenden einig. Denn gelebte Verantwortung begegnet dem Leichtsinn im Alltag mit überlegter Sorgfalt – auch auf die Gefahr hin, sich mit guten Ratschlägen unbeliebt zu machen. „Handeln bedeutet tun oder unterlassen", betonte Küppers. „Sie müssen abwägen: Nicht alles, was denkbar ist für mehr Sicherheit, ist auch erforderlich. Oft reicht Ihr Alltagswissen völlig aus, um Arbeitsunfälle zu vermeiden."

Die Teilnehmer des ersten Seminars (Geschäftsführer, Inspektoren und Kapitäne) bewerteten die Veranstaltung zum Abschluss durchweg positiv – last but not least auch deshalb, weil „die aus der Verwaltung" auf konkrete Fragen auch konkrete Antworten geben konnten! **(dp)**

WEITERE INFORMATIONEN

Seminare für Führungskräfte aus Seeschifffahrt und Fischerei

Der Inhalt

- Aufgaben und Leistungen der Berufsgenossenschaft
- Arbeitsschutzvorschriften für Seebetriebe – Überblick
- Pflichten von Unternehmern und Vorgesetzten
- Verantwortung für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz
- Organisation des betrieblichen Arbeitsschutzes
- Kommunikation und Führung
- Unterweisung von Mitarbeitern
- Gefährdungsbeurteilung
- Arbeitsschutz und International Safety Management (ISM)
- Sicherheitstechnische und arbeitsmedizinische Betreuung

Die nächsten Termine

21. - 23. 11. 2011 (für Betriebsräte)
13. - 15. 12. 2011

Die Kosten

Wenn das Seminar dem Arbeitsschutz im eigenen Unternehmen dient, übernimmt die BG Verkehr für ihre Mitgliedsbetriebe die Kosten für die Schulung, die Unterbringung, die Verpflegung sowie die An- und Abreise nach den geltenden Reisekostenbestimmungen. Unterlagen für die Schulung werden ebenfalls zur Verfügung gestellt. Der Arbeitgeber stellt die Teilnehmer für die Dauer der Schulungsmaßnahme frei.

Kontakt

E-Mail: seeschifffahrt@bg-verkehr.de
Telefon: 040 3980-1082
Internet: www.bg-verkehr.de

ORGANISATION DES ARBEITSSCHUTZES

See-BG	→	**BG Verkehr**
UVV See § 59	→	DGUV Vorschrift 2
Bordfachkraft für Arbeitssicherheit	→	wird nicht mehr anerkannt
Fachkraft für Arbeitssicherheit, Seebetrieb	→	Sifa
UVV See § 12, SGB VII § 22	→	BGV A1
Sicherheitsbeauftragter	→	Sicherheitsbeauftragter

Die neue Selbstverwaltung

Am 11. Oktober trafen sich in Hamburg die gewählten Mitglieder der Vertreterversammlung zur konstituierenden Sitzung. Neben vertrauten Gesichtern wurden auch neue Mitglieder begrüßt.

Die Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft (BG Verkehr) ist eine Körperschaft öffentlichen Rechts mit Selbstverwaltung. Das heißt, wichtige Entscheidungen treffen gewählte Vertreter der Arbeitgeber und der Mitarbeiter, die bei der BG Verkehr versichert sind. Die Selbstverwaltungsorgane sind die Vertreterversammlung und der Vorstand. Die Gremien sind paritätisch besetzt und die Mitglieder nehmen ihre Aufgaben ehrenamtlich wahr.

Erste Wahl nach der Fusion

Alle sechs Jahre werden die Mitglieder von Vertreterversammlung und Vorstand neu gewählt. Für die BG Verkehr war es die erste Wahl nach der Fusion der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen und der See-Berufsgenossenschaft zum 1. Januar 2010. Die Vertreterversammlung besteht zukünftig aus je 28 und der Vorstand aus je 12 Mitgliedern aufseiten der Versicherten und der Arbeitgeber.

Bei der BG Verkehr wurden keine einzelnen Kandidaten, sondern Listen gewählt. Vorschlagsberechtigte Organisationen für die Aufstellung der Listen waren für die Gruppe der Versicherten die Gewerkschaften und andere Vereinigungen und für die Gruppe der Arbeitgeber insbesondere deren Verbände. Die eingereichten und zugelassenen Listen wurden im Januar 2011 veröffentlicht. In jeder Gruppe enthielten die eingereichten Listen insgesamt nicht mehr Bewerber, als Mitglieder in die Vertreterversammlung zu wählen waren. Deshalb fand keine Wahlhandlung statt. Die in den Vorschlagslisten genannten Bewerber galten mit Ablauf des Wahltages am 1. Juni 2011 als gewählt.

Wahl des Vorstandes und der Vorsitzenden

Die konstituierende Sitzung der Vertreterversammlung fand am 11. Oktober 2011 statt. Auf der Tagesordnung stand zunächst die Wahl des Vorsitzenden der Vertreterversammlung und die seines Stellvertreters.

Gemeinsamer Auftakt: Die Teilnehmer der konstituierenden Sitzungen nahmen ihre neuen Vorsitzenden in die Mitte und stellten sich für ein Gruppenfoto zusammen.

Bei der Wahl bestand große Einigkeit: Zum Vorsitzenden wurde Ulrich Bönders (Arbeitgebervertreter) und als Stellvertreter Prof. Dr. Michael Rachow (Arbeitnehmervertreter) gewählt. Bönders und Rachow wechseln sich als Vorsitzender bzw. stellvertretender Vorsitzender jeweils zum 1. Oktober ab. Im ersten Jahr hat Ulrich Bönders das Amt inne.

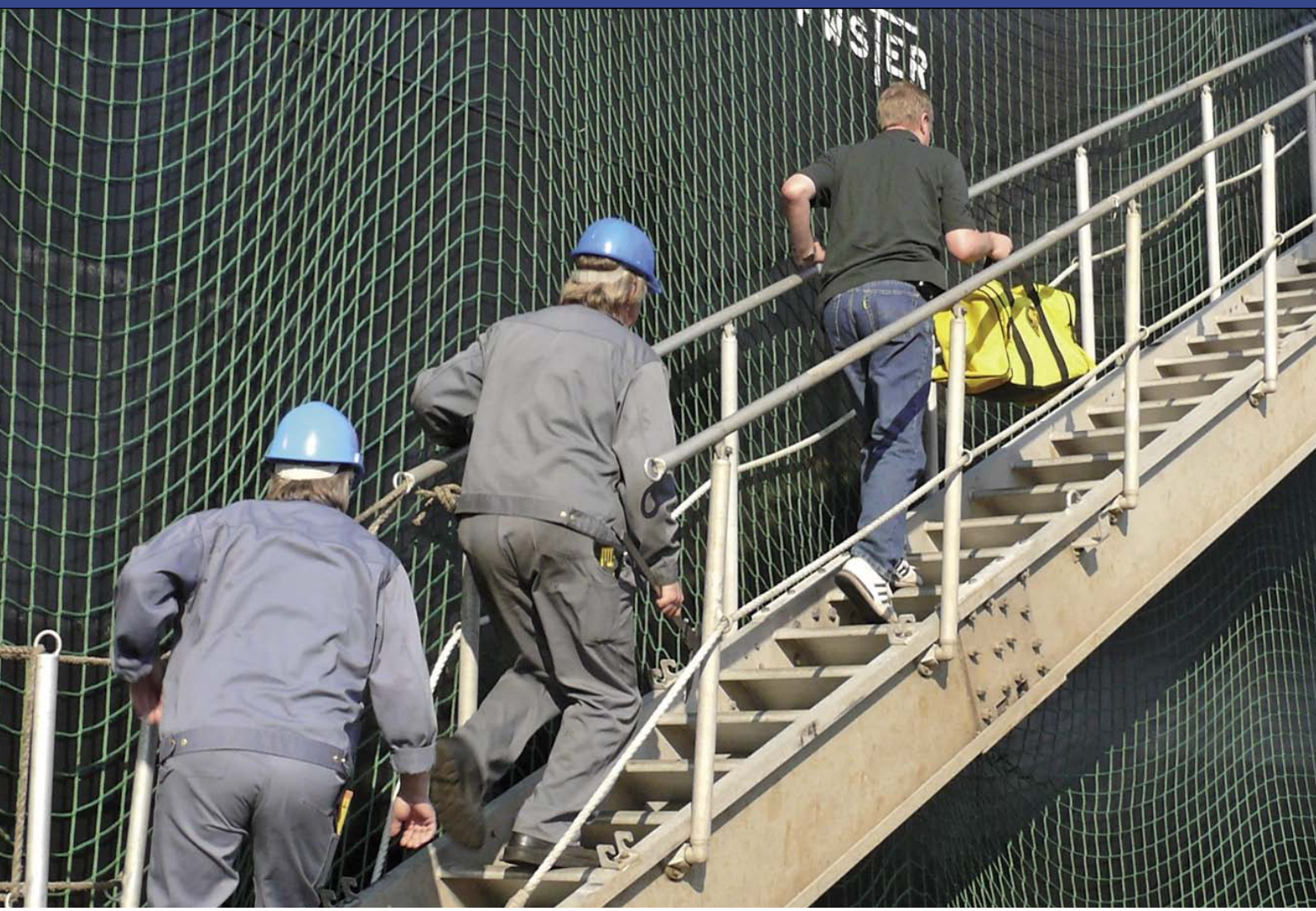
„Wir haben in der letzten Wahlperiode gut zusammengearbeitet. Lassen Sie uns diese Arbeit fortsetzen."

Die Aufgaben der Vertreterversammlung sind in der Satzung der BG Verkehr niedergelegt. Dazu gehören vor allem Beschlüsse zur Satzung, zu Unfallverhütungsvorschriften, zum Gefahrtarif und zu Dienstordnung und Stellenplan der BG Verkehr. Aber auch die Wahl der Mitglieder des Vorstandes gehört dazu. Ulrich Bönders übernahm deshalb in seiner Funktion als neuer Vorsitzender die Leitung der Sitzung und führte die Vorstandswahl durch. Im Anschluss kamen die neu gewählten Mitglieder des Vorstandes zur konstituierenden Sitzung und zur Wahl des Vorsitzenden zusammen. Einstimmig wurde Wolfgang Steinberg (Arbeitnehmervertreter) zum Vorsitzenden und Klaus Peter Röskes (Arbeitgebervertreter) zum stellvertretenden Vorsitzenden gewählt. Beide hatten diese Ämter bereits in der letzten Wahlperiode inne. Wolfgang Steinberg wird im ersten Jahr den Vorsitz übernehmen. Der Wechsel erfolgt jeweils zum 1. Oktober eines Jahres.

Die Aufgaben des Vorstandes sind ebenfalls in der Satzung bestimmt. Er verwaltet die Berufsgenossenschaft, erlässt Richtlinien für die Führung der Verwaltungsgeschäfte, stellt den Haushaltsplan auf und fasst Beschlüsse zur Umlage und vieles andere mehr. Viele Entscheidungen, die die Mitglieder in Vertreterversammlung und Vorstand treffen, werden zuvor in Ausschüssen beraten und vorbereitet. Die Besetzung dieser Ausschüsse fand ebenfalls in den konstituierenden Sitzungen statt. Dazu gehören die Präventions- und Präventionsfachausschüsse sowie die Finanz-, Satzungs- und Gefahrtarifausschüsse. Ebenfalls besetzt wurden die Rentenausschüsse und die Widerspruchs- und Einspruchsausschüsse.

Zwei goldene Ehrennadel verliehen

Bereits Anfang 2010 hatte der Vorstand der BG Verkehr den Beschluss gefasst, Mitglieder der Selbstverwaltung mit langjährigem ehrenamtlichen Engagement mit einer goldenen Ehrennadel auszuzeichnen. Diese Auszeichnung wurde am Vorabend der konstituierenden Sitzungen Herbert Berger überreicht. Berger war seit 1995 Mitglied des Vorstandes bei der Binnenschifffahrs-BG und der BG für Fahrzeughaltungen und ist heute stv. Mitglied im Vorstand der BG Verkehr. Eine goldene Ehrennadel erhielt außerdem Wolfgang Förster, der seine Auszeichnung leider nicht persönlich entgegen nehmen konnte. Förster begann seine ehrenamtliche Tätigkeit bereits vor 37 Jahren in der Vertreterversammlung der See-BG und war dort in verschiedenen Ausschüssen aktiv. **(uk)**



Der Zugang zum Schiff

Zwischen Schiff und Land liegen etliche Meter Gangway. Wie man die Landverbindung sicher installiert und benutzt, sollte sich jeder Seemann hin und wieder ins Gedächtnis rufen.

Unfälle passieren häufig dort, wo man sich in Sicherheit wiegt. Im Vergleich zu einer stürmischen Reise um die halbe Welt ist der Weg über die Gangway ein Kinderspiel. Da macht ein Gläschen zu viel doch wohl kein Problem, schließlich gibt es ein Geländer. Wer es eilig hat, nimmt zwei Stufen auf einmal. Einen großen Karton kann man heruntertragen, auch wenn die Sicht versperrt ist, eine gründliche Wartung ist Zeitverschwendung.

Unfallursachen gibt es viele – meist kommen die Verunglückten mit schmerzhaften Prellungen, Zerrungen oder Knochenbrüchen davon, manchmal endet so ein Unfall tödlich. Leider ereignen sich beim Auf- und Abbau der Landverbindung auch sehr schwere Stürze, die in der Regel tödliche Folgen haben. Der Auslöser dafür waren oft fehlende oder unzureichende Geländer. Deshalb gilt als wichtigste Regel:

„Bei Absturzgefahr niemals ungesichert arbeiten!“

Grundsätze für die Benutzung der Gangway

- Im Hafen wird das Schiff nur über die Landverbindung betreten und verlassen.
- Die Landverbindung kann weder wegrutschen noch kippen.
- Das Geländer wurde ordnungsgemäß und vollständig an beiden Seiten angebracht.
- Sicherungsnetzte sind so befestigt, dass Personen bei einem Sturz nicht zwischen Schiff und Kai ins Wasser fallen können.
- Ein Rettungsring mit Leine befindet sich in der Nähe.
- Landverbindung und Umgebung sind gut ausgeleuchtet.

SICHERE LANDVERBINDUNG

- Die Landverbindung wird erst ausgebracht, nachdem sie einer **Sichtkontrolle** unterzogen wurde. Dabei achtet man besonders auf den Gangwaykran, Haken, bewegliche Teile, Geländer und Läufer.
- Nur **erfahrene und eingewiesene Seeleute** dürfen die Landverbindung einrichten.
- Beim Herstellen der Landverbindung muss immer eine **Arbeitssicherheitsweste** getragen werden.
- Sind Arbeiten außenbords notwendig, zum Beispiel beim Aufrichten eines Gangway- oder Fallreepgeländers, ist die **Persönliche Schutzausrüstung gegen Absturz** Pflicht. Die Anschlagpunkte muss der verantwortliche Offizier festlegen.
- Beim Hieven und Fieren darf sich **niemand auf der Gangway** aufhalten.
- Wird der Kran zum Ausbringen der Gangway eingesetzt, darf sich **niemand unter der schwebenden Last** aufhalten.
- Die Landverbindung soll **auf der Pier an einem freien und gut zugänglichen** Platz abgelegt werden. Sie soll nicht über Laufschienen von Kränen oder Containerbrücken, im Arbeitsbereich von Flurförderzeugen sowie unmittelbar in der Nähe von ausgebrachten Festmacherleinen oder -drähten abgelegt werden. Auch der Gefahrenbereich von Unschlagarbeiten muss gemieden werden.

- Die Gangway liegt landseitig ausreichend weit von der Kaikante entfernt auf.
- Wird die Landverbindung über die Reling oder Verschanzung ausgebracht, benutzt man eine Relingtreppe mit Handlauf.
- Rutschige Landverbindungen werden mit geeigneten Mitteln abgestumpft. Im Winter wird besonders sorgfältig auf Rutschgefahren geachtet.
- Wer die Gangway benutzt, hält sich am Geländer fest.
- Die Gangwaywache achtet darauf, dass die Landverbindung jederzeit sicher benutzt werden kann.
- Gangways, Fallreeps oder Laufstege sind nur für Personen da nicht zum Transport von Lasten.

(dp)

MELDUNGEN

Höhere Beiträge für die Seemannskasse

Die Seemannskasse zahlt Seeleuten vor Erreichen der Altersgrenze für die Regelaltersrente ein Überbrückungsgeld, wenn bestimmte Voraussetzungen vorliegen. Der Beitragssatz muss im kommenden Jahr von ein auf drei Prozent angehoben werden. Hiervon tragen die Seeleute einen Anteil von einem Prozent, die Unternehmer von zwei Prozent. Die Seemannskasse wurde 1974 unter dem Dach der See-Berufsgenossenschaft gegründet und gehört seit 2009 zur Deutschen Rentenversicherung Knappschaft Bahn See.

Weitere Informationen: www.kbs.de

UVV See auf englisch

Die Übersetzung der aktuellen UVV See ist fertig: Die Accident Prevention Regulations for Shipping Enterprises from January 1st 1981 the new edition from January 1st 2011 kann per Faxabruf (S. 31) oder im Internet-Medienkatalog bestellt werden und steht außerdem im Kompendium Arbeitsschutz zum Download bereit.

www.bg-verkehr.de/medien/medienkatalog
http://kompendium.bg-verkehr.de/index.jsp

BEKANNTMACHUNG

Bekanntmachung der vom 1. Juli 2011 an geltenden Durchschnittsheuern für Seeleute in der Kauffahrtei (Abschnitt A. 1 bis A. 15 Kennzahlen 0011 - 4250, Abschnitt G Kennzahlen 6400 bis 6420 sowie Abschnitt L Kennzahlen 8190 bis 8210 der Beitragsübersicht der Kauffahrtei)
Der Ausschuss der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft zur Festsetzung der seemännischen Durchschnittsheuern in der KAUFFAHRTEI hat in den Sitzungen am 09. Mai 2011 und 29. Juni 2011 neue Durchschnittsheuern für Seeleute in der Kauffahrtei (Abschnitt A, G und L der Beitragsübersicht) beschlossen.
Die Festsetzungen treten am 1. Juli 2011 in Kraft.
Das Bundesversicherungsamt hat die Festsetzungen am 29. September 2011 genehmigt.
III 3 – 69330.9 – 2335/2011 (Kauffahrtei)

Der vollständige Wortlaut der Festsetzungen kann auf Anfrage bei der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft per E-Mail angefordert werden. Die Adresse: mitglieder@bg-verkehr.de

Jahresrückblick

Risiko Raus!

Zahlreiche Aktionen standen 2011 unter dem Motto der Kampagne „Risiko Raus!“ Die BG Verkehr stellte das sichere Fahren und Transportieren während des Verkehrssicherheitstages auf dem Münchener Odeonsplatz, auf der MöLo in Kassel und bei vielen betrieblichen Aktionstagen in den Mittelpunkt. Mit großem Erfolg kamen dabei Überschlagsimulator und Gurtschlitten zum Einsatz. Besonders gefragt waren Unterweisungskarten, Informationen zur Ladungssicherung und der Abfahrts-Check. Alle diese Medien wurden speziell für die Kampagne „Risiko Raus!“ entwickelt.

DGUV Vorschrift 2

Mehr Eigenverantwortung und weniger starre Vorgaben, so lässt sich die Botschaft der Vorschrift DGUV 2 in wenigen Worten zusammenfassen. Seit dem 1. Januar regelt sie die arbeitsmedizinische und sicherheitstechnische Betreuung bundesweit in allen Betrieben, die Mitarbeiter beschäftigen. Erstmals haben Unternehmer die Möglichkeit, ihren Betreuungsumfang selbst festzulegen. Eine neue Situation, die Vorteile bringt aber auch Fragen aufwirft. Die BG Verkehr hat deshalb zugesagt, ihre Mitgliedsbetriebe bei der Umsetzung zu unterstützten und praktische Hilfen zur Verfügung zu stellen. 2011 standen Beratungen, Workshops und Seminare in den Betrieben im Vordergrund.

Februar 2011: Start des neuen Newsletters. Er bietet Informationen zu aktuellen Themen, Kampagnen und Aktionen aus dem Bereich Transport und Verkehrswirtschaft. Stetig wachsende Abonnentenzahlen beweisen: Mit unseren Infos liegen wir richtig.

„Unsere BG Verkehr konnte im Jahr 2011 trotz deutlich gestiegener Unfallzahlen den Beitrag stabil halten. Das war in der angespannten Wirtschaftlage ein wichtiges Signal an die Transportwirtschaft. Anders als erwartet, liegen die Unfallzahlen aber weiterhin unverändert auf hohem Niveau. Deswegen werden wir 2012 um eine Beitragserhöhung wahrscheinlich nicht herumkommen."

Klaus-Peter Röskes, alternierender Vorsitzender des Vorstandes

Neuer Gefahrtarif

Bei der Berechnung der Vorschüsse für die Beiträge der MItgliedsunternehmen wird 2011 erstmals der 24. Gefahrtarif herangezogen. Er vereinfacht die Beitragsberechnung: Die kaufmännische Gefahrtarifstelle ist aufgelöst und die ursprünglich 39 Gefahrtarifstellen sind auf neun reduziert.

Stabiler Beitrag

Die Auswertung der Unfallzahlen für 2010 war erschreckend: Die Zahl der meldepflichtigen Unfälle stieg um rund 17 Prozent, im Leistungsbereich fielen Mehrausgaben von rund 14 Mio. Euro an. Trotzdem zeigte sich der Vorstand der BG Verkehr im März 2011 zuversichtlich. Der Beitragsfuß blieb stabil, die Mitgliederbeiträge wurden nicht erhöht.

© Thaut Images (1); Argus (1); Aqua (1)/fotolia

Medien zur Prävention

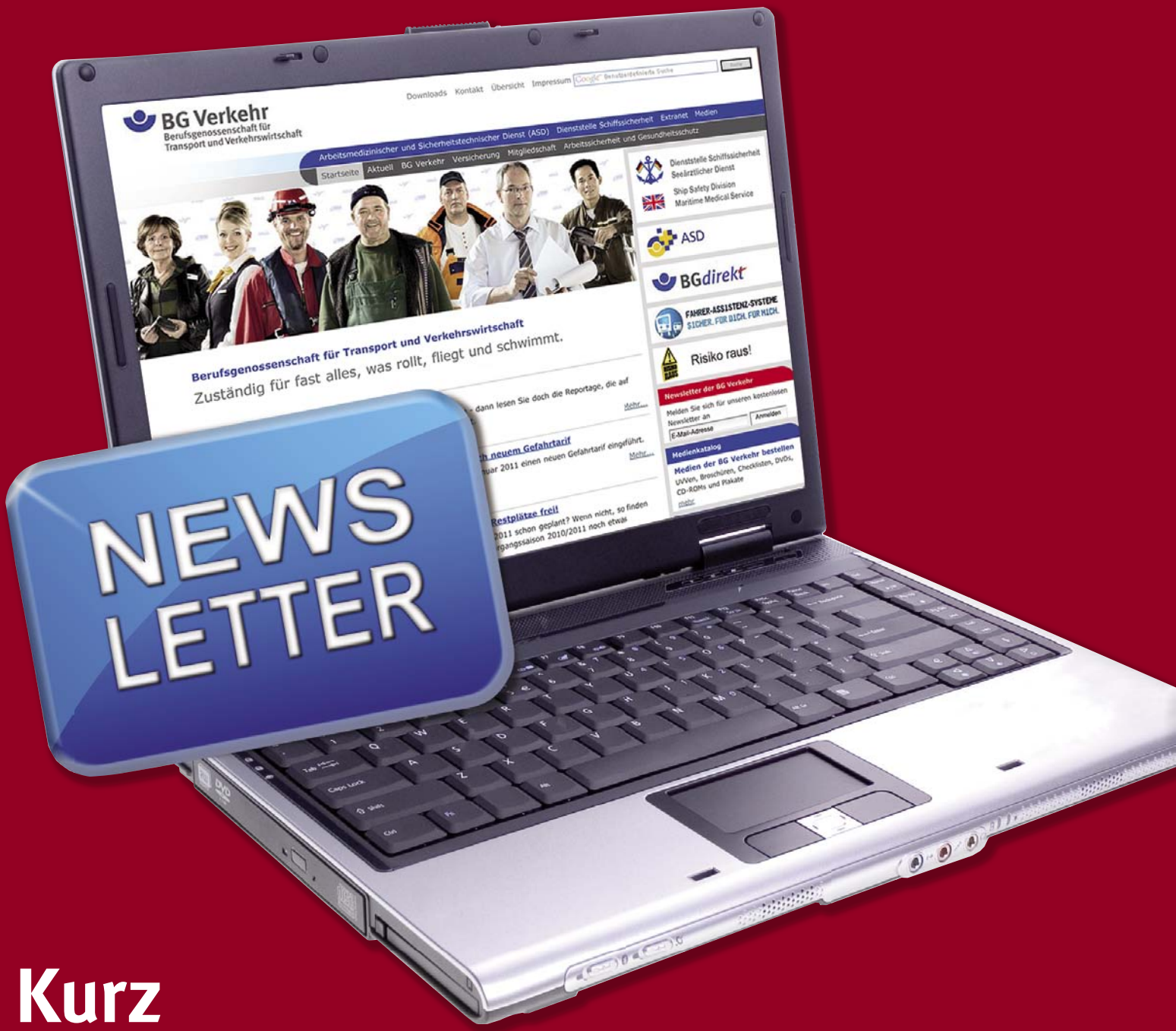
Sicherheitsinformationen für die Luftfahrt, Unterweisungskarten zum „Abstand halten" und eine Broschüre, die das Seminarprogramm der BG Verkehr vorstellt – das ist eine Auswahl der neuen Medien der BG Verkehr. Das vollständige Angebot mit allen Neuerscheinigungen finden Sie im Internet unter www.bg-verkehr.de/medien

Sozialwahlen

Die BG Verkehr hat eine neue Selbstverwaltung. Am 11. Oktober treffen sich die Mitglieder der Vertreterversammlung zur konstituierenden Sitzung. Der neue Vorsitzende ist Ulrich Bönders, der alternierende Vorsitzende Prof. Dr. Michael Rachow.

+ NEU + + NEU + + NEU + + NEU + + NEU + + NEU + + NEU + + NEU + + NEU + + NEU + + NEU + + NEU +

Der Newsletter der BG Verkehr



Kurz knapp kompakt

Erhalten Sie Nachrichten gern per E-Mail? Die BG Verkehr informiert mit einem Newsletter über aktuelle Themen, Kampagnen und Aktionen der Verkehrsbranche. Sie erhalten Einblick in das Unfallgeschehen der BG Verkehr und erfahren mehr über Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz. Brauchen Sie Zusatzinformationen? Mit einem Klick finden Sie passendes Hintergrundmaterial.

© fotolia / Fotman73

Hier geht's zu Ihrer Sicherheit: www.bg-verkehr.de