

TOELICHTING (1)

Het risico

Ter voorkoming van het overboord slaan van containers worden containers die aan dek van een zeeschip staan met behulp van zogenaamde twistlocks (onderling) en siorstangen (aan het dek) vastgezet. Twistlocks hebben een gewicht van ca. 6-8 kg; siorstangen ca. 20-25 kg. Het ontgrendelen van de semiautomatische twistlocks gebeurt met lange holle aluminium stangen die ook enkele kilo's zwaar zijn. Al deze uitrustingsstukken kunnen door een onbedoelde handeling overboord vallen. De geschiedenis leert dat dit ook met containers kan gebeuren. Vaak gebeurt dat omdat containers nog aan elkaar verbonden zijn, of omdat zij tijdens een handeling van de kraan ergens achter blijven hangen waardoor er disbalans ontstaat.

Menig keer ligt een bunkerlichter langsij. (Een bunkerlichter is een tankschip dat wordt gebruikt voor het bunkeren van zeeschepen in havens). Het zich aan dek van een bunkerlichter bevinden dat langsij een containerschip ligt afgemeerd is dan ook niet zonder risico. Zeker ter hoogte van plaatsen waar aan dek van het zeeschip een containerkraan of een siorploeg actief is kan het gevaarlijk zijn.

De eerder beschreven incidenten zijn in principe altijd mogelijk, waardoor richtlijnen nodig zijn om de gevolgen zoveel mogelijk te beperken tot materiële schade.

TOELICHTING (2)

Het risico accepteren

Tijdens het laden en lossen van containerschepen worden veelal gelijktijdig bedrijfsstoffen gebunkerd. Deze gelijktijdige handelingen verkorten de verblijftijd van het containerschip in de haven. Doordat de bunkerlichter voor een deel in de ladingzone van het containerschip ligt ontstaan er risico's voor schip en bemanning. Het is nautisch niet verantwoord om anders dan gestrekt langsij het zeeschip af te meren.

Door de los- en laadwerkzaamheden van het **stuwadoorsbedrijf** of door het losmaken of aanbrengen van de siorringen van de containers door een **sjorbedrijf**, kunnen er voorwerpen van het containerschip vallen met alle mogelijke gevolgen van dien; van ernstige schade aan de bunkerlichter tot fatale afloop voor bemanningsleden. De **bunkerrederij** of de **eigenaar van de bunkerlichter** komt echter in opdracht van het **containerschip** langsij om de bunkerolie af te leveren. Er is dan ook sprake van de betrokkenheid van "verschillende werkgevers op één werk".

Juridisch

De terminologie "verschillende werkgevers op één werk" is afkomstig uit de Arbeidsomstandighedenwet. Artikel 19, eerste lid, luidt:

"Indien in een bedrijf of een inrichting verschillende werkgevers arbeid doen verrichten, werken zij onderling op doelmatige wijze samen teneinde de naleving van het bij of krachtens deze wet bepaalde te verzekeren."

De afzonderlijke werkgevers (het stuwadoorsbedrijf, het sjorbedrijf, de bunkerrederij en/of schipper/eigenaar van de bunkerlichter en de rederij en/of kapitein van het containerschip) moeten deze risico's opnemen in hun risico-inventarisatie en -evaluatie en gezamenlijk maatregelen treffen om de risico's tot een acceptabel niveau te brengen.

Dit Protocol vrijwaart niemand van zijn of haar wettelijke verplichtingen. Het dient als geheugensteuntje bij het opstellen van een risico-inventarisatie en –evaluatie van een individuele werkgever, betrokken bij de bunkerveiligheid tijdens containerwerkzaamheden. Zoals in artikel 2 van het Protocol aangegeven verklaren partijen zich bereid om de inhoud van dit Protocol in de eigen procedures en werkwijzen op te nemen en de gemaakte afspraken na te leven.

Afzonderlijke werkgevers zijn niet alleen verplicht tot het maken van afspraken, maar ook, voor zover mogelijk, tot het controleren of die afspraken door de andere werkgevers worden nagekomen. Iedere werkgever blijft echter aansprakelijk voor de arbeidsomstandigheden van zijn eigen werknemers, ook als de veiligheid, de gezondheid of het welzijn is geschaad doordat een andere werkgever een afspraak niet is nagekomen.

TOELICHTING op enkele artikelen

Artikel 3 Werkwijze van sjorders

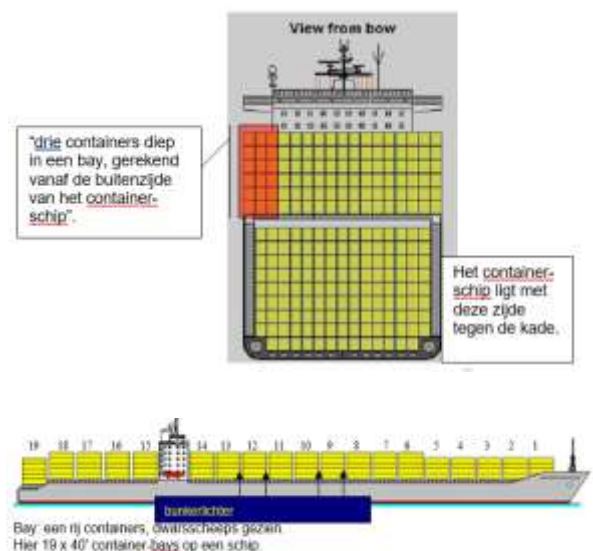
Bij de huidige en nieuwe generatie containerschepen worden de containers hoger en breder aan dek geplaatst. Werkzaamheden door de sjorders worden zowel vanuit de zogenaamde “gondel” (zie pagina 4) als vanaf (bordessen op het) dek uitgevoerd.

Bunkerlichter langsij? (artikel 3.1)

Voordat sjorders aan de buitenste drie rijen containers gaan werken moet er eerst gekeken worden of er een bunkerlichter langsij het containerschip ligt.

Starten of stoppen van werkzaamheden (art. 3.2)?

Bij het starten of stoppen van werkzaamheden moet dit minimaal ook worden overlegd met het schip, omdat hier ook de coördinatie van alle werkzaamheden ligt. De in het verleden door sjorders op te hangen signaalbanden zijn vanwege het risico op schijnveiligheid en misverstanden in overleg met alle partijen afgeschaft. Daarnaast zijn door een herdefinitie van risicogebied en veilig gebied deze signaalbanden niet meer nodig.



Artikel 4 Werkwijze van bemanningsleden van bunkerschepen

Aanmeldformulier (artikel 4.1)

De verantwoordelijke op de bunker barge geeft aan de betrokken terminal de volgende gegevens per mail door: Naam bunker barge, Contactgegevens (kapitein, telefoonnummer, e-mailadres), Naam Vessel, Locatie aankoppelpunt, Tijdslijn bunkeren en bunker barge locatie, en spreekt het vervolgens met de terminal door (de verantwoordelijke op het bunkerschip belt de terminal (nummer op bunkerinfoblad, bijlage 4). Samen met de terminal wordt besproken en genoteerd wanneer werkzaamheden ter hoogte van de stuurhut worden verwacht. Bij constatering van afwijking van gemaakte afspraken wordt direct contact gezocht met de terminal (zie bijlage 4, anmeldformulier bunkerlichter)

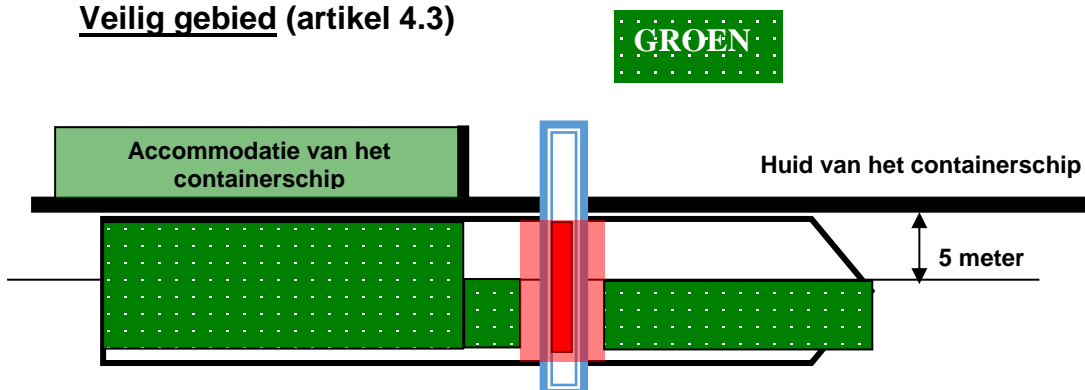
Persoonlijke beschermingsmiddelen (artikel 4.2)

De bemanning aan boord van een bunkerlichter draagt aan dek persoonlijke beschermingsmiddelen. In dit kader betreft het veiligheidsschoenen en van bovenaf zichtbare signaalkleding en/of veiligheidshelm.

Er is sprake van twee gebieden op het dek van de bunkerlichter:

- een veilig gebied,
- een risicogebied.

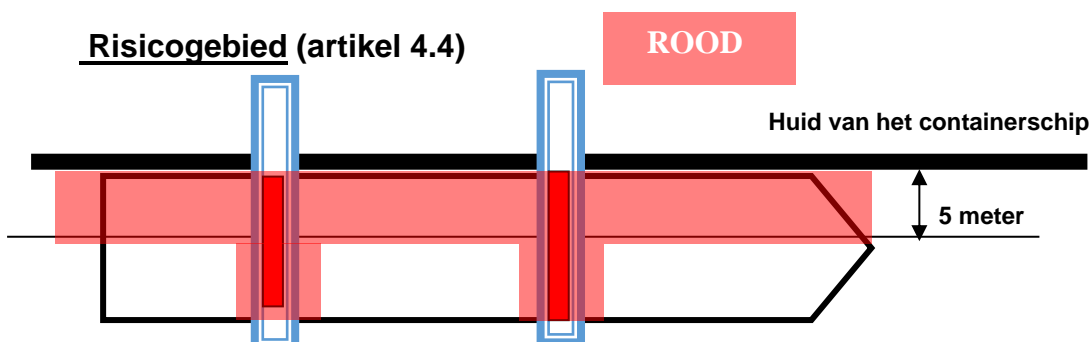
Veilig gebied (artikel 4.3)



- niet onder een werkende kraan en
- minimaal vijf meter van de huid van het containerschip bevindt en/of
- ter hoogte van de accommodatie van het containerschip.

Omdat de lading op containerschepen steeds hoger wordt, is de intensiteit van vallende voorwerpen van dien aard dat ook een accommodatie aan boord per definitie niet genoeg genoeg bescherming biedt tegen twistlocks en siorstangen

Risicogebied (artikel 4.4)



Het gebied binnen vijf meter van de huid van het containerschip zonder dat er een containerkraan boven staat en/of het gebied waar een containerkraan actief is.

Het gebied dat zich bevindt onder een werkende kraan is risicogebied waarbij voorkomen moet worden om ook maar in de buurt van de werkende kraan te zijn. De afstand van 5 meter is dan vaak niet voldoende.

Om verschillende redenen kan het zijn dat een container onbedoeld op het bunkerschip valt en ondanks grote zorgvuldigheid is dit risico niet tot "0" te reduceren. Er zijn in principe drie redenen waardoor containers van het schip kunnen vallen.

- Een twistlock zit nog vast doordat de sjorders deze niet hebben opgemerkt of omdat deze verkeerd om is geplaatst in de haven van oorsprong en in plaats van los juist vaster wordt gezet. Dit is tijdens het gondelen niet goed waarneembaar.
- Een container in de buitenste rij is half gepositioneerd op een luik en half op een staander. Bij het lossen van een andere container wordt het luik mee opgetild, waardoor de buitenste container overboord kan slaan.
- Een kraanmachinist kan door de kraan te laag boven het schip terug te laten komen, containers omver en in voorkomend geval van het dek stoten. Het probleem is hier echter wel vaak walzijdig.

Gondelen



Met een gondel worden de twee bovenste lagen van containers aan dek ontgrendeld. Afhankelijk van hoe hoog de containers geladen zijn zullen meerdere gondelbewegingen nodig zijn, zeker met de komst van de grote schepen. Op het onderste en middelste bordes staan de sjorder (één per containerlaag), op het middelste bordes ook de radiomandek. De radiomandek geeft de kraanmachinist aanwijzingen met een portofoon

Er wordt van de binnenzijde (walzijde) naar de buitenzijde gegondeld.

Voor het aansluiten van de losslang van de bunkerlichter op het bunkermanifold van het containerschip, wordt bij de meeste leveringen een bunkergiek gebruikt. De bemanning van de bunkerlichter zorgt er voor dat deze bunkergiek niet in aanraking kan komen met de gondel van de sjorders.

De gondel zal aan de buitenzijde van het schip gehangen worden wanneer met de containerkraan naar een volgende bay wordt gereden. Hierbij kan in de buurt van de scheepsaccommodatie ruimte gebrek ontstaan wanneer er één of meer bunkergieken op het schip zijn aangekoppeld. Dit kan betekenen dat er niet correct gegondeld kan worden waardoor de containers aan dek niet gelost kunnen worden. Eventueel worden werkzaamheden voor het aansluiten van de losslang stil gelegd totdat de gondel niet meer op de betreffende bay wordt gebruikt.



In de praktijk kan het voorkomen dat tijdens het gondelen in de buurt van het aansluitpunt voor de bunkergiek, de gondel en de bunkergiek elkaar kunnen raken. Dat risico is op de foto's hierboven te zien.

Omdat de aansluitingen van het bunkermanifold zich in de meeste gevallen ter hoogte van de opbouw van het zeeschip bevinden, verdienen vooral de bay direct voor en/of achter de opbouw de meeste aandacht indien de sjorders hier hun werkzaamheden uitvoeren.

Aan- of ontmeren (artikel 4.6)

Artikel 4.6 geeft een instructie aan het bemanningslid van de bunkerlichter hoe te handelen bij het aan- en ontmeren. Dit laat onverlet dat via de scheepshoorn, een schijnwerper of door aanroepen ook de aandacht getrokken kan worden van de sjorploeg, met hetzelfde effect, namelijk: het opschorten van de voor de bemanning van de afmerende bunkerlichter risicovolle activiteit.

Artikel 5

In artikel 5 wordt stilgestaan bij de verantwoordelijkheid van de containerterminal. Zij verlenen een dienst door toe te staan dat tijdens laad- en loswerkzaamheden ook vanaf de waterzijde bevrachting tegelijkertijd plaatsvindt. De terminal communiceert actief met het bunkerschip over het door de kapitein van het bunkerschip ingevulde formulier (zie artikel 4.1 en bijlage 4 van het bunkerprotocol) en de planning van de laad- en losactiviteiten. Eventuele afwijkingen van de eerder doorgegeven planning worden telefonisch aan de kapitein van het bunkerschip doorgegeven. Tijdens het gondelen, waarbij de gondel zich kan bevinden in het gebied van de bunkergiek van de bunkerlichter, kan de verantwoordelijke persoon aan dek van het zeeschip de bunkerlichter verzoeken de bunkergiek niet te bedienen als de gondel zich bij de laatste drie rijen containers bevindt en wanneer nodig de gondel buitenboord verplaatst moet worden naar een nieuwe bay.

Artikel 6

Bemanning en agenten van het containerschip zijn degenen die het meest profiteren van het tegelijkertijd laten plaatsvinden van bunkeren en laden en lossen. Omdat de communicatie tussen terminal en bunkerbemanning belangrijk is, deelt de rederij en/of agent de bunkerplanning voordat het containerschip aankomt bij de terminal. De bemanning van het containerschip controleert voor aanvang van het bunkeren dat de bunkerbarge zich heeft aangemeld bij de terminal en dat ook afstemming heeft plaatsgevonden over positionering, werkgebieden en tijdstippen.

Artikel 7 Informatieverstrekking

Voormelding:

Een voormelding wordt bij voorkeur door de schipper/kapitein van de bunkerlichter per e-mail verricht aan de terminal waar het containerschip is afgemeerd. De terminal neemt het intern doormelden van deze voormelding op in de interne procedures ter zake.

In artikel 7.1 is sprake van het elkaar op de hoogte brengen van incidenten.

De risico veroorzakende partij moet op de hoogte zijn van het feit dat er daadwerkelijk iets op de bunkerlichter is terecht gekomen. Zo kan het sjobedrijf aansluitend maatregelen nemen om het gevallen materiaal op te halen, de schade te bekijken en maatregelen te nemen.

Artikel 7.2 wijst Deltalinqs aan als organisatie die zo spoedig mogelijk op de hoogte wordt gebracht van incidenten. "Zo spoedig mogelijk" betekent hier niet "binnen 24 of 72 uur", maar kort nadat de (schade)rapporten door partijen zijn opgemaakt. De melding aan Deltalinqs kan ook via de eigen (branche)organisatie verlopen.

Het gaat hierbij met name om het te weten komen hoeveel incidenten er over een bepaalde periode zijn voorgevallen. Daarnaast kan met behulp van de verstrekte gegevens worden geanalyseerd wat de meest voorkomende oorzaak en omstandigheden zijn geweest waaronder incidenten plaatsvinden. Bijna incidenten waar lering uit getrokken kan worden, maar ook het aangeven van verbeterpunten, kunnen aan Deltalinqs worden doorgegeven. Het op de hoogte brengen van Deltalinqs kan het eenvoudigst door het toezenden van een afschrift van het (schade)rapport aan:

Deltalinqs, t.a.v. dhr. F.P.M. Kasel.
Postbus 54200
3008 JE ROTTERDAM
Email: kasel@deltalinqs.nl

Artikel 9 Evaluatie

Deltalinqs heeft een coördinerende rol in de evaluatie zoals bedoeld in artikel 9.