

Antrag

**der Abgeordneten Dr. Joachim Seeler, Hansjörg Schmidt,
Birte Gutzki-Heitmann, Arno Münster, Wolfgang Rose, Karl Schwinke,
Hauke Wagner (SPD) und Fraktion**

und

**der Abgeordneten Dr. Anjes Tjarks, Dr. Stefanie von Berg, Martin Bill,
Phylliss Demirel, Farid Müller (GRÜNE) und Fraktion**

Betr.: Laschen ist Hafenarbeit

Das Laschen und Entlaschen von Containern und anderen Transportgütern, also die Ladungssicherung auf Schiffen, ist eine verantwortungsvolle Aufgabe. Damit die Ladung unbeschädigt am Zielhafen ankommt, aber auch das Schiff und die Seeleute keinen Schaden erleiden, ist es wichtig, über die aktuellen Ladungssicherungstechniken informiert zu sein, diese perfekt zu beherrschen und sich regelmäßig zu qualifizieren.

Gerade in einem Universalhafen wie dem hamburgischen ist es von großer Bedeutung, dass die Transportgüter nicht nur unbeschadet, sondern auch zügig auf ihren Weg gebracht werden. Vor dem Hintergrund von Wartezeiten und eng durchgetakteten Abläufen in den Häfen stellt sich die Frage, ob das Laschen und Entlaschen von Transportgütern auf Frachtschiffen von hiesigen, speziell dafür ausgebildeten und zertifizierten Hafenarbeitern übernommen werden muss, um Sicherheit zu gewährleisten und Zeit zu sparen. Insbesondere im Containerbereich ist zu klären, ob die Besatzung die Ladungssicherung und -entsicherung vornehmen kann, da die Zeit, die zum Löschen vorgesehen ist, womöglich nicht ausreicht und das dafür notwendige Gerät eventuell nur hafenseitig vorgehalten werden kann.

Zudem ist zu prüfen, ob die Ladung von der Besatzung an Bord ge- oder entsichert wird, und dies auch in Fällen, in denen die tägliche Höchstarbeitszeit bereits erreicht wurde. Hier ist zu klären, ob die Arbeits- und Ruhezeiten der Seeleute überwacht werden müssen, nicht zuletzt zu ihrem eigenen Schutz, da unsachgemäß durchgeführte Ladungssicherungsarbeiten beim Ein- beziehungsweise Auslaufen in beziehungsweise aus den Häfen schon zu tödlichen Unfällen von Seeleuten geführt haben. Besonders kritisch könnte dies bei gefährlichen Gütern beziehungsweise Gefahrgut sein, welches bei Megaschiffen circa 30 Prozent der gesamten Ladung ausmacht. Dies könnte ein nicht zu unterschätzendes Umweltrisiko und auch ein enormes Risiko sowohl für die Besatzung als auch für die Hafensicherheit darstellen. Besonders hier stellt sich die Frage, ob die Sicherungsarbeiten von speziell dafür ausgebildeten Personen vorgenommen werden sollten – nicht zuletzt aus wirtschaftlicher Perspektive, da es sich meistens um sehr teure und speziell angefertigte Ware handelt.

Für Containerschiffe wurde hinsichtlich der Ladungssicherung bereits eine international ratifizierte Regelung getroffen: In den „Änderungen der Richtlinien für die sachgerechte Stauung und Sicherung von Ladung bei der Beförderung mit Seeschiffen (CSS-Code)“, Annex 14, Satz 7.1.1 und 7.1.2, ist geregelt, dass die Ladungssicherung hafenseitig überprüft und vorgenommen werden soll. Gültig ist dies seit dem 1.1.2015 – auch in Deutschland. Daher ist nun zu analysieren, ob diese Regelung auch in die

hiesige Hafenordnung aufgenommen werden sollte. Nicht nur die Ladung auf Containerschiffen soll von unseren für das Laschen und Entlaschen ausgebildeten Facharbeitern gesichert werden, dies soll und muss auch für alle anderen Ladungen gelten.

Die Bürgerschaft möge beschließen:

Der Senat wird ersucht,

1. zu prüfen, ob es notwendig ist, auf allen in den jeweiligen Seehäfen einlaufenden See- und Binnenschiffen die dortigen Ladungssicherungs- und Entsicherungsarbeiten hafenseitig ausschließlich von speziell für das Laschen ausgebildeten Hafenarbeitern vorzunehmen,
2. zu prüfen, ob es notwendig ist, die Überwachung der bestehenden Wach- und Ruhezeiten zum Schutz der Seeleute zu intensivieren,
3. der Bürgerschaft bis zum 30.9.2018 zu berichten.