

Nr. 122 **Bekanntmachung des Rundschreibens MSC-MEPC.2/Circ.3 „Richtlinien zu den Grundelementen eines Programms zum Arbeits- und Gesundheits-Schutz an Bord von Schiffen“**

Hamburg, den 01. September 2010
Az.: 11-3-0

Durch die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr wird hiermit das gemeinsame Rundschreiben des Schiffssicherheitsausschusses MSC und des Umweltausschusses MEPC der IMO MSC-MEPC.2/Circ.3, das für die Organisation eines sicheren Schiffsbetriebes durch die Unternehmen zu berücksichtigen ist, in deutscher Sprache amtlich bekannt gemacht.

Berufsgenossenschaft für
Transport und Verkehrswirtschaft
Dienststelle Schiffssicherheit
U. Schmidt
Dienststellenleiter

Rundschreiben
MSC-MEPC.2/Circ.3
(angenommen am 22. Juli 2005)

RICHTLINIEN ZU DEN GRUNDELEMENTEN EINES PROGRAMMS ZUM ARBEITS- UND GESUNDHEITSSCHUTZ AN BORD VON SCHIFFEN

- 1 Der Schiffssicherheitsausschuss auf seiner einundachtzigsten Sitzung (10. bis 19. Mai 2006) und der Ausschuss zum Schutz der Meeresumwelt auf seiner dreiundfünfzigsten Sitzung (18. bis 22. Juli 2005) haben, in Anerkennung der Notwendigkeit der Bereitstellung von Richtlinien für Personal und Konsultanten, die die Wirksamkeit eines Programms zum Arbeits- und Gesundheitsschutz an Bord von Schiffen einführen, verbessern oder auditieren, Richtlinien für die Grundelemente eines Programms zum Arbeits- und Gesundheitsschutz an Bord von Schiffen beschlossen, wie sie im Anhang aufgeführt sind.
- 2 Die Regierungen der Mitgliedsstaaten werden er sucht, die in der Anlage aufgeführten Richtlinien allen betroffenen Parteien zur Kenntnis zu bringen, so dass diese sie verwenden können, wenn sie die Wirksamkeit eines Programms zum Arbeits- und Gesundheitsschutz an Bord von Schiffen einführen, verbessern oder auditieren.
- 3 In Anerkennung der Notwendigkeit der Bereitstellung von Richtlinien für Schiffseigner und -betreiber zur Umsetzung des ISM-Codes stimmen die Ausschüsse überein, dass diese Richtlinien relevante Informationen bezüglich des Gesundheits- und Arbeitsschutzes für Beschäftigte an Bord von Schiffen bereitstellen sollen.

ANHANG

RICHTLINIEN ZU DEN GRUNDELEMENTEN EINES PROGRAMMS ZUM ARBEITS- UND GESUNDHEITSSCHUTZ AN BORD VON SCHIFFEN

1 Zielstellung

Diese Richtlinien beschreiben die Grundelemente eines Programms zum Arbeits- und Gesundheitsschutz an Bord von Schiffen (SOHSP). Diese Elemente, die in den Anhängen aufgeführt sind, betreffen alle Schiffstypen und sind grundlegende Teile eines systematischen Programms zum Arbeits- und Gesundheitsschutz an Bord von Schiffen, die genutzt werden können von Reedereimanagern, Gesundheits- und Arbeitsschutzpersonal oder Beratern, die ein Programm zum Arbeits- und Gesundheitsschutz an Bord einführen, oder dessen Wirksamkeit verbessern oder auditieren.

2 Anwendung

Diese Richtlinien geben keine spezifischen Ausführungen oder technischen Kriterien vor, sie empfehlen, dass Unternehmen unternehmenspolitische Ziele festschreiben und Verfahren für die Handhabung ihres Programms zum Arbeits- und Gesundheitsschutz an Bord von Schiffen entwickeln. Unternehmen sollen ihre spezifische Organisation, Kultur und Gefährdungen auf ihren Schiffen und deren mögliche Auswirkungen auf ihren Betrieb betrachten. Die Elemente sind absichtlich flexibel gehalten und können auf jede Betriebsgröße oder jeden Schiffstyp angepasst werden. Es soll jedoch beachtet werden, dass – obwohl es prinzipiell um Standards eines Programms für Arbeits- und Gesundheitsschutz an Bord von Schiffen geht – einige Elemente Aktivitäten und Verpflichtungen betreffen, die vom landseitigen Personal ausgefüllt werden müssen (z. B. Engagement der Leitung und Bereitstellung der erforderlichen Ressourcen). Der Schlüssel zum Erfolg des Programms ist die Umsetzung jedes einzelnen Elementes innerhalb eines verflochtenen Systems.

3 Grundelemente

3.1 Engagement und Führungstätigkeit der Leitung.

Engagement und Führungstätigkeit der Leitung sind Voraussetzungen für ein wirkungsvolles SOHSP. Engagement und Führungstätigkeit der Leitung umfasst, aber ist nicht beschränkt auf: (a) die Einbeziehung von Gesundheits- und Arbeitsschutz der Beschäftigten in die Leitungsstruktur und das Leitungsgeflecht des Unternehmens; (b) Entwicklung einer Gesundheits- und Arbeitsschutzpolitik; (c) Entwicklung von Gesundheits- und Arbeitsschutzzielen; (d) Bereitstellung von Mitteln zur Erreichung dieser Ziele; (e) Bestimmung der Aufsichtspflichten und Übergabe von Vollmachten zur Ausführung solcher Aufsichtspflichten und (f) Einrichtung von Rechenschaftspflichten für Gesundheits- und Arbeitsschutz als Teil der Arbeitsleistungsüberprüfungen. Weitere Hinweise sind in Anlage 1 enthalten.

3.2 Einbeziehung der Beschäftigten.

Mitarbeiter aller Kategorien einschließlich Besatzungsmitglieder, Offiziere, Kapitäne, Verantwortliche

und landseitiges Personal sollen direkt in das Programm zum Arbeits- und Gesundheitsschutz an Bord von Schiffen einbezogen werden. Mitarbeiter an Bord und an Land sollen an der Entwicklung, Einführung, Analyse und Überarbeitung des SOHSP mitarbeiten. Mitarbeiter sollen auch an der Erarbeitung von betrieblichen Gesundheits- und Arbeitsschutzzielen und Erfolgskriterien teilnehmen. Diese Mitarbeit kann durch Mitgliedschaft in Sicherheitsausschüssen erfolgen, die der Leitung Input für die Entwicklung betrieblicher Gesundheits- und Sicherheitszielsetzungen geben, Gesundheits- und Arbeitsschutzziele setzen, den Erfolg messen und bewerten und Veränderungen des Programms auf der Grundlage ihrer Bewertung empfehlen. Mitarbeiter an Land und an Bord sollen zusammenarbeiten, um die Ziele des Gesundheits- und Arbeitsschutzes zu erreichen. Zum Beispiel soll das landseitige Personal an Sitzungen des Sicherheitsausschusses an Bord teilnehmen, da ihre Entscheidungen Auswirkungen auf die Betriebsführung des Schiffes und damit letztendlich auch auf die Gesundheit und Sicherheit des Bordpersonals haben. In großen Unternehmen könnten Sicherheitsausschüsse einzelner Schiffe ihre Empfehlungen an einen Gesamtsicherheitsausschuss weitergeben, der die Empfehlungen bewertet und Maßnahmen festlegt, um die Empfehlungen in der gesamten Flotte anzuwenden. Weitere Hinweise sind in Anlage 2 enthalten.

3.3 Gefährdungsvorausschau, -identifikation, -bewertung und -kontrolle.

Der Kern jedes Programms für Arbeits- und Gesundheitsschutz an Bord von Schiffen ist Prävention. Gefahren für Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz, einschließlich Feuer, Reaktivität, chemische und physikalische Gefährdungen müssen vorausgesehen und ihr Auftreten verhindert werden. Gefahren und unsichere Betriebsabläufe müssen identifiziert und behandelt werden, so dass sie die Beschäftigten und die Öffentlichkeit nicht gefährden und das Schiff, seine Ladung oder das Eigentum Dritter nicht beschädigen. Mögliche Gefahren sollen systematisch vorausgesehen, identifiziert, analysiert und kontrolliert werden. Mittel wie z. B. Arbeitsplatzgefährdungsanalysen, Arbeitshygieneuntersuchungen und Gefährdungsanalysen / Managementmethoden ermöglichen die Analyse und Kontrolle von Gefährdungen. Weitere Hinweise sind in Anlage 3 enthalten.

3.4 Ausbildung.

Beschäftigte sollen eine Ausbildung erhalten, die ihren Aufgaben und Verantwortlichkeiten gerecht wird, so dass sie sicher arbeiten können, ohne ihre Schiffskameraden oder die Öffentlichkeit zu gefährden. Zusätzlich sollen solche Beschäftigten eine Ausbildung erhalten, die spezielle Verantwortung für die Gesundheit und Sicherheit der Beschäftigten tragen (das sind im Allgemeinen Beauftragte mit Verantwortung für die Sicherheit anderer, aber auch Nicht-Beauftragte, die in Sicherheitsausschüsse delegiert oder zum Vertreter der Besatzung bestimmt wurden), damit sie ihrer Verantwortung für die Durchführung des Programms gerecht werden. Weitere Hinweise sind in Anlage 4 enthalten.

3.5 Dokumentation.

Die Unterlagen der Unternehmen, die die Effektivität ihres Programms zum Arbeits- und Gesundheitsschutz an Bord von Schiffen ausreichend belegen, sollen geführt werden. Daten, die Analysen über Trends und Strukturen der Hauptursachen erlauben, sind besonders wünschenswert. Zum Beispiel sollen Ergebnisse von Audits über die Wirksamkeit des Programms zum Arbeits- und Gesundheitsschutz an Bord von Schiffen geführt werden. Unterlagen, die belegen, dass Gesundheitschutzanalysen durchgeführt wurden und entsprechende Kontrollen eingeführt wurden, sollen geführt werden. Aktuelle Arbeitsplatzsicherheitsanalysen und entsprechende normale Arbeitsabläufe mit sicheren Arbeitshandlungen sollen dokumentiert werden. Verletzungs- und Krankheitsberichte sollen geführt werden, um Trends und Strukturen zu erkennen, die die Verletzung oder Erkrankung mit einer allgemeinen Ursache in Beziehung setzen lassen, die dann bearbeitet werden kann. Ausbildungsthemen, Stundenpläne und Teilnehmer sollen dokumentiert werden. Wo zutreffend, sollen solche Unterlagen eine Bewertung der Programme auf einzelnen Schiffen aber auch für eine ganze Flotte erlauben. Weitere Hinweise sind in Anlage 5 enthalten.

3.6 Personal von Vertragspartnern oder Dritten.

Wenn Personal von Vertragspartnern oder Dritten an Bord arbeitet, soll das Schiffspersonal Informationen über mögliche Gefährdungen auf dem Schiff geben, die das Personal von Vertragspartnern oder Dritten betreffen könnten. Mögliche Gefährdungen, die von Arbeiten, die von Personal von Vertragspartnern oder Dritten durchgeführt wurden, ausgehen können, sollen dem Schiffseigner/-betreiber und/oder dem Schiffsführer/Verantwortlichen mitgeteilt werden. Jeder Auftraggeber soll seinen eigenen Auftragnehmern ausreichende Informationen hinsichtlich Schiff und Arbeitsgefährdungen geben. So sollen zum Beispiel Informationen über chemische Gefahren ausgetauscht werden, indem geeignete Sicherheitsdatenblätter (SDB) übergeben werden, damit jeder Auftraggeber seine eigenen Mitarbeiter über die in den SDB aufgeführten Gefährdungen informieren kann. Weitere Hinweise sind in Anlage 6 enthalten.

3.7 Todesfälle, Verletzungen, Erkrankungen, Untersuchung von Vorfällen.

Verletzungen, Berufskrankheiten und Beinahe-Unfälle des Personals sollen umgehend untersucht werden. Der aktuelle Vorfall und andere ähnliche Vorkommnisse sollen untersucht werden, um die Primärursache und alle beitragenden Faktoren festzustellen. Der Untersuchungsbericht, der die Primärursache, beitragende Faktoren und Verbesserungsmaßnahmen enthält, ist der Leitung zu übergeben. Nachfolgender Maßnahmen, die sich speziell auf die Verbesserungsvorschläge des Berichts beziehen, sollen durchgeführt und dokumentiert werden. Weitere Hinweise sind in Anlage 7 enthalten.

3.8 Systematische Programmanalyse und kontinuierliche Verbesserung.

Ein effektives Programm für Arbeits- und Gesund-

heitsschutz an Bord von Schiffen zu haben, ist ein fortlaufender Prozess. Das SOHSP soll Systeme für das Feststellen, Berichten und Korrigieren von Abweichungen zum Programm haben. Einige Formen von „formaler“ Bewertung sollen auch periodisch in Übereinstimmung mit anderen Aspekten des Managementplans des Schiffes durchgeführt werden. Diese Bewertung soll festlegen, ob das SOHSP für das Schiff und seinen Betrieb geeignet ist, ob die gegenwärtigen Routinen mit dem SOHSP konform gehen und ob das SOHSP effektiv ist. Ein Vergleich der Daten und Aufzeichnungen (siehe Anlage 5 Dokumentation) mit den Leistungszielen und -kriterien (siehe Anlage 1, Absatz 3, Ziele des Gesundheits- und Arbeitsschutzes) kann wichtige Anzeichen für die Wirksamkeit des SOHSP liefern. Weitere Hinweise sind in Anlage 8 enthalten.

ANLAGE 1

LEITUNGSENGAGEMENT UND FÜHRUNG

- 1 Programme zum Arbeits- und Gesundheitsschutz an Bord von Schiffen sind am effektivsten, wenn sie in die Leitungsstruktur des Unternehmens integriert werden und nicht als ein zusätzliches Programm behandelt werden. Beispiele für integrierte Gesundheits- und Arbeitsschutzbemühungen umfassen:
 - .1 Entwicklung von normalen Betriebsverfahren (SOP), die dem Bildungsstand der Person, die sie befolgen muss, entsprechend formuliert sind und die sichere Arbeitsverfahren und grundlegende betriebliche Arbeitsweisen enthalten;
 - .2 Konstruktionsuntersuchungen durch qualifiziertes Gesundheits- und Arbeitsschutzpersonal als Bestandteil des Beschaffungsprozesses; und
 - .3 Konsultationen von qualifiziertem Gesundheits- und Arbeitsschutzpersonal als Bestandteil des Prozesses der Änderung von Verfahren.
- 2 Die Unternehmensleitung bestimmt den Ton für das gesamte SOHSP durch ihre Haltung hinsichtlich Gesundheits- und Arbeitsschutz im Unternehmen. Beispiele für Werte, die in der Unternehmenspolitik formuliert werden können und Verpflichtungen, die eingegangen werden können, umfassen:
 - .1 eine Erklärung, dass das Unternehmen jede Anstrengung unternimmt, um sichere und gesunde Arbeitsplätze bereitzustellen und dass sicheres Arbeiten eine Bedingung für die Einstellung ist;
 - .2 Erklärungen, die deutlich machen, wie wichtig jedes Besatzungsmitglied für das Schiff als Arbeitskollege und als Unternehmensmitglied ist: "Die grundlegende Sicherheitspolitik dieses Unternehmens besagt, dass keine Aufgabe so wichtig ist, dass ein Mitarbeiter Sicherheitsvorschriften verletzen oder sich selbst in Gefahr bringen muss, um sie auszuführen." ;
 - .3 eine schriftliche Verpflichtung, die notwendigen Mittel für die Umsetzung eines Programms zum Arbeits- und Gesundheitsschutz an Bord von Schiffen bereitzustellen, könnte auch in einer Grundsatzerklärung enthalten sein; und
- .4 die Leitung kann durch Wort und Tat ihr Engagement für Fragen des Gesundheits- und Arbeitsschutzes demonstrieren. Zum Beispiel, sollen Manager beim Besuch des Schiffes die Sicherheitsvorschriften und Arbeitsverfahren exakt befolgen, einschließlich Benutzung von Hörschutz, Schutzbrillen, Schutzschuhen, Schutzkleidung usw.
- 3 Das Aufstellen und Durchsetzen von Zielen für Gesundheits- und Arbeitsschutz am Arbeitsplatz beweist das Engagement eines Unternehmens für die Verbesserung der Gesundheits- und Arbeitsbedingungen. Die Zielsetzungen bieten einen Maßstab, an dem die Verantwortlichen für Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz ihre Leistungen messen können. Quantifizierbare Ziele sind wünschenswert, denn oft gilt „Was messbar ist, wird getan.“ (Siehe in Anlage 8, Systematische Programmbewertung nach Beispielen für Wirksamkeitsmessungen und Gesamtprogrammaudits).

Zielsetzungen für Gesundheits- und Arbeitsschutz am Arbeitsplatz können umfassen:

 - .1 Beseitigen von Zeitverlustvorkommnissen;
 - .2 Berichte über Beinahe-Vorkommnisse oder -probleme, Bewerten und (wenn nötig) Durchsetzen von Veränderungen, um ernsthaftere Vorkommnisse oder Unfälle in Zukunft zu vermeiden;
 - .3 Entwickeln und Realisieren eines Programms der Bewertung durch Übungen und andere Maßnahmen (zum Beispiel Simulatoren) um sicherzustellen, dass das Personal für die Ausführung seiner Pflichten kompetent ist.
 - .4 Verbessern des Programms für Arbeits- und Gesundheitsschutz an Bord von Schiffen durch Studium, Erwägung und Umsetzung von geeigneten veröffentlichten Arbeitsnormen und anderen anerkannten Normen;
 - .5 Anfertigen von periodischen gesamt- oder bereichsspezifischen Gefahrenberichten;
 - .6 Reduzieren des Expositionsniveaus zu luftgetragenen Dämpfen auf ein akzeptables Niveau durch geeignete Kontrollen;
 - .7 Durchführen jährlicher Atemfitnesstests nach Plan;
 - .8 Entwickeln und Umsetzen akuter Maßnahmen bei Giftkontakt hinsichtlich Erste-Hilfe-Verfahren, Gewinnen zusätzlicher medizinischer Nothilfe und geeigneter Tests für medizinische Überwachung (zum Beispiel S-Phenylmercapturische Säure im Urin nach einer eventuellen längeren Tätigkeit in Benzolatmosphäre); und
 - .9 Entwickeln und Realisieren eines medizinischen Überwachungsplans am Arbeitsplatz *.

* **Achtung:** Das Ziel dieses medizinischen Überwachungsplanes ist, sicherzustellen, dass Mitarbeiter nicht übermäßigen Gefährdungen am Arbeitsplatz wie Chemikalien, Strahlung, Lärm usw. ausgesetzt sind. Dieser Abschnitt soll nicht physische Normen bezüglich Wachdienst behandeln, die andernorts veröffentlicht sind.

- 4 Die Unternehmensleitung soll die notwendigen Mittel bereitstellen, um die Gesundheits- und Arbeitsschutzziele zu erreichen. Notwendige Mittel können sein:
- .1 Zugang zu Informationen über Gesundheits- und Arbeitsschutz;
 - .2 Ausbildung, einschließlich Seminar- und Arbeitsplatztraining zu Themen, die im Gefährdungsbeurteilungsprozess des Unternehmens festgestellt wurden und solchen, die von der internationalen und nationalen Gesetzgebung verlangt werden. Diese Themen können einschließen – müssen aber nicht beschränkt sein – auf bestehende chemische und mechanische Gefährdungen;
 - .3 qualifizierte Fachkräfte für Arbeits- und Gesundheitsschutz, entweder aus dem Unternehmenspersonal oder als Konsultanten bezahlt;
 - .4 Finanzmittel für technische Kontrollen; und
 - .5 persönliche Schutzausrüstung.
- 5 Das Definieren von Aufsichtsverantwortung und die Übergabe von Weisungsbefugnissen zur Ausübung dieser Verantwortung ist ein wesentlicher Bestandteil des Engagements der Leitung. Zum Beispiel
- .1 Die Unternehmensleitung soll:
 - .1.1 eine Person an Land bestimmen, die Zugang zu den Führungskräften des Unternehmens hat und verantwortlich dafür ist, dass grundlegende Fragen des Gesundheits- und Arbeitsschutzes korrekt zur Führung des Unternehmens weitergeleitet werden und Entscheidungen bezüglich dieser Fragen eindeutig zum Schiff zurückgeleitet werden;
 - .1.2 ausreichend Zeitressourcen, Mittel für Arbeits- und Gesundheitsschutzausrüstung, Ausbildung und Fachwissen zur Verfügung stellen, um das Programm wirksam im gesamten Unternehmen durchzusetzen;
 - .1.3 sicherstellen, dass ein Sicherheitsausschuss oder ein ähnliches Instrument an Bord geschaffen wird und dass es Besatzungsmitglieder entsprechend in Fragen des Arbeits- und Gesundheitsschutzes einbezieht;
 - .1.4 sicherstellen, dass die Elemente des Programms für Arbeits- und Gesundheitsschutz an Bord von Schiffen im ganzen Unternehmen und auf jedem Schiff integriert und systematisch durchgesetzt werden,
 - .1.5 sicherstellen, dass Zielstellungen entwickelt werden und dass Durchführungsmaßnahmen von jedem Schiff berichtet werden;
 - .1.6 sicherstellen, dass geeignete Programme entwickelt und durchgesetzt werden, die enthalten, aber nicht beschränkt sind, auf Atemschutz, Hörschutz, Zutritt zu gefährlichen Räumen und Außerbetriebnahme;
 - .1.7 ein gutes Beispiel für die Mitarbeiter setzen, indem sie die aufgestellten Sicherheitsregeln an Bord befolgen und ein Ausbildungsprogramm entsprechend den Aufgaben aktuell einhalten; und
 - .1.8 unsichere Arbeitsverfahren und -bedingungen, die sie auf dem Schiff feststellen, an den Verantwortlichen des Bereiches weitermelden.
 - .2 Schiffsführer/zuständige Person/Betreiber soll:
 - .2.1 sicherstellen, dass jedes Besatzungsmitglied vor dem Arbeitsbeginn eine einführende Schiffseinweisung erhält, die die Sicherheitspolitik des Unternehmens, Notfallmaßnahmen, Eingänge und Fluchtwege, Brandbekämpfung, Arbeitsgefahren und Informationen über gefährliche Materialien umfasst. Dokumentieren Sie die Durchführung dieser Einweisung;
 - .2.2 sicherstellen, dass jedes Besatzungsmitglied kompetent ist, die gestellte Aufgabe oder Arbeit auszuführen, indem er eine Erklärung vor Beginn der Tätigkeit verlangt und/oder alle Prozesse mit ihm durchgeht, einschließlich sicherer Arbeitsverfahren, bevor die Arbeit an einem Projekt oder mit einem Gerät begonnen wird. Verlangen Sie eine Auffrischungsausbildung vor Arbeitsbeginn, wenn der Mitarbeiter seine Kompetenz nicht vorweisen kann;
 - .2.3 sicherstellen, dass jedes Besatzungsmitglied eine Ausbildung zur Nutzung persönlicher Schutzausrüstung (PSA) erhält, bevor er die Arbeit an einem Projekt, für das eine PSA erforderlich ist, beginnt;
 - .2.4 periodische Rundgänge an Bord zur Durchführung von Gesundheits- und Arbeitsschutzkontrollen durchführt, begleitet von geeignetem Personal einschließlich derjenigen, die in bestimmten Bereichen arbeiten oder Verantwortung haben (z. B. Chief und ein Öler im Maschinenbereich oder Erster Offizier und Matrose);
 - .2.5 periodisch die Arbeitsausführung der Mitarbeiter auf Übereinstimmung mit den im SOHSP enthaltenen oder dokumentierten Sicherheitsbestimmungen überprüfen;
 - .2.6 den Untergeordneten ein gutes Vorbild sein, indem alle aufgestellten Sicherheitsvorschriften befolgt und die erforderlichen Kurse besucht werden;
 - .2.7 eine vorläufige Untersuchung aller Unfälle durchführen und die Ergebnisse der Unternehmensleitung mitteilen; und
 - .2.8 der Unternehmensleitung Informationen geben, in denen Veränderungen der betriebsweit gültigen üblichen Arbeitsverfahren oder -ausrüstung vorgeschlagen werden, die die Sicherheit der Mitarbeiter verbessern;
 - .3 Offiziere/andere Leitungsmitglieder sollen als Vertreter des Schiffsführers oder der zuständi-

- gen Person handeln und Beispiele, die für den Bereich des Kapitäns aufgelistet sind. in Bereichen einführen, über die sie die Aufsicht führen (z. B. Erster Offizier verantwortlich für „Deckpersonal“ und Chief verantwortlich für „Maschinenpersonal“).
- 6 Die Leitung soll die Zuständigkeit für Arbeits- und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz als Teil der Arbeitserfolgskontrollen einführen. Erfolgsberichterstattung hinsichtlich Gesundheit ist genau so wichtig und soll genau so eine Routine innerhalb des Unternehmens werden wie Berichte zur Pünktlichkeit der Lieferung, Ladungsverluste oder -verschmutzung oder Vorladungen wegen Verletzung von Vorschriften.

ANLAGE 2

EINBEZIEHUNG DER BESCHÄFTIGTEN

- 1 Volle Einbeziehung in die Entwicklung, Einführung, Bewertung und ständige Verbesserung des SOHSP-Programms hilft den Personen an Bord des Schiffes, das SOHSP- als etwas Wertvolles zu betrachten, das sie mit den Schiffseignern/-betreibern gemeinsam besitzen. Beschäftigte, die direkt in die Arbeit involviert sind, sind oft die beste Informationsquelle über Gesundheits- und Sicherheitsgefährdungen und können oft effektive Methoden zur Beseitigung der Gefährdungen vorschlagen. Landseitig Beschäftigte müssen direkt und intensiv in die Arbeit mit dem SOHSP einbezogen werden, weil sie in die Aufstellung von Vorschriften und Abläufen für den Schiffsbetrieb integriert sind. Landseitig Beschäftigte vertreten auch das Schiff gegenüber der Leitung und sind die Verbindung zu den Ressourcen und Behörden, die für den Erfolg des SOHSP nötig sind. Spezifische Wege, wie Besatzungsmitglieder, Offiziere und landseitig Beschäftigte zum SOHSP beitragen können, umfassen:
- .1 Teilnahme an periodisch stattfindenden Schiffsinspektionen;
 - .2 Bewertung der Materialien des SOHSP;
 - .3 Entwicklung von Standardarbeitsverfahren, die Sicherheit am Arbeitsplatz umfassen;
 - .4 Durchführung von Arbeitsplatzsicherheits-/Arbeitsplatzgefährdungsanalysen (ASAs/AGAs);
 - .5 Prüfung und Analyse von Verletzungs- und Krankheitsangaben;
 - .6 Teilnahme an Gefährdungsanalysen und Gefahrenkontrolltätigkeiten;
 - .7 Teilnahme an Unfall/Vorkommnis/Problemuntersuchungen;
 - .8 Entwicklung von Lösungsvorschlägen für Beschwerden und Diskussionen zu Gesundheit und Sicherheit der Beschäftigten;
 - .9 Bewertung von Gesundheits- und Sicherheitstrainingsprogrammen für die Beschäftigten; und
 - .10 Bewertung des SOHSP.
- 2 Reederei- oder Betriebspersonal einschließlich Besatzungsmitglieder, Offiziere und landseitiges Personal, das nicht zum Gesundheits- und Sicherheitspersonal gehört, kann eine Ausbildung in Arbeitssicherheits- und Gesundheitsprogrammen benötigen, zum Beispiel in Arbeitsplatzsicherheits-/Arbeitsplatzgefährdungsanalyse, Prüfung von Verletzungs- und Krankheitsangaben auf Trends, Gefährdungsbeurteilungen und Untersuchungen. Diese Einführungsausbildung befähigt diejenigen, die die Arbeit zu machen haben, kenntnisreich bei der Erkennung und Lösung von Berufskrankheits- und -sicherheitsfragen mitzuarbeiten. Diejenigen Besatzungsmitglieder, Offiziere und landseitig Beschäftigten, die eine Zusatzausbildung im Arbeits- und Gesundheitsschutz erhalten und aktiv an der Entwicklung eines SOHSP-Programms für das Schiff und/oder die Reederei teilnehmen, werden auch zu „OHS-Champions“ unter ihresgleichen. Zusätzliche Informationen über die Ausbildung sind in Anlage 4 zu finden.
- 3 Da die Zielsetzung und die Durchführung der Programme zum Arbeits- und Gesundheitsschutz an Bord von Schiffen die derzeitige/oder zukünftige berufliche Sicherheit und Gesundheit der Besatzungsmitglieder und Offiziere direkt betreffen können, sollen diese an der Entwicklung von Zielsetzung und Durchsetzungskriterien beteiligt werden. Diese Teilnahme kann erreicht werden durch Mitarbeit in einem Ausschuss für Arbeits- und Gesundheitsschutz, bei Arbeitsverhandlungen oder anderen Prozessen, die für bestimmte Unternehmen zutreffend sind. Schlagen Sie Anlage 1 Absatz 3 nach zu Beispielen für die Zielsetzung und Durchführungskriterien beruflicher Arbeitsschutz- und Gesundheitsprogramme.
- 4 Beschäftigte sollen:
- .1 festgelegte Standardbetriebsabläufe und Sicherheitsvorschriften vollständig verstehen (einschließlich der zu Grunde liegenden Prinzipien) und sie befolgen;
 - .2 unsichere Bedingungen oder Handlungen dem Verantwortlichen melden, sobald sie sie festgestellt haben;
 - .3 alle Unfälle sofort dem Verantwortlichen melden;
 - .4 alle Unfälle, Beinaheunfälle oder Probleme sofort dem Verantwortlichen melden;
 - .5 Personenschutz-ausrüstung (PSA) in gutem Zustand verwenden, wo nötig;
 - .6 keine Sicherheitsvorrichtung oder Schutzvorrichtung entfernen oder unwirksam machen;
 - .7 Bordkameraden durch Wort und Tat ermutigen, bei der Arbeit die normalen Arbeitsabläufe einzuhalten und sichere Arbeitsweisen zu verwenden; und
 - .8 Vorschläge über Änderungen im Betriebsablauf, in den Arbeitsverfahren oder an den Arbeitsmitteln, die die Sicherheit verbessern können, an den Verantwortlichen oder ein Mitglied des Sicherheitsausschusses richten.

ANLAGE 3

**GEFÄHRDUNGSVORAUSSCHAU, -IDENTIFIKATION,
-BEWERTUNG UND -KONTROLLE**

- 1 Mögliche Gefährdungen auf dem Schiff oder vom Schiff verursachte Gefährdungen sollen systematisch vorhergesehen, identifiziert, bewertet und kontrolliert werden. Gefährdungen, die durch das SOHSP identifiziert, bewertet und kontrolliert werden sollen, schließen Gefährdungen, die die Organisation oder die Verwaltung behandeln müssen, und andere Gefährdungen ein, die bei den Beschäftigten oder der Öffentlichkeit Krankheit, Tod oder ernste körperliche Beschädigung verursachen oder verursachen könnten. Arten der Gefährdung könnten sein:
 - .1 gefährliche Atmosphäre durch Sauerstoffmangel, entflammbare oder toxische Gase oder Dämpfe, und biologische Mittel;
 - .2 chemische Gefahren und die korrekte Handhabung der vom Schiff erzeugten gefährlichen Abfälle;
 - .3 physikalische Gefährdungen einschließlich Lärm, Vibration, Strahlung, Elektrizität, unkontrollierte mechanische Energie, das Verschieben von Ladungen, die ein Besatzungsmitglied einsperren können;
 - .4 ergonomische Faktoren einschließlich Übermüdung, Gestaltung des Arbeitsplatzes und ungenügende Teamzusammenarbeit;
 - .5 Kollisionen, auf Grund laufen, Rammen und die resultierenden Auswirkungen; und
 - .6 Ertrinken.
- 2 Methoden der Voraussicht umfassen:
 - .1 systematische Anforderungen an Schiff und Ausrüstung hinsichtlich der Konstruktion und Überprüfung von Modifikationen durch für den Arbeits- und Gesundheitsschutz qualifiziertes Personal;
 - .2 periodische Untersuchung des Schiffs und seines Betriebs, seiner Ausrüstung und seiner Zweckdienlichkeit durch die Leitung;
 - .3 ein Beschaffungssystem, das beim Einkauf von Teilen automatisch Aspekte des Arbeits- und Gesundheitsschutzes berücksichtigt;
 - .4 die Berücksichtigung der Fitness für bestehende Bedingungen; und
 - .5 systematische Untersuchung der Teampraxis an Bord und an Land.
- 3 Methoden der Erkennung von Gefährdungen umfassen:
 - .1 Schiffsinspektionen;
 - .2 Arbeitshygieneanalysen der Exposition zu chemischen und biologischen Gefährdungen einschließlich Einatmen und Hautkontaktwege und physikalische Gefährdungen wie Vibration und ergonomische Gefahren;
 - .3 Arbeitssicherheitsanalysen einschließlich Gefährdungsanalysen, die sowohl auf Statistiken als auch auf Expertenmeinung basieren;
- .4 ein Benachrichtigungssystem für Mitarbeiter über gefährliche Bedingungen einschließlich eines leicht verständlichen Bezeichnungssystems für alle möglichen mechanischen und chemischen Gefährdungen; und
- .5 Auswertung aller vorhandenen Unterlagen über berufliche Gesundheit und Sicherheit, um Trends festzustellen.
- 4 Methoden der Gefährdungsbewertung umfassen:
 - .1 Vergleich der arbeitshygienischen mit den im SOHSP aufgeführten Expositionsstufen (z. B. Normen, die per Gesetz verlangt werden, oder umsichtige Festlegungen, die von dem Unternehmen bei Fehlen von gesetzlichen Festlegungen getroffen wurden); und
 - .2 Mittel für die Gefährdungsbewertung:
 - 2.1 Gefährdungseffekte und Kontrollanalyse;
 - 2.2 Gefährdungskontrollanalyse;
 - 2.3 Fehlerbaumanalyse von Möglichkeiten basierend auf Expertenmeinung;
 - 2.4 Managementaufsicht- und Gefährdungsanalyse; und
 - 2.5 Gefährdungsanalyse für bestimmte Aufgaben.
- 5 Die Methoden der Gefährdungsuntersuchung sind hierarchisch. In der Reihenfolge der Wichtigkeit umfassen sie:
 - .1 inhärente Sicherheit als Konstruktionselement und die Bestätigung, dass Konstruktionsergebnisse den Konstruktionsforderungen entsprechen;
 - .2 Materialaustausch wie:
 - .2.1 ungefährliche Isolierung statt Asbestumhüllung;
 - .2.2 Zitrusbasierte Reinigungsmittel statt lösungsmittelbasierter Reinigungsmittel; und
 - .2.3 nichttoxische Farbe statt toxischer Farbe.
 - .3 Technische Kontrollen zum Beispiel:
 - .3.1 abgeschlossenes Messen;
 - .3.2 Rückgewinnungssysteme für Dämpfe; und
 - .3.3 klimatisierte Bereiche wie Kontrollräume in Maschinenräumen.
 - .4 Administrative Kontrollen wie:
 - .4.1 systematische Untersuchung des Schiffs auf Eignung für den Betrieb;
 - .4.2 normale Arbeitsvorgänge, die sichere Arbeitspraktiken enthalten. Einige Tätigkeiten, die normale Arbeitsvorgänge mit integrierten sicheren Arbeitspraktiken verlangen, umfassen:
 - .4.2.1 Hoch- und Runterfahren von Maschinen;
 - .4.2.2 Notfallreaktion auf Maschinenausfall;
 - .4.2.3 Abläufe des Auslaufens und Anlaufens von Häfen;

- .4.2.4 Abläufe beim Laden und Entladen von Ladung;
- .4.2.5 Reaktion auf ungeplante Notfallsituationen während der Ladungsoperationen;
- .4.2.6 Verfahren bei Mann über Bord;
- .4.2.7 Arbeitsschritte beim Zuwasserbringen von Rettungsbooten;
- .4.2.8 Abläufe beim Wachegehen;
- .4.2.9 Arbeitsvorgänge im Team wie:
 - .1 Brückenpersonal, das in Simulatoren und in der Praxis durch Teammitglieder unterrichtet wird;
 - .2 Planung und Einsatzbesprechung vor Beginn eines Jobs;
- .4.2.10 Arbeitsplatzgefahren-/Sicherheitsanalysen (APA/APSA);
- .4.2.11 Notfallroutinen; und
- .4.2.12 systematische Inspektionen von neu ankommender Ausrüstung und Ausrüstung im Gebrauch, um sicherzustellen, dass sie den im SOHSP genannten Bedingungen entsprechen (zum Beispiel persönliche Schutzausrüstung).
- .4.3 ein leichtverständliches Schildersystem für alle möglichen mechanischen und chemischen Gefährdungen;
- .4.4 medizinische Überwachungsprogramme, die auf Gefährdungen durch das Schiff und die Ladung zugeschnitten sind; und
- .4.5 spezifische Programme, die im gesamten SOHSP besonders beachtet werden müssen:
 - .4.5.1 Atemschutzprogramm;
 - .4.5.2 Hörverlustvermeidungsprogramm;
 - .4.5.3 sichere Hebeprozesse; und
 - .4.5.4 Arbeiterlaubnisprogramme für Arbeiten wie:
 - .1 Abschalten und Kennzeichnen von Maschinen für Wartungszwecke;
 - .2 Tank- und Lukenreinigungsverfahren;
 - .3 Zugang zu gefährlichen Räumen;
 - .4 Schweiß-/Brennarbeiten, einschließlich Entgasungsprogramme; und
 - .5 Arbeiten in der Höhe.
- .5 Verfahren zur Kontrolle, Kalibrierung und Wartung der Ausrüstung für Arbeits- und Gesundheitsschutz;
- .6 Sicherheitsverfahren, um Zugang und Abgang von Personal zum und vom Schiff zu kontrollieren;
- .7 grundlegende Sicherheitsregeln wie:
 - .7.1 Du sollst keine unsicheren Dinge tun, um die Arbeit zu erledigen. Wenn eine erforderliche Tätigkeit unsicher ist, melde es Deinem Vorgesetzten, damit die Tätigkeit analysiert werden kann und alternative Methoden entwickelt werden können.
 - .7.2 Mechanische Schutzvorrichtungen müssen jederzeit an Ort und Stelle bleiben, wenn Maschinen betrieben werden. Entferne keine Sicherheitsvorrichtung oder setze sie außer Betrieb!
 - .7.3 Niemand darf ein Gerät/einen Ausrüstungsgegenstand bedienen, wenn er nicht dafür ausgebildet und befugt wurde. Informieren Sie Ihren Vorgesetzten, dass Sie eine Einweisung benötigen, wenn Sie eine Aufgabe erfüllen sollen, die Sie in der Ausbildung für Ihre Stufe nicht trainiert haben.
 - .7.4 Nutzen Sie Ihre persönliche Schutzausrüstung, wo immer es verlangt wird.
 - .7.5 Beachten Sie alle Warnzeichen.
 - .7.6 Rauchen ist nur an dafür bestimmten Stellen erlaubt und kann auch zu gewissen Zeiten gänzlich verboten sein, zum Beispiel während des Ladungsumschlags.
 - .7.7 Gute Ordnung ist ein wichtiger Teil der Unfallverhütung. Legen Sie alle Werkzeuge und Vorräte nach der Benutzung an ihren Platz zurück. Lassen Sie nicht zu, dass Müll und Abfälle sich ansammeln, wo sie eine Gefahr bilden können;
- .8 Unterstützungs- und Wellnessprogramme für Mitarbeiter;
- .9 chemische Untersuchungen auf gefährliche Drogen vor der Einstellung;
- .10 Motivationsprogramme wie:
 - .10.1 Sicherheitsbelohnungen;
 - .10.2 Gutscheine; und
 - .10.3 Wettbewerb der Schiffe;
- .11 Disziplinarmaßnahmen für fortschreitende Konsequenzen abhängig von der Schwere und/oder Wiederholung der Verletzung einer Sicherheitsvorschrift;
- .12 persönliche Schutzausrüstung wie:
 - .12.1 Schutzbrillen, Gehörschutz, Sicherheitsschuhe, Schutzkleidung, chemische Schutzschuhe, Atemschutz; und
 - .12.2 ausreichend undurchlässige Handschuhe für mit Lebensmitteln Arbeitende; und
- .13 präventive Wartung des Schiffs und der Ausrüstung sowie grundlegende Ordnungsprogramme.

ANLAGE 4

AUSBILDUNG

- 1 Die Ausbildung aller Mitarbeiter zur Befähigung, Gefahren zu erkennen und geeignete Schutzmaßnahmen zu ergreifen, soll umfassen:
 - .1 eine allgemeine Ausrichtung auf das Unternehmen;
 - .2 Überblick über das Programm zum Arbeits- und Gesundheitsschutz an Bord von Schiffen des Unternehmens;
 - .3 Einweisung an Bord einschließlich Zugänge und Ausgänge;
 - .4 Notfallhandlungen im Fall von Feuer, Vorkommnis beim Betreten von gefährlichen Räumen, Freisetzen von gefährlichen Chemikalien oder gefährlicher Ladung und übermäßiger Exposition;
 - .5 die Art der möglichen Gefährdungen, denen Mitarbeiter während ihrer täglichen Arbeit ausgesetzt sein können und wie man Symptome der Exponiertheit erkennen kann;
 - .6 Anwendung von Schutzmaßnahmen wie Standardarbeitsvorgänge, die sichere Arbeitspraktiken einschließen, sowie Schutzausrüstung und Schutzkleidung (siehe Anlage 3, Absatz 5, Gefährdungskontrolle);
 - .7 spezielle Programme einschließlich Atemschutz, Zutritt zu beengten Räumen, Hörverlustprävention, Verriegelung und Kennzeichnung von Maschinen zwecks Wartungsarbeiten, Fallschutz, sichere Hebearbeiten und Kontrolle, Kalibrierung und Wartung der Sicherheitsausrüstung; und
 - .8 Erkennung und Kontrolle von Übermüdung
- 2 Eine Zusatzausbildung für diejenigen, die spezielle Verantwortung für Gesundheit und Sicherheit tragen, kann enthalten:
 - .1 Gefährdungsanalyse und -management, einschließlich:
 - .1.1 Datenanalyse von Gesundheits- und Arbeitsschutz auf Trends;
 - .1.2 Arbeitsplatzsicherheitsanalyse; und
 - .1.3 Bedeutung des Wachdienstes an Bord,
 - .2 Todesfall-, Verletzungs-, Krankheits-, "Beinahe-Unfall-" und Problemuntersuchungen sowie Analyse der grundlegenden Ursachen;
- 3 Effektive Programme für den Schutz der Arbeiter enden nicht bei einer Anfangsausbildung. Effektive Programme bewerten den Erfolg der gebotenen Ausbildung und bieten eine Auffrischungsausbildung sowohl als Routineausbildung als auch für Bedarfsfälle.
- 4 Ausgefeilte Ausbildungsprogramme, die nur auf Arbeits- und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz ausgerichtet sind, sind nicht immer erforderlich. Die Einbeziehung des Gesundheits- und Arbeitsschutzes in alle Prozesse des Unternehmens ist der Schlüssel zum Erfolg. Informationen über Arbeits- und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz sollen in andere

Trainingprogramme über Leistungsanforderungen und Arbeitsverfahren integriert sein.

ANLAGE 5

DOKUMENTATION

- 1 Um Gefährdungskontrollanstrengungen wie Arbeitsplatzgefährdungsanalysen, Arbeitshygienestichproben und Ausbildung zu dokumentieren, sind Unterlagen erforderlich. Systeme der Datensammlung, die Trendanalysen ermöglichen, helfen bei der Identifikation von Verletzungen und Krankheiten mit gemeinsamen Ursachen. Ein Bericht über die Erfahrung des Personals an Bord mit Verletzungen und Krankheiten mit gemeinsamen Ursachen über eine gewisse Zeit kann Muster von Verletzungen und Krankheiten mit gemeinsamen Ursachen aufzeigen, um die man sich kümmern kann. Gleichermaßen kann ein Bericht über Unfälle, Beinahe-Vorkommnisse oder Probleme über einen Zeitabschnitt Muster gefährlicher Praktiken aufdecken, die korrigiert werden müssen, um Sicherheit zu erreichen.

Wechselwirkung von Veränderungen in Vorkommnissen wie Unfällen, Krankheiten und Beinahe-Unfällen korrelieren mit Veränderungen im Programm zum Arbeits- und Gesundheitsschutz an Bord von Schiffen.

Vorgänge, Arbeitsprozesse und Personal können helfen, potentielle Ursachen und Wahrscheinlichkeiten von Unfällen, Verletzungen und Erkrankungen des Personals und Gefahren oder Risiken für die Öffentlichkeit aufzuzeigen. Audits zur Bewertung der Wirksamkeit eines Programms zum Arbeits- und Gesundheitsschutz an Bord von Schiffen können benutzt werden, Schwachstellen im System zu identifizieren.
- 2 Beispiele für Unterlagen, die aufbewahrt werden sollen, sind :
 - .1 Todesfälle, Verletzungen, Krankheiten, Unfälle, Beinahe-Unfälle und Problemunterlagen, wie:
 - .1.1 Untersuchungsberichte und Analysen der Grundursachen (siehe auch Anlage 7, Todesfälle, Verletzungen, Krankheit und Vorkommnisuntersuchungen); und
 - .1.2 Verletzungs-, Krankheits-, Beinahe-Vorkommnis und Problemzahlen;
 - .2 Mitteilungen über gefährliche Bedingungen und Handlungen zu deren Beseitigung;
 - .3 Sicherheitsvorschläge von Besatzmitgliedern;
 - .4 Arbeitshygienekontrollergebnisse für Personal und Bereichbeispiele;
 - .5 Arbeitsplatzsicherheitsanalyse;
 - .6 Berichte des Sicherheitsausschusses;
 - .7 Sicherheitsinspektionsberichte oder Logbucheintragen;
 - .8 Daten über medizinische Überwachung (mit dem Ziel, Exposition zu identifizieren, so dass

- geeignete Schritte einschließlich Verbesserung der Gefährdungskontrollen. gestartet werden können);
- .9 Ausbildung (siehe Anlage 4 zu einer Diskussion über empfohlenes Training):
 - .9.1 dokumentieren Sie Ausbildungsumfang, Datum und Teilnahme; und
 - .9.2 dokumentieren Sie den Abschluss von Kursen wie Brandbekämpfung und Ausbildung zum Betreten von beengten Räumen; und
 - .10 Audits des Programms zum Arbeits- und Gesundheitsschutz an Bord von Schiffen (für ein Beispiel siehe Anlage 8).
- 3 Der Umfang der Aufbewahrung von Aufzeichnungen zur Dokumentation der Wirksamkeit des Programms wird entsprechend der Größe des Unternehmens, des Umfangs und der Art der Exposition zu Gefährdungen auf dem Schiff und anderen Faktoren variieren. Die Aufzeichnungen sollen so lange wie nötig aufbewahrt werden unter dem Aspekt ihrer beabsichtigten Nutzung.
 - 4 Aufzeichnungen einzelner Schiffe sollen auch mit denen anderer Schiffe zusammengeführt und als größere Datenbank analysiert werden, um Informationen über Häufigkeit der Probleme zu gewinnen und so besser Trends zu identifizieren.

ANLAGE 6

PERSONAL VON VERTRAGSPARTNERN UND DRITTEN

- 1 Der Schiffseigner/-betreiber und/oder der Kapitän/Verantwortliche sollen Informationen über anwendbare Elemente des Programms zum Arbeits- und Gesundheitsschutz an Bord von Schiffen liefern: Schiffsgefährdungen, Sicherheitsvorschriften, Standardarbeitsvorgänge und Notfallverfahren mit Personal von Vertragspartnern oder Dritten, die Schiffs- oder Ladungsgefährdungen ausgesetzt sein könnten.
- 2 Der Vertragspartner oder der Dritte soll seinem Personal über die zu beachtenden Elemente eines Programms zum Arbeits- und Gesundheitsschutz an Bord von Schiffen Mitteilung machen und es über jede bekannte Gefährdung durch das Schiff oder die Ladung, der sein Personal ausgesetzt sein könnte, aufklären. Die aufsichtführende Person des Vertragspartners oder Dritten soll auch sein Personal veranlassen, die betrieblichen Gesundheits- und Arbeitsschutzvorschriften des Schiffes in dem Maße zu befolgen, dass sie die eigenen Anforderungen des Vertragsnehmers oder Dritten befolgen oder übertreffen.
- 3 Die Verantwortlichen des Vertragspartners oder des Dritten sollen den Kapitän oder Verantwortlichen über jegliche Gesundheits- und Sicherheitsgefährdungen, die durch ihre Arbeit entstehen könnten, informieren und auch darüber, wie sie solche Gefähr-

dungen bewältigen können. Der Verantwortliche des Vertragspartners oder des Dritten soll auch das Schiffspersonal über alle Gefährdungen für Sicherheit und Gesundheit im Verlaufe ihrer Arbeit an Bord informieren.

- 4 Während des ersten Erfahrungsaustauschs über Gefährdungen durch das Schiff und Gefährdungen durch die beabsichtigte Arbeit sollen die Handlungen des Vertragspartners oder Dritten hinsichtlich Sicherheit und Gesundheit für die Schiffsbesatzung und ihre eigenen Mitarbeiter klar genannt werden. Gleichmaßen sind die Handlungen der Schiffsbesatzung in Bezug auf Arbeits- und Gesundheitsschutz des Vertragsnehmers und Dritter klar zu benennen. Notfallverfahren sollen im Voraus klar abgestimmt werden.

ANLAGE 7

UNTERSUCHUNG VON TODESFÄLLEN, VERLETZUNG, KRANKHEIT UND VORKOMMNISEN

- 1 Das Ziel einer Untersuchung ist die Vermeidung ähnlicher Ereignisse. Eine Untersuchung soll die Umstände der Verletzung, Erkrankung oder des Vorkommnisses identifizieren und die unmittelbaren Ursachen, die beitragenden Faktoren und grundlegenden Ursachen ermitteln durch Sammeln und Analysieren von Informationen und durch das Ziehen von Schlussfolgerungen. Die Identifikation und Korrektur von Ursachen kann verhindern, dass ähnliche Vorkommnisse erneut auftreten. Ferner kann die Identifikation und Korrektur einer wahren Ursache andere, scheinbar nicht damit im Zusammenhang stehende Vorkommnisse verhindern und so sogar mehr Gegenleistung für die Mühe der Bestimmung der Ursachen liefern. Zum Beispiel, wenn ein Problem im Zusammenhang mit dem Ausbildungssystem des Unternehmens als Grundursache für ein Vorkommnis in beengten Räumen erkannt wurde, dann kann eine Korrektur des gesamten Ausbildungssystems eine Verletzung verhindern, die durch die unkorrekte Bedienung einer Maschine durch eine nicht ausgebildete Person verursacht worden wäre.
- 2 Beginnen Sie die Untersuchung so schnell wie möglich nachdem das Vorkommnis stattgefunden hat. Befragen Sie die Arbeiter, die in das Vorkommnis verwickelt waren und alle Zeugen. Entdecken Sie Situationen, die zu dem Ereignis geführt haben, einschließlich mehrerer Tage zuvor. Diese Situationen können beitragende Faktoren enthalten. (Menschliche Faktoren einschließlich Übermüdung sind oft die Wurzel oder beitragende Faktoren und mögen sich über eine Zeitspanne ansammeln.) Untersuchen Sie den Ort des Vorkommnisses und erkennen sie Faktoren, die mit dem Vorkommnis in Beziehung stehen. Befragen Sie anderes Unternehmenspersonal, wenn nötig, um Grundursachen zu erkennen. Dokumentieren Sie die Untersuchung und Ihre Empfehlungen.
- 3 Der Abschlussbericht soll enthalten:
 - .1 eine Zusammenfassung der Grundfakten des Vorkommnisses;

- .2 eine detaillierte Beschreibung der Umstände des Vorfalls oder Beinahe-Vorkommnisses;
- .3 Analyse und Bemerkungen, die zu logischen Schlussfolgerungen oder Ergebnissen führen und alle Faktoren einschließlich der Grundursachen, die zu dem Ereignis beitrugen, und
- .4 sofortige und langfristige Empfehlungen, die die

Verhinderung ähnlicher Unfälle und die Korrektur der Ursachen zum Ziel haben.

- 4 Es mag hilfreich sein, die Untersuchungsdaten zu kategorisieren. Ein Beispiel eines einseitigen Formulars, das in Informationskategorien aufgeteilt wird, wird mitgeliefert. Zusätzliche Seiten können genutzt werden, um die Zusammenfassung, Beschreibung, Analyse und Empfehlungen aufzuschreiben.

<input type="checkbox"/> Todesfall,		<input type="checkbox"/> Verletzung,		<input type="checkbox"/> Krankheit oder		<input type="checkbox"/> Vorfalluntersuchung		Datum:		Zeit:		
Schiffsname:			Schiffstyp:			Klasse:		Schiffsstandort:		Temp.:	Windgeschw.:	Seegang:
Schiffstätigkeit im Zeitpunkt des Vorfalles: <input type="checkbox"/> Entladen <input type="checkbox"/> Gas laden <input type="checkbox"/> Tanks gasfrei machen <input type="checkbox"/> Restlenzen Tanks <input type="checkbox"/> Tanks reinigen <input type="checkbox"/> Kraftstoff tanken <input type="checkbox"/> Festmachen am Dock <input type="checkbox"/> Auffüllen auf See <input type="checkbox"/> Transithafen <input type="checkbox"/> für die Durchfahrt gesperrter Kanal <input type="checkbox"/> Ressourcen erkunden <input type="checkbox"/> Ressourceproduktion <input type="checkbox"/> Trawling <input type="checkbox"/> Unterwegs auf See						Leiter der Untersuchung: _____ Kapitän/Verantwortlicher: _____ Zusammenhang Schiffsverlust: <input type="checkbox"/> Auflaufen/Rammen <input type="checkbox"/> Feuer / Explosion <input type="checkbox"/> Kollision <input type="checkbox"/> Maschinenschaden <input type="checkbox"/> Grounding <input type="checkbox"/> Kentern <input type="checkbox"/> Schlagsseite <input type="checkbox"/> Ausfall: Außenhaut , Wasser, dichte Türen, Öffnungen etc. <input type="checkbox"/> Sonstiges: _____						
Name des Beschäftigten: _____ ID-Nr. des Beschäftigten: _____						Art des Unfalls / Vorfalls: <input type="checkbox"/> Rutschen/Fallen -Treppe <input type="checkbox"/> Rutschen/Fallen -Gangway <input type="checkbox"/> Rutschen/Fallen -Deck <input type="checkbox"/> Rutschen/Fallen – sonstiges. _____ <input type="checkbox"/> Fallen, gleiche Ebene <input type="checkbox"/> Fallen, ins Wasser <input type="checkbox"/> Getroffen, fallender Gegenstand <input type="checkbox"/> Getroffen, fliegender Gegenstand <input type="checkbox"/> Getroffen, beweglicher Gegenstand <input type="checkbox"/> Gestoßen, fester Gegenstand <input type="checkbox"/> Gestoßen, Schiff <input type="checkbox"/> Gestoßen, sonstiges _____ <input type="checkbox"/> Gequetscht/Zerdrückt <input type="checkbox"/> Schnitt, Beule <input type="checkbox"/> Zerrung/Stauchung <input type="checkbox"/> Überanstrengung <input type="checkbox"/> in Leinen verwickelt <input type="checkbox"/> Verbrennung, nicht-elektrisch <input type="checkbox"/> Verbrennung, elektrisch <input type="checkbox"/> Verbrüht <input type="checkbox"/> Unterkühlung <input type="checkbox"/> Wärmestau <input type="checkbox"/> Tauchunfall <input type="checkbox"/> Erstickung <input type="checkbox"/> Akute giftige Expos. <input type="checkbox"/> Chronisch giftige Expos <input type="checkbox"/> Verschwunden <input type="checkbox"/> Sonstiges _____						
Position des Beschäftigten an Bord: <input type="checkbox"/> Deckmannschaft <input type="checkbox"/> Deckoffizier <input type="checkbox"/> technische Mannschaft <input type="checkbox"/> technischer Offizier <input type="checkbox"/> Kapitän <input type="checkbox"/> Steward <input type="checkbox"/> Tankermann <input type="checkbox"/> Verantwortlicher <input type="checkbox"/> OIM <input type="checkbox"/> Plattformarbeiter <input type="checkbox"/> Passagier <input type="checkbox"/> Beamter <input type="checkbox"/> Kai/Hafenarbeiter <input type="checkbox"/> Besucher						Vom Betroffenen ausgeführte Aktivität zum Zeitpunkt des Unfalls: <input type="checkbox"/> Decksdienst <input type="checkbox"/> Maschinendienst <input type="checkbox"/> Ausbildung <input type="checkbox"/> Angeln <input type="checkbox"/> Ladungsumschlag <input type="checkbox"/> Leinenhandhabung <input type="checkbox"/> Maschinenbedienung <input type="checkbox"/> Maschinenreparatur <input type="checkbox"/> Stewarddienst <input type="checkbox"/> Passagier <input type="checkbox"/> dienstfrei – üben <input type="checkbox"/> dienstfrei						
Art des Todesfalls, Verletzung oder Krankheit: <input type="checkbox"/> Allergische Reaktion <input type="checkbox"/> Erstickung <input type="checkbox"/> Hitzeverbrennung <input type="checkbox"/> Chemische Verbrennung <input type="checkbox"/> Elektrische Verbrennung (Schlag) <input type="checkbox"/> Verschlechterung alte Verletzung <input type="checkbox"/> Abschürfung <input type="checkbox"/> Prellung <input type="checkbox"/> Gehirnerschütterung <input type="checkbox"/> Blase <input type="checkbox"/> Ertrinken <input type="checkbox"/> Dehnung <input type="checkbox"/> Schnitt <input type="checkbox"/> Hämorrhoiden <input type="checkbox"/> Verstauchung <input type="checkbox"/> Bruch <input type="checkbox"/> Einstich <input type="checkbox"/> Eingeweidebruch <input type="checkbox"/> Hitzeschlag <input type="checkbox"/> Blut <input type="checkbox"/> ansteckende Krankheit <input type="checkbox"/> unbekannt <input type="checkbox"/> Sonstiges _____						Unmittelbare u. beitragende Ursachen des Unfalls / Vorfalls: <input type="checkbox"/> Rausch, Alkohol <input type="checkbox"/> Rausch, Narkotika <input type="checkbox"/> Schlechtwetter <input type="checkbox"/> schlechte Planung <input type="checkbox"/> Befehlsproblem <input type="checkbox"/> Eile <input type="checkbox"/> Zu große Arbeitslast <input type="checkbox"/> Zeitproblem für Aufgabe <input type="checkbox"/> Ungeeignete Politik <input type="checkbox"/> Langeweile/Unaufmerksamkeit <input type="checkbox"/> Sorglosigkeit <input type="checkbox"/> falsches Urteil <input type="checkbox"/> Denkfehler <input type="checkbox"/> Unzureichende Ausbildung <input type="checkbox"/> Übermüdung <input type="checkbox"/> Unzeitmäßiger Inflofluss <input type="checkbox"/> Ungenauer Inflofluss <input type="checkbox"/> Konstruktion-Control-interface <input type="checkbox"/> Konstruktions-Notfallsystem <input type="checkbox"/> Konstruktions-General <input type="checkbox"/> Konstruktion Arbeitsstation <input type="checkbox"/> Psychologische Faktoren <input type="checkbox"/> körperl. Faktoren <input type="checkbox"/> Deck vollgestellt <input type="checkbox"/> Deck rutschig <input type="checkbox"/> Ausrüstung versagt <input type="checkbox"/> falsch genutzte PSW <input type="checkbox"/> fehlende PSW <input type="checkbox"/> Chemische Reaktion / Freisetzung <input type="checkbox"/> falsch genutzte PSA <input type="checkbox"/> fehlende PSA <input type="checkbox"/> ungeeigneter/fehlender Schutz <input type="checkbox"/> unkorrekte Wartung <input type="checkbox"/> unzureichende Lüftung <input type="checkbox"/> unkorrekte Aufsicht <input type="checkbox"/> Missbrauch Ausrüstung/Gerät <input type="checkbox"/> unzureichende Beleuchtung <input type="checkbox"/> unzureichende Ausrüstung <input type="checkbox"/> unzureichende Last/Lagerraum <input type="checkbox"/> Materialausfall <input type="checkbox"/> ungeeignete/fehlende Reeling <input type="checkbox"/> Festmachleine schwingt						
Verletzter Körperteil: <input type="checkbox"/> Arm <input type="checkbox"/> Auge <input type="checkbox"/> Bein <input type="checkbox"/> Brustkorb <input type="checkbox"/> Finger <input type="checkbox"/> Fuß <input type="checkbox"/> Hand <input type="checkbox"/> Hüfte <input type="checkbox"/> Herz/Kreislauf <input type="checkbox"/> Knie <input type="checkbox"/> Kopf <input type="checkbox"/> Lunge <input type="checkbox"/> Magen <input type="checkbox"/> Nacken <input type="checkbox"/> Rücken <input type="checkbox"/> Rumpf <input type="checkbox"/> Schulter <input type="checkbox"/> Sprungbein <input type="checkbox"/> Unterleib <input type="checkbox"/> vielfache Verletzung <input type="checkbox"/> Sonstiges _____												
Ort zum Zeitpunkt der Verletzung / Beinahe-Unfalls: <input type="checkbox"/> Unbekannter achterer Bereich <input type="checkbox"/> Brücke <input type="checkbox"/> Ladeluke <input type="checkbox"/> Pumpenraum <input type="checkbox"/> Ladungstank <input type="checkbox"/> Deckvorräte <input type="checkbox"/> Deck, offen <input type="checkbox"/> Maschinenraum <input type="checkbox"/> Maschinenvorräte <input type="checkbox"/> Heizraum <input type="checkbox"/> Vorpiek <input type="checkbox"/> Kombüse <input type="checkbox"/> vorderer Bereich <input type="checkbox"/> Kraftstofftank <input type="checkbox"/> Wäscherei <input type="checkbox"/> Maschinenbereich <input type="checkbox"/> Mast, Baum <input type="checkbox"/> Mittschiffs <input type="checkbox"/> Takelage <input type="checkbox"/> Büros <input type="checkbox"/> Quartiere <input type="checkbox"/> Farbenraum <input type="checkbox"/> Gang <input type="checkbox"/> Ballasttank <input type="checkbox"/> Wellentunnel <input type="checkbox"/> Steuerraum <input type="checkbox"/> Leerraum <input type="checkbox"/> Kofferdam <input type="checkbox"/> Windenraum <input type="checkbox"/> Schlammtank <input type="checkbox"/> Bohrplattform <input type="checkbox"/> Sonstiges _____												
Root Cause(s): <input type="checkbox"/> Leitungsendagement <input type="checkbox"/> Aufzeichnung <input type="checkbox"/> Mitarbeiterinvolvierung <input type="checkbox"/> Vertragspartner/Dritte <input type="checkbox"/> Gefahr identifiziert, kontrolliert <input type="checkbox"/> Untersuchung <input type="checkbox"/> Ausbildung <input type="checkbox"/> Systematische Analyse												
Unterschrift												
Leiter der Untersuchung _____ Datum: _____												

ANLAGE 8

SYSTEMATISCHE ANALYSE DES PROGRAMMS ZUM ARBEITS- UND GESUNDHEITSSCHUTZ AN BORD VON SCHIFFEN

- 1 Werkzeuge, die bei der Programmanalyse helfen können, umfassen:
 - .1 Trendanalyse von Statistiken über Todesfälle, Verletzungen, Krankheiten und Beinahe-Unfälle;
 - .2 Trendanalyse von Aufzeichnungen über unsichere Handlungen oder Verhalten;
 - .3 Aufzeichnungen der Berichte des Schiffssicherheitsausschusses und dessen Empfehlungen; und
 - .4 Bericht über Meldung über gefährliche Zustände und Abhilfeaktionen.
- 2 Leistungsmessungen, die bei der Programmbewertung helfen können, umfassen:
 - .1 Zeitverlustrate;
 - .2 Todesfallrate;
 - .3 Vorfälle akuter toxischer Exposition pro 1.000 Arbeitskraftstunden;
 - .4 Zahl der Nicht-Übereinstimmungen mit normalen Arbeitsverfahren pro 100 Arbeitskraftstunden;
 - .5 Prozentsatz des vom SOHSP geforderten Trainings, das nach Plan absolviert wurde;
 - .6 Prozentsatz der jährlichen Atemtestübungen, die nach Plan absolviert wurden; und

- .7 Prozentsatz der nach Plan durchgeführten jährlichen Gesundheitsuntersuchungen.
- 3 Das folgende Audit-Hilfsmittel kann zur Bewertung des SOHSP verwendet werden. Die Elemente, die in dem Audit-Hilfsmittel bewertet werden, sind die ersten sieben Elemente des SOHSP. Einige Elemente sind noch weiter unterteilt in Faktoren, die individuell bewertet werden. Der Auditor soll das SOHSP des Schiffes objektiv für jeden der individuellen Faktoren und der Elemente bewerten, nachdem er die nötigen Informationen dafür erhalten hat.
 - .1 Berechnung der Gesamtbewertung, nach der Bewertung jedes Elements, wie folgt:
 - .1 die Punkte für das Element Leitungsengagement und Führung sind die niedrigsten für „Allgemein“ und „Umsetzungsfaktoren“;
 - .2 die Punkte für das Element Einbeziehung der Beschäftigten sind die niedrigeren der zwei Punkte für „Allgemein“ und „Gefährdungsmeldungsfaktoren“;
 - .3 die Punkte für das Element Gefährdungsvorausschau, -identifikation, -bewertung und Kontrolle sind der Durchschnitt aller sechs Faktoren; und
 - .4 die Punkte für die Einzelfaktor-Elemente sind die Punkte für den Faktor;
 - .2 die Gesamtpunktzahl ist die durchschnittliche Punktzahl der sieben Elementpunkte. Ihr kann eine Beschreibung in Worten beigefügt werden, die auf den Punkten basiert.

Punkte	Niveau des Programms zum Arbeits- und Gesundheitsschutz an Bord von Schiffen
5	Herausragendes Programm
4	Sehr gutes Programm
3	Elementares Programm
2	In Entwicklung befindliches Programm
1	Kein oder wirkungsloses Programm

<i>Programm-Element</i>	<i>nicht vorhanden oder wirkungslos (1)</i>	<i>in Entwicklung (2)</i>	<i>Elementar (3)</i>	<i>Sehr gut (4)</i>	<i>Herausragend (5)</i>
<i>Leitungsengagement und Führung</i>					
allgemein					
Umsetzung					
Gesamtpunkte für Element		Niedrigste von 2 Sektionen			
<i>Einbeziehung der Beschäftigten</i>					
allgemein					
Gefahrenberichterstattung					
Gesamtpunkte für Element		Niedrigste von 2 Sektionen			
<i>Gefährdungsvorausschau, -identifikation, -bewertung, & -kontrolle</i>					
Vorausschau, Identifikation, & Bewertung					
Kontrolle – allgemein					
Kontrolle – Wartung					
Kontrolle – Medizinisches Programm					
Kontrolle - Notfallvorbereitungsplanung & Übungen					
Kontrolle – Notfallvorbereitung - Erste Hilfe					
Gesamtpunkte für Element		Durchschnitt von 6 Sektionen			
<i>Ausbildung</i>					
allgemein					
Gesamtpunkte für Element		Punkt von 1 Sektion			
<i>Dokumentation</i>					
Datensammlung und -analyse					
Gesamtpunkte für Element		Punkt von 1 Sektion			
<i>Personal von Vertragspartnern und Dritten</i>					
allgemein					
Gesamtpunkte für Element		Punkt von 1 Sektion			
<i>Todesfall-, Verletzungs-, Krankheits-, und Unfalluntersuchung</i>					
allgemein					
Gesamtpunkte für Element		Punkt von 1 Sektion			
Gesamtprogrammpunktezahl		Durchschnitt von 7 Elementen gerundet			

Die angefügten Tabellen geben die verbale Beschreibung für die o. g. numerischen Indikatoren.

LEITUNGSENGAGEMENT UND FÜHRUNG	
Allgemein	
Managementengagement und Führung sind die Voraussetzung für ein effektives SOHSP.	
1	Das Management zeigt keine Politik, Zielsetzung, oder Interesse in Fragen des Arbeits- und Gesundheitsschutzes an Bord dieses Schiffes.
2	Das Management setzt und vermittelt Arbeitsschutz- und Gesundheitspolitik und -ziele, ist aber zurückhaltend bei allen Bemühungen um Arbeits- und Gesundheitsschutz.
3	Das Management befolgt alle Regeln für Arbeits- und Gesundheitsschutz im Unternehmen und gibt den Bemühungen anderer um Arbeits- und Gesundheitsschutz sichtbare Unterstützung.
4	Das Management nimmt teil an wichtigen Aspekten des Programms für Arbeits- und Gesundheitsschutz an Bord des Schiffes. Zum Beispiel Schiffsinspektionen, Vorkommnisberichte und Programmuntersuchungen. Motivierende Programme, die das Melden von Unfällen, Symptomen, Verletzungen oder Gefährdungen entmutigen, fehlen. Andere Anreize mögen vorhanden sein.

5	Fragen des Arbeits- und Gesundheitsschutzes an Bord von Schiffen sind regelmäßig Bestandteil der Tagesordnung von Leitungssitzungen. Die Leitung zeigt klar und deutlich die grundlegende Bedeutung von Arbeits- und Gesundheitsschutz durch Mitarbeit, Unterstützung und Vorbild. Diese Haltung ist beständig und nachhaltig oder hat sich mit der Zeit verbessert.
----------	--

LEITUNGSENGAGEMENT UND FÜHRUNG

Umsetzung

Umsetzung bedeutet Mittel, die die Leitung bereitstellt, einschließlich:

- Ressourcen:
 - Budget
 - Information
 - Fachwissen/Training
 - Personal
- Formulieren und Übergeben von Verantwortung
- Autorität für die Ausübung der Verantwortlichkeit verleihen
- Rechenschaftspflicht

1	Hilfsmittel zur Umsetzung des Programms zum Arbeits- und Gesundheitsschutz an Bord von Schiffen sind ungeeignet oder fehlen.
2	Einige Hilfsmittel zur Umsetzung des Programms für Arbeits- und Gesundheitsschutz an Bord von Schiffen sind adäquat und werden wirkungsvoll angewendet; andere sind wirkungslos oder ungeeignet. Die Leitung übergibt die Verantwortung für die Umsetzung eines Programms für Arbeits- und Gesundheitsschutz an Bord von Schiffen an festgelegte Person(en). Der benannte Vertreter der Leitung hat Vollmachten zur direkten Bekämpfung von Gefährdungen, die ohne große finanzielle Mittel korrigiert werden können.
3	Die Hilfsmittel zur Umsetzung eines Programms zum Gesundheits- und Arbeitsschutz an Bord von Schiffen sind geeignet, aber nicht alle werden effektiv genutzt. Der Vertreter der Leitung hat einige Erfahrung in der Gefährdungsidentifikation und den anzuwendenden Standards. Die Leitung hält oder hat Zugang zu den anzuwendenden Standards der Einheit und sucht geeignete Hilfe zur Interpretation der Standards. Der Vertreter der Leitung hat die Autorität, Ausrüstung für Arbeits- und Gesundheitsschutz zu bestellen/kaufen
4	Alle Hilfsmittel zur Umsetzung des Programms für Arbeits- und Gesundheitsschutz an Bord von Schiffen sind mehr als adäquat und werden wirkungsvoll genutzt. Schriftliche Sicherheitsverfahren, -strategien und Interpretationen sind auf aktuellem Stand, basierend auf Überarbeitungen des Programms zum Arbeits- und Gesundheitsschutz an Bord von Schiffen. Ausgaben für Arbeits- und Gesundheitsschutz einschließlich Ausbildungskosten und Personal sind im Budget des Schiffes festgehalten. Gefährdungsbekämpfung ist Bestandteil der Leistungsbewertung der Leitung (Offiziere/Verantwortliche/Aufsichtführende).
5	Alle Hilfsmittel zur Umsetzung eines guten Programms für Arbeits- und Gesundheitsschutz an Bord sind mehr als adäquat und werden wirkungsvoll genutzt. Der Leitungsvertreter für Arbeits- und Gesundheitsschutz hat die für die Schiffsgröße und den Schiffsbetrieb erforderliche Erfahrung und hat Zugang zu Fachberatung wenn nötig. Budget und Finanzierungspraxis für Arbeits- und Gesundheitsschutz werden regelmäßig auf Adäquatheit untersucht.

EINBEZIEHUNG DER BESCHÄFTIGTEN

Allgemein

Mitarbeiterbeteiligung ist das Mittel mit dem diejenigen, die wirklich die Arbeit machen, Gefährdungen erkennen, Abhilfen empfehlen und überwachen und auch in anderer Form an ihrem eigenen Schutz beteiligt sind.

1	Mitarbeiterbeteiligung im Programm zum Arbeits- und Gesundheitsschutz an Bord von Schiffen wird nicht gefördert. Die vorhandenen Motivierungsprogramme haben den Effekt, Meldungen über Vorkommnisse, Verletzungen, mögliche Gefährdungssymptome zu unterlassen. Mitarbeiter/Mitarbeitervertreter werden nicht in das Programm zum Arbeits- und Gesundheitsschutz an Bord von Schiffen einbezogen.
2	Arbeiter und ihre Vertreter können im Arbeitsbereich frei und ohne Furcht vor Bestrafung an Aktivitäten zum Arbeits- und Gesundheitsschutz teilnehmen. Es gibt Verfahren der Kommunikation zwischen Arbeitgeber und Arbeitern über Fragen zu Arbeits- und Gesundheitsschutz. Arbeiter dürfen Arbeit verweigern oder stoppen, wenn sie ernsthaft vermuten, dass eine drohende Gefahr mit ihr verbunden ist. Arbeiter werden während der Ausführung von Sicherheitsmaßnahmen bezahlt.

3	Arbeiter und ihre Vertreter arbeiten am Programm zum Arbeits- und Gesundheitsschutz an Bord von Schiffen mit. Sie nehmen teil an der Inspektion der Arbeitsbereiche und dürfen bei der Überwachung zusehen und Ergebnisse erhalten. Arbeiter und ihre Vertreter haben Zugang zu Informationen hinsichtlich des Programms zum Arbeits- und Gesundheitsschutz an Bord von Schiffen einschließlich Daten über Arbeits- und Gesundheitsschutz, Trendanalysen, Arbeitsaufgabenanalyse und Arbeitshygienedaten. Es gibt ein Berichtsverfahren für Beschwerden über Gefährdungen oder Diskriminierung und die Rückantwort der Leitung in angemessener Frist.
4	Arbeiter und ihre Vertreter nehmen teil an Arbeitsplatzanalyse, Inspektionen und Untersuchungen und sie entwickeln Kontrollverfahren für das gesamte Schiff, sie erhalten die erforderliche Ausbildung und Schulungen, um an diesen Tätigkeiten teilzunehmen. Arbeiter und ihre Vertreter haben Zugang zu allen wichtigen Sicherheits- und Gesundheitsinformationen, einschließlich Sicherheitsberichte und Audits. Die Arbeiter sind über ihr Recht, eine Aufgabe, die sie ernsthaften Gefährdungen aussetzt, zu verweigern bis eine Leitungsentscheidung vorliegt.
5	Arbeiter und ihre Vertreter nehmen voll an der Entwicklung des Programm zum Arbeits- und Gesundheitsschutz an Bord von Schiffen teil und an der Durchführung von Trainings- und Bildungsprogrammen. Sie nehmen teil an Audits, Programmuntersuchungen durch die Leitung oder Dritte, der Sammlung von Beispielen für Überwachungszwecke und haben die notwendige Schulung, um an solchen Tätigkeiten teilzunehmen. Der Arbeitgeber ermutigt und bevollmächtigt die Mitarbeiter, Tätigkeiten auszusetzen, die mögliche ernste Gefährdungen der Sicherheit und Gesundheit bedeuten könnten.

EINBEZIEHUNG DER BESCHÄFTIGTEN

Gefahrenberichterstattung

Ein zuverlässiges Gefahrenberichtssystem gestattet den Mitarbeitern, die Leitung ohne Furcht vor Repressalien über Zustände, die gefährlich scheinen, zu informieren und fristgemäß geeignete Antworten zu erhalten.

1	Es existiert kein festgelegtes Gefährdungsberichtssystem oder die Mitarbeiter zögern, Gefährdungen zu melden.
2	Die Mitarbeiter sind instruiert, Gefährdungen an die Leitung zu melden. Die Verantwortlichen sind instruiert und sich bewusst über ein Verfahren zur Bewertung und Beantwortung solcher Meldungen. Arbeitnehmer nutzen das System ohne Angst vor Repressalien.
3	Es existiert ein festgelegtes System der Gefährdungsmeldung. Die Mitarbeiterberichte über Gefährdungen werden dokumentiert, Schritte zu ihrer Behebung werden geplant und die Berichte aufbewahrt.
4	Die Mitarbeiter werden regelmäßig über Gefährdungsidentifikations- und -berichtsverfahren geschult. Die Leitung führt Untersuchungen der Mitarbeiterfeststellungen durch um sicherzustellen, das System funktioniert. Die Ergebnisse werden festgehalten.
5	Die Leitung reagiert schriftlich und fristgemäß auf Gefährdungsberichte. Die Mitarbeiter können Gefährdungen schnell identifizieren und korrigieren; die Leitung unterstützt sie dabei.

GEFÄHRDUNGSVORAUSSCHAU, -IDENTIFIKATION, -BEWERTUNG UND -KONTROLLE

Vorausschau, Identifikation and Bewertung

Vorausschau, Identifikation und Bewertung von Gefährdungen umfassen eine systematische Untersuchung des Schiffes und der Konstruktion der Ausrüstung auf Eignung für die vorliegenden Bedingungen und Prozesse, eines Beschaffungssystems, das die Berücksichtigung von Sicherheits- und Gesundheitsaspekten bei den bestellten Artikeln verlangt, Schiffsinspektionen, Expositionsanalysen, Arbeitssicherheitsanalysen, Formen der Meldung gefährlicher Situationen durch die Mitarbeiter und Untersuchung von Daten über den Arbeits- und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz sowie Aufzeichnungen, um Trends festzustellen.

1	Es existiert kein System für Gefährdungskontrolle geplanter/ausgewechserter/neuer Ausrüstungen oder Verfahren. Es gibt keine Forderung, Arbeits- und Gesundheitsschutz bei der Beschaffung neuer Gegenstände für das Schiff zu berücksichtigen. Es gibt keinen Beweis für umfassende Inspektionen auf Arbeits- und Gesundheitsgefährdungen, Expositionskontrollen, routinemäßige Arbeitssicherheitsanalysen oder Analyse von Arbeits- und Gesundheitsschutzdaten auf Trends.
2	Die Verantwortlichen für Veränderungen der Prozesse und/oder Ausrüstung beobachten die Auswirkungen dieser Veränderungen auf Arbeits- und Gesundheitsschutz, haben aber keine ausreichende Ausbildung, um alle Auswirkungen der Veränderungen feststellen zu können. Die für Beschaffung zuständige Person beachtet Fragen des Arbeits- und Gesundheitsschutzes, aber hat keine Ausbildung zu Gefährdungen, die vorkommen könnten. Inspektionen zu Gefährdungen von Sicherheit und Gesundheit werden vom Schiff und Unternehmenspersonal durchgeführt, aber nur als Reaktion auf Unfälle oder Beschwerden. Der Arbeitgeber hat grundlegende für das Schiff geeignete Standards für Arbeits- und Gesundheitsschutz formuliert. Aufseher haben Zeit für die Beobachtung von Arbeitspraktiken und anderen Bedingungen für Arbeits- und Gesundheitsschutz in ihrem Verantwortungsbereich.

3	Kompetente Person(en) untersuchen die Konsequenzen vorgeschlagener Veränderungen für den Arbeits- und Gesundheitsschutz in risikoreichen Arbeitsverfahren bevor die Veränderungen stattfinden; geeignete Vorsichtsmaßnahmen werden eingebaut. Kompetente Person(en) ermitteln die Gefährdung für Arbeits- und Gesundheitsschutz durch alle Gegenstände, die erworben werden, geeignete Maßnahmen werden bei der Benutzung des Gegenstandes eingehalten. Schiff und Personal mit spezifischer Ausbildung zu Gefährdungen für Arbeits- und Gesundheit leiten die Inspektionen des Schiffes. Es wird festgehalten, welche Gegenstände der Korrektur bedürfen. Inspektionen umfassen die Übereinstimmung mit zutreffenden Vorschriften, Industriestandards und -praktiken. Es werden Fristen für die Abänderung gestellt. Aktuelle Gefährdungsanalysen werden (wo nötig) verfasst für alle hochriskanten Arbeiten und Prozesse; Analysen werden an die betroffenen Mitarbeiter geschickt und von ihnen verstanden. Gefährdungsanalysen werden durchgeführt für Arbeiten/Aufgaben/Arbeitsstationen, wo Verletzung oder Erkrankungen festgestellt wurden.
4	Kompetente Person(en) in Konsultation mit einem qualifizierten Fachmann bestimmen die Folgen für Arbeitsschutz und Gesundheit aller vorgeschlagenen Veränderungen für Betrieb und Ausrüstung bevor die Veränderungen stattfinden und geeignete Maßnahmen werden eingeführt. Kompetente Person(en) legen die Gefährdung für Arbeit und Gesundheit durch alle Gegenstände, deren Anschaffung gewünscht wird, fest, benennen geeigneten Ersatz für gefährdende Gegenstände oder stellen sicher, dass geeignete Sicherheitsmaßnahmen ergriffen werden, wenn ein Ersatz nicht gefunden werden kann. Ein qualifizierter Fachmann führte die Inspektion des Schiffes in den letzten fünf Jahren durch, und kompetente Person(en), die zu Themen, die von qualifizierten Personal festgelegt waren, ausgebildet wurden, führten periodische Inspektionen durch, und geeignete Verbesserungsmaßnahmen werden promptly durchgeführt. Die Inspektionen sind geplant, Schlüsselbeobachtungen und Checkpunkte festgelegt und die Ergebnisse werden festgehalten. Korrekturen werden in Nachfolgeinspektionen dokumentiert. Die Ergebnisse sind den Arbeitern zugänglich. Aktuelle Gefährdungsanalysen werden für alle Arbeitsbereiche aufgezeichnet und allen Mitarbeitern mitgeteilt und zur Verfügung gestellt.
5	Qualifizierte Fachleute in Konsultation mit zertifizierten Fachleuten für Arbeits- und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz analysieren die Folgen aller vorgeschlagenen Veränderungen für Prozesse oder Ausrüstung, benennen Ersatz wenn möglich oder stellen geeignete Vorsichtsmaßnahmen sicher, wenn Veränderungen stattfinden. Kompetente Person(en) in Konsultation mit qualifizierten Fachleuten oder Fachleuten auf dem Gebiet des Arbeits- und Gesundheitsschutzes, je nach Bedarf, identifizieren die Gefährdung für Arbeit und Gesundheit durch alle Gegenstände, deren Beschaffung gefordert wird, und beschaffen Ersatz für gefährliche Gegenstände. Regelmäßige Inspektionen werden geplant und durch Fachleute für Sicherheit und Gesundheit überwacht. Statistisch gültige Zufallsaudits der Übereinstimmung mit allen Elementen des Programms zum Arbeits- und Gesundheitsschutz an Bord von Schiffen werden durchgeführt. Beobachtungen werden analysiert, um den Fortschritt zu bewerten. Dokumentierte Bewertungen von Gefährdungen am Arbeitsplatz werden von zertifiziertem Personal für Arbeits- und Gesundheitsschutz durchgeführt. Korrektive Handlungen werden dokumentiert und Gefährdungslisten aktualisiert.

GEFÄHRDUNGSVORAUSSCHAU, -IDENTIFIKATION, -BEWERTUNG UND -KONTROLLE

Kontrolle – allgemein

Die Exposition aller Arbeitskräfte zu derzeitigen und zukünftigen Gefährdungen soll verhindert oder kontrolliert werden durch Benutzung technischer Kontrollen wann immer möglich und passend, durch Arbeitspraktiken oder Verwaltungskontrollen und persönliche Schutzausrüstung.

1	Gefährdungskontrolle ist sehr mangelhaft oder fehlt total auf dem Schiff.
2	Gefährdungskontrollen sind allgemein vorhanden, aber Wirksamkeit und Vollständigkeit variieren. Ernste Gefahren können noch immer existieren. Der Arbeitgeber hat eine generelle Befolgung der anzuwendenden Standards erreicht. Die Gefährdung wird als wichtige Möglichkeit der Verursachung ernster körperlicher Schäden angesehen. Gefährdungen, die in der Vergangenheit Verletzungen auf dem Schiff verursachten, wurden beseitigt.
3	Geeignete Gefährdungskontrollen (Technik, Arbeitspraxis, Verwaltungskontrollen und PSA) sind für die wichtigsten Gefährdungen vorhanden. Einige ernsthafte Gefährdungen könnten bestehen. Der Arbeitgeber beachtet im Allgemeinen die freiwilligen Standards, Industriepraktiken und die Sicherheitsempfehlungen von Herstellern und Lieferanten. Schriftliche Berichte bestimmen die Notwendigkeit von Maschinenschutzvorrichtungen, Energieabschaltung, ergonomischen Programmen. Materialhandhabungsprozesse, Programm zu Pathogene im Blut. Programm zum Betreten beengter Räume. Gefährdungsmitteilung und andere, allgemein anwendbare Programme werden durchgeführt. Das Gesamtprogramm toleriert gelegentliche Abweichungen.
4	Gefährdungskontrollen sind überall vorhanden und werden von den Arbeitern anerkannt und unterstützt. Es existieren wenige ernsthafte Gefährdungen. Der Arbeitgeber fordert strikte und vollständige Befolgung aller anzuwendender Regelungen, Übereinstimmungsstandards und Empfehlungen. Alle Abweichungen werden festgestellt und die Gründe bestimmt.
5	Gefährdungskontrollen sind überall vorhanden, sie werden ständig verbessert auf Grund von Arbeitsplatzverfahren und Allgemeinwissen. Schriftliche Berichte zu Bedarf werden durch zertifizierte Fachkräfte für Arbeits- und Gesundheitsschutz angefertigt.

GEFÄHRDUNGSVORAUSSCHAU, -IDENTIFIKATION, -BEWERTUNG UND -KONTROLLE	
Kontrolle – Wartung	
Ein effektives Programm zum Arbeits- und Gesundheitsschutz an Bord von Schiffen behandelt auch die Wartung des Schiffes und der Ausrüstung, so dass gefährliche Ausfälle vermieden werden können.	
1	Kein Programm zur präventiven Wartung vorhanden, Wartung bei Geräteausfall ist die Regel.
2	Es gibt ein präventives Wartungsprogramm, aber es umfasst nicht alles und kann umgangen werden oder die Durchführung ist nicht dokumentiert. Sicherheitsvorrichtungen an Maschinen und Ausrüstung werden generell gecheckt vor jeder Schicht.
3	Ein präventiver Wartungsplan ist eingeführt für Bereiche, wo es am nötigsten ist und wird unter normalen Umständen befolgt. Hersteller- und Industrieempfehlungen und Konsensstandards für Wartungshäufigkeit werden befolgt. Ausfallreparaturen aus Sicherheitsgründen werden durchgeführt. Checks der Sicherheitsgeräte werden dokumentiert. Ventilationssystemfunktionen werden systematisch überwacht.
4	Der Arbeitgeber hat ein präventives Wartungsprogramm effektiv eingeführt, das die gesamte Ausrüstung betrifft. Die Erfahrung der Schiffsbesatzung wird genutzt, um sicherheitsrelevante präventive Wartungspläne zu verbessern.
5	Es gibt ein umfassendes präventives Wartungsprogramm, das die Zuverlässigkeit der Ausrüstung maximiert.

GEFÄHRDUNGSVORAUSSCHAU, -IDENTIFIKATION, -BEWERTUNG UND -KONTROLLE	
Kontrolle – Medizinisches Programm	
Ein effektives Programm zum Arbeits- und Gesundheitsschutz an Bord von Schiffen enthält auch ein medizinisches Programm, wo es für die Art der Gefährdung geeignet ist.	
1	Die Leitung ist sich der Notwendigkeit medizinischer Untersuchung am Arbeitsplatz nicht bewusst oder sie reagiert nicht darauf. Erforderliche medizinische Untersuchung, Überwachung und Meldung fehlen oder sind unzulänglich.
2	Die erforderliche Verantwortung für medizinische Untersuchung, Überwachung, Entfernung und Dokumentation ist im Rahmen des Notwendigen übergeben und durchgeführt worden, aber die Ergebnisse sind unvollständig oder unzutreffend.
3	Medizinische Untersuchung, Entfernung, Überwachung und Dokumentation entsprechen anwendbaren Standards. Arbeitnehmer melden frühe Anzeichen/Symptome von Arbeitsunfällen oder -erkrankungen, entsprechende Behandlung findet statt.
4	Zuständige für Gesundheitspflege leisten nachfassende Tätigkeit zu den Mitarbeiterbehandlungsprotokollen und sind in Gefährdungsidentifikationen und -kontrollen an Bord einbezogen. Medizinische Untersuchungen verweisen auf Zustände, die nicht durch spezifische Standards erfasst werden. Mitarbeiterbesorgnis über medizinische Behandlung wird dokumentiert und beantwortet.
5	Zuständige für Gesundheitspflege kontrollieren regelmäßig die Arbeitsbereiche und -tätigkeiten und sind in die Gefährdungsidentifikation und -schulungen voll einbezogen.

GEFÄHRDUNGSVORAUSSCHAU, -IDENTIFIKATION, -BEWERTUNG UND -KONTROLLE	
Kontrolle – Notfallbereitschaft – Planung und Übungen	
Geeignete Planung, Schulungen/Übungen und Ausrüstung für Reaktion auf Notfälle soll vorhanden sein.	
1	Wenig oder keine Vorbereitung auf Notfälle.
2	Notfallreaktionspläne für Brände, chemische und Wetternotfälle sind wie per Vorschrift gefordert, vorhanden. Ausbildung wird wie in den anzuwendenden Vorschriften gefordert durchgeführt. Einige Mängel können bestehen.
3	Personen mit spezifischer Ausbildung haben Pläne für Notfallreaktionen erarbeitet. Geeignete Alarmsysteme sind vorhanden. Die Mitarbeiter sind für Notfallabläufe ausgebildet. Das Notfallprogramm ist auf Spillagen und Vorkommnisse bei normalen Arbeitsabläufen erweitert. Korrekte Ausrüstung für Spillagenkontrolle und für die Gefährdungen auf dem Schiff, geeignete PSA sind vorhanden.
4	Übungen zum Verlassen des Schiffes werden mindestens einmal pro Jahr durchgeführt. Der Plan wird durch qualifiziertes Personal für Arbeits- und Gesundheitsschutz kontrolliert.
5	Schiffspersonal mit Verantwortlichkeit für Notfallreaktion hat die entsprechende Ausbildung. Alle wahrscheinlichen Notfälle sind identifiziert. Notfallreaktionspläne und -programme werden mindestens jährlich und nach jedem größeren Vorkommnis neu bewertet. Verfahren zur Beendigung einer Notfallreaktion sind klar benannt.

GEFÄHRDUNGSVORAUSSCHAU, -IDENTIFIKATION, -BEWERTUNG UND -KONTROLLE	
Kontrolle - Notfallbereitschaft, – Erste Hilfe	
Erste Hilfe/Notversorgung soll schnell verfügbar sein, um den Schaden zu minimieren, wenn eine Verletzung oder Krankheit vorkommt.	
1	Erste Hilfe/Notversorgung kann nicht gesichert werden.
2	Erste Hilfe/Notversorgung ist in jeder Schicht vorhanden.
3	Personal mit geeigneten Fähigkeiten in Erster Hilfe bei möglichen Gefährdungen an Bord ist, wie in den zutreffenden Vorschriften gefordert, vorhanden. Die Leitung dokumentiert und bewertet die Reaktionszeit auf einer fortschreitenden Basis.
4	Personal mit Zertifikaten in Erster Hilfe ist stets an Bord vorhanden; sein Trainingsniveau entspricht den Gefährdungen bei den durchzuführenden Arbeiten. Die Adäquatheit der Ersten Hilfe wird nach bedeutenden Vorkommnissen formal kontrolliert.
5	In Fortgeschrittener Erster Hilfe und/oder Notmedizin ausgebildetes Personal ist immer auf dem Schiff vorhanden.

AUSBILDUNG	
Allgemein	
Ausbildung in Arbeits- und Gesundheitsschutz soll die Verantwortlichkeit für Arbeits- und Gesundheitsschutz des gesamten Personals, das an Bord arbeitet oder das dessen Arbeitsabläufe beeinflusst, umfassen. Sie ist am effektivsten, wenn sie in andere Ausbildungsprogramme über Leistungsanforderungen und Arbeitsprozesse integriert ist. Sie soll alle Themen und Gebiete umfassen, die zur Bekämpfung der Gefährdungen an Bord nötig sind.	
1	Das Schiffspersonal ist für die Meisterung seiner Aufgaben auf Erfahrung und Gruppentraining angewiesen. Kapitän/Verantwortliche in Kontrollpositionen zeigen wenig oder kein Engagement für Ausbildungen in Arbeits- und Gesundheitsschutz.
2	Neueingestellten wird eine gewisse Ausbildung gegeben. Sicherheitstrainingmaterial (z. B. Broschüren, Poster, Videos) sind vorhanden oder werden periodisch auf Sicherheitsmeetings genutzt, aber es gibt wenig oder keine Dokumentation der Ausbildung oder Bewertung des Wissens der Arbeiter zu einem bestimmten Thema. Kapitäne/Verantwortliche in Kontrollpositionen zeigen im Allgemeinen Bewusstheit für Fragen des Arbeits- und Gesundheitsschutzes, aber haben selbst geringe Ausbildung oder sind kaum in die Ausbildungsprogramme des Schiffes einbezogen.
3	Die Ausbildung enthält Informationen über gesetzliche Rechte und den Zugang zu Informationen. Ausbildung entsprechend Vorschrift wird der gesamten Schiffsbesatzung gegeben. Kontrolleure nehmen an allen Themen der Ausbildung, für die sie verantwortlich sind, teil. Schiffsbesatzung kann im Allgemeinen notwendige Fertigkeiten/Wissen zur sicheren Durchführung der Arbeit vorweisen. Ausbildungsberichte werden aufbewahrt und die Ausbildung wird ausgewertet, um ihren Erfolg zu belegen.
4	Qualifizierte Personen führen die Ausbildung zum Arbeits- und Gesundheitsschutz durch, die geplant, bewertet und dokumentiert wird und alle nötigen Fachthemen umfasst. Die Mitarbeiter werden geschult, Gefährdungen, Verletzungen von Vorschriften und Arbeitspraktiken an Bord zu erkennen. Sie werden ausgebildet, die Verletzungen der Vorschriften der Leitung zu melden. Der Ausbildung folgt eine Leistungskontrolle und Rückmeldung. Die gesamte Besatzung – einschließlich Aufsichtführende und Kapitäne/Verantwortliche – können die Bereitschaft zur Teilnahme am Gesamtprogramm zum Arbeits- und Gesundheitsschutz an Bord von Schiffen nachweisen. Es gibt leicht zugängliche Systeme der Planung und Dokumentation.
5	Qualifiziertes Personal führt die Ausbildung zum Arbeits- und Gesundheitsschutz durch, die geplant, bewertet und dokumentiert wird. Die Ausbildung behandelt alle nötigen Themen und Situationen, egal ob sie in den Vorschriften genannt sind oder nicht, und umfasst alle Personen auf dem Schiff (nicht lizenziertes Personal bis zum Kapitän oder Verantwortlichen, Vertragspartner und zeitweilig Beschäftigte). Die Mitarbeiter nehmen an der Ausarbeitung schiffsspezifischer Ausbildungsformen und -materialien teil. Die Mitarbeiter sind ausgebildet, unkorrekte Reaktionen auf gemeldete Programmverletzungen zu erkennen. Ein zugängliches Dokumentationssystem umfasst geeignete Ausbildung, Trainingszusammenstellung und Trainingsänderungen als Ergebnis von Bewertungen.

DOKUMENTATION	
Datensammlung und Analyse	
Ein effektives Programm zum Arbeits- und Gesundheitsschutz an Bord von Schiffen sammelt und analysiert Daten über Verletzung, Krankheit und Beinahe-Vorkommnisse zur Feststellung von Quellen und Orten der Gefährdung und von Jobs, die eine größere Anzahl von Vorkommnissen aufweisen. Durch die Analyse von Trends bei Verletzungen, Krankheiten und Beinahe-Vorkommnissen über eine Zeitspanne, können Beispiele mit gemeinsamen Ursachen identifiziert und verhindert werden.	
1	Wenig oder keine Datensammlung und/oder Analyse von Verletzungen, Krankheiten und Beinahe-Vorkommnissen. Expositionsüberwachung wird nicht durchgeführt oder dokumentiert.
2	Daten über Verletzung, Krankheit und Beinahe-Vorkommnisse werden gesammelt und analysiert, aber nicht umfangreich zur Prävention genutzt. CG-2692 wird für alle berichtspflichtigen maritimen Unfälle ausgefüllt. Expositionsaufzeichnungen und -analysen werden organisiert und sind dem Sicherheitspersonal zugänglich.
3	Logbücher über Verletzung, Krankheit, Beinahe-Vorkommnisse und Expositionsaufzeichnungen werden geführt, auditiert von der landseitigen Leitung, und sind im Wesentlichen korrekt und komplett. Vorkommnisraten werden berechnet, um Hochrisikobereiche und -arbeiten zu identifizieren. Haftungsansprüche werden analysiert und die Ergebnisse werden im Programm verwendet. Bedeutende Analyseergebnisse werden zur Prävention verwendet.
4	Die landseitige Leitung und der Schiffskapitän/-verantwortliche und der Aufsichtsführende können die häufigsten und schwersten Problembereiche, die Hochrisikobereiche und die Jobklassifikationen sowie alle Expositionen, die die relevanten oder firmeneigenen Normen überschreiten, benennen. Daten werden umfassend analysiert und den Mitarbeitern wirkungsvoll mitgeteilt. Daten über Verletzung, Krankheit und Beinahe-Vorkommnisse werden durch verantwortliche Personen auditiert und zertifiziert.
5	Alle Leitungsebenen und Arbeitskräfte kennen die Ergebnisse der Datenanalyse und der daraus resultierenden präventiven Maßnahmen. Externe Audits zur Genauigkeit der Daten zu Verletzung, Krankheit und Beinahe-Vorkommnissen einschließlich der Untersuchungen aller verfügbaren Datenquellen werden durchgeführt. Wissenschaftliche Analysen der Gesundheitsinformationen einschließlich Daten von nichtbetrieblichen Datenbanken werden wo passend im Programme eingebaut.

PERSONAL VON VERTRAGSPARTNERN UND DRITTEN	
Allgemein	
Ein effektives Programm zum Arbeits- und Gesundheitsschutz an Bord von Schiffen schützt das gesamte Personal an Bord, einschließlich der Beschäftigten von Vertragspartnern, Subunternehmern und Dritten. Das landseitige Management und der Kapitän des Schiffes oder der Verantwortliche sind für die Sicherheit der Vertragsnehmer und Dritten verantwortlich.	
1	Das landseitige Management und der Kapitän des Schiffes oder der Verantwortliche treffen keine Anstalten, das Personal von Vertragspartnern oder Dritten in die Zuständigkeit des Programms zum Arbeits- und Gesundheitsschutz des Schiffes zu integrieren.
2	Die Sicherheitspolitik des Schiffes verlangt vom Personal der Vertragspartner und Dritten, sich den geltenden Regeln und anderen gesetzlichen Anforderungen des Programms zum Arbeits- und Gesundheitsschutz an Bord von Schiffen zu unterwerfen.
3	Der Kapitän/Verantwortliche bestimmt einen Zuständigen, die Arbeits- und Gesundheitsschutzpraktiken der Vertragsnehmer/Dritten zu überwachen und diese Person hat die Vollmacht, Arbeiten des Auftragnehmers zu stoppen, die die eigenen Mitarbeiter oder Mitarbeiter des Vertragspartners gefährden. Die Leitung informiert den Vertragspartner oder seinen Mitarbeiter über Gefährdungen vor Ort.
4	Die landseitige Leitung untersucht die Unterlagen des Vertragsnehmers über Arbeits- und Gesundheitsschutz als ein Angebotskriterium. Die Leitung an Land nimmt zur Personalleitung des Dritten Kontakt auf, wenn dieses zur Korrektur unsicherer Praktiken seines Personals erforderlich ist.
5	Das Programm zum Arbeits- und Gesundheitsschutz an Bord von Schiffen garantiert den Schutz eines jeden an Bord, einschließlich Vollzeit-, Teilzeitbeschäftigter, Mitarbeiter, Personal von Vertragsnehmern und Dritten.

UNTERSUCHUNGEN VON TODESFÄLLEN, VERLETZUNGEN, KRANKHEITEN UND VORFÄLLEN	
Allgemein	
Ein wirkungsvolles Programm zum Arbeits- und Gesundheitsschutz an Bord von Schiffen enthält auch die Untersuchung von Unfällen und Beinahe-Unfällen, so dass ihre Ursachen und Maßnahmen zu ihrer Vermeidung identifiziert werden können.	
1	Es wird keine Untersuchung von Unfällen, Verletzungen, Beinaheunfällen oder anderen Vorkommnissen durchgeführt.
2	Eine gewisse Untersuchung von Vorkommnissen findet statt, aber Grundursachen werden nicht identifiziert, Korrekturen sind nicht durchgängig. Kontrolleure erarbeiten Verletzungsberichte erst bei Zeitverlusten über 72 Stunden.
3	Alle dokumentierbaren Vorkommnisse werden in einem Logbuch dokumentiert. Die Berichte enthalten im Allgemeinen eine Ursachenfeststellung und vorgeschriebenen Korrekturmaßnahmen.
4	Dokumentierbare Vorkommnisse werden stets untersucht und effektive Prävention wird durchgesetzt. Berichte und Empfehlungen sind den Arbeitnehmern zugänglich. Ausgebildetes Sicherheitspersonal kontrolliert regelmäßig die Vollständigkeit der Untersuchung.
5	Alle verlusterzeugenden Unfälle und Beinahe-Unfälle werden durch Teams oder Einzelpersonen einschließlich ausgebildetem Sicherheitspersonal und Mitarbeitern auf Ursachenhintergründe untersucht.

(VkBl. 2010 S. 401)

Nr. 123 Schiffahrtspolizeiliche Anordnung Nr. 1/2010 gemäß § 1.22 der BinSchStrO i.V.m. § 2 Abs.1 der 73. BinSchStrOAbweichV

Während der Bauarbeiten an der Schleuse Zerben, EHK, km 345,4 und den damit verbundenen Einschränkungen des Schiffsverkehrs (siehe Schiffahrtspolizeiliche Anordnung Nr. 90 / 2010 des Wasser- und Schiffahrtsamtes Brandenburg), wird abweichend von der 73. BinSchStrO-AbweichV vom 18.08.2008 (Vkbl. Heft 17-2008, S. 488) nachfolgende Regelung für die Schiffahrt auf der Unteren Havel-Wasserstraße von km 104,2 bis km 145,06 getroffen:

In der Zeit vom 27.09.2010 bis 29.10.2010 dürfen

1.	Länge / m	Breite / m
Fahrzeuge	82,00	9,00
	86,00	8,25
Verbände	82,00	9,00
	100,00	8,25

und einem Tiefgang entsprechend bekanntgemachter Fahrinnentiefe die UHW genehmigungsfrei befahren. Bei der Wahl der Abladetiefe sind die bekannt gemachte Fahrinnentiefe sowie die aktuelle Wasserstandsentwicklung zu berücksichtigen.

2. Abweichend von Nr. 1 dürfen Fahrzeuge mit einer Länge von mehr als 82,00 m und nicht mehr als 86,00 m und einer Breite von mehr als 8,25 m und nicht mehr als 9,00 m fahren, wenn sie mit einer aktiven Bugsteuereinrichtung ausgerüstet sind.

Magdeburg, den 13. September 2010

Wasser- und Schiffahrtsdirektion
Ost
Im Auftrag
Schimm

(VkBl. 2010 S. 420)