



SCHIFFSSICHERHEITABTEILUNG

International Safety Management (ISM)

ISM-Rundschreiben 01/2009

Datum: 23.02.2009

Ansprechpartner:

Kapt. Tilo Berger

Telefon: 040/361 37 – 213

Telefax: 040/361 37 – 295

eMail: ism@see-bg.de

An: Alle Eigner, Betreiber und Durchführungsbeauftragte von deutschen Schiffen

Betrifft: Meldung von Beinahe-Unfällen

Dieses Rundschreiben fasst die wichtigsten Aspekte der Meldung und Analyse von Beinahe-Unfällen schwerpunktmäßig zusammen. Das Rundschreiben ist in Zusammenhang mit MSC-MEPC.7/Circ.7 und MSC/Circ.1015 zu lesen.

“People make errors, which lead to accidents. Accidents lead to deaths. The standard solution is to blame the people involved. If we find out who made the errors and punish them, we solve the problem, right? Wrong. The problem is seldom the fault of an individual; it is the fault of the system. Change the people without changing the system and the problems will continue.”
(Don Norman, *The Design of Everyday Things*)

1. Allgemeines

Die Meldung von Beinahe-Unfällen ist unter dem Gesichtspunkt „Berichte und Analyse über gefährliche Vorkommnisse“ nicht nur eine Vorschrift des ISM-Codes, sondern auch wirtschaftlich sinnvoll für Unternehmen, denn die Leistung von Schiffen und Besatzung kann verbessert werden und oftmals lassen sich Kosten senken. Das Hauptziel bei Meldungen und Untersuchungen von Beinahe-Unfällen ist, Problemgebiete aufzudecken und Korrekturmaßnahmen einzuführen, um zukünftige Schäden zu vermeiden. Problembereiche können nur ermittelt und angemessene Abhilfemaßnahmen umgesetzt werden, wenn Berichte über Beinahe-Unfälle geschrieben, analysiert und die Ergebnisse an einen großen Personenkreis verteilt werden. Um eine adäquate Meldung von Beinahe-Unfällen sicherzustellen, soll jedes Unternehmen eine eigene „Kultur der Fairness“ einschließlich der Garantie der Straffreiheit und Vertraulichkeit entwickeln und Ihrer Besatzung vorstellen (über Ausbildungsmaßnahmen und Informationen).

2. Definitionen

Beinahe-Unfall = eine Reihe von Vorkommnissen und/oder Bedingungen, die zu einem Verlust hätten führen können. Dieser Verlust wurde nur durch einen zufälligen Bruch der Kette (positiver Faktor) der Vorkommnisse und/oder Bedingungen verhindert. Der potentielle Verlust könnte zu Verletzungen von Personen, materiellen Schäden, Umweltschäden oder negativen Auswir-

kungen auf den Geschäftsbetrieb (z.B. Kosten für Instandsetzung oder Ersatz, Zeitverlust, Vertragsverletzungen, Verlust des guten Rufes) führen.

Kultur der Fairness = beinhaltet eine Atmosphäre verantwortungsbewussten Verhaltens und Vertrauens, in dem die Menschen dazu ermutigt werden, wesentliche sicherheitsrelevante Informationen zu liefern, ohne eine Bestrafung befürchten zu müssen.

3. Barrieren beseitigen

Das Unternehmen kann u.a. Folgendes tun, um mögliche Barrieren bezüglich der Meldung von Beinahe-Unfällen zu beseitigen:

- Definition des Beinahe-Unfalls festlegen;
- Klare Festlegung durch den Ansatz einer Kultur der Fairness im Unternehmen, wie die meldende Person und die betroffenen Personen zu behandeln sind und unter welchen Umständen Vertraulichkeit garantiert ist;
- Persönliche Angaben bei Meldungen entfernen/unkenntlich machen (Anonymität);
- Keine schuldorientierte Unternehmenspolitik;
- Kooperative Einstellung der Unternehmensleitung (Ehrlichkeit bei der Behandlung von Sicherheitsthemen, Interesse bezüglich bekannter Mängel);
- Stellungnahme zu den Meldungen in einem Bericht
- Vorschläge und Empfehlungen sollen weit verbreitet werden.

4. Prozess der Untersuchung des Beinahe-Unfalls

1. Festlegen der zu meldenden Informationen (Mindestanforderungen siehe MSC-MEPC.7/Circ.7) und Festlegen eines Berichtsformates;
2. Informationen über den gemeldeten Beinahe-Unfall sammeln;
3. Auswertung der erhaltenen Informationen;
4. Detaillierte Untersuchung des Beinahe-Unfalles abwägen (Untersuchung unbedingt einleiten, wenn Wiederholungsgefahr besteht oder wenn schwerwiegende Folgen gedroht hätten);
5. Feedback an meldende Person über weitere Vorgehensweise;
6. Feststellen der äußeren Probleme und Faktoren;
7. Analyse der ursächlichen Faktoren;
8. Erarbeitung und Umsetzung von Empfehlungen;
9. Abschlussbericht;
10. Verteilung der Ergebnisse an einen möglichst großen Personenkreis ;
11. Monitoring der Umsetzung der Empfehlungen;
12. Langfristige Trendanalyse aller Beinahe-Unfälle.

Quellen:

Entschließung MSC-MEPC.7/Circ.7 Guidance on near miss reporting
MSC/Circ.1015 – reporting near misses

Kopien der MSC-MEPC.7/Circ.7 und MSC/Circ.1015 sind auf unserer Webseite in der Excel-Tabelle „Übersicht ISM-Rundschreiben“ zu finden: <http://www.see-bg.de/schiffssicherheit/ismd#ism>

Schiffssicherheitsabteilung

Anhang / Verfahren: Meldung und Untersuchung von Beinahe-Unfällen

