

SSicherheit

Betriebssicherheitshandbuch



— Museumshafen Oevelgönne e.V. —

Vereinigung zur Erhaltung historischer Wasserfahrzeuge

ANLEGER NEUMÜHLEN
22763 HAMBURG

Inhalt

1	Präambel	4
2	Grundsätze	5
2.1	Ziele des Vereins	5
2.2	Sicherheit der Besatzung und des Schiffes	5
2.3	Umweltschutz	5
2.4	Weitere Ziele	5
2.5	Umgang mit Alkohol, Tabak und illegalen Drogen	5
2.5.1	Alkohol	5
2.5.2	Tabak / Rauchen	6
2.5.3	Drogen	6
2.6	Sichere Bemannung des Schiffes	6
3	Verantwortlichkeiten und Weisungsbefugnisse	7
3.1	Der Vorstand	7
3.2	Durchführungsbeauftragter	7
3.3	Schiffsführer	8
3.4	Steuermann * falls vorhanden	8
3.5	Maschinist(en)* falls vorhanden	8
3.6	Kesselwärter * falls erforderlich	8
3.7	Übrige Besatzung	8
4	Betriebsabläufe	9
4.1	Unterweisung der Besatzung	9
4.2	Unterweisung der Mitfahrer	9
4.3	Überprüfung der Sicherheitsausrüstung	9
4.4	Erstellung der Sicherheitsrolle	9
4.5	Seeklarmachen Brücke/Steuerstand	9
4.6	Klarmachen der Maschinen	10
4.7	Klarmachen der Kesselanlage * falls vorhanden	10
4.8	Reiseplanung	10
4.9	Entscheidung zum Auslaufen	10
4.10	Wache	10
4.10	Wachübergabe	10
4.11	Hafenwache (außerhalb MHOe)	10
4.12	Fahreranweisung	11
4.13	Ankern	11
4.14	Bunkern	11
4.15	Müllbehandlung	11
5	Gefährliche Tätigkeiten	12
5.1	Arbeiten in der Höhe	12

5.2	Aufenthalt an Deck bei Schlechtwetter	12
5.3	Heißarbeiten.....	13
5.4	Begehung nicht belüfteter Räume	13
5.5	Begehung der Kohlebunker *nur auf Dampfschiffen	13
6	Vorbereitung auf Notfälle	14
6.1	Personenunfälle	14
6.2	Mensch über Bord	14
6.3	Verlassen des Schiffes	15
6.4	Herstellen des Verschlusszustandes im Brandfall.....	15
6.5	Feuer / Explosion.....	15
6.6	Kollision	15
6.7	Auf Grund gelaufenes oder gestrandetes Schiff	16
7	Wartung und Instandhaltung	17
7.1	Wartungs- und Prüfplan.....	17
7.2	Kritische Ausrüstung.....	17
8	Meldung von Unfällen, Schäden, Abweichungen etc.	17
8.1	Unfälle mit Personenschäden	18
8.2	Unfälle ohne Personenschäden	18
8.3	Schäden	18
8.4	Abweichungen.....	18
9	Erstellung der Dokumentation und Überprüfung des Betriebssicherheitssystems	18
9.1	Erstellung und Aktualisierung der Verfahrensanweisungen.....	18
9.2	Überprüfung des Betriebssicherheitssystems.....	19
9.2.1	Durchsicht durch den Vereinsvorstand.....	19
9.2.2	Durchsicht durch den Obmann/Schiffsführer	19
9.2.3	Interne Überprüfung	19

1 Präambel

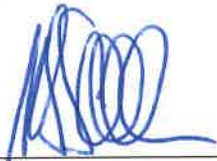
Der Museumshafen Oevelgönne e.V. ist Eigner und Betreiber von diversen Traditionsschiffen. Der sichere Betrieb der Schiffe ist seit je die oberste und nicht einzuschränkende Maßgabe. Demzufolge wird zu jedem Zeitpunkt seitens des Vereinsvorstandes darauf geachtet, die jeweils gültigen Bestimmungen zur Schiffsicherheit und auch des Umweltschutzes effektiv umzusetzen.

Der technische Zustand unterliegt kontinuierlich der Aufsicht der für den Einsatz der Schiffe vorgeschriebenen Behörden (BG-Verkehr, ZSUK). Mit Einführung dieses Betriebssicherheitshandbuches schafft der Verein nun eine weitere Grundlage für den sicheren Schiffsbetrieb und den Umweltschutz. Es soll primär gewährleisten, dass die gültigen Vorschriften an Bord auch effektive Umsetzung finden.

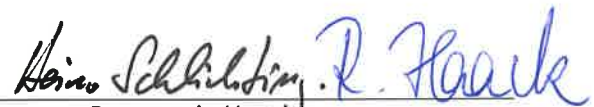
Hierzu verpflichtet sich der geschäftsführende Vorstand und trägt dafür Sorge, die erforderlichen Mittel dafür bereit zu stellen und der Schiffsführung die erforderliche Unterstützung zu geben.

Der Schiffsbetrieb erfolgt nicht im Winter. In der Regel werden Fahrten nur zwischen Anfang April und Ende Oktober unternommen. Zwischen den Fahrten und während der Wintermonate sind die Schiffe in ihrem Heimathafen, Anleger Neumühlen, Hamburg vertäut und nicht für den Seebetrieb bemannt. Wertzeiten, auch wenn sie unter Beteiligung der Besatzung stattfinden, zählen nicht zum Schiffsbetrieb. Daher finden in diesen Zeiten die in diesem Handbuch beschriebenen Maßnahmen keine Umsetzung.

Oevelgönne, den 23.03.2017



Andreas Schildhauer
-Vorsitzender -



Rosemarie Haack
Heino Schlichting
- Stellvertretende Vorsitzende -

2 Grundsätze

2.1 Ziele des Vereins

Fördernder Zweck des Vereins ist die Förderung des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege, um außer Dienst gestellte Wasserfahrzeuge aus der Berufsschifffahrt, die für die Schifffahrtsgeschichte der norddeutschen Küstenregion und des Hamburger Hafens kennzeichnend sind und Denkmalcharakter haben, in Fahrt zu halten.

2.2 Sicherheit der Besatzung und des Schiffes

Der Schutz des menschlichen Lebens und die körperliche Unversehrtheit genießen an Bord höchste Priorität. Nachrangig, aber nicht minderbedeutend, gilt es, die Sicherheit des Schiffes zu gewährleisten und Schaden vom Schiff in jeder Weise abzuwenden.

Dieses zu gewährleisten, erfordert die uneingeschränkte Beachtung der nationalen Gesetzgebung. Aspekte der Sicherheit genießen höchste Priorität vor allen anderen Erwägungen. Das ist der erklärte Auftrag an den verantwortlichen Schiffsführer und seine jeweiligen Vertreter, soweit vorhanden.

2.3 Umweltschutz

Dem maritimen Umweltschutz wird neben der Sicherheit eine gleichgroße Bedeutung beigemessen. Lediglich in außergewöhnlichen Fällen, in denen der Umweltschutz im Widerspruch zur Sicherheit steht, genießt die Sicherheit den Vorrang.

Der Umweltschutz kommt zum einen durch die Beachtung und Umsetzung der anzuwendenden Vorschriften nach MARPOL zum Tragen. Zum anderen soll die Schiffsleitung stets alle Personen über umweltgerechtes Verhalten an Bord informiert halten und sie zu dessen Umsetzung motivieren.

2.4 Weitere Ziele

Zur Umsetzung der unter 2.2 und 2.3 genannten Ziele gehört konkret:

- die Einführung von sicheren Verfahrensweisen für den Schiffsbetrieb und die Gewährleistung der Sicherheit am Arbeitsplatz
- die Einrichtung von Sicherheitsmaßnahmen gegen sämtliche erkannte Risiken
- eine kontinuierliche Verbesserung
- die Vorbereitung auf Notfallsituationen
- Schiffssicherheit und Meeresumweltschutz

2.5 Umgang mit Alkohol, Tabak und illegalen Drogen

2.5.1 Alkohol

Der Konsum alkoholischer Getränke, Ausgabe und Verzehr ist grundsätzlich gestattet. Der Alkoholkonsum ist aber so zu regeln, dass niemand körperlichen Schaden nimmt, zu keiner Zeit hierdurch die Sicherheit gefährdet ist und jede Person zu jeder Zeit ihre betrieblichen Arbeiten und die zugewiesenen Aufgaben in einer Notsituation wahrnehmen kann.

Besatzungsmitglieder, die mit der Führung der Schiffe beauftragt worden sind, müssen vor Wachantritt nüchtern sein und dürfen während der Wache keine alkoholischen Getränke konsumieren. Niemandem ist es gestattet, ohne Zustimmung des Schiffsführers Alkohol jeglicher Art an Bord zu bringen.

2.5.2 Tabak / Rauchen

Aus Sicherheitsgründen darf nur in den vorbestimmten Raucherzonen geraucht werden.

2.5.3 Drogen

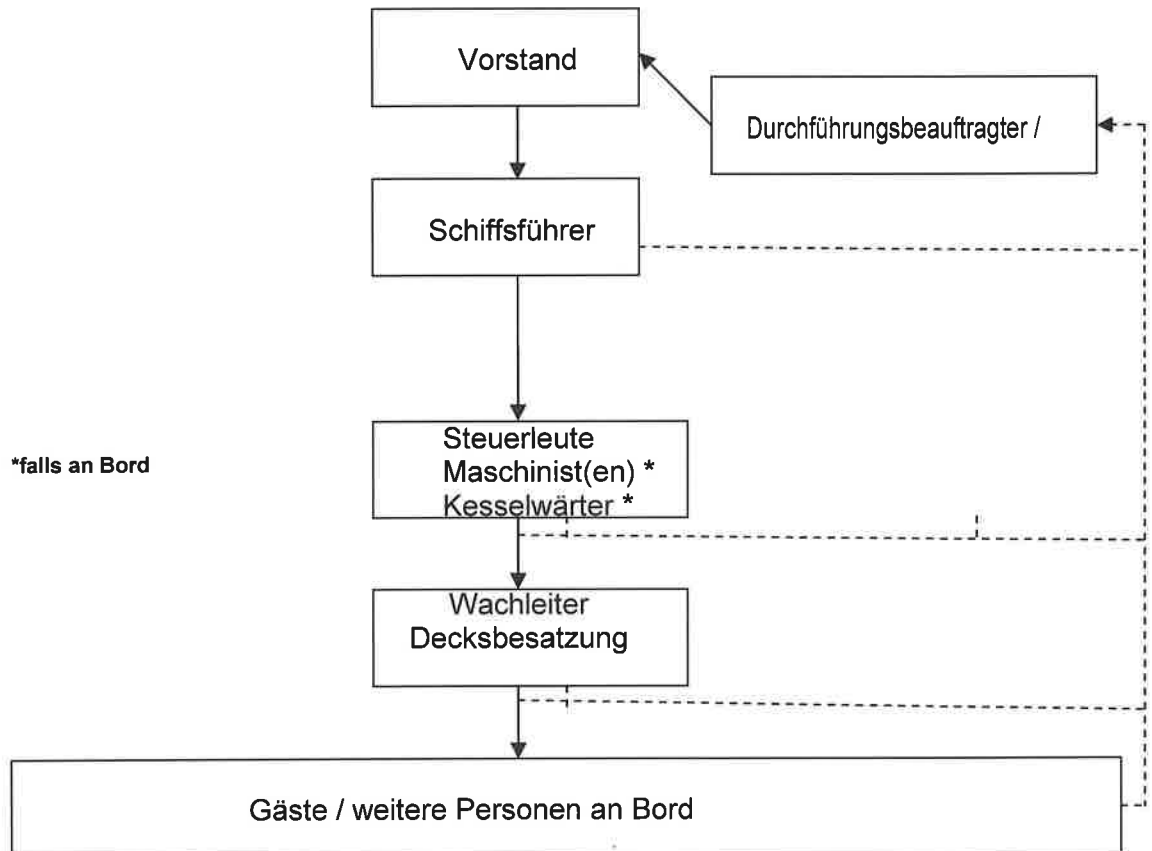
Der Besitz und Konsum von Drogen ist an Bord verboten!

2.6 *Sichere Bemannung des Schiffes*

Das Schiff kann nur sicher geführt werden, wenn es mit einer in Anzahl, Qualifikation und Erfahrung ausreichenden Besatzung nach nationalen Bestimmungen bemannt ist.

3 Verantwortlichkeiten und Weisungsbefugnisse

Die hier dargestellten Verantwortlichkeiten und Weisungsbefugnisse beziehen sich ausschließlich auf den Fahrbetrieb und nicht auf sonstige Belange des Vereins.



3.1 Der Vorstand

Der Vorstand im Sinne dieses Handbuchs bezieht sich auf den Gesamtvorstand als Organ und/oder die geschäftsführenden Vorstände (Vorsitzender und Stellvertretender Vorsitzender) als Einzelpersonen. Er ist dafür verantwortlich, dass den Schiffen alle Mittel zur Verfügung gestellt werden, die ein sicherer Schiffsbetrieb erfordert, und den Schiffsführern jegliche Unterstützung zur sicheren Schiffsführung gegeben wird. Der Vorstand hat die Möglichkeit, für bestimmte organisatorische Aufgaben (z.B. Besatzung des Schiffes, technische Überwachung des Schiffes, Reiseplanung) Personen zu beauftragen. Diese Personen handeln im Auftrag des Vorstandes.

3.2 Durchführungsbeauftragter

Der Durchführungsbeauftragte ist das Verbindungsglied zwischen den Schiffen und dem Vorstand. Er ist für die effektive Umsetzung des erstellten Handbuchs verantwortlich und berichtet dem Vorstand.

3.3 Schiffsführer

Der Schiffsführer ist während des Schiffsbetriebes unmittelbar für die Einhaltung der beschriebenen Prozesse verantwortlich. Er muss sich mit dem Handbuch vertraut machen. Er ist verpflichtet, die übrige Besatzung ebenfalls dazu anzuleiten und zu motivieren. Anweisungen an die Besatzung erteilt der Schiffsführer in einfacher, unmissverständlicher Formulierung.

Um dieses zu gewährleisten, besitzt er die oberste Weisungsbefugnis gegenüber allen anderen Personen an Bord. In sicherheitsrelevanten Situationen hat seine Entscheidung vor Ort Vorrang, auch vor den Weisungen Dritter inklusive der des Vorstandes (übergeordnete Autorität).

3.4 Steuermann * *falls vorhanden*

Der Steuermann übernimmt während seiner Wache Verantwortung und führt das Schiff nach Maßgaben der KVR und der Seeschiffahrtsstraßenordnung und den oben genannten Grundsätzen der Sicherheit. Dieses zu gewährleisten besitzt er Weisungsbefugnis gegenüber allen zur Führung des Schiffes eingeteilten Personen. Er ist verpflichtet, alle auftretenden Umstände, die die Sicherheit beeinträchtigen oder beeinträchtigen könnten, dem Schiffsführer unverzüglich mitzuteilen.

3.5 Maschinist(en)* *falls vorhanden*

Für jede Reise wird einem Maschinisten die Leitung zugewiesen. Somit trägt er die Verantwortung für die Koordination aller technischen Vorgänge und der Arbeitsaufteilung unter den Maschinisten an Bord. Die Maschinisten sind für die Einsatzbereitschaft der Motoren, Generatoren und Hilfsaggregate verantwortlich. Es ist auch ihre Verantwortung zu prüfen, dass das Schiff ausreichend versorgt mit Brennstoff, Wasser und Betriebsmitteln in See geht. Über die Versorgungslage und den technischen Zustand ist der Schiffsführer zu jedem Zeitpunkt informiert zu halten. Der Maschinist muss für die jeweiligen Motorenanlagen auf den Schiffen Kenntnisse aufweisen.

3.6 Kesselwärter * *falls erforderlich*

Sein Aufgabenbereich beginnt mit dem Anheizen und endet, wenn die Feuer erloschen sind, bzw. durch die Nachwärme sicher keine gefährlichen Betriebszustände mehr eintreten können. Während des Kesselbetriebes ist ein ausgebildeter und benannter Kesselwärter anwesend. Er hat für einen sicheren Kesselbetrieb zu sorgen. Sollte dieses nicht möglich sein, so hat er die verantwortlichen Stellen sofort zu informieren, ggf. das Ablegen ab zu lehnen. Bei unmittelbarer Gefahr im Verzug durch die Dampfkesselanlage hat er die verantwortlichen Positionen an Bord sofort zu informieren und ggf. für eine schnellstmöglichen Fahrt-/Betriebsabbruch zu sorgen.

3.7 Übrige Besatzung

Als Besatzung werden die Personen an Bord bezeichnet, die zum Kader der so genannten Stammesbesatzung gehören, regelmäßig an Reisen teilnehmen und Aufgaben übernehmen. Die Verantwortlichkeiten dieser Besatzungsmitglieder werden vom Schiffsführer zu Anfang einer Reise während einer Unterweisung festgelegt.

4 Betriebsabläufe

Im Folgenden werden typische und regelmäßige Betriebsabläufe beschrieben, die eine Relevanz für die Sicherheit bzw. den Umweltschutz haben. Die Ausführung dieser Betriebsabläufe nach den unten beschriebenen Verfahren und Kriterien ist zwingend erforderlich. Abweichungen sind nur in begründeten Ausnahmen und mit Zustimmung des Schiffsführers möglich, soweit die Sicherheit und der Umweltschutz dadurch nicht beeinträchtigt werden.

4.1 Unterweisung der Besatzung

Vor Antritt jeder Reise muss die gesamte Besatzung vom Schiffsführer eingewiesen werden. Der Zweck ist es, alle über das Ziel und die Durchführung der Reise zu informieren. Anregungen aus der Besatzung sind hierbei aufzunehmen und, wenn möglich und sinnvoll, auch zu berücksichtigen.

Folgende Punkte sind mindestens bei der Unterweisung zu klären:

- Nennung der Steuerleute
- Einteilung der Manöverstationen (An- Ablegen, Ankern)
- Sicherheitsrolle / Zuweisung der Aufgaben daraus an die Besatzungsmitglieder
- Reiseziel / geplanter Reiseverlauf
- Informationen zu den Mitfahrern

4.2 Unterweisung der Mitfahrer

Mitfahrer sind alle Personen an Bord, die **nicht** zur Besatzung gehören.
Mitfahrer werden über Sicherheitseinrichtungen an Bord informiert.

4.3 Überprüfung der Sicherheitsausrüstung

Die Überprüfung der Sicherheitsausrüstung wird, sofern sie nicht professionellen Wartungsfirmen obliegt, von der Besatzung durchgeführt. Wartungsintervalle der Sicherheitseinrichtungen und der an Bord befindlichen Ausrüstung wird laut nationalen und Hersteller-Angaben durch qualifiziertes Fachpersonal durchgeführt.

4.4 Erstellung der Sicherheitsrolle

Jedes Schiff hat eine Stamm-Sicherheitsrolle.

Die Sicherheitsrolle muss folgende Fälle bzw. Aufgabenverteilungen vorsehen:

- Verlassen des Schiffes
- Brandbekämpfung
- Mensch über Bord
- Kommunikation im Notfall

4.5 Seeklarmachen Brücke/Steuerstand

Vor dem Ablegen müssen die vorhandenen nautischen Geräte auf der Brücke/Steuerstand auf ihre einwandfreie Funktion überprüft werden. Im Falle von festgestellten Funktionsstörungen einzelner Geräte, sind diese dem Schiffsführer mitzuteilen.

4.6 Klarmachen der Maschinen

Das Seeklarmachen der Maschinen erfolgt unter der Verantwortung des Maschinisten. Hierbei gilt es nicht nur, die erforderlichen Maschinen und Hilfsaggregate in Betrieb zu setzen, sondern er muss sich auch von deren betriebssicherem Zustand sowie der Verfügbarkeit der benötigten Betriebsmittel überzeugen (Brennstoff, Kohle, Schmierstoffe).

4.7 Klarmachen der Kesselanlage * falls vorhanden

Für die Kesselanlage gilt, dass sie nur unter fachkundiger Aufsicht (Kesselwärter) betrieben werden darf. In Betrieb ist die Anlage, solange sie beheizt wird. Im Detail sind die TRD's der 600er Reihe anzuwenden, die als allgemein anerkannte Regeln gelten. Der Kesselwärter ist für einen sicheren und schonenden Betrieb der Anlage verantwortlich. Hierzu gehört u. a. das ausreichend frühe Anheizen der Anlage, das Sicherstellen der notwendigen Wasserwerte nicht nur für die Betriebsdauer, sondern auch für die zu erwartenden Stillstandszeiten. Außerdem ist während des Kesselbetriebes ein Betriebsbuch zu führen. Der Kesselwärter meldet die Kesselanlage dem Maschinisten vor Fahrtbeginn klar, bzw. bei Abweichungen diese ebenfalls dem Maschinisten.

4.8 Reiseplanung

Für Fahrten außerhalb des Hamburger Hafens (Nachtfahrten) ist eine Reiseplanung vor Antritt der Reise oder eines Reiseabschnitts vom Schiffsführer oder einem Steuermann und Prüfung durch den Schiffsführer vorzunehmen. Es müssen für den geplanten Reiseverlauf vom Abgangshafen bis zum Zielhafen alle Seekarten, sowie nautische Publikationen verfügbar und auf dem neuesten Stand sein.

4.9 Entscheidung zum Auslaufen

Die Entscheidung zum Auslaufen darf vom Schiffsführer erst nach Abwägung sämtlicher sicherheitsrelevanter Faktoren getroffen werden.

4.10 Wache

Die Seewache ist zur Gewährleistung eines sicheren Fahrbetriebes ausreichend zu besetzen. Dabei wird unterschieden, ob das Schiff sich unter Segeln oder unter Motor befindet.

4.10 Wachübergabe

Die Wachübergabe erfolgt grundsätzlich auf der Brücke/Steuerstand.

4.11 Hafenwache (außerhalb MHOe)

Befindet sich das Schiff im Hafen, so bleibt, wenn nicht anders angeordnet, eine Wache an Bord. Die Einteilung und die Aufgaben werden vor Ort abgesprochen und erläutert. Bei Unklarheiten muss umgehend der Schiffsführer informiert werden.

4.12 Fahrabweisung

Befindet sich das Schiff unter Segeln („Präsident Freiherr von Maltzahn“/„Moewe“), so muss der Schiffsführer besonders vorausschauend navigieren und handeln.

Jedes Manöver muss mit klaren Kommandos angesagt und von der Besatzung bestätigt werden.

4.13 Ankern

Soll das Schiff zu Anker gehen, bestimmt der Schiffsführer einen sicheren Ankerplatz.

Es sollten nur ausgewiesene Ankerplätze ausgewählt werden.

4.14 Bunkern

Das Bunkern von Betriebsstoffen jeglicher Art erfolgt unter der Aufsicht des Maschinisten. Beim Bunkern ist ganz besonders auf das Austreten von Öl oder ölhaltigen Flüssigkeiten zu achten.

Vor dem Bunkern sind Ölauffangmittel (z.B. Pützen, Putzlappen, Sägemehl) bereitzustellen.

Kontrollmessungen beim bebunkern mit Flüssigkeit sind während des Vorganges vorzunehmen.

4.15 Müllbehandlung

Anfallender Schiffsmüll wird an Bord der Schiffe gesammelt und entsprechend der allgemeinen Praxis sortiert und an Land entsorgt.

5 Gefährliche Tätigkeiten

Einige Tätigkeiten an Bord bergen gewisse Gefahrenmomente. Sind diese von vornherein bekannt, kann ihnen durch geeignete Sicherheitsmaßnahmen begegnet werden. Folgende Maßnahmen müssen vor Verrichtung zur effektiven Vermeidung von Unfällen ergriffen werden.

5.1 Arbeiten in der Höhe

Zum Arbeitens in der Höhe zählen das Begehen der Masten sowie das Betreten des Bugspriets (Klüverbaums * **sofern vorhanden**).

Es besteht Absturzgefahr, wobei folgende Sicherheitsmaßnahmen zu beachten sind:

- Begehung der Masten nur mit angelegtem Sicherheitsgurt
- Es sind nur zum Schiff gehörende Gurte zu verwenden. Werden private Gurte mitgebracht, so sind sie hinsichtlich ihrer Tauglichkeit zu prüfen
- alle Gegenstände, die mitgenommen werden, müssen gesichert sein
- nach Erreichen des Arbeitsplatzes im Mast erfolgt umgehend die Sicherung durch den Gurt

Vor dem Aufsteigen muss das Einverständnis der Schiffsführung eingeholt werden. Diese achtet darauf, dass unter den vorherrschenden Bedingungen sicher aufgeentert werden kann. Hierbei sind auch bevorstehende Ereignisse / Änderungen zu berücksichtigen.

Aufentern nur durch erfahrene Besatzungsmitglieder und unter Kontrolle der Schiffsführung.

5.2 Aufenthalt an Deck bei Schlechtwetter

Folgende Sicherheitsbestimmungen gelten:

- Aufenthalt an Deck vermeiden, oder wenn nötig nur sehr kurz halten
- wenn zweckmäßig, Strecktaue spannen und zusätzliche Sicherungsmöglichkeiten schaffen
- nur festes und rutschfestes Schuhwerk tragen
- bei Arbeiten an Deck Sicherheitsgurt und/oder Arbeitssicherheitsweste anlegen

Es ist wichtig, dass bei zu erwartendem Schlechtwetter obige Regeln allen Personen an Bord effektiv bekannt gemacht werden. Wenn als nötig erachtet, ein klares Decksverbot aussprechen.

5.3 Heißarbeiten

Heißarbeiten bergen allgemein die Gefahr, dass es durch Funkenbildung oder Überhitzung zur Entzündung brennbarer Materialien kommt und ein Schiffsbrand entsteht. In der Regel fallen zu den Betriebszeiten des Schiffes keine Schweißarbeiten an. Sollte aber dennoch geschweißt werden müssen, gelten die hier beschriebenen Vorsichtsmaßnahmen.

- Die Umgebung ist frei von leicht entzündlichen und brennbaren Materialien zu halten. Ist dies nicht möglich, sind diese geeignet abzudecken
- Dieses gilt insbesondere, wenn an Schotten geschweißt wird. Dann ist vor, während und nach dem Schweißen die Rückseite des Schotts zu beobachten
- Eine Brandwache mit Feuerlöschern muss eingeteilt und unterwiesen werden
- Heißarbeiten an nicht entgasten Tanks, die brennbare Flüssigkeiten enthalten oder zuvor enthalten haben, sind prinzipiell nicht gestattet
- Müssen Schweißarbeiten in der Nähe von Tankentlftungen durchgeführt werden (dies betrifft insbesondere die Entlüftungen der Bunkertanks auf dem Hauptdeck, oder der Schmieröl- und Brennstofftanks im Maschinenraum), so sind die Tankentlftungen vorher gasdicht zu verschließen

Heißarbeiten müssen grundsätzlich vom Schiffsführer genehmigt und durch die Maschinisten oder unter deren Aufsicht ausgeführt werden. ber die ausgeführten Arbeiten und Einhaltung der Sicherheitsvorschriften muss ein Eintrag im Tagebuch erfolgen.

5.4 Begehung nicht belüfteter Räume

Das Begehen nicht belüfteter Räume, zu denen es keine betriebliche Notwendigkeit gibt, erfolgt daher auch grundsätzlich nicht während des Schiffsbetriebes. Sollten gewisse Arbeiten eine Begehung notwendig machen, sind dies Arbeiten, die nur während Wertzeiten durch Fachpersonal durchgeführt werden.

5.5 Begehung der Kohlebunker **nur auf Dampfschiffen*

Vor dem Betreten der Kohlebunker muss für eine ausreichende Belüftung gesorgt werden. Die Räume dürfen nie alleine betreten werden.

6 Vorbereitung auf Notfälle

Notfällen, sofern sie nicht durch präventive Maßnahmen von vornherein vermieden werden können, kann man nur dadurch begegnen, dass man durch Übungen auf die Handhabung einer Notsituation gut vorbereitet ist. Sicherheitsübungen werden im Rahmen von Einweisungen vor größeren Touren vorgenommen, dieses beinhaltet die in Kapitel 6.5 beschriebenen Ereignisse.

In Notfällen müssen der Vereinsvorstand bzw. seine beauftragten Personen erreichbar sein.

Den Schiffen sind außerdem Notfallpläne in verkürzter Fassung mit den wahrscheinlichsten zu erwartenden Notfällen zugeteilt. Auch sind in diesen Notfallplänen das Vorgehen des Vorstandes/Geschäftsführers beschrieben, sowie die Kontaktdaten aufgelistet.

6.1 Personenunfälle

Die Schiffe sind mit einer für den Betrieb, das Fahrtgebiet und die Personenanzahl entsprechend ausgestatteten Apotheke ausgerüstet. Diese wird jährlich durch einen sachkundigen Apotheker überprüft und ggf. nachgerüstet. Verbrauchte Materialien werden umgehend vor der nächsten Fahrt wieder ergänzt.

Sollte auf See externer medizinischer Rat notwendig oder dienlich sein, so muss der Schiffsführer eine „MEDICO“ Beratung einholen.:

TMAS - Medico Cuxhaven (Telemedical Maritime Assistance Service)

Telefon: +49 4721 780 / 785

Fax: +49 4721 1520

E-mail: tmas@medico-cuxhaven.de

Weisungen von TMAS ist Folge zu leisten.

Bei Unfällen mit Verletzten in der nationalen Flussfahrt Kontakt wie folgt

Telefon: 112

6.2 Mensch über Bord

Die Situation „Mensch über Bord“ ist insbesondere bei Segelbetrieb von besonderer Brisanz, da es meist nicht möglich ist, das Schiff in ähnlich kurzer Zeit wie unter Motor zur Unglücksstelle zurück zu manövrieren.

Ablauf bei einer „Mensch über Bord“ Situation unter Segeln:

- unverzügliche Meldung an die Brücke / Steuerstand
- kontinuierliche Beobachtung des außenbords Gefallenen und Anzeigen der Position durch den ausgestreckten Arm
- Nachwerfen von Rettungsmitteln (MoB Boje)
- Auslösen des Generalalarms
- UKW Notmeldung an die umliegenden Schiffe so bald wie möglich absetzen
- Starten des Hauptmotors
- Einleitung von Manövern zur Verringerung der Fahrt / Besatzung auf Segelmanöverstation
- Aufstoppen des Schiffes
- Bergen der Person

Wird eine Person vermisst und kann nicht in angemessener kurzer Zeit an Bord gefunden werden, so ist davon auszugehen, dass sie über Bord gegangen ist. Dann ist das Schiff mit einem geeigneten Manöver (z.B. Williamson Turn) unverzüglich auf Gegenkurs zu bringen und dann mittels der im Brückenbuch

aufgezeichneten Positionen das Schiff auf gleicher Bahn durchs Wasser an die vermutete Unfallstelle zu navigieren. Dabei ist zu beachten:

- mehrere Ausgucke auf der Back, auf dem Oberdeck
- Notmeldung an die umliegenden Schiffe und das zuständige MRCC
- Berücksichtigung eines möglichen Versatzes durch Strom

Kann ein außenbords Gefallener nicht mittels eines sofortigen Manövers geborgen werden, weil z.B. der Zeitpunkt des Überbordfallens schon länger zurückliegt, sollten Such- und Rettungsmaßnahmen eingeleitet werden.

6.3 Verlassen des Schiffes

Das Verlassen des Schiffes, so es denn keine Alternative mehr gibt, sollte in möglichst geordneten Verhältnissen stattfinden.

- Musterung aller Personen an Bord
- Eintauchanzüge anlegen
- Ausbringen des Beibootes
- Ausbringen und Aufblasen der Rettungsinseln
- Sicherung der Rettungsinseln an der Bordwand
- Bemannung der Rettungsinseln
- Mitnahme von: UKW Sprechfunk, pyrotechnischen Signalmitteln

6.4 Herstellen des Verschlusszustandes im Brandfall

In einem Brandfalle muss sobald als möglich der Verschlusszustand für die vom Feuer betroffene Abteilung hergestellt werden, um die Zufuhr von Sauerstoff zu unterbinden.

6.5 Feuer / Explosion

Im Falle eines Feuers oder einer Explosion ist sofort der Generalalarm auszulösen. Weiter ist gemäß der Sicherheitsrolle vorzugehen.

6.6 Kollision

Im Falle einer Kollision mit einem anderen Schiff sollten schnellstmöglich die Schäden am eigenen Schiff festgestellt und gegebenenfalls der Verschlusszustand hergestellt werden.

Folgende Punkte sind zu beachten:

- Ist die Schwimmfähigkeit noch gegeben
- Sind Beschädigungen am Schiffsrumpf vorhanden (Ort)
- Ist das Schiff manövrierfähig
- Bei Ölaustritt Bekämpfung soweit möglich mit Bordmitteln.

Ist das Schiff nach der Kollision noch manövrierfähig, sollte der Schiffsführer ggf. in Absprache mit zuständigen Behörden den bestmöglichen Hafen anlaufen, um das Schiff auf Schäden zu untersuchen und diese eventuell zu reparieren. In jedem Fall ist der Vorstand zu verständigen, der ggf. das Schiff von einem Sachverständigen inspizieren lässt.

6.7 *Auf Grund gelaufenes oder gestrandetes Schiff*

Sofortige Schadensfeststellung, damit der Schiffsführer über weitere geeignete Maßnahmen zum Schutze des Schiffes und der Besatzung entscheiden kann. In jedem Falle sollte rund um das Schiff die Wassertiefe ermittelt werden.

Präventiv ist der **Verschlusszustand aller wasserdichten Abteilungen** herzustellen. Dies bedeutet der Verschluss von:

- Allen Luken und Zugängen zum Deckshaus und Räumen unter dem Haupt(Freibord) Deck
- Schotten unter dem Freibord Deck

Grundsätzlich sollte der Schiffsführer bedenken:

- Gefahren für Besatzung und Schiff, sollte sich dieses vom Grund lösen oder abrutschen
- Gefahr weiterer struktureller Beschädigungen des Schiffes durch schweres Wetter und hohen Seegang
- Sollte der Schaden ein solches Ausmaß annehmen, dass sich die Stabilität und Beanspruchung des Schiffes nicht mehr einschätzen lassen oder als unzureichend eingeschätzt werden, sollte der Schiffsführer Maßnahmen einleiten, die vordringlich dem Schutz der an Bord befindlichen Personen vorsehen

Weitere Überlegungen des Schiffsführers sollten sein:

- Besteht ein starker Tidenhub?
- Bestehen starke Gezeitenströmungen?

7 **Wartung und Instandhaltung**

Die technische Wartung und Instandhaltung des Schiffes und der Ausrüstung an Bord ist die Grundlage eines sicheren Fahrbetriebes.

7.1 **Wartungs- und Prüfplan**

Um die Einhaltung der notwendigen Wartungsintervalle zu gewährleisten und auch überprüfen zu können, besteht ein Wartungs- und Prüfplan, der folgende Angaben enthält:

- betroffenes Aggregat/Ausrüstungsgegenstand
- Wartungsintervall
- verantwortliche Person, oder erforderliche Qualifikation des Ausführenden
- notwendige Sicherheitsmaßnahmen

Der Wartungs- und Prüfplan bietet weiterhin die Möglichkeit ausgeführte Tätigkeiten zu protokollieren. Dies muss in jedem Fall erfolgen, um eine Nachprüfbarkeit zu gewährleisten und nachfolgende Arbeiten planen zu können.

7.2 **Kritische Ausrüstung**

Zur kritischen Ausrüstung zählen Aggregate, durch deren plötzlichen Ausfall oder Versagen eine sicherheitsgefährdende Situation für das Schiff und die Personen an Bord entsteht. Für diese Schiffe ist als kritische Ausrüstung Folgendes identifiziert worden:

- Hauptmotor
- Dampfkesselanlage* falls vorhanden
- Hilfsdiesel* falls vorhanden
- Notstrombatterien (24 Volt Versorgung der Brücke)
- Ruderanlage

Um die Betriebssicherheit dieser Aggregate zu gewährleisten, liegt der Wartungsplan vor, dessen Einhaltung hinsichtlich der kritischen Ausrüstung vom jeweils verantwortlichen Maschinisten vor Antritt einer Reise zu überprüfen ist.

8 **Meldung von Unfällen, Schäden, Abweichungen etc.**

Die unten beschriebenen Ereignisse müssen vom Schiffsführer an den Vereinsvorstand gemeldet werden. Hierzu wird ein Bericht erstellt, und der Vereinsvorstand oder dessen beauftragte Personen informiert. Der Bericht wird aufbewahrt und vom Durchführungsbeauftragten eingesehen und ausgewertet, wenn das Schiff von seiner Reise in den Heimathafen zurückgekehrt ist. Nur in dringenden Fällen ist der Schiffsführer angehalten, den Bericht dem Durchführungsbeauftragten schnellstmöglichst zu übermitteln.

8.1 Unfälle mit Personenschäden

Ereignen sich an Bord Unfälle, durch die Personen zu Schaden kommen, teilt dies der Schiffsführer dem Vereinsvorstand unverzüglich auf dem schnellstmöglichen Wege mit. Des Weiteren erstellt der Schiffsführer einen Unfallbericht und macht einen Eintrag in das Tagebuch. Ausgenommen hiervon sind Unfälle mit Bagatellverletzungen, die durch Erste-Hilfe-Maßnahmen an Bord geheilt werden können.

8.2 Unfälle ohne Personenschäden

Alle weiteren Unfälle werden im Schiffstagebuch festgehalten und dem Vorstand berichtet.

Je nach Dringlichkeit oder Schwere des Unfalls entscheidet der Schiffsführer, ob der Vorstand unverzüglich über den Unfall in Kenntnis zu setzen ist.

8.3 Schäden

Sämtliche auf einer Reise entstandenen oder entdeckten Schäden, die sich nicht durch Bordmittel sofort beheben lassen, müssen dem Vereinsvorstand oder dessen beauftragten Personen zur Kenntnis gebracht werden. Hierfür ist der Schiffsführer verantwortlich. Er macht die Meldung, bevor er das Schiff verlässt. Über Schäden, die die Sicherheit des Schiffes oder der Personen an Bord beeinträchtigen, erfolgt ein Eintrag ins Tagebuch.

8.4 Abweichungen

Werden an Bord Abweichungen von den in diesem Handbuch beschriebenen Maßnahmen festgestellt, werden diese dem Vorstand und dem Durchführungsbeauftragten berichtet, damit evtl. Änderungen vorgenommen werden können.

9 Erstellung der Dokumentation und Überprüfung des Betriebssicherheitssystems

9.1 Erstellung und Aktualisierung der Verfahrensanweisungen

Der Durchführungsbeauftragte ist verantwortlich für die Erstellung, Aktualisierung und Anpassung der Verfahrensanweisungen dieses Betriebssicherheitssystems. Hierbei sind methodisch sämtliche Betriebsabläufe an Bord zu untersuchen und auf ihre Relevanz für die Sicherheit und den Umweltschutz zu bewerten. Ergibt sich, aus welchem Grund auch immer, ein Änderungsbedarf, so sind die Verfahrensanweisungen nach oben beschriebenen Kriterien anzupassen, zu erweitern oder auch zu streichen. Dies geschieht, sofern nötig, einmal pro Jahr vor Beginn der Saison. In dringenden Fällen sind vom Vorstand oder dem Schiffsführer entsprechende Betriebsanweisungen zu erlassen. Diese sind gleichermaßen verbindlich und sofort umzusetzen. Solche Betriebsanweisungen werden vor der Fahrseason durchgesehen, nochmals überprüft und dann ggf. in das Betriebssicherheitssystem aufgenommen.

Die Verfahrensanweisungen sind in diesem Handbuch beschrieben. Bei Änderungen wird das gesamte Handbuch neu erstellt. Einzelne Seiten werden nicht ausgetauscht.

9.2 Überprüfung des Betriebssicherheitssystems

Das Betriebssicherheitssystem ist in regelmäßigen Abständen auf seine Effektivität und Anwendbarkeit hin zu überprüfen. Dies geschieht vor dem Hintergrund, dass sich Verfahrensanweisungen eventuell in der Praxis nicht so umsetzen lassen wie zunächst gedacht, oder aber aus diversen Gründen keine Akzeptanz finden. Weiterhin können sich auch Rahmenbedingungen ändern, die bestehende Maßnahmen wirkungslos werden lassen, bzw. neue Maßnahmen erfordern. Die Überprüfung erfolgt durch: eine vom Vorstand benannte Person einmal im Jahr in Zusammenhang mit der Aktualisierung der Verfahrensanweisungen.

9.2.1 Durchsicht durch den Vereinsvorstand

Der Vereinsvorstand erfasst einmal pro Jahr sämtliche Maßnahmen, Vorkommnisse (insbesondere Unfälle), Berichte, die in Zusammenhang mit dem Betriebssicherheitshandbuch stehen (Auditberichte, Abweichungen, Vorschläge). Diese werden hinsichtlich ihrer Relevanz und effektiven Umsetzung bewertet. Die dadurch gewonnenen Erkenntnisse tragen ggf. zur Verbesserung/Anpassung des Betriebssicherheitssystems bei. Hierzu wird ein Protokoll erstellt.

9.2.2 Durchsicht durch den Obmann/Schiffsführer

Einmal pro Jahr, während der Fahrsaison nach Aufforderung durch den Vorstand wird das Betriebssicherheitssystem seitens des Obmannes/Schiffsführers auf seine Anwendbarkeit und Effizienz überprüft.

Dies sollte anhand einzelner, konkreter Verfahrensanweisungen geschehen. Der Schiffsführer beurteilt, ob diese Verfahrensanweisungen, wie im Handbuch beschrieben, an Bord effektive Umsetzung finden. Über die hieraus gewonnenen Erkenntnisse wird ein Bericht erstellt, der dem Durchführungsbeauftragten zugeht. Welche und wie viele Verfahrensanweisungen einer solchen Überprüfung unterzogen werden, liegt im Ermessen des Schiffsführers.

9.2.3 Interne Überprüfung

Einmal pro Jahr führt eine vom Vorstand beauftragte unabhängige Person eine interne Überprüfung durch. Hierbei gilt es, neben der Anwendung die Anwendbarkeit und Effizienz der Verfahrensanweisungen aus dem Handbuch mit den verantwortlichen Personen des Verein zu besprechen, und ggf. neu an zu passen. Dieses wird im Zuge der Jahresbesprechung mit den Obleuten durchgeführt.