

EU-Rechtsvorschriften im Bereich Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz und der Schifffahrtssektor

Analyse von EU-Rechtsvorschriften und Zusammenstellung
bewährter Verfahren für ihre Umsetzung

*Bericht erstellt von Philippe Castel, EPHICOM, für das von der Europäischen Union finanziell
unterstützte und von ECSA und ETF gemeinsam durchgeführte IPWP-Projekt.*





Inhalt

1 PRÄSENTATION	5
2 ALLGEMEINE GRUNDSÄTZE DER FÜR DEN SCHIFFFAHRTSSEKTOR GELTENDEN EUROPÄISCHEN RECHTSVORSCHRIFTEN IM BEREICH VON SICHERHEIT UND GESUNDHEITSSCHUTZ AM ARBEITSPLATZ	6
› 2.1 Einführung	6
› 2.2 Richtlinie 89/391/EWG vom 12. Juni 1989 – „Rahmenrichtlinie“	6
› 2.3 Einzelrichtlinien im Bereich von Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz gemäß Artikel 16 der „Rahmenrichtlinie“	7
› 2.4 Sonstige für den Bereich Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz im Schifffahrtssektor relevante Richtlinien	9
3 BEWÄHRTE VERFAHREN	10
› 3.1 Hauptquellen	10
› 3.2 Ermittelte bewährte Verfahren – Überblick	13
› 3.3 Ermittelte bewährte Verfahren – Nähere Angaben	13
3.3.1 Rahmenrichtlinie	13
3.3.2 Richtlinie 89/656/EWG über Mindestvorschriften für Sicherheit und Gesundheitsschutz bei Benutzung persönlicher Schutzausrüstungen durch Arbeitnehmer bei der Arbeit	17
3.3.3 Richtlinie 90/269/EWG über die Mindestvorschriften bezüglich der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes bei der manuellen Handhabung von Lasten, die für die Arbeitnehmer insbesondere eine Gefährdung der Lendenwirbelsäule mit sich bringt	25
3.3.4 Richtlinie 92/85/EWG über die Durchführung von Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes von schwangeren Arbeitnehmerinnen, Wöchnerinnen und stillenden Arbeitnehmerinnen am Arbeitsplatz	25
3.3.5 Richtlinie 98/24/EG zum Schutz von Gesundheit und Sicherheit der Arbeitnehmer vor der Gefährdung durch chemische Arbeitsstoffe bei der Arbeit	26
3.3.6 Richtlinie 2003/10/EG über Mindestvorschriften zum Schutz von Sicherheit und Gesundheit der Arbeitnehmer vor der Gefährdung durch physikalische Einwirkungen (Lärm)	28
3.3.7 Richtlinie 2002/44/EG über Mindestvorschriften zum Schutz von Sicherheit und Gesundheit der Arbeitnehmer vor der Gefährdung durch physikalische Einwirkungen (Vibrationen)	30
3.3.8 Richtlinie 92/29/EWG über Mindestvorschriften für die Sicherheit und den Gesundheitsschutz zum Zweck einer besseren medizinischen Versorgung auf Schiffen	31
4 EMPFEHLUNGEN UND FAZIT	33
› 4.1 Empfehlungen in Bezug auf allgemeine „bewährte Verfahren“	33
› 4.2 Empfehlungen in Bezug auf spezifische „bewährte Verfahren“	34
› 4.3 Fazit	35
5 ANLAGE: DIE SCHIFFFAHRT BETREFFENDE EU-RICHTLINIEN IM BEREICH SICHERHEIT UND GESUNDHEITSSCHUTZ AM ARBEITSPLATZ – TABELLE DER NATIONALEN UMSETZUNGEN	36

Zusammenfassung

Ziel dieses Berichts ist es, die Modalitäten der Umsetzung europäischer Rechtsvorschriften im Bereich von Sicherheit und Gesundheitsschutz im europäischen Schifffahrtssektor zu ermitteln und bewährte Verfahren in diesem Bereich aufzuzeigen.

Im ersten Abschnitt werden die Ziele der Studie und die dafür angewandte Methodik dargelegt.

Der zweite Abschnitt bietet dann einen Überblick der für den Seeverkehrssektor geltenden europäischen Sicherheits- und Gesundheitsschutzvorschriften. Wenn das von einem bestimmten Rechtstext behandelte Thema mit besonderen Herausforderungen für den Seeverkehr verbunden ist, wird speziell darauf hingewiesen. Gegebenenfalls wird auf Texte der Internationale Seeschifffahrts-Organisation oder der Internationalen Arbeitsorganisation verwiesen, wenn sich diese auf dasselbe Thema beziehen.

Der dritte Abschnitt stellt die ermittelten bewährten Verfahren in Bezug auf die Umsetzung bestimmter Texte im Bereich von Sicherheit und Gesundheitsschutz vor. Die wichtigsten Bestimmungen des entsprechenden Texts werden gegebenenfalls kurz umrissen. Die hier präsentierten bewährten Verfahren stammen aus einer Studie mit Beiträgen der ECSA- und ETF-Mitgliedsorganisationen.

Der vierte und letzte Abschnitt enthält eine Reihe von Empfehlungen auf der Grundlage vorstehender Informationen:

- › zwei allgemeine Empfehlungen für die Förderung von Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz im Seeverkehrssektor;
- › Spezielle Empfehlungen zu den einzelnen oben ermittelten bewährten Verfahren im Hinblick auf die Förderung ihrer Verbreitung in der gesamten EU.

Haftungsausschluss

Für die in diesem Bericht enthaltenen Informationen und vertretenen Auffassungen ist ausschließlich der Verfasser verantwortlich. Die in diesem Bericht dargelegten Informationen und geäußerten Auffassungen geben nicht notwendigerweise den Standpunkt von ECSA, ETF oder der Europäischen Kommission wieder, und sie können für die Verwendung der hierin enthaltenen Informationen nicht haftbar gemacht werden.

Alle Fotos mit freundlicher Genehmigung von Institut Maritime de Prévention, Frankreich.

1. Präsentation

Obwohl Fragen zu Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz schon einige Zeit auf der Agenda des Ausschusses für den sektoralen sozialen Dialog im Seeverkehrssektor waren, sind die Diskussionen darüber bisher zu keinem Schluss gekommen. Die Gründe dafür sind das Fehlen klarer Informationen über einschlägige, für die Schifffahrt geltende EU-Rechtsvorschriften und ein Mangel an Informationen darüber, wie solche Rechtsvorschriften auf nationaler Ebene umgesetzt werden.

Da jede Maßnahme auf umfassender Kenntnis der Rechtslage basieren muss, haben die Sozialpartner im Seeverkehrssektor – die Europäische Transportarbeiter-Föderation (ETF) und der Verband der Reeder in der Europäischen Gemeinschaft (ECSA) – finanzielle Unterstützung von der Europäischen Union beantragt, um im Rahmen einer Studie – zusammen mit diesbezüglichen bewährten Verfahren – die bestehenden, für den Schifffahrtssektor relevanten EU-Rechtsvorschriften im Bereich von Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz zu ermitteln und aufzulisten.

Die diesem Bericht zugrundeliegende Studie wurde in zwei Stufen durchgeführt:

- › Analyse der bestehenden, einschlägigen EU-Rechtsvorschriften zu Sicherheit und Gesundheitsschutz, die für die Schifffahrt gelten;
- › Konsultation der ETF- und ECSA-Mitgliedsorganisationen – anhand eines Fragebogens –, um bewährte Verfahren bzw. von den Mitgliedstaaten und Branchenakteuren ergriffene Initiativen im Bereich von Sicherheit und Gesundheitsschutz zu ermitteln;

Dieser Bericht dient als Referenzdokument für künftige Gespräche zwischen ECSA und ETF.



2. Allgemeine Grundsätze der für den Schifffahrtssektor geltenden europäischen Rechtsvorschriften im Bereich von Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz

2.1 Einführung

Das EU-Recht im Bereich von Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz basiert in erster Linie auf einer Reihe von Richtlinien, auf die nachstehend näher eingegangen wird.

Die erste davon ist die Richtlinie 89/391/EWG vom 12. Juni 1989, die sogenannte „Rahmenrichtlinie“. Darin sind die allgemeinen Grundsätze für Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz aufgeführt. Alle nachfolgenden, in Artikel 16 dieser „Rahmenrichtlinie“ genannten Einzelrichtlinien stehen im Einklang mit diesen in der „Rahmenrichtlinie“ dargelegten allgemeinen Grundsätzen.

Die „Rahmenrichtlinie“ wurde bis dato durch 19 Einzelrichtlinien ergänzt. In Artikel 16 Absatz 3 steht, dass die Bestimmungen der „Rahmenrichtlinie“ uneingeschränkt für alle Bereiche gelten, die unter die jeweiligen Einzelrichtlinien fallen.

Dieses Richtlinienpaket schafft somit einen Sockel einzuhaltender Mindeststandards, um die Sicherheit und Gesundheit der Arbeitnehmer in der EU zu verbessern. Die Mitgliedstaaten können gemäß den Bestimmungen der „Rahmenrichtlinie“ im Rahmen der Umsetzung dieser Richtlinien in nationales Recht über diese Mindestanforderungen hinausgehen. Laut ebendiesen Bestimmungen dürfen sie das bereits in ihren nationalen

Rechtsvorschriften vorgesehene Schutzniveau jedoch nicht einschränken.

Es gibt auch noch andere spezifische europäische Richtlinien, die nicht auf Artikel 16 der „Rahmenrichtlinie“ beruhen, jedoch direkten und/oder indirekten Einfluss auf die Sicherheit und den Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz haben.

ANMERKUNG a und b:

a.

Die wichtigsten Bestimmungen der Einzel- und spezifischen Richtlinien werden in Abschnitt 3 „Bewährte Verfahren“ näher ausgeführt.

b.

Bestimmte Leitlinien, die im Seearbeitsübereinkommen (MLC 2006) stehen, werden nachstehend zur Erinnerung dargelegt, wobei zu beachten ist, dass diese nicht verbindlich sind.

2.2 Richtlinie 89/391/EWG vom 12. Juni 1989 – „Rahmenrichtlinie“

Die Richtlinie 89/391/EWG vom 12. Juni 1989, die oft als die „Rahmenrichtlinie“ bezeichnet wird, ist ein für die EU grundlegender Text auf dem Gebiet von Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz. Sie führt den Begriff „Evaluierung der Gefahren“ (Risikobewertung) in die europäischen Rechtsvorschriften im Bereich Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz ein.

Die wichtigsten Bestimmungen der „Rahmenrichtlinie“ (gilt nicht für Hausangestellte, spezifische Tätigkeiten im öffentlichen Dienst, z. B. bei den Streitkräften oder der Polizei, und freie Mitarbeiter) sind nachfolgend in einer nicht erschöpfenden Liste aufgeführt:

1. Verpflichtung für Arbeitgeber, Evaluierungen der am Arbeitsplatz bestehenden Gefahren und einen diesbezüglichen Prozess der kontinuierlichen Verbesserung einzuführen;
2. Festlegung der Modalitäten der Einbindung der Arbeitnehmer in diesen Prozess;
3. Festlegung der neun allgemeinen Grundsätze der Gefahrenverhütung, die als Orientierung für Maßnahmen im Rahmen der Durchführung dieses Prozesses dienen;
4. Definition der Anforderungen in Bezug auf die Unterweisung der Arbeitnehmer, was im Rahmen der Durchführung dieses Prozesses von zentraler Bedeutung ist;
5. Festlegung der Pflichten der Arbeitnehmer in diesem Prozess;
6. Festlegung der präventivmedizinischen Überwachung, der die Arbeitnehmer unterzogen werden sollten.

Wir stellen fest, dass der Großteil dieser Bestimmungen in Regel 4.3 „Schutz der Gesundheit und Sicherheit sowie Unfallverhütung“ des Seearbeitsübereinkommens (2006) enthalten ist.

In der Norm A4.3 des Seearbeitsübereinkommens (2006) ist eine Methode der Arbeitnehmerbeteiligung angeführt, die die Einrichtung eines „Sicherheitsausschusses des Schiffes“ auf Schiffen mit fünf oder mehr Seeleuten vorschreibt.

2.3 Einzelrichtlinien im Bereich von Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz gemäß Artikel 16 der „Rahmenrichtlinie“

Diese Einzelrichtlinien legen die Grundsätze und Instrumente der „Rahmenrichtlinie“ in Bezug auf spezielle Risiken am Arbeitsplatz (z. B. die Exposition gegenüber gefährlichen Stoffen oder physikalischen Einwirkungen), einfache Aufgaben (z. B. manuelle Lastenhandhabung, Bildschirmarbeit usw.) und verschiedene Hochrisiko-Arbeitsplätze (z. B. temporäre Baustellen, Steine- und Erden-Industrie, Fischereifahrzeuge usw.) fest.

Andere Richtlinien decken eine Kombination dieser Faktoren in Bezug auf die am stärksten exponierten Arbeitnehmer (z. B. schwangere Frauen und stillende Mütter) ab.

Die Einzelrichtlinien erläutern, wie diese Risiken zu bewerten sind, und legen ggf. Grenzwerte für die berufsbedingte Exposition fest.

Die allgemeinen Bestimmungen der Rahmenrichtlinie gelten uneingeschränkt für alle Bereiche, die unter die jeweiligen Einzelrichtlinien fallen; gegebenenfalls bestehende strengere bzw. spezifische Bestimmungen in den Einzelrichtlinien bleiben unberührt.

Elf der unter Artikel 16 Absatz 1 der „Rahmenrichtlinie“ angeführten 19 Einzelrichtlinien sind auf die Schifffahrtsindustrie anwendbar.

1: Richtlinie 89/656/EWG über Mindestvorschriften für Sicherheit und Gesundheitsschutz bei Benutzung **persönlicher Schutzausrüstungen (PSA)** durch Arbeitnehmer bei der Arbeit. Diese Richtlinie legt die Mindestanforderungen für die Bewertung, Auswahl und ordnungsgemäße Benutzung von persönlicher Schutzausrüstung (dritte Einzelrichtlinie) fest.

Dies ist an Bord von Schiffen von zentraler Bedeutung, insbesondere Fuß-, Kopf- und Handschutz sowie Schutz vor Lärm, Ertrinken oder Stürzen aus großer Höhe.

In der Norm A4.3 Absatz 1 Buchstabe c des Seearbeitsübereinkommens (2006) wird die Verwendung persönlicher Schutzausrüstung im Rahmen von Programmen an Bord für die Verhütung von Arbeitsunfällen erwähnt.

2: Richtlinie 90/269/EWG über die Mindestvorschriften bezüglich der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes bei der manuellen Handhabung von Lasten, die für die Arbeitnehmer insbesondere eine Gefährdung der Lendenwirbelsäule mit sich bringt. Diese Richtlinie sorgt dafür, dass Arbeitnehmer vor Gefahren im Zusammenhang mit der Handhabung schwerer Lasten geschützt sind und trägt insbesondere dazu bei, Muskel-Skelett-Erkrankung zu verhindern (vierte Einzelrichtlinie).

Lendenwirbelsäulenbeschwerden aufgrund der manuellen Handhabung von Lasten sind, in allen Berufen zusammen, die häufigste Ursache von Arbeitsunfällen und stehen auch als Ursache für dauerhafte arbeitsbedingte Behinderungen an erster Stelle. Der Handelsschiffverkehrssektor ist davon nicht verschont.

In der Leitlinie B4.3.1 Absatz 3 des Seearbeitsübereinkommens (2006) steht, dass die Gefahren im Zusammenhang mit der Handhabung von Lasten im Rahmen der Bewertung berufsbedingter Gefahren an Bord von Schiffen zu berücksichtigen sind.

3 und 4: Richtlinie 2004/37/EG über den Schutz der Arbeitnehmer gegen Gefährdung durch Karzinogene oder Mutagene bei der Arbeit (sechste Einzelrichtlinie) und **Richtlinie 2000/54/EG** über den Schutz der Arbeitnehmer gegen Gefährdung durch **biologische Arbeitsstoffe** bei der Arbeit (siebente Einzelrichtlinie).

5: Richtlinie 92/58/EWG über Mindestvorschriften für die Sicherheits- und/oder Gesundheitsschutzkennzeichnung am Arbeitsplatz, die eine einheitliche **Sicherheitskennzeichnung** am Arbeitsplatz einführt (neunte Einzelrichtlinie).

6: Richtlinie 92/85/EWG über die Durchführung von Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes von **schwangeren Arbeitnehmerinnen**, Wöchnerinnen und stillenden Arbeitnehmerinnen am Arbeitsplatz (zehnte Einzelrichtlinie).

7: Richtlinie 98/24/EG zum Schutz von Gesundheit und Sicherheit der Arbeitnehmer vor der Gefährdung durch **chemische Arbeitsstoffe** bei der Arbeit (vierzehnte Einzelrichtlinie).

Dieser Bericht befasst sich mit dieser Richtlinie im Hinblick auf Gefahren durch die Verwendung chemischer Arbeitsstoffe bei Betrieb und Wartung von Schiffen. Denn Arbeitsunfälle bei der Verwendung chemischer Arbeitsstoffe sind meist mit schwerwiegenden gesundheitlichen Folgen verbunden.

Die Beförderung chemischer Arbeitsstoffe in jeglicher Form (verpackt, als flüssiges Massengut oder fest) ist durch bestehende internationale Abkommen und Kodizes geregelt, die spezifischer und strenger sind.

8 und 9: Richtlinie 2002/44/EG über Mindestvorschriften zum Schutz von Sicherheit und Gesundheit der Arbeitnehmer vor der Gefährdung durch physikalische Einwirkungen (**Vibrationen**) (sechzehnte Einzelrichtlinie): Gilt im Schiffverkehrssektor, außer im Falle einer von einem Mitgliedstaat beantragten Ausnahmeregelung; und **Richtlinie 2003/10/EG** über Mindestvorschriften zum Schutz von Sicherheit und Gesundheit der Arbeitnehmer vor der Gefährdung durch physikalische Einwirkungen (Lärm) (siebzehnte Einzelrichtlinie).

Schiffe sind sowohl Arbeitsplatz als auch Wohnumfeld. Sie können auch potenziell lärmintensive Umgebungen sein, und die Personen an Bord können Ganzkörpervibrationen ausgesetzt sein. Seeleute sind potenziell 24 Stunden am Tag Lärm und Vibrationen ausgesetzt. Exposition gegenüber Lärm und Exposition gegenüber Vibrationen sind daher die zwei wichtigsten Themen in Bezug auf den Arbeitsschutz an Bord von Schiffen.

Zwei Leitlinien des Seearbeitsübereinkommens (2006) – Leitlinie B4.3.3 „Exposition gegenüber Lärm“ und Leitlinie B4.3.2 „Exposition gegenüber Vibrationen“ – sind diesen Problematiken gewidmet.

Bezüglich der Lärmexposition verabschiedete die IMO-Versammlung am 19. November 1981 die Entschließung A.468 (XII) zum Thema Lärm und der IMO-Schiffssicherheitsausschuss nahm am 30. November 2012 durch Beschluss (MSC 337(91), mit dem das Internationale Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) geändert wurde) den „Code über Lärmpegel an Bord von Schiffen“ an. Die Auswirkungen dieser Entschließung werden in Abschnitt 3 dieses Berichts über bewährte Verfahren näher ausgeführt.

10 und 11: Richtlinie 2006/25/EG über Mindestvorschriften zum Schutz von Sicherheit und Gesundheit der Arbeitnehmer vor der Gefährdung durch physikalische Einwirkungen (**künstliche optische Strahlung**) (neunzehnte Einzelrichtlinie) und **Richtlinie 2013/35/EU** über Mindestvorschriften zum Schutz von Sicherheit und Gesundheit der Arbeitnehmer vor der Gefährdung durch physikalische Einwirkungen (**elektromagnetische Felder**). Dies ist die zwanzigste Einzelrichtlinie im Sinne von Artikel 16 Absatz 1 der Richtlinie 89/391/EWG und hebt die Richtlinie 2004/40/EG über elektromagnetische Felder auf.



Seeleute können bei der Arbeit an Bord von Schiffen, obwohl die damit verbundenen Gefahren im Seearbeitsübereinkommen (2006) nicht ausdrücklich genannt werden, künstlicher optischer Beleuchtung (LED-Beleuchtung usw.) und elektromagnetischen Feldern (Radar, drehende elektrische Maschinen usw.) ausgesetzt sein.

Die acht weiteren Einzelrichtlinien gelten – aufgrund ihres Charakters oder weil sie die Schifffahrt ausdrücklich aus ihrem Anwendungsbereich ausschließen – nicht für den Schifffahrtssektor.

2.4 Sonstige für die Sicherheit und den Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz relevante Richtlinien

Der EU-Bestand im Bereich Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz umfasst noch andere Einzelrichtlinien, die sich jedoch nicht auf Artikel 16 Absatz 1 der „Rahmenrichtlinie“ stützen und deren Bestimmungen in erster Linie technische Aspekte des Arbeitsschutzes behandeln. Die allgemeinen Bestimmungen der Rahmenrichtlinie gelten auch hier uneingeschränkt für alle Bereiche, die unter die jeweiligen Einzelrichtlinien fallen; gegebenenfalls bestehende strengere bzw. spezifische Bestimmungen in den Einzelrichtlinien bleiben unberührt.

- › **Richtlinie 92/29/EWG** über Mindestvorschriften für die Sicherheit und den Gesundheitsschutz zum Zweck einer besseren medizinischen Versorgung auf Schiffen
- › **Richtlinie 91/383/EWG** zur Ergänzung der Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes von Arbeitnehmern mit befristetem Arbeitsverhältnis oder **Leiharbeitsverhältnis**
- › **Richtlinie 1994/33/EG** über den **Jugendarbeitsschutz**. Strengere Regeln für wirksamen Schutz von Arbeitnehmern unter 18 Jahren.
- › **Richtlinie 2009/13/EG** vom 16. Februar 2009 zur Durchführung der Vereinbarung zwischen dem Verband der Reeder in der Europäischen Gemeinschaft (ECSA) und der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF) über das Seearbeitsübereinkommen 2006 und zur Änderung der Richtlinie 1999/63/EG (Regelung der Arbeitszeit von Seeleuten)
- › **Richtlinie 2009/148/EG** über den Schutz der Arbeitnehmer gegen Gefährdung durch Asbest am Arbeitsplatz

3 Bewährte Verfahren

3.1 Hauptquellen

Die nachstehend aufgeführten bewährten Verfahren stammen aus eingegangenen Antworten von ETF- und ECSA-Mitgliedsorganisationen auf einen an sie an ausgesendeten Fragebogen, indem sie nach Beispiele für bewährte Verfahren in der praktischen Umsetzung von EU-Arbeitsschutzrichtlinien im Schifffahrtssektor gefragt wurden.

In einigen Fällen wurden den Antworten noch ausführlichere Unterlagen beigefügt. Diese Dokumente werden nachstehend beschrieben:

A – CODE FÜR SICHERE ARBEITSVERFAHREN VON SEELEUTEN AUF HANDELSCHIFFEN – AUSGABE 2015

Dieses Dokument wurde von der britischen Maritime and Coastguard Agency herausgegeben und vom National Maritime Occupational Health and Safety Committee (britische Schifffahrtskammer, Gewerkschaften Nautilus International und RMT) gutgeheißen.

Dieser Code ist als Best-Practice-Leitfaden für die Verbesserung von Sicherheit und Gesundheitsschutz an Bord von Schiffen zu betrachten. Er soll darüber hinaus als Anleitung für die Erfüllung gesetzlicher Verpflichtungen dienen.

Das Dokument enthält Leitlinien für sichere Arbeitsverfahren und deckt 7 der 11 im Fragebogen angeführten Richtlinien ab.

B – ARBETSMILJÖMANUAL FÖR SJÖFARTEN (HANDBUCH ZUR ARBEITSUMGEBUNG FÜR SEELEUTE) – AUSGABE MÄRZ 2016

Dieses Handbuch wird von Prevent, einer gemeinnützigen Organisation im Besitz des schwedischen Unternehmerverbands, des schwedischen Gewerkschaftsbunds und des Verhandlungskartells der Angestellten in der Privatwirtschaft, herausgegeben.

Diese Studienunterlagen gliedern sich in zwei Teile. Der erste Abschnitt „Eine bessere Arbeitsumgebung auf See“ erläutert, wie Tätigkeiten an Bord ausgeführt werden sollten und können, rechtliche Anforderungen und einige grundlegende Fakten zu verschiedenen Themen. Der zweite umfangreichere Teil enthält Beschreibungen der verschiedenen Tätigkeiten an Bord, der damit verbundenen Risiken und der entsprechenden Vorsichtsmaßnahmen für eine möglichst sichere Ausführung der Arbeiten. Eine Reihe von Instrumenten und Checklisten sind ebenfalls darin zu finden, die im Rahmen eines systematischen Arbeitsumgebungsmanagements (SAM) gemäß den Bestimmungen der schwedischen Arbeitsaufsichtsbehörde genutzt werden können.

Dieses Handbuch enthält Leitlinien für sichere Arbeitsverfahren und deckt 8 der 11 im Fragebogen angeführten Richtlinien ab.

C – DAT IS JUUST (SICHERHEIT GEHT VOR) – AUSGABE JANUAR 2006

Diese Broschüre wird von der Stichting Scheepvaart herausgegeben, einer niederländischen Dachorganisation verschiedener Stiftungen und Verbände für niederländische Seeleute, die in den Bereichen soziale Sicherheit, Weiterbildung sowie Sicherheit und Gesundheitsschutz aktiv sind.

Diese Stiftung erarbeitet für die Handelsschifffahrt und Fischerei in den Bereichen Beschäftigung, Bezahlung und Versorgung kohärente Politiken.

Dieses Dokument enthält Leitlinien für sichere Arbeitsverfahren und deckt 3 der 11 im Fragebogen angeführten Richtlinien ab.

D – HANDBUCH SEE – ARBEITSSICHERHEIT UND GESUNDHEITSSCHUTZ IN DER SEESCHIFFFAHRT UND FISCHEREI – OKTOBER 2014

Dieses Handbuch wird von der BG Verkehr, dem Träger der gesetzlichen Unfallversicherung für die Sektoren Verkehrswirtschaft, Post-Logistik und Telekommunikation, herausgegeben.

Es soll dem Management und Besatzungen auf Schiffen dabei helfen, gefährliche Arbeitssituation zu identifizieren und zu bewerten. Es ist modular aufgebaut und enthält zahlreiche Abbildungen. Das Handbuch deckt 4 der 11 im Fragebogen angeführten Richtlinien ab.

Anmerkung zu diesen Unterlagen:

Die Erstellung solcher Leitfäden speziell für den Handelsschifffahrtssektor, die alle Aspekte von Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz abdecken, ist [an sich schon eine beispielhafte Maßnahme](#), die in der gesamten EU Nachahmer finden sollte.

Jedes dieser Dokumente verfolgt jedoch seinen eigenen Ansatz: Einige erheben den Anspruch auf Vollständigkeit, während andere eher kurz und prägnant sind. Einige verweisen systematisch auf die für das entsprechende Thema geltenden Texte und Vorschriften, andere hingegen nicht. Es gibt einige, die pädagogisch sehr gut aufbereitet und reich bebildert sind, während andere eher einen akademischen Stil pflegen.

Es ist in jedem Fall – sowohl am Unternehmenssitz als auch an Bord der Schiffe – hilfreich, über ein Handbuch zu verfügen, das die unterschiedlichen Arbeitssituationen an Bord von Schiffen beschreibt und die Gefahren sowie entsprechende Präventions- und/oder Schutzmaßnahmen für diese Situationen identifiziert.

Sonstige in den Antworten auf den Fragebogen angegebene Quellen:

A – SEAHEALTH

SEAHEALTH ist eine dänische Organisation ohne Erwerbscharakter, deren Leitungsgremium paritätisch mit VertreterInnen von Reeder- und Gewerkschaftsverbänden besetzt ist.

Die Organisation verfolgt das Ziel, die Sicherheit, die Gesundheit und das Wohlbefinden der Seeleute zu verbessern und einen Beitrag zu einer sichereren und effizienteren Arbeitsumgebung im Seeverkehr zu leisten.

B – INSTITUT MARITIME DE PRÉVENTION

Das gemeinnützige Institut Maritime de Prévention (Institut für Prävention im Seeverkehr) ist das französische Pendant zur dänischen Organisation SEAHEALTH. Im Leitungsgremium sitzen auch VertreterInnen des Sozialversicherungsverbands für Seeleute.

Anhand der nachstehenden Analyse soll ermittelt werden, welche der Praktiken dieser verschiedenen Quellen in Bezug auf Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz im Rahmen der im Fragebogen behandelten Themenbereiche am wirksamsten und relevantesten sind. Diese bewährten Verfahren sollten zusätzlich:

- › unter die in der Rahmenrichtlinie angeführten Praktiken der Gefahrenverhütung fallen;
- › auf den Seeschiffahrtssektor und die Arbeit an Bord von Schiffen zugeschnitten sein;
- › praxisorientiert, pragmatisch, übertragbar und zugänglich sein;
- › eventuell über die Richtlinienbestimmungen hinausgehen.

Das Bestehen von Organisationen, die auf die Vorbeugung von Berufsrisiken an Bord von Schiffen spezialisiert sind, ist **ebenfalls bereits an sich eine nachahmenswerte Praktik**.

WEITERE QUELLE:

A – ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN – Ex-post evaluation of the European Union occupational safety and health Directives (REFIT-Bewertung), Begleitunterlage zur MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT, DEN RAT, DEN EUROPÄISCHEN WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSS UND DEN AUSSCHUSS DER REGIONEN – Sicherere und gesündere Arbeitsbedingungen für alle – Modernisierung der Rechtsvorschriften und Maßnahmen der EU im Bereich Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz.

Dieses am 10. Januar 2017 veröffentlichte Dokument bewertet die praktische Umsetzung der Richtlinien im Bereich Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz in der EU. Es bietet eine Zusammenfassung einer Reihe von Studien, die zwischen 2007 und 2012 durchgeführt wurden, und ist Teil des 2012 von der Europäischen Kommission ins Leben gerufenen Programms zur Gewährleistung der Effizienz und Leistungsfähigkeit der Rechtsetzung (REFIT). Einige der darin enthaltenen Schlussfolgerungen oder Erkenntnisse werden ggf. im Abschnitt Empfehlungen dargelegt.

3.2 Ermittelte bewährte Verfahren – Überblick

Richtlinie	Bewährtes Verfahren	Titel	Quelle
Allgemein	G.1	Leitfaden für Sicherheit und Gesundheitsschutz im Seeverkehr	
Allgemein	G.2	Organisation für Sicherheit und Gesundheitsschutz im Seeverkehr	
Rahmen	1.1	„Risikobewertung* – ein 4-Stufen-Prozess	„Code für sichere Arbeitsverfahren von Seeleuten auf Handelsschiffen“ MCA
Rahmen	1.2	Weiterbildung und Beteiligung von Seeleuten	Institut Maritime de Prévention
Rahmen	1.3	Beteiligung von Seeleuten – Einrichtung von Arbeitsschutzausschüssen in Unternehmen mit mehr als 50 Mitarbeitern	Fragebogen
PSA	2.1	Bereitstellung von Informationen über PSA	„Handbuch See – Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz in der Seeschifffahrt und Fischerei“ BG Verkehr
PSA	2.2	Vorschrift zur Verwendung von PSA gegen Ertrinken	Fragebogen
Manuelle Handhabung	3.1	Risikobewertung zu manueller Handhabung	„Code für sichere Arbeitsverfahren von Seeleuten auf Handelsschiffen“ MCA
Manuelle Handhabung	3.2	Informationen und Schulungen zu „Bewegungen und Körperhaltungen“	„Handbuch See – Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz in der Seeschifffahrt und Fischerei“ BG Verkehr
Manuelle Handhabung	3.3	Informationen und Schulungen zu „Bewegungen und Körperhaltungen“	Vom Institut Maritime de Prévention angebotene Schulung für interne AusbilderInnen von Brittany Ferries
Schwangere Arbeitnehmerinnen	4.1	Italienische Rechtsvorschrift – Decreto legislativo 151/2001	Fragebogen
Chemische Arbeitsstoffe	5.1	Chemische Arbeitsstoffe – Positivliste – Datenbank – Substitution	SEAHEALTH (Dänemark)
Chemische Arbeitsstoffe	5.2	Verpflichtende Schulung im Umgang mit Chemikalien an Bord von Schiffen	SEAHEALTH (Dänemark)
Lärm	6.1	Umsetzung von IMO-Vorschriften	Prevent (Schweden)
Vibrationen	7.1	Tool zur Berechnung von Hand-Arm-Vibrationsbelastung	SEAHEALTH (Dänemark)
Medizinische Behandlung	8.1	DOTA B - Optimierung der Lagerung und Verwaltung der medizinischen Ausstattung auf Schiffen der Kategorie „B“	Institut Maritime de Prévention (Frankreich)

3.3 Ermittelte bewährte Verfahren – Nähere Angaben

3.3.1 RAHMENRICHTLINIE

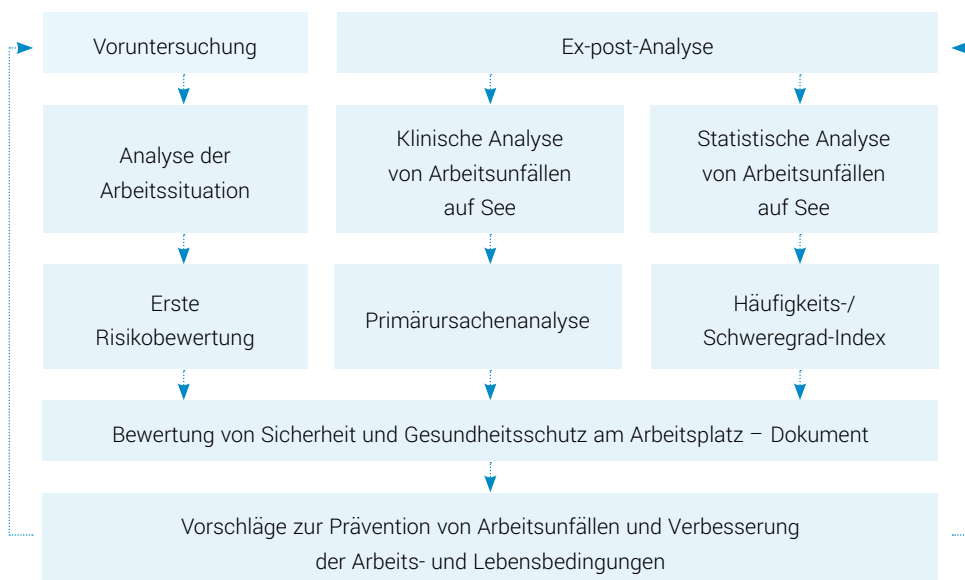
Die Rahmenrichtlinie verpflichtet die Arbeitgeber, die berufsbedingten Risiken ihrer Mitarbeiter zu bewerten und die erforderlichen Gefahrenverhütungs- und/oder Schutzmaßnahmen zu ergreifen, um diese abzumildern. Dieser Prozess muss unter Einhaltung der neun nachstehend aufgeführten Grundsätze der Gefahrenverhütung durchgeführt werden:

- › Vermeidung von Risiken;
- › Abschätzung der Risiken;
- › Gefahrenbekämpfung an der Quelle;
- › Berücksichtigung des Faktors „Mensch“ bei der Arbeit;
- › Berücksichtigung des Stands der Technik;
- › Ausschaltung oder Verringerung von Gefahrenmomenten;
- › Entwicklung einer einheitlichen allgemeinen Präventionsstrategie;
- › Vorrang des kollektiven Gefahrenschutzes vor individuellem Gefahrenschutz;
- › Erteilung geeigneter Anweisungen an die Arbeitnehmer.

Die Durchführung muss in Zusammenarbeit mit den Seeleuten und Beauftragten der Reeder für solche Arbeitsschutzangelegenheiten erfolgen.

Das Risikobewertungsverfahren bildet den Grundstein jeder Arbeitsschutzstrategie auf betrieblicher Ebene. Es sollte als ein **Prozess der kontinuierlichen Verbesserung** angelegt sein, dessen allgemeine Organisation auf der folgenden Seite dargelegt ist.

Präventionsinstrumente und Prozess der kontinuierlichen Verbesserung:



Das Hauptrisiko besteht darin, dass dieses Verfahren hauptsächlich in den Zentralen der Schifffahrtsgesellschaften abläuft und in der Erstellung „dröger“ Dokumente mündet, die den Seeleuten allgemein nicht bekannt sind oder von ihnen nicht beachtet werden.

Die Richtlinie legt daher die im Rahmen der Risikobewertung einzuhaltenden Grundsätze fest, ohne genau vorzuschreiben, welche Methode anzuwenden sei oder welche Form diese Bewertung annehmen sollte. Das nachstehende bewährte Verfahren soll einen für die Schifffahrtsindustrie geeigneten methodischen Rahmen bereitstellen, der sicherstellt, dass alle Personen an Bord in den Prozess eingebunden sind und Eigenverantwortung für ihre Sicherheit übernehmen.

BEWÄHRTES VERFAHREN 1.2 –

„RISIKOBEWERTUNG“ – EIN 4-STUFEN-PROZESS

Der von der britischen Maritime and Coastguards Agency herausgegebene [Code für sichere Arbeitsverfahren von Seeleuten auf Handelsschiffen](#) verfolgt eine offenbar wirksame Methode, um die oben erwähnten Risiken zu vermeiden.

Die folgenden Textkästen zur Veranschaulichung der Methode sind direkt dem [Code für sichere Arbeitsverfahren von Seeleuten auf Handelsschiffen](#) der MCA entnommen.

Ein sehr wirksamer, von einigen Unternehmen verfolgter Ansatz ist die Anwendung eines nachstehend beschriebenen 4-stufigen Verfahrens:

Risikobewertung Stufe 1: Allgemeine Risikobewertung

Dem Code zufolge sollten die Sicherheitsmanagementziele des Unternehmens unter anderem die Risiken bewerten, die mit allen in Bezug auf seine Schiffe, Mitarbeiter und die Umwelt ermittelten Gefahren verbunden sind, und entsprechende Sicherheitsvorkehrungen treffen.

Diese Gefährdungsbeurteilungen, oft auch als allgemeine Risikobewertungen bezeichnet, sollten daher auf hoher Unternehmensebene von entsprechend ausgebildeten und erfahrenen Mitarbeitern durchgeführt und die Ergebnisse dazu genutzt werden, um sicherzustellen, dass im Sicherheitsmanagementsystem des Unternehmens angemessene Sicherheitsvorkehrungen und Kontrollmaßnahmen in Form von Strategien, Verfahren und Arbeitsanweisungen vorgesehen sind.

Risikobewertung Stufe 2: Aufgabenspezifisch

Neben den allgemeinen Anforderungen gemäß obigem Code erfordern die britischen Vorschriften für Handelsschiffahrt und Fischereifahrzeuge (Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz) aus dem Jahr 1997, dass eine geeignete und ausreichende Bewertung der Risiken in Bezug auf Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz von Seeleuten im Rahmen der gewöhnlichen Ausübung ihrer Tätigkeiten oder Wahrnehmung ihrer Aufgaben durchgeführt wird.

Es gibt schiffs- und aufgabenspezifische Risikobewertungen, die Antwort von jedem Schiff durchgeführt werden müssen. Es liegt auf der Hand, dass Unternehmen zwar die allgemeinen Risiken zum Beispiel von Arbeiten in der Höhe, Arbeit mit Strom, Fortbewegung an Bord usw. bewerten können, jedoch nicht in der Lage sind, eine Risikoeinschätzung für den Austausch einer Navigationsleuchte ganz oben am Hauptmast auf einem bestimmten Schiff und an einem bestimmten Tag durchzuführen, weil sie nicht alle zu diesem Zeitpunkt auf diesem Schiff herrschenden Faktoren berücksichtigen können. Es ist daher von entscheidender Bedeutung, dass allgemeine Risikobewertungen in jeweiligen Kontext gesetzt und nicht als für spezifische Aufgaben geeignet erachtet werden. Dazu sollten an Bord jeden Schiffs von den mit der Arbeit befassten Personen aufgabenbezogene Risikobeurteilungen durchgeführt werden.

Solche Risikobewertungen können zwei unterschiedliche Formen annehmen. Zum einen kann für alle Routine- und sonstigen Aufgaben mit niedrigem Risiko speziell für das Schiff eine Reihe allgemeiner aufgabenbezogener Risikobeurteilungen ausgearbeitet werden. Diese sollten in regelmäßigen Abständen überprüft werden, wobei die Häufigkeit sehr stark von den besonderen Umständen am Schiff und dem Risikoniveau abhängt.

Die zweite Art von aufgabenspezifischen Risikobeurteilungen kommt für Hochrisikotätigkeiten wie Arbeit in der Höhe oder in geschlossenen Räumen zur Anwendung, die keine Routinearbeiten sind. Diese sollten spezifisch für die mit der Arbeit befassten Personen sein und nur für die Dauer der entsprechenden Tätigkeit gelten.

Diese Bewertungen sollten in beiden Fällen von einer sachkundigen Person oder Personen durchgeführt werden, die Kenntnis von der zu bewerteten Tätigkeit haben. Es ist auch wünschenswert, dass Seeleute, die dann mit der Arbeit befasst sind, in den Bewertungsprozess eingebunden werden.

Risikobewertung Stufe 3: Toolbox Talks (Sicherheitsbesprechungen)

Eine weitere Form der Risikobewertung sind sogenannte „Toolbox Talks“, die zur Unterstützung aufgabenspezifischer Risikobeurteilungen dienen. Ihr Hauptzweck besteht darin, die Abläufe des betreffenden Jobs und die Ergebnisse der aufgabenspezifischen Risikobeurteilung mit den beteiligten Seeleuten durchzubesprechen.

Bei der Durchführung solcher Toolbox Talks ist es wichtig, die Ausführenden der Arbeit und sonstige eventuell gefährdete Personen wie z. B. Seeleute, Subunternehmer und andere Personen an Bord, die von der Arbeit betroffen sein könnten, aktiv einzubinden. Eine umfassende und aktive Beteiligung sollte gefördert werden, und eventuelle Fragen oder Bedenken sollten diskutiert und berücksichtigt werden. Zum Abschluss gilt es, sich zu vergewissern, dass alle ihre Rolle im Rahmen der Aufgabe und die getroffenen Vorsichtsmaßnahmen in ihrer ganzen Tragweite verstehen („Closed-loop“-Kommunikation). Dies sollte dann mit näheren Angaben zu ggf. angesprochenen Risikobewertungen dokumentiert werden.

Toolbox Talks sollten vor der Durchführung jeder Arbeit abgehalten werden, an der mehr als eine Person beteiligt ist und wo ein erhebliches Risiko für Personen oder Vermögensgegenstände besteht.

Risikobewertung Stufe 4: Persönliche Risikobewertung

Dabei handelt es sich um eine informelle Beurteilung der alltäglichen Risiken, die im Rahmen des normalen Arbeits- und Lebensrhythmus durchgeführt wird. Durch diese Technik soll sichergestellt werden, dass wir auch die alltäglichsten Aufgaben ausführen, ohne uns zu verletzen. Es geht darum, jederzeit das Bewusstsein für unser Umfeld zu bewahren, und diese Technik hilft uns, während wir unsere Arbeit nachgehen, bei der Erkennung und Beherrschung unmittelbarer Gefahren. Der Gebrauch persönlicher Risikobewertung sollte entwickelt und gefördert werden.

Man sollte sich einige Minuten Zeit dafür nehmen, die erledigte Tätigkeit in Gedanken Revue passieren lassen und sich überlegen, was und wie genau etwas schiefgehen hätte können und welche Maßnahmen man persönlich ergreifen kann, um Zwischenfälle sicher zu verhindern. Während der Arbeit sollte auch der Arbeitsort einer ständigen Überprüfung in Bezug auf eine Veränderung der Bedingungen unterzogen werden, die eine neue Gefährdungssituation darstellen und sich auf bestehende Kontrollen auswirken könnten. Sollte es Bedenken geben, die Arbeit unterbrechen, eine Neubewertung der Kontrollen vornehmen und gegebenenfalls die Aufgabe neu planen und neu bewerten.

Dieser Ansatz kann auch als „dynamische Risikobewertung“ bezeichnet werden. Wenn die Person der Meinung ist, dass die dynamische Risikobewertung nicht ausreicht, zurück zu Stufe 2.

Dies scheint ein durchaus nachahmenswerter Ansatz zu sein. In den meisten Fällen werden nur die ersten beiden Schritte durchgeführt (manchmal nur der erste). Es bietet mehrere Vorteile:

- › Verhindert, dass die Risikobewertung im „luftleeren Raum“ durchgeführt wird, zu allgemein und zu weit weg von der Realität an Bord ist;
- › stellt in Stufe 2 sicher, dass die Bewertung individuell auf die Bauart, den Einsatz und das Umfeld des jeweiligen Schiffs, in dem es betrieben wird, abgestimmt ist;
- › gewährleistet, dass Seeleute in den Prozess einbezogen werden und dieser Risikobewertungs- und -minderungsprozess, im Rahmen von Stufe 3, kontinuierlich ist;
- › sorgt dafür, dass die Seeleute, auf Stufe 4, in den Prozess einbezogen sind, eine Präventionskultur entwickeln und dementsprechend ein wachsames Auge auf die Sicherheit ihrer Tätigkeiten haben.

Diese Methode erfordert jedoch zweifellos als Vorleistung Schulungen der Seeleute in Bezug auf eine Voranalyse der durchzuführenden Arbeit, die Analyse von Arbeitsunfällen sowie Präventions- und Schutzmaßnahmen.

Das Institut Maritime de Prévention (Frankreich) ist in diesem Zusammenhang ein gutes Beispiel für bewährte Verfahren.

BEWÄHRTES VERFAHREN 1.2 –

WEITERBILDUNG UND BETEILIGUNG VON SEELEUTEN

Das französische Institut Maritime de Prévention (IMP) entwickelte in Zusammenarbeit mit einem großen Reeder ein Weiterbildungsmodul zum Thema Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz für alle Seeleute.

Die Zahl der Teilnehmenden des **2,5-tägigen** Modulkurses ist auf 12 beschränkt. Die Kursteilnehmenden sind von unterschiedlichem Rang, vom Vollmatrosen bis zum Kapitän.

Nachstehend ist das Programm dieses Lehrgangs dargelegt:

1,5 Tage: Ressourcen für die Verhütung berufsbedingter Risiken

- › Epidemiologische Überwachung der Auswirkungen auf die Gesundheit am Arbeitsplatz / statistische Auswertung der Arbeitsunfälle
- › Systematischer Ansatz zu beruflichen Situationen
- › Klinische Analyse von Arbeitsunfällen anhand von Ursachenbäumen
- › Analyse der beruflichen Situationen
- › Unterlagen zur Bewertung berufsbedingter Risiken – Unternehmensansatz

0,5 Tage:

- › Persönliche Schutzausrüstung (PSA), Auswahl und Einsatz
- › Vorbeugung von Lendenwirbelsäulenbeschwerden aufgrund manueller Handhabung von Lasten

0,5 Tage:

- › Arbeitsschutzstrategie des Unternehmens, präsentiert vom Leiter des Bereichs Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz des Unternehmens

Dieser Kurs baut auf konkreten Beispielen der Teilnehmenden auf.

Die Durchführung dieser Initiative hat sich rasch in den Unfallzahlen des Unternehmens niedergeschlagen, die innerhalb eines Jahres halbiert werden konnten (solche Statistiken sind jedoch mit Vorsicht zu genießen, da Fortschritte über einen längeren Zeitraum gemessen werden müssen).

BEWÄHRTES VERFAHREN 1.3 –

EINRICHTUNG EINES ARBEITSSCHUTZAUSSCHUSSES

Nach französischem Recht müssen **Unternehmen mit zumindest 50 Mitarbeitern** einen Arbeitsschutzausschuss (CHSCT) einrichten. Dieser Ausschuss umfasst in Schifffahrtsunternehmen eine Sektion für landseitige Mitarbeiter und eine für seemannische Mitarbeiter. Er setzt sich aus dem Arbeitgeber, der den Vorsitz innehat, und Mitarbeitern zusammen, die von einem gewählten Gremium von Personalvertretern bestellt werden.

Die Aufgabe ist es, zum Schutz der Gesundheit der Arbeitnehmer beizutragen, die Arbeitsbedingungen zu verbessern und die ordnungsgemäße Anwendung gesetzlicher Bestimmungen in diesem Bereich zu gewährleisten. Er ist daher vor jeder Entscheidung in Bezug auf „wesentliche Änderungen, die sich auf die Bedingungen für die Sicherheit und den Gesundheitsschutz oder die Arbeitsbedingungen auswirken“ zu konsultieren. Der Ausschuss analysiert die berufsbedingten Risiken und Arbeitsbedingungen.

Diese Bestimmung institutionalisiert die Beteiligung der Arbeitnehmer am Sicherheits- und Gesundheitsschutzmanagement im Einklang mit der Richtlinie und schafft einen Rechtsrahmen für ihre Mitbestimmung.

3.3.2 RICHTLINIE 89/656/EWG ÜBER MINDESTVORSCHRIFTEN FÜR SICHERHEIT UND GESUNDHEITSSCHUTZ BEI BENÜTZUNG PERSÖNLICHER SCHUTZAUSRÜSTUNGEN DURCH ARBEITNEHMER BEI DER ARBEIT (PERSÖNLICHE SCHUTZAUSRÜSTUNG)

Anmerkung zu diesem und dem folgenden Kapitel: Im Abschnitt „Wichtigste Bestimmungen“ werden die zentralen Punkte der einzelnen Richtlinien vorgestellt, dies ist jedoch keineswegs erschöpfend. Für ein umfassendes Verständnis aller Auswirkungen bedarf es einer vollständigen Lektüre der Richtlinie. Dieser Abschnitt soll Parallelen zwischen den ermittelten bewährten Verfahren und den wichtigsten Bestimmungen der einzelnen Richtlinien ziehen.

Wichtigste Bestimmungen (1 bis 6):

1. Eine persönliche Schutzausrüstung (PSA) muss hinsichtlich ihrer Konzeption und Konstruktion den einschlägigen Gemeinschaftsvorschriften über Sicherheit und Gesundheitsschutz entsprechen.
2. Gemäß den in der Rahmenrichtlinie festgelegten Grundsätzen für die Verhütung von Gefahren sollte kollektiver Gefahrenschutz Vorrang vor individuellem haben. Das Tragen persönlicher Schutzausrüstung (PSA) ist erforderlich, wenn kollektive Gefahrenverhütung und/oder Schutzmaßnahmen nicht in der Lage sind, das Risiko auf ein annehmbares Niveau zu reduzieren. In diesem Fall müssen PSA Schutz gegenüber den zu verhütenden Risiken bieten, ohne selbst ein größeres Risiko mit sich zu bringen.
3. PSA ist grundsätzlich für den persönlichen Gebrauch bestimmt und muss dem Träger nach erforderlicher Anpassung passen.
4. Der Arbeitgeber hat PSA kostenlos zur Verfügung zu stellen und muss ein gutes Funktionieren gewährleisten.
5. Der Arbeitgeber unterrichtet den Arbeitnehmer vorab darüber, gegen welche Risiken er geschützt ist, wenn er die persönliche Schutzausrüstung trägt. Der Arbeitgeber sorgt für eine entsprechende Ausbildung und führt gegebenenfalls eine Schulung in der Benutzung der PSA durch.

6. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass allgemeine Vorschriften für die Benutzung von PSA und/oder Regeln für die Fälle und Situationen, in denen der Arbeitgeber die PSA stellen muss, festgelegt werden. In den Anhängen der Richtlinie ist hingegen kein Hinweis auf erforderliche PSA enthalten, um **Arbeitnehmer vor dem Ertrinken zu schützen**, was eine große Gefahr in der Schifffahrtsbranche darstellt. Nationale Vorschriften zu diesem Punkt sind daher willkommen.

Die Auswertung der Antworten auf den Fragebogen zu persönlicher Schutzausrüstung ergab, dass PSA in der Regel ordnungsgemäß bereitgestellt und getragen wird. Probleme kann es jedoch im Zusammenhang mit der Tauglichkeit dieser Ausrüstung für die ausgeführte Arbeit oder der Passgenauigkeit für die Menschen geben, die sie tragen sollen.

Ziel ist es daher, die Sicherheitsverantwortlichen und die Seeleute, die zur Benutzung von PSA verpflichtet sind, über die technischen Merkmale, die Nutzungs- und Wartungsbedingungen sowie das gewährleisteteste Schutzniveau zu informieren.

Die 4 oben erwähnten Dokumente enthalten diesbezüglich jeweils ein Kapitel mit unterschiedlich ausführlichen Berichten zu allen Arten von PSA, die an Bord von Schiffen zum Einsatz kommen könnten:

- › Lärmschutz
- › Gesichts- und Augenschutz
- › Kopfschutz
- › Hand- und Fußschutz
- › Körperschutz
- › Atemschutz
- › Schutz vor Ertrinken
- › Schutz gegen Stürze aus der Höhe
- › Schutz vor Kälte

BEWÄHRTES VERFAHREN 2.1 –

BEREITSTELLUNG VON INFORMATIONEN ÜBER PSA

Die Präsentation in dem von der [deutschen BG Verkehr herausgegebenen Dokument „Handbuch See – Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz in der Seeschifffahrt und Fischerei“](#) scheint die umfassendste und informativste zu sein (obwohl Informationen über den Schutz vor Kälte fehlen). Der Abschnitt „A“ dieses Handbuch ist den PSA gewidmet und geht in Unterkapiteln jeweils auf eine bestimmte Kategorie von PSA näher ein.

Die einzelnen Unterabschnitte sind ähnlich aufgebaut:

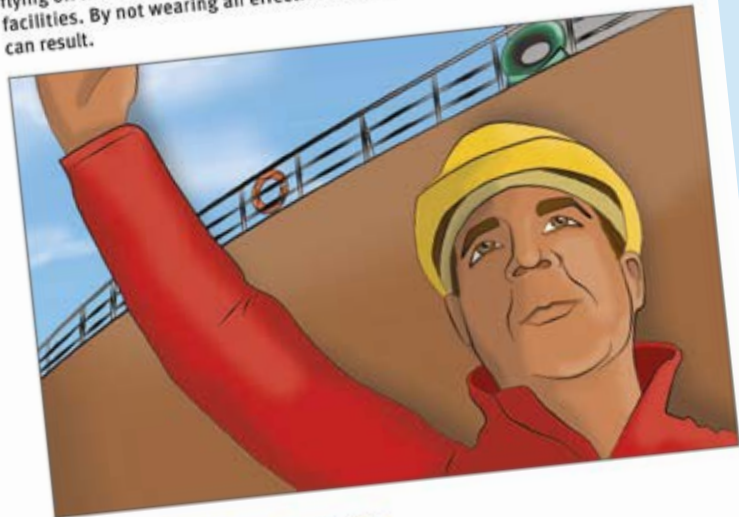
1. Allgemeine Präsentation der PSA und Rechtsrahmen
2. Wann müssen die PSA getragen werden?
3. Auswahlkriterien für die PSA – Kategorien und technische Eigenschaften
4. Gebrauchs- und ggf. Wartungsanweisung für PSA

Das reich bebilderte, informative Werk in Form von Datenblättern scheint für Sicherheitsbeauftragte und Nutzer leicht zugänglich und sowohl für Schulungen als auch Sensibilisierungsmaßnahmen geeignet zu sein.

Zur Veranschaulichung ist auf den folgenden 4 Seiten das Infoblatt zum Tragen von Schutzhelmen abgedruckt.

Head Protection – Safety Helmet

Many jobs on board can be dangerous due to objects falling, toppling, swinging or flying off from moving parts as well as hitting one's head on parts of machines or facilities. By not wearing an effective head protection, life-threatening injuries can result.



Dangerous situations frequently develop as a result of:

- not using the head protection at all
- using an unsuitable or defective head protection
- a loose-fitting head protection
- wearing the head protection incorrectly
- removing the head protection for short periods of time during works in a danger area

For further information refer to:

DGUV Vorschrift 1 „Principles of Prevention“,
DGUV Regel 112-193 „Benutzung von Kopfschutz“,
DIN EN 397 „Industrieschutzhelme“

Selecting the Suitable Head Protection

2014 

The safest head protection on board is a safety helmet which is suitable for the specific conditions of work.

Only approved safety helmets with the appropriate test mark are permitted to be used.

Helmet shells are made from thermoplastics or thermosetting plastics:


- It is advisable to use helmet shells made from thermosetting plastics at temperatures which are below 0°C.
- Helmet shells made from thermoplastics are sufficient for standard board operations.

If jobs have to be carried out under special conditions, special safety helmets which are designed for work under these conditions are advised to be used, e.g.:

- if there is a hazard of a short, unintended contact with alternating voltages
- if there is a danger by sideways strains

Each user must select a helmet with an appropriate size to make sure the helmet fits tightly and securely.

The properties of a safety helmet can be found on its label.



① CE-Symbol
 ② Identification number of the production supervision
 ③ Standard „EN 397“
 ④ Manufacturer
 ⑤ Year and quarter or month of production
 ⑥ Model name
 ⑦ Head circumference in cm
 ⑧ Code for helmet material
 ⑨ Temperature resistance
 ⑩ Electrical properties

When to Use a Head Protection

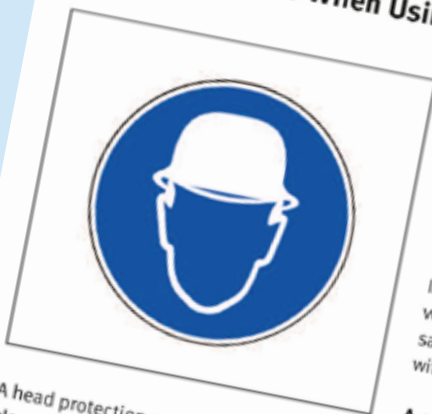
A suitable head protection must always be worn when carrying out jobs which might cause tools or objects to fall, topple, swing or fly off. It is also important to use a head protection in work places where it is easily possible to bump one's head due to a constrained posture or the narrowness of the space.

Examples for such jobs on board are:

- working with lifting gear
- re-lashing cargo lashings
- cleaning cargo holds
- working at heights
- repairing machines
- working in narrow spaces
- working during bad weather conditions



Safety Measures When Using a Safety Helmet



A head protection must be worn in all work places marked with the mandatory sign shown above.

Every crew member on board must have an individual safety helmet at her or his disposal.

All crew members must be instructed on the use of safety helmets.

Maintenance

- It is good practice to clean the helmet shells regularly with lukewarm soap water.
- Dirty sweatbands are to be replaced.
- In general, safety helmets made from thermoplastics have a maximum service life of four years from the date of manufacture (5). After this period the helmet must be replaced by a new one.

Use

The safety helmet must be checked for obvious defects before use. After a heavy impact or when defects are visible, it must not be used any more and must be withdrawn securely from further use.

It is not permitted to apply any coatings, solvents, adhesives or self-adhesive labels on the safety helmet because this might interfere with the protective effect.

A safety helmet provides protection in the best possible way if it is worn properly.

- The straps of the suspension system must fit closely to one's head.
- The helmet must be adjusted to fit the user's head size with the adjustable neck strap. The helmet must fit tightly without squeezing the head.
- An additional chin strap should be used to prevent the helmet from falling off the head during strong winds and exposure to bouncing movements.

The safety helmet must neither be worn too loosely or too tightly.

The responsible officer must check that safety helmets are worn during jobs when the wearing of safety helmets is necessary.

Superiors set a good example by wearing a safety helmet!

A 1.2

Head Protection – Safety Helmet

BEWÄHRTES VERFAHREN 2.2 –

VORSCHRIFT ZUR VERWENDUNG VON PSA GEGEN ERTRINKEN

Die Richtlinie und ihre Anhänge enthalten keine Angaben zu persönlicher Schutzausrüstung gegen Ertrinken. In der Schifffahrtsindustrie ist dies jedoch in Bezug auf Schweregrad und Expositionsniveau ein Hauptrisiko. Die Vorstellung von Vorschriften über die Benutzung dieser Ausrüstung an Bord von Schiffen sollte als eine beispielhafte Praktik gelten.

In Frankreich befassen sich ein Dekret und eine Verordnung mit dieser Frage:

<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000029254293&categorieLien=id>

3.3.3 RICHTLINIE 90/269/EWG ÜBER DIE MINDESTVORSCHRIFTEN BEZÜGLICH DER SICHERHEIT UND DES GESUNDHEITSSCHUTZES BEI DER MANUELLEN HANDHABUNG VON LASTEN, DIE FÜR DIE ARBEITNEHMER INSBESONDERE EINE GEFÄHRDUNG DER LENDENWIRBELSÄULE MIT SICH BRINGT (MANUELLE HANDHABUNG)

Wichtigste Bestimmungen (1 bis 3):

1. Im Einklang mit den in der Rahmenrichtlinie festgelegten Grundsätzen der Gefahrenverhütung trifft der Arbeitgeber die geeigneten organisatorischen Maßnahmen, um zu vermeiden, dass die Arbeitnehmer Lasten manuell handhaben müssen.
2. Lässt es sich nicht vermeiden, dass die Arbeitnehmer Lasten manuell handhaben müssen, so trifft der Arbeitgeber alle erforderlichen Maßnahmen, um Gefährdungen der Lendenwirbelsäule zu reduzieren. Dazu prüft er die Merkmale der Lasten (Gewicht, Größe, Handlichkeit usw.), den erforderlichen körperlichen Kraftaufwand (zu groß, Drehbewegung des Rumpfes, plötzliche Bewegung der Last, unsichere Körperhaltung usw.), die Merkmale der Arbeitsumgebung (nicht ausreichend Raum, Boden oder Abstützpunkt instabil usw.) und die Erfordernisse der Aufgabe (Häufigkeit, Ruhezeiten usw.).
3. Arbeitgeber müssen sicherstellen, dass Arbeitnehmer genaue Angaben über das Gewicht und den Schwerpunkt der Last erhalten. Darüber hinaus haben Arbeitgeber dafür Sorge zu tragen, dass die Arbeitnehmer eine angemessene Unterweisung über die sachgemäße Handhabung von Lasten erhalten.

Lendenwirbelsäulenbeschwerden aufgrund der manuellen Handhabung von Lasten sind, in allen Berufen zusammen, die häufigste Ursache von Arbeitsunfällen und stehen auch als Ursache für dauerhafte arbeitsbedingte Behinderungen an erster Stelle.

Der Handelsschifffahrtssektor ist davon nicht verschont.

Die zwei wichtigsten Hebel zur Minderung dieses Risikos sind:

- › Verbesserung der ergonomischen Arbeitsplatzgestaltung und Anlagen;
- › Arbeitnehmerschulungen zum Thema richtige Bewegung und Körperhaltung.

Die Arbeitsplatzergonomie an Bord von Schiffen kann zwar durchaus verbessert werden, in Anbetracht der Vielzahl der möglichen Situationen, der unzureichenden Standardisierung der betreffenden Handhabungsvorgänge und der Sachzwänge auf fahrenden Schiffen gibt es diesbezüglich jedoch klare Grenzen.

Lösungsansätze sollten die Schiffsbetriebstechnik, Firmen und Werften erarbeiten. In den Dokumenten und eingegangenen Antworten auf die Umfrage gibt es jedoch keinen Hinweis auf solche Initiativen.

Schulungen und Sensibilisierung der Seeleute für die Risiken, denen sie ausgesetzt sind, gelten daher als bester Hebel für diesbezügliche Verbesserungen.

Alle 4 oben erwähnten Dokumente behandeln dieses Thema auf jeweils eigene Art und Weise.

BEWÄHRTES VERFAHREN 3.1 –

RISIKOBEWERTUNG ZU MANUELLER HANDHABUNG

Das umfassendste Dokument in dieser Hinsicht ist der von der britischen Maritime and Coastguards Agency herausgegebene Code für sichere Arbeitsverfahren von Seeleuten auf Handelsschiffen. Darin ist ein Risikobewertungsverfahren enthalten, das den Besonderheiten der Arbeit an Bord von Schiffen Rechnung trägt. Eine Lasthandhabungstabelle veranschaulicht, welches Gewicht von einer einzelnen Person, abhängig von Geschlecht und Hubhöhe, sicher gehandhabt werden kann. Nähere Informationen sind den Abbildungen auf den folgenden Seiten zu entnehmen.

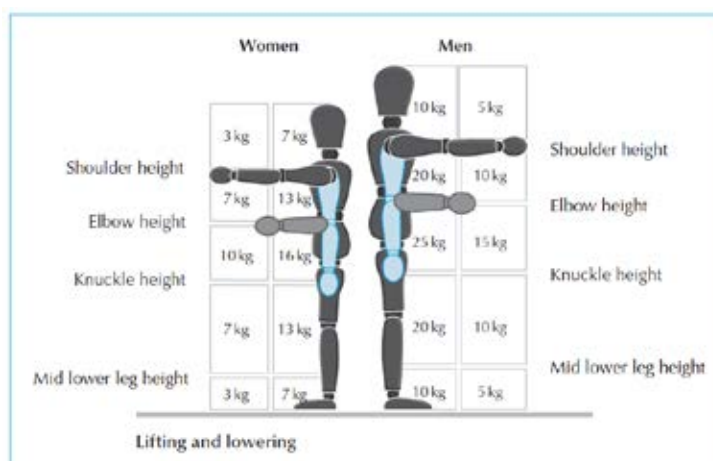
ANNEX 10.1 FACTORS TO BE CONSIDERED

The following are examples of the factors to which the Company should have regard, and the questions they should consider when making an assessment of manual-handling operations or providing instruction for personnel.

Plain text gives the general factors and questions to be considered in the risk assessment carried out under the regulations. *Additional specific factors that may be found on board ship are included for guidance (text in italics).*

Factors	Questions
1. The tasks	<p>Do they involve:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● activity that is too strenuous? ● holding or manipulating loads at distance from trunk? ● unsatisfactory or unstable bodily movement or posture, especially: <ul style="list-style-type: none"> – twisting the trunk? – stooping? – reaching upward? ● excessive movement of loads, especially: <ul style="list-style-type: none"> – excessive lifting or lowering distances? – excessive carrying distances? ● risk of sudden movement of loads? ● frequent or prolonged physical effort, particularly affecting the spine? ● insufficient rest or recovery periods? ● a rate of work imposed by a process? ● <i>climbing up or down stairs?</i> ● <i>handling while seated?</i> ● <i>use of special equipment?</i> ● <i>team handling?</i>
2. The loads	<p>Are they:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● heavy? ● bulky or unwieldy, or difficult to grasp? ● unstable or with contents that are likely to shift? ● likely, because of the contours and/or consistency, to injure workers, particularly if the individual collides with someone or something? ● <i>wet, slippery, very cold or hot and, therefore, difficult to hold?</i> ● <i>sharp?</i> ● <i>potentially damaging/dangerous if dropped?</i>
3. The working environment	<ul style="list-style-type: none"> ● Are there space constraints preventing the handling of loads at a safe height or with good posture? ● Is there an uneven, slippery or unstable deck surface? ● Are there variations in level of deck surfaces (e.g. door sills) or work surfaces? ● Are there extremes of temperature or humidity? ● <i>Has account been taken of the sea state, wind speed and the unpredictable movement of the deck?</i> ● <i>Are there steps, stairs or ladders or self-closing doors to be negotiated?</i> ● <i>Is the area adequately lit?</i> ● <i>Is movement or posture hindered by personal protective equipment or by clothing?</i>
4. Individual capability	<p>Is the individual:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● physically unsuited to carrying out the task, either because of the nature of the task or because of a need to protect an individual from a danger that specifically affects them? <ul style="list-style-type: none"> – <i>i.e. does the job require unusual strength, height, etc.?</i> – <i>is there a hazard to those who might reasonably be considered unsuited to the task?</i> – <i>does it pose a risk to those who are pregnant or have a health problem?</i> ● wearing unsuitable clothing, footwear or other personal effects? ● inadequately experienced or trained? ● inadequately equipped?

The diagram below shows guidelines for safe weights for manual handling.



The guidelines for safe weight vary depending on the capacity of the individual and also the position in which the weight is held. Subject to risk assessment, lighter weights may be safely lifted with arms extended or at high or low levels. The diagram above gives guidelines, which will reduce the risk of harm. The safe weight is reduced if the seafarer has to twist or carry out the lift repeatedly (say more than 30 times per hour). Consideration should also be given to the movement of the vessel during the risk assessment for the task. If the load moves through more than one box, use the lower weight as the safe weight.

Es ist daran zu erinnern, dass die Richtlinie kein Maximalgewicht festlegt, das von einer einzelnen Person gehandhabt werden kann. Allgemein gilt eine Last von 16 kg für Frauen und von 25 kg für Männer als „tragbar“. Die Richtlinie verlangt jedoch, dass Seeleute über das zu manipulierende Gewicht informiert werden.

BEWÄHRTES VERFAHREN 3.2 –

INFORMATIONEN UND SCHULUNGEN ZU „BEWEGUNGEN UND KÖRPERHALTUNGEN“

In Bezug auf Weiterbildung und Informationen zum Thema Bewegungen und günstige Körperhaltungen ist das (auf den folgenden Seiten abgebildete) Datenblatt B-12.1 aus dem „[Handbuch See – Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz in der Seeschifffahrt und Fischerei](#)“ der BG Verkehr, das die Grundprinzipien leicht verständlich darlegt, sehr hilfreich.

2014

Lifting and Carrying

Lifting and carrying loads is part of many jobs on board. A wrong body posture and jerky movements can result in painful damages to the spine, the joints and the muscles.



Frequent causes for accidents are:

- a wrong body posture when taking and putting down the load
- jerky movements and twisting the body
- carrying of loads which are too heavy
- bad distribution of the load
- visual obstruction by the load
- unsecured stacking of single loads on top of each other
- slipping of a load as a result of a bad grip
- unsafe footing because of the vessel's movements

For further information refer to:
DGLV Vorschrift 1 „Principles of Prevention“, Lastenhandhabungsverordnung,
BAuA Broschüre „Heben und Tragen ohne Schaden“,
Module B 16 „Jobs with Lifting Equipment“

Lifting and Carrying B 12.1

Using Technical Auxiliary Devices

Loads which are heavy or difficult to handle should be lifted, carried and put down with suitable transport auxiliary devices, if possible.

The following devices are suitable for lifting and carrying loads during ship's operations:

- pulleys, winches
- workshop cranes
- sack barrows
- transport trolleys
- carts
- pallet trucks

The user has to be familiar with handling the particular lifting or transportation devices. The indicated safe loading capacity must not be exceeded.

Carrying Devices

If loads have to be carried, simple carrying devices can make the lifting and carrying of loads easier. They also help to prevent typical injuries like cuts and crushings.

Sheet-metal clamps should be used, for example, for holding thin sheets of metal, clamping knobs for wooden panels, carrying straps for heavy loads or carrying boxes for small objects.

Personal Protective Equipment

In general, safety shoes have to be used when lifting and carrying loads.

If loads with sharp edges or rough surfaces have to be lifted and carried, suitable protective gloves have to be used.



B 12.1 Lifting and Carrying

Schließlich ist, immer noch in Bezug auf Schulung und Unterrichtung von Seeleuten, darauf hinzuweisen, dass nur das Dokument „[Handbuch zur Arbeitsumgebung für Seeleute](#)“ von Prevent (Schweden) auf die Bedeutung von Dehnungsübungen und körperlicher Vorbereitung vor Ausführung der Arbeit hin. Wenn Unternehmen das Problem von Verletzungen durch manuelle Handhabung von Lasten in den Griff bekommen wollen, müssen sie diesbezüglich aktiv werden, was jedoch erhebliche Anstrengungen des Managements erfordert.

BEWÄHRTES VERFAHREN 3.3 –

INFORMATIONEN UND SCHULUNGEN ZU „BEWEGUNGEN UND KÖRPERHALTUNGEN“

Das französische Institut Maritime de Prévention bietet ein Schulungsprogramm für AusbilderInnen zum Thema „Bewegungen und Körperhaltungen“ an.

Dieser 2-tägige Kurs richtet sich an Seeleute, die, an Bord von Schiffen, dafür verantwortlich sind, andere über sichere

Praktiken in Bezug auf die manuelle Handhabung von Lasten zu informieren. Als Unterrichtsmaterial dieses internen Kurses dient unter anderem ein an die spezifische Schifffahrtstätigkeit (in diesem Beispiel eine Autofähre) angepasstes Video.

3.3.4 RICHTLINIE 92/85/EWG ÜBER DIE DURCHFÜHRUNG VON MASSNAHMEN ZUR VERBESSERUNG DER SICHERHEIT UND DES GESUNDHEITSSCHUTZES VON SCHWANGEREN ARBEITNEHMERINNEN, WÖCHNERINNEN UND STILLENDE ARBEITNEHMERINNEN AM ARBEITSPLATZ (SCHWANGERE ARBEITNEHMERINNEN)

Wichtigste Bestimmungen (1 bis 5):

1. Diese Richtlinie enthält eine nicht erschöpfende Liste von Arbeitssituationen, im weitesten Sinne, für die eine spezifische Risikobeurteilung in Bezug auf den Gesundheitsschutz von schwangeren Arbeitnehmerinnen, Wöchnerinnen und stillenden Arbeitnehmerinnen am Arbeitsplatz (Lärm, Vibrationen, Gefährdung durch chemische Agenzien, manuelle Handhabung von schweren Lasten, Stress usw.) durchgeführt werden muss.
2. Die Richtlinie enthält auch eine nicht erschöpfende Liste von Arbeitssituationen, im weitesten Sinne, denen schwangere Arbeitnehmerinnen, Wöchnerinnen und stillende Arbeitnehmerinnen nicht ausgesetzt werden dürfen, insbesondere gilt dies für Nachtarbeit.
3. Der Arbeitgeber muss die Risiken bewerten, denen schwangere Arbeitnehmerinnen, Wöchnerinnen und stillende Arbeitnehmerinnen ausgesetzt sind, insbesondere im Zusammenhang mit den oben angeführten Arbeitssituationen.
4. Der Arbeitgeber sollte entsprechend den Ergebnissen dieser Beurteilung und zur Minderung der Risiken eine Umgestaltung der Arbeitsbedingungen, einen Arbeitsplatzwechsel oder sogar die Gewährung von Urlaub erwägen. Die Richtlinie legt in jedem Fall die mit dem Arbeitsvertrag der Arbeitnehmerinnen verbundenen Rechte fest, insbesondere die Fortzahlung eines Arbeitsentgelts (einschließlich während des Mutterschaftsurlaubs wie unten beschrieben).
5. Gemäß der Richtlinie haben Arbeitnehmerinnen Anspruch auf Mutterschaftsurlaub von mindestens 14 Wochen ohne Unterbrechung, die sich auf die Zeit vor und/oder nach der Entbindung aufteilen; ferner muss ein Mutterschaftsurlaub von mindestens zwei Wochen obligatorisch gemacht werden. Die Richtlinie verbietet die Kündigung von schwangeren Arbeitnehmerinnen, Wöchnerinnen oder stillenden Arbeitnehmerinnen während der Zeit vom Beginn der Schwangerschaft bis zum Ende des Mutterschaftsurlaubs.

BEWÄHRTES VERFAHREN 4.1 –

ÜBER DIE BESTIMMUNGEN DER RICHTLINIEN HINAUSGEHENDE VORSCHRIFTEN DER MITGLIEDSTAATEN

Die Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen fallen eindeutig unter die oben erwähnten Arbeitssituationen. In den Vorschriften zur medizinischen Tauglichkeit von Seeleuten einiger Mitgliedstaaten gilt eine Schwangerschaft als Grund für eine vorübergehende Seedienstuntauglichkeit. Darüber hinaus sieht das Gesetz vor, dass das Entgelt von Wöchnerinnen oder stillenden Mütter während eines bestimmten Zeitraums nach der Geburt fortgezahlt wird. Nachfolgend ein Beispiel aus Estland aus den eingegangenen Antworten zum Fragebogen:

„Der Arzt informiert nach Feststellung der Schwangerschaft den Reeder und ersucht ihn, die schwangere Arbeitnehmerin zu einer anderen Dienststelle zu versetzen. Normalerweise bedeutet dies, dass die Frau bei voller Entgeltfortzahlung durch unser Sozialversicherungssystem nach Hause geschickt wird. Nach der Geburt besteht bei uns die gesetzliche Möglichkeit, 3 Jahre beim Kind zu Hause zu bleiben. In den ersten 1,5 Jahren erhält die Person, die zu Hause bleibt, weiter ihr volles Gehalt.“

3.3.5 RICHTLINIE 98/24/EG ZUM SCHUTZ VON GESUNDHEIT UND SICHERHEIT DER ARBEITNEHMER VOR DER GEFÄHRDUNG DURCH CHEMISCHE ARBEITSSTOFFE BEI DER ARBEIT (CHEMISCHE ARBEITSSTOFFE)

Wichtigste Bestimmungen (1 bis 6):

1. Die Europäische Kommission legt für bestimmte gefährliche chemische Arbeitsstoffe, d. h. Stoffe, die sich schädlich auf die menschliche Gesundheit auswirken können, verbindliche Grenzwerte für die berufsbedingte Exposition und verbindliche biologische Grenzwerte fest, die in einzelstaatliche Rechtsvorschriften umgesetzt werden müssen.
2. Arbeitgeber müssen die am Arbeitsplatz verwendeten chemischen Arbeitsstoffe auflisten und die mit ihrer Verwendung verbundenen Risiken bewerten. Im Falle einer gleichzeitigen Exposition gegenüber verschiedenen gefährlichen chemischen Arbeitsstoffen, ist die Risikobewertung anhand des Risikos vorzunehmen, das sämtliche betreffenden chemischen Arbeitsstoffe kombiniert darstellen.
3. Der Arbeitgeber muss auf Grundlage der Risikobewertung Vorbeugungs- und Schutzmaßnahmen ergreifen, insbesondere um die Anzahl der exponierten Arbeitnehmer zu reduzieren, die Dauer der Exposition zu begrenzen, die Menge der am Arbeitsplatz vorhandenen chemischen Arbeitsstoffe zu reduzieren, die Vorkehrungen für die sichere Handhabung und Lagerung dieser gefährlichen chemischen Arbeitsstoffe zu optimieren, gefährliche chemische Arbeitsstoffe durch weniger gefährliche zu ersetzen, kollektive Schutzmaßnahmen durchzuführen und geeignete persönliche Schutzausrüstung bereitzustellen. Wenn ein chemischer Arbeitsstoff verwendet wird, für den ein Arbeitsplatzgrenzwert festgelegt wurde, und die Risikobewertung ergibt, dass dieser Wert überschritten wurde, sollten diese Präventivmaßnahmen verstärkt werden.
4. Vorkehrungen für das Verhalten bei Unfällen und Zwischenfällen sollten getroffen werden.
5. Der Arbeitgeber muss sicherstellen, dass die Ergebnisse der Risikobewertung den Arbeitnehmern zugänglich sind, die gefährlichen chemischen Arbeitsstoffen ausgesetzt sind. Die Arbeitnehmer sollten auch Zugang zu allen relevanten Informationen über den chemischen Arbeitsstoff haben, insbesondere Zugang zum Sicherheitsdatenblatt, das vom Lieferanten zur Verfügung gestellt wird. Der Arbeitgeber muss auch für eine entsprechende Unterweisung der exponierten Arbeitnehmer sorgen.
6. Entsprechend den Ergebnissen der Risikobewertung und in Fällen, in denen ein verbindlicher biologischer Grenzwert festgelegt wurde, ist die Gesundheitsüberwachung für Arbeiten mit dem betreffenden Arbeitsstoff zwingend vorgeschrieben.

Zwischenfälle/Arbeitsunfälle beim Umgang mit chemischen Arbeitsstoffen sind meist mit schwerwiegenden gesundheitlichen Folgen verbunden. Gefährliche Produkte sollten nach Maßgabe der Grundsätze für die Verhütung von Gefahren, wenn immer möglich, durch weniger gefährliche ersetzt werden. Unterrichtung und Unterweisung bleiben wirksame Methoden für die Vorbeugung von Zwischenfällen/Unfällen in diesem Bereich. Die oben genannte dänische Organisation SEAHEALTH hat mehrere bewährte Verfahren auf diesem Gebiet übermittelt.

BEWÄHRTES VERFAHREN 5.1 –

CHEMISCHE ARBEITSSTOFFE – POSITIVLISTE – DATENBANK – SUBSTITUTION

SEAHEALTH bietet dänischen Reedern die Möglichkeit, die von ihnen an Bord ihrer Schiffe verwendeten Chemikalien in eine Datenbank einzutragen. Jedes Unternehmen kann seine eigene Positivliste erstellen, es muss dazu nur die auf der Website von SEAHEALTH (siehe Textfeld unten) erklärten Schritte befolgen.

<http://www.seahealth.dk/en/page/white-list>

„Erstellung einer Positivliste“

Das Anlegen einer Positivliste ist sehr zeitaufwendig, die spätere Pflege dann aber viel weniger. Wir empfehlen, um über die Schiffe, die neue Chemikalien angeschafft haben, ständig auf dem Laufenden zu bleiben, die Verantwortung für Richtlinien für die Registrierung der Produkte an Bord von Schiffen einer einzigen Person im Unternehmen zu übertragen.

Für das erstmalige Anlegen einer Positivliste ist wie folgt vorzugehen:

- › Alle Produkte an Bord registrieren, in dem alle Fächer und Schränke auf Chemikalien durchsucht werden.
- › Produkte, die nicht mehr in Verwendung sind, wegräumen und entsorgen.
- › Prüfen, ob das Produkt erforderlich ist oder ob der Einsatz begrenzt werden kann? Es ist vielleicht nicht für alle derzeitigen Einsatzzwecke wirklich erforderlich.
- › Handelt es sich bei diesem Produkt um eines, das besser nicht an Bord sein und daher durch ein weniger gefährliches ersetzt werden sollte?
- › Welches von den für einen bestimmten Zweck verwendeten Produkte ist das am wenigsten gefährliche?
- › Gibt es ein weniger gefährliches Produkt, das stattdessen eingesetzt werden könnte?
- › Welche gefährlichen Produkte können nicht sofort gegen weniger gefährliche ausgetauscht werden? Könnten sie langfristig ersetzt werden?

Die Liste von Produkten, die nach der Überprüfung erhalten bleiben und als die am wenigsten gefährlichsten ausgewählt wurden, wird dem Unternehmen übermittelt, damit alle Informationen von allen Schiffen für die Positivliste des Unternehmens gesammelt werden können. Die Liste aller an Bord registrierten Produkte kann mithilfe des Programms Health and Safety at Sea exportiert und dem Unternehmen in Form einer Excel-Datei zugeschickt werden.

Diese Datenbank umfasst derzeit 4500 Produkte und wird von 18 dänischen Reedern genutzt.

Darüber hinaus arbeitet SEAHEALTH an der Plattform „Subsport“ (<http://www.subsport.eu>), die sich zum Ziel gesetzt hat, gefährliche Chemikalien durch weniger schädliche Stoffe zu ersetzen. Einige Produkte wurden bereits ersetzt und sind im Angebot für Reeder.



BEWÄHRTES VERFAHREN 5.2 –

VERPFLICHTENDE SCHULUNG IM UMGANG MIT CHEMIKALIEN AN BORD VON SCHIFFEN

Die dänischen Seeverkehrsbehörden stellen Informationen über die verpflichtende Unterweisung für Besatzungsmitglieder in Form eines Schulungsfilms über den Umgang mit Chemikalien an Bord von Schiffen bereit. Alle Besatzungsmitglieder die im Rahmen ihrer Arbeit an Bord mit Chemikalien in Berührung kommen, müssen diesen Film unter Aufsicht des Kapitäns sehen.

Der Film zeigt, wie Arbeitsanweisungen über den Umgang mit Chemikalien eingesetzt werden sollten und wie die ordnungsgemäße Benutzung von PSA zu weniger Verletzungen beitragen kann.

Der Film ist in vier Teile gegliedert – ein allgemeiner Abschnitt für alle Besatzungsmitglieder und drei Kapitel über Unterkunft, Maschinenraum und Deck –, damit sich die Arbeitnehmer den sie betreffenden Teil ansehen können.

Dieser Schulungsfilm wurde von SEAHEALTH zusammengestellt und kann auf ihrer Website online bestellt werden. Ein Trailer zu diesem Film ist abrufbar unter:

<http://www.seahealth.dk/en/page/new-instructional-material-about-handling-chemicals>

3.3.6 RICHTLINIE 2003/10/EG ÜBER MINDESTVORSCHRIFTEN ZUM SCHUTZ VON SICHERHEIT UND GESUNDHEIT DER ARBEITNEHMER VOR DER GEFÄHRDUNG DURCH PHYSIKALISCHE EINWIRKUNGEN (LÄRM)

Wichtigste Bestimmungen (1 bis 3):

1. Die Richtlinie legt drei Expositionsgrenzwerte fest, die auf den folgenden zwei Parametern beruhen:

- › Lärmexpositionspegel: LEX, 8h, ausgedrückt in dB(A)
- › Dieser Tages-Lärmexpositionspegel ist der über die Zeit gemittelte Lärmexpositionspegel bezogen auf eine 8-Stunden-Schicht.
- › Spitzenschalldruckpegel: Lp,C,peak, ausgedrückt in dB(C)
- › Der Spitzenschalldruckpegel ist der Höchstwert des momentanen Schalldruckpegels.

Die drei Expositionsgrenzen sind:

- › Untere Expositionsauslöswerte:
 - › LEX, 8h = 80 dB(A) und Lp,C,peak = 135 dB(C)
- › Obere Expositionsauslöswerte:
 - › LEX, 8h = 85 dB(A) und Lp,C,peak = 137 dB(C)
- › Expositionsgrenzwerte: LEX, 8h = 87 dB(A) und Lp,C,peak = 140 dB(C)

2. Der Arbeitgeber muss anhand der oben angeführten Parameter eine Bewertung des Lärms vornehmen, dem die Arbeitnehmer ausgesetzt sind. Dabei wird insbesondere Folgendes berücksichtigt: Diese Bewertung sollte erforderlichenfalls die Messung des Lärms einschließen. Bei der Durchführung solcher Messungen sollten die Bestimmungen der internationalen Norm ISO 1999:1990 eingehalten werden.

Zur Bestimmung des Expositionsniveaus in Bezug auf die Expositionsauslöswerte wird die dämmende Wirkung von persönlichem Gehörschutz nicht berücksichtigt.

Zur Bestimmung des Expositionsniveaus in Bezug auf die Expositionsgrenzwerte wird die dämmende Wirkung von persönlichem Gehörschutz berücksichtigt.

3. Präventionsmaßnahmen infolge der Bewertung

Ungeachtet vom Lärmpegel	<ul style="list-style-type: none"> » Risikobewertung » Lärm beseitigt oder auf ein Mindestmaß verringert » Anhörung und Beteiligung der Arbeitnehmer in Bezug auf die Risikobewertung, Maßnahmen zur Beseitigung oder Minimierung der Gefährdung, die Auswahl von persönlichem Gehörschutz
Über dem unteren Expositionsauslösewert	<ul style="list-style-type: none"> » Bereitstellung von persönlichem Gehörschutz » Unterrichtung und Unterweisung der Arbeitnehmer in Bezug auf Risiken, PSA usw. » Verstärkte Gesundheitsüberwachung angeboten
Über dem oberen Expositionsauslösewert	<ul style="list-style-type: none"> » Umsetzung eines Aktionsplans zur Lärminderung » Arbeitsplätzen mit geeigneter Kennzeichnung versehen und eingeschränkter Zugang » Verwendung von persönlichem Gehörschutz » Verstärkte Gesundheitsüberwachung durchgeführt
Über dem Expositionsgrenzwert	<ul style="list-style-type: none"> » Darf nicht überschritten werden – Umsetzung sofortiger Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelastung

Lärm ist in mehrfacher Hinsicht ein Risikofaktor für die Sicherheit und den Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz:

1. Übermäßiger Lärm kann irreversible Hörschäden bei Arbeitnehmern verursachen.
2. Eine übermäßig laute Arbeitsumgebung stellt eine Gefahr für die Betriebssicherheit dar, da dies die effektive Kommunikation unter den Seeleuten beeinträchtigt.
3. Lärm ist ein Stressfaktor, der zu Erschöpfung und einer Erhöhung des Arbeitsunfallrisikos führt.

In der Präambel der Richtlinie wird die IMO-EntschlieÙung A 468(12) „Code über Lärmpegel auf Schiffen“ genannt.

Diese IMO-EntschlieÙung legt Lärmexpositionsgrenzwerte fest und schreibt die Durchführung von Lärmmessungen an Bord von Schiffen vor.

Unser Ziel ist nicht eine Gegenüberstellung der beiden Texte, sondern herauszustreichen, welchen Mehrwert die IMO-EntschlieÙung in Bezug auf den Arbeitsschutz für Seeleute gegenüber der Richtlinie bietet. Da Seeleute an ihrem Arbeitsplatz auch wohnen, sieht die IMO-EntschlieÙung auch einen Expositionsgrenzwert für einen Zeitraum von 24 Stunden vor: LEX, 24h = 80 dB(A). Dies ist der tägliche Lärmexpositionspiegel an Bord.

Die Richtlinie spricht zwar auch von einer „Ausdehnung der Exposition gegenüber Lärm über die normale Arbeitszeit hinaus unter der Verantwortung des Arbeitgebers“, die im Rahmen der Risikobewertung berücksichtigt werden sollte, legt jedoch keinen 24-Stunden-Grenzwert fest.

Die Aufnahme dieses Grenzwerts von LEX, 24h = 80 dB(A) in nationale Rechtsvorschriften stellt ein bewährtes Verfahren dar, das über die Bestimmungen der Richtlinie hinausgeht.

BEWÄHRTES VERFAHREN 6.1 –**AUFNAHME VON EXPOSITIONSGRENZWERT LEX, 24H = 80 DB(A) IN NATIONALE RECHTSVORSCHRIFTEN ODER LEITLINIEN, DIE FÜR DIE ARBEIT AN BORD VON SCHIFFEN GELTEN**

Das nachstehende Textfeld enthält einen Auszug aus dem [Handbuch zur Arbeitsumgebung für Seeleute, Ausgabe März 2016 \(Prevent – Schweden\)](#).

Grenzwert

- › Tages-Lärmexpositionspegel für 8 Stunden unter Berücksichtigung der Verwendung von Gehörschutz: 85 dB(A)
- › Tages-Lärmexpositionspegel für 24 Stunden unter Berücksichtigung der Verwendung von Gehörschutz: 80 dB(A)
- › Höchster Geräuschpegel (mit Ausnahme von Impulsschall): 115 dB(A)
- › Impulsschall-Spitzenpegel: 135 dB(C)
- › Die Grenzen sind diffus, und es gibt keine Garantie, dass eine Exposition gegenüber niedrigeren Schallpegeln keine Hörschäden verursacht.
- › Seeleute, die am Arbeitsplatz oder an anderen Orten über einen Zeitraum von 24 Stunden (Art Mittelwert) einem äquivalenten Schallpegel von über 75 dB(A) ausgesetzt sind, müssen von ihrem Arbeitgeber über die Gefahren hoher Schallpegel unterrichtet werden und Gehörschutz erhalten. Wenn der äquivalente Schallpegel über einen Zeitraum von 24 Stunden 80 dB(A) übersteigt, muss Gehörschutz getragen werden.

3.3.7 RICHTLINIE 2002/44/EG ÜBER MINDESTVORSCHRIFTEN ZUM SCHUTZ VON SICHERHEIT UND GESUNDHEIT DER ARBEITNEHMER VOR DER GEFÄHRDUNG DURCH PHYSIKALISCHE EINWIRKUNGEN (VIBRATIONEN)

Wichtigste Bestimmungen (1 bis 5):

1. Diese Richtlinie unterscheidet zwischen zwei Arten von mechanischen Schwingungen, denen Arbeitnehmer bei der Arbeit ausgesetzt sein können:

- › „Hand-Arm-Vibrationen“, die Gefährdungen für die Gesundheit und Sicherheit der Arbeitnehmer verursachen, insbesondere Durchblutungsstörungen, Knochen- oder Gelenkschäden, neurologische oder Muskelerkrankungen;
- › „Ganzkörper-Vibrationen“, die Gefährdungen für die Gesundheit und Sicherheit der Arbeitnehmer verursachen, insbesondere Rückenschmerzen und Schädigungen der Wirbelsäule.

2. Für jede dieser Vibrationsformen legt die Richtlinie Expositionsgrenzwerte fest, die in der folgenden Tabelle aufgeführt sind:

	Hand-Arm-Vibrationen	Ganzkörper-Vibrationen
Täglicher Auslösewert, normiert auf einen Bezugszeitraum von 8 Stunden	2,5 m/s²	0,5 m/s²
Täglicher Expositionsgrenzwert, normiert auf einen Bezugszeitraum von 8 Stunden	5 m/s²	1,15 m/s²

3. Der Arbeitgeber nimmt eine Bewertung und erforderlichenfalls eine Messung der Vibrationen, denen die Arbeitnehmer ausgesetzt sind, vor. Die Mitgliedstaaten haben die Möglichkeit, im Bereich der Seeschifffahrt lediglich Vibrationen mit einer Frequenz von mehr als 1 Hz zu berücksichtigen.

Die Risikobewertung sollte alle indirekten Auswirkungen auf die Sicherheit der Arbeitnehmer durch Wechselwirkungen zwischen Vibrationen und dem Arbeitsplatz oder anderen Arbeitsmitteln berücksichtigen.

4. Wenn die Bewertung ergibt, dass die Auslösewerte überschritten werden, setzt der Arbeitgeber Maßnahmen um, die auf den in der Rahmenrichtlinie festgelegten allgemeinen Grundsätzen der Gefahrenverhütung basieren. In Bezug auf die oben erwähnten Risiken sollte eine angemessene Gesundheitsüberwachung durchgeführt werden.

In jedem Fall muss der Arbeitgeber den einer Gefährdung ausgesetzten Arbeitnehmern eine angemessene Unterrichtung und Unterweisung über die ergriffenen Präventionsmaßnahmen, sichere Arbeitsverfahren zur Minimierung der Exposition gegenüber Vibrationen und darüber, warum und wie Anzeichen von Schädigungen zu erkennen und zu melden sind, gewährleisten.

5. Die Expositionsgrenzwerte dürfen keinesfalls überschritten werden, wenn doch müssen unverzüglich Maßnahmen zur effektiven Verringerung ergriffen werden. Die Mitgliedstaaten können jedoch Ausnahmeregelungen für die Exposition gegenüber Ganzkörper-Vibrationen an Bord von Schiffen gewähren.

BEWÄHRTES VERFAHREN 7.1 –

TOOL ZUR BERECHNUNG VON HAND-ARM-VIBRATIONSBELASTUNG

Mithilfe der unter folgendem Link abrufbaren Excel-Tabelle kann einfach die Stärke der Einwirkung von Hand-Arm-Vibrationen bei der Verwendung von Handmaschinen berechnet werden. Dieses bedienungsfreundliche und praktische Rechentool soll sicherstellen, dass die in der Richtlinie festgelegten Expositionsgrenzwerte nicht überschritten werden und die Arbeitsabläufe dementsprechend organisiert werden.

<http://www.seahealth.dk/en/page/vibrations#1>

3.3.8 RICHTLINIE 92/29/EWG ÜBER MINDESTVORSCHRIFTEN FÜR DIE SICHERHEIT UND DEN GESUNDHEITSSCHUTZ ZUM ZWECK EINER BESSEREN MEDIZINISCHEN VERSORGUNG AUF SCHIFFEN (MEDIZINISCHE VERSORGUNG AUF SCHIFFEN)

Wichtigste Bestimmungen

1. Gemäß der Richtlinie müssen alle Schiffe je nach Größe, Merkmalen der Fahrt und Anzahl der Arbeitnehmer an Bord:

› medizinische Ausstattung (Arzneimittel und medizinisches Material) mitzuführen, deren genaue Zusammensetzung vom Einsatzgebiet abhängt:

- Kategorie „A“: Seeschifffahrtszeuge, für die keine Beschränkung des Fahrtgebietes besteht.
- Kategorie „B“: Seeschifffahrtszeuge mit einem Fahrtgebiet in einer Entfernung von weniger als 150 Seemeilen bis zum nächsten Hafen mit angemessenen medizinischen Versorgungseinrichtungen.
- Kategorie „C“: Im Hafen eingesetzte Schiffe; Schiffe und Boote, die sich in Küstennähe aufhalten oder nur mit einem Ruderhaus ausgestattet sind.
- Hinweis: Binnenschiffe, Kriegsschiffe, zu nichtkommerziellen Zwecken eingesetzte Sportfahrzeuge und im Hafenbereich eingesetzte Schleppschiffe sind von diesen Anforderungen ausgenommen.

› Auf jedem Schiff von mehr als 500 BRZ mit einer Besatzung von 15 oder mehr Arbeitnehmern muss bei Fahrten mit einer Dauer von mehr als drei Tagen ein Raum für medizinische Versorgung zur Verfügung stehen.

› Auf jedem Schiff mit einer Besatzung von 100 oder mehr Arbeitnehmern bei internationalen Fahrten mit einer Dauer von mehr als drei Tagen muss ein Arzt an Bord sein, dem die medizinische Versorgung der Arbeitnehmer an Bord obliegt.

Die Richtlinie verlangt auch, dass an Bord von Schiffen, die gefährliche Stoffe befördern, entsprechende Antidote mitgeführt werden müssen.

Die Richtlinie legt fest, dass der Arbeitgeber für die Bereitstellung der medizinischen Ausstattung verantwortlich ist, während der Schiffskapitän die Verantwortung für die Verwaltung der medizinischen Ausstattung trägt.

2. Die Richtlinie sieht vor, dass Arbeitnehmer, die an Bord die medizinische Fürsorge übernehmen, eine besondere Ausbildung erhalten haben. Diesbezüglich spezifiziert und ergänzt das Internationale Übereinkommen der IMO über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW-Übereinkommen) in Kapitel VI Regel VI/4 in erheblichem Maße die Bestimmungen dieser Richtlinie.

3. Die Richtlinie sieht auch vor, dass jeder Mitgliedstaat ein oder mehrere Zentren für funktärztliche Beratung einrichten sollte. Ärzte eines Zentrums für funktärztliche Beratung, die im Rahmen der Tätigkeit dieser Zentren für eine solche Beratung eingesetzt werden, müssen mit den besonderen Bedingungen an Bord von Schiffen vertraut gemacht werden.



BEWÄHRTES VERFAHREN 8.1 –

OPTIMIERUNG DER LAGERUNG UND VERWALTUNG DER MEDIZINISCHEN AUSSTATTUNG AUF SCHIFFEN DER KATEGORIE „B“ – SYSTEM „DOTA B“

Das französische Institut Maritime de Prévention hat auf Initiative seines medizinischen Beraters und in Zusammenarbeit mit einem Pharmazeuten ein System entwickelt, um die Lagerung und Verwaltung von medizinischer Ausstattung an Bord von Schiffen der Kategorie „B“ im Einklang mit den geltenden französischen Rechtsvorschriften zu vereinfachen und zu optimieren. Informationen (in französischer Sprache) zu diesem System „DOTA B“ sind unter folgender Adresse zu finden:

http://www.institutmaritimedeprevention.fr/2014/02/dota-b-simplifier-et-optimiser-la-consultation-medicale-maritime/#4_LE_CONCEPT_DOTA-B

Dieses System umfasst ein physisches Lager für Arzneimittel und medizinisches Material (mit entsprechenden Behältern) und ein elektronisches Lagerverwaltungssystem. Es bietet mehrere Vorteile:

- › verbessert die Verwaltung von medizinischer Ausstattung, Verfallsdaten und Mengen; stellt sicher, dass die richtigen Arzneimittel an Bord und einnahmebereit sind.
- › Senkt die Kosten für die Verwaltung dieser medizinischen Ausstattung.
- › Verbessert die Kommunikation zwischen der für die medizinische Fürsorge verantwortlichen Person und dem funktärztlichen Beratungszentrum, das Informationen über die räumliche Organisation der Lagerung von Arzneimitteln und medizinischem Material an Bord abrufen kann. Dies kann in einem Notfall von entscheidender Bedeutung sein.

4 Empfehlungen und Fazit

4.1 Empfehlungen in Bezug auf allgemeine „bewährte Verfahren“

4.1.A EUROPÄISCHER LEITFADEN FÜR DIE VERHÜTUNG BERUFSBEDINGTER GEFAHREN AN BORD VON SCHIFFEN

Die unter ECSA- und ETF-Mitgliedsorganisationen durchgeführte Umfrage ergab, dass es in einigen Ländern bereits speziell für die Schifffahrtsindustrie und die Arbeit an Bord von Schiffen ausgearbeitete Leitfäden für die Verhütung berufsbedingter Gefahren gibt.

Die vier eingegangenen Dokumente (es kann in der EU durchaus noch weitere geben) sind alle unterschiedlich und ergänzen einander. Keines davon deckt alle für die Schifffahrtsindustrie in Bezug auf Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz geltenden europäischen Richtlinien ab.

Ein gesamteuropäisches Dokument wäre sicherlich hilfreich, das auf die im zweiten Teil dieses Berichts dargelegten Richtlinien Bezug nimmt und in zwei Teile gegliedert ist:

- › „Unternehmens“-Teil für Manager und Verantwortliche für Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz. Für jede behandelte Frage sollten darin enthalten sein:
 - Referenzen zu den geltenden Texten (nationale, europäische sowie IMO- und IAO-Texte);
 - Methodik oder Leitfaden für die Umsetzung der wichtigsten Maßnahmen im Rahmen der Arbeit an Bord von Schiffen;
 - ggf. ein Schulungsprogramm.

- › „Bord“-Teil für Kapitäne, Sicherheitsbeauftragte und alle Seeleute. Für jede behandelte Frage sollten darin enthalten sein:
 - Zusammenfassung der Pflichten aller Personen im Bezug auf Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz;
 - Praxis- und Lernblätter;
 - ggf. Schulungsmaterial.

Ein solches Dokument könnte von einer der nachstehend angeführten Organisationen ausgearbeitet werden.

4.1.B EUROPÄISCHE PLATTFORM VON IM BEREICH DER VERHÜTUNG BERUFSBEDINGTER GEFAHREN AN BORD VON SCHIFFEN TÄTIGER ORGANISATIONEN

Die Umfrage unter ECSA- und ETF-Mitgliedsorganisationen ergab auch, dass es in einigen Mitgliedstaaten Organisationen für die Förderung von Sicherheit und Gesundheitsschutz in der Schifffahrtsindustrie gibt. Dies sind Organisationen, die auf die Schifffahrt zugeschnittene Instrumente im Bereich Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz entwickeln und anbieten. Sie unterstützen Unternehmen bei der Umsetzung ihrer Sicherheits- und Gesundheitsschutzmaßnahmen.

Die Rolle dieser Organisationen ist insbesondere wichtig, da sie kleine Unternehmen unterstützen, die nicht über ausreichende oder entsprechend qualifizierte personelle Ressourcen an Land verfügen, um diese Probleme mit Nachdruck anzugehen.

Es wäre zweifellos hilfreich, bestehende Einrichtungen in einer europäischen Plattform zusammenzubringen, um ihnen einen Austausch von Know-how und Erfahrungen zu ermöglichen und so alle europäischen Schifffahrtsunternehmen zu unterstützen.

4.2 Empfehlungen in Bezug auf spezifische „bewährte Verfahren“

Spezifische bewährte Verfahren können in drei Kategorien unterteilt werden:

1. RECHTS- UND VERWALTUNGSVORSCHRIFTEN EINIGER MITGLIEDSTAATEN, DIE ÜBER DIE BESTIMMUNGEN DER EUROPÄISCHEN RICHTLINIE HINAUSGEHEN

Dies ist der Fall bei der Vertretung und Beteiligung der Arbeitnehmer im Rahmen der Arbeitsschutzpolitik von Unternehmen (Frankreich), der Verwendung von Schutzausrüstung gegen Ertrinken (Frankreich), den verpflichtenden Schulungen über Gefahren im Zusammenhang mit dem Umgang mit Chemikalien an Bord aller Schiffe (Dänemark), den Vorschriften zum Schutz von schwangeren Arbeitnehmerinnen, Wöchnerinnen und stillenden Arbeitnehmerinnen und der Einführung eines Lärmexpositionsgrenzwerts für einen Zeitraum von 24 Stunden (Estland, Italien).

Die Bereitstellung von Informationen über den Nutzen dieser Bestimmungen in Bezug auf die Sicherheit und den Gesundheitsschutz der Arbeitnehmer ist hier die einzige Möglichkeit, um die Unternehmen zu ermutigen, diese Praktiken auf freiwilliger Basis zu übernehmen.

2. BERATUNG IN METHODIKFRAGEN FÜR BETREIBER ZUR UNTERSTÜTZUNG DER UMSETZUNG DER BESTIMMUNGEN EUROPÄISCHER RICHTLINIEN

Einige der anhand der Antworten auf den Fragebogen ermittelten bewährten Verfahren fallen unter diese Kategorie.

Die vom [Code für sichere Arbeitsverfahren von Seeleuten auf Handelsschiffen \(GB\)](#) in Bezug auf die effiziente Durchführung einer Risikobewertung angewandte Methodik, die einen proaktiven Ansatz verfolgt, um die Sicherheitskultur zu stärken, wie auch die in diesem Dokument enthaltene Anleitung, die Gefahren im Zusammenhang mit der manuellen Handhabung von Lasten richtig zu bewerten, könnten in den oben angesprochenen europäischen Leitfaden aufgenommen werden.

Die Ex-post-Bewertung der EU-Richtlinien über Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz weist darauf hin, dass „Akteure auf nationaler wie auch auf EU-Ebene der Risikobewertung in der Regel hohe Bedeutung beimessen, da dies als eine Grundlage für die Entwicklung einer Kultur der Risikoprävention gesehen wird, im Gegensatz zu einem eher reaktiven Ansatz in Bezug auf Sicherheit und Gesundheitsschutz“. In dem Bericht wird jedoch auch gewarnt, dass „Risikobewertungen in KMU oft von unzureichender Qualität sind, um ein angemessenes Risikomanagement sicherzustellen, da ihnen zuweilen die (personellen und finanziellen) Ressourcen fehlen, um Risiken entsprechend zu ermitteln und zu beherrschen.“

Der im [„Handbuch See – Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz in der Seeschifffahrt und Fischerei“ der BG Verkehr \(Deutschland\)](#) vorgeschlagene Ansatz für die Beschaffung, Verwendung und Wartung persönlicher

Schutzausrüstung (PSA) wäre ebenfalls ein wertvoller Beitrag für einen europäischen Leitfaden. Die oben genannte Ex-Post-Bewertung der EU-Richtlinien über Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz hält in den Schlussfolgerungen fest, dass „die externe Bewertungsstudie anregte, die Ausarbeitung eines frei verfügbaren europäischen Leitfadens über die Auswahl und Verwendung von PSA, mit der möglichen Zielgruppe KMU, zu erwägen“.

Schließlich könnten Betreiber in der EU auf bestehende Schulungsprogramme aufmerksam gemacht werden.

Dies betrifft sowohl allgemeine (Institut Maritime de Prévention, Frankreich) als auch spezifische Arbeitsschutzschulungen, zum Beispiel über chemische Risiken (SEAHEALTH, Dänemark) oder Gefahren im Zusammenhang mit der manuellen Handhabung von Lasten (BG Verkehr, Deutschland).

In Bezug auf Schulungen zum Thema manuelle Handhabung von Lasten steht in der Ex-Post-Bewertung der EU-Richtlinien über Sicherheit und Gesundheitsschutz:

„In Anbetracht der in der wissenschaftlichen Literatur nachgewiesenen Unwirksamkeit der Schulungen zur manuellen Handhabung von Lasten, die auch von nationalen Durchführungsberichten und Akteuren bestätigt wird, empfahl Studie, dass Artikel 6 Absatz 2 überarbeitet werden sollte. Während Bildung zur Sensibilisierung für die Risiken bei der Handhabung von Lasten weiter wichtig ist, sollte der Text dahingehend geändert werden, den verbreiteten Eindruck eines Schulungsbedarfs in Bezug auf manuelle Handhabungstechniken abzuschwächen.“

Begleitend zu dieser „Herabstufung“ des „Schulungsbedarfs“ in Bezug auf manuelle Handhabungstechniken wäre es ratsam, den risikobasierten Ansatz in Artikel 3 dahingehend klarzustellen, dass folgende hierarchische Reihenfolge gilt:

- › Risikoprävention;
- › Risikoverringerung;
- › (Persönlicher) Risikoschutz.

Dieser Hierarchie zufolge könnten Schulungen zum Thema manuelle Handhabung vielmehr als potenzielle Ergänzung zu Verbesserungen der Arbeitsplatzgestaltung (Risikoprävention und -verringerung) und als persönlicher Schutzansatz gesehen werden.“

In Bezug auf die manuelle Handhabung müssen Risikoprävention und -verringerung die zentralen Prioritäten bleiben. Im speziellen Fall der Arbeit an Bord von Schiffen ist dies jedoch oft eine Herausforderung, da die Aufgaben nur selten standardisiert sind. Ein Schulungsprogramm zu diesem Thema sollte daher im Einklang mit den obigen Textstellen entwickelt werden.

3. PRAKTISCHE INSTRUMENTE FÜR BETREIBER ZUR UNTERSTÜTZUNG DER UMSETZUNG DER BESTIMMUNGEN EUROPÄISCHER RICHTLINIEN

Die meisten der in den Antworten auf den Fragebogen erwähnten Instrumente sind online verfügbar und wurden von Organisationen für die Risikoprävention am Arbeitsplatz im Schifffahrtssektor entwickelt.

Ihre Verbreitung könnte über die in Kapitel 4.2.b angesprochene Plattform gesteigert werden.

Diese Plattform könnte auch ein Online-Tool für Risikobewertungen im Schifffahrtssektor anbieten, nach dem Vorbild der von der Europäischen Agentur für Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz (OIRA) entwickelten Web-Anwendung für die interaktive Online-Gefährdungsbeurteilung. Sie ist unter nachstehendem Link abrufbar:

<https://oiraproject.eu/en/oira-tools?q=oira-tools&page=7>

4.3 Fazit

Die Antworten von ECSA- und ETF-Mitgliedsorganisationen auf die im Rahmen dieser Studie durchgeführte Umfrage enthielten (in den Mitgliedstaaten der Organisationen, die den Fragebogen beantwortet haben) keine Hinweise auf Probleme im Zusammenhang mit der Umsetzung europäischer Richtlinien in nationales Recht.

Das einzige vereinzelt genannte Problem betrifft die ordnungsgemäße Anwendung der Rechtsvorschriften in kleinen und mittleren Unternehmen.

Einige Antworten weisen auf mögliche Mängel in Bezug auf Qualität und Eignung der persönlichen Schutzausrüstungen hin.

Ein Leitfaden speziell für kleine und mittlere Unternehmen wie in Kapitel 4.1.a beschrieben könnte dieses Risiko abmildern.

Die eingegangenen Antworten auf den Fragebogen enthielten auch Hinweise auf einschlägige Initiativen, die EU-weit in der Branche bekannt gemacht werden sollten. Die Verbreitung dieses Berichts könnte dazu beitragen.

Die Erkenntnisse aus den Antworten auf die auf ECSA- und ETF-Mitgliedsorganisationen beschränkte Umfrage lassen jedoch darauf schließen, dass es wahrscheinlich noch viele weitere relevante Arbeitsschutzinitiativen und auf betrieblicher Ebene umgesetzte bewährte Verfahren gibt, die von dieser Studie nicht berücksichtigt wurden.

Dieser Bericht könnte Unternehmen, die solche Initiativen durchgeführt haben, ermutigen, ihre bewährten Verfahren weiterzugeben. Die Verantwortung für die Festlegung, wie solche unternehmensspezifische bewährte Verfahren gesammelt und zusammengestellt werden sollten, liegt ggf. bei den Verbänden ECSA und ETF.



	89/391/EWG	89/656/EWG	90/269/EWG	92/85/EWG	98/24/EG
Land	Rahmen	PSA	Manuelle Handhabung	Schwangere Arbeitnehmerinnen	Chemische Arbeitsstoffe
Österreich	ArbeitnehmerInnenschutzgesetz (ASchG), 17.06.1994	Mehrere	Mehrere	Mutterschutzgesetz (MSchG), BGBl. Nr. 221/1979	Mehrere
Belgien	Gesetz vom 4. August 1996 über das Wohlbefinden der Arbeitnehmer bei der Ausführung ihrer Arbeit und ausführender Königlicher Erlass vom 14.09.1992 bilden den „Kodex über das Wohlbefinden bei der Arbeit“	Königlicher Erlass vom 13. Juni 2005	Königlicher Erlass vom 12. August 1993	Königlicher Erlass vom 2. Mai 1995	Königlicher Erlass vom 11. März 2002
Bulgarien	„Gesetz über Gesundheitsschutz und Sicherheit am Arbeitsplatz“ Dezember 1997 – abgeändert 2007 und 2010	Verordnung Nr. 3 vom 19.04.2001, abgeändert durch Verordnung vom 18. April 2008	Verordnung Nr. 16 vom 31. Mai 1999	Mehrere	Verordnung Nr. 13 vom 30. Dezember 2003
Zypern	Verordnungen über Sicherheits- und Gesundheitsschutzmanagement am Arbeitsplatz (2002) und Bündel von Gesetzen, zusa unter der Gesetze über Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz von 1996 bis 2011	Regulation 470/2001	Regulation 267/2001	Regulation 255/2002	Regulation 268/2001 amended by 55/2004
Tschechien	Labour Code (Act N° 262/2006) and OSH Act (Act N° 309/2006)				
Kroatien	Safety and Health at Work Act of 19 June 2013	Rules of 2 December 2012	Rules of 21 December 2012	Mehrere	Ordinance of 21 June 2013 Rule of 11 April 2013
Dänemark	Consolidated Act on “Safety at sea” N°72 of 17 January 2014	Danish Maritime Authority - “Technical regulation on occupational health in ships”(12/15/2009)	Danish Maritime Authority - “Technical regulation on occupational health in ships”(12/15/2009)	Consolidated Act on “Safety at sea” N°72 of 17 January 2014	Danish Maritime Authority - “Technical regulation on occupational health in ships”(12/15/2009)
Spanien	Law 31/1995 of 8 November 1995 - Prevention of Occupational Risks	Royal Decree 773/1997 of 30 May 1997	Royal Decree 487/1997 of 14 April 1997	Law 34/1995 of 8 November 1995	Royal Decree 374/2001 of 6 April 2001
Estland	Occupational Health and Safety Act - 7/26/1999	Legal Act n°12 - 01/11/2000	Legal Act n°26 - 2/27/2001	Mehrere	Legal Act n°105 - 3/20/2003
Finnland	Occupational Safety and Health Act N° 738/2002 + Occupational Health Care Act N° 1383/2001)	Government decision N°1407/93 - 12/22/1993		Law on work contracts N° 55/2001 - 01/26/2001	Government decree N°715/2001 - 8/9/2001
Frankreich	Law N°91/1414 - 12/31/1991 - Modifying Labour Code	Mehrere	Decree N° 92-958 - 9/3/1992	Decree N° 96-364 - 4/30/1996 and Ordinance N° 2001-173 - 2/22/2001	Decree 1254 - 12/23/2003
Deutschland	Arbeitsschutzgesetz (ArbSchG), 7. August 1996	Bildschirmarbeitsplatzverordnung vom 4. 12. 1996		Mutterschutzgesetz (MuSchG), neugefasst durch Bek. v. 17.01.1997	Chemikaliengesetz (ChemG), geändert 14.05.1998
Griechenland	“Code of laws/statutes for the health and safety of workers” ratified through law 3850/2010 -			Presidential decrees 176/97 and 41/2003	
Ungarn	Occupational Safety and Health Law (“OSH Law” -Act XCIII -11/3/1993)	Ministerial decree 65/1999 - 12/22/1999	Ministerial decree 25/1998 - 12/27/1998	Act CCXI through Labour Code and Ministerial decree 33/1998 -6/24/1998	Act XXV (chemical safety) and join decree 25/2000 - 9/30/2000
Irland	Safety Health and Welfare at Work (SHWW) - 2005 and SHWW General Application Regulation - 2007 (amended 2010, 2012, 2016)	SHWW General Application Regulation - 2007 (amended 2010, 2012, 2016)	SHWW General Application Regulation - 2007 (amended 2010, 2012, 2016)	SHWW General Application Regulation - 2007 (amended 2010, 2012, 2016)	Safety, Health and Welfare at Work (Chemical Agents) Regulations 2001 S.I. n° 619 of 2001, 19/12/2001 + Code of Practice for the Chemical Agents Regulations 2016
Italien	Consolidated Occupational Health and Safety Legislation under Legislative decree 81/2008 - 4/9/2008	Consolidated Occupational Health and Safety Legislation under Legislative decree 81/2008 - 4/9/2008	Consolidated Occupational Health and Safety Legislation under Legislative decree 81/2008 - 4/9/2008	Legislative decree 151/2001 Consolidated Act of the provisions on maternity’s and paternity’s safeguard and support	Consolidated Occupational Health and Safety Legislation under Legislative decree 81/2008 - 4/9/2008
Lettland	Labour Protection Law -7/6/2001	Ministerial regulation N°372/2002 -8/20/2002		Labour Law - 7/6/2001	Ministerial regulation N°325/2002 -5/15/2007
Litauen	Labour Code and Law on Safety and Health at Work	Order of Minister N° A1-331 - 11/26/2007		Resolution of the Government	
Luxemburg	Laws on the Safety and Health of the Workers at Work and on the Occupational Health service - 6/17/1994	Grand Ducal Regulation - 11/4/1994	Grand Ducal Regulation - 11/4/1994	Labour Code - 9/1/2006	Grand Ducal Regulation - 11/14/2016
Malta	OCCUPATIONAL HEALTH AND SAFETY AUTHORITY ACT ACT XXVII of 2000, as amended by Act XXXII of 2007; Legal Notice426 of 2007; and Act X of 2013.	LEGAL NOTICE 121 of 2003	LEGAL NOTICE 35 of 2003.	LEGAL NOTICE 92 of 2000, as amended by Legal Notice 436 of 2012 and LEGAL NOTICE 195 of 2015.	LEGAL NOTICE 227 of 2003, as amended by Legal Notices 353 of 2007 and 53 of 2012 and LEGAL NOTICE 198 of 2015.
Niederlande	Working Conditions Act of 18 March 1999 - Amended up to 03/25/2013	Working Conditions Decree of 15 January 1997 - Amended up to 1-09-2016	Working Conditions Decree of 15 January 1997 - Amended up to 1-09-2016	Working Conditions Act of 18 March 1999 - Amended up to 03/25/2013	Working Conditions Regulation -Text amended up to 1-9-2016
Polen	Act of 26 June 1974 – Labour Code (LC)	Art. 2376 § 1 of LC	Act of 26 June 1974 – Labour Code (LC) : SECTION 10: “Occupational safety and health”		Act of 26 June 1974 – Labour Code (LC) : SECTION 10: “Occupational safety and health”
Portugal	Law 102/2009 of 10 September 2009 Labour Code - Art.º 281º a 284º (Law 7/2009 of 12 february 2009)	Decree- Law 348/93 of 1 october 1993	Decree- Law 330/93 of 25 september 1993	Law 7/2009 of 12 february 2009 and Law 102/2009 of 10 september 2009	Decree- Law 24/2012 of 6 february 2012
Rumänien	Law 319/2006 of 14 July 2006 on Safety and Health at Work	Government decision of 23 august 2006	Government decision of 21 august 2006	Governmental Ordinance 96/2003 of 27 october 2003	Government decision of 13 october 2006
Vereinigtes Königreich	The Merchant Shipping and Fishing Vessels (Health and Safety at Work) Regulations 1997 - Statutory Instrument (SI) 1997/2962	SI 1999/2205 - Merchant Shipping Notice (MSN) 1731	SI 1998/2857	SI 1997/2962	SI 2010/330 - Maritime Guidance Notice (MGN) 409 & 454
Slowakei	Occupational Health an Safety Act 124/2006 and Public Health Act335/2007	Government regulation 395/2006	Government regulation 281/2006	Labour Code Act 311/2001 and Government regulation 272/2004	Government regulation 355/2006
Slowenien	Health and Safety at Work Act of 24 may 2011	Rule of 19 april 2005	Rule of 1 may 2005	Mehrere	Rule of 1 december 2001 modified by Rule of 19 april 2005
Schweden	Swedish Statute-Book (SFS) 1977:1160 Work Environment Act Swedish Work Environment Authority Statute-Book (AFS) 2001:1 Systematic Work Environment Management	AFS 2001:3	AFS 2012:2	AFS 2007:5	AFS 2015:7 AFS 2014:43

Haftungsausschluss

Diese Tabelle ist das Ergebnis von Recherchen des Autors anhand auffindbarer Informationen. Für die in dieser Liste enthaltenen Informationen ist ausschließlich der Verfasser verantwortlich. ECSA, ETF und die

2002/44/EG	2003/10/EG	92/29/EWG	91/383/EWG	94/33/EG	2009/13/EG
Vibrationen	Lärm	Medizinische Behandlung	Befristete Arbeitsverträge	Junge Arbeitnehmer	Seearbeitsübereinkommen(2006)
Mehrere	Mehrere	Nicht umgesetzt in Anbetracht der territorialen Situation Österreichs	Mehrere	Mehrere	Nicht umgesetzt in Anbetracht der territorialen Situation Österreichs
Königlicher Erlass vom 7. Juli 2005	Königlicher Erlass vom 16. Januar 2006	Königlicher Erlass vom 7. Januar 1998, abgeändert durch Königlichen Erlass vom 9. Dezember 2014	Königlicher Erlass vom 15. Dezember 2010	Königlicher Erlass vom 3. Mai 1999	Mehrere
Verordnung Nr. 3 vom 5. Mai 2005	Verordnung Nr. 6 von 15. August 2005	Verordnung Nr. 9 vom 29. März 2006	Verordnung Nr. 5 vom 20. April 2006, abgeändert durch Verordnung vom 26. Februar 2013	Verordnung Nr. 6 vom 24. Juli 2006 Verordnung vom 10. April 2001	Dekret Nr. 7 von 28. März 2014
Regulation 332/2005	Regulation 230/2002	The Merchant Shipping (Minimum Requirements of Medical Treatment on Board Ships) Law of 2002 (Law 175(I)/2002)	Regulation 184/2002	Law on the Protection of Young Persons at Work 48(I)/2001	
Rules of 11 april 2013	Rules of 11 april 2013	Not transposed given to the territorial situation of the Czech Republic			
Rules of 11 april 2013	Rules of 11 april 2013	Rules of 24 may 2013	Mehrere	Mehrere	Mehrere
Danish Maritime Authority - "Technical regulation on occupational health in ships"(12/15/2009)	Order no. 1283 of 11 November 2013 amending the order on Notice A from the Danish Maritime Authority, "Technical regulation on occupational health in ships".	Danish Maritime Authority - "Technical regulation on occupational health in ships"(12/15/2009)	Consolidated Act on "Safety at sea" N°72 of 17 January 2014	Danish Maritime Authority - "Technical regulation on occupational health in ships"(12/15/2009)	Consolidated Act on "Safety at sea" N°72 of 17 January 2014
Royal Decree 1311/2005 of 4 November 2005	Royal Decree 286/2006 of 10 March 2006	Royal Decree 258/1999 of 12 February 1999	Law 31/1995 of 8 November 1995 - Royal Decree 216/1999 of 5 February 1999 - Law 14/1994 of 1 June 1994	Law 31/1995 of 8 November 1995	Council of State Ruling n° 325/2015 (Employment and social security)
Legal Act n°109 - 4/12/2007	Legal Act n°108 - 4/12/2007			Mehrere	
Government decree N°48/2005 - 2/2/2005	Government decree N°85/2006 - 2/2/2006	Government decree N°509/93 - 12/30/94		Young worker Ordinance 189/2012	Act N°756/2011 - 6/17/2011
Decree 2005-748 - 7/4/2005 (specific to shipping)	Decree 2006-1044 - 8/23/2006			Ordinance N° 2001-174 - 2/22/2001	Law 2013-619 (Art 22 to 33) - Modifying Transport Code
		Maritime-Medizin-Verordnung (Mari-MedV) vom 14.08.2014			
CELEX number: 72002L0044GRC_124539 - 9/14/2005	CELEX number: 72003L0010GRC_134994 - 7/28/2006		"Code of laws/statutes for the health and safety of workers" ratified through law 3850/2010 and law 4052/2012 Art 125		CELEX number: 72009L0013GRC_222296 -12/24/2014
Ministerial decree - 22/2005 - 6/24/2005	Ministerial decree 66/2005 - 12/22/2005	Ministerial decree 6/2000 - (3/17/2000)	Labour Code and "OSH Law"	Labour Code and "OSH Law"	
SHWW General Application Regulation - 2007 (amended 2010, 2012, 2016)	SHWW General Application Regulation - 2007 (amended 2010, 2012, 2016)	Statutory instrument N°506/1997		SHWW General Application Regulation - 2007 (amended 2010, 2012, 2016)	CELEX number: 72009L0013IRL_217555 - 7/4/2014
Consolidated Occupational Health and Safety Legislation under Legislative decree 81/2008 - 4/9/2008	Consolidated Occupational Health and Safety Legislation under Legislative decree 81/2008 - 4/9/2008	Inter-ministerial decrees 279/88 - 5/25/1988 and 708/96 - 12/20/1996	Consolidated Occupational Health and Safety Legislation under Legislative decree 81/2008 - 4/9/2008	Legislative decree 345/1999	Law 113/2013
	Ministerial regulation N°249/2008 -4/8/2008	Mehrere	Labour Law - 7/6/2001	Labour Law - 7/6/2001	Ministerial regulations N° 18/2014 - 1/14/2014 and 278/2014 - 6/3/2014
Order of Minister N° A1-55/V91 - 3/2/2004	Order of Minister N° A1-103/V-265 - 4/15/2005			Resolutions of the government N° 138 and 139 - 1/29/2003	
Grand Ducal Regulation - 2/6/2007	Grand Ducal Regulation - 2/6/2007	Grand Ducal Regulation - 6/22/2000	Labour Code - 9/1/2006	Labour Code - 9/1/2006	Grand Ducal Regulation - 11/21/2014
LEGAL NOTICE 371 of 2005.	LEGAL NOTICE 158 of 2006.	MERCHANT SHIPPING ACT (CAP. 234) Merchant Shipping (Maritime Labour Convention) Rules, 2013		LEGAL NOTICE 91 of 2000, as amended by Legal Notice 283 of 2004 and LEGAL NOTICE 196 of 2015 + MERCHANT SHIPPING ACT (CAP. 234) Merchant Shipping (Maritime Labour Convention) Rules, 2013.	MERCHANT SHIPPING ACT (CAP. 234) Merchant Shipping (Maritime Labour Convention) Rules, 2013
Working Conditions Decree of 15 January 1997 - Amended up to 1-09-2016	Working Conditions Decree of 15 January 1997 - Amended up to 1-09-2016	Environment and infrastructure ministry Rule 12/12/2011	Working Conditions Act of 18 March 1999 - Amended up to 03/25/2013	Working Conditions Act of 18 March 1999 - Amended up to 03/25/2013	Environment and infrastructure ministry Rule of 12 October 2012
Act of 26 June 1974 – Labour Code (LC) : SECTION 10: "Occupational safety and health"	Act of 26 June 1974 – Labour Code (LC) : SECTION 10: "Occupational safety and health"	Mehrere		Art. 204 § 1 of LC	Mehrere
Decree- Law 46/2006 of 24 february 2006	Decree- Law 182/2006 of 6 september 2006	Decree- Law 274/95 of 23 october 1995	Decree-Law 441/91 of 14 november 1991	Law 7/2009 of 12 february 2009 and Law 102/2009 of 10 september 2009	Law 146/2015
Government decision of 30 january 2006	Government decision of 3 may 2005	Government decision of 15 august 2006	Government decision of 18 june 2007	Minister Order of 15 november 2006	Mehrere
SI 2007/3077 - MGN 353	SI 2007/3075 - MGN 352	Mehrere	SI 1997/2962	SI 1998/2411 - MSN 1838	SI 2014/1616
Government regulation 416/2005	Government regulation 115/2006	Government regulation 488/2004	Labour Code Act 311/2001	Labour Code Act 311/2001 and Government regulation 286/2004	
Rule of 25 october 2005	Rule of 17 february 2006 + Practical guidelines	Rule of 9 march 2006	Mehrere	Mehrere	Mehrere
AFS 2005:15 Swedish Transport Statute-Book (TSFS) 2009:119 Working Environments on Board Ships, Vibrations 63–65 §§	AFS 2005:16 TSFS 2009:119 Working Environments on Board Ships, Ch. 4 Noise and appendix 2 Highest noise levels on board ships			TSFS 2009:119 Working Environments on Board Ships, Ch. 6 Minors	

EU-Rechtsvorschriften im Bereich Sicherheit und
Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz und der Schifffahrtssektor
Analyse von EU-Rechtsvorschriften und Zusammenstellung bewährter Verfahren für ihre Umsetzung

