

17 1. Feuer in der Kabine

20 2. Feuer in technischen Räumen

23 3. Feuer in öffentlichen Räumen

26 4. Kollision mit einem anderen Schiff

27 5. Kollision mit Landeinrichtungen

30 6. Kollision mit Brücken

32 7. Wassereintritt durch Leck in der Außenhaut

34 8. Wassereintritt über die Fenster

35 9. Auf Grund laufen

37 10. Passagier erkrankt

39 11. Mehrere Passagiere mit gleicher Krankheit / Epidemie

42 12. Passagier verletzt

44 13. Passagier über Bord / im Fluss

48 14. Einbruch / Diebstahl

50 15. Überfall

52 16. Vandalismus

17. Anschlag

SICHERHEITSANWEISUNG

[Notfallakte]

Sicherheits-Maßnahmen an Bord
für alle Flusskreuzfahrtschiffe
der Premicon-Flotte

Vorwort

Wir wollen nicht viele Worte verlieren.

Dies ist bei der Vermeidung von Gefahren und auch bei eingetretenem Schadensfall eine der wichtigsten Verhaltensweisen.

Mit wenigen, aber den richtigen Worten und mit wenigen, aber den richtigen Maßnahmen ist zu reagieren. Das oberste Ziel ist, Gefahren und Risiken erst gar nicht entstehen zu lassen.

Die folgende Broschüre ist für jedes Crew-Mitglied eine Pflichtlektüre.

Sie muss ausführlich studiert werden, so dass sowohl im Vorfeld Gefahren sicher vermieden werden und bei Eintritt eines Schadensfalls ohne lang überlegen zu müssen kurz und zielgerichtet gehandelt werden kann.

Das Flussschiff ist eines der sichersten Verkehrsmittel, aber überall wo Menschen zusammentreffen und wo technische Abläufe eine Rolle spielen, ergeben sich Gefahren, die zwar unwahrscheinlich, aber nicht ausgeschlossen sind.

Diese Broschüre listet 17 Gefahren und Risiken auf, die grundsätzlich auf einem Flussschiff auftreten können. Bei jedem einzelnen Punkt wird abgehandelt:

1. Welche Auswirkungen kann die Gefahr haben?
2. Welche Maßnahmen sind zu ergreifen, dass dieses Risiko/Gefahr gar nicht auftritt?
3. Wie ist zu erkennen, dass der Gefahrenfall dennoch eingetreten ist?
Wann liegt ein Gefahrenfall akut vor?
4. Welche Maßnahmen sind umgehend bei Eintritt des Gefahrenfalles zu ergreifen?

Die „Sicherheitsrollen“ sind in folgende Aufgabestellungen aufgegliedert:

- Schiffsleitung
- Fahr- und Funktionsbereitschaft
- Leiter Passagierbetreuung
- Leiter Evakuierungsteam
- Evakuierungsteam
- Passagierbetreuung am Sammelplatz

Sicherheitsrollen und das In-Port-Manning in denen die Aufgaben eines jeden Crewmitgliedes im Falle von Feuer an Bord, Leckhavarie, Evakuierung und Mann über Bord definiert sind, hängen an Bord eines jeden Schiffes auf allen Decks an folgenden Stationen aus:

- Steuerhaus
- Rezeption
- Crewmesse
- Crewkorridore

Die Sicherheitsrolle ist von der ZSUK (Zentralstelle Schiffsuntersuchungskommission) genehmigt.

Die Funktionen lt. FSV (Fahrgastsicherheitsverordnung) sind hier ebenso verzeichnet:

- Sachkundiger für Fahrgastschiffahrt
- Atemschutzgeräteträger
- Ersthelfer

Crewmitglieder mit diesen Funktionen müssen die Anforderungen zur Ausübung der Funktion erfüllen und besitzen durch entsprechende Kurse die erforderlichen Befähigungen und Bescheinigungen.

Der Kapitän und gleichzeitig Sachverständige für Fahrgastschiffahrt hat diese Bescheinigungen zu prüfen, zu verwalten und auf Verlangen der Behörden zusammen mit den Schiffspapieren vorzuweisen.

Er achtet ebenso darauf, dass die Mindest-Anforderungen der Fahrgastsicherheitsverordnung bei Fahrt und Stillliegen des Schiffes jederzeit erfüllt sind.

Der Sachkundige für Fahrgastschiffahrt hat für die Überwachung der Sicherheitsein- und -ausrüstungen gemäß Sicherheitsrolle und für die Sicherheit der Fahrgäste im Gefahrenfall und in Notsituationen an Bord zu sorgen.

Zudem ist er selbst mit der Sicherheitsrolle und dem Sicherheitsplan nach § 15.13 der RheinSchUO bestens vertraut.

Ferner befindet sich eine aktuelle Sicherheitsrolle Crewliste (nautische Formular 110), auf der alle funktionstragenden Crewmitglieder aufgeführt sind, neben allen ausgehängten Sicherheitsrollen. Für die Zuteilung der Funktionen gemäß der Sicherheitsrolle an die einzelnen Crewmitglieder ist der Kapitän oder sein Stellvertreter verantwortlich. Die Verwaltung der Sicherheitsrolle Crewliste erfolgt durch die Rezeption nach Anweisung des Kapitäns oder seines Stellvertreters. Der Kapitän und sein Stellvertreter sind immer Sachkundiger für Fahrgastschiffahrt.

Diejenigen Crewmitglieder, die mit der Kabinenkontrolle bei Evakuierung betraut sind, erhalten eine Generalschlüsselkarte für das Kabinenschliess-System.

Jedes Crewmitglied hat sich bei seinem ersten Aufstieg an Bord mit der Sicherheitsrolle vertraut zu machen und die Aufgaben seiner ihm zugeteilten Funktion auswendig zu lernen.

Sobald das Schiff fest in einem Hafen liegt und der Landgang freigegeben wurde, tritt die Sicherheitsrolle In-Port-Manning in Kraft. Die Sicherheitsrolle In-Port-Manning hängt neben jeder Sicherheitsrolle aus.

Sinn des In-Port-Mannings ist, auch bei einem im Hafen liegendem Schiff für Notfallsituationen eine genau definierte Mindestbesatzung an Bord zu haben.

Der Kapitän oder sein Stellvertreter sind für die Erstellung des In-Port-Mannings verantwortlich. Die Verwaltung des In-Port-Mannings erfolgt durch die Rezeption. An der Rezeption befindet sich ein Rack auf dem untereinander die einzelnen Funktionen und Aufgaben des In-Port-Mannings aufgeführt sind. Jeder einzelnen der dort aufgeführten Funktionen wird die Namenskarte des jeweiligen, vom Kapitän eingeteilten Diensthabenden zugeordnet. Wechselnd der Diensthabende, wird die Namenskarte durch die des Nachfolgers ausgetauscht.

Der Kapitän oder sein Stellvertreter haben ferner dafür zu sorgen, die Crew in ihren Aufgaben lt. Sicherheitsrolle und In-Port-Manning zu unterweisen und regelmäßige Sicherheitstrainings durchzuführen.

Solange sich Fahrgäste an Bord befinden, muss nachts stündlich ein Kontrollgang durchgeführt werden. Dieser Kontrollgang muss schriftlich erfasst werden – für die Verwaltung und Kontrolle der Liste ist der Sachverständige für Fahrgastschiffahrt zuständig.

Sollte, wider Erwarten, eine der im folgenden Text des Sicherheitskonzeptes genannten Gefahrenfälle eintreten, so sind folgende interne und externe Kommunikationswege einzuhalten und die im Anhang befindliche Sofortmeldung auszufüllen und abzugeben. Die Hinweise zur externen Kommunikation mit Presse, Medien, Geschädigten, Passanten, etc. sind unbedingt einzuhalten.

Zu Beginn jeder Reise hat der Kapitän oder sein Stellvertreter oder ein anderer Sachkundiger für Fahrgastschiffahrt für die Gäste eine Sicherheitsübung mit Sicherheitsinformationen durchzuführen. Hierbei sind der folgende Text und mindestens die darin enthaltenden Punkte zu erwähnen und zu erläutern.

Richtlinien zur Sicherheitsanweisung für Passagiere (Laut Formular Nr. 111)

Verhalten bei Generalalarm

- ” *Begeben Sie sich zum Sammelplatz*
 - Bei Fahrt ist der Sammelplatz auf dem Sonnendeck.
 - Im Hafen ist der Samme, Kopfbedeckung sowie notwendige Medizin mit.
Es folgt eine Demonstration der Rettungsweste (durch einen Nautiker oder ein anderes eingewiesenes Crewmitglied)
- ” *Die Rettungswesten werden am Sammelplatz (auf dem Sonnendeck) von Crewmitgliedern an die Passagiere verteilt.*

Fluchtwege laut Sicherheitsplan

- ” *Auf jedem Deck hängt ein Sicherheitsplan vom Schiff. Bitte machen Sie sich damit vertraut.*
- ” *Jeder Ausgang und jeder Notausgang ist mit einem grünen EXIT Schild gekennzeichnet. Das Schild ist beleuchtet und auch in Dunkelheit gut zu sehen.*
- ” *Auf der Innenseite der Kabineneingangstür jeder Passagier-Kabine hängt eine Sicherheitsanweisung des Schiffes aus. Der auf der Sicherheitsanweisung auffällig eingezeichnete rote Punkt, zeigt Ihnen Ihren Standort. Folgen Sie, ausgehend vom roten Punkt den ebenfalls eingezeichneten grünen Pfeilen, um den schnellsten Weg zu einem Ausgang/Notausgang zu erreichen. Bitte erkunden Sie einmal diesen Weg von Ihrer Kabine zum Ausgang und weiter zum Sammelplatz auf dem Sonnendeck.*

Not- / Alarmknöpfe

-]] *In jeder Kabine, jedem Korridor und in den öffentlichen Bereichen befindet sich ein Not- / Alarmknopf.*
 - In Ihrer Kabine befindet sich der Not- / Alarmknopf auf dem Telefon (auffällig rot gekennzeichnet).
 - In den Korridoren und in den öffentlichen Bereichen befindet sich der jeweilige Not- / Alarmknopf (ebenfalls gekennzeichnet) an einer Wand.
-]] *Falls Sie auf dem Schiff etwas Auffälliges bemerken, oder Sie in Not geraten und Hilfe benötigen, drücken Sie den Not- / Alarmknopf ein Mal. Alternativ erreichen Sie die Rezeption täglich 24 Stunden über Ihr Telefon. Die Telefonnummer lautet ... (Schiff abhängig)*

Erreichbarkeit der Rezeption

-]] *Nachts ist die Rezeption durch eine Nachtwache besetzt. Stündlich unternimmt die Nachtwache für Ihre Sicherheit einen Kontrollgang über das gesamte Schiff. Der Kontrollgang dauert ca. 5 bis 10 Min. Sollte es einmal vorkommen, dass Sie dadurch nachts an der Rezeption niemanden erreichen, versuchen Sie es bitte einige Minuten später erneut.*

Rauchen an Bord / offenes Feuer

-]] *Das Rauchen auf dem Schiff ist untersagt. Ausnahme sind folgende Plätze:... (Schiffs-Typ/Touropervisor abhängig). Bitte werfen Sie nie eine Zigarette über Bord. Der Wind könnte die noch glühende Zigarette durch ein offenes Fenster in eine Kabine wehen. Auf dem Sonnendeck befinden sich immer genügend Aschenbecher. Auf dem gesamten Schiff ist offenes Feuer (z. B. Kerzen etc.) verboten. In jeder Kabine, in allen Korridoren und anderen öffentlichen Bereichen befinden sich automatische Rauch- / Wärmemelder.*

Allgemeine Verhaltensregeln

-]] *Werfen Sie nichts über Bord. Abfallbehälter finden Sie in allen öffentlichen Bereichen.*
-]] *Werfen Sie keine Hygiene-, Kosmetikartikel oder ähnliches in die Toilette. Das kann zum Verstopfen der Vakuumpumpe führen, wodurch alle Toiletten auf dem gesamten Schiff außer Betrieb gestellt würden.*

Verhalten beim Passieren von Brücken und Schleusen

-]] *Bitte lehnen Sie sich bei Schleusenfahrten nicht aus Ihren Kabinenfenstern. Bitte lehnen Sie sich auch nicht über die Reling – weder auf den Außengängen noch in Ihrer Kabine oder auf dem Sonnendeck.*
-]] *Beim Passieren niedriger Brücken ist das Sonnendeck zu räumen. Folgen Sie bitte den Anweisungen der Crew. Beachten Sie die Durchsagen, die Absperrung des Sonnendecks und andere Hinweise.*

Verhalten beim Schließen der Schotttüren

-]] *Bei Wassereinbruch in das Schiff, schließen die Schotttüren in den Korridoren automatisch. Während des gesamten Schließvorganges ertönt ein lautes akustisches Signal. Sind die Schotttüren geschlossen, stellen Sie sich bitte mit dem Rücken zur Schotttür und laufen dann in die entgegengesetzte Richtung zum nächstgelegenen Ausgang. Bewahren Sie Ruhe. Auch bei geschlossenen Schotts gibt es für Sie immer einen Ausgang.*

-]] **Beachten Sie bitte alle übrigen Hinweise der Crew. Folgen Sie während eines Alarms ihren Anweisungen.**

-]] *Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit. Haben Sie noch Fragen, wenden Sie sich bitte an...*

Folgende Punkte sind im Anschluss zu erwähnen und in eigenen Worten zu erläutern:

- Feuermelder
- Feuerschutzvorkehrungen
- Rauchmelder/Wärmemelder
- Crewalarmmelder
- Feuertüren
- Wasserschotten
- Demonstration des Anlegens der Schwimmweste
- Sicherheitsrolle der Crew
- Sicherheitsrolle In-Port-Manning
- Besetzung der Rezeption
- Telefonnummer der Rezeption und der Brücke
- Hinweise Schleusen, Brücken, Sonnendeck

Inhaltsverzeichnis

Anlagen	10
1. Feuer in der Kabine	11
2. Feuer in technischen Räumen	17
3. Feuer in öffentlichen Räumen	20
4. Kollision mit einem anderen Schiff	23
5. Kollision mit Landeinrichtungen	26
6. Kollision mit Brücken	27
7. Wassereinbruch durch Leck in der Außenhaut	30
8. Wassereinbruch über die Fenster	32
9. Auf Grund laufen	34
10. Passagier erkrankt	35
11. Mehrere Passagiere mit gleicher Krankheit/Epidemie	37
12. Passagier verletzt	39
13. Passagier über Bord/im Fluss	42
14. Einbruch/Diebstahl	44
15. Überfall	48
16. Vandalismus	50
17. Anschlag	52
Anweisung für die externe Kommunikation bei Notfällen oder Havarien	55
Impressum	56
Formularwesen	56

Anlagen

- Formular Nr. 104 Havariebericht
- Formular Nr. 107 Sicherheitscheck
- Formular Nr. 110 Sicherheitsrolle Crewliste
- Formular Nr. 111 Richtlinien zur Sicherheitsanweisung für Passagiere.
- Formular Nr. 306 Unfallbericht Passagiere
- Formular Nr. 311 Information Arbeitsunfall
- Beispiel einer Sicherheitsrolle
- Beispiel einer Sicherheitsrolle In-Port-Manning
- Telefonliste aller Schiffsagenturen
- Telefonliste Premicon Verwaltung, Catering, Charterer
- Telefonliste Premicon-Schiffe

Weiterhin verfügt jedes Schiff über einen bordeigenen WESKA und über ein bordeigenes Schifffahrts-Telefon-Adressbuch.

Hier sind für jedes Fahrgebiet alle schifffahrtsrelevanten Notfallnummern, wie Telefonnummern aller Schleusen, Telefonnummern aller Feuerlöschboote etc., aufgeführt.

1. Feuer in der Kabine

1.1 Auswirkungen von Feuer in der Kabine

In der Kabine kann aus mehreren Gründen Feuer entstehen. Es kann durch Gäste oder durch Crew-Mitglieder verursacht werden, die unachtsam mit offenem Feuer umgehen, wie z. B. mit Zigaretten oder Kerzen. Es kann aber auch durch Kurzschlüsse in der Elektrik, die sowohl von Gästen oder der Crew verursacht werden, aber auch andere technische Gründe haben, die zu Feuer in der Kabine führen. Zwar sind die verwendeten Materialien Feuer hemmend, aber bei starken Erhitzungen kann es zu offenem Feuer oder zu Schwelbrän-

den kommen, bei denen sich Rauch entwickelt.

Das Feuer ist zuerst auf die Kabine beschränkt, da die Wände und die Türen eine sogenannte B15-Eigenschaft haben, d. h. dass sie Feuer bis zu 15 Minuten Stand halten können.

Sobald diese Frist jedoch abgelaufen ist, frisst sich das Feuer sehr schnell durch die angrenzenden Räume. Der starke Hitzeherd, der in einer Kabine entstanden ist, führt dazu, dass gleich erheblicher Schaden in den angrenzenden Räumen entsteht.

Ferner erfolgt die Verbreitung von Feuer auch über die Elektrokabel und kann über die Kabelschächte durch das ganze Schiff getragen werden.

Für die Passagiere bzw. Crew besteht unmittelbare, höchste Lebensgefahr. Insbesondere durch Rauch/Dämpfe werden sie sehr schnell bewusstlos und damit handlungsunfähig. Rauch/Dämpfe führen auch schnell zu tödlichen Vergiftungen.

1.2. Welche Maßnahmen sind zu ergreifen, um das Feuerrisiko zu vermeiden

Hier haben vor allem die Hausdame und ihre Mitarbeiterinnen eine erhebliche Verantwortung. Die Zimmermädchen müssen bei Betreten der Kabine immer darauf achten, ob Anhaltspunkte zu erkennen sind, dass Gäste mit offenem Feuer in der Kabine hantieren. Anhaltspunkte dafür sind abgebrannte Zigaretten in Aschenbechern der Toilette oder in anderen Bereichen, angebrannte Kerzen, offene Kocher, Tauchsieder etc. oder auch (Zigaretten-)Rauchgeruch. Sofern sie diese Anhaltspunkte sehen, müssen sie umgehend – d. h. nicht erst nach Beendigung der Reinigung, sondern sofort – eine Meldung an die Hausdame machen. Diese muss umgehend den Hotel-Manager und den Kapitän davon unterrichten, damit diese die Gäste dazu veranlassen, diese Gefahrenquellen vollkommen auszuschalten.

Ferner müssen Zimmermädchen darauf achten, ob Wasser oder Flüssigkeiten in elektrische Einrichtungen geflossen sind

(Steckdosen, Fernseher, (Bett-)Lampen etc.) oder ob an elektrischen Einrichtungen Russspuren zu erkennen sind. Auch diese Beobachtungen müssen umgehend gemeldet werden.

Rauchen ist in den Crew-Kabinen grundsätzlich verboten. Rauchen ist nur in der Crew-Messe und auf dem Achter-Deck erlaubt. Raucher müssen grundsätzlich immer die Sicherheitsaschenbecher verwenden.

Der Missbrauch des Alarms und der Sicherheitsmittel (Schotttüren und Feuerlöscher etc.) ist strengstens verboten und kann zur fristlosen Kündigung führen.

Ferner ist es den Crew-Mitgliedern verboten, elektrische Geräte in der Kabine anzuschließen. Insbesondere ist es verboten, folgende Geräte anzuschließen: Heizöfen, Bügeleisen, Tauchsieder, Elektrogrills, Kochplatten jeglicher Art und ähnliches.

Sämtliche Dosen, die unter Druck stehen (Sprühdosen wie Haarspray etc.), dürfen nicht an Fenstern in die Sonne oder auf die Heizung gestellt werden.

Über Lampen dürfen keine Tücher, Kleidungsstücke etc. aufgehängt werden.

1.3. Wie ist zu erkennen, dass Feuer in einer Kabine ausgebrochen ist

- Die Nachtwache muss beim stündlichen Rundgang auf Rauchgeruch achten.
- Jede Kabine verfügt über einen Rauchmelder. Der Rauchmelder reagiert auf Rauch- und Hitzeentwicklung. Der Rauchmelder gibt Alarm in der Rezeption und in der Kabine des Maschinisten sowie im Steuerhaus und Motorenraum. Wird der Alarm innerhalb von zwei Minuten nicht quittiert, wird nur Crew-Alarm ausgelöst. Generalalarm kann nur manuell von der Rezeption oder Brücke aus ausgelöst werden.
- Ferner verbreitet sich über das Lüftungssystem auch Rauchgeruch, der in anderen Bereichen außerhalb der Kabine von Crew-Mitgliedern wahrgenommen werden kann.
- Passagiere oder Crew melden entweder den Brand oder den Brandgeruch.
- Passagiere oder Crew betätigen die Alarmtaste auf dem Telefon, oder an der Wand in der Pax-Kabine. Das Telefon gibt nur Alarm an der Rezeption. Wird der Alarm innerhalb von zwei Minuten nicht quittiert, wird nur Crew-Alarm ausgelöst.

1.4. Welche Maßnahmen sind zu ergreifen, wenn Feuer ausgebrochen ist

Das Crewmitglied, welches den Feueralarm oder die Alarmierung per Notfalltaste am Telefon durch Passagiere oder Crew entgegennimmt, muss den Alarm zunächst quittieren, sich umgehend in der BMZ (Brandmeldezentrale) an der Rezeption über die örtliche Herkunft der Meldung informieren, um sich dann schnellstmöglich dorthin zu begeben und die Gefahrensituation nach Fehlalarm oder Ernstfall einzuschätzen.

Bei Anzeichen für Feuer, also einem Ernstfall, hat derjenige, der die Alarmmeldung quittiert und kontrolliert hat, umgehend telefonisch (Handy oder Schiffstelefonanlage)

Meldung an die Schiffsleitung geben:

» *In der Kabine mit der Nummer ... ist Feueralarm.*

oder per PA-Anlage (im gesamten Schiffsbereich) um sofortigen Rückruf des Kapitäns zu bitten:

» *Kapitän bitte umgehend Telefon xxx anrufen!*

Crew-Mitglieder, die Feuer oder Rauch bemerken oder gemeldet bekommen, müssen umgehend telefonisch (Handy oder Schiffstelefonanlage) Meldung an die Schiffsleitung geben:

» *In der Kabine mit der Nummer... ist Feueralarm.*

oder per PA-Anlage (im gesamten Schiffsbereich) um sofortigen Rückruf des Kapitäns zu bitten:

» *Kapitän bitte umgehend Telefon xxx anrufen!*

Erkennt der Erstmeldende, dass nach der Informierung der Schiffsleitung das Feuer durch in selbst mit einfachen Mitteln (wie Einsatz eines Feuerlöschers, einer Feuerlöschdecke, etc.) und ohne unmittelbare Gefahr für ihn selbst zu bekämpfen ist, so hat er die geeigneten Feuerlöschmaßnahmen zu ergreifen.

Die Schiffsleitung informiert sich beim Erstmelder über die Situation und alarmiert sofort den Feuerwehrstoßtrupp über Crewalarm (Auslösung auf der Brücke oder an der Rezeption) und eine entsprechende Durchsage im Crew- und Passagierbereich, um sicherzustellen, dass alle Mitglieder des Feuerwehrstoßtrupps unmittelbar erreicht werden und zum Brandherd beordert werden können.

Der Feuerwehrstoßtrupp informiert dann wiederum die Schiffsleitung über die Situation, die Schiffsleitung entscheidet dann, ob eine Evakuierung der Passagiere erfolgt und ob externe Feuerwehr/Rettungsdienste alarmiert werden oder sonstige Maßnahmen ergriffen werden.

Eine Evakuierung läuft wie folgt ab:

Die Schiffsführung löst Crew-Alarm mit der entsprechenden Durchsage aus und alle Crew-Mitglieder begeben sich **sofort an die auf der „Sicherheitsrolle und In-Port-Manning“ angegebene Position. Dabei ist auch der vorgeschriebene Weg an Bord einzuhalten (Schotttüren sind ggf. schon geschlossen).**

Danach wird von der Schiffsführung Generalalarm (möglich vom Steuerhaus oder der Rezeption) ausgelöst.

Es wird eine Durchsage gemacht:

» *Sehr geehrte Damen und Herren, es wurde Generalalarm ausgelöst. Um die Sicherheit aller Passagiere zu gewährleisten, bitten wir Sie sich in Ruhe auf das Sonnendeck zu begeben. Achten Sie auf die grünen Fluchtwegweiser. Unsere Mitarbeiter erwarten Sie in den Fluren und an den Treppen, um Ihnen den Weg zu zeigen. Bewahren Sie Ruhe, es besteht kein Grund zur Hektik.*

Oder

» *Sehr geehrte Damen und Herren, es wurde Generalalarm ausgelöst. Um die Sicherheit aller Passagiere zu gewährleisten, bitten wir Sie in Ruhe das Schiff über den Eingang zu verlassen und sich an Land zu begeben. Achten Sie auf die grünen Fluchtwegweiser. Unsere Mitarbeiter erwarten Sie in den Fluren und an den Treppen, um Ihnen den Weg zu zeigen. Bewahren Sie Ruhe, es besteht kein Grund zur Hektik. Die Durchsagen finden Sie auch in dem Formular 319 Notfalldurchsagen wieder.*

Das Evakuierungsteam bittet zuerst die Passagiere in den Fluren sich zum Sonnendeck oder zu den Ausgängen zu begeben, dabei ist darauf zu achten, dass die Passagiere den ganzen Körper bedeckende Kleidung und festes Schuhwerk anhaben.

Es wird dabei auf den Fluchtweg hingewiesen:

» Bitte begeben Sie sich in Ruhe in diese Richtung bis zur Treppe.

Dann werden alle Kabinentüren geöffnet und sofern noch Passagiere in der Kabine sind, wird diesen geholfen und der Weg zur Treppe gewiesen.

Alle Crew-Mitglieder, die mit der Evakuierung von Kabinen laut Sicherheitsrolle und In-Port-Manning beauftragt sind, verfügen über eine Generalschlüsselkarte. Durch das schlossinterne Batteriesystem ist auch im Brandfall immer die Möglichkeit gegeben, die Kabinentüren über die Schlüsselkarte zu öffnen.

Für den Notfall ist an der Rezeption ein versiegelter Schlüsselkasten mit jeweils 3 Generalschlüsseln für Zylinderschlösser als auch Generalschlüsselkarten vorhanden.

Wenn Passagiere zu rennen beginnen, wird sofort vom nächsten Crew-Mitglied freundlich darauf hingewiesen, dass kein Grund zur Hektik besteht.

Auf dem Sonnendeck oder an Land werden die Passagiere vom Team „Passagierbetreuung am Sammelplatz“ empfangen.

An Hand der Passagierliste wird namentlich festgestellt, wer eingetroffen ist.

Die Passagiere in den öffentlichen Räumen werden ebenfalls aufgefordert:

» Bitte begeben Sie sich in Ruhe direkt auf das Sonnendeck / an Land.

Wenn die Kabine geräumt ist, muss das Fenster und die Türe geschlossen werden.

Ferner werden alle auf der Sicherheitsrolle und In-Port-Manning aufgeführten Sicherheitsaufgaben in der aufgeführten Reihenfolge

ausgeführt. Dann begeben sich auch alle Mitglieder des Evakuierungsteams zur Sammelstelle am Sonnendeck / Land.

Fehlen noch Passagiere, werden diese vom Evakuierungsteam zuerst in der Kabine und dann in den öffentlichen Räumen gesucht. Das Evakuierungsteam steht dann der Schiffsführung für weitere Aufgaben zur Verfügung (z. B. Anlegen der Rettungswesten auf dem Sonnendeck).

Es ist vorgesehen, mit den Passagieren Evakuierungsübungen durchzuführen. Die Übungen werden jedoch vorher angekündigt.

2. Feuer in technischen Räumen

2.1. Auswirkungen von Feuer in technischen Räumen

Zu den technischen Räumen zählen: alle Räume außer Kabinen (Passagiere und Crew), Restaurant, Eingangsbereich, Lounge und Fitnessbereich.

In diesen Räumen besteht die Gefahr, dass Feuer auf Grund technischer Defekte entsteht, auch ohne von Crew-Mitgliedern ausgelöst worden zu sein. Aber auch durch das Hantieren mit technischen Geräten und Betriebsstoffen (Treibstoffe, Reinigungsmittel etc.) kann es zu Feuer kommen.

Auch durch Arbeiten an der Elektrik oder durch Schweißarbeiten kann Feuer entstehen. Ebenso kann eine Selbstentzündung im Müllraum, Wäscheraum und im Motorenraum entstehen. Auch im Fusselfeld der Wäschetrockner besteht diese Gefahr, da der Staub sich dort durch die Hitze selbst entzünden kann.

Die Gefahr besteht insbesondere darin, dass die technischen Räume nicht laufend besetzt sind und sich damit Feuer unbemerkt ausbreiten kann. Wenn das Feuer dann bemerkt wird, ist der Feuerherd ggf. schon so groß, dass ein bordeigenes Löschen schwierig ist.

Ferner besteht die Gefahr, dass Feuer beschleunigende Stoffe (Treibstoffe, Öle, Betriebs- und Verbrauchstoffe) plötzlich den Feuerherd gravierend bzw. sogar explosionsartig vergrößern.

Es besteht für alle an Bord Lebensgefahr durch unmittelbaren Kontakt mit dem Feuer oder durch Rauchvergiftung.

2.2. Welche Maßnahmen sind zu ergreifen, um das Feuerrisiko zu vermeiden

Für Crew-Mitglieder besteht in allen technischen Räumen Rauchverbot. Rauchen ist nur in der Crew-Messe und auf dem Achter-Deck erlaubt. Raucher müssen grundsätzlich immer die Sicherheitsaschenbecher verwenden.

Wenn geschweißt wird oder an der Elektrik gearbeitet wird, muss der Maschinist immer zur Überwachung anwesend sein.

Generell müssen fettige und ölhaltige Abfälle separat in geschlossenen Behältern gelagert werden. Diese Behälter sind gekennzeichnet und feuerfest.

Bei den Trocknern in der Wäscherei muss das Fusselsieb alle drei Tage gereinigt werden. Feuchte Wäsche darf nicht länger als 3 Stunden auf einem Stapel/Haufen gelagert werden.

Alle elektrischen Geräte sind nach Ende der Nutzung immer auszuschalten. Siehe ergänzend hierzu auch das Rundschreiben Nr. 39 Selbstentzündung Hotelwäsche.

Während des Saunabetriebes ist mindestens jede Stunde eine Kontrolle durch die Rezeption erforderlich.

Der Feuerwehrstoßtrupp hat die Verpflichtung, die notwendigen Gerätschaften und Feuerlöschschläuche immer in einsatzbereitem Zustand zu halten. Feuerlöschschläuche sind regelmäßig auf Dichtigkeit zu prüfen. Hier sind die gesetzlichen Vorschriften und Kontrollen einzuhalten.

2.3. Wie ist zu erkennen, dass Feuer in technischen Räumen ausgebrochen ist

- Die Nachtwache muss beim stündlichen Rundgang auf Rauchgeruch achten und alle technischen Räume überprüfen.
- Crew betätigt den Feueralarmmelder in den öffentlichen oder technischen Bereichen
- Alle Räume verfügen über einen Rauchmelder. Der Rauchmelder reagiert auf Rauch- und Hitzeentwicklung. Der Rauchmelder gibt Alarm in der Rezeption und in der Kabine des Maschinisten sowie im Steuerhaus und Motorenraum. Wird der Alarm innerhalb von zwei Minuten nicht quittiert, wird nur Crew-Alarm ausgelöst. Generalalarm kann nur manuell von der Rezeption oder Brücke aus ausgelöst werden.
- Ferner verbreitet sich über das Lüftungssystem auch Rauchgeruch, der in anderen Bereichen außerhalb der Kabine von Crew-Mitgliedern wahrgenommen werden kann.
- Crew meldet entweder den Brand oder den Brandgeruch.

2.4. Welche Maßnahmen sind zu ergreifen, wenn Feuer ausgebrochen ist

Vorgehensweise wie bei Punkt 1.4

3. Feuer in öffentlichen Räumen

3.1. Auswirkungen von Feuer in den öffentlichen Räumen

In den öffentlichen Räumen kann, durch die Passagiere aber auch durch Crew-Mitglieder oder technische Defekte verursacht, Feuer entstehen.

Dort ist Feuer besonders gefährlich, weil sich in den öffentlichen Räumen zu bestimmten Zeiten sehr viele Personen auf engem Raum aufhalten. Es besteht deshalb zusätzlich das Risiko von Panik-Reaktionen der Passagiere.

Es besteht auch dort die Gefahr, dass es durch unmittelbaren Kontakt mit dem Feuer oder durch die Rauchentwicklung zu lebensbedrohenden Situationen kommt.

3.2. Welche Maßnahmen sind zu ergreifen, um das Feuerrisiko zu vermeiden

Von dem Service-Personal ist darauf zu achten, dass kein offenes Feuer gemacht wird. Auch Kerzen und offene Flammen mit Duftölen sind verboten. Ausnahmen sind Sternwerfer, sie sind jedoch nur mit Feuerzeugen, nicht mit Zündhölzern anzuzünden.

Für die Brandvermeidung ist in der Küche ein Fettbrandlöscher bereit zu halten.

Sofern in Teilbereichen der öffentlichen Räume und/oder des Sonnendecks Rauchen zugelassen ist, müssen die Raucher Sicherheitsaschenbecher benutzen.

Die Passagiere werden bei der Begrüßung an Bord auf die Raucherbereiche hingewiesen sowie auf die Verpflichtung, im Außenbereich (Sonnendeck) nur Sicherheitsaschenbecher zu verwenden.

Es ist ausdrücklich darauf hinzuweisen, dass auch auf den Außenbereichen und dem Sonnendeck diese Aschenbecher zu benutzen sind und keine Zigaretten über Bord geworfen werden dürfen, da sie durch den Wind in einen anderen Schiffsteil „zurückkommen“ könnten.

Rauchen Passagiere in nicht zugelassenen Bereichen und/oder ohne Sicherheitsaschenbecher muss jedes Crew-Mitglied darauf hinweisen:

» *Bitte Rauchen Sie nur auf dem Sonnendeck oder in den für Raucher zugewiesenen Bereichen (z. B. Bar). Bitte benutzen Sie immer einen Aschenbecher, auf dem Sonnendeck einen Sicherheitsaschenbecher. Die Sicherheitsvorschriften an Bord schreiben dies vor.*

Warmhalteplatten in den öffentlichen Räumen dürfen nur unter Aufsicht betrieben werden.

Elektrische Geräte dürfen nur benutzt werden, wenn sie zur Schiffsausrüstung gehören (Wärmeplatten, Staubsauger etc.).

Heizlüfter und ähnliche Geräte sind nicht zulässig.

3.3. Wie ist zu erkennen, dass Feuer in öffentlichen Räumen ausgebrochen ist

- Die Nachtwache muss beim stündlichen Rundgang auf Rauchgeruch achten. Sie muss auch den Wellnessbereich einbeziehen.
- Alle öffentlichen Bereiche verfügen über Rauchmelder. Der Rauchmelder reagiert auf Rauch- und Hitzeentwicklung. Der Rauchmelder gibt Alarm in der Rezeption und in der Kabine des Maschinisten sowie im Steuerhaus und Motorenraum. Wird der Alarm innerhalb von zwei Minuten nicht quittiert, wird nur Crew-Alarm ausgelöst. Generalalarm kann nur manuell von der Rezeption oder Brücke aus ausgelöst werden.

- Ferner verbreitet sich über das Lüftungssystem auch der Rauchgeruch, der in anderen Bereichen außerhalb der Kabine von Crew-Mitgliedern wahrgenommen werden kann.
- Passagiere oder Crew-Mitglieder melden den Brand oder den Brandgeruch.
- Passagiere oder Crew betätigen den allgemeiner Alarmmelder in den öffentlichen Bereichen oder über die Notfalltaste am Telefon in jeder Kabine. Das Telefon gibt nur Alarm an der Rezeption. Wird der Alarm innerhalb von zwei Minuten nicht quittiert, wird nur Crew-Alarm ausgelöst.
- Ein Feuermelder wird durch ein Crewmitglied oder Passagier betätigt.

3.4. Welche Maßnahmen sind zu ergreifen, wenn Feuer ausgebrochen ist

Maßnahmen wie bei Punkt 1.4, wobei ein Crew-Mitglied die Meldungen macht und die anderen haben, sofern sich Gäste im Raum befinden, folgenden Hinweis zu geben:

„*Sehr geehrte Damen und Herren, unsere Bordfeuerwehr ist bereits alarmiert. Um die Sicherheit aller Passagiere zu gewährleisten, bitten wir Sie in Ruhe den Raum zu verlassen und auf das Sonnendeck zu gehen. Bewahren Sie Ruhe, es besteht kein Grund zur Hektik.*

3.5. Allgemeine Hinweise

Die gesamte Crew wird vor jedem Saisonbeginn in der allgemeinen Feuerbekämpfung durch ein externes Unternehmen trainiert. Dieses Training vermittelt praktische und theoretische Kenntnisse in der Brandentstehung und -bekämpfung.

Folgendes an Bord befindliche Material wird zur Feuerbekämpfung genutzt:

- 2 x Feuerschutzanzug mit Feuerschutzhelm
- 2 x Feuerschutzstiefel und Feuerschutzhandschuhe
- 2 x Taschenlampe
- 2 x Feueraxt
- 2 x Atemschutzmaske
- 4 x Brandfluchthaube
- 2 x Brecheisen
- 2 x feuerfeste Führungsleine (20 m)
- Feuerlöschdecke
- Schaumfeuerlöscher
- Pulverfeuerlöscher
- Fettbrandlöscher
- CO₂ Löscher

4. Kollision mit einem anderen Schiff

4.1. Auswirkungen einer Kollision mit einem anderen Schiff

Die Verkehrsregeln sollen eine Kollision vermeiden, dennoch kann es durch eigenes oder Fremdverschulden zu einer Kollision kommen.

Je nach schwere der Kollision hat das Schiff ggfs. einen Schaden an der Außenhaut, der im schlimmsten Fall zu einem Leck führt. Die Auswirkungen sind dann unter Punkt 7 beschrieben.

Auch wenn es zu keinem Leck kommt, kann es durch den Aufprall zu Personen- und Sachschäden kommen.

Durch den Aufprall können Passagiere und Crew-Mitglieder stürzen und sich verletzen oder sich an zu Bruch gegangenen Einrichtungsgegenständen (defekte Glasscheiben, Trinkgläser etc.) verletzen.

Es können auch Sicherheitseinrichtungen beschädigt werden und damit kann es zu Folgeschäden bei den Passagieren kommen. (Reling, Geländer oder Außenscheiben können defekt sein). So können auch Passagiere oder Crew-Mitglieder über Bord gehen. Die Auswirkungen sind weiter in Punkt 13 beschrieben.

Es können auch andere technische Einrichtungen des Schiffes beschädigt werden und ggf. ausfallen (Antrieb, Kühlsystem etc.).

Ferner kann es zu Panikreaktionen bei den Passagieren kommen, in deren Folge es zu Verletzungen kommt.

Insbesondere bei der Kollision mit Tankschiffen besteht auch Feuergefahr (Punkt 1-3).

4.2. Welche Maßnahmen sind zu ergreifen, um eine Kollision zu vermeiden

Im Wesentlichen liegt die Verantwortung zur Vermeidung von Kollisionen beim Kapitän/Steuermann. Er hat die für den Schiffsverkehr geltenden Vorschriften vollständig einzuhalten und in gefährlichen Situationen, wie z. B. Nebel die Fahrweise darauf einzustellen.

Um Kollisionen zu vermeiden, ist es jedoch auch notwendig, dass die Antriebs- und Steueranlage einwandfrei funktionieren.

Sollten die Funktionen eingeschränkt sein, ist die Fahrweise darauf einzustellen bzw. die Fahrt zu unterbrechen.

4.3. Wie ist zu erkennen, dass es zu einer Kollision kam

Kollisionen werden durch ggf. abrupten Stopp des Schiffes und/oder Geräusch in der Regel von jedem Passagier und Crew-Mitglied wahrgenommen

4.4. Welche Maßnahmen sind zu ergreifen, wenn es zu einer Kollision kam

Die Schiffsleitung löst Crewalarm mit der entsprechenden Durchsage über die gesamte PA-Anlage aus.

Die Schiffsleitung entscheidet nach Rückmeldung der Einsatztruppe lt. Aufgaben der Sicherheitsrolle und der In-Port-Manning über eine mögliche Evakuierung des Schiffes:

Eine Evakuierung erfolgt gemäß Punkt 1.4.

Erfolgt keine Evakuierung und ist davon auszugehen, dass eine größere Zahl von Passagieren die Kollision wahrgenommen hat, ist eine der Situation angepasste und beruhigende Durchsage zu machen, z. B.:

» *Sehr geehrte Damen und Herren, unser Schiff hatte eine Kollision. Glücklicherweise ist der Schaden gering, so dass wir die Fahrt bis zur nächsten Anlegestelle fortsetzen können. Sie können weiter beruhigt in der Kabine bzw. auf Ihrem Platz bleiben. Wir bitten die Störung zu entschuldigen (in der Nacht: und wünschen Ihnen wieder eine gute Nachtruhe.).*

In jedem Falle muss geprüft werden, ob sich durch die Kollision Passagiere verletzt haben oder über Bord gegangen sind.

Die Ersthelfer haben die öffentlichen Räume abzugehen und evtl. Verletzungen zu versorgen und sich an der Rezeption nach Anrufen aus den Kabinen zu erkundigen (nicht bei Evakuierung).

Lt. Sicherheitsrolle und In-Port-Manning prüft ein Crewmitglied, ob Passagiere oder Crew-Mitglieder über Bord gegangen sind und wirft ggf. einen Rettungsring und informiert die Schiffsführung.

Alle Crew-Mitglieder haben die Verpflichtung, sofern dies ihr Standort und Aufgabenbereich lt. Sicherheitsrolle erlaubt, sofort zu kontrollieren, ob **Passagiere oder Crew-Mitglieder über Bord gegangen sind und müssen dies ggf. der Schiffsleitung melden.**

5. Kollision mit Landeinrichtungen

5.1. Auswirkungen einer Kollision mit einer Landeinrichtung

Es kann durch eigenes Verschulden oder Fremdverschulden zu einer Kollision mit Landeinrichtungen, wie Anlegepontons, Kai-mauern oder Schleuseneinrichtungen kommen.

Die Schwere der Kollision ist für die weiteren Folgen entscheidend.

Bei schwereren Kollisionen kann es zu den in Punkt 4 geschilderten Auswirkungen kommen.

Hinzu kommt, dass gegebenenfalls auch noch Personenschäden an Land zu verzeichnen sind (eigene Passagiere und Crew-Mitglieder oder fremde Personen).

Sofern es sich um einen Ponton handelt, besteht die Gefahr dass Personen ins Wasser fallen.

Insbesondere bei der Kollision mit Schleusenanlagen kann sich das Schiff verkeilen. Es kann zu einer starken Krängung und dadurch auch zu Wassereinbrüchen kommen.

5.2. Welche Maßnahmen sind zu ergreifen, um eine Kollision zu vermeiden

Im Wesentlichen liegt die Verantwortung zur Vermeidung von Kollisionen beim Kapitän/Steuermann. Er hat die einschlägigen fahrtechnischen Vorschriften vollständig einzuhalten und in gefährlichen Situationen, wie z. B. Nebel die Fahrweise darauf einzustellen.

5.3. Wie ist zu erkennen, dass es zu einer Kollision kam

Kollisionen werden ggf. durch den abrupten Stopp des Schiffes und/oder Geräusch in der Regel von jedem Passagier und Crew-Mitglied wahrgenommen.

5.4. Welche Maßnahmen sind zu ergreifen, wenn es zu einer Kollision kam

Maßnahmen entsprechen Punkt 4.4.

Ferner ist zu prüfen, ob Personen von Land ins Wasser gestürzt sind.

6. Kollision mit Brücken

6.1. Auswirkungen einer Kollision mit einer Brücke

Zu Kollision mit Brücken kann es z. B. kommen, wenn die Durch-fahrtshöhe nicht ausreicht, weil der Wasserstand höher als erwartet ist.

Es kann auch durch die Bugwelle eines anderen Schiffes oder durch Wellenbildung bei Staustufen zu einem kurzfristigen Anheben des Schiffes kommen, wodurch es zu einer Kollision mit der Brücke kommen kann.

Ferner kann es zu Kollisionen kommen, wenn die klappbaren und einfahrbaren Einrichtungen (Fahrstand, Reling, Sonnendach) nicht ausreichend abgesenkt sind oder, wenn sich Passagiere oder Gegenstände (Stühle etc.) auf dem Sonnendeck befinden, obwohl dies die Durchfahrtshöhe nicht zulässt.

Kollisionen führen häufig zu erheblichen Sachschäden. Wenn sich Passagiere auf dem Sonnendeck befinden, besteht für diese Lebensgefahr. Diese besteht sowohl, wenn die Passagiere direkt mit der Brücke oder Teilen der Brücke kollidieren als auch durch umstützensende Einrichtungen, wie z. B. das Sonnendach.

6.2. Welche Maßnahmen sind zu ergreifen, um eine Brückenkollision zu vermeiden

Ist die Durchfahrtshöhe zwischen dem Sonnendeck (Fixpunkt) und der Brücke geringer als 2,25m, müssen die Passagiere das Sonnendeck verlassen.

Die Matrosen kontrollieren, ob das Deck von allen Passagieren verlassen wurde, **geben dem Kapitän Meldung** und legen die Absperrkette vor.

Die Rezeption gibt eine Durchsage an die Passagiere:

]] *Sehr geehrte Damen und Herren, unser Schiff passiert in Kürze eine/mehrere Brücken mit geringer Durchfahrtshöhe. Aus Sicherheitsgründen ist es nicht erlaubt sich auf dem Sonnendeck aufzuhalten. Wir bitten Sie deshalb, das Sonnendeck umgehend zu verlassen und erst wieder zu betreten, wenn die Sicherheitsketten wieder geöffnet werden.*

In der Nacht muss bei Brückendurchfahrten das Licht auf dem Sonnendeck eingeschaltet bleiben und der Steuermann/Matrose muss sich überzeugen, dass sich niemand auf dem Sonnendeck aufhält. Ist die Durchfahrtshöhe geringer als 9,20 m muss das Sonnendach eingefahren werden.

Wenn Crew-Mitglieder während der Sperrzeiten Passagiere auf dem Sonnendeck antreffen oder bemerken, dass Passagiere beabsichtigen auf das Sonnendeck zu gehen, haben sie diese **sofort anzusprechen und auf das Verbot hinzuweisen**.

6.3. Wie ist zu erkennen, dass es zu einer Brückenkollision kam

- Kollisionen werden durch abrupten Stopp und/oder Geräusch in der Regel von jedem Passagier und Crew-Mitglied wahrgenommen.
- Sofern lose Gegenstände betroffen sind, wird dies vom Personal bemerkt.
- Kommt es zu einem Unfall mit einem Passagier, wird dies vom kontrollierenden Crew-Mitgliedern erkannt.

6.4. Welche Maßnahmen sind zu ergreifen, wenn es zu einer Brückenkollision kam

Die Schiffsleitung hat bei Personenschäden sofort das Ersthelfer-Team zu alarmieren sowie die Maßnahmen gem. Punkt 4.4 einzuleiten.

Das Ersthelfer-Team informiert die Schiffsleitung über die Verletzungen. Die Schiffsleitung entscheidet, ob externe Rettungskräfte alarmiert werden.

7. Wassereinbruch durch Leck in der Außenhaut

7.1. Auswirkungen eines Lecks in der Außenhaut

Durch Kollisionen jeglicher Art oder durch Grundberührungen, aber auch durch schwimmende Gegenstände, die sich evtl. auch zwischen Landeinrichtungen und dem Schiff verkeilen können, kann die Außenhaut des Schiffes aufgerissen werden.

Je nach Grad der Beschädigung kommt es zu Auswirkungen, die unter Punkt 4 und 5 beschrieben sind.

Liegt die Beschädigung unter der Wasserlinie kommt es zusätzlich zu einem Wassereinbruch.

Es besteht dann oft nur eine sehr kurze Zeitspanne bis das Schiff zu sinken beginnt und/oder eine erhebliche Krängung (Schlagseite) hat.

Die Auswirkungen eines Lecks im Unterdeck erfordern eine sofortige Evakuierung der Passagiere, im Unterdeck über die Nottreppen in den Schottabschnitten, die bereits geschlossen sind.

Die Evakuierung kann durch bereits eingedrungenes Wasser und durch die Krängung des Schiffes erschwert werden.

Auch bei einer Beschädigung deutlich über der Wasserlinie ist nicht auszuschließen, dass Wasser eindringt, vermutlich jedoch nur geringfügig.

Kann der Kapitän das Schiff, wie in derartigen Fällen üblich, in seichtes Wasser fahren oder es auf Grund laufen lassen, oder sitzt es bereits auf Grund, kann eine Evakuierung der Passagiere an Land stattfinden, sofern keine anderen Gefahren bestehen, Rettungskräfte an Land oder auf anderen Schiffen zur Verfügung stehen.

Es kann dabei zu Panikreaktionen von Passagieren kommen, bis hin zum Sprung ins Wasser.

Kann das Schiff nicht kontrolliert auf Grund gesetzt werden und konnte das Leck erfolgreich abgeschottet werden, müssen die Passagiere möglichst auf dem Sonnendeck versammelt werden. Auch hier kann es bis zum Eintreffen der Rettungskräfte und auch beim Bergen der Passagiere zu Panikreaktionen kommen.

Ist eine Abschottung nicht möglich und sind keine fremden Hilfskräfte vorhanden, müssen die Passagiere mit Schwimmwesten an Land gebracht werden.

7.2. Welche Maßnahmen sind zu ergreifen, um ein Leck zu vermeiden

Lecks werden durch Kollisionen oder Grundberührungen verursacht. Die Maßnahmen zur Vermeidung sind in Punkt 4, 5 und 9 dargestellt.

7.3. Wie ist zu erkennen, dass es zu einem Leck kam

- Bei Wassereinbruch wird automatisch Bilgenalarm ausgelöst.
- Bei einer Kollision ist grundsätzlich von einem Leck auszugehen, bis das Gegenteil eindeutig feststeht.

7.4. Welche Maßnahmen sind zu ergreifen, wenn es zu einem Leck kam

Die Maßnahmen entsprechen Punkt 4.4.

Entscheidet die Schiffsleitung sich für Lenzen, muss der Einsatztrupp lt. Sicherheitsrolle und In-Port-Manning den Vorgang ständig verfolgen und **der Schiffsleitung die Situation laufend melden.**

Die nächste Anlegestelle muss dann angelaufen werden.

8. Wassereinbruch über die Fenster

8.1. Auswirkungen eines Wassereinbruchs durch ein Fenster

Durch Kollisionen jeglicher Art oder durch schwimmende Gegenstände, die sich evtl. auch zwischen Landeinrichtungen und dem Schiff verkeilen können, können Fenster im Unterdeck zu Bruch gehen.

Ist das Schiff auf Grund von Brückendurchfahrten, wie z. B. auf der Kanalfahrt, durch zusätzlichen Ballast unter 1,80 m abgesenkt, kommt es dann zu einem Wassereinbruch durch das Fenster.

Grundsätzlich treten dann die Auswirkungen wie in Punkt 7 ein.

8.2. Welche Maßnahmen sind zu ergreifen, um einen Wassereinbruch zu vermeiden

Wenn das Schiff durch Ballast auf unter 1,80 m abgesenkt wird, sind zuvor die Abweisscheiben anzubringen. Ansonsten ist eine Weiterfahrt nicht gestattet.

In Ausnahmefällen kann bei einzelnen Brückendurchfahrten auf das Anbringen verzichtet werden, wenn es sich um einzelne Brückendurchfahrten außerhalb des Kanals handelt, bei denen kein Stopp erforderlich ist.

Beim Anbringen der Abweisscheiben ist in den Kabinen im untersten Deck, jeweils vor dem Anbringen, ein Informationsblatt auszulegen.

Über die Lautsprecheranlage ist vor dem Absenken nochmals der Text (über die Maßnahmen lt. 8.2.) zu wiederholen und auf das Informationsblatt hinzuweisen.

8.3. Wie ist zu erkennen, dass es zu einem Wassereinbruch durch ein Fenster kam

- Bei Wassereinbruch wird automatisch Bilgenalarm ausgelöst.
- Ferner werden Schäden an Fenstern von den Passagieren gemeldet.
- Die Crew erkennt Schäden an den Abweisscheiben und ggf. damit an den Fenstern durch Kontrolle von außen.

8.4. Welche Maßnahmen sind zu ergreifen, wenn es zu einem Wassereinbruch kam

Bei Anzeichen für Wassereinbruch durch ein Fenster ist **sofort** eine **Meldung an die Schiffsleitung und die Brücke** zu geben.

Die Schiffsleitung alarmiert sofort den Einsatztrupp.

Der **Einsatztrupp informiert dann die Schiffsleitung** über die Situation. Die **Schiffsleitung** entscheidet dann, ob eine **Evakuierung der Passagiere** erfolgt.

Eine Evakuierung erfolgt gemäß Punkt 1.4.

Da ein Generalalarm nicht auf das Unterdeck zu begrenzen ist, muss eine vollständige Evakuierung erfolgen.

Ferner sind umgehend folgende Maßnahmen durchzuführen:

Abpumpen des Trinkwassers und, wenn die defekte Seite feststeht, umpumpen des Ballasts bis zur Schräglage des Schiffes.

9. Auf Grund laufen

9.1. Auswirkungen eines Auflaufens auf Grund

Außer dem kontrollierten auf Grund setzen im Notfall gibt es die nicht geplante Grundberührung. So kann das Schiff aus der Fahrrinne kommen, wenn die Fahrrinne nicht ausreichend breit ist oder es noch nicht bekannt gemachte Änderungen der Fahrrinne gibt.

Es kann dadurch zu einem Festsitzen des Schiffes kommen, wobei zu unterscheiden ist, ob die Außenhaut nur beschädigt oder leck ist.

Auch wenn das Schiff nach der Grundberührung noch bzw. wieder flott ist, kann es zu erheblichen Beschädigungen am Schiff gekommen sein, sowohl an der Außenhaut als auch beim Antrieb. Es kommt zu Auswirkungen, die im Punkt 4 und 7 beschrieben sind.

Sitzt das Schiff fest, muss es frei geschleppt werden. Auch hier kommt es ggf. zu Panikreaktionen der Passagiere.

9.2. Welche Maßnahmen sind zu ergreifen, um ein Auflaufen zu vermeiden

Maßnahmen entsprechend Punkt 4.2.

9.3. Wie ist zu erkennen, dass das Schiff aufgelaufen ist

Grundberührungen werden durch den abrupten Stopp und das Geräusch in der Regel von jedem Passagier und Crew-Mitglied wahrgenommen.

Kam es zu einem Leck wird Bilgenalarm ausgelöst.

Ggf. sitzt das Schiff fest oder der Antrieb ist beschädigt und reagiert nicht ordnungsgemäß.

9.4. Welche Maßnahmen sind zu ergreifen, wenn das Schiff aufgelaufen ist

Maßnahmen entsprechend Punkt 4.4.

10. Passagier erkrankt

10.1. Auswirkungen einer Erkrankung

Es ist zu unterscheiden, ob es sich um eine akute lebensbedrohende Erkrankung handelt, die sofortige Hilfe erfordert, oder ob es sich um eine nicht lebensbedrohende aber ggf. ansteckende Erkrankung handelt.

Bei lebensbedrohenden Erkrankungen muss die Fahrtroute so geändert werden, dass so schnell als möglich externe Rettungskräfte erreicht werden.

Die Crew-Mitglieder, die Hilfe leisten und die Betreuung der Angehörigen übernehmen, sind durch andere Crew-Mitglieder zu ersetzen.

Im Anhang ist eine Liste enthalten, die Ansprechpartner und Rettungskräfte sowie Kontakttelefonnummern im Notfall enthält.

Es besteht die Gefahr, dass es bei den Angehörigen zu Panikreaktionen kommt.

Bei einer vermutlich ansteckenden Krankheit besteht die Gefahr, dass eine Vielzahl der Passagiere angesteckt wird und eine Weiterfahrt nicht mehr möglich ist.

10.2. Welche Maßnahmen sind zu ergreifen, um Erkrankungen zu vermeiden bzw. abzumildern

Krankheiten an Bord sind nicht zu vermeiden, der Verlauf kann jedoch durch rechtzeitiges Handeln abgemildert werden.

Wichtig ist die rechtzeitige Erkennung. Alle Crew-Mitglieder, die laufend mit den Passagieren zusammen sind, wie z. B. das Service-Personal in Restaurant und Lounge, aber auch an der Rezeption, haben **jegliche Anzeichen einer Erkrankung umgehend dem Hotelmanager zu melden**. Anzeichen sind, wenn Passagiere über Schmerzen, Übelkeit oder Atembeschwerden klagen, oder aber Atembeschwerden oder Gleichgewichtstörungen bei Passagieren zu erkennen sind.

Auch der Zimmerservice muss Anzeichen sofort **dem Hotelmanager melden**. Anzeichen sind, wenn Passagiere auf der Kabine bleiben und z. B. nicht an den Mahlzeiten teilnehmen.

Der Hotelmanager hat umgehend den betroffenen Passagier zu befragen.

Folgende Fragen sind dabei zu klären:

- Kennt der Passagier die Symptome?
- Kennen die Angehörigen die Symptome?

10.3. Wie ist zu erkennen, dass eine Erkrankung vorliegt

Eine Erkrankung steht fest, wenn sie vom Passagier oder Angehörigen oder anderen Passagieren gemeldet wird oder die Anzeichen auf Befragen gem. Punkt 10.2. bestätigt werden.

10.4. Welche Maßnahmen sind zu ergreifen, wenn eine Erkrankung vorliegt

Jeglicher Hinweis auf eine Erkrankung ist umgehend dem Hotelmanager zu melden. Dieser informiert die Schiffsleitung und das Ersthelfer-Team.

Sofern sich die Symptome nicht eindeutig klären lassen (wie z. B. Erkältung, Migräne), muss ein Arzt zugezogen werden. Das Ersthelfer-Team ersetzt nicht die Befugnisse eines Arztes. Die Entscheidung zur Konsultation eines Arztes liegt allein beim Passagier, sofern er sich bei vollem Bewusstsein befindet.

Dazu wird zuerst per Durchsage nachgefragt, ob sich ein Arzt an Bord befindet. Unabhängig davon wird der nächste Rettungsdienst an Land alarmiert (wenn nicht direkt möglich, ist der Agent einzuschalten) und der Passagier an der nächstmöglichen Anlegestelle dem Rettungsdienst übergeben.

Wenn möglich kann die Übergabe durch den Ruf eines Rettungs-/Feuerwehrboots beschleunigt werden.

11. Mehrere Passagiere mit gleicher Krankheit/Epidemie

11.1. Auswirkungen einer Epidemie

Es kann durch die Einnahme infizierter Speisen und Getränke oder durch ansteckende Krankheiten, die von einem Passagier an Bord gebracht wurden, zu einer Epidemie kommen.

Je nach Art der Erreger besteht u. U. sogar Lebensgefahr, vor allem wenn nicht sofort medizinische Hilfe zur Verfügung steht.

Es besteht auch bei leichter verlaufender Krankheit die Gefahr, dass auf Grund der Ansteckungsgefahr oder weil eine Vielzahl der Passagiere geschwächt ist, eine Fortsetzung der Reise nicht mehr möglich ist.

11.2. Welche Maßnahmen sind zu ergreifen, um eine Epidemie zu vermeiden und abzumildern

Das Hygienekonzept, nach der Europaverordnung HACCP, von G&P Cruise Management ist strikt zu befolgen.

Verstöße oder Nichteinhaltung müssen sofort dem Hotelmanager gemeldet werden.

Crew-Mitglieder, die noch nicht ärztlich untersucht sind, dürfen nicht an Bord arbeiten. Das Vorliegen der ärztlichen Bescheinigung ist vom Kapitän zu kontrollieren.

Haben Crew-Mitglieder eine ansteckende Krankheit, müssen sie umgehend von Bord.

Vor jeder Reise wird das Wasser in den Kabinen von den Kabinenmädchen solange aufgedreht, bis heißes Wasser läuft.

War der Schiffsbetrieb für mehrere Tage unterbrochen, sind alle Warmwasserhähne aufzudrehen, bis heißes Wasser kommt.

Der Maschinist hat laufend zu kontrollieren, ob das warme Wasser auf mindestens 65 Grad Celsius erhitzt wird.

11.3. Wie ist zu erkennen, dass es zu einer Epidemie kam

Entsprechend Punkt 10.3.

Alle Crew-Mitglieder, die mit den Passagieren in Kontakt sind, haben die Aufgabe zu beobachten, ob Passagiere Krankheitsanzeichen zeigen.

Als Anzeichen sind zu werten, wenn ein Passagier über Übelkeit, Schwindel oder sonstiges Unwohlsein klagt. Wenn Passagiere in der Kabine bleiben und nicht zu den Mahlzeiten kommen, muss nachgefragt werden.

11.4. Welche Maßnahmen sind zu ergreifen, wenn eine Epidemie vorliegt

Jeglicher Hinweis auf eine Erkrankung ist umgehend dem Hotelmanager zu melden.

Dieser informiert die Schiffsleitung und das Ersthelfer-Team.

Sofern der Krankheitsherd nicht feststeht, muss das Trinkwasser getauscht werden und bis dahin die Passagiere aufgefordert werden, nur noch Mineralwasser zu trinken. Ferner müssen in der Küche neue Waren bzw. noch nicht angebrauchte Waren verwendet werden.

Sind Passagiere erkrankt, müssen sie umgehend von Bord.

Es gelten die Maßnahmen wie unter Punkt 10.4.

Handelt es sich um ansteckende Krankheiten müssen die betroffenen Passagiere getrennt versorgt und „abgeschirmt“ werden.

12. Passagier verletzt

12.1. Auswirkungen einer Verletzung

Je nach schwere der Verletzung ist es notwendig, die Reiseroute so zu ändern, dass schnellstens externe Rettungskräfte an Bord kommen können bzw. eine Verlegung in ein Krankenhaus erfolgt.

Auch bei vorerst an Bord zu versorgenden Verletzungen muss beim nächsten Anlegen ein Crew-Mitglied den Verletzten zur ärztlichen Versorgung begleiten. Das Crew-Mitglied ist zu ersetzen.

12.2. Welche Maßnahmen sind zu ergreifen, um Verletzungen zu vermeiden

Verletzungen werden an Bord am häufigsten durch Stürze hervorgerufen. Um Stürze zu vermeiden, dürfen keinerlei „Stolperfallen“ vorhanden sein. Dazu zählen Elektrokabel und Schläuche, aber auch alle Gegenstände, die auf den Boden gestellt sind und eine Höhe von 1 m unterschreiten.

Sind „Stolperfallen“ nicht zu vermeiden, so muss entweder der Bereich abgesperrt werden oder ständig ein Crew-Mitglied davor stehen und alle Passagiere darauf hinweisen (*Bitte achten Sie auf ...*) und ggf. den Passagier auch führen.

Auch Staubsauger sind Stolperfallen und dürfen nicht allein in den Fluren stehen.

Besonders beim Laden und Entladen von Waren ist darauf zu achten, dass Passagiere diese nicht übersehen.

Ferner ist darauf zu achten, dass rutschige Bodenflächen nicht von Passagieren betreten werden.

Besonders gefährlich ist das Aus- und Einsteigen. Durch Niveauunterschiede kommt es zu Schwellen über die Passagiere fallen können. Ferner kann es zu Steigungen und Gefällen kommen.

Zumindest beim ersten Ein- und Aussteigen an jeder Station müssen ein/zwei Matrosen mithelfen. Erst wenn der Kapitän den Vorgang frei gibt, darf mit dem Ein- und Aussteigen begonnen werden.

Alle Crew-Mitglieder haben immer durch Augenschein zu prüfen, ob die Verriegelung an den Öffnungen der Reling vollständig geschlossen ist.

Gehbehinderten Passagieren ist Hilfestellung zu leisten. Die Crew muss durch den Hotelmanager informiert sein, in welchen Kabinen solche Passagiere mitreisen.

Auf betrunkene Passagiere ist ein besonderes Augenmerk zu legen, ggf. sind sie bis zur Kabine zu begleiten.

Passagiere dürfen ohne Begleitung von Crew-Mitgliedern nicht zum Steuerhaus. Das begleitende Crew-Mitglied hat dann auf das Sturzrisiko um das Steuerhaus hinzuweisen.

Bei der ersten Begrüßung der Passagiere ist besonders darauf hinzuweisen, dass sie sich nicht über die Reling des Sonnendecks oder vor den Kabinen hinauslehnen dürfen, da bei Schleuseneinfahrten eine erhebliche Verletzungsgefahr besteht.

12.3. Wie ist zu erkennen, dass es zu einer Verletzung kam

Verletzungen werden vom Verletzten oder den anderen Passagieren umgehend gemeldet bzw. von einem Crew-Mitglied beobachtet.

Bei alleinreisenden Passagieren ist zusätzlich darauf zu achten, ob sie zu den üblichen Terminen (Essen, Ausflüge) erscheinen.

12.4. Welche Maßnahmen sind zu ergreifen, wenn es zu einer Verletzung kam

Jegliche Verletzung ist umgehend dem Hotelmanager zu melden. Dieser informiert die Schiffsleitung und das Ersthelfer-Team; dieses übernimmt die Erstversorgung.

Bei mittleren und schwereren Verletzungen wird zuerst per Durchsage nachgefragt, ob sich ein Arzt an Bord befindet.

Befinden sich andere Schiffe in der Nähe, kann auch bei diesen nach einem Arzt gefragt werden. Unabhängig davon wird der nächste Rettungsdienst an Land alarmiert (wenn nicht direkt möglich, ist der Agent einzuschalten) und der Passagier an der nächstmöglichen Anlegestelle dem Rettungsdienst übergeben.

Wenn möglich, kann die Übergabe durch den Ruf eines Rettungs- / Feuerwehrboots beschleunigt werden.

Bei leichteren Verletzungen (keine Schnittwunden, Prellungen, Stauchungen) kann auf einen Transport ins nächste Krankenhaus verzichtet werden, jedoch nur, wenn der Passagier und ggf. seine Angehörigen dies ausdrücklich nicht für erforderlich halten.

Beim nächsten planmäßigen Aufenthalt muss der Passagier aufgefordert werden, ein Krankenhaus oder einen Arzt aufzusuchen.

Dabei ist er ggf. von einem Crew-Mitglied zu begleiten, das die Landessprache beherrscht.

13. Passagier über Bord/im Fluss

13.1. Auswirkungen, wenn ein Passagier oder Crew-Mitglied über Bord geht

Für Personen, die in einem fließenden Gewässer über Bord gehen, besteht unabhängig von der Wassertemperatur und individuellen Schwimmfähigkeiten, Lebensgefahr.

Ggf. ist auch mit Panikreaktionen der Angehörigen oder anderer Passagiere zu rechnen, die sich damit auch in Gefahr begeben.

Durch erforderliche Fahrmanöver besteht auch die Gefahr einer Kollision oder von Grundberührungen. Die Auswirkungen sind in Punkt 4 und 9 beschrieben.

Erfolgt der Unfall beim Ein- oder Aussteigen besteht noch die Gefahr, dass der Verunglückte zwischen Schiff und Landeinrichtungen eingeklemmt wird.

13.2. Welche Maßnahmen sind zu ergreifen, um Überbordgehen zu vermeiden

Es muss sichergestellt werden, dass alle Absperrungen an der Reling während der Fahrt geschlossen sind. Alle Crew-Mitglieder haben immer durch Augenschein zu prüfen, ob die Verriegelung an den Öffnungen der Reling vollständig geschlossen ist.

Während des Anlegens müssen geöffnete Absperrungen vorschriftgemäß gesichert sein. Erst wenn der Kapitän den Vorgang frei gibt, darf mit dem Ein- und Aussteigen begonnen werden. Auch die Crew darf erst nach Freigabe durch den Kapitän das Schiff verlassen, nachdem es endgültig festgemacht ist.

Sofern sich beim Anlegen bereits Passagiere vor dem endgültigen Festmachen auf dem Ponton befinden, hat sie der Kapitän per Lautsprecher aufzufordern, zurück an Land zu gehen, bevor das Schiff den Ponton berührt.

Wenn die Reling auf dem Sonneneck umgeklappt wird, müssen zuvor beide Treppen mit der Sperrkette versehen werden.

Ferner sind alle Maßnahmen gem. Punkt 6.2 zu beachten.

13.3. Wie ist zu erkennen, dass ein Passagier oder Crew-Mitglieder über Bord gegangen ist

In der Regel werden Crew-Mitglieder oder Passagiere den Vorfall melden.

Ggf. wird jedoch der Vorfall nicht unmittelbar beobachtet und dann erst durch das Verschwinden eines Passagiers bemerkt.

13.4. Welche Maßnahmen sind zu ergreifen, wenn ein Überbordgehen vorliegt

Die Schiffsleitung (ggf. um keine Zeit zu verlieren jedes andere Crew-Mitglied, das den Vorfall beobachtet hat) alarmiert lt. Sicherheitsrolle und In-Port-Manning die Matrosen, die umgehend das Beiboot zu Wasser lassen und den Verunglückten bergen.

Der Vorfall ist aber immer sofort auch der Schiffsleitung zu melden.

Die Schiffsleitung veranlasst die vorgeschriebenen Manöver.

Wenn sich der Verunglückte noch in der Schiffsnähe befindet, sind die Rettungsringe zu werfen.

Ferner informiert die Schiffsleitung alle Schiffe im Umkreis und alarmiert die Rettungsdienste und die Wasserwacht.

Nach erfolgter Bergung übernimmt das Ersthelfer-Team die Erstversorgung. Der Verunglückte ist dann sobald als möglich dem Rettungsdienst an Land zu übergeben. (Unterkühlung)

14. Einbruch/Diebstahl

14.1. Auswirkungen von Einbruch/Diebstahl

Diebstahl-Gefahr besteht grundsätzlich an allen angefahrenen Orten.

Ziel der Diebe ist es, an Wertsachen der Passagiere zu kommen, aber auch an Wertsachen der Crew-Mitglieder oder wertvolle Gegenstände der Einrichtung an Bord sowie an Bargeldbestände.

Die Gefahr besteht nicht nur in dem unmittelbaren Schaden, sondern auch darin, dass sich der Erfolg in einschlägigen Kreisen herumspricht und das Schiff dann wiederholt zum Zielobjekt wird.

Bei unmittelbarem Kontakt mit den Dieben besteht auch die Gefahr, dass diese Gewalt gegen Passagiere und Crew-Mitglieder ausüben.

14.2. Welche Maßnahmen sind zu ergreifen, um Einbruch/Diebstahl zu vermeiden

Fremde bzw. unbekannte Besucher an Bord sind beim Verlassen des Eingangsbereiches auf dem Hauptdeck oder beim Antreffen in Fluren oder sonstigen Räumen grundsätzlich von jedem Crew-Mitglied zu fragen:

» *Guten Tag, zu wem darf ich Sie begleiten?*

Wenn eine Zielperson genannt wird, ist der Besucher zur Rezeption zu begleiten, um dort die genannte Zielperson auszurufen.

» *Bitte folgen Sie mir zur Rezeption, dort wird Sie Herr/Frau... abholen.*

Die Crew-Mitglieder an der Rezeption bitten den Besucher zu warten, bis die gewünschte Zielperson eintrifft.

Wird keine Zielperson genannt, ist der „Besucher“ ebenfalls zur Rezeption zu begleiten. Sollte er keinen eindeutigen Zweck seines

Aufenthalts nennen, wird er freundlich aufgefordert:

» *Leider ist der Aufenthalt an Bord nur den gebuchten Passagieren möglich, wir bitten Sie deshalb das Schiff zu verlassen.*

Grundsätzlich müssen alle Crew-Mitglieder umgehend eine Meldung bei der Schiffsleitung und dem Hotelmanager machen, wenn ihnen Personen an Bord auffallen, die den Eingangsbereich des Schiffes im Hauptdeck in die Flure oder über die Treppen verlassen und nicht zur Rezeption zu bringen sind.

Da es oft auf Grund von Doppellagen nicht zu vermeiden ist, dass Fremde an Bord kommen und da oft Lieferanten und Behörden an Bord müssen, besteht immer die Möglichkeit, dass Diebe an Bord kommen, ohne dass gleich ein Verdacht auf einen geplanten Diebstahl aufkommt.

Es ist deshalb erforderlich, alle Fremden an Bord möglichst lückenlos zu beobachten.

Passiert werden soll das Schiff nur auf dem Hauptdeck und auf dem Sonnendeck.

Auf dem Hauptdeck ist immer mindestens ein Crew-Mitglied dafür verantwortlich, dass die Fremden das Schiff nur passieren. Ein Ausweichen in die Flure ist sofort zu unterbinden (mit der Aufforderung wie oben).

Lieferanten und Behörden müssen sich solange vor der Rezeption aufhalten, bis das zuständige Crew-Mitglied sie in Empfang nimmt. Sie dürfen nie allein durchs Schiff geschickt werden, auch wenn sie dies wünschen.

Die Außentüren sind entweder durch den Taster/Sensor oder eine Code-Nummer zu öffnen. Der Taster/Sensor ist von 7.00 bis 22.00 Uhr zu verwenden, jedoch nur, wenn die Rezeption besetzt ist. Bevor in der angegebenen Zeit die Rezeption – auch nur kurzfristig – verlassen wird, ist auf Code-System umzuschalten.

Wenn das Schiff sich von 7.00 bis 22.00 Uhr ohne Gäste am Anleger befindet, (Landausflüge, Passagierwechsel) muss das Code-System eingestellt sein.

Erfolgt der Einstieg über das Sonnendeck, sind während der Liegezeit alle Außentüren, die einen Zugang ohne Passieren des Rezeptionsbereichs bieten, zu verschließen. Sofern es sich um Fluchttüren handelt, muss der Schlüssel von innen stecken bleiben.

Die Code-Nummer wird den Passagieren am Anfang der Reise mitgeteilt.

Ferner werden die Passagiere darauf hingewiesen, zur Identifikation beim Betreten des Schiffes unaufgefordert Ihre Bordkreditkarten in Richtung der Rezeption vorzuzeigen.

Die Passagiere sind darauf hinzuweisen, Bargeld, Schmuck und sonstige Wertsachen nur im Kabinensafe zu verwahren oder an der Rezeption zum Verschluss abzugeben.

Es gelten die Haftungsbedingungen nach § 702 BGB, wonach für Geld, Kostbarkeiten (Schmuck) und Wertpapiere eine Haftung nur bis 800 Euro ohne Rücksicht auf den Übernachtungspreis besteht.

Bargeldbestände an der Rezeption sind immer im Tresor aufzubewahren.

Jeder Meldung von Passagieren über auffällige Besucher oder Vorgänge ist nachzugehen.

Bei Diebstählen kann es sich um einen spontanen Versuch handeln, es kann sich jedoch auch um eine vorbereitete „Aktion“ handeln. Vorgelagert, wird das Schiff dann beobachtet und Informationen seitens der Diebe eingeholt.

Alle Crew-Mitglieder haben deshalb **umgehend Meldung bei der Schiffsleitung und/oder bei Hotelmanager zu machen, wenn ihnen auffällt, dass**

- eine oder mehrere Personen das Schiff mehrfach beobachten (z. B. an zwei unterschiedlichen Anlegestellen oder an unterschiedlich Terminen),
- der Fremde sich Notizen macht,
- das Schiff an unterschiedlichen Terminen von den gleichen Personen fotografiert wird bzw. das Schiff extrem intensiv fotografiert wird,

- Fremde detaillierte Fragen zum Fahrplan stellen: z. B. nicht nur wohin, sondern auch von wann bis wann es sich exakt an einem bestimmten Ort befindet,
- unübliche Fragen von Fremden gestellt werden: Wie lange sind morgen die Passagiere auf dem Landausflug?

Unabhängig von der Verpflichtung, die o. a. Vorgänge zu melden, dürfen Crew-Mitglieder an Fremde nur Fragen beantworten, die von allgemeinem Interesse sind.

- Wohin fährt das Schiff?
- Wie viele Passagiere?
- Wo kann ich buchen? Etc.

14.3. Wie ist zu erkennen, dass Einbruch/Diebstahl vorliegt

Durch die Meldung des Geschädigten.

14.4. Welche Maßnahmen sind zu ergreifen, wenn Einbruch/Diebstahl vorliegt

Es muss umgehend eine Anzeige erfolgen.

Der Ablauf ist möglichst vollständig zu rekonstruieren. Dazu sollten auch die Passagiere befragt werden. (Damit werden sie auch sensibilisiert, Meldungen zu machen.)

Der Ablauf des Diebstahls wird dann allen Crew-Mitgliedern mitgeteilt, damit auch sie in Zukunft auf ähnliche Verhaltensmuster sensibel reagieren.

15. Überfall

15.1. Auswirkungen eines Überfalls

Überfallgefahr besteht grundsätzlich an allen angefahrenen Orten.

Ziel eines Überfalls ist es durch Androhung oder Ausübung von Gewalt gegen Passagiere oder Crew-Mitglieder Bargeld und/oder Wertgegenstände zu erpressen.

Dies kann auch durch Entführungen oder Geiselnahme versucht werden.

Es kann durch den Überfall/Entführung auch eine bestimmte Handlung – meist von der Regierung eines Staates – erpresst werden.

Bei Überfällen besteht immer eine lebensbedrohliche Situation. Ggf. kommt es auch zu Panikreaktionen bei den Passagieren.

15.2. Welche Maßnahmen sind zu ergreifen, um Überfälle zu vermeiden

Im Gegensatz zum Diebstahl erfolgen Überfälle in der Regel nicht spontan, sondern das Schiff wird vorher ausgespäht.

Ansonsten gelten sie gleiche Maßnahmen wie in Punkt 14.

15.3. Wie ist zu erkennen, dass ein Überfall vorliegt

Der Täter gibt sich zu erkennen

15.4. Welche Maßnahmen sind zu ergreifen, wenn es zu einem Überfall kommt

1. Keinen Widerstand und keine Provokation (Beschimpfung, Drohungen etc.) gegenüber bewaffneten Tätern. Keine Verfolgung von bewaffneten Tätern. Keine Spuren verwischen bis zum Eintreffen der Polizei.
2. Keinen akustischen Alarm auslösen, sondern ein nicht unmittelbar bedrohtes Crew-Mitglied muss per Telefon die Behörden informieren und dabei die genaue Standortangabe, Anzahl der Täter, Bewaffnung mitteilen. Wenn kein vom Täter unbemerktes Crew-Mitglied die Polizei (oder Agenten, Reederei oder sonstige Dritte) informieren kann, dann sind die Behörden sofort nach der Flucht zu informieren und neben der Täterbeschreibung auch der Fluchtweg/-richtung und das Fluchtmittel (Auto) mitzuteilen. Die Information der Polizei sollte durch Crew-Mitglieder erfolgen, die die Landessprache beherrschen.
3. Während des Überfalls sollten die bedrohten Personen Zeit gewinnen. D. h. beruhigend auf die Täter einreden: *„Wir werden die Forderungen erfüllen...“*
Keine lauten Rufe, keine schnellen Bewegungen. Bei Aufforderung zuerst wenig Wertsachen übergeben, erst bei erneuter Aufforderung nochmals suchen und dann erst alles herausgeben. Wenn keine mehr da sind, es dem Täter ruhig mitteilen.
4. Erscheinungsbild des / der Täter einprägen: Aussehen, Größe, Kleidung, Gewicht, Sprachmerkmale etc.

Wenn der Täter nicht nur Wertsachen will, sondern eine Geiselnahme vorliegt, zuerst wie 1. und 2. reagieren und dann sollte die Schiffsleitung und der Hotelmanager das Gespräch führen und dabei

1. ruhig und besonnen sein und die Forderungen ohne Widerrede entgegen nehmen,
2. keine Zusagen machen (Ausrede: keine Kompetenz), keine Fluchtversuche bei bewaffneten Tätern unternehmen,
3. Weiterleitung der Forderungen zusichern und sich dabei als Verbindungsmann zur Reederei anbieten. Möglichst eine feste Verbindung zur Reederei schaffen und dann Anweisungen abwarten. Wenn der Täter einverstanden ist, kann die Verbindung auch zu den örtlichen Behörden erfolgen.
4. Wenn das Schiff nicht festliegt, den Täter ruhig überzeugen, dass es schiffahrtstechnisch notwendig ist, anzulegen.

16. Vandalismus

16.1. Auswirkungen von Vandalismus

Es werden meist ohne zu erkennendes Ziel und meist von einer Gruppe von Personen Sachschäden am Schiff oder an persönlichen Gegenständen der Passagiere verursacht.

Werden die Leinen gelöst, kann es zu den unter Punkt 4-6 beschriebenen Gefahren kommen.

Bei unmittelbarem Kontakt mit den Personen besteht auch die Gefahr, dass diese Gewalt gegen Passagiere und Crew-Mitglieder ausüben.

16.2. Welche Maßnahmen sind zu ergreifen, um Vandalismus zu vermeiden

Im Wesentlichen sind die Eingangskontrollen entsprechend Punkt 14 einzuhalten.

Ferner sollte die Bordbeleuchtung während der ganzen Nacht eingeschaltet sein.

Wird von Crew-Mitgliedern oder der Nachtwache bemerkt, **dass sich Fremde an der Schiffsbefestigung** zu schaffen machen, ist dies **umgehend der Schiffsleitung zu melden.**

16.3. Wie ist zu erkennen, dass Vandalismus vorliegt

An der Zerstörung der Schiffsteile bzw. der Einrichtung ist der Hintergrund, d. h. Vandalismus immer gleich zu erkennen.

16.4. Welche Maßnahmen sind bei Vandalismus zu ergreifen

Es ist Anzeige zu erstatten und die zerstörten Teile umgehend wieder in Stand zu setzen, damit es zu keiner Nachahmung kommt.

Beim Lösen der Schiffsbefestigung muss umgehend wieder der ordnungsgemäße Zustand hergestellt werden.

17. Anschlag

17.1. Auswirkungen eines Anschlags

Mit Anschlägen sollen gezielt hohe Sach- und Personenschäden verursacht werden, die eine breite Öffentlichkeitswirkung haben, um politische Aussagen zu verbreiten.

- Anschläge sind immer lebensbedrohend.
- Anschläge können auch angedroht werden, z. B. in Form einer Bombendrohung, um ebenfalls eine breite Öffentlichkeitswirkung haben.

17.2. Welche Maßnahmen sind zu ergreifen, um Anschläge zu vermeiden

Anschläge sind in der Regel geplant und das Anschlagziel wird über längere Zeit beobachtet und eine Vielzahl von Informationen werden eingeholt.

Alle Crew-Mitglieder haben deshalb umgehend Meldung beim Kapitän und/oder bei Hotelmanager zu machen, wenn ihnen auffällt, dass

- eine oder mehrere Personen das Schiffe mehrfach beobachten (z. B. an zwei unterschiedlichen Anlegestellen oder an unterschiedlich Terminen),
- der Fremde sich Notizen macht,
- das Schiff an unterschiedlichen Terminen von den gleichen Personen fotografiert wird bzw. das Schiff extrem intensiv fotografiert wird,
- Fremde detaillierte Fragen zum Fahrplan stellen: z. B. nicht nur wohin, sondern auch von wann bis wann es sich exakt an einem bestimmten Ort befindet,
- unübliche Fragen von Fremden gestellt werden: Wie lange sind morgen die Passagiere auf dem Landausflug?

Unabhängig von der Verpflichtung, die o. a. Vorgänge zu melden,

dürfen Crew-Mitglieder an Fremde nur Fragen beantworten, die von allgemeinem Interesse sind.

Wohin fährt das Schiff? Wie viele Passagiere? Wo kann ich buchen? etc. Bombendrohungen können grundsätzlich nicht vermieden werden. Das Deponieren von Bomben kann jedoch durch die Eingangskontrollen gemäß Punkt 14 verhindert werden.

Herrenlose Gepäckstücke – besonders während der Reise – sind umgehend der Schiffsleitung zu melden. Per Durchsage ist dann ungehend der Besitzer festzustellen. Bei Doppellagen muss auch auf dem anderen Schiff gefragt werden. Bestehen begründete Verdachtsmomente, ist das Schiff zu evakuieren wie in Punkt 1.4. beschrieben.

Papierkörbe müssen einmal am Tag geleert werden. Auf Feuerlöscher ist der Schiffsnamen zu schreiben und bei der Kontrolle des Feuerwehrstoßtrupps, ob alle Feuerlöscher an vorgeschriebenen Ort sind, ist auch diese Markierung zu prüfen.

17.3. Wie ist zu erkennen, dass es zu einem Anschlag kam

Anschläge werden so ausgeführt, dass sie auch als solche erkannt werden.

Dennoch werden oft zuerst ein technisches Versagen oder andere Gründe z. B. bei einer Explosion vermutet.

Eine Bombendrohung wird meist schriftlich oder telefonisch mitgeteilt. Sie können auf dem Schiff oder bei der Reederei eingehen.

17.4. Welche Maßnahmen sind zu ergreifen, wenn es zu einem Anschlag kommt

Bei Anschlägen hat sofort eine **Meldung an die Schiffsleitung und die Brücke** zu erfolgen.

Die Schiffsleitung alarmiert sofort den Feuerwehrstoßtrupp und das Ersthelfer-Team.

Der Feuerwehrstoßtrupp informiert dann die Schiffsleitung über die Situation. Die **Schiffsleitung entscheidet** dann, ob eine **Evakuierung der Passagiere** erfolgt und ob die externe Feuerwehr/Rettungsdienste alarmiert werden oder sonstige Maßnahmen ergriffen werden.

Die Evakuierung erfolgt wie in Punkt 1.4. beschrieben.

Im Fall einer Bombendrohung ist wie folgt zu verfahren:

- Jede Bombendrohung ist ernst zu nehmen.
- Schriftliche Drohungen (Brief, Umschlag etc.) gegen äußerliche Einwirkungen schützen, möglichst keine Fingerabdrücke. Sofort dem Kapitän und dem Schiffsmanager melden.
- Bei telefonischer Drohung: Zeit notieren, Anrufer hinhalten und möglichst viel fragen: Zweck der Drohung, Lage der Bombe, Wann soll sie explodieren, Stärke des Sprengstoffes.
- Dabei auf Hintergrundgeräusche achten und auf die Stimme des Anrufers. Möglichst viel notieren.
- **Dann sofort die Schiffsleitung informieren**, die die nächste Anlegestelle anläuft und ebenfalls sofort die Polizei mit genauer Schiffsposition und der Anlegestelle informiert. Der Polizei schon alle bekannten Details mitteilen. Möglichst ein Crew-Mitglied einschalten, das die Landessprache beherrscht.
- Dann die Reederei informieren.
- Die Passagiere bis zur Anlegestelle **nicht informieren**. (Keine Panik riskieren)
- An der Anlegestelle wird dann sofort Generalalarm ausgelöst und das Schiff evakuiert (Punkt 1.4.).
- Sofern die Bombenlage schon während der Anfahrt der Anlegestelle bekannt ist, erfolgt eine Evakuierung auf das Sonnendeck, weit von der Bombenlage entfernt.

Anweisung für die externe Kommunikation bei Notfällen oder Havarien

Presse

Im Falle eines Notfalls oder einer Havarie werden keinerlei Kommentare an die Presse gegeben.

Es wird grundsätzlich an die Pressestelle der Premicon AG verwiesen.

Behörden

Behörden gegenüber dürfen nur Angaben zur Person gemacht werden. Aussagen zur Sache sind ausschliesslich der Premicon Rechtsabteilung gegenüber zu machen.

Impressum

Herausgeber: KD Cruise Services Ltd., Premicon Cruise Ltd.

Gestaltung und Produktion: Atelier Henri Winter

Druck und Verarbeitung: Linsen Druckcenter GmbH

© Premicon Cruise Ltd., 2011

Formularwesen

Die nachstehenden Formulare sind Teil des Formularwesens der Premicon Cruise Ltd. und der KD Cruise Services Ltd. Eine vollständige Zusammenstellung aller Formulare befindet sich, als PDF auf jedem Schiff sowie im Internet unter: www.kdbranch-intern.com.

Havariebericht

Nummer:



Premicon **CRUISE**

104

Bei Havarie **unverzüglich** ausfüllen und **sofort** an: Managing Director KD Cruise Services Limited,
Fax: +357-25 371 877

Eigene Daten

Schiffsname	<input type="text"/>	Datum	<input type="text"/>
Name Kapitän	<input type="text"/>	Ort / Kilometer	<input type="text"/>
Name Diensthabender	<input type="text"/>	Fahrtrichtung	<input type="text"/>
Name Lotze	<input type="text"/>	Abgefahren von	<input type="text"/>
Tel. Lotze	<input type="text"/>	Unterwegs nach	<input type="text"/>
Anschrift Lotze	<input type="text"/>	Tiefgang	<input type="text"/>
PLZ, Ort	<input type="text"/>	Pegel Name / cm	<input type="text"/>
Anzahl Gäste	<input type="text"/>	Pegel Name / cm	<input type="text"/>
Anzahl Besatzung	<input type="text"/>	Wetter / Wind	<input type="text"/>
		Sicht	<input type="text"/>

Daten Unfallgegner

Schiffsname	<input type="text"/>	E-Mail der Reederei	<input type="text"/>
Heimathafen	<input type="text"/>	Anschrift der Reederei	<input type="text"/>
Name Kapitän	<input type="text"/>		<input type="text"/>
Name Reederei	<input type="text"/>		<input type="text"/>
Tel. der Reederei	<input type="text"/>		<input type="text"/>
Fax der Reederei	<input type="text"/>		<input type="text"/>

1. Zeuge

Name	<input type="text"/>
Anschrift	<input type="text"/>
Tel.	<input type="text"/>

2. Zeuge

Name	<input type="text"/>
Anschrift	<input type="text"/>
Tel.	<input type="text"/>

WSP

Name des ermittelnden Beamten	<input type="text"/>	Name Dienststelle	<input type="text"/>
Tel.	<input type="text"/>	Fax	<input type="text"/>

Hat der gegnerische Kapitän seine Schuld anerkannt?	ja <input type="checkbox"/>	nein <input type="checkbox"/>	Wurde Anzeige erstattet?	ja <input type="checkbox"/>	nein <input type="checkbox"/>
Wurde der gegnerische Kapitän haftbar gehalten?	ja <input type="checkbox"/>	nein <input type="checkbox"/>	Hat der Unfallgegner Anzeige erstattet?	ja <input type="checkbox"/>	nein <input type="checkbox"/>
Wurde Premicon vom Gegner haftbar gehalten?	ja <input type="checkbox"/>	nein <input type="checkbox"/>			

Schilderung des Havarieverlaufs auf der Seite Zwei oder als Beilage hinzufügen.

Stand Januar 2010

Maritimes Formular

1

Premicon Cruise Limited Partnership, C/O KD Cruise Services Limited,
P.O. Box 50689, 3608 Limassol, CY

Unfallgegner		Eigene Daten	
Schiff	MS	Datum	
An Name fremde Reederei		Schiff	MS
Name Fremder Kapitän		Name Kapitän	
Straße		Tel.: +357-25 871 877	
PLZ, Stadt		Fax: +357-25 371 877	
Land			

Havarie vom	(Datum)	Schiffsname	MS
Schiffsname eigenes Schiff		Schiffsname Unfallgegner	MS

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit halten wir Sie im Namen der Eigner, Manager, Charterer, Versicherer und aller weiterer möglicher Geschädigten voll verantwortlich für Schäden, Folgeschäden, Zeitverlust sowie Forderungen, die direkt oder indirekt aus der oben genannten Kollision / Havarie entstanden sind, bzw. noch entstehen werde.

with reference to above mentioned casualty we regret that we have to hold you fully responsible on behalf of owners, managers, charterers, underwriters and all other interested parties for all damages, claims, time- and consequential losses wich occur or will occur directly or indirectly to our vessel.

Mit freundlichen Grüßen

Premicon Cruise Limited Partnership

MS

(Schiffsname)

Unterschrift (Kapitän)

Erhalten:

Unterschrift des Unfallgegners (Kapitäns)

Sicherheitscheck



Sicherheitscheck

Schiffsname Name Kapitän Name Maschinist Datum

Anlage	Umschreibung	Zeitspanne	Durchgeführt am (Datum)
General Alarm	Funktionstest	pro Reise	
Schottschiebetüren	Funktionstest	pro Reise	
Notschlussventile in Vakuumleitung	Funktionstest	pro Reise	
Brandtüren	Schließen	pro Reise	
Sicherheitsübung	Mit Passagieren	pro Reise	
Beiboot	Kontrolle der Funktionsfähigkeit des Zubehörs (Reimen, Hosfäss, Leinen)	wöchentlich	
Beiboot Kran	Prüfen der Funktionsfähigkeit	wöchentlich	
Ankerwinden	Prüfen der Winden, Auslösen des Freien Falls vom Steuerhaus	monatlich	
Ballast/Lenzsystem	Prüfen der pneumatischen Ventile, Prüfen der Pumpen	monatlich	
Bilgenalarm	Funktionstest	monatlich	
Warnlampe Maschinenraum	Funktionstest	monatlich	
Notbedienung Schottel	Funktionstest im Steuerhaus	pro Reise	
Treibstoff Schnellverschluss	Funktionstest	pro Quartal	
Rettungsringe	Anzahl und Vollständigkeit pro Stück	monatlich	
Notausgänge	Haben freizu sein	Stichprobe 3 x pro Woche	

Ort, Datum Unterschrift Kapitän Unterschrift Maschinist

Sicherheitsrole-Crewliste

Bitte immer bei Positionsänderung oder Verlassen des Schiffes für mehrere Tage diese Sicherheitsrole – Crewliste aktualisieren !!!

110

Position	Name	Unterschrift	Position	Name	Unterschrift
Kapitän			Restaurant Leiter		
"Schiffsführer [1.Steuermann]"			Ass.Restaurantleiter		
2.Steuermann			Rest./Bar Stwrd/ess1		
Matrose 1			Rest./Bar Stwrd/ess2		
Matrose 2			Rest./Bar Stwrd/ess3		
Matrose 3 *			Rest./Bar Stwrd/ess4		
Maschinist			Rest./Bar Stwrd/ess5		
2. Maschinist			Rest./Bar Stwrd/ess6		
Housekeeper			Rest./Bar Stwrd/ess7		
Hotel Manager			Rest./Bar Stwrd/ess8		
Chef Rezeptionist			Bar Tender/Bar Chef		
Rezeptionist/in			Bar Steward 1		
Night Auditor			Bar Steward 2		
Cabin Stwrdess 1			Bar Steward 3		
Cabin Stwrdess 2			Küchenschef		
Cabin Stwrdess 3			Souschef		
Cabin Stwrdess 4			Koch 1		
Cabin Stwrdess 5			Koch 2		
Cabin Stwrdess 6			Koch 3		
Cabin Stwrdess 7			Koch 4		
Cabin Stwrdess 8			Spüler 1		
			Spüler 2		

* Wenn Matrose I, II oder III in Urlaub ist, nimmt Matrose IV dessen Stellung ein.

Kreuzfahrleiter, Reiseleiter, Musiker und übrige Schiffsbesatzung stehen dem Leiter Evakuierungsteam zur Verfügung. Diese Liste wird immer durch das Personal der Rezeption aktualisiert und an folgenden 3 Plätzen ausgehängt:

■ Crewmesse, ■ Crewkorridor und ■ Rezeption (Backoffice) neben der Sicherheitsrole !!!

Unterschrift Kapitän / Datum

Stand Januar 2010

Nautisches Formular

1

Richtlinien

zur Sicherheitsanweisung für Passagiere



111

Verantwortlichkeit

Der Kapitän und sein Stellvertreter sind verantwortlich für die Sicherheit an Bord und somit auch für die korrekte und vollständige Durchführung der Sicherheitsinformation für die Passagiere.

Zur Durchführung der Gästeinformation kann der Kapitän oder sein Stellvertreter ein Crewmitglied delegieren.
(Z. B. den Hotelmanager/in oder den Kreuzfahrtsleiter/in)

Der Kapitän oder sein Stellvertreter müssen sich in jedem Fall vergewissern, dass die nachfolgend aufgeführten Anweisungen eingehalten und an die Passagiere weitergegeben werden.

Allgemeines

- Innerhalb von 24 Stunden nach Einschiffung ist die Sicherheitsanweisung mit den Passagieren durchzuführen.
- Zur Demonstration muss der Generalalarm 5 bis 10 Sekunden lang ertönen.
- Danach erfolgt die Erklärung zum Verhalten bei Generalalarm.

Sicherheitsanweisungen für Passagiere

Verhalten bei Generalalarm

-]] Begeben Sie sich zum Sammelplatz
 - Bei Fahrt ist der Sammelplatz auf dem Sonnendeck.
 - Im Hafen ist der Sammelplatz an Land. Sie verlassen das Schiff direkt über die ausgelegte Gangway und versammeln sich an Land, 50m vom Schiff entfernt.
 - Beachten Sie parallel immer die Durchsagen über Lautsprecher.
 - Bitte niemals Gepäck mitnehmen.
 - Sofern Sie dazu aufgefordert werden, nehmen Sie bitte warme Kleidung, Kopfbedeckung sowie notwendige Medizin mit.
-]] Es folgt eine Demonstration der Rettungsweste (durch einen Nautiker oder ein anderes eingewiesenes Crewmitglied)

-]] Die Rettungswesten werden am Sammelplatz (auf dem Sonnendeck) von Crewmitgliedern an die Passagiere verteilt.

Fluchtwege laut Sicherheitsplan

-]] Auf jedem Deck hängt ein Sicherheitsplan vom Schiff. Bitte machen Sie sich damit vertraut.
-]] Jeder Ausgang und jeder Notausgang ist mit einem grünen EXIT Schild gekennzeichnet. Das Schild ist beleuchtet und auch in Dunkelheit gut zu sehen.
-]] Auf der Innenseite der Kabineneingangstür jeder Passagier-Kabine hängt eine Sicherheitsanweisung des Schiffes aus. Der auf der Sicherheitsanweisung auffällig eingezeichnete rote Punkt, zeigt Ihnen Ihren Standort. Folgen Sie, ausgehend vom roten Punkt den ebenfalls eingezeichneten grünen Pfeilen, um den schnellsten Weg zu einem Ausgang/Notausgang zu erreichen. Bitte erkunden Sie einmal diesen Weg von Ihrer Kabine zum Ausgang und weiter zum Sammelplatz auf dem Sonnendeck.

Not- / Alarmknöpfe

-]] In jeder Kabine, jedem Korridor und in den öffentlichen Bereichen befindet sich ein Not-/Alarmknopf.
 - In Ihrer Kabine befindet sich der Not-/Alarmknopf auf dem Telefon (auffällig rot gekennzeichnet).
 - In den Korridoren und in den öffentlichen Bereichen befindet sich der jeweilige Not-/Alarmknopf (ebenfalls gekennzeichnet) an einer Wand.

Falls Sie auf dem Schiff etwas Auffälliges bemerken, oder Sie in Not geraten und Hilfe benötigen, drücken Sie den Not-/Alarmknopf ein Mal. Alternativ erreichen Sie die Rezeption täglich 24 Stunden über Ihr Telefon. Die Telefonnummer lautet ... (Schiff abhängig)

Erreichbarkeit der Rezeption

-]] Nachts ist die Rezeption durch eine Nachtwache besetzt. Stündlich unternimmt die Nachtwache für Ihre Sicherheit einen Kontrollgang über das gesamte Schiff. Der Kontrollgang dauert ca. 5 bis 10 Min. Sollte es einmal vorkommen, dass Sie dadurch nachts an der Rezeption niemanden erreichen, versuchen Sie es bitte einige Minuten später erneut.

Rauchen an Bord / offenes Feuer

-]] Das Rauchen auf dem Schiff ist untersagt. Ausnahme sind folgende Plätze: ... (Schiffs-Typ/Touroperator abhängig).

Bitte werfen Sie nie eine Zigarette über Bord. Der Wind könnte die noch glühende Zigarette durch ein offenes Fenster in eine Kabine wehen. Auf dem Sonnendeck befinden sich immer genügend Aschenbecher. Auf dem gesamten Schiff ist offenes Feuer (z. B. Kerzen etc.) verboten. In jeder Kabine, in allen Korridoren und anderen öffentlichen Bereichen befinden sich automatische Rauch-/Wärmemelder.

Allgemeine Verhaltensregeln

-]] Werfen Sie nichts über Bord. Abfallbehälter finden Sie in allen öffentlichen Bereichen.
-]] Werfen Sie keine Hygiene-, Kosmetikartikel oder ähnliches in die Toilette. Das kann zum Verstopfen der Vakuumpumpe führen, wodurch alle Toiletten auf dem gesamten Schiff außer Betrieb gestellt würden.

Verhalten beim Passieren von Brücken und Schleusen

-]] Bitte lehnen Sie sich bei Schleusenfahrten nicht aus Ihren Kabinenfenstern. Bitte lehnen Sie sich auch nicht über die Reling – weder auf den Außengängen noch in Ihrer Kabine oder auf dem Sonnendeck.
-]] Beim Passieren niedriger Brücken ist das Sonnendeck zu räumen. Folgen Sie bitte den Anweisungen der Crew. Beachten Sie die Durchsagen, die Absperrung des Sonnendecks und andere Hinweise.

Verhalten beim Schließen der Schotttüren

-]] Bei Wassereintrich in das Schiff, schließen die Schotttüren in den Korridoren automatisch. Während des gesamten Schließvorganges ertönt ein lautes akustisches Signal.

Sind die Schotttüren geschlossen, stellen Sie sich bitte mit dem Rücken zur Schotttür und laufen dann in die entgegengesetzte Richtung zum nächstgelegenen Ausgang. **Bewahren Sie Ruhe.** Auch bei geschlossenen Schotts gibt es für Sie immer einen Ausgang.

Beachten Sie bitte alle übrigen Hinweise der Crew. Folgen Sie während eines Alarms ihren Anweisungen.

-]] Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit. Haben Sie noch Fragen, wenden Sie sich bitte an ...

Stand Januar 2011

Nautisches Formular

1

Guidelines

about safety instructions for passengers

Responsibility

The captain and his deputy are responsible for safety on board and thus also for ensuring that the safety information for passengers is carried out fully and correctly.

For the purposes of carrying out the information for guests, the captain or his deputy can delegate a member of the crew (e.g. the hotel manager or cruise director).

In any event, the captain or his deputy must ensure that the instructions listed below are complied with and passed onto the passengers.

General

- The safety instructions must be carried out with the passengers within 24 hours of embarkation.
- The general alarm must sound for 5 to 10 seconds for demonstration purposes.
- This is followed by an explanation of how to proceed in case of a general alarm

Safety instructions for passengers

What to do in case of a general alarm

-]] Proceed to the muster station
 - When at sea, the muster station is on the Sun Deck.
 - When in harbour, the muster station is on land. You leave the ship directly via the gangway and assemble on land, 50m away from the ship.
 - At the same time, always take note of the announcements over the tannoy.
 - Please never take any luggage with you.
 - If you are asked to do so, please take warm clothing, headwear and any necessary medicine with you.

]] There then follows a life jacket demonstration (by a ship's officer or another trained crew member)

]] Life jackets are distributed by crew members to the passengers at the muster station (on the Sun Deck).

Escape routes according to safety plan

-]] An escape route plan of the ship is posted on each deck. Please familiarise yourself with it.
-]] Every exit and every emergency exit is identified with a green EXIT sign. The sign is illuminated and is clearly visible even in the dark.
-]] The ship's safety instructions can be found on the inside of every passenger cabin door. The clearly marked red dot on the safety instructions shows you your location. Starting from the red dot, follow the green arrow, which is also marked, to find the quickest route to an exit / emergency exit. Please explore this route once from your cabin to the exit and from there to the muster station on the Sun Deck.

Emergency/ alarm button

-]] There is an emergency/ alarm button in every cabin, every corridor and in the public areas.
 - The emergency/ alarm button in your cabin is on the telephone [identified clearly in red].
 - In the corridors and public areas, the emergency/ alarm button in each case [also identified] is on the wall.

If you notice something peculiar on the ship, or if you get into difficulty and require help, press the emergency/ alarm button once.

Alternatively you can get hold of reception 24 hours a day by telephone. The telephone number is (depends on ship).

Availability of reception

-]] At night, the reception desk is manned by a person on night watch. The night watch person undertakes an inspection of the whole ship every hour for your safety. The inspection lasts approx. 5 to 10 minutes. If, as a result, you do not happen to reach anyone at reception on a night, please try again a few minutes later.

Smoking on board/naked flames

-]] Smoking on the ship is prohibited, except for the following places: ... (Depends on type of ship / tour operator).

Please never throw cigarettes over board. The wind could blow the still glowing cigarette through an open window into a cabin. There are always plenty of ashtrays on the Sun Deck. Naked flames (e.g. candles) are banned on the whole ship. There are automatic smoke/heat detectors in every cabin, in all the corridors and other public areas.

General rules of conduct

-]] Do not throw anything over board. You will find waste bins in all public areas.
-]] Do not throw any sanitary products, cosmetics or the like into the toilet. This can lead to the vacuum pump being blocked, which would put all the toilets on the whole ship out of order.

What to do when passing bridges and locks

-]] When sailing through locks, please do not lean out of your cabin windows. Please do not lean over the railings either – whether on the outer decks, in your cabin or on the Sun Deck.
-]] When passing under low bridges, the Sun Deck shall be cleared. Please follow the instructions from the crew. Take note of the announcements, the blocking off of the Sun Deck and other instructions.

What to do if the bulkhead doors close

-]] If the ship starts to take on water, the bulkhead doors in the corridors close automatically. A loud acoustic signal sounds during the whole closing procedure.

If the bulkhead doors are closed, please position yourself with your back to the bulkhead door and then walk in the opposite direction to the nearest exit. **Stay calm.** Even when the bulkheads are closed, you will always find an exit.

Please take note of all other instructions from the crew. Follow their instructions during an alarm.

-]] Thank you for your attention. If you still have any questions, please contact

Unfallbericht

Passagiere

Nr:



Bei Unfall **unverzöglich** ausfüllen und **sofort** an: Managing Director KD Cruise Services Limited
Fax: +357-25 371 877 oder +49-221 2088 229

Eigene Daten

Schiffsname	<input type="text"/>	Datum	<input type="text"/>
Name Kapitän	<input type="text"/>	Ort / Kilometer	<input type="text"/>
Name Diensthabender	<input type="text"/>	Fahrtrichtung	<input type="text"/>
Name Lotze	<input type="text"/>	Abgefahren von	<input type="text"/>
Anschrift Lotze	<input type="text"/>	Unterwegs nach	<input type="text"/>
	<input type="text"/>	Tiefgang	<input type="text"/>
Anzahl Gäste	<input type="text"/>	Pegel Name / cm	<input type="text"/>
Anzahl Besatzung	<input type="text"/>	Pegel Name / cm	<input type="text"/>
		Wetter / Wind	<input type="text"/>
		Sicht	<input type="text"/>

Daten des Unfallopfers

Frau Herr

Name	<input type="text"/>	Geburtsdatum	<input type="text"/>
Vorname	<input type="text"/>	Telefon	<input type="text"/>
Anschrift	<input type="text"/>	Fax	<input type="text"/>
PLZ, Ort	<input type="text"/>	E-Mail	<input type="text"/>
Staat	<input type="text"/>		

1. Zeuge

Name	<input type="text"/>
Anschrift	<input type="text"/>
Tel.	<input type="text"/>

2. Zeuge

Name	<input type="text"/>
Anschrift	<input type="text"/>
Tel.	<input type="text"/>

WSP

Name des ermittelnden Beamten	<input type="text"/>	Name Dienststelle	<input type="text"/>
Tel.	<input type="text"/>	Fax	<input type="text"/>
Wurde Anzeige erstattet?	ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/>	Hat der Unfallgegner Anzeige erstattet?	ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/>

306

Schilderung des Unfallverlaufes auf der Seite Zwei oder als Beilage hinzufügen.

Stand Januar 2010

Verwaltungsformular

1

Bei Unfall sofort telefonische Information an **Managing Director, Corporate Kapitän** und **Personalbüro KD Cruise Services Limited Limassol**. Amtliches Meldeformular **unverzüglich** ausfüllen und per Fax an KD Cruise Services Limited.

Arbeitsunfälle im Zusammenhang mit der nautischen Schiffsbesetzung sind sofort vom Kapitän telefonisch an folgende Stellen zu melden:

1. KD Cruise Services Limited

Tel.: +357-25 871-877

Mobil: +49 (0) 173 7375918

Fax: +357-25 371 877

2. Corporate Kapitän:

Mobil: +49 (0) 173 7285129

„ARBEITSUNFALLANZEIGE / ARBEITSWEGUNFALLANZEIGE“

Arbeitsunfälle und Arbeitswegunfälle sind unverzüglich dem privaten Kranken- / Unfallversicherer Allianz zu melden.

Eine Kopie der Unfallanzeige verbleibt an Bord bei den Kapitänsakten.

Nicht rechtzeitig angemeldete Arbeitsunfallanzeigen, können zum **Verlust der Versicherungsleistung** führen.

Sicherheitsrolle | Safetyrolls

Während der Hafenlegezeiten gilt die Sicherheitsrolle In-Port-Manning | While in port, the in-port manning muster list applies

IN-PORT-MANNING Schiffstyp 1 – Rendsburger Schiffe



Allgemeiner Hinweis: Sammelplatz Pier (mindestens 50m vom Schiff entfernt) | **Bei Generalarm:** • lang anhaltender Ton in allen Schiffsbereichen ertönt • schon eingeleitete Brand- Leckbekämpfungs- u. Rettungsmaßnahmen werden fortgesetzt • Crewmitglieder mit Doppelfunktion fungieren nach der Evakuierung als Passagierbetreuer am Sammelplatz

General info: pier assembly point (at least 50m away from the ship) | **In case of general alarm:** • long continuous alarm sounds in all areas of the ship • fire-fighting, leak containment and rescue measures already initiated are continued • after evacuation, crew members with dual function act as passenger supervisors at the assembly point

NOTFALL POSITION Alarm signal	FEUER AN BORD Crewalarm and PA-Info	HAVARIE/KOLLISSION/LECKAGE Generalalarm und PA-Info	EVAKUIERUNG Generalalarm und PA-Info	MANN ÜBER BORD Crewalarm und PA-Info
1 Kapitän und / oder Schiffsführer, Steermann, Härtrose Schiffsführung Sachkundiger	Erstinformation vom Meldenden Einsatzkoordination von der Brücke Listet Crewalarm aus Abstimmung mit Rezeption Informiert Passagiere & Crew über PA-Anlage Schließt alle Schotttüren Informiert Behörden Alarmiert Landfeuerwehr Sofortmeldung lt. Notfallakte Stellplatz Brücke	Erstinformation vom Meldenden Einsatzkoordination von der Brücke Listet Crewalarm aus Abstimmung mit Rezeption Informiert Passagiere & Crew über PA-Anlage Schließt alle Schotttüren Informiert Behörden Alarmiert Landfeuerwehr Sofortmeldung lt. Notfallakte Stellplatz Brücke	Erstinformation vom Meldenden Einsatzkoordination von der Brücke Listet Generalarm aus Abstimmung mit Rezeption Informiert Passagiere & Crew über PA-Anlage Informiert Behörden Alarmiert ggf. Landfeuerwehr Sofortmeldung lt. Notfallakte Verläßt nach Info mit Leiter Evakuierungsteam das Schiff als Letzter Stellplatz Brücke	Erstinformation vom Meldenden Einsatzkoordination von der Brücke Listet Generalarm aus Abstimmung mit Rezeption Informiert Passagiere & Crew über PA-Anlage Informiert Behörden Alarmiert ggf. Landfeuerwehr Sofortmeldung lt. Notfallakte Hält Ausschau nach vermisster Person Aussetzen und Führen des Rettungsbootes Hält Ausschau nach vermisster Person Stellplatz Brücke
2 Maschinist und / oder Schiffsführer, Steermann, Härtrose Fahr- und Funktionsbereitschaft Atemschutzgeräteträger	Atemschutzgeräteträger Leiter Feuerwehrrüstgruppe Stellplatz Feuerequipment	Ortort Havarie / Kollision, ggf. Leckage Informiert Kapitän über Ort und Ausmaß Leiter Einsatztrupp Stellplatz Brücke	Evakuiert Maschinenraum Informiert Leiter Evakuierungsteam über abgeschlossene Evakuierung Begibt sich zum Sammelplatz Pier Stellplatz Maschinenraum	Aussetzen und Führen des Rettungsbootes Hält Ausschau nach vermisster Person Stellplatz Rettungsboot
3 Maschinist und / oder Schiffsführer, Steermann, Härtrose Fahr- und Funktionsbereitschaft Atemschutzgeräteträger	Atemschutzgeräteträger Mitglied des Feuerstuttrups Stoppt Lüfter Schließt Lüftungsklappen Stellplatz Feuerequipment	Mitglied des Einsatztrupps Aktiviert ggf. Leuzpumpen Stellplatz Brücke	Assistieren Passagiere bei Übergang Stellplatz Maschinenraum	Aussetzen und Führen des Rettungsbootes Hält Ausschau nach vermisster Person Stellplatz Rettungsboot
4 Hotel Offizier* Leiter Evakuierungsteam Sachkundiger	Abstimmung mit Schiffsleitung Folgebefragungen von der Brücke Informiert fortlaufend Passagiere über PA Beruhigt Passagiere Stellplatz Rezeption	Abstimmung mit Schiffsleitung Folgebefragungen von der Brücke Informiert fortlaufend Passagiere über PA Beruhigt Passagiere Stellplatz Rezeption	Abstimmung mit Schiffsleitung Folgebefragungen von der Brücke Informiert fortlaufend Passagiere über PA Beruhigt Passagiere Hakt evakuierte Bereiche auf Sicherheitsrolle ab Stellt Aussehtüren auf Daueröffnung Gibt ggf. Generalschlüssel an Evakuierungsteam Informiert Schiffsführung über Status und Abschluss der Evakuierung Verläßt zusammen mit Schiffsleitung das Schiff als Letzter Stellplatz Rezeption	Schmeißt ggf. Rettungsring Behält vermisste Person im Auge Leitet Beiboot den Weg Stellplatz Brücke
5 Chef Rezeptionist oder Receptionist oder Night Auditor Evakuierungsteam	Abstimmung mit Leiter Evakuierungsteam Bereitet Passagier- und Crewlisten vor Bereitet Sicherheitsrolle vor Stellplatz Rezeption	Abstimmung mit Leiter Evakuierungsteam Bereitet Passagier- und Crewlisten vor Bereitet Sicherheitsrolle vor Stellplatz Rezeption	Abstimmung mit Leiter Evakuierungsteam Bereitet Passagier- und Crewlisten vor Begibt sich zum Sammelplatz Pier Hakt Passagiere und Crew in Liste ab Informiert Leiter Evakuierungsteam über Status und Abschluss der Evakuierung Stellplatz Rezeption	Abstimmung mit Leiter Evakuierungsteam Bereitet Passagier- und Crewlisten vor Stellplatz Brücke
6 Crew Mitglied 1 Evakuierungsteam, Passagierbetreuer am Sammelplatz	Beruhigt Passagiere mit eingeschränkter Mobilität Stellplatz je nach Kabinenbelegung	Beruhigt Passagiere mit eingeschränkter Mobilität Stellplatz je nach Kabinenbelegung	Evakuiert Passagiere mit eingeschränkter Mobilität Stellplatz im Kabinengang Begibt sich zum Sammelplatz Pier Hakt Passagiere	Verbleibt am Arbeitsplatz
7 Crew Mitglied 2 Evakuierungsteam, Passagierbetreuer am Sammelplatz	Beruhigt Passagiere im Hauptdeck Stellplatz im Kabinengang Hauptdeck Mitte	Beruhigt Passagiere im Hauptdeck Stellplatz im Kabinengang Hauptdeck Mitte	Evakuiert Hauptdeck Informiert Leiter Evakuierungsteam über abgeschlossene Evakuierung Begibt sich zum Sammelplatz Pier Beruhigt Passagiere	Verbleibt am Arbeitsplatz
8 Crew Mitglied 3 Evakuierungsteam, Passagierbetreuer am Sammelplatz	Beruhigt Passagiere im Mitteldeck Stellplatz im Kabinengang Mitteldeck Mitte	Beruhigt Passagiere im Mitteldeck Stellplatz im Kabinengang Mitteldeck Mitte	Evakuiert Mitteldeck und Fitnessraum Informiert Leiter Evakuierungsteam über abgeschlossene Evakuierung Beruhigt Passagiere Stellplatz im Kabinengang Mitteldeck Mitte	Verbleibt am Arbeitsplatz
9 Crew Mitglied 4 Evakuierungsteam, Passagierbetreuer am Sammelplatz	Beruhigt Passagiere im Oberdeck Stellplatz im Kabinengang Oberdeck	Beruhigt Passagiere im Oberdeck Stellplatz im Kabinengang Oberdeck	Evakuiert Oberdeck / Crewmessie / Wäscherie Informiert Leiter Evakuierungsteam über abgeschlossene Evakuierung Begibt sich zum Sammelplatz Pier Beruhigt Passagiere	Verbleibt am Arbeitsplatz
10 Crew Mitglied 5 Evakuierungsteam, Passagierbetreuer am Sammelplatz	Beruhigt Passagiere Stellplatz im Kabinengang Oberdeck	Beruhigt Passagiere Stellplatz im Kabinengang Oberdeck	Evakuiert Bar-Lounge / Restaurant / Küche Informiert Leiter Evakuierungsteam über abgeschlossene Evakuierung Begibt sich zum Sammelplatz Pier Beruhigt Passagiere	Verbleibt am Arbeitsplatz
11 Crew Mitglied Ersthelfer	Ersthelfer Stellplatz Rezeption	Ersthelfer Stellplatz Rezeption	Ersthelfer Stellplatz Rezeption	Ersthelfer Stellplatz Rezeption

EMERGENCY POSITION Alarm signal	FIRE ON BOARD Crew alarm and PA info	DAMAGE/COLLISION Crew alarm and PA info	EVAUATION General alarm and PA info	MAN OVER BOARD Crew alarm and PA info
1 Captain and / or Skipper, Steerman, Seaman Ship's leader Expert	Initial info from finder Coordination of action from the bridge Triggers crew alarm Coordination with reception Informs passengers & crew over PA system Closes all bulkhead doors Informs authorities Alerts onshore fire service Immediate notification acc. to emergency file Location bridge	Initial info from finder Coordination of action from the bridge Triggers crew alarm Coordination with reception Informs passengers & crew over PA system Closes all bulkhead doors Informs authorities Alerts onshore fire service Immediate notification acc. to emergency file Location bridge	Initial info from finder Coordination of action from the bridge Triggers crew alarm Coordination with reception Informs passengers & crew over PA system Alerts onshore fire service Immediate notification acc. to emergency file According to info, last to leave the ship together with the evacuation team leader Location bridge	Initial info from finder Einsatzkoordination von der Brücke Triggers crew alarm Coordination with reception Informs passengers & crew over PA system Alerts onshore fire service if necessary Immediate notification acc. to emergency file Searches for missing person
2 Engineer and / or Skipper, Steerman, Seaman Ship readiness Operator breathing apparatus	Operator breathing apparatus Fire brigade leader Location where fire equipment is	Locates damage/collision, leak if necessary Informs captain about location and magnitude Task force leader Location bridge	Evaluates the engine room Informs evacuation team leader about conclusion of evacuation procedure Goes to pier assembly point Location engine room	Puts out and leads the lifeboat Searches for missing person Location lifeboat
3 Engineer and / or Skipper, Steerman, Seaman Ship readiness Operator breathing apparatus	Operator breathing apparatus Member of the fire brigade Stops ventilators Closes ventilation flaps Location where fire equipment is	Member of the fire brigade Activates bilge pumps if necessary Location bridge	Assists passengers on footbridge Location bridge	Puts out and leads the lifeboat Searches for missing person Location lifeboat
4 Hotel Officer* Evacuation team leader Expert	Coordinates with ship's leader Follow-up information from the bridge Continually informs passengers over PA Keeps passengers calm Location reception	Coordinates with ship's leader Follow-up information from the bridge Continually informs passengers over PA Keeps passengers calm Location reception	Coordinates with ship's leader Follow-up information from the bridge Continually informs passengers over PA Keeps passengers calm Ticks off evacuated areas on muster list Sets outer doors to permanently open Gives master key to evacuation team if necessary Informs ship's leader about status and conclusion of the evacuation procedure Last to leave the ship together with ship's leader Location reception	Drops life buoy if necessary Keeps missing person in sight Directs the lifeboat Location bridge
5 Head Receptionist or Receptionist or Night Auditor Evacuation team	Coordination with evacuation team leader Prepares passenger and crew lists Prepares muster list Location reception	Coordination with evacuation team leader Prepares passenger and crew lists Prepares muster list Location reception	Coordination with evacuation team leader Prepares passenger and crew lists Prepares muster list Goes to pier assembly point Ticks off passengers and crew on list Informs evacuation team leader about status and conclusion of the evacuation procedure Location reception	Coordination with evacuation team leader Prepares passenger and crew lists Location reception
6 Crew Member 1 Evacuation team, passenger supervision at the assembly point	Keeps passengers with limited mobility calm Location depends on cabin occupancy	Keeps passengers with limited mobility calm Location depends on cabin occupancy	Evacuates passengers with limited mobility Informs evacuation team leader about conclusion of evacuation procedure Goes to pier assembly point Keeps passengers calm Location depends on cabin occupancy	Remains at place of work
7 Crew Member 2 Evacuation team, passenger supervision at the assembly point	Keeps passengers calm on main deck Location in cabin corridor main deck midships	Keeps passengers calm on main deck Location in cabin corridor main deck midships	Evacuates main deck Informs evacuation team leader about conclusion of evacuation procedure Goes to pier assembly point Keeps passengers calm Location in cabin corridor main deck midships	Remains at place of work
8 Crew Member 3 Evacuation team, passenger supervision at the assembly point	Keeps passengers calm on middle deck Location in cabin corridor middle deck midships	Keeps passengers calm on middle deck Location in cabin corridor middle deck midships	Evacuates middle deck and fitness room Informs evacuation team leader about conclusion of evacuation procedure Goes to pier assembly point Keeps passengers calm Location in cabin corridor middle deck midships	Remains at place of work
9 Crew Member 4 Evacuation team, passenger supervision at the assembly point	Keeps passengers calm on top deck Location in cabin corridor top deck	Keeps passengers calm on top deck Location in cabin corridor top deck	Evacuates top deck / crewmessie / laundry Informs evacuation team leader about conclusion of evacuation procedure Goes to pier assembly point Keeps passengers calm Location in cabin corridor top deck	Remains at place of work
10 Crew Member 5 Evacuation team, passenger supervision at the assembly point	Keeps passengers calm Location between restaurant / bar lounge	Keeps passengers calm Location between restaurant / bar lounge	Evacuates bar lounge / restaurant / kitchen Informs evacuation team leader about conclusion of evacuation procedure Goes to pier assembly point Keeps passengers calm Location between restaurant / bar lounge	Remains at place of work
11 Crew Member First-aidler	First-aidler Location reception	First-aidler Location reception	First-aidler Location reception	First-aidler Location reception