



15.09.2008


KOLLISIONSVERHÜTUNG – WIE GEHT DAS?

Kollisionsverhütung – wie geht das?

A large white version of the anchor logo is centered on a dark blue background. The text 'Verein Hanseatischer Transportversicherer e.V.' and 'Hamburg-Bremen' is visible around the anchor.

Kapt. M. Brandt
Staff Surveyor

Meinen Teil dieses Themas möchte ich heute in vier Punkte aufgliedern:




Kollisionsverhütung – wie geht das?

Heutige Themen:

- A.) Qualifikation der Brückenbesatzung**
- B.) Kollisionsverhütungsregeln**
- C.) Fatigue**
- D.) Bridgeteam Management**

Qualifikation der Brückenbesatzung

"Schiff fahren ist wie Auto fahren" ... zumindest fast. Bevor man sich im Auto hinter's Lenkrad setzen und losfahren darf, benötigt man einen Führerschein. Ein anderes Wort hierfür ist "Fahrerlaubnis", d.h. man DARF das Auto fahren. Ob man es auch KANN, bescheinigt einem der Führerschein nicht. Zumindest jedoch hatte man vor Erteilung der Fahrerlaubnis Fahrstunden, in denen man in der Realität unter Aufsicht üben konnte.




Kollisionsverhütung – wie geht das?

A.) Qualifikation der Brückenbesatzung

- 1.) Nautisches Patent - certificate of competence
- 2.) Bescheinigung von KOMPETENZ
- 3.) Tatsächlich geleistete Fahrstunden nicht nachprüfbar
- 4.) Bescheinigte Kompetenz weist Lücken auf

In der Schifffahrt stellt sich die Sachlage etwas anders da. Die Fahrerlaubnis heißt hier "Certificate of competence" – besser bekannt als Patent (1.). Damit beinhaltet sie nicht nur die ERLAUBNIS, ein Schiff im Rahmen der geltenden Bestimmungen zu führen, sondern bescheinigt auch ein gewisses Mindestmaß an KOMPETENZ (2.). Fahrstunden schreibt STCW (Standard for Training, Certificating and Watchkeeping) jedoch nur am Simulator vor. Der Erteilung des Patentes geht zwar laut Regelstatuten eine mindestens einjährige Seefahrtszeit voraus, dass der Offiziersanwärter in dieser Zeit das Schiff unter Aufsicht auch tatsächlich gefahren (= Kursänderungen durchgeführt, Positionen bestimmt etc.) und nicht nur aus dem Fenster geguckt hat, ist jedoch nicht gewährleistet (3.).

Dass die bescheinigte Kompetenz stellenweise Lücken (4.) aufweist, wird nach vielen Kollisionen deutlich, da die Ursachen häufig dieselben sind:



Kollisionsverhütung – wie geht das?


Beispiele für Kompetenzlücken:

- 1.) Mangelnde Kenntnis der KVR (=Kollisionsverhütungsregeln)
- 2.) Bestenfalls lückenhafte Kenntnis der Manöverdaten des eigenen Schiffes
- 3.) Überschätzung der eigenen Fähigkeiten
- 4.) Unaufmerksamkeit
- 5.) Ausübung wachfremder Tätigkeiten wie z.B. Bearbeitung von eMails, Reeferlogs, Reedereipost, Sicherheitslisten, Seekartenkorrektur etc...
- 6.) Nachlässige Navigation, z.B. Unterlassen der Ortsbestimmung durch zwei unabhängige Systeme, falsche Interpretation der Radardaten
- 7.) Falscher Gebrauch der zur Verfügung stehenden Navigationsgeräte (Radar im ungeeigneten Entfernungsbereich, UKW auf dem falschen Kanal, Verwechslung der Radar-Modi Truemotion/Relativemotion etc ...)

- Lückenhafte Kenntnis der Kollisionsverhütungsregeln (KVR) und Nachlässigkeit in ihrer Anwendung
- Lückenhafte oder gar keine Kenntnis der Manöverdaten des eigenen Schiffes
- Überschätzung der eigenen Fähigkeiten
- Unaufmerksamkeit (bis hin zum Einschlafen)
- Missachtung der einschlägigen Wachvorschriften hinsichtlich Ausgucks sowie wachfremden Tätigkeiten
- Nachlässige Navigation
- Falscher Gebrauch der zur Verfügung stehenden Navigationshilfen

Ein Schiff ist eben doch kein Auto und "mal eben eine Notbremsung" bei 50 oder 100.000 Tonnen Masse undenkbar. Die Kenntnis der Manöverdaten des eigenen Schiffes ist unabdingbar, um zu entscheiden, ab wann welche Manöver zur Kollisionsverhütung angebracht sind.

Die zertifizierte Kompetenz erweist sich bei näherer Betrachtung häufig genug als "Augenwischerei". Alle Bescheinigungen und Zertifikate sind zwar vorhanden und augenscheinlich in Ordnung, die zertifizierte Kompetenz bleibt der Inhaber der Zertifikate jedoch oft schuldig.




Kollisionsverhütung – wie geht das?

B.) Kollisionsverhütungsregeln (KVR)

- 1.) **Nachlässigkeit in der Anwendung**
- 2.) **Disziplinlosigkeit - aus Bequemlichkeit?**
- 3.) **Fahren auf Schienen – mit bahnführender ECDIS**

Mangelnde Kenntnis der **KVR** (Kollisionsverhütungsregeln) oder Nachlässigkeit / Nichtbeachtung (1.) führt immer wieder zu unnötigen Situationen: "Can we make green-green, please?!" im freien Seeraum, nur weil eine head-on-Situation mit 5° weniger Kursänderung nach Bb als entsprechend nach Stb zu klären wäre, ist nicht nachzuvollziehen. Selbst mit Bequemlichkeit (2.) kann so etwas nicht "entschuldigt" werden, da der WO das Ruder ja nicht selbst festhalten muss.

Das sture "Kleben" auf der eigenen Kurslinie – gerade bei bahnführender ECDIS – ist schon eher eine Erklärung, wenngleich keine Entschuldigung. (siehe auch "waypoint collision") (3.).




Kollisionsverhütung – wie geht das?

C.) Fatigue (Erschöpfung)

- 1.) Erschöpfungszustände
- 2.) Nichteinhaltung der vorgeschriebenen Ruhezeiten
- 3.) Abschalten der Wachalarne garantiert festen “Brückenschlaf“

Als häufige Ursache bei Schiffsunfällen wird außerdem immer wieder ***Fatigue*** (=Ermüdung/Erschöpfung) festgestellt (1.). Zurückzuführen ist dies auf die Überbeanspruchung der nautischen Offiziere, die neben ihrer Wache noch Ressortarbeit verrichten müssen. Ladungsoperationen und Hafenanmäner unterbrechen (2.) die schon knapp kalkulierten Mindestruhezeiten nach STCW, so dass der Körper sich immer weiter in einen Erschöpfungszustand hochschaukelt. Irgendwann schläft der Betroffene dann einfach im Radarsessel ein – und wenn kein Ausguck da ist, um ihn zu wecken, und der Wachalarm (3.) abgeschaltet ist, wird ggf. bis zur Kollision weitergeschlafen.



Kollisionsverhütung – wie geht das?

D.) Bridgeteam Management

- 1.) Bei Revierfahrt oft 5 oder mehr Personen auf der Brücke
- 2.) Rollenverteilung muss vorher klar sein
- 3.) Der Lotse BERÄT den Kapitän und ERSETZT ihn nicht!
- 4.) Vorhandensein einer Arbeitssprache, die alle Anwesenden verstehen und sprechen?

Sind mehrere Personen zu gleicher Zeit auf der Brücke – vorwiegend bei Revierfahrt (1.) (Kapitän, Wachoffizier, Rudergänger, Ausguck, Lotse) – mangelt es des Öfteren an einer eindeutigen Rollenverteilung. "**Bridgeteam Management**" ist in solchen Fällen unbedingt erforderlich (2.).

Dass der Lotse nur eine beratende Funktion (3.) ausübt (vom Panamakanal einmal abgesehen), ist zwar weitläufig bekannt, in der Praxis wird sich jedoch allzu häufig von Seiten der Schiffsführung ausschließlich auf den Lotsen verlassen. Der Lotse ist und bleibt ein ortskundiger Berater des Kapitäns und ist kein Kapitänsersatz.

Mangelnde Englischkenntnisse verschlimmern die Situation noch. (4.)



Kollisionsverhütung – wie geht das?

- **Befolgen der Fahr- und Ausweichregeln**
- **Ordentliche und gründliche Navigation**
- **Konzentration auf das Wesentliche, keine wachfremden Tätigkeiten**
- **Bewußtsein, daß zu einer Kollision immer mindestens zwei gehören und meist die Schuld nicht auf einer Seite alleine zu finden ist.**

Das Verhüten von Kollisionen ist ganz einfach: befolgen Sie alle gültigen Regeln und Normen und Sie kommen heil an.

In der Praxis sieht es natürlich anders aus. Der "human factor" betrifft nicht nur das eigene Schiff sondern (sofern nicht stilliegend angefahren) auch den Unfallgegner. Mit anderen Worten: zu einer Kollision gehören meistens mindestens 2.

Auch wenn i.d.R. ein Schiff Kurshalter und das andere ausweichpflichtig ist, fällt in den seltensten Fällen einem Unfallbeteiligten alleine die Schuld zu.

