

Schiffsunglücke und menschliches Versagen (Teil 2)

Wie reagieren wir in Katastrophensituationen?

Angeregt durch eine Veröffentlichung der „Maritime and Coastguard Agency“ (MCA): *The Human Element - a guide to human behaviour in the shipping industry*, möchte ich aus diesem Bericht zitieren, der gute Erklärungen für Schiffsunglücke liefert. Auch wenn es hier um die Berufsschiffahrt geht, so können wir als Sportbootfahrer interessante Erkenntnisse gewinnen. Menschliches Versagen soll für 60 – 80% aller Unglücke verantwortlich sein. Und dabei spielen verschiedene Faktoren eine Rolle.

Wahrnehmung: Wie und was wir wahrnehmen ist unsere eigene Interpretation des Ereignisses. Ein anderer interpretiert dieselbe Situation möglicherweise anders. Auch nehmen wir gerne wahr, was wir erwarten und zu sehen wünschen. Dies kann zu einer Fehleinschätzung führen und erklärt auch, weshalb man Dinge, z.B. im „toten“ Winkel, gerne übersieht (*siehe Teil 1 in Unsere Alte Liebe vom Dezember 2018*).

Beurteilen einer Situation: Grundsätzlich kann das menschliche Gehirn nur eine komplexe Situation zur gleichen Zeit bearbeiten, da wir nur über begrenzte Ressourcen der Informationsverarbeitung verfügen und unser „Arbeitsspeicher“ ganz schnell überlastet ist. Der Mensch in einer Krisensituation ist eben nicht „multi-tasking“ - fähig. Dann spielt unsere eigene „Persönlichkeit“ eine entscheidende Rolle. Wir verarbeiten in einer Stresssituation eine Vielzahl von Informationen, die von „außen“, durch das Ereignis, auf uns einwirken. Zusätzlich werden wir (unbewusst) beeinflusst durch Signale, die von „innen“ kommen. Damit ist unsere eigene Befindlichkeit gemeint, wie Hunger oder Durst zu haben oder müde und erschöpft zu sein. (*Einfluss hat auch, ob man ein souveräner Skipper ist oder wirkt man aufgrund mangelnder Erfahrung unsicher und jede Entscheidung wird von der Crew diskutiert?*).

Ein plötzlicher Alarm (*wie auch die Angst ums eigene Leben*) kann eine Fluchtreaktion in Gang setzen. Dann spielen vorausgegangene Erfahrungen mit ähnlichen Situationen eine Rolle, aber auch wie man von seiner Besatzung wahrgenommen wird? (*Anmerkung: hier kommt mir immer wieder in den Sinn, warum der Kapitän der „Costa Concordia“ ja wohl „fluchtartig“ sein Schiff nach der Strandung verlassen hat? Könnten es solche Faktoren gewesen sein?*)

Entscheidungsfindung: Um zu einer Entscheidung zu kommen, muss man alle nötigen Informationen haben. Dann muss man in der Lage sein, die relevanten Unterschiede der einzelnen Alternativen prüfen und beurteilen zu können. Und zusätzlich muss man auch noch die Zeit haben, das alles zu tun.

Müdigkeit: Diese entsteht durch Schlafmangel, wenn Aufgaben nicht delegiert werden (können) oder wenn es zu wenig Crew gibt oder Besatzungsmitglieder z.B. durch Seekrankheit ausgefallen sind. Auch ist Wache gehen grundsätzlich gegen den natürlich Rhythmus unseres Körpers. Die Aufmerksamkeit ist **schlechter** in der tiefen Nacht und am Nachmittag, also zwischen 02 bis 06 Uhr und zwischen 14 und 18 Uhr. Sie ist **besser** zwischen 07 und 14 Uhr und zwischen 19 und 21 Uhr.

Schlafentzug ist schlecht, und das ist keine gute Nachricht für Einhandsegler. Bei 24 Stunden ohne Schlaf ist man genauso eingeschränkt wie mit einem Alkoholgehalt im Blut von 1 Promille. An Bord eines Segelbootes sind es manchmal die Schiffsbewegungen, die einen nicht so gut schlafen lassen. In breiteren Kojen rollt man mehr als in engeren, und an den Schiffsenden sind die Bewegungen stärker ausgeprägt als in Schiffsmitte. Ebenso können alle möglichen Geräusche den Schlaf beeinträchtigen.

Kommunikation: Es ist eine Tatsache, dass das, was man äußert, oft vom Empfänger nicht so verstanden wird. Deshalb ist eine Rückmeldung so wichtig! Und diese muss man explizit einfordern. Fehler in der Kommunikation sollen für 25% der Schiffsunglücke verantwortlich sein. Es ist weiterhin

wichtig, dass keine Angst vor Hierarchien besteht. Dadurch können Katastrophen vermieden werden. Aber dieses Vorgehen/Verhalten muss vorgelebt werden.

Warum machen wir Fehler? Weil es menschlich ist. Weil individuelle Einflüsse eine Rolle spielen: wie Müdigkeit und hohe Stressbelastung. Weitere Faktoren sind unzureichendes Training und/oder mangelnde Erfahrung der Crew oder Organisationsfehler (z.B. *eine fehlende Rettungsinsel*) bzw. Systemfehler (*ein für das Seegebiet untaugliches Boot*). In der Berufsschiffahrt ist es z.B. die Erzeugung von hohem Zeitdruck bei zu wenig Personal. Und ganz entscheidend werden Fehler durch eine schlechte Kommunikation begünstigt.

Eine **Katastrophensituation** für den Sportschiffer kann das Sinken des eigenen Schiffes sein, Feuerausbruch oder wenn eine Person über Bord gefallen ist. Die Notwendigkeit, in kritischen Situationen eine Fülle von Signalen aufzunehmen und zu verarbeiten, führt schnell zur Überforderung und dem Gefühl, die Situation nicht mehr im Griff zu haben. Dieser Kontrollverlust wird als Bedrohung erlebt und erzeugt Stress. Dadurch kann es zu einem „Tunneleffekt“ in der Wahrnehmung kommen, was Denkblockaden auslöst. Im schlimmsten Fall verharrt jemand in einer Art „Schockstarre“ und ist dann nicht mehr in der Lage, überhaupt etwas zu entscheiden. In jedem Fall ist die Kommunikationsbereitschaft reduziert und die ganze Situation wird möglicherweise fehlinterpretiert.

Wie lässt sich eine Krisensituation am besten bewältigen?

Man kann sich Hilfestellung beim so genannten *Crew* oder *Team Resource Management* (CRM/TRM) holen. Dies ist ein Schulungskonzept zur Verbesserung der Leistung eines Teams. Es wurde ursprünglich für die Luftfahrt entwickelt und findet zunehmend auch in der (Notfall-) Medizin Anwendung. Das CRM-Training will die Kommunikation und Zusammenarbeit der einzelnen Teammitglieder verbessern. Man erreicht dadurch, dass in stressigen und unübersichtlichen Situationen die Aufmerksamkeit verbessert und die Fehleranfälligkeit verringert wird. Anders formuliert (*nach David Gaba, einem Anästhesieprofessor von der Stanford Universität/USA*) geht es darum, *„mit den vorhandenen Fähigkeiten unter den ungünstigen und unübersichtlichen Bedingungen eines Notfalls, das was getan werden muss, in effektive Maßnahmen des gesamten Teams umzusetzen“*. Je besser man auf einen möglichen Ernstfall vorbereitet ist, desto eher wird man unerwartete Situationen meistern können.

Nun soll jetzt kein Yachtskipper an einem CRM – Training teilnehmen, aber die Inhalte zu verinnerlichen ist schon hilfreich, und deshalb drucken wir die **15 CRM – Prinzipien** (*nach den Notfallmedizinern Rall und Gaba*) nachfolgend ab (*mit Hinweisen für das Umfeld an Bord*):

- 1 Kenne deine Arbeitsumgebung (*an Bord: z.B. Feuerlöscher, Lenzpumpen, Bedienung des UKW-Gerätes*)
- 2 Antizipiere und plane voraus (*Notfallsituationen [z.B. Feuer-, Wassereintrich-, Mann-über-Bord-Szenarien] durchspielen*)
- 3 Hilfe anfordern, lieber früher als später (*DSC-Notruf/Medico – Gespräch*)
- 4 Übernimm die Führungsrolle (*das sollte der Skipper sein*) oder sei ein gutes Teammitglied mit Beharrlichkeit
- 5 Verteile die Arbeitsbelastung (*z.B. auf Langfahrt stringentes Wachsystem gehen mit ausreichend Schlaf und Erholung für die Crew*)
- 6 Mobilisiere alle verfügbaren Ressourcen (Personen und Technik)
- 7 Kommuniziere sicher und effektiv – sag was dich bewegt (*wenn z.B. bei Wassereintrich ein Crewmitglied realisiert, dass alle Lenzversuche vergeblich sind, da der Wasserspiegel ständig steigt, dann sollte das mitgeteilt werden, um z.B. das Verlassen des Schiffes rechtzeitig vorzubereiten*)
- 8 Beachte und verwende alle vorhandenen Informationen

9 Verhindere und erkenne Fixierungsfehler („das haben wir schon immer so gemacht“, auch andere MOB [„Mann-über-Bord“ Varianten] trainieren)

10 Habe Zweifel und überprüfe genau („double check“, nie etwas annehmen [an Bord: z.B. bei der Ansteuerung: stimmt der letzte Schiffsort?])

11 Verwende Merkhilfen und schlage nach (an Bord: Checklisten erstellen [z.B. Vorbereitung auf schlechtes Wetter, Nebelsituation, Vorgehen bei Verlassen des Schiffes] oder z.B. Suchschema für MOB-Situation verwenden)

12 Re-evaluiere die Situation immer wieder (wende das 10 für 10 Prinzip an – Erläuterung weiter unten)

13 Achte auf gute Teamarbeit – andere unterstützen und koordinieren (an Bord: eine gut eingespielte Crew haben, Aufgaben zuweisen)

14 Lenke Deine Aufmerksamkeit bewusst

15 Setze Prioritäten dynamisch (was sind die gegenwärtigen Probleme. Welches ist das Hauptproblem, das gelöst werden muss, welches folgt danach, d.h. Anpassung an eine sich verändernde Situation. Die Feuerwehr hatte früher den Grundsatz: „zuerst, danach, zuletzt“.)

Das „**10 für 10 – Prinzip**“ bedeutet, dass man in einer verfahrenen Situation kurz für 10 Sekunden innehalten soll, um für die weiteren 10 Minuten zu planen oder auch, um nicht 10 Minuten in die falsche Richtung zu laufen. Also, alle halten kurz inne, atmen tief durch und gehen das Problem erneut an. (Als Beispiel möge dienen: wenn ein über Bord Gefallener im Seegang außer Sicht gerät, in welche Richtung steuere ich jetzt? Suchschema in Gedanken oder nach Vorlage aktivieren und versuchen, planloses Umherfahren zu vermeiden).

Grundsätzlich ist es wichtig, eine gute Crew zumindest aber einen verlässlichen zweiten Mann als Skipper-Stellvertreter zu haben. Auch der Skipper kann ausfallen oder durch Verletzung, Seekrankheit oder völliger Erschöpfung nur eingeschränkt verwendungsfähig sein. In der Regel haben wir lebensbedrohliche Stresssituationen an Bord noch nicht erlebt und kennen das Gefühl in Panik zu geraten auch nicht. Und deswegen kann keiner sicher sein, wie er letztendlich reagieren wird. Es kann helfen, sich mit diesem Thema auseinander zu setzen.

Jens Kohfahl – korrigiert und ergänzt durch Stephan Kohfahl