

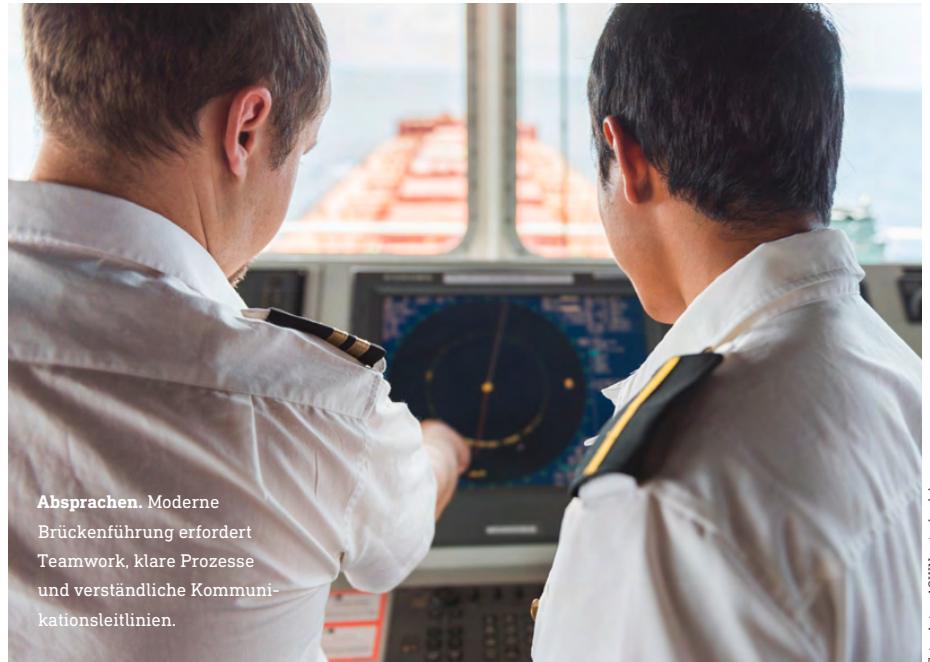
# Weniger Fehler, mehr Team

**| Optimierung |** Durch effektiveres Brücken-Management kann das Unfallrisiko an Bord von Schiffen deutlich reduziert werden. Ein Fachbuch klärt auf. Text: Sabrina Junge

Und plötzlich ging es keinen Meter mehr vor oder zurück. Fast eine komplette Woche blockierte der Containergigant „Ever Given“ den Suezkanal, eine der wichtigsten Wasserstraßen der Welt. Ob ein Sandsturm, Stromausfall oder menschliches Versagen zur Havarie führte, ist bislang unklar. Allgemein bekannt ist hingegen, dass 65 Prozent der weltweiten Schiffsunfälle auf Human Errors zurückgehen.

„Mensch-Maschinen-Schnittstellen bleiben ebenso fehlerbehaftet wie jedes Individuum für sich betrachtet. Und selbst mit modernster Technik können wir ein System komplexer Zusammenhänge niemals völlig überblicken“, sagt Jürgen Neff. Der verifizierte Coach und Resilienztrainer weiß, an welcher Schraube gedreht werden muss, um die Risiken zu minimieren. In seinem Buch „Improving Bridge Resource Management – Human Factors in Maritime Safety“ befassen sich Neff und andere Experten mit den Fehlerquellen und Risikopotenzialen an Bord und zeigen, was ein effektives Bridge-Resource-Management-Training ausmacht. Der moderne Kapitän müsse sich demnach weniger als Leiter des Operativen verstehen und mehr als Coach und Mentor.

**| Teamwork an Land und auf See |** Der maritimen Industrie fehle es aber noch immer an einer Standardisierung der genauen Inhalte und Methoden, wie Besatzungen insbesondere im Bridge Resource Management (BRM) und Human Factors geschult werden sollten, kritisiert der Autor, der selbst Coachings zu dem Thema anbietet. „Die Luftfahrt hat sich bereits auf

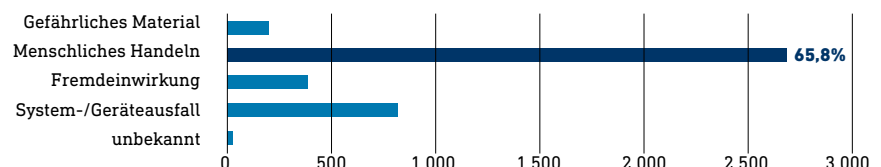


Absprachen. Moderne Brückenführung erfordert Teamwork, klare Prozesse und verständliche Kommunikationsleitlinien.

Foto: Ayrug ASKIN - stock.adobe.com

## VERTEILUNG DER UNFALLEREIGNISSE 2011 – 2018

Von insgesamt 4.104 Unfallereignissen, die während der Untersuchungen analysiert wurden, landeten 65,8 Prozent in der Kategorie „menschliche Handlungen“. 20 Prozent wurden „System-/Ausrüstungsfehlern“ zugeschrieben.



Quelle: Daten vgl. BMSA-Unfallstatistik von 2019

die Teamentwicklung fokussiert und damit die Unfallzahlen erheblich gesenkt. Im 2010 von der IMO verabschiedeten Manila-Abkommen, einem Leitfaden für Seeleute, wird BRM aber nur marginal erwähnt“, sagt Neff.

Dabei kommt es auch darauf an, dass alle Zuständigkeitsbereiche gut verzahnt sind. „Die an Land‘ und ‚die an Bord‘ gibt es nicht mehr. Das Schiff ist ein Teil der Landorganisation und umgekehrt“, sagt Matthias Imrecke vom VDR. „Deshalb müssen sich Manager und Inspektoren ebenso als Coaches und Mentoren begreifen wie Kapitäne. Nur wenn die Besatzung – vom Kapitän bis zum Steward – versteht, was die Reederei eigentlich will, können die Ziele auch umgesetzt werden“, so der Experte. |●●

### Fachliteratur.

Auf rund 340 Seiten erklärt Autor und Coach Jürgen Neff, was ein gutes Bridge Resource Management ausmacht.

[www.bridge-resource.com](http://www.bridge-resource.com)

