

Sicherheit auf See



Das Thema Sicherheit ist auf hoher See von zentraler Bedeutung. Der CCS ist seit jeher bestrebt, die Sicherheitsstandards auf den Klubschiffen hoch zu halten. Eine neu gegründete Arbeitsgruppe hat mit dem Konzept «Sicherheit auf See» einen unterstützenden Leitfaden entwickelt.



Heute ist die Sicherheit bei vielen Berufs- und Freizeitaktivitäten zu einem wichtigen Thema geworden. In so unterschiedlichen Branchen wie der chemischen Industrie, der Luftfahrt, der Medizin oder bei Kernkraftwerken werden sehr ausgefeilte Konzepte entwickelt, die darauf abzielen, Unfälle aufgrund menschlichen Versagens zu reduzieren. Wer kennt die «Checkliste» nicht, durch deren Einführung und systematische Anwendung Zwischenfälle im Flugverkehr drastisch reduziert werden konnten?

MENSCHLICHES VERSAGEN UND SICHERHEITSKONZEPTE

Der Mensch ist also Verursacher eines erheblichen Teils von Katastrophen und Unfällen im industriellen Kontext. Es wird angenommen, dass die Nuklearkatastrophe von Tschernobyl oder der Absturz der JU-52 im Jahr 1972 in den Schweizer Alpen Resultate einer Kette menschlicher Fehler und Regelverstöße waren, die von einem unzureichenden Organisationssystem begünstigt wurden.

Seit den 1980er Jahren ist menschliches Versagen in Zusammenhang mit Arbeitsunfällen Gegenstand intensiver Forschung. James Reason ist einer jener Autoren, der am meisten zum Fortschritt des Wissenschaftsbereichs der so genannten «Safety Sciences» beigetragen hat. Menschliches Versagen ist definiert als eine Situation, in der eine geplante Aktion aus psychischen oder physischen Gründen das beabsichtigte Ziel nicht erreicht. Sei es, dass die Aktion nicht im Einklang mit dem festgelegten Plan abläuft oder sei es, dass der festgelegte Plan unzureichend war für das Erreichen des Ziels. Handlungsfehler oder verbale Verfehlungen treten bei Routineaufgaben oder Automatismen auf. Missverständnisse oder Verwechslungen hingegen treten bei Aktivitäten mit höherem Steuerungsbedarf auf, die auf Regeln und Wissen basieren. Diesen Fehlern gehen meist Mängel in der Planung voraus.

Schliesslich wird zwischen Fehler und Verstoß unterschieden, wobei letzterer eine freiwillige Überschreitung einer Regel oder eines vorgeschriebenen Verfahrens impliziert. Ein Verstoß kann das Ergebnis einer Gewohnheit sein, die von dem System, in dem sie begangen wird, mehr oder weniger toleriert wird (z. B.

systematisches Fahren mit 105 km/h in Bereichen, die auf 100 km/h begrenzt sind) oder einer Notwendigkeit (ungeeigneter Arbeitsraum, Konflikt zwischen Sicherheits- und Produktionszielen). In seiner schwersten Form kann der Verstoss – mit der Absicht verbunden, Schaden anzurichten – auch einen Sabotageakt darstellen.

Diese Klassifizierung erwies sich bei Nachforschungen diverser Unfalltypen als nützlich. Wir werden etwas weiter unten im Artikel ein Beispiel dafür sehen.

Der Nutzen des Modells bleibt jedoch begrenzt, wenn es um das Thema Verhütung von Unfällen geht. Im Jahr 2000 setzte Reason seine Überlegungen fort und veröffentlichte ein Modell zur Bewältigung menschlicher Fehler und zur Verhinderung von Unfällen. Er betont dabei die Unterscheidung zwischen einem personenbezogenen und einem systemischen Ansatz.

Das personenbezogene Modell fokussiert auf Individuen und deren Fehler und macht sie für ihre Versehen, ihre Unaufmerksamkeit oder ihre moralischen Versäumnisse verantwortlich. Es soll nach dem Prinzip des «faulen Apfels» das schlechte Element identifiziert und eliminiert werden. In Bezug auf Sicherheit ist dieses Bestrafungsmodell insofern kontraproduktiv, als dass es den Rückzug, das Verschleiern von Verstössen und geringfügigen Vorfällen sowie schliesslich das Sich-Abwenden der verantwortlichen Person vom eigentlichen Geschehen fördert. Ein solches Verhalten führte zur grossen Nuklearkatastrophe in Tschernobyl, bei der eine mangelnde Kommunikationskultur sowie ein fehlendes Verständnis für die Wichtigkeit, Fehler zu melden, festgestellt werden musste.

Der systemische Ansatz konzentriert sich auf die Umstände, unter denen Menschen arbeiten und versucht, Sicherheitsmechanismen zu etablieren, um Fehler und deren Konsequenzen zu reduzieren. Der Ansatz trennt die Handlungsfehler der Agierenden von den fehlerermöglichenden Bedingungen des Systems und errichtet Barrieren, die ein Projekt von der Konzeption bis zur Umsetzung vor Fehlern schützen sollen. Der systemische Ansatz entspricht dem bekannten Schweizer-Käse-Modell. Um wirklich effektiv zu sein, beruht dieses Präventionsmodell auf dem Prinzip der «Just Culture» (Beispiel Skyguide Charta) oder der «Kultur der Gerechtigkeit». Es wird akzeptiert, dass Irren menschlich und eine perfekte Leistung illusorisch ist. Es schafft ein Klima des Vertrauens, das die Meldung von Fehlern und täglichen Verstössen ohne Angst vor Sanktionen ermöglicht und fördert. Das Ziel ist es, die Sicherheit zu verbessern, indem aus Fehlern gelernt wird. Dabei ist es wichtig, frühzeitig zu definieren, welche Fehler akzeptabel sind und welche nicht.

DER CCS UND DIE SICHERHEIT

Der CCS ist ein Zusammenschluss von Ehrenamtlichen, die alle unterschiedliche Hintergründe betreffend ihrer

Herkunft, Ausbildung und Erfahrung haben. Alle verbindet die Freude am Hochsee-Segeln. Der Klub profitiert von einer eindrücklichen Menge an Fachwissen von allen Seiten, das ihn schliesslich zu einer Referenz der theoretischen und praktischen Hochsee-Segelausbildung in der Schweiz macht, während er seinen Mitgliedern Törns auf gut ausgerüsteten und regelmässig gewarteten Yachten anbietet. Dieses Modell weckt Neugierde und oft auch Bewunderung bei Gesprächen, welche unsere Mitglieder in den Marinas dieser Welt führen. Die organisationstechnischen Verantwortlichkeiten der verschiedenen Ressorts sind klar definiert. Die Betriebsleitung und die Ressorts, welche die Ausbildung, die Törns und die Schiffe betreffen, sind mit ausreichend Personal besetzt. Die Törns unterstehen der Verantwortung der Skipper 1 und 2, die eine theoretische und praktische Ausbildung beim CCS absolviert haben; um der Perfektion willen haben einige ihre Ausbildung sogar bei der RYA validiert.

Im Moment existiert noch kein umfassendes, klub-eigenes Konzept zur Sicherheit auf See. Das Thema wird in diversen Kapiteln des Törnhandbuchs behandelt. An Bord findet man Sicherheitshinweise, an den Wänden aufgehängt oder festgehalten in Broschüren, die normalerweise von den Schiffsverantwortlichen verfasst wurden.

Referate und Kurse, die sich explizit der Sicherheit widmen, werden regelmässig vor Saisonbeginn für Skipper 1 und 2 durchgeführt. Meist liegt dabei der Fokus auf der Behandlung von klassischen Notfällen wie etwa Mensch über Bord oder Feuer an Bord.

Zu Beginn jedes Törns wird die Sicherheitsausrüstung, die sich an Bord befinden, der Crew gezeigt sowie Sicherheitsübungen durchgeführt.

So finden jährlich nahezu 200 Törns auf den fünf Segelyachten und der Motoryacht des CCS statt. Seit 2018 gibt es eine «Untersuchungskommission Zwischenfälle» (UKZ), deren Mission es ist, die Ursachen grösserer Unfälle zu eruieren und daraus Lehren für die Sicherheit zu ziehen. Seit ihrer Gründung hat die UKZ sieben signifikante Zwischenfälle untersucht – zum Glück ohne Verletzte – was zu hohen Kosten und einer Stilllegung von zwei Yachten für mehrere Monate zur Folge hatte. Sechs von sieben dieser Zwischenfälle waren vermeidbare Auffahrunfälle oder Kollisionen. Als Ursachen wurden schlechte Planung, Unachtsamkeit, Fehlentscheidungen oder Regelverletzungen festgestellt. Pures Pech ohne menschliches Versagen ist ein seltenes Phänomen!

WAS GESCHIEHT ANDERNORTS?

Es gibt nur wenige Daten über Zwischenfälle in Segelklubs. Entsprechende Fakten könnten jedoch bei grossen Vercharterern (Sunsail etc.) oder Versicherungen angefordert werden.

Ein Vergleich mit der Luftfahrt bietet sich hier an: Im Jahr 2005 hat die FAA (Federal Aviation Administration, USA) 17 000 Unfälle in der allgemeinen Luftfahrt zwischen 1990 und 2000 untersucht. Betroffen waren ausschliesslich nicht-professionelle Piloten mit unterschiedlichem Ausbildungsstand – diese Heterogenität ähnelt derjenigen unserer Skipper. Die Fehler wurden nach einer Modellvariante von Reason klassifiziert. Sie wurden eingeteilt in Fähigkeitsfehler, Entscheidungsfehler, Regelverletzungen, Wahrnehmungsfehler und einige andere. 61 % der Unfälle wurden durch fehlendes Können verursacht, 19 % durch einen Entscheidungsfehler und 8 % durch eine Regelverletzung (absichtlich oder nicht). Bei den tödlichen Unfällen war die Regelverletzung viermal häufiger Ursache als bei Unfällen ohne Todesfolge. Die Fähigkeitsfehler und die Entscheidungsfehler sind meistens die Konsequenz aus Mangel an Erfahrung und hätten verhindert werden können.

Um auf den CCS zurückzukommen: Dieselbe Gefahr wie bei den Piloten erwartet unsere Skipper. Diese Gruppe ist sehr heterogen bezüglich der Erfahrung auf See. Einige haben jahrelange Erfahrung auf allen Weltmeeren und besitzen ihre eigene Segelyacht, andere wiederum besitzen keine eigene Yacht und segeln nur ein- bis zweimal pro Jahr in unserem Klub. Nichtsdestotrotz: Wir haben keine Daten, um belegen zu können, dass die Skipper mit den wenigsten Meilen auch wirklich diejenigen sind, die am meisten Unfälle verursachen. Es ist bekannt, dass die risikoreichsten Verhaltensweisen oft das Ergebnis eines übertriebenen Vertrauens in die eigenen Fähigkeiten (Overconfidence) erfahrener Personen sind!

ARGUMENTE FÜR EIN SICHERHEITSKONZEPT DES CCS

Die jüngste Zunahme kostspieliger Vorfälle und die Gefahr, dass sich eine «Kasko-Törn»-Mentalität ähnlich wie bei professionellen Charterunternehmen entwickelt, erfordert eine entsprechende Sensibilisierung. Anderer-

seits macht ihr «Amateur»-Status die CCS-Segler besonders verletzlich in einer manchmal herausfordernden Meeresumgebung – Wetterbedingungen, Seegang, Umgebungsverkehr sind für sie die gleichen wie für professionelle Segler. Ein ausgeprägtes Gefühl für die Sicherheit auf See (Erkennen von gefährlichen Situationen), gute Seemannschaft sowie die Fähigkeit, angemessene Entscheidungen zu treffen, sind in anspruchsvollen Situationen entscheidend.

Schliesslich kann ein Klub, der für sich in Anspruch nimmt, eine Referenz (und das zu Recht!) auf dem Gebiet des Hochseesegelns zu sein, nicht ohne eine gut definierte Sicherheitsstrategie auskommen, die für alle sichtbar ist. Die Implementierung einer Sicherheitskultur ist daher notwendig. Nach Anregung einiger motivierter Mitglieder entschied das Führungsteam des CCS, eine Arbeitsgruppe «Sicherheit auf See» zu gründen. Diese Arbeitsgruppe soll konkrete Vorschläge ausarbeiten. Ihre Mitglieder stammen aus der professionellen Luftfahrt, aus der Medizin, aus der Industrie und natürlich aus der professionellen Seefahrt. Ein Vicecommodore, der über langjährige Blauwasser-Erfahrung verfügt, soll als Bindeglied zum Führungsteam fungieren.

SICHERHEIT AUF SEE – DIE HAUPTPUNKTE DES KONZEPTS

Es kam von Anfang an nicht in Frage, einfach ein weiteres, x-tes Handbuch zur Sicherheit auf unseren Yachten zu verfassen. Dazu gibt es bereits unzählige exzellente Literatur. Der Effort musste also auf einer Sensibilisierung des Klubs und der Skipper liegen. Ein Umdenken ist gefragt. Der CCS setzt sich dafür ein, dass die Sicherheitskultur das Hauptziel des Klubs wird.

Das Prinzip des «faulen Apfels» muss einer Kultur der Gerechtigkeit, einer Kultur der Fairness und des Dialogs weichen. Einer Kultur, die dazu ermutigt, Fehler, Versäumnisse und Regelverstösse spontan und ohne Angst vor Schuldzuweisungen zu melden und daraus zu lernen, um die Sicherheit proaktiv zu verbessern.

Tel. +41 44 300 35 35 · +41 32 331 35 35
info@mycharter.ch · www.mycharter.ch

my charter
a registered Trade Mark of my yacht & charter ag



my charter™ Co-Sponsor:
05. - 08. 2021: www.vc-cup.ch

my charter™ Co-Sponsor:
22. - 23. 05. 2021: www.ventavayer.ch

my charter™ Co-Sponsor:
26. - 27. 06. 2021: www.segelskipper.ch

100Milles de Pentecôte
La Route

Ägäis – von Athen bis Rhodos: Inseln, Sonne und herrlicher Wind
Mer Egée – d'Athènes à Rhodes : des îles, du soleil et des vents magnifiques

Yachtcharter mit Rolf Krapf: The sunny side of life! www.mycharter.ch - Ihr Fairmittler™ - votre agence fairplay avec toute l'expérience de Rolf Krapf

Menschliches Versagen existiert, doch Fahrlässigkeit und vorsätzliche Regelverstösse sind inakzeptabel!

Ein solches Konzept ist ein dynamischer Prozess, der von denjenigen, die ihn leiten, viel Energie erfordert. Die Gewohnheiten und Gebräuche des Klubs können jederzeit geändert werden, je nachdem, welche Verbesserungen vorgeschlagen werden. Das Konzept ist daher nur langfristig denkbar. Diejenigen, die es tragen werden, müssen sich dessen bewusst sein.

Folgende vier Hauptpunkte werden vorgeschlagen:

1. Erstellen eines Mottos:

Das Motto stellt die Sicherheit an erste Stelle und wird auf allen Medien des Klubs zusammen mit dem offiziellen CCS-Logo angezeigt. Wie es in der Schweiz oft der Fall ist bei Formulierungen, die in allen Sprachen verstanden werden müssen, entschieden wir uns für die englische Version:

SAFETY FIRST

Dieses Motto sollte im CRUISING ebenso erscheinen wie in allen Logbüchern und den Lehrbüchern. Man könnte «Safety First» auch im CCS-Logo selber integrieren.

2. Die Sicherheit in den Medien und im sozialen Leben des Klubs:

Um seine Wirkung zu steigern, muss die Förderung von «Safety First» dauerhaft und repetitiv sein. Das Thema muss daher regelmässig präsent sein – in Form von Artikeln in den Medien des Klubs sowie bei Skippertreffen und Kursen. Eine Verbreitung des Konzepts in den Regionalgruppen ist angedacht. Die Bildung einer Rubrik «Safety First», die sich natürlich ums Thema Sicherheit auf See dreht, ist im CRUISING vorgesehen. Diese Rubrik soll die Möglichkeit bieten, Sicherheitsaspekte anzusprechen und den Erfahrungsaustausch zu ermöglichen. Sie soll der konkrete Ausdruck der erwähnten Kultur der Gerechtigkeit sein, indem sie Schiffsführern und Mitgliedern eine Plattform bietet, um Informationen weiterzugeben, die für die Sicherheit aller als nützlich erachtet werden.

3. Erstellen einer Skipper-Charta (s. Abbildung 1):

Die Skipper (und die Crews) müssen sich über die Bedeutung der Funktion «Skipper» im Klaren sein. Frankreich hat kürzlich die Definition von «Skipper» im Reglement für die Sportschiffahrt neu definiert. Auf der Grundlage dieses Dokuments wurde eine



Skipper-Charta mit den Pflichten der Funktion erstellt. Diese Charta wird ein integraler Bestandteil der Logbücher sein, die den verantwortlichen Schiffsführern zu Beginn der Törns ausgehändigt werden.

4. Publikation einer Sicherheitsbroschüre, 5 Minuten Brainstorming zu 10 Notsituationen (s. Abbildung 2): Schlechte Vorbereitung, mangelnde Erfahrung, Unachtsamkeit und Nachlässigkeit sind die häufigsten Ursachen für Unfälle in unserem Klub. Die Sicherheit lässt sich durch standardisierte Übungen und den Erwerb von «automatisiertem» Wissen zu bestimmten klassischen Situationen verbessern. Zu diesem Zweck wurde eine Sicherheitsbroschüre für Skipper konzipiert – mit zehn Übungen zu bestimmten Sicherheitsthemen. Sie ermöglicht den Verantwortlichen zusammen mit ihren Crews verschiedene Themen in Form eines Brainstormings zu diskutieren, das jedes Mal nach demselben Schema ablaufen soll. Das Schema basiert auf Erkennung und Prävention: Ursachen -> Anzeichen -> Prävention -> Hilfsmittel -> Massnahmen.

Es ist geplant, die Sicherheitsbroschüre in einer vorläufigen Form während der Saison 2021 einzuführen. Mit dem Ziel, den Skippern die Möglichkeit zu geben, Verbesserungen vorzuschlagen, nachdem sie die Broschüre auf ihren Törns getestet haben.

FAZIT

Die Umsetzung des Konzeptes «Sicherheit auf See» erfordert eine kulturelle Revolution innerhalb des CCS. Die Idee der «Just Culture» ist in erster Linie eine Frage der Mentalität. Für Führungspersonen eines Unternehmens ist es viel einfacher, Fehler im Betrieb zu sanktionieren, als die Struktur des Unternehmens zu hinterfragen und diejenigen Aspekte zu ändern, die zur Entstehung von Fehlern beitragen. Es ist ein ehrgeiziges Projekt, ein Klima des Vertrauens zu schaffen, das den Dialog und die spontane Meldung von Fehlern (ohne Angst, beschuldigt zu werden) ermöglicht. Nur so können diejenigen Aspekte herausgearbeitet werden, die zur Sicherheit beitragen. Bremsklötze für Veränderungen gibt es überall, sei es in Form von Gleichgültigkeit

oder gar offenem Widerstand. Die Mentalitätsänderung wird nur gelingen, wenn das Führungsteam und die für das Thema Verantwortlichen sich aktiv engagieren, und zwar dauerhaft. Erinnern wir uns doch daran, dass es um hunderttausende Franken geht, die für Reparaturen bei Schäden investiert werden müssen – von der Sicherheit unserer Crews ganz zu schweigen!

Die Lust am Abenteuer, die Suche nach Leistung, der Rausch und das Adrenalin, die mit der Risikobereitschaft einhergehen – so schön sie auch erscheinen mögen – MÜSSEN der prioritären Forderung nach Sicherheit unterworfen werden. Amateurhaftigkeit, im abwerten- den Sinne des Wortes, Nachlässigkeit und Regelverstöße sind nicht akzeptabel.

Die Skipper des CCS sind die Seele des Klubs und machen ihn lebendig. Sie sind sich sehr wohl bewusst, dass Sicherheit an erster Stelle steht. Dieses Konzept sollte für sie die Gelegenheit bieten, einen neuen Blick auf die Art und Weise zu werfen, wie sie die Sicherheit innerhalb ihrer Crews und des Klubs angehen. Indem sie zum einen die Safety-First-Botschaft in ihrem Umfeld verbreiten und andererseits den Dialog mit den Kollegen pflegen. Und alle Informationen melden, die für die Sicherheit aller nützlich sein könnten.

Quellen / Sources

- Larouée J. et al., *Le modèle de l'erreur humaine de James Reason, CRC_WP_2014_24, MINES ParisTech 2014, 44 p. hal-01102402*
- Mastelli A., *Comment éviter l'erreur humaine, comment éviter le pire ? Le Temps, 12.11.2019*
- Reason J., *Human error: Models and Management. The British Medical Journal, 2000 Mar 18; 320(7237): 768-770*
- SESE, *Rapport final no 2370, Accident du JU-52/3m du 4 août 2018*
- Skyguide, *Just Culture Policy, 17.05.2016*
- Wiegman D. et al., *Human Error and General Aviation Accidents: A Comprehensive, Fine-Grained, Analysis Using HFACS. FAA report DOT/FAA/AM-05/24, 2005*

Skipper-Charta

Der Skipper verpflichtet sich

- die Sicherheit des Schiffes und der Besatzung zu gewährleisten
- die Regeln der Schifffahrt zu beachten
- eine sichere und umsichtige, den Eigenschaften des Schiffes und der Besatzung angepasste Navigation durchzuführen
- die Besatzung im richtigen Gebrauch der Sicherheitsausrüstung und im Verhalten in Notfallsituationen zu unterweisen

Abbildung 1

Sécurité en mer



La sécurité en mer est un thème d'importance centrale. De tout temps, le CCS s'est efforcé de maintenir des standards de sécurité élevés sur les navires du Club. Un groupe de travail, récemment constitué, a proposé un fil conducteur en élaborant un concept général de «sécurité en mer».

De nos jours, la sécurité est devenue un enjeu principal dans nombre d'activités professionnelles et de loisir. Des domaines aussi variés que l'industrie chimique, l'aviation, le milieu médical, les centrales nucléaires, ont vu se développer des programmes très élaborés visant à réduire les incidents liés à l'activité humaine. Qui ne connaît pas le terme de «check list» dont l'usage systématique a drastiquement réduit les accidents d'aviation provoqués par des erreurs humaines.

L'ERREUR HUMAINE ET LES CONCEPTS DE SÉCURITÉ

Le facteur humain est donc à l'origine d'une part considérable des incidents survenant dans les structures industrielles. Il est admis que des catastrophes majeures, comme celle de Tchernobyl ou celle du crash du JU-52 dans les Alpes suisses (2018, 20 morts), sont la résultante d'un enchaînement d'erreurs humaines et de violation de règles favorisées par un système organisationnel inadéquat.

Dès les années 1980, l'erreur humaine en rapport avec les accidents professionnels a fait l'objet d'intenses recherches. James Reason est un des auteurs qui a le plus contribué à faire progresser ce domaine que l'on définit actuellement sous le terme de Safety Sciences.

L'erreur humaine est définie comme une situation dans laquelle une activité mentale ou physique planifiée échoue à atteindre le but visé, soit que l'action ne se

déroule pas en accord avec le plan établi ou que le plan est inadéquat pour atteindre l'objectif. Les « ratés » (erreur d'action) ou les « lapsus » (erreur verbale), surviennent lors d'activités de bas niveau de contrôle (automatisme, tâches routinières). Les « méprises » surviennent à un niveau de contrôle plus élevé, basé sur les règles et les connaissances. Elles correspondent le plus souvent à un dysfonctionnement dans la planification de l'action.

Finalement, est apparue la distinction entre erreur et violation, la dernière supposant une transgression volontaire d'une règle ou d'une procédure imposée. Elle peut être le fait d'une habitude plus ou moins tolérée par le système dans lequel elle est commise (par exemple, rouler systématiquement à 105 km/h dans les zones limitées à 100 km/h), d'une nécessité (espace de travail inadéquat, conflit entre les objectifs de sécurité et de production) et, dans sa forme la plus grave, représenter un acte de sabotage (dans lequel la violation est liée à l'intention de nuire).

Cette classification a trouvé son utilité dans l'investigation de divers types d'accidents. Nous en verrons un exemple un peu plus loin dans cet article.

Le modèle reste cependant limité lorsque l'on envisage la prévention des accidents organisationnels. En 2000, Reason poursuit son raisonnement et publie un modèle de gestion des erreurs humaines et de prévention des accidents. Il insiste sur la distinction entre une approche personnelle à l'opposé d'une approche systémique.

Notfälle an Bord

- **Skipper-Ausfall**
 - Mensch über Bord (MOB)
 - Wassereintrich
 - Feuer an Bord
 - Motorenausfall
 - Manövrierunfähigkeit
 - Medizinischer Notfall
 - Schweres Wetter
 - Rigg-Probleme
 - Auf Grund aufgelaufen

1. URSACHEN

2. ANZEICHEN

3. PRÄVENTION

4. HILFSMITTEL

5. MASSNAHMEN

Urgences à bord

- **Incapacité du skipper**
 - Homme à la mer (MOB)
 - Voie d'eau
 - Feu à bord
 - Panne de moteur
 - Bateau non manœuvrant
 - Urgence médicale
 - Gros temps
 - Avarie de gréement
 - Talonnage, échouement

1. CAUSES

2. SIGNES

3. PRÉVENTION

4. RESSOURCES

5. PLAN D'ACTION

ÜBUNGSTHEMA SKIPPER-AUSFALL

Prävention

- **MOB** | Skipper auf das Tragen der Rettungsweste und Sicherheitsgurts hinweisen; der Skipper hat eine Vorbildfunktion! Nicht über Bord urinieren. Strecktaue/-Bänder installieren. Bergung eines MOB üben
- **Unfall** | Lose Gegenstände festzurren, Luken schließen, auf Deck im Luv bewegen. Schwerpunkt tief halten immer eine Hand für sich selber und eine für das Schiff, vorsichtig bewegen
- **Medizinische Probleme** | Skipper 2 kennt den Gesundheitszustand des Skippers und weiß, wo sich dessen persönlichen Medikamente befinden
- **Alkohol/Drogen** | das Thema muss vor dem Törn (Törntreffen) klar kommuniziert werden
- Skipper 2 (und die Crew) kennen die Etagensplanung und sind mit den Details vertraut
- Sorgfältige Planung der Etappe (Wetter, Route, Gefahren, Gezeiten, Fluchthafen)
- Umsichtige Navigation (4-Augen-Prinzip)
- Gutes Crew-Management (Ausguck, Navigation, Rudergehen, Verpflegung, Ruhezeit)

THEME D'EXERCICE INCAPACITÉ DU SKIPPER

Prävention

- **MOB** | rendre le skipper attentif au port du gilet et du harnais; le skipper donne l'exemple! Ne pas uriner par-dessus bord. Installer les lignes de vie. Exercer la récupération du MOB
- **Accident** | amarrer les objets, fermer les capots, se déplacer au vent, toujours une main pour soi, travailler prudemment (gros effort en jeu)
- **Problème médical** | le skipper 2 connaît la condition médicale du skipper et où se trouvent ses médicaments personnels
- **Alcool/drogues** | le sujet doit être clairement communiqué à la réunion d'équipage
- Le skipper 2 (ainsi que l'équipage) doit connaître la planification de l'étape
 - Planification soignée de l'étape (météo, route, dangers, refuge, mouillage ou port d'accès sûr)
 - Navigation prudente (principe des 4-yeux)
 - Bonne gestion de l'équipage (vigue, navigation, barreur, ravitaillement)

Abbildung 2 / Tableau 2



Le modèle personnel se focalise sur les individus et leurs erreurs, les blâmant pour leurs oublis, inattentions ou autres défaillances morales. C'est le principe de la «pomme pourrie» qui consiste à identifier et éliminer les mauvais éléments. En termes de sécurité, ce modèle punitif est contre-productif dans la mesure il favorise le repli sur soi, la dissimulation des violations et des incidents mineurs et, en définitive, la déconnection des décideurs avec le domaine de l'action. Un tel scénario a mené à la catastrophe de Tchernobyl où le manque de culture du dialogue et de relation des incidents et violations régnant au sein de l'entreprise a été pointée du doigt.

L'approche systémique se concentre sur les conditions dans lesquelles les individus travaillent et s'efforce de construire des lignes de défense pour réduire les erreurs et leurs conséquences. Elle sépare les erreurs d'actions commises par les opérateurs des conditions latentes (favorisantes) de l'institution dans laquelle elles se produisent et s'efforce à créer des barrières la protégeant des erreurs depuis la conception du projet jusqu'à sa mise en œuvre. C'est le modèle du fromage suisse (Swiss cheese model) bien connu. Pour être performant, ce modèle de prévention est basé sur le principe de la

«Just Culture» (exemple, charte Skyguide) ou Culture de l'équité. Il est admis que l'erreur est humaine et que la performance parfaite est illusoire. Elle instaure un climat de confiance favorisant le signalement spontané des erreurs et des violations quotidiennes sans craindre de sanction. Le but est de faire progresser la sécurité en apprenant des erreurs commises. Il s'agit cependant de définir au préalable ce qui est acceptable et inacceptable!

LE CCS ET LA SÉCURITÉ

Le CCS est un regroupement d'acteurs bénévoles représentant une variabilité d'origine, de formation et d'expérience considérable. Tous sont motivés par le plaisir de naviguer en mer. L'institution bénéficie d'une somme impressionnante de compétences de tout bord qui en font une référence dans la formation théorique et pratique à la navigation en mer en Suisse, tout mettant à disposition de ses membres des croisières sur des bateaux bien équipés et régulièrement entretenus. Ce modèle suscite la curiosité, et souvent l'admiration, lors des discussions que nos équipages échangent sur les pontons avec les navigateurs des pays traversés.

Les responsabilités organisationnelles des divers départements sont clairement définies. La direction opérationnelle, l'enseignement, la gestion des croisières et des bateaux sont suffisamment fournies en ressources humaines. Les croisières se déroulent sous la responsabilité de skippers 1 et 2 qui ont reçu une formation théorique et pratique dispensée par le Club; par souci de perfection, certains ont même validé leur formation auprès de la RYA.

A ce jour, il n'existe cependant pas de concept global de la sécurité en mer au sein du Club. Le thème est abordé dans divers chapitres du Manuel de croisières. A bord des bateaux, on pourra trouver des messages de sécurités accolés sur les cloisons ou des brochures contenant des recommandations très utiles, habituellement écrites par les responsables de bateau.

Des exposés ayant trait à la sécurité sont épisodiquement dispensés aux skippers lors des forum précédant le début de la saison de navigation.

D'une manière générale, l'accent est mis sur le traitement des urgences classiques telles que l'homme à la mer, le feu à bord, etc.

Au début de chaque croisière, les moyens de sécurité existant à bord des bateaux sont censés être testés et démontrés aux équipages et des exercices pratiques de gestion des urgences sont effectués.

Ainsi, près de 200 croisières sont effectuées chaque année sur les cinq voiliers et le yacht à moteur du Club. Depuis 2018, le Club s'est doté d'un groupe d'enquête des incidents (UKZ) dont la mission est d'investiguer les causes des accidents majeurs et d'en tirer les enseignements utiles à l'amélioration de la sécurité.

Depuis sa création, l'UKZ a étudié sept incidents significatifs, par chance sans lésions corporelles, ayant occasionné des coûts élevés et l'immobilisation de deux bateaux pendant plusieurs mois. La plupart de ces incidents (six/sept) sont des talonnages ou des collisions qui auraient pu être évités. Mauvaise planification, inattention, erreur de décision et violation des règles en sont les principales causes. La pure malchance est un phénomène rare!

QUE SE PASSE-T-IL AILLEURS ?

Il existe peu de données concernant les incidents survenant dans les clubs de navigation de plaisance. Des données pourraient être obtenues auprès des grands loueurs de bateau (Sunsail, etc) ou auprès des assurances. Une analogie peut être faite avec ce qui se passe dans le monde de l'aviation générale. En 2005, la FAA (Federal Aviation Administration, USA) a enquêté sur 17 000 accidents survenus dans l'aviation générale entre 1990 et 2000. Il s'agit de pilotes non professionnels avec des degrés de formation divers; une population qui ressemble par son hétérogénéité aux skippers de notre Club.

Les erreurs ont été classifiées selon une variante du modèle de Reason. Elles ont été réparties en skill error (métier de pilote), decision error, violation, perception error et quelques autres.

61 % de accidents ont été initiés par une skill error, 19 % par une decision error et 8 % par une violation (intentionnelle ou non). En cas d'accidents mortels, la violation est 4 x plus fréquente que lors d'accidents non mortels. Les erreurs en relation avec le métier de pilote (skill error) et les erreurs décisionnelles sont généralement la conséquence d'un manque d'expérience et auraient pu être évitées.

Pour en revenir au CCS, le même danger guette nos skippers. Notre population est très hétérogène si l'on considère le critère de métier de marin. Certains ont des années d'expérience dans toutes les mers du globe et possèdent leur propre voilier, d'autres n'en possèdent pas et ne skippent qu'une à deux semaines par année dans la Club. Néanmoins, nous ne disposons pas de données solides permettant d'affirmer que les skippers ayant le moins de milles au « compteur » sont ceux qui ont le plus d'accidents. Il est bien connu que les comportements les plus à risque sont souvent le fait d'individus expérimentés ayant une confiance exagérée en leurs capacités (overconfidence) !

ARGUMENTS EN FAVEURS D'UN CONCEPT DE SÉCURITÉ EN MER AU SEIN DU CCS

L'augmentation récente d'incidents coûteux, le risque de voir se développer une mentalité de «croisière casco», à l'instar de ce que l'on rencontre chez les loueurs professionnels, appelle à une prise de conscience.

D'autre part, la condition «d'amateur» rend les navigateurs du CCS particulièrement vulnérables à un milieu marin parfois hostile (les conditions météo, l'état de la mer, le trafic environnant sont les mêmes pour eux que pour les navigateurs professionnels). Un sens aigu de la sécurité en mer (capacité à détecter les situations accidentogènes), une bonne expérience du «métier de marin» et la faculté à prendre les décisions adéquates sont déterminantes dans ces situations.

Finalement, un club qui prétend être une référence (à juste titre !) dans le domaine de la navigation en mer ne peut se passer d'une stratégie de sécurité bien définie et affichée aux yeux de tous.

La mise en place d'une culture de la sécurité s'avère donc nécessaire. Sous l'impulsion de quelques membres motivés, le groupe directeur a donc décidé de créer un groupe de travail «Sécurité en mer» chargé de formuler des propositions concrètes. Ses membres proviennent de l'aviation professionnelle, de la médecine, de l'industrie et de la navigation professionnelle. Un vice-commandore possédant une longue expérience de navigation au long court assure le lien avec le groupe directeur.



SÉCURITÉ EN MER – LES GRANDS AXES DU CONCEPT

Dès le départ, il était hors de question de fabriquer un nème manuel traitant de la sécurité sur nos bateaux; la littérature fourmille d'excellents ouvrages dans ce domaine.

L'effort porte sur une sensibilisation du Club et des skippers à la sécurité. Cela suppose un changement de mentalité, le CCS s'engageant à faire de la culture de la sécurité un objectif principal.

Le principe de la « pomme pourrie » doit céder la place à une « Just Culture », ou culture de l'équité et du dialogue, favorisant le signalement spontané des erreurs, des omissions et autres violations des règles, sans crainte d'un blâme, et d'en tirer les enseignements permettant proactivement d'améliorer la sécurité. Il est admis que l'erreur humaine existe (et qu'elle n'est pas l'apanage des plus mauvais). A l'opposé, la négligence et la violation intentionnelle des règles sont inacceptables.

Un tel concept est un processus dynamique qui consomme de l'énergie de la part de ceux qui le gèrent car il suppose une capacité à faire évoluer les us et coutumes du Club à tout moment, en fonction des améliorations proposées. Il ne peut donc se concevoir que dans la durée. Ceux qui le porteront devront en être conscients.

Dès lors 4 axes d'action sont proposés:

1. La sécurité dans le club, création d'une devise:

Une devise plaçant la sécurité en première place est affichée dans tous les médias du Club au même titre que son logo officiel (comme cela est souvent le cas en Suisse, lorsque l'on cherche un terme utilisable dans toutes nos langues nationales, nous optons pour l'anglais): **SAFETY FIRST**

Cette devise devrait apparaître dans le journal Cruising, dans tous les logbooks, dans les manuels d'enseignement. On pourrait éventuellement l'intégrer au logo officiel du club.

2. La sécurité dans les médias et la vie sociale du Club:

Pour développer son effet, la promotion de la sécurité doit s'étendre sur la durée et être répétitive. Elle exige donc une présence régulière sous forme d'articles dans les médias du Club et une participation active dans les réunions de skippers et dans les cours (conférences). Une diffusion du concept dans les groupes régionaux est envisagée.

La création d'une rubrique «Safety First» consacrée à la sécurité dans le journal CRUISING est prévue. Elle permettra d'y traiter des aspects inhérents à la sécurité et d'y relater des expériences vécues. Cette rubrique

Charte du skipper

Le skipper s'engage à

- assurer la sécurité du navire et de son équipage
- respecter les règles de navigation
- conduire une navigation sûre et réfléchie adaptée aux caractéristiques de son navire et de son équipage
- instruire son équipage au bon usage des équipements de sécurité et aux situations d'urgences

Tableau 1

sera l'expression concrète de la Juste Culture en mettant à disposition des skippers et des membres une plateforme leur permettant de relayer des informations jugées utiles à la sécurité de tous.

3. Création d'une charte du skipper (tableau 1):

Les skippers (et les équipages) doivent être au fait de la signification de chef de bord et des devoirs qui en découlent.

La France en a récemment précisé la définition dans son règlement sur la navigation de plaisance. Partant de ce document, une charte du skipper comportant les devoirs de la fonction a été rédigée. Elle fera partie intégrante des logbooks mis à disposition des skippers au début des croisières dont ils ont la responsabilité.

4. Publication d'un livret sécurité, 5' brainstorming sur 10 situations d'urgence (tableau 2, page 11):

Mauvaise préparation, manque d'expérience, inattention et négligence sont les causes principales des accidents dans le club. La sécurité s'améliore par la pratique d'exercices standardisés et l'acquisition d'un savoir «automatique» face à certaines situations classiques.

A cet effet, un livret comportant une dizaine de thèmes d'exercices a été rédigé à l'intention des skippers. Il leur permettra d'aborder avec leurs équipages divers sujets sous forme de brainstorming structurés selon un modèle commun insistant sur la détection et la prévention :

Causes -> Signes -> Prévention -> Ressources -> Plan d'action.

Il est prévu d'introduire le livret d'exercices sous une forme provisoire durant la saison 2021, le but étant de donner aux skippers la possibilité de proposer des améliorations après l'avoir «essayé» dans leurs croisières.

CONCLUSION

La mise en œuvre du concept «Sécurité en mer» suppose une révolution culturelle au sein du Club.

La notion de «Just Culture» est avant tout une question

de mentalité. Pour les dirigeants d'une entreprise, il est en effet plus facile de sanctionner (voir exclure) les mauvais éléments que de remettre en cause l'ensemble de sa structure et d'en modifier les aspects qui contribuent au développement des erreurs. Etablir un climat de confiance permettant le dialogue et le signalement spontané des défaillances (sans crainte d'être blâmé) pour en tirer les éléments contribuant à la sécurité est un projet ambitieux. Les freins au changement existent partout, prenant la forme d'une banale indifférence ou d'une opposition plus ou moins déclarée.

Le changement de mentalité ne pourra donc s'opérer que si le groupe directeur et les responsables des domaines concernés s'engagent activement, et sur la durée, à soutenir le projet.

Rappelons que l'enjeu concerne des centaines milliers de francs d'économie sur les dégâts occasionnés à nos bateaux, sans même évoquer la sécurité de nos équipiers!

Le goût de l'aventure, la recherche de la performance, l'ivresse et l'adrénaline associées à la prise de risque, tout sympathiques qu'ils peuvent paraître, DOIVENT être dorénavant soumis en priorité à l'exigence de sécurité. L'ama-tourisme, dans le sens péjoratif du terme, la négligence et la violation des règles ne sont pas acceptables.

Les skippers du CCS sont l'âme du club et le font vivre. Ils sont parfaitement conscients que la sécurité est un enjeu primordial. Ce projet devrait être pour eux l'occasion de porter un regard nouveau sur leur façon d'aborder la sécurité au sein de leurs équipages et dans le Club, d'une part en portant le message SAFETY FIRST autour d'eux et, d'autre part, en cultivant le dialogue avec leurs pairs et en signalant toute information utile à la sécurité de tous.

Groupe de travail «Sécurité en mer»:

- Gabathuler Jean, skipper CCS, médecin, président du groupe de travail «Sécurité en mer»
- Haller Frédy, skipper CCS, vice-commodore, membre du groupe directeur, responsable des croisières du CCS
- Biard Alain, skipper CCS, responsable achat et logistique groupe industriel, capitaine groupe Haut-Lac, membre du comité central
- Haefelfinger Philipp, skipper CCS, instructeur RYA, ingénieur gestion énergie
- Wettstein Bernard, skipper CCS, ancien pilote et instructeur Swissair, groupe régional Genève, membre du comité central