



Sicherheitsempfehlung Nr. 27

Ausgabedatum der Sicherheitsempfehlung	07.09.2021
Registernummer Schlussbericht	2016042003
Sicherheitsdefizit	<p>Am 20. April 2016 um ca. 13:09 Uhr kollidierte das Motorschiff Albis (MS Albis) der Zürichsee-Schiffahrtsgesellschaft (ZSG) beim Anlegemanöver in Küsnacht (ZH) mit dem Anlegesteg. Als Folge des Aufpralls wurden mehrere Personen verletzt. Am Schiff und am Anlegesteg entstand grosser Sachschaden.</p> <p>Die Kollision des MS Albis mit dem Anlegesteg in Küsnacht vom 20. April 2016 ist darauf zurück zu führen, dass die Übernahme des Fahrkommandos auf den backbordseitigen Nockfahrstand nicht gelang.</p> <p>Aufgrund der für die Unfallabklärung fehlenden Aufzeichnungen wichtiger Parameter konnte nicht abschliessend geklärt werden, ob rein technische oder rein menschliche Faktoren ursächlich waren.</p> <p>Zum Unfall haben beigetragen:</p> <ul style="list-style-type: none">• Ungünstige Entscheidungen und Priorisierungen hinsichtlich<ul style="list-style-type: none">- des Zeitpunktes für den Wechsel vom Haupt- auf den Nockfahrstand für die Kommandoübernahme, was wenig Reserve für Unvorhergesehenes zur Folge hatte;- des starken Beschleunigens kurz vor dem Anlegemanöver vom Hauptfahrstand aus in Anbetracht der Distanz und des Anfahrswinkels zum Anlegesteg sowie der gegebenen Topologie.• Ein mangelndes Training bezüglich möglicher Systemausfälle.• Ungünstige bzw. fehlende Vorgaben und Kontrollen, resp. Monitoring im Unternehmen hinsichtlich<ul style="list-style-type: none">- Verfahren, Konzepte und Schulungen, die die Sensibilisierung auf Systemausfälle und einzuleitende Notfallprozeduren beinhalten und den Schiffsführern Gelegenheit bieten, sich mit diesen für das sichere Führen von Fahrgastschiffen wichtigen Themen wiederholt auseinanderzusetzen;- Umsetzung von Erkenntnissen aus sicherheitsrelevanten Meldungen. <p>Damit verbunden wurden folgende Risiken identifiziert:</p> <ul style="list-style-type: none">• Die Grenzen der technischen Verfügbarkeit der Steuerung werden in den vorhandenen Betriebsprozessen nur ungenügend berücksichtigt.• Es besteht kein Szenario «Störung / Ausfall der Motorensteuerung».• Daten, die für die Analyse von Ursachen und eine nachhaltige Verbesserung des Systems notwendig sind, werden nicht erhoben.• Die ZSG verfügt über kein Konzept zur Entwicklung und zum Monitoring eines Sicherheitsmanagementsystems. Das Unternehmen stellt insbesondere nicht sicher, dass alle zur sicheren Führung der Schiffe gewonnenen Erkenntnisse von den Schiffsführern gelesen, verstanden und entsprechende

Handlungsanweisungen angewendet werden.

- Sicherheitsrelevante und meldepflichtige Vorkommnisse werden aufgrund nicht aktualisierter Anweisungen der ZSG nicht an das BAV gemeldet. Dieses kann somit die für die Sicherheit im System wichtige Aufsichtsfunktion nicht vollumfänglich wahrnehmen.

Die Fahrplangestaltung legt unter Umständen (z. B. bei entsprechenden Gegebenheiten wie der Anlegestelle Küssnacht) den Schiffsführern die Wahl eines riskanteren Anfahrtsmusters nahe, wenn fahrplanmässig zwischen dem Anlegen zweier sich kreuzender Schiffe an einer Anlegestelle lediglich wenige Minuten eingeplant sind.

Sicherheitsempfehlung

Zielgruppe: Schifffahrtsunternehmen
Die Schifffahrtsunternehmen sollten ihre Fahrplangestaltung systematisch auf Risiken, die aus Zeitdruck, Topologie oder Begegnung von Schiffen entstehen können, untersuchen und Massnahmen zur Senkung der Risiken umsetzen.

**Schlussbericht zur
Sicherheitsempfehlung**

Vorbericht
Schlussbericht
