

Checkliste Passageplanung

1. Sind Schiff und Crew einsatzbereit, um das geplante Seegebiet in der vorgesehenen Zeit zu befahren?

1.1 Schiff

- 1.1.1 Ist das Schiff seetauglich?
- 1.1.2 Sind alle wesentlichen Systeme einsatzbereit?
- 1.1.3 Sind benötigtes Kartenmaterial und Handbücher an Bord?
- 1.1.4 Ist die notwendige Navigationsausrüstung vorhanden und einsatzbereit?
- 1.1.5 Ist die notwendige Kommunikations- und Sicherheitsausrüstung vorhanden und einsatzbereit?
- 1.1.6 Ist ausreichend Treibstoff gebunkert?
- 1.1.7 Liegen die notwendigen Dokumente vor?

1.2 Crew

- 1.2.1 Ist die Crew gesund und seetauglich?
- 1.2.2 Ist die Crew für die geplante Reise ausreichend erfahren?
- 1.2.3 Ist die für Seegebiet, Reisedauer und Stärke der Crew notwendige persönliche Sicherheitsausrüstung an Bord?
- 1.2.4 Sind Medikamente für Seekrankheit an Bord?
- 1.2.5 Wurde die Crew für die bevorstehende Reise gebrieft?
- 1.2.6 Verfügt die gesamte Crew über alle für die Einreise ins Zielland vorgeschriebenen Dokumente?

2. Mit welchem Wetter, welchen Strömungen und Gezeiten ist auf der bevorstehenden Reise zu rechnen?

- 2.1 Welches sind die normalen Wetter- und Strömungsverhältnisse für das Seegebiet zu dieser Jahreszeit?
- 2.2 Wie lautet die Kurz- und Mittelfristwetterprognose?
- 2.3 Wie lautet die Strömungsprognose?

Checkliste Passageplanung

- 2.4 Mit welchen Gezeiten (Wasserstände und Strömungen) muss bei Abfahrt, Ankunft und kritischen Wegpunkten gerechnet werden?
- 2.5 Erstellung des Wetter-Routings anhand der vorhergehenden Informationen (Abfahrtsdatum und -zeit, wetter- und strömungsbezogene Wegpunkte)

3. Welche aktiven Warnungen und Gefahren gibt es für das zu befahrende Seegebiet?

- 3.1 Gibt es aktive Warnungen (Sturm, Hurrikan, Tsunami, etc...)?
- 3.2 Gibt es aktive Reisewarnungen?
- 3.3 Mit welchen navigatorischen Gefahren und Besonderheiten ist zu rechnen?
 - 3.3.1 Welche Sperrgebiete sind zu beachten?
 - 3.3.2 Welche Naturschutzgebiete sind zu beachten?
 - 3.3.3 Gibt es gefährliche Riffe und Flachs?
 - 3.3.4 Gibt es bauliche Hindernisse (z.B. Brücken)?
 - 3.3.5 Gibt es Gebiete mit hohem Verkehrsaufkommen und/oder Verkehrstrennungsgebiete?
 - 3.3.6 Gibt es Gebiete mit Abnormalitäten (z.B. extreme Missweisung, Gebiete starken Seegangs, etc...)?

4. Erstellung der Route

- 4.1 Wo ist mein Ziel, und welches sind meine alternativen Ziele?
- 4.2 Setzen von navigatorischen Wegpunkten
- 4.3 Konsolidierung der Ergebnisse aus den vorherigen Punkten zu einer Route
- 4.4 Abschätzung von Distanz, Fahrdauer und ETA inkl. Szenariobetrachtung
- 4.5 Gibt es vorgeschriebene Meldepunkte?

5. Erstellung und Hinterlegung des Float-Plans

- 5.1 Erstellung des Float-Plans auf Basis der Passageplanung
- 5.2 Hinterlegung des Float-Plans bei Personen des Vertrauens

Hinweise zur Checkliste

Allgemein

Diese Checkliste orientiert sich grob an SOLAS V Regel 34 (Safe Navigation and Avoidance of Dangerous Situations) und Anhang 23 (Voyage Planning). Die Literatur dieser Dokumente wird dringend empfohlen. Diese Checkliste wendet sich an den Skipper, denn dieser ist alleine verantwortlich für die Passageplanung. Für die Hinweise wird davon ausgegangen, dass die geplante Passage im Nordatlantik und seinen Nebenmeeren stattfinden soll. Die Checkliste selbst, ist universal und weltweit verwendbar, für lange wie für kurze Passagen. Bei kurzen Passagen können viele Punkte wegfallen, sodass sich die Checkliste stark reduziert.

Zu 1

Es ist wichtig, sich zu Beginn der Planung einen Überblick über die Fähigkeiten von Schiff und Besatzung sowie der Herausforderungen der vorgesehenen Reise zu verschaffen. Eine erste und umfassende, wenn auch nicht alleinige Quelle von Informationen zu benötigten Crew- und Schiffsdokumenten ist www.noonsite.com.

Zu 2

Wetter, Strömungen und Gezeiten spielen für uns Segler eine wesentliche Rolle. Es ist daher wichtig, diese Naturbedingungen sehr detailliert und aus verschiedenen Perspektiven zu betrachten.

Zu 2.1

Sich über die jahreszeitlichen Bedingungen, die im langjährigen Mittel in einem Seegebiet vorherrschen, im Klaren zu werden, hilft bei der späteren Beurteilung der Wettervorhersagen. Meine persönliche Lieblings-Planungsunterlage sind die „Monatskarten für den nordatlantischen Ozean“, herausgegeben vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie.

Zu 2.2

Kurz- und mittelfristige Wetterprognosen sind heutzutage gut aufbereitet über einschlägige Apps wie zum Beispiel PredictWind oder Windy weltweit zu erhalten. Es gilt dabei jedoch einiges zu beachten, was Enttäuschungen auf See über einen vermeintlich falschen Wetterbericht vorbeugt. Die verschiedenen vorherrschenden Wettermodelle, zum Beispiel das US-amerikanische GFS oder das europäische ECMWF, nutzen unterschiedliche Algorithmen, die unterschiedliche Faktoren unterschiedlich bewerten. Zudem ist darauf zu achten, dass die richtige Gitternetzgröße ausgewählt ist. Ist die gewählte Maschenweite zu groß, kann das Modell örtliche Besonderheiten nicht „sehen“. Es ist auch wichtig, zu verstehen, wie bestimmte Begriffe durch den Herausgeber der Wettervorhersage definiert sind. Was bedeutet „anhaltender Wind“

Checkliste Passageplanung

oder „Böen“, da gibt es durchaus deutliche Unterschiede. Auch die genaue Definition der „signifikante Wellenhöhe“ sollte man kennen und in die Verhältnisse auf offener See zu übersetzen wissen. Auch wenn viele Herausgeber eine Vorhersage von zehn oder vierzehn Tagen anbieten und das auch benutzerfreundlich aufbereiten, soll das nicht darüber hinwegtäuschen, dass eine verlässliche Vorhersage über fünf Tage hinaus beinahe nicht möglich ist. In diesem Punkt sollte auch eine Strategie für den Empfang von Wetterdaten auf See erstellt werden, falls die geplante Reisedauer drei Tage übersteigt.

Zu 2.3

Eine allgemeine Beurteilung der Strömungssituation kann man aus den Monatskarten ableiten. Eine konkrete Strömungsvorhersage bieten u. A. Windy oder auch die Website www.passageweather.com an.

Zu 2.5

Auch wenn es mittlerweile Software gibt, welche Wetterrouting anbieten (z.B. PredictWind), sollte das maximal eine Hilfestellung sein, auf keinen Fall das alleinige Entscheidungskriterium. Es macht Sinn, Wegpunkte zu setzen, die bspw. eine günstige Strömung maximal ausnutzen oder eine vorhergesagte Winddrehung bereits berücksichtigen.

Zu 3

Gefahren und aktive Warnungen nehmen einen separaten Abschnitt in der Passageplanung ein, weil eine einzige kritische Warnung bereits genügt, um eine ansonsten unkritische Passage abzusagen.

Zu 3.1

Sturmwarnungen werden von den nationalen Wetterdiensten herausgegeben und sind sehr ernst zu nehmen. Es ist wichtig, dass auch hier die teils verklausulierte Sprache richtig interpretiert wird. Man kann davon ausgehen, dass jedes einzelne Wort einer Warnung bewusst ausgewählt und verwendet wurde. Es ist auch aufschlussreich, die sogenannte Diskussion zu den Warnungen zu lesen, d.h. die Erläuterung des Wetterdienstes, wie er zu der Vorhersage und der Warnung kommt. Für den Nordatlantik werden die Hurrikan-Warnungen vom National Hurricane Center in Miami herausgegeben: www.nhc.noaa.gov

Zu 3.2

Es ist wichtig, auch ggf. bestehende touristische Reisewarnungen zu kennen, in denen beispielsweise vor Piraterie gewarnt wird. Reisewarnungen werden in Deutschland durch das Auswärtige Amt herausgegeben und ständig aktualisiert.

Zu 3.3

Checkliste Passageplanung

Zur Analyse navigatorischer Gefahren und Besonderheiten, sind großmaßstäbige Karten zu Rate zu ziehen. Wer mit elektronischen Seekarten arbeitet, sollte jetzt in einer hohen Zoomstufe arbeiten, damit keine wesentlichen Details verlorengehen.

Zu 4

Die Route ist sowohl das Ergebnis der Passageplanung als auch der Maßstab, anhand dessen ihre Einhaltung überwacht wird. Sie besteht aus Wegpunkten und einem Reisezeitraum, d.h. einem Abfahrts- und einem geplanten Ankunftsdatum.

Zu 4.1

So trivial es klingt, die Route muss ein Ziel haben, das nicht „so ungefähr da und da“ lautet. Das Ziel kann ein Ankerplatz oder ein Hafen sein, und die Ansteuerung muss für dieses Ziel durchgeplant sein, da während der Revierfahrt u.U. keine Möglichkeit besteht, eine gewissenhafte Ansteuerung zu planen. Auch wenn unerwartete Wetterbedingungen eine Änderung der Ansteuerung notwendig machen, hilft es, wenn man sich zuvor intensiv mit dem Revier auseinandergesetzt hat. Alternative Ziele müssen ähnlich genau geplant werden wie das eigentliche Ziel, damit für den Fall, dass Bedingungen eintreten, die die Ansteuerung des eigentlichen Ziels unmöglich machen, die Ansteuerung eines alternativen Ziels kurzfristig und sicher umgesetzt werden kann.

Zu 4.2

Die Wetterwegpunkte werden hier durch navigatorische Wegpunkten ergänzt und detailliert.

Zu 4.3

Das Ergebnis dieses Arbeitsschritts ist die fertige Route, aus der sich wiederum Reisedauer und der Floatplan ableiten lässt.

Zu 4.4

Es ist wichtig, auch für kurze Passagen, eine ungefähre Idee zu haben, wann man an seinem Ziel eintreffen wird. Es ist die ETA, die vom Skipper geschätzte und kommunizierte Ankunftszeit, anhand der letztendlich entschieden wird, ob ein Schiff überfällig ist.

Zu 4.5

Meldepunkte gibt es für private, kleine Segelboote eher selten. Allerdings gibt es in bestimmten Ländern die Pflicht, bei Passage von festgelegten Meldepunkten eine bestimmte Station per UKW zu informieren. Unterlassung kann empfindliche Strafen nach sich ziehen. Deshalb sollte die Prüfung, ob es solche Stellen

Checkliste Passageplanung

gibt, in die Passageplanung einbezogen werden. Auch hierfür ist www.noonsite.com eine sehr gute erste Anlaufstelle.

Zu 5

Für längere Passagen ist es sehr empfehlenswert, einen sog. Floatplan zu erstellen und bei Personen seines Vertrauens zu hinterlegen. Der Floatplan enthält Informationen zur Schiffsausrüstung, Besatzung, Route und Passage. Er soll im SAR-Fall den Rettungskräften die Arbeit erleichtern und kann damit Menschenleben retten. Der Floatplan wird NICHT bei den Rettungskräften hinterlegt, sondern nur im Seenotverdachtsfall durch die Vertrauensperson an das zuständige MRCC weitergeleitet.