

Die „Informationsfalle“ oder warum der Lotse einen Fehler beging

SAN FRANCISCO BAY Am 7. November 2007 rammte das von Oakland auslaufende Containerschiff „Cosco Busan“ einen Brückenpfeiler der Oakland-Bay-Bridge. An der Brücke entstand nur geringer Schaden, aus dem Schiff lief allerdings Treibstoff aus, wodurch eine Ölverschmutzung der Bucht hervorgerufen wurde.

Diethard Kersandt

Das Containerschiff „Cosco Busan“ verließ bei schlechter Sicht und nach Abstimmungen zwischen Kapitän, Lotsen und VTS seinen Liegeplatz und steuerte unter Lotsenberatung in Richtung Bar Channel und weiter zur Durchfahrt durch die San Francisco Bay Bridge. Der Lotse stand nicht unter dem Einfluss von Alkohol oder/und Drogen (amtlich nach dem Unfall bescheinigt) und hatte eine Berufserfahrung als Lotse von 27 Jahren. Das Schiff verfehlte die Mitte der Durchfahrt durch den Span „Delta – Echo“ und berührte mit seiner Backbordseite einen Brückenpfeiler. Für die Navigation verwendete der Lotse vorwiegend das Radargerät und als dessen Störungen eine Identifikation

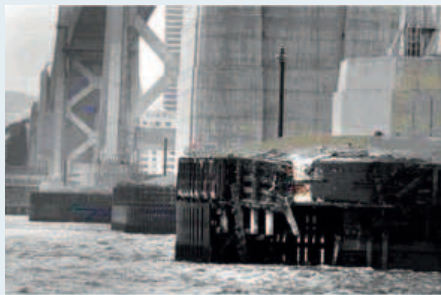


Abb. 1 : Beschädigter Brückenpfeiler „Delta“

(Quelle: <http://www.flickr.com/photos/scarycow/1993428658/>)



Abb. 2: „Cosco Busan“ nach der Berührung

(photo by Scary Cow; Quelle: <http://telstarlogistics.typepad.com/telstarlogistics/2007/11/situation-report.html>)

des Bildes nicht mehr zuließ, ein elektronisches Seekartensystem (ECS) in Ergänzung zur rechtlich vorgeschriebenen Papierseekarte.

► Aus „Bob Cuttie’s Maritime Accident Case Book“

“WASHINGTON - John Joseph Cota, the pilot of the Cosco Busan, the 65,131-ton container ship that collided with the San Francisco Bay Bridge (Nov. 7, 2007) resulting in the discharge of approximately 58,000 gallons of oil, was charged today with violations of the Clean Water Act (CWA) and the Migratory Bird Treaty Act (MBTA), announced ..., Assistant Attorney General for the Environment and Natural Resources Division and ...U.S. Attorney for the Northern District of California. ... Cota was licensed by the U.S. Coast Guard and the State of California as a Bar Pilot. He was a member of the San Francisco Bar Pilots and had been employed in the San Francisco Bay since 1981. ... According to the charges, while piloting the ship from port in heavy fog, he failed to pilot a collision free course and failed to adequately review the proposed course with the Captain and crew on official navigational charts. Further, he failed to use the ship’s radar as he approached the Bay Bridge, use positional fixes or verify the ship’s position using official aids of navigation, throughout the voyage. According to the criminal information, these failures led to the Cosco Busan striking the bridge and spilling the oil. ... The maximum penalty for a misdemeanor violation of the CWA is one year in prison and a \$100,000 fine, and the maximum penalty for a misdemeanor violation of the MBTA is 6 months in prison and a \$15,000 fine. A criminal information is merely an accusation. All defendants are presumed innocent

until proven guilty at trial beyond a reasonable doubt....”

(Quelle: maritimeaccident.wordpress.com/2008/03/18/us-justice-department-statement-on-cosco-busan-pilot/)

Natürlich könnte man nach diesen „amtlichen“ Vorwürfen ganz schnell vermuten, dass der Lotse sich nicht nach Regel 6 der KVR (“Every vessel shall at all times proceed at a safe speed so that she can take proper and effective action to avoid collision and be stopped within a distance appropriate to the prevailing circumstances and conditions.”) verhalten hat, dass er nicht die Anforderungen an ein gutes Bridge Team Management erfüllte, dass er nicht mit dem Kapitän zusammen die Passage mit Hilfe der Seekarte besprach, dass er überhaupt bei dem Nebel zum Auslaufen bereit war, dass er das Radar nicht gehörig gebrauchte, dass er nicht alle Möglichkeiten zur Schiffsortbestimmung nutzte und dass er überhaupt ganz leichtfertig an seine Aufgabe heranging. Aber wem nutzt das? Können wir daraus wirklich geeignete präventive Maßnahmen ableiten? Und würden wir dem Lotsen nicht auch Unrecht tun?

Die Coast Guard konstatierte schon kurze Zeit nach dem Ereignis: „Oil spill probably due to ‚human error‘“ und die Presse stimmte ein:

► „SAN FRANCISCO, California (CNN) -- „Human error factors“ probably were involved in a ship crash and oil spill that killed nearly 400 birds in San Francisco Bay and prompted a federal criminal probe, the U.S. Coast Guard said Monday. ...”

(Quelle: www.cnn.com/2007/US/11/12/california.oil.spill/)

Das nun erscheint dem Verfasser im Zusammenhang mit den aufgeführten Verfehlungen und Verstößen des Lotsen und nach einer umfangreichen Analyse des Falles (1) voreilig bewertet. Er hält es schon seit Jahren für erforderlich und hat immer wieder