

der die Schiffsführung auf die zu erwartenden Probleme aufmerksam macht.

- ▶ F) Die Aufgaben der VTS-Zentrale und ihre technische Ausstattung sollte den konkreten Bedingungen im Seegabiet der SF Bay Bridge angepasst werden. Entsprechende administrative Maßnahmen sollten für Schiff ab einer bestimmten Größe gelten. Als langfristig wirkende präventive Maßnahmen bieten sich an:
- ▶ 1) Einführung moderner Verfahren der Seeunfalluntersuchung und –ursachenerforschung aus der Sicht der Kognitionspsychologie, insbesondere Verwendung von arbeitspsychologischen Verfahren zur Untersuchung von Informationsverarbeitungsmängeln
- ▶ 2) Verbesserung des Kenntnisstandes über Risikoprozesse in der Schiffsführung, ihre Ursachen, Abschätzung und Behandlung (Fachbuchreihen)
- ▶ 3) Anwendung moderner Lösungsansätze für den Entwurf und Betrieb verlässlicher Prozessführungssysteme
- ▶ 4) Anpassung der Studien- und Fortbildungsinhalte für Kapitäne, Lotsen und Schiffsoffiziere
- ▶ 5) Veränderung der Übungsinhalte bei der Simulation von Schiffsführungsprozessen, Risikoabschätzung, Kom-

petenzbewertung und Entscheidungsmodelle

Quellen

- (1) Kersandt, Diethard: Containerschiff „COSCO BUSAN“ - Berührung mit dem „Delta Tower“ (D) der San Francisco - Oakland Bay Bridge auf der Überfahrt von Liegeplatz Nr. 58 im Port of Oakland nach Busan, South Korea
Rekonstruktion des Seeunfalles und Untersuchung von Informationsmängeln als Ursache für Fehlhandlungen des Lotsen (als Microsoft Word Document 32,714 KB oder OpenDocument Text 24,971 KB oder Adobe Acrobat 7.0 Doc 7,719 KB)
Der Bericht wird ergänzt und erläutert durch die Präsentationenen (etwa 200 ppt. Slides):
REKO_Radar_1: Eine Radarbildfolge aus dem VDR in etwa Echtzeitablauf
REKO_Gesamt_1: Ablaufrekonstruktion und Analyse vom Auslaufen bis zum Zeitpunkt 08:26
REKO_Gesamt_2 : Ablaufrekonstruktion und Analyse von 08:26 bis bis zur Brücke und Darstellung der Informationsmängel
- (2) Kersandt, D.: Der ingenieurpsychologische „AIT“ – Ansatz – Entwicklung eines

adaptiven, ganzheitlichen und aufgabenorientierten Systems der Schiffsführung HANSA, Heft 7, 2008 (1.Teil); Heft 8, 2008 (2.Teil)

- (3) Kersandt, D.: „Der Nautiker im Risikoprozess Schiffsführung“ – Die blaue Reihe / Band 1-5; 455 Seiten, 300 Abbildungen, 41 Tabellen; abgeschlossenes Manuskript, Rostock / Hamburg 2008
- (4) IALA Recommendation on Marine Radar Beacons (Racons) (IALA Recommendation R-101r2, September 2004) RNAV21/output/05
- (5) United States of America . National Transportation Safety Board Office of Administrative Law Judges Public Hearing in Connection with the Investigation of the Allision / Docket No.: DCA-08:-MM-004 / of the M/V Cosco Busan with the San Francisco-Oakland Bay Bridge November 7, 2007
NTSB Board Room and Conference Center ,Washington, D.C. 20024, Tuesday, April 8, 2008

Der Autor:

Dr.-Ing. habil. Dipl.-Ing. oec. Diethard Kersandt, Kapitän und ehemaliger Hochschullehrer für Navigation

Schiffsbetriebskosten gestiegen

OPCOST 2008 | Nach einer Aufstellung der Unternehmens- und Wirtschaftsberatungsgesellschaft Moore Stephens sind im Jahr 2007 die Schiffsbetriebskosten mit durchschnittlich über elf Prozent gestiegen.

Der Bericht OpCost 2008, Moore Stephens Benchmarking-Programm für Schiffsbetriebskosten, weist den höchsten Anstieg im festgelegten Jahreszeitraum von 18 Prozent bei Containerschiffen auf. Der Tanker-Index stieg um 11,1 Prozent, der Bulker-Index zeigt einen geringeren Anstieg von 7,4

Prozent. Zurückzuführen sei der Anstieg der Schiffsbetriebskosten Moore Stephens zufolge zu einem großen Teil auf höhere Crew-Kosten. Entgelte des Bordpersonals seien in der Containerschiffahrt um durchschnittlich 20 Prozent gestiegen, insgesamt betrüge die Lohnerhöhung durchschnittlich zehn Prozent auf Schiffen. Es seien aber auch für Schiffsmaterial in dem Zeitraum rd. 16 Prozent mehr aufgewendet worden. Hinzu kämen durchschnittlich 12 Prozent höhere Kosten für Instandhaltung und Reparaturen, wobei diese größeren

Schwankungen je nach Schiffstypen unterlegen waren. Versicherungen sind dem Bericht zufolge um rd. sieben Prozent gestiegen.

Die OpCost-Aufstellung für Schiffsbetriebskosten basiert auf Schiffsdaten, die von den Reedern geliefert worden sind. Laut Moore Stephens ist OpCost eine Informationsquelle, anhand der Schiffeigner und Schiffsmanager u.a. ihre Betriebskosten innerhalb des Wettbewerbs vergleichen und zur Vorbereitung sowie Kontrolle von Wirtschaftsplänen nutzen.

Frank Müller †

NACHRUH | Am 8. September ist der langjährige Leiter der Bundesberufsgruppe Schifffahrt der DAG (Deutsche Angestellten-Gewerkschaft) Frank Müller im Alter von 67 Jahren nach langer schwerer Krankheit verstorben.

Frank Müller wurde am 8. August 1941 in Berlin geboren. Viele Jahre lang befuhr er als gewerkschaftlich bereits 1966 in der DAG organisierter Nautiker und Kapitän auf großer Fahrt die Weltmeere.

Besonders gerne lief er einen Hafen in Brasilien an, so sehr, dass er sich in der Nautischen Kameradschaft „Hansea“ diesen Namen Santos gab.

Seine besondere Leidenschaft galt aber Recht und Gerechtigkeit. Diese führte ihn nach seiner Abmusterung und seinem erfolgreich abgeschlossenem Studium der Volkswirtschaftslehre 1977 als hauptamtlichen Schifffahrtsreferenten in die Hauptverwaltung der Gewerkschaft

DAG. Im Jahr 1982 wurde Frank zum Bundesberufsgruppenleiter Schifffahrt der DAG gewählt. Dieses Amt übte er erfolgreich bis zu seinem Ausscheiden in den verdienten Ruhestand im Jahr 2002 aus.

Der deutschen Seeschifffahrt blieb er sein ganzes Arbeitsleben lang verbunden. Die DAG war sein Hafen. Nun hat er viel zu früh die Segel streichen müssen.

Fo.