Kollision nördlich von Bornholm

Ergänzende Bemerkungen zu den Ursachen - ein klassischer Fall von „menschlichem Versagen"?
Diethard Kersandt

Im folgenden Artikel nimmt der Autor Bezug
auf den Beitrag von Björn Kay in „Schiff&
Hafen/Kommandobrücke" 12/2003, Seite
57 ff.
Am 31.05.2003 ereignete sich auf der Po-sition 55° 20,6' N , 014° 44,0' E eine Kolli-sion zwischen dem chinesischen Bulkcarrier „Fu Shan Hai" (FSH) und dem polnischen Frachter „Gdynia" (G).
Björn Kay nimmt u.a. zu den Ursachen die-ser Kollision Stellung und benennt als „primäre" Gründe : „Die Kollision ... pas-sierte, weil das Schiff G die FSH lange vor der Kollision beobachtete, aber seiner Ver-pflichtung als ,give way vessel' nicht nach-kam." Die Kursänderung der G sei „zu spät" und „nicht ausreichend groß" gewe-sen. Unter „sekundären" Gründen findet er: Der Kapitän der G stellte „weder visu-ell noch durch eine ordentliche Radarbeob-achtung" fest, „ob eine gefährliche Annäherung beider Schiffe möglich sein könnte, bevor er die Wache ... übergab." Er vermutet, dass der 2.WO der G seine Entscheidung „zu sehr auf die Berechnung der ARPA-Funktion und nicht so sehr auf die visuelle Beurteilung der Situation" ba-sierte. Außerdem wurden auf der G keine Manöversignale abgegeben. Der FSH hät-ten wegen seiner Größe kaum Möglichkei-ten zur Verfügung gestanden, „ein erfolg-reiches Manöver des letzten Augenblickes als ,stand-on' Schiff erfolgreich durchzu-führen, um die Kollision zu verhindern." Björn Kay arbeitet u.a. den folgenden „Lehreffekt" heraus: Die Kollision zeigt, dass man eine solche Situation im Vorfeld positiv lösen kann, ... wenn man rechtzei-tig und korrekt darauf reagiert. Man muss ein wünschenswertes Handlungsmuster etablieren können."

Ein klassischer Fall von menschlichem Ver-sagen? Man könnte diese Frage sehr schnell mit „ja" beantworten und würde selbst von Seeämtern und auch von den Beteiligten keinen Widerspruch erhalten. Also warum meine Bemerkungen? Weil es längst an der Zeit ist, die wahren Ursachen von menschlichem Versagen, gewisser-

Abb. 1a,b: „Fu Shan Hai"

maßen „die Ursachen der Ursachen", auf-zudecken. Das allein bringt uns von der aus-schließlichen Suche nach dem „Schuldigen" zur Erforschung der Ursachen für einen See-unfall. Immer wieder stellt sich mir die Frage, warum sich Kapitäne und Schiffsoffi-ziere nach einem Unfall der Allmacht von Untersuchungsorganen und den Wirkun-gen ihrer Ermittlungen aussetzen. Weil sie auf die Feststellungen „... seiner Verpflich-tung nicht nachkam", „...wenn man recht-zeitig und korrekt darauf reagiert" gar nicht anders können, als sie zu bestätigen? Aber warum haben sie so gehandelt? Warum haben sie etwas unterlassen? Das muss doch Ursachen haben, denen man unter-stellen darf, dass sie nicht vorsätzlich, oft auch nicht fahrlässig, herbeigeführt wurden, sondern unter anderem im Ergebnis objekti-ven menschlichen Unvermögens in der In-formationsverarbeitung entstehen! Wenn das aber so ist, können doch die Schlussfol-gerungen nicht ausschließlich im Patentent-zug und anderen zivil- und strafrechtlichen Maßnahmen bestehen. Vielmehr muss doch daran gearbeitet werden, die Ursachen durch ein verbessertes Informationsangebot schrittweise zu reduzieren. Informationen über einen Prozesszustand müssen so ange-boten werden, dass sie Handlungen auslö-sen, sie müssen handlungsregulierend sein! Und da der Nautiker einen Hochrisikopro-zess zu überwachen und zu steuern hat, müssen das logischerweise Informationen über die Höhe des Risikos sein, in dem man

(Quelle: http://www.esys.org/news/sos_pics.html)

sich gerade befindet oder im Falle einer Be-gegnungssituation im Moment des dichte-sten Passierabstandes befinden wird. Sta-tusmeldungen wie : „Du bist in Gefahr!" „Das Passieren wird gefährlich!" „Es be-steht ein hohes Kollisionsrisiko!" müssen die technisch-physikalischen Parameter (z.B. cpa, tcpa, Abstand, Peilung) ergänzen. Bevor der Nautiker die Einzelinformationen zu einem subjektiven Bild der aktuellen Si-tuation zusammengefügt hat und immer wieder Korrekturen anbringen muss, kann sich die Lage so schnell verändern, dass eine Kollision nicht mehr zu verhindern ist. Infor-mationssuche kostet Zeit und ist mit den natürlichen Schwächen der menschlichen Leistungsfähigkeit verbunden.
Für die nachfolgenden Bemerkungen ver-wendet der Verfasser in Ermangelung an-deren Materials ausschließlich die von Björn Kay niedergeschriebenen Daten und Fest-stellungen, insbesondere die Radarmes-swerte, die an Bord der „Gdynia" vorlagen („Kommandobrücke", 12/2003, Tabelle S. 61). Vorbeugend muss darauf aufmerksam gemacht werden, dass die Tabellendaten doch in dem einen oder anderen Fall im Wi-derspruch zu den Textdarstellungen stehen.

Der Autor:

Dring.habil.Dipl.-Ing.oec. Diethard Ker-sandt, Kapitän auf Großer Fahrt und ehe-maliger Hochschullehrer für Navigation

Schiff & Hafen 2/2004 55