

sich auch auf das Risiko im Moment des Passierens um 12:11 Uhr aus. Um 12:13 Uhr stellte sich die Aufgabe als scheinbar gelöst dar. Nun aber reduzierte FSH die Fahrt, machte für G etwas „Unerwartetes“, so dass die Gefahr einer Kollision schnell anwuchs und um 12:15 Uhr schon wieder nahe 1,0 lag.

Die Kollisionsgegner verharrten in ihrem einstellungs-, bzw. hypothesengebundenem Verhalten, das aktuelle Risiko stieg schnell an, näherte sich dem Vorhersagewert und beide Schiffe kollidierten (gesetzmäßig) um 12.18 Uhr.

Sehen wir uns ergänzend dazu die qualitative Bewertung des Expertensystems RAS (Tab.1) an (ein Passierabstand von 0,8 sm im Betriebszustand „Küste“ wird als noch „gute Seemannschaft“ angesehen). Das Expertensystem RAS bewertete die Situation zu jedem Zeitpunkt zutreffend. Von Anfang an schätzte es die Begegnung im Moment des Passierens als „gefährlich“ ein; gegen 12:10 Uhr spitzte sich die aktuelle Lage zu; es wurde ein hohes Kollisionsrisiko festgestellt; ab 12:11 Uhr stellte sich langsam die Wirkung des eingeleiteten Ausweichmanövers der G nach Steuerbord ein; das Passieren aber blieb weiter „gefährlich“; ab 12:15 Uhr stieg das Risiko wieder an; die Fahrtänderung der FSH hob den Anfangserfolg der G auf; ab 12:16 Uhr war die Kata-

strophe nicht mehr aufzuhalten; das Risiko stieg schnell über die Stufen „hohes Kollisionsrisiko“ und „hohe Kollisionsgefahr“ an; um 12:18 Uhr konnte nur noch die Risikostufe „Accident“ festgestellt werden.

Das Ermittlungsergebnis der Kollision zwischen dem chinesischen Bulkcarrier „Fu Shan Hai“ (FSH) und dem polnischen Frachter „Gdynia“ (G) ist ein typisches Beispiel für die Zuordnung der Fehlerursachen zum sogenannten „menschlichen Versagen“. Björn Kay schließt sich dieser Ursachenfindung nach Meinung des Verfassers unkritisch an. Die tiefere Auswertung des Unfalles ergibt aber, dass man die Entstehung der Unfallursachen nicht vorschnell der Nichteinhaltung von Vorschriften, der mangelhaften Kommunikation, dem Leichtsinne, der Unerfahrenheit oder der fehlenden Entschlusskraft der Kapitäne und Wachoffiziere zuordnen darf. Natürlich, ihr Verhalten war auch in diesem Fall fehlerhaft. Aber die Fehler haben andere Ursachen und an deren Beseitigung muss verstärkt gearbeitet werden, um von dem hohen Anteil (80 – 85 Prozent) „menschlichen Versagens“ herunter zu kommen. Der Verfasser hat dafür ein Werkzeug genannt, das er gern den Kapitänen und nautischen Schiffsoffizieren zur Verfügung stellt, deren Handlungen oder Unterlassungen vorschnell dem „menschlichen

Versagen“ zugeordnet wurden oder werden. Neben der Anwendung in der Seeunfallrekonstruktion (begleitende Bewertung von Prozessdaten aus einem VDR – „voyage data recorder“) ist es natürlich auch als „Diagnosesystem“ an Bord geeignet und würde einen Beitrag zur Reduzierung von menschlichen Fehlern in der Schiffsführung leisten. ✎

Buchbesprechung

25. Nachtrag im Bruhns Schiff-fahrtsrecht, im November veröffentlicht, MAP Handelsgesellschaft mbH, Hohenfelder Allee 17–19, 22087 Hamburg, 56,05 Euro + 7 % MWSt, ab Werk.

„Die Lieferung enthält – neben kleineren Änderungen – vor allem eine Vielzahl von Änderungen zu SOLAS (Nr. 1200), zum Schiffssicherheitsgesetz (Nr. 1205) und zur Schiffssicherheitsverordnung 98 (Nr. 1211). Anlage VI von MARPOL (Nr. 2045) ist neu aufgenommen, da deren Regeln zur Verhütung der Luftverunreinigung wahrscheinlich 2004 in Kraft treten werden. Auch Haftungsübereinkommen/CLC (Nr. 2211) und Fondsübereinkommen/IFC (Nr. 2221) sind mit den seit 1. November geltenden höheren Haftungssummen auf den aktuellen Stand gebracht.“



Stapellauf – 5 mal die Woche



Frisch vom Stapel und pünktlich morgens auf Ihrem Schreibtisch:

Der THB Deutsche Schifffahrts-Zeitung, mit brandaktuellen News, kenntnisreichen Hintergrundberichten, und hochverlässlichen Basisinformationen.

Eine gute Grundlage für Ihre tägliche Arbeit!

Regelmäßig lesen Sie Aktuelles zu Seeverkehrswirtschaft, Schifffahrt und Häfen, Schiffbau, Schifffahrtsmärkte, Linien- und Trampfahrt, Unternehmen.

In der täglichen Beilage THB-Ticker finden Sie die Informationen über die Schiffsbewegungen in allen deutschen Häfen sowie im Nord-Ostsee-Kanal.

Testen Sie den THB. Sie können ihn **2 Wochen zur Probe** anfordern.

Ja, senden Sie uns bitte 2 Wochen den **THB kostenlos** zu, und nennen Sie uns die Abonnement-Konditionen

Firma: _____ Name: _____

Straße/Postfach: _____ Plz, Ort: _____

Unterschrift: _____ Datum: _____

Seehafen Verlag • Postfach 10 56 05 • 20038 Hamburg • Telefon 040/23714-260 • Fax 040/2 37 14-243