

Antonio Di Lieto :

BRIDGE RESOURCE MANAGEMENT

From the Costa Concordia to Navigation in the Digital Age

Brisbane – Australia / 2015

Eine kurze Rezension

Diethard Kersandt, Rostock, April 2015

Wenn man das Buch zum ersten Mal in die Hand nimmt und, wie es der Titel verspricht, nach Hinweisen auf das „bridge resource management“ sucht, gerät man ins Staunen. Der Autor schließt sich mit Stil und Inhalt des Buches nicht der allgemeinen Tendenz zu Aufklärung der maritimen Welt durch tiefgreifende theoretische Schilderungen menschlicher Eigenschaften und Verhaltensweisen an. Er verzichtet auch auf die theoretische Tiefe bei der Aufzählung von technischen Systemen auf einer Brücke und erwähnt sie offenbar nur, weil es für die Erklärung der Arbeitswelt eines Nautikers erforderlich erscheint.

Wie aber gelingt es Antonio Di Lieto, Spannungen beim Lesen zu erzeugen, selbst wenn man meint schon alles hinreichend zu kennen ? Auf welche Art fesselt er seine Leser, die sich doch viel umfangreicher und gründlicher in Standardwerken über Navigation, Psychologie, Kognition u.a.m. informieren könnten ?

Es sind ganz offenkundig seine persönlichen Beziehungen zur Seefahrt und ihren Menschen, die ihm die Lockerheit und Verständlichkeit des Stiles ermöglichen. Und es ist seine Liebe zum Beruf, die er in diesem Buch zum Ausdruck bringt und den Dank an die Menschen darin einschließt, die ihn auf seinem Wege unterstützten.

Im **ersten Teil** des Buches schildert Di Lieto in sehr anschaulicher Weise die Entstehung des Unfalles der „Costa Concordia“. Auch für Laien ist der gewählte Dialog-Stil ein Mittel der Schilderung der Umgebungs- und Situationsbedingungen, die durch ECD- / RADAR-Bilder fachlich untermauert werden.

Die Einordnung der Abläufe in theoretische System- bzw. Fehlermodelle bleibt allerdings ohne Tiefe und trägt ohne konkreten praktischen Bezug nicht zur Aufklärung der Ursachen der Grundberührung bei.

Der Autor kommt auf Seite 59 selbst zu der Schlussfolgerung : *“...it is impossible to establish a causal nexus between Costa Concordia's accident and the latent conditions present on the bridge.”* Und weiter : *„However the identification of these conditions is important in order to define which corrective actions should be implemented at organisational and regulatory levels.“*

An dieser Stelle drängt sich die Frage nach den Mitteln und Methoden der Untersuchung von Fehlhandlungen / Handlungsfehlern bei Seeunfällen auf.

Reichen die traditionellen Analyseverfahren aus, um Schwerpunkte und Mängel mit präventiver Zielstellung in Informationsverarbeitungsprozessen festzustellen ? Der Untertitel des Buches will die gesamte Breite von der „Costa Concordia“ bis zur Navigation im digitalen Zeitalter bedienen. In der Realität werden Hinweise auf durchaus existierende Verfahren der Untersuchung von Informationsverarbeitungsfehlern schmerzlich vermisst. Hier hat Antonio Di Lieto eine große Chance vertan !

Der Abschnitt, der sich mit „human condition“ beschäftigt, mag gut lesbar sein, tiefergehende Hinweise für den Nautiker enthält er nicht, wohl aber rundet er das Bild seiner Lebensumwelt und -bedingungen ab.

Der **zweite Teil** des Buches befasst sich zunächst mit „human resources“ auf der Brücke. Auch hier sind lediglich in Kurzform einige Hinweise auf menschliche Eigenschaften dargestellt, die allgemein gut bekannt sind und das Ziel des Autors lediglich abrunden.

Ein sehr großer Teil des Kapitels widmet sich den „technical resources“. Auf mehr als 80 Seiten werden verschiedene technische Systeme auf der Brücke aufgezählt. Die Erläuterungen darüber erfüllen vielleicht die Neugier einiger interessierter Laien. Für den Fachmann sind sie ziemlich unbrauchbar. Allerdings sind die Schlichtheit und leichte Verständlichkeit, auf die der Autor offenkundig viel Wert gelegt hat, nicht zu übersehen. Das Buch wird seinen Leserkreis finden – die Berufsschiffahrt wird vielleicht nicht dazu gehören.

Der Titel des Buches „Bridge Resource Management“ wird inhaltlich auf ca. 40 Seiten abgehandelt. Sie zeichnen sich durch den Versuch aus, die Aufgaben auf der Brücke zu nennen, zu strukturieren und schwerpunktmäßig in tabellarischer Übersicht aufzuführen. Es lässt sich nicht vermeiden, dass die Aufgaben und Funktionen nur Überschriftscharakter haben. Auch hier stellt sich die Frage nach der operationellen Tiefe, die man unter dem Titel des Buches beantwortet haben möchte. Leider geschieht das nicht. Oder es war gar nicht beabsichtigt ?

Im **dritten und letzten Teil** „Implementation“ wird die „Story“ beendet. Über die internationale Situation, die Rechte für Seeleute und die Sicherheit der Navigation im digitalen Zeitalter hätten drei Bücher geschrieben werden können. Di Lieto kommt mit etwa 50 Seiten aus, die keinem Nautiker wirklich neue Erkenntnisse verschaffen. Letztlich auch hier die Frage nach dem Ziel dieser vielleicht „nur“ populärwissenschaftlichen Arbeit.

Der „Costa Concordia“ - Unfall hat viele Fragen aufgeworfen. Die meisten sind nicht beantwortet worden – auch nicht durch dieses Buch.

Der Autor betrachtet sein Buch auch als Dank an CSMART, das Carnival Corporation's training centre in Almere, an die ihn begleitenden und unterstützenden Personen und seinen Erkenntnisgewinn über die Sicherheit der Navigation. Antonio Di Lieto hat das in gut lesbarer und beeindruckender Weise mit seinem Buch zum Ausdruck gebracht.

Ein Fachbuch hat er nicht geschrieben. Das ist sehr bedauerlich, weil er sich offenkundig einen kritischen Blick bewahrt hat, um mit vielen persönlichen Bezügen Einblicke in das Geschehen auf der Brücke zu erlauben.

Die moderne Welt der Schiffsführung ist seit geraumer Zeit so komplex, dynamisch und zufallsabhängig geworden, dass es höchste Zeit wird, das digitale Zeitalter auch als Anspruch an die Gestaltung, die kognitiven Abläufe und Modellbildung, an die Verfahren zur Prozessanalyse und -steuerung und als Herausforderung an die „gute Seemannschaft“ in ihrer Einheit als Mensch-Maschine-System aufzufassen.

Antonio Di Lieto :

BRIDGE RESOURCE MANAGEMENT

From the Costa Concordia to Navigation in the Digital Age

Brisbane – Australia / 2015

A short review

Diethard Kersandt, Rostock, April 2015

If you take the book in hand for the first time and, as the title suggests, seek for clues to the "bridge resource management", one gets amazed. The author does not shared the general trend regarding the style and content of the book towards elucidation of the maritime world by profound theoretical descriptions of human qualities and behaviors. He also omitted the theoretical depth in the enumeration of technical systems on a bridge and apparently mentioned only because it seems necessary to explain the working world a navigator.

But how can the Antonio Di Lieto produce tensions during reading, when you think to know yourself enough about all ? In what way he ties his readers who are still could inform much more extensive and more thoroughly in standard works on navigation, psychology, cognitive etc.?

There are quite obviously his personal relations with the seafaring and its people, to enable them to looseness and clarity of style. And it is his love of the profession, which he expresses in this book and thanks to the people including the fact that supported him on his way.

In the **first part** of the book Di Lieto describes in a very vivid way the emergence of accident of "Costa Concordia". Also for lay people is the selected dialogue style a means of describing the environmental situation and conditions, which are underpinned by professional ECD / RADAR images.

The classification of processes in theoretical system and fault models, however, remains without depth and bears no concrete practical reference not contribute to the elucidation of the causes of the grounding.

The classification of processes in theoretical system and fault models, however, remains without depth and provides without any concrete practical reference no explanation of the causes of the grounding.

The author draws on page 59 even the conclusion: *"...it is impossible to establish a causal nexus between Costa Concordia's accident and the latent conditions present on the bridge."*

He continues: *„However the identification of these conditions is important in order to define which corrective actions should be implemented at organisational and regulatory levels."*

At this point, the question of the means and methods of investigation of improper action / action errors in marine accidents is essential.

Are the traditional methods of analysis sufficient to determine priorities and deficiencies with preventive objective in information processing? The subtitle of the book will serve the entire width from the "Costa Concordia" to the navigation in the digital age. In reality instructions are sorely lacking in quite existing methods of analysis of information processing defects. Here Antonio Di Lieto has missed a great opportunity!

The section dealing with "human condition" may be readable, more in-depth instructions for the navigator it does not contain, but probably he completes the picture of his living environment and conditions.

The **second part** of the book deals first with "human resources" on the bridge. Also, here are some hints are shown to human characteristics only in short form, which are generally well known and the goal of the author only round off.

A very large part of the chapter is devoted to the "technical resources". Various technical systems are enumerated on the bridge to more than 80 pages. The notes also might fulfill the curiosity of some interested layman. For the expert they are pretty useless. However, the simplicity and ease of understanding, to which the author has obviously put a lot of value that can not be overlooked. The book will find its audience - well-trained officers of commercial vessels may not belong to it.

The title of the book "Bridge Resource Management" is discussed in content to approximately 40 pages.

They are characterized by the attempt to call the functions on the bridge, structure and focus be listed in tabular form. It is inevitable that the tasks and functions only have title character. Again, there is the question of the operational depth that you would like answered under the title of the book. Unfortunately, this does not happen. Or it was not intended ?

In the **third and final part** called "implementation" is the "story" ended. On the international situation, the rights of seafarers and the safety of navigation in the digital age had three books can be written. Di Lieto comes out with about 50 pages who really don't provide any new insights to navigators. Finally, here also the question of the purpose of this might "only" popular science work.

The "Costa Concordia" - accident has raised many questions. Most have not been answered - not through this book.

The author considers his book as a thank you to CSMART, the Carnival Corporation's training center in Almere, the accompanying him and supporting people and his insights about the safety of navigation. Antonio Di Lieto has expressed his appreciation in a clearly legible and impressive way in his Paper.

He has not written a profound technical book. This is very unfortunate because he has obviously kept a critical eye to allow many personal references insights into the events on the bridge.

The modern world of ship management is so complex for some time, become dynamic and function of random that it is high time for the digital age as a claim for the design, the cognitive processes and modeling, the methods for process analysis and control, and as a challenge regarding "good seamanship" as a unified man-machine system.

Diethard Kersandt

http://www.amazon.com/Bridge-Resource-Management-Concordia-Navigation/dp/0994267207/ref=cm_cr_pr_product_top?ie=UTF8

Bridge Resource Management: From the Costa Concordia to Navigation in the Digital Age

Paperback – February 8, 2015

by [Antonio Di Lieto](#) (Author)

Editorial Reviews

About the Author

Antonio Di Lieto is a master mariner, hydrographer and simulator instructor. He has been lucky enough to meet and work together with some of the experts that have given birth to the original concept of Bridge Resource Management. These are both visionary and tenacious people who have spearheaded progress within the maritime industry over the last few decades. This book would have not been possible without them.

2 of 2 people found the following review helpful

[Bridge Resource Management in a complex maritime world - an updated approach](#)

By [Eric Wahren](#) on March 30, 2015

Verified Purchase

After an interesting walk-through of the Costa Concordia event in the first chapter, Di Lieto analyzes the accident in detail from the perspective of "...human error is a symptom of problems deeper in the system". Latent conditions on operational, organizational and regulatory levels as well as culture factors inducing human error of different types are identified and presented in an easy access way.

What you do not expect to find in a book like this is the well-written section describing the culture of the seafarers, Italian in particular, and of the cruising industry and its history in general. Such background is very relevant and normally absent in accident reports and related literature. By means of interviews, Di Lieto has collected data that gives us an understanding of much of what happened on the Costa Concordia.

The Operational Concept chapter contains a review of the human and technical resources available on the bridge, followed by a section covering practical application of BRM. The human resource section is a useful summary of human strengths and weaknesses, and the technical resources section provides descriptions of a wide range of operational and navigational equipment, concepts and systems. This makes the book also a valuable reference book and a source for refreshing technical knowledge.

In the practical application section, BRM is set into practice. Initially, BRM was not about, for

instance, procedures, but about attitudes to procedures. With increased complexity of integrated navigation systems and man-machine interfaces, procedures must also be brought into the picture. De Lieto gives a number of good examples of procedures and role distributions, even proposes bridge layouts for BRM applications. In fact, the intention of the book is to upgrade BRM from just a set of teamwork enhancing behavioral tools to an integrated solution onboard. Automation is often referred to as a source for new errors, and in the Costa Concordia case we can see lack of using automation as a contributing factor.

The concluding chapter “Implementation” contains a short review of the history and development and of Bridge Resource Management, especially in the cruising industry, followed by a view into the future. Again, Di Lieto uses interview techniques to illustrate thoughts about future implementation of BRM. Amongst others, the use of simulators and the new assessment system MOSA (Maritime Operation Safety Analysis), with its roots in aviation’s LOSA, are addressed.

The reference list is impressive; the contents rest on a solid academic ground, presented in an easy-access way. This book should be used as course material in all BRM courses.







