

## **Ergebnisprotokoll des Workshop II – Safety Culture –**

### *Einleitung*

Der Workshop II "Safety Culture" fand am 1. März 2012 auf dem 6. Bremer Schifffahrtkongress in der Zeit von 13.30 Uhr – 16:20 Uhr statt. Die Moderation wurde vom Studiengangsleiter Nautik der Hochschule Bremen Kapt. Willi Wittig geführt. Eröffnet wurde der Workshop durch zwei Vorträge, welche die Sicherheitsaspekte zweier Unternehmen darstellte. Zum einen referierte Dr. Ralf Steinberg (E.ON AG) über die Sicherheitskulturen in der Energiebranche, zum anderen Markus Wähler (Meyer-Werft GmbH) über die Sicherheitskulturen beim Schiffbau. Anschließend folgte eine Diskussion zu dem Thema, wie weit die maritime Branche hinsichtlich der Sicherheitsaspekte wirklich ist und was man evtl. aus anderen Branchen lernen und auf die Schifffahrt beziehen kann. Hierfür bildeten die zwei vorangestellten Vorträge eine gute Diskussionsgrundlage.

### *Vortrag I, Dr. Ralf Steinberg*

Der Vortrag zeigte den Umgang des Energiekonzerns E.ON hinsichtlich des Themas "Safety Culture" auf. Zunächst wurde dargestellt, dass es keine Sicherheitskultur an sich gibt, da diese immer ein Zusammenspiel von mehreren Aspekten ist. So fließen Intention, Verhalten, Kultur und verschiedene Systeme mit ein. Desweiteren wurde auf das Thema Risiko eingegangen und es wurde herausgestellt, dass Risiken sich immer verschieben und es hierbei immer auf die Risikowahrnehmung und das Risikomanagement ankommt.

Weiterhin wurden verschiedene Systeme (z.B. Maturity Level, Bradley Curve) erläutert, die den Weg zur Verbesserung des Sicherheitsmanagements bewirken. Zudem wurde berichtet, dass der erste Schritt immer die Frage sein muss, wie wichtig einem Unternehmen das Thema Sicherheit überhaupt ist. Vor allem im Vergleich zur Kosten-, Zeit-, und Qualitätsfrage. Abgerundet wurde der Vortrag von einem Kurzfilm der die Unternehmensphilosophie "Safety First" widerspiegelt.

### *Vortrag II, Markus Wähler*

Der zweite Vortrag ging ebenfalls der Frage nach, wie sich die Sicherheitskultur – hier bei der Meyerwerft GmbH – auswirkt. Zunächst wurde erläutert, dass die Sicherheitskultur ein Begriff ist, der beschreibt wie Sicherheit am Arbeitsplatz funktioniert. Sie spiegelt die Einstellung, die Wahrnehmung und Überzeugung hinsichtlich Sicherheit wider. Geschaffen werden kann die Sicherheitskultur durch verschiedene Sicherheits- und Risikomanagementsysteme. Zudem muss sie vorgelebt werden, es müssen Ein-, Unterweisungen und Wiederholungen durchgeführt werden und es müssen entsprechende Medien eingesetzt werden, um die Sicherheitskultur in den Köpfen der Mitarbeiter zu verankern. Untermuert wurde der Vortrag durch praktische Beispiele wie die Sicherheitskultur bei der Meyerwerft GmbH gelebt wird.

### *Diskussion*

Die Diskussion wurde eröffnet, indem die Frage des Status quo durch den Moderator gestellt wurde. Hier wurden zunächst vorrangig die Probleme der Schifffahrt aufgezeigt: Trotz regelmäßiger Schulungen und Bemühungen kann das Thema Sicherheit nicht in den Köpfen der Crew verankert werden. Gründe hierfür wurden mehrere diskutiert. Bei der Frage, ob die

Sicherheitskultur nationenabhängig ist, konnte keine klare Meinung gebildet werden, da es Befürworter und Gegner gab.

Einig war man sich, dass eine Sicherheitskultur nur entstehen kann, wenn sie vorgelebt wird und die Zeit bekommt über Jahre zu entstehen. Während der Diskussion wurden verschiedene Beispiele eingeworfen, welche die Probleme der maritimen Industrie untermauern. Zudem wurden einige Lösungsansätze eingebracht (z.B. Gründung weiterer maritimer Schulungszentren für die Crew).

Bei der Aufnahme des Status quo wurde eingeworfen, dass eine Kooperation mit der Luftfahrt eine gute Möglichkeit für die Schifffahrt wäre, sich weiterzuentwickeln. Von der anfänglichen Grundidee wich man zum Ende allerdings ab, da es in der Luftfahrt eine deutlich höhere Selektion an Mitwirkenden gibt. Man wurde sich einig, dass die Schifffahrt meilenweit von der Luftfahrt entfernt ist und es grundsätzliche Unterschiede gibt. So bilden die Airlines bspw. ihre Piloten selber aus, die maritimen Unternehmen hingegen müssen sich auf die Vorbildungen der Hochschulen verlassen. Bei der Ausbildung der zukünftigen Schiffscrew stimmte man überein, dass die Hochschulen eine hohe Verantwortung haben und das Thema "Safety" noch deutlicher in ihre Vorlesungen mit einbeziehen müssen. Untermauert wurden diese Thesen durch Studierende der Nautik.

Weitergehend stellte man fest, dass es in der Schifffahrt Probleme gibt, da es viel mehr Teilnehmer am Markt gibt, als bei der Luftfahrt. Somit gibt es eine Reihe an Unternehmen, welche die Einführung des ISM-Codes als Pflichtaufgabe sehen und diesen so nicht aus Überzeugung umsetzen. Zudem werden oft nur die Unfälle gemeldet, die nicht mehr vertuscht werden könnten, sodass die Dunkelziffer von Beinaheunfällen und kleineren Zwischenfällen oft höher ist.

Vor allem über die Sicherheitsaspekte der Kreuzfahrtbranche wurde diskutiert, da diese durch das aktuelle Costa-Unglück in den Medien sehr aktuell sind. Während dieser Diskussion stellt man fest, dass bei Fehlverhalten unbedingt die Verantwortlichkeiten geklärt werden müssen und diese dann offen angesprochen werden müssen.

Abschließend ist festzuhalten, dass das Thema Sicherheit in der maritimen Industrie auf dem Papier vorhanden ist, die Umsetzung sich aber oft schwierig gestaltet. Zudem wird das Thema immer aus unterschiedlichen Sichtweisen betrachtet, da es viele verschiedene Stakeholder in der Branche gibt. Letztlich müssen die Faktoren herauskristallisiert werden, welche wirklich wichtig sind und es muss immer der Wille da sein, wirklich etwas zu verändern. Weiterhin muss man sich bewusst sein, dass Sicherheit immer mit Kosten verbunden ist. Langfristig muss das Ziel sein ein Grundverständnis für Sicherheit in der Schifffahrt so zu schaffen, dass man sich in der maritimen Branche auf gewisse Normen verlassen kann, an die sich jeder aus Überzeugung hält.