

Aspekte des Sicherheitsmanagement im zivilen Luftverkehr

(Kurzfassung)

Heinz Bartsch / Rostock

Aus der deutschsprachigen Fachliteratur ist nicht erkennbar, dass es eine eindeutige und einheitliche Definition zum Begriff der Sicherheit gibt. Es gibt eine Vielzahl von Beschreibungen zur Sicherheit, die aber aus der Sicht unterschiedlicher Nutzer recht variabel sind und daher als Gegenstand wissenschaftlicher Betrachtungen nur eingeschränkt verwendet werden können. Wenn nach Kuhlmann / 1 / unter Sicherheit das Maß an Gewißheit verstanden wird, nach dem denkbare Schäden nicht auftreten, dann ist das ein Verständnis auf einem relativ hohen Abstraktionsniveau und umfaßt alle denkbaren Unfälle. Das muss angemerkt werden, trotzdem es seit Jahren die Begriffe „Sicherheitswissenschaft“ und „Sicherheitskultur“ / 2 // 3 / gibt.

Daher sollen einige Aspekte untersucht werden, die in der Sicherheitsdiskussion zumindest nicht fehlen dürfen:

1. Wenn man davon ausgeht, dass „Sicherheit“ als ein „Zustand des Unbedrohtseins, der sich objektiv im Vorhandensein von Schutz bzw. im Fehlen vor / von Gefahrenquellen darstellt und als Gewißheit von individuellen und sozialen Gebilden über die Zuverlässigkeit von Schutzeinrichtungen empfunden wird“ / 4 / aufgefaßt werden könnte, dann wird eine solche Beschreibung der tatsächlichen Komplexität dieses Begriffes nicht gerecht. Wir müssen uns auch davon lösen, Sicherheit in einer zu starken Beziehung allein zur Technik zu verstehen.
2. Sicherheit sollte zumindest in der Komplexität vorhandener Interdependenzen zwischen Technik, Organisation und Mensch (Personal) verstanden werden. Das so genannte „TOP- Modell“ (Technik – Organisation – Personal) bringt das weitgehend zum Ausdruck.
3. Die Erfahrung lehrt uns, dass die einzelnen Technologiebereiche aus teilweise langer Entwicklungszeit ihre eigenen Sicherheitstraditionen haben. Dabei weichen aus unterschiedlichen Gründen die Sicherheitsleistungen oft erheblich voneinander ab. Das ist leider nicht nur vom unterschiedlichen Risiko-Potential der Technologien abhängig.
4. Im Sinne einer prospektiven Arbeitsgestaltung dürfen die räumlichen und zeitlichen System-Grenzen nicht zu eng gefasst werden. Da jeder Schädigung immer eine Gefährdung vorausgeht, sollte im Sicherheitsmanagement der Schwerpunkt darauf gelegt werden, Gefährdungsquellen zu erkennen, zu beseitigen bzw. deren Wirkungen kontrolliert zu begrenzen. Dabei gilt aus ökonomischer Sicht: je höher die Sicherungskosten angesetzt werden, um so geringere Unfallkosten können erwartet werden.
5. Sicherheit muss in allen Unternehmungen des zivilen Flugverkehrs ein wichtiges und unverzichtbares Führungsprinzip im Rahmen der jeweiligen Unternehmenskultur sein. Das schließt ein, dass vor allem durch Qualifikation und Motivation ein hohes Maß an Gefahren- und Sicherheitsbewußtsein entwickelt wird.

Verfasser: Univ.-Prof. Dr. rer. oec. habil. et Dr.-Ing. et Dr.h.c. Heinz Bartsch
Seidelstraße 7; 18059 Rostock, <http://www.heinz-bartsch.de>

Literatur: / 1 / Kuhlmann, A.(1981) Einführung in die Sicherheitswissenschaft, Zürich: vdf
/ 2 / Kuhlmann, A.(2001) Wird die Sicherheitswissenschaft den Ansprüchen moderner
Techniksysteme gerecht ? World Congress Safety of Modern Technical Systems, Saarbrücken 2001,
TÜV-Verlag, S. 9 - 17, ISBN 3-8249-0659-7
/ 3 / Wilpert, B. (2001) Der Mensch im Kontext technischer Systeme, World Congress Safety of
Modern Technical Systems, Saarbrücken 2001, TÜV-Verlag, S. 29 - 44, ISBN 3-8249-0659-7;
/ 4 / Bartsch, H. (2006) Flugsicherheit aus arbeitswissenschaftlicher Sicht, Internet
<http://www.heinz-bartsch.de/Flugsicherheit-2.pdf> Rostock,
/ 5 / Bartsch, H. (2001) Berücksichtigung interkultureller Aspekte für die Sicherheitsrelevanz
von Produktionsanlagen, World Congress Safety of Modern Technical Systems, Saarbrücken 2001, TÜV-
Verlag, S. 455 - 461, ISBN 3-8249-0659-7