

Säkerhetskultur samt integrering av mänskliga och organisatoriska faktorer

Temadag 31 mars 2022

Martin Fridleifer, sektion Spårtrafiksäkerhet tillsyn

1.

- Förordning (EU) 2018/762 om gemensamma säkerhetsmetoder för krav på säkerhetsstyrningssystem
- Vägledning "Säkerhetsstyrningssystemkrav för säkerhetsintyg eller säkerhetstillstånd"
- Tillstånd och tillsyn
- Säkerhetskulturbedömning

2. ERA:s definition av säkerhetskultur

- En säkerhetskultur syftar på samspelet mellan säkerhetsstyrningssystemet, hur människor tolkar det baserat på sina attityder, värderingar och uppfattningar, och vad de faktiskt gör, vilket visar sig i beslut och beteenden.

3. Transportstyrelsens definition

- Säkerhetskultur handlar om en organisations gemensamma sätt att tänka och agera i förhållande till risk och säkerhet, dvs. hur en organisation prioriterar och faktiskt arbetar med risker och säkerhet kopplat till sin verksamhet.

4. (EU) 2018/762

- Det sätt på vilket säkerheten uppfattas, värderas och prioriteras inom en organisation återspeglar det verkliga engagemanget för säkerhet på alla nivåer inom organisationen.

5. (EU) 2018/762

- Identifiera
- Främja
- Uppmuntra

6. (EU) 2018/762

- 2.1 Ledarskap och åtaganden
 - Högsta ledningen ska främja en positiv säkerhetskultur.
- 7.2 Kontinuerlig förbättring
 - Organisationen ska tillhandahålla en strategi för att kontinuerligt förbättra sin säkerhetskultur.

8. Vägledning

Säkerhetsstyrningssystemkrav för säkerhetsintyg eller säkerhetstillstånd

- Det finns bevis som visar att ledarskapet främjar en positiv säkerhetskultur.

9.

- Tydligt uttalande från ledningen.
- Dokumenterade platsbesök.
- Intervjuer med ledning och annan personal.
- Hur uttrycker ledningen sitt engagemang för förbättring av säkerhet?
- På vilket sätt har de kontakt med personalen för att främja en god säkerhetskultur?

10.

- Sökanden bör ha en strategi för hur säkerhetskulturen utvecklas.
- Sökanden bör ange var närmare uppgifter om relevanta förfaranden finns.

11.

- Säkerhetskulturen bedöms löpande för att identifiera förbättringar.
- Förbättringar inom säkerhetskulturen appliceras genom PDCA-cykeln (plan, do, check, act).

12. Tillsyn 2.1

- Skillnad mellan dokumenterade förfaranden och faktiska arbetssätt.
- Omfattningen av ledningens och de anställdas engagemang.

13.

- Kontrollera att tillräckliga resurser avsätts för säkerhetsstyrningssystemet.
- Kontrollera hur ledningen uttrycker sitt engagemang för förbättring av säkerhet.
- Kontrollera om ledningen kommunicerat med de anställda om målen.

14. Tillsyn 7.2

- Finns det en riskbaserad metod för att identifiera förbättringar, som är kopplad till känsliga och kritiska kontroller?
- Om organisationen använder mognadsmodeller för att utvärdera resultaten av säkerhetsstyrningssystemet bör dessa granskas.

15. Integrering av mänskliga och organisatoriska faktorer

Organisationen ska kunna uppvisa ett systematiskt tillvägagångssätt för att integrera mänskliga och organisatoriska faktorer inom säkerhetsstyrningssystemet.

16. (EU) 2018/762

Tillvägagångssättet ska

- a) innefatta utarbetande av en strategi och användning av sakkunskap och erkända metoder från området mänskliga och organisatoriska faktorer,
- b) behandla risker kopplade till utformning och användning av utrustning, arbetsuppgifter, arbetsvillkor och organisatoriska arrangemang, med beaktande av mänsklig förmåga såväl som mänskliga begränsningar, och inflytandet på mänsklig prestation.

17. Vägledning

- Sökanden anger i en strategi detaljerna för hur mänskliga och organisatoriska faktorer är integrerade så att riskerna med samspelet mellan mänskligt beteende, organisatoriska förhållanden och teknik beaktas ordentligt inom de relevanta processerna i säkerhetsstyrningssystemet. (Plan för hantering, var detaljer om relevanta förfaranden finns.)

18.

- Det finns en process för utformande som appliceras baserad på mänskliga och organisatoriska principer och metoder, där användaren sätts i centrum och involveras i processen. (Design, förfaranden, utbildning, arbetsbörda och arbetsmiljö.)

19.

- Tillgängliga standarder och bästa praxis för mänskliga och organisatoriska faktorer används. (ISO-serien 11064 om ergonomisk utformning av kontrollcentraler och ISO-serien 9241 om ergonomi för interaktioner människa-system.)

20.

- Slutanvändare är involverade i designprocessen, till exempel i kravspecifikationen, påföljande utveckling och testprocess.

21.

- En designprocess som sätter användaren i centrum är en iterativ process som innefattar flera faser. Analyser görs för att förstå och specificera kontexten där användningen sker.

22. Tillsyn 4.6

- Kontrollera att frågor som rör mänskliga faktorer beaktas i beslutsfattandeprocesser för hantering av risker genom riskbedömning, förändringshantering och hantering av operativa tillgångar.
- Kontrollera att operativa dokument återspeglar åtagandet att hantera mänskliga faktorer genom ergonomisk utformning till stöd för hanteringen av risker.

23.

- Kontrollera att järnvägsföretaget/infrastrukturförvaltaren vid övervakning av resultaten fokuserar sin analys på mänskliga faktorer som primär eller underliggande orsak till olyckor, incidenter eller farliga händelser.
- Kontrollera om det finns dokumenterade exempel på att korrigerande åtgärder har vidtagits, utformade för att ta bort faktorer som påverkar de mänskliga prestationerna och försämrar säkerheten.

24. Tillståndsprövning

- Den sökande beskriver i sin ansökan hur man omhändertar kraven i regelverket.
- För att ansökan ska beviljas behöver Transportstyrelsen göra bedömningen att den sökandes förfaringssätt uppfyller kraven.

25. Tillståndsprövning

- För att utreda om den sökande uppfyller kraven kan Transportstyrelsen begära kompletterande information, ställa frågor eller på annat sätt inhämta information som ger svar på om kraven uppfylls.

26. Tillståndsprövning

- Kravet på utredning finns i 23 § förvaltningslagen:

23 § En myndighet ska se till att ett ärende blir utrett i den omfattning som dess beskaffenhet kräver.

En enskild part som inleder ett ärende ska medverka genom att så långt som möjligt ge in den utredning som parten vill åberopa till stöd för sin framställning.

27. Tillståndsprövning

- Transportstyrelsen kan, och ska, inte beskriva vilka förfaringssätt som krävs för att kraven ska vara uppfyllda.
- Transportstyrelsens roll i tillståndsprövning är att utreda om sökandes förfaringssätt uppfyller kraven.

28. Säkerhetskulturbedömning

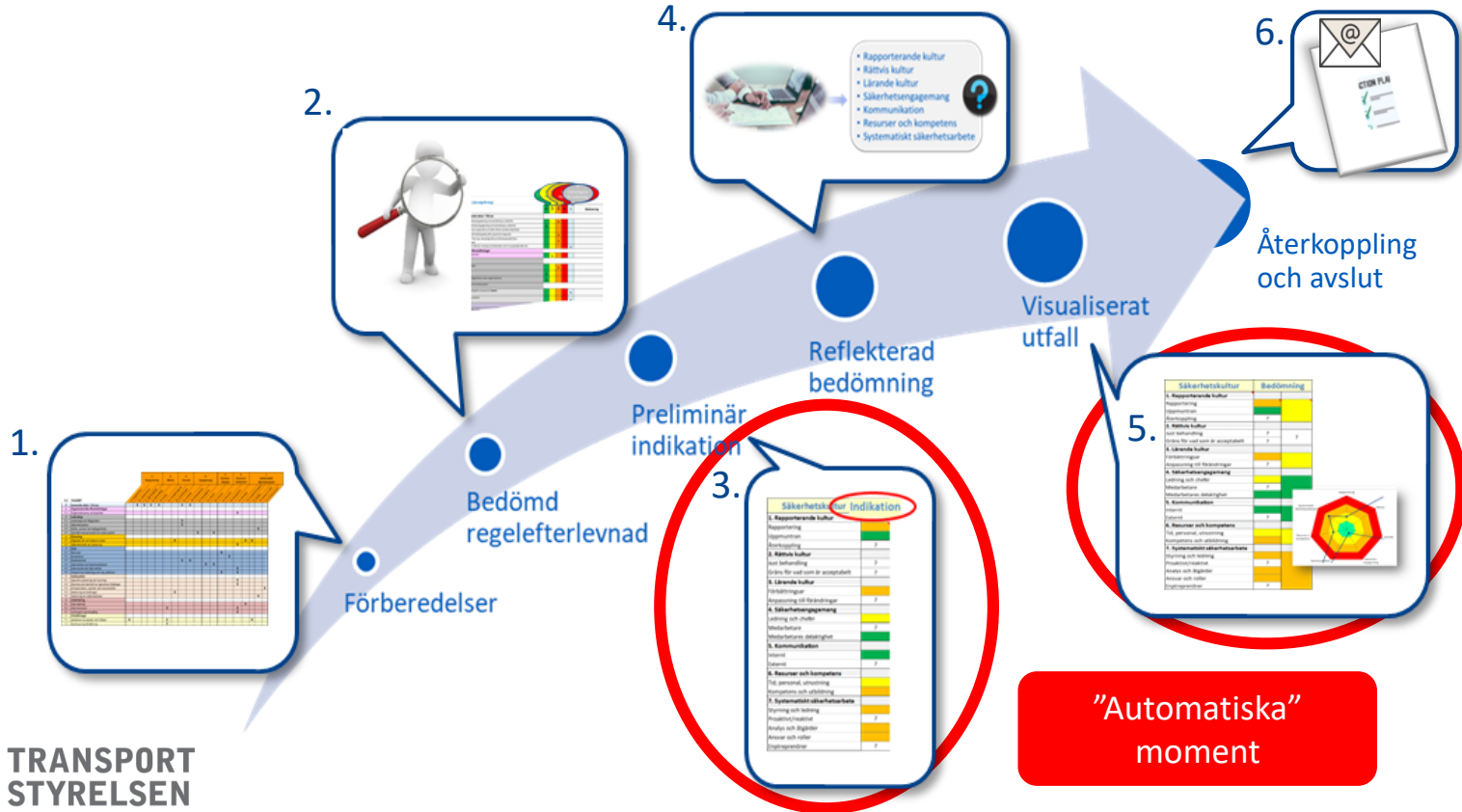
29. Integrerad tillsyn av säkerhetskultur

Utgångspunkt

Bedömning av enskilda regelkrav – som vid vanlig tillsyn



30. Integrerad tillsyn – Olika steg



31. Steg 1 – Förberedelse koppling regelverk och säkerhetskultur

[illegible]

32. Steg 2 - Bedömning av regelkrav enligt checklista



EU 762 - Bilaga 1 (järnvägsföretag)				Bedömning (Markera med kryss i rutorna)					Motivering
Område	Rubriker	Del	Innehåll						
0	R1	0	Generella inledande delar i 762:an						
0	R1	0.1	- Ledaningens säkerhetsengagemang och prioritering av säkerhet			X			
0	R1	0.1	- Medarbetarnas säkerhetsengagemang och prioritering av säkerhet	X					
0	R1	0.1	- Personalen uppmuntras rapportera och bidra till att utveckla säkerheten						
0	R1	0.1	- De som rapporterar får återkoppling från org på sina rapporter			X			
0	R1	0.1	- Rättvis behandling. Finns tex, ömsesidig tillit och förtroende eller finns ett syndabockstänkande			X			
0	R1	0.1	- Finns tydlig gräns för vilka fel, misstag och beteenden som är acceptabla eller inte					X	
1	R1	1	Organisatoriska förutsättningar						
1	R2	1.1	Organisationens verksamhet		X				
2	R1	2	Ledarskap						
2	R2	2.1	Ledarskap och åtaganden			X			
2	R2	2.2	Säkerhetspolicy	X					
2	R2	2.3	Roller, ansvar och befogenheter inom organisationen	X					
2	R2	2.4	Samråd med personal och andra parter						
2	R2	2.4	Samråd med och delaktighet av personal internt					X	
2	R2	2.4	Samråd med externa aktörer					X	
3	R1	3	Planering						
3	R2	3.1	Åtgärder för att hantera risker						
3	R2	3.1	Åtgärder för att hantera risker (proaktiva åtgärder)			X			
3	R2	3.1	Hantering av trafiksäkerhetsrisker (analys och åtgärder)			X			



33. Steg 3 - Utfall från checklista (prel. indikation)

	Indikationer baserat på bedömning av 762-element (Olika antal bedömningar, från nr B1 upp till B8)							
	B1	B2	B3	B4	B5	B6	B7	B8
Säkerhetskulturområden och delaspekter								
1. Rapportering								
a. Att man rapporterar. Att man kan och vet vad och hur	7.1							
b. Uppmuntran att rapportera	0.1							
c. Återkoppling till den som rapporterar	0.1							
2. Rättvis kultur								
a. Rättvis behandling samt att våga rapportera	0.1							
b. Tydlig gräns mellan acceptabelt och oacceptabelt beteende	0.1							
3. Lärande kultur								
a. Kontinuerligt lärande och förbättringsarbete	6.1	7.1	7.2					
b. Anpassning till förändringar utan att trafiksäkerheten förändras	3.1	7.4						
4. Säkerhetsengagemang								
a. Högsta ledningen och övriga chefers säkerhetsengagemang	0.1	2.1	3.2	4.3				
b. Medarbetares säkerhetsengagemang	0.1	4.3						
c. Medarbetares delaktighet i trafiksäkerhetsarbetet	2.4							
5. Kommunikation								
a. Intern kommunikation	4.4							
b. Extern kommunikation	2.4	4.4						
6. Resurser och kompetens								
a. Tid, personal och utrustning	4.1	4.6						
b. Behörigheter, kompetens och utbildning	4.2							
7. Systematiskt säkerhetsarbete								
a. Styrning och ledning av säkerhetsarbete	1.1	3.2	4.5	4.6	5.1	5.2	6.2	6.3
b. Proaktivt/reaktivt arbetssätt	3.1	6.1						
c. Analyser och genomförande av åtgärder	7.1	3.1						
d. Ansvar, befogenheter och roller	3.3	5.5						
e. Kontroll och uppföljning av entreprenörer	5.3							

Princip
”svagaste

Förslag till
bedömning

?

?

?

?

?

?

?

?

?

Steg 4 – Reflekterad bedömning

Inspektörernas egen samlade slutbedömning Obs! Ange siffror (1-5) i cellerna nedan					Motivering
Bra - fortsatt utveckla 1	Måttligt förbättrings-behov 2	Stort förbättrings-behov 3	Mycket stort förbättrings-behov 4	Ingen uppfattning Otillräcklig info 5	
				5	
	2				
		3			
		3			
				5	
		3			
		3			
		3			
1				5	
	2			5	
1					
1					
	2				
			4		
			4		
1					
				5	

34. Färgbedömning av delaspekter och SK-områden efter inspektörers bedömning

TS bedömning	
Säkerhetskulturområden och delaspekter	
1. Rapportering	
a. Att man rapporterar. Att man kan och vet vad och hur	
b. Uppmuntran att rapportera	
c. Återkoppling till den som rapporterar	
2. Rättvis kultur	
a. Rättvis behandling samt att våga rapportera	
b. Tydlig gräns mellan acceptabelt och oacceptabelt beteende	
3. Lärande kultur	
a. Kontinuerligt lärande och förbättringsarbete	
b. Anpassning till förändringar utan att trafiksäkerheten förändras	
4. Säkerhetsengagemang	
a. Högsta ledningen och övriga chefers säkerhetsengagemang	
b. Medarbetares säkerhetsengagemang	
c. Medarbetares delaktighet i trafiksäkerhetsarbetet	
5. Kommunikation	
a. Intern kommunikation	
b. Extern kommunikation	
6. Resurser och kompetens	
a. Tid, personal och utrustning	
b. Behörigheter, kompetens och utbildning	
7. Systematiskt säkerhetssarbete	
a. Styrning och ledning av säkerhetsarbete	
b. Proaktivt/reaktivt arbetssätt	
c. Analyser och genomförande av åtgärder	
d. Ansvar, befogenheter och roller	
e. Kontroll och uppföljning av entreprenörer	



?
?
?

?
?

?
?

?
?
?

?
?

?
?

?
?
?
?
?



Bevara – fortsatt utveckla

- Alla eller nästan alla delaspekter är gröna
- Högst en är gul.
- Ingen är orange eller röd

Måttligt förbättringsbehov

- Flera delaspekter är gula
- Och/eller högst en är orange
- Ingen är röd

Stort förbättringsbehov

- Flera delaspekter är orange
- Och/eller högst en är röd

Mycket stort förbättringsbehov

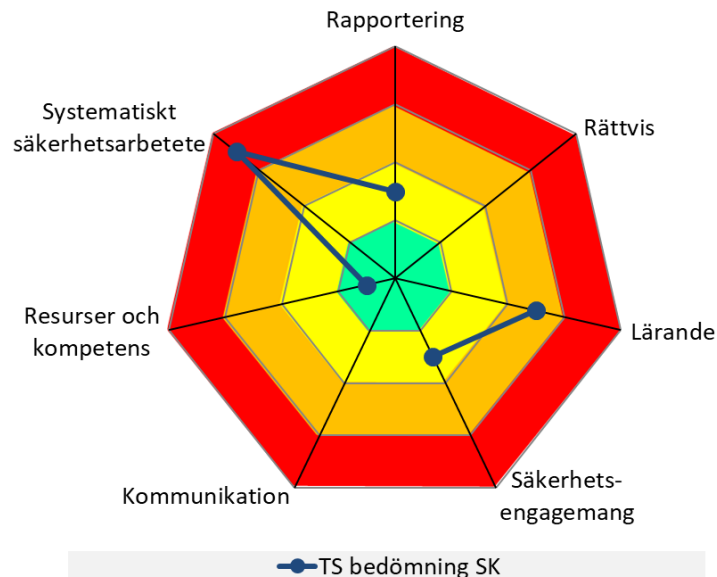
- Flera delaspekter är röda

Ingen uppfattning

- Om ingen eller högst en delaspekt kan bedömas

35. Steg 5: Visualiserat utfall av reflekterad bedömning

TS samlade bedömning av säkerhetskulturen	Del-aspekter	Omr.
1. Rapportering		
a. Att man rapporterar. Att man kan och vet vad och hur	IU	
b. Uppmuntran att rapportera		
c. Återkoppling till den som rapporterar		
2. Rättvis kultur		
a. Rättvis behandling samt att våga rapportera		IU
b. Tydlig gräns mellan acceptabelt och oacceptabelt beteende	IU	
3. Lärande kultur		
a. Kontinuerligt lärande och förbättringsarbete		
b. Anpassning till förändringar utan att trafiksäkerheten förändras		
4. Säkerhetsengagemang		
a. Högsta ledningen och övriga chefers säkerhetsengagemang		
b. Medarbetares säkerhetsengagemang		
c. Medarbetares delaktighet i trafiksäkerhetsarbetet	IU	
5. Kommunikation		
a. Intern kommunikation		IU
b. Extern kommunikation	IU	
6. Resurser och kompetens		
a. Tid, personal och utrustning		
b. Behörigheter, kompetens och utbildning		
7. Systematiskt säkerhetsarbete		
a. Styrning och ledning av säkerhetsarbete		
b. Proaktivt/reaktivt arbetssätt		
c. Analyser och genomförande av åtgärder		
d. Ansvar, befogenheter och roller		
e. Kontroll och uppföljning av entreprenörer	IU	



36. Steg 6: Återkoppling och avslut

- Initialt kommer utfallet endast användas internt som ett underlag för riskbaserad tillsyn.
- Utvärdering efter ett år.