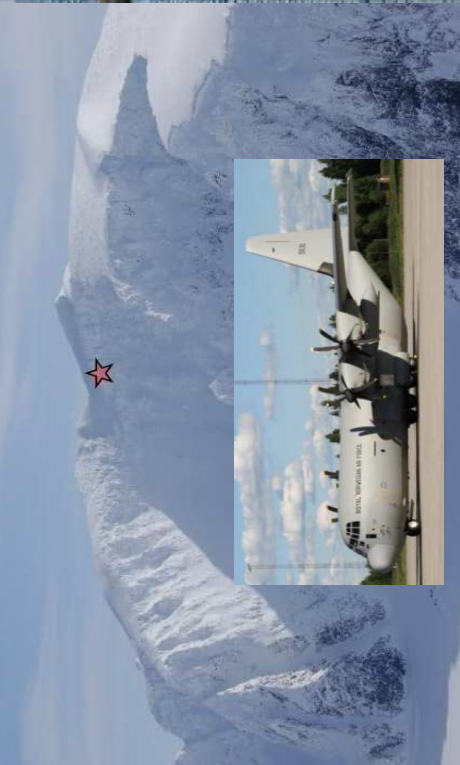
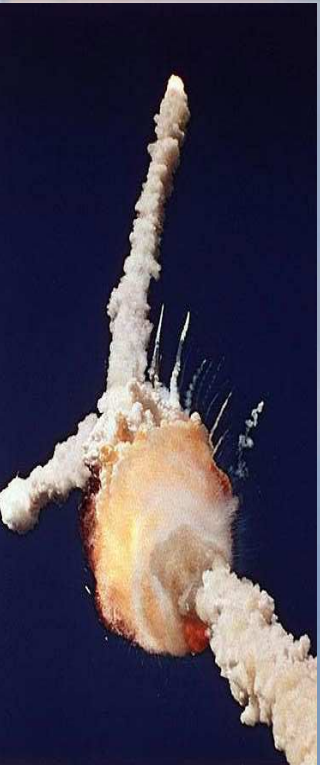
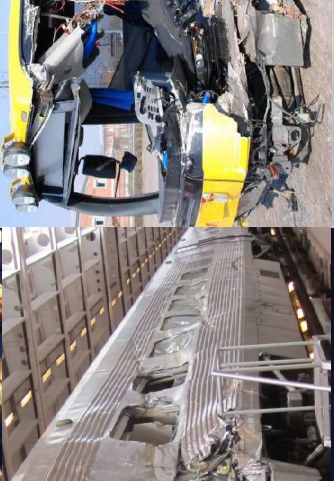
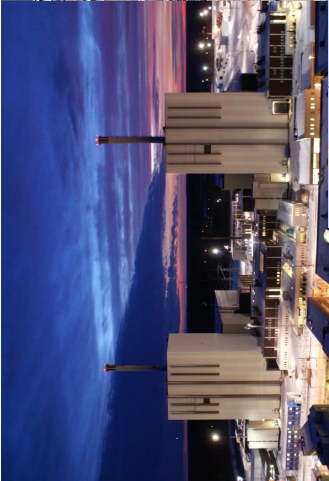


Transportstyrelsens arbete med säkerhetskultur

Sjöfartsseminarium 6 april 2016





Varför ska TS arbeta med säkerhetskultur?

- Tillsynsstrategi för hela myndigheten samt en riktlinje
 - ”TS tillsyn ska särskilt åtstadkomma... en hög säkerhetskultur hos tillståndshavare...”

TRANSPORT STYRELSEN

Riktlinje 1 (1)
Datum 2014-09-22 Version 1.0
Dnr/Beteckning TSG 2013-400
Upprättad av KC HF/MTO


Övergripande mål för Transportstyrelsens bedömning av säkerhetskultur vid tillsyn

Transportstyrelsen bidrar till de transportpolitiska målen genom att utforma regler för transportområdet och genom tillståndsprövning och tillsyn kontrollera att de följs. Enligt vår tillsynsstrategi bidrar vi till en hög säkerhetskultur hos tillståndshavare som tar ett väl avvägigt eget ansvar. För Transportstyrelsen handlar säkerhetskultur 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”*.

Denna riktlinje vänder sig till alla som arbetar med tillsyn på Transportstyrelsen och innehåller övergripande mål för vår bedömning av säkerhetskultur vid tillsyn. Målen anger de grundprinciper och den inriktning som ska gälla för Transportstyrelsens arbete med att bedöma säkerhetskultur vid tillsyn. Hur och när målen uppnås kan variera mellan olika trafikslag, dels beroende på hur mycket man reflekterat över och arbetat med säkerhetskultur, dels beroende på de förutsättningar och juridiska villkor som gäller för respektive tillsynsområde.

- En systematisk bedömning av tillståndshavares säkerhetskultur görs vid all tillsyn. Bedömningen är så enhetlig som möjligt inom och mellan trafiklagen.
- Bedömning av tillståndshavares säkerhetskultur görs även om de inte uttryckligen omnämnas i gällande regelverk.
- Bedömning av säkerhetskultur återkopplas på lämpligt sätt till berörd bransch och till enskild tillståndshavare.
- Alla medarbetare inom Transportstyrelsen uppmanas att rapportera internt i den egna tillsynsprocessen om man upptäcker brister i tillståndshavares säkerhetskultur. Det finns tydliga riktlinjer för hur sådan rapportering ska gå till och rapportering i sig leder inte till negativa konsekvenser för den som rapporterar.
- Transportstyrelsen drar lärdomar på ett systematiskt sätt av vår bedömning av tillståndshavares säkerhetskultur för att på så sätt utveckla vårt arbete med dessa frågor.
- Bedömning av säkerhetskultur utgör ett underlag för riskbaserad tillsyn och är en del av systemtillsynen. Bedömningen utgör också ett underlag till regelgivning och tillståndsprövning.
- Tillsynspersonal ges tillräckliga förutsättningar och resurser, vad gäller t.ex. tid och kompetens, för att kunna göra en bedömning av tillståndshavares säkerhetskultur.
- Transportstyrelsen bedriver ett kontinuerligt utvecklingsarbete, t.ex. av metoder, verktyg och stödmaterial, för att underlätta och förbättra bedömningen av tillståndshavares säkerhetskultur.
- Bedömning av säkerhetskultur i tillsynen ges hög prioritet av berörda chefer och medarbetare inom Transportstyrelsen.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektören Staffan Widlert. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog KC HF/MTO där sekretariatet varit föredragande.


Staffan Widlert
Generaldirektör

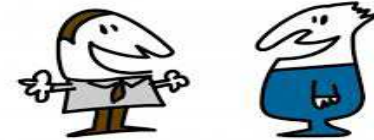


”En systematisk bedömning av tillståndshavares säkerhetskultur görs vid all tillsyn

(Ref: Riktlinje TSG 2013-400)

Varför ska TS arbeta med säkerhetskultur?

- **Bedömning av säkerhetskultur vid tillsyn ger till exempel:**



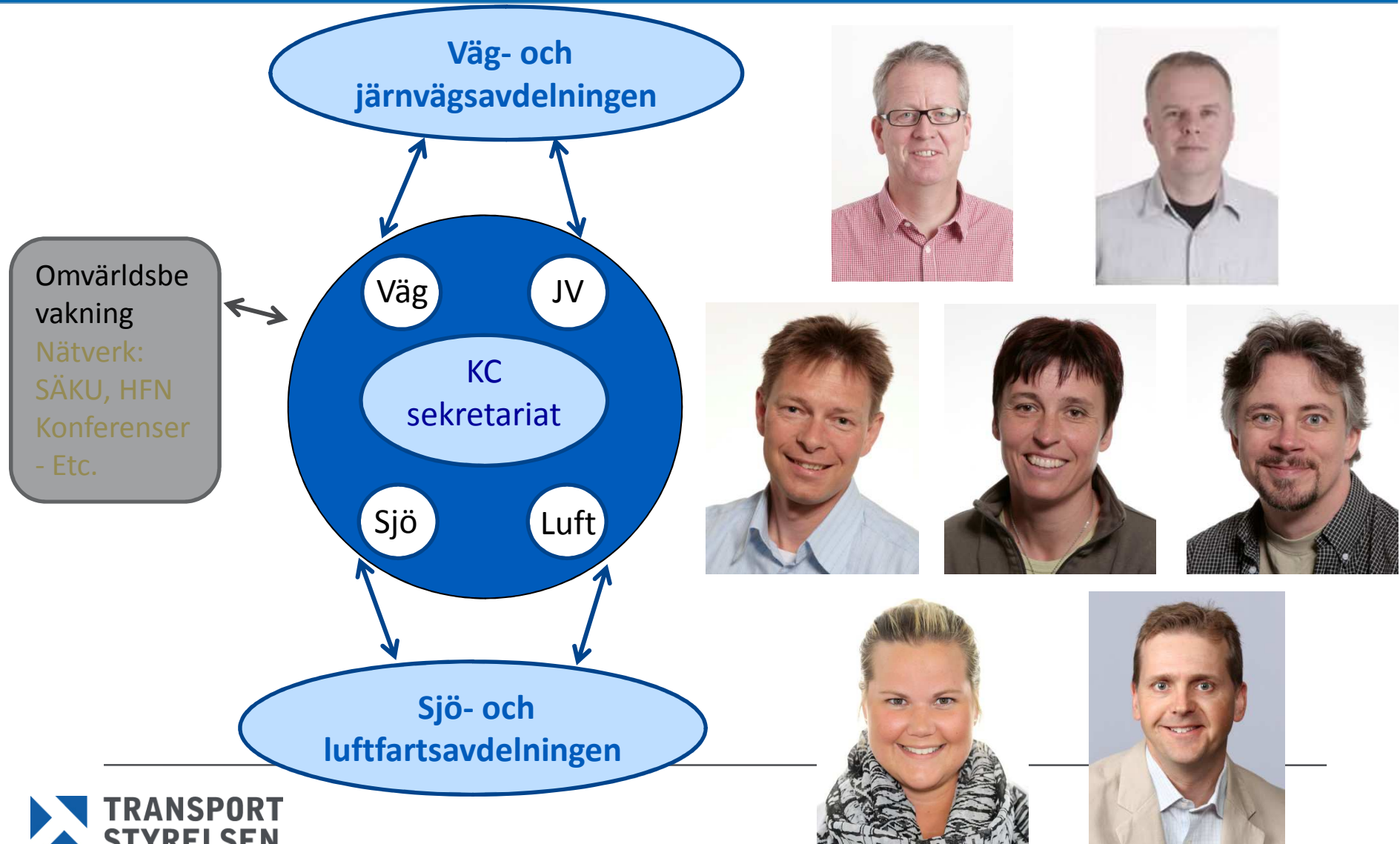
- Bättre återkoppling till tillståndshavarna
 - Fylligare underlag för dialog kring förbättringar av säkerhetsarbetet
- Input till den riskbaserade tillsynen
 - Tillsyn där den gör störst nytta

- **Forskningsresultat**

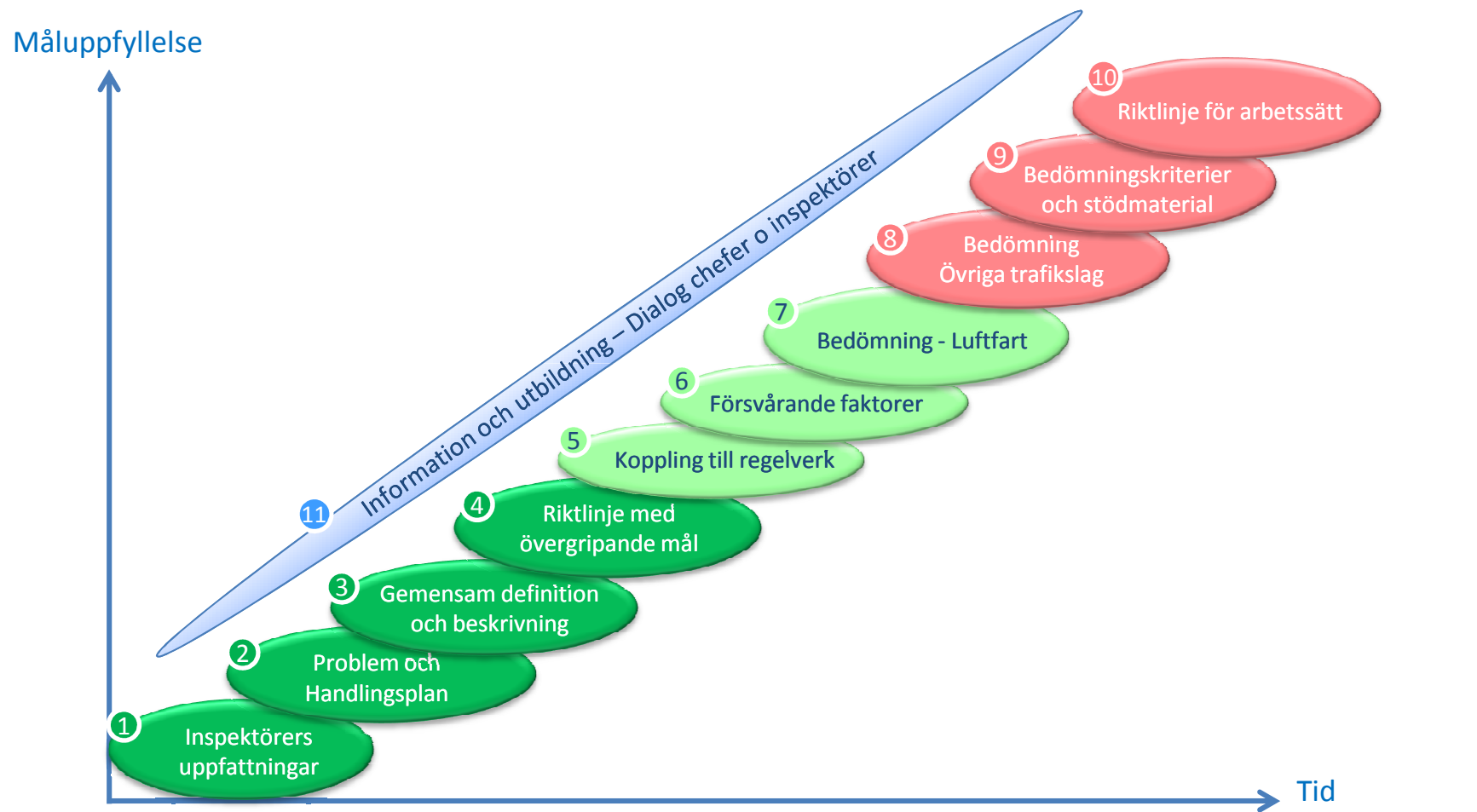
- Tyder på att en god säkerhetskultur hos organisationer leder till positiva effekter på deras faktiska säkerhet



Kompetenscentrum HF/MTO



Trafikslagsövergripande utvecklingsarbete kring bedömning av säkerhetskultur



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.

Delaspekter för säkerhetskultur

1. Lärande kultur
2. Rapportering kultur
3. Rättvis kultur
4. Säkerhetsengagemang
5. Kommunikation
6. Resurser, förutsättningar, kompetens
7. Systematiskt säkerhetsarbete




Exempel på projekt – SPI-enkät

SPI-enkät (SPI = Safety Performance Indicators)

- Enkät för att underlätta systematisk bedömning av säkerhetskultur

Säkerhetskultur	Bedömning	Kommentar
<i>Organisationen har en lärande kultur</i>		
<i>Organisationen har en rättvis kultur</i>		
<i>Organisationen har en god rapporteringskultur</i>		
<i>Organisationen uppvisar ett gott säkerhetsengagemang</i>		
<i>Organisationens interna och externa kommunikation är god</i>		
<i>Organisationen har tillräckligt med resurser, kompetens och förutsättningar för sitt säkerhetsarbete</i>		
<i>Organisationen bedriver ett systematiskt säkerhetsarbete</i>		
<i>Min bedömning är att säkerhetskulturen i organisationen är tillfredsställande</i>		

Exempel SPI-enkät

Säkerhetskultur	Bedömning	Kommentar
<i>Organisationen har en lärande kultur</i>		



- Organisationen lär av egna och andras brister, misstag och erfarenheter i säkerhetsarbetet*
- Organisationen arbetar med ständiga förbättringar i säkerhetsarbetet*
- Organisationen anpassar verksamheten till förändringar internt och externt med bibehållen säkerhet*
- Säkerhetsarbetet följs upp och återkopplas till hela organisationen*



Exempel på regelstöd/instruktion:The SMS should include procedures ensuring that non-conformities, accidents and hazardous situations are reported to the company, investigated and analysed with the objective of improving safety and pollution prevention;
ISM-koden Regulation (EC) No 336/2006, Part A-Implementation 9.1 §.

Fler exempel på projekt

Bedömningskriterier

- Sammanställning av hur andra tillsynsmyndigheter bedömer säkerhetskultur

Regelkopplingsuppdrag

- Undersökning av kopplingar mellan regelverk och delaspekter av säkerhetskultur (ISM och STCW)



Rapporterande kultur

Personalen ska kunna rapportera fel, miss-tag och brister med koppling till säkerhet	Regulation (EC) No 336/2006	Part A - Implementation 1.4.4 §	Every company should develop, implement and maintain a safety management system (SMS) which includes procedures for reporting accidents and non-conformities with the provisions of this Code
		Part A - Implementation 5.1 & 5.1.5 §	The company should clearly define and document the master's responsibility with regard to: - reviewing the SMS and reporting its deficiencies to the shore-based management.
		Part A - Implementation 9.1 §	The SMS should include procedures ensuring that non-conformities, accidents and hazardous situations are reported to the company, investigated and analysed with the objective of improving safety and pollution prevention
		Part A - Implementation 10.1, 10.2 & 10.2.2 §	The company should establish procedures to ensure that the ship is maintained in conformity with the provisions of the relevant rules and regulations and with any additional requirements which may be established by the company. In meeting these requirements the company should ensure that: - any non-conformity is reported with its possible cause, if known;

Exempel på information och utbildning

Information

- Sjötendenser
- KC-broschyr
- Information på Intranät



Utbildningar

- HF/MTO för nya inspektörer, pass om säkerhetskultur
- Endagsutbildning för PNF-inspektörer

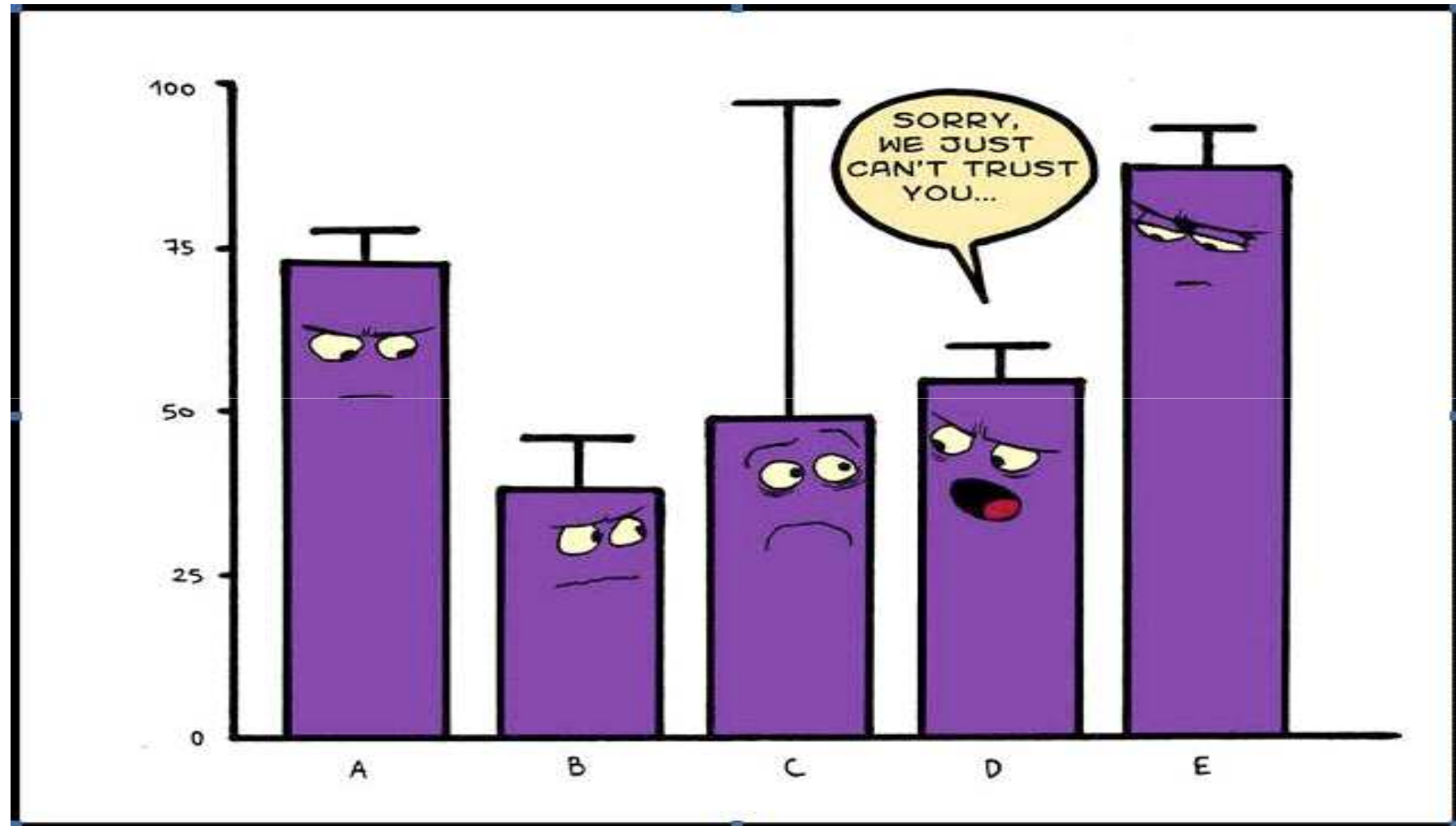
Analysforum Sjö

- Analysforum är det nätverk genom vilket avdelningens övergripande analysverksamhet ska bedrivas.
- De utsedda deltagarna representerar hela enhetens verksamhet.
- Analyserar nyckeltal till exempel antal:
 - rapporterade olyckor och tillbud
 - omkomna och skadade
 - brister, förrättningar och nyttjandeförbud
- Kan lämna förslag och rekommendationer.
- Avrapporterar hel och halvårsvis till ledningen och ger årligen ut en extern säkerhetsöversikt.



<http://www.transportstyrelsen.se/sv/Publikationer/Sjofartspublikationer/Sjosakerhet/sakerhetsoversikt-2014/>

Så vad behöver vi?



Analysforum Sjö – SPI-enkät

Säkerhetskultur	Bedömning	Kommentar
<i>Organisationen har en lärande kultur</i>		
<i>Organisationen har en rättvis kultur</i>		
<i>Organisationen har en god rapporteringskultur</i>		
<i>Organisationen uppvisar ett gott säkerhetsengagemang</i>		
<i>Organisationens interna och externa kommunikation är god</i>		
<i>Organisationen har tillräckligt med resurser, kompetens och förutsättningar för sitt säkerhetsarbete</i>		
<i>Organisationen bedriver ett systematiskt säkerhetsarbete</i>		
<i>Min bedömning är att säkerhetskulturen i organisationen är tillfredsställande</i>		



Analysforum Sjö – Ökad rapportering

- För att Analysforum ska ha ett bra material är vi beroende av dels bedömningen från SPI-enkäten samt inrapporteringar av tillbud och olyckor...



Rapportering av tillbud och olyckor till sjöss

Varför, vad, hur?

Varför?

- ...2015 fick Transportstyrelsen in ungefär 200 rapporter varav 14 kategoriserades som tillbud...
- Reglerat i lag och förordning
- Riskbaserad tillsyn
- Återkoppling till branschen för ett proaktivt säkerhetsarbete.
- Statens haverikommission

Vad?

- I sjölagens 6 kap 14§ definieras åtta punkter av rapporteringspliktiga händelser samt att det öppnas upp för myndigheten att föreskriva om rapportering även i andra fall. Även i förordningen om undersökning av olyckor 20 § beskrivs att tillsynsmyndigheten kan begära in rapporter om olyckor och tillbud till sjöss.


Vad?

- I lagen om undersökning av olyckor 1990:712 2c § finns beskrivet vad som räknas som mycket allvarlig olycka, allvarlig olycka respektive tillbud vilket är en viktig del i den nya föreskriften för att tydliggöra vad som menas med till exempel tillbud.

Hur?

- Transportstyrelsen kommer med den nya föreskriften beskriva vilka uppgifter som ska rapporteras till myndigheten. Det kommer självklart att finnas ett formulär på Transportstyrelsens hemsida men tanken är att alla rederier ska kunna utforma ett eget formulär baserat på de uppgifter som är föreskrivna. Detta formulär kan sen användas såväl internt inom rederiet som externt till myndigheten eller ett öppet branschsystem om så önskas.

Rapportformulär

VägtrafikSjöfartLuftfartJärnväg

Sjöfart

- E-tjänster och blanketter
- Fartyg
- Fartygsregistret
- Fritidsbåtar
- Miljö och hälsa
- Olyckor och tillbud**
- Analys
- Frågor och svar om sjöolyckor
- IMO Lessons learned
- INSJÖ
- Maritime Assistance Service (MAS)
- Rapporter
- Sjöförklaring
- Statens haverikommission
- Säkerhetsinformation för sjöfarten (Safety Alert)
- Transportstyrelsen informerar – sjöfart

Ombordanställda

Publikationer

Regler för sjöfart

Resenärsinformation

Sjötrafik och hamnar

Statistik och analys

Sjöfart > Sjöfart > **Olyckor och tillbud**

Olyckor och tillbud

Olyckor och tillbud som inträffar på svenska handels- och fiskefartyg ska i princip utredas oavsett var i världen händelsen inträffar. Dessutom ska olyckor och tillbud som inträffar på utländska fartyg i svenskt territorialvatten utredas. Utredningar genomförs av Statens haverikommission.

Befälhavaren eller redaren ska rapportera om olyckor och tillbud enligt 6 kapitlet 14 § i sjölagen samt 2 § Lagen om undersökning av olyckor.

Rapporteringen sker via e-tjänsten Rapport om sjöolycka.

[Rapport om sjöolycka](#)

Du kan även rapportera genom att fylla i och skicka in blanketten [Rapport om sjöolycka](#) till Transportstyrelsen.

Sedan haveriutredare tagit del av all tillgänglig information i ärendet, inklusive [sjöförklaring](#) och/eller personliga intervjuer, görs statistikbearbetning av ärendet då en fritext om händelseutvecklingen skrivs.

Statistik

Från och med 2012 redovisas olycksstatistik med tillhörande kommentarer i en sjösäkerhetsöversikt, i den finns både yrkessjöfart och fritidssjöfart representerade.

Tidigare redovisades den årliga statistiken enligt

- svenska fartyg
- svenska farvatten.

Här hittar du [Transportstyrelsens statistik om sjöfart](#).

Kontaktadress:

Relaterad information

- [e-tjänst: Rapport om sjöolycka](#)
- [Blankett: Rapport om sjöolycka](#)
- [Form to report an accident at sea](#)
- [Anmälan om passagerares dödsfall](#)
- [Notification of death of passenger](#)
- [Consent access to VDR](#)
- [Säkerhetsöversikt luftfart och sjöfart 2013](#)

Prenumerera på information

[Få nyheter om certifikat och utbildningar eller andra områden inom luftfart till din e-post](#)

Föreskriftsförslaget

- Kontakta Patrik Jönsson för information om föreskriftsförslaget: se kontaktinfo längst bak i presentationen

Sekretess

- Transportstyrelsen tillämpar sekretess på de rapporter som kommer in. I första hand handlar det om utredningssekretess som i stort innebär att inget lämnas ut men även när SHK beslutat att inte utreda tillämpar Transportstyrelsen sekretess i den mån det är möjligt. Detta innebär att vi bedömer varje handling och maskerar det som anses kunna vara till skada för en person eller ett företag.

Olyckor i samband med lastning

- 57 händelser
- 5 omkomna
- 15 frakturer eller amputationer
- 14 till sjukhus förutom ovanstående
- 25 övriga händelser som lett till sjukskrivning mer än 72h eller andra skador
- Tillbud?

Olyckor i samband med lastning

- 27 av olyckorna på RORO
- 14 på annan torrlast
- 9 på passagerarfartyg
- 5 på tankfartyg

Gemensamt för många av händelserna är att man inte följt normala säkerhetsrutiner, jobbat under stark tidspress eller råkat ut för något som frångår det normala.

Tack för er uppmärksamhet!



Anna.Tullberg@transportstyrelsen.se

Patrik.Jonsson@transportstyrelsen.se