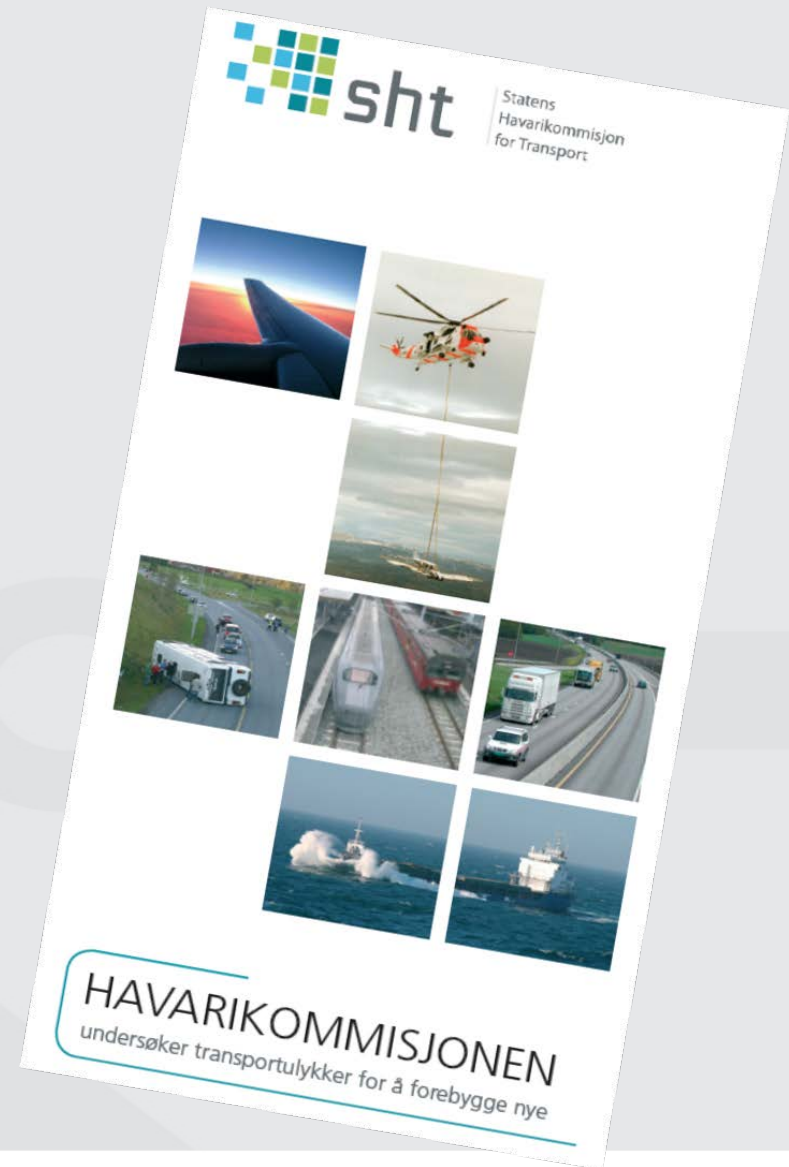


Hva kan vi lære av ulykkesundersøkelser

TØI kurset 5. april 2019

*Rolf Mellum – Avd. dir - veiavdelingen
Statens havarikommisjon for transport*



Statens havarikommisjon for transport

SHT skal undersøke ulykker og hendelser innenfor luftfarts-, jernbane-, vei- og sjøfartssektoren.

SHTs undersøkelser har som formål å utrede forhold som antas å ha betydning for forebyggelsen av transportulykker.

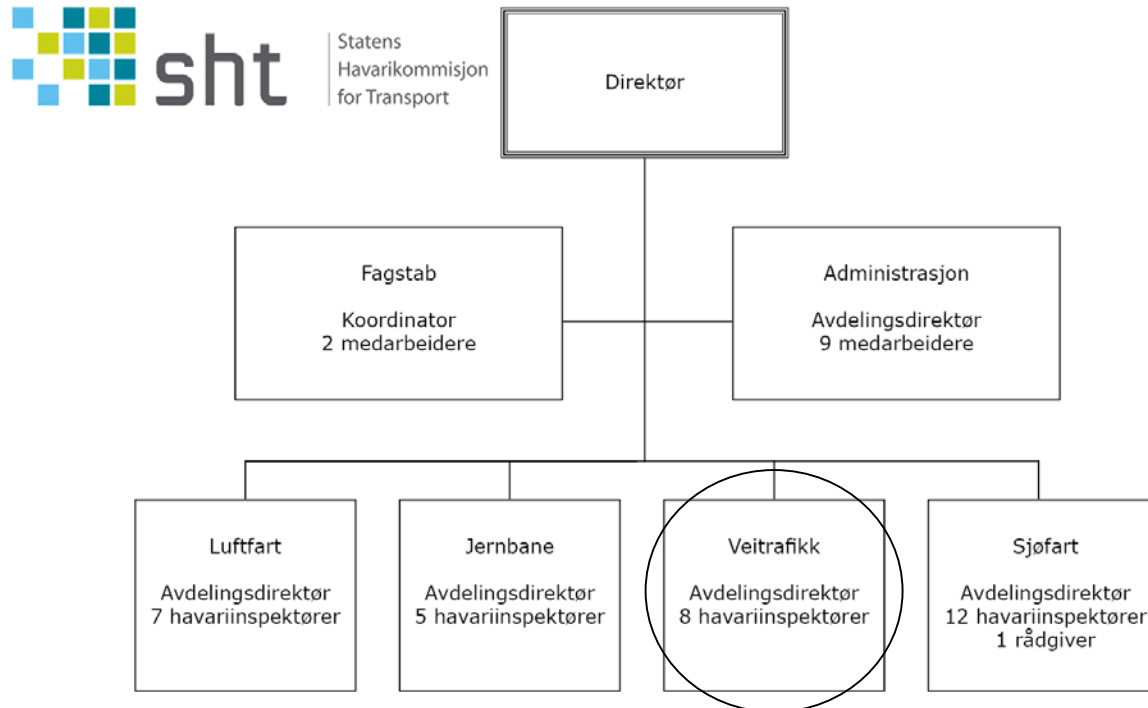
SHT skal ikke ta stilling til sivilrettslig eller strafferettslig skyld og ansvar.

SHT avgjør selv omfanget av de undersøkelser som skal foretas, herunder vurderes undersøkelsens forventede sikkerhetsmessige verdi i forhold til nødvendige ressurser.



<https://www.aibn.no/>

Alle transportgrener er samlet i ett miljø.



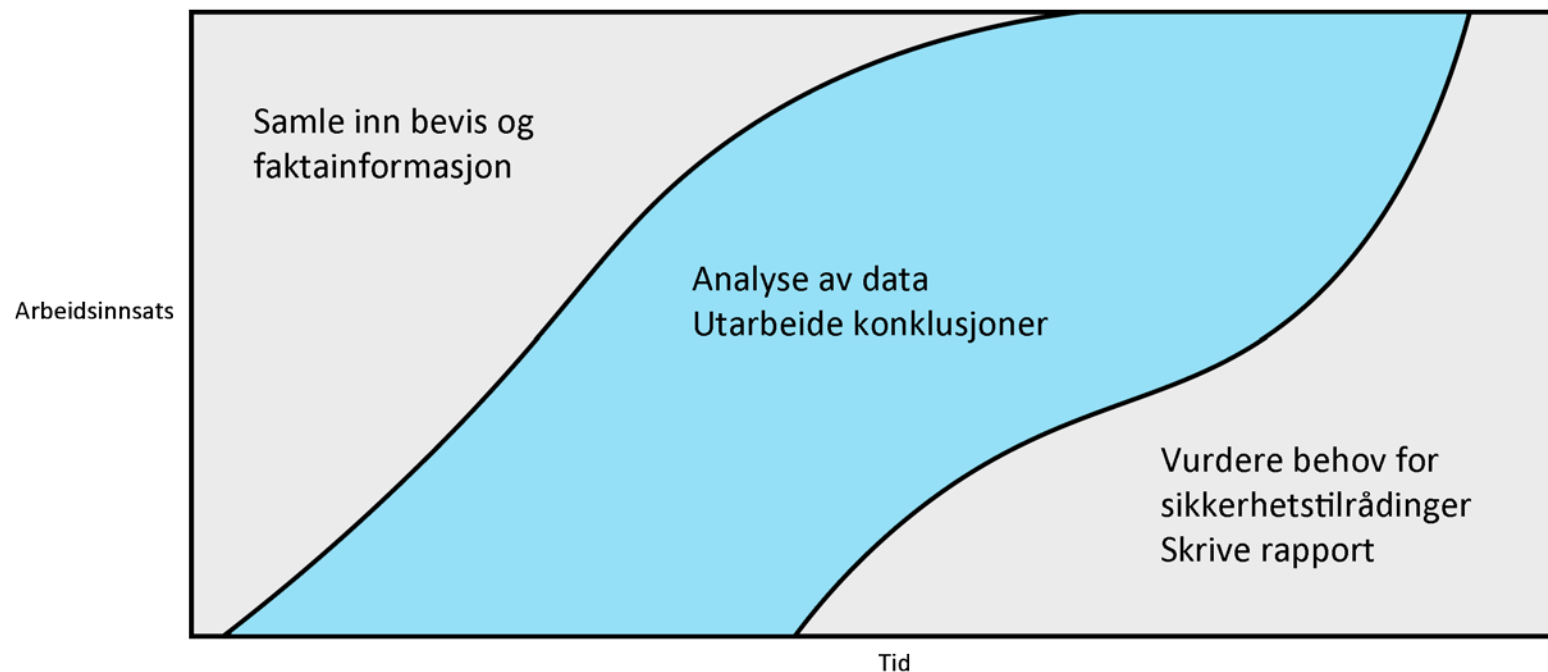
- Habilitet/uavhengighet
- Skarpt skille fra skyldspørsmål - og rettsprosess – godt lovverk
- Tilgang til alle relevante opplysninger (forklaringsplikt)
- Kompetanse på tvers av transportsektorer

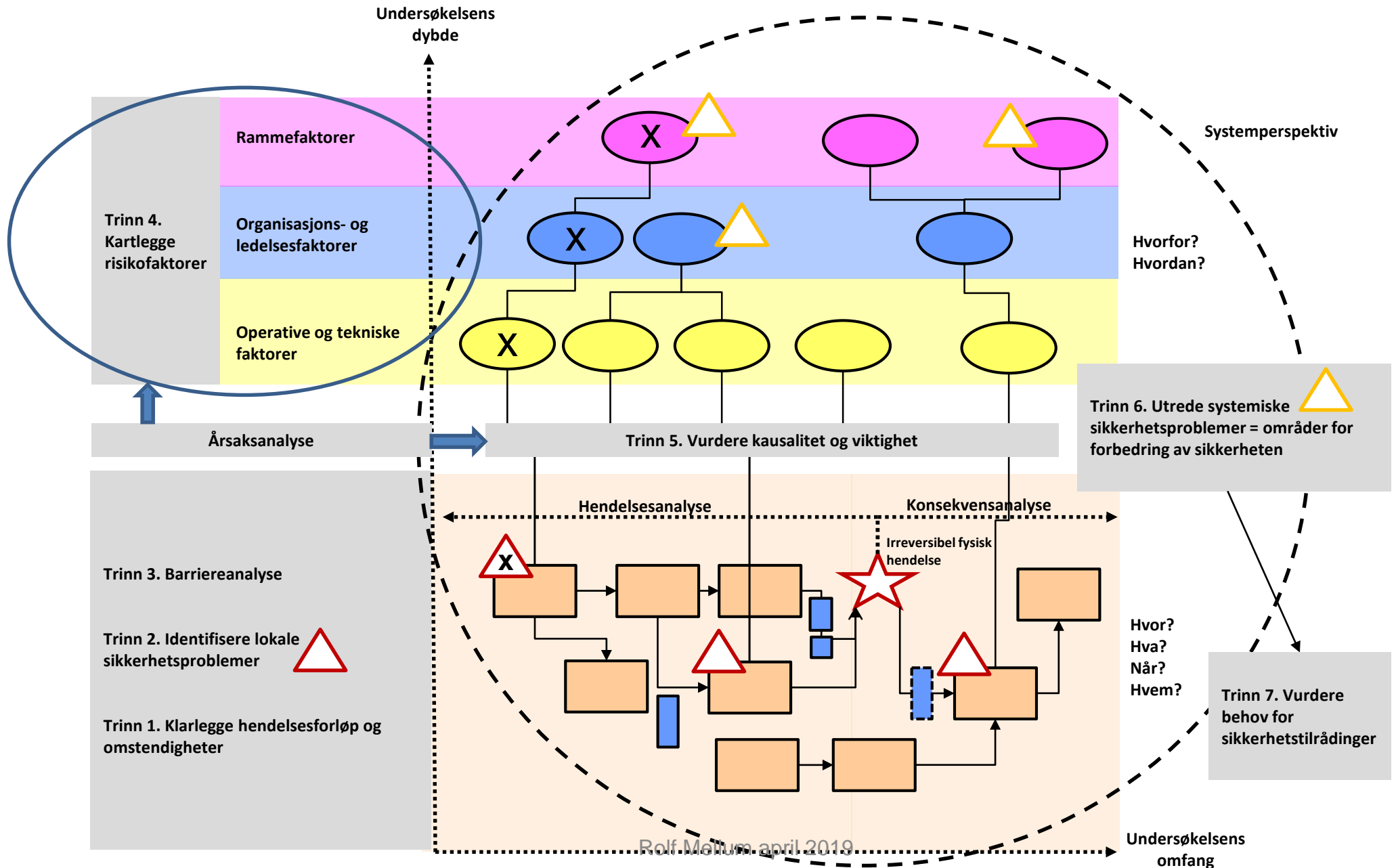
Læring skjer på mange måter.....

- Læring av egne feil og handlinger
- Resultater av studier og forskning
- Undersøkelse av hendelser
 - Interne granskninger
- Offentlige undersøkelser
 - **Krever mandat og lovhjemler**
- SHT:
 - Uavhengige og habile
 - **Skilt fra straffeprosess**
 - Læring på tvers av transportgrener



Granskingsprosessen - SHT metoden





Ulike perspektiver og nivåer for læring:

- Operatørnivå
 - Fører – kompetanse, adferd, helse ...
 - Teknisk design, tilstand, vedlikehold, mm (kjøretøy og utstyr)
- Organisatorisk nivå - kultur/ledelse
 - Opplæring av førere
 - Utstyrstilpassning
 - Styrende kompetanse, sikkerhetsledelse
- Rammefaktorer - lov og regelverk,
 - Ulike sikkerhetsbeskrivelser i lover og regler (Vegtrafikkloven og Vegloven)
 - Oppfølging hvor aktuelle lover forvaltes av ulike forvaltningsorgan (SVV og AT)
 - Særlovgivning (ADR)

Noen eksempler:

Operative og tekniske faktorer

Trinn 4.
Kartlegge
risikofaktorer

Rammefaktorer

Organisasjons- og
ledelsesfaktorer

Sikkerhetstilråding VEI nr. 2019/02T

Undersøkelsen av møteulykken på E6 i Storfjord 24. september 2017 har vist at skadene på passasjerene i personbilen ble større på grunn av feil bruk av bilbelte. SHT erfarer at det fortsatt er uvitenhet om betydningen av riktig bruk av bilbelte både for bilførere og passasjerer. SHT vurderer derfor at det ligger et potensial for å redusere antall drepte og hardt skadde i trafikken ved å intensivere informasjonsarbeidet om riktig justering og riktig bruk av bilbelte.

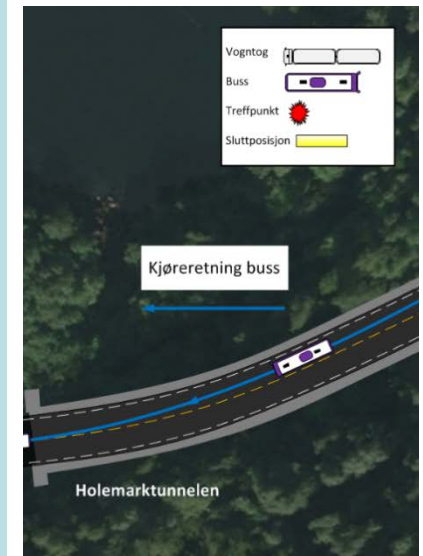
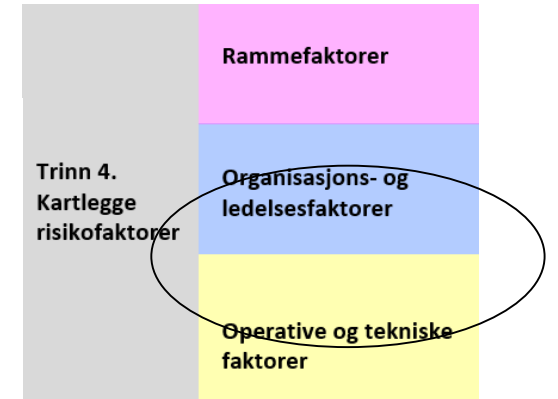
Statens havarikommisjon for transport tilrår Statens vegvesen, i samarbeid med aktuelle samarbeidsorganisasjoner, å intensivere et arbeid som kan forsterke trafikantenes kunnskap om og betydningen av **riktig bruk av sikkerhetsutstyr i bil.**

Menneskelige faktorer

SHTs samlede vurdering, basert på helseopplysninger og obduksjonsfunn og med bistand fra sakkyndig lege, er at føreren mest sannsynlig fikk et illebefinnende før kollisjonen og at dette kan knyttes til påvist hjertesykdom.

Tilråding: Rapport VEI 2018/05:

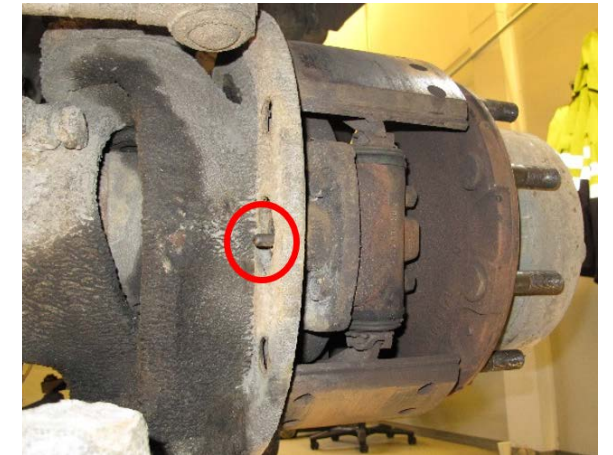
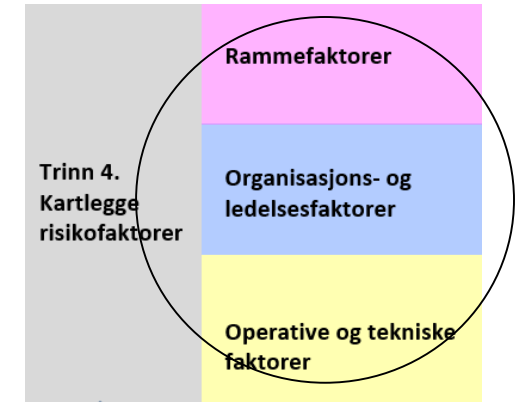
Statens havarikommisjon for transport tilrår Arbeidstilsynet, sammen med Statens arbeidsmiljøinstitutt (STAMI) å igangsette en sammensatt forskningsbasert utredning rettet mot helsekrav, arbeidsrelatert helserisiko og individuell oppfølging for yrkessjåfører på vei.



Organisatoriske/ledelses - faktorer:

Bakenforliggende faktorer:

- a) Bremsvirkningen har sannsynligvis avtatt gradvis over en tidsperiode på grunn av at selvjusteringsmekanismen var utenfor sitt arbeidsområde.
- b) Arbeidsgiver/kraneier hadde ikke dokumenterte rutiner for hvordan bremses skulle ettersees.
- c) De sakkyndig kontrollene av mobilkranen ivaretok ikke kontroll av bremsvirkning som forventet fra eier av mobilkranen.
- d) Arbeidstilsynet og Statens vegvesen hadde ikke tilstrekkelig fulgt opp tidligere sikkerhetstilråding fra SHT om mangler ved kontroll av bremses på mobilkraner.



Rammefaktorer



- Mobilkraner registrert før 15. september 2012 er unntatt fra periodisk kjøretøykontroll (PKK) og den sertifiserte sakkyndige kontrollen har ikke entydige retningslinjer for å utføre kontroll på bremseser.
- Gjennom denne og tidligere undersøkelser har SHT avdekket at mange virksomheter støtter seg til den årlige myndighetskontrollen og ikke gjennomfører tilstrekkelig egenkontroll av kjøretøyene for å ivareta trafikksikkerheten.

Rapport nr 2018/01 – Tilrådingar kjøretøy

Statens havarikommisjon for transport tilrår at **Arbeidstilsynet** som tilsynsmyndighet påser at sertifisert sakkyndig kontroll av bremsesystemer på mobilkraner og annet motorredskap som ikke er underlagt krav til PKK, gjennomføres på en enhetlig måte og gir tilstrekkelig trafiksikkerhetsnivå.

Statens havarikommisjon for transport tilrår at **Statens vegvesen** iverksetter tiltak som sikrer at alle registrerte mobilkraner og motorredskap som brukes på vei underlegges ensartet og tilstrekkelig kontroll av bremseanlegg.

Rapport 2018/01: Tilråding organisasjon/ledelse:

Undersøkelsen har vist at Kristiansand kommune som byggherre, ikke identifiserte behovet for en arbeidsvarslingsplan som en del av SHA-planen for prosjektet. SHT mener at en arbeidsvarslingsplan med tilhørende risikovurdering kunne avdekket muligheten for konflikter mellom kjøretøy og myke trafikanter, samt ivaretatt behovet for eventuell skilting og tilrettelegging av gangveien som adkomstvei.

Statens havarikommisjon for transport tilrår at **Kristiansand kommune** implementerer rutiner for å ivareta trafikksikkerheten ved å sette krav til utarbeidelse av arbeidsvarslingsplaner ved byggeaktivitet i kommunen som berører offentlig vei.

Siste rapport utgitt denne uken - Vinterdrift:

Denne og tidligere undersøkelser har vist at det er et behov for å styrke oppfølging og kvalitetssikring av vinterdrift. I denne sammenheng mener SHT at det bør sees på nye tiltak og løsninger, hvor også akkreditering av entreprenørene gjennom en tredjepartskontroll bør vurderes, skriver SHT i rapporten og følger opp med en tilråding.

www.aibn.no

<https://www.at.no/artikler/akkreditering-av-veidrift-entreprenorer/462185>

Perspektiv - refleksjon:



- NTPs halveringsmål mot 2024 er ambisiøst.
 - SHTs mål er å bidra til at dette nås.
- Læring av ulykker, som ofte er komplekse og sammensatte, krever:
 - Dokumenterte faktaopplysninger
 - God involvering av aktører
 - Fokus på sikkerhetsforbedring - ikke sanksjoner, straff og skyld
 - Grundige og relevante analyser som belyser årsakssammenhenger

Utredning og forvaltning:

Forventningene til våre rapporter er ofte store

- Undersøkelsene er alltid resultat av «teamarbeid», og rapportene kvalitetssikres internt etter faste rutiner
 - Dilemmaer og valg hele veien:
 - Fasthet/kompromisser – ingen facit
 - Avgrensninger
- Et ikke offentlig utkast sendes alle berørte parter og viktige eksterne interessenter for uttalelse.
 - Alle svar tas hensyn til og innarbeides og prosessen dokumenteres
- Offentlig rapport sendes Samferdselsdepartementet



Effekt av undersøkelser:



Vanskelig å måle, men vi erfarer at:

- Involverte og berørte får viktige svar på mange spørsmål i en vanskelig situasjon – tilfredshet over at «deres» ulykke blir undersøkt
- Undersøkelsene utløser ikke sjelden revisjon av interne sikkerhetssystemer og større fokus på sikkerhet i berørte firmaer
- Kunnskap fra undersøkelsene fordeles til mange andre aktører gjennom bransjeorganisasjonene og også i mediene
- **God oppfølging av sikkerhetstilråding er avgjørende**

Sikkerhetsutviklingen.....

- God trend for trafikksikkerheten nå.....
- TØI: Økt innsats med kjente tiltak vil bidra
 - Nye tiltak kan være nødvendig
- SHT erfarer at det er mer å hente på noen områder:
 - Økt tilsyn og fokus på sikkerhet i organisasjoner er viktig
 - Lære mer av andre sektorer er nyttig - særlig luftfart
 - «**Just culture**» bør introduseres i veisektoren



”Just Culture”

- ”Å bygge en ”Just Culture” er en fundamental forutsetning for et godt forebyggende sikkerhetsarbeid innenfor luftfarten.”
- Just Culture:
”En kultur hvor frontlinjeaktører eller andre ikke skal straffes for gjerninger, utelatelser eller beslutninger som de tar og som er i samsvar med deres erfaring og trening, men hvor grov uaktsomhet, bevist unnlattelse og skadelig handling ikke er tolerert.”

Takk for meg!

TØI kurset 5. april 2019

*Rolf Mellum – Avd. dir - veiavdelingen
Statens havarikommisjon for transport*

