

Säkerhetskultur

Transportstyrelsens beskrivning av en god säkerhetskultur

Begreppet säkerhetskultur började diskuteras på allvar i samband med utredningen av kärnkraftsolyckan i Tjernobyli 1986 där bristande säkerhetskultur ansågs vara bidragande orsak till katastrofen. Bristande säkerhetskultur kan leda till allvarliga konsekvenser inte bara för den organisation som berörs utan även för samhälle och tredje man. För organisationen kan olyckor leda till höga kostnader och i värsta fall konkurs. Samhälle och tredje man kan drabbas genom stora skador på människor, miljö och samhällsekonomi

Det finns en mängd olika sätt att definiera och beskriva säkerhetskultur. Transportstyrelsen har tagit fram följande övergripande definition:

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

Säkerhetskultur handlar med andra ord om att en organisation behöver ha tänkt igenom och dokumenterat hur risk- och säkerhetsarbetet i organisationen ska bedrivas, att alla medarbetare vet och förstår hur detta arbete ska gå till samt att alla beter sig enligt de beslutade avsikterna. Enligt Transportstyrelsen är det också sju områden som är särskilt viktiga för att kunna skapa en god säkerhetskultur i en organisation, vilket illustreras med bilden nedan.



Transportstyrelsens syn på säkerhetskultur enligt ovan är förstås också viktigt för att uppnå och bevara en hög flygsäkerhet inom allmänflyget. Detta beskrivs lite utförligare nedan.



Foto: Sixten Nolén

Rapporterande och rättvis kultur

Det är viktigt att en förening eller flygklubb har en **rapporterande och rättvis kultur kring flygsäkerhetsfrågor**. Det innebär att alla medlemmar kan och vet hur de ska rapportera tillbud, olyckor och andra brister och misstag som kan ha betydelse för flygsäkerheten och att de gör det. Det är viktigt att man uppmuntras till att rapportera och att den som gör det får återkoppling på sin rapport. Medlemmarna måste också våga rapportera och behandlas på ett korrekt och rättvist sätt om man gjort något fel eller misstag. De får inte bli anklagade eller straffade för att de rapporterar t.ex. egna misstag och felaktigheter. Föreningens eller klubbens ledning måste också vara tydlig med var gränsen går mellan acceptabla fel eller misstag och oacceptabla beteenden i förhållande till risk och säkerhet, till exempel medvetna allvarliga överträdelser eller sabotage.

En lärande organisation

Rapportering av händelser är viktigt för ett **organisatoriskt lärande**, dvs. att föreningen eller flygklubben lär sig av både sina egna och andras erfarenheter för att ständigt förbättra sitt flygsäkerhetsarbete. Det är också viktigt att man vid behov anpassar verksamheten till förändringar som sker internt eller i omvärlden utan att flygsäkerheten äventyras. En organisations lärande är en process som innebär att risker och brister identifieras, rapporteras, analyseras och åtgärdas. Det är också viktigt att man följer upp effekterna av säkerhetsarbetet och återkopplar detta till alla inom föreningen eller klubben. I en lärande förening/flygklubb behöver man kontinuerligt reflektera över hur man arbetar med flygsäkerhet och ha en beredskap för att kunna införa förbättringar i verksamheten. En förening/flygklubb som anser att dess flygsäkerhetsarbete inte kan förbättras riskerar att missa tecken på säkerhetsbrister. Det kan göra att ett från början gott flygsäkerhetsarbete med tiden urholkas och gradvis försämras utan att man uppfattar förändringen, vilket i slutändan kan leda till katastrof.

Engagemang och syn på säkerhet

För att ha en god säkerhetskultur krävs *att det finns ett säkerhetsengagemang hos både medlemmar och ledande företrädare*. Det är viktigt att flygsäkerhetsaspekter väger tungt i beslut om hur man ska agera i olika situationer. En grundförutsättning för detta är att föreningens eller flygklubbens *ledning visar förståelse och ett engagemang för flygsäkerhetsfrågorna*. Det innebär att ledningen, genom sitt beteende och sina val, undviker motstridiga budskap och visar att säkerheten är högt prioriterad även i situationer då man behöver göra avvägningar mellan till exempel säkerhet och ekonomi. Det är också viktigt att föreningen/klubben, med ledningen i spetsen, ”belönar” önskade beteenden såsom att medlemmarna följer säkerhetsrutiner eller rapporterar om brister och avvikelser. Det är därför viktigt att även lyfta fram goda exempel när arbetet går som planerat men också att uppmärksamma de tillfällen då extra försiktighetsmått vidtagits för att undvika risker även om det lett till t.ex. förseningar eller ökade kostnader.

Det behöver finnas en ömsesidig tillit mellan medlemmar och ledande företrädare och att medlemmar involveras i flygsäkerhetsarbetet. Det innebär att systematiskt involvera och använda medlemmarnas kompetens i arbetet och i beslut kring flygsäkerhet, till exempel när säkerhetsrutiner ska utvecklas. På så sätt främjas också *medlemmarnas säkerhetsengagemang*.

Kommunikation, resurser och kompetens

Både medlemmar och ledande företrädare måste ges rätt förutsättningar i form av **resurser** (tid, utrustning, etc.) och **kompetens** för att kunna agera på ett säkert sätt. Det innebär att personer på alla nivåer inom föreningen/klubben ges utrymme för utbildningsinsatser och att det finns en god samverkan mellan olika delar inom föreningen eller flygklubben och en bra *kommunikation* kring flygsäkerhet både internt och med andra externa parter.

Systematiskt arbetssätt

En viktig förutsättning för att uppnå en god säkerhetskultur är att man bedriver ett *systematiskt flygsäkerhetsarbete*. Det kan med fördel ske genom att dokumentera hur säkerhetsarbetet ska bedrivas inom föreningen eller flygklubben. Exempelvis genom att beskriva hur man ska fånga upp risker i verksamheten, hur man kan arbeta förebyggande, men också hur man ska agera och vidta lämpliga åtgärder om något händer. En sådan dokumentation kan t.ex. bestå av en säkerhetspolicy, rutiner och instruktioner, utbildningsmaterial, ansvarsbeskrivningar för olika säkerhetsfunktioner, kompetenskrav och hur man ska rapportera, hantera och analysera händelser eller avvikelser.

Vad skrivs, vad förstås och vad görs

För att uppnå en god säkerhetskultur är det viktigt att det finns dokumenterat hur säkerhetsarbetet ska bedrivas inom föreningen eller flygklubben, men det räcker inte. Alla medlemmar och ledande företrädare måste också ha *kunskap* och *förståelse* för vad det beskrivna säkerhetsarbetet innebär och varför det finns framtaget. Det påverkar attityder, normer, värderingar och *motivation* till att följa de rutiner och instruktioner som finns.

I slutänden påverkar säkerhetsstyrningen och förståelsen av denna hur personer inom föreningen/klubben *faktiskt beter* sig i dessa frågor, det vill säga hur säkerhetsstyrningen överensstämmer med hur man faktiskt agerar när man flyger.