

Kakofoni eller modellmonopol?

Ragnar Rosness, SINTEF
ragnar.rosness@sintef.no



ESRA 20 år – jubileumsseminar

Sikkerhetsarbeid – historie, nåtid og framtid

Ekebergrestauranten, Oslo, 11. juni 2014

Kakofoni eller modellmonopol

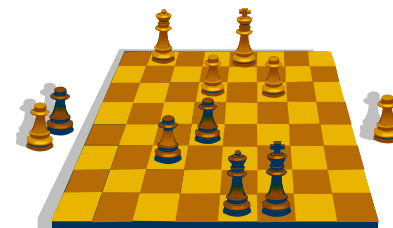
- Hva er kakofoni?
- Hva er et modellmonopol?
- Krig og fred i jernbanesektoren – møter mellom "det gamle regimet" og "det nye regimet" for sikkerhet
- Kan risikoanalytikere bli modellmonopolister?
- Hva er alternativet til modellmonopol?

Hva er kakofoni?

- Kakofoni kommer av det greske ordet kakophonia «mislyd», som i sin tur kommer av v.greske κακός (kakós) «dålig» og φωνή (phōné) «lyd», «tone», «stemme». Kakofoni betyr dermed mislyd, disharmoni, illelåtende sammenblandinger av ulikartede lyder, helt enkelt uønsket akkord. ... Begrepet anvendes subjektivt, ofte for å angripe musikk som oppleves som komplisert og dissonant... (*Wikipedia*)

Bråtens teori om modellmonopol

- Modellene gjør det mulig å filtrere informasjon, finne mønstre og skape mening.
- En god modell av andre aktører setter oss i stand til å forutsi hvordan aktøren vil reagere på våre handlinger.
- Et modellmonopol oppstår dersom bare én aktør har tilgang til et rikt repertoar av begrep og idéer, mens andre aktører mangler slike symbolske ressurser.
- Et modellmonopol gir modellsterke aktører mulighet til å dominere, mens modellsvake aktører kan være ute av stand til å sette ord på egen kunnskap.
- Et modellmonopol innebærer også at den modellsterke aktøren blir innestengt i et enkelt, lukket perspektiv som utelukker alternative tolkninger.



Krig og fred i jernbanesektoren – møter mellom to sikkerhetsstyringsregimer



En talsmann for "det gamle regimet":

Trygve Johannesen: "Sikkerhetstjenesten ved norske jernbaner i de første 100 år, 1854-1954"

- Med *sikkerhetstjeneste* i jernbanedrift forstår vi i alminnelighet den del av tjenesten som består i å sikre den egentlige jernbanedrift mot de spesielle farer som kan oppstå under denne. Den omfatter derfor først og fremst sikring av alle bevegelser på skinnegang, det være toggang eller skiftebevegelser, også fremføring av traller og lignende på skinner.
- Forebyggelse av ulykker og uhell som kan ramme tjenestemenn i verksteder, lokomotivstaller, matestasjoner eller under sprengningsarbeider på banen og som ikke er en følge av fremdrift av jernbanemateriell på skinner, regnes her ikke med til sikkerhetstjeneste i egentlig forstand. Slike uhell henregnes til alminnelige arbeidsulykker eller bedriftsulykker ...

Kapittel	Motto
1. Innledning. Hva sikkerhetstjeneste er – Sikkerhetstjenestens oppgave	<i>Av offentlig transportvirksomhet kreves først og fremst sikkerhet</i>
2. Lover, reglementer og andre forskrifter	<i>Med lov og reglement skal sikkerhet skapes</i>
3. Sikkerhetstjenestens ledelse	<i>Ingen sikkerhet uten ledelse</i>
4. Signaler og sikringsanlegg	<i>Signal er symbol for sikkerhet</i>
5. Sikring av togenes fremføring på linjen	<i>Ingen sikkerhet uten klar linje</i>
6. Togenes sammensetning, utstyr, kjørehastighet, bemanning og visitasjon	<i>Sikkerheten er avhengig av togs sammensetning, utstyr, kjørehastighet, bemanning og visitasjon</i>
7. Skiftetjenesten	<i>Sikkerheten for materiellet og personer under skifting beror ikke minst på alminnelig forsiktighet og et riktig skjønn</i>
8. Personalet	<i>Et godt rustet personale er en garanti for sikkerhet.</i>
9. Publikums forhold til driftssikkerheten	<i>Ingen sikkerhet for person uten personlig aktsomhet</i>
10. Uhell	<i>Absolutt sikkerhet eksisterer ikke</i>
11. Sikkerhetsforholdene under krigen 1940-1945	<i>Krig er en fare for sikkerheten</i>
12. Forskjellige sikkerhetsforhold	<i>Sikkerhet må skapes under mange slags forhold og i mange situasjoner</i>

Bevissthet om MTO-samspill i "det gamle regimet"

- Det vil fremgå av hva vi har anført foran, at sikkerheten forutsetter et godt system av regler i form av lover, reglementer, instruksjer, sirkulærer og lignende som må danne grunnlag for sikkerhetstjenesten. Vi har også pekt på hvilken rolle tekniske apparater og anordninger spiller for sikkerheten. Men disse ting er i seg selv ikke nok. Det blir lite igjen av sikkerheten, hvis ikke jernbanens personale har fullt kjennskap til de gitte sikkerhetsbestemmelser, iakttar dem og bruker de forhåndenværende tekniske hjelpemidler riktig. Dertil kommer at personalet også må være slik fysisk og åndelig utrustet at det er i stand til å utføre sin tjeneste riktig. ... (Johannesen, 2007, s. 111)

"Det nye regimet": Groth-kommisjonens forståelse av "sikkerhetsstyring" (NOU 2000:30)

- Med sikkerhetsstyring menes de aktiviteter av sikkerhetsmessig art vedrørende organisasjon, ansvar, prosesser og ressurser som kreves for å lede og styre en jernbanevirksomhet. Sikkerhetsstyring er en organisatorisk prosess som omfatter mange skritt, fra strategiske mål til vurdering av resultat.

Konfrontasjoner mellom to sikkerhetsregimer innen jernbanen

- Internkontrollprinsippet
- Sikkerhetskontoret underlegges konsernstab for HMS
- Utholdenhetskrig mellom Statens Jernbanetilsyn og NSB/Jernbaneverket om ny avgangsprosedyre
- Konfrontasjoner mellom SJT og JBV gjennom bl.a. revisjoner
- Åsta-ulykken, kritikk av sikkerhetsstyringen til JBV i NOU 2000:30
- *Men innimellom konfrontasjonene drev JBV og NSB et omfattende arbeid for å bygge opp et sikkerhetsstyringssystem i henhold til myndighetenes krav og for å styrke sikkerhetskompetansen i egen organisasjon.*

Opprettelse av ny konsernstab for HMS 1993

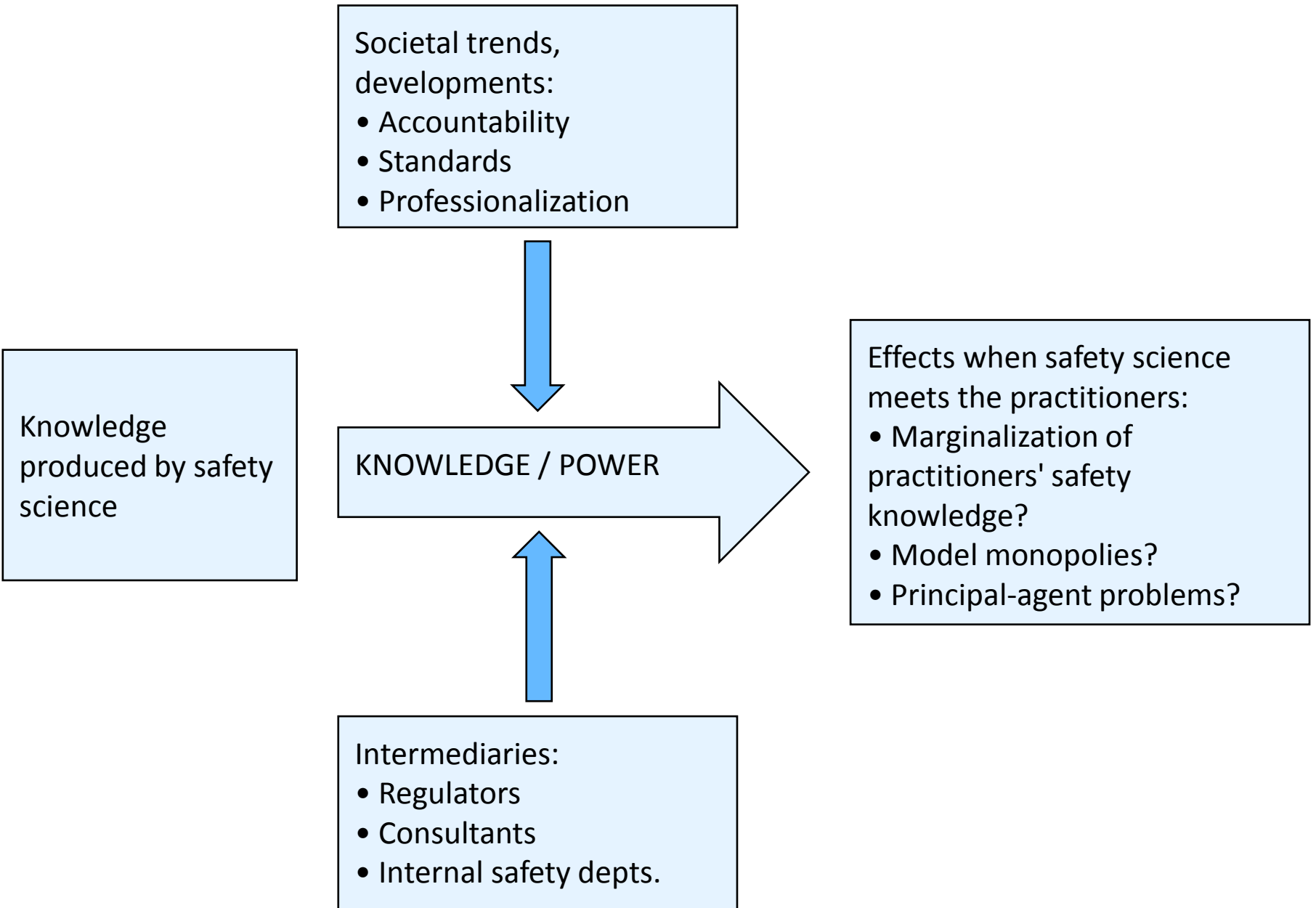
- I 1993 ble trafikksikkerhetskontoret i NSB underlagt en ny konsernstab for HMS under ledelse av en HMS-sjef uten jernbanebakgrunn. Lederen for trafikksikkerhetskontoret ble underlagt HMS-sjefen og rykket to trinn nedover i hierarkiet.
- Etter Nordstrand-ulykken la HMS-sjefen frem et notat for konsernledelsen hvor han kritiserte sikkerhetskulturen og sikkerhetssystemene i NSB:
"etter mine inntrykk er (sikkerhetskulturen) preget av uklarhet på grunn av den høye omstillingstakten generelt i NSB de siste årene, den har for dårlig system- og ledelsesforankring, den er teknologisk konservativ, den er basert på et meget omfattende regelverk som til dels trenger en modernisering og oppdatering, den er lite integrert i HMS-filosofi og i Internkontroll-opplegget"
- HMS-sjefen engasjerte SINTEF til å foreta en analyse av Nordstrand-ulykken basert på STEP-metodikk.

Groth-kommisjonen slakter "det gamle regimet"

"Det er Kommisjonens syn at Åsta-ulykken fikk skje fordi det i Jernbaneverket var grunnleggende mangler i sikkerhetstenkningen og sikkerhetsstyringen. Dette innebar at den påvirkning på sikkerheten alvorlige og til dels kjente sikkerhetsmangler på Rørosbanen hadde, hverken ble analysert eller fulgt opp. Disse grunnleggende mangler i sikkerhetsstyringen omfatter alle de deler av Jernbaneverkets virksomhet som Kommisjonen har sett på, og er derfor å betrakte som en alvorlig systemfeil." (NOU 2000:30 s. 197)

Hva skjer når sikkerhetsfaget møter praktikere?

- Når kunnskapen fra sikkerhetsfagene møter praktikere, har den ikke nødvendigvis form av nøytral informasjon som praktikerne kan legge til den eksisterende kunnskapsbasen sin.
- Både innen jernbane og skipsfart har vi sett at nye sikkerhetsstyringsregimer bidrar til at lokal og systemspesifikk kunnskap fra de gamle regimene får status som underordnet, perifer, irrelevant eller ugyldig.
- Innen jernbane har vi også sett at hovedtalsmennene for det gamle regimet mistet formell myndighet og påvirkningsmuligheter i organisasjonen.
- Til gjengjeld har konsulenter oppnådd nye markedsmuligheter og mer innflytelse.
- Disse effektene oppsto ikke i et vakuum. Viktige rammebetingelser var
 - Nye reguleringsregimer og internasjonale standarder, fokus på reviderbarhet og overførbarhet mellom sektorer
 - Nye mellommenn mellom sikkerhetsforskningen og praktikerne, f.eks. delvis nye tilsynsmyndigheter, konsulenter, interne staber i organisasjonene



Et maktperspektiv på analytisk risikostyring

- Det ”klassiske” risikostyringsparadigmet gir risikoanalytikeren all makt:
 - Risikoanalytikeren definerer spillereglene (fatter metabeslutninger)
 - Risikoanalytikeren har modellmakten
 - Risikoanalytikeren kontrollerer informasjonsflyten til linjeledelsen
 - Risikoanalytikeren kan sjonglere med forutsetningene for analysen
 - Risikoanalytikeren velger hvilke forenklinger som skal gjøres
 - Risikoanalytikeren definerer hva som er rasjonelt og irrasjonelt, subjektivt og objektivt
 - Beslutningsfatterne spiller på bortebane og er i lomma på risikoanalytikeren
 - Beslutningstakeren må forplikte seg på et akseptkriterium uten å ane konsekvensene
- Hvilken linjeleder er komfortabel med denne situasjonen?
- Hva er alternativene?

Tilbake til modellmakt

- Et forsøk på å dele modellmakt vil med stor sannsynlighet føre til at maktforskjellen opprettholdes eller øker.
 - Modellen reflekterer som regel perspektivet og interessene til den modellsterke aktøren.
 - Når den modellsvake aktøren begynner å tenke og handle i henhold til den aktuelle modellen, øker dette den modellsterke aktørens evne til å forutsi og kontrollere handlingene til den modellsvake aktøren.
- *"I de sammenhenger der deltagerne blir fortalt om modellmakt-teorien, opphører den å være gyldig ... Da kan deltagerne*
 - 1. flytte grensene for saksområdet,*
 - 2. slippe andre modellkilder til,*
 - 3. avbryte samtalen for en tid slik at de forskjellige parter får tid til å utvikle modeller på egne premisser, eller på andre måter oppheve betingelsene for at det blir dannet et "modellmonopol" bare på den ene parts premisser. ..."*

Kakofoni som alternativ til modellmonopol?

- Kakofoni kan bety at flere stemmer kommer til orde
- Kakofoni kan bety at ikke alle snakker samme språk
- Kakofoni kan bety at noen snakker forbi hverandre
- Kakofoni kan bety at ulike virkelighetsoppfatninger kommer til orde og brynes mot hverandre
- Kakofoni kan bety at interessekonflikter blir mer synlige, og at beslutningsprosessene blir mer politiske
- Kakofoni kan bety at sikkerhetsspesialister ikke lenger oppfattes som "objektive" og "nøytrale" – vi representerer ikke lenger den ene, sanne vitenskapen
- Kakofoni kan bety at sikkerhetsspesialister får mindre makt
- Kakofoni kan bety at formelle beslutningskriterier må vike plassen for kompromisser og hestehandel

Invitasjon til diskusjon

- Er det troverdig at praktikernes kunnskap blir marginalisert i kjølvannet av nye sikkerhetsstyringsregimer? Er det et problem? Finnes det hederlige unntak?
- Finnes det eksempler på at sikkerhetsspesialister har gitt fra seg modellmakt ved å la diskusjonene foregå på praktikernes hjemmebane?
- Hvordan kan vi operasjonalisere kakofoni i konkrete beslutningssituasjoner? Finnes det eksempler?
- Trenger fremtidens sikkerhetsspesialister mer systemkunnskap/bransjekunnskap for å kunne nærme seg praktikernes "hjemmebane"?

Referanser

- Gulowsen, J. & Ryggvik, H. (2004). *Jernbanen i Norge 1854-2004. Bind 2: Nye tider og gamle spor 1940-2004*. Bergen: Vigmostad & Bjørke.
- Johannesen, T. (2007): *Sikkerhetstjenesten ved norske jernbaner i de første 100 år, 1854-1954*. Hamar/Oslo: Jernbaneverket – Norsk Jernbanemuseum/Norsk jernbaneklubb. (Nytgivelse av et manuskript fra 1961.)
- Rosness, R. (2008). *Sikkerhet på skinner? Oppfatninger om sikkerhet på norske jernbaner 1950-2000*. Rapport SINTEF A3144. Trondheim: SINTEF Technology and Society.
- Almklov, P., Rosness, R., Størkersen, K. (2014). When safety science meets the practitioners: Does safety science contribute to the marginalisation of practical knowledge? *Safety Science*, 67, 25-36.
- Bieder, C. & Bourrier, M. (2013). *Trapping safety into rules. How desirable or avoidable is proceduralisation?* Farnham: Ashgate.