Risikobericht zur Einführung der OM

Ersteller des Risikoberichtes sind Christian Neumann und Tim Langhoff im August 2019.

Beschreibung

Für eine bessere Führung der Monteure wird das System des regional agierenden Operations Manager (OM) in Betracht gezogen. Er soll zukünftig

- die Aufträge für Monteure erstellen,
- die Infrastruktur und die Einsatzbedingungen vorher vor Ort prüfen,
- die Einhaltung des Qualitätsmanagementsystems überprüfen,
- die Dokumentation der Monteure auf Regelwerkskonformität prüfen und
- an die Disposition in Berlin zurückmelden.

Mit der Einführung des OM wird eine zusätzliche Hierarchiebene im Organigramm eingefügt. Durch die Umstrukturierung der Organisation wird eine Risikobewertung durchgeführt, die vorab auf die notwendigen Änderungen der dokumentierten Informationen im QMS hinweisen soll.

Risikobewertung

Ist die Änderung sicherheitsrelevant?	ja / ~~nein~~
Begründung:	Mit der Einführung des OM werden die Verantwortungen der Dokumentationsprüfung und Einsatzvorbereitung auf den OM übertragen. Da der OM die Dokumentation prüft und die Betriebssicherheit der Fahrzeuge anhand der Dokumentation/Einsatzbegleitung bestätigt, ist er die Person, die die Betriebsfreigabe der durchgeführten Instandhaltungsleistungen erstellt und somit verantwortet.
Ist die Änderung signifikant [1)]?	~~ja~~ / nein
Begründung:	**a)** Durch die Schaffung der Hierarchie ist ein gleichzeitiger Ausfall aller OM durch die Zentrale in Berlin gesichert. **b)** Die Änderung ist keine Innovation. Das geplante System gleicht dem eines Vorarbeiters in einer Werkstatt. **c)** Es wird lediglich eine neue Hierarchiestufe geschaffen und den OM mehr Kompetenzen als den Monteuren gegeben. **d)** Die OM agieren mit engem Kontakt zur Zentrale in Berlin. Es kann das System überwacht werden und wenn notwendig in geeigneter Weise eingegriffen werden. **e)** Es kann jeder Zeit zum alten System zurückgekehrt werden. **f)** Vorherige sicherheitsrelevante Bewertungen haben keinen Einfluss auf diese Änderung.

Um die eigene Planung besser zu überblicken und Folgen der Änderungen vorab zu erkennen, wird dennoch eine Risikoanalyse durchgeführt und in diesem Bericht zusammengetragen.

Gefahren und Folgen

Neue Gefahren wurden in die Risikobewertung mit aufgenommen und nach Vorgaben der VA Risikomanagement bewertet.

Folgende neue Gefahren und Folgen wurden identifiziert und in der Risikotabelle [2)] bewertet:

- OM ist abwesend
- OM hat keine benötigten Berechtigung / Kompetenzen ⇒ Bremsproben, Stapler, …
- OM wird nicht als solcher akzeptiert / Hierarchie wird nicht beachtet
- OM priorisiert die Aufträge falsch
- OM hat Probleme beim Selbstorganisieren/Zeitmanagement
- OM hat keinen sicheren Umgang mit der Software
- OM verwendet falsche Regelwerke, Vorgaben vom ECM (Bremsprüfprotokoll, …) ⇒ mit abschließender Kontrolle der Doku + richtige Regelwerksauswahl?
- mehr / weniger Aufträge als MA zur Verfügung
- zuständiger OM für den Einsatz unklar
- verlängerte Informationskette ⇒ verlängerte Reaktionszeiten
- Verzögerungen im Tagesablauf
- OM hat kein/veraltetes Wissen (das an MA weitergegeben werden soll)
- Unkenntnis über die Standortgegebenheiten
- Kunden kontaktieren OM direkt und umgehen den CS
- Kunde beauftragt nur telefonisch/mündlich

Ergebnis der Risikobewertung

Die Risikobewertung ergab, dass folgende Risiken eine Maßnahme zur Risikominderung benötigen:

- sicherer Umgang der OM mit der Software zur Kommunikation, Auftragsplanung, Dokumentationserstellung
- Stellvertretung muss klar geregelt sein, da im Durchschnitt ein halbes Jahr ein OM weniger zur Verfügung steht
- Arbeitsübergabe erleichtern durch vorgegebene Prozesse und Arbeitsschritte
- Kriterien für OM-Auswahl für CS

Aktionsplan für inakzeptable Nichtübereinstimmungen

Dieser Aktionsplan listet die Fälle inakzeptabler Nichteinhaltung der im Managementsystem festgelegten Anforderungen im Rahmen der Risikokontrolle auf. Sie werden von Verantwortlichen zum festgelegten Termin umgesetzt.

Bereich	Gefahr	Folge	Maßnahme zur Risikominderung	Verantwortlicher	Termin	Umsetzung korrekt und fristgerecht erfolgt	Maßnahme abgeschlossen, ansonsten Vermerk
Personal	OM ist abwesend	MA ohne Führung	klare Stellvertretungsregelung für abwesende OM entwickeln sowie leichte Arbeitsübergabe	LIH, QMB	30.8.19	Vertretungsregelung siehe Übersicht der Funktionsübertragungen (Befugnisse) in Bezug auf DisponentIn	Erledigt
Personal	OM ist abwesend	Stillstand bei der Auftragsplanung, -vorbereitung					
Personal	OM ist abwesend	Stillstand der Auftragsdurchführung					
Personal	OM ist abwesend	Stillstand bei der Kontrolle der Auftragsdokumentation					
Personal	OM hat keinen sicheren Umgang mit der Software	Verzögerte / schlecht dokumentierte Auftragsplanung, -dokumentation, -abrechnung	mehrwöchige Mitarbeit der zukünftigen OM im Büro zum Erlernen der Software und Arbeitsweise	LIH	30.06.2020	Offen: ☐ [tlanghoff][→ 2020-07-31]Einarbeitungsplan für Disponenten erarbeiten und danach einarbeiten	

Bewertung einer unabhängigen Stelle

Bewertung einer unabhängigen Stelle notwendig?	~~ja~~ / nein
Begründung:	Es sind keine signifikanten Änderungen vorhanden. Die Bewertung einer unabhängigen Stelle wird nicht in Betracht gezogen.

Nachbewertung der Entwicklung der Einführung von OM

Die Funktionen des OM kamen nicht zum Tragen, da die Mitarbeiter diese Funktion von Ihrer Persönlichkeit aus wahrnehmen konnten. Lediglich Herr Wojciechowski hat diese Funktion teilweise wahrgenommen, jedoch ist er als Leiter der Instandhaltung bereits diesen Aufgaben nachgekommen.

Herr Hermert fährt vermehrt zu den Monteuren und begleitet die Einsätze auch vor Ort. ISt jedoch derzeit durch die hohe Auslastung im Büro auch nur bedingt geeignet, um Kollegen außerhalb zu begleiten.

Ein avisierter Mitarbeiter als OM hatte aufgrund seines Alters Probleme besonders bei älteren Mitarbeitern als Führungspersönlichkeit angesehen werden zu können.

Zu guter Letzt wurde aufgrund der Aufgabe des Standortes Hamburg die ein OM Nord nicht mehr benötigt und wird durch Herrn Wojciechowski mit übernommen. — *Tim Langhoff 2020/04/29 16:16*

[1)]

402/2013 Art. 4 Abs. 2: *„Hat die vorgeschlagene Änderung Auswirkungen auf die Sicherheit, entscheidet der Vorschlagende auf der Grundlage einer Expertenbewertung über die Signifikanz der Änderung, wobei er folgende Kriterien berücksichtigt:*
***a)** Folgen von Ausfällen: Szenario des ungünstigsten anzunehmenden Falls („credible worst-case scenario“) bei einem Ausfall des zu bewertenden Systems unter Berücksichtigung etwaiger außerhalb des zu bewertenden Systems bestehender Sicherheitsvorkehrungen;*
***b)** innovative Elemente bei der Einführung der Änderung; dabei geht es nicht nur darum, ob es sich um eine Innovation für den Eisenbahnsektor als Ganzes handelt, sondern auch darum, ob es sich aus der Sicht der Organisation, die die Änderung durchführt, um eine Innovation handelt;*
***c)** Komplexität der Änderung;*
***d)** Überwachung: Unmöglichkeit, die eingeführte Änderung über den gesamten Lebenszyklus des Systems hinweg zu überwachen und in geeigneter Weise einzugreifen;*

e) *Umkehrbarkeit: Unmöglichkeit, zu dem vor Einführung der Änderung bestehenden System zurückzukehren;*
f) *additive Wirkung: Bewertung der Signifikanz der Änderung unter Berücksichtigung aller sicherheitsrelevanten Änderungen des zu bewertenden Systems, die in jüngster Zeit vorgenommen und nicht als signifikant beurteilt wurden.“*
[2)]

siehe: W:\01_Vorschriften\01_QMS-Dokumentation\01 Arbeitsversionen\02 Nachweisdokumente_ Aufzeichnungen\05 Risikobewertungen

From:
https://www.wiki.jmrm.de/ - **JMRM-Wiki**

Permanent link:
https://www.wiki.jmrm.de/doku.php?id=w24:qm:berichte:risikoberichte:einfuehrung_om

Last update: **2022/08/17 10:30**