

Esimerkki päätöksenteosta ja poikkeamaraportin ja -tapahtuman käsittelystä organisaatiossa – CASE GREEN

Sivulla 1 on esimerkki AOC-organisaatiosta ja tapahtumasta, joka johti lentomiesthistön tekemään poikkeamaraporttiin sekä tapauksen käsittelyyn organisaatiossa. Sekä organisaatio että tapahtuma ja sen käsittelyesimerkit ovat keksittyjä, mutta sisältävät tilanteita ja toimintamalleja, joita voi tai voisi esiintyä todellisissa tilanteissa tai organisaatioissa. **CASE GREEN** kuvaa esimerkkiä tapauksen **LUOTTAMUKSELLISESTA** ja **RATKAISUKESKEISESTÄ** käsittelystä organisaatiossa **JUST CULTURE:n** ja **HYVÄN TURVALLISUUSKULTTUURIN** hengessä. Organisaatio **TUNNISTAA AIDOSTI OMAN ROOLINSA** ongelman ratkaisussa ja hyödyntää tapauksen turvallisuudenhallintansa (SMS) tietolähteenä riskienhallinnassaan ja turvallisuuden varmistamisessa. Poikkeamaraportin tekijöille annetaan **ASIALLISTA PALAUTETTA** käsittelyn vaiheista. Yksilöön kohdistuvat riskienhallinnan toimenpiteet **PERUSTELLAAN AIDOLLA JA REHELLISELLÄ TAVALLA** (esim. mahdollinen lisäkoulutus).

Sivulla 2 on kuvattu esimerkkitapausten käsittelyn eteneminen ja päätöksentekopisteet organisaation eri tasoilla. Sivulla 1 löytyy tarkentavia tietoja sivun 2 päätöksentekopisteisiin. Sivun 2 kaavio on muokattu ja jatkokehitetty Patrick Hudsonin päätöksentekokaaviosta (*GAIN working group -Roadmap to a Just Culture - Enhancing the Safety Environment, 1997*) ko. dokumentissa olevan luvan perusteella, *Global Aviation Information Network*:in luvalla (*“Derived from a document for which permission to reprint was given by the Global Aviation Information Network”*). Kaaviossa pääpaino on henkilöstön tuottaman turvallisuustiedon hyödyntämisessä osana turvallisuudenhallintaa (käsittely SMS:ssä).

CASE: EFRO A32S ulkomainen AOC, 30.9.20XX

TAUSTATIETOJA ORGANISAATIOSTA: Yhtiö on vakavarainen, ei tarvetta säästötoimenpiteisiin. Lentomiesthistöille ei aseteta paineita säästää esim. jäänpoistosta/-ehkäisystä. Yhtiön kotimaassa ei ole talviolosuhteita, ja yhtiö lentää harvoin kohteisiin, joissa on talvitoimintaolosuhteet. Rovaniemi (EFRO) on yhtiölle uusi kohde, joka on tullut kohdevalikoimaan nopealla aikataululla kuukautta ennen poikkeamatapahtumaa. Yhtiöllä oli kiire päästä mukaan ruskalentoihin ja tulevalle talvikaudelle. Talvitoimintakäsikirja (Winter Operations Manual, WOM) odottaa lopullista hyväksyntää; voimaantulopäivä on 1.10. DE-icing sopimus on vielä pöydällä, odottaa vastuullisen johtajan (Accountable Manager, AM) hyväksyntää.

TAPAUKSEN KUVAUS MIEHISTÖN TEKEMÄN POIKKEAMARAPORTIN POHJALTA: Lähtömaassa X on kaunis kesäinen syyskuun lopun sää. Lennonsuunnittelu tehtiin tavalliseen tapaan. ARR EFRO 0300Z CAVOK BECMG SN -> 0420Z metarissa - RASN -> 0520Z SN TM/DP ero alle 3. Lähestymisen aikana oli CAVOKia. Maassa oli neljän tunnin kääntö, jonka aikana uudet aikakohtaiset säät toimitettiin miehistölle. Asematasolla oli useita muitakin koneita. Käännös aikana alkoi sataa lunta. Lentäjät huomasivat, että viereisellä putkella pestään konetta. He päätyivät kuitenkin siihen, että pesu tehdään, koska kyseessä on yöpyvä kone. Lentäjät keskustelivat jäänpoiston tarpeesta mutta arvelivat, että lämmin polttoaine sulattaa siiven. DEP aikana sää T00/DM01 BKN/OVC, rintama oli jo ohittanut lentokentän. Lentoonlähtö ja nousu sujuivat normaalisti. Kun matkustamon seat belt-valo oli sammutettu, kotimatalla ollut toisen yhtiön lentäjä lähetti matkustamohenkilökunnan kautta terveisiä ohjaamoon: ”Siivillä paksulti lunta lentoonlähdössä, miksi ei otettu jääpoistoa?”. Lentäjät keskustelivat tilanteesta ja päätyivät tekemään tapauksesta poikkeamaraportin.

TAPAUKSEN TAUSTATIETOJA, JOTKA EIVÄT KÄY ILMI POIKKEAMARAPORTISTA: Lähtömaassa X oli juuri kesälomakauden loppu. Lentäjät olivat palanneet kesälomalta, kapteeni 2 viikkoa ja perämies kolme viikkoa sitten. Kumpikin lentäjä lentää ensimmäistä kertaa Rovaniemelle. Muuten lentäjillä oli melko paljon lentokokemusta (CPT 4000 h, FO 2500 h) ja he olivat lentäneet A32S:ää pitkään. Miehistön välinen CRM oli hyvällä tasolla, ja lennonvalmistelu sekä päätökset oli tehty yhdessä. Lentäjien vuosittainen kertauspäivä oli suunniteltu 15.10. eli noin kahden viikon päähän. Yhtiön aloittaessa Rovaniemen operoinnin uutena kohteena, winter ops oli lisätty kertauspäivään uutena aiheena. Itse tapaukseen liittyvinä taustatietoina: lennonvalmistelussa lentäjillä oli käytössään myös SWC-kartta jossa EFRO:n käännön aikana ohittanut rintama näkyy. Lisäksi TAF:issa oli käännön ajalle ennustettu BECMG -SN, jota he eivät huomioineet suunnittelussa. Käännön aikana oli sakea lumisade ja siivellä oli nähtävissä märkää lunta. Lentäjät kuvittelivat, että lämmin polttoaine sulattaa siiven, mutta esim. peräsimen pinnan pohdinta unohtui. Lähtöhetkellä lennonjohtajalla ei ollut näköyhteyttä putkella olevaan koneeseen. Lisäksi lennonjohdon vuoronvaihto oli menossa lentoonlähdön aikana.

TAPAUKSEN KÄSITTELYN TAUSTATIETOJA, CASE GREEN:

1 A: Johto sai SMS:n prosessin kautta tiedon tapauksesta ja siitä tehdyistä johtopäätöksistä ja toimenpidetarpeista. Johto toteaa ja vahvistaa muutostarpeet MoC-prosessin ajoituksessa ja aikataulutuksessa.

1B: Tapauksen käsittelystä vastaavat tahot tekivät perusteellisen selvityksen tapahtumasta ja reagoi selvityksen tuloksiin. Tunnistettuina syy/myötävaikuttavina tekijöinä olivat mm. lentäjien käytöstä puuttuva de-icing-sopimus ja talvitoimintakäsikirja (Winter Operations Manual, WOM; odottaa lopullista hyväksyntää) sekä puuttuva koulutus (tulossa 15.10.). Taustatekijänä edellä mainituille tunnistettiin aikapaineet EFRO:n liikenteen käynnistämiseen liittyvässä MoC-prosessissa. Lisäaika olisi saattanut auttaa tunnistamaan nyt suunnitellussa aikataulussa olleet heikkoudet. Tieto tapauksesta sekä siitä tehdyistä johtopäätöksistä ja toimenpidetarpeista vietiin johdon tietoon. Tarvittavat parannukset organisaation prosesseihin toteutetaan.

1 C: Tapaus oli raportoitu lentäjien toimesta, lentäjiä oli haastateltu lisätietojen saamiseksi ja kiitetty tapauksen raportoimisesta, lentäjät tulevat saamaan koulutusta kertauspäivillä yhdessä muiden kanssa

1 D: Miehistö toimi oikein, tapaukseen vaikuttavat syytekijät ja niihin liittyvät toimenpidetarpeiden tunnistettiin kohdistuvan organisaatiotasolle.

1 E: Tapaus käsitellään de-identifioidusti esimerkkitapauksena talvitoimintakoulutuksen yhteydessä kertauspäivillä siten, että kiitetään tapauksen esille tuomista sekä tuodaan tietoon tapauksesta opiksi otettavat asiat.

Päätöksentekokaavio esimerkkinä ilmailun poikkeamien käsittelyn periaatteista organisaatiossa - just culture-näkökulma osana turvallisuudenhallintaa (SMS)

Alla olevassa kaaviossa pääpaino on henkilöstön tuottaman turvallisuustiedon hyödyntämisessä osana turvallisuudenhallintaa. Kaavio on muokattu ja jatkokehitetty Patrick Hudsonin päätöksentekokaaviosta (GAIN working group -Roadmap to a Just Culture - Enhancing the Safety Environment, 1997) Global Aviation Information Network:in luvalla. Lukuohje: Aloita keltaisesta laatikosta. Valitse vaakariviltä tapausta kuvaava tilanne. Käy sitten ko. kohdasta alaspäin koko pystyriivi läpi. Tässä tapauksessa tapaus pysähtyy ensimmäiseen vaakaruutuun ja siitä jatketaan pystyriiviä alas, sillä henkilöt olivat noudattaneet käytössä olevia ohjeita.

