



# Just Culture i Luftfarten

- Er vi på rett vei?

Helge Anonsen  
Flygesjef, Widerøe

## Hvorfor er luftfarten »ultrasafe«?

TEKNOLOGIUTVIKLING

REKRUTTERING

TRENING

CRM - CREWSAMARBEID

SYSTEM OG ORGANISASJON, IKKE INDIVID

REGELVERK OG PROSEDYRER

SIKKERHETSKULTUR

DATADELING OG SAMARBEID MELLOM AKTØRENE

**Granskingsmetodikken av hendelser og ulykker er den viktigste bidragsyteren til stadig forbedret sikkerhet:**

- Vi leter etter årsakssammenhengene
- Vi lærer av våre uønskede hendelser
- Vi fordeler ikke skyld eller angriper individene



## Hvorfor lykkes vi med granskningene?

- Vi monitorerer besetningene (CVR, FDR & FDM)
- Det er krav om utvidet forklaringsplikt for SHK
- Det forventes at man bidrar i interne undersøkelser
- Det er krav om rapportering

Ingenting av dette er mulig uten tillit mellom flygerne, selskapet, Havarikommisjonen og myndighetene

**Just Culture er grunnforutsetningen!**



wideroe

## Verdens mest krevende flyoperasjon?

- Korte rullebaner
- Klima
- Eksponering, antall bevegelser

### Krever:

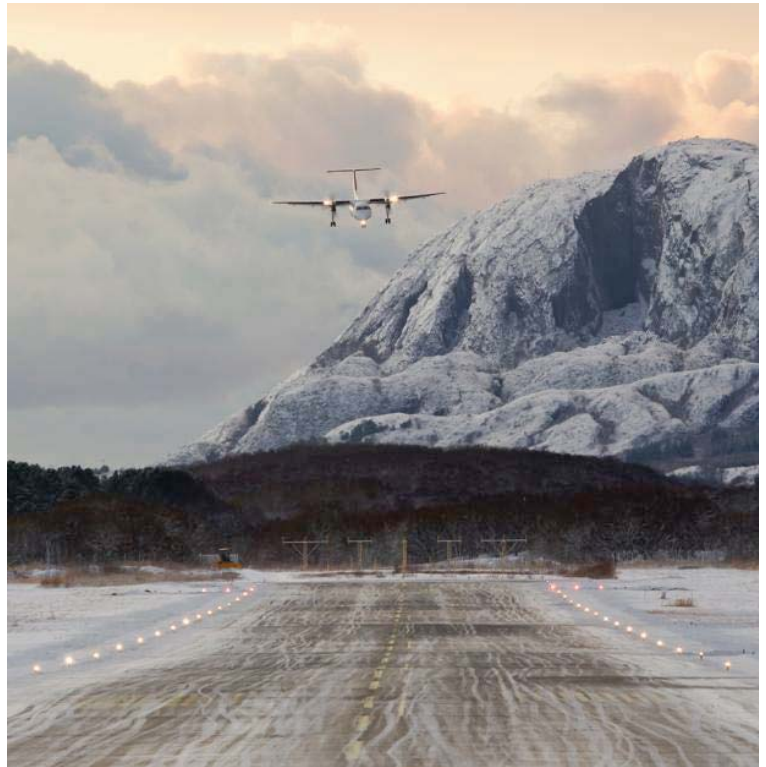
- Rekruttering
- Trening
- Tillit mellom ledelse og flygere
- Innsikt i operasjonen



wideroe

## Safety - Grunnsteinene

- Just Culture
- Avviksrapportering
- Leadership & Followership
- Kompetanse & lokalkunnskap
- Peer Support
- Oppfølging
- Prosedyrer?
- Barrierestyring



wideroe

**I Widerøe har årlig vi ca 50 uønskede hendelser med risiko over et definert nivå.**

**I hvor mange av disse tror dere at human factors, regelverksbrudd og/eller prosedyrebrudd var medvirkende årsak?**

**Stort sett alle**

**Hvorfor kan de ikke bare følge reglene, da vil jo sikkerheten bli mye bedre?**

wideroe

# ~~Human Error~~ Human Factor

**Vi vet at feil skjer, og vi vet mye om omstendighetene som ligger til rette for at de skjer. Derfor kaller vi dem human factor, ikke human error eller violation**

- Systemisk sikkerhet og barrierestyling skal sørge for at konsekvensene av feil minimeres i størst mulig grad
- 100% etterlevelse er «umulig» under operasjon av komplekst maskineri et krevende og dynamisk miljø, der beslutninger ofte må tas under usikkerhet
- Beslutningene crew tar er en konsekvens av en situasjonsforståelsen og kulturen i de er del av
- Feilene eller bruddene kan virke uforståelige, håpløse eller uansvarlige når man gransker i etterkant
- Det finnes en rekke anerkjente menneskelige begrensinger som må vurderes – Fatigue, complacency, confirmation bias sanseillusjoner m.v – Mennesker er ikke maskiner, vi gjør feil



## Just Culture i Widerøe

- Følger spesifikk metodikk og intervjuer
- Vi fokuserer på intensjonen bak handlingene, ikke konsekvensen av dem
- Vi setter handlingene inn i systemisk tenking og spør om hvorfor, ikke «hvordan kunne du»?
- Forsettlig handlinger følges opp som personalsaker
- Vi informerer om alle funn, årsakssammenhenger, svakheter og forbedringsområder til de ansatte
- Informasjonen kan i gitte tilfeller også inneholde kritikk av de involverte eller systemet
- **I all hovedsak er funnene av systemisk, organisatorisk eller kulturell karakter**

### 2.1.5 Just Culture (utdrag)

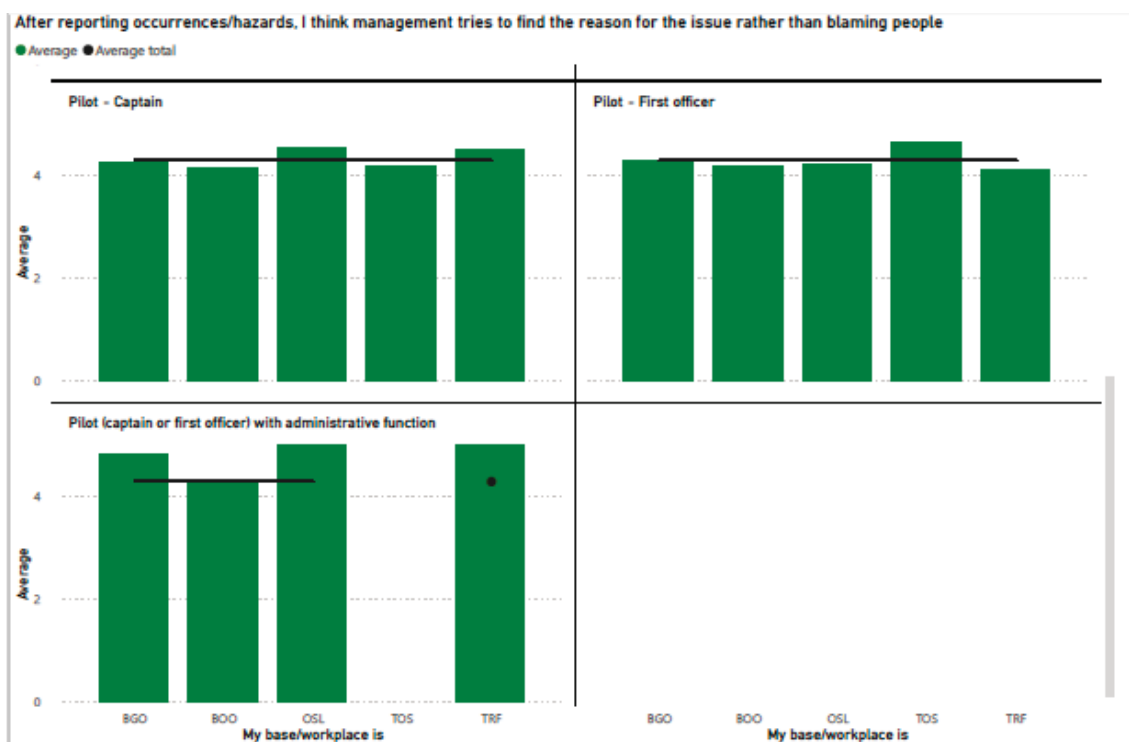
A Just Culture is one in which:

- It is accepted that accidents result from system flaws and systems belong to the Company;
- Human errors are largely a symptom of system flaws;

No person will be accused or punished unless there is no doubt that there has been an act of crime, **gross negligence**, or deliberate avoidance of the current regulations or procedures.

The main goal of all occurrence reporting and internal investigations is to improve safety, not to apportion blame to individuals.





## To «like» hendelser – Helt ulike årsaker

### Terrengvarsling - innflyging til SVG

- Dagslys, fint vær, ingen spesielle utfordringer
- Complacency, prosedyrer uteglemt og manglende fokus førte til ødelagt samarbeid og lokalt trykk ble ikke satt
- Under glidebanen – terrengvarsling aktivert
- Fulgte ikke prosedyre etter terrengvarsel aktivering

Individuell oppfølging, detaljert informasjon til hele pilotkorpset

### Terrengvarsling - innflyging til SVJ

- Natt, minimavær, byger og glatt bane
- Bytter innflyging på kort varsel
- Høy workload og stadige endringer i vær førte til ødelagt samarbeid og lokalt trykk ble ikke satt
- Under profilen - terrengvarsling aktivert
- Fulgte prosedyre etter terrengvarsel aktivering

Gransking av Widerøe og Havarikommisjonen - prosedyreendringer og eget forskningsprosjekt

## En usikkerhet har oppstått....

- **Beslutningen om tiltale og senere dom i Helge Ingstad saken oppleves sjokkerende**
  - Hvordan kan man legge uaktsomhet til grunn?
  - Hvorfor spør man ikke mer om hvorfor feilene skjedde?
  - I hvilken grad bidro havarikommisjonsrapporten?
  - Hvorfor anerkjenner ikke aktoratet eller retten kjente faktorer som sanseillusjoner, confirmation bias osv.?



**Vi har som selskaper og myndigheter ansvaret for å rydde i dette – Vi kan ikke risikere at tilliten forvitrer**

wideroe

## Sitat fra aktor i Helge Ingstad saken....

Et av de nye vitnene hadde forsket på skipsulykker. Han viste til at mange forskjellige faktorer som var til stede ved andre uønskede hendelser til sjøs, også var til stede i denne.

Kan det forklare at årsakene til ulykken er så sammensatt at vakt sjefen ikke kan straffes?

Nei, er det klare svaret til statsadvokaten.

Hun mener at slik informasjon bare er nyttig for å hindre at slike ting skal skje igjen.

– Det er samme type gjennomgang som Havarikommisjonen har drevet med. Dette er ikke noe man kan bruke for å si noe om årsak til ulykken, sier hun.

Ulykken skyldes tiltaltes uaktsomhet, slår hun fast.

[https://www.nrk.no/vestland/\\_helge-ingstad\\_-ankesaken\\_-aktor-krever-120-dagers-betinget-fengsel-for-vaktsjefen-1.16637910](https://www.nrk.no/vestland/_helge-ingstad_-ankesaken_-aktor-krever-120-dagers-betinget-fengsel-for-vaktsjefen-1.16637910)

wideroe

## Veien videre i luftfarten

- Vi må anerkjenne at forklaringsplikten, rettigheten til monitorering og kravet om just culture er regelverk – Hverken selskapene, flygerne eller myndighetene kan velge dem bort
- Myndighetene må avklare grensegangen mellom regelverket som skal styrke flysikkerheten og strafferetten – Finnes det en forrang?
- Hvem eier ansvaret for at ikke straff direkte går ut over sikkerheten?
- Vi må anerkjenne at feil skjer!



widerøe

widerøe

Takk for oppmerksomheten!

Helge Anonsen  
Flygesjef, Widerøe