

Antopäivä: 24.1.2017	Voimaantulopäivä: 25.1.2017	Voimassa: Toistaiseksi	Revisio: 3.1
-------------------------	--------------------------------	---------------------------	-----------------

Täytäntöön pantava EU-lainsäädäntö/kansainvälinen sopimus/suositus/standardi: Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 996/2010 siviili-ilmailun onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkin-
nasta ja ehkäisemisestä ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 376/2014 poik-
keamien ilmoittamisesta, analysoinnista ja seurannasta siviili-ilmailun alalla.
Kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen (SopS 11/1949) liitteet 6 ja 13.
Vaarallisten aineiden kuljetuksesta 2.8.1994 annettu laki (719/1994) sekä ottaen huomioon
vaarallisten aineiden ilmakuljetuksesta 11.3.1997 annettu asetus(210/1997), kansainvälisen
siviili-ilmailun yleissopimuksen (SopS 11/1949) liite 18.

Muutostiedot:

Tällä ohjeella korvataan kumottu, 19.5.2014 annettu määräys GEN M1-4 Onnettomuuksista,
vakavista vaaratilanteista ja poikkeamista ilmoittaminen (TRAFI/10658/03.04.00.00/2013)
sekä 8.11.2012 annettu vaarallisten aineiden ilmakuljetus määräys OPS M1-18
(TRAFI/8082/03.04.00.00/2012) raportointia koskeva osuus.

Revisio 2.0: Tarkennus poikkeamailmoituksen tekemiseen. Yksityisilmailijoiden raportointi.

Revisio 3.0: Tarkennuksia poikkeamailmoituksen tekemiseen, Q&A, www- linkit päivitetty.

Revisio 3.1: Turvasähköpostin osoite.

ILMAILUN ONNETTOMUUKSISTA, VAKAVISTA VAARATILANTEISTA JA POIKKEAMISTA ILMOITTAMINEN

SISÄLTÖ

1	ONNETTOMUUKSISTA JA VAKAVISTA VAARATILANTEISTA ILMOITTAMINEN	2
1.1	Ilma-aluksen päällikkö	2
1.2	Lennonjohtaja ja lennontiedottaja	2
1.3	Muussa lentoturvallisuuteen vaikuttavassa tehtävässä toimivat henkilöt	2
2	POIKKEAMISTA ILMOITTAMINEN	2
3	ILMOITUKSEN TEKEMINEN	2
4	VAPAAEHTOINEN ILMOITUSJÄRJESTELMÄ	3
5	TAPAHTUMIEN ANALYSOINTI	3
6	RAPORTOIJAN SUOJA JA JUST CULTURE	3
6.1	Raportoijan suoja	3
6.2	Valituselin	3
7	VAARALLISTEN AINEIDEN ILMOITUKSET	4
7.1	Tietojen antaminen vaarallisten aineiden ilmailuonnettomuuden tai vaaratilanteen jälkeen	4
7.2	Tietojen antaminen vaarallisten aineiden kuljetusonnettomuuden tai - vaaratilanteen jälkeen	4
7.3	Tietojen antaminen vaatimusten vastaisesti kuljetettavaksi jätetyistä tai kuljetettavista vaarallisista aineista	4
8	KYSYMYKSIÄ JA VASTAUKSIA	5

LIITELUETTELO

Liite 1	ESIMERKKILUETTELO VAKAVISTA VAARATILANTEISTA	7
Liite 2	YHTEYSTIEDOT	8

Tämän ilmailuohjeen tarkoituksena on kuvata tarkemmat menettelyt ja ohjeet, joita Suomessa noudatetaan poikkeamien ilmoittamisessa, analysoinnissa ja seurannassa.

1 ONNETTOMUUKSISTA JA VAKAVISTA VAARATILANTEISTA ILMOITTAMINEN

1.1 Ilma-aluksen päällikkö

Ilma-aluksen päällikön on viipymättä ilmoitettava onnettomuudesta ja vakavasta vaaratilanteesta asianomaiselle ilmaliikennepalveluelimelle ja Onnettomuustutkintakeskukselle. Ilmaliikennepalveluelimelle ilmoitus on tehtävä asianomaisella radiotaajuudella tai puhelimitse ja Onnettomuustutkintakeskukselle puhelimitse.

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafille ilmoitus on tehtävä mahdollisimman pian tapahtuneen jälkeen.

Ilmaliikennepalveluelimelle lennon aikana tehtävässä ilmoituksessa on mainittava kaikki oleelliseksi arvioitu tieto tapahtuneesta. Vaarallisia aineita kuljetettaessa on tieto niistä tilanteen salliessa sisällytettävä ilmoitukseen.

1.2 Lennonjohtaja ja lennontiedottaja

Lennonjohtajan ja lennontiedottajan on välittömästi tehtävä ilmoitus tietoonsa tulleesta onnettomuudesta ja vakavasta vaaratilanteesta oman vastuualueensa aluelennonjohtoelimelle, jonka puolestaan viipymättä on ilmoitettava tapahtuneesta Onnettomuustutkintakeskukselle. Trafille ilmoitus on tehtävä mahdollisimman pian tapahtuneen jälkeen.

1.3 Muussa lentoturvallisuuteen vaikuttavassa tehtävässä toimivat henkilöt

Kun muussa lentoturvallisuuteen vaikuttavassa tehtävässä toimiva henkilö havaitsee onnettomuuden tai vakavan vaaratilanteen, on hänen välittömästi ilmoitettava siitä asianomaiselle ilmaliikennepalveluelimelle. Trafille ilmoitus on tehtävä mahdollisimman pian tapahtuneen jälkeen.

Huom. Luettelo vakavien vaaratilanteiden esimerkeistä on tämän ohjeen liitteenä 1. Onnettomuustutkintakeskuksen ja Trafian yhteystiedot ovat tämän ohjeen liitteenä 2.

2 POIKKEAMISTA ILMOITTAMINEN

Luvussa 1 mainittujen henkilöiden on ilmoitettava Trafille myös muista tilanteista kuin onnettomuuksista ja vakavista vaaratilanteista. Näillä muilla tilanteilla tarkoitetaan kaikkia tapahtumia, jotka vaarantavat tai, jos niihin ei puututa tai jos niitä ei käsitellä, voivat vaarantaa ilma-aluksen, siinä olevien henkilöiden tai muiden henkilöiden turvallisuuden.

3 ILMOITUKSEN TEKEMINEN

Ilmoitus onnettomuudesta, vakavasta vaaratilanteesta ja poikkeamasta on tehtävä Trafille sähköisellä lomakkeella Ilmoitus onnettomuudesta, vakavasta vaaratilanteesta ja poikkeamasta (LU3626). Ilmailuorganisaatioihin kuuluva henkilöstö raportoi ensisijaisesti oman organisaation turvallisuusjohtamisjärjestelmän välityksellä. Ilmoitus on tehtävä viimeistään 72h kuluttua tapahtumasta tai havainnosta.

Sähköinen lomake on saatavana suomen- ja englanninkielisenä Trafian Internet-sivuilta <http://www.trafi.fi/ilmailu>

Suora linkki lomakkeeseen:

(http://www.suomi.fi/suomifi/suomi/asioi_verkossa/lomakkeet/trafi_lu3626/index.html).

Ennakkoon sovitut organisaatiot voivat myös toimittaa ilmoituksen Trafin aineistonsiirtorajapinnan kautta, viimeistään 72h kuluessa saatuaan tiedon tapahtumasta.

4 VAPAAEHTOINEN ILMOITUSJÄRJESTELMÄ

Ilmailulain 126 pykälässä määrätyn mukaisesti vapaaehtoisen ilmoitusjärjestelmän kautta saatujen ilmoitusten toimittamisessa Trafille noudatetaan pakollisen ilmoitusjärjestelmän periaatteita ja menetelmiä.

5 TAPAHTUMIEN ANALYSOINTI

Organisaatioiden jotka tekevät poikkeama-asetuksen 13 artiklan mukaisia analyysejä, tulee toimittaa ne Trafille (Arviointipalvelut-yksikön yhteystiedot löytyvät liitteestä 2).

Analyyysin tulee sisältää vähintään seuraavat tiedot:

- Tieto onko kyseessä alustava vai lopullinen analyysi
- Yrityksen oman järjestelmän tuottama asianumero(t) (file number)
- Johtopäätökset (conclusions)
- Toimenpiteet (preventive actions)
- Seurantasuunnitelma (follow-up plan)

Yksittäisten tapausten pohjalta tehtävä analyysi tulee toimittaa Liikenteen turvallisuusvirastoon alustavassa muodossa 1 kk kuluessa ja lopullisessa muodossa 3 kk kuluessa tapahtumasta.

Tapahtumakokonaisuuksien (teema-analyyysin) osalta samat aikarajat tulkitaan alkaneeksi, kun päätös analysointitarpeesta on tehty. Trafilla on oikeus myös pyytää yksittäisten tapausten tai tapahtumakokonaisuuksien analysointia.

6 RAPORTOIJAN SUOJA JA JUST CULTURE

6.1 Raportoinnin suoja

Asetuksen 16 artiklan mukaisesti, työnantaja tai organisaatio, jota varten palveluja tuotetaan, ei saa ilmoittajan toimittamien tietojen perusteella aiheuttaa vaikeuksia niille työntekijöille ja muun sopimuksen perusteella palvelukseen otetulle henkilöstölle, jotka tekevät poikkeamailmoituksen tai mainitaan poikkeamailmoituksissa.

6.2 Valituselin

Asetuksen 16 artiklan mukaisesti jokaisen jäsenvaltion on perustettava elin johon työntekijät ja muun sopimuksen perusteella palvelukseen otettu henkilöstö voivat ilmoittaa raportoinnin suojan tai just culturen epäilyistä rikkomisesta. Suomessa tällainen elin on Trafin Liikenneoikeusyksikkö. Tällaisista väitetyistä rikkomisista ilmoittamisesta ei saa aiheutua työntekijöille ja muun sopimuksen perusteella palvelukseen otetulle henkilöstölle rangaistukseksi tulkittavia seuraamuksia.

Valituselin koostuu Trafin ilmailun lakimiehistä.

7 VAARALLISTEN AINEIDEN ILMOITUKSET

7.1 Tietojen antaminen vaarallisten aineiden ilmailuonnettomuuden tai vaaratilanteen jälkeen

VAIK- asetuksen 19 §:n 1 ja 2 momentissa tarkoitettuihin onnettomuus- ja vaaratilanneilmoituksiin on sisällyttävä ne lentorahtina kuljetettavia vaarallisia aineita koskevat tiedot, jotka kuljetuksen suorittaja on ennen lentoa antanut kirjallisesti ilma-aluksen päällikölle.

7.2 Tietojen antaminen vaarallisten aineiden kuljetusonnettomuuden tai -vaaratilanteen jälkeen

VAIK- asetuksen 19 §:n 3 momentissa tarkoitettut onnettomuus- ja vaaratilanneilmoitukset on tehtävä tämän ohjeen kohdan 2 mukaisesti. Tapauksista on ilmoitettava riippumatta siitä, ovatko vaaralliset aineet olleet rahtina, postina, matkustajan matkatavarana tai miehistön matkatavarana. Ilmoitus on toimitettava toimivaltaisille viranomaisille viivytyksettä, kuitenkin viimeistään 72 tunnin kuluttua tapauksesta.

Kaikki ilmoitukseen sisällytettävät seikat on ilmoitettava sellaisina kuin ne olivat tiedossa ilmoitushetkellä. Vähintään seuraavat tiedot on ilmoitettava, mikäli ne ovat saatavissa:

- a) tapahtuman aika ja paikka;
- b) lennon tunnus (radiokutsu) ja päivämäärä;
- c) selostus, millaisesta tavarasta on kyse;
- d) vaarallisten aineiden sijainti (rahti, posti, matkustajan matkatavara, miehistön matkatavara);
- e) lentorahtikirjan / postisäkin / matkatavaratarran / lentolipun numero;
- f) aineen nimi ja YK-numero;
- g) aineen vaarallisuusluokka ja mahdollinen lisävaara;
- h) pakkaustyyppi ja vaatimustenmukaisuusmerkintä;
- i) vaarallisten aineiden määrä;
- j) lähettäjän / matkustajan nimi ja osoite;
- k) arvio tapauksen syystä;
- l) toimenpiteet, joihin on ryhdytty.

Ilmoitukseen on lisäksi merkittävä ilmoituksen tekijän nimi, tehtävä, osoite ja puhelinnumero. Ilmoitukseen on toimitettava jäljennökset asiaankuuluvista asiakirjoista sekä mahdolliset valokuvat.

7.3 Tietojen antaminen vaatimusten vastaisesti kuljetettavaksi jätetyistä tai kuljetettavista vaarallisista aineista

VAIK- asetuksen 19 §:n 4 momentissa tarkoitettut ilmoitukset on tehtävä tämän ohjeen kohdan 2 mukaisesti.

Ilmoituksen sisällön osalta sovelletaan kohdan 6.2 ohjeita.

8 KYSYMYKSIÄ JA VASTAUKSIA

Kysymys (K): Mikä muuttuu GEN M1-4 verrattuna?

Vastaus (V): Soveltamisala laajenee käsittämään myös maahuolinnan. Raportoitavan tiedon muoto ja välityskanava muuttuvat. Organisaatitasolle tulee tapahtumien analysointivelvoite.

K: Mikä muuttuu yksityislentäjän kannalta?

V: Peruseriaate säilyy ennallaan: mikäli epäilet, tarvitseeko asia raportoida, niin tulee ilmoitus tehdä. Raportointikanava muuttuu ainoastaan sähköiseksi.

K: Mistä tapahtumista tulee raportoida?

V: Poikkeamista, jotka liittyvät ilma-aluksen operointiin, lentokelpoisuuteen, huoltoon, lennonvarmistuspalveluihin ja – laitteisiin, lentopaikkoihin ja maapalveluihin. Kauko-ohjattujen ilma-alusten käyttäjien tulee myös raportoida ilmailumääräyksen OPS M1-32 mukaisesti onnettomuuksista ja poikkeavista tilanteista.

K: Olen varjoliitäjä/riippuliitäjä. Pitääkö minun raportoida tapahtuneesta poikkeamasta, vaaratilanteesta tai onnettomuudesta Trafiin?

V: Kyllä. Ilmailulain mukaan poikkeama-asetusta sovelletaan kaikkiin ilma-aluksiin, ml. liitimet.

K: Olen laskuvarjohyppääjä. Pitääkö minun raportoida tapahtuneesta poikkeamasta, vaaratilanteesta tai onnettomuudesta Trafiin?

V: Trafiin on hyvä tehdä vapaaehtoinen ilmoitus, jos osallisena on ollut ilma-alus.

K: Kenen tulee tehdä analyysijä?

V: Organisaatioiden jonka palveluksessa raportoiija työskentelee tai jolle työ tehdään. Ilmailuviranomainen voi myös pyytää erikseen analysointia mistä tahansa poikkeamasta, josta se on saanut tiedon.

K: Mitkä tapahtumat on analysoitava?

V: Toimijan on analysoitava jokainen poikkeamaraportti jollain menettelyllä. Jos toimija havaitsee samaan poikkeama/tapausr ryhmään liittyviä useampia tapauksia, sen on analysoitava lisäksi tämä kokonaisuus ("teematutkinta/analyysi").

K: Kuinka syvälinen analyysin tulee olla?

V: Asetuksessa ei oteta kantaa kuinka perinpohjainen analyysimenettelyn tulee olla. Poikkeamien analysointi niihin liittyvien turvallisuusriskien määrittelemiseksi voi käytännössä usein olla tapausta käsittelevän henkilön ajatusprosessi, josta saattaa syntyä "nostoja", jotka käsitellään esim. organisaation riskienarviointiprosessien mukaan. Analyysivelvoitetta on järkevä lähestyä "SMS-hengessä" eli pyrkiä tunnistamaan ja korjaamaan tunnistetut epäkohdat/riskit, jolloin käytännössä sivutuotteena syntyy asetuksen hengen tarkoittama analyysi. Epäkohtien tunnistaminen ja niiden korjaaminen onkin se oleellisin asia johon poikkeama-asetus velvoittaa.

K: Mitkä analyysit tulee lähettää Trafille?

V: Jos analyysin perusteella toimija katsoo, että tilanteessa on ilmailun turvallisuuteen liittyvä todellinen tai mahdollinen riski, on Trafin Arviointipalveluille toimitettava 30 pv kuluessa analyysin alustavat tulokset ja 3kk kuluessa lopulliset, jos ne poikkeavat alustavista tuloksista. Toimijalla on tässä harkintavalta, mitkä riskit se katsoo olevan todellisia tai mahdollisia ilmailun turvallisuuteen liittyviä. Tähän on tulossa EASAn suunnalta jossain vaiheessa tarkempaa ohjeistusta.

K: Lähettääkö Trafi lentoturvallisuusilmoituksen tarvittaessa ilma-aluksen valmistajalle?

V: Trafi ei lähetä lentoturvallisuusilmoituksia ilma-alusten valmistajille. Arviointipalvelut – yksikkö arvioi lentoturvallisuusilmoitukset tapauskohtaisesti. Teknisten epäkohtien osalta toiminta on vakiintunut siten, että ilma-aluksen omistaja/haltija toimittaa tiedot valmistaja/tyyppikelpoisuustodistuksen haltijalle.

Operatiivisissa tapauksissa saattaa esiintyä elementtejä, jotka ovat valmistaja/tyyppikelpoisuustodistuksen haltijan vastuulla. Tällöin asiassa edetään siten, että ensin otetaan yhteyttä asian ilmoittajaan ja tiedustellaan, onko ilmoittaja ollut jo yhteydessä em. vastuutahoon. Ilmoittajan kanssa käytyjen keskustelujen jälkeen asiaa arvioidaan ja päätetään jatkotoimista.

K: Trafin lomake vaikeasti täytettävissä (luokittelu vaikeaa ja muutenkin lomake on vaikealuokinen) Onko Trafi muuttamassa lomaketta asiakasystävällisempään suuntaan?

V: Tämän hetkinen lomake on luotu Suomi.fi alustalle, joka sisältää valtion virastojen kaikki lomakkeet. Alusta on suunniteltu vain rekisteritietojen ilmoittamiseen mikä tekee siitä epäkäytännöllisen poikkeaman ilmoittamista ajatellen. Ko. lomakealustasta ollaan luopumassa vuoden 2017 aikana ja vastaava lomake tullaan luomaan OmaTrafiin, jossa lomakkeen toiminnollisuus ja ulkoasu ovat paremmin otettavissa huomioon myös poikkeamien ilmoittamisessa. Uuden lomakkeen käyttöönotto on näillä näkymin vuoden 2017 loppupuolella.

Poikkeamien ilmoittamisessa käytettävä määrämuotoinen kieli (taksonomia) tulee kuitenkin pysymään samana. Uuden lomakkeen yhteyteen koetetaan saada parempaa ohjeistusta tietokenttien täyttämiseksi, mutta koska taksonomia on laaja-alainen, täydellistä ohjeistusta ei pystytä tekemään. Arviointipalvelut –yksikkö tarjoaa tämän vuoksi koulutusta organisaatioiden niille henkilöille, jotka ovat vastuussa poikkeamailmoitusten luokittelusta taksonomian mukaisesti ennen niiden edelleen lähettämistä Trafille.

K: Mistä saan tarkempaa tietoa poikkeama-asetuksesta?

V: Linkki poikkeama-asetukseen (EU) 376/2014: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014R0376&from=EN>

Linkki täytäntöönpanoasetukseen (EU) 2015/1018: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/PDF/?uri=CELEX:32015R1018&from=EN>

Raportointiin liittyviä lisäkysymyksiä Liikenteen turvallisuusvirastolle voi esittää oheisen linkin kautta: <https://www.webropolsurveys.com/S/A6FD9AEAC71722EA.par>

Lisätietoa raportoinnista löytyy: <http://www.trafi.fi/tietopalvelut/arviointipalvelut/raportointi>

Liite 1 ESIMERKKILUETTELO VAKAVISTA VAARATILANTEISTA (ICAO Annex 13)

Luettelut tapaukset ovat tyypillisiä esimerkkejä vakavista vaaratilanteista. Luettelo ei ole täydellinen, ja sitä voidaan käyttää vain ohjeena vakavaa vaaratilannetta määritettäessä.

- Yhteentörmäyksen uhka, joka on edellyttänyt väistöliikettä tai jonka yhteydessä väistöliike olisi ollut asianmukainen yhteentörmäyksen tai vaaratilanteen välttämiseksi.
- Juuri ja juuri vältetty maakosketus ilma-aluksen ollessa normaalisti ohjaajan hallinnassa.
- Keskeytetty lentoonlähtö suljetulta tai varatulta kiitotieltä tai lentoonlähtö tällaiselta kiitotieltä, jossa porrastus esteisiin on vähäinen.
- Laskeutuminen tai laskeutumisyritys suljetulle tai varatulle kiitotielle.
- Vakava epäonnistuminen yritettäessä saavuttaa ennakoitua suoritusarvoa lentoonlähdessä tai alkunousussa.
- Kaikki tulipalot ja savu matkustajatiloissa tai rahtitiloissa ja moottoripalo, vaikka palo olisi sammutettu sammutusvälineiden avulla.
- Kaikki tapaukset, joissa ohjaamomiehistön on täytynyt käyttää varahapetta.
- Ilma-aluksen rakenteiden pettäminen tai moottorin rikkoutuminen, jota ei luokitella onnettomuudeksi.
- Ilma-aluksen toimintaa merkittävästi haittaava useiden vikojen yhtäaikainen ilmeneminen yhdessä tai useammassa ilma-aluksen järjestelmässä.
- Ohjaamomiehistön jäsenen toimintakyvyttömyys lennon aikana.
- Polttoainetilanteet, jotka edellyttäisivät ohjaajalta ilmoitusta hätätilasta.
- Vakavuusluokka A:n mukaiset kiitotielle tunkeutumiset (ICAO Doc 9870)
- Vaaratilanteet lentoonlähdessä tai laskussa, kuten vajaaksi jäänyt lasku taikka kiitotien päästä tai sivusta ulos rullaaminen laskussa tai lentoonlähdessä.
- Järjestelmien pettäminen, sääilmiöt, lentotoiminta hyväksytyjen saavutus- ja raja-arvojen ulkopuolella tai muut tapahtumat, jotka olisivat voineet vaikeuttaa ilma-aluksen hallintaa.
- Pakollisiin lennonohjauksen ja lentosuunnistuksen rinnakkaisiin järjestelmiin kuuluvan useamman kuin yhden järjestelmän pettäminen.

Liite 2 YHTEYSTIEDOT

Onnettomuustutkintakeskus

Päivystyspuhelin (24H): +358 50 5 112 112

Liikenteen turvallisuusvirasto

Ilmoitukset onnettomuudesta, vakavasta vaaratilanteesta tai poikkeamasta:

www.trafi.fi/ilmailu/asiointi/lentoturvallisuusilmoitus

Analyytit ja liitteet:

Arviointipalvelut -yksikkö

Turvasähköpostilla joko

[lentoturvallisuus@trafi.fi.s](mailto:lentoturvallisuus@trafi.fi) (jos lähettäjällä käytössä Sec@GW -sähköpostin salausratkaisu)

tai

<https://securemail.trafi.fi/lentoturvallisuus@trafi.fi>

Raportoijan suoja ja Just Culture väärinkäytösepäilyt:

Liikenneoikeusyksikkö

(paivi.metsavainio@trafi.fi)

Raportointiin liittyvät kysymykset:

Virpi Mikkonen (029-534 6086)

virpi.mikkonen@trafi.fi

<http://www.trafi.fi/tietopalvelut/arviointipalvelut/raportointi>

Ville Autero

Yksikönpäällikkö

Arviointipalvelut