

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU

Merenkulun koulutusohjelma / merikapteeni

Joonas Lisko

FORESEA-JÄRJESTELMÄ JA LÄHELTÄ PITI -TILANTEIDEN RAPORTOINTI
SUOMALAISSA KAUPPA-ALUKSISSA

Opinnäytetyö 2012

TIIVISTELMÄ

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU

Merenkulku

LISKO, JOONAS	ForeSea-järjestelmä ja läheltä piti -tilanteiden raportointi suomalaisissa kauppa-aluksissa
Opinnäytetyö	54 sivua + 6 liitesivua
Työn ohjaajat	Koulutuspäällikkö, merikapteeni Timo Alava Tutkimuspäällikkö Mirva Salokorpi
Toimeksiantaja	Merikotka-tutkimuskeskus/Kymenlaakson AMK/CAFE-hanke
Huhtikuu 2012	
Avainsanat	Foresea, raportointi, meriturvallisuus, kauppalaivat

Opinnäytetyö on osa Itämeren alueen meriturvallisuuden kehittämiseen tähtäävää CAFE-hanketta. Työn tavoitteena on selvittää Internetissä toimivaan, pohjoismaisten varustamoiden yhteiseen ForeSea-järjestelmään raportoivien turvallisuuspäälliköiden (designated persons), näkemyksiä järjestelmästä. Lisäksi tutkitaan aluksilla työskentelevien merimiesten kokemuksia lakisääteisen läheltä piti -tilanteiden raportoinnin nykytilasta ja kehittämismahdollisuuksista. Vertailun vuoksi mukaan on otettu myös ilmailualan ammattilaisen oman alansa raportointiin liittyviä näkemyksiä.

Työssä esitellään ForeSea-järjestelmän toimintaa ja tarkoitusta sekä sitä edeltäneitä kansallisia ja kansainvälisiä raportointijärjestelmiä. Lisäksi perehdytään läheltä piti -tilanteiden raportointiin merenkulun säädösten valossa sekä yleisemmin aiheesta aikaisemmin tehtyihin tutkimuksiin. Tutkimus toteutettiin haastattelemalla puhelimitse varustamoiden turvallisuuspäälliköitä sekä lähettämällä haastattelulomakkeet aluksilla työskenteleville henkilöille ja yhdelle ilmailualan ammattilaiselle.

Liikenteen turvallisuusvirasto TraFi otti käyttöön vapaaehtoisen turvallisuusvastaavien datapankin, eli ForeSea-järjestelmän kesällä 2010, mutta suomalaiset varustamot eivät ole raportoineet sinne. Tutkimuksessa selvitettiin syitä siihen, miksi ForeSea-järjestelmää ei käytetä. Yhtä tiettyä syytä ei ilmennyt, vaan eri varustamoilla oli erityyppisiä syitä. Alushenkilökunnan osalta läheltä piti -tilanteiden raportoinnin kehittämistarpeita nousi esiin muutamia, tärkeimpänä toiveet kevyemmästä raportointijärjestelmästä.

ABSTRACT

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU

University of Applied Sciences

Degree Programme in Marine Technology

LISKO, JOONAS

ForeSea Reporting System and Near-miss Reporting on
Finnish Merchant Vessels

Bachelor's Thesis

54 pages + 6 pages of appendices

Supervisors

Timo Alava, Master Mariner

Mirva Salokorpi, Research Manager

Commissioned by

Kotka Maritime Research Centre/Kyminlaakso University
of Applied Sciences/Competitive Advantage by Safety
Project

April 2012

Keywords

Foresea, Report, Maritime Safety, Merchant Vessels

This thesis was made as a part of CAFE project which aims to improve maritime safety in the Baltic Sea region. The aim of this thesis was to examine the opinions of the designated persons in shipping companies concerning the Foresea reporting system which is a voluntary reporting database in the internet used in the Nordic countries. Foresea was established in 2010 by the Finnish Transport Safety Agency. This thesis aims to find reasons why the Finnish shipping companies have not began to report to the Foresea system. In addition, experiences of seafarers were examined concerning the mandatory near-miss reporting onboard. The points of view of aviation professional were included for the sake of comparison.

In this thesis, the Foresea system as well as some other previously developed national and international reporting systems is presented. In addition, the legislation concerning near-miss reporting and previous studies were observed. This thesis is mainly based on results gathered from the interviews of designated persons, seafarers and aviation professionals.

It was discovered that different shipping companies have different reasons for not to use the system. Among seafarers, demands for lighter reporting systems were the most important points considering the improvement of the near-miss reporting.

SISÄLLYS

TIIVISTELMÄ

ABSTRACT

1	JOHDANTO	8
1.1	Tausta ja tarkoitus	8
1.2	Tutkimusongelma ja tutkimuskysymykset	9
1.3	Tutkimuksen rajaus	9
1.4	Tutkimuksen toteutus	9
2	LÄHELÄ PITI –TILANTEIDEN RAPORTOINTI	10
2.1	Aiempiä tutkimuksia	11
2.2	Raportointimotivaatio ja -velvoite	12
2.3	Hyötyjä ja esteitä läheltä piti -tilanteiden raportoinnissa	14
2.4	ForeSea-järjestelmä	15
3	KANSAINVÄLISIÄ ESIMERKKEJÄ RAPORTOINTITIEOPANKEISTA	16
3.1	INSJÖ	16
3.2	Nearmiss.dk	17
3.3	CHIRP	18
3.4	MARS	18
4	TUTKIMUSMENETELMÄT	18
4.1	Kvantitatiivinen ja kvalitatiivinen tutkimus	19
4.2	Haastattelut	19
4.3	Kysely	20
5	TULOKSET	21
5.1	Aineiston analyysi ja tulkinta	21
5.2	ForeSea	22
5.3	Läheltä piti -tilanteista raportointi	24
5.4	Turvallisuuspäälliköt	26
5.4.1	Varustamon raportointijärjestelmä ja sen toimivuus	26

5.4.2	Läheltä piti -tilanne raportoinnin edut ja haasteet	27
5.4.3	Läheltä piti -tilanteen käsitteen tunteminen aluksilla	28
5.4.4	Eroavaisuudet raportoinnissa	29
5.4.5	Anonymiteetti	30
5.4.6	Koulutus	30
5.4.7	Resurssit	31
5.4.8	Viranomaisten toiminta	32
5.4.9	Kehitys	32
5.5	Alushenkilökunta	33
5.5.1	Läheltä piti -tilanteen määritelmä	34
5.5.2	Raportointijärjestelmä	35
5.5.3	Raportoinnin aiheuttama työmäärä aluksella	36
5.5.4	Läheltä piti -tilanteista raportoinnin hyödyllisyys	37
5.5.5	Anonymiteetti	37
5.5.6	Raporttien analysointi	38
5.5.7	Raportointimotivaatio ja työilmapiiri	39
5.5.8	Kehitystarpeet läheltä piti -tilanteista raportoinnissa	39
5.6	Ilmailualan ammattilainen	40
6	POHDINTA	42
6.1	Tutkimuskysymyksiin vastaaminen	42
6.2	Tulosten luotettavuus	42
6.3	Haastattelut	44
6.4	ForeSea-järjestelmä	45
6.5	Läheltä piti -tilanteista raportointi	46
7	JOHTOPÄÄTÖKSET JA JATKOTUTKIMUKSEN TARVE	49
	LÄHTEET	
	LIITTEET	
	Liite 1. Turvallisuuspäälliköiden haastattelukysymykset	
	Liite 2. Alushenkilökunnan haastattelukysymykset	
	Liite 3. Lennonjohtajan haastattelukysymykset	

TERMIT JA LYHENTEET

CAFE -hanke	Competitive Advantage by saFEty -hanke. Hankkeen tavoitteena on kartoittaa ja levittää tietoutta Itämeren alueella meriturvallisuuden asiantuntemuksesta ja -tutkimuksesta, sekä edistää alan asiantuntijoiden ja tutkijoiden yhteistyötä meriturvallisuuden parantamiseksi.
CHIRP	Confidential Hazardous Incident Reporting Programme. Iso-Britanniassa käytössä oleva kansainvälinen raportointijärjestelmä merenkulun ja ilmailun toimijoita varten.
ICC	IPSO Classification & Control AB. ForeSean konseptin ja teknisen järjestelmän kehittänyt konsulttiyritys.
IMO	International Maritime Organisation. Vuonna 1948 perustettu yhdistyneiden kansakuntien alainen kansainvälinen merenkulun turvallisuusasioita hallinnoiva järjestö.
INSJÖ	INSJÖ on kansallinen, Ruotsissa vuonna 2002 käyttöön otettu Internetissä toimiva raportointijärjestelmä merenkulun toimijoille.
ISM-koodi	International Safety Management Code. IMO:n turvallisuusjohtamisen säännöstö, jonka tarkoitus on turvata alusten turvallinen operointi ja estää ympäristön pilaantuminen.
MARS	Mariners Alerting and Reporting Scheme. Iso-Britannian merenkulkuinstituutin kehittämä kansainvälinen raportointijärjestelmä.
METKU	Merenkulun turvallisuuskulttuurin kehittämiseen tähdännyt hanke.
OTK	Onnettomuustutkintakeskus
SAFGOF	Suomenlahden meriliikenteen kasvunäkymiä ja kasvun vaikutuksia ympäristölle ja kuljetusketjujen toimintaan tutkinut hanke.
SOS	SjöOlycksSystemet. Ruotsissa käytössä oleva raportointijärjestelmä merionnettomuuksia varten.

TraFi

Liikenteen turvallisuusvirasto.

1 JOHDANTO

Tämä opinnäytetyö on osa Merikotka-tutkimuskeskuksen hallinnoimaa CAFE (Competitive Advantage by saFEty) -hanketta, jonka päämääränä on selvittää, voiko laivanvarustamo kehittyä kilpailukykyisemmäksi parantamalla turvallisuutta. Hanke on Euroopan komission Itämeri-strategian mukainen ja se pohjautuu Merikotka-tutkimuskeskuksen aikaisempiin projekteihin. Näistä merkittävimmät ovat METKU ja SAFGOF.

CAFE-hankkeen keskeisimmät teemat ovat operatiivisen meriturvallisuuden ja ennakoidun turvallisuustoiminnan kehittäminen kansainvälisen yhteistyön avulla sekä turvallisuusjohtamisen merkitys varustamoiden kilpailukyvyn kannalta. Hankkeessa on viisi aihekokonaisuutta: poikkeamaraportointi, turvallisuusjohtamisen mallinnus, vastuullinen liiketoiminta, työturvallisuus sekä kansainvälinen verkostoituminen. (CAFE-hankkeen verkkosivut.)

Tässä työssä keskitytään selvittämään poikkeamaraportoinnin tarpeellisuutta ja mielekkyyttä merenkulkijoiden näkökulmasta sekä poikkeamaraporttien yhteen kokoamiseen ja niistä saatavan tiedon jakamiseen tarkoitetun ForeSea-järjestelmän toimivuutta ja kehittymismahdollisuuksia. Selvityksen kohteena on myös se, onko raportoinnissa eroja eri alusten välillä varustamon sisällä, ja lisäksi millaisena henkilökunta niin laivoilla kuin konttorissakin raportoinnin kokee.

1.1 Tausta ja tarkoitus

Vuosina 2008–2010 toteutetussa merenkulun turvallisuuskulttuurin kehittämishankkeessa (METKU) todettiin, että turvallisuuskulttuuri aluksilla ja varustamoissa on parantunut ja turvallisuusasenteet ovat kehittyneet parempaan suuntaan, mutta puutteita-kin löytyi. Eräs ongelmista on, että turvallisuusjohtaminen on pääasiassa reaktiivista eikä ennakoivaa. Tämä ilmenee muun muassa puutteina poikkeamien raportoinnissa ja käsittelyssä. Yksi tärkeimmistä tavoitteista on merenkulkualan toiminnan turvallisuuden kehittäminen. (CAFE-hankkeen verkkosivut.)

Tämän tutkimuksen tavoitteena on koota yhteen hyödyllistä tietoa CAFE-hankkeen tarpeisiin keräämällä käyttäjien kokemuksia, jotka liittyvät läheltä piti -tilanteiden raportointiin ja ForeSea-järjestelmän käyttämiseen. Tutkimuksessa on haastateltu me-

renkulkualan ammattilaisia puhelimitse ja lomakkeiden avulla, ja heidän kokemuksistaan ja näkemyksistään on nostettu esille tärkeimpiä teemoja. Tutkimukseen on otettu vertailun vuoksi mukaan myös ilmailualan ammattilaisen näkemyksiä samoista asioista omassa työssään.

1.2 Tutkimusongelma ja tutkimuskysymykset

Tässä tutkimuksessa selvitetään syitä siihen, miksi suomalaiset varustamot eivät ole alkaneet käyttää vuonna 2010 perustettua ForeSea-raportointijärjestelmää toivotulla laajuudella. Toisena selvityskohteena on suomalaisilla kauppa-aluksilla tehtävä lakisääteinen läheltä piti -tilanteista raportointi ja sen nykyinen toimivuus sekä kehittämistarpeet varustamo- ja alushenkilökunnan mielestä.

1.3 Tutkimuksen rajaus

Koska tutkimuksen toisena pääaiheena on ForeSea-järjestelmä, katsottiin tarkoituksenmukaiseksi rajata myös läheltä piti -tilanneraportointia koskevat kyselyt niiden varustamoiden aluksille, jotka raportoivat ForeSea-järjestelmään. Tämä ryhmä muodostaa varteenotettavan yleiskuvan suomalaisesta kauppalaivastosta.

1.4 Tutkimuksen toteutus

Työ aloitettiin tutustumalla ForeSea-järjestelmästä saatavissa olevaan tietoon sekä perehtymällä ISM-koodin asettamiin vaatimuksiin läheltä piti -tilanteista raportoinnista. Tutkimalla muiden maiden kansallisia raportointijärjestelmiä, muun muassa INSJÖtä, saatiin muodostettua kuva siitä, mitkä asiat nousisivat keskeisiksi teemoiksi ForeSea-järjestelmän toimimattomuuden selvittämisessä. Lisäksi tutkittiin läheltä piti- sekä muunlaisen poikkeamaraportoinnin historiaa että aiheesta tehtyjä tutkimuksia ja analyseja. Tutkimustehtävä huomioon ottaen metodiksi eli tutkimusmenetelmäksi valittiin haastattelut ja kyselylomakkeiden käyttö. Kuten Hirsjärvi, Remes & Sajavaara toteavat (2007, 180) saadakseen selville tutkimukseen osallistuvien henkilöiden ajatukset, tunteukset sekä sen, miten he kokevat ja uskovat, on viisasta käyttää haastatteluja, kyselylomakkeita tai asenneskaaloja.

Tutkimukseen valittiin mukaan ForeSean Internet-sivuilla ilmoitetut järjestelmään raportoivat varustamot. Näiden varustamoiden turvallisuuspäälliköitä haastateltiin puhe-

limen välityksellä yksilöteemahaastatteluna. Tällä tavoin vastaajille jäi tilaa kommentoida ja kertoa vapaasti omia näkemyksiään myös esitettyjen kysymysten ulkopuolelta. Puhelut nauhoitettiin ja niistä tehtiin muistiinpanoja.

Varustamon turvallisuuspäälliköiden kautta lähetettiin sähköpostilla kysymyslomakkeet yhdelle laivalle jokaisesta varustamosta, joilta toivottiin vastausta yhdeltä perämieheltä ja yhdeltä päälliköltä. Kysymykset olivat avoimia, eli vastaajilla oli mahdollisuus kommentoida kysymystä haluamallaan tavalla ja laajuudella.

Myös yhdelle ilmailualan ammattilaiselle lähetettiin haastattelulomake, jonka sisältö oli hyvin samantyyppinen kuin laivahenkilökunnan haastattelulomake. Ilmailualan henkilön näkemys oman alansa ja työpaikkansa raportointitavoista päätettiin valita mukaan, koska ilmailua hyvin usein verrataan merenkulkuun ja turvallisuuskulttuurin ja käytänteiden oletetaan olevan korkeammalla tasolla. Myös tämän lomakkeen kysymykset olivat avoimia. Jokaisen ryhmän haastattelukysymykset ovat liitteinä tämän työn lopussa.

2 LÄHELÄ PITI –TILANTEIDEN RAPORTOINTI

Toinen tämän työn pääteemoista on laivoilla suoritettava läheltä piti -tilanteiden raportointi. Se on merkittävä osatekijä merenkulun turvallisuuden parantamisessa. Erittäin tärkeää on myös se, että laadittuja raportteja sekä niiden pohjalta saatua tietoa käsitellään ja hyödynnetään oikealla tavalla.

Raportti tarkoittaa dokumenttia, joka selvittää tapahtumia, kertoo, kuvailee ja erittelee. Raportti muun muassa välittää tietoja esimiehille, antaa tietoa ulkopuolisille, tehostaa tiimityötä sekä selostaa kirjoittajan omia päätelmiä ja mielipiteitä. Raportit voidaan jakaa karkeasti kahteen ryhmään: soveltuvuus- ja seurantaraportit. Raportissa tulee ottaa aina huomioon myös lukijanäkökulma, kuten esimerkiksi mikä on lukijan hyöty raportin lukemisesta ja ovatko raportin tiedot lukijalle olennaisia. (Oamk:n verkkosivut.) Aluksilla käytetty raportointimuoto on lähempänä seurantaraporttia, josta ilmenee raportoinnin kohde, tosiasioiden tarkastelu, johtopäätökset ja toimenpideehdotukset.

2.1 Aiempia tutkimuksia

Läheltä piti -tilanteita ja poikkeamia on tutkittu ainakin 1930-luvulta lähtien monelta eri alalta. Yhteneväisyyksiä onnettomuuksien syntymiseen on löydetty ammattialasta riippumatta, ja tämän perusteella on todettu, että onnettomuuksia edeltäneitä tapahtumasarjoja tutkimalla on mahdollista pysäyttää vaarallinen tapahtumaketju ja näin välttää onnettomuuksia. (Vepsäläinen & Lappalainen 2010, 39.)

Onnettomuuksia ja niihin johtaneiden välivaiheiden suhteita on ammattialasta riippumatta usein kuvattu pyramidin tai jäävuoren kaltaisilla kehitysmalleilla. Kenties tunnetuin ja sovelletuin näistä malleista on H.W. Heinrichin kehittämä jäävuorimalli (Iceberg model), jonka hän esitteli vuonna 1931 kirjassaan ”*Industrial Accident Prevention*.” Teoksessaan Heinrich tutki laaja-alaisesti erilaisten amerikkalaisten yritysten onnettomuusraportteja ja tuli johtopäätökseen, että jokaista 300:aa läheltä piti -tilannetta seuraa 29 lievää onnettomuutta tai tapaturmaa, ja jokaista näitä kohden taas tapahtuu yksi vakava onnettomuus. (Vepsäläinen & Lappalainen 2010, 23.)



Kuva 1. Jäävuorimalli (wikidot-verkkosivut)

Jäävuorimallia (kuva 1) on testattu paljon, ja se on laajalti myös hyväksytty ja todettu toimivaksi. Heinrichin malli pitää paikkansa myös suomalaisten työntekijöiden onnettomuus- ja ammattitautitilastoja käsittelevässä selvityksessä vuosilta 1996–2006. Läheltä piti -tilanteiden, lievien onnettomuuksien ja vakavien onnettomuuksien suhde kuitenkin vaihtelee riippuen käsitteiden määrittelystä. Myös eri työtehtävät vaikuttavat edellä mainittuihin suhteisiin, mikä johtuu erilaisista onnettomuusriskeistä. (Vepsäläinen & Lappalainen 2010, 23–24.)

Toinen Heinrichin kehittämä teoria, nimeltään identical causation hypothesis –theory, koskee yhteyttä vakavien ja lievien onnettomuuksien välillä. Hänen mukaansa samat syyt ja tapahtumaketjut toistuvat sekä vakavissa onnettomuuksissa että lievissä onnettomuuksissa ja läheltä piti -tilanteissa. Tämän perusteella Heinrich esittääkin, että tutkimalla läheltä piti -tilanteita voidaan saada hyödyllistä tietoa vakavien onnettomuuksien ehkäisyä silmälläpitäen. (Vepsäläinen & Lappalainen 2010, 25.) Myös IMO tukee tätä teoriaa ja uskoo läheltä piti -tilanteiden tutkimisen ja niistä oppimisen parantavan turvallisuutta (ISM code and guidelines on implementation of the ISM code 2010, 69).

Köhlerin (2010, 12) mukaan läheltä piti -tilanne raportoinnin puolesta on esitetty useita hyötynäkökulmia. Hänen tutkimuksestaan selviää, että läheltä piti -tilanteita tapahtuu 3 - 300 kertaa useammin kuin onnettomuuksia. Näin ollen raportoitua dataa analysoimalla olisi mahdollisuus selvittää onnettomuuksiin johtavia toimintamalleja ja tapahtumasarjoja.

2.2 Raportointimotivaatio ja -velvoite

Läheltä piti -tilanteiden määrässä ja laadussa on vielä paljon kehitettävää useilla eri aloilla. Raportteja ei tehdä lähellekään tyydyttäviä määriä, ja hyvin todennäköisesti läheltä piti -tilanteita tapahtuu todellisuudessa paljon raportoitua enemmän. (Köhler 2010, 12.) Tämä tuli ilmi myös tätä tutkimusta tehtäessä. Eräs haastateltu turvallisuuspäällikkö sanoikin, että näitä tilanteita sattuu aluksilla jatkuvasti, läheltä piti -tilanteen määritelmän tulkinnasta riippuen enemmän tai vähemmän, eikä kaikkia voida millään raportoida.

Aikaisemmissa tutkimuksissa on myös esitetty, että raportointimotivaatioon saattaisi vaikuttaa negatiivisesti raportoinnista aiheutuva suuri työmäärä. Merenkulkijoiden mukaan alushenkilökunta on jo nyt useasti ylityöllistettyä juuri lisääntyneen raportoinnin ja muun paperityön vuoksi (Tuomala 2010, 96–97). Lisääntyneellä läheltä piti -tilanteista raportoinnilla on kuitenkin todistettavasti onnettomuuksia vähentävä vaikutus (Köhler 2010, 12).

Suomalaisen merenkulun turvallisuus- ja raportointikriteereitä määritellään niin kansallisilla kuin kansainvälisilläkin laeilla ja sopimuksilla. Työturvallisuuslaki määrää, että työnantajan on selvitettävä ja arvioitava työssä esiintyvien haitta- ja vaaratekijöiden merkitys työntekijöiden turvallisuudelle. Sama laki velvoittaa työntekijää ilmoit-

tamaan viipymättä työnantajalle ja työsuojeluvaltuutetulle seikoista, jotka voivat aiheuttaa vaaraa tai haittaa. Lisäksi lain mukaan työnantajalla on velvollisuus ilmoittaa työntekijälle ja työsuojeluvaltuutetulle, mihin toimenpiteisiin on ryhdytty tai aiotaan ryhtyä tilanteen korjaamiseksi. (Työturvallisuuslaki 23.8.2002/738.)

Onnettomuustutkintaa käsittelevä EU-direktiivi edellyttää, että asiasta vastaavien viranomaisten ja/tai asianomaisten osapuolien pitää viipymättä ilmoittaa kaikista onnettomuuksista ja vaaratilanteista jäsenvaltion tutkintaelimelle, joka Suomessa käytännössä tarkoittaa Onnettomuustutkintakeskusta. Vaaratilanteiksi IMO:n mukaan luetaan myös läheltä piti -tilanteet. (EU-direktiivi, PDF-dokumentti.)

Kansainvälinen lainsäädäntö edellyttää kaupallisessa merenkulussa toimivilta varustamoilta ISM-koodin käyttöä, joka on turvallisuusasioita ohjaava ja määrittelevä säännöstö (IMO:n verkkosivut). IMO:n mukaan läheltä piti -tilanne voidaan määrittellä tilanteeksi, jolloin on ollut vaara tapahtua onnettomuus, mutta onnettomuudelta on välttytty. Läheltä piti -tilanne voi koskea esimerkiksi ihmisten turvallisuutta, ympäristöhaittaa tai taloudellista tappiota. (ISM Code and guidelines on implementation of the ISM Code 2010, 70.) Seuraavassa on esimerkkejä läheltä piti -tilanteista:

- a.) Kaikki tapahtumat, jotka johtavat hätätilannetoimintaan. Esimerkiksi tilanne, jossa karilleajo on juuri ja juuri vältetty.
- b.) Kaikki tilanteet, joissa odottamattomat olosuhteet olisivat voineet johtaa vakaviin seurauksiin, mutta eivät johtaneet. Esimerkiksi henkilö siirtyy nosturin taakan alta juuri ennen kuin se odottamattomasti putoaa.
- c.) Kaikki vaaralliset ja mahdollisesti vaaralliset tilanteet, joiden olemassaolo paljastuu vasta, kun vaara on jo ohi. Esimerkiksi aluksen lähtiessä satamasta huomataan vasta kaukana merellä, ettei radiopuhelin ollut samalla taajuudella sataman toimijoiden kanssa.

(ISM Code and guidelines on implementation of the ISM Code 2010, 70.)

Kuten IMO:n vuonna 2007 antamassa julkaisussa *“Guidelines for the operational implementation of the international safety management (ISM) code by companies”* luvussa 6 todetaan, tulee varustamon varmistaa, että aluksilla havaituista onnettomuuk-

sista ja vaaratilanteista raportoidaan vastuulliselle henkilölle varustamoon. Tämän lisäksi vaaditaan, että yhtiöllä on valmius tallentaa, tutkia, arvioida ja analysoida kyseisiä raportteja. Luvussa 6 jatketaan, että yhtiön tulisi rohkaista läheltä piti -tilanteiden raportointiin. IMO:n julkaisun mukaan läheltä piti- ja muiden vaarallisten tilanteiden analysointi on oleellinen osa varustamon tehokasta riskienarviointityötä. (ISM-koodi, PDF-dokumentti.)

2.3 Hyötyjä ja esteitä läheltä piti -tilanteiden raportoinnissa

Aikaisempien tutkimusten perusteella suomalaisissa varustamoissa on havaittu hyötyjä läheltä piti -tilanteiden raportoinnista. Turun yliopiston merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskuksen *Safety culture and maritime personnel's safety attitudes* -julkaisussa vuonna 2009 haastatelluista alusten päälliköistä ja varustamoiden johtohenkilöistä valtaosa toteaa, että toisilta saatujen raporttien kuuleminen ja lukeminen auttavat välttämään onnettomuuksia omalla aluksella sekä varustamossa. (Lappalainen & Salmi 2009, 36.)

Kansainvälisen merenkulkujärjestön IMO:n julkaisussa todetaan, että läheltä piti -tilanteista raportointi on paitsi pakollista, myös liiketoiminnallisesti ja taloudellisesti järkevää, sillä sen avulla voidaan parantaa miehistön työmotivaatiota sekä tuottavuutta, ja tätä kautta myös vähentää varustamolle aiheutuvia kuluja. Tämä etu on kuitenkin saavutettavissa vain silloin, kun merenkulkijat kokevat toiminnan eirangaistavaksi. Jotta raportoinnista saataisiin täysi hyöty, tulee työntekijöiden ymmärtää läheltä piti -tilanteen käsite ja läheltä piti -tilanteista raportoinnin tarkoitus. Jos halutaan onnistua, varustamolta vaaditaankin tämän toiminnan tukemista ja siihen rohkaistua sekä tietoa siitä, kuinka raportoinnista henkilöä ja tapauksessa mukana olleita kohdellaan. (ISM Code and guidelines on implementation of the ISM Code, 2010, 69.)

Yksi merkittävä merenkulkijoiden raportointimotivaatiota koskeva seikka on tieto siitä, ettei asianomainen henkilö joudu rangaistavaksi tai tule nolatuksi. Joissakin tapauksissa raportoinnin esteenä on häpeän tunne. Toisinaan syynä on se, että jotkut päälliköt rohkaisemisen sijaan eivät halua vaaratilanteista raportoitavan, koska he ovat sitä mieltä, ettei heidän aluksellaan pitäisi tapahtua mitään mikä vaatisi raportointia. (Vepsäläinen & Lappalainen 2010, 36.)

Tarkasteltaessa läheltä piti -tilanne ja poikkeamaraportointia, vaikuttaa siltä, että asenteilla on suuri merkitys. Ilmailussa turvallisuuskulttuuria on onnistuttu kehittämään pitkäjänteisesti ja poikkeamaraportoinnista on tullut avointa. Rangaistavuus on siirretty raportioijan virheiden selvittämisestä raporttoimatta jättämiseen, eikä syyllisten etsimisessä enää keskitytä ihmisten vaan järjestelmän heikkouksiin. Asenteisiin vaikuttamalla sekä läheltä piti -tilanteiden paremmalla tunnistamisella on mahdollista muodostaa myös merenkulkuun toimivampi ”läheltä piti -tilannekulttuuri”. (Juurijoki 2010, 87; lennonjohtajan haastattelu 2012.)

2.4 ForeSea-järjestelmä

Suomessa vuonna 2010 käyttöön otettu ForeSea-järjestelmä on Internetissä toimiva sivusto, jonka tavoite on meriturvallisuuden parantaminen. Aloitteen ForeSean käyttöön ottamiseksi ovat tehneet yhteistyössä ruotsalaiset ja suomalaiset organisaatiot ja viranomaiset: Ruotsissa Ruotsin varustamoyhdistys sekä Transportstyrelsen ja Suomessa Liikenteen turvallisuusvirasto TraFi. Järjestelmään voi liittyä myös muita kuin suomalaisia ja ruotsalaisia varustamoja. Liittymisen ehdot määritellään aina tapauskohtaisesti. ForeSean käyttäminen on maksutonta suomalaisille ja ruotsalaisille varustamoille, koska maiden merenkulun valvontaviranomaiset rahoittavat järjestelmää. (ForeSea-järjestelmän verkkosivut.) Järjestelmä ei kuitenkaan ole alkanut Suomessa toimia toivotulla tavalla. Tämän opinnäytetyön tarkoituksena onkin selvittää syitä siihen, miksi varustamot eivät hyödynnä järjestelmää.

ForeSean konseptin ja teknisen järjestelmän on luonut puolueeton konsulttiyritys ICC (IPSO Classification & control AB). Se vastaa järjestelmän käytöstä sekä hallinnoi kokemuspankkia. ICC vastaanottaa varustamoiden lähettämät raportit ja poistaa kaikki tunnistetiedot ennen lopullista tallennusta. Kaikki mahdolliset jäänteet, joiden avulla raportin laatija voitaisiin tunnistaa, hävitetään. ICC:n tavoitteena on yhdessä ForeSean johto- ja sidosryhmien kanssa kehittää hyvää raportointikäytäntöä sekä korkeatasoisten raporttien tuottamista. (ForeSea-järjestelmän verkkosivut.)

Yleisesti, ja myös tämän työn näkökulmasta, tärkein ominaisuus ForeSea-järjestelmässä on kokemustietopankki. ForeSean päätavoite on kerätä informaatiota juuri niistä asioista ja tapahtumista, joista ei normaalisti raportoida valvontaviranomaisille. Tästä syystä järjestelmää hallinnoi kolmas osapuoli, jolloin alkuperäisen raportioijan anonymiteetti säilyy. ForeSean kokemustietopankkiin raporttoimalla varus-

tamalla on mahdollisuus välittää omien kokemusiansa kautta tietoa muille merenkulun toimijoille sekä kertoa niistä toimenpiteistä, joihin varustamo on omalta osaltaan ryhtynyt meriturvallisuuden parantamiseksi. Järjestelmään raportit lähettää varustamon turvallisuuspäällikkö (designated person), joka kerää ja valikoi aluksilta tulleet raportit. (ForeSea-järjestelmän verkkosivut.)

Kokemustietopankkiin voidaan raportoida erityyppisiä tapahtumia. Tällaisia ovat esimerkiksi onnettomuus, jolloin jotakin ei-toivottua on tapahtunut, tai läheltä piti -tilanne, jossa vaaratilanne on syntynyt mutta ei-toivottu seuraus on vältetty. Myös non-conformity -tilanteet, jotka voivat tarkoittaa esimerkiksi ennalta ehkäiseviä toimenpiteitä, kuten turvalaitteessa pian ilmenevän vian korjaamista ennakkoon, voidaan raportoida. (ForeSea-järjestelmän verkkosivut.) Tietokannasta löytyvät myös kaikki ruotsalaiseen INSJÖ-järjestelmään tallennetut englanninkieliset raportit (Vepsäläinen & Lappalainen 2010, 19).

3 KANSAINVÄLISIÄ ESIMERKKEJÄ RAPORTOINTITIE TOPANKEISTA

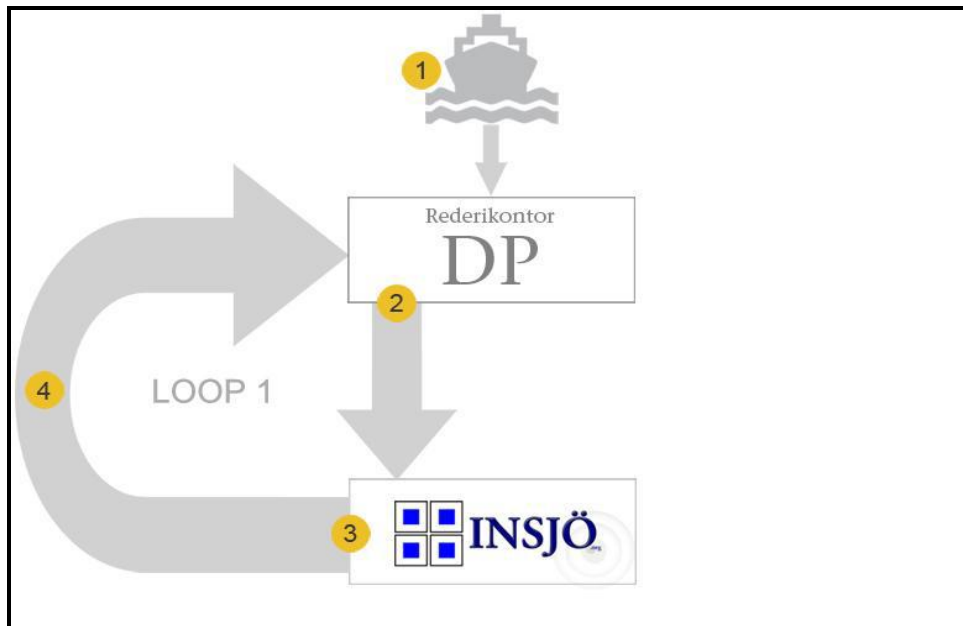
Tässä luvussa esitellään muutamia muita raportointijärjestelmiä, joita Itä- ja Pohjanmeren rannikkovaltioilla on käytössään. Osa järjestelmistä pohjautuu lentoliikenteessä jo pitkään käytössä olleisiin järjestelmiin, joiden on havaittu parantavan turvallisuutta ja jotka on sittemmin muokattu myös merenkulkuun soveltuviksi.

3.1 INSJÖ

INSJÖ on kansallinen, Ruotsissa vuonna 2002 käyttöön otettu Internetissä toimiva raportointijärjestelmä merenkulun toimijoille. Järjestelmä on hyvin samankaltainen kuin ForeSea, ja sitä hallinnoi sekä ylläpitää sama yritys eli ICC. Kuten ForeSea-järjestelmään, myös INSJÖhön raportoivat varustamojen turvallisuuspäälliköt, ja julkaistavista raporteista poistetaan tunnistetiedot ennen julkaisua. Raportoiminen on vapaaehtoista, joskin suositeltavaa. (Köhler 2010, 10–11.) Kuvassa 2 on esitetty raportin käsittelyketju Insjö-järjestelmässä.

INSJÖn kokemustietopankissa on tällä hetkellä 2666 raporttia (INSJÖn verkkosivut 15.2.2012). Uusia raportteja tulee noin 300 vuodessa (Köhler 2010, 10–11). Järjestelmän käyttäjiksi on rekisteröitynyt noin 80 yritystä, ja mukana on varustamoiden lisäksi

si myös pelastusalan toimijoita ja merenkulkuoppilaitoksia (Vepsäläinen & Lappalainen 2010, 20).



Kuva 2. Insjö-järjestelmän toimintakaavio

Köhlerin mukaan verrattaessa INSJÖtä julkiseen ja ei-anonymiteettia takaavaan SOS (SjöOlycksSystemet) -raportointijärjestelmään oli ero raporttien laadussa sekä määrässä huomattava INSJÖn hyväksi. Useiden tutkimusten perusteella voidaan sanoa, että luottamukselliset ja vapaaehtoiset järjestelmät, kuten INSJÖ, sisältävät muunlaisia järjestelmiä enemmän läheltä piti -tilanneraportteja suhteessa onnettomuuksiin. Ihanteellisin suhde läheltä piti -tilanteiden ja onnettomuuksien välillä olisi 100:1, INSJÖssä tilastot ovat 50:50. Suunta on kuitenkin oikea. (Köhler 2010, 11.)

3.2 Nearmiss.dk

Pian INSJÖn ilmestymisen jälkeen Tanskassa kehitettiin oma kansallinen raportointijärjestelmä, Nearmiss.dk, joka aloitti toimintansa vuonna 2007. Tällä hetkellä järjestelmällä on 35 rekisteröityä käyttäjää. (Nearmiss.dk:n verkkosivut 15.2.2012.)

Kuten INSJÖhön, myös Nearmiss.dk:hon raportoidaan nimettömänä, ja raportit järjestelmään lähettää varustamon turvallisuuspäällikkö. Suurin ero INSJÖhön sekä moniin muihin raportointijärjestelmiin on, että ainoat raportoitavat ”tapahtumatyytit” ovat lä-

heltä piti -tilanteet ja non-conformities -tilanteet eli ennen vaaratilanteen aiheutumista havaitut epäkohdat. (Vepsäläinen & Lappalainen 2010, 20.)

3.3 CHIRP

Isossa-Britanniassa on käytössä kansainvälinen raportointijärjestelmä CHIRP (Confidential Hazardous Incident Reporting Programme), joka on sekä merenkulun että ilmailun toimijoita varten. Järjestelmä otettiin alun perin ilmailualan käyttöön jo vuonna 1982 ja sitä laajennettiin myös merenkulun käytettäväksi vuonna 2003. Merenkulun osalta CHIRP-järjestelmään voi raportteja lähettää kuka tahansa vesillä liikkuja, niin kauppa-alukset, kalastajat kuin huviveneilijätkin. Raportointi ei ole anonyymiä, mutta luottamuksellinen käsittely luvataan taata. Saadut tiedot ja hyödyt raporteista julkaistaan neljä kertaa vuodessa ilmestyvässä uutiskirjeessä nimeltä Maritime Feedback. Julkaisu on ilmainen ja sen saa ladattua netistä. Järjestelmään tulee vuosittain noin 100 raporttia, eniten huviveneilijöiltä (44 %) ja kauppa-aluksilta (40 %). (Vepsäläinen & Lappalainen 2010, 21.)

3.4 MARS

Isossa-Britanniassa ylläpidetään myös toista kansainväliseen käyttöön tarkoitettua raportointijärjestelmää, johon voidaan raportoida kaikentyypiset onnettomuudet ja poikkeamat. Mariners Alerting and Reporting Scheme, eli MARS on Ison-Britannian merenkulkuinstituutin kehittämä järjestelmä ja 20:n eri yhtiön rahoittama. Järjestelmä on avoin kaikille merenkulusta kiinnostuneille raportioijille. Raportointi onnistuu joko sähköisellä lomakkeella verkossa tai paperisella versiolla, joka lähetetään instituuttiin postitse. Myös tässä järjestelmässä raportioijalle taataan luottamuksellinen käsittely, vaikka täyttä anonyymiteettiä ei voida luvata. Hyödyllisiksi arvioidut raportit julkaistaan kuukausittain ilmestyvässä Seaways-lehdessä, joka on ilmainen instituution jäsenille (Vepsäläinen & Lappalainen 2010, 21–22). Vuonna 2011 MARS-järjestelmän internetsivuilta oli löydettävissä 68 raporttia. (MARS-verkkosivut 15.2.2012.)

4 TUTKIMUSMENETELMÄT

Tämä tutkimus edustaa tutkimusmenetelmien osalta selkeämmin kvantitatiivista tutkimusta, mutta siinä on piirteitä myös kvalitatiivisesta menetelmästä. Puhelinhaastat-

teluiden ja kyselylomakkeiden käyttö tutkimusmenetelminä oli luonnollinen valinta, koska tarkoituksena oli saada tuoretta tietoa tietyiltä kohderyhmiltä.

4.1 Kvantitatiivinen ja kvalitatiivinen tutkimus

Kvantitatiivisen tutkimuksen keskeisiä piirteitä ovat muun muassa johtopäätökset aikaisemmista tutkimuksista, aiemmat teoriat sekä käsitteiden määrittely (Hirsjärvi ym. 2007, 137). Näitä kaikkia työskentelytapoja on pyritty käyttämään hyväksi työn edetessä. Lisäksi kvantitatiiviseen tutkimustapaan viittaa aineiston keruun suunnitelma, joka pääosin tämän työn tapauksessa käsittää haastattelukysymysten luomisen siitähin huolimatta, että havaintoaineisto ei sovellu kovinkaan hyvin määrälliseen, numeeriseen mittaukseen, kuten Hirsjärvi ym. (2007, 137) määrittelevät.

Kvalitatiivisen tutkimuksen elementtejä tutkimukseen tuo eritoten laadullisten metodien käyttö aineiston hankinnassa sekä kohdejoukon valitseminen tarkoituksenmukaisesti eikä satunaisotoksella. Laadullisten metodien käytöllä tarkoitetaan sitä, että tutkittavien näkökulmat pääsevät esille (Hirsjärvi ym. 2007, 165). Tämä toteutui kohdullisen hyvin varsinkin puhelinhaastattelujen osalta. Kuten Hirsjärvi ym. (2007, 165.) jatkavat, kvalitatiivisen tutkimuksen tyypillisiin piirteisiin kuuluu myös, että *”tutkimus on kokonaisvaltaista tiedonhankintaa, ja aineisto kootaan luonnollisissa, todellisissa tilanteissa”*. Tässä tutkimuksessa toteutetaan myös induktiivista analyysia, eli pyritään tutkijana paljastamaan odottamattomia seikkoja. Tällöin tutkija ei määrää sitä, mitä pidetään tärkeänä, vaan kerätty aineisto määrittelee sen. (Hirsjärvi ym. 2007, 165.)

4.2 Haastattelut

Tiedon hankinnan osalta luonnollisin ja oikeastaan ainoa keino oli haastatella tutkimukseen valittuja henkilöitä. Läheltä piti -tilanneraportoinnista ja raportoinnista yleisesti löytyy kyllä aikaisempia tutkimustuloksia ja teoriaa, joita työssä on vertailtakin, mutta valitun kohderyhmän kokemusten kartoittamiseksi haastattelut olivat ainoa varteenotettava vaihtoehto. ForeSea-järjestelmästä suomalaisessa merenkulussa ei ole vielä saatavissa tutkittua tietoa.

Haastattelulla tarkoitetaan ennalta suunniteltua vuorovaikutteista keskustelutilannetta, jonka avulla etupäässä kerätään tietoja vastaajan asenteista ja kokemuksista. Haastat-

telut voidaan jakaa lomake-, teema- ja avoimiin haastatteluihin. Nämä voidaan toteuttaa yksilö-, pari- tai ryhmähaastatteluina (Vuorela, S. 2005, 37). Tässä työssä käytettiin ForeSea-järjestelmää koskevissa puhelinhaastatteluissa yksilölomakehaastattelua ja läheltä piti -tilanteiden raportointia selvittäessä kyselyä. Kyselystä kerrotaan lisää myöhemmin.

Lomakehaastattelu on käytetyin haastattelumenetelmä (Vuorela 2005). Sille tyypillisesti haastattelut etenivät lomakkeen mukaisesti ennakkoon määriteltyjen kysymysten perusteella. Vuorela (2005, 39) toteaa, että lomakehaastattelun käyttö on kannattavaa silloin, kun tutkimuksen tavoite on selvästi ymmärrettävissä ja tärkeimmät kysymykset voidaan tunnistaa. Lisäksi tutkijan tulee tietää, millaista tietoa haastateltavat kykenevät antamaan, jotta kysymykset ja vastausvaihtoehdot voidaan muodostaa parhaalla mahdollisella tavalla. Haastateltu joukko, eli turvallisuuspäälliköt, oli hyvin yhtenäinen, sillä kaikki ovat merenkulkualalla jo pitkään työskennelleitä ammattilaisia ja tutkimukseen valittujen varustamoiden ryhmä valittiin ForeSea-järjestelmän kotisivuilta löytyvän järjestelmään raportoitvien varustamoiden listan perusteella. Kysymykset olivat samat kaikille haastatelluille, kuten lomakehaastattelulle ominaista on (Vuorela 2005, 39). Ainoastaan haastattelun lopussa oli vapaata kommentointia -osuus, jossa haastateltavat saivat tuoda täysin vapaasti ajatuksiaan esiin. Kaiken kaikkiaan vastaukset vaihtelivat jonkin verran pituudeltaan ja laadultaan, koska mitään valmiita vastausvaihtoehtoja ei ollut annettu.

4.3 Kysely

Kysely sopii käytettäväksi tiedonhankintamenetelmänä mm. silloin, kun kaikki kysymykset voidaan päättää etukäteen, tutkimusasetelma on tarkasti määrätty ja kun kysymykset halutaan esittää suurelle, hajallaan asuvalle joukolle. Kyselyssä kaikki kysymykset sijoitetaan yhdelle lomakkeelle, joka toimitetaan samanlaisena kaikille vastaajille, ja kysymyksiin vastataan kirjallisesti. Lomakkeet toimitetaan vastaajille postin välityksellä tai muulla sopivalla tavalla. Kysymykset voivat olla suljettuja tai avoimia. Avoimissa kysymyksissä vastaaja voi itse päättää, miten vastaa. Avointen kysymysten etuna on, että vastauksissa voi tulla ilmi asioita, joita ei olisi osattu kysyä. Vaikeutena avoimia kysymyksiä käytettäessä on, että niitä voi olla hankala muotoilla sellaisiksi, että vastaaja osaa kertoa kaikki ne asiat, joita tutkija tarvitsee. (Virtuaaliyliopiston kotisivut.)

Tässä tutkimuksessa kyselyillä kartoitettiin alushenkilökunnan kokemuksia laivoilla suoritettavasta läheltä piti -tilanteiden raportoinnista. Myös ilmailualan ammattilaisen vastaukset kerättiin kyselylomakkeella. Koska tässä tutkimuksessa kyselyt suunnattiin oletettavasti tutkimusaiheesta selvillä oleville henkilöille, katsottiin, että avoimilla kysymyksillä olisi mahdollista saada moniulotteisempia vastauksia kuin suljetuilla kysymyksillä. Riskinä tässä toimintatavassa oli, etteivät kaikki vastaajat ehtisi tai viitsisi käyttää aikaa perusteelliseen vastaamiseen. Kysymykset toimitettiin laivoille sähköpostitse, koska sen arvioitiin olevan ongelmattomin tapa sekä minulle että vastaajille verrattuna perinteiseen postittamiseen. Ilmailualan ammattilainen kirjoitti vastauksensa suoraan tutkimuksen tekijän käytössä olleen tietokoneen tekstinkäsittelyohjelmaan tallennetulle kyselylomakkeelle.

5 TULOKSET

Tässä luvussa esitellään tutkimuksessa saavutetut tulokset. Vastauksista löytyvät tutkimuksen kannalta olennaiset seikat on pyritty tässä osiossa kokoamaan yhteen tarvittavan selkeästi ja tiiviisti. Tässä apuna on käytetty käyttänyt mm. teemoittelua, jonka avulla on saatu nostettua esiin tutkimusongelmien valossa olennaisimmat asiat. Tulokset esitellään ryhmittäin siten, että ensimmäisenä esitellään ForeSea-järjestelmän tutkimuksesta saadut turvallisuuspäälliköiden vastaukset. Tämän jälkeen käsitellään läheltä piti -tilanneraportointia koskevat vastaukset turvallisuuspäälliköiden ja alushenkilökunnan osalta. Tässä osuudessa otetaan vertailun vuoksi mukaan myös ilmailualan ammattilaisen vastauksia, jotka liittyvät hänen oman alansa raportointiin. Käsiteltävien teemojen lomaan on otettu vastaajien kommentteja haastatteluista. Haastatteluista lainatut sitaattit ovat täysin sattumanvaraisessa järjestyksessä, eli esimerkiksi ensimmäisenä nähtävä sitaatti ei kuulu aina samalle henkilölle.

5.1 Aineiston analyysi ja tulkinta

Analyysillä tarkoitetaan esimerkiksi aineiston huolellista lukemista, tekstimateriaalin järjestelyä sekä sisällön erittelyä, jäsentämistä ja pohtimista. Analyysi voi olla myös sisällöllisen aineksen luokittelemista esimerkiksi erilaisten aiheiden ja teemojen perusteella. Perusajatuksena on saada kirjavasta ja kenties runsaasta aineistosta ymmärrettävä ja järkevä. Haastattelujen ja kertomusten sisältöjä ja rakennetta kiteytetään sekä tarkastellaan tutkimusongelmien kannalta keskeisten seikkojen esiintymistä teksteissä.

Analyysin avulla tutkija tiivistää aineistoa ja tulkitsee sitä. (Yhteiskuntatieteellisen tietoarkiston verkkosivut.)

Kerätyn aineiston analyysi, tulkinta ja johtopäätösten teko on tutkimuksen ydinasia. Analyysivaiheen tarkoitus on selvittää tutkijalle, millaisia vastauksia hän saa ongelmiin. Ennen kuin päästään tekemään päätelmiä, tulee suorittaa joitakin esitöitä. Näihin kuuluvat ainakin tietojen tarkistus, tietojen täydentäminen sekä aineiston järjestäminen. Kerätystä aineistosta tulee tarkistaa ainakin kaksi seikkaa: onko aineistossa selviä virheellisyyksiä ja puuttuuko tietoja. (Hirsjärvi ym. 2007, 216 - 217.) Tässä tutkimuksessa kaikkien osallistujien vastaukset olivat laadukkaita, eikä haastattelujen tai vastauslomakkeiden hylkäämiseen ollut syytä.

5.2 ForeSea

ForeSea-järjestelmää koskeva haastattelupyynnö lähetettiin yhteensä kymmeneen varustamoon, joista kahdeksan kanssa haastattelu toteutui. Tulosten käsittely aloitettiin litteroimalla nauhoitetut puhelinhaastattelut kirjalliseen muotoon. Koska tässä tutkimuksessa analyysin varsinaisena kohteena ei ole kielenkäyttö tai hienosyinen vuorovaikutus, suoritettiin litterointi poimien haastatteluista ainoastaan tutkittavan aiheen kannalta keskeisimmät seikat. Haastattelut pidettiin 16.1.2012 – 8.3.2012. Osaa vastaajista muistutettiin aikaisemmin lähetetystä haastattelupyynnöstä, minkä seurauksena lähes kaikki suunnitellusta vastaajaryhmästä saatiin tavoitettua. Vastausprosentti turvallisuuspäällikköhaastatteluissa oli 80 %.

Haastatelluista henkilöistä kuusi (6) piti ForeSea-järjestelmää vähintään perusidealtaan hyvänä tai yleisesti erittäin hyvänä. Vaikka suurin osa turvallisuuspäälliköistä piti ForeSeata hyvänä systeeminä, järjestelmän käyttöä kartoitettaessa tuli kuitenkin ilmi, ettei valtaosa heistä ole lähettänyt järjestelmään yhtäkään raporttia. Tarkkaa lukumäärää niistä, jotka eivät ole lähettäneet yhtäkään raporttia järjestelmään, ei saatu, koska asiaa ei varsinaisesti kysytty. Eräs turvallisuuspäällikkö sanoi, että *”olen nopeasti käynyt kerran tai kaksi katsomassa”* ForeSeasta löytyviä raportteja ja toinen totesi, että *”en ole käynyt puoleen vuoteen edes katsomassa”*. Muutenkin viesti oli, ettei juuri kukaan haastatelluista ole käyttänyt järjestelmää tai tarkemmin tutustunut siihen. Järjestelmän käyttämättömyyden ja sen vähäisen tuntemisen vuoksi jotkut haastattelulomakkeen kysymyksistä osoittautuivat turhiksi.

ForeSea-järjestelmän käyttämättömyyteen ilmeni muutama vastauksissa usein toistuva syy. Pääsyyksi järjestelmän käyttämättömyyteen mainittiin seuraavia asioita:

1. Siitä aiheutuva ylimääräinen työ (kolme vastaajaa)
2. Laivoilta tulevien raporttien heikko laatu (kolme vastaajaa)
3. Resurssien puute (kaksi vastaajaa)

Edellisten lisäksi yksi vastanneista mainitsi syyksi ”pienet piirit” tarkoittaen että muiden käyttäjien on helppo saada selville, mistä laivasta raportti tulee. Yksi vastaaja kertoi omistajien olevan huolissaan kilpailijoiden kouluttamisesta. Eräs vastanneista arvioi suomalaisen kauppalaivaston volyymin olevan riittämätön tällaisen järjestelmän toimimiseksi. Seitsemän vastaajaa kahdeksasta mainitsi useamman kuin yhden syyn ForeSean käyttämättömyyteen.

ForeSea-järjestelmään raportoimisen aiheuttama ylimääräinen työ nousi selkeästi esille tutkimuksessa. Kahden vastaajan mukaan raportin lähettämiseksi ForeSeahan täytyisi raportti ensin muokata ja käsitellä siten, ettei voitaisi tunnistaa mistä aluksesta raportti on. Lisäksi yksi vastaaja mainitsi kielellisen kääntämisen työlääksi, koska aluksen työkieli on suomi. ”Tuplatyöksi” raportin lähettäminen koettiin erityisesti sen takia, että viranomaisille ja muille tahoille pitää tietyissä tilanteissa laatia erillinen raportti. ForeSean vahvuuksia kysyttäessä yksi vastaajista totesi, että *”jos viranomaiset voisivat katsoa suoraan sieltä, ettei tarvitse enää muualle raportoida”*.

Toinen mainittu seikka koski resurssien riittämättömyyttä. Kaksi haastatteluun osallistuneista turvallisuuspäälliköistä on kertomansa mukaan jo nyt täystyöllistettyjä ja heidän lisäksensä yksi vastaaja sanoi, että raporttien käsittelyn lisääminen vaatisi lisää työvoimaa.

”Resurssit meillä ei riitä paneutumiseen”.

”Aina tulee muka tärkeämpiä tekemisiä, on työlistalla”.

”Olin innoissani kun ForeSea oli tulossa Suomeen, mutta nyt sitten resurssipulan vuoksi ei voi osallistua”.

Haastatteluissa ilmeni myös, että laivoilta tulevien raporttien laadussa olisi parantamisen varaa. Kolme vastaajista koki asian siten, että he eivät halua lähettää järjestelmään raportteja, jotka eivät ole hyödyksi kenellekään. Eräs vastaaja totesi, että

”vain kourallinen on merenkulkua hyödyttäviä raportteja.”

Myöskään silloin raportin eteenpäin lähettämistä ei pidetä mielekkäänä, jos parannusehdotukset puuttuvat. ”Pieniä asioita”, kuten liukastumisia ei nähdä tarpeellisena raportoida ForeSeahan, koska niitä tapahtuu jatkuvasti.

ForeSea-järjestelmän vahvuuksiksi puolet eli neljä vastaajista mainitsi mahdollisuuden oppia muiden raporteista. Vahvuudeksi mainittiin myös se, että viranomaiset voisivat katsoa raportit suoraan ForeSeasta, raporttien suuri määrä sekä mahdollisuus poimia samankaltaiset raportit helposti. Neljä vastaajista ei maininnut järjestelmän vahvuuksiksi mitään.

Järjestelmän heikkouksiksi vastaajat nimesivät paljon erilaisia asioita. Kahden mielestä pienemmällä varustamoilla on järjestelmän hyväksi käyttämisen mahdollisuus, koska niille ei laivastonsa pienen koon vuoksi tule raportteja, varsinkaan ForeSea:han lähetettäviä raportteja, juuri lainkaan. Tämän vuoksi pienemmät varustamot voisivat vastaajien mielestä kerätä vain hyödyn järjestelmästä tekemättä itse työtä järjestelmän hyväksi. Yksi vastaajista kertoi kuulleensa, että palautteen saaminen ForeSeasta on huonoa. Eräs vastaaja oli sitä mieltä, että raporttien laatu ForeSean kokemuspankissa ei ole aina riittävä. Yksi haastateltu taas oli sitä mieltä, että ”*systemillä tulisi olla kasvot*”, ja kritisoi sitä, ettei TraFi ole panostanut tarpeeksi asian esittelyyn.

”Ei toimi jos joku vaan perustaa jonkun systeemin ja sanoo, että laittakaa sinne raportteja. Pitäisi yhdessä ihmisten, turvallisuuspäälliköiden, mieltä ja sitoutua siihen.”

5.3 Läheltä piti -tilanteista raportointi

Läheltä piti -tilanteista raportointiin liittyviä kokemuksia kerättiin kolmelta pääryhmältä. Jokaiselle ryhmälle oli omanlaisensa haastattelulomake, joskin kysymysten keskeinen sisältö oli yhteneväinen. Yksi ryhmä oli varustamoiden turvallisuuspäälli-

köt, joiden haastattelu myös läheltä piti -tilanteista raportoinnin osalta suoritettiin puhelimitse samalla kertaa ForeSea-järjestelmään liittyvien haastatteluiden kanssa.

Toinen ryhmä muodostui laivoilla työskentelevistä kansipäällystön jäsenistä, joille toimitettiin haastattelulomakkeet sähköpostitse. Lomakkeet toimitettiin aina kyseisen varustamon turvallisuuspäällikön kautta. Näin toimitettiin, jotta vastaajat laivoilla tunnistaisivat sähköpostin lähettäjän ja kenties jaksaisivat paremmin vastata kysymyksiin. Toinen syy oli se, että turvallisuuspäällikkö on varmasti paras henkilö arvioimaan, miltä alukselta suurimmalla todennäköisyydellä saisi vastauksia. Koska kysymykset olivat suomeksi, katsottiin tarkoituksenmukaiseksi, että turvallisuuspäällikkö valitsee laivan, jonka henkilökuntaa haastatellaan, koska monissa aluksissa saattaa olla henkilöstöä, jonka äidinkieli on ruotsi. Laivahenkilökunnalle suunnattuja kyselyjä lähetettiin yhteensä neljätoista ja vastauksia saatiin kahdeksan kappaletta. Näin ollen vastausprosentiksi tuli 57 %.

Lisäksi omana kokonaisuutenaan suoritettiin ilmailualan ammattilaisen, tässä tapauksessa lennonjohtajan, haastattelu. Tutkimukseen päätettiin ottaa mukaan ilmailualan edustajan näkemyksiä oman alansa läheltä piti -tilanteista raportoinnista, koska ilmailua ja merenkulkua usein vertaillaan keskenään, varsinkin turvallisuuskulttuurien osalta (mm. Juurijoki, 2010). Haastateltava vastasi kysymyksiin käyttämällä tekstinkäsittelyohjelmaa.

Koska läheltä piti -tilanteista raportointia koskevien ryhmien haastattelulomakkeet poikkesivat toisistaan hieman, on kahden ensimmäisen ryhmän vastauksien pohjalta laadittu tutkimuksessa esiin nousseita tärkeimpiä teemoja, joita myöhemmin tarkastellaan ja vertaillaan keskenään. Luvussa 5.4 käsitellään vain turvallisuuspäälliköiden vastauksia ja luvussa 5.5 käsitellään laivaväen vastauksia. Ilmailualan ammattilaisen vastauksia käsitellään luvussa 5.6.

Teemoja eli keskeisiä aiheita muodostetaan etsimällä tekstimassasta eri vastauksia ja haastatteluja yhdistäviä (tai erottavia) asioita. Kun aineistoa järjestellään teemojen mukaan, jokaisen teeman alle kerätään haastatteluista ne kohdat, joissa käsitellään kyseistä teemaa. (Yhteiskuntatieteellisen tietoarkiston verkkosivut.) Teemat, joista haastateltavien kanssa on puhuttu, löytyvät yleisesti kaikista haastatteluista, tosin eri tavoin ja vaihtelevasti.

5.4 Turvallisuuspäälliköt

Läheltä piti -tilanteista raportoinnin osalta nostettiin turvallisuuspäälliköiden haastatteluista esille seuraavia pääteemoja:

- varustamon raportointijärjestelmä ja sen toimivuus
- läheltä piti -tilanneraportoinnin edut ja haasteet
- läheltä piti -tilanteen käsitteen tunteminen aluksilla
- erot raportoinnissa
- anonymiteetti
- koulutus
- resurssit
- viranomaisten toiminta
- kehitys.

Seuraavissa alaluvuissa teemoja on avattu ja niihin on liitetty otteita haastatteluista.

5.4.1 Varustamon raportointijärjestelmä ja sen toimivuus

Haastateltujen varustamoiden turvallisuuspäälliköt olivat pääosin sitä mieltä, että heidän varustamoissaan raportointijärjestelmä on toimiva. Viisi kahdeksasta vastaajasta sanoi, että järjestelmä toimii. Kolme vastaajaa oli sitä mieltä, että järjestelmä toimii tyydyttävästi tai että parannettavaa olisi. Näistä kolmesta kahdessa varustamossa oli vielä haastatteluhetkellä käytössä paperinen raportointimuoto, mutta molemmissa ollaan siirtymässä lähiaikoina sähköiseen järjestelmään. Kokonaisuudessaan puolet varustamoista käytti vielä haastatteluja tehtäessä paperista raportointilomaketta.

5.4.2 Läheltä piti -tilanne raportoinnin edut ja haasteet

Läheltä piti -tilanteista raportoinnin selkeimpänä etuna pidettiin mahdollisuutta oppia muiden virheistä ja tätä kautta turvallisuuden parantamista aluksilla. Seitsemän vastaajaa kahdeksasta oli sitä mieltä, että läheltä piti -tilanteista raportoinnilla on positiivinen vaikutus turvallisuuteen aluksilla. Näistä seitsemästä kaksi vastaajaa sanoi, että turvallisuus on parantunut hiukan ja yksi vastaaja sanoi, että raportointi parantaa turvallisuutta pitkällä aikavälillä. Yksi vastaajista oli sitä mieltä, että turvallisuutta on yleisesti parantanut koko ISM-koodi.

Haasteina läheltä piti -tilanteista raportoinnissa vastaajat näkivät eri asioita. Viisi vastaajaa kahdeksasta mainitsi vaikeudeksi laivoilta tulevien raporttien oikeanlaisen käsittelyn, liittyen analysointiin, luokitteluun ja raportointiprosessin loppuun saattamiseen. Näistä viidestä vastaajasta kahden mielestä resursseja tarvittaisiin lisää, jotta tyydyttävä taso raporttien käsittelyssä voitaisiin saavuttaa. Lisäksi yksi vastaaja totesi, että jos raporttien määrä vielä kasvaa, niin sitten tarvitaan lisäresursseja.

Yhtenä haasteena pidettiin merenkulkuun muodostunutta omanlaistaan kulttuuria, joka joissakin tapauksissa on este toimivalle läheltä piti -tilanteista raportoinnille. Kolme vastaajaa sanoi, että merenkulkijat eivät usko täysin ei-syyllistävään kulttuuriin ja että tämän vuoksi esimerkiksi inhimillisistä virheistä raportoinnin kynnyks on välillä korkea.

”Jos laivalla inhimillinen virhe, kynnyks raportoida on korkea luonnollisesti.”

”Voi olla että historiassa on epäonnistuttu raportoinnin markkinoinnissa merenkulkijoille.”

”Tuntuu, että kirjoituskulttuuri ei ole uponnut merenkulkijoihin.”

”Joskus myös epäuskoa no-blame kulttuuriin.”

”Läheltä piti -kulttuuri on ollut aika vaikea saada, kehityksen paikka.”

”Poikkeamista ja muista usein puhutaan laivoilla ja voidaan jopa soittaa mutta kirjoittaminen on vaikeaa.”

Kolme turvallisuuspäällikköä oli sitä mieltä, että aluksilla ei välttämättä ymmärretä läheltä piti -tilanteista raportoinnin merkitystä tai siitä aiheutuvaa hyötyä. Heidän mukaansa tietämättömyys, ymmärtämättömyys sekä kielteinen asenne ovat osaksi esteenä onnistuneelle raportoinnille:

”Hyötyä ei nähdä.”

”Että ihmiset ymmärtäisivät asian tärkeyden.”

5.4.3 Läheltä piti -tilanteen käsitteen tunteminen aluksilla

Tähän aiheeseen vastaamisessa oli jonkin verran hajontaa. Vain kaksi kahdeksasta vastaajasta sanoi, että läheltä piti -tilanteen käsite selkeästi tunnetaan aluksilla. Kolme vastaajista arvioi, että käsite tunnetaan laivoilla aika hyvin tai ainakin yleisellä tasolla. Yksi vastaaja sanoi, että käsitteen tuntemisessa olisi selkeästi parantamisen varaa. Kolme vastaajista oli sitä mieltä, että päällystö tuntee käsitteen hyvin tai aika hyvin, mutta miehistön puolella sitä ei vielä kovin hyvin tunneta:

”Suurin osa tuntee, miehistön puolella haastetta.”

”Parantamisen varaa olisi. Aina ei laivalla ymmärrystä siitä milloin pitäisi raportoida.”

”Periaatteessa ymmärretään, viimeinen kynnys ei ylitetty.”

”Kyllä se tunnetaan, uskoisin näin.”

Ainakin kolme turvallisuuspäällikköä oli sitä mieltä, että läheltä piti -tilanteen määrittely on hankalaa tai aika hankalaa. Heidän mielestään jonkun pitäisi laatia selkeämmät ohjeet läheltä piti -tilanteen tunnistamiseksi.

”Ohjeet läheltä piti -tilanteen määritelmään.”

”Toisilla läheltä piti -tilanne on aina ja toisilla ei koskaan, vaikea määritellä rajaa.”

5.4.4 Eroavaisuudet raportoinnissa

Vastaajat arvioivat, että raportoinnissa on eroja eri alusten välillä, mutta erot johtuvat pääasiassa henkilöistä eivät niinkään aluksista tai alustyypeistä. Vain yksi vastaaja sanoi, että eroja ei juuri ole. Yksi vastaajista ei voinut arvioida tilannetta, koska heidän varustamossaan oli sillä hetkellä vain yksi alus.

”Henkilöeroja enemmänkin kuin laivoissa. On ohjeistettu päälliköitä raporttien suhteen.”

”Suuria eroja, toiset (raportoivat) hyvin vähän, jotkut enemmän, kokonaisuudessaan vähän.”

”Eroja määrässä, toiset laivat aktiivisempia. Enemmänkin ihmisten välisiä eroja kuin laivatyypeissä.”

Neljä vastaajaa kahdeksasta sanoi, että läheltä piti -tapauksia jää varmasti raportoimatta. Kaksi vastaajaa oli sitä mieltä, että läheltä piti -tilanneraportteja ei jää tekemättä, ja kaksi vastasi, että ei osaa sanoa.

”100 % varma että jää raportoimatta.”

”Riippuu laivasta, jää ilmoittamatta esim. kiireen vuoksi satamassa jotain pieniä tapahtumia. n. 1/kk/laiva jää pois.”

”Mielestäni kaikki raportoidaan.”

”Läheltä piti -tilanteissa prosentti suuri joita ei raportoida. Aina ei laivalla ymmärrystä siitä milloin pitäisi raportoida.”

”Ei välttämättä jää tekemättä, pienistä asioista ei tarvitse tehdä.”

”Vaikea sanoa, ei voida lähteä siihen, että aina on läheltä piti -tilanne.”

5.4.5 Anonymiteetti

Kuusi kahdeksasta vastaajasta piti nimettömänä raportointia varustamon sisällä hyvänä asiana. Yksi vastaajista arvioi, ettei nimettömänä raportoimisesta saada lisäarvoa, varsinkaan varustamon sisällä. Monet vastaajista tunnustivat mahdolliseksi ongelmaksi sen, että nimettömänä raportointi saattaa aiheuttaa asiattomia ja epäolennaisia palautteita. Kaksi vastaajista sanoi, että riippuu laivan ja varustamon kulttuurista, onko nimettömänä raportointi tarpeellista vai ei. Jos kulttuuri on hyvä, kaikki voivat raportoida omalla nimellään, ja jos taas aluksella on huono ja syyllistävä ilmapiiri, on ehdottomasti tarpeen olla mahdollisuus raportoida nimettömänä.

”Saa lähettää anonymisti, mutta meillä ei ole tarpeellista.”

”Pitää olla mahdollisuus raportoida nimettömänä. Jos kulttuuri on huono, pitää olla ehdottomasti mahdollisuus raportoida anonymisti.”

”Ei lisäarvoa varsinkaan varustamon sisällä. Vaarana että aletaan kiusata toisiaan, voi sitten meno olla kuin keskustelupalstoilla.”

”Kaikilla mahdollisuus tehdä nimettömänä raportti. Hyvä systeemi, parantunut vuosien varrella.”

”Jokainen voi toimia omalla nimellään. Omalla nimellä raportoitaessa saadaan karsittua tietynlaista materiaalia. Jos kulttuuri on ei-rankaiseva, kaikki voivat toimia omalla nimellään.”

”Ihan ok. Vaihtelee, silloin pitää olla isompi filtteri. Varustamosta ulos nimettömänä ehdottomasti. Sisällä parempi nimellä.”

Kaikki, jotka kommentoivat raporttien eteenpäin lähettämistä, olivat sitä mieltä, että raportit pitää toimittaa anonymisti ulos varustamosta.

5.4.6 Koulutus

Neljä vastaajaa kahdeksasta sanoi, ettei varustamossa ole koulutettu analysoimaan läheltä piti -tilanteita. Kaksi vastaajista kertoi, että konttorihenkilöstöä on koulutettu

mutta laivahenkilökuntaa ei ole. Viisi vastaajista oli sitä mieltä, että koulutusta pitäisi saada lisää, ja yksi heistä totesi, että sitä on tulossa. Yhden vastaajan mielestä tarvittavaa koulutusta on hankala saada. Myös miehistön kouluttaminen nähtiin tärkeäksi.

”Tarvitaan, sekä maissa että laivoilla. Haastavaa saada sitä koulutusta.”

”Ei kovin paljon eikä kovin hyvin. Vanhoja keissejä käydään läpi.”

”Miehistön koulutus raportointiin.”

”Ei ole koulutettu, tulee olemaan.”

Kaksi vastaajista nimesi erikseen tärkeänä osa-alueena riskianalyysikoulutuksen:

”Välineiden käyttöön vaikei liittyisi alaan niin tehtävät pitäisi voida hoitaa, jotta standardia riskianalyysiin, tai mitkä toimet pitää analysoida.”

”Riskianalyysi koulutusta myös laivoille. Päälystölle ISM-koulutus olisi ok.”

5.4.7 Resurssit

Kuusi vastaajaa kahdeksasta sanoi, että läheltä piti -tilanteista raportointiin liittyvät resurssit ovat riittävät. Kaksi turvallisuuspäällikköä totesi, että raporttien käsittelyyn, palautteen antamiseen ja tiedon keruuseen tarvittaisiin lisää resursseja. Näissä molemmissa varustamoissa oli vielä haastatteluja tehtäessä paperinen raportointijärjestelmä:

”On riittävästi, muut kuin minä osallistuu prosessiin.”

”Näkisin että resurssit ok.”

”Tarvitsee lisää jos tulee enemmän raporteja.”

”Ei ole tarpeeksi varsinkaan konttorissa. Pitäisi olla yksi henkilö vain sitä varten, sisältäen lappujen vastaanotto, koulutus, seuranta, parannusehdotuksien implementointi. Korkealaatuiset raportit laivoilta helpottaisivat raportin käsittelyä myös konttorissa.”

”Tarvitsisi lisää. Raporttien käsittelyyn ja palautteen antamiseen.”

5.4.8 Viranomaisten toiminta

Viranomaisten toimintaan ei oltu täysin tyytyväisiä haastattelujen perusteella. Kaksi vastaajista toivoi enemmän yhteistyötä eri viranomaisten välille. Keskitettyjä raportinkeruu paikkoja pidettiin hyvänä asiana. Eräs vastaajista sanoi, että raportoidessa ei pitäisi joutua pelkäämään rangaistuksia. Yksi vastaaja totesi, ettei lomakkeita pidä enää lisätä. Yksi vastaajista sanoi, ettei viranomaisten tarvitse muuttaa nykyisiä toimintatapojaan. Vastauksista ilmeni myös se, että viranomaisten organisaatioissa viime aikoina tapahtuneet muutokset aiheuttavat hieman hämmennystä merenkulkualalla toimijoiden joukossa.

”Kun raportoidaan, ei pitäisi pelätä rangaistuksia.”

”Isommissa keisseissä voisi olla ehkä mukana, datapankki, tietopankki... niitähän onkin, mutta ei ole lähtenyt vetämään.”

”Heidän kanssa toimii hyvin. Viranomaisten organisaatiomuutokset sekoittaneet heidän pakkaansa. Enemmän yhteistyötä viranomaisten välillä. Tämäkin parantunut.”

”Foresea hyvä askel, keskitetty keruu paikka hyvä. Heillä hieman kaksipiippuinen rooli, ei saisi sekaantua liikaa, mutta pitäisi saada tietoa trendeistä jotta voisi ohjata ja poistaa vaaroja.”

”Ei pidä lisätä lomakkeita. Muuten merenkulkijat ihan spagaatissa.”

”Helposti tulee liikaa analysoitavaa jos viranomaiset säätelee.”

”Trafillekin aika uusi asia.”

5.4.9 Kehitys

Läheltä piti -tilanteista raportoinnin kehittämiseen vastaajilla oli erilaisia näkemyksiä. Keskeisenä tekijänä vastauksissa oli kuitenkin kulttuurin muutos merenkulussa, ja sen

seurauksena monissa varustamoissa mennään parempaan suuntaan. Yhden vastaajan mukaan nuoret raportoivat useammin kuin vanhemmat merenkulkijat. Yksi vastaajista oli kiinnostunut raportoinnin merkityksestä koulutuksen aikana ja olikin sitä mieltä, että ISM-koodin todellisen sisällön tuntemista pitäisi kehittää kouluissa. Eräs vastaaja totesi, että palautteen saaminen viranomaisille lähetetyistä raporteista olisi tärkeää:

”Palautetta olisi kiva saada viranomaisilta kun sinne jotain laittaa. Raportit menee kuin mustaan aukkoon.”

ForeSea-järjestelmää tai vastaavaa keskitettyä raporttienkeruupaikkaa pidettiin hyödyllisenä. Niiden varustamoiden edustajat, joilla vielä oli käytössä paperinen raportointijärjestelmä, olivat toiveikkaita sen suhteen, että sähköiseen järjestelmään siirryttäessä läheltä piti -tilanteista raportointi paranee, tavalla tai toisella:

”Uusi järjestelmä. Tarkoitus helpottaa raportointia, mm. kaikki voivat raportoida.”

”Sähköinen, ei toimi täysin vielä.”

5.5 Alushenkilökunta

Alushenkilökunnalle tarkoitetut haastattelulomakkeet lähetettiin yhteensä seitsemään varustamoon. Vastausta toivottiin jokaisen varustamon yhdellä aluksella toimivilta kahdelta kansipäällystön jäseneltä. Vastauksia tuli yhteensä kahdeksan, joten vastausprosentiksi muodostui 57 %. Haastatteluun vastasi neljä päällikköä, kaksi yliperämiestä ja kaksi perämiestä. Vastaajat olivat toimineet senhetkisessä työssään eripituisia aikoja, pisimpään työskennellyt noin 30 vuotta ja lyhimmän ajan työskennellyt yhden vuoden. Neljä vastaajista mainitsi koulutustaustakseen ammattikorkeakoulun. Alushenkilökunnan haastattelujen osalta keskityttiin seuraaviin teemoihin:

- läheltä piti -tilanteen määritelmä
- raportointijärjestelmä
- raportoinnin aiheuttama työmäärä aluksella

- läheltä piti -tilanteista raportoinnin hyödyllisyys
- anonymiteetti
- raporttien analysointi
- raportointimotivaatio
- työilmapiiri
- kehitystarpeet läheltä piti -tilanteista raportoinnissa.

Seuraavissa alaluvuissa on avattu näitä teemoja, sekä otettu mukaan haastateltujen kommentteja.

5.5.1 Läheltä piti -tilanteen määritelmä

Kysyttäessä läheltä piti -tilanteen määritelmää jokainen osallistuja antoi erilaisen vastauksen. Osa vastaajista määritteli läheltä piti -tilannetta useammalla virkkeellä, osa taas tiivistä ajatuksensa lyhyeen virkkeeseen. Kaikki paitsi yksi vastaajista olivat sitä mieltä, että läheltä piti -tilanne on sellainen, joka olisi todennäköisesti johtanut jonkinlaisen vahingon aiheutumiseen, mutta syystä tai toisesta näin ei käynyt.

”Tapahtuma, jossa onnettomuuden riski on ollut olemassa.”

”Ennakoimaton tilanne josta olisi voinut aiheutua vahinko.”

”Todennäköisesti onnettomuuteen johtavan tilanteen välttäminen.”

”Tapahtuma joka ei johda onnettomuuteen asti mutta olisi voinut tehdä sen jos ei tuuri, pätevyys tai ulkopuolinen tekijä olisi estänyt tapahtuman kulkua.”

”Vahingon syntyminen on vältetty viime tingassa.”

Yhden vastaajan mielestä läheltä piti -tilanteessa vahinko tai onnettomuus tapahtuu, mutta ei niin pahana, kuin olisi voinut tapahtua:

”Läheltä piti -tilanne on mielestäni tilanne, jossa vahinko tai onnettomuus ei tapahtu niin pahana/ikävänä kuin voisi tapahtua.”

Muiden vastaajien mielestä läheltä piti -tilanteessa onnettomuudelta on vältytty. Onnettomuuden määritelmää kysyttäessä vastauksissa oli myös jonkin verran eroja. Kaksi vastaajista mainitsi onnettomuudeksi tilanteen, jossa vahingoittuu henkilö tai omaisuutta. Neljä vastanneista määritteli onnettomuudeksi tilanteen, jossa aiheutuu vahinkoa henkilölle, omaisuudelle tai ympäristölle. Puolet vastaajista mainitsi lisäksi, että onnettomuus on ennalta arvaamaton tai tahaton tapahtuma. Saman varustamon edustajien vastaukset olivat hyvin samankaltaisia, paitsi yhdessä tapauksessa.

”Onnettomuudessa syntyy henkilö, omaisuus tai luontovahinkoja. Onnettomuus on ennalta arvaamaton.”

”Tapahtuma joka ylittää määrätyn kriteerin esim. loukkaantuminen joka vaatii lääkärinhoitoa tai aineelliset vahingot jotka ylittävät jonkun rahasumman (riippuen varustamon koosta). Ympäristöonnettomuudet ovat tuulleet tavallisemmiksi ja siinä on vaikeampaa määritellä vahingon ja onnettomuuden ero koska suurin osa pitää ilmoittaa viranomaisille mikä tietysti lisää läpinäkyvyyttä.”

”Ennakoimaton tilanne josta aiheutuu henkilö, materiaali tai ympäristövahinko.”

”Ympäristön, materiaalin tai ihmisen vahingoittuminen.”

”Aina kun henkilö tai omaisuutta vaurioituu.”

”Normaalista poikkeava tilanne, jossa syntyy vahinkoa.”

5.5.2 Raportointijärjestelmä

Kaikki vastaajat olivat sitä mieltä, että raportointijärjestelmä on toimiva ainakin heidän aluksellaan. Kaksi vastaajista kuitenkin sanoi, että järjestelmä on hieman ”raskas” tai ”jäykkä” käyttää:

”Raportointijärjestelmä on raskas mutta niin kai raportoiminen aina on. Raportoinnin keventämistä pitäisi edistää. Uudet lisävaatimukset tупpaavat hankaloittamaan kokonaisuutta.”

”Raportointijärjestelmä on kattava, mutta ohjelmat ovat hieman ”vanhanaikaisia” ja jäykkiä käyttää.”

Yksi vastaajista totesi, että kaikilla yhtiön laivoilla tilanne ei ole yhtä hyvä:

”Kaikilla aluksilla ei tosin toimi. Raportointirutiinia pitäisi yhtiön puolesta vaatia kaikilta tasavertaisesti.”

5.5.3 Raportoinnin aiheuttama työmäärä aluksella

Neljä eli puolet vastaajista koki, ettei raportointi aluksella aiheuta ylimääräistä työtä. Näin vastanneista kaksi oli päälliköitä, yksi yliperämies ja yksi perämies.

”Ei aiheuta. Muista laivoista tehdyt erehdykset oppien kuitenkin säästää aikaa.”

”Jos todella on jotain raportoitavaa niin se on yleensä tärkeää asiaa ja siinä mielessä ei lisää työmäärää.”

Toinen puoli vastaajista sanoi, että raportointi tavalla tai toisella aiheuttaa ylimääräistä työtä. Tosin vain yksi vastaaja antoi suoran ”kyllä” -vastauksen, muiden vastauksissa oli jonkin verran tulkinnan varaa:

”Kyllä. Työtä on nytkin paljon mutta raportointia ei pitäisi olla päivittäin.”

”Riippuu tapauksen laajuudesta / vakavuudesta. Jos sattuu muutenkin olemaan kiireellisiä asioita menossa, priorisointi on toisinaan hankalaa.”

”Raportointiohjelma ”vanhanaikainen” mikä työllistää turhaa.”

”Onneksi tapauksia on harvoin. Työmäärä on kuitenkin suuri muttei mitenkään kestävä – lähinnä harmittava.”

5.5.4 Läheltä piti -tilanteista raportoinnin hyödyllisyys

Yleisesti ottaen läheltä piti -tilanteista raportointia pidettiin hyödyllisenä ja positiivisena asiana. Vastajaista enemmistön mielestä raportointi on tärkeä osa turvallisuutta ja muiden virheistä oppiminen nähtiin hyvin hyödylliseksi.

”Raportointi on erittäin tärkeä osa turvallisuusjohtamisjärjestelmää.”

”Nyt raportteja tehdään minun mielestäni aina kun on ollut läheltä piti -tilanteita. Ja silloin muutkin voi oppia läksyt.”

”Varsinkin samanlaisten alusten raportit ovat tärkeitä. Näin voidaan kartoittaa riskit ja hallita niitä paremmin. Eli kiinnitetään huomiota vaarallisiin toimintatapoihin tai laite ongelmiin/ominaisuuksiin.”

”Turvallisuus ja turvallisuusajattelu ovat olleet korkealla tasolla aina. Raportointi ei itsellään paranna turvallisuutta, vaan se miten raportointia käytetään hyväksi ja miten muita informoidaan, jotta voitaisiin välttää samankaltaiset tapahtumat.”

”Ehkä ongelmat ja läheltä piti -tapahtumat jäävät paremmin mieleen.”

Kolme vastaaja arvioi alusturvallisuuden selvästi parantuneen raportoinnin myötä. Yksi henkilö vastasi, että ei osaa sanoa.

”On parantunut. On alettu enemmän ajatella tekemisiä turvallisuuden kannalta ja toisaalta turvallisesti tehden, kun vahinkoja ei satu, ei myöskään tarvitse tehdä raportteja niin usein.”

5.5.5 Anonymiteetti

Kysymys nimettömänä raportoinnista jakoi vastaajajoukon kahtia: puolet oli sitä mieltä, etteivät he kannata ajatusta. He perustelivat näkemystään yhteishengen huonontumisella ja tarpeettoman paperityön lisääntymisellä:

”Lisää tarpeetonta/aiheetonta paperityötä ja on periaatteessa mahdotonta. Huonontaa laivan yhteishenkeä.”

”Ei onnistu, enkä näe syytä siihen. Jos tällaista mietitään, vikaa on jossakin muussa kuin raportoinnissa (työilmapiirissä tai ammattitaidossa).”

”Ei kiitos, pienessä yhtiössä lähtee huhut liikkeelle.”

Toinen puolikas vastaajista piti nimettömänä raportoimista positiivisena ja jopa suositeltavana asiana:

”Se alentaa kynnystä raportointiin, erityisesti läheltä piti -tapauksissa.”

”Ei sen pitäisi raporttia huonontaa eli ehdottoman suositeltavaa.”

”Sekin käy, mutta palautteen antaminen vaikeaa.”

5.5.6 Raporttien analysointi

Seitsemän vastaajaa kahdeksasta kertoi, että raporteja analysoidaan ainakin jollain tavalla. Kaikki näin vastanneet sanoivat, että raporteissa ilmenneisiin ongelmiin tulee varustamosta parannusehdotukset tai parannukset mietitään aluksella. Yksi vastaajista totesi, että joskus palautteen saamiseen menee liian kauan. Yksi henkilö vastasi, että ei osaa sanoa.

”Parannusehdotukset tulevaisuudessa.”

”Useista raporteista tehdään yhteenvetoja, joita esitetään pari kerta vuodessa eri tilaisuuksissa. Tämä hyvä menettely, mutta välillä palautteen saaminen ja tutkimusten analysointi kestää mielestäni liian kauan.”

”Selvitys käydään läpi ja annetaan mahdollisia parannusehdotuksia vastaaviin tilanteisiin ts. niiden välttämiseen.”

”Tutkintaryhmä pohtii varustamossa syitä aina juuri tasolta viimeiseen toimeen asti ja pohtii korjaavia toimenpiteitä. Samoin jo laivalta pyydetään käsitys tapahtuneesta ja korjaavat toimenpiteet.”

Kysyttäessä, onko varustamo kouluttanut tapausten analysoimiseen, oli kaikkien paitsi yhden henkilön vastaus ”ei”. Valtaosa vastaajista oli myös sitä mieltä, ettei koulutusta tarvita. Kolme vastaajista sanoi, että koulutusta voisi olla, mutta ei pitänyt sitä mitenkään ehdottomana.

5.5.7 Raportointimotivaatio ja työilmapiiri

Työskentelyilmapiirin vastaajat kokivat pääasiassa hyväksi ja ei-syyllistäväksi omalla aluksellaan. Vain yksi vastaaja totesi, että:

”Mielestäni voisi olla parempikin.”

Ei-syyllistävä kulttuuri koettiin tärkeäksi tekijäksi raportoinnin edistämisen kannalta. Osa vastaajista oli sitä mieltä, että raportointi hoidetaan huolellisesti, vaikkei se aina olisikaan kovin miellyttävää.

”Se on hyvin tärkeä tekijä. Muuten voi kyllä jäädä monet raportit kirjoittamatta.”

”Varustamon toimintakulttuuri ja ei-syyllistävä ilmapiiri on mielestäni ratkaiseva raportoinnin toimivuuteen.”

”Suomalaiset ovat rehellistä kansaa tässäkin asiassa.”

”Raportointi on harvoin miellyttävää mutta silti laivalla raportit tehdään kunnon ja tunnollisesti.”

Kaksi vastaajista kertoi jättäneensä joskus raportin tekemättä vaikka olisi ollut aihetta. Toinen laiskuuden tai väsymyksen vuoksi ja toinen uransa alussa silloisen asian vähäpätöisyyden vuoksi.

5.5.8 Kehitystarpeet läheltä piti -tilanteista raportoinnissa

Kaksi vastaajista oli sitä mieltä, että asiat toimivat jo nyt hyvin tai tarpeeksi hyvin.

”Kaikki toimii ihan ok jo nyt.”

”Raportointijärjestelmä toimii ja informaatio kulkee kiitettävästi.”

Toiset kaksi vastaajaa toivoivat tietokantaa tai muuta systeemiä, josta heille itselleen olennaiset raportit olisi helppo löytää.

”Eikös ruotsalaisilla ole joku toimiva tietokanta...olisi hienoa jos sellainen saataisiin Suomeenkin, se olisi käyttäjälle kevyt ja selkeä.”

”Raportit helposti saataville ja jotenkin kategorisoituna jotta suuren määrän seasta löytyisi ne olennaiset joihin itsellä on mahdollisuus vaikuttaa tai jotka tulee tietää.”

Yhteensä neljä vastaajaa mainitsi, että ”kevyempi” raportointitapa olisi toivottava.

”Raportoinnin tulisi olla mahdollisimman kevyttä. Selkeästi johdettua ja määritettyä.”

”Kevyempi lähestyminen ongelmaan syylistämättä ketään.”

”Ehkä hieman kevyempi raportointitapa, niin saataisi miehistökin herkemmin mukaan.”

Yksi vastaajista kaipasi läheltä piti -tilanteen määritelmään selkeyttä. Saman varustamon turvallisuuspäällikkö toivoi samaa omissa haastattelussaan.

”Läheltä piti -raportointi on vähän vaikeasti määriteltävissä; onko tarpeellista raportoida tyyliin ”melkein osuin laituriiin”? Kuka määrittelee, mikä on raportoinnin arvoinen läheltä piti -tilanne.”

5.6 Ilmailualan ammattilainen

Ilmailualan ammattilaisen, tässä tutkimuksessa lennonjohtajan, haastattelu suoritettiin 14.3.2012. Kyselyyn vastannut henkilö on toiminut lennonjohtajana 20 vuotta. Hänelle esitettiin kysymyksiä hänen oman alansa läheltä piti -tilanteista raportoinnista sekä turvallisuuskulttuurista. Kysymyksissä pyrittiin kartoittamaan samoja asioita kuin alushenkilökunnalle tehdyssä kyselyssä mutta koskien ilmailualaa. Tässä luvussa on

painotettu niitä teemoja, joissa oli selkeitä eroja tai yhtäläisyyksiä lennonjohtajan ja merenkulkijoiden vastauksien välillä.

Lennonjohtaja määritteli läheltä piti -tilanteen hyvin samankaltaisesti kuin suurin osa merenkulkijoista.

” Tapahtumasarja, jonka seurauksena olisi tuhoutunut omaisuutta ja/tai henkilö/henkilöt olisi kuollut tai vammautunut, ellei asioihin olisi puututtu, tai jos sattuuma ei olisi puuttunut peliin. Myös jos työmenetelmissä määrätyt turvamarginaalit ovat alittuneet. ”

Lennonjohtaja kertoi, että heillä on käytössä sähköinen raportointijärjestelmä, joka on helppokäyttöinen ja kattava. Raportointi tapahtuu aina nimettömänä, ja vastaajan mukaan se on toimiva käytäntö.

”Ainoa oikea tapa. Nimen saa laittaa jos haluaa. Muuten etsitään vain syyllistä. ”

Raportoinnista aiheutuvaa työmäärää lennonjohtaja piti vähäisenä. Hän kertoi tekevänsä noin kymmenen läheltä piti -tilanneraporttia vuodessa.

Vastaaja tuntui tietävän hyvin tarkasti mihin raportti menee ja ketkä sitä analysoivat. Hän kertoi myös, että palautteen antaminen takaisin raporttoijalle on pakollista, ja näin myös ilmeisesti toimitaan.

”Eri turvallisuusasteet (lennonjohdonpäällikkö, lentoasemanpäällikkö, lennonvarmistusosasto, Trafä, OTK) tutkivat raportin ja kommentoivat sitä jatkotoimenpiteiden osalta. Vakavuusaste määrää kuinka korkealle organisaatiossa mennään. Asiaan vaikuttaa myös samasta asiasta tehtyjen raporttien määrä. Palaute on pakollinen, jolloin raporttoija tietää että asiaa tutkitaan. Raporttoija saa myös tiedon mahd. parannuksista/muutoksista asian suhteen. ”

Kuten merenkulkijoiden keskuudessa, myös lennonjohtaja oli sitä mieltä, että asianmukaisen palautteen saaminen on tärkeää.

”Kunnon palaute on tärkeä. Nykyään palautetta tulee hyvin ja kohtuullisen nopeasti.”

6 POHDINTA

Tässä luvussa käsitellään tutkimuksen onnistumista yleisesti sekä valotetaan tutkimuksessa saavutettuja tuloksia ja niiden suhteita toisiinsa. Aluksi pohditaan, onko työn alussa asetettuihin tutkimuskysymyksiin saatu vastauksia. Tämän jälkeen arvioidaan työn reliabiliteettia ja validiteettia sekä käsitellään haastattelujen tuomia etuja ja haittapuolia. Lopuksi pohditaan tutkimuksen pääaiheiden eli ForeSea-järjestelmän ja läheltä piti -tilanteista raportoinnin nykytilaa tutkimuksessa saatujen tulosten valossa.

6.1 Tutkimuskysymyksiin vastaaminen

Tämän työn tarkoituksena oli selvittää syitä siihen, miksi suomalaiset varustamot eivät ole alkaneet käyttää vuonna 2010 perustettua ForeSea-raportointijärjestelmää toivotulla laajuudella. Toisena selvityskohteena oli suomalaisilla kauppa-aluksilla tehtävä lakisääteinen läheltä piti -tilanteista raportointi ja sen nykyinen toimivuus sekä kehittämistarpeet varustamo- ja alushenkilökunnan mielestä. Myös yhden ilmailualan ammattilaisen, tässä tapauksessa lennonjohtajan, näkemyksiä hänen oman alansa raportointikäytännöistä selvitettiin.

Tutkimuskysymyksiin saatiin vastauksia, mutta kumpaankaan aihealueeseen ei löytynyt yhtä tai kahta yleispätevää vastausta tai ratkaisua. Eri varustamoilla tuntuu olevan erilaisia tarpeita ja toiveita järjestelmien kehittämisestä. Myös alushenkilökunnan mielipiteet vaihtelivat varustamoittain ja osaksi myös varustamon sisäisesti. Vastauksista on kuitenkin löydettävissä joitakin teemoja, joiden parantamiseen jatkossa kannattaa keskittyä.

6.2 Tulosten luotettavuus

Tutkimuksen luotettavuutta arvioitaessa voidaan käyttää useita erilaisia mittaus- ja tutkimustapoja. Reliabiliteetti kuvaa tutkimuksen mittaustulosten toistettavuutta. Toisin sanoen tutkimuksen reliabiliteetti tarkoittaa sen kykyä antaa ei-sattumanvaraisia tuloksia. Jos esimerkiksi kaksi tutkijaa päätyy samanlaiseen tulokseen tai jos samaa

henkilöä tutkitaan eri tutkimuskerroilla ja saadaan sama tulos, voidaan tulosta pitää re-
liabelina. (Hirsjärvi ym. 2007, 226.)

Tämän työn osalta mittaustulosten toistettavuus on helposti toteutettavissa, sillä tehdyt
haastattelut voidaan vaivatta toistaa. Eri asia on, puhuivatko vastaajat totta vastauksis-
saan vai oliko heillä tarvetta kaunistella totuuksia asioita ja käytänteitä. Tämä ongelma
pyrittiin minimoimaan painottamalla vastaajille, että vastauksia käsitellään ehdotto-
man luottamuksellisesti ja että tähän työhön tulevat tulokset esitetään siten, että vas-
taajien tunnistettavuustiedot on poistettu. Lomakehaastattelujen osalta on vaikea arvi-
oida vastausten luotettavuutta ja todenperäisyyttä, koska vastaajilla on ollut aikaa poh-
tia ja muuttaa vastauksiaan halutessaan, mitä mahdollisuutta taas puhelinhaastatteluis-
sa ei ollut. Toisaalta taas lomakehaastatteluun vastanneiden, toisin sanoen laivahenki-
lökunnan, anonymiteetti on ollut alusta asti lähes täydellinen, sillä edes tutkimuksen
tekijällä ei ole ollut vastaajien nimiä tiedossaan missään vaiheessa. Vastaajia pyydet-
tiin lähettämään vastaukset suoraan tutkimuksen tekijälle eikä enää turvallisuuspäälli-
köiden kautta, jotta vastaajilla ei olisi ollut tarvetta kaunistella totuuksia. Siksi voitai-
siin olettaa, että varsinkaan lomakehaastatteluun vastanneilla ei ole ollut mitään syytä
olla puhumatta totta vastauksissaan.

Puhelinhaastatteluihin osallistuneiden henkilöiden osalta ei ole myöskään mitään ai-
hetta epäillä tosiasioiden vääristelyä. Vaikka äänenpainoja ja artikulaation perusteella
tehtyjä tulkintoja vastauksista ei tässä tutkimuksessa tarkasteltukaan, on silti aiheellis-
ta todeta, että kaikki vastaajat vaikuttivat vastauksissaan vilpittömiltä, ja monet halu-
sivatkin korjata tai täydentää jotakin aikaisemmin käsiteltyä asiaa haastattelun edetes-
sä sen sijaan, että he olisivat ensimmäisellä vastauskerralla miettineet tarkkaan, miten
”kannatta” vastata.

Lennonjohtajan haastattelussa vastaajan henkilöllisyys selvisi tutkimuksen tekijälle,
mutta kerätyn aineiston osalta luvattiin luottamuksellista käsittelyä. Myöskään lennon-
johtajan vastaukset eivät kulkeneet kenenkään kautta, vaan ne ovat olleet koko ajan
ainoastaan tutkimuksen tekijän tiedossa.

Tutkimuksen reliabiliteettia pyrittiin parantamaan myös siten, että haastatteluissa käy-
tettiin avoimia kysymyksiä, joihin oli mahdollista vastata niin pitkästi ja asiaa perus-
tellen kuin vastaajat halusivat. Tähän tavoitteeseen ei täydellisesti päästy lomakehaas-
tatteluiden osalta, sillä osa vastauksista oli kirjoitettu vain yhdellä tai kahdella sanalla,

mutta kuitenkin siten, että kysymykseen saatiin vastaajan näkemys muttei välttämättä perusteluja.

Toinen tutkimuksen arviointiin liittyvä käsite on sen pätevyys eli validius. Tämä tarkoittaa mittarin tai tutkimusmenetelmän kykyä mitata juuri sitä, mitä on tarkoitus mitata (Hirsjärvi ym. 2007, 226). Tässä työssä validiteettia pyrittiin varmistamaan siten, että aiottuja kysymyksiä pohdittiin yhdessä työn ohjaajien kanssa. Haastattelulomakkeen kysymysten asetteluissa pyrittiin olemaan erityisen tarkkana, koska vastaajilla ei ollut mahdollisuutta esittää tarkentavia kysymyksiä. Puhelinhaastatteluissa vastaajat joutuivat silloin tällöin kysymään, koskevatko kysymykset vielä läheltä piti -tilanteista raportointia vai raportointia yleensä. Myös tutkimuksen tekijän piti joissakin tilanteissa pyytää vastaajaa tarkentamaan vastaustaan, nimenomaan läheltä piti -tilanteista raportoinnin osalta.

ForeSea-järjestelmää koskevassa haastatteluosiossa ilmeni, etteivät haastateltavat tienneet järjestelmästä, tai heillä ei ollut siitä niin paljon kokemusta, kuin mitä kysymyksiä laadittaessa oli oletettu. Tästä syystä osaan haastattelukysymyksistä ei saatu vastatusta, eikä kaikkia kysymyksiä ollut mielekästä esittää.

6.3 Haastattelut

Haastattelut suoritettiin puhelimitse yksilöhaastatteluina, eli haastateltavia oli yksi kerrallaan. Kuten Vuorela (2005, 40) haastatteluiden eduista toteaa, puhelinhaastattelussa osapuolet ovat kielellisessä vuorovaikutuksessa, jolloin tarkentavia kysymyksiä ja kommentteja on mahdollista esittää tarpeen vaatiessa. Haastattelut tehtiin puhelimitse, koska kaikkien varustamojen turvallisuuspäälliköiden (10 kpl) tapaaminen kasvotusten olisi ollut hyvin vaikea järjestää heidän erittäin kiireellisen toimenkuvansa sekä konttoreiden hajanaisen sijainnin vuoksi. Puhelinhaastatteluja voidaan kuitenkin pitää huomattavasti parempana vaihtoehtona verrattuna esimerkiksi pelkkään kyselylomakkeeseen, koska suullisesti vastattaessa haastateltavalla on mahdollisuus kevyemmin tuoda esille todellisia mielipiteitään ja näkökulmiaan, sillä pitkienkin vastausten antaminen on helpompaa verrattuna kirjoittamiseen.

Yksi haastattelun ongelmista tiedonkeruumenetelmänä on haastattelukysymysten onnistunut laadinta. Kysymysten suunnittelu vie aina oman aikansa. Kysymykset eivät saisi olla johdattelevia, eikä myöskään haastattelija saisi johdatella vastaajaa. Aivotyö-

tä tuottaa myös oleellisten kysymysten keksiminen sekä se, miten vastaukset olisivat helpoiten analysoitavissa. (Vuorela 2005, 42.) Nämä haasteet tuottivat osaltaan ongelmia myös tässä tutkimuksessa. Haastattelujen edetessä oli havaittavissa, etteivät kaikki kysymykset olleet aivan oleellisia, tai ainakin joidenkin kysymysten osalta ilmeni lievää päällekkäisyyttä. Joissakin kysymyksissä, varsinkin haastattelujen alussa, saatettiin tahattomasti johdatella vastaajaa. Kuten Vuorela (2005, 42.) kertoo, hyvältä haastattelijalta vaaditaan taitoa ja kokemusta, joiden puute oli varsinkin tutkimuksen alkuvaiheessa havaittavissa.

6.4 ForeSea-järjestelmä

Tutkimuksen lähtöoletamus, eli ForeSea-järjestelmän hyödyntämättömyys, osoittautui todeksi. Haastatteluun osallistuneista vastaajista valtaosa ei ollut lähettänyt järjestelmään yhtäkään raporttia.

Mielenkiintoinen seikka oli se, että kaikki haastatteluun osallistuneet pitivät kuitenkin ForeSea-järjestelmää, tai sen kaltaista keskitettyä tietopankkia hyvänä ideana. ForeSean verkkosivuilla kerrotaan yksi ForeSean taustalla olevista organisaatioista on Suomen Varustamot. Kaikki tutkimukseen osallistuneet varustamot kuuluvat Suomen Varustamot ry:hyn (Suomen Varustamot ry:n verkkosivut), mutta tästä huolimatta tietous ForeSea-järjestelmästä tai sen käyttämisestä oli yleisesti hyvin rajallista. Herääkin kysymys, onko ForeSean kehitystyössä otettu lainkaan mukaan järjestelmän todellisia käyttäjiä, eli turvallisuuspäälliköitä. Yksi haastatelluista sanoi suoraan, että TraFi ei ole esitellyt asiaa silloin kun järjestelmä otettiin käyttöön Suomessa. Kaikki tutkimukseen osallistuneet henkilöt ovat kertomansa mukaan olleet nykyisessä työssään vähintään ForeSean perustamisvuodesta 2010 asti, kaikki paitsi yksi vastaaja jo sitä aiemmin.

Mielenkiintoisena yksityiskohtana haastatteluissa nousi esiin huoli siitä, että raportin lähettäjän anonymiteetti ei säilyisi, ellei raporttia ensin itse muokkaa sopivaksi. Kuitenkin järjestelmän verkkosivuilla vakuutetaan, että sivuston ylläpitäjä poistaa kaikki tunnistetiedot raporteista ennen niiden julkaisemista.

Tutkimukseen vastanneet perustelivat sitä, ettei järjestelmää käytetä, monin eri tavoin. Haastatteluissa ei selvinnyt yhtä selkeää syytä siihen, miksi järjestelmä ei ole alkanut toimia toivotulla tavalla. Erilaisilla varustamoilla vaikutti olevan erilaisia syitä: joilla-

kin varustamoilla ei ole tarjota tarpeellisia resursseja, jotta ForeSea-järjestelmän mielekäs käyttö olisi mahdollista. Osa vastaajista taas koki hyötyvänsä tarpeeksi oman varustamon sisäisestä raportoinnista, jonka avulla saadaan tarpeellista tietoa omille laivoille. Tämä asenne nousi esille joistakin vastauksista. ”Oppia” ei haluta välttämättä jakaa oman varustamon ulkopuolelle, joko tietoisesti tai asiaa sen paremmin tiedostamatta. Monista vastauksista ilmeni ForeSean mahdollinen hyödyllisyys silloin, jos sieltä löytyy omaa erityisalaa koskevia tapauksia. Kuten osa vastaajista sanoi, yksi järjestelmän toiminnan edellytyksistä olisi, että kaikki raportoisivat. Se tarkoittaisi sitä, että järjestelmään pitäisi ainakin joskus syöttää raportteja, vaikka itse ei löytäisi sieltä omaa toimintaa hyödyttäviä raportteja. Tähän asiaan on tulossa parannusta, sillä vuoden 2013 mennessä jokaista järjestelmää käyttävää varustamoaa vaaditaan raporttimaan sinne vuosittain (ForeSea-järjestelmän verkkosivut).

Toisaalta monista haastatteluista ilmeni myös turvallisuuspäälliköiden tietynlainen vastuuntunto: järjestelmään ei haluta syöttää mitä tahansa, vaan heidän mielestään raporttien tulisi olla laadukkaita ja merenkulkualaa yleisesti hyödyttäviä. Turvallisuuspäällikkö itse on varmasti lähes poikkeuksetta se henkilö varustamossa, joka voi tähän asiaan vaikuttaa ottamalla asian puheeksi alushenkilökunnan kanssa. Ainakin yksi vastaaja sanoi, että on käynyt katsomassa raportteja INSJÖssä, eikä raporttien laatu ole sielläkään hänen mielestään aina riittävä.

Ristiriitaa tutkimustuloksissa aiheuttaa se, että yleisesti kokemustietopankkia ja keskitettyä raportointijärjestelmää pidettiin hyvänä asiana, mutta se ei kuitenkaan motivoi toimijoita tarpeeksi ForeSea-järjestelmän käyttöön. Kuten edellä jo mainittiin, osalla vastaajista ei ole tarvittavia resursseja systeemin käyttämiseen, mutta tällöin katse suuntautuu tietysti varustamon johtoon, sillä etuna esimerkiksi taloudelliselta kannalta varmasti on parantunut alusturvallisuus. Kaikkien haastateltujen turvallisuuspäälliköiden mielestä läheltä piti -tilanteista raportointi on parantanut tai ainakin tarvittavien resurssien löytyessä parantaisi turvallisuutta.

6.5 Läheltä piti -tilanteista raportointi

Tutkimuksessa selvisi, että erilaisilla varustamoilla on erilaisia tarpeita läheltä piti -tilanteista raportoinnin parantamiseen. Mielenkiintoisena asiana voidaan pitää sitä, että monen turvallisuuspäällikön arvion mukaan läheltä piti -tilanteita jää raporttoimatta usein, mutta alushenkilökunnasta käytännössä vain yksi kertoi jättäneensä raportin

joskus tekemättä. Tässä on havaittavissa selkeää ristiriitaa, joka voisi johtua läheltä piti -tilanteiden hyvin erilaisesta määrittelystä. Yhtenä asiaan vaikuttavana tekijänä voitaisiin arvioida olevan koulutuksen puutteen. Jotakin tilannetta ei välttämättä tunnista juuri sillä hetkellä läheltä piti -tilanteeksi, vaikka myöhemmin kysyttäessä läheltä piti -tilanteeksi voidaankin nimetä juuri kyseinen tapahtuma. Mahdollista on myös se, että tietyistä merenkulun toiminnoista on tullut niin arkipäiväisiä, ettei niiden mielletä sisältävän piilevää vaaratilannetta, vaan niiden katsotaan olevan osa normaalia merenkulkua ja työolosuhteita. Toisaalta tämäkin asia perustuu edellä mainittuun koulutuksen riittämättömyyteen.

Kuten useissa aikaisemmissakin tutkimuksissa on todettu (Juurijoki 2010, 87; Vepsäläinen & Lappalainen 2010, 36), asenteilla on suuri vaikutus varsinkin poikkeama- ja läheltä piti -tilanteiden raportoinnissa. Tässäkin tutkimuksessa tuli ilmi, että kaikissa varustamoissa ei vastaajien mukaan täysin ole saavutettu ei-syylisyyttä kulttuuria. Jopa osa turvallisuuspäälliköistä kertoi olevansa haluttomia lähettämään raporteja ulos varustamosta ForeSea-järjestelmään, koska heidän mielestään raportin lähettäjä on helppo selvittää. Ilmailun puolella raportointikulttuuri on saatu kehitettyä jostain syystä merenkulkua pidemmälle. Yhtenä tekijänä voidaan varmasti nähdä se, että ilmailualalla ei pyritä löytämään syyllistä tapahtuneeseen, vaan vikaa haetaan järjestelmästä, jotta siitä saataisiin toimivampi (Juurijoki 2010, 87; Lennonjohtajahaastattelu 2012). Tähän myös tunnutaan uskottavan.

Tärkeänä tekijänä raportointimotivaation nostamiseen voidaan tämänkin tutkimuksen perusteella sanoa olevan palautteen. Niin turvallisuuspäälliköt kuin laivahenkilökuntakin olivat sitä mieltä, että palautteen saaminen lähetetyistä raporteista on erittäin tärkeää. Haastatteluiden perusteella tuli ilmi, että suurimmassa osassa varustamoista ei jokaista raporttia käsitellä tai ainakaan niiden käsittely ei tule laivaväen tietoon. Lennonjohtajahaastattelussa ilmeni, että heidän alallaan palautteen antaminen raporteista on pakollista, jolloin raportin tekijä tietää jo raporttia tehdessään, että tapausta tutkitaan ja siihen etsitään parannusta.

Nimettömänä raportointi jakoi tutkimuksessa mielipiteitä. Sitä vastustaneet näkivät anonymisti raportoinnin huonontavan yhteishenkeä laivalla. Myös osa turvallisuuspäälliköistä oli sitä mieltä, että nimettömänä raportointiin ei ainakaan heidän varusta-

mossaan ole tarvetta. Asian puolustajat taas olivat sitä mieltä, että anonyymiyden alennaisi kynnystä raportointiin, etenkin läheltä piti -tilanteiden osalta.

Ilmailualan ammattilaisen mielestä anonyymi raportointitapa on ainoa oikea. Hän ei maininnut asian millään tapaa huonontavan yhteishenkeä yhtiössään. Onko kauppa-alus työympäristönä niin uniikki ja erilainen muihin työpaikkoihin verrattuna, että muiden alojen kanssa yhteneväisiä käytäntöjä ja turvallisuuskulttuurin kehittämisstrategioita ei voida onnistuneesti laatia ja hyödyntää? Esimerkkinä tätä väitettä vastaan voidaan ottaa malli keskitetystä raportointijärjestelmästä (INSJÖ), jonka käyttö naapurimaassamme Ruotsissa toimii hyvin tai ainakin paremmin kuin vastaava järjestelmä (ForeSea) Suomessa. Tämän perusteella asenteiden merkitys tuntuu nousevan yhä ratkaisevammaksi.

Sähköisen raportointijärjestelmän merkitys vaikuttaa olevan tärkeä osatekijä raportoinnin mielekkyyttä mitattaessa. Tietysti järjestelmän pitää myös toimia, mutta pääasiassa sähköistä raportointijärjestelmää käyttävien varustamoiden edustajat vaikuttivat myönteisemmiltä varsinkin anonyymisti raportoimiseen. Nimenomaan paperista raportointitapaa käyttävien alusten päällystön jäsenet kokivat, että nimettömänä raportointi lisää vain turhaa työtä. Sähköisen järjestelmän etuna voitaisiin nähdä olevan myös sen, että sen avulla miehistö voisi raportoida suoraan varustamoon, eli turvallisuuspäällikölle, jolloin ainakaan päällystön työmäärä aluksilla ei kasvaisi. Kahdessa varustamossa oltiin juuri siirtymässä sähköiseen järjestelmään, joten muutosta parempaan voidaan tältä osin odottaa.

Yhteisen ja selkeän terminologian puuttuminen nousi myös esille tässä tutkimuksessa. Kuten Vepsäläinen ja Lappalainen tutkimuksessaan (2010, 39) toteavat, selkeiden määritelmien puuttumisen vuoksi raportoinnista ei saada kaikkea hyötyä irti. Monet tähän tutkimukseen vastanneista toivoivatkin selkeämpää linjaa siihen, mitkä tilanteet pitäisi tulkita läheltä piti -tilanteiksi.

Monet alushenkilökuntaan kuuluvat vastaajat toivoivat ”kevyempää” raportointitapaa tai järjestelmää. Se, mitä vastaajat tarkalleen ottaen tarkoittivat, ei täysin selvinnyt. Jotkut vastaajista toivoivat, että raportit olisivat myös alushenkilökunnan saatavissa helposti.

7 JOHTOPÄÄTÖKSET JA JATKOTUTKIMUKSEN TARVE

Vaikka tutkimusaihetta rajattiin alussa, osoittautui aihe silti hyvin laajaksi. Osaltaan laajuuteen vaikutti tavallaan kahden eri asian tutkiminen, vaikka aihealueet olivat hyvin lähellä toisiaan ja osittain jopa päällekkäisiä. Tämän työn perusteella voisi arvioida, että tulevaisuudessa näiden aiheiden tutkimista kannattaisi keskittää pienempiin yksiköihin, esimerkiksi yhden varustamon tarpeisiin, tai peräti yhden aluksen eri toimijoiden asenteiden ja toimintatapojen kartoittamiseen.

Tämän tutkimuksen perusteella voidaan sanoa, että tarvetta jatkotutkimukselle on. Tarpeellista olisi selvittää suomalaisten varustamoiden ja liikenteen turvallisuusviraston TraFin näkemyksiä alusturvallisuuden parantamisesta nimenomaan ForeSea-raportointijärjestelmän avulla. Järjestelmää tulisi kehittää yhteistyössä saman pöydän ääressä istuen ja käyttäjien mielipiteet huomioon ottaen. Tutkimukseen vastanneiden osalta kritisoitiin myös suomalaisen kauppalaivaston liian pientä volyymia, jotta tällainen järjestelmä voisi toimia. Kuitenkin ForeSea-järjestelmään on sisällytetty jo nyt myös englanninkieliset raportit Insjö-järjestelmästä, joten volyymia raporttien osalta alkaa jo löytyä. Tulevaisuudessa myös ruotsinkieliset raportit käännetään suomeksi ja lisätään ForeSea-järjestelmän tietokantaan (Vepsäläinen & Lappalainen 2010, 19), ellei näin jo tähän mennessä toimita.

Yhtenä selvityksen aiheena voisi olla laivahenkilökunnan toiveiden mukaan luotu raportointijärjestelmä tai -muoto. Monet vastaajista toivoivat kevyempää ja ei-syölistävää järjestelmää. Vastauksista ei selvinnyt, mitä vastaajat tarkalleen ottaen tarkoittivat, joten heidän toivomuksiaan järjestelmien kehittämiseksi olisi hyödyllistä kartoittaa.

Myös resurssien puutetta varustamoissa tulisi selvittää. Toisin kuin aikaisemmissa tutkimuksissa, tässä työssä ilmeni, että valtaosa alushenkilöstöstä ei koe raportointia ylimääräiseksi työksi, mutta varustamoiden turvallisuuspäälliköistä suurin osa kokee, varsinkin jos raportointimäärät nykyisestä kasvavat ja jos raporteja pitäisi alkaa syöttää myös ForeSea-järjestelmään. Tarkempi selvitys siitä, mistä lisäresursseja saataisiin haalittua, olisi hyödyllinen, varsinkin kun tämän tutkimuksen perusteella suurin osa turvallisuuspäälliköistä piti ForeSea-järjestelmää hyvänä asiana ja haluaisi käyttää sitä.

Laajempänä kokonaisuutena tarkastelun aiheeksi voisi nostaa kysymyksen siitä, miksi lentoliikenne on niin paljon kehittyneempi liikenteenala, kuin se tällä hetkellä on. Jos, niin miksi lentoturvallisuus koetaan tärkeämmäksi ja kehittämiskelpoisemmaksi kuin meriturvallisuus? Yhtenä esimerkkinä tästä TraFin verkkosivuilta löytyy heti etusivulta Ilmailu-sarakkeen alta lentoturvallisuusilmoitus-linkki, jonka kautta on mahdollista ilmoittaa onnettomuuksista, vakavista vaaratilanteista ja poikkeamista. Mistä syystä tällaista ei löydy TraFin sivuilta merenkulun puolelta? Vuonna 2011 annetussa ilmailumääräyksessä (Ilmailumääräys GEN M1-4, PDF-dokumentti) todetaan, että ilmoitusvelvollisia liikenteen turvallisuusvirastolle (TraFi) ovat kaikki siviili-ilmailun toimijat, niin ilma-aluksen päällikkö, lennonjohtaja kuin muussa lentoturvallisuuteen vaikuttavassa tehtävässä olevat henkilöt. Eikö samanlaista järjestelmää voitaisi hyödyntää myös merenkulussa? Yleisesti hyväksytyt ja useissa selvityksissä, myös tässä tutkimuksessa, esiin tullut näkemys kuitenkin on, että muiden virheistä on hyvä mahdollisuus oppia ja välttää näin samat tai samankaltaiset virheet omassa toiminnassa.

Onko merenkulkijoiden ja ilmailualan ammattilaisten asenteissa todellakin niin suuria eroavaisuuksia, kuin vallitseva asiantila antaa olettaa? Onko merimies jopa liikaa ”erimies?” Tällaista ajattelutapaa ei kuule käytettävän ilmailualan edustajista. Heitä ei nähdä ”erimiehinä”, vaan normaaleina ihmisinä, joiden odotetaan suhtautuvan tarvittavalla vakavuudella työhönsä, mukaan lukien turvallisuusasiat. Tässä suhteessa koulutuksen merkitys korostuu. Eräs tutkimukseen osallistunut turvallisuuspäällikkö kysyikin, puhutaanko koulussa nykyään raportoinnista ja siihen liittyvästä kulttuurista. Hän ehdotti, että kouluissa tulisi kehittää ISM-koodin todellisen sisällön tuntemista. Herääkin kysymys, tulisiko merenkulkijoiden koulutuksessa lisätä turvallisuuskulttuurin kehittämiseen painottuvia alueita? Onko ISM-koodista saatu kaikki tarpeellinen irti, vai nähdäänkö se yhä liian usein vain varustamon ja laivahenkilökunnan yksilönvapautta rajoittavana pakollisena mörkönä?

Voidaan hyvällä syyllä todeta, että aluksen, lastin, ympäristön ja varsinkin ihmisten turvallisuuden tulee merenkulussakin olla muita toimintoja ohjaava tekijä, eikä sellainen asia, jota mietitään sitten, kun muut puolet ovat kunnossa, ja jos jää aikaa. Puhumattakaan, että kaiken vain toivotaan sujuvan ilman ongelmia. Globaalina elinkeinona merenkulku asettaa tietynlaisia haasteita kaikkien toimijoiden välille kommunikaatiolle, mutta ainakin näin kansallisella tasolla Suomessa eri toimijoiden on mahdollista is-

tua saman pöydän ääreen ja aloittaa avoin keskustelu vaikkapa läheltä piti -tilanteista raportoinnin parantamiseksi.

LÄHTEET

CAFE – COMPETITIVE ADVANTAGE BY SAFETY. Merenkulun ennakoiva turvallisuus ja kilpailukyky -hankkeen verkkosivut. Saatavissa: http://www.merikotka.fi/cafes/images/stories/cafes/cafes_kuvaus.pdf. [viitattu 31.5.2011].

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/18/EY. Saatavissa: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:131:0114:0127:FI:PDF>. [viitattu 13.4.2012].

ForeSea-järjestelmän kuvaus. Saatavissa: <http://www.foresea.org/about.aspx> [viitattu 31.5.2011].

Guidelines for the operational implementation of the international safety management (ISM) code by companies -dokumentti. Saatavissa: <http://www.imo.org/ourwork/humanelement/trainingcertification/documents/msc-mepc7%20circulars/5.pdf> [viitattu 15.11.2011].

Hirsjärvi, S. Remes, P. Sajavaara, P. 2007. Tutki ja kirjoita. Helsinki: Tammi

Ilmailumääräys. 2011. Pdf – dokumentti. Saatavissa: http://www.trafi.fi/filebank/a/1324219243/9611d0fbf2fa6973247380d0507376c5/4593-Ilmailumaarays_GEN_M1-4_2011.pdf. [viitattu 29.3.2012]

IMO 2010. ISM Code and guidelines on implementation of the ISM Code. Third edition, Lontoo.

INSJÖ-verkkosivut. Saatavissa: <http://www.insjo.org/Erfarenhetsbanken/ErfarenhetsbankenSkierfarenhetsbanken.asp> [viitattu 15.2.2012].

ISM-koodi. Saatavissa: http://www.dft.gov.uk/mca/ism_i2s_2009.05_ch05.pdf [viitattu 4.6.2011].

Juurijoki, L. 2010. Turvallisuuskriittisiä aloja valvovien viranomaisten näkemyksiä turvallisuusjohtamisesta. Opinnäytetyö. Kymenlaakson ammattikorkeakoulu.

Kansainvälisen merenkulkujärjestön kotisivut. Saatavissa:

<http://www.imo.org/ourwork/humanelement/safetymanagement/pages/ismcode.aspx>[viitattu 15.6.2011].

Köhler, F. 2010. Barriers to near-miss reporting in the maritime domain. Masteruppsats. PDF-dokumentti. Saatavissa: <http://liu.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2:381821>[viitattu 14.2.2012].

Työturvallisuuslaki 23.8.2002. L 738/2002. Saatavissa:

<http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2002/20020738>[viitattu 13.4.2012].

Lappalainen, J. & Salmi, K. 2009. Turun yliopiston merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskuksen julkaisuja. Safety culture and maritime personnel's safety attitudes.

MARS-verkkosivut. Saatavissa: <http://www.nautinst.org/en/forums/mars/mars-2011.cfm>[viitattu 15.2.2012].

Nearmiss.dk:n verkkosivut. Saatavissa:

<http://www.seahealth.dk/nearmiss/nearmiss.dkusergroup/>[viitattu 15.2.2012].

Oamk:n kuvaus raportin rakenteesta. Saatavissa:

http://www.oamk.fi/~thopeavu/materiaalit/raportoinnin_tarkoitus.html[viitattu 15.6.2011].

Suomen Varustamot ry:n verkkosivut. Jäsenvarustamot. Saatavissa:

<http://www.shipowners.fi/fi/suomen+varustamot+ry/jasenvarustamot/>[viitattu 28.3.2012].

Tuomala, V. 2010. Merenkulun turvallisuus Suomalaisissa kauppa-aluksissa. Innofirma Ky

Vepsäläinen, A. & Lappalainen, J. 2010. Turun yliopiston merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskuksen julkaisuja. A 53 Utilization of incident reporting in the Finnish maritime industry.

Virtuaalisen yliopiston verkkosivut. Saatavissa:

http://www.uiah.fi/virtu/materiaalit/tuotetiede/html_files/1364_empiir.html#kysely[viitattu 11.3.2012].

Vuorela, S. 2005 Haastattelumenetelmät. Teoksessa: Ovaska, S., Aula, A. & Majaranta, P. (toim.) Käytettävyystutkimuksen menetelmät, s. 37–52. Tampereen yliopisto, Tietojenkäsittelytieteiden laitos B-2005-1. Saatavissa:

<http://www.cs.uta.fi/usabsem/luvut/3-Vuorela.pdf>[viitattu 7.3.2012].

Wikidot-verkkosivut. Jäävuorimalli. Saatavissa:

<http://humanfactors.wikidot.com/healthcare3:iceberg-heuristic>[viitattu 18.4.2012].

Yhteiskuntatieteellisen tietoarkiston verkkosivut. Kvalitatiivisten tutkimusmenetelmien oppimisympäristö. Saatavissa:

http://www.fsd.uta.fi/menetelmaopetus/kvali/L7_1.html[viitattu 22.3.2012].

LIITE 1

Kysymyksiä turvallisuuspäälliköille:**Vastaaajan profiili**

1. Toimi?
2. Kauan ollut nykyisessä toimessa?
3. Koulutus?
4. Minkä tyyppisiä aluksia varustamossa on?

Läheltä piti -tilanne raportointi

1. Minkälainen raportointijärjestelmä varustamossa on?
2. Onko laivoissa eroja raportoinnin suhteen? Millaisia?
3. Minkä tyyppisiä asioita on raportoitu?
4. Kuinka kommunikointi laivojen kanssa toimii?
5. Uskotko, että miehistö laivoilla tietää ja ymmärtää roolisi turvallisuuspäällikkönä? Miksi?
6. Miten järjestelmä varustamossa mielestäsi toimii?
7. Missä asioissa varustamossa on onnistuttu erityisesti?
8. Mitkä ovat mielestäsi suurimmat ongelmat/haasteet?
9. Minkä seikkojen ajattelet vaikuttavan negatiivisesti laivoilta tulevien raporttien määrään ja laatuun? Entä positiivisesti?
10. Kuinka paljon tulee raportteja?
11. Kuinka usein oman käsityksesi mukaan laivahenkilökunta raportoi läheltä piti -tilanteen sattuessa? (Kuinka usein jää raportoimatta)
12. Onko turvallisuus laivoilla mielestäsi parantunut läheltä piti -tilanne raportoinnin myötä?
13. Mitä mieltä olet mahdollisuudesta antaa palautetta nimettömänä?

14. Kuinka hyvin laivoilla tunnetaan läheltä piti -tilanteen käsite?
15. Onko varustamossa koulutettu analysoimaan tapauksia?
16. Onko käytössä riittävästi resursseja? Kuinka paljon tarvitsisi lisää?
17. Tarvitaanko koulutusta? Minkälaisista?
18. Mitä viranomaisten tulisi tehdä?

ForeSea-järjestelmä

1. Mitä mieltä olet ForeSeasta?
2. Tuleeko sellaisia raportteja, joiden lähettämistä eteenpäin ForeSea:han et koe mielekkäänä? Miksi?
3. Millaisena koet ForeSea:sta saamasi palautteen?
4. Mitkä ovat mielestäsi ForeSea:n sisäiset vahvuudet?
5. Entä sisäiset heikkoudet?
6. Mitkä ovat mielestäsi ForeSea:n ulkoiset mahdollisuudet?
7. Entä ulkoiset uhat?
8. Kehitysehdotuksia?
9. Vapaita kommentteja koskien tutkimusta/haastattelua.

Kiitos vastauksista!

LIITE 2**Kysymyksiä alushenkilökunnalle:****Vastaaajan profiili**

1. Toimi?
2. Kuinka kauan olet ollut nykyisessä toimessa?
3. Koulutus?
4. Varustamo ja alus jolla työskentelet? (vain tutkimuksen tekijän käyttöön)
5. Minkä tyyppisellä aluksella työskentelet?

Läheltä piti -raportointi ja turvallisuuskulttuuri

1. Miten määrittelisit onnettomuuden?
2. Miten määrittelisit läheltä piti -tilanteen?
3. Miten kuvailisit varustamon turvallisuuskulttuuria? Entä aluksen/yhtiön raportointijärjestelmää?
4. Onko aluksella/yhtiöllä toimiva raportointijärjestelmä? Jos ei, miten parantaisit sitä?
5. Mitä mieltä olet laivalla tehtävästä raportoinnista yleisesti?
6. Oletko joskus jättänyt raportin tekemättä, vaikka olisi ollut aiheutta? Miksi?
7. Vallitseeko laivalla avoin ja ei-syyllistävä työilmapiiri?
8. Mitä mieltä olet mahdollisuudesta raportoida nimettömänä?
9. Onko oman käsityksesi mukaan alusten/yhtiöiden välillä eroja turvallisuuskulttuurissa ja läheltä piti -tilanne raportoinnissa? Millaisia?
10. Miten lähetettyjä raportteja analysoidaan?
11. Onko yhtiö kouluttanut tapausten analysoimiseen? Pitäisikö kouluttaa?

12. Aiheuttaako raportointi mielestäsi ylimääräistä työtä? Jos aiheuttaa, niin millaisena koet työmäärän?
13. Kuinka kuvailisit turvallisuuspäällikön merkitystä varustamossa?
14. Millainen vaikutus turvallisuuspäälliköllä on mielestäsi alusten turvallisuuteen?
15. Kuinka kommunikointi turvallisuuspäällikön kanssa tapahtuu ja miten se mielestäsi toimii?
16. Onko turvallisuus aluksilla mielestäsi parantunut raportoinnin myötä? Miksi?
17. Kehitysehdotuksia/kommentteja läheltä piti -tilanteiden raportointiin?
18. Kommentteja tästä haastattelusta/tutkimuksesta.

Kiitos vastauksista!

LIITE 3

Kysymyksiä lennonjohtajalle:**Vastaaajan profiili**

1. Toimi?
2. Kuinka kauan olet ollut nykyisessä toimessa?
3. Koulutus?

Läheltä piti -tilanne raportointi ja turvallisuuskulttuuri

1. Miten määrittelisit onnettomuuden?
2. Miten määrittelisit läheltä piti -tilanteen?
3. Miten kuvailisit yhtiösi turvallisuuskulttuuria?
4. Millainen raportointijärjestelmä yhtiössäsi on?
5. Miten lähetettyjä raportteja analysoidaan?
6. Mihin raportit menevät?
7. Millaisena koet raportoinnista aiheutuvan työmäärän?
8. Onko läheltä piti - tilanne raportointi mielestäsi parantanut turvallisuutta? Jos on, niin millä lailla?
9. Oletko koskaan jättänyt raportin tekemättä vaikka olisi ollut ai-
hetta? Jos olet, niin miksi?
10. Mitä mieltä olet mahdollisuudesta raportoida nimettömänä?
11. Montako raporttia teet vuodessa?
12. Vallitseeko yhtiössäsi ei-syyllistävä ilmapiiri?

13. Millainen merkitys turvallisuuskulttuurilla on koulutuksen aikana?

14. Kehitysehdotuksia/kommentteja läheltä piti - tilanteiden raportointiin?

Kiitos vastauksista!