



Il Reporting dal punto di vista del provider ATM

« L'applicazione del Reg. EU 376/14 in ENAV »

ENAC 2° Workshop per i Gestori Aeroportuali

“Il nuovo che avanza: eE-MOR (ECCAIRS 5) e il Reg. 376/2014”

Sala Tamburro, 14 luglio 2015

Relatore Corrado Fantini – ENAV SPA - Safety Post Holder



ATM Occurrence Reporting

«L'applicazione del Reg. EU 376/14 in ENAV»

1. Il Reg. UE 376/2014 in ENAV
2. Occurrence Report in ENAV (SMS P06)
3. MOR / VOR
4. L'investigazione in ENAV (SMS P08)
5. Tool per l'analisi
6. Sharing and lesson learned

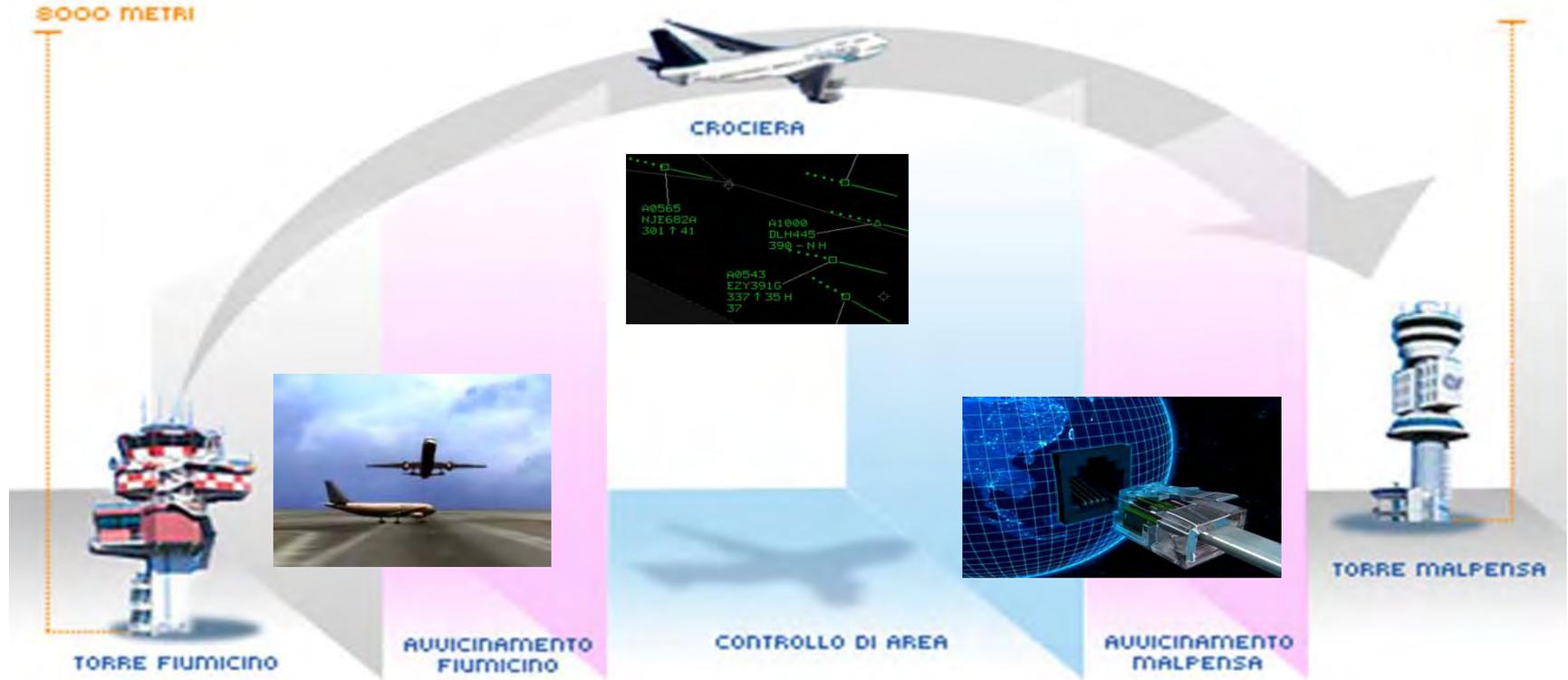


Reg. UE 376: Come stiamo avanzando?

- Riorganizzando i flussi di reporting;
- Ridefinendo le procedure SMS;
- Riorganizzando presidi di Safety;
- Rafforzando l'indipendenza;
- Garantendo compatibilità ECCAIRS;
- Aggiornando la Just Culture policy:
 - ✓ **impegni e doveri per:**
 - Organizzazione
 - Individui



376 «ATM Occurrence»: quali e dove?



376 "ATM occurrence reporting": da chi a chi?

ATCO/FISO/ATSEP segnalano a U.S.O.

U.S.O. verifica qualità e completezza del report e invia a:

- ✓ **ATS Unit** e Funzione **Safety**;
- ✓ **ENAC** (oggi Dlgo 213/06 MOR);
- ✓ **ANSV** (EU Reg 996/10 + VOR);
- ✓ **APT Operator**, solo in caso di eventi d'interesse (Area Movimento - ecc.).

SMS_P06

SEGNALAZIONE DEGLI EVENTI DI SAFETY

	NOME E COGNOME	RUOLO / STRUTTURA DI APPARTENENZA	DATA	FIRMA
Redazione	Rodolfo Volpin	Resp. settore Gestione Eventi Safety	03/04/2014	(Firmato)
Verifica tecnica	Corrado Fantau	Resp. Safety	03/04/2014	(Firmato)
Verifica di sistema	Florenzano Bettini	Resp. Qualità e Sistemi di Gestione	03/04/2014	(Firmato)
		Direttore Generale	03/04/2014	(Firmato)



376: ATM Occurrence report, quale strumento?



Tools for Change

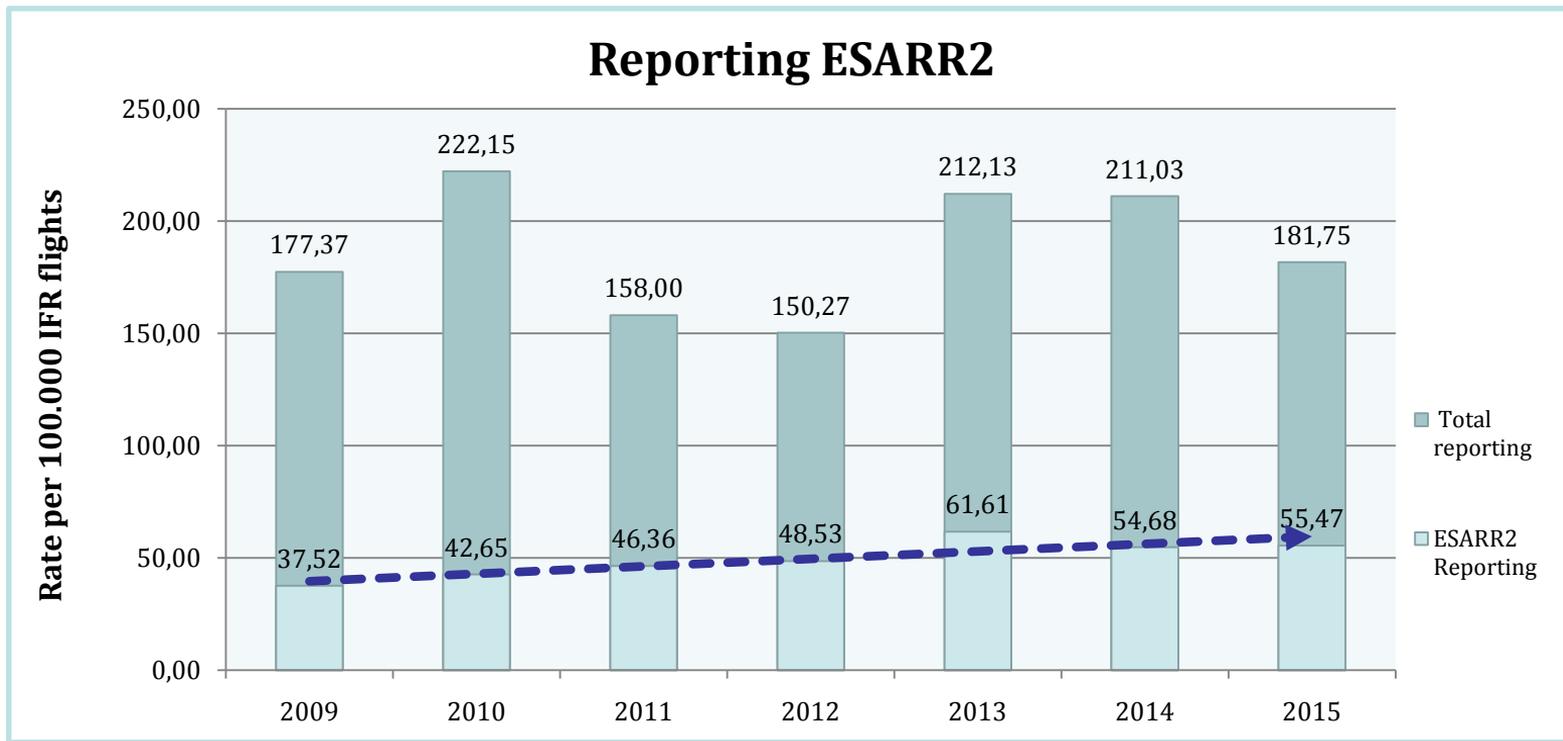
E-eTOKAI
ENAV e-Tool Kit
for **ATM**
occurrence
Investigation



The screenshot shows the 'Reporting - Evento ATS' interface. At the top, there is a navigation bar with icons for 'ATS Notification', 'Data Gathering', 'HERA', 'RAT', 'Query System', and 'Admin'. The user is logged in as 'Unit 1 Organization Administrator' with the email 'enav.admin'. On the left, a 'Side Tree' shows a hierarchical menu with 'General' expanded, containing 'Dati generali', 'Descrizione', 'Aircraft 1', 'Aeromobili coinvolti', 'Unit 1', 'Sector 1', 'Settore', and 'Working Position 1'. The main area contains a 'File name' field, 'Save', 'Submit', and 'Preview' buttons. Below this is the 'Tipo di segnalazione' section with 'Type of report' options: 'Mandatory National', 'Mandatory Other', and 'Voluntary', plus a 'Type of report - Other' field. The 'Dati evento ATS' section includes 'Location indicator' and 'Location of occurrence' search fields, a 'Location on aerodrome' dropdown menu, and 'Date of occurrence' and 'Time of occurrence (UTC)' fields. A 'Select Type of Occurrence' button is at the bottom.



ATM Occurrence Reporting: una buona base



Continuo *fine tuning*; Confidenzialità; Trasparenza; Feedback.

376: Just-Culture, MOR/VOR e Investigation

Unico scopo:



L'Amministratore Unico

A.U./0162781



2 Luglio 2012

COMUNICAZIONE DI SERVIZIO N. 03/12

JUST CULTURE POLICY

ENAV ritiene che la partecipazione attiva del suo personale costituisca un fattore critico di successo per l'attuazione efficace del proprio Safety Management System, favorendo un clima di reciproca fiducia e di libera circolazione delle informazioni di Safety, grazie al quale le persone si sentano incoraggiate a riportare fatti e informazioni utili alla prevenzione degli incidenti e degli inconvenienti.

ENAV riconosce, inoltre, che è nella natura umana incorrere in "errori onesti" la cui punizione servirebbe solo a non farli emergere, impedendo l'apprendimento e la rimozione delle cause che li hanno generati.

ENAV, pertanto, nel favorire la condivisione delle esperienze con il suo personale, s'impegna con il presente documento e limitatamente al proprio ambito di attività, ad adottare il principio universale della "Just Culture":

- proteggendo la privacy di chi riporta, secondo i principi propri della confidenzialità di Safety e quelli della normativa in vigore;
- utilizzando qualsiasi informazione raccolta, prima e dopo la segnalazione, ad uso esclusivo della Safety;
- non adottando provvedimenti pregiudizievoli nei confronti del personale che riporta fatti e informazioni relativi alla Safety.

Allo stesso tempo, ENAV auspica e si aspetta che il proprio personale valorizzi la propria professionalità agendo sempre in modo trasparente e responsabile.

Tale Policy non si applica ai casi di mancato riporto, violazioni dolose o negligenza professionale, che non saranno pertanto in nessun modo tollerati.

- Riduzione del rischio;
- Consapevolezza dei ruoli (responsabilità);
- Accettabile/Inaccettabile.



Safety

376: ATM Investigation in ENAV

A seguito di ASR:

- Recovery Action;
- Investigation;
- Mitigation;
- Feedback;
- Monitoring;
- Lesson learned and dissemination.



SAFETY MANAGEMENT SYSTEM
SMS_P08 Analisi degli eventi di safety ATM related

Ver. 4.0
Emessa il 03/04/2014

SMS_P08

ANALISI DEGLI EVENTI DI SAFETY ATM RELATED

	NOME E COGNOME	RUOLO / STRUTTURA DI APPARTENENZA	DATA	FIRMA
Redazione	Rodolfo Volpini	Resp. settore Gestione Eventi Safety	03/04/2014	(Firmato)
Verifica tecnica	Corrado Fantini	Resp. Safety	03/04/2014	(Firmato)
Verifica di sistema	Florenziano Bettini	Resp. Qualità e Sistemi di Gestione	03/04/2014	(Firmato)
Approvazione	Massimo Bellizzi	Direttore Generale	03/04/2014	(Firmato)



376 «analisi, mitigazione e feed back»: come?



Tools for Change

E-eTOKAI



The screenshot shows the 'Template investigazione' page in the E-eTOKAI system. The interface includes a top navigation bar with icons for ATS Notification, Data Gathering, HERA, RAT, Query System, and Admin. The user is logged in as 'enav.admin' in 'Unit 1'. On the left, a 'File Tree' sidebar shows a hierarchical structure of investigation categories, with 'Scheda evento' selected under 'General'. The main content area contains a form for creating a template, with fields for 'File name', 'National incident reference number' (set to 'Occ_2'), 'Headline', 'Type of report' (with options for Mandatory National, Mandatory Other, and Voluntary), and 'Responsible entry'. A red border highlights the 'Occurrence status' dropdown menu, which is currently set to 'Select'. A red error message below it states: 'It is required that you select an option!'. The bottom of the page is labeled 'Area of occurrence - data e ora'.

376 «Investigazione in ATM»: chi e come?

- Con Safety Investigator indipendenti;
- Raccogliendo elementi fattuali;
- Instaurando un clima "no blame";
- Operando in maniera trasparente e codificata;
- Considerando l'intero sistema funzionale ATM:
 - ✓ Organizzazione (procedure, regole, ambiente ...);
 - ✓ Sistemi tecnologici (apparati, strumenti, cambiamenti ...);
 - ✓ Fattore Umano (comportamenti, competenza, deviazione, ...).

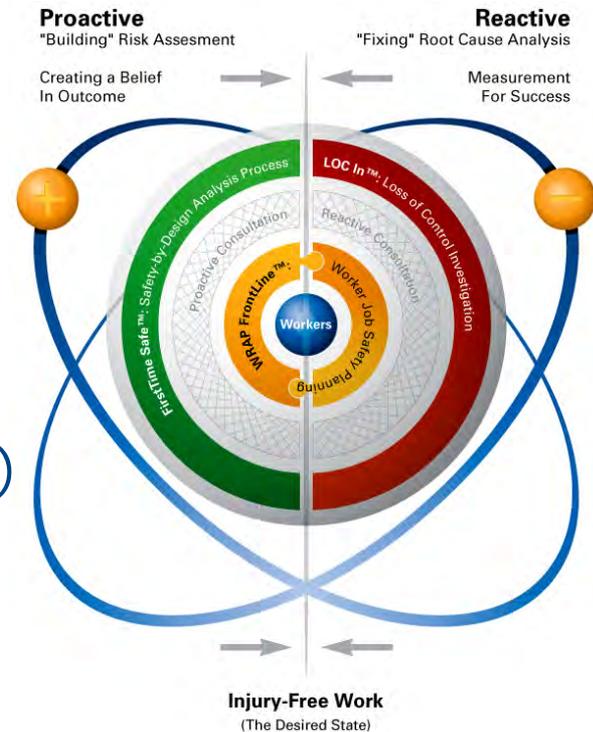


376 «l'Investigazione in ATM»: perche?

Non per comprendere cosa è successo ma ...

... per capire:

- Perché e come è successo
- Quanto severo è stato l'evento (RAT)
- Quali misure adottare (apprendere e correggere)
- Acquisire elementi per *lesson dissemination*.



376 «severità»: Risk Assessment

- Relazione gravità/frequenza
 - Gravità: Risk of collision, Controllability
 - Frequenza: Systemic issues, Window of Opportunity
- Analisi dati fattuali;
- Ricerca fattori contributivi;
- Individuazione fattori di rischio comuni.

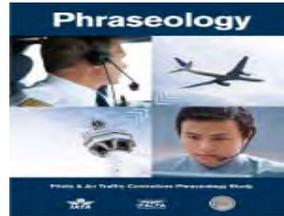
REF. No.		A1	B1	C1	E1	D1
RISK ATM: E5	E5	A2	B2	C2	E2	D2
RF = 0%, RF sev= 0%, RF rep = 0%		A3	B3	C3	E3	D3
RISK ATM GROUND: E5	E5	A4	B4	C4	E4	D4
RF = 0%; RF sev= 0%; RF rep = 0%	<- RF overall ATM	A5	B5	C5	E5	D5
RF = 0%; RF sev= 0%; RF rep = 0%	<- RF ATM ground					
A. SEVERITY						
1. Risk of collision						
	ATM ground	ATM airborne	ATM overall			
Minimum separation achieved	0	0				
Separation + 75% minimum	1	1				
Separation >50%, <=75% minimum	3	3				
Separation >25%, <=50% minimum	7	7				
Separation <=25% minimum	10	10				
Total separation (a)				0		Insert your comments on how you see
Rate of closure NONE	0	0				
Rate of closure LOW (<=85knots, <=1000ft/min)	1	1				
Rate of closure MEDIUM (>85 and <=205 knots, >1000 and <=2000 ft/min)	2	2				
Rate of closure HIGH (>205 and <=700 knots, >2000 and <=4000 ft/min)	4	4				
Rate of closure VERY HIGH (>700knots, >4000ft/min)	5	5				
Total rate of closure (b)				0		
TOTAL (1-ATM) Risk of Collision (a)*(b)				0		
TOTAL (1-ATM Ground) Risk of Collision (a)+(b)				0		
2. Controllability						
	ATM ground	ATM airborne	ATM overall			
Conflict detected	0	0				
Conflict detected late	3	0				
Conflict NOT detected	5	0		0		
Plan CORRECT	0	0				
Plan INADEQUATE	3	0				
NO plan	5	0		0		
Execution CORRECT	0	0				

376 «Sharing and Dissemination» in ENAV

Recurrent Training



Safety Promotion



Safety Notice

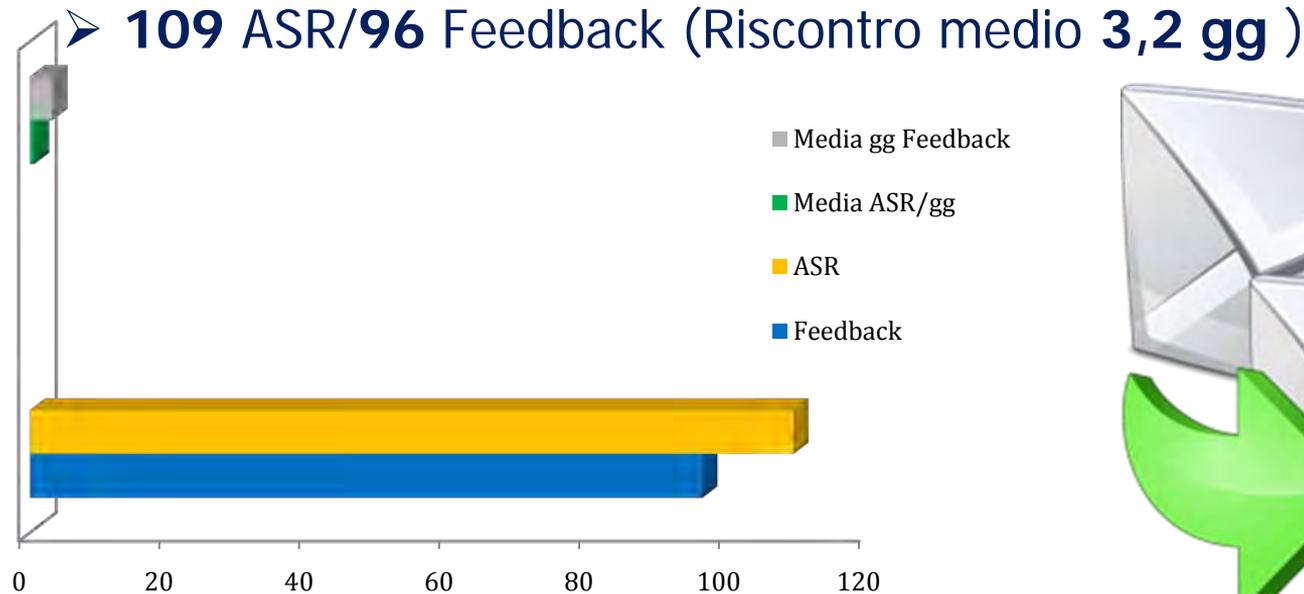


SafeBull



376 «Sharing and Dissemination» con gli stakeholder

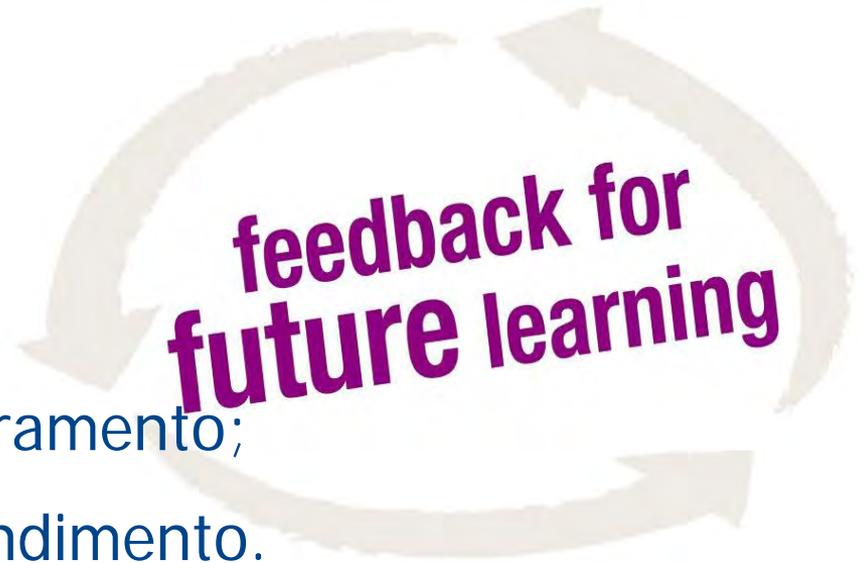
air@enav.it al 30.06.2015



Safety

376: L' importanza del FEEDBACK

- Condividere;
- Evitare spiacevoli «*déjà-vu*»;
- Dare importanza al reporting;
- Dare importanza al reporter;
- Supportare il desiderio di miglioramento;
- Supportare il desiderio di apprendimento.



376: «pro e contro»

Vantaggi:

- Risolve alcune incertezze;
- Garantisce maggiore indipendenza;
- Rafforza l'intero processo;
(*analisi, azioni correttive, feedback*)
- Rafforza la Just Culture;
- Definisce ambiti e supporta la condivisione.

Svantaggi: (*possibili se non gestiti*)

- Iniziale confusione
- Aumento del rumore di fondo e rischio *tsunami*;
- Conflitti investigativi e duplicazione attività;
- Aumento dei costi (obiettivi dispendiosi);
- Spreco di risorse in analisi occurrence non rilevanti.

Information Overload

© 1996 Ted Goff



"EUREKA! MORE INFORMATION!"

Change Requires Taking a Leap of Faith

Thank you for
your attention!

