

מאמר: כמה סיכון אתם מוכנים לקבל?

המעגל של קבלת סיכון¹.

1. כמה סיכון אתם מוכנים לקחת?

לאיזו רמת סיכון אתם מוכנים להסכים? זו אחת השאלות הקריטיות שכל ספק בתעופה צריך לענות עליה.

התשובה תוזן לכל פעילות ניהול סיכון בודדה במסגרת תכנית ה-SMS התעופתית.

בד"כ אנחנו חושבים על השאלה במונחים של "רמת בטיחות מקובלת" (ALOS), או "הסיכון הנמוך ביותר שניתן ליישם" (ALARP), אולם זה פחות אפקטיבי להתמודד עם נושא הקבלה במונחים של תפיסה (ALARP, ALOS) מאשר שאלה שמציבים. זאת מאחר שהתמודדות עם קבלת סיכון מנקודת הראות של ALOS או ALARP, מאפשרת לך להתרחק מהשאלה האמתית שנדרש להציב: "כמה סיכון אתה מוכן לקבל?" (HMRA)

ההבדל בין HMRA/ALARP/ALOS הוא עדין, אבל חשוב מאוד:

- ✓ ALARP מתייחס לפרקטיקה של הפחתת סיכון.
- ✓ ALOS מתייחס לסיכון מנקודת מבט של קבלה.
- ✓ HMRA שוקל ישירות את רמת הסיכון לבעיה בטיחותית נתונה.

במילים אחרות, ALOS מתמקד ברמת הבטיחות לבעיה מסוימת, בעוד שאלת HMRA מתמקדת ברמת הסיכון הנלקחת בהתייחס לבעיית בטיחות ספציפית.

באופן ספציפי, לשאול כמה סיכון אתם מוכנים לקבל?, זו היא דרך טבעית להעביר את המיקוד לסיכונים שאנו מוכנים לקבל, במקום לבטיחות של הסוגיה שלפנינו.

2. מעגל קבלת הסיכון

ALARP, ALOS ו-HMRA כולם צריכות להיות מבוססות במסמכי הבטיחות והפרקטיות, אולם הן צריכות להיות מבוססות בסדר מסוים, כדלקמן:

- ✓ בחר בעיה בטיחותית מסוימת, לדוגמא: סיכון (נזק פוטנציאלי), או מפגע (תפיסה מסוכנת).
- ✓ לבעיית הבטיחות שאותרה, שאל "כמה סיכון אנחנו מוכנים לקבל? (HMRA).
- ✓ תעד מה רמת הסיכון שהחברה שלך מוכנה לקבל?
- ✓ תעד את המידה שבה המפגע/הסיכון יוקטן (ALARP).
- ✓ בהסתמך על התיעוד, בסס (או וודא) מטרות לרמת סיכון מקובלת.
- ✓ התהליך הנ"ל צריך להתקיים במאקרו, כדוגמת מסמכי מטרות ויעדי בטיחות וכן במיקרו, בעת ניהול בעיות בטיחות אינדיבידואליות. תהליך זה הוא גם מעגל, לפיו המטרות המתייחסות ל-ALOS צריכות להיבדק ע"י שאלת HMRA.

3. מהי המשמעות של לקחת סיכון?

ביצוע הערכה כמה סיכון נלקח, זה הוא צעד ראשון חשוב לביסוס רמת בטיחות מקובלת והכי נמוך שישים באופן סביר.

¹ הגדרת שלושת מושגי המפתח של המאמר:

1. ALARP – As low as reasonably possible.
2. ALOS – Acceptable level of safety.
3. HMRA – How much risk are we willing to accept.

כאשר אנחנו אומרים "מקבלים", אנחנו מתכוונים ל:

- ✓ כלל הסיכון הארגוני הנלקח; או
- ✓ סיכון שנלקח ביחס לבעיה ספציפית

המונח "נלקח" דומה למונח "מקובל". המקור לכך היא העובדה שבטיחות מוחלטת אינה ברת-השגה. זה למעשה זיהוי של מאפיינים של סיכון או מפגע ש:

- ✓ מעבר לשליטת החברה.
 - ✓ הינם לא סבירים, או זניחים, שלא שווה להשקיע משאבים כדי להתגונן מפניהם.
 - ✓ לחברה אין את המשאבים/הטכנולוגיה כדי להתגונן מפניהם.
- לסיכום, לקחת סיכון משמעו להתייחס לסיכונים פוטנציאליים שנשארים לאחר שהופעלו אמצעי איפחות במסגרת ה-SMS.

4. איפחות של סיכון ולקיחת סיכון

לשאול ולענות, כמה סיכון נלקח. זה הוא חלק הכרחי לבירור:

- ✓ מה הם האלמנטים הספציפיים של סיכון/מפגע שמאופחתים.
- ✓ מה הם האלמנטים הספציפיים של סיכון/מפגע שאינם מאופחתים.

ביסוס שני האלמנטים הנ"ל, הינו חלק הכרחי למאמצי איפחות סיכון, מאחר והוא מסייע בזיהוי הנקודות הבאות:

- ✓ אלמנטים פוטנציאליים של סיכון/מפגע שניתן להמשיך להפחית אותם.
- ✓ אלמנטים של סיכון/מפגע שאין להם אמצעי בקרה.
- ✓ כיצד אמצעי הבקרה עובדים ביחס לסיכון/מפגע פוטנציאלי

הטיעון המרכזי כאן הוא שאיפחות סיכון אינו מסתכם רק בהבנה של מה מאפחתים, אלא גם מה לא מאפחתים.

5. לסיים: הערכה אם הסיכון שהארגון לוקח הוא מקובל

לקיחת סיכון מסוים הינו הגיוני עבור ארגונים. המשאבים לא יהיו ברי ניהול אם ננסה לאפחת סיכון מסוים לחלוטין, לכן:

- ✓ צפה שכל סיכון/מפגע יקבל מידה מסוימת של חשיפה. סקור מה מידת החשיפה שהארגון לוקח.
- ✓ בצע הערכת סיכון לחשיפה זו.
- ✓ בדוק אם הערכת הסיכון נמצאת ברמה המוגדרת לקבלה.

העשייה הנ"ל מבוססת על ההנחה שהארגון כבר הגדיר את הקו המפריד בין קבלה לאי-קבלה.

מקור: בלוג בשם aviation safety, הכותב: טיילור בריטון