



לכבוד  
משתתפי הדין

### הנדון: סיכום ישיבה מס' 1 של וועדת ההיגוי SSP

בתאריך 11.12.2016 נערכה בראשותו של מנהל רת"א פגישתה הראשונה של וועדת ההיגוי.

#### משתתפים:

רת"א: יואל פלדשו – מנהל רת"א, גדי רגב – מנהל אגף בכיר מטה, אלון שלו – מנהל תחום בטיחות טיסה, רון בנטון – ממונה בטיחות טיסה, הח"מ.

חה"א: סא"ל אילן נבט – רע"ן בטיחות טיסה (מבק"א)

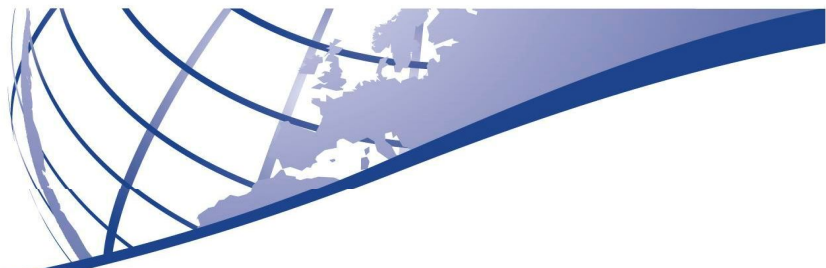
מת"ח: יצחק רז – החוקר הראשי

שמ"ט: עמית סביר, יבגני בריינין.

רספ"ן: יעקב נחמן – מפקח ימי חשמל

#### רקע:

1. מנהל רת"א מונה ע"י שר התחבורה ליו"ר וועדת ההיגוי ופגישה זו היא פגישתה הראשונה של הוועדה שתתכנס אחת לחצי שנה.
2. מטרת הוועדה היא לכוון ולתאם את כלל פעולות ה- SSP וכן לאתר "נקודות תורפה" שיוצרות פוטנציאל לתקריות חמורות / תאונות וביכולתן להשפיע על בטיחות הטיסה בישראל. אלה יועברו לטיפול וועדת יישום הפועלת תחת וועדה זו.
3. הפועל היוצא של עבודת הוועדות הינה תכנית בטיחות מדינתית שתגדיר ALOSP - ספי בטיחות מדידים ומקובלים של בטיחות בתחומים שנמצאו בעלי פוטנציאל לתאונות (בנספח מצ"ב הגדרת ALOSP מתוך DOC 9859).

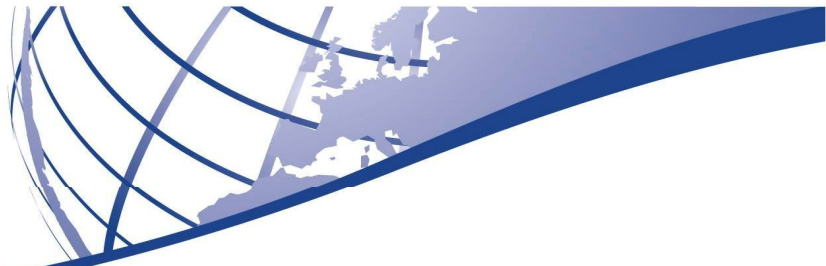


## עיקרי הדברים:

1. הוצגה המצגת המצ"ב הסוקרת מהי ה-SSP, יעוד ותפקידי וועדת ההיגוי, סטטוס ה-SSP וה-SMS, וצעדים מומלצים להמשך.
2. וועדת היישום צפויה להיפגש עוד כחודש ובנוסף בתחילת שנת 2017 מתוכנן להתקיים כנס SSP לבכירי התעופה ולכלל הגורמים הרלוונטיים.
3. לעניין סטטוס ה-SMS, ארבעת המפעילים ומכוני הבדק שלהם עברו סיקור שלב א'. רש"ת ותעש"א עוד לא עברו סיקור שלב א' ומועד לסיקורים ייקבע עד לתחילת ינואר.
4. לאחר ההצגה נערך דיון פתוח ועלו מצד המשתתפים הנושאים הבאים:
  - א. רע"ן בטיחות טיסה במבק"א - הציג כי נראה לו כי הממשק בין הפעילות האזרחית והצבאית בארץ מיצר אירועים בעלי סיכון בטיחותי המצדיקים טיפול מדינתי. הגדרות המרווחים בין התעופה האזרחית לצבאית שוות בחינה וקיימים אזורים וסקטורים בחיל האוויר היוצרים אירועים רבים. אף אם התחקור בחיל עצמו טוב, היישום פחות מכך וחלק נובע מהאינטרקציה עם הגורמים האזרחיים. סבור שמערכות הבקרה של התעופה האזרחית יכולות לסייע בנושא זה. כמו כן, הציג שלטעמו יש להידרש לנושא הממשקים הקיימים בין תעופה אזרחית לצבאית בבלוק גובה נמוך (עד גובה 5000' רגל). סבור שיש מקומות רבים שניתן להשתפר בהם והאינטרס הוא כמובן משותף. כמו כן, הציג את הפוטנציאל הבטיחותי על היבטיו המגוונים של שיבוי GPS באזורינו.
  - ב. נציגי השמ"ט – לטעמם נושא שיש להעלותו ברמה המדינתית הוא העברת מידע מטאורולוגי למשתמשי התעופה הכללית והספורטיבית בקבועי זמן רלוונטיים ולאתרים המשמשים לתעופה זו ושכיום לא ניתן להם מענה של מידע מטאורולוגי.
  - ג. רספ"ן – התבקש לבחון באם ישנם נושאים שבתחום אחריותם הנדרשים לתשומת לב בנושא "חיפוש והצלה".

## סיכום מנהל רת"א:

1. פגישה זו הייתה בעיקרה פגישה מלמדת והנעת הבסיס לעבודתנו הלאה. אני מצר על העדרם של בכירי חיל האוויר, שמ"ט ורספ"ן ומקווה שיתוקן בהמשך.



2. יש לקבוע כבר עתה מועד לפגישה החצי שנתית של הוועדה ולפגישת וועדת היישום לשנת 2017. עד לסוף שנה זו יש לתאם סיקור שלב א' לרש"ת ותעש"א וסיקור שלב ב' למפעילים ולמכוני הבדק שלהם.
3. נדרש להתקדם ביסודות 2+3 כפי שהוצגו במצגת - ניהול סיכונים והבטחת הבטיחות.
4. נקבעו 3 נושאים שוועדת היישום תתבקש לבחון:
  - א. הממשק בין תעופה אזרחית לתעופה צבאית.
  - ב. שיבשים שונים ב-GPS – בחינת הנושא וכיצד ניתן לשפר את התאום.
  - ג. מענה לתמונה המטאורולוגית לכל המשתמשים שאינם נכללים בקבוצת המובילים האוויריים.

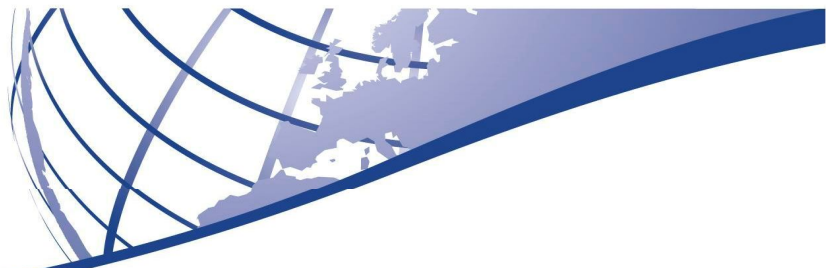
בברכה,

**נועם רוזנברג**  
יועצת למנהל הרשות



העתק:

מת"ח – מנכ"לית, יועמ"ש, גב' דפנה עין-דור  
ראש מבק"א – אל"מ יואב עמירם  
מנהל השמ"ט – ניר סתיו  
מנהל רספ"ן – יגאל מאור  
הנהלת רת"א



## DEFINITIONS

*Note.— The following definitions were developed while new Annex 19 — Safety Management was being drafted. Once Annex 19 becomes applicable in November 2013, if there should be any differences in the definitions, the Annex 19 definitions shall prevail.*

**Acceptable level of safety performance (ALoSP).** The minimum level of safety performance of civil aviation in a State, as defined in its State safety programme, or of a service provider, as defined in its safety management system, expressed in terms of safety performance targets and safety performance indicators.

**Accountable executive.** A single, identifiable person having responsibility for the effective and efficient performance of the State's SSP or of the service provider's SMS.

**Change management.** A formal process to manage changes within an organization in a systematic manner, so that changes which may impact identified hazards and risk mitigation strategies are accounted for, before the implementation of such changes.

**Defences.** Specific mitigating actions, preventive controls or recovery measures put in place to prevent the realization of a hazard or its escalation into an undesirable consequence.

**Errors.** An action or inaction by an operational person that leads to deviations from organizational or the operational person's intentions or expectations.

**High-consequence indicators.** Safety performance indicators pertaining to the monitoring and measurement of high-consequence occurrences, such as accidents or serious incidents. High-consequence indicators are sometimes referred to as reactive indicators.

**Lower-consequence indicators.** Safety performance indicators pertaining to the monitoring and measurement of lower-consequence occurrences, events or activities such as incidents, non-conformance findings or deviations. Lower-consequence indicators are sometimes referred to as proactive/predictive indicators.

**Risk mitigation.** The process of incorporating defences or preventive controls to lower the severity and/or likelihood of a hazard's projected consequence.

**Safety management system.** A systematic approach to managing safety, including the necessary organizational structures, accountabilities, policies and procedures.

**Safety performance.** A State's or service provider's safety achievement as defined by its safety performance targets and safety performance indicators.

**Safety performance indicator.** A data-based safety parameter used for monitoring and assessing safety performance.

**Safety risk.** The predicted probability and severity of the consequences or outcomes of a hazard.

**State safety programme.** An integrated set of regulations and activities aimed at improving safety.