



הועדה ליישום SSP
מפגש שלישי
06.06.17

פתיחה וריענון סיכום הדיון הקודם

עדכונים-

מפגש עם נציגת EASA

סיכום מפגש SSP

מסמך ליישום מוצלח של SMS / SSP

התייחסויות וסיכום

- מפגש עם נציגת EASA – סדר יום + סיכום

- סיכום מפגש SSP

- מסמך עקרונות SMS / SSP

- Israel Aviation presentation
- EASA overview of current status of SSP and SMS in EASA
- Risk Assessments - examples and implementation
- ALOSP and KPI - How to set and work with it?
- Voluntary reporting system –
How does it work? And is it effective?
- Non operation SMS implementation - AMO, ATO Ground handling & others
- Summery + meeting with other department managers

ISSUE	INFORMATION NEEDED	ACTION
Oversight base performance	Practical examples	Raquel will check.
Prioritization of risk-based legislation	More examples – how to integrate SSP in the ongoing process	Raquel will check
SMS	SMS implementation (Organization Requirements)- AMO	Raquel will check and also about guidance materials
SRM process	PIA	Raquel will forward more materials
Risk assessment	Uniformity \ specific method or tools	When EASA issues standardized guidance materials(for competent authorities), Raquel will forward us more info
Voluntary reporting sys.	Model and recommended application process	Raquel will check and about guidance material for that, while regarding to Doc. 9859.
Spain SPIs Programme	guidance materials and examples	Raquel
Occurrence Reporting in EU	Once a year or even in real time	Raquel will forward more info
EUROMED questionnaire	Complete missing data	Eli Alook- head of Regulations and Standards Dep.

סיכום הכנס SSP

- א. הכנס הוא חלק מתכנית יישום ה- SSP בישראל הכוללת הדרכה ושיתוף כלל התעשייה.
- ב. ניהול הבטיחות בעולם התעופה הוא אבן יסוד בתכניות העבודה לשנים הקרובות.
- ג. המחויבות לתכנית היא פעם פנימה למדינה ופעם החוצה לסטנדרט הבינ"ל.
- ד. כפי שנעשה עד כה ישנה חשיבות מיוחדת בלימוד ממדינות אחרות בעולם שכן מדובר בתכנית חדשנית וגמישה.
- ה. בישראל העובדה שתעשיית התעופה קטנה מאופיינת בקשיים ייחודיים.
- ו. התייחסויות המשתתפים נרשמו ויבחנו על ידי רת"א.



איך לתמוך בישום מוצלה של SMS / SSP – המלצות לרגולטורים

- הנייר הוכן ע"י "קבוצת שיתוף הפעולה הבינ"ל לניהול בטיחות" (SM-ICG).
- המטרה היא לקדם הבנה משותפת של העקרונות והדרישות של SMS, SSP.
- לפני ביצוע SMS / SSP המדינות חייבות את היכולות כולל היכולת לפעולה ב: יישום סטנדרטי ICAO, השגחה על תעשייה באמצעות סט תהליכים ותכניות, חקירה בטיחותית יעילה ומוכחת, קיום כוח עבודה כשיר והולם.

- בהתייעצות יש להגדיר את תכנית היישום ל- SMS ואת ההבנות הנדרש לשנות.
- ה- SMS היא מערכת דינמית המייצרת הזדמנויות ללמוד, את הניסיון יש לנצל ליצירת איזון בין הדרישות לבין הסדרה מבוססת ביצועים.
- נכון להתבסס על מבנה קיים ולא להמציא מחדש, לדבר חשיבות בקבלת ה- SMS ע"י האנשים.
- ההסדרה לא חייבת לשקף את ICAO מילה במילה, השפה צריכה לשקף את התרבות הלאומית ואת התעופה שלה.
- הדרכת אנשי המפתח בתפיסה ועקרונות ה- SMS / SSP.
- בחינת התפיסות הפנימיות באופן עיתי כדי לוודא שהן מקדמות את הבטיחות ולא מהוות חסמים.
- ה- SMS לא תבנה ביום אחד. הגדר יעדים לכל שלב ושלב.
- בכל שלב נדרש להוכיח שהאלמנט במקום ואפקטיבי.
- כדי למנוע חפיפה יש לוודא תיאום בין ה- SMS / SSP לשאר הרגולציה.

אחריות וקווי אחריות

- אתר את המנהל בעל האחריות הכוללת.
- יתכן סקר פערים ממוקד כולל ראיונות אישיים.
- המדינות צריכות לאמץ עקרונות לניהול הבטיחות וליישם בתכניות העבודה שלהן.
- מדינות הבטיחות צריכה להתפתח בממשק עם המנהל האחראי ורשויות המדינה.
- יש להתחשב בלקחים שנלמדו לטובת שינוי תהליכי יישום ולוחות הזמנים.
- עבוד בשותפות עם עמיתים בתעשייה כדי להתאים את תכנית היישום לבגרות ה-SMS בשטח.
- **פתח דיאלוג** עם ההנהלות הבכירות על האתגרים וההצלחות ב-SMS.
- תהיה ראליסט לגבי לוח הזמנים ליישום ה-SSP, זה אתגר לארגונים ולעובדים.
- השאר **זמן לדבר על אסטרטגיות היישום** של SMS / SSP עם אנשי המפתח.
- היישום חייב להיות פרויקט מנוהל עם אבני דרך, לוח זמנים, אחריות **ופידבק שוטף** כולל מהתעשייה.
- נק' מפתח היא קידום ותקשור הבטיחות, פנימית וחיצונית.



החקירה הבטיחותית

- לחקירה הבטיחותית פוטנציאל לתרום ל- SSP בדגש על סיכוני הבטיחות ופעולות למניעת סיכונים.
- החקירה הבטיחותית היא עצמאית משאר הרשויות ולמרות זאת היא נדרשת ליחסי גומלין עם ה- SSP.

מדיניות האכיפה

- מדיניות האכיפה צריכה להכיר בזה שחלק מהפעולות צריכות להתנהל דרך ה-SMS ולא בפרוצדורה הרגילה.
למשל: + כשהפרה אינה מכוונת.
+ כשהארגון מציע צעדי תיקון שהולמים את הסיבה לאירוע וימנעו הישנות האירוע.
- במידת הצורך יש לפתח חקיקה שתאפשר להסיר חסמים כך שיתאפשר הליך אכיפה גמיש יותר.

הסכם עם התעשייה על ביצועי הבטיחות

- ייסד מטרות, יעדים וציפיות ראליים. תהיה ראלי וגמיש באשר להישגים הצפויים.
- את ה-SPI's יש לקבוע בהסכמה עם התעשייה, חשוב לקבוע זאת עם הבנה של המטרה והתועלת שתצמח מכך.
- ערכים מתאימים היא נקודת המפתח. המידע על הארגונים יכול סייע בתיקוף SPI's, למשל בקרב חבר SM ICG פותח מנגנון התייעצות עם התעשייה בנוגע להתפתחות ה-SPI's.

פיקוח על הבטיחות

- מתודולוגיית הפיקוח מתאימה ל"מבוסס ביצועים".
- נדרש לפתח תכנית פיקוח שמותאמת לפרופיל סיכונים של המפוקח שתגדיר גם תדירות לפיקוח.
- הפיקוח על יישום ה-SMS צריך להיות פרויקט מנוהל בדגש על פיתוח כלים, תהליכים ואימון המפקחים.
- אל תאמן מוקדם מדי כדי להימנע מריענון טרם ביצוע.
- נטר והערך פניות אם השיטות ליישום סטנדרטים והפרשנות של ה-SSP והחקיקה.
- נדרש להעריך ולתקן את האפקטיביות של תכנית הפיקוח על ה-SMS.
- נדרש לפתח כלים כדי לסייע ולעודד איך לפקח על ה-SMS.

מידע בטיחותי – איסוף, ניתוח, שיתוף

- ה- SMS היא מערכת נתמכת מידע.
נדרש לפתח תהליכים לאיסוף, ניתוח, שיתוף ולהגדיר כללים לשמירת המידע.
- מערכת המידע הקיימת – נדרש לבחון ולעדכן.
- ניתוח מידע בטיחותי דורש מיומנויות מיוחדות.
- הגן על מידע בטיחותי וולונטרי מפני שימוש לא ראוי.
המדיניות צריכה להיות ברורה ומפורסמת.
יתכן ונדרש מדריך להבנת הפרשנות של המדיניות.
- נדרש להיות רגיש למידע בדיווח הבטיחותי שיכול להשפיע על האדם ועל הקריירה שלו ובמקרים מסוימים על מגזרי תעופה שלמים.

אימון, תקשור והפצה

- נדרש לפתח חומר עזר לסייע בפרשנות איך ליישם את ה-SMS
- המדריך צריך לכלול חומר מותאם הכולל דוגמאות ספציפיות לארגון.
- שיפור מתמשך בחומר העזר.
- לבנות מלקחים נלמדים דרכים לשיפור ה-SMS.
- כישורים שונים עשויים להיות נדרשים בפיקוח שונה מהמוכר, לדוגמא: איך לנתח כשלים מערכתיים ולא אינדיבידואליים, מעבר לפיקוח מבוסס ביצועים, הגורם האנושי, QA, RM, סיבות שורש וכו'.
- הדרכה אינה מסתכמת בקורס אלא בצפייה והשתתפות בהערכת SMS ובבדיקה שהידע נשאר עדכני.
- נדרש מאמץ גדול לשכנע את הארגונים והמפקחים שהשינוי אפשרי.
- הדחף לשינוי צריך להיות גדול מהדחף לאי שינוי.
- יסוד מסגרת זמנים לשינוי והטמעה אותו בלוחות הזמנים.

- אסטרטגיית ניהול השינוי אצל העובדים – אל תדריך מוקדם מדי, תקשר, ודא שהנהלת הביניים איתך.
- יש לפתח תכנית תקשור ליידוע כלל השותפים במידה שחל שינוי בתכנית ה-SMS.
- שיתוף מידע ומערכות משולבות בין ארגוניים:
 - קבוצות שיתוף פעולה לקידום ה-SSP.
 - קבוצה פנימית לפיתוח אזורי SMS שעשויים לקדם ולתמוך ב-SSP.

הדרכה, תקשור ופרסום של מידע בטיחותי

- הארגונים צריכים להיזהר כשהם בוחרים יועצים להתקדמות ב-SMS. מידה אחת אינה מתאימה לכולם. אין פורמט קסם שמתאים לכולם.
- נדרש לתת את הדעת לשיתוף יועצים כמו בעלים של ארגונים בפגישות ובכנסים, כך יוכלו להשפיע על יישום ה-SMS.
- מומלץ לשלב את ה-SMS בהכשרות כך שהוא יהיה משולב בעשייה באופן רגיל ולא רק בהדרכות בהמשך.
- אחרי היישום של ה-SMS המשך לקדמה וליישם לקחים שנלמדו.
- פתח דיאלוג עם הארגונים, ברמת ההנהלה הבכירה, על הצלחות והאתגרים שב-SMS.
- עודד את התעשייה לחלק מידע ורעיונות באשר ל-SMS.
- תקשר את חלקה של הרשות בסביבת ה-SMS, דוגמאות: תהליך משותף, לדבר ולפתור נושאים, JC, התפקיד של הרשות בפיקוח ורישוי, הממשק השוטף עם התעשייה, לשתף במידע לפיתוח SPI's.

- פתח הבנה ברשות / ארגון מהי תרבות בטיחות וחשיבותה ל-SMS.
- התחשב בתרבות הבטיחות בארגון וכיצד היא משפיעה על יכולת הפיקוח.
- יתכן שתרבות הבטיחות שלך צריכה להשתנות כדי לתמוך בשינוי בגישת הפיקוח כולל ה-SMS.
- שינויים ארגוניים עשויים להידרש כדי לשלב ולתאם את הפיקוח ה-SMS לכל רוחב (הרלוונטי) הארגון, זה עשוי לשנות את כלל התרבות בארגון וייקח זמן לפרט לאמץ זאת.
- האם ההנהלה הבכירה מפגינה התחייבות ברורה לשינוי הארגוני ולתרבות הבטיחות?
עודד ארגונים לבצע שינוי טרם ביצוע השינוי הנדרש ל-SMS.
- האם אתה מראה התחייבות ברורה וארוכת טווח להשיג שיפור בתרבות בארגון ותכניות השינוי כדי להשיג יישום SMS אפקטיבי.

.75 = SMS •

.30 = SSP\ IMPLEMENTATION •

.20 = CHANGE\MANAGEMENT\REGULATION •

.16 = OVERSIGHT\CULTURE\EFFECTIVE •

צוותי המשימה

לוח	המלצות	מסמכים ומקורות	תיאור המשימה	חברי צוות	ארגון מוביל	נושא
31.12.17 ועדכון בחצי שנה	מחייב כתב הסכמות	ניסיון נלמד ממדינות אחרות המנהלות ממשקים זהים - לדוגמה ארה"ב וספרד בהן יש ממשק משמעותי	חשיבה והכוונה לטווח הבינוני והארוך כדי להצביע על מיפוי תחומים בממשק שאינם כרגע בעבודה מיוחדת והמלצות במה לטפל במקרו כדוגמת- תשתיות אוויריות או קרקעיות, תמונ"א, תחומים לשיפור בתיאום השוטף, תקשורת, ממשקי מע"מ וכד'.	ח"א, רש"ת, רת"א	רת"א	ממשק ח"א - תעופה אזרחית
31.12.17 ועדכון בחצי שנה		ICAO, EASA, DOC 9859, ANNEX 19, מדינות נוספות כגון אוסטרליה ואנגליה	בחינת ההבדלים בין דיווח חובה לדיווח רשות. מתן המלצה לבסיס התקנות	רת"א רש"ת, מפעילים	מפעיל	דיווח וולונטרי

צוותי המשימה

נושא	ארגון מוביל	חברי צוות	תיאור המשימה	מסמכים ומקורות	המלצות	לז
הגדרת חומרות	מח"ר	מח"ר, רש"ת, רת"א	קביעת סטנדרט אחיד, פרסום חומרי הדרכה בהתאם	ICAO, EASA, ANNEX 13, ANNEX 19, DOC 9859, מודלים שונים לתחומי התעופה לדוגמא RAT עבור ATM בחינת מטריצת הערכת סיכונים וחומרות	הכנת חומר הדרכה לתקשור	31.12.17 הצגה באמצע השנה
KPI / ALOSP	רת"א	רת"א, רשת, מפעילים	זיהוי וקביעה של נושאים ראשוניים	בעולם SSP תכניות והמלצות במסמך 9859	בסיס ראשוני לעבודה- התייחסות ראשי האגפים ברת"א ליועצי ה SSP בשנת 2014	31.12.17 הצגה ראשוני באמצע השנה

מה הלאה

- הועדות הבאות- תאריכים ותוכן במקרו
- ועדת ההיגוי- מועד ותוכן מוצע



החלטות וסיכום



תודה רבה

יעוד ותפקידי הוועדה

- ביצוע בפועל של מדיניות הבטיחות לפי הנחיות ועדת ההיגוי.
- קידום נושאים וכלים בהתאם לתכנית היישום.
- ניהול והמעקב השוטף של יעדי בטיחות, מדדי בטיחות וקידום הבטיחות.
- יישום המשימות באמצעות צוותי עבודה (TASK FORCE).

תדירות מפגשים - אחת לרבעון

מעקב אחר הפעילויות המתבצעות בכדי להבטיח את בטיחות התעופה בישראל. וזאת באמצעות:

- מעקב עיתי על ביצועי ה-SSP
- בחינת מדדי הבטיחות (safety indicators)
- שיתוף מידע הבטיחותי

באזרחיות הועדה

הערות	גופים מובילים	נושא
מתוך ועדת ההיגוי	ח"א, רש"ת, רת"א	ממשק ח"א - תעופה אזרחית
מי נדרש ומה נדרש	חברות, רש"ת, מפעילים	דיווח וולונטרי
מודל ICAO	חוק"ש, רש"ת, רת"א	הגדרת חומרות
הצגה ראשונית	רת"א	ALSO / KPI

התכנסות הצוותים לקביעת לוח ומטרות ראשוניות



התייחסות המשתתפים/דיון חופשי