



## הנדון: PRC Report - ALoSP

הועדה לבחינת ביצועים (PRC) של יורקונטרול ערכה מחקר בנושא סטטוס ה- ALoSP בקרב המדינות החברות בארגון.

הסיבה למחקר היא החשש שהגדרות והדרכה על אופן היישום לפיתוח ה- ALoSP באירופה אינן בנמצא.

### למחקר הוגדרו 2 מטרות:

הערכת סטטוס היישום  
חומר עזר נוסף ליישום SSP - ALoSP על בסיס שיטות עבודה מומלצות.

המחקר פורסם במאי השנה, הוא התבסס על שאלון שהועבר במדינות החברות, 26 מדינות מתוך 41 השיבו (63%), לאחר הזדמנות נוספת בסוף, המחקר כלל 35 מדינות (85%).

### פיתוח ניטור ומדידה של ה- ALoSP לפי ICAO:

- א. זיהוי כל תחומי הסיכון הקריטיים ומדדי הבטיחות שלהם שיגדירו את רמת הבטיחות.
  - ב. זיהוי יעדים שסייעו לשימור או שיפור רמת הבטיחות ושיושגו ע"י המדדים, בכל תחום, מתוך ראייה שיתאפשר שיפור מתמשך בבטיחות כלל מערכת התעופה.
  - ג. זיהוי התראות המצביעות על בעיה בביצועי הבטיחות בפועל או שמתפתחות במדד מסוים או בתחום מסוים.
  - ד. לבדוק את ביצועי ה- SSP כדי לוודא אם נדרש שינוי או תוספת למדדי הבטיחות שיאפשרו קידום נוסף של הבטיחות.
- גורמים משפיעים** – נבדקה ההשפעה של מורכבות וגודל התעופה במדינה וכן שלב ההתקדמות ב- SSP, על יישום ה- ALoSP והאתגרים העומדים בפני המדינה.
- בקריטריונים למורכבות וגודל נלקחו בחשבון מספר נותני שירות, מספר חברות התעופה, מספר יחידות הנת"א (ANSP) וכו'.**

### לאחר מכן המדינות חולקו ל- 3 קבוצות:

1. ATS מורכב (יותר מ- 50 ספקי שירות)
2. ATS בינוני ( בין 11-50 נותני שירות)
3. ATS נמוך (10 ומטה נותני שירות)



### הסטטוס על פי תשובות המדינות

על פי השאלון כ- 70% מהמדינות המשיבות הצהירו על השלמת SSP, 23% הצהירו שסיימו בסוף 2017 ושתי מדינות בתהליך ללא יעד סיום מוגדר.

### הסטטוס על פי רמות היישום של ICAO:

ICAO SSP	תיאור	מדינות	אחוז
רמה 1	GAP Analysis - התחלה	7	20%
רמה 2	נבחנו כל השאלות של - GAP Analysis	11	31%
רמה 3	ת"ע פעולה לפערים	16	46%
רמה 4	SSP מיושם	1	3%

לא נמצא הקשר בין מורכבות ה- ATS למידת יישום ה- SSP או ה- ALoSP. נקבע שההזדמנות ליישום ה- ALoSP בקרב המדינות החברות תוחמץ במידה שבשנתיים הקרובות לא יקבע תהליך אחיד. המחקר מציין צעדים ואתגרים ליישום ה- ALoSP (2.2.1 – 2.2.4).

### לשיטת עבודה מומלצת מודגשים הדברים הבאים:

- א. חיוניות המידע לקביעת SPI's.
- ב. מדדי ה- ALoSP חייבים להתבסס על מידע שנאסף במשך שנים.
- ג. איכות המידע המדווח תלוי מאוד במדיניות אי הענישה במדינה.
- ד. שיתוף פעולה ושיח פתוח, עם מירב התעשייה, על נושאי בטיחות הוא חשוב.
- ה. שיתוף פעולה צמוד בין הרשויות לתעשייה הוא קריטי לבחירת ה- KPI's שישמשו אח"כ לגיבוש ה- ALoSP.



## המלצות ודרך להמשך:

### א. כללי:

- 1) נדרשות הגדרות אחידות ל- ALoSP לכל חברות ירוקונטרול.
- 2) היקף העבודה ל- ALoSP יקבע ע"י המדינות לפי מורכבות ה- ATS.
- 3) המדינות צריכות לוודא שמידע הבטיחותי של האירועים נמצא ותקין זאת כדי לקבוע יעדים ל- SPI's, לכן יישום מערכת דיווח איכותית עם מדיניות אי ענישה היא הכרחית.
- 4) יחשב כהגיוני לקבוע בהתחלה SPI ברמה הגבוהה (השכבה הראשונה מתוך השלוש ש- ICAO קבע).

### ב. בהתייחס ל- SSP:

- נדרש יישום מהיר יותר.
- במהירות האפשרית יש לקבוע מסגרת ותכנית יישום.
- נדרשת בחינה עיתית של ה- SSP (מומלץ פעמיים בשנה).
- מומלץ ל- ICAO או EASA לערוך סיקורים כדי לתמוך ביישום מהיר יותר של סטנדרטי אנקס 19.

### ג. בהתייחס ליישום ה- ALoSP:

- נדרש תהליך מתואם ליישום תפיסת ה- ALoSP.
- נדרש לפתח מהר את תפיסת ה- ALoSP האירופית שתכלול הגדרות ומתודולוגיה.
- תפיסת ה- ALoSP המדינתית צריכה להיות מוגדרת באופן ברור וקלה ליישום.
- המשך יישום מוצלח של ה- ALoSP נשען על זמינות חומר עזר שיאפשר תהליך מתואם.
- חומר העזר צריך להיות מפורט ובכל הנושאים הרלוונטיים.
- מידע בטיחותי אמין זוהה כמכשול עיקרי לבחירת ה- SPI's וליישום ה- ALoSP. איכות המידע תלוי בתרבות ובאי ענישה.



- במידע בטיחותי חסר, במיוחד במדינות עם Low ATS, צריך להתגבר על כך בשימוש במאגר דיווח משותף (כדוגמת ה- ECCAIRS), מהלך כזה יקל על קביעת SPI's ו- ALoSP.
- יעדי בטיחות עבור SPI's צריכים להיקבע בין הרשויות לתעשייה בהתייחס למורכבות ה- ATS במדינה.

בברכה,

**אלון**                      **שלו**  
מנהל תחום בטיחות טיסה

