



תחום בטיחות טיסה

לכבוד: _____

הנדון: סיכום הביקור השני של יועצי ה-SSP

נספח א' - רשימת דגשים ותובנות עיקריות.

1. רקע

- א. התנעת תכנית הבטיחות המדינתית (SSP) נקבעה כיעד לשנת 2014 ע"י מנהל רת"א.
- ב. רת"א מעצבת תכנית פעולה ולוח זמנים המבוסס על אנקס 19, DOC. 9859 (SMM), המלצות צוות הייעוץ של EASA והתאמה לצרכי התעופה בישראל.
- ג. ביקור יועצים שני שנדחה מחודש יולי (עקב "צוק איתן") נערך בתאריכים 15-17.9.14.
- ד. בשלב זה קידום התכנית נעשה בעיקר בתוך רת"א, בהמשך ישולבו ביתר שאת רשויות וגופי תעופה נוספים.

2. מטרת הביקור

- א. בחינת היישום של ה- Implementation Plan.
- ב. בחינת המתכונת לכתיבת תכנית הבטיחות.
- ג. התנעה של זיהוי הסיכונים המדינתיים והדרכה כיצד להגדיר את מדדי ביצועי הבטיחות.
- ד. הכנה של המצגת ה-SSP שתוצג בקרוב לבכירי התעופה.



3. מהלך הביקור ודגשים

א. SSP Activity List

- הוצגו הפעולות (מצורפות בקובץ) שבוצעו בין הביקור הראשון בפברואר לביקור הנוכחי.
- היועצים קבעו שהונח הבסיס הנדרש כדי להתקדם ליסודות השני והשלישי (ניהול סיכונים ואבטחת הבטיחות).

ב. תכנית הבטיחות (Safety Action Plan)

- הוצגו 6 דוגמאות לתכנית בטיחות של מדינות באירופה.
- הוצגו שינויים שחלו ברת"א באירופה וב- EASA שתכליתם מענה לנושא ניהול הבטיחות באמצעות SSP/SMS.
- זיהוי הסיכונים הוא מרכיב קריטי בתהליך ולכן ניתן דגש למקורות המידע ואיסוף המידע כך שיאפשרו תמיכה בזיהוי הסיכונים.
- היועצים המליצו על ביקור אצל צוות ניתוח הבטיחות של EASA שנמצא בקלן, זאת לבניית שיתוף פעולה והכרות.
- מקורות המידע שנדונו – ראה קובץ מצורף.

ג. הצעה לרשימת סיכונים ברמת כלל התעופה

- הוצגו מספר נושאים שרוכזו מהתייחסויות בתוך רת"א, מסקרי הבטיחות של 2010 ו-2012 וממקורות נוספים.
- התגבשה טיוטה שתידון תחילה כהצעה ראשונית בסיעור מוחות עם אגפי רת"א.
- נסקרו רשימות של מספר מדינות וארגוני תעופה בעולם.
- ניתנו מספר דוגמאות של מדדי בטיחות בתחומים שונים, למשל שיעור הדיווח להיקף הפעילות או שיעור חקירת תאונות ותקריות חמורות ביחס לכלל החקירות.



ד. מתכונת להצגת הנושא לבכירי התעשייה-

- כחלק ממהלכי ההיכרות וההדרכה ל-SMS,SSP הוכנה טיוטת הצגת הנושאים לבכירי התעשייה.
- הומלץ לקיים את המפגש בהקדם האפשרי ולפני תחילת הפיקוח על ה-SMS על חלק מהתעשייה.

4. סיכום

- א. למרות מספר אילוצים, בתקופה שבין הביקור הראשון לשני, חלה התקדמות בקידום הפרויקט.
- ב. מתכונת הסיוע של EU/EASA צפויה לעבור שינוי בסוף השנה. רת"א עוקבת אחר הנושא.
- ג. סוכמו שלוש המלצות משותפות עיקריות:
 1. המשך הסיוע, בשאיפה על-ידי המומחים הנוכחיים, בתדירות של 2-3 ביקורים בשנה.
 2. ביקור עבודה אצל צוות EASA (EASP) במטרה ללמוד ולמצות את נושא המידע הבטיחותי וניתוחו.
 3. בחינת קורס הדרכה ייעודי ל-SMS והפיקוח עליו בתחום הכשירות האווירית.

בברכה,

אלון
שלו
מנהל תחום בטיחות טיסה

העתק: רת"א- הנהלה וראשי תחומים, אתר
פורום ק. בטיחות פרק 13
שמ"ט, חה"א, רש"ת- בטיחות
אגודת כללית ואגודת ספורטיבית – יו"ר



נספח א' - רשימת דגשים ותובנות עיקריות

- מטוסים ברישום זר כסיכון- לתת מענה בתכנית (דוגמא-אירלנד).
- להגדיר חלופות לבעיה ב- GA ו-LSA כשאין מספר אמין לייחוס שעות טיסה/פעילות.
- בתפיסת וכלי הבטיחות להתייחס למספרים הקטנים ולא לקפוץ למגמות.
- להקפיד להפריד בתפיסה ובהצגת הנתונים בין תחומי התעופה וב- GA בדגש על ההפרדה בין הפרטי למסחרי.
- 3.2 - בהסכמה להגדיר לפי מה מבוצע ARMS/ICAO.
- Leading Indicators - שיעור הדיווח – מדד טוב לתרבות הבטיחות.
- חשוב לבדוק על מה מדווחים וכמה טעות עצמית יש בזה.
- הסיכונים הם לניהול ולא לביטול הפעילות.
- NON COMPLEX – סוגיה מה הקו המפריד הנכון בישראל והאם דין חברה קטנה כדין חברה "גדולה".
- JC – נכון להציב כיעד עתידי.
- שינויים אצל מפעיל – נכון לפקח דרך ה- SMS שלהם, שם הם מחויבים להגדיר את דרך ההתמודדות עם "שינוי" (יסוד 1).
- בישראל כ- 70% מהתעופה המסחרית הבינ"ל היא זרה. נכון להגדיר דרכי פיקוח ואכיפה על דרישות SMS בהקשר של מטוסים זרים (בהמשך סביר שיוגדר עולמית) – דוגמא: צרפת.
- פיקוח על SMS:
- בשלב הראשון לא להיכנס לעומק כדי ללמוד את הכלים ולהתקדם בצעדים עם המפוקחים, אח"כ לפי בחינת מה שלמדנו (שיטת שני השלבים שנלמדה בקורס).
- אחת לחצי שנה/שנה, במיוחד בשנים הראשונות, לבחון את הדברים.



- מסמך AN/463 DOC.9870:
MANUAL ON THE PREVENTION OF RUNWAY INCURSION
- למתארי הפעלה מיוחדים עם סיכונים ייחודיים נכון לתת מענה מיוחד (אסדות, בלונים וכד').
- ב- Cap.1180 מפורט מה שנדרש לבצע לפי פורמט ICAO. ב- Cap. 1100 - Safety Plan. מפורט כיצד נקבעים המדדים לסיכונים. מומלץ אחת לשנה לבחון את ה- SSP בוועדת הרשויות.
- בישראל במיוחד מס' הדיווחים הקטן מחייב היתוך מקורות מידע מרביים כדי לבנות תמונה נכונה של הבטיחות שתוביל להגדרת ה- SPI + ALOS'P שיקדמו את הבטיחות.
- מבחינת היועצים חשוב בשלב זה (כבסיס) לתת עדיפות לסעיף 2.4 בתכנית הפעולה: Safety Data Collection, Analysis and exchange.

