

סיכום בטיחות 2017

אפריל 2018

- התמונה העולמית
- הערכה ביחס ליעדי בטיחות אזוריים (EUR-RASG)
- תמונת הנתונים בישראל
- הערכת המצב בישראל – פאזל
- סיכום

- המטרה - הצגת תמונת בטיחות מכמה מקורות מידע, בשלב זה לא מותכת
- חלק מהנושאים יוצגו כמותית וחלק איכותית
- באופן שהולם את המטרה ומסגרת הזמן יוצגו נושאים עיקריים או מייצגים

התמונה העולמית

(לפי פרסום IATA)

- 4.1 מיליארד נוסעים (3.7) הובלו בשנת 2017 ב- 41.8 מיליון טיסות
- JET A\C :
- תאונה לכל 8.7 מיליון טיסות
- 0 הרוגים

2017	ממוצע חמש שנותי	2016	
1.08	2.01	1.68	שיעור התאונות למיליון טיסות

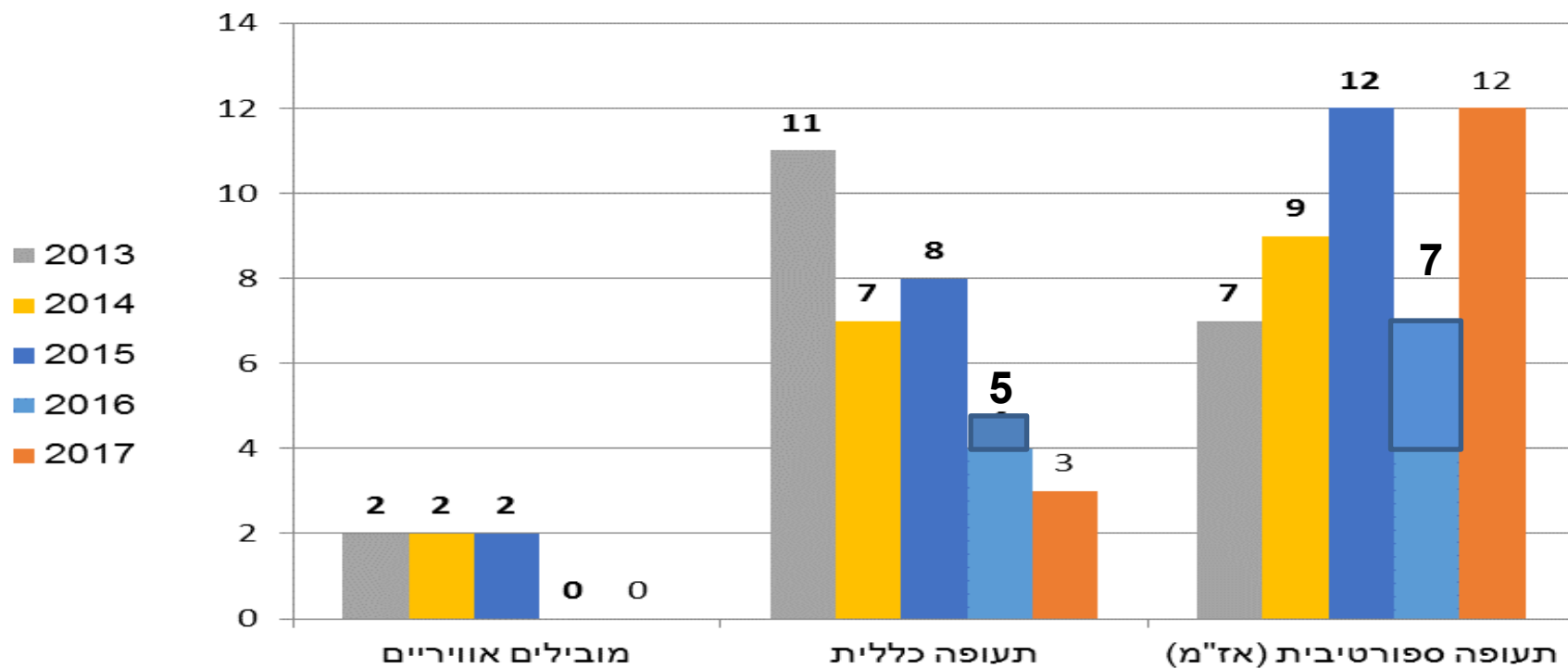
6 תאונות קטלניות: 5 בטורבו פרופ ואחת מטען

בכל המדדים היה שיפור

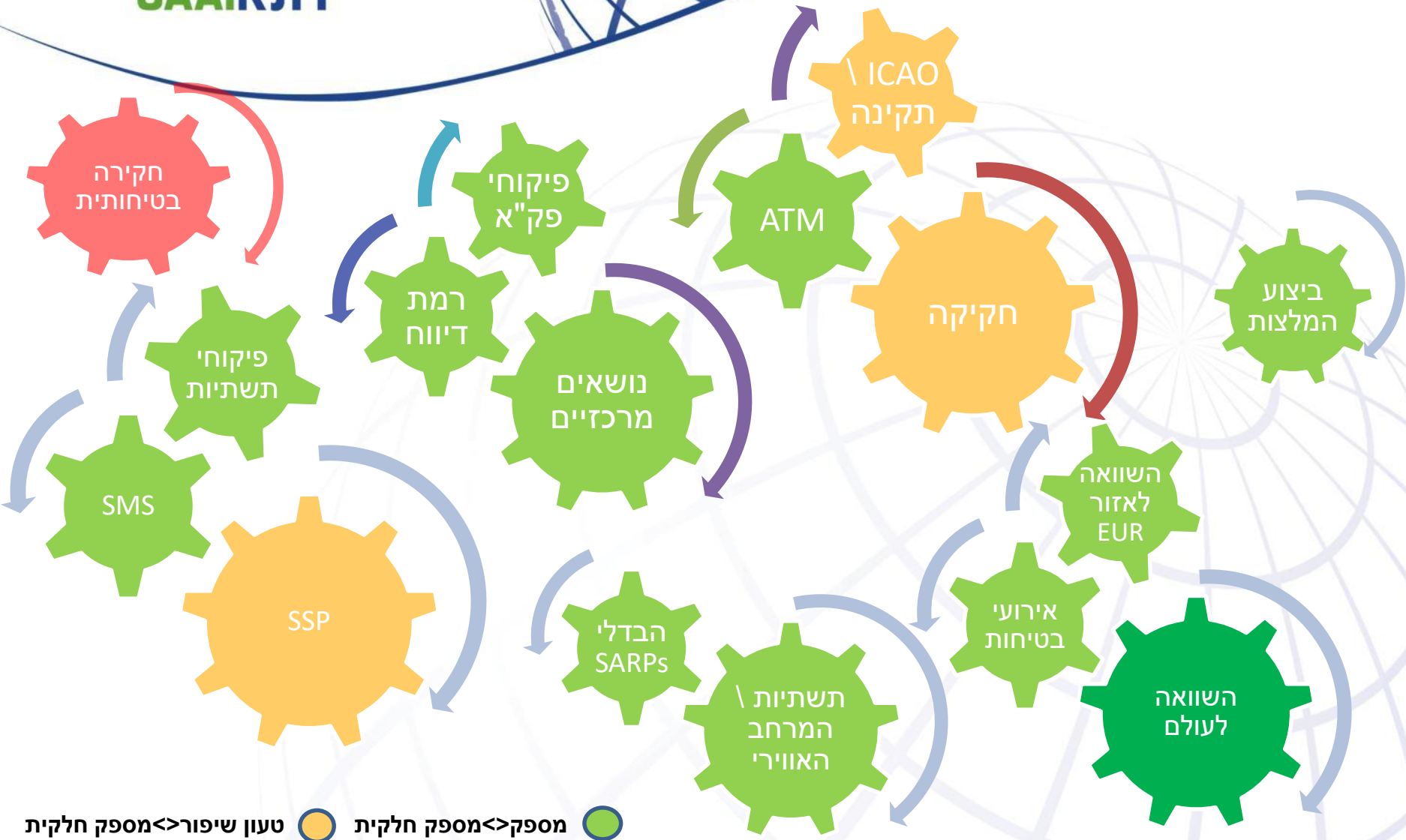
תמונת מצב הבטיחות בתעופה בישראל לשנת 2017

תעופה ספורטיבית (אז"מ)	תעופה כללית	מובילים אוויריים	2016 (*)
12 (2 קטלניות) (7)	3 (5)	0 (0)	תאונות – 2017
8.8	6.6	1.2	ממוצע חמש שנתי
2	0 (1)	0 (0)	הרוגים
1	0	0	פצועים קשה
2 (3)	9 (10)	3 (7)	אירועים חמורים – 2017
5.2	13	5.6	אירועים חמורים – ממוצע חמש שנתי

תאונות לפי תחומי טיסה 2013 - 2017

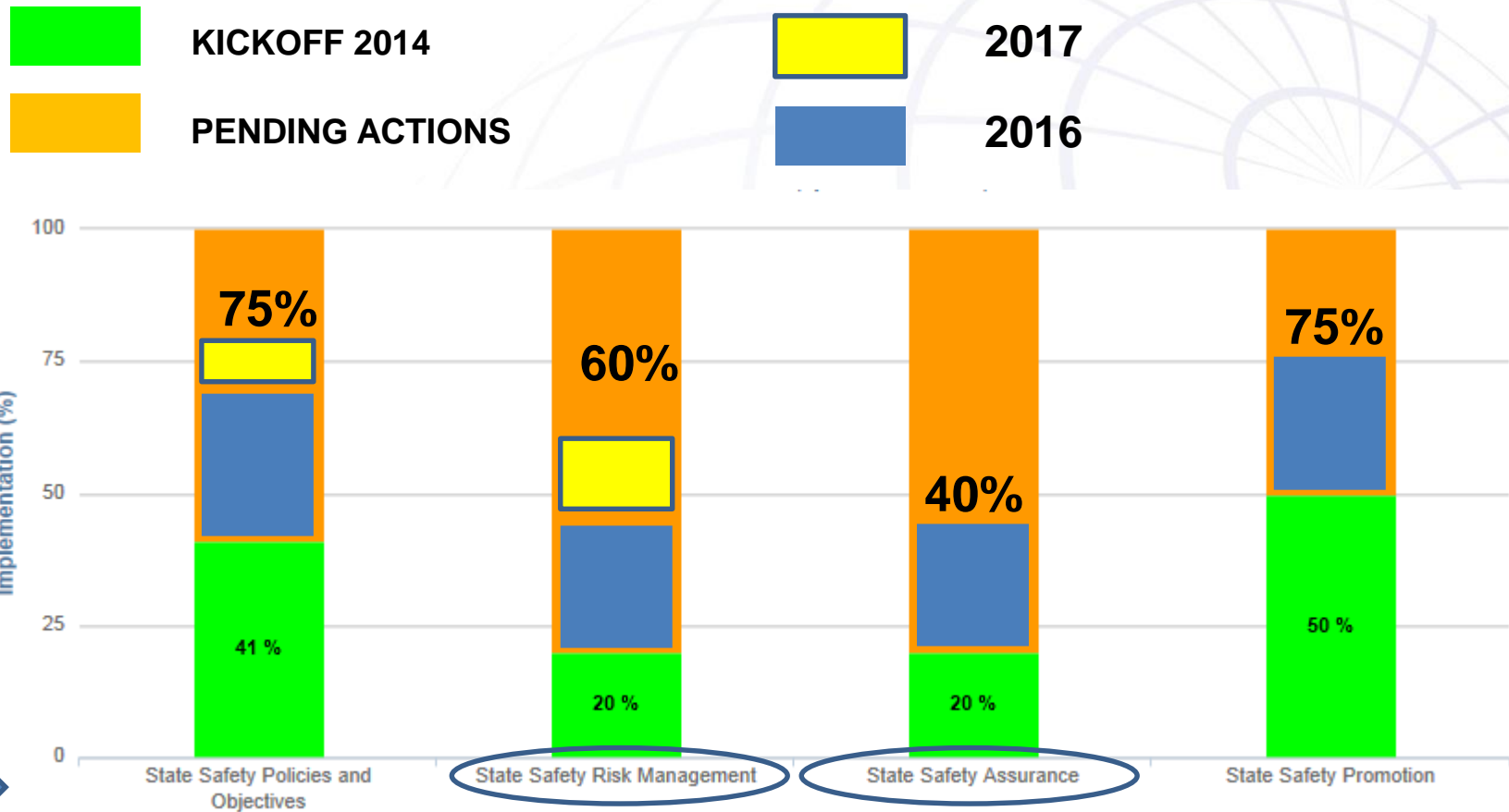


הערכה איכותית - פאזל



טעון שיפור <מספק חלקית>

התקדמות ביישום לפי יסודות ה- SSP



- פרסום תקנות המנ"ב-דצמבר 2017 (יישום עד- 7/20)

- 7 סיקורים אצל מפעילים ומכוני בדק:

 - ניכרת התקדמות בגישה וביישום

 - נקודת התורפה- בדק (העדר תקנות וניסיון בינלאומי)



פיקוחי פק"א (מובילים)

סיכום:

בשנת 2017 יותר פיקוחי הפעלה ופחות תחזוקה
יותר P (פוטנציאל) ופחות U (לא מספק) בשני התחומים
סה"כ = 1183 פקוחים

	OPS			AW		
	פקוחים	U	P	פקוחים	U	P
2017	567	102	142	616	442	523
2016	454	120	105	641	465	446



תשתיות- כללי (1)

- תשתיות קרקעיות: הסתיים הליך הרישוי מחדש לכל שדות התעופה,
 - תשתיות אוויריות: עודכנו מספר תשתיות מכשיריות, עודכנה הגדרת המרחב (airspace classification), פורסמו כל תהליכי המכשירים לאילת - רמון.
 - בלוק הגובה הנמוך*: מגמה לא אחידה, תוספת אוכלוסיות (מז"מ בעיקר) לתשתיות שעד לאחרונה לא היו פתוחות עבורם שיפור וגם בכך שהוציא חלק מטיסות המז"מ מתשתיות הת"ס, מנגד הכניס אותם לתשתיות עם פעילות מסחרית, נוסעים ואפילו מובילים אוויריים.
- * ללא כטמ"מ

תשתיות- כללי (2)

מרחבים אוויריים סמוכים: התקדמות מתמדת, אבל לא מספיק:
מול אירופה (בעיקר קפריסין) –הצטרפות ליורוקונטרול מאפשרת פעילות וקידום נושאים שלא היו זמינים קודם.

מול חיל האוויר – עליות וירידות. יש שיפורים (כתבי הסכמה), יש שינויים במרחבי אימון להפרדה מתעבורה אווירית עמוסה. אך אין שיפור בתיאום ובחדירות למרחב.

מול ירדן – יש תיאום יומיומי אבל עם פתיחת אילת רמון צפויה ירידה בבטיחות מעצם העובדה שלא בוצע עדיין תיאום של תהליכי הטיסה

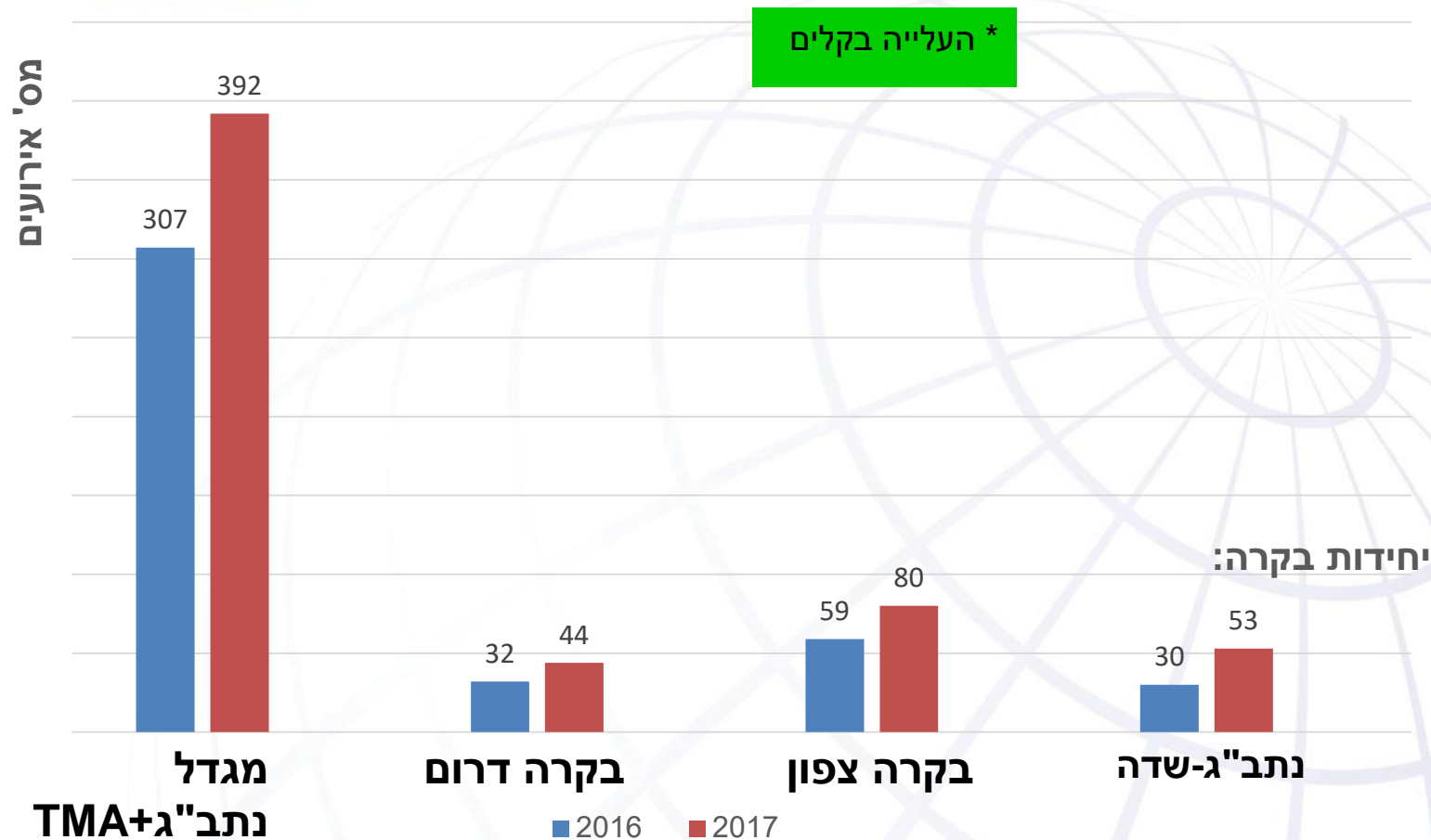
מול מצרים – אין שינוי, אין שיח בכלל

פקוח ואכיפה: שיפור מתמיד! יש עליה בתחומי הפיקוח, שיכלול בפקוחים (יותר ויותר פיקוח פתע)

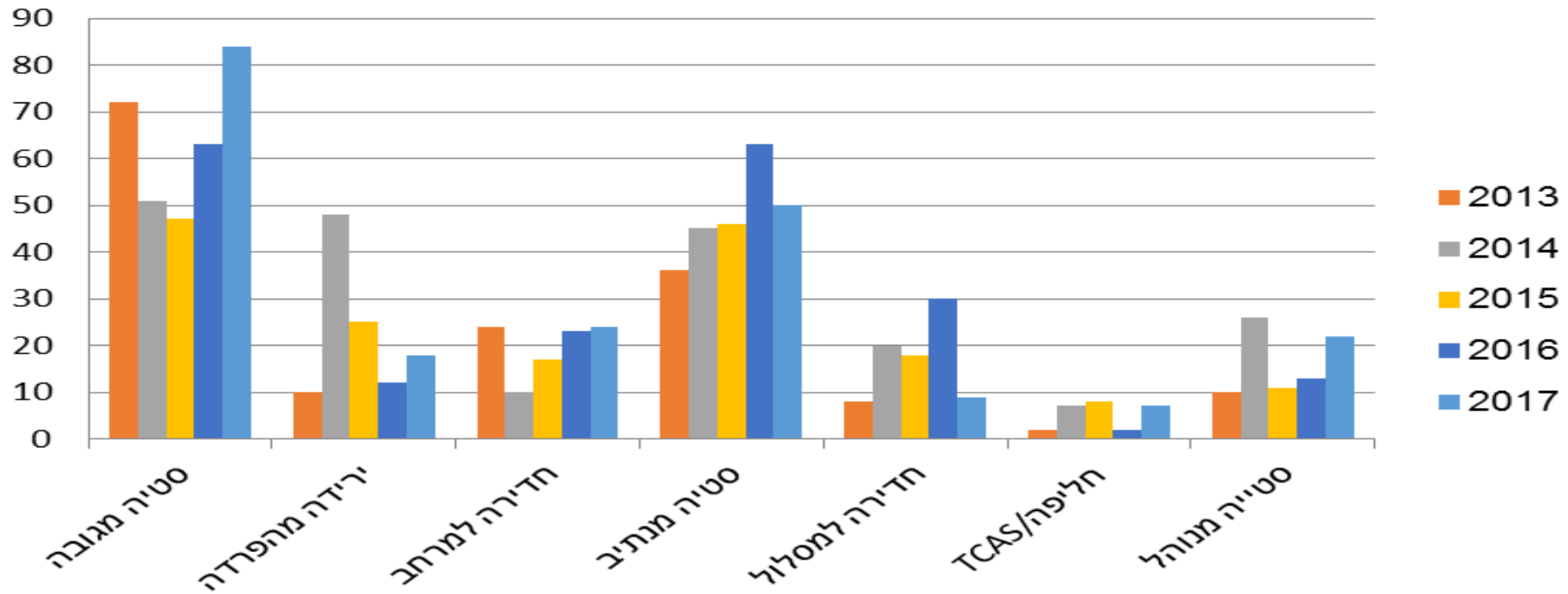
- נתב"ג (מרכז תיאום = השדה) – ללא שינוי
- בקרה צפון – שיפור בירידה מהפרדה וחליפה
- בקרה דרום – עליה מ-3 ל-13 בירידה מהפרדה וחליפה
- מגדל נתב"ג – עליה קלה מ-126 ל-134 (6%) בסטייה מגובה או נתיב

* לא מנורמל, בנתב"ג +18% בתנועות

מספר אירועי בטיחות



התפלגות מאפייני משנה עיקריים בתעבורה בנתב"ג

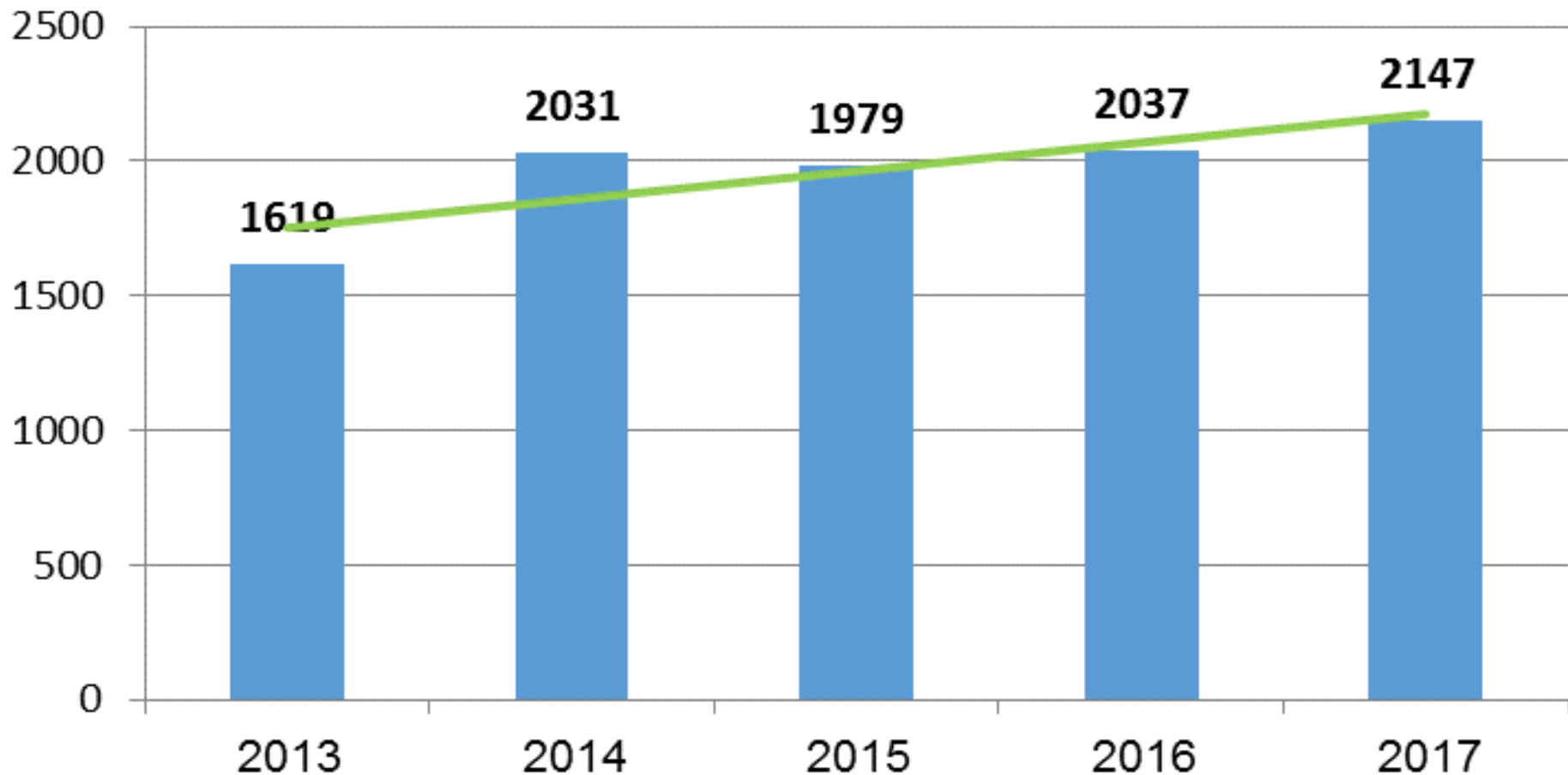


- מספר אירועי התעבורה הכולל בנתב"ג דומה למספר בשנה קודמת עם שיפור קל באירועים בחומרת בינוני, אין אירועים בחומרת חמור.

- בגרף התפלגות מאפייני משנה עיקריים בתעבורה בנתב"ג ניתן לראות מגמה מעורבת במאפיינים השונים.
(מספר האירועים במרבית המאפיינים נמוך ולכן רגיש יותר לתנודות)



דיווח אירועי בטיחות 2013-2017



- בראיה חמש שנתית חלה עליה במספר הדיווחים מעובדי הטיס, בשנת 2017 חלה עליה בשיעור 6% ביחס לקודמתה
- מנגד לא קיים בכל המגזרים ורגיש מאוד לטעויות



- התקבלו 16 דוחות סופיים.
- ניתנו 16 המלצות לרת"א.
- כל ההמלצות שהתקבלו ושמועד ביצוען נקבע ל-
1.1.18 בוצעו.



- שנת בטיחות חריגה לטובה בעולם, מסתמנת כשנה יציבה וטובה גם לתעופה הישראלית בתחומי המובילים האוויריים והתעופה המסחרית הקלה.
- בתחום ניהול התעבורה האווירית בנתב"ג למרות הגידול המשמעותי במספר תנועות המטוסים נשמרה ואף השתפרה רמת הבטיחות.
- **בתחום האז"מ** ישנה עליה בתאונות, נדרש לעקוב אחר הנתונים לאורך זמן.
- ראוי לציין שבנושא ניהול הבטיחות (SSP,SMS) נעשו צעדים חשובים והושגה התקדמות משמעותית