

# הסוכנות האירופאית לבריאות התעופה

הנהלת אגף לניתוח ומחקר בבריאות

**2011**

סקירה שנתית על המלצות  
בריאות

## תקציר

הסקירה השנתית על המלצות בטיחות מופקת על ידי הסוכנות האירופית לבטיחות התעופה (EASA).

מהדורה זו מספקת מבט כולל על המלצות בטיחות אשר EASA נדרשה אליהן בשנת 2011. הסקירה מציגה גם את סטטוס הטיפול בהמלצות אלה.

מטרת סקירה שנתית זו היא לעודד מתן משוב על המעקב אחר המלצות הבטיחות בהקשר של פתיחות, שקיפות ונשיאה באחריות המאפיינת את המנהל הציבורי האירופי.

## 1 מבוא

מטרת הסקירה של המלצות הבטיחות כפולה:

- ראשית, בסקירה מוצגים נתונים סטטיסטיים של המלצות הבטיחות האחרונות של חקירות הבטיחות שהופנו ל EASA על ידי הרשויות בשנת 2011. זה מאפשר סקירה כללית של העבודה שבוצעה בתחום המלצות על ידי EASA.
- שנית, הסקירה מציגה את התשובות ש EASA נתנה בשנת 2011 לעניין המלצות הבטיחות ומראה את סוגיות הבטיחות שטופלו ואת המעקב עליהם.

## 2 סקירה של המלצות בטיחות בשנת 2011

2.1 המלצות בטיחות שהתקבלו בשנת 2011

במהלך שנת 2011, 118 המלצות בטיחות סופיות התקבלו על ידי EASA. המלצות בטיחות אלו היו קשורות למחקר ו-49 אירועים שונים לפי החלוקה הבאה: 28 תאונות, 15 תקריות חמורות ו-6 אירועים.

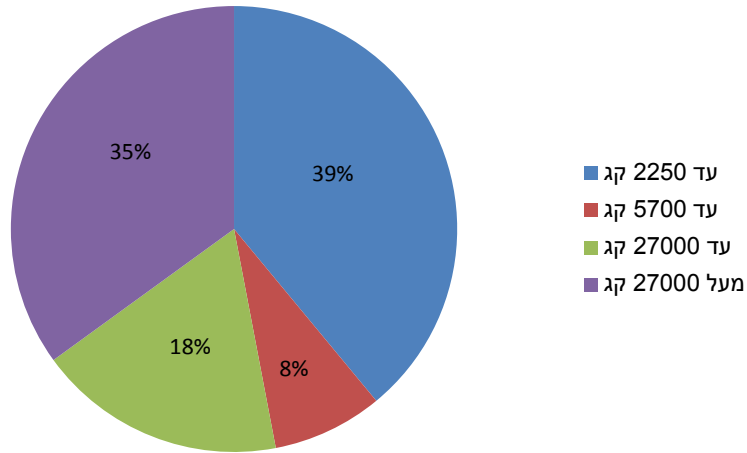
2.2 מקורם של המלצות בטיחות סופיות שהתקבלו בשנת 2011

בשנת 2011, רשויות חקירה בטיחותית של 21 מדינות שונות הפנו ל- EASA 118 המלצות בטיחות סופיות.

2.3 מגמות אירועים שנחקרו והיוו דרך להמלצת בטיחות בשנת 2011, לפי קטגוריות

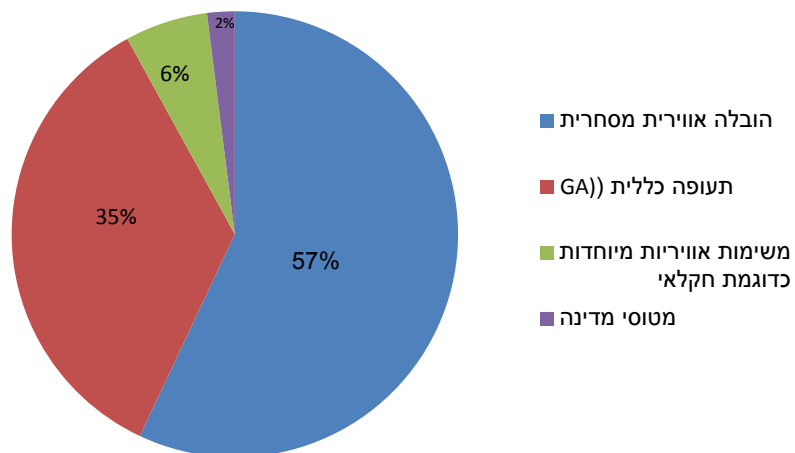
האירועים שנחקרו חולקו לקטגורית משקל של כלי טייס (תרשים 1): מתחת ל-2250 ק"ג עולה ב-3% (39%), האירועים למטוסים בין 2251 ק"ג ל-5700 ק"ג הוכפלו (8%). לעומת זאת, עבור מטוסים רחבי גוף, במסה מ-27001 ומעלה (35%), נרשמה ירידה קלה של 5%. בסך הכול אין שינוי משנת 2010.

## תרשים 1 – חלוקת האירועים הנחקרים לפי קטגוריות כלי טיס - 2011



**בתרשים 2** דפוס ההתפלגות לפי סוג הפעילות הינו דומה לזה של שנת 2010. החלק של התעופה הכללית ירד מ-40% ל-35%. חלק מן האירועים בהם מעורבים כלי טייס של המדינה הינו כפי שהיה בשנת 2010 - 2%.

## תרשים 2 - אירועים שנחקרו לפי סוג ההפעלה- 2011



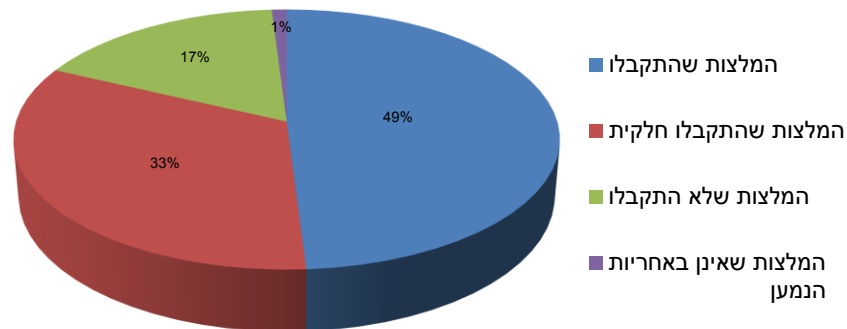
### 3 המלצות בטיחות סופיות שקיבלו מענה

3.1 המלצות בטיחות סופיות שקיבלו מענה בשנת 2011

בשנת 2011, EASA ענתה ל 207 המלצות בטיחות סופיות, לגבי 109 אירועים שונים מדובר בעליה של 11% ביחס לשנה שעברה. המלצות בטיחות סופיות שנבדקו וקיבלו מענה, על פי השנים: 2005 (2%), 2006 (2%), 2007 (2%), 2008 (5%), 2009 (16%), 2010 (23%) ו-2011 (50%).

בשנת 2011, EASA קיבלה ופעלה לפי המלצות בטיחות הסופיות שניתנו על ידי רשויות חקירת הבטיחות ב- 49% מן המקרים (תרשים 3). יתר על כן, ב- 33% מן המקרים EASA הסכימה חלקית עם המלצות בטיחות סופיות ובכך הכירה בסוגיית הבטיחות אבל נקטה בפעולות מתקנות אחרות מאלו שהומלצו. ב- 17% אחרים המלצות בטיחות סופיות לא התבצע מעקב. יש לציין כי במקרים מעטים מאוד (1%) ההמלצות לא היו בתחום האחריות של הסוכנות.

### תרשים 3 - התפלגות ההתייחסות להמלצות שנדונו ב- 2011

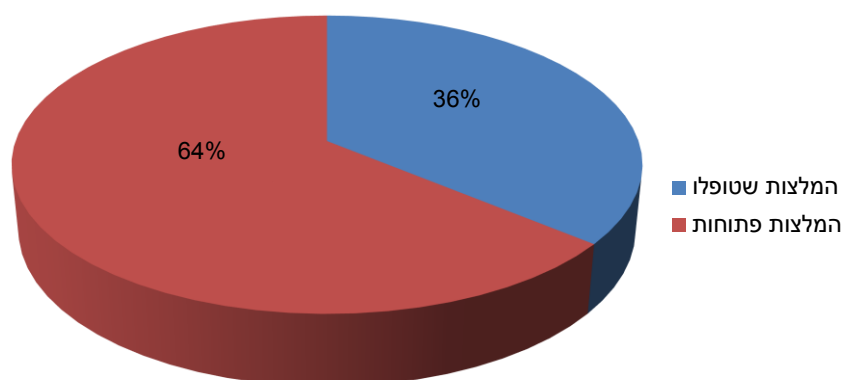


### 3.2 תמונת מצב של המלצות בטיחות אחרונות שקיבלו מענה בשנת 2011

מצב המלצות הבטיחות שקיבלו מענה בשנת 2011: 36% המלצות בטיחות סופיות נסגרו, בעוד 64% נשארו פתוחות מכיוון שהוערך כי המלצות אלה עדיין לא הושלמו. על מנת להבטיח פיקוח על המלצות בטיחות, מעמדם יישאר פתוח עד שהפעולה המוצעת תגיע לשלב הסופי כפי שמוצג

בתרשים 4.

## תרשים 4 - סטטוס ביצוע המלצות - 2011



### 3.3 סיכום

יש להכיר כי שינויי נהלים דורשים זמן, ובכך להשפיע על התמונה הכוללת של המלצות בטיחות סופיות שנשארו פתוחות. לפיכך, לשינוי רגולטורי יש השפעה רחבה יותר על מערכת התעופה הכוללת וצריך לאמוד את השינוי בזהירות לפני יישומו. לפעולת הסדרה מעין זו דרוש פידבק של גופים מוסמכים וגם צורך ליישום הליך של יציבות והמשכיות מינימליים על ידי ארגונים ומדינות.

זו הסיבה שכמה מהליכי ההסדרה וישום ההמלצות הקשורות בבטיחות יכולים לקחת שנים.