

תרגום קטעים מפרק הבטיחות של הדו"ח השנתי של I.A.T.A לשנת 2012

כללי

- ✓ בעשור האחרון חל שיפור של 61%¹ בבטיחות של המטוסים הנבנים במערב.
- ✓ בכדי לתת מענה לרמת הבטיחות הירודה באזורים מסוימים של העולם (אפריקה, מזרח אירופה וכו') התעשייה והממשלות עובדים ביחד כדי לשפר את הבטיחות ע"י קידום של ציות רחב לסטנדרטים של ה-I.C.A.O, הגדלת ההשתתפות בתוכניות מבדקים, התמודדות עם גורמי אנוש ועידוד לשיתוף מידע בטיחותי בהיקף גדול יותר.

יישום סטנדרטים של I.C.A.O

- ✓ האתגר הוא להגדיל את היקף הציות לסטנדרטים של I.C.A.O. לפי נתוני גוף המבדקים של I.C.A.O, 41% מהסטנדרטים ומהפרוצדורות המומלצות לא ייושמו בצורה אפקטיבית ע"י המדינות החברות.
- ✓ פחות משליש מהמדינות שבוקרו יישמו תכנית לבטיחות מסלול, ורק מחצית מהמדינות הללו דורשות את יישום התקנה של אזורי בטיחות של סוף מסלול, כפי שדורש גוף המבדקים האוניברסלי של ה-I.C.A.O.
- ✓ מע' PBN יכולה לספק תועלות בטיחותיות ע"י הספקת הנחיות אנכיות למנווטים, במקומות שלגביהן לא קיימות הנחיות.
- ✓ חברות רבות כבר ציידו את מטוסייהן ואימנו את צוותיהן במע' PBN.

מבדקים מבטיחים שהסטנדרטים הגלובליים נשמרים

- ✓ משנת 2003 בוצעו יותר מ-1,300 מבדקים של גוף המבדקים של I.A.T.A.²

הגורם האנושי

- ✓ ב-20% מהתאונות נכלל תפעול המטוס בידי הטייס כגורם לתאונה.
- ✓ יציאה ממסלול ממשיך להיות הגורם המוביל של התאונות.

שיתוף המידע הבטיחותי הינו מפתח להטמעת תרבות בטיחות ברחבי העולם

- ✓ שתי תכניות הפכו לחשובות במיוחד בנוגע למידע בטיחותי:
 1. המרכז למידע בטיחותי גלובלי של I.A.T.A (GSIC).
 2. חילוף המידע הבטיחותי הגלובלי (GSIE).

¹ בהשוואה לשנת 2002.

² I.O.S.A.