

שאלות ותשובות עם אריק מויסון, מנהל הבטיחות והמבצעים של האיגוד הבינלאומי של המובילים האוויריים, (בנוסף משמש גם כיו"ר הוועדה המייעצת לתקני בטיחות ב-EASA)

1. שאלה: אילו גורמים תרמו לשינויים במבנה ה-SSCC?

תשובה: הסוכנות קיבלה מספר בקשות לחברות ב-SSCC מארגונים ואגודות שרצו להשתתף בפיתוח של כללי הבטיחות האירופאיים. מעבר לזאת, שינויי המבנה נעשו לאחר שהוכנסו שינויים בתהליך גיבוש הכללים, כך שצפוי שהליך גיבוש הכללים יהיה יעיל יותר ונשיג כללים איכותיים יותר בלי להוסיף סיבוך מיותר.

2. שאלה: למה נוצרה תת-וועדה חדשה (וועדה שתעסוק בכללי בטיחות ל-G.A)?

תשובה: בפגישותיהם של הוועד המנהל בספטמבר ודצמבר 2012, נדונה האסטרטגיה ומפת הדרכים לרגולציה של התעופה הכללית.

בהתחשב שסיווגי הסיכון התקבלו ע"י כל המדינות החברות, הוועד המנהל זיהה את הצורך לקחת מבט ביקורתי בנוגע לאפקטיביות של גישת הרגולציה המסורתית.

רגולציה המתייחסת ל-G.A. צריכה להיות יותר מתואמת ומידתית לסוג הפעילות. במקום רגולציה מכתובה, צריך להשתמש יותר בצעדים שאינם רגולטיביים, כאשר זה שימושי לטובת מגזר זה, כאשר היעד הוא שימוש נרחב בהצבת סטנדרטים ופרוצדורות מומלצות.

הארגונים והאגודות של מגזר ה-G.A. יהיו מעורבים יותר ברגולציה ויצטרכו לקחת יותר אחריות להבטיח ציות.

3. שאלה: מה משמעות השינויים הללו לבעלי העניין?

תשובה: חברי הוועדה המייעצת ימשיכו להשתתף באופן פעיל בלפחות תת-וועדה אחת ויחזקו את התקשורת שלהם עם בעלי העניין שאותם הם מייצגים. הוועדה המייעצת תעקוב יותר מקרוב על פרטי הפעילות ותשקול קיום פגישות "גב לגב" עם קבוצות הייעוץ הנושאות (TAG).

הייצוג של חברות החכרת כלי-טיס ונציגות של בעלי מטוסים, יספק לוועדה המייעצת ממד חדש.

אם לוקחים בחשבון שמטוסים מוחכרים מועברים מה-EU למדינות שלישיות, חברות ההחכרה מייצגות הערכה מתמשכת להרמוניזציה גלובלית של כללי EASA.

EASA תומכת ב-I.C.A.O בביצוע מבדקי בטיחות ברחבי העולם

1. תוצאות המבדקים של הגוף הבודק של ה-I.C.A.O (USAOP) משחק תפקיד מרכזי בתהליך רשימת הבטיחות באיחוד האירופאי, כפי שמוכתב בתקנה EC 2111/2005. במידה ומזוהה חוסר אפקטיביות ביישום הסטנדרטים של I.C.A.O במדינה מסוימת,

- בנוגע לתהליכי רישוי של צ"א, מבצעי אוויר וכשירות אווירית, תהייה בעיה לחברות התעופה במדינה זו בעת הגשת בקשה לפעילות ב-EU.
2. בכפוף להשגת התקדמות של המועצה האירופאית באימוץ של הרגולציה החדשה, EASA תחל במשימה זו בקיץ 2013. היחידה למפעילים ממדינות שליטות היא האחראית ב-EASA ליישום (TCO).
 3. הצוות של EASA החל באופן עקבי לסייע לצוות עריכת המבדקים ב-I.C.A.O.
 4. לא רק ה-I.C.A.O מרוויח מהצטרפות מומחי EASA למשימות, היחידה של EASA לרישוי מפעילים ממדינות שליטות מקבלת אינפורמציה רקע, אודות הפיקוח המתבצע במספר מדינות לא מבוטל. לזה יהיה שיעור לא מבוטל של תועלת, כאשר ההסמכה למפעילים ממדינות שליטות תחל מאוחר יותר השנה.
 5. מעבר לזאת I.C.A.O ו-EASA החליטו על שיתוף מידע שנאסף. במסגרת הסכם זה EASA רשאית לעדכן את המועצה האירופאית (EC) על תצפיות שבוצעו במשך המשימות של I.C.A.O, אף לפני שהדו"ח הסופי מוגש ע"י ה-I.C.A.O. זה מאפשר למועצה ולוועדת הבטיחות האווירית לקחת החלטות בהקשר של "רשימת המפעילים המוחרמים", לפי תקנה EC 2111/2005, הנודעת בשם "רשימת הבטיחות".

הודעה על תיקון מוצע בקשר לבקר תעבורה אווירית

1. EASA פרסמה בנובמבר 2012 את ההודעה שלה לתיקון מוצע (NPA) לשנים 2012-2018 בנוגע לרישיון והסמכה רפואית של בקרי תעבורה אווירית, לאחר עבודה של כמעט 3 שנים שעסקו בה מומחים ונציגים מבעלי העניין במסגרת וועדה לגיבוש כללים.
2. ההודעה מתייחסת, כאמור, לרישיון והסמכה רפואית של בקרי תעבורה אווירית ומציעה דרישות, בליווי כלים מקובלים לציות והנחיות, היכן שנדרש, לכל הבחינות הכרוכות בשליטה של הממשל על הגישה למקצוע זה, שנוגע בבטיחות, וכך לגבי ניצול הפריבילגיות המוענקות למקבל הרישיון.
3. בהמשך להערכת ההערות והפרוצדורה של גיבוש הכללים EASA תגבש את דעתה ביחס לרגולציה בנושא.

EASA מעדכנת את מפת הדרכים האירופאית להתמודדות עם

סיכוני בטיחות

EASA שחררה ועדכנה את מפת הדרכים להתמודדות עם סיכוני בטיחות. המסמך נודע בשם "תכנית הבטיחות התעופתית" (EASp), בתכנית זוהו 86 פעולות מפתח בטיחותיות שנועדו להתמודד עם נושאי בטיחות אווירית: מבצעיים ומתפתחים, כאשר יעד היישום הינו עד לשנת 2016. מידע נוסף ניתן למצוא בכתובת: www.easa.europa.eu/sms