



תכנית הבטיחות המדינתית של ישראל

[אפריל, 2025]



מספר המסמך: SMG 4.8.001	שם המסמך: תכנית הבטיחות המדינתית	סטטוס מסמך: בתוקף
מספר גרסה: 0#	תאריך כניסת גרסה לתוקף: אפריל, 2025	תאריך סקירה אחרון: 10/04/2025

תוכן עניינים:

1. דבר המנהל 3

2. מבוא 5

3. מדיניות בטיחות ומטרות הבטיחות 9

4. המסגרת הרגולטורית המדינתית 11

5. רשויות מדינתיות, גופים ומשאבים 15

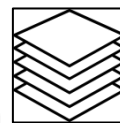
6. ניהול סיכונים מדינתי 21

7. הבטחת הבטיחות 26

8. קידום הבטיחות 28

נספחים 31

מהדורות 31





מספר המסמך: SMG 4.8.001	שם המסמך: תכנית הבטיחות המדינתית	סטטוס מסמך: בתוקף
מספר גרסה: 0#	תאריך כניסת גרסה לתוקף: אפריל, 2025	תאריך סקירה אחרון: 10/04/2025

1. דבר המנהל

שיפור מתמיד ברמת הבטיחות של התעופה האזרחית, הוא בעל חשיבות קריטית ברמה המדינתית.

כמדינה החתומה על אמנת שיקגו, מדינת ישראל מחויבת להנחות ולאסדר את הפעילות של התעופה האזרחית על מנת להביא לשיפור מתמיד ומתמשך של רמת הבטיחות בתעופה.

רמת בטיחות גבוהה בתעופה האזרחית, מסייעת להתפתחות תעשיית התעופה וביטחון הנוסעים, לעשות שימוש בתעופה האזרחית כאמצעי שינוע מרכזי מישראל לעולם הרחב.

במהלך השנים האחרונות, מדינת ישראל, מיסדה מערכת רגולטורית מתקדמת הכוללת חקיקה, רישוי פיקוח ואכיפה. בנוסף לתשתית מתקדמת לחקירה של תקריות ואירועי בטיחות בתעופה.

במהלך העשור האחרון, תעשיית התעופה האזרחית במדינת ישראל, התפתחה באופן דרמטי והגידול בתנועת הנוסעים והמטוסים מישראל וממנה יותר מהכפיל את עצמו.

הגידול המתמיד בתנועת הנוסעים והמטוסים והתפתחות תעשיית ייצור כלי הטיס ביחד עם סיכונים ביטחוניים ועליה בהיקף הפעילות והשימוש בתשתיות הקרקעיות והאוויריות, מחייבים הגדרה וצעדי איפחות של סיכונים, לבטיחות הטיסה בישראל ברמה המדינתית.

שימוש נרחב בטכנולוגיות חדשות, התפתחות כלי הטיס הבלתי מאוישים, מגבירים את האתגר ברמת המדינה לשמר רמת בטיחות גבוהה בתעופה האזרחית.

כדי להתמודד עם אתגרי ההווה והעתיד, מדינת ישראל חייבת לפתח יכולות שיסייעו לה להתמודד עם הסיכונים לבטיחות התעופה האזרחית ולהביא ליכולת ניטור הסיכונים, ניהולם וקביעת צעדי איפחות אשר יקטינו את רמת הסיכון ויביאו לשיפור מתמשך ברמת הבטיחות.

תוכנית הבטיחות המדינתית, נועדה להכווין את התוכנית האסטרטגית של מדינת ישראל, לקבוע סדרי עדיפויות לטיפול ושיפור בסיכונים בטיחותיים ואת הצעדים הדרושים לניהול ואיפחות הסיכונים בתעשיית התעופה האזרחית.

כחלק בלתי נפרד מתוכנית הבטיחות המדינתית, אנחנו ממשיכים ומחויבים, להמשיך ולעבוד עם בעלי העניין ולמסד עקרונות של עבודת הצוות עם בעלי העניין, לעודד תרבות של אחריות מקצועית לבטיחות התעופה האזרחית, לעודד תרבות של דיווח ולמידה, כדי להביא לשיפור



מספר המסמך: SMG 4.8.001	שם המסמך: תכנית הבטיחות המדינתית	סטטוס מסמך: בתוקף
מספר גרסה: 0#	תאריך כניסת גרסה לתוקף: אפריל, 2025	תאריך סקירה אחרון: 10/04/2025

מתמשך ברמת הבטיחות, עלינו לעודד תקשורת פתוחה ואמון בין כל הגורמים הפועלים בתעופה האזרחית ולעודד תרבות גישה של מנהיגות ואחריות אצל כל בעלי התפקידים, בתעשיית התעופה במטרה לשפר באופן מתמשך את רמת הבטיחות.

לסיכום

תוכנית הבטיחות המדינתית, נועדה להגדיר את הסיכונים המרכזים ברמת מדינה לבטיחות התעופה האזרחית.

התוכנית נועדה לקבוע סדרי עדיפויות לטיפול בסיכונים הבטיחותיים לנטר את הסיכונים ולקבוע צעדי טיפול ואיפחות בסיכונים אלה.

העקרונות המובילים בקיום תרבות בטיחות, המהווים את התנאים ההכרחיים ליישום תכנית בטיחות מדינתית יעילה ומקצועית, הם:

- מנהיגות ואחריות
- תקשורת פתוחה ואמון
- תרבות דיווח ולמידה
- אחריות מקצועית
- שותפות גישה משתפת

"שמייים בטוחים לכולם: יחד מובילים את התעופה למצוינות וחדשנות"

מספר המסמך: SMG 4.8.001	שם המסמך: תכנית הבטיחות המדינתית	סטטוס מסמך: בתוקף
מספר גרסה: 0#	תאריך כניסת גרסה לתוקף: אפריל, 2025	תאריך סקירה אחרון: 10/04/2025

2. מבוא

בטיחות בתעופה מהווה ערך עליון בענף התעופה האזרחית. כמדינה שהיא צד לאמנת התעופה האזרחית הבינ"ל (להלן – אמנת שיקגו), ישראל מחויבת לפקח על תחום התעופה האזרחית, ובכלל זה על שמירת רמה נאותה של בטיחות הטיסה בכלי טיס ישראלים ובכלי טיס המצויים במרחב האווירי של ישראל. לשם כך, ובהתאם למאפייניה של הפעילות התעופתית הישראלית, רמת מורכבותה והיקפה, הקימה ישראל במהלך השנים שני גופים רגולטוריים מדינתיים מקצועיים, איתנים ואפקטיביים. הגוף הראשון, שמהווה את הזרוע המרכזית של המדינה לאסדרה ופיקוח על תחום התעופה האזרחית הוא רשות התעופה האזרחית (רת"א). בנוסף, וכזרוע משלימה לפעילויותיה של רת"א, הוקמה הרשות לחקירה בטיחותית בתעופה (הרלב"ת).

מעצם היותה של ישראל מדינת אי מבחינה גיאופוליטית, מהווה התעופה עורק חברתי-כלכלי חיוני לישראל ושמירה על עורק זה מהווה אינטרס לאומי ממעלה ראשונה.

הפעילות התעופתית המרכזית, שמצויה בראש סדר העדיפות שלנו כמאסדר לאומי, היא התובלה האווירית המסחרית, במסגרתה פועלים 5 מפעילים אוויריים ישראליים שמפעילים למעלה מ-60 מטוסים גדולים ברישום ישראלי. כמו כן ישנם בישראל כ-4,600 עובדי טיס (טייסים, פקחי טיסה וטכנאים) שמחזיקים ברישיון עובד טיס ישראלי.

עיקר פעילות התובלה האווירית המסחרית בישראל מתקיים בנמל התעופה בן-גוריון (נתב"ג). בשנה רגילה, עוברים בנמל זה קרוב ל-25 מיליון נוסעים, רובם המכריע במסגרת טיסות בינ"ל. נתב"ג אינו מהווה נמל תעופה המשמש כצומת בין טיסות (בלעז – hub) אלא נקודת קצה לנוסעים ומטען.

בשל מיקומה הגיאוגרפי הייחודי של ישראל, המרחב האווירי הישראלי מהווה את אחד מהנתיבים החשובים שמקשרים את המרחב האווירי האירופי עם המרחב האווירי של המזרח התיכון ומפעילים אוויריים זרים רבים עושים בו שימוש מידי יום לחציה בדרכם מזרחה או מערבה.



מספר המסמך: SMG 4.8.001	שם המסמך: תכנית הבטיחות המדינתית	סטטוס מסמך: בתוקף
מספר גרסה: 0#	תאריך כניסת גרסה לתוקף: אפריל, 2025	תאריך סקירה אחרון: 10/04/2025

לצד נתב"ג, ישנם שני נמלי תעופה בינ"ל נוספים – חיפה ואילת-רמון, אולם נכון לחודש יולי 2025, פעילות התובלה האווירית המסחרית המתקיימת בהן קטנה יחסית. יחד עם זאת, עם שיפור המצב הביטחוני ותחילת הפעילות של מפעיל אווירי בתובלה אווירית מסחרית בינ"ל שבסיס האם שלו הוא חיפה, רמת הפעילות בשדות אלה צפויה לגדול.

התעבורה האווירית בישראל מונה בשנה רגילה כ- 130,000 תנועות ומנוהלת כולה ע"י ספק שירותי הטיס היחידי שפועל בישראל – רשות שדות התעופה, שהוא גם מפעיל שדות התעופה היחידי בישראל.

ניהול התעבורה האווירית מבוצע ע"י 8 יחידות ניהול תעבורה שונות – מגדלי הפיקוח ושני מרכזי הבקרה האזוריים (ACC) – צפון ודרום.

בישראל ישנם 10 ארגונים המחזיקים בתעודת סוג/תעודת סוג תוספת, 10 ארגונים שהם בעלי רישיון ייצור ישראלי, 31 מכוני בדק ו-14 בתי-ספר תעופתיים מסוגים שונים.

החל מה 7 באוקטובר מצויה ישראל בעימות צבאי במספר חזיתות. לעימות זה ישנה השפעה ישירה ומשמעותית על ענף התעופה האזרחית בישראל, הן בפעילות הבינ"ל והן בפעילות הפנים ארצית וניהול בטיחות התעופה, במצב זה של עימות צבאי מתמשך ומורכב באופן חסר תקדים, מהווה את האתגר המשמעותי ביותר עבור קהילת התעופה האזרחית בישראל.

עומדים לפתחינו אתגרים רבים.

אנו פועלים להקמת שדה תעופה בינ"ל נוסף שיהווה שדה משלים לנתב"ג ומקיימים מאמצים מקבילים לפיתוח התשתיות התעופתיות שישמשו את כלי הטיס הקטנים והבינוניים הפועלים בהפעלה כללית.

אנו שוקדים על פיתוח יכולות ניהול התעבורה האווירית שלנו, תוך כניסתם של אמצעים מתקדמים וטכנולוגיות חדישות שיאפשרו הגדלה של קיבולת התנועה והנוסעים והגברת היעילות של המשתמשים השונים במרחב האווירי.



מספר המסמך: SMG 4.8.001	שם המסמך: תכנית הבטיחות המדינתית	סטטוס מסמך: בתוקף
מספר גרסה: 0#	תאריך כניסת גרסה לתוקף: אפריל, 2025	תאריך סקירה אחרון: 10/04/2025

לצד אלה, מתקיימת בישראל תעשיית תעופה חדשנית, מגוונת ורחבת היקף, המציגה שחקנים חדשים בענף התעופה הישראלי והבינ"ל. דוגמאות מובהקות לכך הן: פיתוח מואץ של כלי טיס בלתי מאוישים המיועדים לפעול במרחב האווירי האזרחי בו פועלים כלי טיס מאוישים, ופיתוח יכולת ניהול תעבורה אווירית ברמת אוטומציה גבוהה של כלי טיס בלתי מאוישים רבים הפועלים בעת ובעונה אחת ברום הקרוב לקרקע ומעל אזורים אורבאניים.

כל אלו ועוד, מייצרים עבורנו אתגרים רגולטורים ובטיחותיים משמעותיים, חלקם חסרי תקדים בקנה מידה גלובאלי.

כדי לעמוד באתגרים הללו, אנו שוקדים על פיתוח כלים ויכולות שיאפשרו לנו להבטיח שסיכוני הבטיחות בתחום התעופה בישראל, אלו הקיימים ואלו העתידים להתקיים, מנוהלים בצורה נאותה.

החל מאמצע העשור הקודם רת"א אמצה את הגישה הפרואקטיבית לניהול הבטיחות בתעופה ובשנת 2020 מיסדה לראשונה את קווי היסוד לתכנית הבטיחות המדינתית (SSP) של ישראל. בתמצית - תכנית הבטיחות המדינתית מהווה תכנית אסטרטגית לניהול הבטיחות בתעופה בליבתה - איפחות סיכונים בטיחותיים באופן פרואקטיבי טרם התהוותם לכדי תקריות או תאונות.

בתכנית הבטיחות המדינתית שלנו אנו מביאים לידי ביטוי את התפיסה הרגולטורית שלנו, את הערכים שמובילים אותנו ואת המחויבויות שלנו להשגת מטרות הבטיחות שהצבנו לעצמנו. כמו כן, אנו מתארים בתכנית זו את מסגרות העבודה המדינתיות, את המבנים הארגוניים הקיימים ואת תהליכי העבודה והממשקים השונים שמשמשים אותנו בניהול הבטיחות.

מסמך משלים לתכנית הבטיחות המדינתית הוא התוכנית הלאומית לבטיחות תעופה (National Aviation Safety Plan - NASP). תכנית לאומית זו קובעת את הכיוון אסטרטגי המדינתי, סדרי העדיפויות הלאומיים לשיפור הבטיחות, ומפרטת את הפעולות הדרושות לניהול סיכוני הבטיחות הנוגעים לכל מגזרי התעופה.



מספר המסמך: SMG 4.8.001	שם המסמך: תכנית הבטיחות המדינתית	סטטוס מסמך: בתוקף
מספר גרסה: 0#	תאריך כניסת גרסה לתוקף: אפריל, 2025	תאריך סקירה אחרון: 10/04/2025

תוך כדי מאמצנו להבשיל (mature) את תכנית הבטיחות המדינתית שלנו ולהפוך אותה לבוגרת ואפקטיבית יותר, אנו נשארים מחויבים לעבוד בשיתוף פעולה מתמיד והדוק עם בעלי העניין והשותפים שלנו על מנת להמשיך ולפתח את מערכת ניהול הבטיחות המדינתית שלנו, את המערך הכולל לפיקוח (oversight system) ומערך החקירות הבטיחותיות שלנו.

בלב ליבו של העניין - אנו שואפים לקיים תעופה אזרחית בטוחה ואיתנה שבבסיסה תרבות בטיחות מפותחת וחיונית ובראשה מנהיגות שמציבה את הבטיחות כערך עליון.

[חזרה לתוכן עניינים <](#)

מספר המסמך: SMG 4.8.001	שם המסמך: תכנית הבטיחות המדינתית	סטטוס מסמך: בתוקף
מספר גרסה: 0#	תאריך כניסת גרסה לתוקף: אפריל, 2025	תאריך סקירה אחרון: 10/04/2025

3. מדיניות בטיחות ומטרות הבטיחות

3.1 . כללי

אנו חותרים להציב סטנדרטים בטיחותיים גבוהים בענף התעופה בישראל. אנו שואפים לנהל את סיכוני הבטיחות שלנו באופן פרו-אקטיבי ולטפח תרבות בטיחות חיובית בענף התעופה באופן שבו כל אדם וארגון המהווים חלק ממערכת זו לוקחים אחריות לשמירה על סטנדרט בטיחותי גבוה.

אנו מתחייבים לספק את המשאבים הדרושים לאנשינו על-מנת שיוכלו לבצע את תפקידיהם על הצד הטוב ביותר תוך הפגנת מיומנות מקצועית גבוהה.

עבור כל אלה ישראל קבעה, כחלק מתוכנית הבטיחות המדינתית שלה, את מדיניות הבטיחות ומטרות הבטיחות שלה כלהלן.

3.2 . מדיניות הבטיחות

כמדיניות, ישראל מתחייבת לכל אלה:

- לפתח וליישם אסטרטגיות, רגולציה, מערכות ותהליכים שיאפשרו למערכת התעופה האזרחית שלנו לפעול ולצמוח באופן בטוח.
- לקבוע וליישם מדיניות ורגולציה התואמים את אמות המידה והנוהגים המומלצים של הארגון הבינ"ל לתעופה אזרחית (ICAO – להלן).
- להבטיח הקצאת משאבים מדינתיים מספקים עבור הגופים הרגולטורים העוסקים בתעופה אזרחית, ובכלל זה, לקיום כל הפונקציות הדרושות לניהול בטיחות ברמה המדינתית ולביצוע חקירת תאונות ואירועים בטיחותיים.
- להבטיח כי יש בידי אנשיה את המיומנויות והכשירויות הדרושות להם על-מנת שיוכלו לממש את אחריותם.
- לאמץ גישה מבוססת סיכונים ותהליכי קבלת החלטות מבוססות ומונחות נתונים

מספר המסמך: SMG 4.8.001	שם המסמך: תכנית הבטיחות המדינתית	סטטוס מסמך: בתוקף
מספר גרסה: 0#	תאריך כניסת גרסה לתוקף: אפריל, 2025	תאריך סקירה אחרון: 10/04/2025

ברגולציה ובתהליכי ניהול הבטיחות בתעופה, תוך שימוש בנתוני בטיחות ומידע בטיחותי ממקורות שונים על-מנת לזהות ולטפל במפגעים, סיכונים וסוגיות בטיחותיות שדרוש להן פתרון.

- להגן על זמינותם של המידע הבטיחותי ונתוני הבטיחות באמצעות יישומה של מדיניות אבטחת מידע.
- לשותף פעולה באופן הדוק ואקטיבי עם התעשייה המקומית והבינ"ל במטרה לטפל בעניינים הקשורים לבטיחות בתעופה.
- לקדם תרבות בטיחות חיובית שמבוססת על תרבות מפותחת של דיווח על אירועי בטיחות, על חתירה ללמידה רציפה, ויישומה של מדיניות אכיפה שבונה אמון בקרב הגורמים השונים בענף התעופה הישראלי.

3.3 . מטרות הבטיחות

ישראל שואפת להשיג את מטרות הבטיחות הבאות:

- להגביר את רמת הבטיחות בתעופה הישראלית, ובפרט לשמור על אפס תאונות קטלניות שבהן מעורבות ישויות הנתונות לפיקוחה הכולל (oversight) של ישראל.
- להבטיח שמערכת הפיקוח הכולל (oversight system) ומערכת החקירה הבטיחותית של ישראל הינן מערכות אפקטיביות, איתנות, פועלות בהתאם לאמות המידה והנוהגים המומלצים של ICAO, והולמות את קצב התפתחות התעשייה.
- להבטיח כי מפגעים בסביבת פעילות התעופה בישראל מזוהים באופן פרואקטיבי, וסיכונים שמשויכים אליהם מוערכים ומאופחתים עד לרמה הנמוכה ביותר האפשרית.
- לטפח תרבות בטיחות חיובית ולחזק את שיתוף הפעולה בקרב בעלי העניין בתעשיית התעופה בישראל.
- לשאוף לשיפור הבטיחות בתעופה ברמה האזורית והגלובלית ולתמוך במאמצים המתקיימים במסגרות אלה.

מספר המסמך: SMG 4.8.001	שם המסמך: תכנית הבטיחות המדינתית	סטטוס מסמך: בתוקף
מספר גרסה: 0#	תאריך כניסת גרסה לתוקף: אפריל, 2025	תאריך סקירה אחרון: 10/04/2025

4. המסגרת הרגולטורית המדינתית

4.1 . כללי

ישראל פיתחה ויישמה מנגנון חקיקתי שמאפשר לה לממש את מחויבויותיה הבינ"ל ליישום סטנדרטים בינ"ל המפורסמים ומתעדכנים מעת לעת בידי ICAO, וכמו כן ליישום תקינה זרה המאומצת, בין היתר, מכוח מחויבויות בינ"ל אחרות או הסכמי תעופה שונים. לצד מנגנון חקיקתי זה, פיתחה ישראל מנגנון לפיתוח ועדכון של נהלים מקצועיים ומנהליים ושל הנחיות לציבור.

4.2 . חקיקה ראשית

4.2.1 . חוק רת"א

חוק רשות התעופה האזרחית, התשס"ה - 2005 בא ליעל, להסדיר ולפתח את התעופה האזרחית, באמצעות הקמת רשות מקצועית במשרד התחבורה והבטיחות בדרכים, שתהיה אחראית על עניני התעופה האזרחית, לפי הוראות חוק רת"א ולפי דיני הטיס. חוק רת"א קובע את תפקידיה של רת"א ומחויבותה לפעול ליישום התקינה הבינלאומית של ICAO, את תפקיד מנהל רת"א ודרך מינויו, את מעמד עובדי רת"א כעובדי מדינה, ואת עצמאותה התקציבית של רת"א.

4.2.2 . חוק הרלב"ת

חוק הרשות לחקירה בטיחותית בתעופה, התשפ"ד - 2024 מסדיר הקמתה של רשות עצמאית לחקירה של אירועים בטיחותיים בתעופה האזרחית, במשרד התחבורה, שתהיה אחראית לביצוע חקירות של אירועים בטיחותיים בהתאם להוראות לפי חוק הטיס ולפי נספח 13 לאמנת שיקגו, והכול כדי לקדם את בטיחות התעופה האזרחית. חוק הרלב"ת קובע את תפקיד מנהל הרלב"ת ודרך מינויו, ואת את מעמד עובדי הרלב"ת כעובדי מדינה.

4.2.3 . חוק הטיס

מספר המסמך: SMG 4.8.001	שם המסמך: תכנית הבטיחות המדינתית	סטטוס מסמך: בתוקף
מספר גרסה: 0#	תאריך כניסת גרסה לתוקף: אפריל, 2025	תאריך סקירה אחרון: 10/04/2025

חוק הטיס, התשע"א - 2011 קובע דרישות יסוד להבטחת בטיחות התעופה האזרחית בישראל ובכלי טיס ישראליים, וניהול תעבורה אווירית סדירה יעילה ובטוחה בהתאם לאמנת שיקגו. חוק הטיס מהווה מקור סמכות להסדרת נושאים אלה – באמצעות תקנות טיס ששר התחבורה והבטיחות בדרכים מוסמך להתקין, ובאמצעות הוראות תעבורה אווירית שמנהל רת"א מוסמך לקבוע.

חוק הטיס מסמך את מנהל רת"א לתת רישיונות, תעודות ואישורים לכל הגורמים הפועלים בתחום התעופה, מסמך את מפקחי רת"א לפקח על כלל הגורמים בתחום התעופה האזרחית לצורך וידוא הציות לחוק ולתקנות, וכן מקנה למנהל רת"א סמכויות אכיפה מינהלית (הטלת עיצומים כספיים וכן שלילה, הגבלה או התליה של רישיונות תיעוד ואישורים) בשל הפרות של החוק והתקנות.

פרק ז' לחוק הטיס מסדיר את אופן ביצוע חקירות בטיחותיות ופרסום דוחות חקירה בטיחותית על ידי הרלב"ת.

פרק ח' לחוק הטיס מעניק הגנות משפטיות למידע בטיחותי, קרי מידע שנאסף לשם שיפור בטיחות התעופה בלבד.

4.2.4 . חוק רישוי שירותי התעופה

חוק רישוי שירותי התעופה, התשכ"ג – 1963 מהווה הבסיס לאסדרה הכלכלית החלה ביחס לחברות תעופה. לפי חוק זה, מפעיל אווירי מסחרי ישראלי נדרש לרישיון הפעלה מסחרית מאת שר התחבורה, רישיון הניתן על בסיס בדיקה כלכלית שמבצעת רת"א של איתנותו הפיננסית של מבקש רישיון ויכולתו לממן את המיזם התעופתי המבוקש.

כמו כן מפעיל אווירי ישראלי או זר המבצע תובלה אווירית מסחרית נדרש להיתר הפעלה עונתי מרת"א כדי לפעול בישראל, אליה וממנה. היתר זה ניתן על בסיס אמנות התעופה שישראל חתומה עליהן (לטיסות סדירות), ושיקולי אסדרה נוספים (לטיסות שכר). הרגולציה המסחרית של חברות התעופה תומכת ברגולציה הבטיחותית.

מספר המסמך: SMG 4.8.001	שם המסמך: תכנית הבטיחות המדינתית	סטטוס מסמך: בתוקף
מספר גרסה: 0#	תאריך כניסת גרסה לתוקף: אפריל, 2025	תאריך סקירה אחרון: 10/04/2025

4.3 . תקנות הטיס והוראות מחייבות

4.3.1 . תקנות הטיס

תקנות הטיס, המותקנות מכוח חוק הטיס, קובעות דרישות מקצועיות מפורטות ומקיפות לכלל הגורמים הפועלים בענף התעופה שמטרתן להבטיח את בטיחות התעופה ותעבורה האווירית סדירה יעילה ובטוחה.

תקנות הטיס מפורסמות לציבור באתר האינטרנט של רת"א.

4.3.2 . הוראות תעבורה אווירית

הוראות התעבורה האווירית קובעות את אזורי המרחב האווירי האזרחי בהתאם לשירותי נת"א הניתנים בהם, את נתיבי הטיסה הגישה והעזיבה, וכן אזורים מסוכנים, מוגבלים או אסורים לטיסה.

הוראות התעבורה האווירית מפורסמות לציבור במסגרת שירותי המידע התעופתי של ישראל (AIS) בהתאם לנספח 15 לאמנת שיקגו.

4.3.3 . הוראות כושר אווירי

הוראות כושר אווירי ניתנות ע"י מנהל רת"א כאשר קיים חשש לגבי כשירותו האווירית של כלי טיס או ציוד תעופתי מסוים והן ניתנות לכלל מפעילי אותו כלי טיס או ציוד במטרה להבטיח את בטיחות השימוש בהם.

4.4 . נהלים

רת"א מפרסמת נהלים (Directives) להנחיית מפקחיה, עובדיה ונציגיה בביצוע תפקידיהם ובהפעלת סמכויותיהם, בעיקר בתחומי החקיקה, הרישוי, הפיקוח, האכיפה וניהול הבטיחות. נהלים אלה כוללים גם מסמכי מדיניות, בהם מוגדרת המדיניות הכללית של רת"א בנושאים מסוימים.

נהלי רת"א מסדירים גם עניינים מינהליים כגון הדרכת עובדי רת"א, נסיעות, רכש, הודעות על הבדלים ל-ICAO כמו גם התייחסות למכתבי מדינה של ICAO.

מספר המסמך: SMG 4.8.001	שם המסמך: תכנית הבטיחות המדינתית	סטטוס מסמך: בתוקף
מספר גרסה: 0#	תאריך כניסת גרסה לתוקף: אפריל, 2025	תאריך סקירה אחרון: 10/04/2025

נהלי רת"א נסמכים על:

- דיני הטיס הרלבנטיים והוראות דין נוספות.
- התקינה הבינלאומית של ICAO.
- הנחיות אדמיניסטרטביות ממשלתיות.
- מדיניות הנהלת רת"א.

נהלי רת"א שיש להם נגיעה או חשיבות לציבור מפורסמים באתר רת"א.

4.5 . הנחיות לציבור (Advisory Pamphlets)

רת"א מפרסמת באתר האינטרנט שלה הנחיות לציבור (Advisory Pamphlets) על מנת להנחות אותו באמצעים המקובלים עליה לעמידה בדרישות חוק הטיס, חוק רישוי שירותי התעופה ותקנות שהותקנו מכוחם.

[חזרה לתוכן עניינים <](#)

מספר המסמך: SMG 4.8.001	שם המסמך: תכנית הבטיחות המדינתית	סטטוס מסמך: בתוקף
מספר גרסה: 0#	תאריך כניסת גרסה לתוקף: אפריל, 2025	תאריך סקירה אחרון: 10/04/2025

5. רשויות מדינתיות, גופים ומשאבים

5.1 . כללי

בישראל הוקמו מספר רשויות ממשלתיות להן הוקצו משאבים, סמכויות ואחריות לבצע את תפקידם לצורך הבטחת הבטיחות בתעופה.

5.2 . משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

לשר התחבורה והבטיחות בדרכים אחריות מיניסטריאלית לענף התעופה. משרד התחבורה והבטיחות בדרכים ממונה על ניהול וקביעת מדיניות בענף התחבורה ועל שירותי מערכות התחבורה בים, באוויר וביבשה. המשרד אחראי לתכנון, פיתוח והסדרה של תשתיות ומערכות תחבורתיות משולבות אשר מקדמות את הניידות והלוגיסטיקה של אזרחי ישראל והבאים בשעריה ושל המשק הישראלי על כל מרכיביו ותורמות לצמיחה כלכלית וחברתית בישראל, תוך שמירה על הבטיחות ועל איכות הסביבה.

יעדי המשרד הם:

קיום שירותי תחבורה סדירים, יעילים וברמת שירות גבוהה. פיתוח מערכת התחבורה, בתיאום ובשילוב עם ענפי המשק האחרים והתאמה למערכות מקבילות בעולם, תוך שמירה על הבטיחות ועל איכות הסביבה. שמירה על הקשר הבינלאומי בים, באוויר וביבשה .

5.3 . רשות התעופה האזרחית

רת"א היא רשות פנים ממשלתית בתוך משרד התחבורה, שאחראית לענייני התעופה האזרחית לפי חוק רת"א ובהתאם לדיני הטיס. רת"א הוכרזה כיחידת סמך על ידי נציב שירות המדינה. חוק רת"א מקנה לה עצמאות תקציבית ממשרד התחבורה, והייעוץ המשפטי של רת"א אינו כפוף לייעוץ המשפטי של משרד התחבורה.

5.3.1 . ייעוד רת"א

מספר המסמך: SMG 4.8.001	שם המסמך: תכנית הבטיחות המדינתית	סטטוס מסמך: בתוקף
מספר גרסה: 0#	תאריך כניסת גרסה לתוקף: אפריל, 2025	תאריך סקירה אחרון: 10/04/2025

להיות הרשות המאסדרת של התעופה האזרחית בישראל ולהבטיח את בטיחותה, לאפשר יעילותה, פיתוחה ושגשוגה, לטובת כלל המשתמשים, בהתאם לסטנדרטים ולאמנות הבינלאומיות שמדינת ישראל התחייבה להן.

5.3.2. חזון רת"א

הבטחת בטיחותה, יעילותה ושגשוגה של התעופה האזרחית באמצעות קידום מצוינות וחדשנות, בשיתוף כלל בעלי העניין ולטובת הציבור בישראל.

5.3.3. ערכי רת"א

לאורך השנים רת"א בנתה את שמה הטוב כרגולטור מקצועי בזכות עבודה מאומצת ויושרה מקצועית. הערכים המרכזיים שרת"א קבעה כמנחים את עובדי רת"א בעבודתם הם: מקצוענות, הוגנות, שיתופיות, פתיחות ושירותיות.

5.3.4. רת"א כמובילת תכנית הבטיחות המדינתית

רת"א היא הארגון שהוסמך על ידי שר התחבורה והבטיחות בדרכים להוביל ולתאם את יישום והפעלת תוכנית הבטיחות המדינתית. התיאום המובטח בין רת"א לבין ארגונים אחרים המעורבים בניהול הבטיחות המדינתית מתואר במכתבו של שר התחבורה אל ראשי הרשויות הנדרשות במסמך הנ"ל. תכנית הבטיחות המדינתית נבנתה בהתאם להוראות ICAO בנספח 19 לאמנת שיקגו ובהתאם לספר המנחה – ICAO Document – Safety Management Manual – 9859.

לאתר רת"א – לחץ כאן.

לעיון ב – Handbook of the CAA of Israel – לחץ כאן.

5.4. הרשות לחקירה בטיחותית בתעופה

הרשות לחקירת בטיחותית בתעופה היא גוף מדינתי הכפוף למשרד התחבורה, הפועל בהתאם לדרישות ארגון התעופה האזרחית הבינלאומית (ICAO), לתפקידיו בחוק הרשות



מספר המסמך: SMG 4.8.001	שם המסמך: תכנית הבטיחות המדינתית	סטטוס מסמך: בתוקף
מספר גרסה: 0#	תאריך כניסת גרסה לתוקף: אפריל, 2025	תאריך סקירה אחרון: 10/04/2025

לחקירה בטיחותית בתעופה, תשפ"ד – 2024, ובהתאם לדיני הטיס. הרשות מפקדת על ביצוע חקירות בטיחותיות של תאונות ותקריות שהתרחשו במרחב האווירי הישראלי. לאתר הרלב"ת – לחץ כאן.

5.5. ועדת ההיגוי הלאומית לבטיחות בתעופה

ועדת ההיגוי הלאומית לבטיחות בתעופה (להלן - ועדת ההיגוי) מורכבת מנציגי רת"א, הרלב"ת, רספ"ן והשמ"ט. בראשות הוועדה עומד מנהל רת"א שהוא המנהל בעל האחריות הכוללת לניהול הבטיחות במדינת ישראל. חיל האוויר, רשות שדות התעופה ומשרד התחבורה משתתפים בוועדת ההיגוי במעמד משקיף.

תפקידה הראשי של הוועדה הם: תיאום של כלל התהליכים ליישום תכנית הבטיחות המדינתית ברמה הלאומית, סקירה של ביצועי הבטיחות המדינתיים וקביעת הכיוונים האסטרטגיים להגברת הבטיחות. כמו כן, הוועדה מאשרת שינויים מרכזיים בתכנית הבטיחות המדינתית, ובכלל זה שינויים הנוגעים למדיניות הבטיחות, שינויים של יעדי הבטיחות המדינתיים (SPTs), אישור רשימת הסיכונים בטיחותיים המדינתיים ומדדי ביצוע בטיחות מדינתיים (SPIs) מתאימים. ועדה זו מתכנסת פעמיים בשנה.

מספר המסמך: SMG 4.8.001	שם המסמך: תכנית הבטיחות המדינתית	סטטוס מסמך: בתוקף
מספר גרסה: 0#	תאריך כניסת גרסה לתוקף: אפריל, 2025	תאריך סקירה אחרון: 10/04/2025



איור 1 - ועדת ההיגוי המדינתית לבטיחות בתעופה

5.6 . הוועדה ליישום תכנית הבטיחות המדינתית

הוועדה ליישום תכנית הבטיחות המדינתית (להלן - ועדת היישום) מורכבת מנציגי רת"א והרלב"ת. תחת ועדה זו פועלים צוותי משימה שונים בהם משולבים בעלי העניין לפי העניין. תפקידה המרכזי של ועדת היישום הוא לתמוך את ועדת ההיגוי בפעילויותיה ולפקח על יישום אפקטיבי של תכנית הבטיחות המדינתית. בראשות הוועדה עומד מנהל מחלקת ניהול בטיחות ברת"א והיא מתכנסת אחת לרבעון.

מספר המסמך: SMG 4.8.001	שם המסמך: תכנית הבטיחות המדינתית	סטטוס מסמך: בתוקף
מספר גרסה: 0#	תאריך כניסת גרסה לתוקף: אפריל, 2025	תאריך סקירה אחרון: 10/04/2025

5.7 . תיאום בין רת"א לרלב"ת

רת"א והרלב"ת חתמו ביניהן על מזכר הבנות בשנת 2016. מטרתו העיקרית של מזכר הבנות זה הוא להביא לשיפור הבטיחות בתעופה האזרחית באמצעות קידום וייעול שיתוף הפעולה בין הרשויות ומבלי לגרוע מעצמאותן ויכולתן לבצע את תפקידיהן. הנושאים העיקריים שהוסדרו במזכר הבנות זה נוגעים לשיפור התקשורת בין הגופים, הגברת האמון, דיווחים הדדיים בדבר קיומם של אירועי בטיחות, עקרונות שת"פ בעת ביצוע חקירה בטיחותית, הסדרת אופן ההתייחסות להמלצות בטיחותיות שניתנו ע"י הרלב"ת, ועוד.

5.8 .משאבי כח אדם

רת"א והרלב"ת מאוישות בכח אדם מקצועי ומיומן ובהיקף המאפשר להן לבצע תפקידיהן ולממש את אחריותיהן לפי דיני הטיס.

ברת"א ישנם כ-120 עובדים במשרה מלאה ורלב"ת מועסקים 6 חוקרים במשרה מלאה, כאשר לצדם ישנם חוקרים חיצוניים הנקראים לביצוע משימות ספציפיות על-פי צורך ולפי תחום המומחיות הנדרש.

שתי הרשויות הללו מיסדו מנגנוני הכשרה והדרכה מתקדמים שמבטיחים כי העובדים שלהם מקבלים את ההכשרה הנדרשת להם לביצוע תפקידם בכל התחומים המקצועיים המגוונים הקיימים. עובדי הרשויות הללו נדרשים לעבור מסלולי הכשרה בהתאם לתפקידם החל מרגע גיוסם לארגון, לרבות הכשרה והדרכה עיונית וכאשר נדרש – הכשרה מעשית, וזאת לשם הקניית הידע והמיומנויות הנדרשות לביצוע התפקיד. לאחר הכשרתם, העובדים מקיימים הדרכות לשמירת עדכניות וריענון (Recurrent/Refresher training) בהתאם לצורך. במסגרת התהליכים ליישום תכנית הבטיחות המדינתית ויישומן של מערכות לניהול בטיחות (SMS) בקרב הארגונים התעופתיים והצורך בפיקוח עליהם בתחום זה, עוברים עובדי הרשויות הדרכות ספציפיות בנושאי SMS ו-SSP שיקנו להם הידע הנדרש ויאפשרו להם לבצע את תפקידם.



מספר המסמך: SMG 4.8.001	שם המסמך: תכנית הבטיחות המדינתית	סטטוס מסמך: בתוקף
מספר גרסה: 0#	תאריך כניסת גרסה לתוקף: אפריל, 2025	תאריך סקירה אחרון: 10/04/2025

5.9. משאבים פיננסיים

לרת"א ולרלב"ת יש את המשאבים הפיננסיים הנחוצים להן לביצוע כל תפקידיהן. הקצאה של משאבים הולמים היא חלק חשוב מהמחויבות המוצהרת של ישראל במדיניות הבטיחות שלה.

תקציב רת"א מגיע בחלקו מתקציב משרד התחבורה ובחלקו מבוסס על אגרות שרת"א גובה באופן שוטף.

התקציב השנתי של הרלב"ת מוקצה כחלק מתקציב משרד התחבורה.

[חזרה לתוכן עניינים <](#)

מספר המסמך: SMG 4.8.001	שם המסמך: תכנית הבטיחות המדינתית	סטטוס מסמך: בתוקף
מספר גרסה: 0#	תאריך כניסת גרסה לתוקף: אפריל, 2025	תאריך סקירה אחרון: 10/04/2025

6. ניהול סיכונים מדינתי

6.1 . כללי

בניהול הסיכונים המדינתיים שלה, ישראל מאמצת גישה מערכתית (systematic approach), הכוללת התייחסות למבנים ארגוניים, מדיניות, נהלים, אחריות (responsibilities) ואחריות כוללת (accountability). במהלך השנים, רת"א מיסדה ויישמה מנגנונים שמאפשרים לה לזהות את הסיכונים המדינתיים, להעריך ולאפחת אותם, תוך כדי שיפור מתמיד של המנגנונים הללו במטרה להגביר את רמת הבטיחות. מנגנונים אלה הם המרכיבים של מסגרת העבודה המדינתית לניהול סיכונים אינטגרטיבי ברמה המדינתית.

6.2 . מסגרת העבודה לניהול סיכונים מדינתי

מסגרת העבודה לניהול סיכונים ברמה המדינתית כוללת את האלמנטים הבאים:

- קביעת סיכונים ברמה מדינתית.
- ניטור ביצועים בטיחותיים.
- זיהוי מפגעים והערכת סיכונים.
- מערכת לאיסוף נתוני בטיחות ועיבוד שלהם (SDCPS).
- פיתוח של תכניות בטיחותיות ופעולות בטיחותיות.

6.3 . קביעת סיכונים ברמה מדינתית

סיכון ברמת המדינה הוא כזה שאם יתממש עלול להיות בעל השלכות משמעותיות על ענף התעופה האזרחית. בקביעת הסיכונים המדינתיים רת"א לוקחת בחשבון את כל הפרמטרים הבאים:

- התייחסות לסיכונים גלובאליים ואזוריים בתוכניות הבטיחות העולמית (GASP) והאזורית (RASP) של ICAO.
- התפתחויות ומגמות גלובליות או אזוריות.
- מחקרים בנושא בטיחות בתעופה של ארגונים בינלאומיים.

מספר המסמך: SMG 4.8.001	שם המסמך: תכנית הבטיחות המדינתית	סטטוס מסמך: בתוקף
מספר גרסה: 0#	תאריך כניסת גרסה לתוקף: אפריל, 2025	תאריך סקירה אחרון: 10/04/2025

- ביצועי בטיחות נתונים ומגמות, לרבות אלה הנאספים ומתקבלים ממערכות הדיווח המדינתיות ומפעילויות פיקוח שרת"א מבצעת.
- תוצאות חקירות אירועי בטיחות בתעופה מהארץ ומהעולם.
- פעילויות לזיהוי מפגעים ואפחות סיכונים.
- נתוני הבטיחות המתקבלים מבעלי עניין וניתוח שלהם.

6.4 . ניטור ביצועים בטיחותיים

לצד הניטור השוטף של הארגונים התעופתיים, רת"א מפקחת ועוקבת אחר ביצועי הבטיחות השונים ביחס למדדי ביצועי הבטיחות (SPIs) השונים שנקבעו. בכדי להבטיח את הרלוונטיות שלהם לסביבת ההפעלה הנוכחית וליעדי הבטיחות של המדינה, מדדים אלה מעודכנים במידת הצורך. בנוסף, משמשים מדדי ביצוע בטיחות כדי להעריך את אפקטיביות בקורות הסיכונים שישמשו בתהליכי ניהול הסיכונים.

ישראל קובעת את מדדי ביצועי הבטיחות שיש לנטר באמצעות תהליך חוזר ונשנה ובהתבסס על השיקולים הבאים:

- מידת הישימות לפעילות בישראל ולפעילות של גופים שאושרו על ידי רת"א ושפועלים מחוץ לישראל.
- רלוונטיות למטרות הבטיחות המדינתיות.
- רלוונטיות לסיכונים מדינתיים שזוהו.
- זמינות הנתונים הרלבנטיים ורמת אמינותם.
- מדדים ספציפיים הניתנים לכימות.

מטרות בטיחות נקבעות במקום שבו חיוני לשמור על ביצוע בטיחותי מסוים, או במקום שלגביו קיים עניין להניע שיפורים בביצועי הבטיחות. לכל מדד נקבעים אינדיקטורים בטיחותיים על מנת להתריע על מגמות בטיחות שליליות. לצד אלה, רת"א קובעת גם טריגרים בטיחותיים שמטרתם להתריע בפני מגמות שליליות שמתפתחות.

ועדת ההיגוי המדינתית מאשרת את מדדי ביצועי הבטיחות וסוקרת אותם באופן תקופתי. ועדת היישום מנטרת את ביצועי הבטיחות הקיימים ביחס למדדים הללו, ויוזמת התערבויות היכן

מספר המסמך: SMG 4.8.001	שם המסמך: תכנית הבטיחות המדינתית	סטטוס מסמך: בתוקף
מספר גרסה: 0#	תאריך כניסת גרסה לתוקף: אפריל, 2025	תאריך סקירה אחרון: 10/04/2025

שנדרש. כמו כן, ועדת היישום מדווחת באופן שוטף על ביצועי הבטיחות השונים לוועדת ההיגוי. יצוין כי לשם מיסודם של המדדים השונים אנו מתבססים על מידע שנאסף באמצעות המערכת לאיסוף ועיבוד נתוני הבטיחות השונים (SDCPS).

6.5 . זיהוי מפגעים והערכת סיכונים

רת"א מיסדה ויישמה מנגנון לזיהוי מפגעים והערכת סיכונים וזאת על-מנת לייעל את תהליכי ניהול הסיכונים הבטיחותיים המדינתיים. מנגנון זה כולל את האלמנטים הבאים:

- תהליכי זיהוי מפגעים.
- תיעוד המפגעים במרשם המפגעים המדינתי.
- ניתוח השלכות פוטנציאליות של מפגעים אלו.
- הגדרת אמצעי אפחות שבכוחם למנוע או לאפחת את ההשלכות בגין מפגעים אלה.
- הערכה של אמצעי אפחות חדשים שבכוחם למנוע או לאפחת את ההשלכות בגין מפגעים אלה.
- קביעה של הסיכונים הקשורים לתוצאות פעולות האפחות וההגנות.
- ביצוע ניהול סיכונים בטיחות (SRM) במידת הצורך.

6.6 . מערכת לאיסוף מידע בטיחותי ונתוני בטיחות

6.6.1 . מידע בטיחותי ונתוני בטיחות מחקירת תאונות ותקריות

חקירות הרלב"ת הינן עצמאיות ונפרדות מהליכים שיפוטניים/משפטיים או מנהליים. בחקירותיה, הרלב"ת מנתחת את הנסיבות המובילות להתרחשויות של תאונות ותקריות חמורות, מזהה בעיות בטיחות ומציעה המלצות לטיפול בבעיות בטיחות אלו.

רת"א גם כן עורכת חקירות של אירועי בטיחות. חקירות כאלה מיועדות לקבוע בזריזות מה הם פערי הבטיחות הקיימים, מה נדרש לבצע למניעת הישנות פערים אלו, וכדי לקבוע האם יש לנקוט פעולות אכיפה היכן שקיימת הפרה של חקיקה ותקנות. בנוסף, מיועדות חקירות אלה לזיהוי תחומי שיפור תקנות בטיחות ותהליכי פיקוח.

מספר המסמך: SMG 4.8.001	שם המסמך: תכנית הבטיחות המדינתית	סטטוס מסמך: בתוקף
מספר גרסה: 0#	תאריך כניסת גרסה לתוקף: אפריל, 2025	תאריך סקירה אחרון: 10/04/2025

לעיתים בעקבות חקירה בטיחותית, רת"א וספקי השירות מקבלים המלצות בטיחות מרשויות החקירה. כאשר אומצו המלצות בטיחות אלו, על ידי רת"א או ספקי השרות, רת"א מבצעת מעקב אחר יישום המלצות הבטיחות.

6.6.2 .דיווחי חובה אירועי בטיחות

ההוראות הנוגעות לעניין הודעות על אירועים בטיחותיים, השימושים במידע זה וההגנות עליו מעוגנים בחוק הטיס, התשע"א-2011. המערכת המדינתית שרת"א הקימה לדיווח על אירועי בטיחות וניתוח שלהם, המדנ"א, משמשת כפלטפורמה המרכזית עבור ארגונים תעופתיים ועבור יחידים לדווח על אירועי בטיחות אלה.

בעוד שתכלית הדיווח לרשות לחקירה בטיחותית היא לצורך חקירה בטיחותית של האירוע עצמו, הרי שתכלית הדיווח לרת"א היא לצורך יצירת בסיס מידע מקיף ושלם, ככל הניתן, המשמש כבסיס לניהול בטיחות ברמה המדינתית ובכלל זה – זיהוי מפגעים, מגמות שליליות וסוגיות בטיחותיות הדורשות התייחסות מערכתית.

6.7 . הגנה על מידע בטיחותי

סעיף 138 לחוק הטיס קובע כי הדיווחים לרת"א הם סודיים ולא קבילים במשפט, בהליך משמעתי, בהליך מינהלי או בהליך שנוקט מעסיק כלפי עובדו, אך נקבע באילו נסיבות מוסמך מנהל רת"א להשתמש בהם במסגרת הליך אכיפה כלפי עובד טיס או איש צוות שמסר את הדיווח.

עוד נקבע בסעיף 138 לחוק כי על רת"א לשמור את המידע הכלול בדיווחים באופן שיבטיח כי פרטיו האישיים של המדווח ושל צ"ג שהמידע נוגע אליו לא יזוהו, וכי לא ייעשה בו שימוש בניגוד להוראות החוק, וכן נקבעו תנאים בהם המנהל רשאי לפרסם לציבור מידע המבוסס על הדיווחים.

מספר המסמך: SMG 4.8.001	שם המסמך: תכנית הבטיחות המדינתית	סטטוס מסמך: בתוקף
מספר גרסה: 0#	תאריך כניסת גרסה לתוקף: אפריל, 2025	תאריך סקירה אחרון: 10/04/2025

בנוסף, סעיף 141 לחוק הטיס קובע חובות לעניין שמירה על סודיות המידע הבטיחותי ומעניק חיסיון להקלטות שונות המתבצעות כדרך שבשגרה בתא הטיס, ביחידות הנ"א ועוד, בכפוף לסייגים שונים.

6.8 . יישום מערכת לניהול בטיחות (SMS)

תקנות המנ"ב נקבעו בשנת 2017, במסגרתן נדרשים הארגונים התעופתיים הבאים לקיים מערכת לניהול בטיחות (מנ"ב):

- מחזיקי רישיון הפעלה אווירית לפי הפרק ה-13 לתקנות ההפעלה;
- בעלי רישיון מכון בדק הנותן שירותים למחזיקי רישיון הפעלה אווירית לפי הפרק ה-13;
- בעל רישיון להפעלת יחידת נת"א;
- בעל רישיון להפעלת שדה תעופה;
- בעל רישיון להפעלת בית ספר להוראת טיס.

רת"א פועלת להרחבת מעגל הארגונים התעופתיים החייבים בקיום מנ"ב לפי התקנות כאמור במטרה להלום את תחולת הוראות נספח 19 לאמנה לעניין זה. כמו כן, רת"א מנטרת את רמת הבשלות של יישום תקנות המנ"ב על ידי ספקי שירות ופועלת אל מול הארגונים התעופתיים לשיפור האפקטיביות של המנ"ב שלהם וזאת באמצעות דיאלוג שוטף, פיקוחים, מפגשים והערכות עיתיות.

6.9 . ביצועים בטיחותיים של ארגונים תעופתיים

כחלק ממנגנון ניטור ביצועי הבטיחות שלהם, על ארגונים תעופתיים להגדיר את מדדי ביצועי הבטיחות שלהם. מדדי ביצועי בטיחות לוקחים בחשבון את אופי הפעילות של הארגון התעופתי, מטרות הבטיחות שלו, סיכוני הבטיחות ברמת המדינה שרלבנטיים אליו, וכמובן - סיכוני בטיחות ברמת הארגון. כמו כן, הארגונים התעופתיים סוקרים באופן שוטף את מדדי ביצועי הבטיחות שלהם תוך התייעצות עם מפקחי רת"א כדי להבטיח שהם נשארים רלוונטיים, מתאימים למטרות הבטיחות שהם קבעו, ומטפלים במפגעים וסיכונים שלהם.

מספר המסמך: SMG 4.8.001	שם המסמך: תכנית הבטיחות המדינתית	סטטוס מסמך: בתוקף
מספר גרסה: 0#	תאריך כניסת גרסה לתוקף: אפריל, 2025	תאריך סקירה אחרון: 10/04/2025

[חזרה לתוכן עניינים <](#)

7. הבטחת הבטיחות

7.1 . כללי

בכדי לוודא שתהליכי ניהול הבטיחות של ישראל, ובכלל אלה תהליכי ניהול הסיכונים בישראל, אפקטיביים ומשרתים את מטרות הבטיחות המדינתיות שנקבעו, רת"א קבעה מנגנונים שונים שיסייעו לה בניטור אפקטיביות זו, לרבות: מערך פיקוח רציף בכדי לוודא כי ארגונים תעופתיים עומדים בדרישות הרגולטוריות, מיסוד מדדי ביצוע בטיחות מדינתיים, קיומם של מפגשי בטיחות מדינתיים המודדים את מידת אפקטיביות מערך הפיקוח הכולל שלה ואת זו של מערך החקירות הבטיחותיות שלה, ועוד.

7.2 . ניטור ביצועים בטיחותיים

כאמור, רת"א קובעת מדדים לביצועי בטיחות מדינתיים, סוקרת אותם באופן שוטף, וכאשר נדרש – מעדכנת אותם. מדדים אלה כוללים התייחסות לתאונות, תקריות חמורות ותקריות שאינן חמורות בפילוח לסקטורים השונים. מדדים אלה מאפשרים לרת"א למסד תכנית פעולה מתאימה וממוקדת לכל סקטור – בחקיקה, בפעילויות פיקוח ממוקדות ומבוססות סיכונים, בדיאלוג עם בעלי העניין ועוד.

7.3 . פיקוח רציף מבוסס סיכונים

כחלק מרכזי ממדיניות הפיקוח שלה, רת"א מקצה את משאבי הפיקוח שלה לתחומים או ארגונים בהתאם לרמת הסיכון שלהם בפרט לציבור הרחב. רת"א יישמה מנגנון לפיקוח רציף מבוסס סיכונים במסגרתו תכנית הפיקוח השנתית שלה מבוססת על שילוב בין פרופיל הסיכון של הארגון התעופתי ובין ביצועי הבטיחות שלו.

7.4 . הבטחת איכות במערכת הפיקוח הכולל



מספר המסמך: SMG 4.8.001	שם המסמך: תכנית הבטיחות המדינתית	סטטוס מסמך: בתוקף
מספר גרסה: 0#	תאריך כניסת גרסה לתוקף: אפריל, 2025	תאריך סקירה אחרון: 10/04/2025

רת"א פועלת למלא את כל מחויבויותיה של ישראל במסגרת תכנית מבדקי הבטיחות הגלובלית של ICAO (ICAO USOAP-CMA). סקר הפעילות התעופתית המדינתית (SAAQ), רשימות התיוג לציות עם נספחי האמנה השונים (Compliance Checklists), ופעולות לתיקון (Corrective Action Plans) – כל אלה מתעדכנים באופן שוטף במערכות המקוונות של ICAO, בשיתוף כלל גורמי הממשלה הרלבנטיים (רלב"ת, שמ"ט, חיל האוויר ועוד). רת"א מבצעת באופן שוטף תהליכי הערכה עצמית (Self-Assessment) כחלק ממערכת הבטחת האיכות שלה.

[חזרה לתוכן עניינים <](#)

מספר המסמך: SMG 4.8.001	שם המסמך: תכנית הבטיחות המדינתית	סטטוס מסמך: בתוקף
מספר גרסה: 0#	תאריך כניסת גרסה לתוקף: אפריל, 2025	תאריך סקירה אחרון: 10/04/2025

8. קידום הבטיחות

8.1 . כללי

ישראל מחויבת לשתף פעולה באופן ההדוק ביותר עם תעשיית התעופה בנושאים הקשורים לבטיחות טיסה ולקדם את הבטיחות באמצעות מגוון של מאמצים, ובהתאם למדיניות הבטיחות. רת"א והרלב"ת פועלות במגוון ערוצים על-מנת לתקשר מידע בטיחותי, לעודד דיאלוג עם תעשיית התעופה והציבור ולטפח תרבות בטיחות חיובית.

8.2 .תקשורת פנים ארגונית והפצה של מידע בטיחותי

ועדת ההיגוי וועדת היישום מתכנסות באופן שוטף כדי לדון בנושאי בטיחות, וכדי לפעול להפצה של מידע בטיחותי רלבנטי. בנוסף, רת"א והרלב"ת מתקשרות ומחליפות ביניהן מידע בטיחותי.

רת"א מקיימת באופן שוטף ישיבות פנימיות במסגרתן ניתנת למנהלים או לעובדים המקצועיים הזדמנות לשתף במידע בטיחותי בנושאים שונים, כגון התפתחויות בינלאומיות, תכניות עבודה, תרבות והדרכה. רת"א מעודדת את מפקחיה לשתף ולחלוק מהניסיון שלהם בנושאים בטיחותיים ובהתאם לנושאי הדיון, גם עובדי הרלב"ת מוזמנים לפגישות אלה.

הרלב"ת מקיימת גם כן ישיבות דומות באופן שוטף כדי להבטיח שיתוף מידע בקרב העובדים ומעודדת תקשורת אקטיבית של מידע בטיחות בתוך הרשות.

8.3 . תקשורת חוץ ארגונית והפצה של מידע בטיחותי

רת"א מקיימת ישיבות עם הארגונים התעופתיים השונים באופן שוטף שמטרתן לדון בנושאי בטיחות בתעופה, וכמו כן גם שיתוף הדדי במידע על התפתחויות חדשות בסביבת התעופה.



מספר המסמך: SMG 4.8.001	שם המסמך: תכנית הבטיחות המדינתית	סטטוס מסמך: בתוקף
מספר גרסה: 0#	תאריך כניסת גרסה לתוקף: אפריל, 2025	תאריך סקירה אחרון: 10/04/2025

בנוסף, רת"א מקיימת פלטפורמות שונות, כגון: כנסים מקצועיים וישיבות מקצועיות, לקידום נושאים הקשורים בבטיחות בתעופה ולעדכון תעשיית התעופה בהתפתחויות שונות.

רת"א והרלב"ת מתחזקות אתרי אינטרנט ארגוניים באמצעותם משתפות במידע עדכני כגון שינויים חקיקתיים ותקינותיים, פרסום של דו"חות חקירה ועוד.

[חזרה לתוכן עניינים <](#)



מספר המסמך: SMG 4.8.001	שם המסמך: תכנית הבטיחות המדינתית	סטטוס מסמך: בתוקף
מספר גרסה: 0#	תאריך כניסת גרסה לתוקף: אפריל, 2025	תאריך סקירה אחרון: 10/04/2025

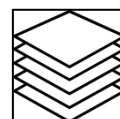


מספר המסמך: SMG 4.8.001	שם המסמך: תכנית הבטיחות המדינתית	סטטוס מסמך: בתוקף
מספר גרסה: 0#	תאריך כניסת גרסה לתוקף: אפריל, 2025	תאריך סקירה אחרון: 10/04/2025

נספחים

נספח א' נספח ב' נספח ג'

[חזרה לתוכן עניינים <](#)



מהדורות

יש לעדכן אזור זה החל מיצירת המסמך לראשונה וכן לאורך כל חיי המסמך, במידה ונערכו בו שינויים

- שינויים **בתוכן** המסמך – יש לעדכן מספר גרסה [לדוגמא: מהדורה #1, גרסה #4]
- שינויים **בתפיסת** המסמך – יש לעדכן מספר מהדורה ולאפס מספר גרסה [לדוגמא: מהדורה #2, גרסה #1]

מס' גרסה	תאריך	מהות השינוי	שונה ע"י	אושר ע"י
#0	1.11.2024	מיסוד תכנית בטיחות מדינתית	עופר וקנין	שמואל זכאי