

דברי הסבר

**הצעת תקנות הטיס (הובלת חומרים מסוכנים) (תיקון), התשע"ו – 2016 –
התאמה לנספח 18 לאמנת שיקגו**

חלק א' – דברי הסבר כלליים**כללי**

הובלת חומרים מסוכנים בכלי טיס היא נושא טכני מורכב ביותר. על עצם המורכבות הנובעת מעיסוק בחומרים מסוכנים יש להוסיף את המאפיינים הסביבתיים הייחודיים של הובלה אווירית - טמפרטורה, לחץ וטלטולים המחייבים התייחסות ייחודית לאופן האריזה של החומרים המסוכנים המיועדים למשלוח בכלי טיס, וכן להטענת החומרים המסוכנים אל כלי הטיס, לאחסונם בו ולפריקתם ממנו. זאת בפרט בהתחשב בפוטנציאל הנזק הגבוה לחיי אדם הגלום בתאונות אוויריות בכלל ותאונות אוויריות המערבות חומרים מסוכנים בפרט.

על כך יש להוסיף את האופי הבינ"ל של ההובלה האווירית – כאשר בדרך מעורבות לא רק מדינת המוצא ומדינת היעד, אלא גם מדינת הרישום של כלי הטיס ומדינת המפעיל שלו – שהן בעלות הסמכויות כלפי כלי הטיס וצוותו, וכן מדינות נוספות כגון מדינות מעבר ומדינות שבהן מתבצעת חניית ביניים. דבר זה מחייב החלת תקינה אחידה על ידי כל המדינות המעורבות, וכן סימון והתווייה ברורים ואחידים של אריזות החומרים המסוכנים על פי "שפה" אחידה ומוכרת בכל העולם.

הסעיף המסמיך בחוק הטיס

סעיף 74 לחוק הטיס, התשע"א – 2011 קובע כלהלן:

"(א) (1) לא יוביל אדם חומר מסוכן בכלי טיס אלא אם כן בידו רישיון הפעלה אווירית מתאים או שהוא עובד טיס של בעל רישיון כאמור, ובכפוף לתנאי אותו רישיון ולהוראות לפי סעיף זה;

(2) לא ימסור אדם חומר מסוכן להובלה בכלי טיס אלא לבעל רישיון הפעלה אווירית כאמור בפסקה (1).

(ב) (1) לא ימסור אדם חומר מסוכן להובלה בכלי טיס אלא לאחר שסיווג, ארז, סימן ותייג את החומר המסוכן ומסר מידע לגביו לבעל הרישיון כאמור בסעיף קטן (א)(1), הכל כפי שקבע השר;

(2) לא יקבל בעל רישיון כאמור בסעיף קטן (א)(1) חומר מסוכן להובלה בכלי טיס שבהפעלתו, אלא אם כן נתקיימו לגבי אותו חומר מסוכן כל התנאים לפי פסקה (1).

(ג) השר רשאי לקבוע הוראות לעניין הובלת חומרים מסוכנים בכלי טיס, ובכלל זה בעניינים אלה:

(1) אחסונם, שינועם, טעינתם ופריקתם של חומרים מסוכנים;

(2) חובות שיחולו על מי שמוסר חומר מסוכן להובלה בכלי טיס ועל בעל רישיון כאמור בסעיף קטן (א)(1) המקבל חומר מסוכן להובלה בכלי טיס, או על מי מטעמם;

(3) הדרכת עובדי טיס להכרת חומרים מסוכנים וזיהוים, ולטיפול באירוע חומרים מסוכנים בכלי טיס;

(4) סוגי חומרים מסוכנים שהובלתם בכלי טיס אסורה.

(ד) במקרים דחופים, רשאי המנהל לפטור אדם מהוראות לפי סעיף זה אם מצא כי הדבר נחוץ לשם הגנה על ביטחון המדינה, על חיי אדם, על הסביבה או על רכוש, ובלבד ששוכנע כי אותו אדם ינקוט אמצעים מתאימים, ככל האפשר, לשם שמירה והגנה על הבטיחות, על שלום הציבור ועל הסביבה, ברמה שוות ערך לזו המושגת בקיום ההוראות לפי סעיף זה.

(ה) הוראות לפי סעיף זה לא יחולו על חומר מסוכן כמפורט להלן, ורשאי השר לקבוע הוראות לעניין הובלה של חומר כאמור, הפעלתו או שימוש בו, בכלי טיס:

(1) חומר מסוכן שהימצאותו בכלי טיס נחוצה בהתאם להוראות לפי חוק זה, לרבות ההוראות לעניין ציוד לפי סעיף 68 והוראות כושר אווירי כמשמעותן בסעיף 69, או שהימצאותו נחוצה בהתאם להוראות הטכניות לחומרים מסוכנים;

(2) חומר מסוכן שלפי ההוראות הטכניות לחומרים מסוכנים מותר להובילו על ידי נוסע או איש צוות, לשימושו האישי, בכמות שאינה עולה על האמור בהוראות הטכניות לחומרים מסוכנים.

(ו) תקנות לפי סעיף זה יותקנו בהתייעצות עם השר להגנת הסביבה ובהתאם להוראות נספח 18 לאמנה ולהוראות הטכניות לחומרים מסוכנים.

(ז) עותק מההוראות הטכניות לחומרים מסוכנים יועמד לעיון הציבור, בלא תשלום, במשרדי הרשות.

(ח) השר יפרסם ברשומות ובאתר האינטרנט של הרשות הודעה על כל שינוי בהוראות הטכניות לחומרים מסוכנים שעניינו סיווג חומר כחומר מסוכן או פירוט לגבי חומר מסוכן, ועל מועד תחילתו של השינוי כאמור; בהודעה לפי סעיף קטן זה יצוין כי ההוראות המעודכנות מופקדות לעיון הציבור במשרדי הרשות.

תקנות החומרים המסוכנים נועדו אם כן, לפרט את העקרונות הקבועים בסעיף 74 לחוק הטיס, לכדי שורה של הוראות מפורטות ושימויות בכל התחומים הקשורים לשרשרת התובלה האווירית של חומרים מסוכנים בכלי טיס.

על פי האמור בסעיף 74(ו) לחוק, עליהן להיות מתאימות לנספח 18 לאמנה ולהוראות הטכניות לחומרים מסוכנים. זאת בשל ההכרח באחידות עולמית בדינים הנוגעים להובלה אווירית של חומרים מסוכנים.

ההוראות הטכניות לחומרים מסוכנים (להלן - "ההוראות הטכניות" או "ההוראות הטכניות לחומרים מסוכנים") - הינו מסמך יסודי בתחום הובלת חומרים מסוכנים באוויר, שפרסם ארגון התעופה הבין-לאומי - ICAO, שכל המדינות החברות מבצעות בו שימוש בכל הנוגע להובלת חומרים מסוכנים בדרך האוויר. מסמך זה משלים ומפרט באופן רחב, יסודי ומקיף, את כל הוראות נספח 18 לאמנה בכל הסוגיות הרלבנטיות להובלת חומרים מסוכנים באוויר¹.

על החשיבות הרבה והמעמד המיוחד שמקנה חוק הטיס להוראות הטכניות לחומרים מסוכנים ניתן ללמוד מההסדרים המתייחסים אליהן בחוק הטיס:

- הגדרתן בסעיף 1 לחוק;

¹ ההוראות הטכניות כוללות 8 חלקים: חלק 1 - כללי (ובו הוראות לעניין תחולה, הגבלות כלליות, מידע כללי, הדרה, בטחון, הוראות כלליות לגבי חומרים רדיואקטיביים, ודיווח על תאונות ותקריות); חלק 2 - סיווג חומרים מסוכנים; חלק 3 - רשימת החומרים המסוכנים, תנאים מיוחדים וכמויות מוגבלות ומוחרגות; חלק 4 - הוראות אריזה; חלק 5 - אחרייות המוסר חומר מסוכן להובלה אווירית; חלק 6 - מינוח אריזות, סימון, דרישות ובדיקות; חלק 7 - אחרייות המפעיל האווירי; חלק 8 - תנאים הנוגעים לנוסעים ואנשי צוות

- הגדרת "חומר מסוכן", בסעיף 1 לחוק, כ"פריט, חפץ או חומר העלולים להוות סיכון לבריאות, לבטיחות, לרכוש או לסביבה, המפורטים בהוראות הטכניות לחומרים מסוכנים או המסווגים על פיהן";
- קביעת החובה, בסעיף 74(ו) לחוק כאמור, כי תקנות החומרים המסוכנים יתאימו להוראות הטכניות לחומרים מסוכנים;
- קביעת חובת רת"א, בסעיף 74(ז) לחוק, להעמיד לעיון הציבור, ללא תשלום, עותק מעודכן של ההוראות הטכניות;
- קביעת חובת השר, בסעיף 74(ח) לחוק, לפרסם הודעה ברשומות בכל פעם ש- ICAO מבצע עדכון להוראות הטכניות שעניינו סיווג חומר כחומר מסוכן או פירוט לגבי חומר מסוכן.

התקנות הקיימות:

תקנות הטיס (הובלת חומרים מסוכנים), התשמ"ד – 1983² (להלן – "התקנות" או "תקנות החומרים המסוכנים" או "התקנות העיקריות") פורסמו לראשונה בשנת 1983 ותוקנו מאז פעם אחת בלבד בשנת 1987.³

כאמור, תקנות אלה אמורות להביא לידי ביטוי את הוראות נספח 18 לאמנת שיקגו, הדן בהובלה הבטוחה של חומרים מסוכנים בדרך האוויר (The Safe Transport of Dangerous Goods by Air) (להלן – "הנספח" או "נספח 18").

מאז שנת 1987 נספח 18 עודכן ותוקן 7 פעמים, ואילו התקנות האמורות לא הביאו לידי ביטוי את העדכונים והשינויים שחלו בנספח במהלך השנים כאמור. אי לכך, ביחס לחלק מהתקנות הקיימות, אין הלימה להוראות נספח 18 לאמנה. ניתן לאפיין אי-הלימה זו בכמה מובנים:

- הוראות חדשות אשר נוספו לנספח ואינן קיימות בתקנות בנוסחן כיום;
 - הוראות אשר היו קיימות בעבר בנספח 18 ובוטלו, ועל כן יש צורך לבטלן כעת במקביל בתקנות אלה.
 - תרגום בלתי מדויק של לשון הוראות הנספח המעודכנות וצורך בתיקוני תרגום ונוסח לשם התאמה מלאה ומדויקת בין הוראות התקנות לבין הוראות הנספח.
- בנוסף, פרסומו של חוק הטיס, התשע"א-2011⁴ (להלן – "החוק" או "חוק הטיס") באפריל 2011 מצריך התאמת מונחים והגדרות בין החוק החדש לבין התקנות העיקריות, שקדמו לחוק במועד פרסומן.
- בנוסף, במסגרת העבודה על תיקון התקנות, הוברר כי אין הלימה מלאה בין התקנות הקיימות לבין ההוראות הטכניות לחומרים מסוכנים.

לפיכך, מטרת תיקון התקנות המוצע הוא להתאים את תקנות הובלת חומרים מסוכנים להוראות חוק הטיס, להוראות נספח 18 לאמנה, ולהוראות הטכניות לחומרים מסוכנים.

השוואה בין מבנה התקנות העיקריות לבין מבנה נספח 18 לאמנה:

אלה הם הפרקים של נספח 18 לאמנה:

² ק"ת תשמ"ד, בעמ' 340 ;
³ ק"ת תשמ"ז, בעמ' 512 ;
⁴ ס"ח תשע"א, בעמ' 830 ;

1- הגדרות; 2 - תחולה; 3- סיווג; 4- מגבלות על הובלת חומרים מסוכנים באוויר; 5- אריזה; 6- תיוג וסימון; 7- חובות השולח; 8- חובות המפעיל האווירי; 9- מידע; 10- הדרכה; 11- פיקוח אכיפה וסנקציות; 12- תאונה ותקרית חומרים מסוכנים; 13- אבטחת חומרים מסוכנים על הקרקע.

המבנה של התקנות העיקריות דומה בעיקרו למבנה הפרקים בנספח, בכפוף למספר שינויים, כלהלן:

1- הגדרות; 2- הוראות כלליות (תחולה, סייגים לתחולה, פטור והרשאה, הדרכה); 3- סיווג; 4- מגבלות על הובלת חומרים מסוכנים באוויר; 5- אריזה; 6- תיוג וסימון; 7- חובות המוסר למשלוח; 8- חובות המפעיל האווירי; 9- מידע; 10- שונות.

ההבדלים העיקריים בין מבנה הנספח למבנה התקנות העיקריות הם כלהלן –

- סוגיית ההדרכה הכלולה בפרק 10 לנספח 18, נכללה בתיקון מקביל לתקנות הטיס (הפעלת כלי טיס וכללי טיסה), התשמ"א – 1981⁵ (להלן – "תקנות ההפעלה") – לגבי מפעיל אווירי או מי מטעמו; בתקנות הטיס (בטיחות בשדות התעופה של רשות שדות התעופה), התשנ"ב – 1992 (להלן – "תקנות בטיחות בשדות תעופה")⁶ – לגבי גורם המבצע בידוק בטחוני (כולל שיקוף) לנוסעים וכבודתם, מטען (כולל דואר) וצידה, וכן בכללי רשות שדות התעופה (פריקת כלי טיס וטעינתם), התשמ"ח – 1988⁷ (להלן – "כללי רש"ת") ביחס לגורם מוסר למשלוח או מי מטעמו העוסק בהכנת החומר המסוכן לתובלה אווירית ומשלחי מטענים; ולגבי רשויות הדואר – בתקנה ייעודית בקובץ זה;

- פרק 11 לנספח 18 שעניינו פיקוח אכיפה וסנקציות – מקבל ביטוי בדין הישראלי באמצעות החוק המסמך, הוא חוק הטיס, וכן בתקנות ההפעלה ובנהלי רת"א, ועל כן אין מקום להוספת תקנות בעניין זה;

- הוראות פרק 12 לנספח 18 שענינו במידע שיש להעביר במקרים של תאונת חומרים מסוכנים או תקרית חומרים מסוכנים המתרחשת באוויר בעת טיסה, לגופים שונים, נכללו בפרק 9 לתקנות, שכותרתו "מידע";

- פרק 13 לנספח 18 שענינו אבטחת חומרים מסוכנים על הקרקע – מצוי בדין הישראלי בגדרי הסמכות והאחריות של גופים ביטחוניים.

בנוסף, חלק 1 לנספח 6 לאמנה, שענינו הפעלת מטוסים בתובלה אווירית מסחרית (commercial air transport), כולל חובות נוספות של מפעיל אווירי של מטוסים בתובלה אווירית מסחרית בהקשר של הובלת חומרים מסוכנים. בתיקון 38 לנספח 6 התווסף לחלק 1 לנספח 6 פרק 14 – פרק ייחודי לגבי חומרים מסוכנים. יישום הוראות פרק 14 החדש כאמור מבוצע בתיקון מוצע מקביל לתקנות ההפעלה, המסדירות את עיקר החובות והמגבלות החלות על מפעילי כלי טיס והמהוות את האכסניה הכוללת להטמעת הוראות נספח 6 לאמנה על כל חלקיו.

חלק ב' – דברי הסבר מפורטים

דברי הסבר לתקנה 1 המוצעת – החלפת תקנה 1 בתקנות העיקריות- הגדרות:

לאור התיקונים הרבים שבוצעו בתקנה זו, מוצע להחליפה במלואה בתקנה חדשה.

(א) מונחים שהיו בתקנות המקוריות והושמטו מנוסח התיקון המוצע משום שאין בהם שימוש בנוסח המוצע: "התפוצצות מסה", "חומר נפיץ", "חומר פיירוורי", "מכולה", "נוזל פיירוורי", "שם

⁵ ק"ת תשמ"ב, בעמ' 8

⁶ ק"ת תשנ"ב, בעמ' 1046

⁷ ק"ת תשמ"ח, בעמ' 482

מתאים למשלוח", "תאונה".

(ב) מונחים שהיו בתקנות המקוריות והושמטו מנוסח התיקון המוצע משום שקיימים בסעיף 1 לחוק הטיס, הוא החוק המסמך, ועל כן אין צורך בציוןם גם בתקנות: "איש צוות", "המנהל", "חומרים מסוכנים" (בחוק הטיס קיים המונח "חומר מסוכן"), "טייס מפקד", "יחידת פת"א" (בחוק הטיס קיים המונח "יחידת נת"א"), "כלי טיס ישראלי", "מפעיל" (בחוק הטיס קיים המונח "מפעיל אווירי").

(ג) מונחים שנותרו לרבות ההגדרה להם נותרה בנוסח המוצע כפי שהיו בתקנות המקוריות: "שם מתאים למשלוח", "תקנות ההפעלה".

(ד) מונחים שהתווספו בנוסח המתוקן המוצע ולא היו בנוסח המקורי של התקנות: "הרשאה", "חוק הדואר", "יחידת הטענה", "כללי כושר אווירי", "מדינת ביניים", "מדינת יעד", "מדינת חצייה", "מפעיל אווירי ישראלי", "עטיפה", "פטור", "פציעה קשה", "תאונת חומרים מסוכנים", "תאונת טיס", "תקרית טיס", "תקרית חומרים מסוכנים", "תקרית חמורה".

(ה) מונחים אשר הגדרתם תוקנה בנוסח המוצע המתוקן לעומת הנוסח המקורי: "אריזה", "אריזה חיצונית", "ההוראות הטכניות לחומרים מסוכנים", "חבילה", "כלי טיס של מטען", "כלי טיס של נוסעים", "מדינת המוצא", "מספר UN", "משגור".

כאמור, בנוסח המתוקן המוצע נוספו מונחים חדשים, נמחקו מונחים קיימים, ובוצעו עדכונים ושינויים בהגדרות של חלק מהמונחים הקיימים, והכול בהתאם לפירוט שלהלן -

תיקון הגדרת "אריזה" (packaging) – הגדרתו של מונח זה קיימת בתקנות, בנוסחן כיום, כך: "מכל או מכלים (receptacles) וכן רכיבים וחומרים הדרושים כדי לאפשר למכלים למלא את ייעודם ולהבטיח עמידה בדרישות האריזה של תקנות אלה".
בפרק 1 לנספח 18 מוגדר המונח "packaging", כך:

Receptacles and any other components or materials necessary for the receptacle to perform its containment function"

הסיפה להגדרת המונח, בנוסח כיום, שעניינה עמידה בדרישות האריזה של תקנות אלה, אינה מצוינת בהגדרת המונח בפרק 1 לנספח 18, ועל כן מוצע להשמיטה כדי להתאים לנוסח הגדרת המונח בנספח, בצורה מדויקת יותר.

כמו כן, המונח Receptacles תורגם ל"כלי קיבול" במקום "מכל", באופן מדויק יותר; שכן המילה "מכל" מתאימה יותר למילה האנגלית "tank". המונח "כלי קיבול" רחב יותר מהמונח "מכל" ונכון לעשות בו שימוש שכן יש חומרים המוגדרים כחומרים מסוכנים הניתנים להובלה בכלי קיבול שאינם מכלים כמו למשל: קופסה, ארגז ועוד.

נעשה שימוש במונח זה בתקנות הבאות: תקנה 1 – בהגדרות המונחים: "אריזה חיצונית" "חבילה" ו"תקרית חומרים מסוכנים"; וכן בפרק החמישי לתקנות המוקדש לנושא האריזה: בתקנות 7 (דרישות כלליות לאריזה), 8 (הוראות בדבר אריזות), בתקנה 8א (סימון מפרט על אריזה) ובתקנה 24 (בדיקת דליפה או נזק וטיפול בזיהום).

תיקון הגדרת "אריזה חיצונית" – המונח מוגדר כיום כך: "אריזה חיצונית" (overpack) – "עטיפה, מכל וכיוצא באלה המיועדים לשימוש חד פעמי, המשמשים לשגר אחד כדי להכיל יחד שתי חבילות או

יותר לשם הנוחות הטלטול והאחסון". העמדה המקצועית היא שהמונח הלועזי המתאים ל-"overpack" הוא עטיפה. ואילו המונח "אריזה חיצונית" מתאים יותר למונח "outer packaging" כהגדרתו בהוראות הטכניות. כמו כן, מוצע לשנות את ההגדרה ולהתאימה לאמור בפרק 3 לחלק 1 בהוראות הטכניות, כך: "שכבת ההגנה החיצונית של אריזה, כפולה לכל הפחות, לרבות חומר סופג, מרפד וכל רכיב אחר הנדרש להכיל ולהכין על האריזה הפנימית או כלי הקיבול".

תיקון הגדרת "ההוראות הטכניות לחומרים מסוכנים" - המונח מוגדר בסעיף 1 לחוק הטיס, כך: "ההוראות הטכניות לחומרים מסוכנים" - ההוראות הכלולות בספר Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous goods by Air – " – בהוצאת ארגון התעופה הבין-לאומי, כפי שעודכנו מזמן לזמן. כלומר, ההגדרה כפי שהיא כיום בתקנות העיקריות אינה נחוצה.

סטנדרט 2.2.1 לנספח 18 לאמנה קובע את התחייבותן של המדינות החברות לנקוט בכל האמצעים הנדרשים כדי לציית להוראות הטכניות על כל פרטיהן.

2.2.1 Each Contracting State shall take the necessary measures to achieve compliance with the detailed provisions contained in the Technical Instructions. Each Contracting State shall also take the necessary measures to achieve compliance with any amendment to the Technical Instructions which may be published during the specified period of applicability of an edition of the Technical Instructions.

סטנדרט 2.5.1 לנספח 18 מכיר בכך שייתכן כי מדינות יסו מההוראות הטכניות וקובע כי מדינה חברה מחויבת להודיע ל- ICAO אודות חריגות מן ההוראות הטכניות:

2.5.1 Where a Contracting State adopts different provisions from those specified in the Technical Instructions, it shall notify ICAO promptly of such State variations for publication in the Technical Instructions."

בהערה לסטנדרט זה מבהיר ICAO כי הודעה לפי סעיף זה תינתן רק במקרים שבהם החריגה מההוראות הטכניות, כשלעצמה, אינה חריגה מנספח 18 לאמנה.

יתרה מכך, בהוראות הטכניות לחומרים מסוכנים יש חלק A3 – פרק 1, שעניינו חריגות מההוראות הקיימות בהוראות הטכניות, שפרסמו מדינות חברות.

לפיכך, מוצע לגרוע מההוראות הטכניות את אותן הוראות שמנהל רת"א הודיע ל- ICAO כי ישראל פועלת לגביהן באופן שונה. משכך, יש להכליל היבט זה של פעולה שונה וחלופית ביחס לחלק מההוראות, בהגדרת המונח, במסגרת התיקון המוצע לתקנות העיקריות. על כן, מוצע להחליף את ההגדרה הקיימת, זאת על מנת לסייג את הגדרת ההוראות הטכניות בחוק הטיס לעניין הוראות שהמנהל הודיע לארגון כי ישראל פועלת באופן שונה לגביהן. עם זאת, יוער כי נכון להיום מדובר באפשרות תיאורטית בלבד, שמעולם עד כה לא עשה בה מנהל רת"א שימוש, שכן מדיניות רת"א ככלל היא לאמץ את הסטנדרטים וההוראות של ICAO, אלא אם כן ישנו מקרה חריג שבו הוראות האמנה אינן יכולות להיות מיושמות בישראל.

המונח מופיע בהצעת התקנות עשרות פעמים, שכן חלק ניכר מההוראות הקשורות בחובלת חומרים

מסוכנים בדרך האוויר, החל משלב האריזה, העטיפה, התיוג, ההעמסה על כלי הטיס, סוגי האישורים הנדרשים, סוגיות של הדרכה לגורמים הרלבנטיים, וכיו"ב נושאים רבים ושונים הקשורים בהובלת חומרים מסוכנים בדרך האוויר והמפורטות בקובץ ההוראות הטכניות לחומרים מסוכנים. עוד יוער, כי אין זו פרוצדורה סטנדרטית של דיווח שינויים בהתנהלות של מדינה חברה ממסמך של ארגון התעופה הבין – לאומי, להבדיל מהוראות האמנה (דיווח של מדינה על DIFFERENCES מהוראות הסטנדרטים המצוינים בנספחים של אמנת שיקגו), ועל כן סברנו כי נכון וכדאי להכליל פרוצדורה זו בהגדרת המונח בתקנות.

הוספת הגדרת "הרשאה" (approval) – מונח זה אינו כלול בתקנות החומרים המסוכנים, בנוסחן כיום. מבוקש בהצעת התקנות להוסיפו לתקנה 1, תקנת ההגדרות, ולהגדירו כך: "הרשאה" – "היתר הניתן על ידי רשות מוסמכת מתאימה לשם אחד מהבאים: (1) הובלה של חומרים מסוכנים האסורים להובלה בכלי טיס של נוסעים או בכלי טיס של מטען, במקרים שבהם מצוין בהוראות הטכניות לחומרים מסוכנים שניתן לתת הרשאה להוביל חומרים אלה; (2) מטרות אחרות כמפורט בהוראות הטכניות לחומרים מסוכנים".

הגדרת המונח הינה תרגום של הגדרתו בפרק 1 לנספח 18, כך:

"Approval" - An authorization granted by an appropriate national authority for:

a) The transport of dangerous goods forbidden on passenger and/or cargo aircraft where the Technical Instructions state that such goods may be carried with an approval;

or -

b) other purposes as provided for in the Technical Instructions.

שימוש במונח "הרשאה" מבוצע בהגדרת המונח "פטור" בתקנה 1 המוצעת וכן בתקנה 4 המוצעת, שעניינה הוספת מנגנון של הרשאה לתקנות העיקריות בנוסח המתוקן המוצע, אשר ניתן יהיה להעניק למבקש, בהתאם לאמור בהוראות הטכניות לחומרים מסוכנים, ביחס לסוגי חומרים מסוכנים או בנסיבות מסוימות, כמקובל בעולם.

תיקון הגדרת "חבילה" (package) – מונח זה כלול בתקנות החומרים המסוכנים, בנוסחן כיום, כך: "הצרור הכולל את האריזה ותכולתה, והמוכן למשלוח". בהצעת התקנות מבוקש לשנות את הגדרת המונח כך: "חבילה (package) – התוצר השלם של פעולת האריזה המכיל את האריזה ותכולתה המוכנים להובלה". הגדרה המוצעת היא תרגום מדויק יותר של הגדרת המונח בפרק 1 לנספח 18, כך: "The complete product of the packing operation consisting of the packaging and its contents prepared for transport."

שימוש במונח מבוצע בתקנות הבאות בתקנות העיקריות: 1- בהגדרת המונחים "משגור" ו"עטיפה"; בתקנה 10 - התוויה; בתקנה 12 - סימון חבילות חומ"ס; בתקנה 14 - סימון אסור; בתקנה 16 – דרישות כלליות; בתקנה 19 - קבלת חומר מסוכן להובלה בדרך האוויר; ובתקנה 21 – חומרים מסוכנים שניזוקו.

הוספת ההגדרה "חוק הדואר" – מבוקש להגדיר את חוק הדואר בשמו המלא: חוק הדואר, התשמ"ו-1986,⁸ זאת משום שישנן מספר תקנות בהן מוטלות חובות על ספק שירותי דואר בהקשר זה של הובלת חומרים מסוכנים כדברי דואר (פרק שביעי- א התוסף כייעודי לעניין זה).

הוספת הגדרת "יחידת הטענה" (unit load device) – המונח "יחידת הטענה" אינו מופיע כיום בנוסח התקנות הקיים. במסגרת ההצעה, מבוקש להוסיף את המונח ולהגדירו כך: "יחידת הטענה (unit load device) – כל סוג של מכולת מטען (freight container), מכולה אווירית (aircraft container) או משטח העמסה (pallet) אווירי עם רשת או עם רשת מעל איגלו". הגדרת המונח מהווה תרגום של הגדרתו בפרק 1 לנספח 18, כך:

"Any type of freight container, aircraft container, aircraft pallet with a net, or aircraft pallet with a net over an igloo".

שימוש במונח מבוצע בתקנה 21 לתקנות העיקריות, שעניינה חומרים מסוכנים שניזוקו. מאחר שיחידת ההטענה כוללת בחובה את המכולה, מוצע למחוק את הגדרת המונח "מכולה" מתקנה 1 לתקנות העיקריות (אשר לא נעשה בו שימוש פרט לשימוש בהגדרת "יחידת הטענה").

תיקון הגדרת "כלי טיס של מטען" (cargo aircraft) – ההגדרה הקיימת כיום בתקנות העיקריות היא כך: "כלי טיס, למעט כלי טיס של נוסעים, הנושא טובין או ציוד". מוצע להחליף את המילה "ציוד" במילה "רכוש", שכן המונח באנגלית באמנה-"property"- מתאים יותר למילה "רכוש" בעברית.

הגדרה זו תואמת את ההגדרה בפרק 1 לנספח 18, כך:

"Any aircraft, other than a passenger aircraft, which is carrying goods or property".

שימוש במונח מבוצע בהגדרת המונח "הרשאה" בתקנה 1 וכן בתקנה 27 בתקנות העיקריות, שעניינה הטענת חומרים מסוכנים על כלי טיס של מטען.

תיקון הגדרת "כלי טיס של נוסעים" (Passenger aircraft) - התקנות העיקריות בנוסחן כיום כוללות הגדרה למונח זה כך: "כלי טיס של נוסעים" - כלי טיס הנושא אדם שאינו אחד מאלה: (1) איש צוות; (2) אדם המועסק על ידי המפעיל והנמצא בתפקיד; (3) בעל תפקיד רשמי בשירות המדינה או גוף ממלכתי או מטעם; (4) אדם המלווה משלוח".

מוצעים תיקוני נוסח קלים בהגדרה, במובן זה שבפסקה (2) מבוקש לשנות ל-"המפעיל האווירי" במקום "המפעיל"; ובפסקה (4) מבוקש לשנות ל-"משגור או מטען אחר" במקום "משלוח", על מנת לבצע התאמת מונחים וקוהרנטיות במסמך.

ההגדרה הקיימת, בכפוף לתיקוני נוסח קלים כפי שפורטו, תואמת את תרגום ההגדרה למונח בפרק 1 לנספח 18, כך:

Passenger aircraft: An aircraft that carries any person other than a crew member, an operator's employee in an official capacity, an authorized

⁸ ס"ח תשמ"ו, בעמ' 79

representative of an appropriate national authority or a person accompanying a consignment or other cargo.

שימוש במונח מבוצע במסגרת הגדרות למונחים "כלי טיס של מטען" ו"הרשאה" בתקנה 1 וכן בתקנה 23 לתקנות העיקריות, שעניינה הטענה ואחסנה של חומרים מסוכנים בכלי טיס.

הוספת הגדרת "כללי כושר אווירי" - המונח אינו מופיע כיום בתקנות החומרים המסוכנים, בנוסחן הקיים. מוצע להוסיפו במסגרת תיקון התקנות, שכן מוצע לעשות בו שימוש במסגרת תקנה 2 המוצעת, שעניינה תחולה, וכן פירוט הסייגים לתחולת התקנות: מקום שחומר מסוכן נדרש להובלה בדרך האוויר בהתאם לכללי הכושר האווירי, הרי שמותר בהובלה כאמור ולא תהיה תחולה לתקנות אלה (וראה להלן דברי ההסבר לתקנה זו).

הגדרתו המוצעת הינה בהתאם לדיני הטיס המקומיים הרלבנטיים, כך: "כללי כושר אווירי- (1) לעניין כלי טיס ישראלי- כהגדרתם בתקנות הטיס (נהלי תיעוד כלי טיס וחלקיהם), התשל"ז – 1977⁹; (2) לעניין כלי טיס זר- אמות המידה המקיפות והמפורטות לעניין תיכון וייצור כלי טיס שהחילה מדינת הרישום של כלי הטיס בהתאם להוראות נספח 8 לאמנה".

כללי כושר אווירי הם בסיס רישוי לתכן כלי טיס המבטיחים את כלי טיס אשר התכן שלו עומד בהם כשיר אווירית ובטוח לטיסה, בהתאם להוראות נספח 8 לאמנת שיקגו.

בסעיף 50 לחוק הטיס נאמר כך: "השר יקבע אמות מידה מפורטות ומקיפות לעניין תיכון וייצור של כלי טיס (1) במטרה להבטיח את כשירותו האווירית של כלי הטיס שיוצר על פי התכן האמור, בין השאר בהתאם להוראות נספח 8 לאמנה (בסימן זה – כללי הכושר האווירי)..."

בתקנה 1 לתקנות הטיס (נהלי תיעוד כלי טיס וחלקיהם), תשל"ז- 1977 (להלן- "**תקנות התיעוד**"), נאמר כך: "כללי כושר אווירי" – "הוראות תקנות אלה וכן – (1) לגבי דאון – ההוראות הכלולות במפרטי הרישוי לדאונים (CS-22) של הסוכנות האירופית לבטיחות התעופה (EASA), המופקדים לעיון הציבור אצל המנהל; (2) לגבי מטוס זעיר – פרק "S" או התקן המוסכם כמשמעותו בתקנה 94א; (3) לגבי מטוס שאינו מטוס זעיר וכן לגבי כלי טיס רוטורי, מנוע או מדחף – ההוראות הכלולות בחלקים 23 עד 35 לפ.א.ר., וכן ההגדרות המתאימות בחלק 1 לפ.א.ר., המופקדות לעיון הציבור אצל המנהל, בשינויים המחויבים ובשינויים המפורטים בתוספת".

בעוד סעיף 50 לחוק הטיס קובע הגדרה כללית, עקרונית, ורחבה למונח "כללי כושר אווירי" ובה היעד והמטרה של כללים אלו: הבטחת כשירותו האווירית של כלי הטיס, בהסתמך על הסטנדרטים הבין-לאומיים המפורטים בנספח 8 לאמנה, הרי שההגדרה המפורטת בתקנה 1 לתקנות התיעוד פורטת לפרוטות על אילו הוראות תכן ותקן יש להסתמך ביחס לכל אחד מסוגי כלי הטיס: לגבי דאונים ומטוסים זעירים - התכן האירופאי, ולגבי כלי טיס רגילים (שאינם דאונים או מטוסים זעירים) – הוראות הפ.א.ר. האמריקאי, בשינויים המחויבים.

הוספת הגדרות "מדינת ביניים" (state of transit), "מדינת היעד" (state of destination), "מדינת חצייה" (State of Overflight) – מונחים אלה אינם מופיעים בתקנות, בנוסחן כיום. מוצע להוסיפם שכן מבוצע בהם שימוש בתקנה 4 להצעת התקנות. תקנה 4 המוצעת קובעת, לגבי

⁹ ק"ת תשל"ז, עמ' 1576

פטורים והרשאות שניתן ליתן מהתקנות העיקריות, מיהן המדינות המעורבות בהובלה האווירית, אשר נדרשות להעניק את הפטור/ ההרשאה: מדינת המוצא, מדינת הביניים, מדינת היעד, מדינת המפעיל וכל מדינת חצייה.

ההגדרה המוצעת למונח "מדינת הביניים" היא: "מדינה שכלי טיס המוביל חומרים מסוכנים כמטען נוחת בה והיא אינה מדינת המוצא או מדינת היעד".

ההגדרה המוצעת למונח "מדינת היעד" היא: "מדינה שבה מיועד המשגור לפריקה סופית מכלי הטיס". הגדרת המונח שאובה מפרק 1 לנספח 18 לאמנה, שם מופיע המונח "state of destination", כך: The State in the territory of which the consignment is finally to be unloaded from an aircraft.

ההגדרה המוצעת למונח "מדינת חצייה" היא "מדינה שכלי הטיס המוביל חומרים מסוכנים כמטען חולף במרחב האווירי הריבוני שלה ללא נחיתה". הגדרת המונח מבוססת על מנספח 18 לאמנה, שם מדינת חצייה נקראת "State of Overflight";

תיקון הגדרת "מדינת מוצא" (state of origin) – המונח מוגדר בתקנות כך: "המדינה שבה הועמס המטען לראשונה בכלי הטיס". מבוקש להחליף את המלה "מטען" במלה "משגור" לאור שינוי המונחים ממטען - למשגור. ההגדרה המוצעת תואמת באופן מדויק יותר את הוראות פרק 1 לנספח 18, שם מוגדר המונח "state of origin", כך:

The State in the territory of which the consignment is first to be loaded on an aircraft. שימוש במונח מבוצע בתקנה 4 להצעת התקנות (פטור או הרשאה), בתקנה 15 (שפת הסימון) ובתקנה 18א (שפת תעודת המשלוח).

תיקון ההגדרה "מספר UN" (UN number) – בתקנות העיקריות, בנוסחן כיום, קבועה הגדרה למונח "מספר U.N.", כך: "מספר בן 4 ספרות לזיהוי חומר או קבוצת חומרים, שקבעה הוועדה המכונה United Nations Committee of Experts on the Transport of Dangerous goods". מבוקש לשנות מעט את הגדרת המונח ובתיקון מוצע להגדירו כך: "מספר בן 4 ספרות לזיהוי חומר, פריט, או קבוצה של חומרים או פריטים, שקבעה הוועדה המכונה the United Nations Committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods and on the Globally Harmonized System of Classification and Labeling of Chemicals". הגדרה זו שאובה באופן מדויק מהגדרת המונח בפרק 1 לנספח 18 לאמנה, כך:

UN number: The four-digit number assigned by the United Nations Committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods and on the Globally Harmonized System of Classification and Labeling of Chemicals to identify an **article** or **substance** or a particular group of articles or substances.

שימוש במונח זה נעשה בתקנה 12 לתקנות העיקריות, העוסקת בסימון חבילות, והקובעת: "חבילה של חומרים מסוכנים תסומן בשם המתאים למשלוח של התכולה, במספר UN אם נקבע לו..... וגו'....."

מחיקת הגדרת "מפעיל" והוספת הגדרת "מפעיל אווירי ישראלי" - בתקנות החומרים המסוכנים בנוסחן כיום מופיע המונח: "מפעיל, בכלי טיס" – "לרבות הבעל או השוכר של כלי טיס". המונח "מפעיל אווירי" מופיע בסעיף 1 לחוק הטיס ועל כן מיותר להגדירו שנית בתקנות העיקריות. (המונח מוגדר כך בחוק הטיס: "מפעיל אווירי" – אחד מאלה, לפי העניין: (1) בהפעלה מסחרית – מי שבידו רישיון הפעלה אווירית; (2) בהפעלה כללית – בעל כלי הטיס, שוכר של כלי הטיס או מי שהורשה לבצע הפעלה מטעמו של מי מהם); יחד עם זאת, תקנות החומ"ס המוצעות עושות הבחנה במקרים מסויימים בין מפעיל אווירי זר למפעיל אווירי "ישראלי". כך, תקנה 2 המוצעת המגדירה את תחולת התקנות העיקריות על מפעיל אווירי "ישראלי" בכל מקום בו הוא נמצא, אך על מפעיל אווירי "אחר" רק בשטח המדינה; כך גם בתקנות 33ב – 33ג המטילות חובות דיווח שונות על מפעיל אווירי "ישראלי" בלבד – שכן מפעיל אווירי זר נתון בחובות דיווח בדיני מדינת המפעיל שלו, ואין מקום להטיל עליו חובה נוספת בדין הישראלי. בשל הבחנות אילו בין מפעיל אווירי "ישראלי" ומפעיל אווירי "זר", נכון להגדיר את המונח "מפעיל אווירי ישראלי" מוצע להגדירו כך: "מפעיל אווירי ישראלי היא מדינת ההפעלה שלו". יוער, כי המונח "מדינת המפעיל" מוגדר בסעיף 1 לחוק הטיס. מבחינה פרקטית, הכוונה לכל המפעילים הישראליים, הן אלה הפועלים לפי הפרקים השנים-עשר והשלושה-עשר בתקנות ההפעלה, ועוסקים בהובלת נוסעים ומטען בתמורה, והן אלה הפועלים בהפעלות מסחריות אחרות או למטרות כלליות לפי פרקים אחרים בתקנות ההפעלה. יש לזכור שגם מפעיל בתעופה הכללית יכול ויוביל חומרים מסוכנים לשימושו האישי שלו או של נוסע שלו, או חומר הנדרש בכלי הטיס. כמו כן, אם יקרה אירוע בטיחותי – תאונת חומ"ס או תקרית חומ"ס – תהיה חובה לדווח עליה לפי ההוראות בתקנות אלה. משכך, ההגדרה של "מפעיל אווירי" נדרשת להיות הגדרה רחבה, וכוללת את כל סוגי המפעילים. המונח מופיע פעמים רבות בקובץ המוצע.

תיקון הגדרת "משגור" (consignment) - בתקנות העיקריות בנוסחן כיום, המונח קיים ומוגדר כך: "חבילה אחת או יותר של חומרים מסוכנים שקיבל מפעיל משוגר אחד במקום אחד במשלוח אחד להובלה על פי שטר מטען אווירי אחד למקבל אחד במען מיועד אחד". מבוקש להחליף את המונח "מפעיל" במונח "מפעיל אווירי" למען הדיוק וכן להוסיף את הדרישה כי המשגור התקבל "בזמן אחד" ולהשמיט את הדרישה של "להובלה על פי שטר מטען אווירי אחד". הטעם לשינויים המוצעים הוא התאמת המונח באופן יותר מדויק, כפי שמופיע בפרק 1 לנספח 18 לאמנה, כך:

Consignment: One or more packages of dangerous goods accepted by an operator from one shipper at one time and at one address, receipted for in one lot and moving to one consignee at one destination address

השימוש במונח נעשה בהגדרת המונחים: "כלי טיס של נוסעים", "מדינת היעד" ו"מדינת המוצא" בתקנה 1; בתקנה 12 (סימון חבילות חומ"ס), 18 (שטר מטען אווירי) ו- 21 (חומרים מסוכנים שניזוקו).

הוספת הגדרת "עטיפה" (over pack) - בתקנות בנוסחן כיום, מופיע המונח "אריזה חיצונית" ומוגדר כך: "עטיפה, מכל וכיוצא באלה המיועדים לשימוש חד פעמי, המשמשים לשוגר אחד כדי להכיל יחד שתי חבילות או יותר לשם הנוחות הטלטול והאחסון". מוצע לשנות את הגדרת המונח "אריזה חיצונית" בהתאם להגדרת המונח בהוראות הטכניות, ולהוסיף את המונח "עטיפה", ולהגדירו כך: "מעטה המשמש שוגר אחד כדי להכיל חבילה אחת או יותר וליצור יחידת שינוע אחת לשם נוחות השינוע והאחסון". ההגדרה מבוססת על הגדרת המונח **Over pack** בפרק 1 לנספח 18

לאמנה כך :

Over pack: An enclosure used by a single shipper to contain one or more packages and to form one handling unit for convenience of handling and stowage.

השימוש במונח נעשה בתקנות בתקנה 16 - דרישות כלליות לעניין מסירת חבילה או עטיפה, בתקנה 19 לתקנות העיקריות - קבלת חומר מסוכן להובלה, בתקנה 21 לתקנות העיקריות - חומרים מסוכנים שניזוקו, ובתקנה 24 לתקנות העיקריות - בדיקת דליפה או נזק וטיפול בזיהום.

הוספת הגדרת "פטור" (Exemption) – בתקנות החומרים המסוכנים, בנוסח הנוכחי, המונח "פטור" אינו מוגדר. מוצע להוסיף הגדרה למונח זה כך: "היתר שאינו הרשאה, הניתן מאת רשות מוסמכת מתאימה, המאפשר אי עמידה בהוראות הטכניות". ההגדרה מבוססת על הגדרת המונח "Exemption" בפרק 1 לנספח 18 כך :

An authorization, other than an approval, granted by an appropriate national authority providing relief from the provisions of the Technical Instructions.

המונח מופיע בתקנה 4 המוצעת לתקנות העיקריות, שעניינה בפטור או הרשאה.

הוספת הגדרת "פציעה קשה" (serious injury) - המונח אינו מופיע בתקנות העיקריות, בנוסחן כיום. בהצעת התקנות מבוקש להוסיפו, שכן מבוצע בו שימוש במסגרת ההגדרה " תאונת חומרים מסוכנים" המוצעת – אירוע המתייחס להובלת חומרים מסוכנים בדרך האוויר אשר תוצאותיו הן מוות או **פציעה קשה** של אדם או נזק חמור לרכוש או לסביבה". הגדרת המונח קיימת זה מכבר בתקנות הטיס (חקירת תאונות ותקריות לכלי טיס), התשמ"ד-1984¹⁰, שם מוגדר כך: "פציעה קשה" - פציעה שנגרמה לאדם בתאונה – (1) המצריכה אשפוז לתקופה של למעלה מ-48 שעות, שתחילתה בתוך שבעה ימים מיום הפציעה; (2) שתוצאתה שבר של כל עצם (למעט שבר פשוט של אצבעות או של האף); (3) שתוצאתה חתכים הגורמים לדימום חמור או לנזק בעצב, בשריר או בגיד; (4) שתוצאתה פגיעה באבר פנימי; (5) שתוצאתה כוויות מדרגה שניה או שלישית או כוויות של למעלה מחמישה אחוזים משטח הגוף; (6) כתוצאה מחשיפתו לחומרים מזהמים או לקרינת חומר רדיואקטיבי." הגדרה זו טובה גם לענייננו, ונכון להעתיקה לתקנות העיקריות. בפרק 1 לנספח 18 לאמנה מוגדר המונח באופן די דומה, כך :

Serious injury. An injury which is sustained by a person in an accident and which:

- a) Requires hospitalization for more than 48 hours, commencing within seven days from the date the injury was received; or
- b) Results in a fracture of any bone (except simple fractures of fingers, toes or nose); or
- c) Involves lacerations which cause severe hemorrhage, nerve, muscle or tendon damage; or -
- d) Involves injury to any internal organ; or
- e) Involves second or third degree burns, or any burns affecting more than 5 per cent of

¹⁰ ק"ת תשמ"ד, בעמ' 1938

the body surface; or

f) Involves verified exposure to infectious substances or injurious radiation

הוספת הגדרת "תאונת חומרים מסוכנים" (Dangerous goods accident) ומחיקת ההגדרה "תאונה" - בתקנות העיקריות בנוסחן כיום מופיע המונח "תאונה", כך: "אירוע המתייחס להובלת חומרים מסוכנים בדרך האוויר אשר תוצאותיו הן מוות או פציעה חמורה של אדם או נזק חמור לרכוש". מוצע למחוק הגדרה זו, ובמקומה לקבוע הגדרה למונח "תאונת חומרים מסוכנים" – "אירוע המתייחס להובלת חומרים מסוכנים בדרך האוויר אשר תוצאותיו הן מוות או פציעה קשה של אדם או נזק חמור לרכוש או לסביבה". שינויי הנוסח נדרשים על מנת שתהיה התאמה מדויקת יותר לתרגום המונח בפרק 1 לנספח 18 לאמנה, כך:

Dangerous goods accident: An occurrence associated with and related to the transport of dangerous goods by air which results in fatal or serious injury to a person or major property or environmental damage.

השימוש במונח זה נעשה בתקנה 33א המוצעת לתקנות העיקריות, העוסקת בדיווח אודות תאונת חומרים מסוכנים ו/או תקרית חומרים מסוכנים.

הוספת ההגדרות "תאונת טיס" ו"תקרית טיס" – מבוקש להוסיף מונחים אלה ולהפנות להגדרתם בסעיף 103 לחוק הטיס. מבוצע בהם שימוש בתקנה 33 המוצעת- מידע במקרה של תאונת טיס או תקרית חמורה.

ההגדרה "תקנות ההפעלה" – המונח נותר כשהיה בתקנות המקוריות, תוך הפנייה לתקנות הטיס (הפעלת כלי טיס וכללי טיסה), התשמ"א – 1981. מבוצע בו שימוש בתקנה 2 (תחולה), בתקנה 20 (רשימת תיוג ודרישות קבלה), וכן בתקנה 29 (מידע לאנשי צוות אוויר).

הוספת הגדרת "תקרית חומרים מסוכנים" (Dangerous goods incident) - בתקנות העיקריות בנוסחן כיום, המונח אינו מופיע. בקובץ המוצע מבוקש להוסיפו ולהגדירו כך: "אירוע שאינו תאונת חומרים מסוכנים הקשור בהובלת חומרים מסוכנים באוויר, בין שמתרחש בכלי הטיס ובין שלא, אשר תוצאותיו הן פציעה, נזק לרכוש או לסביבה, אש, שבר, נזילה, דליפה של נוזלים או של קרינה או ראיות אחרות לכך ששלמות האריזה נפגמה, וכן אירוע הקשור בהובלת חומרים מסוכנים אשר מסכן באופן חמור את כלי הטיס או נוסעיו".

ההגדרה תואמת את תרגום הגדרת המונח בפרק 1 לנספח 18 לאמנה, שם נאמר כך:

Dangerous goods incident: An occurrence, other than a dangerous goods accident, associated with and related to the transport of dangerous goods by air, not necessarily occurring on board an aircraft, which results in injury to a person, property or environmental damage, fire, breakage, spillage, leakage of fluid or radiation or other evidence that the integrity of the packaging has not been maintained. Any occurrence relating to the transport of dangerous goods which seriously jeopardizes the aircraft or its occupants is also deemed to constitute a dangerous goods incident.

נעשה שימוש במונח זה בתקנה 33א המוצעת לתקנות העיקריות, שתעסוק בדיווחים אודות תאונת חומרים מסוכנים ו/או תקרית חומרים מסוכנים.

הוספת הגדרת "תקרית חמורה" – מבוקש להוסיף הגדרת מונח זה עקב שימוש בו בתקנה 33 המוצעת, שעניינה מסירת מידע במקרה של תאונת טיס או תקרית חמורה. הגדרת המונח מפנה לתקנות הטיס (סוגי תקריות חמורות), התשע"ד-2014, בהן מפורטת רשימת דוגמאות של מקרים ונסיבות (17 במספר) אשר בהתקיימם האירוע הבטיחותי נחשב "תקרית חמורה", למשל: אירוע של כמעט התנגשות; התנגשות שאינה מסווגת כתאונת טיס; טיסה מבוקרת אל תוך הקרקע שבקושי נמנעה; המראה ממסלול סגור, מסלול לא פנוי, מסלול שלא הוקצה להמראה; נחיתה או ניסיון נחיתה על מסלול סגור, מסלול לא פנוי, מסלול שלא הוקצה לנחיתה; פער משמעותי בין ביצועי כלי הטיס בעת ההמראה לבין הביצועים הצפויים או לפי תכנון הטיסה; אש או עשן במטוס; אירוע שבו איש צוות אוויר עשה שימוש חירום בחמצן; כשל מבני; כשלים מרובים של אחת או יותר ממערכות כלי הטיס; אובדן יכולת לפקוד של איש צוות אוויר בזמן טיסה, וכיו"ב.

לתיקון תקנה 2 בתקנות העיקריות – תחולה:

תקנה 2 לתקנות העיקריות שכתורת המשנה שלה היא: "תחולה", קובעת כך:
 "תקנות אלה חלות על הפעלת כלי טיס ישראלי בכל מקום שבו הוא נמצא, ועל הפעלת כלי טיס אחר בהימצאו בשטח המדינה."
 "כלי טיס ישראלי" מוגדר בתקנות המקוריות כיום כך: "כלי טיס הרשום בישראל או המופעל על ידי מפעיל ישראלי".
 מוצע להחליפה בנוסח הבא:

2. תחולה וסייגים לתחולה:

(א) תקנות אלה חלות על הפעלת כלי טיס המופעל בידי מפעיל אווירי ישראלי, בכל מקום שבו כלי טיס כאמור נמצא, ועל הפעלת כלי טיס אחר בהימצאו בשטח המדינה.
 (ב) חומר מסוכן שתקנות אלה אינן חלות עליו לפי סעיף 74(ה)(1) לחוק, יהיה, בין השאר, כל אחד מאלה:

(1) חומר מסוכן שהמצאותו בכלי הטיס נחוצה לפי תקנות ההפעלה;

(2) חומר מסוכן שהמצאותו בכלי הטיס נחוצה לפי כללי הכושר האווירי החלים לגבי אותו כלי טיס;

(3) חומר מסוכן שהמצאותו בכלי הטיס נחוצה לפי הוראות הכושר האווירי החלות לגבי אותו כלי טיס;

(4) חומר מסוכן שהמצאותו בכלי הטיס נחוצה למטרות יחודיות שהוגדרו בהוראות הטכניות לחומרים מסוכנים, לרבות: תרופות, ציוד רפואי, בשמים, אלכוהול, מכשירים אלקטרוניים המופעלים באמצעות סוללות ליתיום, קרח יבש, ועוד.

(ג) תקנות אלה יחולו על חומר מסוכן המובל בכלי הטיס כחלק לחומר מסוכן

הכלול בסעיף 74(ה)(1) לחוק, אלא אם כן נאמר אחרת בהוראות הטכניות".

לתיקון כותרת השוליים:

מאחר שבתקנת משנה (ב) המוצעת מוצעים סייגים לתחולת התקנות, מבוקש לשנות את כותרת השוליים בהתאמה.

לתיקון תקנת משנה (א):

תקנת משנה (א) בנוסחה כיום קובעת כי התקנות העיקריות חלות על כל כלי טיס ישראלי, קרי: כלי טיס הרשום בפיקס הישראלי, בהיותו בכל מקום בעולם, זאת שכן דין מדינת הרישום (ישראל) הוא הדין החל על כלי הטיס. הוראה זו הינה בהלימה לאמור בסעיף 172 לחוק הטיס. כמו כן, תקנת המשנה קובעת שיש תחולה לתקנות אלה על כל כלי טיס, כולל כלי טיס זר, בהיותו בשטח מדינת ישראל כחלק מהעיקרון הכללי הקובע תחולה טריטוריאלית לדיני מדינת ישראל על כל מי ששוהה במדינה וכאמור בסעיף 173 לחוק הטיס.

מוצע לתקן את תחולת התקנות, כך שהן בישראל והן מחוץ לישראל זהות מדינת המפעיל של כלי הטיס, ולא לפי זהות מדינת הרישום שלו, היא שתקבע את הדין החל עליו.

זאת שכן החובות החלות לפי נספח 18 לאמנה וההוראות הטכניות, ובהתאמה לפי התקנות העיקריות, חלות על המפעיל האווירי (או על המוסר החומר המסוכן לתובלה בכלי טיס) אך אינן חובות המשויות לכלי הטיס ישירות (כגון מגבלות או חובות הנוגעות לכשירותו האווירית, שהן בתחום אחריות מדינת הרישום).

בהתאמה, מוצע כי התקנות יחולו על כלי טיס המופעל על ידי מפעיל אווירי ישראלי, כולל ביחס לכלי טיס זר שהוא חוכר, בכל מקום שבו כלי הטיס נמצא; אף הוראה זו תואמת את סעיף 172 לחוק הטיס; לעומת זאת מוצע כי התקנות יחולו על כלי טיס המופעל בידי מפעיל אווירי זר, כולל כלי טיס ישראלי שהוא חוכר, רק בהיותו בשטח ישראל; יובהר כי במקרה שבו כלי טיס ישראלי יוכר חכירה יבשה למפעיל אווירי זר, הדין שיחול עליו בהקשר זה של הובלת חומ"ס באוויר מחוץ לישראל- הוא דין מדינת המפעיל הזר, ולא הדין הישראלי. ולהיפך – ככל שכלי טיס זר חוכר למפעיל ישראלי הרי שתקנות אלה יחולו לגביו בכל מקום שבו הוא נמצא.

להוספת תקנת משנה (ב) המוצעת:

מבוקש להוסיף לתקנות העיקריות את תקנת משנה (ב), שתעסוק בחריגים ובסייגים לעקרונות הכלליים של התחולה, הקבועים בתקנת משנה (א), כלהלן:

סעיף 74(ה) לחוק קובע כך: "הוראות לפי סעיף זה לא יחולו על חומר מסוכן כמפורט להלן, ורשאי השר לקבוע הוראות לעניין הובלה של חומר כאמור, הפעלתו או שימוש בו, בכלי טיס:

(1) חומר מסוכן שהימצאותו בכלי טיס נחוצה בהתאם להוראות לפי חוק זה, לרבות ההוראות לעניין ציוד לפי סעיף 68 והוראות כושר אווירי כמשמעותן בסעיף 69, או שהימצאותו נחוצה בהתאם להוראות הטכניות לחומרים מסוכנים;

(2) חומר מסוכן שלפי ההוראות הטכניות לחומרים מסוכנים מותר להובילו על ידי נוסע או איש צוות, לשימושו האישי, בכמות שאינה עולה על האמור בהוראות הטכניות לחומרים מסוכנים".

כלומר, החוק מפרט מספר חריגים לתחולת התקנות העיקריות.

הוראת סעיף 74(ה)(1) לחוק הינה בעלת תחולה כללית, מעט עמומה, ויש מקום להבהירה בתקנות אלה.

משכך, מבוקש להוסיף בתקנת משנה (ב) הוראה המהווה הבהרה וביאור של הוראת סעיף 74(ה)(1) לחוק הטיס, כדלקמן:

התקנות העיקריות לא יחולו מקום שחומר מסוכן נצרך להיות על כלי הטיס לפי תקנות ההפעלה, כללי כושר אווירי, הוראות כושר אווירי או למטרות ייחודיות שהוגדרו בהוראות הטכניות (המונח "כללי כושר אווירי" מוגדר בתקנה 1 לתקנות אלה - ראה לעיל דברי ההסבר למונח; המונח "הוראות כושר אווירי" מוגדר בסעיף 69 לחוק הטיס, ומהווה תרגום של המונח pertinent airworthiness requirements המופיע בנספח 18 לאמנה).

הבהרות אלה מהוות קונקרטיזציה של המונח "הוראות לפי חוק זה" המצוין בסעיף 74(ה)(1) לחוק, שהוא כללי, עמום, ורחב מדי, ועל כן טעון הבהרה.

יתר על כן, הוראה זו לעניין חריגים לתחולה, מהווה תרגום מדויק של הוראת סטנדרט 2.4.1 לנספח 18 לאמנה, הקובע כך:

2.4.1 Articles and substances which would otherwise be classed as dangerous goods but which are required to be aboard the aircraft in accordance with the **pertinent airworthiness requirements and operating regulations**, or for those **specialized purposes identified in the Technical Instructions**, shall be excepted from the provisions of this Annex.

נוסיף בהערת אגב, שלפי סעיף 1.1.5 בפרק 1 וסעיפים 2.2.1 ו-2.2.2 בפרק 2 להוראות הטכניות לחומרים המסוכנים, ניתן להוביל בכלי טיס חומרים ופריטים מסוימים, אשר בד"כ נחשבים כחומרים מסוכנים, אך לא ייחשבו ככאלה מקום שהם נדרשים לצורך הפעלת כלי הטיס עצמו, או כציוד אישי של צוות האוויר או הנוסעים, או המיועדים למכירה על ידי הצוות לנוסעים במהלך הטיסה, למשל: תרופות וציוד עזרה ראשונה, בשמים, אלכוהול, מכשירים אלקטרוניים המונעים באמצעות סוללות ליתיום (הסוללה כשלעצמה נחשבת חומר מסוכן, בהיותה מעל כמות מסוימת), קרח יבש הנועד לשם אכילה ושתייה של הנוסעים והצוות, וכיו"ב. דוגמאות אלה כללנו בתקנת משנה (ב)(4).

להוספת תקנת משנה (ג) המוצעת:

סטנדרט 2.4.2. לנספח 18 לאמנה קובע כך:

2.4.2 Where articles and substances intended as replacements for those described in 2.4.1 or which have been removed for replacement are carried on an aircraft, they shall be transported in accordance with the provisions of this Annex except as permitted in the Technical Instructions.

כלומר, לפי סטנדרט 2.4.2 חומרים מסוכנים המובלים כחלקי חילוף לחומרים מסוכנים הנדרשים לכלי הטיס עצמו, לפי הוראות כושר אווירי או כללי כושר אווירי או לפי תקנות ההפעלה, או שהוסרו לצורך החלפתם ומובלים כעת בכלי הטיס - יחולו ההוראות בנספח 18, אלא אם כן נאמר אחרת בהוראות הטכניות לחומרים מסוכנים.

תקנת משנה (ג) המוצעת מהווה תרגום של הוראת סעיף 2.4.2 בנספח 18 לאמנה, ומגדירה את העיקרון – למרות שהוגדרו חומרים מסוכנים שהוראות תקנות אלה אינן חלות עליהן תחת סעיף 74(ה)(1) לחוק, **חלקי חילוף** לחומרים אלו הנישאים בטיסה כן ייחשבו כחומרים מסוכנים "רגילים" שהוראות אלו חלות לגביהן, אלא אם כן נאמר אחרת בהוראות הטכניות.

נוסח התקנה המוצעת מצוי בהלימה להוראות סעיף 74(ה)(1) לחוק הטיס (שכן כאשר החומר המסוכן מובל כחלק חילוף או לאחר הורדתו מכלי הטיס, הרי שהימצאותו בכלי הטיס **אינה** "נחוצה בהתאם להוראות לפי חוק זה"), הן להוראות סעיף 2 לנספח 18 לאמנה, והן בהלימה להוראות הטכניות.

להוספת תקנה 2א – כללי

סעיף 74(א)(1) לחוק הטיס קובע: "לא יוביל אדם חומר מסוכן בכלי טיס אלא אם כן בידו רישיון הפעלה אווירית מתאים או שהוא עובד טיס של בעל רישיון כאמור, ובכפוף לתנאי אותו רישיון ולהוראות לפי סעיף זה".

לדעתנו, המונח "**רישיון הפעלה אווירית מתאים**" מצריך פירוט וביאור במסגרת חקיקת המשנה.

פרק 2 לתקנות העיקריות עניינו הוראות כלליות, והוא חל על כל סוגי המפעילים – כלליים ומסחריים. מוצע להוסיף במסגרת פרק זה הוראה כללית ויסודית בעניין הובלת חומרים מסוכנים בכלי טיס, המבהירה ומפרטת את המשמעות של המונח "רישיון מתאים" כמשמעו בסעיף 74(א)(1) לחוק הטיס כאמור, ולפיה ייאסר על הובלת חומרים מסוכנים בכלי טיס, אלא באחת מהחלופות הבאות –

(1) בידי המפעיל האווירי רישיון הפעלה אווירית והותר לו במסגרת מפרטי ההפעלה להוביל חומרים מסוכנים, או לבצע עבודות אוויר במסגרתן נעשה שימוש בחומר מסוכן ("עבודות אוויר" – קרי הפעלה מסחרית שאינה הובלת נוסעים מטען או דואר בתמורה, למשל: צילום או פרסום מן האוויר, כיבוי אש, טיפול בקווי מתח חשמל, ריסוס ועוד). באמצעות תהליכי הרישוי והפיקוח מובטחת היערכות הולמת של המפעיל האווירי (מבחינת מדיניות, נהלי עבודה, כוח אדם מיומן, וכיו"ב) לטיפול סדיר בקבלה, הובלה ומסירה של חומרים מסוכנים כמטען או במסגרת עבודות אוויר.

(2) מדובר בחומר מסוכן המותר להובלה באוויר בהתאם לסייגים לכלל, לפי סעיף 74(ה) לחוק הטיס ותקנה 2 לתקנות העיקריות (ראה הסבר מפורט לתקנה זו לעיל). כך חומר מסוכן הנדרש להיות בכלי הטיס לפי תקנות ההפעלה, לפי הוראות הכושר האווירי או כללי הכושר האווירי של כלי הטיס, כמו למשל: חומרי קירור, דלק סילוני, חומרי חימוש המשמשים לפריקת המגלשות במטוס בעת חירום, בקבוקי חמצן, וכיו"ב כל מצרך המשמש את הפעלתו של כלי הטיס; או חומר מסוכן המובל לשימוש האישי של נוסע או איש צוות בכמות מוגבלת כמפורט בהוראות הטכניות, ובהתאם למגבלות המפורטות בהוראות הטכניות; וכן חומר מסוכן שהימצאותו בכלי הטיס נחוצה למטרות ייחודיות המוגדרות במפורש בהוראות הטכניות, כמו למשל: תרופות וציוד רפואי, בשמים, אלכוהול, קרח יבש, וכיו"ב.

לתיקון תקנה 3 בתקנות העיקריות- הובלת חומרים מסוכנים לפי ההוראות הטכניות לחומרים

מסוכנים:

תקנה 3 לתקנות העיקריות בנוסחה כיום קובעת כך:

"הובלת חומרים מסוכנים":

"(א) לא יוביל אדם חומר מסוכן בכלי טיס אלא אם כן מתקיימות לגביו דרישות תקנות אלה וההוראות הטכניות.

(ב) הוראת תקנת משנה (א) לא תחול על –

- (1) חמרים שהימצאותם בכלי הטיס נחוצה לפי דרישות כושר אוירי או נוהלים מבצעיים ;
- (2) חמרים המיועדים לשימוש האישי של נוסע או איש צוות בכלי הטיס לפי המפורט בהוראות הטכניות."
- מבוקש לשנותה, כך :

"הובלת חומרים מסוכנים לפי ההוראות הטכניות לחומרים מסוכנים":

"(א) לא יוביל אדם חומר מסוכן בכלי טיס אלא אם כן מתקיימות לגביו דרישות תקנות אלה וההוראות הטכניות.

(ב) החליט מפעיל אווירי ישראלי ליישם דרישות מחמירות מאלה הקבועות בהוראות הטכניות לחומרים מסוכנים, יודיע על כך לארגון, לשם פרסום הדבר בהוראות הטכניות לחומרים מסוכנים."

לשינוי כותרת השוליים:

בכותרת השוליים, בסיפה, מוצע להוסיף המילים "לפי ההוראות הטכניות לחומרים מסוכנים" שכן התקנה מסדירה את החובה להוביל חומרים מסוכנים בדרך האוויר לפי ההוראות הטכניות.

להחלפת תקנת משנה (ב):

תקנת משנה (ב) בנוסחה כיום קובעת תחולה להוראות הטכניות לחומרים מסוכנים, ומסייגת את תחולת ההוראות הטכניות לגבי שני המקרים המפורטים בתקנת משנה (ב), (פסקאות (1) ו-(2)). סייגים אלה לתחולת ההוראות הטכניות נקבעו בסעיף 74(ה) לחוק הטיס ופורטו בתקנה 2 המוצעת אשר דברי ההסבר לה מפורטים לעיל, שעניינה תחולה וסייגים לתחולה ולפיכך תקנה 3(ב) מהווה חזרה על הדברים, מיותרת ומוצע לבטלה.

במקום זאת, מוצע לקבוע בתקנת משנה (ב) כי מקום שמפעיל אווירי ישראלי מבקש, בשל קשיים ושיקולים ייחודיים ליישם דרישות מחמירות מאלה הקבועות בהוראות הטכניות לחומרים מסוכנים, עליו להודיע על כך לארגון התעופה הבינ"ל, ה- ICAO, על מנת שהאחרון יפרסם הוראות פרטניות מחמירות אילו במסגרת נספחים למסמך ההוראות הטכניות, על מנת שמוסר חומר מסוכן להובלה באוויר יוכל לדעת מה הן הדרישות המיוחדות של המפעיל האווירי ולהיערך בהתאם. זאת בהתאם להמלצה 2.5.2 לנספח 18 לאמנה כי :

"The State of the Operator should take the necessary measures to ensure that when an operator adopts more **restrictive** requirements than those specified in the Technical Instructions, the notification of such operator variations is made to ICAO for publication in the Technical Instructions."

תקנה משנה זו באה להביא דרישות מחמירות פרטניות אלו לידיעת כלל הגורמים המבקשים לבצע שימוש בשירותיו של אותו מפעיל אווירי ולשלוח באמצעותו בדרך האוויר חומרים מסוכנים, לידיעת מפעילים אוויריים אחרים, אשר אולי יסברו כי נכון לאמץ הוראות מחמירות דומות, וכן לידיעת גורמים מוסמכים (רשויות תעופה אזרחיות), במדינות שונות, שבהן המפעיל האווירי נוהג לפעול.

להחלפת תקנה 4 בתקנות העיקריות - פטור או הרשאה:

תקנה 4 לתקנות העיקריות, בנוסחה כיום, קובעת כך :

"4. פטור -

(א) המנהל רשאי לתת פטור מדרישות תקנות אלה, כולן או מקצתן וכן להתנות תנאים

בפטור, אם שוכנע כי הובלת החומר המסוכן יכולה להתבצע ברמת בטיחות כנדרש בתקנות אלה.

(ב) לא יתן המנהל פטור כאמור בתקנת משנה (א) אלא באחד מאלה:

(1) מקרה חירום שבו לא ניתן באופן מעשי לבצע את הובלת החמרים המסוכנים אלא בדרך האויר;

(2) עמידה דווקנית בדרישות התקנות תהיה נוגדת את טובת הציבור.

(ג) סמכות המנהל לתת פטור לא תחול לגבי חומר מסוכן שהובלתו באוויר

נאסרה לחלוטין לפי תקנה 6."

מבוקש להחליפה, בנוסח הבא:

"4. פטור או הרשאה -

(א) לא יוביל אדם בכלי טיס חומר מסוכן המזוהה בהוראות הטכניות כאסור להובלה בנסיבות רגילות, או בעל חיים נגוע במחלה, אלא אם כן ניתן לכך פטור מהמדינות המעורבות, או שלפי ההוראות הטכניות מותר להוביל חומר מסוכן כאמור באוויר, בהרשאת מדינת המוצא, וניתנה לכך הרשאה מהמדינות המעורבות.

(ב) המנהל רשאי לתת הרשאה במקרים בהם הדבר מותר לפי ההוראות הטכניות לחומרים מסוכנים ובלבד ששוכנע כי תושג רמת בטיחות כוללת בהובלה, שהיא שוות ערך לזו המושגת בקיום ההוראות הטכניות לחומרים מסוכנים.

(ג) לא יינתן פטור לפי סעיף 74(ד) לחוק, להובלה בכלי טיס של חומר מסוכן, שהובלתו בכלי טיס אסורה לפי תקנה 6 או 18ב.

(ד) בתקנה זו, "המדינות המעורבות" –

(1) לעניין פטור- מדינת מוצא, מדינת ביניים, מדינת יעד, מדינת מפעיל וכל מדינת חצייה;

(2) לענין הרשאה- מדינת מוצא ומדינת מפעיל, אלא אם כן פורט אחרת בהוראות הטכניות לחומרים מסוכנים."

כללי:

במוקד ההוראות הטכניות לחומרים מסוכנים - הסיווג והשיום (naming) של כלל החומרים המסוכנים להטסה, וקביעת מגבלות (כמו משקל מקסימלי) והוראות (לעניין אריזה, הפרדה ועוד) להטסה של כל סוג וסוג של חומרים אילו. דרך המלך להטסת חומרים מסוכנים היא באמצעות עמידה בדרישות ההוראות הטכניות, והטסה העומדת בדרישות אלו איננה דורשת אישור או שיקול דעת נוסף של המדינות המעורבות, ככל שהמפעיל האווירי מורשה ע"י מדינת המפעיל להוביל חומרים מסוכנים. יחד עם זאת, סטנדרטים 2.1.2 ו- 2.1.3 לנספח 18 לאמנה קובעים שני מנגנונים "חריגה" מדרישות ההוראות הטכניות, במקרים מסוימים ותוך שיקול דעת המדינות המעורבות – מנגנון ההרשאה ומנגנון הפטור:

"2.1.2 Where specifically provided for in the Technical Instructions, the States concerned may grant an approval provided that in such instances an overall level of safety in transport which is equivalent to the level of safety provided for in the Technical Instructions is achieved.

2.1.3 In instances:

- a) of extreme urgency; or
- b) when other forms of transport are inappropriate; or
- c) when full compliance with the prescribed requirements is contrary to the public interest,

the States concerned may grant an exemption from the provisions of the Technical Instructions provided that in such instances every effort shall be made to achieve an overall level of safety in transport which is equivalent to the level of safety provided for in the Technical Instructions."

בתקנות העיקריות בנוסחן כיום נקבע מנגנון פטור אך לא נקבע מנגנון ההרשאה הקבוע בנספח 18 ובהוראות הטכניות לחומרים מסוכנים.
תקנה 4 המוצעת באה להסדיר שני מנגנונים אלה בהלימה למפורט בהוראות הטכניות.

לתקנת משנה (א) - פטור :

לפי סטנדרט 2.1.3 דלעיל, במקרי דחיפות עליונה, או כאשר אופני הובלה אלטרנטיביים אינם ישימים, או כאשר עמידה מלאה בדרישות ההוראות הטכניות עומדת בניגוד לאינטרס הציבורי, רשאויות המדינות המעורבות **לפטור** מפעיל אווירי מעמידה בדרישות ההוראות הטכניות להובלת חומרים מסוכנים, ובלבד שיעשה כל מאמץ להשגת רמת בטיחות שוות ערך לזו שהיתה מושגת ע"י עמידה בדרישות ההוראות הטכניות.

סעיף 74(ד) לחוק הטיס קובע כך: "במקרים דחופים, רשאי המנהל לפטור אדם מהוראות לפי סעיף זה אם מצא כי הדבר נחוץ לשם הגנה על ביטחון המדינה, על חיי אדם, על הסביבה או על רכוש, ובלבד ששוכנע כי אותו אדם ינקוט אמצעים מתאימים, ככל האפשר, לשם שמירה והגנה על הבטיחות, על שלום הציבור ועל הסביבה, ברמה שוות ערך לזו המושגת בקיום ההוראות לפי סעיף זה".

משכך, הסמכות ליתן פטור, והעילות למתן הפטור – לשם הגנה על בטחון המדינה, חיי אדם, הסביבה או הרכוש, ובכפוף לשמירה על רמת בטיחות שוות ערך, מפורטות בחוק הטיס ועל כן תקנה 4 הקיימת, בחלקים שבה שעניינם הסמכות ליתן פטור והתווית שיקול דעתו של המנהל לעניין הנסיבות בהן נהוג ליתן פטורים כאמור – מתייתרת ומוצע לבטלה.

יחד עם זאת, לפי נספח 18 לאמנה, הובלת חומרים מסוכנים אשר נדרש פטור (או הרשאה) להובלתם תלויה בקבלת פטור כאמור מכל המדינות המעורבות (כפי שיוסבר בהמשך), ומוצע לקבוע הוראה זו בתקנה משנה (א).

הוראת התקנה מהווה תרגום של סטנדרט 4.2 לנספח 18 לאמנה שכותרתו " Dangerous goods " forbidden for transport by air unless exempted , והוא קובע כך :

"The dangerous goods described hereunder shall be forbidden on aircraft unless exempted by the States concerned under the provisions of 2.1 or unless the provisions of the Technical Instructions indicate they may be transported under an approval granted by the State of Origin:

- a) Dangerous goods that are identified in the Technical Instructions as being forbidden for transport in normal circumstances; and
- b) Infected live animals.

לתקנת משנה (ב) - הרשאה – קיימים חומרים מסוכנים המצוינים במפורש בהוראות הטכניות ככאלה שהובלתם בדרך האוויר טעונה קבלת הרשאה מהמדינות המעורבות. הרשאה זו תינתן בכפוף לשיקול הדעת של המדינות המעורבות, תוך קביעת חלופות שיבטיחו השגת רמת בטיחות בטיסה שוות ערך לזו הקבועה בהוראות הטכניות. מנגנון זה מאפשר להוראות הטכניות ל"סמן" חומרים מסוכנים אשר האישור להטסתם דורש הפעלת שיקול דעת נוסף ואישור פרטני מצד המדינות המעורבות,

בהתאם לעניין.

מוצע לעגן את מנגנון ההרשאה בתקנת משנה (ב). מתן ההרשאה יהיה כפוף לציון האפשרות להובלת החומר המסוכן בכפוף להרשאה בהוראות הטכניות, ולדרישה כי תוכח רמת בטיחות כוללת בתחבורה שוות ערך לזו המושגת ע"י קיום ההוראות הטכניות (overall level of safety in transport which is equivalent to the level of safety provided for in the Technical Instructions is achieved). זאת להבדיל מהדרישה "המרוככת" יותר המנחה את שיקול דעתו של מנהל רת"א במתן פטור – כי ינקטו אמצעים מתאימים "ככל האפשר" לשמירת בטיחות שוות ערך (כלשון סעיף 74(ד) לחוק הטיס) - "every effort shall be made to achieve an overall level of safety in transport".

נוסח תקנת משנה (ב) מבוסס על סטנדרט 2.1.2 לנספח 18 לעיל.

לתקנת משנה (ג) - מגבלה על מתן פטור:

תקנת משנה (ג) בנוסחה כיום קובעת הגבלה על סמכות המנהל למתן פטורים מקום שהמדובר בחומרים מסוכנים שהובלתם בדרך האוויר אסורה בכל הנסיבות לפי תקנה 6 לתקנות העיקריות או בהתאם לתקנה 18ב - חומרים מסוכנים האסורים להובלה באמצעות הדואר.

זאת בהתאם לסטנדרט 4.3 בנספח 18 לאמנה קובע כך :

"Articles and substances that are specifically identified by name or by generic description in the Technical Instructions as being forbidden for transport by air under any circumstances shall not be carried on any aircraft."

מוצע לשמור על הסדר זה ולקבעו בתקנת משנה (ג) המוצעת, בשינויי נוסח קלים. נציין כי על אף שסעיף 74(ד) לחוק הטיס אינו מגביל את סמכותו של המנהל לתת פטור בהקשר של הובלת חומרים מסוכנים לפי סוג החומר המובל, הריש שלטעמינו אין מניעה כי השר, בתקנות, יקבע הסדר המגביל את סמכות המנהל בחוק, כאשר הסדר זה מתחייב מדרישות נספח 18 לאמנה – אשר חוק הטיס נועד ליישם.

לתקנת משנה (ד) - הגדרת "המדינות המעורבות" בהליכי פטור או הרשאה:

נספח 18 לאמנה מפרט בהערות מס' 1 ו-2 לסטנדרט מס' 2.1.4 מי הן "המדינות המעורבות" לעניין פטור ולעניין הרשאה, כלהלן:

Note 1— For the purpose of approvals, "States concerned" are the States of Origin and the Operator, unless otherwise specified in the Technical Instructions.

Note 2— For the purpose of exemptions, "States concerned" are the States of Origin, Operator, Transit, over flight and Destination.

ככלל, מדינת המפעיל היא בעלת סמכות הפיקוח הכללי על המפעיל האווירי – על נהלי קבלת החומ"ס שלו, על ההדרכות לאנשי הצוות ועובדים נוספים המעורבים בטיפול וחומ"ס וכו'. מדינת המוצא היא המדינה בעלת סמכות הפיקוח הכללי על כל המעורבים בהכנת החומר המסוכן להובלה אווירית. שתי מדינות אלה מעורבות הן במנגנון ההרשאה והן במנגנון הפטור.

ואולם מאחר שהטסת חומר מסוכן במנגנון של פטור יוצר סיכונים משמעותיים יותר, וכן, בשל האופי הדחוף של הנסיבות בהן ניתן פטור, לא נדרשת בו הוכחת בטיחות ברמה שוות ערך אלא רק כי נעשו כל המאמצים לשמור בטיחות ברמה שוות ערך, דורש ICAO כי הפטור יינתן מכל המדינות שהחומר המסוכן חולף בשמיהן או נוחת בהן: מדינות ביניים, חציה ויעד.

בנוסף, במקרה שבו מדינה הודיעה ל- ICAO שהיא דורשת את הרשאתה מראש להובלת חומרים מסוכנים המצריכים הרשאה, אף על פי שהיא אינה מדינת המוצא או מדינת המפעיל, הרי שבמקרה

כזה יש להשיג גם את הרשאתה של אותה מדינה כאמור.

הוראה בנושא זה נקבעה בסעיפים A1 ו-A2 לפרק 3 לחלק 3 בהוראות הטכניות. סעיפים אלו משמשים לסימון בטבלה שבחלק 3 בהוראות הטכניות את החומרים המסוכנים שהובלתם באוויר מצריכה הרשאה כאמור.

כלומר, ההוראות הטכניות מסמיכות את המדינות לדרוש כי גם הן דורשות מתן הרשאה, אף על פי שאינן מדינת המוצא או המפעיל, במקרה של הובלת חומ"ס באוויר; הדבר הוא במסגרת הסמכות הכללית של המדינות להודיע לארגון על הבדלים בין הסטנדרטים של ההוראות הטכניות לדין המקומי שלהן, המתפרסמים בצרופה 3 להוראות הטכניות. מוצע לעגן כל זאת בתקנת משנה (ד) המוצעת.

להחלפת תקנה 5 לתקנות העיקריות - סיווג חומרים מסוכנים:

סעיף 1 לחוק הטיס מגדיר "חומר מסוכן" כך: "פריט, חפץ או חומר העלולים להוות סיכון לבריאות, לבטיחות, לרכוש או לסביבה, המפורטים בהוראות הטכניות לחומרים מסוכנים או המסווגים על פיהן".

משמע, החוק קבע כי חומר מסוכן הוא חומר שפורט בהוראות הטכניות (חומר יכול להיות מפורט בשמו או על פי מאפיינים גנריים) או מסווג על פיהן.

הפרק השלישי לנספח 18 לאמנה שכותרתו "CLASSIFICATION" כולל סטנדרט אחד בלבד הקובע:

"The classification of an article or substance shall be in accordance with the provisions of the Technical Instructions."

לצד הסטנדרט מופיעה הערה כלהלן:

"Note — the detailed definitions of the classes of dangerous goods are contained in the Technical Instructions. These classes identify the potential risks associated with the transport of dangerous goods by air and are those recommended by the United Nations Committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods."

חלק 2 להוראות הטכניות לחומרים מסוכנים כולל הוראות מפורטות מאוד וברורות מאוד לסיווג חומר מסוכן או קבוצה של חומרים מסוכנים, בהתאם לאיכותם, כמותם, מצב הצבירה שלהם בטמפרטורות שונות, יכולת ההתרכבות שלהם עם חומרים מסוכנים או לא מסוכנים אחרים והתגובה שיכולה לקרות כפועל יוצא מן ההתרכבות כאמור, מאפייני החומר בהיבט הכימי, הביולוגי, הפיסיולוגי, ועוד פרמטרים שונים אשר שקילתם יחד הובילה את מומחי ה- ICAO להחליט האם חומר יסווג כחומר מסוכן אם לאו, ואם כן- מה יהיו תנאי הובלתו באוויר, אם בכלל, ובאילו כמויות. (חלק זה משתרע על פני עשרות עמודים).

תקנה 5 לתקנות העיקריות בנוסחה כיום עוסקת בסיווג חומרים מסוכנים-

בתקנת משנה (א) נקבע כי חומרים מסוכנים יסווגו ל- 9 סוגים עיקריים: סוג 1: חומרים נפיצים; סוג 2: גזים; דחוסים, מעובים או מומסים תחת לחץ או בהקפאה עמוקה; סוג 3: נוזלים מתלקחים; סוג 4: מוצקים מתלקחים; סוג 5: חומרים מחמצנים; סוג 6: חומרים רעילים ומדבקים; סוג 7: חומרים רדיואקטיביים; סוג 8: חומרים משתכים; סוג 9: חומרים מסוכנים שונים.

בחלק מן הסוגים קובעת התקנה חלוקה גם לסוגי- משנה:

- לגבי חומרים נפצים נקבעו 5 סוגי משנה: חמרים בעלי סיכון התפוצצות מסה; חמרים בעלי סיכון נפילה אך לא סיכון התפוצצות מסה; חמרים בעלי סיכון אש וכן סיכון קטן של הדף או של נפילה או של שניהם, אך לא סיכון התפוצצות מסה; חמרים שאין בהם סיכון משמעותי; חמרים בעלי רגישות נמוכה ביותר, שיש בהם סיכון התפוצצות מסה;
 - לגבי מוצקים מתלקחים נקבעו 3 סוגי משנה: מוצקים מתלקחים; מוצקים העלולים להתלקח באופן ספונטני; מוצקים המחוללים גאזים מתלקחים, בבואם במגע עם מים;
 - לגבי חמרים מחמצנים נקבעו 2 סוגי משנה: חומרים מחמצנים שאינם פרוקסידים אורגאניים; פרוקסידים אורגאניים;
 - לגבי חמרים רעילים ומדבקים נקבעו 2 סוגי משנה: חמרים רעילים; חמרים מדבקים;
 - לגבי גזים (סוג 2) נוזלים מתלקחים (סוג 3), חמרים רדיואקטיביים (סוג 7), חמרים משתכים (סוג 8) חמרים מסוכנים שונים (סוג 9) – לא נקבעו סוגי משנה.
- הסיווג הקבוע בתקנת משנה (א) הוא חלקי מאוד ולא מעודכן ביחס לסיווג הקבוע בהוראות הטכניות. כך למשל (ואלה רק דוגמאות), הפרק הנוגע לחומרים נפצים בחלק 2 להוראות הטכניות קובע כיום 6 קטגוריות של סיווג משנה ולא 5; הפרק הנוגע לגזים בחלק 2 להוראות הטכניות (סוג 2) כולל הוראה כי גזים יסווגו ל- 3 סיווגי משנה. כמו כן כל פרק בחלק 2 להוראות הטכניות קובע עשרות הוראות מפורטות ביחס לאופן שבו יש לסווג חומרים מסוכנים בכל סוג ותת סוג.
- ככלל, יש חשיבות רבה כי סיווגם של חומרים מסוכנים יבוצע בדיוק נמרץ לפי ההוראות הטכניות. סיווג החומר המסוכן מכתוב את ההוראות החלות על סימונו ואריזתו, ואת המגבלות החלות בהטענתו, באחסונו ובהובלתו של החומר המסוכן. סיווג לא נכון של חומר מסוכן עלול לגרום לתאונות חומרים מסוכנים.
- עמדת רת"א היא כי יש לצמצם למינימום כל אי התאמה בין התקנות לבין ההוראות הטכניות לעניין זה – בין משום חוסר עדכניות, בין משום טעויות בתרגום, ובין אם בשל טעויות אחרות.
- ההוראות הטכניות לחומרים מסוכנים הן מפורטות, ברורות וישימות ולפיכך מוצע לקבוע, בהתאם לנוסח הסטנדרט בנספח 18 דלעיל, כי סיווג חומרים מסוכנים יעשה לפי הוראות חלק 2 להוראות הטכניות לחומרים מסוכנים.
- יצוין כי תקנות משנה (ב) ו- (ג) קובעות ממילא הפניה להוראות הטכניות לחומרים מסוכנים:
- בתקנת משנה (ב) נקבע כי שיוך כל חומר לסוגים האמורים יעשה בהתאם למוגדר בהוראות הטכניות.
 - בתקנת משנה (ג) נקבע כי "חמרים שאינם נזכרים במפורש בשמותיהם בהוראות הטכניות ואשר ניתן לשייכם ליותר מסוג אחד בתקנת משנה (א) ישוייכו לסוג בעל הסיכון הגבוה יותר בהובלה, תוך ציון יתר הסיכונים שבהובלתם, בהתאם לנוהלים הכלולים בהוראות הטכניות". כלל זה קבוע ממילא בחלק 2 להוראות הטכניות לחומרים מסוכנים.
- משכך התיקון המוצע, שעניינו הפנייה להוראות הסיווג בחלק 2 להוראות הטכניות, במקום הפירוט הקיים כיום בתקנה, אינו מהווה במהות שינוי המצב הקיים בנושאים אלה, אך מהווה תיקון נוסח שתוצאתו דיוק רב יותר והכלה של כלל ההוראות הטכניות בעניין זה, על עדכונם מזמן לזמן, במקום הפניות בלתי מדויקות ובלתי עדכניות, בנוסח הקיים כיום.

להחלפת תקנה 6 לתקנות העיקריות - חומרים מסוכנים האסורים להובלה לחלוטין:

סטנדרט 4.3 לנספח 18 לאמנה קובע כך :

"Articles and substances that are specifically identified by name or by generic description in the Technical Instructions as being forbidden for transport by air under any circumstances shall not be carried on any aircraft".

פרק 2 לחלק 1 להוראות הטכניות לחומרים מסוכנים קובע מספר הוראות בנושא זה :

בסעיף 2.1 לפרק, נקבעה ההוראה העיקרית והכללית האוסרת הובלה באוויר לפיה :

"any article or substance which, as presented for transport, is liable to explode, dangerously react, produce a flame or dangerous evolution of heat or dangerous emission of toxic, corrosive or flammable gases or vapors under conditions normally encountered in transport must not be carried on aircraft under any circumstances"

בתרגום לעברית :

אין להוביל באוויר, בכל נסיבה שהיא, פריט או חומר אשר, בתנאים רגילים לתובלה אווירית, עלול להתפוצץ, להגיב בצורה מסוכנת, לייצר להבה או לפתח חום מסוכן, או פליטה מסוכנת של אדים או גזים רעילים, משתכים או מתלקחים.

בהערה לסעיף זה נאמר :

"Certain dangerous goods known to meet the description above have been included in the Dangerous Goods List (Table 3-1) with the word "forbidden" shown in column 2 and 3. It must be noted, however, that it would be impossible to list all dangerous goods which are forbidden for transport by air under any circumstances. Therefore, it is essential that appropriate care be exercised to ensure that no goods meeting the above description are offered for transport."

בסעיף 2.2 נמנים חריגים להוראה הכללית בסעיף 2.1 שעיקרם – חומרים הנדרשים להיות בכלי הטיס לשם הפעלתו, בכמויות מסוימות.

בסעיף 2.3 נקבעו חומרים מסוכנים שמותרים להובלה בדואר בכפוף להוראות הדין של הרשויות המוסמכות במדינות המעורבות ובכפוף להוראות הטכניות לחומרים מסוכנים (לעניין זה ראה פרק שביעי- א שיוחד לדואר, אשר דברי ההסבר לו להלן).

תקנה 6 לתקנות העיקריות עניינה חומרים מסוכנים האסורים לחלוטין בהובלה בדרך האוויר והיא נועדה ליישם הוראות אלה.

התקנה בנוסחה כיום קובעת כך :

"החמרים המסוכנים המפורטים להלן אסורים לחלוטין בהובלה בכלי טיס :

(1) חומר הנזכר במפורש בשמו בהוראות הטכניות כאסור לחלוטין בהובלה בכלי טיס ;

(2) חמרים נפיצים הניצתים או מתפרקים כשהם נמצאים בטמפרטורה של 075C במשך 48 שעות ;

(3) חמרים נפיצים המכילים גם כלורטים וגם מלחי אמוניה ;

(4) חמרים נפיצים המכילים תערובות של כלורטים עם זרחן ;

(5) חמרים נפיצים מוצקים המסווגים כרגישים באופן קיצוני לעזווע מכני ;

- (6) חמרים נפצים נוזליים המסווגים כרגישים באופן בינוני לעזווע מכני ;
- (7) כל חומר אשר בתנאים הרגילים השוררים באויר עלול, בצורה שבה נמסר להובלה באויר, לחולל יצירת חום או גאז במידה מסוכנת ;
- (8) נוזלים רדיואקטיביים שהם פירופוריים ;
- (9) מוצקים דליקים ופרוקסידים אורגאניים שיש להם סגולות התפוצצות בדוקות והארוזים כך שנוהל הסיווג מצריך סימנם כבעלי סיכון התפוצצות בלבד."

פסקה (1) – היא חלקית לאור ההערה של ICAO לפיה לא ניתן לסווג בשמם את כל החומרים המסוכנים ולכן יש צורך בהוראה השוורית.

פסקאות (2) עד (6) ו- (9) – עניינן חומרים נפצים והן מהוות פירוט מסוים להוראה "עלולים להתפוצץ".

פסקה (7) – אינה כוללת התייחסות לתגובות של להבה ואדים, ולגבי גזים היא רחבה יותר מאשר ההוראות הטכניות שכן אינה כוללת פירוט לגבי סוגי הגזים (רעילים, משתכים או מתלקחים) ;

פסקה (8) – עניינה בחומר רדיואקטיבי שהוא פיירופורי, קרי: תערובת או תרכובת המיועדת לחולל חום, קול, גז, עשן או צירוף של אלה, כתוצאה מראקציה כימות פולטת חום בלתי נפצה.

מוצע אם כן, לקבוע בתקנה, שעניינה איסור להוביל חומרים מסוכנים מסוימים באויר בכל הנסיבות, נוסח כללי ורחב התואם את הוראת סטנדרט 4.3 לנספח 18, קרי: איסור להוביל חומר מסוכן באויר בכל הנסיבות אם מופיע בשמו המפורש או הגנרי ככזה בספר ההוראות הטכניות, ובנוסף, מוצע לעגן בהוראת התקנה את העיקרון המופיע בסעיף 2.1 לחלק ה-1 בפרק ה-2 בספר ההוראות הטכניות, לפיו כל חומר אשר עלול במהלך טיסה להגיב בצורה מסוכנת- גם כן אסור להובלה באויר בכל הנסיבות, אפילו לא הוזכר בשמו המפורש או הגנרי בספר ההוראות הטכניות.

משכך, מוצע כי כל יתר ההוראות שהיו בתקנה במקור יבוטלו.

להחלפת תקנה 7 לתקנות העיקריות - דרישות אריזה כלליות:

פרק 5 לנספח 18 לאמנה עוסק באריזת חומרים מסוכנים.

סטנדרט 5.1 לנספח 18 לאמנה קובע הוראה כללית לפיה אריזת חומרים מסוכנים תהא לפי הוראות פרק 5 לנספח 18 וכן לפי ההוראות הטכניות לחומרים מסוכנים :

"Dangerous goods shall be packed in accordance with the provisions of this chapter and as provided for in the Technical Instructions."

הוראות הנספח אם כן, מפנות להוראות הטכניות.

חלק 4 להוראות הטכניות עניינו הוראות אריזה (packing instructions).

בהוראות הטכניות נקבעו הנחיות כלליות רבות ומגוונות בנושא אריזת חומרים מסוכנים, שתכליתן אריזה בטוחה של החומר, לרבות פירוט נדרש בהקשר לסוג האריזה, החומרים מהם היא עשויה, מבנה האריזה, הרכבה, צורתה, משקלה, וכיו"ב.

בנוסף, החלק כולל הוראות קונקרטיות, מפורטות וייעודיות לגבי אריזה של חומרים מסוכנים לפי 9 הסיווגים הראשים של חומרים מסוכנים (כאמור בדברי ההסבר להחלפת בתקנה 6).

תקנה 7 לתקנות החומרים המסוכנים, בנוסחן כיום, קובעת כך :

"(א) הדרישות הכלליות המנויות בפרק זה יחולו על הובלת כל חומר מסוכן למעט חמרים

רדיואקטיביים; ההוראות הטכניות באות להוסיף על דרישות כלליות אלה.

(ב) הדרישות לגבי אריזת חמרים רדיואקטיביים יהיו אלה הכלולות בהוראות הטכניות.

(ג) חומר מסוכן יהיה ארוז במכל מאיכות גבוהה, שיהיה מורכב וסגור באופן שימנע דליפה העלולה להתהוות בתנאים רגילים של הובלה באויר בשל שינויים בטמפרטורה, בלחות או בלחץ, או בשל רעידות; פקקים והתקני-סתימה אחרים המושגתים על סגולות החיכוך ייקבעו במקומם באמצעים מתאימים."

תקנות משנה (א) ו- (ב) בנוסחן כיום הן חלקיות, שכן ספק אם הן מחילות באופן מפורש את ההוראות הטכניות על אריזת כלל קבוצות החומרים למעט לעניין חומרים רדיואקטיביים – שהם סוג אחד מבין 9 הסוגים העיקריים המפורטים בהוראות הטכניות, כסוג המצריך הוראות ייחודיות לעניין האריזה בעת הובלתם באויר. ההפניה להוראות הטכניות בהקשר זה צריכה להיות אחידה.

את תקנת משנה (ג) – המסדירה את האמור בסטנדרט 5.2.1 מוצע להעביר לתקנה 8 שתפרט את הכללים העקרוניים שנקבעו בסעיף 5.2 לנספח 18 לאמנה לעניין אריזות.

ביחס למחיקת הסיפה בתקנת משנה (ג) ("פקקים והתקני סתימה אחרים וכו'..." –) הוראה זו במקור נסמכה על חלק 4 בהוראות הטכניות [הוראת אריזה מספר 963Y] אבל כלולה במשתמע ברישה התקנה המוצעת, ולכן מיותרת, ומוצע לבטלה.

בהתאם, מוצע להחליף את תקנה 7 בהוראה הקובעת כי אריזת חומרים מסוכנים המיועדים להובלה בדרך האויר תהיה בהתאם להוראות פרק זה ולהוראות חלק 4 להוראות הטכניות.

להחלפת תקנה 8 בתקנות העיקריות - אריזות

סעיף 5.2 לנספח 18 לאמנת שיקגו (שכותרתו Packagings) קובע סטנדרטים לעניין אריזת חומרים מסוכנים באויר כלהלן:

5.2

" 5.2.1 Packagings used for the transport of dangerous goods by air shall be of good quality and shall be constructed and securely closed so as to prevent leakage which might be caused in normal conditions of transport, by changes in temperature, humidity or pressure, or by vibration.

5.2.2 Packagings shall be suitable for the contents. Packagings in direct contact with dangerous goods shall be resistant to any chemical or other action of such goods.

5.2.3 Packagings shall meet the material and construction specifications in the Technical Instructions.

5.2.4 Packagings shall be tested in accordance with the provisions of the Technical Instructions.

5.2.5 Packagings for which retention of a liquid is a basic function, shall be capable of withstanding, without leaking, the pressure stated in the Technical Instructions.

5.2.6 Inner packagings shall be so packed, secured or cushioned as to prevent their breakage or leakage and to control their movement within the outer packaging(s) during normal conditions of air transport. Cushioning and absorbent materials shall not react dangerously with the contents of the packagings.

5.2.7 No packaging shall be reused until it has been inspected and found free from corrosion or other damage. Where a packaging is reused, all necessary measures shall be taken to prevent contamination of subsequent contents.

5.2.8 If, because of the nature of their former contents, uncleaned empty packagings may present a hazard, they shall be tightly closed and treated according to the hazard they constitute.

5.2.9 No harmful quantity of a dangerous substance shall adhere to the outside of

packages.

יישום סטנדרט זה "מפוזר" כיום בתקנה 7 ובתקנה 8. מוצע לאחד את קביעת הכללים הנוגעים לאריזות בתקנה 8.

התקנה אינה נמצאת בהלימה מלאה לסטנדרטים דלעיל:

- למשל, מבוצע בתקנה שימוש נרחב במונח "מכל" במקום "אריזה", באופן שאינו מדויק ואינו הולם את לשון הסטנדרט;
- **בתקנה 8(א)** ההוראה "האריזות ייבדקו בהתאם לדרישות ההוראות הטכניות" הינה כללית ועמומה מדי. במקומה מוצעת הוראה רחבה יותר, הכוללת 5 תקנות משנה, ובהן פירוט אודות דרישות ההוראות הטכניות: איכות האריזה, התאמתה לחומר הנארז, דרישות בדבר סוג החומר ומבנה האריזה, עמידה בניסויים, בלחצים, וכיו"ב. עוד יוער, כי השימוש במילה "ייבדקו" כתרגום למלה "tested" בסטנדרט 5.2.4 אינו מדויק ומוצע במקומו המונח "תעמוד בניסויים" בתקנה 8(א)(4) המוצעת;
- בתקנת משנה (א) מוצע לרכז את כלל ההוראות הנוגעות לאריזות עצמן – לפי סטנדרטים 5.2.1, 5.2.2, 5.2.3, 5.2.4 ו-5.2.5.
- **בתקנה 8(ב)** בנוסחה הקיים ישנו יישום של הוראת סטנדרט 5.2.2. ואולם, משום מה לא נקבע בתקנה העיקרון הכללי בדבר "האריזה תתאים לתכולתה". כמו כן היא כוללת כיום פירוט שכלל אינו קיים בסטנדרט: "חומרי המבנה של המכל לא יכילו רכיבים העלולים לחולל ריאקציה כימית מסוכנת, ליצור מוצרי-לוואי מסוכנים או להחליש את המכל בצורה ניכרת; חומרים פלסטיים ודומיהם העלולים להיפגם עקב הטמפרטורה בטיסה, פעולה כימית של התכולה או שימוש בחומר מצנן לא ישמשו כחומרי מבנה של המכל."
- פירוט זה מבוסס על הוראות פרק 1 לחלק 4 להוראות הטכניות (בפרט סעיף 1.1.3) אך נציין כי הוא פירוט חלקי ולא ברור מדוע דווקא בנושאים אלה בחר מחוקק המשנה בשעתו לפרט, ולא בנושאים אחרים, הקבועים בהוראות הטכניות לעניין התאמת האריזה לתכולתה. משכך, מבוקש לבטלה ולהחליפה בהוראה שתכליתה לעסוק בחובה לארוז לאבטח ולרפד אריזה פנימית באופן שימנע שבירה דליפה ותנועה חופשית של החומרים המסוכנים. מטרת תקנת משנה (ב) המוצעת לעגן את ההוראות הנוגעות לאריזה פנימית לפי סטנדרט 5.2.6.
- **תקנה 8(ג)** – עניינה באיסור לבצע שימוש חוזר באריזה, אלא אם כן נבדקה ונמצאה ללא סימני שיתוך או נזק ונמנע זיהום. התקנה זהה במהותה לתקנה 8(ג) בנוסחה הקיים, במעט שינויי נוסח מינוריים על מנת לדייק את התרגום לאמנה. בתקנת משנה (ג) מוצע לקבוע את המגבלות לעניין שימוש חוזר באריזות לפי סטנדרט 5.2.7.
- **תקנה 8(ד)** – עניינה באריזה שבוצע בה זה מכבר שימוש ונותרה מזוהמת. יש לבצע בה פעולות של סגירה, איטום וטיפול נאותים, על מנת שלא יהיה סיכון בשימוש חוזר. גם כאן אין שינוי במהות לעומת תקנת משנה (ד) בנוסחה המקורי, נעשו שינויי נוסח מינוריים על מנת להתאימה בצורה טובה יותר לסטנדרט.
- בתקנת משנה (ד) מוצע לרכז את ההוראות הנוגעות לאריזות מזוהמות לפי סטנדרטים 5.2.8 ו-5.29.
- **תקנה 8(ה)** – ההוראה המקורית נסמכת על חלק 4 סעיף 1.1.8 בהוראות הטכניות אבל כלולה

במשתמע ברישה תקנה 7(א) בנוסח כללי ורחב יותר ולכן מיותרת

- **תקנה 8(ו)** - הוחלפה בהוראה המוצעת בתקנה 8(א)(5).

- **תקנה 8(ז)** - הוחלפה בהוראה המוצעת בתקנה 8(ב).

באופן כללי, מוצע להחליף את תקנה 8 בהסדר המיישם את כלל הסטנדרטים הנוגעים לאריזות כפי שהם: 5.2.1 עד 5.2.9 בנספח 18.

להוספת תקנה 8 לתקנות העיקריות – סימון מפרט על אריזות

תקנה זו היתה בקובץ המקורי תקנה 11 אך עיקרה ומהותה באריזות ולא בהתוויה וסימון ועל כן הוחלט על העברתה מהפרק ה- 6 לפרק ה- 5. סטנדרט 6.2.2 לנספח 18 לאמנה קובע כך:

Specification markings on packagings:

"Unless otherwise provided for in the Technical Instructions, each packaging manufactured to a specification contained in those Instructions shall be so marked in accordance with the appropriate provisions of those Instructions and no packaging shall be marked with a packaging specification marking unless it meets the appropriate packaging specification contained in those Instructions."

בחלק השישי להוראות הטכניות ישנן הנחיות שונות לעניין מפרטי אריזות, לרבות: גודל, צורה, חוזק החומר ממנו עשויה האריזה, וכיוצא בזאת, זאת שכן ישנה חשיבות רבה לאריזה החומר המסוכן באריזה המתאימה לו, המסוגלת להכילו בצורה בטוחה כאשר הוא מובל באוויר. תקנה 11 לתקנות העיקריות בנוסחה הנוכחי קובעת: "אריזה שהוכנה לפי מפרט הכלול בהוראות הטכניות תסומן כ- כזו לפי האמור בהן". כלומר, התקנה אינה מכילה את חלקו "הנגטיבי" של הסטנדרט לפיו אריזה לא תסומן כעומדת במפרטי אריזה אלא אם כן היא עומדת במפרטי האריזה הכלולים בהוראות הטכניות לחומרים מסוכנים.

בנוסף, התקנה אינה מכילה את הרישא לסטנדרט לפיו "אלא אם כן נאמר אחרת בהוראות הטכניות" לפיכך, מוצע לתקן את תקנה 11 לתקנות העיקריות ולהוסיף במסגרתה את ההוראות החסרות כאמור לעיל.

כמו כן מוצע להעבירה לפרק 5 שעניינו אריזות שכן מהות התקינה במפרטים של אריזות ולכן זו האכסניה הנכונה.

לביטול תקנה 9 בתקנות העיקריות- ממדי חבילות:

תקנה 9 בתקנות החומרים המסוכנים, בנוסחה הנוכחי, עוסקת בממדי חבילות המיועדות להובלת חומרים מסוכנים, ונקבע בה כך: "החבילות יהיו בגודל נאות שיאפשר הדבקה או העמדה של כל התוויות והסימונים הדרושים, זולת אם נאמר אחרת בהוראות הטכניות". יצוין, כי אין הוראה מקבילה לכך בנספח 18 לאמנה.

מבוקש לבטלה, שכן ההוראות לעניין אופן הדבקה או הצמדת תוויות וסימונים על חבילות המכילות חומרים מסוכנים, גם לעניין חבילות קטנות אשר אין אפשרות להדביק או להצמיד אליהן ישירות תוויות וסימונים כאמור, מפורטות בהוראות הטכניות לחומרים המסוכנים, ואין כל ערך מוסף בתקנה

זו כשלעצמה.

להחלפת כותרת השוליים בתקנה 10 לתקנות העיקריות – התוויה:

סטנדרט 6.1 לנספח 18 לאמנה קובע כך:

"Labels:

Unless otherwise provided for in the Technical Instructions, each package of dangerous goods shall be labeled with the appropriate labels and in accordance with the provisions set forth in those Instructions".

תקנה 10 לתקנות החומרים המסוכנים, בנוסחה הנוכחי שכותרתה "תוויות מדבקות" קובעת כך: "חבילה של חומרים מסוכנים תסומן בתוויות מתאימות לציון סוג הסיכון ובתוויות שינוע (handling) labels מתאימות כנדרש בהוראות הטכניות".

מבוקש לשנות את כותרת השוליים של התקנה, כך שבמקום "תוויות מדבקות" יירשם "התוויה", משום שהמונח מהווה תרגום נכון יותר של המונח באנגלית "labeling".

נציין כי הסיפה של התקנה המוצעת, שעניינה באופן קונקרטי יותר "תוויות לציון סוג הסיכון" ו – "תוויות שינוע" שאובה מהוראה 3.5.2 לחלק החמישי להוראות הטכניות, הדנה בפרטי תוויות אלה.

לביטול תקנה 11 לתקנות העיקריות - סימון מפרט על אריזות

ראה דברי הסבר לתקנה 8א שלעיל.

להחלפת תקנה 12 לתקנות העיקריות - סימון חבילה ואריזה של חומרים מסוכנים:

סטנדרט 6.2.1 לנספח 18 לאמנה קובע כך:

"Markings:

Unless otherwise provided for in the Technical Instructions, each package of dangerous goods shall be marked with the proper shipping name of its contents and, when assigned, the UN number and such other markings as specified in those Instructions.

תקנה 12 לתקנות העיקריות בנוסחה הנוכחי קובעת כך: "חבילה של חומרים מסוכנים תסומן בשם המתאים למשלוח של התכולה במספר UN אם נקבע לו ובסימון אחר כנדרש בהוראות הטכניות". כותרת השוליים של התקנה "סייג לתחולה" – מקורה בטעות ככל הנראה. מבוקש לתקן את תקנה 12 כלהלן –

- להחליף את כותרת השוליים לכותרת מתאימה "סימון חבילות חומרים מסוכנים" לקבוע בתחילתה את הסייג הקבוע ברישה של הסטנדרט – "אלא אם כן נאמר אחרת בהוראות הטכניות". כך למשל: כלי רכב נחשבים חומרים מסוכנים אך אינם מצריכים סימונים וישנם חריגים נוספים שונים בהוראות הטכניות.

- להוסיף במסגרתה דוגמאות לסימונים אחרים הנדרשים לפי ההוראות הטכניות – סימון שם מוסר החומר המסוכן להובלה, שם מקבל המשגור, וסימון מסוים לפי סוג החומר המסוכן. כך למשל, סימון חיצוני כיוון על חומר מסוכן נוזלי על מנת שהמטעין את החומר המסוכן בכלי

הטיס יידע כיצד להעמידו במטוס, באופן שהחומר הנוזלי לא יישפך ולא ייגרם נזק, הוא דבר חשוב. לפי סעיף 2.3 לחלק 7 להוראות הטכניות חברת התעופה מחויבת למקם את האריזה רק בהתאם לחצי כיוון המופיעים על האריזה (כאשר ההנחה היא שחיצו הכיוון מראים את כיוון הפתחים, שאינם נראים מבחוץ, כאשר כלי הקיבול ארוז).

לביטול תקנה 13 לתקנות העיקריות - סייג לתחולה:

תקנה 13 לתקנות העיקריות בנוסח הקיים, קובעת כך: "סייג לתחולה: הוראות תקנות 11 עד 13 יחולו פרט אם נאמר אחרת בהוראות הטכניות". לנוכח השינויים המוצעים בתקנות 11 ו-12 וקביעת סייג לאמור בהן אם נאמר אחרת בהוראות הטכניות ברישה לכל תקנה, אין עוד צורך בהוראת תקנה זו ומוצע לבטלה. (נציין כי ההפניה לתקנה 13 בתקנה 13 עצמה היא מעגלית ולכן ממילא שגויה).

לתיקון תקנה 14 לתקנות העיקריות - סימון אסור:

תקנה 14 בתקנות החומרים המסוכנים, בנוסחה כיום, קובעת כך: "סימון אסור" - "חבילה המכילה נוזלים מסוכנים לא תסומן בחיצים למעט חיצים המציינים את מצבה הנכון של החבילה; סימוני מצב החבילה המודפסים מראש והעונים על מפרט 1968 - I S O standard R 780 יכול שיופיעו בנוסף למדבקת המצב הנדרשת בהוראות הטכניות, בתנאי ששני הסימונים מראים כיוון זהה של האריזה הפנימית".

התקנה עוסקת בסימון אסור על חבילה המכילה חומרים מסוכנים. מבוקש להותיר את רישה התקנה. חובת הסימון נסמכת על סעיף 1.4.1 לפרק 7 בהוראות הטכניות. מוצע להותיר זאת כהוראה משלימה להוראת תקנה 12 סיפה הדנה בחובה לסמן בחיצו כיוון חומר מסוכן נוזלי. תשומת הלב כי בעוד תקנה 12 הינה תקנה בעלת הוראה פוזיטיבית, הוראת תקנה 14 הינה הוראה נגטיבית האוסרת על סימון חיצים שגויים על חומר מסוכן נוזלי. לגבי הסיפה - מבוקש לבטלה מאחר ולא נמצא לה תימוכין, בנספח 18, בהוראות הטכניות, או בכל מקור משפטי אחר.

להחלפת תקנה 16 בתקנות העיקריות - דרישות כלליות החלות על מוסר למשלוח:

פרק 7 לנספח 18 לאמנה עניינו "חובת המוסר למשלוח" (shipper's responsibilities). סטנדרט 7.1 לנספח 18 לאמנה קובע:

"General requirements -

Before a person offers any package or overpack of dangerous goods for transport by air, that person shall ensure that the dangerous goods are not forbidden for transport by air and are properly classified, packed, marked, labelled and accompanied by a properly executed dangerous goods transport document, as specified in this Annex and the Technical Instructions."

סעיף 1.1 בחלק 5 להוראות הטכניות מפרט חובות אלה. כמפורט להלן, במקרים בהם הוא כולל הוראות בנושאים שאינם מוסדרים בסטנדרט מוצע לקבוע את הוראותיו בתקנה במפורש. סעיף 74(ב)(1) לחוק הטיס קובע:

"לא ימסור אדם חומר מסוכן להובלה בכלי טיס אלא לאחר שסיווג, ארז, סימן ותייג את החומר המסוכן ומסר מידע לגביו לבעל הרישיון כאמור בסעיף קטן (א)(1), הכל כפי שקבע השר;"

תקנה 16 לתקנות החומרים מסוכנים קובעת כך :

"לא ימסור אדם חבילה או אריזה של חומרים מסוכנים למשלוח באוויר אלא אם כן וידא מראש שאותם חומרים מסוכנים אינם אסורים להובלה באוויר, ושהם מסווגים, ארוזים, מסומנים ומותווים וכן מלווים בתעודת משלוח של חומרים מסוכנים הממולאת כראוי, הכול כמפורט בתקנות אלה ובהוראות הטכניות".

משמע, לפי התקנות, המוסר חומר מסוכן להובלה באוויר יכול לבצע את חובותיו לגבי סיווג, אריזה סימון, ותיג ומסירת מידע למפעיל האוויר באמצעות אחר, אך האחריות להבטיח כי בפעולות אלה נשמרו התקנות וההוראות הטכניות חלה עליו.

מוצע להחליף את תקנה 16 ולקבוע במסגרתה כי לא ימסור אדם חבילה או עטיפה המכילה חומר מסוכן להובלה בכלי טיס אלא אם כן וידא כי התקיימו כל אלה :

- החומר המסוכן לא אסור להובלה בכלי טיס כאמור בתקנה 6 או 18 - הוראה זו מבוססת על סטנדרט 7.1, היא מיושמת בתקנה הנוכחית, ולשם הבהירות מוצע להוסיף הפניה לתקנה 6.

- החומר המסוכן מסווג, מסומן, מתווה וארוז כנדרש לפי תקנות אלה וההוראות הטכניות - הוראה זו מבוססת על סטנדרט 7.1 ומיושמת בתקנה הנוכחית. כדי להסיר ספק כי בכל העניינים כאמור יש לעמוד בהוראות הטכניות מוצעת הפניה להוראות הטכניות.

- ההחומר המסוכן במצב מתאים להובלה בכלי טיס כנדרש על פי ההוראות הטכניות – הוראה זו מבוססת על סעיף 1.1(b) לחלק 5 להוראות הטכניות הקובע :

" before a person offers any package or overpack of dangerous goods for transport by air, that person must ensure that ... (b) the goods are properly classified, marked and labeled and otherwise in condition for transport as required by these instructions

- החומר המסוכן מלווה בתעודת משלוח חומרים מסוכנים ערוכה כראוי כאמור בתקנה 17 - הוראה זו מבוססת על סטנדרט 7.1 ומיושמת בתקנה הנוכחית אך למען הבהירות מוצע להפנות בה לתקנה 17 לתקנות העיקריות הקובעת את ההסדרים בעניין תעודת משלוח ;

- החבילה או העטיפה מסומנת כנדרש לפי הוראות תקנות אלה וההוראות הטכניות.

- כל מי שהיה מעורב בהכנת החומר המסוכן להובלה בכלי טיס עבר הדרכה - ככלל, במקרים רבים אדם מוסר למשלוח חומרים מסוכנים באוויר אך אינו עוסק בעצמו בסיווג, אריזתם וסימונם וכי' אלא עושה זאת באמצעות "מיקור חוץ" – קבלן מטעמו או ספק שירותים בתחום זה.

במקרה כזה מוצע לקבוע את חובתו של מוסר החומר המסוכן להובלה באוויר לוודא כי הצדדים השלישיים בהם הוא משתמש לשם מילוי חובותיו כאמור אף עברו הדרכה כנדרש.

יוער כי ההוראות בנושא הדרכה עוגנו : לגבי מפעיל אוויר או מי מטעמו המבצע פעולות הקשורות בהובלה אווירית של חומר מסוכן- בתקנות ההפעלה, לגבי ספק שירותי דואר - בתקנות אלה, לגבי גורמי בידוק בטחוני- בתקנות הטיס (בטיחות בשדות התעופה של רש"ת), ולגבי גורמי קרקע שונים – צפוי תיקון בכללי רש"ת.

- חבילות או עטיפות של חומרים מסוכנים נמסרות למפעיל האוויר בנפרד מחבילות שאינם מכילות חומרים מסוכנים, למעט אם נאמר אחרת לפי ההוראות הטכניות – הוראה זו

מבוססת על סעיף 1.1(j) לחלק 5 להוראות הטכניות הקובע:

" before a person offers any package or overpack of dangerous goods for transport by air, that person must ensure that ... (j) packages and overpacks containing dangerous goods are offered to the operator separately from cargo which is not subject to these instructions except as provided for in 7:1.4.1"

בסעיף 1.4.1 לחלק 7 להוראות הטכניות נקבעו מגבלות על קבלת מכולה או יחידת הטענה של חומרים מסוכנים. הסעיף קובע שאסור למפעיל אווירי לקבל ממוסר מכולה או יחידת הטענה ובהם חומ"ס יחד עם חומרים שאינם מסוכנים, משום שעל המפעיל האווירי לבדוק את החבילה לפני שהיא מוטענת ובמכולה/ יחידת הטענה אי אפשר. יחד עם זאת, ההוראות הטכניות מאפשרות ב- 4 המקרים הבאים כן לקבל חומ"ס יחד עם חומרים שאינם מסוכנים במכולה/ יחידת הטענה:

1. חומר רדיואקטיבי.
2. מוצרי צריכה.
3. קרח יבש.
4. חומר מגנטי.

לתיקון תקנה 17 בתקנות העיקריות – תעודת משלוח:

סעיף 7.2 לנספח 18 אמנה כולל שני סטנדרטים כלהלן:

"Dangerous goods transport document-

7.2.1 Unless otherwise provided for in the Technical Instructions, the person who offers dangerous goods for transport by air shall complete, sign and provide to the operator a dangerous goods transport document, which shall contain the information required by those Instructions."

7.2.2 The transport document shall bear a declaration signed by the person who offers dangerous goods for transport indicating that the dangerous goods are fully and accurately described by their proper shipping names and that they are classified, packed, marked, labeled, and in proper condition for transport by air in accordance with the relevant regulations."

כהשלמה, סעיף 4.1.1.2 לפרק 4 לחלק 5 להוראות הטכניות קובע:

"where a paper document is used, the person who offers dangerous goods for transport by air must provide to the operator two copies of the dangerous goods transport document, completed and signed as provided for in this paragraph."

סטנדרט זה עוגן בתקנה 17 לתקנות העיקריות העוסקות בתעודת המשלוח אותה יש לצרף לחומרים

המסוכנים המובלים בדרך האוויר :

- "(א) אדם המוסר חמרים מסוכנים למשלוח באוויר ימלא תעודת משלוח בשני עותקים ויחתום עליה; התעודה תכיל את כל הפרטים הנדרשים לפי ההוראות הטכניות;
- (ב) כל עותק של תעודת משלוח יכיל הצהרה החתומה ביד המוסר למשלוח שלפיה החומרים המסוכנים מתוארים תיאור מלא ומדויק, בשם המתאים למשלוח שלהם ושהם מסווגים, ארוזים, מסומנים ומותווים וכשירים להובלה אווירית, בהתאם לדרישות הישימות".
- מוצע לתקן מעט את תקנה 17 כך שתתאים לסטנדרטים דלעיל כלהלן –
- **לתיקון כותרת השוליים** של התקנה כך שתתאים לכותרת הסעיף בנספח 18 - מוצע לשנותה מ"תעודת משלוח" ל"תעודת משלוח לחומרים מסוכנים".
 - **לתיקון תקנת משנה (א)** - תקנה זו קובעת את חובת המוסר חומר מסוכן למשלוח ללוות את המשלוח בתעודת משלוח של חומרים מסוכנים. מוצע להוסיף ברישה לתקנה סייג - "אלא אם כן נאמר אחרת בהוראות הטכניות לחומרים מסוכנים", המופיע ברישה ההוראה בסעיף 7.2.1 לנספח 18. זאת שכן ישנם מקרים בהם בהוראות הטכניות לחומרים מסוכנים אין צורך בתעודת משלוח, כך למשל המקרה של קרח יבש הנועד לשימוש הנוסעים לשתייה במהלך הטיסה. כן מוצע להחליף את המונח "למשלוח בדרך האוויר" ל- "להובלה בכלי טיס" כפי שמופיע סעיף 74 לחוק; כן לבסוף מוצע להשתמש במונח השלם "תעודת משלוח חומרים מסוכנים" ולא רק "תעודת משלוח".
 - **לתיקון תקנת משנה (ב)** - תקנה זו נועדה ליישם את סטנדרט 7.2.2 דלעיל וקובעת חובה כי תעודת משלוח חומרים מסוכנים תכלול את הצהרת המוסר למשלוח בדבר נכונות התעודה כאמור. מוצעים תיקוני נוסח אלה: הטמעת השינוי במונח "תעודת משלוח חומרים מסוכנים" שינוי המונח "כשירים להובלה אווירית" למונח "במצב מתאים להובלה בכלי טיס (תרגום נכון יותר ל- "proper condition") וכן לתת קונקרטיזציה למושג "הדרישות הישימות" בנוסח הקיים בדמות "תקנות אלה וההוראות הטכניות לחומרים מסוכנים".
 - **להוספת תקנת משנה (ג):** סעיף 4.4.1 בפרק 4 לחלק 5 להוראות הטכניות ("retention of dangerous goods transport information" קובע: "The shipper must retain a copy of the dangerous goods transport document and additional information and documentation as specified in these instructions for a minimum period of three months.
- שמירת המסמכים מאפשרת ניטור ופיקוח על אופן יישום החובה (הן ע"י השולח עצמו והן על ידי הרשויות המוסמכות), וכן תחקור של אירוע חומרים מסוכנים שקשור באותו משלוח. בהתאם לכך, מוצע לקבוע את חובת המוסר למשלוח לשמור עותק של תעודת המשלוח לחומרים מסוכנים וכל תיעוד אחר הנדרש לפי ההוראות הטכניות לתקופה של 3 חודשים לפחות.

לתיקון תקנה 18 בתקנות העיקריות- שטר מטען אווירי:

סעיף 4.2 לחלק 5 בהוראות הטכניות לחומרים מסוכנים קובע, כי כאשר מוצא שטר מטען למשגור, שנדרשת עבורו תעודת משלוח לחומרים מסוכנים, שטר המטען יכיל הצהרה לפיה החומרים המסוכנים מתוארים בתעודת משלוח חומרים מסוכנים הנלווית לשטר. ככל שהדבר נדרש, יצוין בו כי המשגור יוטען על כלי טיס של מטען בלבד.

ההוראות הטכניות לחומרים מסוכנים מטילות את החובה על המוסר חומר מסוכן למשלוח באוויר בכך שכוללת נושא זה בחלק 5 (Shipper's responsibilities)

"שטר מטען אווירי" - הינו מסמך המלווה כל מטען המובל בדרך האוויר, לאו דווקא חומרים מסוכנים. שטר מטען כאמור יכול להיות מונפק על ידי גורם אחד (המפעיל האווירי), אך ממולא על ידי גורם אחר (חברת השילוח, חברת האריזה, שולח המטען בעצמו).

תקנה 18 לתקנות העיקריות עוסקת בשטר מטען אווירי והיא קובעת כיום כך: "בשטר המטען האווירי יצוין באופן ברור שהמשגור מכיל חומרים מסוכנים כמתואר בתעודת המשלוח לחומרים מסוכנים שצורפה אליו, וכן, אם יש, שהמשגור יועמס בכלי טיס למטען בלבד".

התקנה ממוקמת בפרק השביעי לתקנות העיקריות (חובות המוסר למשלוח) אך הנוסח עצמו אינו מטיל החובה על המוסר כאמור מפורשות. לפיכך, מוצע לתקן הנוסח באופן המבהיר כי החובה הקבועה במסגרת תקנה זו חלה על המוסר חומר מסוכן להובלה בכלי טיס.

להוספת תקנה 18 בתקנות העיקריות - שפת תעודת משלוח חומרים מסוכנים ושטר מטען אווירי:

המלצה 7.3 לנספח 18 לאמנה לפיה כל המסמכים הנוגעים להובלת חומרים מסוכנים יהיו גם בשפה האנגלית, כך:

"Languages to be used"

Recommendation - In addition to the languages which may be required by the State of Origin and pending the development and adoption of a more suitable form of expression for universal use, English should be used for the dangerous goods transport document."

זאת שכן יש חשיבות רבה לשפה בינלאומית אחידה ומשותפת בכל העולם בהקשר זה, שכן חומרים מסוכנים מובלים בדרך האוויר ממקום למקום בעולם, ויש חשיבות רבה להבנת אופן האריזה, טעינה, פריקה, וכדומה, באמצעות סטנדרטים אחידים ומובנים לכולם, בשפה אחת מובנת לכולם. לפיכך, מוצע להוסיף תקנה הקובעת כי שפת תעודת המשלוח ושטר המטען יהיו באנגלית, בנוסף לשפה שדורשת מדינת המוצא.

הוספת פרק שביעי - א: הובלת חומרים מסוכנים בדואר

מבוקש לייחד פרק נפרד בתקנות לחובות החלות על רשות הדואר.

להוספת תקנה 18 בתקנות העיקריות - איסור הובלת חומר מסוכן בדואר:

לתקנת משנה (א):

בסעיף 2.3 בפרק 2 לחלק 1 בהוראות הטכניות נקבע שחומרים מסוכנים אסורים להובלה בדואר, למעט מספר קטגוריות ספציפיות המוגדרות בתת-סעיף 2.3.2, בכפוף להוראות של הרשויות המוסמכות במדינות המעורבות, ובכפוף להוראות הטכניות והם:

1. דגימות מסוימות מחולים – עם הפניה ספציפית לסיווגן, אריזתן וסימונן;
2. קטגוריות מסוימות של חומרים מדבקים (חומרים ביולוגיים שאינם מפורטים בקטגוריה A – המפרטת סוגים של חומרים מדבקים אשר אם אדם בריא או בעל חיים בריא ייחשף אליהם עלולה להיגרם לו נכות קבועה, סיכון חיים או מחלה קטלנית) וקרח יבש המשמש לקירורן – עם הפניה ספציפית להוראות אריזה;

3. חומרים רדיואקטיביים ברמת פעילות זעירה המוגדרת בהוראות הטכניות ;

4. סוללות ליתיום מסוגים מסוימים , בצורת אריזה שהוגדרה ;

לפיכך, מוצע לקבוע מפורשות איסור על הובלת חומרים מסוכנים בכלי טיס כדברי דואר למעט אותם חומרים מסוכנים שהותרו להובלה כדואר בהוראות הטכניות, ובכפוף לתנאים הקבועים לעניין זה בהוראות הטכניות.

הגדרת המונח "דבר דואר" בסעיף 1 לחוק הדואר, התשמ"ו – 1986 (ולהלן- **חוק הדואר**) היא כדלקמן: "מכתב, גלויה, עיתון, דבר דפוס, דוגמה, חבילה וכל צרור וחפץ אחרים הניתנים להעברה בדואר ולרבות מברק;" ומוצע להתבסס עליה, שכן הכוונה היא להגביל מסירת חומרים מסוכנים להובלה בכלי טיס באמצעות הדואר.

לתקנת משנה (ב):

הוראה זו מבוססת על סעיף 2.3.3 בפרק 2 לחלק 1 בהוראות הטכניות, הקובע כי נוהל המונע הובלת חומרים מסוכנים בדרך האוויר באמצעות הדואר, למעט סוגים מסוימים של חומרים מסוכנים המותרים להובלה בדואר המפורטים לעיל בתקנת משנה (א), הינו באחריות הדואר בכל מדינה. רשות התעופה האזרחית נדרשת לבחון ולאשר נהלים אלה.

להוספת תקנה 18 בתקנות העיקריות- הדרכת חומרים מסוכנים למספק שירותי דואר:

לתקנת משנה (א)- הדרכה ראשונית וחוזרת:

סטנדרט 10.1 לנספח 18 לאמנה קובע חובת הדרכה ראשונית והדרכת ריענון בנושא חומרים מסוכנים, ומפנה לעניין זה להוראות הטכניות לחומרים מסוכנים :

"Initial and recurrent dangerous goods training programs shall be established and maintained in accordance with the Technical Instructions."

סעיף 4.1.1 לפרק 4 לחלק 1 להוראות הטכניות, קובע חובה למסד ולקיים תכנית הדרכה ראשונית וחוזרת בנושא חומרים מסוכנים, לשורה של גורמים, וביניהם מפעילי דואר.

בטבלה 1-6 לפרק 4 לחלק 1 להוראות הטכניות נקבע כי כוח אדם המועסק על ידי מפעיל דואר רשוי (designated postal operators), המעורב ב- (1) קבלת דברי דואר המכילים חומרים מסוכנים ; (2) עיבוד (processing) דברי דואר שאינם חומרים מסוכנים, או (3) טיפול (handling), אחסון או העמסה של דברי דואר – חייב בהדרכת חומרים מסוכנים.

לפיכך, מוצע לקבוע בתקנת משנה (א) את חובתו של ספק שירותי דואר לפי חוק הדואר לקיים תכנית הדרכה ראשונית וחוזרת לחומרים מסוכנים, למועסקים מטעמו בתפקידים כמפורט בטבלה 1-6 האמורה.

לתקנת משנה (א)(1):

סטנדרט 10.2 לנספח 18 לאמנה עניינו אישור תכנית הדרכת חומרים מסוכנים. לפי סטנדרט 10.2.2 לנספח 18, תכניות הדרכה למפעילי דואר טעונות את אישור הרת"אות במדינות השונות ועל כן מוצע בהתאמה שמנהל רת"א יאשר את תכנית ההדרכה לעובדי הדואר :

"Dangerous goods training programmes for designated postal operators shall be approved by the civil aviation authority of the State where the mail is accepted by the designated postal operator."

- כך גם לפי סעיף 4.1.2 לחלק 1 להוראות הטכניות לחומרים מסוכנים, שם נקבעו הוראות אלה –
- תכנית הדרכה של מפעילים אוויריים ושל ספק שירותי דואר צריכה להיות מאושרת על ידי הרת"א של מדינת המפעיל/ המדינה בה התקבל דבר הדואר, לפי העניין ;
 - מומלץ כי תכנית הדרכה של גופים אחרים תאושר כפי שהחליטה רשות מתאימה.
- בהתאם, מוצע לקבוע כי תכנית הדרכה של מפעילים אוויריים וספק שירותי דואר תהיה טעונה את אישור מנהל רת"א.

לתקנת משנה (א)(2):

- בסעיף 4.3 לחלק 1 להוראות הטכניות נקבעו הוראות לגבי מדריך בנושא חומרים מסוכנים כלהלן :
- (1) נדרש להיות בעל יכולות הדרכה מספקות ;
 - (2) נדרש לעבור הדרכה בעצמו לפני שמעביר את ההדרכה ;
 - (3) נדרש לעבור הדרכת ריענון באם לא הדריך במהלך 24 חודשים רצופים.
- בהתאמה, מוצע כי בתכנית ההדרכה שספק שירותי דואר יחויב לקיים לעניין חומרים מסוכנים ייקבעו תנאי הסף לעניין כשירותו של המדריך - "ובכלל זה ידע מספק בחומרים מסוכנים ומיומנויות הדרכה נאותות, ותנאים לשמירת כשירות, בהתאם לאמור בפרק הרביעי לחלק הראשון להוראות הטכניות". כאמור מנהל רת"א הוא שיאשר את תכנית ההדרכה, לרבות יודא במסגרת זו שהמדריכים כשירים לפי ההוראות הטכניות.

לתקנת משנה (א)(3):

בהתאם לרישה סעיף 4.2 לחלק 1 להוראות הטכניות לחומרים מסוכנים " personnel must be trained in the requirements commensurate with their responsibilities. זאת שכן, כמפורט להלן, קיימים תפקידים שונים בהקשר של טיפול בהובלה אווירית של דברי דואר, והאימון נועד להקנות, בין השאר, את המיומנויות והידע הספציפיים הנדרשים בכל תפקיד ותפקיד. בהתאם, מוצע לקבוע כי ההדרכה הנדרשת תהיה "תואמת את תפקידיו ואחריותו" של המודרך.

לתכני ההדרכה הספציפיים

כאמור, בטבלה 1-6 לפרק 4 לחלק 1 להוראות הטכניות נקבע כי כוח אדם המועסק על ידי מפעיל דואר רשוי (designated postal operators), המעורב בתפקידים מסוימים חייב בהדרכת חומרים מסוכנים. בטבלה עצמה נקבעו נושאי ההדרכה המחייבים כל סוג של מבצע תפקיד כאמור והם :

- (1) הוראות כלליות
- (2) מגבלות
- (3) דרישות כלליות ממשלחים
- (4) סיווג
- (5) רשימת חומרים מסוכנים
- (6) דרישות אריזה
- (7) תיוג וסימון
- (8) מסמכי המטען חומרים מסוכנים
- (9) תהליך קליטת חומרים מסוכנים המפורטים בהוראה 1: 2.3.2
- (10) זיהוי חומרים מסוכנים בלתי מוצהרים
- (11) נהלי אחסון והטענה

(12) ההוראות החלות על הצוות והנוסעים

(13) מצבי חירום

בחלוקה הפנימית בתוך הטבלה, ביחס לכל אחד מסוגי האוכלוסייה הרלבנטיים כאמור- מצוינים תכני ההדרכה המחייבים אותו (מבין כלל התכנים לעיל).

לגישת רת"א עדיף כי תכני ההדרכה יקבעו על דרך ההפנייה להוראות הטכניות ולא בדרך של תרגום ההוראות הרלבנטיות לתקנות.

זאת שכן, ההוראות הטכניות בנושא זה ברורות, מפורטות וישימות דיין ואין טענות הסדר מיישם נוסף. בנוסף, ייתכן שההוראות הטכניות יתעדכנו מעת לעת ויש אינטרס מובהק להבטיח כי עם עדכון ההוראות הטכניות ביחס לתכני ההדרכה יעודכנו, באופן ישיר, ללא צורך בפעולת חקיקה נוספת, תכני ההדרכה הנדרשים מהמועסקים הרלבנטיים מטעמו של מפעיל הדואר. אימוץ על דרך ההפניה יבטיח את שמירת עדכניות תכני ההדרכה לאורך זמן. זאת שכן ההוראות הטכניות בנושא זה ברורות, מפורטות וישימות.

לפיכך, מוצע לקבוע כי תכני ההדרכה המחייבים יהיו אלה המפורטים בפרק הרביעי לחלק הראשון להוראות הטכניות.

חובת מבחן לוידוא בקיאות

בנוסף, בסעיף 4.2.4 לפרק 1 להוראות הטכניות נקבע: " a test to verify understanding must be provided following training. Confirmation that the test has been completed satisfactorily is required."

לפיכך מוצע לקבוע כי ההדרכה תכלול מבחן המוכיח את בקיאותו של המבחן בחומר הנלמד.

לתקנת משנה (ב):

למען הגשים את תכלית חובת ההדרכה, מוצע לקבוע כי ספק שירותי דואר לא יעסיק אנשים בתפקידים הכרוכים בטיפול בדברי דואר, קבלתם אחסונם, העמסתם, וכדומה, אלא אם כן יש בידיהם תעודה המעידה כי עברו הדרכה ראשונית ותקופתית בנושא חומרים מסוכנים.

לתקנת משנה (ג):

סעיף 4.2.3 לחלק 1 להוראות הטכניות קובע:

"recurrent training must be provided within 24 months of previous training to ensure knowledge is current. However if a recurrent training is completed in the final 3 months of validity of previous training, the period of validity extends from the month on which the recurrent training was completed until 24 months from the expiry month of that previous training"

בהתאם, מוצע לקבוע את תוקף ההדרכה ל- 24 חודשים, כאשר אם אותו אדם השלים אדם הדרכה חוזרת בשלושת החודשים שלפני פקיעת תוקפה של ההדרכה הקודמת, אז יהיה תוקפה של הדרכה חוזרת מיום ביצועה ועד 24 חודשים מיום פקיעת ההדרכה הקודמת.

לתקנת משנה (ד):

שמירת רישומים-

סעיף 4.2.5 לחלק 1 להוראות הטכניות קובע חובת שמירת רישומי הדרכת חומרים מסוכנים וכן את הפרטים שיש לתעד ולשמור.

- שמו של המודרך ;
- החודש האחרון שבו השלים הדרכת חומרים מסוכנים ;
- תיאור, העתק או הפניה של/אל החומרים לפיהם הודרך ;
- שם וכתובת הארגון שהעניק את ההדרכה ;
- ראייה על מעבר בהצלחה של מבחן ידע בסוף ההדרכה.

כן נקבע כי על המעסיק לשמור את התיעוד לתקופה של 36 חודשים לפחות מאז ההדרכה האחרונה. ההוראות הטכניות ברורות, מפורטות ושימושיות. לפיכך, מוצע לקבוע חובת שמירת רישומים של אדם המבצע תפקיד כאמור בתקנת משנה (א) כאשר לעניין תכני הרישומים שיש לשמור מוצעת הפניה להוראות הטכניות לחומרים מסוכנים ; מאחר שתקופת תוקף שמירת רישומים נקבעת בתקנות הטיס במקרים רבים באופן מפורש, מוצע לקבוע מפורשות את תקופת שמירת הרישומים ל- 36 חודשים לפחות (בהתאם להוראות הטכניות כאמור לעיל).

לתיקון כותרת המשנה של הפרק השמיני בתקנות העיקריות:

בפרק השמיני לתקנות העיקריות רוכזו ההוראות המיישמות את הפרק השישי לנספח 18 "Operator's responsibilities".

כותרת הפרק השמיני בתקנות בנוסחן כיום: "חובות המפעיל". מבוקש לשנותה ל"חובות המפעיל האווירי", שהוא המונח המעודכן בו נעשה שימוש בחוק הטיס, ובכך יוצר קוהרנטיות ואחידות בדיני הטיס.

להחלפת תקנה 19 בתקנות העיקריות- קבלת חבילות להובלה:

סטנדרט 8.1 לנספח 18 קובע:

Acceptance for transport

An operator shall not accept dangerous goods for transport by air:

- a) unless the dangerous goods are accompanied by a completed dangerous goods transport document, except where the Technical Instructions indicate that such a document is not required; and
- b) until the package, over pack or freight container containing the dangerous goods has been inspected in accordance with the acceptance procedures contained in the Technical Instructions.

פרק 1 לחלק 7 להוראות הטכניות שכותרתו "Acceptance procedures" כולל הוראות מפורטות ורבות לענין קבלת חומר מסוכן להובלה באוויר ע"י המפעיל האווירי.

סעיף 1.3 מפרט בדבר בדיקות הקבלה שעל המפעיל האווירי לבצע כתנאי לקבלת חומרים מסוכנים להובלה בכלי טיס. בכלל זה עליו לוודא:

- תעודת משלוח חומרים מסוכנים ושאר התיעוד תקינים ועומדים בדרישות
- כמות החומרים המסוכנים לחבילה היא במגבלות המותרות להובלה בכלי טיס של נוסעים / מטען ;
- סימון החבילה, העטיפה או המכולה תואם לפרטים שהוצהרו במסמכים שהוגשו ;

- כאשר נדרש – האות המסמנת את מפרטי האריזה לקבוצת האריזות שהאריזה נבחנה ואשרה אליה מתאימה לחומר מסוכן המובל ;
- השם הנכון להובלה (proper shipping names) מספר UN, תוויות והוראות טיפול מיוחדות באריזה פנימית נמצאים במקום גלוי לעין או כתובים שוב על האריזה החיצונית ;
- התוויות החבילה, העטיפה או המכולה תואמת את הנדרש בהוראות הטכניות ;
- האריזה החיצונית (של מספר חבילות או חבילה אחת) מותרת לפי הוראות האריזה הישימות, והיא מן הסוג הנדרש במסמכים המלווים ;
- החבילה או העטיפה אינה מכילה חומרים מסוכנים שונים המחייבים שמירת הפרדות לפי טבלה 7-1 ;
- החבילה, העטיפה, המכולה או יחידת ההטענה אינה דולפת ואין סימן לפגיעה בשלמותה ;
- עטיפה אינה כוללת סימון "בכלי טיס של מטען בלבד" אלא אם כן החבילות בתוכה מאורגנות כך שיש גישה קלה אל כל אחת מהן ; או שאין צורך בגישה לכל אחת מהן או שהעטיפה מכילה רק חבילה אחת.

בנוסף, סעיף 1.4 לפרק 7 כולל הוראות לגבי תנאים ומגבלות לקבלת מכולות ויחידות הטענה.

סטנדרט זה מיושם כיום באמצעות תקנה 19 לתקנות העיקריות הקובעת כך :

"לא יקבל מפעיל להובלה באוויר חבילה או אריזה המכילים חומרים מסוכנים אלא אם כן נתקיימו שני אלה :

(1) החומרים המסוכנים תוארו כהלכה וכל החבילות אושרו כעונות על הדרישות הישימות של ההוראות הטכניות ;

(2) המפעיל בדק את הסימון והמידבקות של החבילות וקבע כי הן אינן דולפות וכי אין עליהן סימני נזק המעוררים ספק בקשר לשלמותן".

הנוסח המוצע הינו :

"מפעיל אווירי לא יקבל חומר מסוכן להובלה בכלי טיס אלא אם כן נתקיימו כל אלה :

(1) החומר המסוכן מלווה בשני עותקים של תעודת משלוח חומרים מסוכנים שלמה וחתומה, או במסמך מתאים אחר המקובל על המנהל, כנדרש לפי תקנות אלה וההוראות הטכניות ;

(2) המפעיל האווירי בדק את החבילה, העטיפה או מכולת המטען המכילים את החומר המסוכן, לפי העניין, ואת תעודת משלוח החומרים המסוכנים או המסמך המתאים האחר המלווה אותן, בהתאם לנהלי הקבלה המפורטים בהוראות הטכניות, ויודא כי הם במצב מתאים להובלה בכלי טיס."

התקנה בנוסחה כיום היא חלקית ואינה תואמת את הסטנדרט במספר היבטים :

כותרת השוליים - קבלת חבילות להובלה, חלקית ואינה מדויקת שכן אפשר גם לקבל עטיפה/ אריזה/ אריזה חיצונית/ מכולה להובלה באוויר ובה חומ"ס ולא דווקא חבילה. לכן מבוקש לשנות ל"קבלת חומרים מסוכנים להובלה" שהיא כותרת משנה רחבה ובעלת לשון כללית יותר.

ברישה – נוסח התקנה הנוכחי מוגבל רק לחבילה או אריזה, בעוד הנוסח המוצע רחב יותר ומתייחס לחומרים מסוכנים בכלל.

עפ"י הסטנדרט האיסור הוא על קבלת חומר מסוכן להובלה באוויר בכלל, ולא רק על "חבילה או אריזה המכילים חומרים מסוכנים.

בפסקה (1) – על פי הסטנדרט חומרים מסוכנים חייבים להיות מלווים בתעודת משלוח חומרים מסוכנים מתאימה, ולא רק ב- "תיאור כהלכה";

סעיף 1.2.1 לחלק 7 בהוראות הטכניות מתייחס ה- ICAO לסיטואציה שבה במקום תעודת משלוח ניתן לצרף מסמך אלקטרוני או מסמך אלטרנטיבי אחר. מוצע לעגן אפשרות זו בנוסח התקנה בתיבה: "מסמך מתאים אחר המקובל על המנהל".

בפסקה (2) – כאמור, בסטנדרט נקבע כי החבילה, העטיפה, או מכולת המטען נבדקו בהתאם לנהלי הקבלה כאמור בהוראות הטכניות. כמפורט לעיל, נהלי בדיקות הקבלה מתייחסים לנושאים רבים מעבר לבדיקת סימון ומדבקות, ובדיקת שלמות החבילה/עטיפה/מכולה (בהתאם לסטנדרט, ולא רק חבילות כפי שקיים כיום). מאחר שההוראות הטכניות ביחס לנהלי בדיקות הקבלה מפורטים, ברורים ושימיים, ואינם מצריכים פירוט מיישם נוסף, מוצע להפנות אליהם ולא לנסות לתרגם. לפיכך, מוצע להחליף את התקנה בנוסח המהווה תרגום לסטנדרט.

להחלפת תקנה 20 בתקנות העיקריות – רשימת תיוג:

סטנדרט 8.2 בנספח 18 לאמנה קובע כך:

"Acceptance checklist

An operator shall develop and use an acceptance checklist as an aid to compliance with "the provisions of

תקנה 20 לתקנות העיקריות שכותרתה "רשימת בדיקות ותכניות הדרכה" מערבת שני נושאים שונים הנוגעים לחובות המפעיל האווירי: החובה לקבוע רשימת תיוג לשם עריכת בדיקות קבלה לחומרים מסוכנים, והשנייה – החובה להכין ולבצע תכניות הדרכה למועסקים על ידו בכל הנוגע לטיפול בחומרים מסוכנים:

"(א) המפעיל יכין לשימוש רשימה של בדיקות קבלה של חומרים מסוכנים כאמצעי עזר לבדיקת העמידה בדרישות תקנה 19.

(ב) המפעיל יכין ויבצע תכניות הדרכה למועסקים על ידו בכל הנוגע לטיפול בחומרים מסוכנים ויעדכן אותן כנדרש בהוראות הטכניות."

לגבי החובה להכין ולבצע תכניות הדרכה – חובה זו תעוגן, לגבי מפעילים אוויריים מסחריים – במסגרת תיקונים מוצעים שיבוצעו במקביל בתקנות ההפעלה; באשר לספק שירותי דואר – תיקבע הוראה בתקנות אלה; באשר לגורמים העוסקים במסירת מטען למשלוח, גורמי קרקע ובידוק בטחוני המועסקים באמצעות רשות שדות התעופה – תיקונים מוצעים יבוצעו במקביל בתקנות הטיס (בטיחות בשדות תעופה של רש"ת) וכן בכללי רש"ת.

לפיכך אין עוד צורך בתקנה 20, היא מיותרת, ומוצע לבטלה.

לגבי רשימות התיוג הנדרשות – מוצע לתקן את כותרת המשנה ובמקום "רשימת תיוג ותכניות הדרכה" יירשם "רשימת תיוג- בדיקות קבלה".

יש לקבוע שרשימת התיוג תהיה מקובלת על המנהל, זאת שכן, לפי סטנדרט 14.3(b) לחלק הראשון לנספח 6 לאמנה (הפעלת מטוסים בתובלה אווירית מסחרית בינ"ל) נקבעה חובת המפעיל האווירי:

"b) establishes dangerous goods policies and procedures in its operations manual to meet, at a minimum, the requirements of Annex 18, the Technical Instructions and the State's regulations to enable operator personnel to:..

4) accept, handle, store, transport, load and unload dangerous goods, including COMAT classified as dangerous goods as cargo on board an aircraft; ..."

כלומר, רשימות התיוג לקבלת חומרים מסוכנים הם חלק מספר העזר למבצעים של המפעיל האווירי.

לפי סטנדרט 4.2.3 לחלק 1 לנספח 6 לאמנה, ספר העזר למבצעים צריך להיות "מקובל על המנהל" (חלקים ספציפיים ממנו צריכים להיות מאושרים על ידי המנהל). לפיכך, רשימות התיוג צריכות להיות מקובלות על המנהל. תהליך הקבלה על דעת המנהל קבוע בתקנה 545 לתקנות ההפעלה ומוצע להפנות להוראה זו.

לתיקון תקנה 21 בתקנות העיקריות - חומרים מסוכנים שניזוקו:

סעיף 8.4 לנספח 18 לאמנה עניינו בדיקות נזק ודליפה "Inspection for damage or leakage".

סטנדרט 8.4.1 לנספח 18 לאמנה, קובע את חובת המפעיל האווירי לבדוק חבילה או עטיפה המכילה חומר מסוכן או מכולת מטען המכילה חומר רדיואקטיבי לפני הטענתו על כלי הטיס או אל יחידת הטענה, על מנת לגלות נזק או דליפה. עוד נקבע, כי חבילות, עטיפות או מכולות פגומות או דולפות לא יוטענו על כלי טיס :

"Packages and over packs containing dangerous goods and freight containers containing radioactive materials shall be inspected for evidence of leakage or damage before loading on an aircraft or into a unit load device. Leaking or damaged packages, over packs or freight containers shall not be loaded on an aircraft."

בסטנדרט 8.4.2 נקבע כי אין להטעין יחידת הטענה בכלי טיס אלא אם כן יחידת ההטענה נבדקה ונמצאה ללא סימנים לדליפה נזק לחומרים מסוכנים שהיא מכילה :

"A unit load device shall not be loaded aboard an aircraft unless the device has been inspected and found free from any evidence of leakage from, or damage to, any dangerous goods contained therein."

בסטנדרט 8.4.3 קובע כיצד יש לטפל בחבילה, עטיפה או מכולת מטען כאמור שהוטענה על כלי הטיס ונמצאה פגומה או דולפת :

"Where any package of dangerous goods loaded on an aircraft appears to be damaged or leaking, the operator shall remove such package from the aircraft, or arrange for its removal by an appropriate authority or organization, and thereafter shall ensure that the remainder of the consignment is in a proper condition for transport by air and that no other package has been contaminated".

כהשלמה לסטנדרט זה, בסעיף 3.3 לחלק 7 להוראות הטכניות נקבע כיצד על המפעיל האווירי לנהוג כאשר נמצא כי הזדהמו חבילה או מטען שלא זוהו כמכילים חומרים מסוכנים, וכאשר יש חשד כי הזיהום מקורו בחומר מסוכן :

"If an operator becomes aware that baggage or cargo not identified as containing dangerous goods has been contaminated and it is suspected that dangerous goods may be the cause of the contamination, the operator must take reasonable steps to identify the

nature and source of contamination before proceeding with the loading of the contaminated baggage or cargo. If the contaminating substance is found or suspected to be a substance classified as dangerous goods by these instructions, the operator must isolate the baggage or cargo and take appropriate steps to nullify any identified hazard before the baggage or cargo is transported further by air"

סטנדרטים אלה מיושמים על ידי תקנה 21 לתקנות העיקריות הקובעת כיום כך :

- "(א) לא יטעין אדם חבילה או אריזה המכילים חמרים מסוכנים בכלי טיס או במכולה אלא אם כן נבדקו בסמוך לטעינה ולא מצאו בהם סימנים של דליפה או נזק.
- (ב) לא יכניס אדם מכולה לכלי טיס אלא אם כן נבדקה ולא נמצאו בה כל סימני דליפה או נזק לחומר מסוכן הנמצא בה.
- (ג) קיים חשש שחבילה של חמרים מסוכנים שהוטענה בכלי טיס ניזוקה או שיש דליפה ממנה, יוציא המפעיל חבילה זו מכלי הטיס או ידאג שהיא תורד בידי מי שהוסמך לכך ויוודא שיתרת המשגור היא במצב תקין להובלה אווירית ושלא הזדהמה כל חבילה אחרת."

התקנה אינה תואמת את הסטנדרטים באופן מלא בהיבטים אלה :

- **בתקנת משנה (א)** – התקנה מתייחסת לבדיקת חבילה או אריזה אך אינה מתייחסת למכולת מטען ; נסיבות הבדיקה הן רק לפני הטענה בכלי הטיס בעוד שסטנדרט 8.4.1 קובע כי יש לבצע הבדיקה גם לפני הטענת יחידת הטענה.
 - **בתקנת משנה (ב)** - תקנה זו מסדירה הטענת מכולה בכלי טיס בעוד שסטנדרט הרלבנטי (8.4.2) מסדיר הטענת יחידת הטענה בכלי טיס.
 - **בתקנת משנה (ג)** - מוצע להוסיף התייחסות לאופן הטיפול בחבילה או מטען שאינן מכילים חומרים מסוכנים אך יש חשד כי זוהמו על ידי חומרים מסוכנים, כאמור בסעיף 3.3 לחלק 7 בהוראות הטכניות.
- מוצע לתקן את התקנה בהתאם לאמור לעיל.

להחלפת תקנה 22 בתקנות העיקריות- הגבלת הטענה בתאי נוסעים וצוות:

סטנדרט 8.5 לנספח 18 לאמנה קובע :

"Loading restrictions in passenger cabin or on flight deck

Dangerous goods shall not be carried in an aircraft cabin occupied by passengers or on the flight deck of an aircraft, except in circumstances permitted by the provisions of the Technical Instructions"

סטנדרט זה מיושם בתקנה 22 לתקנות העיקריות הקובעת כך :

"לא יימצאו חומרים מסוכנים בתא הנוסעים כאשר נמצאים בו נוסעים או בתא צוות של כלי טיס פרט כמורשה בתקנה 3(ב) ופרט לחומרים רדיואקטיביים המסווגים כחומרים רדיואקטיביים יוצאים מהכלל (excepted radioactive materials) בהתאם לאמור בהוראות הטכניות."

מוצע להשמיט את ההתייחסות ל- "חומרים רדיואקטיביים יוצאים מהכלל". המדובר בטעות בנוסח

התקנה המקורית, שכן סעיף 1.1.1 בחלק 8 להוראות הטכניות קובעת בדיוק את ההיפך, קרי: שאסור להטיס חומרים רדיואקטיביים בכל מקרה, גם בכמויות קטנות, בתא הטיס או במקום בו שוהים נוסעים.

כמו כן, ההפניה לתקנה 3(ב) אינה רלבנטית עוד משמוצע לבטל תקנה זו (מאחר שההסדר המעוגן בה נקבע בסעיף 74(ה) לחוק הטיס).

כמו כן מוצע לדייק בנוסח את מהות ההגבלה הקבועה בתקנה: הגבלה על הובלת חומרים מסוכנים בכלי טיס ולא על המצאות חומרים מסוכנים בכלי טיס. כן מוצע לקבוע מפורשות בנוסח כי נמען החובה הוא המפעיל האווירי. בשל היקף השינויים מבוקש להחליף את התקנה בשלמותה.

להחלפת תקנה 23 בתקנות העיקריות - הטענה, אחסנה והפרדה:

סטנדרט 8.3 לנספח 18 לאמנה, הקובע הוראות לעניין החובות החלות בעת ההטענה והאחסנה של חומרים מסוכנים בכלי טיס, כך:

"Loading and stowage –

Packages and overpacks containing dangerous goods and freight containers containing radioactive materials shall be loaded and stowed on an aircraft in accordance with the provisions of the Technical Instructions."

בנוסף, סטנדרט 8.7.1 לנספח 18 לאמנה קובע הוראות לעניין ההפרדה הנדרשת בין חבילות המכילות חומרים מסוכנים העלולים להגיב באופן מסוכן אם הם באים במגע אחד עם השני, כך:

"Packages containing dangerous goods which might react dangerously one with another shall not be stowed on an aircraft next to each other or in a position that would allow interaction between them in the event of leakage."

כהשלמה לכך, בפרק 2 לחלק 7 בהוראות הטכניות ישנן הוראות שונות ומגוונות בסוגיות של הטענה ואחסנה של אריזות, חבילות, עטיפות, או מכולות מטען המכילות חומרים מסוכנים ובהן לגבי ההפרדות הנדרשות בין חבילות כאמור; לעניין הטענת חומרים מסוכנים המסווגים להטענה "בכלי טיס של מטען בלבד"; לגבי שמירת נראות הסימונים והתוויות של חבילות ועטיפות חומרים מסוכנים; לגבי זיהוי יחידות הטענה המכילות חומרים מסוכנים ועוד.

תקנה 23 לתקנות העיקריות שכותרתה "מרחק בין חבילות" קובעת כיום כך:

"לא יטעין אדם בכלי טיס, זו בצד זו, חבילות המכילות חומרים מסוכנים שונים העלולים לחולל ביניהם ריאקציה כימית מסוכנת או במצב המאפשר פעולה הדדית ביניהם במקרה של דליפה; בקביעת המרחקים המזעריים בין החבילות יש לנהוג לפי האמור בהוראות הטכניות".

תקנה זו היא חלקית יחסית לסטנדרטים – היא מתייחסת רק לנושא ההפרדות בין חבילות חומרים מסוכנים אך אינה כוללת את ההוראה הכללית של סטנדרט 8.3 לפיה חבילות ועטיפות המכילות חומרים מסוכנים ומכולות המכילות חומרים רדיואקטיביים יוטענו לכלי טיס ויאוחסנו בו בהתאם להוראות הטכניות לחומרים מסוכנים. לפיכך מוצע לכלול בה גם הוראה כללית זו.

לעניין אופן אחסון חבילות חומרים מסוכנים בכלי טיס מוצע לשמור על תוכן ההוראה הקיימת כיום (המתייחסת לא רק למצב של ריאקציה בין חבילות במקרה של דליפה, אלא למרחקי מינימום בין חבילות בלי קשר לאפשרות דליפה שלהן).

כמו כן, מוצע להטיל את החובה החוקית על המפעיל האווירי, שכן סטנדרט 8.3 לנספח 18 כלול בפרק "חובות המפעיל" (פרק 8 לנספח), אע"פ שנוסח הסטנדרט אינו קובע זאת במפורש.

להחלפת תקנה 24 בתקנות העיקריות - בדיקה של דליפה או נזק וטיפול בזהום:

סטנדרטים מספר 8.4.4, 8.6.1 ו- 8.6.2 לנספח 18 לאמנה עוסקים בנושא של שלמות מטען חומרים מסוכנים לאחר פריקתו כלהלן:
סטנדרט 8.4.4 בנספח 18 קובע:

"Packages or overpacks containing dangerous goods and freight containers containing radioactive materials shall be inspected for signs of damage or leakage upon unloading from the aircraft or unit load device. If evidence of damage or leakage is found, the area where the dangerous goods or unit load device were stowed on the aircraft shall be inspected for damage or contamination."

כלומר יש חובה לבדוק כי חבילה או עטיפה המכילה חומרים מסוכנים או מכולת מטען המכילה חומר רדיואקטיבי, אחרי פריקתם מכלי טיס לשם איתור דליפה או נזק בעת הפריקה. אם מגלים בבדיקה דליפה או נזק, האזור שבו הן היו מאוחסנות כלי הטיס ייבדק לשם איתור דליפה או זיהום.
סעיף 8.6 שכותרתו פינוי זיהום (Removal of contamination) כולל 2 סטנדרטים כלהלן:

"8.6.1 Any hazardous contamination found on an aircraft as a result of leakage or damage to dangerous goods shall be removed without delay.

8.6.2 An aircraft which has been contaminated by radioactive materials shall immediately be taken out of service and not returned to service until the radiation level at any accessible surface and the non-fixed contamination are not more than the values specified in the Technical Instructions."

תקנה 24 לתקנות העיקריות שכותרתה "בדיקה של דליפה או נזק" קובעת כיום כך:

"המפעיל יבדוק חבילות ואריזות מיד עם פריקתן מכלי הטיס לענין סימנים של דליפה או נזק; נמצאה ראייה כלשהי לדליפה או לנזק ובכל מקרה שהחמרים המסוכנים מובלים במכולה, ייבדק המשטח שבו אוחסנו החמרים המסוכנים או המכולה בכלי הטיס ויורחק ממנו כל זיהום מסוכן".
התקנה אינה מתאימה באופן מלא לסטנדרטים דלעיל בכל אלה:

- הרישה שלה אינה מתייחסת לבדיקת עטיפות (overpacks) ולמכולות המכילות חומר רדיואקטיבי;

- הרישה שלה אינה מתייחסת לפריקה מיחידת הטענה (המתבצעת אחרי פריקת יחידת ההטענה מכלי הטיס);

- השימוש במילה "משטח" כתרגום המילה "area" אינו נכון;

- לא נקבע מה תכלית בדיקת האזור שבו אוחסנה חבילת חומרים מסוגנים שנתגלה בה דליפה או נזק;

- הסיפה שלה אינה מתייחסת לצורך להרחיק את הזיהום באופן מיידי;

לפיכך, מוצע להחליפה בנוסח המיישם את הוראות הסטנדרטים דלעיל באופן מלא.

לתיקון תקנה 25 בתקנות העיקריות – רעלים, חומרים מידבקים וחומרים רדיואקטיביים:

תקנה 25 לתקנות העיקריות בנוסחה כיום קובעת כך:

"(א) המפעיל יעמוד בדרישות המיוחדות המפורטות בהוראות הטכניות בעת קבלה והובלה של

חומרים מדבקים ורדיואקטיביים.

(ב) לא יובלו חמרים המסומנים או הידועים כרעילים או כמדבקים בתא שבו נמצאים בעלי חיים, או חמרים המסומנים או הידועים כחמרי מזון המיועדים לבני אדם או לבעלי חיים, אלא אם כן הרעלים, החמרים המדבקים או בעלי החיים וכן חמרי המזון ארוזים במכולה נפרדת, ואינם נמצאים בכלי הטיס זה בצד זה.

(ג) כלי טיס שבו דלף חומר רדיואקטיבי או שחלה בו הזדהמות, יוצא מיד משירות ולא יוחזר לשירות עד שרמת הקרינה בכל משטח בר-גישה ורמת הזיהום הבלתי קבועה לא תעלה על הערך שנקבע בהוראות הטכניות.

(ד) חבילות של חמרים רדיואקטיביים בכלי הטיס יופרדו מבני אדם, מבעלי חיים ומסרט צילום שלא פותח, לפי מרחקי ההפרדה המצויינים בהוראות הטכניות.

לתיקון תקנת משנה (א):

התקנה עוסקת בהגבלות לעניין הובלת חומרי רעל, חומרים מידבקים וחומרים רדיואקטיביים. מבוקש לבצע בה תיקוני נוסח קלים, באופן שהמילה "המפעיל" הוחלפה במילה "המפעיל האווירי", ובסיפה התווספה המילה "ורעילים", שכן התקנה דנה גם בחומרים אלה.

לביטול תקנת משנה (ב):

מבוקש לבטל את תקנת המשנה לאור העובדה שהוראה 7;2.9 בהוראות הטכניות "stowage of toxic and infectious substances" אותה יישמה הוראה זו, בוטלה לחלוטין במהדורה 2015-2016 של ספר ההוראות הטכניות לחומרים מסוכנים, ואינה מופיעה עוד.

לתיקון תקנת משנה (ג):

סטנדרט 8.6.2 לנספח 18 לאמנה, קובע כך :

"An aircraft which has been contaminated by radioactive materials shall immediately be taken out of service and not returned to service until the radiation level at any accessible surface and the non-fixed contamination are not more than the values specified in the Technical Instructions."

כלומר תקנת משנה (ג) עניינה מקרה שבו חל זיהום בכלי טיס מחומר רדיואקטיבי, ולא שני מקרים מופרדים לכאורה כלשון תקנת משנה (ג) דהיום : כלי טיס שבו דלף חומר רדיואקטיבי או שחלה בו הזדהמות. מוצע לתקן את נוסח התקנה במקצת כך שתתאים לסטנדרט באופן מלא.

לתיקון תקנה 26 לתקנות העיקריות- הטענה וקשירה של חומרים מסוכנים בכלי טיס :

חולייה נוספת "בשרשרת" הובלת חומרים מסוכנים באוויר היא הטענת החומרים המסוכנים באופן שיבטיח את שלמות החבילות והאריזות, סידורם בכלי הטיס וקשירתם למקומם באופן שיובטח שהם יישארו במקומם. זאת שכן מבוקש למנוע דליפת חומר מסוכן או נזק אחר הנובע מתזוזה או תנועה של המטען הכולל חומרים מסוכנים בשעת הטיסה.

סטנדרט 8.8 לנספח 18 לאמנה קובע כך :

"When dangerous goods subject to the provisions contained herein are loaded in an aircraft, the operator shall protect the dangerous goods from being damaged, and shall secure such goods in the aircraft in such a manner that will prevent any movement in

flight which would change the orientation of the packages. For packages containing radioactive materials, the securing shall be adequate to ensure that the separation requirements of 8.7.3 are met at all times".

סטנדרט 8.7.3 לנספח 18 לאמנה קובע :

"Packages of radioactive materials shall be stowed on an aircraft so that they are separated from persons, live animals and undeveloped film, in accordance with the provisions in the Technical Instructions."

כהשלמה לכך, בסעיף 2.4.2 לחלק 7 להוראות הטכניות, נקבע שיש לקשור ולבטח אריזה, עטיפה או חבילה של חומרים מסוכנים המובלים בכלי טיס, כך שלא תהיה כל תזוזה במהלך הטיסה. לגבי חומרים רדיואקטיביים, ההוראות בדבר קשירה ובטחה מחמירות יותר ומפורטות בסעיף 2.8.3 לחלק 7 להוראות הטכניות.

תקנה 26 לתקנות העיקריות שכותרתה "קשירת חומרים מסוכנים" קובעת כך :

"המפעיל ידאג לקשירת המטען של חומרים מסוכנים באופן שימנע כל אפשרות של תזוזה בעת הטיסה, חומרים רדיואקטיביים ייקשרו כך שבכל עת יישמרו רווחי ההפרדה כנדרש בתקנה 23."

בהתאם להוראות סעיף 8.8 לנספח 18 באמנה, מבוקש להרחיב את התקנה, ולכלול בה חובה להגן על חומרים מסוכנים במהלך ההטענה, מעבר לעניין קשירת החומרים בכלי הטיס עצמו. כמו כן, ההפניה לתקנה 23 אינה נכונה, שכן הכוונה בנושא הקשירה של חומרים רדיואקטיביים היא להבטחת ההפרדות מבני אדם, בעלי חיים וסרט צילום לא מפותח כאמור בתקנה 25(ד).

לתיקון תקנה 27 לתקנות העיקריות- הטענת חומרים מסוכנים בכלי טיס של מטען:

קיימים חומרים מסוכנים אשר מפאת תכולתם, מהותם ומאפייניהם (כמו חומרי נפץ, טילים, גזים, חומרים דליקים, וכיו"ב) לא ניתן להובילם בכלי טיס המוביל נוסעים. סטנדרט 8.9 לנספח 18 לאמנה קובע כך :

"Packages of dangerous goods bearing the "Cargo aircraft only" label shall be loaded in accordance with the provisions in the Technical Instructions."

בחלק 7, בסעיף 2.4.1 לקובץ ההוראות הטכניות לחומרים מסוכנים ישנן הוראות מפורטות לעניין הטענת חומרים מסוכנים שיש להובילם בכלי טיס של מטען בלבד – באיזה תאים / מקומות / תנאים בכלי הטיס ניתן להטעינם (כפונקציה של מערכות כיבוי האש).

תקנה 27 לתקנות העיקריות שכותרתה "הטענה של מטען בכלי טיס" קובעת :

"פרט אם נאמר אחרת בהוראות הטכניות יוטענו חבילות של חומרים מסוכנים המסומנות בתווית "כלי טיס של מטען בלבד" בצורה שתאפשר לאיש צוות או לאדם מוסמך אחר לראותן ולטלטלן, ואם הממדים והמשקל מאפשרים זאת, להפריד חבילות אלה מחבילות אחרות שבכלי הטיס".

הוראת תקנה זו היא חלקית ושגויה שכן לפי ההוראות הטכניות, הטענה באופן האמור בתקנה 27 דלעיל היא אחת החלופות להטענת חומרים מסוכנים בכלי טיס של מטען. כך למשל, לפי ההוראות הטכניות, בתא מטען מסוג C (class C aircraft cargo compartment) אין כלל אפשרות גישה לאיש צוות "בצורה שתאפשר לו או לאדם מוסמך אחר לראותן ולטלטלן" (כנוסח התקנה). יוער כי

כפיצוי על כך, ישנן מערכות אוטומטיות לכיבוי וזיהוי אש.

לפיכך, מוצע להחליף את התקנה בהוראה המיישמת את הסטנדרט כפי לשונו ולפיה "חבילות של חומרים מסוכנים המסומנות בתווית כלי טיס של מטען בלבד יוטענו בהתאם לאמור בהוראות הטכניות".

לתיקון תקנה 28 לתקנות העיקריות – מידע לטייס המפקד:

הפרק התשיעי לנספח 18 לאמנת שיקגו כותרתו מתן מידע (provision of information) והוא מרכז את כלל הסטנדרטים הנוגעים להעברת מידע לכלל הגורמים הנוגעים בהפעלת כלי טיס המוביל חומרים מסוכנים – מידע לטייס המפקד, לאנשי הצוות ולנוסעים; ומידע מכלי הטיס לשדה התעופה וכן מידע במקרה של תקרית חומרים מסוכנים.

סטנדרט 9.1 לנספח 18 לאמנה קובע כך:

"Information to pilot-in-command -

The operator of an aircraft in which dangerous goods are to be carried shall provide the pilot-in-command as early as practicable before departure of the aircraft with written information as specified in the Technical Instructions."

בסעיף 4.1 בחלק 7 להוראות הטכניות קיים פירוט לגבי תכולת המידע שעל המפעיל האווירי לספק לטייס המפקד ובכלל זה מספר שטר המטען האווירי, השם הנכון להובלה של החומר המסוכן המובל ומספר UN או מספר זיהוי אחר שלו; סיווג החומר המסוכן; סיווג סיכוני משנה ממנו; קבוצת האריזה שלו; כמות החבילות ומקומן המדויק בכלי הטיס; כמות החומר המסוכן בכל חבילה ועוד. המידע נדרש לטייס המפקד, שכן במקרה של תקרית או תאונה הקשורה בחומרים מסוכנים עליו לבצע תרגולת חירום מתאימה לחומר המסוכן שנמצא על כלי הטיס בעת האירוע (לרבות התחשבות בסוג החומר, כמותו, מיקומו במטוס וכדומה), וכן עליו להעביר את המידע הלאה ולדווח לרשויות הרלבנטיות אודות החומר המסוכן שעל כלי הטיס אם נדרש לנחות נחיתת חירום.

באחד העדכונים האחרונים שבוצעו בהוראות הטכניות נקבע שהמפעיל האווירי מחויב למסור לעובדים נוספים מטעמו - האחראים על השליטה התפעולית בכלי הטיס (קצין מבצעי אוויר / משגר / עובד קרקעי בעל סמכויות בתחום הפעלת הטיסות) - מידע זהה למידע שנמסר לטייס המפקד למקרי חירום, כאשר לטייס אין זמן לדיווח – ראו הוראה מספר (b) 7;4.1.1 בספר ההוראות הטכניות.

כמו כן, המפעיל האווירי נדרש לקבוע את זהות בעלי התפקידים בחברה המקבלים מידע זה, ולרשום זאת בספר העזר למבצעים של החברה. אין המדובר במסירת מידע הנדרש לעובדים לבצע את תפקידם (הוראה 7;4.2 בהוראות הטכניות), אלא בהעתק מדויק של המידע שנמסר לטייס המפקד לפני הטיסה הספציפית (מסירת העתק של NOTOC).

תקנה 28 לתקנות העיקריות המיישמת את סטנדרט 9.1 דלעיל, ואשר כותרתה "מידע לטייס המפקד" קובעת כך:

"מפעיל כלי טיס המתכוון להוביל חומרים מסוכנים ימציא לטייס-המפקד, סמוך ככל האפשר לתחילת הטיסה, מידע בכתב כנדרש בהוראות הטכניות".

לשם יישום האמור בסעיף 4.1.1(b) לחלק 7 להוראות הטכניות דלעיל, מבוקש להוסיף בסיפה לתקנה כי "מידע זהה יימסר לעובד נוסף של המפעיל האווירי האחראי על השליטה התפעולית בכלי הטיס,

אשר מונה לכך על ידי המפעיל האווירי". כן מוצע תיקון נוסח טכני - במקום "מפעיל כלי הטיס" יבוא "המפעיל האווירי" לשם התאמת מונחים לחוק הטיס. גם כותרת המשנה של התקנה תתוקן בהתאם.

לתיקון תקנה 29 לתקנות העיקריות – מידע לאנשי צוות אוויר:

סטנדרט 9.2 לנספח 18 לאמנה קובע כך :

"Information and instructions to flight crew members -

The operator shall provide such information in the Operations Manual as will enable the flight crew to carry out its responsibilities with regard to the transport of dangerous goods and shall provide instructions as to the action to be taken in the event of emergencies arising involving dangerous goods".

תקנה 29 לתקנות העיקריות שכותרתה "מידע לצוות אוויר" - קובעת בנוסחה הקיים כך :
"המפעיל יכלול בספר העזר המבצעי שלו את כל המידע אשר יאפשר לצוות הטיסה לבצע את המוטל עליו לעניין הובלת חומרים מסוכנים ויקבע הוראות באשר לפעולה שיש לנקוט בה במקרי חירום הנובעים מהובלה כאמור".

מוצעים תיקוני נוסח קלים :

- תיקון טכני בכותרת השוליים ;
- במקום "המפעיל" יבוא "המפעיל האווירי" - לשם התאמה למונח בחוק הטיס ;
- במקום "ספר העזר המבצעי" יבוא "ספר העזר למבצעים" לשם התאמה לתקנות ההפעלה ;
- במקום "צוות הטיסה" יבוא "אנשי צוות האוויר כהגדרתם בתקנות ההפעלה" - לשם האחדת מונחים עם מופע זה בכלל דיני הטיס ובפרט בתקנות ההפעלה ;

להחלפת תקנה 30 לתקנות העיקריות – מידע לנוסעים:

סטנדרט 9.3 לנספח 18 לאמנה, הקובע כך :

"Information to passengers –

Each Contracting State shall ensure that information is promulgated in such a manner that passengers are warned as to the types of dangerous goods which they are forbidden from transporting aboard an aircraft as provided for in the Technical Instructions."

בפרק ה- 5 לחלק ה- 7 בהוראות הטכניות, המפרט את חובות המפעיל האווירי בהקשר זה, כלולות הוראות היכן, מתי וכיצד יש להביא מידע זה לידיעת הנוסעים (כולל דוגמאות מצולמות).

יחד עם זאת, בהתאם לחלק 8 להוראות הטכניות, מותר לנוסעים ולאנשי צוות להוביל עמם בכלי הטיס חומרים מסוכנים בכמויות קטנות מאוד – כגון תרופות, מיכלי גז רפואיים, ופרטי קוסמטיקה. בהתאמה, בסעיף 5.1.3 לחלק 7 להוראות הטכניות נקבע כי על המפעיל האווירי להביא לידיעת הנוסעים מידע לגבי אותם פריטי חומרים מסוכנים שמותר להם להובילם עמם.

תקנה 30 לתקנות העיקריות שכותרתה "מידע לנוסעים" והמיישמת סטנדרט זה קובעת כך :

"המפעיל יודא שלתשומת לב הנוסעים הובאו ההוראות לעניין סוגי החומרים האסורים

בהובלה בכלי טיס, בין במטען הנמסר להובלה ובין כמטען יד".

לפיכך, מוצע לתקן מעט את נוסח התקנה ולקבוע את חובת המפעיל האווירי לספק לנוסעים מידע לגבי סוגי חומרים מסוכנים, כמויותיהם והתנאים להובלתם המותרים להובלה על ידי נוסע בכלי טיס

לשימוש האישי, לפי ההוראות הטכניות לחומרים מסוכנים, וכי הובלה של חומר מסוכן מסוג אחר או בכמות העולה על הכמות כאמור - בין במטען הנמסר להובלה ובין כמטען יד - אסורה".

יוער, כי סוגיית התנאים להובלה הינה סוגיה חשובה, כך למשל, אסורה הובלת סוללות ליתיום בכבודה, מד חום יש להוביל רק עם מכסה, וכיו"ב מגבלות שונות המתייחסות לתנאי ההובלה של חומרים מסוכנים המפורטים בחלק 8 לספר ההוראות הטכניות.

לתיקון תקנה 31 לתקנות העיקריות – מידע לאנשים אחרים:

סטנדרט 9.4 בנספח 18 לאמנה, כך:

"Information to other persons -

Operators, shippers or other organizations involved in the transport of dangerous goods by air shall provide such information to their personnel as will enable them to carry out their responsibilities with regard to the transport of dangerous goods and shall provide instructions as to the action to be taken in the event of emergencies arising involving dangerous goods."

תקנה 31 לתקנות העיקריות, שכותרתה "מידע לאנשים אחרים" מיישמת סטנדרט זה וקובעת כך:

"המפעיל המוסר למשלוח או גוף אחר הקשור בהובלת חומרים מסוכנים באוויר, יספק לעובדיו כל מידע הדרוש למילוי חובותיהם ביחס להובלת החומרים המסוכנים, ויספק להם הוראות לעניין הפעולות שיש לנקוט בהן במקרי חרום הנובעים מהובלה כאמור".

מוצעים תיקוני מונחים טכניים לשם התאמה למונחים בחוק הטיס: במקום "המפעיל" – "הפעיל האווירי"; ובמקום "המוסר למשלוח" – המוסר חומרים מסוכנים להובלה בכלי טיס".

לתיקון תקנה 32 לתקנות העיקריות- מידע לרשויות המתאימות בשדה התעופה:

תקנה זו מטילה חובה על טייס מפקד של כלי טיס ועל כן מצריכה את אישורה של וועדת הכלכלה של הכנסת.

סטנדרט 9.5 לנספח 18 לאמנה קובע כך:

"Information from pilot-in-command to aerodrome authorities -

If an in-flight emergency occurs, the pilot-in-command shall, as soon as the situation permits, inform the appropriate air traffic services unit, for the information of aerodrome authorities, of any dangerous goods on board the aircraft, as provided for in the Technical Instructions."

לפי סעיף 4.3 לחלק 7 להוראות הטכניות מידע כזה יכלול, כאשר יתאפשר: שם המשלוח (shipping name) מספר UN, סיווג ותת סיווג, לגבי חומרים המסווגים סיווג 1 – קבוצת התאימות וסיכונים משניים מזוהים, כמות החומרים המסוכנים ומיקומם בכלי הטיס או מספר טלפון שבו ניתן להשיג עותק מהמידע סופק לטייס המפקד. כאשר לא ניתן להעביר את כל המידע יש להעביר תמצית של המידע הרלבנטי ביותר בנסיבות העניין – או סיכום של הכמויות, הסוגים וסוגי המשנה בכל תא מטען.

תקנה 32 לתקנות העיקריות שכותרתה "מידע לרשות שדות התעופה" קובעת כך:

"במקרה של חירום בעת הטיסה, יעביר הטייס-המפקד ליחידת פת"א מידע על חמרים מסוכנים הנמצאים בכלי הטיס, ואם הדבר אפשרי יעביר גם את השם המתאים למשלוח, סיווג החומר, סיכוני המשנה שבתוית ואת כמות המטען ומיקומו בכלי הטיס".

מבוקש להתאים את התקנה לסטנדרט 9.5 דלעיל בהיבטים אלה :

- לתקן את כותרת השוליים כך שתכלול "רשויות" במקום "רשות", ברבים ולא ביחיד, שכן יחידת הנת"א תידרש להעביר את המידע האמור לרשויות המתאימות בשדה התעופה, כדוגמת יחידות ההצלה וכיבוי האש, כך שיוכלו להיערך למצב החירום.
- להחליף את מונח יחידת פת"א במונח "יחידת נת"א" שהוא המונח המעודכן בחוק הטיס ; יובהר כי בנוסח "יחידת הנת"א הנוגעת בדבר" הכוונה ליחידת הנת"א הנותנת שירותי נת"א במרחב האווירי שבו טס כלי הטיס בעת שנוצר מצב החירום ומבוצע הדיווח ;
- לקבוע כי המידע שעל הטייס המפקד להעביר יהיה בהתאם לקבוע בהוראות הטכניות לעניין זה, שכן המידע שמפורט היום כי חובה להעבירו הוא חלקי בלבד ביחס לקבוע בהוראות הטכניות כמפורט לעיל ;
- להוסיף כי העיתוי לדיווח הוא בהקדם האפשרי כנדרש בסטנדרט ;
- להוסיף באופן מפורש את חובתה של יחידת הנת"א (המשתמעת מן הסטנדרט) להעביר את המידע שהועבר לה על ידי הטייס המפקד כאמור לרשויות המתאימות בשדה התעופה הנוגע בדבר - כדוגמת יחידות ההצלה וכיבוי האש, כך שיוכלו להיערך למצב החירום.

לתיקון תקנה 33 לתקנות העיקריות – מידע במקרה של תאונה או תקרית:

סטנדרט 9.6.1 לנספח 18 לאמנה קובע כך :

"In the event of:

- a) an aircraft accident; or
- b) a serious incident where dangerous goods carried as cargo may be involved

the operator of the aircraft carrying dangerous goods as cargo shall provide information, without delay, to emergency services responding to the accident or serious incident about the dangerous goods on board, as shown on the written information to the pilot-in-command. As soon as possible, the operator shall also provide this information to the appropriate authorities of the State of the Operator and the State in which the accident or serious incident occurred."

תקנה 33 לתקנות העיקריות שכותרתה "מידע במקרה של תאונה" קובעת כך :

"מפעיל של כלי טיס המוביל חמרים מסוכנים אשר קרתה בו תאונה בטיסה יודיע בהקדם האפשרי לרשות המוסמכת במדינה שבה קרתה התאונה על החמרים המסוכנים אשר בכלי הטיס בציון השם המתאים למשלוח, סיווג החומר, סיכוני המשנה שצוינו בתוית, קבוצת התאמה בסוג החמרים הנפצים וכן כמויות ומיקום בתוך כלי הטיס".

לתיקון כותרת השוליים :

כותרת השוליים מתייחסת כיום רק למידע במקרה של תאונה, בעד התקנה עוסקת במידע שיש

להעביר במקרה של תאונה או תקרית. מוצע לתקן את כותרת השוליים בהתאם לכך

לתקנות משנה (א) ו- (ב):

בהתאם להוראות סעיף 9.6 לנספח 18 לאמנה, מבוקש לתקן את הוראות התקנה ולהוסיף לעניין זה חובות נוספות על אלה הקבועות כיום בתקנה, בתקנות משנה (א) ו- (ב) בנוסח המוצע:

- חובת העברת מידע כאמור גם במקרה של תקרית חמורה (ולא רק במקרה של תאונה).
- חובת העברת מידע לרשויות ההצלה האחראיות על טיפול בתאונה או בתקרית החמורה במדינה שבה קרתה התאונה או התקרית החמורה.
- הוספת חובת העברת מידע כאמור, בהקדם האפשרי, גם לרשות המוסמכת במדינת המפעיל ולרשות המוסמכת במדינה בה התרחשה התאונה או התקרית החמורה.

לתקנות משנה (ג):

סטנדרט 9.6.2 לנספח 18 לאמנה קובע כך:

"In the event of an aircraft incident, the operator of an aircraft carrying dangerous goods as cargo shall, if requested to do so, provide information without delay to emergency services responding to the incident and to the appropriate authority of the State in which the incident occurred, about the dangerous goods on board, as shown on the written information to the pilot-in-command."

בהתאם להוראות סטנדרט זה, מבוקש להוסיף גם חובה בדבר העברת מידע, על פי דרישה, גם במקרה של תקרית "רגילה" שאיננה תקרית חמורה, לגורם האחראי על טיפול במקרי חירום ולרשות המוסמכת במדינה שבה קרתה התקרית.

לתקנות משנה (ד):

תקנה זו מבוססת על סעיף 4.7.3 בחלק 7 להוראות הטכניות הקובע שהנהלים לעניין המידע אודות תקריות ותאונות ייקבעו בספרות המתאימה. במקרה של הדין הישראלי הספרות המתאימה לגבי מפעיל אווירי בהקשר זה היא ספר העזר למבצעים של המפעיל האווירי (הסע"מ).

לתקנות משנה (ה):

מאחר שהמונחים "תאונת טיס", "תקרית חמורה" ו- "תקרית טיס" מוגדרים בסעיף 103 לחוק הטיס, לצורך פרק ז' לחוק הטיס (חקירת אירוע בטיחות) הרי שיש צורך לקבוע הגדרות למונחים אלה במפורש.

לאור ריבוי התיקונים מוצע להחליף את התקנה בשלמותה.

להוספת תקנה 33 לתקנות העיקריות – דיווח על תאונות חומרים מסוכנים או תקרית חומרים

מסוכנים:

סטנדרט 12.1 לנספח 18 לאמנה קובע כך:

"With the aim of preventing the recurrence of dangerous goods accidents and incidents, each Contracting State shall establish procedures for investigating and compiling information concerning such accidents and incidents which occur in its territory and which involve the transport of dangerous goods originating in or destined for another State. Reports on such accidents and incidents shall be made in accordance with the detailed provisions of the Technical Instructions

בנוסף, הוראה מספר 4.4 לחלק 7 להוראות הטכניות קובעת כך: מפעיל אווירי נדרש לדווח על תאונת חומרים מסוכנים או תקרית חומרים מסוכנים לרשויות הרלבנטיות הן במדינת המפעיל והן במדינה בה אירעה תאונת החומרים המסוכנים או תקרית החומרים המסוכנים כאמור, בהתאמה לדרישות ולנהלים אודות הדיווח והעברת המידע לגבי תאונת חומרים מסוכנים או תקרית חומרים מסוכנים ברשויות הרלבנטיות במדינות שלעיל.

יובהר, הגדרות "תאונת חומרים מסוכנים" ו- "תקרית חומרים מסוכנים" אינן חופפות, בהכרח, את ההגדרות לתאונת טיס ותקרית טיס.

זאת שכן תאונת חומרים מסוכנים היא כל אירוע המתייחס / הקשור (associated with and related to) להובלה אווירית של חומרים מסוכנים, ואין הכרח כי יקרה דווקא בעת הטיסה. כך למשל, תאונת חומרים מסוכנים יכולה להתרחש במחסן קרקעי לפני /אחרי הובלה אווירית של החומר המסוכן. לעומת זאת, על פי סעיף 103 לחוק הטיס, "תאונת טיס" היא אירוע המתרחש –

"(1) בכלי טיס מאויש – פרק הזמן מרגע עלייתו של אדם לכלי הטיס בכוונה לטוס בו, עד

לרדתו מכלי הטיס, ובכלי טיס בלתי מאויש – פרק הזמן מהרגע שכלי הטיס מוכן לתזוזה לצורך המראה, עד לעצירתו המלאה בסוף הטיסה וכיבוי מערכת ההנעה העיקרית שלו;

(2) פרק הזמן שבמהלכו מתבצעות פעולות בדק בכלי הטיס בהיותו על הקרקע;"

סטנדרט זה אינו מיושם כלל בתקנות העיקריות ומוצע לעגנו בתקנה 33א המוצעת.

לתקנת משנה (ב) - סעיף 106 לחוק הטיס - עניינו חובת דיווח על אירוע בטיחותי לחוקר הראשי. מוצע להבהיר כי הדיווח הנדרש לפי תקנה 33א המוצעת אינו גורע מחובת הדיווח כאמור בסעיף 106 לחוק הטיס, כך אם אותו אירוע מהווה גם תאונת /תקרית חומרים מסוכנים וגם תאונת/תקרית טיס, יש לדווח הן לרשויות המוסמכות כנדרש בתקנה 33א המוצעת והן לחוקר הראשי.

להוספת תקנה 33ב לתקנות העיקריות – דיווח על חומרים מסוכנים לא מוצהרים:

סטנדרט 12.3 לנספח 18 קובע כך:

"With the aim of preventing the recurrence of instances of undeclared or misdeclared dangerous goods in cargo, each Contracting State shall establish procedures for investigating and compiling information concerning such occurrences which occur in its territory and which involve the transport of dangerous goods originating in or destined for another State. Reports on such instances shall be made in accordance with the detailed provisions of the Technical Instructions."

כהשלמה לכך, סעיף 4.5 לחלק 7 להוראות הטכניות קובע: "מפעיל אווירי נדרש לדווח בכל מקום שחומר מסוכן שלא דווח כראוי או לא דווח בכלל, נמצא במטען או בדואר. דיווח כאמור יועבר למדינת המפעיל ולמדינה בה אירע גילוי מטען חומר מסוכן לא מדווח כראוי או לא מדווח בכלל. כמו כן, מפעיל אווירי נדרש לדווח אודות חומר מסוכן שלא התקבל לגביו פטור או הרשאה כנדרש בהוראות הטכניות לחומרים מסוכנים מראש, במטען אישי של איש צוות או נוסע, לרשויות הרלבנטיות במדינה בה התגלה כאמור."

סטנדרט זה אינו מיושם בתקנות העיקריות ומוצע לעגנו בתקנה 33ב המוצעת.

להוספת תקנה 33 לתקנות העיקריות- דיווח על הובלת חומרים מסוכנים בניגוד לתקנות:

סעיף 4.6 בחלק ה- 7 להוראות הטכניות, קובע שמפעיל אווירי נדרש לדווח לרשויות המתאימות במדינת המפעיל ובמדינת המוצא, בכל מקרה שבו – חומרים מסוכנים התגלו כחומרים שהובלו בדרך האוויר ללא הטענה, הפרדה, או אבטחה כנדרש בפרק ה- 2 לחלק 7 להוראות הטכניות, או חומרים מסוכנים שהתגלה כי הובלו בדרך האוויר ללא מידע מתאים שנמסר לטייס המפקד לפי הוראה 4.1 בחלק ה- 7 בספר ההוראות הטכניות. לפיכך, מבוקש לעגן זאת בתקנה 33 המוצעת.

לביטול תקנה 34 לתקנות העיקריות- עונשין

תקנה 34 לתקנות החומרים המסוכנים, בנוסחן כיום, קובעת כך: "העובר על הוראה מהוראות תקנות אלה, דינו – מאסר ששה חדשים או קנס בשיעור הנקוב בסעיף 40(2) לחוק העונשין, תשל"ז-1977, או שניהם כאחד". כמוסבר להלן, תקנה זו מיותרת ומוצע לבטלה. סעיף 142(ב)(5) לחוק הטיס קובע:

"(ב) אלה דינם מאסר שלוש שנים:

...(1)

(5) מי שמסר חומר מסוכן להובלה בכלי טיס, קיבל חומר מסוכן להובלה כאמור או הוביל אותו, בניגוד להוראות סעיף 74(א) ו-(ב), הפר חובה החלה עליו לפי סעיף 74(ג)(2) או הוביל חומר מסוכן בכלי טיס שהובלתו נאסרה לפי סעיף 74(ג)(4);"

כלומר, מכוח סעיף 142(ב)(5) לחוק הטיס, נקבעו כעבירה פלילית, שהעונש עליה 3 שנות מאסר, כל ההתנהגויות הבאות:

- הובלת חומר מסוכן בכלי טיס בידי מפעיל אווירי שאין בידו רישיון הפעלה אווירית מתאים;
- מסירת חומר מסוכן להובלה בכלי טיס למפעיל אווירי שאין בידו רישיון הפעלה אווירית מתאים;
- מסירת חומר מסוכן להובלה בכלי טיס מבלי שהחומר המסוכן סווג, נארז, סומן ותיוג ונמסר מידע לגביו לבעל רישיון ההפעלה האווירית, בהתאם להוראות התקנות העיקריות
- קבלת חומר מסוכן להובלה בכלי טיס על ידי בעל רישיון הפעלה אווירית מתאים, מבלי שהחומר המסוכן סווג, נארז, סומן ותיוג ונמסר מידע לגביו לבעל רישיון ההפעלה האווירית, בהתאם להוראות התקנות העיקריות
- הפרת חובות שקבע השר בתקנות העיקריות לגבי מוסר חומר מסוכן להובלה באוויר או לגבי מפעיל אווירי המקבל חומר מסוכן להובלה באוויר או מי מטעמם.
- הובלת חומר מסוכן בכלי טיס שלפי התקנות העיקריות הובלתו בכלי טיס נאסרה.

ככלל, התקנות העיקריות מהוות פירוט של האמור בסעיף 74 לחוק ולכן הפרת החובות הכלולות בהן מהווה, בעיקרה, עבירה לפי סעיף 142(ב)(5) לחוק הטיס. להבנתנו, בהנחה שמפעיל דואר נחשב בעצמו כמוסר חומר מסוכן להובלה אווירית, הרי שהפרה של כל אחת מהתקנות העיקריות תהווה עבירה לפי סעיף 142(ב)(5) לחוק. לפיכך, אין צורך בקביעת הוראת עונשין "מופחתת" של חצי שנת מאסר, לגבי הפרת התקנות העיקריות (שנועדה למקרים בהם הפרת התקנות העיקריות אינה הפרה של סעיף 142(ב)(5) לחוק) ועל כן, תקנה 34 לתקנות העיקריות – מיותרת, ומוצע בזאת לבטלה.

להוראת התחילה:

מאחר והתקנות מטילות חובות חדשות על המוסרים למשלוח, על מפעילים אוויריים, על רשות הדואר ועל גורמים נוספים, ומצריכים היערכות ארגונית – מבוקש להחילן לאחר 90 ימים ממועד פרסומן, לשם מתן שהות להיערכות של הגופים בעלי החובות החוקיות החדשות, לפי התיקון המוצע כאמור.