



לכבוד: רשימת תפוצה

הנדון: התייחסות רת"א לדוח 01-14 פגיעת טיסן בצופה

1. רקע

- א. במהלך הטסת טיסן במנחת דימונה נפגע אדם שהגיע עם המטיס כדי לצלם את ההטסה.
- ב. הפצוע נפגע בעינו ואושפז.
- ג. טרם יצא דוח החקירה, מנהל רת"א בחן ותיקף את תפיסתה ואחריותה של רת"א למגזר הטיסנים.
- ד. מדובר באירוע בשכיחות נמוכה ביותר (אירוע אחד בחמש שנים), יהיה זה שגוי לגזור ממנו פתרונות מורכבים וייחודיים, בודאי לא הקמת רשויות חדשות ומיותרות.

2. התייחסות רת"א לניתוח:

- א. **סעיף 2.4, הממשק עם רת"א – רת"א** הגדירה שחלוקת משאביה תעשה על פי תפיסת הבטיחות שלה. תחום הטיסנאות מאופיין בפעילות פנאי פרטית, בה פוטנציאל הפגיעה בצד ג' מועט, וממילא כאשר יש משאבים מוגבלים אותם נדרש לתעדף, פעילות זו אינה נמצאת בעדיפות גבוהה לאסדרה ולאכיפה.
- ב. **סעיף 2.5, הסדרת התעופה הספורטיבית – רת"א** כפי שאמונה על הסדרת ענפי התעופה והבטיחות בהם, הגדירה את תפיסת הבטיחות שלה לתחום תעופה זה. רת"א אמרה שגם אם היה צורך להקצאת משאבים גדולים יותר במגזרי התעופה הספורטיבית, הרי שהקמת "רשות עצמאית" לתעופה הספורטיבית אינה הפתרון. **המשאבים, המרחב האווירי ותאום הפעילויות, ראוי שיהיו תחת קורת גג אחת ויטופלו בראיה רוחבית כוללת ובאחריות אחת.** בשים לב לכך שיש להקצות את המשאבים המוגבלים המוקצים לטובת בטיחות התעופה האזרחית בתבונה, בתכליתיות ותוך הפקת התועלת המירבית מהם, הרי שהתחשבות רת"א בתוחלת הנזק ברורה ואף הכרחית.
- מנהל רת"א הנושא באחריות לבטיחות התעופה האזרחית ומופקד על חלוקת המשאבים לעניין זה, הוא הסמכות המקצועית לעניין מימוש האחריות בנושא.**
- ג. **סעיף 2.5 (עמוד 22), התאונה בבצרה בשנת 2008 (דוח 08-43) –** אינו קשור לתעופה הספורטיבית, ואינו מעיד על התפתחות נורמות כלשהן. והראיה לכך שלתאונה קטלנית זו לא קדמו אירועים דומים וכן גם לא לאחר מכן.
- ד. **סעיף 2.5 (עמוד 22), ההקבלה לרשויות נוספות (צלילה ונהיגה) –** לא ברור מי הם אותם "ממלאי תפקיד" עמם נערכו השיחות ומה משמעות הנאמר בהן. כמו כן, ההשוואה הנדרשת היא לרשויות תעופה אשר לגביהן מתקיימת התאמה טובה יותר וממילא יכולת למידה והשוואה טובים יותר. כך או כך תפקיד הרשויות הינו להגדיר את הכללים הבסיסיים של "המותר והאסור". באחריות הפרט לעמוד בכללים אלו שהוגדרו למען בטיחות הציבור ובטיחותו האישית.



### 3. התייחסות רת"א למסקנות:

א. מסקנה 3.7 - " למרות שהטיסנאות מוסדרת, לכאורה, בחוק הטיס, בתקנות וברישיון ההפעלה, המצב לאמיתו רחוק מלהיקרא –מוסדר. חברים בקה"ל פחות מ 15% מהטיסנאים הפעילים, תאונות ותקריות חמורות מתרחשות מבלי שמתקבל ולו דיווח בטיחות אחד, נהלי הבטיחות, הגם שבחלקם מיושנים, אינם מיושמים בד"כ, כל זאת באווירת פעילות חופשית, ללא פיקוח, ללא אכיפה ובד"כ גם ללא ביטוח"

התייחסות רת"א:

דוח החקירה אינו מבחין בין רמות ההסדרה לתחומי ומגזרי התעופה השונים. ישנן רמות שונות של הסדרה, הדבר בא לידי ביטוי ברור בחוק הטיס (למשל בפרק ה' בחוק). רמת ההסדרה לתעופה הספורטיבית בכלל והפרטית לצרכי פנאי בפרט, היא הבסיסית ביותר וגם בתוכה ישנן רמות מישנה.

**במגזר הטיסנים מעורבות רת"א ברמת ההסדרה היא נמוכה.**

הדבר אינו מקרי ונשען על תפיסת הבטיחות והביטוי הנכון לדרישות המחוקק למגזר תעופה. תפיסה זו מקובלת בעולם ולעיתים ישראל, בתחומים מסוימים כדוגמת רישוי, אף מחמירה על המקובל.

כרגע מגזר הטיסנים (ואחרים) כלולים בחוק הטיס, ומוגדרים ככלי הרחיפה (חוק הטיס, התשע"א-2011 פרק א- הגדרות).

בתפיסת רת"א נכון שטיסנים יהיו מחוץ לחוק הטיס ויטופלו במסגרת החובות הכלליות של הזהירות או הרשלנות הקבועות בחוק.

כל עוד שזה הדין, מנהל רת"א הגדיר שרמת הפיקוח על המגזר תהיה מתאימה למאפייני הפעילות שלו והסיכונים הכרוכים בה – משמע: נמוכה, קרי מענה לדיווח על אירוע בטיחותי בהתאם לכלים שניתנו בדין למגזר זה.

ב. מסקנה 3.8 – " מעורבות רת"א בתחום הטיסנאות, בכל התחומים שבאחריותה, עפ"י חוק, היא אפסית. למעשה, לפחות עפ"י מבחן התוצאה, אין לרת"א את הידע, המשאבים והמוטיבציה, להסדיר את פעילות הענף וליטול חלק בכך. רת"א, בתפישתה הנוכחית אינה מתאימה להסדיר ולטפל בענף זה, כמו גם בתחומי תעופה ספורטיבית אחרים."

התייחסות רת"א:

המסקנה שגויה בשל העובדה שבידי רת"א הידע הכלים, המשאבים והמוטיבציה. אך תפיסתה, כפי שמורחבת בהתייחסות למסקנה 3.7, היא שאין צורך להיות מעורבים מעבר לקיים.



### 3. התייחסות מנהל רת"א להמלצות:

א. המלצה 4.1 – "לבחון את מצב התעופה הספורטיבית בישראל, תוך היוועצות עם הגורמים המתאימים מהשטח, ולשקול את סוג הרשות המוסמכת שראוי להקים עבור התעופה הספורטיבית, את חובותיה וסמכויותיה ואת מנגנון התיאום של עם רת"א."

ההמלצה ניתנה למנכ"ל משרד התחבורה והבטיחות בדרכים.

התייחסות רת"א:

רת"א כבר התייחסה להמלצות דומות בנושא מגזרי הרחיפה השונים. במידה ותידרש להתייחס שוב היא מוכנה לפרוס את הנתונים ואת תפיסתה בנושא.

ב. המלצה 4.2 - "עד לקבלת החלטה בעניין הקמת רשות מוסמכת שתטפל גם בענף הטיסנאות, ללמוד את נושא הענף ולפעול לפיקוח ואכיפה יעילים. במקביל, לבחון את הגורמים השורשיים שהביאו לכך, כי כמעט כל הטיסנאים פועלים, לפחות לכאורה, מחוץ למסגרת החוק וליישם, בהיוועצות עם קה"ל, מהלכים שיביאו לשינוי המצב."

**ההמלצה אינה מתקבלת.**

נימוקי ההחלטה:

רת"א מכירה את התחום ועומדת בקשר שוטף עם הגורמים בקה"ל. התפיסה הבטיחותית של רת"א, הנשענת כדבעי על דבר המחוקק לפיה יש לפעול באיזון שהוא קבע לעניין רמת האסדרה, מתוך הבנה של הצרכים, הסיכונים ותעדוף המשאבים. על כן, מידת התערבות הרגולטור בתעופה הספורטיבית ובפרט ברמת הפרט היא כפי שהיא.

ב. המלצה 4.3 – "לבחון ולעדכן את התנאים לתקפותו של רישיון הפעלה של קה"ל, להגדיר את האופי והשם של התעודה הניתנת לחברים, כולל מתן התניות בסיסיות לזכאות זו."

**ההמלצה מתקבלת.**

התייחסות רת"א:

רת"א הנפיקה רישיון הפעלה חדש לקה"ל.

בברכה,

רון  
ממונה תחום בטיחות טיסה  
רשות התעופה האזרחית  
בנטון

