



רשומות

הצעות חוק

ה מ מ ש ל ה

12 ביוני 2023

1630

כ"ג בסיוון התשפ"ג

עמוד

הצעת חוק הרשות לחקירה בטיחותית בתעופה, התשפ"ג-2023 1100

הצעת חוק הרשות לחקירה בטיחותית בתעופה, התשפ"ג-2023

פרק א': מטרה ופרשנות

מטרת החוק

1. חוק זה בא להסדיר את הקמתה של רשות עצמאית לחקירה של אירועים בטיחותיים בתעופה האזרחית, במשרד התחבורה, שתהיה אחראית על ביצוע חקירות של אירועים בטיחותיים בהתאם להוראות לפי חוק הטיס ולפי נספח 13 לאמנה, והכול כדי לקדם את בטיחות התעופה האזרחית במדינת ישראל.

דבריו הסבר

חקירות בטיחותיות מבוצעות על ידי החוקר הראשי, שהוא עובד במשרד התחבורה והבטיחות בדרכים (להלן – משרד התחבורה) אשר הוסמך לכך על ידי שר התחבורה, ומשרד החוקר הראשי הוא אגף בתוך משרד התחבורה.

בביקורות שנערכו בישראל על ידי ארגון התעופה הבין-לאומי בשנים האחרונות, נמצא שבמישור התחייבותיה הבין-לאומיות של ישראל אין בחוק הטיס תשתית משפטית מספקת לאימוץ הסטנדרטים הבין-לאומיים בנושא חקירת תאונות ותקריות בתעופה האזרחית, ואין הלימה מלאה בין ההסדרים הקיימים לבין סטנדרטים בין-לאומיים אלה.

במסגרת הביקורות נקבע, בין השאר, כי בחוק הטיס חסרה אסדרה בסיסית מספקת לסוגיות שונות שעלו באותן ביקורות, בכלל זה: הצורך בקיומה של רשות עצמאית שתעסוק בחקירת תאונות ותקריות אוויריות; הסדרה של אפשרות להעברת סמכות ביצוע חקירה למדינות אחרות והצורך להשלים את ההסדר החלקי הקיים בנוגע למעורבות של מדינות חברות בחקירות המבוצעות בישראל. כמו כן אין הלימה בין נושאים שונים שמוסדרים בחוק הטיס לבין הסטנדרטים הבין-לאומיים, ובכלל זה ההסדר לעניין שמירה, הגנה וחסיונות של תנוגי חקירה ואופן פרסום דוחות לציבור בארץ ולגורמים בחוץ לארץ. בנוסף נקבע כי הסדרים מסוימים בחוק הטיס (כגון ביצוע חקירה בטיחותית לגבי אירוע בטיחותי שאירע בזמן תחוקה, הוראות מסוימות לגבי חובות דיווח ועוד) סותרים הוראות של האמנה ויש לבטלם, וכי הגדרות מהותיות שונות אינן תואמות להגדרות האמנה.

עקב ממצאי הביקורת כאמור ובשל התחייבות מדינת ישראל ב"הסכם השמיים הפתוחים", מוצע בהצעת חוק זו להסדיר בחוק נפרד את הקמתה של רשות עצמאית לחקירה בטיחותית של תאונות ותקריות אוויריות בתעופה האזרחית (להלן – הרשות לחקירה בטיחותית או הרשות), וזאת בדומה לקיים במדינות רבות בעולם.

החוק המוצע קובע, בפרק ב' שבו, מנגנון מעטפת המעגן את תפקידיה וסמכויותיה של הרשות לחקירה בטיחותית ושל מנהלה, בדומה למנגנון שנקבע לעניין רשות התעופה האזרחית בחוק הרשות לתעופה אזרחית, התשס"ה-2005 (להלן – חוק רשות התעופה האזרחית), ומשלים את ההסדר בעניין ביצוע חקירות בטיחותיות שימשיך לחול לפי פרק ז' לחוק הטיס, כנוסחו לאחר השינויים המוצעים בפרק ג'.

כללי התעופה האזרחית הפכה במהלך השנים להיות אמצעי תחבורה עולמי מרכזי (כארבעה מיליארד נוסעים בממוצע בשנה ברחבי העולם). כמו כן התעופה מהווה כיום כלי משמעותי למשימות רבות אחרות, הניתנות לביצוע מהאוויר, וכן מהווה כלי לצורכי ספורט ותרבות פנאי למיליוני אנשים. בשנים האחרונות אנו עדים לירידה בהיקף התאונות ובהיקף ההרוגים והפצועים כתוצאה מתאונות בתעופה האזרחית הבין-לאומית, והיא הפכה להיות לאמצעי התחבורה הבטוח ביותר בעולם. הסיבות לירידה זאת נובעות בעיקרן משיפורים טכנולוגיים ושיפורים בתחום ההדרכה ושמירת הכשירות של העוסקים בתעופה, שבוצעו בעקבות הליכי חקירה של אירועי בטיחות בתעופה, ומסקנות והמלצות שגובשו בהליכים כאמור.

אמנת התעופה האזרחית הבין-לאומית שנחתמה בשיקגו ביום כ"א בכסלו התש"ה (7 בדצמבר 1944) ושישראל צד לה (להלן – האמנה), קובעת את הסטנדרטים הבין-לאומיים שלפיהם פועל ענף התעופה בעולם. סטנדרטים אלה מהווים את הבסיס לפעילות התעופה האזרחית הבין-לאומית והפנים-ארצית וקיומם מאפשר להגביר את בטיחות הטיסה ולייעל אותה.

מכוח האמנה הוקם ארגון התעופה האזרחית הבין-לאומי ICAO (להלן – ארגון התעופה הבין-לאומי), וחברות בו למעלה מ-190 מדינות בעולם, כולל מדינת ישראל.

נספח 13 לאמנה (להלן – נספח 13) קובע הסדרים לעניין החובה של כל מדינה החברה באמנה (להלן – מדינה חברה) לבצע חקירות בטיחותיות של תאונות ותקריות חמורות של כלי טיס בתעופה האזרחית. מטרתם של הסדרים אלו היא הגברת הבטיחות בתעופה ומניעת תאונות עתידיות.

נוסף על כך מדינת ישראל חתמה בשנת 2013 על הסכם תעופה עם האיחוד האירופי ("הסכם השמיים הפתוחים") שבמסגרתו התחייבה המדינה לעמוד בסטנדרטים הקבועים בדירקטיבה 996/2010 בעניין חקירה ומניעה של תאונות ותקריות בתעופה האזרחית, המבוססים על הוראות נספח 13 (להלן – הדירקטיבה).

כיום, ביצוע חקירות של תאונות ותקריות בתעופה האזרחית (להלן – חקירות בטיחותיות) מוסדר בפרק ז' לחוק הטיס, התשע"א-2011 (להלן – חוק הטיס), ובתקנות שהותקנו לפיו ולפי חוק הטיס, 1927, שקדם לו. על פי פרק ז' האמור

"האמנה", "ארגון התעופה הבין-לאומי", "דיני הטיס", "מדינה חברה" – כהגדרתם בחוק הטיס;

"אירוע בטיחותי", "אירוע בטיחותי חמור", "גורם תורם", "המלצת בטיחות", "חוקר", "חקירה בטיחותית", "סיבה" – כהגדרתם בסעיף 103 לחוק הטיס;

"חוק הטיס" – חוק הטיס, התשע"א-2011¹;

"חוק שירות המדינה (מינויים)" – חוק שירות המדינה (מינויים), התשי"ט-1959²;

"מנהל הרשות לחקירה בטיחותית" – מי שמונה לפי הוראות סעיף 6;

"משרד התחבורה" – משרד התחבורה והבטיחות בדרכים;

"הרשות לחקירה בטיחותית", "הרשות" – הרשות לחקירה בטיחותית שהוקמה לפי סעיף 3;

"השר" – שר התחבורה והבטיחות בדרכים.

(ב) לכל מונח אחר בחוק זה תהיה הפרשנות הנודעת לו בדיני הטיס, אלא אם כן מהקשר הדברים משתמע אחרת.

ד ב ר י ה ס ב ר

לדרישה הקיימת כיום לגבי אגף החוקר הראשי. ייעודה של הרשות יהיה ביצוע חקירות בטיחותיות לגבי תאונות ותקריות שאירעו בישראל ומעורב בהן כלי טיס שחוק הטיס חל עליו וכן מעורבות בחקירות לגבי תאונות או תקריות שאירעו בחוץ לארץ שבהן מעורבים כלי טיס בעלי זיקה לישראל.

סעיף 2 בסעיף קטן (א) מוצע להגדיר מונחים שונים שנעשה בהם שימוש בפרקים א' עד ג' לחוק המוצע. חלקן העיקרי של ההגדרות שנעשה בהן שימוש בפרקים אלה שאוב מההגדרות של אותם מונחים לפי סעיפים 1 ו-103 לחוק הטיס כנוסחם לאחר התיקון המוצע, ובכלל זה ההגדרות: "האמנה", "ארגון התעופה הבין-לאומי", "דיני הטיס", "מדינה חברה", "אירוע בטיחותי", "אירוע בטיחותי חמור", "גורם תורם", "המלצת בטיחות", "חוקר", "חקירה בטיחותית", "סיבה".

בסעיף קטן (ב) מוצע לקבוע סעיף פרשנות הקובע כי לכל מונח שאינו מוגדר בחוק זה תהיה המשמעות הנתונה לו בדיני הטיס כהגדרתם בחוק הטיס, וזאת כדי להבטיח הרמוניה בפרשנות הקיימת במכלול ההסדרים הנוגעים לתחום התעופה. המונח "דיני הטיס" כולל את חוק הטיס, חוק רישוי שירותי תעופה, התשכ"ג-1963, חוק רשות התעופה האזרחית וכל חוק אחר הקובע הוראות בענייני תעופה אזרחית ששר התחבורה ממונה על ביצועו, וכן תקנות שהותקנו מכוחם. יצוין כי סעיף פרשנות דומה קיים בסעיף (ב) לחוק רשות התעופה האזרחית.

בהתאם למוצע, התפקידים המרכזיים של הרשות לחקירה בטיחותית ושל מנהל הרשות יהיו התפקידים הנתונים כיום לפי פרק 1' לחוק הטיס לחוקר הראשי (אשר יהפוך לפי המוצע למנהל הרשות), והפעלת הסמכויות לשם ביצוע התפקידים כאמור תיעשה בהתאם להוראות פרק זה.

בפרק ג' מוצע לערוך תיקון עקיף לחוק הטיס ולתקן את ההסדרים שבחוק הנוגעים לחקירת אירועי בטיחות בתעופה, וזאת כדי להתאימו לפרק ב' המוצע וכן לצורך התאמתו להוראות נספח 13 ולדירקטיבה.

פרק א': מטרה ופרשנות

סעיף 1 מוצע לקבוע כי מטרת החוק היא הקמת רשות לחקירה בטיחותית במשרד התחבורה והבטיחות בדרכים (להלן – משרד התחבורה), שתהיה עצמאית בפעילותה ובביצוע תפקידיה ואשר תחליף את משרד החוקר הראשי הקיים כיום במשרד התחבורה אשר סמכויותיו מוסדרות בפרק 1' לחוק הטיס.

כאמור לעיל, דוחות ביקורת שנערכו על ידי גורמים בין-לאומיים לעניין תפקודו ופעילותו של משרד החוקר הראשי בישראל, העלו כי משרד החוקר הראשי אינו ערוך במכלול האמצעים והמשאבים העומדים לרשותו, לבצע את המוטל עליו לצורך עמידה בתקינה הבין-לאומית של חקירות בטיחותיות, ובייחוד אינו עומד באמות המידה לעצמאות הנדרשות על פי האמנה מרשות חוקרת.

הרשות לחקירה בטיחותית אשר תוקם תידרש לפעול בהתאם להוראות לפי חוק הטיס ולפי נספח 13. זאת, בדומה

¹ ס"ח התשע"א, עמ' 830; התשע"ו, עמ' 1263.

² ס"ח התשי"ט, עמ' 86.

פרק ב': הרשות לחקירה בטיחותית

3. מוקמת בזה במשרד התחבורה רשות לחקירה בטיחותית של אירועי בטיחות בתעופה לחקירה בטיחותית הרשות האזורית.
4. הרשות לחקירה בטיחותית תהיה עצמאית בהפעלת סמכויותיה לשם מילוי תפקידיה כאמור בחוק זה, ובכלל זה תהיה עצמאית בביצוע חקירות של אירועי בטיחות, בפרסום מידע הנוגע לחקירות כאמור, בקבלת משאבים ובניצולם.
5. תפקידי הרשות לחקירה בטיחותית הם:
 - (1) ביצוע חקירות בטיחותיות באמצעות מנהל הרשות לחקירה בטיחותית וחוקרים אחרים, בהתאם להוראות לפי חוק הטיס ולפי נספח 13 לאמנה, ובכלל זה –
 - (א) איסוף, תיעוד וניתוח כל מידע הקשור לאירוע בטיחותי;
 - (ב) קביעת הסיבות לאירוע בטיחותי והגורמים התורמים להתרחשותו;
 - (ג) עריכה, הגשה ופרסום של דוחות בחקירות בטיחותיות שנערכו על ידה, לפי הוראות פרק ז' לחוק הטיס;

ד ב ר י ה ס ב ר

זאת, לצד הוראת סעיף 109 לחוק הטיס שקובעת העדר תלות של החוקר הראשי (תפקיד שיבוצע לאחר התיקון המוצע בידי מנהל הרשות לחקירה בטיחותית) וחוקרים אחרים, בביצוע חקירות בטיחותיות.

כחלק מעצמאות הרשות כאמור, מוצע לקבוע כי לרשות לחקירה בטיחותית יהיה תקציב נפרד במסגרת תקציב משרד התחבורה (ראו סעיף 9 המוצע), שיאפשר לרשות להחזיק אמצעים וציוד הנדרשים לביצוע מיטבי של חקירות בטיחותיות בהתאם לדרישות ארגון התעופה הבינלאומי (ראו סעיף 11 המוצע).

מוצע כי הרשות תהיה מעורבת בחקירות של אירועי בטיחות המתרחשים בישראל, וכן בחקירות של אירועים המתרחשים מחוץ לישראל כאשר מעורבים בהם כלי טיס בעלי זיקה לישראל (מפעילי ישראל, בעלות ישראלית, תכן או ייצור של כלי הטיס בישראל או כאשר היו קיימים באירוע הבטיחותי נוסעים בעלי אזרחות ישראלית). נוסף על כך, הרשות גם תייצג את מדינת ישראל בארגונים הבינלאומיים העוסקים בתחום חקירת תאונות בתעופה.

סעיף 5 מוצע לקבוע כי תפקידי הרשות לחקירה בטיחותית יהיו התפקידים הנתונים כיום לחוקר הראשי לפי חוק הטיס, וכן תפקידים נוספים שעל רשות לחקירה בטיחותית למלא כנדרש וכנגזר מהוראות נספח 13 כפי שיפורט להלן.

בפסקה (1) מוצע לקבוע כי תפקידה המרכזי של הרשות הוא לבצע חקירות בטיחותיות בהתאם להנחיות ארגון התעופה הבינלאומי המפורטות בנספח 13, ולפי חוק הטיס. לצורך הבהירות מוצע לפרט את המרכיבים השונים של החקירה, החל מהחלטה לפתוח בחקירה ועד לפרסום דוחות חקירה, לרבות החובה להגנה על חומרי חקירה. תפקיד זה כולל, בין השאר:

(א) איסוף, תיעוד וניתוח של כל מידע בנוגע לאירוע בטיחותי;

פרק ב': הרשות לחקירה בטיחותית

סעיפים 3 ו-4 מדינות העולם מבוצעות חקירות בטיחותיות באמצעות רשות חקירה בטיחותית המוקמת למטרה זו.

בהתאם לאמור וכמתחייב מסעיף 3.2 לנספח 13 הקובע את החובה החלה על כל מדינה חברה להקים רשות לחקירה בטיחותית שתהיה אחראית על חקירת תאונות ותקריות בתעופה האזורית, מוצע בסעיף 3 להקים רשות לחקירה בטיחותית אשר תבוא במקומו של אגף החוקר הראשי במשרד התחבורה.

בהתאם להוראות נספח 13 ובהמשך לממצאי הביקורת שנערכה על ידי ארגון התעופה הבינלאומי בשנת 2016, נדרש שלרשות החקירה הבטיחותית תהיה עצמאות בהיקף המאפשר חקירה עצמאית באופן יעיל ואובייקטיבי, תוך הימנעות ממתן אפשרות לגורם בעל אינטרס פוטנציאלי להשפיע על פעילות הרשות ועל החקירות המתבצעות על ידה, וכי בהפעלת סמכויותיה תהיה הרשות לחקירה בטיחותית כפופה להוראות הדין בלבד.

לפיכך מוצע בסעיף 4 שעניינו עצמאות הרשות, לקבוע כי הרשות לחקירה בטיחותית תעמוד בקריטריונים שקבע ארגון התעופה הבינלאומי ב־Doc 9962 Manual on Accidents and Incidents Investigations Policies and Procedures, לעניין היקף עצמאותה של רשות חקירה בטיחותית ברמה המדינתית, בהתאם למפורט להלן:

- (א) עצמאות תפקודית בביצוע תפקידיה על פי החוק;
- (ב) עצמאות בביצוע חקירות של אירועי בטיחות בתעופה האזורית;
- (ג) עצמאות בפרסום מידע הנוגע לחקירות;
- (ד) עצמאות בקבלת משאבים וניצולם.

- (ד) שמירה על חיסיון וסודיות של חומרי חקירה בטיחותית בהתאם להוראות לפי חוק הטיס ולפי כל דין;
- (ה) שיתוף נציגי מדינה חברה בחקירה בטיחותית;
- (2) מתן המלצות בטיחות, לשם מניעת אירועים בטיחותיים עתידיים, בהתאם להוראות לפי חוק הטיס;
- (3) לגבי אירוע בטיחותי שאירע במדינה חברה – ביצוע פעולות כמפורט להלן, לפי העניין, בהתאם להוראות לפי חוק הטיס ולפי נספח 13 לאמנה:
- (א) השתתפות בחקירה בטיחותית הנערכת במדינה החברה;
- (ב) לגבי אירוע בטיחותי חמור, לבקשת המדינה החברה – ביצוע חקירה בטיחותית, כולה או חלקה, כפי שיוסכם בין הצדדים;
- (4) העברת האחריות למנהל רשות חקירה בטיחותית של מדינה חברה או ראש ארגון אזורי לחקירת תאונות טיס ותקריות טיס (RAIO) לביצוע חקירה של אירוע בטיחותי חמור שאירע בישראל, כולה או חלקה, בהתאם להוראות סעיף 128 לחוק הטיס;

דברי הסבר

ישראל לצורך השתתפות וסיוע בביצוע חקירה המתבצעת על ידי מדינה חברה. על פי הביקורות של ארגון התעופה הבינלאומי אשר הוכרו בחלק הכללי לעיל, ההסדר הקיים כיום הוא הסדר חלקי בלבד ואינו תואם את ההסדר הקיים לעניין זה בנספח 13. בנספח 13 מעבר לאפשרות של השתתפות וסיוע של מדינה חברה למדינה חברה אחרת בביצוע חקירה בטיחותית, קיימת גם האפשרות שעל פיה לפי בקשת מדינה יכול שמדינה חברה היא שתבצע את החקירה הבטיחותית, כולה או חלקה. לפי המוצע בפסקה (3), ההשתתפות יכולה להיות כסיוע למדינה החברה המבצעת את החקירה, בדומה למצב הקיים כיום, או החלפת המדינה החברה בביצוע החקירה, כולה או חלקה, כפי שיוסכם בין הצדדים. השתתפות כאמור יכולה להתבצע במקרים שונים, כגון כאשר מעורב באירוע כלי טיס בעל זיקה לישראל או אם באירוע מעורבים נספים או פצועים ישראלים או שנדרש סיוע בתשתית או בציוד החסרים למדינה החברה. זיקה לישראל יכולה להיות במצבים שונים, ובין השאר אם כלי הטיס שייך למפעיל ישראלי, כלי הטיס ברישום ישראלי, התכן של כלי הטיס ישראלי או שייצור כלי הטיס בוצע בישראל. יצוין כי הוראות לעניין השתתפות כאמור קבועות הן בסעיפים 128 ו-128ב לחוק הטיס, כנוסחם המוצע, והן בתקנות לפי סעיף 129(א)(2) לחוק הטיס.

בפסקה (4) מוצע לקבוע כי במקרים שונים וייחודיים, יהיה מנהל הרשות ראשי להסמיך מנהל רשות חקירה בטיחותית של מדינה חברה או ארגון אזורי לחקירת תאונות ותקריות בתעופה (RAIO) להיות אחראי על ביצוע חקירת אירוע בטיחותי אשר התרחש בישראל, כולה או חלקה. זאת, במקרה שבו לא תהיה יכולת לרשות בישראל לחקור בשל העדר מידע או ציוד או אנשי מקצוע מסוימים או כלים אחרים, והכול בהתאם לסעיף 128 לחוק הטיס כנוסחו המוצע וכן ל-5 note בסעיף 5.1.3 לנספח 13.

(ב) קביעת הסיבות שגרמו לאירוע הבטיחותי שנחקר והגורמים אשר תרמו להתרחשותו. זאת, על בסיס המידע שנאסף בחקירה וניתוחו, ובדרך של הסקת המסקנות לפיו.

(ג) עריכה, הגשה ופרסום של תוצאות החקירה, בסופה ובשלבים שונים שלה. בהתאם לדרישות נספח 13, הפרסומים יבוצעו בשלבים שונים של החקירה: בדוח ראשוני, בהצהרות ביניים – אחת לשנה, ובדוח סופי שתפרסם הרשות בהתאם לתיקון המוצע לסעיפים 117 עד 119 לחוק הטיס;

(ד) לצורך ביצוע הליכי החקירה נדרשת פעילות רבה של איסוף חומרי חקירה ממגוון מקורות שונים. לפיכך מוצע לקבוע כי הרשות תידרש לשמירה על חיסיון וסודיות של חומרי חקירה אלה, והכול כמפורט בחוק הטיס ועל פי כל דין. זאת, בהתאם לקבוע כיום בסעיפים 123 ו-125 לחוק הטיס המגבש את העיקרון שבבסיס החקירה הבטיחותית לפי האמנה, ובייחוד לפי סעיף 3.1 לנספח 13.

בפסקה (2) מוצע לקבוע כי חלק מתפקידיה תגבש הרשות המלצות בטיחות הנדרשות לשם השמירה על הבטיחות בתעופה ולמניעת אירועי בטיחות בעתיד או הישנותם. זאת, כפועל יוצא מהליך חקירה של אירוע בטיחותי או כתוצאה מחקירת רוחב המתייחסת לכמה דוחות חקירה, או כתוצאה ממחקר עצמאי שאינו קשור לאירוע מסוים.

בפסקה (3) מוצע לקבוע כי הרשות תוכל להשתתף בחקירה בטיחותית שמנוהלת על ידי מדינה חברה. לרוב, במקרים שאירעו מחוץ לישראל, מדינה חברה היא שתנהל את החקירה ומדינת ישראל (באמצעות הרשות לחקירה בטיחותית) עשויה להיות מעורבת בחקירה, הן בהשתתפות פיזית והן בהעברת מידע. כבר כיום מעוגנת בתקנות לפי סעיף 129 לחוק הטיס האפשרות לשלוח חוקרים ממדינת

(5) ביצוע פעולות ליישומם של אמנות והסכמים בין-לאומיים בתחום חקירת אירועים בטיחותיים שמדינת ישראל צד להם, וכן ייזום וקיום של קשרים עם גורמים בין-לאומיים הפועלים בתחום זה;

(6) ייזום ועריכה של מחקרים בתחום חקירת אירועים בטיחותיים;

(7) ייעוץ לשר בכל עניין הנוגע לחקירת אירועים בטיחותיים;

(8) מיילוי כל תפקיד אחר שהוטל עליה, ובכלל זה על מנהל הרשות לחקירה בטיחותית, לפי דין.

מנהל הרשות 6. (א) השר ימנה מנהל לרשות לחקירה בטיחותית, שמתקיימים לגביה כל אלה:

(1) הוא בעל ניסיון בתחום הבטיחות בתעופה;

(2) מתקיים בו האמור בסעיף 94(ג)(1) לחוק הטיס.

(ב) מנהל הרשות לחקירה בטיחותית יהיה עובד המדינה ויחולו על מינויו הוראות חוק שירות המדינה (מינויים).

(ג) מנהל הרשות לחקירה בטיחותית יעבור הכשרה מתאימה בתחום הסמכויות הנתונות לו לפי פרק זה, כפי שהורה השר בהסכמת השר לביטחון הפנים, במהלך ששת החודשים הראשונים שלאחר מועד מינויו, אלא אם כן עבר הכשרה כאמור טרם מינויו.

ד ב ר י ה ס ב ר

המשרד לביטחון לאומי כי אין התנגדות למינוי מטעמים של ביטחון הציבור.

בסעיף קטן (ב) מוצע לקבוע שמנהל הרשות לחקירה בטיחותית יהיה עובד המדינה ויחולו על מינויו הוראות חוק שירות המדינה (מינויים). התשי"ט-1959 (להלן – חוק המינויים).

עוד מוצע לקבוע בסעיף קטן (ג), כי מנהל הרשות יידרש לעבור הכשרה מקצועית הנדרשת בתחום הסמכויות הנתונות לו בהתאם להסדר המוצע, וזאת במהלך ששת החודשים שלאחר מועד מינויו, אלא אם כן עבר הכשרה כאמור טרם מינויו.

בסעיף קטן (ד) מוצע לקבוע כי מנהל הרשות לחקירה בטיחותית, אשר כאמור לעיל יחליף את החוקר הראשי, יהיה אחראי על ניהול הרשות לחקירה בטיחותית ועל ביצוע תפקידיה לפי סעיף 5 המוצע שהם בעיקרם התפקידים הנתונים כיום לחוקר הראשי לפי פרק ז' לחוק הטיס. במכלול תפקידים אלה נכללים, בין השאר, גם לקיחת עדויות ממעורבים באירוע בטיחותי, הפניה לביצוע בדיקות על ידי גורמים מוסמכים, ובכלל זה בדיקות רפואיות, וקבלת תוצאות הבדיקות, כניסה למחשבים לאיסוף מידע רלוונטי, פנייה למכון הפתולוגי לביצוע בדיקה או נתיחה לאחר המוות, שמירת העתקים מחומרי חקירה שנאספו ועוד. בהתאם לסעיף 109 לחוק הטיס, מנהל הרשות יהיה עצמאי בביצוע תפקידיו ויהיה כפוף לדין בלבד, וזאת כדי להבטיח את השמירה על אובייקטיביות הליך החקירה. במקרה שבו מצא מנהל הרשות שיש להחיל בישראל סדר אחר מהנהוג באמנה הוא רשאי, בהתאם לסעיף 108(ב) לחוק הטיס, להודיע לארגון התעופה הבין-לאומי שהמדינה פועלת באופן שונה מהוראות האמנה.

בפסקה (5) מוצע לקבוע כי מתפקידי הרשות לייזום הסכמים עם ארגונים ומדינות אחרות הנדרשים לצורך שמירה על מעורבות ועדכון שוטף במגמות וטכנולוגיות חדשות בתחום חקירת התאונות, וכן לחלוק מידע ולקבל מידע ממדינות חברות וארגונים אחרים באופן שוטף.

בפסקה (6) מוצע לקבוע כי מתפקידיה של הרשות לבצע מחקרים בתחומי חקירת תאונות בתעופה;

בפסקה (7) מוצע לקבוע את תפקידיה של הרשות לייעץ לשר התחבורה בכל ענין הנוגע לחקירות בטיחותיות בתעופה.

בפסקה (8) מוצע להסמיך את הרשות לבצע כל תפקיד נוסף ששר התחבורה יטיל עליה או על מנהלה לפי חוק הטיס או חוק זה או לפי דין אחר, בתחום עיסוקה.

סעיף 6 כיום מוסדר מינוי החוקר הראשי בסעיף 107 לחוק הטיס. בשל הקמת הרשות לחקירה בטיחותית (ראו סעיף 3 להצעת החוק) המחליפה את אגף החוקר הראשי במשרד התחבורה, מוצע להסדיר בסעיף 6 להצעת החוק את מינויו של מנהל הרשות לחקירה בטיחותית, שיחליף את החוקר הראשי שמינויו מוסדר בסעיף 107 כאמור. במקביל, מוצע לבטל את סעיף 107 לחוק הטיס, המתיתר עקב הוספת סעיף 6 כאמור, וכן לבצע התאמות נוספות בפרק ז' לחוק הטיס הנדרשות בשל הקמת הרשות (ראו סעיף 12 להצעת החוק).

בדומה לאופן מינויו של החוקר הראשי לפי סעיף 107 לחוק הטיס, מוצע לקבוע בסעיף קטן (א) שמנהל הרשות לחקירה בטיחותית ימונה על ידי שר התחבורה ויהיה בעל ניסיון בתחום הבטיחות בתעופה. כמו כן יתקיים לגבי מינויו האמור בסעיף 94(ג)(1) לחוק הטיס בדבר הצורך באישור

- (ד) מנהל הרשות לחקירה בטיחותית יהיה אחראי על ניהול הרשות ועל ביצוע תפקידיה כאמור בחוק זה, ויהיו נתונות לו לשם ביצוע תפקידיה כאמור הסמכויות הנתונות לו לפי חוק הטיס.
7. (א) עובדי הרשות לחקירה בטיחותית יהיו עובדי המדינה ויחולו עליהם הוראות חוק שירות המדינה (מינויים).
 (ב) עובדי הרשות לחקירה בטיחותית יפעלו לפי הוראות מנהל הרשות ובפיקוחו.
 (ג) הסמכת חוקרים בידי מנהל הרשות לחקירה בטיחותית תבוצע בהתאם להוראות סעיף 115 לחוק הטיס.
8. מנהל הרשות לחקירה בטיחותית רשאי לאצול לחוקר שהוא עובד הרשות מהסמכויות הנתונות לו כאמור בחוק זה, למעט בעניינים הנוגעים לביצוע תפקידי הרשות לפי סעיף 5(5) או 6(6).
9. תקציב הרשות לחקירה בטיחותית ייקבע בחוק תקציב שנתי, בסעיף תקציב נפרד במסגרת תקציב משרד התחבורה; מנהל הרשות לחקירה בטיחותית יהיה הממונה על סעיף תקציב זה, בכל הנוגע לתקציב הרשות, לעניין חוק יסודות התקציב; לעניין זה – "חוק תקציב שנתי" ו"ממונה על סעיף תקציב" – כהגדרתם בחוק יסודות התקציב, התשמ"ה-1985;³
 "סעיף תקציב" – כהגדרתו בחוק התקציב השנתי.
10. לשם ביצוע תפקידי הרשות לחקירה בטיחותית כאמור בחוק זה, מורשה מנהל הרשות לחקירה בטיחותית יחד עם חשב הרשות לחקירה בטיחותית, לייצג את הממשלה בעסקאות כאמור בסעיפים 4 ו-5 לחוק נכסי המדינה, התשי"א-1951⁴, למעט עסקאות במקרקעין, ולחתום בשם המדינה על מסמכים הנוגעים לעסקאות כאמור.

ד ב ר י ה ס ב ר

- סעיף 7** כפי שמתקיים גם כיום לגבי עובדי אגף החוקר הראשי במשרד התחבורה, מוצע לקבוע בסעיף קטן (א) כי עובדי הרשות לחקירה בטיחותית המוקמת בחוק המוצע יהיו עובדי משרד התחבורה לכל דבר ועניין ויחולו עליהם הוראות חוק המינויים.
- בסעיף קטן (ב) מוצע לקבוע שעובדי הרשות לחקירה בטיחותית יפעלו בהתאם להוראות מנהל הרשות לחקירה בטיחותית ובפיקוחו. זאת, בדומה להסדר הקבוע בסעיף 7(ב) לחוק רשות התעופה האזרחית לעניין עובדי הרשות האמורה, ובמקביל להסדר הקבוע בסעיף 115 לחוק הטיס לעניין חוקרים שממנה מנהל הרשות.
- עוד מוצע בסעיף קטן (ג) להבהיר כי הסמכתם של חוקרים בידי מנהל הרשות, לביצוע חקירות בטיחותיות, תיעשה בכפוף לאמור בסעיף 115 לחוק הטיס שבו קבועים גם התנאים להסמכתם.
- סעיף 8** מוצע לקבוע שמנהל הרשות לחקירה בטיחותית יהיה רשאי לאצול לחוקר שהוא עובד הרשות לחקירה בטיחותית מהסמכויות הנתונות לו כאמור בחוק זה, ובכלל זה לצורך ביצוע תפקידים ניהוליים או מקצועיים שבתחומי אחריותו. זאת, למעט סמכויותיו בכל הנוגע לביצוע תפקידי הרשות המפורטים בסעיף 5(5) לחוק
- (פעולות ליישום אמנות והסכמים בין-לאומיים וייזום קשרים עם גורמים בין-לאומיים בתחום חקירת אירועי בטיחות) ובסעיף 6(6) (ייזום מחקרים בתחום חקירת אירועי בטיחות).
- סעיף 9** כחלק ממימוש עצמאות הרשות לחקירה בטיחותית והשמירה על מידת האובייקטיביות בפעילותה, כמחויב על ידי ארגון התעופה הבין-לאומי, בנספח 13 ובסעיפים 2.1.17 ו-2.4 ב- Doc 9756 קובע ארגון התעופה הבין-לאומי, כי הרשות לחקירה בטיחותית תהיה בעלת תקציב מספק שיאפשר לה לקיים חקירות בטיחותיות בשגרה ובעת קרות אסון תעופה המוני.
- ארגון התעופה הבין-לאומי דורש שהמדינה תיצור הסדר חוקי קבוע לכך ולתקציבים נוספים אם יידרשו. בהתאם מוצע, בדומה לסעיף 9 לחוק רשות התעופה האזרחית, לקבוע שתקציב הרשות לחקירה בטיחותית ייקבע בחוק תקציב שנתי כמשמעותו בחוק יסודות התקציב, התשמ"ה-1985, בתחום פעולה נפרד, במסגרת תקציב משרד התחבורה. זאת, בדומה לרשויות אחרות במשרד התחבורה. הממונה על סעיף תקציב זה, לעניין החוק האמור, יהיה מנהל הרשות לחקירה בטיחותית בליווי חשב הרשות.
- סעיף 10** נוסף על סוגיית התקציב כאמור בסעיף 9 לעיל, מצוין ארגון התעופה הבין-לאומי את הצורך

³ ס"ח התשמ"ה, עמ' 60.

⁴ ס"ח התשי"א, עמ' 52.

11. לצורך ביצוע תפקידי הרשות לחקירה בטיחותית כאמור בחוק זה, תחזיק הרשות את כלל הציוד והאמצעים הנדרשים לביצוע חקירות בטיחותיות, בהתאם לדרישות ארגון התעופה הבינלאומי.

פרק ג': תיקון חוק הטיס

12. בחוק הטיס, התשס"א-2011 –

- (1) בכל מקום, למעט בסעיף 103 בהגדרה "החוקר הראשי", בסעיף 119, בסעיף 137 ובסעיף 199(ז), במקום "החוקר הראשי" יבוא "מנהל הרשות לחקירה בטיחותית";
- (2) בכל מקום במקום "לחוקר הראשי" יבוא "מנהל הרשות לחקירה בטיחותית" ובמקום "שהחוקר הראשי" יבוא "שמנהל הרשות לחקירה בטיחותית";
- (3) בסעיף 1 –

(א) אחרי ההגדרה "חוק רשות התעופה האזרחית" יבוא:

"חוק הרשות לחקירה בטיחותית" – חוק הרשות לחקירה בטיחותית בתעופה, התשפ"ג-2023";

(ב) אחרי ההגדרה "המנהל" יבוא:

"מנהל הרשות לחקירה בטיחותית", "הרשות לחקירה בטיחותית" – כהגדרתם בסעיף 2(א) לחוק הרשות לחקירה בטיחותית";

(4) בסעיף 103 –

(א) לפני ההגדרה "אירוע בטיחותי" יבוא:

"אדם מעורב" – כל אחד מאלה:

ד ב ר י ה ס ב ר

לפסקאות (1), (2) ו-(28)

הרשות לחקירה בטיחותית המוקמת בחוק המוצע באה בנעליו של אגף החוקר הראשי במשרד התחבורה, ומנהל הרשות יהיה למעשה הגורם המשמש כחוקר הראשי כיום. בהתאם, מוצע להחליף בכל מקום בחוק הטיס את המונח "החוקר הראשי" במונח "מנהל הרשות לחקירה בטיחותית", על כל הטייתו. זאת למעט בסעיפים 103, 119 ו-137 שבהם השינוי המוצע הוא מחיקת המילים "החוקר הראשי" ולא החלפתם במונח החדש, וכן למעט בסעיף 199(ז) שבו מדובר בהוראת מעבר אשר מוצתה ועל כן אין צורך לבצע בו את ההחלפה האמורה.

לפסקה (3)

בהמשך להסדר המעוגן בחוק המוצע לעניין הקמתה של הרשות לחקירה בטיחותית ולתיקונים הנדרשים בחוק הטיס לצורך התאמתו להסדר המוצע, מוצע להוסיף בסעיף 1 לחוק הטיס הגדרות ל"מנהל הרשות לחקירה בטיחותית", "הרשות לחקירה בטיחותית" ו"חוק הרשות לחקירה בטיחותית".

לפסקה (4)

בעקבות דרישות ארגון התעופה הבינלאומי לתיקון ההסדר לעניין חקירות בטיחותיות, כמפורט לעיל, מוצע לתקן את סעיף 103, סעיף ההגדרות בפרק 1 לחוק הטיס שעניינו חקירת אירוע בטיחותי, ולהתאימו למונחים ולהגדרות כנוסחם בנספח 13 ובדריקטיבה, כפי שיפורט להלן:

בקיום כוח אדם וציוד לביצוע חקירות כנדרש. בהתאם לכך, מוצע לקבוע שמנהל הרשות יהיה מורשה, יחד עם חשב הרשות, לייצג את הממשלה בעסקאות כמפורט בחוק ויהיה רשאי לחתום, יחד עם החשב, על עסקאות אלה בשם המדינה.

סעיף 11 כדי לבצע חקירות בטיחותיות יש צורך בציוד רב ומגוון לביצוע עבודת החקירה. חלקו של הציוד בעל תוקף מוגבל ונדרש לחדשו מוזמן לזמן. יצוין כי ארגון התעופה הבינלאומי מפרט בסעיף 4.6 ב-9756/3 Doc רשימות ציוד בסיסיות שכוללות, בין השאר, חליפות מגן, מסכות, ציוד לתיעוד וצילום, ציוד קשר וכו', אשר כל מדינה חברה נדרשת לאמץ באופן המתאים למאפייניה. כדי להבטיח שהרשות תוכל למלא את תפקידיה, מוצע לקבוע כי בידי הרשות יהיו הציוד והאמצעים הנדרשים לחקירה בהתאם לדרישות ארגון התעופה הבינלאומי.

פרק ג': תיקון חוק הטיס

סעיף 12 כאמור בחלק הכללי לעיל, בעקבות כללי הביקורות של ארגון התעופה הבינלאומי עלה הצורך לחוקק חוק נפרד המסדיר את הקמתה של רשות לחקירה בטיחותית, וכמו כן לבצע תיקונים בחוק הטיס לצורך התאמתו לנספח 13 ולדריקטיבה. בסעיף זה מוצעים תיקונים לחוק הטיס, ובייחוד לפרק 1 שבו, הנדרשים בעקבות הביקורות כאמור וכן תיקונים נוספים הנדרשים לצורך התאמתו להסדר המוצע בפרק ג' לחוק המוצע.

- (1) הבעלים או המפעיל האווירי של כלי טיס המעורב באירוע בטיחותי, או כל איש צוות בכלי הטיס כאמור;
- (2) כל אדם המעורב בתחזוקה, בתכן או בייצור של כלי טיס המעורב באירוע בטיחותי או באימון אנשי הצוות שלו;
- (3) כל אדם שסיפק בשדה תעופה שירותי נת"א או שירותי קרקע לכלי הטיס המעורב באירוע בטיחותי;
- (4) עובד הרשות";
- (ב) אחרי ההגדרה "גוף חוקר" יבוא:

"גורם תורם" – פעולה, מחדל, אירוע, תנאי, או שילוב שלהם, אשר לו הוסרו, נמנעו או לא התקיימו, ההסתברות לקרות האירוע הבטיחותי הייתה מופחתת או שהיו נמנעות או מופחתות התוצאות השליליות שלו;

"המלצת בטיחות" – הצעה שנותן מנהל הרשות לחקירה בטיחותית, אשר נועדה למנוע אירועים בטיחותיים עתידיים";

(ג) במקום ההגדרה "זמן הפעלה או תחזוקה" יבוא:

"זמן הפעלה" – כל אחד מפרקי הזמן המפורטים להלן:

- (1) בכלי טיס מאויש – פרק הזמן מרגע עלייתו של אדם לכלי טיס בכוונה לטוס בו, עד לרדתו של האדם האחרון מכלי הטיס;
- (2) בכלי טיס בלתי מאויש – פרק הזמן מהרגע שכלי הטיס מוכן לתווזה לצורך טיסה ועד לעצירתו המלאה בסוף הטיסה וכיבוי מערכת ההנעה העיקרית שלו";

ד ב ר י ה ס ב ר

(Definitions) בנספח 13, ומתייחסת להמלצה הניתנת על ידי מנהל הרשות לחקירה בטיחותית אשר נועדה למנוע אירועים בטיחותיים עתידיים. המלצת בטיחות יכולה לעלות מחקירה של אירוע בטיחותי מסוים או כתוצאה ממחקרי רוחב המתייחסים לכמה מחקרים שבוצעו, או כתוצאה ממחקר עצמאי אשר אינו קשור לאירוע מסוים שאותו יזמה הרשות;

להגדרה "זמן הפעלה" – כיום קובעת ההגדרה "זמן הפעלה או זמן תחזוקה" לאמור:

"זמן הפעלה או תחזוקה" – כל אחד מפרקי הזמן המפורטים להלן:

- (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 לתווזה לצורך המראה, עד לעצירתו המלאה בסוף הטיסה וכיבוי מערכת ההנעה העיקרית שלו;

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

להגדרה הקבועה היום בחוק הטיס אינה תואמת את ההגדרה Accident הקבועה ב־Chapter 1 (Definitions) בנספח 13 אשר אינה כוללת אירועים בטיחותיים שאירעו ב"זמן תחזוקה". מדובר בהגדרה מהותית אשר קובעת באילו

להגדרה "אדם מעורב" – כיום חובת ההודעה על אירוע בטיחותי חלה על כל אדם המעורב באירוע הבטיחותי. מדובר בחובה רחבה יחסית, אשר יכולה להתפרש כחלה על כל אדם בעל מידע או מעורבות באירוע, ובכלל זה גם על אדם "הדיוט" (כגון נוסע בכלי טיס שנפגע באירוע, או אדם שראה את האירוע מתרחש לפניו ולכן היה "מעורב" בו כנפגע).

בדירקטיבה מוגדר "אדם מעורב" כגורם שעליו חלה חובת הדיווח על אירוע בטיחותי חמור, כאשר לאותו גורם תעופתי יש מידע כלשהו בדבר האירוע הבטיחותי כמי שנמנה עם אלה: בעלי הכלי ומפעיליו, אנשי צוות בכלי הטיס, אנשים הקשורים בתחזוקת כלי הטיס, בתכן או בייצור של אותו כלי טיס, אנשים הקשורים בהדרכה ואימון של הצוות, מועסקים במקצועות תעופתיים ביחידות הנת"א, אנשים העוסקים במתן שירותי שדה ושירותי קרקע ואף עובדי רשות התעופה האזרחית.

בהתאם לאמור, מוצע להגדיר בסעיף מיהו "אדם מעורב" בדומה להגדרה בדירקטיבה.

להגדרה "גורם תורם" – ההגדרה המוצעת מבוססת על ההגדרה "Contributing Factors" הקבועה ב־Chapter 1 (Definitions) בנספח 13;

להגדרה "המלצת בטיחות" – ההגדרה תואמת את ההגדרה "Safety Recommendations" הקבועה ב־Chapter 1

(ד) ההגדרה "החוקר הראשי" – תימוחק;

(ה) אחרי ההגדרה "חומר מחשב" ו"פלט" יבוא:

"חוקר" – מי שמונה לפי סעיף 115;

"חוקר ממונה" – חוקר שמונה לחוקר ממונה לפי סעיף 115(ד);

(ו) אחרי ההגדרה "חפץ" יבוא:

"חקירה בטיחותית" – כמשמעותה בסעיף 104;

(ז) בהגדרה "כלי טיס", בסופה יבוא "שהפעלתו טעונה רישיון לפי סעיפים 87 או 88";

(ח) אחרי ההגדרה "כלי טיס" יבוא:

"מדינת האירוע" (State of occurrence) – מדינה שבשטחה הטריטוריאלי אירע אירוע בטיחותי;

ד ב ר י ה ס ב ר

להגדרה "כלי טיס" – ההגדרה "כלי טיס" כנוסחה כיום כוללת כלי טיס כהגדרתו בסעיף 1 לחוק הטיס וכן כלי רחיפה, וזאת בהתאם להגדרה "Aircraft" הקבועה ב"Chapter 1 (Definitions) בנספח 13. חקירת אירועי בטיחות בתעופה בעיקרה עוסקת בבחינה של שרשרת הליכים הכרוכים בפעילות אשר הובילו לאירוע, ושל הגורמים התורמים לו, וכפועל יוצא – מתן המלצות להבטחת הבטיחות בתעופה. באירוע שבו מעורב כלי רחיפה אשר מפעילו או בעליו אינו נדרש לרישום ופיקוח ושהפעלתו אינה דורשת רישיון הפעלה, אין הליך רגולטורי לרישום או לרישוי שיש לבחון, ולא קיים גורם שיכול להטמיע או לאכוף המלצות שהן תוצר של חקירה בטיחותית. לכן, אין בחקירה שכזו כדי לתרום משמעותית לבטיחות או למניעת תאונה דומה בעתיד. בהתאם, מוצע לקבוע כי בהגדרה "כלי טיס" ייכללו כלי רחיפה שמפעיליהם נדרשים לרישיון לצורך הפעלתם המסחרית או לצורך הדרכה בנוגע להפעלתם בהתאם לסעיפים 87 ו-88 לחוק הטיס, ולא ייכללו כלי רחיפה אשר מפעיליהם אינם נדרשים לרישיון כזה.

יצוין, שהוראות נספח 13 קובעות את הצורך בפתיחת חקירה באירוע בטיחותי חמור שבו מעורב כלי רחיפה, בהיותו כלי טיס, ולצד זאת קבועה באמנה הסמכות של הרשות החוקרת לסגור את החקירה אם אין בה כדי לקדם את הבטיחות. במקרה של אירוע בטיחותי חמור שבו מעורב כלי רחיפה אשר אינו רשום ואשר אין עליו פיקוח, מוצע כאמור לקבוע בחקיקה שלא תבוצע חקירה בטיחותית במקרים האמורים מהטעם שאין בחקירתם כדי למנוע אירועים דומים בעתיד בשל העדר היכולת לזהות כשלים מערכתיים וגוף שיטמיע את ההמלצות שכן מדובר בכלי טיס אשר אינם מפוקחים כלל.

להגדרה "מדינת האירוע" (State of Occurrence) – מוצע להוסיף הגדרה זו בהתאם להגדרה הקבועה ב"Chapter 1 (Definitions) בנספח 13. מדינת האירוע היא המדינה שבטריטוריה שלה אירעה התאונה או התקרית.

מקרים יבוצעו חקירות בטיחותיות, שכן על פי נספח 13 לא יבוצעו חקירות בטיחותיות בנוגע לתאונות או תקריות חמורות אשר התרחשו בזמן תחזוקה של כלי טיס. לפיכך, מוצע לקבוע את ההגדרה בהתאם לקבוע בנספח 13 באופן שיגדיר את החובה בחקירה ב"זמן הפעלה", ולא בזמן תחזוקה. בכך יינתן מענה להערה למדינה שניתנה בעניין האמור במסגרת הביקורת של ארגון התעופה הבין-לאומי בשנת 2016. ההגדרה כוללת תיחום פרק הזמן הרלוונטי להפעלה תוך הבדלה בין כלי טיס מאויש ובין כלי טיס בלתי מאויש. יודגש שבמסגרת חקירה של אירועי בטיחות שאירעו בזמן הפעלה, יכולה להתבצע חקירה של ההיבט התחוקתי של כלי הטיס ובכלל זה פעילות או טיפול תחוקתי שבוצע בו בהתאם לנסיבות המקרה. עם זאת בהתאם לתיקון המוצע לא ייחקרו אירועים שקרו במהלך זמן תחזוקה בלבד.

להגדרה "חוקר" – חוקר הוא מי שהוסמך להיות חוקר של אירועי בטיחות, לפי סעיף 115 לחוק הטיס, כפי שמוסדר גם כיום. יצוין כי החוקרים הם עובדי הרשות לחקירה בטיחותית כאמור בסעיף 7 לחוק המוצע.

להגדרה "חוקר ממונה" – מוצע להגדירו בהתאם להגדרה "Investigator In Charge" הקבועה ב"Chapter 1 (Definitions) בנספח 13, כחוקר שמונה לחוקר ממונה בהתאם להוראות סעיף 115(ד) לחוק הטיס. תוספת ההגדרה נועדה להבהיר את מעמדו של חוקר שמונה על ידי מנהל הרשות לחקירה בטיחותית כחוקר האחראי על ניהול וריכוז החקירה הבטיחותית.

נוסף על כך מוצע למחוק את ההגדרה "החוקר הראשי", שאינה נדרשת עוד עקב העברת התפקידים והסמכויות הנתונות לו לפי פרק ז' לחוק הטיס, למנהל הרשות לחקירה בטיחותית, ובהתאם לתיקון המוצע בסעיף 101(1) לעיל.

להגדרה "חקירה בטיחותית" – בהתאם להגדרה "Investigation" הקבועה ב"Chapter 1 (Definitions) בנספח 13, מוצע להפנות אל סעיף 104 לחוק הטיס, המפרט מהי חקירה בטיחותית.

”מדינה מעורבת” – מדינת הרישום, מדינת המפעיל, מדינת התכן או מדינת הייצור, של כלי טיס המעורב באירוע בטיחותי, וכן כל מדינה אחרת הנוגעת בדבר כפי שנקבע בהוראות נספח 13;

”מדינת הייצור” (State of Manufacture) – מדינה שהיא בעלת סמכות השיפוט כלפי הגורם האחראי להרכבתו הסופית של כלי הטיס, המנוע או המדחף;

”מדינת התכן” (State of Design) – מדינה שהיא בעלת סמכות השיפוט כלפי הגורם האחראי לתיכון הדגם הבסיסי (Type) של כלי הטיס; המסה המרבית המותרת להמראה” (Maximum Mass), לעניין כלי טיס – המסה המרבית המותרת להמראה לפי ספר הטיסה של אותו כלי טיס או לפי מסמך מתאים אחר כמשמעותו בסעיף 63(ב)(3);

”סיבה” – פעולה, מחדל, אירוע או תנאי או צירוף של אלה, אשר גרמו לאירוע בטיחותי;”

(ט) בהגדרה ”תאונת טיס” –

(1) ברישה, המילים ”או בפעולות בדק בכלי טיס” והמילים ”או תחזוקה” – יימחקו;

(2) בפסקה (1), במקום ”נפגע באופן חמור” יבוא ”נפצע פציעה קשה”;

(3) בפסקה (3), בסופה יבוא ”כלי טיס ייחשב נעדר אם לא נמצאו שבריו והחיפושים הרשמיים אחריו הופסקו”;

ד ב ר י ה ס ב ר

התיקון המוצע להגדרה נוגעת לסעיפים נוספים, מוצע להעבירה לסעיף ההגדרות העיקרי של פרק ז'. כמו כן מוצע, כדי להתאים את ההגדרה במלואה להגדרה הקבועה ב-Chapter 1 (Definitions) בנספח 13, למחוק את ההתייחסות לכך שמדובר במדינה שהיא צד לאמנה בלבד.

להגדרה ”המסה המרבית המותרת להמראה”, לעניין כלי טיס – בהתאם להגדרה Maximum Mass ב-Chapter 1 (Definitions) בנספח 13, מוצע לקבוע הגדרה זו המתייחסת למסה המרבית להמראה כמצוין בספר הטיסה של אותו כלי טיס או במסמך מתאים אחר כמשמעותו בסעיף 63(ב)(3) לחוק הטיס.

להגדרה ”סיבה” – מוצע להגדיר סיבה כפעולה, מחדל, אירוע או תנאי או מצב, או שילוב שלהם, אשר הובילו לתקרית בטיחותית. ההגדרה תואמת את ההגדרה ”Causes” ב-Chapter 1 (Definitions) בנספח 13.

להגדרה ”תאונת טיס” – תאונת טיס מוגדרת כיום כ”אירוע הקשור בהפעלת כלי טיס או בפעולות בדק בכלי טיס, שהתרחש בזמן הפעלה או תחזוקה של כלי הטיס, ובמהלכו אירע אחד מאלה, הכל כפי שקבע השר לפי סעיף 129(3):

(1) אדם נהרג או נפגע באופן חמור;

(2) נגרם לכלי הטיס נזק חמור או כשל טכני;

(3) כלי הטיס נעדר או שלא ניתן להגיע אליו.”

להגדרה ”מדינה מעורבת” – מוצע לקבוע הגדרה שכוללת בתוכה את סוגי המדינות השונות שאליהן נשלחות הודעות לגבי חקירת אירועי בטיחות שמקיימת הרשות לחקירה בטיחותית (NOTIFICATION). ההגדרה כוללת את מדינת הרישום של כלי הטיס, המדינה שבה רשום המפעיל, מדינת התכן של כלי הטיס ומדינת הייצור שלו, וכן כל מדינה אחרת כפי שנקבע בנספח 13 לאותו עניין, כגון מדינה שהשתתפה בחקירה, מדינה שאזרחיה נפגעו באירוע ומדינה שסיפקה מידע לחקירה.

להגדרה ”מדינת הייצור” (State of Manufacture) – בסעיף 128 לחוק הטיס שעניינו העברת מידע למדינה חברה אחרת, מוגדרת מדינת הייצור כ”מדינה שהיא צד לאמנה ובעלת סמכות שיפוט כלפי הגורם האחראי להרכבתו הסופית של כלי הטיס”. מאחר שההגדרה נוגעת לסעיפים נוספים, מוצע להעבירה לסעיף 103 שהוא סעיף ההגדרות נוספים, מוצע להעבירה לסעיף 103 שהוא סעיף ההגדרות במלואה להגדרה הקבועה ב-Chapter 1 (Definitions) בנספח 13, מוצע למחוק את ההתייחסות למדינת הייצור כמדינה שהיא צד לאמנה בלבד, וכן מוצע להבהיר כי ייצור כולל גם הרכבה סופית של המנוע או המדחף. יצוין שיכולות להיות כמה מדינות ייצור לאותו כלי טיס, וכל מדינה אחראית לייצור רכיב מרכזי אחר של כלי הטיס.

להגדרה ”מדינת התכן” (State of Design) – גם הגדרה זו קבועה כבר כיום בסעיף 128 לחוק הטיס. מאחר שבשל

(י) בהגדרה "תקרית טיס", המילים "או בפעולות בדק בכלי טיס" והמילים "או תחזוקה" – יימחקו;

(יא) בהגדרה "תקרית חמורה", במקום "בנסיבות שבהן כמעט התרחשה תאונת טיס" יבוא "בנסיבות שבהן הייתה קיימת הסתברות גבוהה לכך שתתרחש תאונת טיס";

(5) בסעיף 104, במקום "המלצות הנוגעות לעניין לצורך שיפור בטיחות התעופה" יבוא "המלצות בטיחות המתבססות על מידע שעלה מהחקירה והנוגעות לעניין";

(6) בכותרת סימן ג' בפרק ז', בסופה יבוא "חמור";

(7) במקום סעיף 106 יבוא:

106. (א) אדם מעורב שיש לו ידיעה על התרחשות אירוע בטיחותי חמור, ימסור על כך בלא דיחוי הודעה בעל פה, בעצמו ככל האפשר, והודעה בכתב, למנהל הרשות לחקירה בטיחותית; בהודעה כאמור יציין, בין השאר, את מקום האירוע, זמן האירוע ופרטיו.

(ב) נבצר מאדם מעורב לדווח כאמור בסעיף קטן (א), ידווח על האירוע הבטיחותי החמור, בכתב, למנהל הרשות לחקירה בטיחותית, מייד לאחר שהנסיבות שהביאו לנבצרות כאמור חדלו להתקיים.

ד ב ר י ה ס ב ר

לפסקה (5)

סעיף 104 לחוק הטיס קובע כי חקירה בטיחותית מורכבת מתהליכים של איסוף המידע העובדתי, ניתוח, הסקת מסקנות לגבי הסיבות לאירוע הבטיחותי וככל הנדרש, מתן המלצות הנוגעות לשיפור הבטיחות או למניעת אירוע בטיחותי דומה בעתיד.

כפי שמצוין בסעיף 105 לחוק הטיס, מטרתה הבלעדית של חקירה בטיחותית היא מניעת אירועים בטיחותיים, ואין תכליתה ייחוס אחריות אזרחית, פלילית או משמעית לאירועים כאמור. לאור הוספת הגדרה למונח "המלצות בטיחות" בסעיף 103 לחוק הטיס, שהיא הגדרה רחבה אשר יכולה לכלול כמה סוגים של המלצות בטיחות אשר חלקן נובעות מחקירה של אירוע בטיחותי ספציפי וחלקן נובעות לחקירות אחרות אשר אינן קשורות לאירוע ספציפי בלבד (בהתאם לתיקון המוצע בסעיף 122 לחוק הטיס), מוצע לתקן את ההגדרה "חקירה בטיחותית" ולהבהיר שהמלצות בטיחות במסגרת חקירה בטיחותית הן המלצות העולות ממידע שעלה מהחקירה הבטיחותית בלבד ונוגעות לעניין. יובהר כי תיקון Chapter 1 (Definitions) בנספח 13.

לפסקאות (6) ו-(7)

סעיף 106 לחוק הטיס, שעניינו הודעה על אירוע בטיחותי, קובע לאמור:

"הודעה על אירוע בטיחותי"

106. (א) היה אדם מעורב באירוע בטיחותי, ימסור הודעה על כך, בכתב או בדרך אחרת שקבע השר, לחוקר הראשי, בתוך 24 שעות מקרות האירוע הבטיחותי או מנחיתת כלי

לצורך התאמת ההגדרה הקיימת להגדרת המונח "Accident" ב-Chapter 1 (Definitions) בנספח 13, מוצע לערוך תיקונים בהגדרה "תאונת טיס". בנספח 13 "תאונת טיס" מתייחסת לאירועים שבהם מעורבים כלי טיס מאוישים או בלתי מאוישים בזמן הפעלה בלבד. לפיכך מוצע לבטל את המילים "או בפעולות בדק בכלי טיס" המופיעות ברישה של ההגדרה הקיימת היום. זאת, בהתאם לתיקון שנערך בהגדרה "זמן הפעלה" ולמחיקת ההתייחסות ל"זמן תחזוקה".

עוד מוצע, בהתאם לנוסח ההגדרה בנספח 13, להחליף את המילים "נפגע באופן חמור" במילים "נפצע פגיעה קשה" (seriously injured) ולהוסיף בסוף ההגדרה כי כלי טיס ייחשב נעדר אם לא נמצאו שבריו והחיפושים הרשמיים אחריו הופסקו.

להגדרה "תקרית טיס" – תקרית טיס מוגדרת כיום כ"אירוע שאינו תאונת טיס, הקשור בהפעלת כלי טיס או בפעולות בדק בכלי טיס, שהתרחש בזמן הפעלה או תחזוקה של כלי הטיס והשפיע או עלול היה להשפיע על בטיחות הפעלתו".

בהתאם לתיקון ההגדרה "זמן הפעלה" ולהגדרת המונח "Incident" ב-Chapter 1 (Definitions) בנספח 13, מוצע לבטל את ההתייחסות לאירועים הקשורים לתחזוקה וזמן תחזוקה.

להגדרה "תקרית חמורה" – תקרית חמורה מוגדרת כיום כ"תקרית טיס בנסיבות שבהן כמעט התרחשה תאונת טיס". מוצע לערוך תיקון בהגדרה ולהחליף את המילים "בנסיבות שבהן כמעט התרחשה תאונת טיס" במילים "בנסיבות שבהן הייתה הסתברות גבוהה לכך שתתרחש תאונת טיס". זאת, בהתאם להגדרת המונח "Serious incident" ב-Chapter 1 (Definitions) בנספח 13. יצוין כי דוגמאות לסוגי התקריות החמורות מפורטות בתקנות לפי סעיף 129(4) לחוק הטיס.

(ג) מנהל הרשות לחקירה בטיחותית יעביר דיווח על אירוע בטיחותי חמור שלגביו נמסרה לו הודעה כאמור בסעיף זה, לשר ולמנהל, בהקדם האפשרי.

(ד) אין בהוראות סעיף זה כדי לגרוע מחובת אדם מעורב לדווח על האירוע הבטיחותי גם לפי סעיף 138;

(8) סעיף 107 – בטל;

ד ב ר י ה ס ב ר

בטיחותי שאינו חמור קיימת לרשות לחקירה בטיחותית סמכות לחקירה אך אין חובת דיווח מיידית.

דירקטיבה 376/2014 שעניינה דיווח, ניתוח ומעקב אחר תקריות בתעופה האזרחית, Regulation (EU) No 376/2014 on the reporting, analysis and follow-up of occurrences in civil aviation) מסדירה את הדיווח על אירועי בטיחות לרשות התעופה האזרחית במדינה, לצורך ריכוז מידע וניתוחו לאיתור מגמות וכיוונים. מידע זה נגיש גם לרשות לחקירה בטיחותית.

בהתאם לאמור בנספח ובדירקטיבה כאמור, מוצע להפריד בין דיווח על אירוע בטיחותי חמור שיוסדר בסעיף 106 כנוסחו המוצע, לבין דיווח על כל אירוע בטיחותי (בין שהוא חמור ובין שאינו חמור) שידווח בהתאם להסדר הקבוע בסעיף 138.

אירוע בטיחותי חמור ידווח, בלא דיחוי, הן בעל פה והן בכתב, למנהל הרשות לחקירה בטיחותית, ונוסף על כך ידווח למערכת המדינתית בהתאם להוראות סעיף 138 לחוק הטיס.

אירוע בטיחותי שאינו חמור ידווח למערכת המדינתית, בלבד, בהתאם להוראות סעיף 138, ויהיה נגיש לרשות לחקירה בטיחותית. בעקבות השינוי המוצע תבוטל החובה הקבועה בסעיף 106 כנוסחו כיום לדווח על כל אירוע בטיחותי בתוך 24 שעות מקרות האירוע, אך עדיין תחול החובה לדווח בכתב על אירוע בטיחותי חמור בלא דיחוי.

לפסקה (8)

בהתאם להוראות סעיף 6(א) לחוק המוצע לעניין מינוי מנהל הרשות לחקירה בטיחותית, אשר ייכנס לנעליו של החוקר ראשי, מתייתרת הוראת סעיף 107 בנוגע למינוי החוקר הראשי וממלא מקומו מוצע למוחק. (ראו בפסקה (9) להלן הסבר לעניין ביטול ההתייחסות המפורשת לממלא מקומו של מנהל הרשות).

זהו נוסחו של סעיף 107 לחוק הטיס, שמוצע למוחק:

“מינוי החוקר הראשי וממלא מקומו

107. (א) השר ימנה חוקר ראשי במשרד התחבורה והבטיחות בדרכים, שמתקיימים בו כל אלה:

(1) הוא בעל ניסיון ומומחיות בחקירת אירועים בטיחותיים;

(2) התקיים בו האמור בסעיף 94(ג)(1);

(3) הוא עבר הכשרה מתאימה בתחום הסמכויות שיהיו נתונות לו לפי פרק זה, כפי שהורה השר בהסכמת השר לביטחון הפנים.

הטיס שהיה מעורב באירוע, לפי המאוחר ולפי העניין, ובה יציין, בין השאר, את מקום האירוע, זמן האירוע ופרטיו.

(ב) (1) בלי לגרוע מהוראות סעיף קטן (א), היה אדם מעורב באירוע בטיחותי חמור, ימסור הודעה על כך בעל פה, בעצמו ובלא דיחוי, לחוקר הראשי;

(2) נבצר מאדם להודיע כאמור בפסקה (1), ידווח על האירוע הבטיחותי בעצמו מיד לאחר שהנסיבות שהביאו לנבצרות כאמור חדלו להתקיים; כל עוד התקיימו אותן נסיבות, תחול חובת מסירת הודעה לפי סעיף קטן זה על המפעיל האווירי, אם ישנו;

(3) החוקר הראשי יעביר דיווח על האירוע הבטיחותי לשר ולמנהל, בהקדם האפשרי.

(ג) בעל רישיון לפי חוק זה או איש צוות, שהיה עד לאירוע בטיחותי, יודיע על כך בהקדם האפשרי לחוקר הראשי.

(ד) השר יקבע הוראות לעניין הודעות כאמור בסעיף זה, ובכלל זה לעניין זהות החייבים במסירת ההודעות, הדרכים למסירתן והפרטים שייכללו בהן.”

הסעיף בנוסחו כיום אינו תואם באופן מלא את חובת הדיווח הקבועות בנספח 13 ואת החובות המפורטות בדירקטיבה, ולכן מוצע לתקן את הוראות הסעיף בהתאם.

כיום חובת ההודעה על אירוע בטיחותי חלה על כל אדם המעורב באירוע הבטיחותי. מדובר בחובה רחבה יחסית, אשר יכול ותתפרש כחלה על כל אדם בעל מידע או מעורבות באירוע (כגון נוסע בכלי טיס שנפגע באירוע, או אדם שראה את האירוע מתרחש לפניו).

כיום לפי סעיף 106 לחוק הטיס חלה חובת הודעה בכתב על כל אירוע בטיחותי לחוקר הראשי בתוך 24 שעות, ומצוינים בסעיף קטן (א) הפרטים שצריכים להיות כלולים בהודעה.

כמו כן לפי סעיף קטן (ב) כאשר אדם מעורב באירוע בטיחותי חמור, עליו למסור על כך הודעה בלא דיחוי, בעל פה, לחוקר הראשי. נוסף על סעיף 106 המתייחס למסירת הודעה לחוקר הראשי בנוגע לאירועי בטיחות, קובע סעיף 138 לחוק הטיס חובת הודעה על כל אירוע בטיחותי, למעט תאונת טיס, גם למנהל רשות התעופה האזרחית.

בהתאם לסעיף 5.6 לנספח 13 ולסעיף 9 לדירקטיבה, חלה על אדם מעורב חובה לדווח לרשות החקירה הבטיחותית, בלא כל דיחוי, במקרה של אירוע בטיחותי חמור. באירוע

(9) בסעיף 109, המילים "ועל ממלא מקומו" – יימחקו;

(10) בסעיף 110, אחרי סעיף קטן (ב) יבוא:

"(ב) על אף האמור בסעיפים קטנים (א) ו-(ב), השר רשאי לקבוע הוראות מיוחדות לעניין פתיחה בחקירה בטיחותית לגבי אירוע בטיחותי שבו מעורב כלי טיס בלתי מאויש, ויחולו לעניין החקירה כאמור הוראות פרק זה, בשינויים שיקבע.

(ב2) נודע למנהל הרשות לחקירה בטיחותית על אירוע הקשור בהפעלת כלי טיס, שהתרחש בעת שכלי הטיס מצוי בתנועה ושלא בזמן הפעלה, בשדה תעופה שבו ניתנים שירותי פיקוח ובקרה על תעבורה אווירית, רשאי מנהל הרשות לחקירה בטיחותית לפתוח בחקירה בטיחותית לפי הוראות פרק זה, אם מצא שיש בחקירה כדי לקדם את בטיחות התעופה, ויראו באירוע כאמור "אירוע בטיחותי" לעניין פרק זה ולעניין פרק ח'";

(11) בסעיף 112 –

(א) בסעיף קטן (א) –

ד ב ר י ה ס ב ר

לסעיף 103 לחוק הטיס, גם כלי טיס שאינם מאוישים. בהתאם ל-3 note בסעיף 5.1.3 לנספח 13 לא קיימת חובה לחקירת אירוע של כלי טיס בלתי מאויש אם פעילותו אינה טעונה רישוי או שהכלי עצמו אינו טעון רישוי מאת רשות התעופה אזרחית.

בשל ייחודיות פעילותם של כלי הטיס הבלתי מאוישים והשינויים הטכנולוגיים בתחום זה, מוצע בסעיף קטן (ב1) להסמיך את שר התחבורה לקבוע בתקנות הסדרים לעניין חקירה בטיחותית של אירועים שבהם יהיו מעורבים כלים אלה, ובכלל זה להגדיר את הנסיבות שבהן תיפתח חקירה בטיחותית באירועים אלה והדרכים לביצוע חקירה מסוג זה.

נספח 13 מגדיר את המקרים שבהם על מדינה לבצע חקירה. בהתאם לכך נקבעו הוראות סעיף 110 לחוק הטיס והתיקונים המוצעים לו. לצד זאת, כל מדינה רשאית להרחיב את היקף המקרים הנחקרים על ידיה אם להערכת הרשות החוקרת חקירת מקרים אלה תסייע למנוע תאונות דומות בעתיד. בהתאם, מוצע בסעיף קטן (2ב) להרחיב את הסמכות לביצוע חקירה בטיחותית גם לאירועים שמתרחשים בשדות תעופה שבהם ניתנים שירותי פיקוח ובקרה על תעבורה אווירית ובהם מעורבים כלי טיס, שאינם נמצאים בזמן הפעלה (בהתאם להגדרת הנספח ולתיקון המוצע להגדרה "כלי טיס") אך הם נמצאים בתנועה, וזאת אם מצא מנהל הרשות לחקירה בטיחותית שיש בחקירתם כדי לקדם את בטיחות התעופה. חקירה כזו תתבצע ככל חקירה בטיחותית, על כל הסמכויות הכרוכות בכך, ולכן מוצע לקבוע כי יראו באירוע כאמור "אירוע בטיחותי" לעניין פרק ז' ופרק ח' לחוק הטיס.

לפסקה (11)

עקב הוספת ההגדרה "אדם מעורב" יש צורך להתאים את המונחים בסעיף 112 לחוק הטיס שניינו הגבלת גישה לנחקר להגדרה החדשה, ולהבהיר שהפעלת סמכויות

(ב) השר רשאי למנות ממלא מקום לחוקר הראשי, שימלא את תפקידו כאשר נבצר ממנו לעשות כן, ובלבד שמתקיימים בו תנאי הכשירות הנדרשים למינוי החוקר הראשי כאמור בסעיף קטן (א).

(ג) החוקר הראשי וממלא מקומו יהיו עובדי המדינה, ויחולו על מינוים הוראות חוק שירות המדינה (מינויים), התשי"ט-1959.

(ד) הודעה על מינוי החוקר הראשי וממלא מקומו תפורסם ברשומות.

לפסקה (9)

סעיף 109 לחוק הטיס קובע כי בביצוע חקירה בטיחותית לפי פרק ז' אין מרות על החוקר הראשי, ממלא מקומו וחוקרים שהוסמכו לפי סעיף 115 לחוק הטיס, זולת מרותו של הדין. מוצע לבטל את ההתייחסות לממלא מקומו של החוקר הראשי, מאחר שלא נדרש לציין מינוי זה במפורש בחוק הואיל ואם יידרש למנות ממלא מקום הדבר ייעשה בהתאם לכללי מינוי ממלא מקום לעובד מדינה. יובהר כי לצד זאת מוצע לקבוע בסעיף 8 להצעת החוק סמכות למנהל הרשות לאצול את סמכותו לחוקר שהוא עובד הרשות.

לפסקה (10)

סעיף 110 לחוק הטיס קובע כי החוקר הראשי מחויב לפתוח בחקירה בטיחותית באירועים בטיחותיים (כלומר אירועים המהווים תאונת טיס או תקרית חמורה כהגדרתן בסעיף 103) וכן הוא רשאי, לפי שיקול דעתו, לפתוח בחקירה לגבי תקריות טיס שאינן תקריות חמורות.

חקירה בטיחותית מתבצעת כאשר מעורב באירוע כלי טיס, שכן על פי ההגדרה "אירוע בטיחותי" הוא אירוע שבו מעורב "כלי טיס". כאמור כלי טיס כולל בהגדרתו בהתאם

(1) ברישה, במקום "מאדם שהיה עד לאירוע או מעורב בו" יבוא "מאדם מעורב או מאדם שהיה עד לאירוע";

(2) בפסקה (1), המילים "או תחזוקה" – יימחקו, ובמקום "מי שהיה עד לאירוע או מעורב בו" יבוא "אדם מעורב או אדם שהיה עד לאירוע";

(3) בפסקה (2), המילים "או תחזוקה" – יימחקו;

(ב) בסעיף קטן (ב), במקום "מעובדיו שהיו עדים לאירוע או מעורבים בו" יבוא "מכל עובד שלו שהוא אדם מעורב או שהיה עד לאירוע";

(12) בסעיף 114 –

(א) בסעיף קטן (א), בסופו יבוא:

"(8) לענין תאונה שבה נהרג איש צוות – הסמכות לפנות אל המרכוץ הלאומי לרפואה משפטית, לצורך חקירת סיבת ונסיבות מותו של איש הצוות, ובכלל זה ביצוע פרוצדורות רפואיות, לרבות נתיחה, בהתאם לשיקול דעתו של הגורם הרפואי, וכן הסמכות לקבל לידי את תוצאות הבדיקות או הנתיחה; אין באמור בפסקה זו כדי לגרוע מהוראות חוק האנטומיה והפתולוגיה, התשי"ג-1953⁵, לענין ביצוע נתיחה";

ד ב ר י ה ס ב ר

המבצעת את החקירה הבטיחותית להבטיח את היכולת לביצוע נתיחה לאחר המוות של אדם שנהרג בתאונה. זאת, כדי שיהיה ניתן להבין את נסיבות תאונת הטיס כפי הנדרש לצורך קיום חקירה אפקטיבית של התאונה לשם מניעת תאונות עתידיות. הוראה דומה קבועה גם בסעיף 11 ליריקטיבה.

לנוכח האמור ובשל החשיבות הרבה של ביצוע נתיחה פתולוגית לקיום החקירה, מוצע לתקן את סעיף 114(א) ולקבוע כי במקרה של תאונת טיס שבה נהרג איש צוות בכלי טיס, יש להעניק למנהל הרשות לחקירה בטיחותית סמכות לפנות אל המרכוץ הלאומי לרפואה משפטית שיבצע בדיקה או נתיחה פתולוגית של אנשי צוות של כלי הטיס ולקבל את תוצאות הנתיחה. יחד עם זאת, מוצע להבהיר שאין בהוראות כאמור כדי לגרוע מהוראות חוק האנטומיה והפתולוגיה, התשי"ג-1953 (להלן – חוק האנטומיה והפתולוגיה) לענין ביצוע נתיחה לפי אותן הוראות. החוקר הממונה על החקירה יוכל לפנות למרכז הלאומי לרפואה משפטית בעת קרות התאונה כאמור ולבקש את בדיקת ההרוג ובדיקה סרולוגית, וזאת בתיאום עם קצין החקירות החוקר את התאונה. ניתן פתולוגי ייעשה בהתאם לחוק האנטומיה והפתולוגיה בהסכמת המשפחה או באישור בית המשפט.

בהתאם לסעיף 114(א)(6) מנהל הרשות לחקירה בטיחותית מוסמך לתפוס חפצים הנדרשים לצורכי החקירה הבטיחותית. בין חפצים אלה נכללים גם חומרי מחשב (לא כולל מחשב המותקן או הנמצא בכלי הטיס או ביחידת נת"א) שקבלתם מחויבת בצו בית משפט. בתום החקירה מוחזרים החפצים לידי בעליהם ומנהל הרשות מוסמך להשאיר בידי העתק מהם ככל שהדבר ניתן. מאחר שבמהלך החקירה החפצים שבידי החוקר משמשים לצורכי החקירה ואין להעבירם לגורם אחר ומאחר שבתום החקירה

החקירה הבטיחותית גישה לנחקר יכולות להיעשות כלפי האנשים הנכללים בהגדרת "אדם מעורב" בסעיף 103 וכן כלפי עדים שראו או שמעו או שהגיע אליהם מידע לגבי האירוע הבטיחותי החמור.

כמו כן, עקב תיקון ההגדרה של "זמן הפעלה או תחזוקה" שבסעיף 103 לחוק הטיס, מוצע למחוק את המילים "או תחזוקה" מסעיף 112(א) לחוק הטיס.

לפסקה (12)

סעיף 114 לחוק הטיס קובע את הסמכויות הנתונות כיום לחוקר הראשי (ולאחר התיקון המוצע – למנהל הרשות לחקירה בטיחותית) בעת ביצוע חקירה בטיחותית. סמכויות אלה כוללות, בין השאר, סמכות לקחת עדויות ולתשאל עדים, סמכות לערוך בדיקות ומדידות באמצעות גורמים המוסמכים לכך ולקבל את תוצאות הבדיקות והמדידות, סמכות להיכנס לכל מקום, למעט מקומות המשמשים למגורים, סמכות לתפוס כל חפץ הנחוץ לחקירה וסמכות לנקוט אמצעים לשמירה על מקום שבו אירע אירוע בטיחותי. בנוגע לסמכויות התפיסה, בהתאם להוראות סעיף 114(ב) מנהל הרשות לחקירה בטיחותית קובע את ההסדרים שלפיהם יש לבצע את התפיסה, לרבות האפשרות ליצירת עותק מן החפץ הנתפס והשארתו בידי הרשות. בכלל זה בנוגע לחומר מחשב, מוקנית למנהל הרשות הסמכות לפנות לבית משפט לקבלת צו חיפוש לפי פקודת מעצר וחיפוש, למעט מחשב המותקן או נמצא בכלי הטיס או ביחידת נת"א, שלגביהם לא נדרש צו.

סעיף 5.9 לנספח 13 קובע כי כחלק בלתי נפרד ומשמעותי מחובותיה של מדינה המבצעת חקירה בטיחותית בתאונה שבה יש הרוגים ובכלל זה אנשי צוות הרוגים, על המדינה

⁵ ס"ח התשי"ג, עמ' 162.

(ב) אחרי סעיף קטן (ב) יבוא:

(ג) מנהל הרשות לחקירה בטיחותית לא ימסור חפץ אשר נתפס לפי סעיף זה או העתק של חפץ כאמור אלא בהתאם לסעיף קטן (ב)5(ד) עד (7);

(13) בסעיף 115 –

(א) במקום סעיף קטן (ד) יבוא:

(ד) אירע אירוע בטיחותי, רשאי מנהל הרשות לחקירה בטיחותית למנות מבין החוקרים שהוסמכו לפי סעיף קטן (א) חוקר שיהיה אחראי על ביצוע החקירה הבטיחותית של אותו אירוע (בסעיף זה – חוקר ממונה), ורשאי הוא למנות חוקר נוסף, אחד או יותר, מבין החוקרים שהוסמכו כאמור, לביצוע החקירה הבטיחותית, ככל הנדרש;

(ב) בסעיף קטן (ה), במקום "או צוות חקירה" יבוא "ממונה או חוקר נוסף, אחד או יותר";

(ג) בסעיף קטן (ו), במקום "יעניק לחוקרים" יבוא "יעניק לחוקר הממונה ולחוקרים הנוספים", במקום "חוקר" יבוא "חוקר ממונה או חוקר אחר", במקום "לא יעשה" יבוא "לא יעשו", במקום "הנתונות לו" יבוא "הנתונות להם" ובמקום "שהציג" יבוא "שהציגו";

(14) בסעיף 117 לחוק העיקרי –

(א) האמור בו יסומן "(א)" ובסופו יבוא "לענין זה, דוח חקירה ראשוני" – דוח הכולל נתונים ראשוניים שהתקבלו בשלבים הראשוניים של החקירה הבטיחותית;

(ב) אחרי סעיף קטן (א) יבוא:

ד ב ר י ה ס ב ר

החקירה הממונה לביצוע חקירה בטיחותית, אשר כולל חוקר ממונה האחראי על ניהול החקירה וביצועה עד להשלמתה, וכן חוקרים נוספים, אחד או יותר, בהתאם להיקף החקירה ולאופייה על מרכיביה השונים.

עוד מוצע להתאים את סעיפים קטנים (ה) ו-(ו) לסעיף קטן (ד) בנוסחו המוצע, כך שיובהר כי הם מתייחסים לכלל החוקרים שנכללים בצוות החקירה.

לפסקה (14)

סעיף 117 לחוק הטיס עוסק בדוח ראשוני בחקירת אירוע בטיחותי. בהתאם לנהוג בעולם, ולפי האמור בנספח 13, מנהל הרשות לחקירה בטיחותית נדרש לפרסם דוח ראשוני שבו נכללים הממצאים הראשוניים שעולים מהחקירה.

למען הבהירות, מוצע להוסיף הגדרה ל"דוח חקירה ראשוני", בהתאם להגדרת המונח (Preliminary Report) ב-Chapter 1 (Definitions) בנספח 13.

עוד מוצע, בהתאם להוראות סעיף 7 לנספח 13, לתקן את סעיף 117 ולקבוע בסעיף קטן (ב) המוצע חובה על מנהל הרשות לחקירה בטיחותית להעביר את דוח החקירה הראשוני לגורמים כאמור בנספח 13, המפורטים בסעיף המוצע.

החפצים מוחזרים לבעליהם כפי שמוסדר בסעיף 114(ב) ובידי מנהל הרשות ייוותר העתק של החפץ בלבד, מוצע לקבוע מפורשות בסעיף קטן (ג) כי מנהל הרשות אינו מורשה להעביר את החפצים או העתק שלהם לידי גורמים אחרים אלא רק בהתאם להוראות פסקאות (5), (6) ו-(7) בסעיף קטן (ב) (התואמות את הוראות סעיף 5.12.4 לנספח 13). התוספת בסעיף קטן (ג) המוצע באה להגדיר שבכל מקרה של בקשה לקבלת חפץ שנתפס במהלך חקירה בטיחותית, יש להפנותה לבעל אותו חפץ בלבד. מאחר שמדובר בחפצים שבמהלך החקירה נועדו להמשך ביצוע החקירה ובסיום החקירה הם מוחזרים לבעליהם, הרי שהוראה זו עולה בקנה אחד עם הוראות חוק חופש המידע התשנ"ח-1998.

לפסקה (13)

סעיף 115 לחוק הטיס שעניינו הסמכת חוקרים, קובע בסעיף קטן (ד) כך:

(ד) אירע אירוע בטיחותי, רשאי החוקר הראשי למנות חוקר אחד או צוות חוקרים, מבין החוקרים שהוסמכו לפי סעיף קטן (א), לצורך ביצוע חקירה בטיחותית של אותו אירוע.

מוצע לתקן סעיף קטן זה באופן שיתאים למסגרת צוות

” (ב) בלי לגרוע מהאמור בסעיף קטן (א) –

(1) בחקירה בטיחותית לעניין תאונת טיס שבה מעורב כלי טיס שמסתו המרבית המותרת להמראה עולה על 2,250 ק”ג, יעביר מנהל הרשות לחקירה בטיחותית את דוח החקירה הראשוני, בשפה האנגלית, למדינה מעורבת ולארגון התעופה הבין-לאומי;

(2) בחקירה בטיחותית לעניין תאונת טיס שבה מעורב כלי טיס שמסתו המרבית המותרת להמראה אינה עולה על 2,250 ק”ג, ומעורבים בה עניינים הנוגעים לכשירות האווירית של כלי הטיס או עניינים אשר לפי שיקול דעתו של מנהל הרשות לחקירה בטיחותית עשוי להיות למדינה חברה עניין בהם, יעביר מנהל הרשות לחקירה בטיחותית את דוח החקירה הראשוני, בשפה האנגלית, למדינה מעורבת.

(ג) מנהל הרשות לחקירה בטיחותית יעביר את דוח החקירה הראשוני כאמור בסעיף קטן (ב), בתוך 30 ימים מיום קרות האירוע הבטיחותי; ואולם אם סבר מנהל הרשות לחקירה בטיחותית כי העברת המידע הכלול בדוח החקירה הראשוני נדרשת באופן מיידי מטעמי בטיחות, יעביר את דוח החקירה הראשוני בלא דיחוי.

(ד) דוח המועבר לפי סעיפים קטנים (א) עד (ג) לא יכלול מידע שיש בו כדי לפגוע בביטחון המדינה או ביחסי החוץ שלה.”;

(15) אחרי סעיף 117 יבוא:

הוספת סעיף 117א

ד ב ר י ה ס ב ר

אם סבר מנהל הרשות לחקירה בטיחותית כי ההעברה נדרשת באופן מיידי – יעבירו בלא דיחוי.

נוסף על כך, מוצע לקבוע בסעיף קטן (ד) שדוח ראשוני המועבר לפי סעיף זה לא יכלול מידע שעלול לפגוע בביטחון המדינה או ביחסי החוץ שלה.

לפסקה (15)

מוצע להוסיף לחוק הטיס את סעיף 117א שעניינו הצהרות ביניים בחקירת אירוע בטיחותי, וזאת בהתאם להוראות סעיף 6.6 לנספח 13. לפי הסעיף האמור מנהל הרשות לחקירה בטיחותית נדרש לפרסם הצהרת ביניים לציבור המציגה את תיאור התקדמות החקירה הבטיחותית. הצהרת הביניים בנוגע לחקירה תפורסם כל 12 חודשים עוקבים ועד לפרסום הדוח הסופי בחקירה בהתאם להוראות סעיף 118 לחוק הטיס.

הצהרות הביניים יפורסמו באתר האינטרנט של הרשות לחקירה בטיחותית.

נוסף על כך מוצע לקבוע, כי בהצהרת ביניים לא ייכלל מידע שיש בו כדי לפגוע בביטחון המדינה או ביחסי החוץ שלה, וזאת בדומה להוראות הקבועות בסעיף 117 לעניין דוח ראשוני ובסעיף 118 לעניין דוח סופי.

בפסקה (1) מוצע לקבוע בהתאם לסעיף 7.1 לנספח 13, שבחקירה בטיחותית לעניין תאונת טיס שבה מעורב כלי טיס שמסתו המרבית המותרת עולה על 2,250 ק”ג, דוח החקירה הראשוני ייערך בשפה האנגלית ומנהל הרשות יידרש להעבירו למדינה מעורבת (מדינת הרישום, מדינת המפעיל, מדינת התכן, מדינת הייצור או כל מדינה אחרת הנוגעת בדבר כפי שנקבע בנספח 13) וכן לארגון התעופה הבין-לאומי.

בפסקה (2) מוצע לקבוע בהתאם לסעיף 7.2 לנספח 13, שבחקירה בטיחותית לעניין כלי טיס שמסתו המרבית המותרת להמראה היא 2,250 ק”ג או פחות, ומעורבים בה עניינים הנוגעים לכשירות האווירית של כלי הטיס או עניינים שעשוי להיות למדינה אחרת עניין בהם לפי שיקול דעת מנהל הרשות לחקירה בטיחותית, יעביר מנהל הרשות לחקירה בטיחותית את הדוח הראשוני, בשפה האנגלית, למדינה מעורבת כאמור לעיל.

הדבר נקבע בשל הצורך ליידע את המדינות המעורבות בסוגיות הנוגעות לכשירות כלי הטיס או בעניינים אחרים שנוגעים לאותן מדינות והיו עשויים להשפיע על קרות התאונה.

עוד מוצע לקבוע בסעיף קטן (ג), בהתאם לסעיף 7.4 לנספח 13, שהעברת הדוח הראשוני כמפורט בסעיף קטן (ב) תיעשה בתוך 30 ימים מיום קרות האירוע הבטיחותי, ואולם

117.א. (א) בתום 12 חודשים ממועד תחילתה של חקירה בטיחותית ובכל 12 חודשים לאחר מכן, עד מועד פרסום הדוח הסופי כאמור בסעיף 118, יכין מנהל הרשות לחקירה בטיחותית הצהרת ביניים שתכלול את תיאור התקדמות החקירה הבטיחותית והעניינים הבטיחותיים שהתעוררו מהחקירה עד לאותו מועד; מנהל הרשות לחקירה בטיחותית יפרסם את הצהרות הביניים באתר האינטרנט של הרשות לחקירה בטיחותית.

(ב) הצהרת ביניים לפי סעיף קטן (א) לא תכלול מידע שיש בו כדי לפגוע בביטחון המדינה או ביחסי החוץ שלה;

(16) בסעיף 118 לחוק העיקרי –

(א) אחרי סעיף קטן (ב) יבוא:

“(ב1) (1) בלי לגרוע מהאמור בסעיף קטן (ב), בחקירת אירוע בטיחותי שיש חובה לפתוח לגביו בחקירה לפי סעיף 110(א) או (ב1), יעביר מנהל הרשות לחקירה בטיחותית, לאחר גיבוש טיוטת הדוח הסופי ולפני הגשתו כאמור בסעיף קטן (ג), טיוטה מלאה של הדוח הסופי למדינה מעורבת.

(2) התקבלו ממדינה מעורבת הערות לטיוטת הדוח הסופי (בסעיף קטן זה – מדינה מעירה) בתוך 60 ימים מהמועד שבו הועברה למדינה המעירה הטיטה כאמור, או בתוך תקופה ארוכה יותר אם מנהל הרשות לחקירה בטיחותית הסכים לכך, רשאי מנהל הרשות לחקירה בטיחותית לשלב את הערות המדינה המעירה בדוח הסופי; במקרה של אי-הסכמה לשילובן של ההערות כאמור בדוח הסופי, יצרף מנהל הרשות לחקירה בטיחותית את הערות המדינה המעירה שעוסקות בהיבטים הנוגעים למידע העובדתי בלבד, כנספח לדוח הסופי, אם ביקשה זאת המדינה המעירה.

ד ב ר י ה ס ב ר

לפסקה (16)

מנהל הרשות לחקירה בטיחותית ימסור את טיוטת הדוח למדינה מעורבת.

מוצעים תיקונים בסעיף 118 לחוק הטיס המתייחס לדוח הסופי שנערך בסיום ביצוע חקירה בטיחותית ולדרך עריכתו.

סעיף 118(ב1) קובע כי לאחר גיבוש טיוטת הדוח הסופי היא תועבר לכלל הגורמים הרלוונטיים לדוח בהתאם לקבוע בסעיף, לצורך התייחסותם.

מוצע להוסיף לסעיף 118 את סעיף קטן (ב1) שיכלול הוראות כפי שיפורט להלן, בהתאם להוראות נספח 13.

בפסקה (1) מוצע לקבוע בהתאם לסעיף 6.3 לנספח 13, הקובע כי על הרשות לחקירה בטיחותית להעביר את טיוטת הדוח הסופי גם להתייחסות גורמי החוץ הרלוונטיים, כי

בפסקה (2) מוצע לקבוע כי הגורמים שאליהם הועברה טיוטת הדוח הסופי יהיו רשאים להתייחס לטיטה בתוך 60 ימים מיום העברתה אליהם או בתוך תקופה ארוכה יותר אם מנהל הרשות לחקירה בטיחותית הסכים לכך. כמו כן מוצע לקבוע שאם התקבלו ממדינה כאמור הערות לטיוטת הדוח הסופי, רשאי מנהל הרשות לחקירה בטיחותית לשלב את הערות המדינה המעירה בנוסח הסופי של הדוח. במקרה של אי-הסכמה של מנהל הרשות לשלב את ההערות כאמור בדוח הסופי, יצרף מנהל הרשות כנספח לדוח הסופי, בהתאם לבקשת המדינה המעירה, את ההערות שעוסקות בהיבטים הנוגעים למידע העובדתי בלבד.

(3) לא התקבלו ממדינה מעורבת הערות לטיטת דוח סופי, רשאי מנהל הרשות לחקירה בטיחותית לגבש את הדוח הסופי לפי שיקול דעתו.

(4) מנהל הרשות לחקירה בטיחותית רשאי לאשר למדינה מעורבת להעביר את טיטת הדוח, על פי בקשתה, לגורם אחר;

(ב) במקום סעיף קטן (ג) יבוא:

(ג) (1) לאחר קיום ההליך לפי סעיפים קטנים (ב) או (ב1) ותיקון טיטת הדוח הסופי ככל שמצא לנכון, יגיש מנהל הרשות לחקירה בטיחותית את הדוח הסופי לשר ולמנהל, וכן יעבירו לכל גוף אחר הנוגע בדבר ולכל מדינה מעורבת, ובחקירה שבה מעורב כלי טיס שמסתו המרבית המותרת להמראה עולה על 5,700 ק"ג – גם לארגון התעופה הבינלאומי.

(2) הדוח הסופי יכלול, בין השאר, מסקנות וכן המלצות בטיחות המתבססות על מידע שעלה במהלך חקירת האירוע הבטיחותי, ולא ייכלל בו מידע שיש בו כדי לפגוע בביטחון המדינה או ביחסי החוץ שלה.

(1ג) בלי לגרוע מהאמור בסעיף קטן (ג), נקבעה במסגרת הדוח הסופי המלצת בטיחות בעלת השלכות משמעותיות ברמה העולמית, המחייבת נקיטת פעולות הקצובות בזמן לצורך שיפור הבטיחות, תועבר ההמלצה גם אל ארגון התעופה הבינלאומי.

(2ג) קביעת המסקנות או ההמלצות, ובכלל זה הסיבות לאירוע בטיחותי או הגורמים התורמים להתרחשותו, לא תשמש עילה להאשמה או לקביעת אחריות אזרחית, משמעתית או פלילית, בכפוף לאמור בסעיף 126.;

ד ב ר י ה ס ב ר

לחקירה בטיחותית להעביר את הדוח הסופי לכל מדינה כמפורט בסעיף, אשר יש לה זיקה לחקירה, ובמקרים שבהם מעורב באירוע הבטיחותי כלי טיס שמשקל ההמראה המרבי שלו מעל 5,700 ק"ג – גם לארגון התעופה הבינלאומי.

בפסקה (2) מוצע להבהיר כי הדוח הסופי יכלול, בין השאר, מסקנות והמלצות בטיחות, המתבססות על מידע שנבע מהליך החקירה, וכי לא ייכלל בדוח המועבר מידע שיש בו כדי לפגוע בביטחון המדינה או ביחסי החוץ שלה.

נוסף על כך, מוצע להוסיף לסעיף 118 את סעיף קטן (1ג) הקובע כי במקרה שדוח סופי שערכה הרשות לחקירה בטיחותית נכללת המלצת בטיחות בעלת השלכות משמעותיות ברמה העולמית, המחייבת נקיטת פעולות הקצובות בזמן לצורך שיפור הבטיחות, תועבר ההמלצה לידיעת ארגון התעופה הבינלאומי, וזאת בהתאם לחובת המדינות החברות באמנה לפי סעיף 6.9.1 לנספח 13 ולהגדרת SRGC שבסעיף 1 לנספח 13.

עוד מוצע לקבוע מפורשות בסעיף 118(2ג) כי קביעת המסקנות או ההמלצות, במסגרת הדוח הסופי, ובכלל זה קביעת הסיבות והגורמים התורמים להתרחשות האירוע הבטיחותי, לא יהיו עילה לקביעת אחריות פלילית, אזרחית או משמעתית. זאת, בהתאם להגדרות שבנספח 13 לעניין

בפסקה (3) מוצע לקבוע כי אם לא התקבלו הערות כאמור, רשאי מנהל הרשות לחקירה בטיחותית לגבש את הדוח הסופי ולפרסמו לפי שיקול דעתו.

בפסקה (4) מוצע לקבוע כי מנהל הרשות לחקירה בטיחותית רשאי לאשר למדינה אשר הועברה אליה טיטת דוח סופי, להעבירו לגורם אחר. זאת, בהתאם לסעיף 6.2 לנספח 13 שלפיו מדינה אשר קיבלה טיטת דוח ממדינה אחרת שערכה את הדוח, רשאית להעבירו לגורם אחר רק באישור המדינה שערכה את הדוח, אלא אם כן הוא כבר פורסם לציבור על ידי המדינה אשר ערכה אותו.

סעיף קטן (ג) של סעיף 118 קובע לאמור:

"(ג) לאחר קיום ההליך לפי סעיף קטן (ב) ותיקון טיטת הדוח הסופי ככל שמצא לנכון, יגיש החוקר הראשי את הדוח הסופי לשר ולמנהל וכן לכל גוף אחר הנוגע בדבר, ובלבד שבדוח הסופי המועבר לגוף כאמור, לא ייכלל מידע שיש בו כדי לפגוע בביטחון המדינה או ביחסי החוץ שלה; הדוח יכלול, בין השאר, מסקנות וכן המלצות לשיפור בטיחות התעופה ככל הנדרש."

מוצע להתאים את סעיף 118(ג) להוראות נספח 13:

בפסקה (1) מוצע, בהתאם לחובות המוטלות על מדינה לפי סעיף 6.4 ו-6.7 לנספח 13, לקבוע כי על מנהל הרשות

(17) בסעיף 119, במקום "החוקר הראשי" יבוא "מנהל הרשות לחקירה בטיחותית" ובמקום "משרד החוקר הראשי" יבוא "הרשות לחקירה בטיחותית";

(18) אחרי סעיף 119 יבוא:

119א. נפתחה חקירה בטיחותית לעניין תאונת טיס שבה מעורב כלי טיס שמסתו המרבית המותרת להמראה היא 2,250 ק"ג ומעלה או לעניין תקרית חמורה שבה מעורב כלי טיס שמסתו המרבית המותרת להמראה עולה על 5,700 ק"ג, יעביר מנהל הרשות לחקירה בטיחותית, עם סיום החקירה הבטיחותית, לארגון התעופה הבינלאומי, נוסף על דוח סופי לפי סעיף 118, גם דוח נתונים בנוגע לתאונה או לתקרית כאמור;

"העברת דוח נתונים לארגון התעופה הבינלאומי"

(19) בסעיף 120, אחרי "הדוח הראשוני" יבוא "הצהרת ביניים לפי סעיף 117א, טיטת הדוח הסופי", אחרי "118(ב)" יבוא "או (ב)" ובמקום "הדוחות כאמור" יבוא "המסמכים והדוחות כאמור";

(20) במקום סעיף 122 יבוא:

החלפת סעיף 122

"המלצות בטיחות 122. (א) מנהל הרשות לחקירה בטיחותית רשאי לתת המלצות בטיחות, אף שלא כחלק מדוח סופי של חקירה בטיחותית, אם לדעתו יש צורך בכך למניעת אירועים בטיחותיים עתידיים; לעניין זה, "המלצות בטיחות" – המלצות בטיחות המתבססות על מידע שעלה במהלך חקירה בטיחותית או על כל מקור מידע אחר, לרבות מחקר בטיחותי, או ניתוח של מידע כאמור, או על מידע שעלה מסדרת חקירות בטיחותיות.

נוספות

ד ב ר י ה ס ב ר

להרחיב את סמכות שר התחבורה לפי סעיף 120, ולהסמיכו לקבוע בתקנות הוראות גם לעניין הצהרות אלה ולעניין טיטת הדוח הסופי.

הסיבות לקרות אירוע או גורמים תורמים לאירוע. קביעה זו משלימה את האמור בסעיף 105 לחוק הטיס לעניין מטרת החקירה הבטיחותית בכללותה.

לפסקה (20)

לפסקה (17)

סעיף 122 לחוק הטיס קובע לאמור:

"המלצות החוקר הראשי"

122. המנהל וכל מי שהחוקר הראשי כלל לגבי המלצות בדוח הסופי יבחן את ההמלצות כאמור הנוגעות אליו, יחליט באשר ליישומן ויודיע על החלטתו המנומקת בכתב לחוקר הראשי; המנהל יעביר את החלטתו המנומקת כאמור גם לשר.

בהתאם להחלפת אגף החוקר הראשי הקיים כיום ברשות לחקירה בטיחותית כמוצע בהצעת חוק זו, מוצע לתקן את סעיף 119 לחוק הטיס שעניינו פרסום הדוח הסופי, ולשנות את החובה לפרסום באתר משרד החוקר הראשי כך שיפורסם באתר האינטרנט של הרשות לחקירה בטיחותית.

לפסקה (18)

בסעיף 119א מוצע לקבוע כי כאשר מדובר בחקירה בטיחותית של תאונת טיס שבה מעורב כלי הטיס שמשקל ההמראה שלו עולה על 2,250 ק"ג או של תקרית חמורה שבה מעורב כלי הטיס שמשקל ההמראה שלו עולה על 5,700 ק"ג, נדרש מנהל הרשות לחקירה בטיחותית להעביר עם סיום החקירה, נוסף על הדוח הסופי, גם דוח נתונים (Data Report) אל ארגון התעופה הבינלאומי. דוח זה מהווה פירוט מקודד בטופס מובנה של הנתונים השונים הנובעים מדוח החקירה הסופי.

לפסקה (19)

עקב הוספת סמכות למנהל הרשות לחקירה בטיחותית לקביעת הצהרות ביניים, בסעיף 117א כנוסחו המוצע, מוצע

(ב) מנהל הרשות לחקירה בטיחותית יעביר את המלצות הבטיחות כאמור בסעיף קטן (א) לכל גוף הנוגע להמלצה, לרבות לגוף כאמור במדינה חברה, ואם ההמלצות נוגעות למסמכים של ארגון התעופה הבינלאומי – יעבירן גם לארגון האמור.

(ג) קביעת המלצות לפי סעיף זה, לא תשמש עילה להאשמה או לקביעת אחריות אזרחית, משמעתית או פלילית, בכפוף לאמור בסעיף 126.

122.א. (א) המנהל או כל גוף אשר הועברה אליו המלצת בטיחות לפי סעיפים 118(ג) או 122, יבחן את ההמלצות כאמור, יחליט באשר ליישומן ויודיע על החלטתו המנומקת, בכתב, למנהל הרשות לחקירה בטיחותית, לא יאוחר מ־45 ימים ממועד קבלת ההמלצה, ולגבי גורם במדינה חברה – לא יאוחר מ־90 ימים מהמועד כאמור, וכן יעביר למנהל הרשות לחקירה בטיחותית עדכון בנוגע להמלצות הבטיחות שהוחלט על יישומן, ובכלל זה אופן ומידת יישומן, מדי שישה חודשים ועד תום הליך היישום; המנהל יעביר את החלטתו המנומקת כאמור גם לשר.

(ב) מנהל הרשות לחקירה בטיחותית רשאי להאריך את המועדים הנקובים בסעיף קטן (א) אם התבקש לכך על ידי הגורמים הרלוונטיים.

יישום המלצות בטיחות וקבלת המלצות ממדינה חברה

ד ב ר י ה ס ב ר

118(ג) או 122, לרבות מנהל הרשות לתעופה אזרחית, יבחן את ההמלצה ויודיע על החלטתו המנומקת באשר ליישומה. מוצע לקבוע כי ההחלטה בדבר יישום ההחלטה והערכת לוחות הזמנים ליישום תינתן בתוך 45 ימים. מענה לגבי יישום ההמלצות שהועברו למדינה חברה ייעשה בתוך 90 ימים (כפי שקבוע בנספח 13), וזאת עקב הצורך לאפשר למדינות החברות מספיק זמן לדון באותן המלצות עם הגופים הרלוונטיים באותה מדינה.

נוסף על כך, בהתאם לסעיף 6.11 בנספח 13 חלה חובה על המדינה לקבוע הסדרים לצורך מעקב אחר יישום ההמלצות. בהתאם, מוצע לקבוע בסעיף את החובה של המנהל וכל גוף אחר שאליו נשלחה המלצה כאמור אשר הוחלט ליישמה, לעדכן את הרשות לחקירה בטיחותית, כל שישה חודשים, לגבי ההתקדמות ביישומן של המלצות אלה. כמו כן המנהל יעביר את החלטתו כאמור גם לשר.

בסעיף קטן (ב) מוצע לקבוע כי מנהל הרשות לחקירה בטיחותית רשאי להאריך את המועדים לקבלת ההודעה לגבי יישום המלצותיו, אם התבקש לעשות כך על ידי הגורם הרלוונטי.

מול גופים בישראל או מול מדינות זרות. המלצות כאמור יכולות להיות כאלה שמנהל הרשות מצא שמטעמי בטיחות וסיכון חיי אדם יש מקום לשקול את יישומן בדחיפות.

בסעיף קטן (ב) מוצע לקבוע כי המלצות שנקבעו כאמור בסעיף קטן (א) יועברו לרשויות המתאימות ליישום ההמלצה, וכן לכל רשות חקירה של מדינה אחרת הנוגעת להמלצה, ואם ההמלצות נוגעות למסמכים של ארגון התעופה הבינלאומי – יועברו גם לארגון.

בסעיף קטן (ג) מוצע לקבוע, בהתאם להוראות נספח 13, כי קביעת ההמלצות לפי סעיף זה לא תשמש עילה להאשמה או לקביעת אחריות אזרחית, משמעתית או פלילית, וזאת בכפוף לאמור בסעיף 126.

נוסף על כך מוצע להוסיף סעיף 122א העוסק בדרך הטיפול בהמלצות של מנהל הרשות לחקירה בטיחותית, הן בדוחות הסופיים והן בהמלצות נוספות שנקבעו על ידו לפי סעיף 122 בנוסחו המוצע. זאת, לצורך התאמה להוראות סעיפים 6.3 עד 6.9 ו־6.12 לנספח 13 וכהשלמה לסעיף 122 בנוסחו המוצע.

בסעיף קטן (א) מוצע לקבוע כי כל אדם שהועברה אליו המלצה של מנהל הרשות לחקירה בטיחותית לפי סעיף

(ג) מנהל הרשות לחקירה בטיחותית יקיים תיעוד של המלצות הבטיחות שהועברו על ידו וכן של התשובות שהתקבלו לאותן המלצות, כאמור בסעיף זה, ויבצע מעקב אחר יישומן של המלצות שהוחלט על ביצוען.

(ד) הועברה למנהל הרשות לחקירה בטיחותית המלצה מאת רשות חקירה בטיחותית במדינה חברה בהמשך לחקירה בטיחותית שנערכה על ידה, יעביר אותה לגורם הרלוונטי ליישומה; מנהל הרשות לחקירה בטיחותית יחליט באשר לאופן ומידת יישומה של ההמלצה ויעביר את החלטתו המנומקת לרשות החקירה הבטיחותית במדינה החברה אשר העבירה את ההמלצה כאמור, לא יאוחר מ-90 ימים ממועד קבלת ההמלצה;

(21) בסעיף 123(א), בהגדרה "חומר חקירה בטיחותית", אחרי "הדוח הראשוני" יבוא "טיוטת הדוח הסופי", אחרי "118(ב)" יבוא "או הערות שהתקבלו לפי סעיף 118(ב)", ניתוח מידע שערך מנהל הרשות לחקירה בטיחותית, אחרי "נוצר" יבוא "או שהתקבל ועבר עיבוד בידי מנהל הרשות לחקירה בטיחותית או" ואחרי "במהלך החקירה" יבוא "על ידי מנהל הרשות לחקירה בטיחותית";

(22) בסעיף 127, סעיף קטן (ב) – בטל;

ד ב ר י ה ס ב ר

חקירה ויהיה חסוי ובלתי קביל כראיה בהליך משפטי. תיקון זה תואם לעיקרון שבבסיס ההגדרה כיום שלפיה חומר שעובר בדרך שמשקפת את שיקול דעת החוקר הראשי או שיש בו פרטים מזהים יהווה חומר חקירה חסוי.

כמו כן, לפי סעיף 5.12.6 לנספח 13, על כל מדינה לנקוט את כל האמצעים כדי להבטיח שטיוטת הדוח הסופי לא תופץ לציבור אלא בהתאם לאופן ההפצה שקבוע בנספח 13. בהתאם, מוצע להוסיף במידע חסוי גם את טיוטת הדוח הסופי וההערות שהתקבלו מהגופים לטיוטת הדוח הסופי.

לפסקה (22)

סעיף 127 לחוק הטיס שעניינו מניעת שיבוש חקירה פלילית או פגיעה בה, קובע בסעיף קטן (ב) כך:

"לעניין אירוע בטיחותי שאירע בפרק הזמן האמור בפסקה (2) להגדרה "זמן הפעלה ותחזוקה", תהיה למפקח העורך חקירה לפי סעיף 209(5) ו-(7) לפקודת הבטיחות בעבודה [נוסח חדש], התש"ל-1970, או לפי סעיף 3(4) לחוק ארגון הפיקוח על העבודה, התשי"ד-1954, הסמכות להורות לחוקר הראשי כי ימלא את תפקידיו ויעשה שימוש בסמכויותיו לפי פרק זה בתיאום עמו, ובלבד שהדבר נדרש כדי למנוע את שיבוש החקירה הפלילית או פגיעה בחקירה כאמור."

עקב תיקון ההגדרה "זמן הפעלה ותחזוקה" בסעיף 103 וביטול הכללת משך התחזוקה של כלי הטיס שאינה כרוכה בהפעלתו, מוצע לבטל את סעיף 127(ב) אשר עיקרו מעורבות של החוקר הראשי בחקירת אירוע בטיחותי בזמן תחזוקה של כלי הטיס כאמור.

בסעיף קטן (ג), כחלק מיישום חובת המדינה לפי סעיף 6.11 לנספח 13, מוצע לקבוע כי מנהל הרשות לחקירה בטיחותית יקיים תיעוד של כל המלצות שהוא העביר לגורמים אחרים, של החלטותיו לגבי ההמלצות וכן יקיים מעקב אחרי יישומן של ההמלצות שהתקבלו החלטות ליישמן.

בסעיף קטן (ד) מוצע לקבוע חובה הקבועה בסעיף 6.10 לנספח 13 ולפיה כאשר מגיעה המלצה מרשות חקירה של מדינה חברה הנוגעת לישראל, מנהל הרשות לחקירה בטיחותית יעביר המלצה זאת לגורם הרלוונטי ליישומה. מנהל הרשות לחקירה בטיחותית יחליט באשר לאופן ומידת היישום של ההמלצה ויעביר את החלטתו המנומקת לרשות שהעבירה המלצה זו באשר ליישום ההמלצה, בתוך 90 ימים ממועד קבלתה.

לפסקה (21)

סעיף 123 לחוק הטיס קובע כי חומר חקירה בטיחותית הוא חומר חסוי ובלתי קביל. עיקרון זה קבוע בנספח 13 ועומד בבסיס החקירה הבטיחותית כדי לשמר את שיתוף הפעולה של נותני העדויות בעניין של הליך החקירה הבטיחותית ולהפיג את חששם מפני השלכות אפשריות מחשיפתם במתן העדות ופרטי העדות והעברת חומרי חקירה שנמסרו על ידם. שיתוף פעולה זה הכרחי כדי להבטיח את קיומה של חקירת בטיחות אפקטיבית ואובייקטיבית. מוצע לערוך תיקון של ההגדרה "חומר חקירה בטיחותית" כך שתכלול גם מידע שהתקבל במהלך חקירה ואשר עובד על ידי חוקרי הרשות לחקירה בטיחותית או חומר אחר שהתקבל אצל מנהל הרשות לחקירה בטיחותית במהלך חקירה או שנמסר לו ועבר עיבוד על ידו. כך, גם מידע כאמור ייחשב חומר

(א) בסעיף קטן (א), המילים "לכלי טיס ישראלי או לכלי טיס שמדינת ישראל היא מדינת התכן או מדינת הייצור שלו" – יימחקו, ואחרי "הפעלת כלי הטיס" יבוא "ובלבד שאותה מדינה התחייבה שלא ייעשה במידע שימוש אלא לצורך החקירה בלבד";

(ב) במקום סעיף קטן (ב) יבוא:

"(ב) על אף האמור בסעיף קטן (א), מידע המועבר לפי אותו סעיף קטן לא יכלול מידע שיש בו כדי לפגוע בביטחון המדינה או ביחסי החוץ שלה";

(24) אחרי סעיף 128 יבוא:

128א. (א) אירוע אירוע בטיחותי חמור בישראל, רשאי מנהל הרשות לחקירה בטיחותית להעביר את האחריות לביצוע החקירה, כולה או חלקה, למנהל רשות חקירה בטיחותית של מדינה חברה או לראש ארגון אזורי לחקירת תאונות טיס ותקריות טיס (RAIO) (בסעיף זה – רשות חקירה אחרת), כפי שיסוכם בין הצדדים ובכפוף להוראות סעיף קטן (ב).

(ב) העביר מנהל הרשות לחקירה בטיחותית את האחריות לרשות חקירה אחרת, כאמור בסעיף קטן (א), יחולו הוראות אלה:

ד ב ר י ה ס ב ר

לפסקה (23)

"מדינת התכן" (State of Design) – מדינה שהיא צד לאמנה ובעלת סמכות שיפוט כלפי הגורם האחראי לתיכון הדגם הבסיסי (Type) של כלי הטיס".

סעיף 128 לחוק הטיס עניינו העברת מידע לבקשת מדינה אחרת.

הגדרות אלה הועתקו לסעיף 103 ולפיכך מוצע למוחק מסעיף מקטן זה.

בהתאם לסעיף 5.14 לנספח 13, כל מדינה אשר קיבלה פנייה ממדינה החוקרת אירוע בטיחותי נדרשת למסור למדינה האחרת כל מידע שברשותה הרלוונטי לאירוע. הסעיף בנוסחו כיום מתייחס לחובה של הרשות לחקירה בטיחותית למסירת מידע שקיים בידיה או שהועבר אליה, כאשר הכלי הוא כלי טיס ישראלי או שהמדינה היא מדינת התכן או הייצור של כלי הטיס. הסדר זה אינו תואם את הוראות נספח 13 הדורש ממדינה למסור מידע שברשותה אם התבקשה לכך על ידי מדינה החוקרת אירוע בטיחותי בהתייחס לכל אירוע בטיחותי.

מוצע לקבוע בסעיף קטן (ב) כנוסחו המוצע, שמנהל הרשות לחקירה בטיחותית לא ימסור מידע לפי סעיף זה אם יש בכך, לפי שיקול דעתו, כדי להביא לפגיעה בביטחון המדינה או ביחסי החוץ שלה.

לפסקה (24)

מוצע להוסיף סעיף 128א התואם את הוראות סעיף 5.1 לנספח 13 העוסק בהסמכת מדינה חברה או ארגון אזורי לחקירת תאונות ותקריות טיס, לעניין חקירה בטיחותית של אירוע בטיחותי חמור שאירע בישראל. בהתאם להוראות סעיף 5.1 לנספח 13, אם אירוע אירוע בטיחותי חמור בישראל ומנהל הרשות סבור שהוא אינו יכול לנהל את החקירה מסיבות כלשהן, הוא יהיה רשאי להעביר את האחריות לביצוע חקירה בטיחותית, כולה או חלקה, למנהל רשות חקירה בטיחותית של מדינה חברה או לראש ארגון אזורי לחקירת תאונות טיס או לתקריות טיס (RAIO), כפי שיסוכם בין הצדדים. היקף העברת החקירה, הסמכויות שמועברות וההסדרים הנלווים לכך יוסדרו מראש עם הרשות שהסכימה לנהל את החקירה או עם ארגון ה-RAIO.

לפיכך, מוצע לתקן את סעיף 128א) כך שיחול לגבי כל פנייה ממדינה העורכת חקירה בטיחותית לקבלת מידע שבידי הרשות לחקירה בטיחותית או שהועבר אליה.

נוסף על כך, בהתאם להמלצה שבסעיף 5.14.1 לנספח 13, מוצע לקבוע כי מסירת המידע תיעשה בתנאי שהמדינה החברה המקבלת את המידע תחייב לעשות שימוש במידע לצורך החקירה בלבד ולא לשימושים החורגים מכך.

סעיף קטן (ב) בנוסחו כיום קובע לאמור:

"(ב) בסעיף זה –

לצד זאת, בסעיף קטן (ב) מוצע לקבוע סמכויות וחובות בסיסיות שיחולו במקרים של העברת חקירה כאמור כמפורט להלן:

"מדינת הייצור" (State of Manufacture) – מדינה שהיא צד לאמנה ובעלת סמכות שיפוט כלפי הגורם האחראי להרכבתה הסופית של כלי הטיס;

(1) מנהל הרשות לחקירה בטיחותית יסייע לרשות החקירה האחרת לקדם את החקירה ככל הנדרש;

(2) הפעלת הסמכויות לפי סעיף 114 לעניין חקירה בטיחותית המבוצעת בידי רשות החקירה האחרת תיעשה בידי מנהל הרשות לחקירה בטיחותית או בידי חוקרים שהוא הסמיך לכך לפי סעיף 115;

(3) הועברה לרשות החקירה האחרת האחריות לביצוע החקירה במלואה, תפרסם רשות החקירה האחרת את דוח החקירה הסופי של האירוע הבטיחותי החמור, והרשות לחקירה בטיחותית לא תהיה אחראית לפרסומו.

128.ב. אירע אירוע בטיחותי חמור במדינה חברה, רשאית הרשות לחקירה בטיחותית, לבקשת מנהל הרשות לחקירה בטיחותית באותה מדינה, לבצע חקירה בטיחותית של האירוע הבטיחותי, כולה או חלקה, כפי שיוסכם בין הצדדים.

ביצוע חקירה בטיחותית של אירוע בטיחותי חמור שאירע במדינה חברה

128.ג. (א) אירע אירוע בטיחותי חמור בשטח שלא ניתן לקבוע בוודאות כי הוא שייך למדינה מסוימת, והייתה מדינת ישראל מדינת הרישום של כלי טיס המעורב באירוע הבטיחותי החמור, תבצע הרשות לחקירה בטיחותית חקירה בטיחותית של האירוע; ואולם מנהל הרשות לחקירה בטיחותית רשאי להעביר את האחריות לביצוע החקירה, כולה או חלקה, למדינה חברה אחרת, אם מצא שהדבר נדרש לצורך ביצוע החקירה, כפי שיוסכם בין הצדדים.

ביצוע חקירה בטיחותית של אירוע בטיחותי חמור שאירע בשטח שלא ניתן לקבוע בוודאות כי הוא שייך למדינה אחרת

ד ב ר י ה ס ב ר

את החקירה כפי שהתבקש, לפי שיקול דעתו. אופן ביצוע החקירה יוסדר בהסכמות בין הרשות לחקירה בטיחותית לבין הגורם הרשמי במדינה החברה שפנה אל מנהל הרשות לחקירה בטיחותית. במקרה שהחליט על ביצוע החקירה, ימנה מנהל הרשות חוקר ממונה שינהל את החקירה בהתאם להסדרים שנקבעו.

נוסף על כך מוצע לקבוע בסעיף 128ג(א), בהתאם לסעיף 5.3 לנספח 13, כללים למעורבות של מדינת ישראל בחקירה בטיחותית של אירוע בטיחותי חמור שבו מעורב כלי טיס ברישום ישראלי בשטח שלא ניתן לקבוע בוודאות כי הוא שייך למדינה מסוימת, למשל בשטחי ים כמו באוקיינוסים. במקרה כזה, בהתאם להוראות הנספח, מוצע לקבוע שככלל, אם מדינת ישראל היא מדינת הרישום של כלי הטיס המעורב באירוע, הרשות לחקירה בטיחותית בישראל תבצע את החקירה, ואולם מנהל הרשות יכול להעביר את האחריות לביצוע החקירה, כולה או חלקה, למדינה חברה אחרת אם הוא הגיע למסקנה שהדבר נדרש לטובת איכות החקירה והכול כפי שיוסכם בין הצדדים.

(1) אם מנהל הרשות העביר את האחריות לחקירה, הוא יסייע לגוף החקירה שנקבע ככל הנדרש ובהתאם לסמכויותיו לפי חוק הטיס, כדי שאותה רשות תוכל לבצע את החקירה;

(2) מוצע שבכל מקרה שבו הועברה החקירה כאמור, הפעלת סמכויות החקירה המפורטות בסעיף 114 לחוק הטיס הנתונות לרשות לחקירה בטיחותית או לחוקר הממונה בישראל, תמשיך ותתבצע על ידי הרשות לחקירה בטיחותית בישראל בעבור גורם החקירה אשר אליו הועברה האחריות לביצוע החקירה;

(3) אם האחריות לבצע את החקירה הועברה לגורם אחר כאמור, אותו גורם יהיה אחראי על פרסום הדוח הסופי של החקירה הבטיחותית.

עוד מוצע, בהתאם להוראות נספח 13, לקבוע בסעיף 128ב כנוסחו המוצע כי אם אירע אירוע בטיחותי חמור במדינה חברה ומנהל הרשות לחקירה בטיחותית באותה מדינה פונה לרשות החקירה הבטיחותית בישראל בבקשה לבצע חלק מהחקירה או את כולה, מנהל הרשות רשאי לקיים

(ב) בלי לגרוע מהוראות סעיף קטן (א), אירע אירוע בטיחותי חמור בשטח שלא ניתן לקבוע בוודאות כשטח השייך למדינה מסוימת, ומדינת הרישום של כלי הטיס המעורב באירוע אינה מבצעת חקירה בטיחותית או שלא העבירה את האחריות לביצוע החקירה, כולה או חלקה, למדינה אחרת, רשאית הרשות לחקירה בטיחותית, אם מדינת ישראל היא מדינה מעורבת, לפנות אל מדינת הרישום של כלי הטיס כאמור, בכתב, בהתאם להוראות נספח 13, בבקשה לבצע בעצמה את החקירה הבטיחותית, כולה או חלקה; הביעה מדינת הרישום את הסכמתה לבקשה כאמור או לא השיבה לבקשה בתוך 30 ימים, תבצע הרשות לחקירה בטיחותית את החקירה בהתאם להוראות לפי חוק זה.

128.ד. מנהל הרשות לחקירה בטיחותית לא יפרסם מידע לגבי אירוע בטיחותי שנחקר על ידי מדינה חברה והועבר אליו, ובכלל זה דוחות או טיוטות דוחות או חלק מהם, ולא יאפשר גישה למידע כאמור, אלא אם כן קיבל מאותה מדינה אישור לכך או שהמידע פורסם על ידי המדינה החברה.”;

סייגים לפרסום מידע שהתקבל ממדינה חברה

(25) בסעיף 129 –

(א) האמור בו יסומן “(א)” ובסופו יבוא:

”(5) הודעות שיש למסור למנהל הרשות לחקירה בטיחותית לפי פרק זה, ובכלל זה הדרכים למסירתן והפרטים שייכללו בהן.”;

(ב) אחרי סעיף קטן (א) יבוא:

”(ב) תקנות לפי סעיף זה ייקבעו על פי הצעת הרשות לחקירה בטיחותית או בהתייעצות עימה.”;

ד ב ר י ה ס ב ר

לפסקה (25)

סעיף 129 לחוק הטיס עוסק בסמכות שר התחבורה לקבוע בתקנות הסדרים בעניינים שונים הנוגעים לחקירות בטיחותיות. מוצע לתקן את הסעיף האמור ולקבוע הוראה המסמיכה את שר התחבורה לקבוע הסדרים לעניין הודעות שיש למסור למנהל הרשות לחקירה בטיחותית לפי פרק ז, ובכלל זה הדרכים למסירתן והפרטים שייכללו בהן, סמכות שקבועה כיום בסעיף 106 הקיים לעניין הודעה על אירוע בטיחותי.

כאמור בחלק הכללי ובדברי ההסבר לסעיף 4 להצעת החוק, רשות החקירה הבטיחותית היא רשות עצמאית ובלתי תלויה וכפופה לדין ולשר בלבד ולפי הנספח נדרש שהיא לא תהיה נתונה להשפעות של גורמים שעשויים להשפיע על פעילותה, ובייחוד גורמים שעשויים להיות מושפעים מהחקירות הבטיחותיות המנוהלות על ידה. לפיכך, בהתאם לעקרונות האמנה שבבסיס החקירה הבטיחותית, הואיל והרשות לחקירה בטיחותית היא הגורם בעל המומחיות בתחום חקירת תאונות, וכדי לשמור על עצמאותה ואי-תלותה של הרשות, מוצע לקבוע כי תקנות לפי סעיף 129 ייקבעו על פי הצעת הרשות או לאחר התייעצות עימה.

עוד מוצע לקבוע בסעיף 128ג(ב), בהתאם לסעיף 5.3.2 לנספח 13, שאם אירע אירוע בטיחותי חמור בשטח שלא ניתן לקבוע בוודאות כשטח השייך למדינה מסוימת, ומדינת הרישום של כלי הטיס המעורב באירוע אינה מבצעת חקירה בטיחותית או שלא העבירה את האחריות לביצוע החקירה למדינה אחרת, רשאית מדינת ישראל, אם היא מדינה מעורבת (כהגדרתה בחוק המוצע) באירוע הבטיחותי האמור, לפנות למדינת הרישום של כלי הטיס האמור בבקשה לבצע את החקירה, כולה או חלקה, בעצמה. אם מדינת הרישום הסכימה לבקשה או אם היא לא השיבה לבקשה בתוך 30 ימים, רשאית הרשות לחקירה בטיחותית לבצע את החקירה.

עוד מוצע לקבוע בסעיף 128ד ובנוסחו המוצע, הוראה לעניין סייגים לפרסום מידע שהתקבל ממדינה חברה. לפי המוצע, למרות חובות הפרסום המוטלות על מנהל הרשות לחקירה בטיחותית לפי חוק, הוא לא יפרסם כל מידע שהועבר אליו ממדינה חברה, שמקורו בחקירה בטיחותית שבוצעה על ידי המדינה החברה, ובכלל זה דוחות, טיוטות דוחות או חלקים מהם, וגם לא יאפשר גישה אליהם, אלא אם כן קיבל לכך אישור של המדינה החוקרת או שהמידע פורסם על ידי המדינה החוקרת זה מכבר. זאת, בהתאם להוראות סעיף 6.2 לנספח 13.

(26) בסעיף 130, בהגדרה "אירוע בטיחותי מעורב-צבאי", בסופה יבוא:

"(6) מעורב בו כלי טיס אזרחי, אשר הופעל בידי גורם בצבא הגנה לישראל";

(27) בסעיפים 133(1) ו-135(ב)(2), המילים "ממלא מקומו" – יימחקו;

(28) בסעיף 137, בהגדרה "אירוע בטיחותי", "החוקר הראשי" ו"תאונת טיס", המילים "החוקר הראשי" – יימחקו;

(29) בסעיף 138 –

(א) במקום כותרת השוליים יבוא "הודעה על אירוע בטיחותי";

(ב) במקום סעיף קטן (א) יבוא:

"(א) בלי לגרוע מהוראות סעיף 106, אדם מעורב שיש לו ידיעה על התרחשות אירוע בטיחותי, ימסור על כך הודעה בכתב למנהל ולמנהל הרשות לחקירה בטיחותית בתוך 72 שעות מקרות האירוע הבטיחותי או מנחיתת כלי הטיס שהיה מעורב באירוע, לפי העניין ולפי המאוחר; בהודעה כאמור יציין, בין השאר, את הפרטים שנקבעו בתקנות לפי סעיף 129(5), ואולם רשאי השר לקבוע בתקנות הוראות מיוחדות בנוגע לדיווח לפי סעיף זה.";

ד ב ר י ה ס ב ר

לפסקה (26)

(1) בסעיף 133(1) – שעניינו אופן הפעלת סמכויות בעת חקירה בטיחותית של אירוע בטיחותי מעורב-צבאי שעורכת הרשות לחקירה בטיחותית;

(2) בסעיף 135(ב)(2) – שעניינו אופן הפעלת סמכויות בעת חקירה בטיחותית של אירוע בטיחותי מעורב-משטרי שעורכת הרשות לחקירה בטיחותית.

לפסקה (29)

סעיף 138 לחוק הטיס עניינו דיווח למנהל רשות התעופה האזרחית בעניין אירוע בטיחותי. סעיף זה משלים את סעיף 106 לחוק הטיס כנוסחו היום, העוסק בדיווח מיירי על אירוע בטיחותי חמור, והוא עוסק בחובת דיווח על כל אירוע בטיחותי למנהל רשות התעופה האזרחית ולמנהל הרשות לחקירה בטיחותית בתוך 72 שעות מקרות האירוע.

בהתאם לסעיף 106 כנוסחו המוצע בפסקה (7) לעיל, שעניינו הודעה למנהל הרשות לחקירה בטיחותית על אירוע בטיחותי חמור, מוצע להתאים את הוראות סעיף 138 כך שיובהר שנוסף על הדיווח לפי סעיף 106, אדם מעורב שיש לו ידיעה על התרחשות אירוע בטיחותי (חמור ושאינו חמור) ימסור על כך הודעה בכתב למנהל רשות התעופה האזרחית ולמנהל הרשות לחקירה בטיחותית בתוך 72 שעות מקרות האירוע או מנחיתת כלי הטיס המעורב, לפי העניין ולפי המאוחר. ההודעה תיעשה בהתאם להוראות שיקבע לעניין זה מנהל הרשות לחקירה בטיחותית לפי סעיף 129(א)(5) כנוסחו המוצע, אך השר רשאי לקבוע בתקנות הוראות מיוחדות לעניין דיווח לפי סעיף זה.

בסעיף 130 לחוק הטיס מוגדר המונח "אירוע בטיחותי מעורב-צבאי", לעניין הוראות סימן ז' בפרק ז'. בחלוף השנים אירעו כמה אירועים בטיחותיים שבהם היה מעורב כלי טיס אזרחי הרשום בפנקס הרישום, אשר הפעלתו התבצעה בעת האירוע על ידי גורם בצבא הגנה לישראל, וכך גם צפוי בעתיד. אירוע בטיחותי בכלי טיס שכזה, גם אם הוא מתרחש בזמן שהוא מופעל על ידי גורם צבאי, הוא בעל היבטים אזרחיים בשל הקשר לכשירות האווירית המתמשכת המתבצעת ומפוקחת על ידי הגורמים האזרחיים של כלי טיס זה. בשל כך יש מקום לבצע את החקירה של מקרים אלה, בהתאם להסדרים הקבועים בסימן ז' לפרק ז' לעניין אירוע בטיחותי מעורב-צבאי. הואיל ואירועים מסוג זה אינם נכללים בהגדרה הקבועה כיום בסעיף 130 האמור, מוצע לתקנו ולכלול במסגרת ההגדרה האמורה גם אירוע בטיחותי שבו מעורב כלי טיס אזרחי אשר מופעל בידי גורם בצבא הגנה לישראל.

לפסקה (27)

בהתאם למחיקת ההוראה הקבועה בסעיף 107 לחוק הטיס לעניין מינוי ממלא מקום למנהל הרשות לחקירה בטיחותית, מאחר שלא נדרש לציין בחקיקה ושמיילוי ממלא המקום ייעשה לפי המקובל במינוי עובדי מדינה, מוצע למחוק את ההתייחסות המפורשת לממלא מקום בסעיפים אלה:

(30) בסעיף 141(א), אחרי "וכן תמליל של הקלטה כאמור" יבוא "הקלטה של פעילות טיסה הנקלטת באמצעים קרקעיים והנוגעת לאירוע בטיחותי, כמפורט בנספח 11 לאמנה";

(31) בסעיף 142(ד)(1), המילים "על ממלא מקומו" והמילים "לממלא מקומו" – יימחקו;

(32) בסעיף 168, אחרי סעיף קטן (ב) יבוא:

"(ב1) לא יתקין השר תקנות לפי חוק זה הנוגעות לחקירה בטיחותית אלא לפי הצעת הרשות לחקירה בטיחותית או בהתייעצות עימה";

(33) בסעיף 172(4)(ב), במקום "תאונת טיס, שאירעה" יבוא "אירוע בטיחותי חמור כהגדרתו בסעיף 103 שאירע" ובמקום "ההוראות שנקבעו" יבוא "הוראות סעיף 128 ב וההוראות שנקבעו".

ד ב ר י ה ס ב ר

לפסקה (30)

לפסקה (32)

סעיף 168(ב) לחוק הטיס קובע כי התקנת תקנות לפי חוק זה תהיה על פי הצעת רשות התעופה האזרחית או לאחר התייעצות עימה. כאמור לעיל, הרשות לחקירה בטיחותית היא רשות עצמאית ובלתי תלויה ובהתאם למוצע לא תהיה נתונה להשפעות של גורמים העשויים להשפיע על פעילותה, ובייחוד גורמים העשויים להיות מושפעים מהחקירות הבטיחותיות המנוהלות על ידה. לפיכך, בהתאם לעקרונות נספח 13, הואיל והרשות לחקירה בטיחותית היא הגורם בעל המומחיות בתחום חקירת תאונות, וכדי לשמור על עצמאותה ואי-התלות שלה, נדרש להבטיח כי ההסדרים הנוגעים לחקירת אירועי בטיחות, יבוצעו לפי הצעת הרשות לחקירה בטיחותית או לאחר התייעצות עימה. יודגש, אין בחיקון כאמור כדי לגרוע מחובת השר לפעול במסגרת קביעת תקנות בהתאם להליכים הנדרשים על פי הדין הכללי והמינהלי לקיום התייעצות עם כלל הגורמים הנוגעים לחקירות בטיחותיות ולשמיעת הציבור כנדרש.

לפסקה (33)

עקב התיקונים המוצעים בהצעת חוק זו, ובכלל זה הוספת סעיף 128 לחוק הטיס הנוגע להשתתפות הרשות לחקירה בטיחותית בחקירה המתבצעת במדינה חברה, מוצע לתקן את סעיף 172 לחוק הטיס שעניינו תחולה לגבי כלי טיס ישראלי בהיותו מחוץ לישראל, כך שבחקירת אירוע בטיחותי חמור שאירע בשטח מדינה חברה יחולו גם הוראות סעיף 128 נוסף על ההוראות שנקבעו לפי סעיף 129(2) בנוסחו היום.

לפי סעיף 5.12 לנספח 13 שעניינו חיסיון של חומרי חקירה הנוגעים לתאונות טיס ותקריות טיס, נקבע כי הקלטות של יחידות התעבורה האווירית הן חסויות ולא קבילות כראיה בבית המשפט. סעיף 141 לחוק הטיס קובע כי על הקלטות המפורטות בסעיף חלים חיסיון ואי-קבילות בהליכים משפטיים, למעט חריגים המפורטים בסעיף.

בתיקון 16 ו-18 לנספח 13 תוקן סעיף 5.12 לנספח 13 והוספו לסוגי ההקלטות שנוגעות לפעילות תעופתית אשר חלה לגביהן חובת חיסיון והגנה מחשיפה, גם הקלטות הנוגעות לפעילות טיסה המבוצעות באמצעים קרקעיים, כגון אמצעי מעקב מתקדמים, המפורטים בנספח 11 לאמנה.

בהתאם לתיקון הנספח כאמור, מוצע לתקן את סעיף 141 לחוק הטיס ולהוסיף בגדר ההקלטות שלגביהן חלים חיסיון ואי-קבילות, גם הקלטות של פעילות טיסה המבוצעות באמצעים קרקעיים, ובכך להחיל את אי-הקבילות גם על סוג פרטני זה של הקלטות.

לפסקה (31)

בהתאם למחיקת ההוראה הקבועה בסעיף 107 לחוק הטיס לעניין מינוי ממלא מקום למנהל הרשות לחקירה בטיחותית, מאחר שלא נדרש לציין במפורש בחקיקה ומילוי ממלא המקום ייעשה כמקובל במינוי עובדי מדינה, מוצע למחוק את ההתייחסות המפורשת לממלא מקום בסעיף 142(ד)(1) לחוק שעניינו קביעת הוראת עונשין בשל השפעה או ניסיון להשפיע שלא כדין על מנהל הרשות לחקירה בטיחותית או על חוקר בעת חקירה בטיחותית.

פרק ד': הוראות שונות

13. ביצוע תקנות (א) השר ממונה על ביצוע חוק זה והוא רשאי להתקין תקנות לביצועו.
(ב) תקנות לפי חוק זה יותקנו לפי הצעת הרשות לחקירה בטיחותית או בהתייעצות עימה.
14. הוראת מעבר מי שכיהן כחוקר הראשי ערב יום תחילתו של חוק זה (בסעיף זה – יום התחילה) לפי הוראות פרק ז' לחוק הטיס כנוסחו ערב יום התחילה, יכהן החל ביום התחילה כמנהל הרשות לחקירה בטיחותית.

ד ב ר י ה ס ב ר

לפי סעיף 14(ב) לחוק רשות התעופה האזרחית ושל רשות הספנות והנמלים לפי סעיף 32 לחוק רשות הספנות והנמלים, התשס"ד-2004.

סעיף 14 בהתאם להקמת הרשות לחקירה בטיחותית אשר מחליפה את אגף החוקר הראשי במשרד התחבורה, מוצע להבהיר כי מי שכיהן כחוקר הראשי במשרד התחבורה ערב יום תחילתו של החוק המוצע, יכהן החל מיום התחילה כמנהל הרשות לחקירה בטיחותית. בהתאם לכך, מכלול החקירות וההליכים שנוהלו על ידי החוקר הראשי ערב תחילתו של חוק זה ימשיכו להתבצע על ידו בתפקידו כמנהל הרשות לחקירה בטיחותית.

פרק ד': הוראות שונות

סעיף 13 בסעיף קטן (א) מוצע לקבוע כי שר התחבורה הוא השר הממונה על ביצוע החוק המוצע והוא מוסמך להתקין תקנות לביצועו.

בסעיף קטן (ב) מוצע, בהתאם להנחיות ארגון התעופה הבין-לאומי בנוגע למעמדה של רשות חקירה בטיחותית במדינה חברה, לעגן את מעמדה של הרשות לחקירה בטיחותית בנוגע להתקנת תקנות מכוח חוק הטיס הנוגעות לחקירות בטיחותיות. כך לפי המוצע, השר לא יתקין תקנות לפי החוק המוצע בעניין הנוגע לחקירות בטיחותיות, אלא לפי הצעת הרשות לחקירה בטיחותית או לאחר התייעצות עימה. זאת, בדומה למעמדה של רשות התעופה האזרחית