



רשות שדות התעופה בישראל  
ISRAEL AIRPORTS AUTHORITY

דוח סביבה, חברה  
וממשל תאגידי (ESG)

2024





## תוכן עניינים

3	דבר המנכ"ל
4	אודות הדו"ח
5	רשות שדות התעופה בצל מלחמת 'חרבות ברזל'
5	חזון רשות שדות התעופה
6	אודות רשות שדות התעופה
8	תהליך ניתוח מהותיות
9	יעדי האו"ם לפיתוח בר-קיימא - SDGs
12	דיאלוג עם מחזיקי עניין
14	ממשל
15	ממשל תאגידי תקין
19	ניהול סיכונים
23	ביצועיים כלכליים ופיתוח עסקי
25	חברה
26	ניהול ההון האנושי
32	אבטחת מידע וסייבר
33	בטיחות וגהות ברשות שדות התעופה
35	איכות השירות, ביטחון וחווית לקוח
36	סביבה
38	קיימות ושינוי אקלים
44	ניהול סביבתי
56	אינדקס GRI



רשות שדות התעופה מפרסמת לראשונה, דו"ח אחריות תאגידי (ESG), המסכם את פעילותה בשנת 2024.

דו"ח אחריות תאגידי זה, מבטא את מחויבותה של הרשות, לפעול באחריות ציבורית, בשקיפות, בהתאם לעקרונות ממשל תקין, תוך שילוב ערכי סביבה וחברה. על אף שאין על הרשות חובה לפרסם דו"ח מסוג זה, בהיותה תאגיד סטטוטורי, בחרנו לעשות כן, מתוך תפיסה ערכית ואחריות ציבורית, כחלק ממחויבותנו לציבור ובהתאם לסטנדרטים הנהוגים בקרב הארגונים המובילים.

שנת 2024 התאפיינה באתגרים ביטחוניים וחברתיים משמעותיים. בתקופה מורכבת זו פעלה הרשות לשמירה על רציפות תפקודית מלאה של שערי הכניסה והיציאה האוויריים והיבשתיים של מדינת ישראל, תוך הקפדה בלתי מתפשרת על בטיחות, ביטחון ורמת שירות גבוהה לציבור הנוסעים.

הרציפות התפקודית התאפשרה בזכות מסירותם של עובדי הרשות, שפעלו במקצועיות בשגרה ובחירום, בהתאם לתהליכי היערכות סדורים ונהלים מקצועיים מוקפדים. חרף תנאי אי-ודאות, שינויים תפעוליים וביטולי טיסות, המשיכה הרשות להפעיל תשתיות לאומיות חיוניות.

הרשות יישמה מהלכים ארגוניים לניהול ההון האנושי, לגיוון תעסוקתי, לחיזוק החוסן הארגוני ולקידום פיתוח מקצועי וניהולי, תוך מענה שוטף להיעדרויות, גיוסי מילואים והתאמות נדרשות בכוח האדם.

דו"ח זה משקף תפיסה, שלפיה פעילות תעופתית ותשתיתית רחבת היקף נבחנת לא רק במדדים תפעוליים וכלכליים, אלא גם בהשפעתה על עובדים, קהילה, סביבה וחברה. תפיסה זו באה לידי ביטוי בהטמעת עקרונות ESG כחלק מהניהול השוטף של הרשות.

בתחום הסביבתי המשיכה הרשות לקדם מהלכים לצמצום השפעתה הסביבתית, לייעול צריכת אנרגיה ולהטמעת עקרונות קיימות בתכנון ובתפעול, מתוך ראייה ארוכת טווח ואחריות לדורות הבאים.

פרסום דו"ח האחריות התאגידי הוא צעד נוסף בחיזוק עקרון השקיפות ובבחינת פעילות הרשות בראייה רחבה וצופה פני עתיד. אנו רואים במהלך זה חלק מתהליך מתמשך של למידה, מדידה ושיפור, המהווה נדבך מרכזי בחיזוק אמון הציבור בפעילות הרשות.

לסיום אני רוצה להודות להנהלת החברה, לעובדיה המסורים, לחברי הדירקטוריון ולכלל מחזיקי העניין שלנו, על השותפות החשובה והפוריה.

יחד נקדם עתיד טוב יותר לציבור ולמדינת ישראל.

בברכה

**שרון קדמי**

המנהל הכללי



## אודות הדו"ח

2-3 | 2-4 | 2-5

אנו גאים להציג בפניכם את דו"ח סביבה, חברה וממשל תאגידי (ESG) לשנת 2024 של רשות שדות התעופה, הסוקר את הפעילות העיקרית בהיבטי סביבה, חברה וממשל תאגידי, וכן את כלל השפעות הפעילות העסקית של הרשות על מחזיקי העניין שלה. פרסום הדו"ח מבטא את מחויבותה המתמשכת של הרשות לקידום נושאי סביבה, חברה וממשל תאגידי כחלק בלתי נפרד מהעשייה העסקית שלה.

### תקופת הדיווח ומחזוריותו

דו"ח זה מייצג את פעילות הרשות בנושאי סביבה, חברה וממשל תאגידי בין התאריכים 1 לינואר 2024 עד 31 בדצמבר 2024. במהלך תקופה זו, התקיימו שינויים מהותיים בפעילות הרשות כתוצאה ממלחמת חרבות ברזל. הדו"ח נכתב בהתאם לתקני יוזמת הדיווח העולמית (GRI) Global Reporting Initiative. המידע המוצג בדו"ח נאסף באמצעות מערכות המידע של הרשות, מקורות ארגוניים שונים ובליווי יועצים חיצוניים.

### היקף הדיווח

הרשות פועלת ממדינת ישראל וזהו אזור הפעילות היחיד של הרשות. במקומות הרלוונטיים, תוכן המופיע בדו"ח זה בעל התאמה למופיע בדו"ח הכספי המבוקר של רשות שדות התעופה לשנת 2024. דו"ח זה אינו מהווה חלק מהדו"חות הכספיים, הדו"חות המידיים, או הדו"חות התקופתיים של הרשות. במקרה של אי-התאמה או סתירה בין האמור בדו"ח זה לבין דו"חות הרשות המוזכרים לעיל, הנוסח בדו"חות הכספיים הוא המחייב.

### שינויים מהותיים בדיווח

זהו הדו"ח הראשון של רשות שדות התעופה.

### שינויים מהותיים במידע

זהו הדו"ח הראשון של רשות שדות התעופה.

### הבטחת מהימנות חיצונית

בגין דו"ח זה, לא בוצעה הבטחת מהימנות חיצונית. הרשות מבצעת בקרה פנימית על כלל הדו"חות והפרסומים החיצוניים, על מנת להבטיח את מהימנותם של הדיווחים, לשפר את תהליך איסוף המידע והנתונים הנדרשים ולשמור ולחזק את השקיפות של פעילויותיה פנימית.

בכל שאלה, הערה או עניין בנוגע לתוכן הדו"ח, ונושאי סביבה, חברה וממשל תאגידי ברשות שדות התעופה, ניתן לפנות:

איריס רז, ראש אגף איכות הסביבה: [IrisRa@iaa.gov.il](mailto:IrisRa@iaa.gov.il)

אורית פרחי, אחראית מניעת מפגעים סביבתיים: [oritbi@iaa.gov.il](mailto:oritbi@iaa.gov.il)

רשות שדות התעופה עשתה את מירב המאמצים כדי להבטיח שהמידע הנכלל בדו"ח יהיה מדויק ומעודכן, למועד הדו"ח, ואולם, למרות האמור לעיל, יתכן שנפלו בדו"ח שגיאות, ליקויים ו/או טעויות.

רשות שדות התעופה אינה מתחייבת להתאמתו של המידע הנכלל בדו"ח לצורך זה או אחר והיא אינה מתחייבת לעדכן את הדו"ח, ככל שחלו שינויים / עדכונים לאחר מועד עריכתו. בשים לב לאמור לעיל, רשות שדות התעופה, מנהליה, עובדיה והפועלים מכוחה, בשמה או מטעמה, לא יהיו אחראים כלפי צד שלישי כלשהו לכל אובדן, הפסד או נזק שייגרם כתוצאה מהשימוש במידע הנכלל בדו"ח.



## רשות שדות התעופה בצל מלחמת 'חרבות ברזל'

ביום 7 באוקטובר 2023 נפתחה מתקפת פתע מרצועת עזה על מדינת ישראל, ובעקבותיה פרצה מלחמת "חרבות ברזל". כתוצאה מהמלחמה, בוטלו טיסותיהן של חברות תעופה זרות לישראל וצומצמה תנועת הנוסעים הבינלאומית בנתב"ג. בשנת 2023 הסתכמה תנועת הנוסעים בכ-21 מיליון, כ-3 מיליון פחות מהתחזית המקורית. למרות התאוששות מסוימת בתנועת הנוסעים, היקף התנועה בנתב"ג עמד בשנת 2024 על כ-60% בלבד מהמתוכנן. לאורך שנת הפעילות 2024, אי הוודאות סביב מועד סיום הלחימה ותקופת ההתאוששות של ענף התעופה בישראל השפיעה על פעילות הרשות. עם פרוץ המלחמה, גויסו למילואים כ-900 עובדי רשות, המהווים כ-20% מכוח האדם הכללי. בנוסף בתחילת 2024, לאור היקפי הפעילות הנמוכים, נדרשה הרשות להוציא חלק מהעובדים העונתיים לחל"ת. הרשות ביצעה התאמות בהוצאותיה והקפיאה פרויקטים בתוכנית הפיתוח בהתאם לסדרי העדיפויות שקבעה ההנהלה.

## חזון רשות שדות התעופה





## אודות רשות שדות התעופה

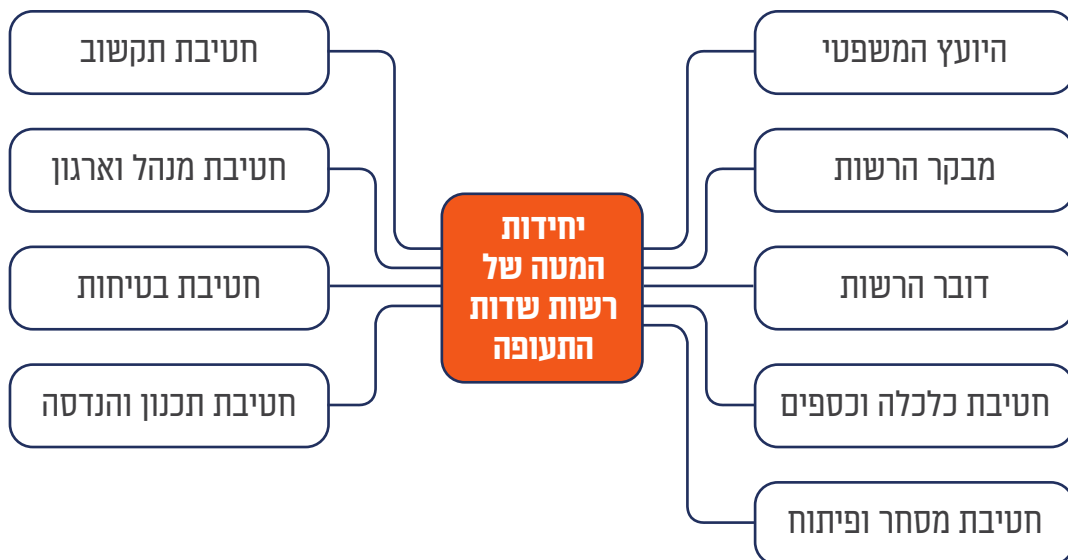
2-6 | 2-2 | 2-1

רשות שדות התעופה בישראל (להלן "הרשות" או "רש"ת") מהווה סטטוטורי שנוסד בשנת 1977 בהתאם לחוק רשות שדות התעופה, התשל"ז-1977. בין תחומי אחריותה נמנים אחזקה, הפעלה, פיתוח וניהול של שדות התעופה המרכזיים במדינה: בן גוריון, רמון, חיפה, יצחק בן-יעקב (מחניים) והרצליה. בנוסף, הרשות מופקדת על תכנון, בנייה ומתן שירותים נלווים בשדות התעופה, וכן יוזמת ומבצעת הקמה של שדות תעופה חדשים בהתאם לתוכנית האב הלאומית. הרשות אמונה גם על אבטחת שדות התעופה והגורמים הפעילים בהם, ופועלת לשמירה על רמת בטיחות גבוהה, יעילות תפעולית וקידום ופיתוח התובלה האווירית, כנקבע בחוק. פעילות הרשות מוסדרת באמצעות חקיקה ייעודית וכללי ארגון התעופה האזרחית הבינלאומי (ICAO), והיא נתונה לפיקוח משרדי הממשלה הרלוונטיים (תחבורה ואוצר) ולבקרה של רשות התעופה האזרחית (רת"א). תחום נוסף בסמכות הרשות הינו פיתוח, הפעלה וניהול מעברי הגבול היבשתיים בין ישראל למדינות השכנות, להוראות חוק רשות שדות התעופה (הוראת שעה), תש"ם-1980 במסגרתו מוגדרת הרשות כאחראית מרכזית לתחום זה ולהסכמי שלום שנחתמו בין מצריים וירדן למדינת ישראל.

## מבנה רשות שדות התעופה

2-9

מבנה רשות שדות התעופה מורכב מיחידות מטה ויחידות מבצעיות:





## ניהול ESG ברשות שדות התעופה

2-17 | 2-14 | 2-13 | 2-12

רשות שדות התעופה שואפת לשלב ניהול ESG כחלק אינטגרלי מהפעילות השוטפת שלה. אגף איכות הסביבה מתכלל את תחום ה-ESG ברשות, תוך שמירה על עקרונות הקיימות ועמידה בדרישות סביבתיות, חברתיות ורגולטוריות. נושאים נוספים הרלוונטיים לפעילות הרשות בתחומי ESG מנוהלים על ידי גורמי המקצוע השונים ברשות ומידע רלוונטי מועבר בהתאם לצורך. דיווח על נושאים אלו מועבר לגורמי הנהלה בכירה בהתאם לעניין ולצורך. הרשות פועלת להבטיח תפעול תקני ובטיחותי בשדות התעופה, תוך דגש על הפחתת פליטות וניהול סביבתי. בתחום החברתי, הרשות מקפידה על תנאי עבודה נאותים והגנה על זכויות העובדים ובתחום הממשל התאידי. הרשות שואפת לשקיפות, אחריות וציות לחוק.





## תהליך ניתוח מהותיות

3-2 | 3-1

ניתוח מהותיות הינו תהליך ליבה בהטמעת תהליכי ESG בחברות. מטרתו של תהליך זה הינו זיהוי נושאי הפעילות המהותיים ביותר לחברה בתחומי כלכלה, ממשל תאגידי, סביבה וחברה, לטובת יצירת בסיס אסטרטגי לפעילות הרשות בתחום ה-ESG. כחלק מפרסום הדו"ח ולפי הנחיות גוף התקינה הבינלאומי (GRI) Global Reporting Initiative, ביצעה רשות שדות התעופה תהליך ניתוח מהותיות בשנת 2023, אשר כלל את השלבים הבאים:

### 1. זיהוי נושאים מהותיים פוטנציאליים

בשלב הראשון, בוצעה סקירה רחבת היקף בקרב מעגלי השפעה הנוגעים לפעילות הרשות. ההערכה הראשונית כללה בחינה של המקורות הבאים: סקר עמיתים, קיום ראיונות עם הנהלת הרשות, סקירת מדיה, סקירה של מסמכי חברה, סקירה של יוזמות ותקנים ספציפיים לדיווח כגון SASB, וכן בחינת פרסומים המתייחסים לתחום ה-ESG בקרב נמלי תעופה ותשתיות תחבורה תעופתית (במיקוד פרסומים מטעם ארגון התחבורה התעופתית הבינלאומי - IATA, וארגון התעופה האזרחית הבינלאומי - ICAO). תהליך זה הביא לרשימה ארוכה של נושאים מהותיים פוטנציאליים בהיבטי ESG, אשר הוצגה להנהלת הרשות לבחינה ולדיון.

### 2. תיעדוף ודירוג נושאים מהותיים

מטרת השלב השני הייתה זיהוי של הנושאים המהותיים ביותר עבור הרשות. שלב זה כלל תיעדוף ודירוג, על ידי גורמי הרשות, של רשימת הנושאים המהותיים הפוטנציאליים שהוגדרו בשלב הראשון. תהליך זה בוצע על בסיס מתודולוגיות מקובלות וקריטריונים איכותיים וכמותיים לדירוג. בשלב הדירוג נלקחו בחשבון בין היתר קריטריונים פיננסיים, תפעוליים, רגולטוריים והשפעות הנושאים על מוניטין הרשות. כמו כן, נבחנה ההשפעה הפוטנציאלית של הנושאים על מחזיקי העניין של הרשות.

תוצאות תהליך ניתוח המהותיות הינם הנושאים המהותיים של הרשות, כמפורטים בטבלה, אשר מהווים את הבסיס לדו"ח זה ולפעילותה בתחום:

#	נושא מהותי	פרק בדו"ח
1	ממשל תאגידי תקין	ממשל תאגידי
2	ניהול סיכונים	ממשל תאגידי
3	ביצועים כלכליים ופיתוח עסקי	ממשל תאגידי
4	ניהול ההון האנושי	חברה
5	אבטחת מידע וסייבר	חברה
6	בטיחות וגהות ברשות שדות התעופה	חברה
7	איכות השירות, ביטחון וחווית לקוח	חברה
8	קיימות ושינוי אקלים	סביבה
9	ניהול סביבתי	סביבה



## יעדי האו"ם לפיתוח בר-קיימא - SDGs

בספטמבר 2015 אימצה מדינת ישראל, יחד עם 192 המדינות החברות באו"ם, את ההחלטה ליטול חלק במאמץ להשגת 17 יעדים של פיתוח בר-קיימא הידועים גם כ-Sustainable Development Goals (SDGs). היעדים עוסקים באתגרים עולמיים בתחומי החברה, הסביבה והכלכלה, ומייצרים מסגרת רב-מגזרית ורב-מדינית בעלת שפה משותפת המגדילה את הסיכוי ליישום פתרונות אפקטיביים ומדידים. רשות שדות התעופה, כחברה בעלת השפעה רחבה על המשק המקומי, מכירה בחשיבות של חיבור פעילותה ליעדי האו"ם הרלוונטיים, וכמו כן מקדמת את אימוץ וקידום היעדים במשק הישראלי.

<p>3 בריאות טובה</p>	<p>2 אפס רעב</p>	<p>1 מיגור העוני</p>	<p>יעדי האו"ם לפיתוח בר-קיימא</p>
<p>7 אנרגיה נקייה ברת השגה</p>	<p>6 מים נקיים ותברואה</p>	<p>5 שיוויון מגדרי</p>	<p>4 חינוך איכותי</p>
<p>11 ערים וקהילות מקיימות</p>	<p>10 צמצום אי השיוויון</p>	<p>9 תעשייה, חדשנות ותשתיות</p>	<p>8 עבודה מהוגנת וצמיחה כלכלית</p>
<p>15 חיים על פני האדמה</p>	<p>14 חיים מתחת למים</p>	<p>13 הפחתת שינוי האקלים והשפעותיו</p>	<p>12 צריכה וייצור אחראיים</p>
<p>17 שותפות להשגת היעדים</p>	<p>16 שלום, צדק וחוזק המוסדות</p>		

יעד	תת-יעד	תרומת רשות שדות התעופה ליעד
<b>5</b> שיוויון מגדרי 	<b>5.1</b> לשים קץ לאפליה על נשים ונערות <b>5.5</b> הבטחת השתתפות מלאה למנהיגות נשית בתהליכי קבלת החלטות <b>5.5.2</b> יחס של נשים בתפקידי ניהול	<ul style="list-style-type: none"> <li>רשות שדות התעופה פועלת בהתאם למדיניות אפס סובלנות להטרדה או אפליה, תוך קיום הדרכות שנתיות לעובדים בנושא מניעת הטרדה מינית.</li> <li>הרשות אימצה את מודל "50/50" של ארגון ה-ICAO, הקובע יעד ל-30% נשים בתפקידי ניהול עד שנת 2026.</li> </ul>
	<b>7.2</b> הגדלה משמעותית של רכיב האנרגיה המתחדשת בתמהיל האנרגיה הגלובאלי עד לשנת 2030.	<ul style="list-style-type: none"> <li>במרחב רשות שדות התעופה מותקנים פאנלים סולאריים בהספק של 3.6 מגה וואט.</li> <li>עד לשנת 2040, רשות שדות התעופה שואפת להמיר את מרבית הרכבים התפעוליים לרכבים חשמליים.</li> </ul>
<b>9</b> תעשייה, חדשנות ותשתיות 	<b>9.1</b> פיתוח תשתיות איכותיות, אמינות, בנות-קיימא ועמידות, כולל תשתיות אזוריות וחוצות גבולות, במטרה לתמוך בפיתוח כלכלי וברוחת האדם, תוך דגש על גישה הוגנת ובמחיר סביר לכלל האוכלוסייה.	<ul style="list-style-type: none"> <li>מאז 2018, הרשות פועלת על פי התקן הישראלי לבנייה ירוקה 5281. זרוע E בנתב"ג, אשר נבנתה בהתאם לתקן זה, קיבלה דירוג של כוכב אחד, בעוד שמבנה המשרדים החדש של הרשות קיבל דירוג של שני כוכבים.</li> </ul>
<b>12</b> צריכה וייצור אחראיים 	<b>12.2</b> עד לשנת 2030, השגת ניהול בר-קיימא ושימוש יעיל של משאבי טבע.	<ul style="list-style-type: none"> <li>רשות שדות התעופה מפעילה מרכזי אנרגיה בנתב"ג, בהם טכנולוגיית CORE לקירור מים בזמני שפל, ובכך תורמת לניהול יעיל ובר קיימא של משאבי אנרגיה.</li> <li>קביעת מנגנון ניהול פסולת ומחזור כלכלי וישים.</li> <li>הצבת מתקני איסוף למכלי משקה לפיקדון באולמות הציבוריים במעברי הגבול ובשדות התעופה הפנים ארציים.</li> <li>במהלך השנים האחרונות, רש"ת הגבירה את פעילותה בתחום המחזור והשימוש החוזר, במטרה להקטין את טביעת הרגל הסביבתית שלה.</li> <li>כל ספק המעוניין להשתתף במכרז ברשות נדרש לחתום על נספח המפרט את דרישות הרכש הירוק.</li> </ul>
	<b>12.3</b> עד שנת 2030, להפחית בחצי את בזבז המזון העולמי לנפש ברמות הקמעונאות והצרכנים, ולהקטין את אובדן המזון לאורך שרשראות הייצור והאספקה, כולל אובדן לאחר הקציר.	
	<b>12.5</b> עד שנת 2030, להפחית באופן משמעותי את ייצור הפסולת באמצעות מניעה, צמצום, מיחזור ושימוש חוזר.	

יעד	תת-יעד	תרומת רשות שדות התעופה ליעד
<b>13</b> הפחתת שינוי אקלים והשפעותיו 	<b>13.1</b> חיזוק היכולת להיערך ולתפקד בתנאי שינוי אקלים.	<ul style="list-style-type: none"> <li>הרשות מבצעת זיהוי סיכונים לשינויי אקלים והשפעתם על תשתיות ותפעול, כולל סיכונים פיזיים ורגולטוריים.</li> </ul>
	<b>13.2</b> שיפור המידע והיכולת להחמיר את הצעדים להפחתת פליטות גזי חממה.	<ul style="list-style-type: none"> <li>הרשות פועלת להפחתת פליטות גזי חממה במסגרת תכנית airport carbon accreditation. במסגרת התכנית, הרשות הוסמכה לרמת ניהול פליטות (Level 2), ופועלת לצמצום השפעות סביבתיות באמצעות צעדים ממוקדים בתחום צריכת האנרגיה.</li> </ul>
<b>17</b> שחפוח להשגת היעדים 	<b>17.14</b> חיזוק לכידות המדיניות לפיתוח בר קיימא.	<ul style="list-style-type: none"> <li>העברת המידע הסביבתי לעובדים ברשות שדות התעופה מתבצעת באמצעות הדרכות פרונטליות אישיות או קבוצתיות, וכן באמצעות לומדה ייעודית שפותחה באגף איכות הסביבה.</li> </ul>



דיאלוג עם מחזיקי עניין מהווה נדבך מרכזי בפעילותה של רשות שדות התעופה, והוא חיוני להבטחת ניהול אחראי, שקוף ומותאם לצרכים המשתנים של כלל הגורמים המעורבים. הרשות רואה בדיאלוג מתמשך עם מחזיקי העניין כלי אסטרטגי לחיזוק האמון, שיפור השירות, קידום חדשנות והטמעת ערכי קיימות. באמצעות יצירת ערוצי תקשורת פתוחים, הקשבה לצרכים ולציפיות, ושיתוף פעולה עם מגוון רחב של שותפים, הרשות פועלת להבטיח מענה מיטבי לאתגרים וליעדים המשותפים, תוך חיזוק תחושת השייכות והמעורבות של כל מחזיקי העניין בפעילותה.

מחזיקי עניין	אופני השיח העיקריים	תחומי השיח העיקריים
<b>עובדים</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>הסכמים קיבוציים</li> <li>עובדים באתרי הרשות ובאגפי המטה</li> </ul>	<p>רשות שדות התעופה מנהלת דיאלוג מתמשך עם עובדיה באמצעות נציגויות העובדים, המתמקד בנושאים כגון שיפור תנאי העסקה, פיתוח מקצועי וקליטת אוכלוסיות מגוונות. הארגון פועל לחיזוק ההון האנושי באמצעות הסכמים קיבוציים, מערכות הכשרה ותוכניות פיתוח, תוך שימת דגש על שימור ידע ארגוני והתמודדות עם אתגרי שוק משתנים. במקביל, הרשות מעודדת שיתוף פעולה ותחושת שייכות בקרב העובדים, במטרה לשפר את התרבות הארגונית ולשמר רמה מקצועית גבוהה התואמת את צרכי הארגון ומטרותיו העתידיות.</p> <p>בנוסף, הרשות מקפידה על יצירת ערוצי תקשורת פנימיים אפקטיביים עם עובדיה, באמצעות מגוון אמצעים, על מנת לשמור על סביבה ארגונית פתוחה ויעילה.</p>
<b>חברות תעופה</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>פגישות עבודה</li> <li>מוקדי קשר ייעודיים</li> </ul>	<p>רשות שדות התעופה מקיימת דיאלוג עם חברות התעופה, כחלק מהתנהלות עסקית שוטפת. תחומי השיח העיקריים כוללים הקצאת סלטים בהתאם לעקרונות שקבעה הרשות, מתן תשתיות ושירותים בטרמינלים, עמידה בלוחות זמנים תפעוליים, ותפעול יעיל ומהיר של מטענים. הרשות פועלת לשיפור מתמיד בחוויית הנוסעים, אשר משפיעה באופן ישיר על שביעות הרצון של חברות התעופה, תוך התמקדות באיכות השירות ודיוק תפעולי.</p>
<b>זכיינים</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ניהול קשרי עבודה</li> <li>פגישות עבודה</li> </ul>	<p>כולל שיח בנושא חובת הזכיינים בהשגת רישיונות עסק ותשתיות מתאימות, תוך התמקדות בפתרון פערים ואי התאמות ככל שהן תחת מחויבות הרשות. בנוסף, הרשות מספקת תמיכה בזכיינים בנושאים כמו ניהול פסולת, שינוע חומרים מסוכנים, ותכנון תשתיות ירוקות תוך ייעול עלויות ושמירה על קיימות.</p>
<b>רגולטורים</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>פגישות עבודה תקופתיות</li> <li>דיווחים פורמליים ורגולטורים</li> <li>ביקורות יעודיות ושוטפות באתרי הפעילות</li> </ul>	<p>הרשות מקיימת דיאלוג עם רגולטורים בתחום עמידה בדרישות חוק, תקנות וסטנדרטים סביבתיים מחמירים. פעילות זו כוללת אימוץ תקנים תעופתיים כגון תקני ICAO ותקני איכות, כגון ISO 14001 לניהול סביבה, אשר תומכים במעקב וניהול עמידה בדרישות רגולטוריות. הרשות מעבירה דוחות תקופתיים לרגולטורים הרלוונטיים, כולל דוחות תקינות תעופתיים, ניטור רעש, ניטור אויר, ניטור מים ושפכים, ומקפידה לבצע בקורות פנימיות בכל אתרי הפעילות.</p> <p>בנוסף, מעבירה הרשות את עמדתה לגורמי התכנון בהיבטי מגבלות בניה בנושא גובה, רעש ומטרדי ציפורים.</p> <p>תקציבי הרשות כפופים לאישורי משרד התחבורה והאוצר ותקציבי הפיתוח אף לאישור ממשלה.</p>



מחזיקי עניין	אופני השיח העיקריים	תחומי השיח העיקריים
קהילה	<ul style="list-style-type: none"> <li>פרסומים באתרי הרשות</li> <li>שיתופי פעולה עם רשויות מקומיות וגורמי ממשל</li> <li>מענה על פניות ותלונות מהקהילה המקומית</li> </ul>	<p>תחומי השיח העיקריים כוללים ניהול סביבתי מתקדם, וטיפול בתלונות ציבוריות בנושאי רעש ותשתיות. במסגרת זו, הרשות מנהלת מערכת ניטור רעש הכוללת פרסומים חודשיים על חריגות והתפלגות הטיסות, לצד מוקד תלונות ייעודי המאפשר לתושבים להגיש פניות באופן נגיש ושקוף. בנוסף, הרשות מקדמת מעורבות קהילתית באמצעות יחידת קשרי חוץ וקהילה, אשר קיימה במהלך 2024 סיורים חינוכיים לכ-2,159 מבקרים. עובדי רשות נטלו גם חלק ביוזמות התנדבותיות ברחבי הארץ, בדגש על חקלאות ותמיכה בחיילי צה"ל, כחלק ממחויבות הרשות לתרומה לחברה ולחוסן הלאומי.</p>
נוסעים	<ul style="list-style-type: none"> <li>מתן מענה מהיר לתלונות</li> </ul>	<p>תחומי השיח המרכזיים כוללים שיפור חוויית הנוסע בתהליכי הבידוק, הפחתת זמני ההמתנה, וטיפול יעיל בכבודה.</p>





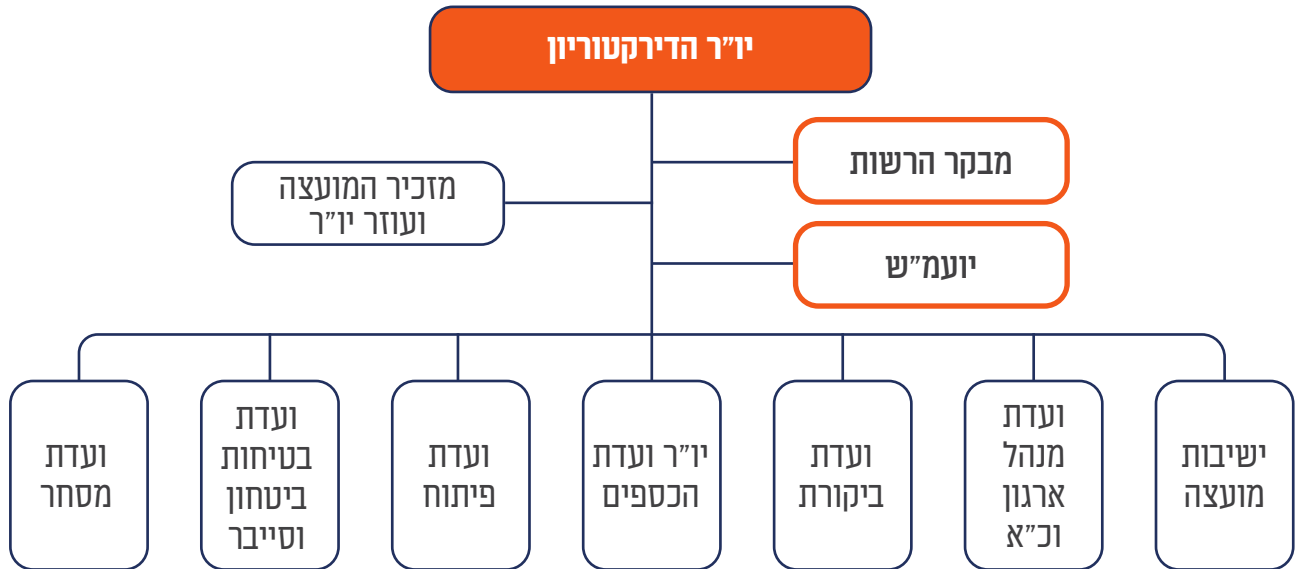
רשות שדות התעופה בישראל  
ISRAEL AIRPORTS AUTHORITY

# ממשיך



ממשל תאגידי תקין מהווה את הבסיס לפעילותה התקינה והיעילה של רשות שדות התעופה. הוא מהווה חלק בלתי נפרד מהתרבות הארגונית של הרשות, ומטרתו להבטיח התנהלות שקופה ואחראית תוך ציות לחוק ולתקנות הרגולטוריות. אלה מהווים את עקרונות המפתח בקיום ממשל תאגידי תקין, ובכך מסייעים להשגת מטרת הרשות ולביצוע משימותיה בצורה מיטבית. הרשות פועלת בסביבה מורכבת ודינמית, תוך עמידתה בדרישות החוק המשתנות, יישום אמצעי בקרה אפקטיביים וקידום עקרונות של ישרה ואחריות בפעילותה.

## מבנה והרכב המועצה



בשנת 2024 מונה מועצת רשות שדות התעופה 12 חברים. שבעה מהם הם נציגי עובדי מדינה וחמישה הם נציגי ציבור. בנוסף מכהנים שני נציגי עובדים שפרשו לגמלאות בתפקיד של משקיפים במועצה, על בסיס מינוי קודם בתקופת העסקתם ברשות. השניים אינם חברים רשמיים במועצה ואינם משתתפים בהצבעות. מינוי חברי המועצה מתבצע בהתאם לסעיף 8 לחוק רשות שדות התעופה, על בסיס המלצת שרת התחבורה והבטיחות בדרכים, באישור ועדת הסיווג של רשות החברות, ובכפוף לאישור הממשלה.

מועצת הרשות אחראית על גיבוש וקביעת מדיניות הרשות בתחומי פעילותה, בהתאם לעקרונות הקבועים בחוק רשות שדות התעופה. בין יתר תפקידיה, המועצה מפקחת על פעילות מנהל הרשות ומבקרת את יישום תוכניות העבודה, המדיניות והתקציב המאושר.

המועצה ממנה את מנהל הרשות לפי הצעת שר התחבורה, לאחר שנערכה התייעצות עם המועצה, ובאישור הממשלה. היא גם קובעת את תנאי העסקתו בכפוף לאישור הממונה על השכר במשרד האוצר. בנוסף, המועצה ממנה את מנהלי שדות התעופה של הרשות, על סמך המלצת מנהל הרשות ובאישור שר התחבורה.

המועצה מוסמכת לקבוע כללים לניהול, תחזוקה, תפעול ובקרה על שדות התעופה שבאחריות הרשות, במטרה להבטיח את ביצוע תפקידי הרשות באופן מיטבי. סמכויות אלה מופעלות בכפוף לאישור שר התחבורה ובהתאם לסעיפים הרלוונטיים בחוק רשות שדות התעופה.



המועצה מחזיקה בכל סמכות שהוקנתה לה לפי החוק או לפי דין אחר, וכל סמכות אחרת שלא הוקצתה לגורם אחר ברשות. היא רשאית לאצול סמכויות למנהל הרשות או למנהלי שדות תעופה, למעט סמכויות שאינן ניתנות לאצילה, וכן להעביר סמכויות נוספות לגורמים אחרים ככל שנדרש לצורך מילוי תפקידיהם. בשנת 2017 עודכן נוהל עבודת המועצה וועדותיה, והוא משמש מאז מסמך מנחה לפעילות הסדורה של המועצה.

וועדות הדירקטוריון						
2022		2023		2024		שם הועדה
שיעור נוכחות	מס' ישיבות	שיעור נוכחות	מס' ישיבות	שיעור נוכחות	מס' ישיבות	
70%	7	90%	6	<b>80%</b>	<b>6</b>	כספים
77%	8	87%	7	<b>79%</b>	<b>5</b>	מנהל, ארגון וכוח אדם
74%	8	86%	6	<b>79%</b>	<b>9</b>	ביקורת
100%	1	92%	3	<b>67%</b>	<b>3</b>	מסחר
70%	3	88%	6	<b>71%</b>	<b>5</b>	ביטחון בטיחות וסייבר
71%	5	76%	4	<b>71%</b>	<b>2</b>	פיתוח
89%	14	89%	11	<b>82%</b>	<b>12</b>	מועצה

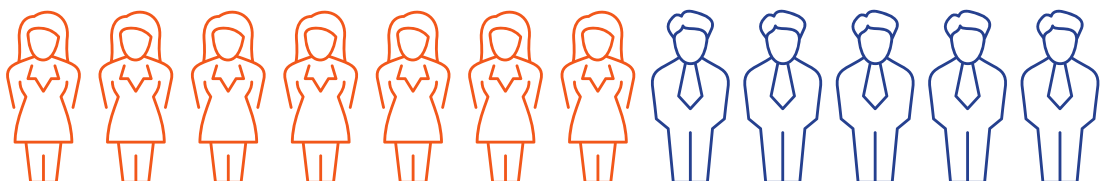
## וועדות המועצה

המועצה מפעילה ועדות מקצועיות אשר תורמות לפיקוח אפקטיבי על תחומי הליבה של פעילות הרשות:

- ♦ ועדת ביקורת: אישור דו"חות ביקורת, מעקב ובקרה אחר הטיפול בממצאים, הכוללים אירועים חריגים, סמכות להורות על פתיחת ביקורת חקירתית.
- ♦ ועדת כספים: קביעת מדיניות פיננסית, ביצוע בקרה ופיקוח, אישור תקציבים שוטפים ותקציבי פיתוח, הפשרת תקציבים מוקפאים, אישור דו"חות כספיים, וגיוסי חוב.
- ♦ ועדת מסחר: מדיניות מסחרית, תוכניות מסחריות, פיקוח על תחום המסחר
- ♦ ועדת מנהל, ארגון וכוח אדם: מדיניות, תקינה, מבנה ארגוני, הסכמי עבודה
- ♦ ועדת פיתוח: אישור תוכניות פיתוח, מעקב אחר פרויקטים תשתיתיים
- ♦ ועדת בטיחות, ביטחון וסייבר: מדיניות בטיחות וביטחון, סייבר, מערכות ERP

הוועדות מקיימות ישיבות סדירות, עם שיעורי נוכחות גבוהים, ומספקות פלטפורמה מקצועית לפיקוח, בקרה וקבלת החלטות.

**ברשות מכהנות שבע נשים מתוך שניים-עשר חברי מועצה, המהוות 58% מהרכב המועצה.**





## הרכב הדירקטוריון

שם חבר המועצה	חברות בהנהלה	האם החבר/ה עצמאי	מועד התחלת תקופת כהונה בדירקטוריון	השתייכות לוועדות הדירקטוריון	מגדר	השתייכות לקבוצת מיעוט	מומחיות פיננסית
איילת אייזן	לא	שוק פרטי	17/02/2022	ללא	נ	לא	פיננסית
ענת כהן שפכט	לא	שוק פרטי	06/01/2022	ללא	נ	לא	פיננסית
גבי כנאפו	לא	שוק פרטי	06/01/2022	יו"ר ועדת מסחר	ז	לא	פיננסית/משפטית
אורן בחרי	לא	שוק פרטי	23/03/2023	יו"ר ועדת כספים	ז	לא	פיננסית
אוהד אלדר	לא	שוק פרטי	19/01/2024	יו"ר ועדת בטיחות, ביטחון וסייבר	ז	לא	פיננסית
הגר יהב	לא	שוק פרטי	10/09/2023	יו"ר ועדת מנהל, ארגון וכוח אדם	נ	לא	פיננסית
שירלי שמואל	לא	משרד התחבורה	12/12/2024	משאבי אנוש, ביקורת, כספים, בטיחות ביטחון וסייבר, מסחר, פיתוח.	נ	לא	פיננסית
אבנר פלור	לא	משרד התחבורה	28/10/2021	יו"ר ועדת פיתוח, בטיחות בטחון וסייבר.	ז	לא	פיננסית/הנדסה
יסמין אבופול	לא	משרד המשפטים	08/06/2022	יו"ר ועדת ביקורת	נ	כן	פיננסית/משפטית
ורד סויד	לא	משרד המשפטים	17/02/2022	ללא	נ	לא	חברה
גלית והבה שאשו	לא	משרד התרבות והספורט	14/05/2023	ללא	נ	לא	פיננסית/משפטית
יואל זינגר	לא	משרד התחבורה	14/05/2023	ללא	ז	לא	פיננסית

## פיקוח על השפעות ESG

חברי המועצה וההנהלה הבכירה אחראים לקביעת המדיניות הארגונית בתחומי קיימות, סביבה, השפעה חברתית וניהול כלכלי אחראי. תפקידי המועצה כוללים:

- ◆ גיבוש תוכנית עבודה רב-שנתית לשנים 2025-2028.
  - ◆ פיקוח על תכנון תשתיות, אזורים לוגיסטיים ומסחריים, תכנון מסופים ומיזמים ייעודיים בתחומי בטיחות, תפעול, שירות, קיימות וסייבר.
  - ◆ קידום דיגיטציה של שירותי הרשות, כולל פלטפורמות אלקטרוניות למסחר ולשירות.
  - ◆ קבלת דיווחים תקופתיים על אירועים מהותיים והשפעות פוטנציאליות בתחומי ESG.
- בנוסף, ועדות הרשות עוסקות באופן ישיר בהשפעות ESG, בכללן ועדות הפיתוח, הביטחון, המסחר והמשאבים, ומשמשות כמנגנוני פיקוח וקבלת החלטות בתחומים אלה.

## ניגוד עניינים

2-15

רשות שדות התעופה פועלת בהתאם למדיניות ברורה למניעת ניגודי עניינים בקרב חברי המועצה. חבר מועצה אשר קיים לגביו חשש לזיקה אישית או מקצועית לנושא הנדון, בין אם באופן ישיר או עקיף, ובין אם הזיקה נוגעת אליו או למי מטעמו, מחויב לעדכן את יושבת ראש המועצה או יושבת ראש הוועדה הרלוונטית מיד עם היוודע הקשר.

במקרים כאלה, חלה עליו חובה להימנע מלהשתתף בדיונים או בהחלטות הנוגעות לנושא זה, וכן לא לקבל חומרים הקשורים אליו. כל זאת, במטרה להבטיח את תקינות קבלת ההחלטות ואת שמירת האינטרס הציבורי.

חשוב לציין כי נציגים מטעם גופים ציבוריים או חברות ממשלתיות אינם נחשבים לבעלי ניגוד עניינים רק בשל תפקידם הייצוגי. יחד עם זאת, אם מתעורר ניגוד עניינים אחר, אישי או מקצועי, על חבר המועצה להימנע מכל מעורבות בנושא: לא להשתתף בדיונים, לא לקבל מידע בעניינו, ולא להיות מעורב בתהליך קבלת ההחלטות לגביו.

מדיניות זו מבטאת את מחויבות הרשות לפעול בשקיפות, ביושרה ובממשל תאגידי תקין.

## תקשור חששות מהותיים

2-16

המועצה מקבלת עדכונים שוטפים מההנהלה לגבי אירועים מהותיים, תפעוליים ואסטרטגיים. בשנת 2024 נמסרו דיווחים הנוגעים להתפתחויות ביטחוניות בישראל ולשינויים תפעוליים בעקבותיהם. הדיווחים נבחנים ונידונים במסגרת ישיבות מועצה וועדות רלוונטיות.

## פיתוח ידע

2-18

הרשות מקיימת ימי עיון, הרצאות והשתלמויות ייעודיות לחברי המועצה, לצורך חיזוק הידע והמיומנויות הנדרשות לתפקידם. בנוסף, אחת לשנה נערכת הערכת ביצועים עצמאית, המבוססת על ממצאי דו"ח ה-ESG השנתי, אשר מוגש לדיון במועצה. בשנת הדיווח, לא בוצעו שינויים בהרכב המועצה או בדרכי העבודה בעקבות ההערכה.



## ניהול סיכונים

3-3

סיכונים הם חלק בלתי נפרד מתהליכי העבודה בארגונים עסקיים. הסיכונים מושפעים מהסביבה העסקית, מאופן הפעילות, נפחי הפעילות, מורכבות טכנולוגית, תהליכי העבודה, רגולציה, עדכוני חקיקה וגורמים נוספים. על מנת להשיג את יעדיה, על הרשות להתמודד כראוי עם הסיכונים אליהם היא תשופה, תוך הסתמכות על מערך ניהול סיכונים המסייע לזהות את הסיכונים ולנהל אותם בהתאם ליעדים והמטרות. מערך ניהול סיכונים אפקטיבי, רחב וחוצה ארגון מהווה נדבך מרכזי בהבטחת יציבות הרשות. מטרת תחום זה לקבוע עקרונות יסוד לניהול ולבקרת הסיכונים כדי לחזק את היכולת לזהות ולנהל סיכונים באופן מיטבי ולהביאה לידי ביטוי בתהליכי קבלת החלטות.

ניהול הסיכונים משולב כחלק בלתי נפרד מתיק ניהול סיכונים של הרשות ומפוקח על ידי מנהל הסיכונים הראשי. הנהלת הרשות פועלת לכך שכל עובד ומנהל יהיו מודעים לאחריותם בזהויה, הערכה וטיפול בסיכונים. על מנת להבטיח רמה מקצועית גבוהה, מתקיימות הכשרות ייעודיות לעובדי מערך ניהול הסיכונים ולעובדי הרשות בכלל, כך שיתאפשר להם לנהל סיכונים ביעילות ובמקצועיות.

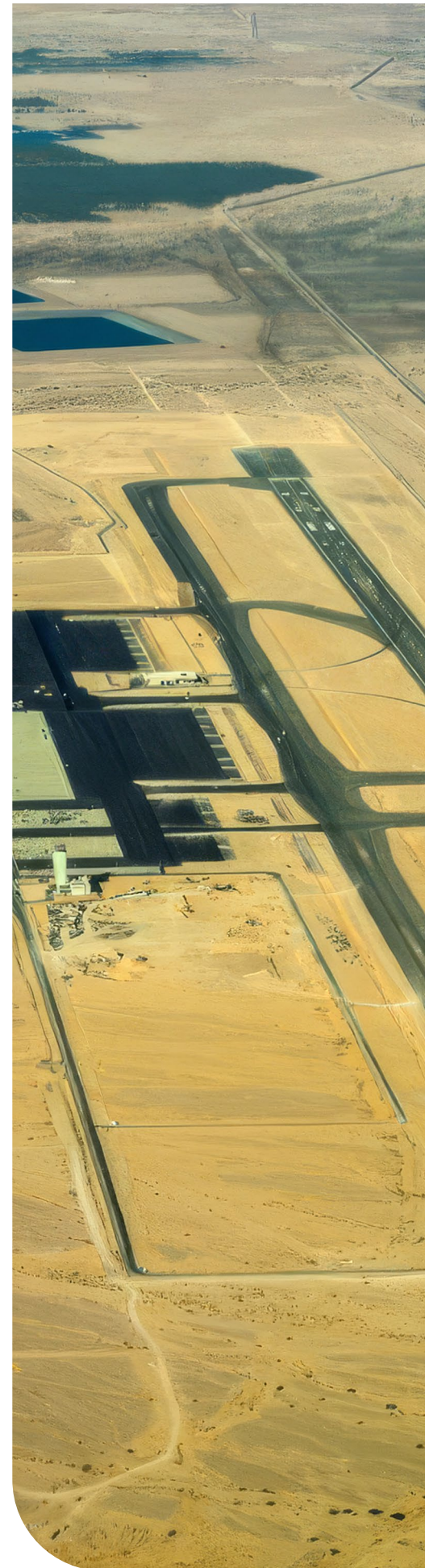
מנהל הסיכונים הראשי מופקד על ניהול כלל הסיכונים ברשות, תוך דיווח שוטף להנהלה ולמועצה. במסגרת תפקידו הוא מגדיר תהליכים, מפקח, מנחה ומדווח על כל סוגיה רלוונטית, ומעניק ליווי מקצועי ליחידות התפעוליות בתהליכי ניהול הסיכונים שלהן.

ברשות פועלת ועדת ניהול סיכונים בה חברים כלל הסמנכ"לים. הוועדה מתכנסת מספר פעמים בשנה כדי לעקוב אחר הפעילות, לנתח את מצב הסיכונים ולהציע מדיניות לניהול סיכונים לאישור ומועצה. מדיניות זו מתוקפת בשוטף ומאושרת מחדש אחת לשנה. בנוסף, יחידת הביקורת של הרשות עורכת דו"ח ביקורת שנתי המוקדש לתחום הסיכונים.

בהתאם ליעדי ומטרות הרשות ולתאבון הסיכון שהגדירה, הרשות נוקטת צעדים מעשיים בהתאם לארבע קטגוריות עיקריות: ביטול, צמצום, העברה וקבלה של סיכונים. ביטול הסיכון נעשה כאשר אין אפשרות לנקוט בפעולות אחרות, ובמקרים בהם ניתן לבטל את הפעילות או הפרויקט המסכן. צמצום הסיכון מתבצע במקרים בהם עלות ביטול הסיכון אינה ישימה, באמצעות פעילויות להקטנת ההסתברות להתרחשותו או לצמצום הנזק האפשרי, למשל בדמות העברת הסיכון לצד ג', הנמצא בעמדה עדיפה לטיפול בסיכון, כדוגמת רכישת ביטוח. במקרים בהם אין אפשרות ישימה לביטול, צמצום או העברה, הרשות מקבלת את הסיכון ומתכוננת לטיפול והכלה במקרה של התממשות.

מיפוי הסיכונים מתבצע ברשות באופן יזום אחת לשלוש שנים, ומתוקף בהנהלה בכל חצי שנה או במקרה של אירועים מתפרצים. כלי מרכזי בפעילות ניהול הסיכונים הוא מסמך "תיק הסיכון", הכולל את ניתוח הסיכון, הבקורות, כלי ניטור ומעקב ותאבון הסיכון. תיק הסיכון נבנה באחריות מנהל או בעל הסיכון שמונה לו, והוא כולל הבנת הסיכון והנושאים בהם התיק מתמקד, ניתוח והערכת השלכות הסיכון על הרשות, מיפוי תרחישי הסיכון המרכזיים המובילים להתממשות, תוכניות להפחתת הסיכונים וניטור ומעקב תקופתי אחר התפתחויות ברמת החשיפה לסיכון.

ניטור ומעקב אחר הסיכונים מתבצע באמצעות הגדרת מדדי סיכון (Key Risk Indicators - KRI's) ומעקב אחר ביצוע תוכניות הפחתת הסיכונים. מדדי הסיכון והמעקב, הכוללים מדדים כמותיים ואיכותיים, משמשים לצורך מעקב אחר





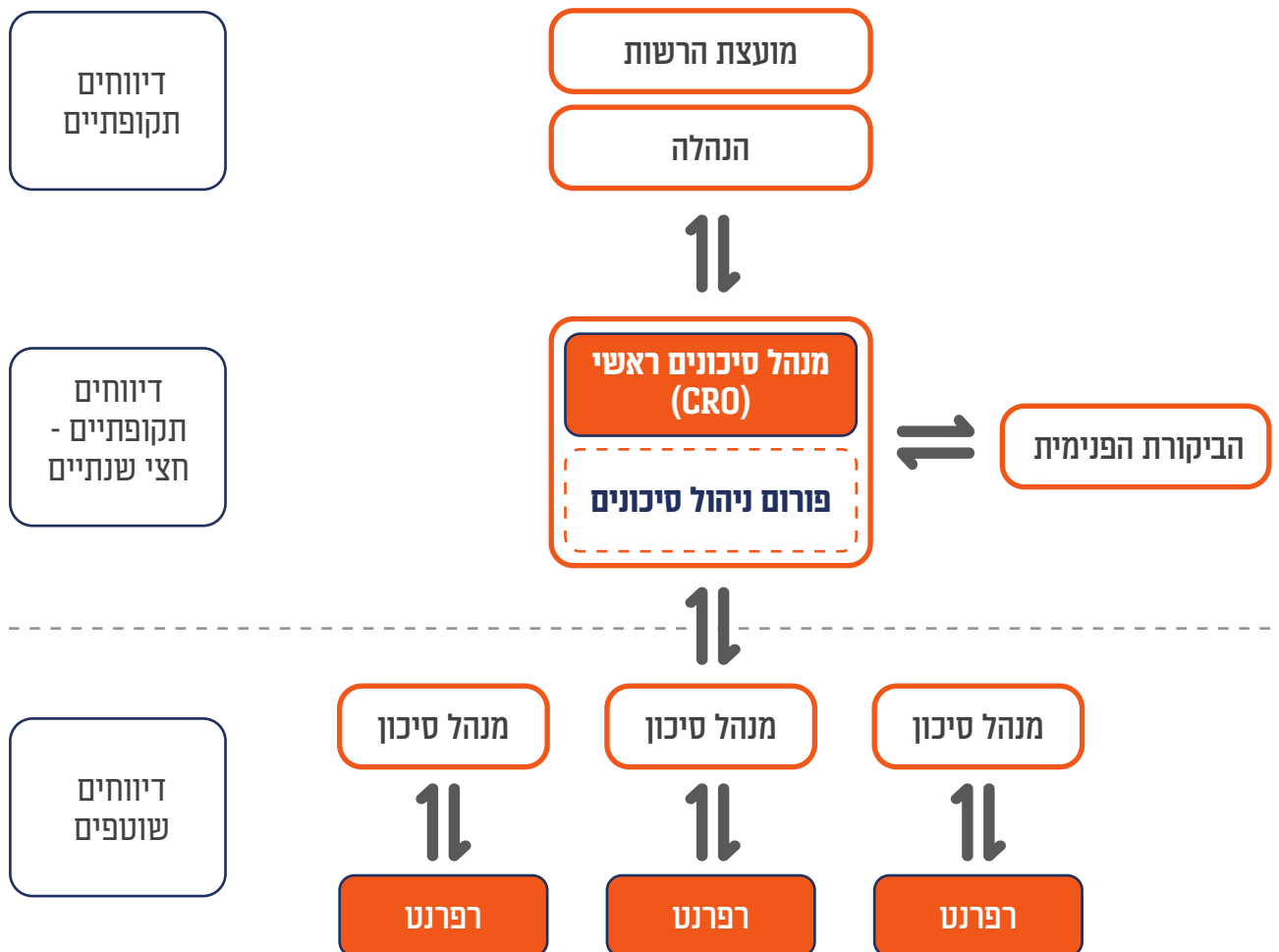
התפתחות מגמות הסיכון והשפעת יישום תוכניות הפעולה לצמצום הסיכון. המעקב והדיווח אחר מדדי הסיכונים המרכזיים מבוצעים כמרכיב קבוע במסגרת תוכנית העבודה השנתית.

הרשות פועלת על פי מודל שלושת קווי ההגנה לניהול סיכונים, הכולל את היחידות התפעוליות, מנהל הסיכונים הראשי והביקורת הפנימית והחיצונית, במטרה להבטיח ממשל תאגידי נאות וניהול סיכונים אפקטיבי:

- 1. קו ראשון - היחידות התפעוליות**, בהן אחראי הסיכון ממונה על ניהול סיכון מהותי והפחתתו, ניטור, מעקב ודיווח למנהל הסיכונים הראשי, המנכ"ל והמועצה.
- 2. קו שני - מנהל הסיכונים הראשי**, אשר תפקידו לתכנן, לתחזק, ולפתח את מסגרת העבודה לניהול הסיכונים ברשות.
- 3. קו שלישי - מערכי הביקורת הפנימית והחיצונית**, באחריותם לבצע מכלול משימות ביקורת וביקורת בלתי תלויות בהתאם להוראות החוק. במסגרת זו, הביקורת הפנימית בעלת תפקיד מהותי בתהליך הבקרה אחר יישום מדיניות הארגון בתחומים השונים כולל מדיניות ניהול הסיכונים.

הנהלת הרשות נושאת באחריות הכוללת לניהול הסיכונים בחברה. תפקידיה כוללים גיבוש מדיניות ניהול הסיכונים של הארגון ומתן המלצה לאשרה בפני המועצה, לוודא כי הפעילות עומדת בקנה אחד עם קביעת אסטרטגיית הסיכון הכוללת והקצאת המשאבים הנדרשים לטובת ניהול סיכונים אפקטיבי. מנהל הסיכונים הראשי מווח למועצת הרשות לפחות פעם בשנה ובהתאם לצורך, על שינויים מהותיים שחלו בתהליכי ניהול הסיכונים. אחת לחצי שנה מנהל הסיכונים הראשי מווח להנהלת הרשות לגבי מצב הסיכונים המזוהים של הרשות, כשבמסגרת זו נבחנת מגמת כל סיכון ואופן ניהולו. בנוסף, מתקיים דיווח שוטף מטעם אחראי הסיכון למנהל הסיכונים הראשי, לצורך ניהול ומעקב אחר רמת הסיכון והפעולות הנדרשות להמשך הטיפול בו לצורך הפחתתו. מנהל הסיכונים מווח אחת לתקופה לפורום ניהול הסיכונים אודות מצב הסיכונים של הארגון ודן עמם אודות השינויים הארגוניים המשפיעים על מפת הסיכון ועדכון מפת הסיכונים.

### תרשים ניהול הסיכונים ברשות שדות התעופה:



הרשות מפעילה מערך ניהול סיכונים מקיף, שממוקד בביהוי, הערכה וניהול סיכונים במגוון תחומים קריטיים. בתחום הסיכונים התפעוליים, הרשות עלולה להתמודד עם כשלי תהליכים פנימיים, אנשיים ומערכות, וכן מהשפעות אירועים חיצוניים. בנוסף, הרשות פועלת לצמצום סיכונים פיננסיים שעלולים לנבוע משינויים כגון שינוי שיעור ההון העצמי ביחס למאזן, אי עמידה בהתחייבויות, משבר נזילות. בתחום סיכוני והרגולציה, הרשות מקדמת עמידה בכל הוראות החקיקה והרגולציה החלות עליה ומתעדכנת מעת לעת, על מנת להימנע מהטלת סנקציות משפטיות או רגולטוריות, והפסד כספי או נזק תדמיתי. כמו כן, הרשות עוקבת באופן יזום אחר התפתחות חקיקה המשפיעה עליה ופועלת באופן פרואקטיבי להשפעה על גיבוש הרגולציה. בנוסף, הרשות מתמודדת עם סיכון טכנולוגיית המידע, הכולל ניהול סיכונים הנובעים משימוש או מהעדר שימוש בטכנולוגיות מידע, תוך התייחסות לסיכון העסקי הנובע מכך. ניהול המשכיות עסקית הוא תחום נוסף בו הרשות פועלת להגדיר מדיניות, נהלים ותוכניות להמשכיות עסקית בשעת חירום, במטרה להבטיח את המשך הפעילות במקרה של שיבושים.

ניהול סיכונים ותרחישי חירום מהווים מרכיב מרכזי בהתנהלותה השוטפת של רשות שדות התעופה, הן בתחום הביטחוני והן בתחום התפעולי. הרשות פועלת להבטיח מוכנות ותגובה מהירה במקרי חירום באמצעות ביצוע תרגולים שוטפים המדמים תרחישים ביטחוניים שונים, כולל קריסת מבנים, אירועי סייבר, פיגועים ונפילת טילים. תרגולים אלה נועדו להבטיח כי כלל צוותי הרשות מוכנים לתגובה מהירה ומדויקת במקרי חירום. נוסף לכך, ההיערכות הביטחונית כוללת שיתוף פעולה הדוק עם חברות תעופה בינלאומיות במטרה לחזק את האמון במערכת הביטחון של שדות התעופה בישראל, כמו גם פעולות רבות במהלך מצבי חירום, כגון הטסת נוסעים זרים מחוץ לישראל והחזרת ישראלים ארצה.

## נהלים ותקנים

ניהול סיכונים ברשות מבוססת על פי מסגרות סדורות:

- ◆ **חוזר ניהול סיכונים של רשות החברות הממשלתיות משנת 2020** - במרץ 2023 החליטה מועצת הרשות לאמץ באופן וולונטרי את חוזר רשות החברות בעניין ניהול הסיכונים (בהתאמות נדרשות).
- ◆ **מודל (The Committee of Sponsoring Organizations) COSO** - מודל ניהול סיכונים מקובל המספק שלוש קטגוריות של יעדים המאפשרים לארגונים להתמקד בהיבטים שונים של בקרה: יעדים תפעוליים, יעדי דיווח ויעדי ציות. בכל אחד מאלו נבדקת ומוערכת סביבת הבקרה, ניהול הסיכונים, פעילויות בקרה, מידע ותקשורת, ומערכות ניטור.
- ◆ **ISO 31000** - תקן איכות בינלאומי לניהול סיכונים.
- ◆ **(SMS) Safety Management System** - מתודולוגיה, המומלצת על ידי ICAO, לניהול סיכונים בתחום בטיחות בתעופה.



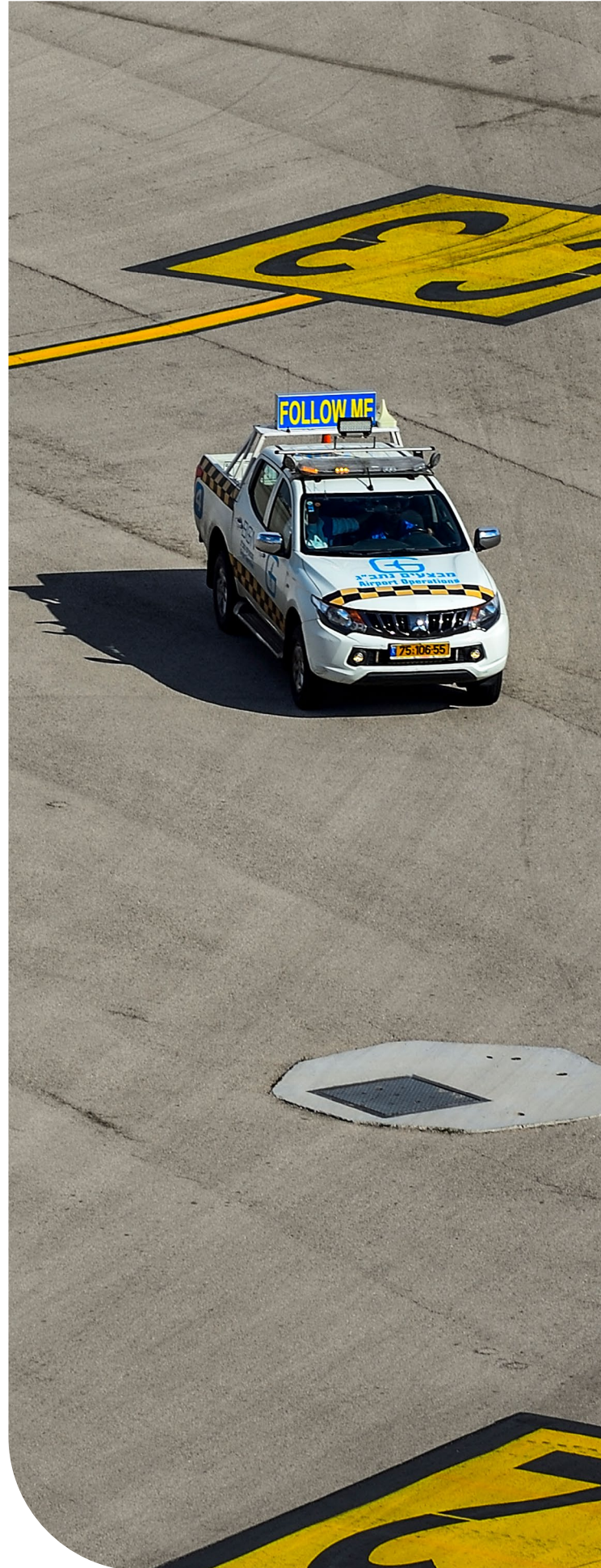
## בקרת ספקים והפרות חוזה

2-25

בשנת 2024, רשות שדות התעופה המשיכה לנהל מערך פיקוח ובקרה שוטף על ספקי השירותים בתחומי הניקיון, האבטחה, ההסעדה והתפעול. במהלך השנה בוצעו ביקורות רוחביות במספר מתקנים, אשר כללו דגימה של 193 עובדים מספקים שונים. בסך הכול נרשמו 1,591 הפרות, מהן 895 הפרות כספיות בסך כולל של כ-579 אלף ש"ח, לצד 696 הפרות לא כספיות. מרבית ההפרות הכספיות נרשמו בתחומי האבטחה והניקיון, כאשר עיקר הסכומים נבעו מהפרות חוזה נקודתיות וממצבים בהם נדרשה הרשות להפעיל מנגנוני בקרה ואכיפה בהתאם להסכמים.

חשוב לציין כי היקף ההפרות הכספיות ביחס להיקף הפעילות הכולל של הרשות ולמספר העובדים שנבדקו נותר מתון, ואינו מצביע על כשלים מערכתיים או מגמות חמורות. הרשות פועלת באופן שוטף להטמעת נהלים, להדרכת ספקים ולעידוד עמידה בסטנדרטים הגבוהים הנדרשים, תוך הפקת לקחים מתהליכי הבקרה והמשך שיפור מתמיד של איכות השירות והבטיחות.

רשות שדות התעופה מפעילה מנגנון פיקוח סדיר על תנאי ההעסקה של עובדים חיצוניים, המועסקים באמצעות קבלנים וחברות שירותים הפועלות מטעמה. במסגרת זו, מתבצעות ביקורות שכר שוטפות שמטרתן לוודא עמידה בדרישות חוקי העבודה ובחוזי ההתקשרות. הרשות רואה עצמה אחראית לוודא כי זכויותיהם של עובדים אלו נשמרות, ופועלת בנחישות למניעת פגיעה בזכויותיהם. כאשר מתגלות הפרות חוזרות או אי-עמידה בדרישות, הרשות נוקטת באמצעי אכיפה, לרבות קנסות מוסכמים המוגדרים בהסכמים, וזאת כחלק ממחויבותה לשקיפות, לאחריות תאגידית ולשמירה על סטנדרטים הולמים בקרב ספקי השירות שלה.





## ביצועיים כלכליים ופיתוח עסקי

2-24 | 3-3

רשות שדות התעופה מהווה עמוד תווך בתשתית התחבורה האווירית של ישראל. כגוף האחראי על ניהול, תפעול ופיתוח שדות התעופה ומסופי הגבול היבשתיים, הביצועיים הכלכליים והפיתוח העסקי של הרשות הם בעלי חשיבות עליונה לפעילותה בפרט ולמשק הישראלי בכלל. ניהול כלכלי אחראי, שקיפות פיננסית ותכנון אסטרטגי ארוך טווח הם נדבכים מרכזיים בפעילות רש"ת, המשפיעים ישירות על יכולתה לספק שירותים איכותיים ולפתח את תשתיות התעופה באופן בר-קיימא. תקציב הפיתוח של רש"ת לשנת 2024 ואילך עמד על כ-5.9 מיליארד ש"ח, כאשר מתוך סכום זה כ-1.66 מיליארד ש"ח מוקפאים וכפופים לאישורים נוספים. תקציב זה מיועד למימון פרויקטים חיוניים, כגון הגדלת קיבולת נתב"ג, שדרוג מערכות מיון ובידוק, התאמת תשתיות לגידול בתנועת הנוסעים, שיפור בטיחות הטיסה והרחבת השירותים לנוסעים.

אחד האתגרים המרכזיים העומדים בפני רש"ת הוא האיזון בין הצורך בפיתוח מתמיד של התשתיות לבין שמירה על איתנות פיננסית. הרשות שואפת לנהל כל שדה ונמל תעופה כמרכז רווח עצמאי, תוך הקפדה על חישובים כלכליים מדויקים. גישה זו מבטיחה יעילות תפעולית ומאפשרת השקעה מושכלת במיזמים חדשים. מקור הכנסה משמעותי עבור הרשות הוא אגרות התעופה, הנגבות עבור השימוש בשדות התעופה ושירותים נלווים. תעריפי האגרות נקבעים על ידי שר התחבורה, באישור הממשלה וועדת הכלכלה של הכנסת, ומתעדכנים מדי שנה בהתאם להוראות הקבועות בתקנות. שקיפות בקביעת התעריפים ועדכון היא היבט חשוב של ממשל תאגידי תקין, המבטיח הוגנות כלפי המשתמשים ויציבות כלכלית לרשות.

הרשות פועלת לגיוון מקורות ההכנסה ולפיתוח מנועי הכנסה חדשים, לצד שיפור היעילות הפיננסית. ערב הכניסה לשנת 2025 ונוכח המשך מלחמת "חרבות ברזל" במהלך שנת 2024, קבעה הרשות כי לצד המשך ההשקעה בפרויקטים ובמנועי צמיחה, עליה לנקוט צעדים להבטחת איתנותה הפיננסית ובכלל זה שימור כריות בטחון של לפחות 500 מיליון ₪.

בהיבט החברתי, ההשקעות בפיתוח תשתיות מאפשרות לרש"ת לשפר את חווית הנוסע. פרויקטים כדוגמת שדרוג מערכות המיון והבידוק מייעלים את התפעול, מגבירים את הבטיחות והביטחון, תורמים לחיסכון בזמן ומשפרים את השירות לציבור. הביצועיים הכלכליים והפיתוח העסקי של הרשות מהווים מרכיב קריטי בהצלחתה ובמילוי תפקידי החיוני במשק הישראלי. ניהול פיננסי אחראי, תכנון אסטרטגי ארוך טווח והשקעה מתמדת בחדשנות ובשיפור תשתיות מאפשרים לרשות לעמוד באתגרים הכלכליים, תוך התמקדות בהיבטי חברה וסביבה בפעילותה. רש"ת תמשיך לפעול לחיזוק איתנותה הפיננסית תוך קידום יוזמות שיתרמו לצמיחה כלכלית ולשיפור השירות לציבור.

### ביצועיים כלכליים<sup>1</sup>

201-1

מיליוני ₪	2022	2023	2024
הכנסות	3,552	3,892	2,868
הוצאות	3,041	3,486	3,176
(הכנסות) / הוצאות מימון נטו	47	(67)	(108)
(הטבת מס) מסים על הכנסה	123	95	(48)
רווח נקי (הפסד)	341	378	(152)

1. בהתאם לאינדיקטור הנושאי GRI 201-1, נתוני הוצאות מימון ותשלומי מס הכנסה מוצגים בחיוב. לבחינת נתונים פיננסיים של הבורסה לניירות ערך לשנת הדיווח בהתאם לכללי חשבונאות מקובלים, ראה [דו"ח תקופתי לשנת 2024](#).



## רכש ברשות שדות התעופה

204-1

2023	2024	רכש מקומי
90%	96%	% מסך הרכש

בשנים האחרונות, רשות שדות התעופה המשיכה לנהל פעילות רכש נרחבת, בהיקפים משמעותיים, התומכים בפעילותה השוטפת ובפיתוח תשתיות לאומיות. בשנת 2024 הסתכמו כלל תשלומי הרכש<sup>2</sup> לספקים בכ-2.2 מיליארד ש"ח, נתון הדומה להיקף הרכש בשנת 2023, לאחר גידול משמעותי שנרשם בין השנים 2022 ל-2023. מתוך כלל התשלומים בשנת 2024, כ-88 מיליון ש"ח (כ-4% מסך הרכש) שולמו במטבע חוץ, המשקפים גידול מתמשך ברכש בינלאומי לעומת השנים הקודמות. יתרת הרכש, המהווה 96% מסך ההתקשרויות, בוצעה עם ספקים מקומיים, נתון המשקף מחויבות מתמשכת של הרשות לתמיכה בכלכלה הישראלית ולעידוד שרשרת אספקה מקומית.



2. ללא תשלומים למוסדות, רמ"י, ממשלת ישראל ורווחה.



רשות שדות התעופה בישראל  
ISRAEL AIRPORTS AUTHORITY

# מבט





## ניהול ההון האנושי

2-30 | 3-3

ההון האנושי הוא גורם מרכזי בהצלחת רשות שדות התעופה. בארגון מועסקים מעל 4,500 עובדים ב-13 מתקנים ברחבי הארץ, תוך דגש על גיוס ושימור כוח אדם מגוון ומיומן. הרשות פועלת לפי עקרונות שוויון הזדמנויות ומשלבת עובדים מרקע מגוון, כולל אנשים עם מוגבלויות ואוכלוסיות בתת-תעסוקה.

הרשות מגייסת עובדים בהתאם להסכמי עבודה התואמים לדרישות התפקיד והפעילות. הגיוס מתבצע במכרזים שקופים והוגנים, ללא אפליה מכל סוג שהיא, לרבות דת, גזע, מין, מוצא, גיל, מגדר נטייה מינית, כאשר התהליך בוחן התאמה לפי קריטריונים מקצועיים בלבד. עובדים זמניים מועסקים בתחומים עונתיים כמו ביטחון ותפעול, וכל העובדים מקבלים תנאים סוציאליים ראויים, כולל פנסיה ושכר מותאמים.

הרשות מקיימת תקשורת פנימית פתוחה ויעילה עם עובדיה דרך מפגשים, כנסים, פורומים וסקרים. פניות העובדים מטופלות בערוצים מגוונים, לרבות מרכז מידע וקשר ישיר עם ועד העובדים, מתוך מטרה לשיפור העבודה וחיזוק המעורבות בארגון.

הרשות שמה דגש על שמירה על זכויות העובדים, תוך עמידה בהוראות החקיקה הרלוונטית. שמירה על זכויות העובדים היא לא רק דרישה חוקית, אלא גם ערך חשוב עבור הרשות, אשר מקדם את רווחת העובדים ומשפיע באופן ישיר על יכולתה להפעיל את שירותיה בצורה תקינה ובאופן שמכבד את כל הצדדים המעורבים.

רשות שדות התעופה מקפידה על קיום מנגנוני בקרה שוטפים למעקב אחר תנאי ההעסקה והשכר של עובדיה המועסקים ישירות, בהתאם להסכמים הקיבוציים<sup>3</sup> והאישיים החלים. במסגרת תהליכי הבקרה, נבחנת התאמת השכר לזכויות המעוגנות בדין ובהסכמים, במטרה להבטיח עמידה מלאה בדרישות ולהימנע מהפרות. מדיניות זו משקפת את מחויבות הרשות לניהול אחראי והוגן של ההון האנושי, תוך מתן דגש לשקיפות, שוויון ונאותות תעסוקתית לאורך כל שלבי ההעסקה.



3. כלל עובדי הרשות מכוסים בהסכמים קיבוציים.



## נתוני עובדים

405-1 | 2-8 | 2-7

מבוא

ממשל

חברה

סביבה

אינדקס GRI

2022			2023			2024			
סך הכל	נשים	גברים	סך הכל	נשים	גברים	סך הכל	נשים	גברים	קבוצת ייחוס
101	20	81	100	20	80	106	22	84	הנהלה בכירה
13	3	10	13	2	11	15	2	13	בין 30-50
88	17	71	87	18	69	91	20	71	מעל 50
932	240	692	984	269	715	1,012	285	727	הנהלה ביניים
-	-	-	-	-	-	2	-	2	מתחת ל-30
381	110	271	431	136	295	464	152	312	בין 30-50
551	130	421	553	133	420	546	133	413	מעל 50
3,284	917	2,367	3,670	1,000	2,670	3,416	949	2,467	עובדים
1,187	522	665	1,524	621	903	1,411	611	800	מתחת ל-30
1,615	305	1,310	1,664	287	1,377	1,560	261	1,299	בין 30-50
482	90	392	482	92	390	445	77	368	מעל 50
4,317	1,177	3,140	4,754	1,289	3,465	4,534	1,256	3,278	סך הכל
65	2	63	74	1	73	66	-	66	בני מיעוטים
189	35	154	225	48	177	167	27	140	קהילה אתיופית

## עובדים - מצבה וגיוון

2022			2023			2024			
סך הכל	נשים	גברים	סך הכל	נשים	גברים	סך הכל	נשים	גברים	קבוצת ייחוס
4,317	1,177	3,140	4,754	1,289	3,465	4,534	1,256	3,278	סך מועסקים
2,146	480	1,666	2,278	500	1,778	2,408	533	1,875	עובדים קבועים
2,171	697	1,474	2,476	789	1,687	2,126	723	1,403	עובדים זמניים



## תחלופת עובדים

401-1

2022			2023			2024			קבוצת ייחוס
סך הכל	נשים	גברים	סך הכל	נשים	גברים	סך הכל	נשים	גברים	
1,214	384	830	1,120	390	730	<b>434</b>	<b>199</b>	<b>235</b>	קליטות
915	324	591	918	351	567	<b>386</b>	<b>186</b>	<b>200</b>	מתחת ל-30
267	47	220	182	32	150	<b>44</b>	<b>12</b>	<b>32</b>	בין 30-50
32	13	19	20	7	13	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	מעל 50
682	265	417	669	261	408	<b>839</b>	<b>309</b>	<b>530</b>	עזיבות
493	224	269	500	211	289	<b>662</b>	<b>266</b>	<b>396</b>	מתחת ל-30
164	35	129	120	25	95	<b>153</b>	<b>37</b>	<b>116</b>	בין 30-50
25	6	19	49	25	24	<b>24</b>	<b>6</b>	<b>18</b>	מעל 50



מבוא

ממשל

חברה

סביבה

איונקס GRI

## הטבות ותנאי העסקה לעובדים מכוח הסכמים

401-2

בהתאם למדיניות הרשות ולעקרונות ההעסקה ההוגנת, מוענקות לעובדי רשות שדות התעופה מגוון הטבות סוציאליות בהתאם למעמד ההעסקה ולהסכמים החלים עליהם. כלל העובדים, לרבות זמניים, נהנים מהפרשות פנסיוניות בהתאם לדין ומהזכאות לחופשת לידה. לעובדים בהעסקה קבועה בדרגים המקצועיים ניתנות הטבות נוספות הכוללות ביטוח חיים ואובדן כושר עבודה, וכן ביטוחי בריאות, בהתאם להסכמים הקיבוציים החלים על קבוצות האוכלוסייה הרלוונטיות. מדיניות זו משקפת את מחויבות הרשות לרווחת עובדיה ולשמירה על תנאי העסקה ראויים ומכובדים.

### הכשרות ופיתוח ארגוני

רשות שדות התעופה מתמקדת בשמירה על כשירות מבצעית גבוהה והעצמת העובדים באמצעות הכשרה ופיתוח מקצועי מתמשך. ההשקעה בהכשרה מקצועית לא רק תורמת לשיפור המיומנויות של העובדים, אלא גם מגבירה את תחושת השייכות והמחויבות הארגונית, ובכך תורמת להצלחת הרשות בהשגת יעדיה האסטרטגיים ושימור רציפות תפקודית גבוהה. רשות שדות התעופה שואפת להבטיח את יכולת תפקודה המיטבית באמצעות פיתוח אישי ומקצועי של כלל העובדים והמנהלים.

בשנת 2023 שודרג אגף הדרכה, נכתבה תפיסת הפעלה חדשה, עודכנו מטרותיו ושמו שונה לאגף למידה ופיתוח ארגוני (אלפ"א), אשר נועד להוביל את תחום הלמידה והפיתוח בארגון. האגף מגבש אסטרטגיות עדכניות, שמטרתן לשדרג את תהליכי ההדרכה והלמידה בארגון, ובכך מבטיח את תרומת הלמידה להשגת מטרות הרשות ולשימור כושר תפקוד רציף וממוקד. בנוסף, בשיתוף פעולה עם אגף ארגון ושיטות, מבוצעת עבודה בדבר יצירת מנגנון שיגדיר את דרישות ההכשרה עבור כל תפקיד או קבוצת תפקידים. במסגרת מנגנון זה, יפורטו ההכשרות, ההדרכות וימי העיון הנדרשים לכל תפקיד ברשות. גיבוש המנגנון יאפשר קידום תהליכי הכשרה יעילים וממוקדים.

הרשות שואפת לקדם את השימוש בטכנולוגיות מתקדמות, כולל פלטפורמות ניהול למידה (Learning Management Systems), אשר יאפשרו ניהול מדוד וממוקד של תהליכי הלמידה וההכשרה. הכלים הדיגיטליים צפויים לאפשר למנהלים ולעובדים לעקוב אחר ההכשרות בצורה אפקטיבית, ולספק תוכן מותאם אישית לכל עובד בהתאם לצרכים ולדרישות התפקיד.

בנוסף לפעילות ההכשרה הכללית, רשות שדות התעופה מקדמת הדרכות ייעודיות בתחום הקיימות ואיכות הסביבה. ההדרכות מתמקדות בהטמעת עקרונות קיימות בקרב העובדים והמנהלים, תוך שימת דגש על עמידה בדרישות החוק, איזון בין צרכי הרשות לצרכי הסביבה, שיפור ביצועים סביבתיים, בנייה ירוקה, מיחזור פסולת, התייעלות אנרגטית, התמודדות עם שינויי אקלים, הפחתת פליטות גזי חממה ועוד. ההדרכות כוללות גם ליווי מקצועי, שיתוף עובדים בתהליכים סביבתיים, והטמעת תקנים והסמכות בינלאומיות, כחלק ממדיניות הרשות לשיפור מתמיד ולניהול בר קיימא של מתקניה.

בהתאם לתפיסת ההפעלה העדכנית לתחום הלמידה הארגונית החל שלב תכנון להקמת קריית הדרכה לכלל צרכי רשות אשר תאפשר איגום משאבים בהיבטי תשתיות משותפות וייחודיות בהתאם לצרכי היחידות, תאפשר טיפול בכפילויות וגיבוש סטנדרטים אחודים, תוביל הכנסת טכנולוגיות מתקדמות, תשפר את תהליכי הבקרה על ביצוע הלמידה והתקציבים הייעודיים, תאפשר מדידה של פעילויות הלמידה ברמה הארגונית ותגובה מהירה לשינויים נדרשים ברמת הארגון.





## פיתוח אישי ותכנון קריירה

רשות שדות התעופה פועלת לחיזוק תהליכי הפיתוח האישי והניהולי של עובדיה ומנהליה, מתוך הכרה בחשיבות טיפוח ההון האנושי לקידום הרשות ויעדיה. אגף למידה ופיתוח ארגוני מוביל כיום מהלך לקידום תוכניות ליווי ייעודיות למנהלים, אשר ישולבו כחלק אינטגרלי מתהליך הכניסה לתפקיד ניהולי. מטרת הליווי היא להקל על תהליך ההשתלבות ולתמוך בפיתוח הקריירה של המנהל החדש.

בנוסף, מקודמת תכנית מנטורינג. מנהלים בהיררכיות שונות יבצעו תהליך מבוסס ידע וניסיון מצטבר בעת קליטת עובד/מנהל חדש ליחידה. התכנית תתמקד בבניית קשר מקצועי איתן בין דרגי היחידות השונות על בסיס העצמה ופיתוח, התמודדות עם אתגרי התפקיד, דילמות ומיקוד במטרות התפקיד והארגון.

הרשות משקיעה גם בהכשרות מקצועיות ובתהליכי ליווי אישי לעובדים, כחלק מהמחויבות לחיזוק הרצף התעסוקתי וההתפתחות המקצועית. עם זאת, נכון לשנת 2024 טרם פועל ברשות מנגנון מוסדר ומובנה לתכנון קריירה ומסלולי קידום. מסלולים אלו צפויים להיות מוגדרים בהמשך בהתאם לצרכי הארגון והעובדים. ניסיונות קודמים להטמעת תהליך דומה לא הבשילו, אך הרשות נחושה להמשיך לקדם את התחום כחלק מהתפתחותה הארגונית.

## תרומה לקהילה

הרשות רואה ערך רב במעורבות חברתית ועידוד התנדבות בקהילה. תוכניות ההתנדבות בארגון מייצרות תרומה משמעותית לחברה, ומחזקות את תחושת השייכות של העובדים. הארגון השקיע משאבים רבים בעידוד מעורבות קהילתית וממשיך להוביל מהלכים המשלבים בין הפעילות העסקית שלו לבין אחריות חברתית.

במהלך שנת 2024, תוך כדי ההתמודדות עם אתגרי מלחמת "חרבות ברזל", המשיכה הרשות להפעיל את יחידת קשרי חוץ וקהילה, אשר אירחה כ-2,159 מבקרים במסגרת סיורים טרמינליים חינוכיים והסברתיים. את ההדרכות העבירו מתנדבים מתוך מאגר מדריכים הפועל על בסיס גמלאי הארגון, עובדים ומנהלים המבצעים זאת בנוסף לעבודתם השוטפת, לאחר שעברו הכשרה מקצועית מטעם יחידת קשרי חוץ וקהילה בנתב"ג.

בנוסף, עובדי רש"ת לקחו חלק בהתנדבויות משמעותיות ברחבי הארץ, בדגש על סיוע לחקלאות ותמיכה ישירה בחיילי צה"ל. פעילות זו מהווה ביטוי למחויבות הערכית של הרשות לקהילה ולחוסן החברתי של מדינת ישראל.



רשות שדות התעופה פועלת באופן שיטתי למניעת חריגות והתנהגויות שאינן עולות בקנה אחד עם החוקים, התקנות הציבוריות, מסמכי המדיניות הפנימית וערכי התרבות הארגונית. הרשות מינתה ממונה על שוויון מגדרי ומניעת הטרדות מיניות. הרשות מיישמת מנגנוני אכיפה פנימיים לצד קביעת מסמכי מדיניות, נהלים ייעודיים, הדרכות מקצועיות וניהול שוטף של תחומים אלו. בנושאי הטרדה או אפליה, הרשות מחזיקה במדיניות של אפס סובלנות ומקדמת פעולות פרואקטיביות כגון הדרכות שנתיות ממוקדות למניעת הטרדה מינית הנערכות הן כחלק מהליך הקליטה והן כהדרכה חוזרת. לעובדים בעלי צרכים ייחודיים, שאינם משתלבים בלמידה מקוונת, נערכות הדרכות פרונטליות ייעודיות הכוללות הסברה מפורטת בנושא התנהגות הולמת, תוך שימת דגש על שמירה על כבוד הדדי ושיח נטול פגיעות.

בנוסף, הרשות מפעילה מערך דיווח דיסקרטי, במסגרתו יכולים העובדים לפנות לממונה על מניעת הטרדה מינית בערוצי תקשורת מגוונים (טלפון, דוא"ל או פגישה אישית) לקבלת ליווי, ייעוץ וטיפול. תהליכי המעקב כוללים שליחת תזכורות תקופתיות, העלאת סוגיות רלוונטיות בישיבות הנהלה, ביצוע ניתוח מגמות ובחינת פניות בתחום זה, לרבות בחינת שיעור השתתפות נשים במכרזים פנימיים.

בהיבט שוויון מגדרי, הרשות אימצה את מודל "50/50" של ארגון ה-ICAO, הקובע יעד ל-30% נשים בתפקידי ניהול עד שנת 2026. בנוסף, פועלת הרשות לשוויון מגדרי בתהליכי גיוס, קידום ושכר, בהתאם להוראות החוק.

כחלק ממחויבותה ליצירת סביבה תומכת לנשים, ובדגש על איזון בין עבודה לחיים האישיים, הרשות מיישמת את תנאי ההעסקה של שירות המדינה, לרבות הסדרים גמישים, ימי הורות וזכויות ייחודיות לעובדות לאחר לידה. באופן זה, מבקשת הרשות לתמוך בשילוב מיטבי של נשים במעגל העבודה, מתוך תפיסה כוללת של הכלה, שוויון וגיוון ארגוני.

## זכויות אדם

רשות שדות התעופה מחויבת לשמירה על זכויות האדם המעוגנת בחוק יסוד: כבוד האדם וחירותו במסגרת פעילותה היומיומית, תוך קידום סביבה תומכת ומכבדת לכלל העובדים, הנוסעים והלקוחות. הרשות פועלת להבטיח את כבודם של כל הפרטים המעורבים בה, תוך שמירה על הזכות לפרנסה הוגנת, תנאי עבודה נאותים ובטוחים, ושוויון הזדמנויות לכל. הרשות שואפת לפתח תרבות ארגונית המקדמת את זכויות האדם, ומיישמת אמצעים למניעת פגיעות בזכויות עובדים, כגון התמודדות עם בעיות של העסקת עובדים בתנאים לא נאותים או ניצול לרעה. כל זאת, בשמירה על מחויבות לציות לדין הישראלי ורגולציות בינלאומיות בנוגע לזכויות אדם.



אגף אבטחת המידע והסייבר, הממוקם בחטיבת התקשוב של רשות שדות התעופה, מהווה אבן יסוד בתפעול ובביטחון של הרשות. האגף אחראי על פיתוח תשתיות סייבר ומערכות התומכות באבטחת מידע (הן של מערכות מבצעיות, תפעוליות והן של מערכות אדמיניסטרטיביות בהן מבוצע עיבוד של מידע אישי), והיערכות לאירועי קיצון ושעת חירום הכולל אירועי משבר. האגף כולל אנשי מקצוע האחראים על טכנולוגיות, תשתיות סייבר, ניהול חמ"ל הסייבר, ניהול פרויקטים וניהול שרשרת אספקה וסקרים.

## מבנה האגף

ברשות שדות התעופה פועלת חטיבת התקשוב, תחתיה ממוקם אגף הסייבר. תחת האגף פועלים מספר תחומים, עם מנהל ייעודי לכל תחום: טכנולוגיות, תשתית סייבר, SOC, ניהול פרויקטים, בדיקות חדירות סקרים ושרשרת אספקה. אגף הסייבר אחראי על הסייבר בכלל יחידות הרשות וכחלק מפריסת אחריות לנושא הסייבר בחטיבות ובאתרים השונים, מקדם האגף הגדרת נאמני סייבר בכל אתר יחד עם גורם חטיבתי ייעודי שיפעל מול האגף בנושאי העניין השונים.

## תוכנית עבודה שנתית

בהתאם לדין בכל שנה אגף הסייבר מבצע סקרי סיכונים סייבר, הכוללים בחינת קוד ובדיקות חדירות, מתקיימים תרגילים תקופתיים לחמ"ל הסייבר, כולל תרגולי פתע, כדי לוודא מוכנות והתמודדות עם איומי סייבר. כמו כן, מתקיימים תרגילי סייבר להנהלה ולחטיבות השונות כדי לוודא מוכנות לשמירה על רציפות תפקודית, לאירועי כופר פוטנציאליים.

## נהלים ותקנים

ברשות שדות התעופה ישנם 12 נהלים בתחומי התקשוב, כאשר 10 מהם עוסקים בסייבר. הנהלים עוברים תהליך אישור הכולל כתיבה בהתאם לצורך, אישור אגף ארגון ושיטות, סבב אישורים בקרב מנהלים רלוונטיים ואישור מנהל החטיבה או מנכ"ל הרשות, כאשר בכל שנה נכתבים נהלים נוספים על פי הצורך והסיכון. הרשות מוגדרת כגוף תשתית קריטית (תמ"ק) וחלק ממערכותיה מונחות על ידי מערך הסייבר הלאומי (מס"ל) ועובדת לפי נוהל עבודה ייעודי שהוגדר על ידיו. לפחות אחת לשנה, הרשות עוברת מבדקים על ידי המערך, בשל אחזקתה במידע רגיש בעל פוטנציאל לסיכון ממשי בחיי אדם. הבדיקות כוללות בחינת ארכיטקטורת רשת וסייבר ואף בחינת חשיפת מערכת הרכש לסיכונים סייבר. פעולות אבטחת המידע ברשת מבוצעות בהתאם להוראות חוק "הגנת הפרטיות (לרבות תיקון 13) התשמ"א 1981 ותקנות הגנת הפרטיות (אבטחת מידע), תשע"ז - 2017" החלים על הרשות וכן היא יזמה פעילויות, יצרה נהלים מתאימים, והתאימה את עצמה לתקנים ב-34 מאגרי מידע הנמצאים אצלה.

## חדר מלחמה (חמ"ל) הסייבר

חמ"ל הסייבר ברשות פועל 24/7, בכל ימות השנה, ניטור איומי סייבר בכלל מתקני הרשות. החמ"ל מתפקד כקו הגנה ראשון, שני ושלישי ומבצע ניטור מתמיד של מערכות הרשות. חמ"ל הרשות מתמודד עם מעל מילארד ניסיונות תקיפה בכל שנה. במהלך שנת הדיווח לא התרחשו אירועים מהותיים בתחום הסייבר ואבטחת המידע.

## הדרכות לעובדים ומנהלים

על מנת להעלות את מודעות העובדים לנושא אבטחת מידע, הרשות פועלת בשנים האחרונות לחיזוק התחום ומקימת הדרכות חובה בנושא לכלל העובדים לפחות פעם בשנה. בנוסף להדרכות, הרשות מפרסמת מידי שבוע גיליון לעובדים העוסק באירועי סייבר גלובליים, ובכל שבועיים מפרסמת ניוזטריים, דוא"ל וטיפים בנושאי סייבר. הרשות פועלת בהתאם לנהלי סייבר מחמירים ולפי מתודולוגיות ותקנים מקצועיים בתחום.



## בטיחות וגהות ברשות שדות התעופה

3-3 | 403-5

רשות שדות התעופה רואה בבטיחות ערך ליבה המשולב באופן טבעי בפעילותה השוטפת. מתוך מחויבות להטמיע תרבות ארגונית המתמקדת במודעות, אחריות ועמידה בדרישות החקיקה והרגולציה העדכניות, הרשות פועלת להבטיח רמת בטיחות גבוהה לכלל הבאים בשערי מתקניה, כולל עובדים, שותפי פעולה, לקוחות ונוסעים, זאת תוך שמירה על סטנדרטים בינלאומיים וישראלים בתחום התעופה.

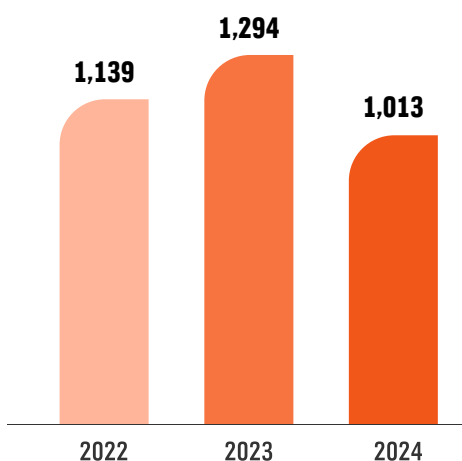
בין העקרונות המרכזיים של המדיניות: יישום רגולציה עדכנית בינלאומית וישראלית, עמידה בסטנדרטים הנדרשים בעולם התעופה, קביעת יעדים ומדדים לעמידה בדרישות הבטיחות, והטמעת מערכת למעקב אחרי עמידה ביעדים אלו. בנוסף, הרשות מטפחת תרבות המעודדת דיווח על אירועי בטיחות וכמעט ונפגעים, ומבצעת תחקור ולמידה לצורך מניעת אירועים עתידיים. כמו כן, שיתוף מידע בטיחותי מהווה מרכיב חשוב בשיפור מתמיד של הביצועים בתחום הבטיחות.

עקרונות ניהול הבטיחות ברשות שדות התעופה מבוססים על גישה פרואקטיבית שכוללת זיהוי מגמות ושינויים ברמת הבטיחות. הרשות מקיימת ניהול סיכונים שוטף לפעילות בכל המתקנים, וכוללת גם ניהול סיכונים בשינויים הנדרשים. הרשות קובעת מדדי בטיחות (SPI - Safety Performance Indicators) לניטור ולהערכה שוטפת של ביצועי הבטיחות, ומבצעת פיקוח שוטף על יישום היבטי בטיחות ברשות. תהליך זה כולל גם הדרכות בטיחות לעובדים ולמנהלים, המבוצעות בהתאם לשינויי חקיקה, להנחיות הדין, הרגולציה העולמית ולשינוי בהם מעת לעת ולתחום עיסוקם. בנוסף, במתקני הרשות מתקיימים תרגולים תקופתיים של אירועי חירום, כגון חירום תעופתי, רעידת אדמה ושרפה במבנים. מטרת התרגולים היא להבטיח מוכנות לאירועים אמיתיים ולהתמודד עם תרחישים בלתי צפויים בצורה מקצועית ויעילה. הרשות מקיימת ועדות בטיחות ופורומים מקצועיים ברמת מועצת הרשות, בכלל זה ועדת הבטיחות, הביטחון והסייבר, הפועלות בהתאם לדרישות הרגולציה המקומית והבינלאומית. הרשות מקיימת מערך פיקוח ובקרה פנימי על יישום תהליכי הבטיחות, הכולל ביצוע מבדקי בטיחות במתקני הרשות. המבדקים מבוצעים באופן שוטף, ומטרתם להבטיח עמידה בדרישות החוק והרגולציה, כמו גם לוודא את אופן ניהול הבטיחות ברמה התפעולית והארגונית.

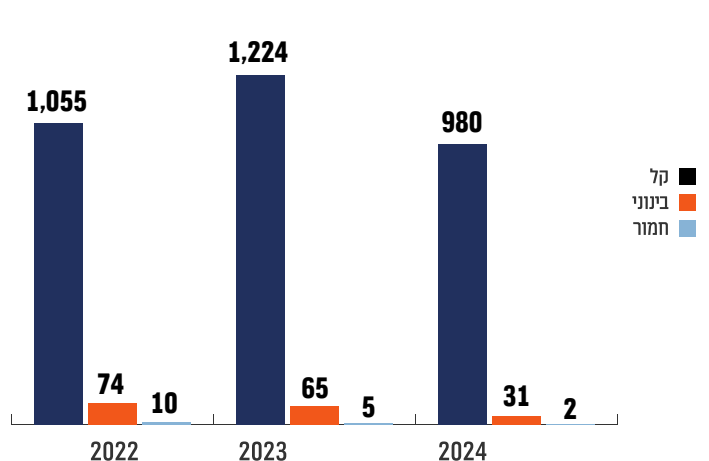
בין יתר פעולות הבקרה, הרשות מודדת ומנטרת אירועי בטיחות, אשר מהווים בסיס לתחקור ובחינה של תהליכי עבודה, זאת כדי ללמוד ולשפר את תהליכי העבודה ולמנוע פערי בטיחות עתידיים.

במהלך השנים האחרונות, פעילות רשות שדות התעופה התנהלה תחת השפעתם של שני אירועים מרכזיים. הראשון היה משבר COVID-19, אשר החל במרץ 2020 והוביל להטלת הגבלות ריחוק חברתי ולירידה משמעותית בתנועת הנוסעים. השני היה מלחמת "חרבות ברזל", שהחל ב-7 באוקטובר 2023, וגרר שינויים מהותיים בתהליכי העבודה והתאמות שנדרשו לשמירה על בטיחות העובדים, הנוסעים ומתקני הרשות, תוך עמידה בהנחיות פיקוד העורף. בתקופה זו, נדרשה הרשות להתמודד עם שינויים תכופים בהיקפי הפעילות, במתכונת העבודה ובמגבלות רגולטוריות. מאז פרוץ מלחמת "חרבות ברזל", הרשות פועלת ליישום ניהול סיכונים מתמשך בכלל יחידותיה, תוך התייחסות ממוקדת לסיכונים בטיחות שנמצאו רלוונטיים, לרבות עבודה תחת איום ירי טילים, התמודדות עם מחסור בכוח אדם, שינויים בתהליכי עבודה, ועומס רגשי ותפעולי בקרב העובדים. בשנה האחרונה חלה ירידה בדיווחי הבטיחות ברשות התעופה המצביעה על מחויבות הרשות לשמירה על סטנדרטים גבוהים, התאמה מהירה למציאות משתנה, ושיתוף פעולה הדוק בין כלל הגורמים הפועלים במתקניה. חרף האתגרים וההגבלות, לא נרשמו אירועי בטיחות משמעותיים במהלך תקופה זו.

סך הכל דיווחי בטיחות ברש"ת



דיווחי בטיחות ברשות לפי חומרה



## ניהול סיכונים בריאותיים בעבודה

403-10

רשות שדות התעופה פועלת באופן שיטתי לצמצום מקרי בריאות לקויה הקשורה לעבודה, באמצעות זיהוי, ניטור וטיפול בסיכונים תעסוקתיים העלולים לגרום לפגיעות כרוניות או מתמשכות. הסיכונים מזוהים במסגרת סקרי מפגעים תקופתיים, מבדקי בטיחות, פיקוחי שטח שוטפים ותחקור אירועי בטיחות. בהתאם להמלצות העולות מתהליכים אלו, מיושמים מנגנוני בקרה והפחתה המבוססים על היררכיית בקורות מוכרת: החל מהסרה והחלפה של סיכונים, דרך בקורות הנדסיות וניהוליות, ועד לציוד מגן אישי. כל אירוע בטיחות עובר תחקור יסודי, והמלצות למניעת הישנות מתורגמות לפעולות אופרטיביות ולמעקב שוטף כחלק בלתי נפרד מתוכנית ניהול הבטיחות של הרשות.

## פילוח נתוני תאונות

403-9

2022	2023	2024	
<b>עבור כלל העובדים, מחולק לפי:</b>			
1	-	-	<b>פציעות עבודה קשות</b>
<b>עובדים שאינם שכירים אך עבודתם ו/או מקום עבודתם בשליטת הארגון, מחולק לפי:</b>			
1	-	1	<b>פציעות עבודה קשות</b>



נושא איכות השירות, הביטחון וחווית הלקוח הוא קריטי לפעילותה של רשות שדות התעופה ומשפיע ישירות על הצלחתה לעמוד בדרישות הלקוחות. הרשות מחויבת להבטיח חווית שירות מקצועית, בטיחותית ונוחה לכלל המשתמשים בשדות התעופה ובמעברי הגבול, תוך שמירה על שביעות רצון גבוהה מצד חברות התעופה, הנוסעים והגורמים השונים. איכות השירות והביטחון ברשות אינם רק חלק מהדרישות החוקיות, אלא גם עקרונות יסוד המובילים את הפעילות השוטפת של הרשות, על מנת להבטיח את המשך הצלחתה ושימור האמון מצד לקוחותיה.

## שירותי חברות התעופה והנוסעים

שביעות רצון חברות התעופה מהווה גורם קריטי להבטחת חווית לקוח חיובית. חברות התעופה מצפות לשירות תפעולי מדויק ויעיל, הכולל סלוטים (Slots) מותאמים, עמידה בלוחות זמנים תפעוליים מדויקים, טיפול מהיר במטענים ותשתיות המותאמות לצרכים שלהן. השירותים הללו חיוניים להבטחת תפקוד שוטף ויעיל בשדות התעופה, והם משפיעים ישירות על הפעילות הכללית של הרשות. אמנם הנוסעים הם המשתמשים הישירים בשירותים, שביעות רצונם הינה תוצאה ישירה של איכות השירות המסופקת לחברות התעופה. חווית הלקוח של הנוסעים מתחילה לאחר שחברות התעופה מקבלות את השירותים המותאמים לצרכיהן, וממשיכה בשירות איכותי, נוח ויעיל בכל מתקניה. הרשות עושה שימוש בטכנולוגיות מתקדמות, כגון מצלמות לניהול ומדידת זמני המתנה, כדי לשפר את חווית השירות עבור הנוסעים, לזהות נקודות חולשה בתהליכים ולשדרג את איכות השירות הניתן. טכנולוגיות אלה מאפשרות ניטור מדויק של תהליכים, ובכך תורמות לשיפור מתמיד ויעול השירותים המוצעים.

## הבטחת ביטחון לנוסעים ומטענים

מערכת הביטחון של רשות שדות התעופה פועלת לשמירה על ביטחונם של הנוסעים והמטענים בשדות התעופה, תוך שיתוף פעולה עם חברות התעופה וגורמי הביטחון הרלוונטיים. תהליכי הביטחון מתחילים בשערי השדה ומלווים את כל הדרך, מהכבודה ועד לנוסעים. כל צוותי הביטחון אחראים להבטיח את שלומם של כל המעורבים בתהליך, וכוללים פעולות יזומות ותרגולים קבועים להתמודדות עם תרחישי חירום ואיומים ביטחוניים שונים. מאז מבצע "עמוד ענן", ובמיוחד מאז ה-7 באוקטובר 2023, הרשות פועלת לפי נהלים ביטחוניים מחמירים, המיועדים להבטיח מוכנות בכל תרחיש חירום.

הביטחון של הנוסעים ומטעניהם מהווה את עיקר העבודה הביטחונית, כאשר כל אחד מהם דורש ניהול תהליכים שונים. ביטחון הנוסעים מתמקד בהגברת האבטחה וההכוונה הנכונה בנוגע לתהליכי הבדיקה והמעבר בשדות התעופה. תהליכי הביטחון עבור המטען, לעומת זאת, דורשים אמצעי סינון ופעולות אבטחה מותאמות עבור פריטי מטען שונים, על מנת להבטיח את שלמותם וביטחונם לאורך כל הדרך, עד להגעתם ליעד.

## ניהול משברי תעופה ושירות בתנאי חירום

בתקופות של מתיחות ביטחונית, רשות שדות התעופה עושה את כלל המאמצים להתנהל בצורה יעילה ומדויקת, תוך שיתוף פעולה עם כלל הגורמים הרלוונטיים - רש"ת, משרד התחבורה, רשות תעופה אווירית (רת"א), חיל האוויר, פיקוד העורף, המטה לביטחון ללאומי (מ"ל), רשות החירום הלאומית (רח"ל), משטרת ישראל, שירות הביטחון הכללי ועוד. מאז תחילת המלחמה, הרשות קיימה מעל 100 הערכות מצב על מנת להבטיח שהפעילות תימשך כסדרה, ללא הפרעה. הכנה מוקדמת ומקצועית זו מאפשרת לרשות לשמר את איכות השירות והביטחון ללקוחותיה גם תחת תנאי חירום ואי-ודאות.





רשות שדות התעופה בישראל  
ISRAEL AIRPORTS AUTHORITY



# סביבת



## חזון סביבתי לרשות שדות התעופה

במקביל לפיתוח התשתית התעופתית במדינת ישראל לסטנדרטים בינלאומיים גבוהים, על הרשות לקדם את התועלת החברתית והכלכלית לקהילה המושפעת מהפעילות הקשורה בפיתוח ותפעול שדות התעופה, תוך נטילת אחריות ומחויבות למזעור ההשלכות הסביבתיות, בהתאם לעקרונות של פיתוח בר-קיימא.

### המדיניות הסביבתית של רשות שדות התעופה

המדיניות הסביבתית של הרשות נגזרת מחזונה ומבוססת על העקרונות המרכזיים הבאים:

- ◆ הנהלת רשות שדות התעופה פועלת לניהול, פיתוח, תפעול ואחזקת מתקני הרשות בצורה כלכלית ובת-קיימא, מתוך ראייה ארוכת טווח ומחויבות לשמירה על איזון בין הצרכים הסביבתיים והכלכליים, לטובת הדורות הבאים.
- ◆ הרשות, בראשות ההנהלה, מובילה יוזמות סביבתיות באופן פעיל ופרואקטיבי.
- ◆ הנהלת הרשות מחויבת להטמיע ולאכוף תקנים להגנה על הסביבה, תוך שאיפה לצמצם ולמנוע סיכונים והשלכות שליליות על משאבי הטבע, הסביבה והקהילה. כל זאת נעשה בהתאם לחוק ולדרישות הרגולטוריות.
- ◆ הרשות שואפת לקחת אחריות על מזעור ההשלכות הסביבתיות הנלוות לפיתוח ולתפעול שדות התעופה, בהתאם לעקרונות פיתוח בר-קיימא. בנוסף, הנהלת הרשות קובעת יעדי קיימות ואיכות סביבה שנתיים, אשר נמדדים במסגרת סקר הנהלה, ומובילה שיפור מתמיד של ביצועי מערכת ניהול איכות הסביבה. בשיתוף פעולה עם העובדים, המנהלים ומחזיקי העניין, הרשות מבצעת את תוכניות הפעולה לשיפור מתמיד.
- ◆ הרשות פועלת גם לזהות את ההשפעות הסביבתיות הנגזרות מפעילותה, למדוד ולהבין את השפעות אלו, כדי לקבל החלטות מבוססות נתונים. נושאים אלו כוללים: מטרדי רעש מטוסים, התמודדות עם שינויי האקלים והפחתת פליטות גזי חממה, התייעלות אנרגטית ושימוש באנרגיות מתחדשות, טיפול בשפכים וניצול קולחים, זיהום קרקע, ניהול פסולת, טיפול בחומרים מסוכנים, שמירה על איכות האוויר ובנייה ירוקה.
- ◆ ברשות שדות התעופה אחראי אגף איכות הסביבה ליישום והטמעת המדיניות והחזון הארגוני. מטרת האגף כוללת את עמידת הרשות בדרישות כל דין והגנה על הציבור העובדים, שמירה על איזון בין צורכי הסביבה לצורכי הרשות, ליווי מקצועי של כלל הגורמים הרלוונטיים ברשות, שיפור ביצועים והובלת יוזמות סביבתיות, וקידום המודעות הסביבתית בקרב כל הגורמים ברשות.



שינוי האקלים מהווה אתגר גלובלי משמעותי, עם השפעות רחבות המעמידות את המודל הכלכלי הקיים המבוסס על דלקים פוסיליים במבחן. תחום התעופה, ושדות תעופה בפרט, רגישים במיוחד להשפעות אלה, כיוון שהם חשופים לתנודות אקלימיות כמו עליית מפלס הים, שינוי בטמפרטורות, משקעים קיצוניים וסערות עוצמתיות. שינוי האקלים עלולים להוביל לפגיעות בתשתיות הפיזיות של שדות התעופה, לשיבושים בתפקוד השוטף של השדה ולהשפיע על הקישוריות התעופתית הבינלאומית. הרשות מכירה בחשיבותה האסטרטגית של שמירה על יציבות תפקודית, ופועלת לצמצום סיכונים הנובעים מהשפעות שינוי אקלים על ידי פיתוח אסטרטגיות להיערכות והסתגלות לתרחישי אקלים עתידיים, במטרה להבטיח את המשך הפעילות בצורה מקיימת ועמידה לאורך זמן.

## היערכות הרשות להשפעות שינוי אקלים

רשות שדות התעופה ביצעה עבודה מקיפה לזיהוי סיכונים הנוגעים לשינוי האקלים כחלק מההיערכות הכללית של משרד התחבורה להשפעות שינוי האקלים. העבודה כללה זיהוי סיכונים פיזיים וסיכונים מעבר.

סיכונים פיזיים מתייחסים להשפעות ישירות של שינוי האקלים, כמו עלייה בטמפרטורות קיצוניות, סערות טורנדו וצונאמי, שעלולים להשפיע ישירות על תשתיות מתקני הרשות. סיכונים פיזיים מתחלקים לשתי קבוצות סיכון: אקוטי וכרוני. סיכון אקוטי הוא סיכון שמתרחש באופן פתאומי ובעל השפעה מיידית (למשל, סערה קיצונית, הצפה פתאומית, גל חום), וסיכון כרוני הוא סיכון שמתרחש לאורך זמן, בעל השפעה מתמשכת (למשל, עלייה הדרגתית בטמפרטורות, או עליית פני הים). סיכונים מעבר מתייחסים לשינויים רגולטוריים, פיננסיים ותפעוליים הנובעים משינויים במדיניות ובחוקים הקשורים לשינוי האקלים.

הסיכונים המרכזיים שזוהו, מחולקים לפי סוג ואופי:

### סיכונים פיזיים

#### ◆ סיכונים אקוטיים:

- סגירת מסלולי המראה/נחיתה כתוצאה מאירועי קיצון (סופות עזות, רוחות, ערפל, סופות חול, הצפות, שריפות, פגיעת ברק) - עשויים לגרום לשיבוש תפקודו של שער הכניסה והיציאה האווירי המרכזי של ישראל, עיכובים בלוח הטיסות, נזק לתשתיות קריטיות, ופגיעה בפעילות הרציפה של שדות התעופה.
- הצפות במפלסים תחתונים (כגון מרתפים) - עלולות להשבית מערכות מיון כבודה, לגרום לשיבושים תפעוליים ועיכובים בפעילות הנוסעים.

#### ◆ סיכונים כרוניים:

- קירור טרמינלים - עלייה הדרגתית ומתמשכת בטמפרטורות צפויה להוביל לגידול בצריכת האנרגיה הנדרשת לקירור מבנים, ובפרט לדרישה מוגברת למיזוג אוויר בטרמינלים. מצב זה עלול להכביד על תשתיות האנרגיה הקיימות, ובמקרה של חוסר מענה מתאים גם להביא לירידה ניכרת ברמת השירות לנוסעים ולפגיעה באיכות השהייה במתחמים הסגורים.
- עליית טמפרטורות - עשויה לגרום לפגיעות בתשתיות קרקעיות (כגון התחממות יתר של מסלולי נחיתה), חיכון בלתי תקין בצמיגי המטוסים, בלאי מואץ של ציוד, ופגיעה ביכולת התפעולית של השדות.

רשות שדות התעופה נוקטת בפעולות ליישום תוכניות אדפטציה (הסתגלות) לאקלים המשתנה. מטרת תוכניות אלו היא להיערך ולהתאים את פעילות הרשות לשינויים הצפויים בטמפרטורות ובתנאי האקלים. בין הצעדים שנקטים, ניתן למנות את הגנה על תשתיות קריטיות, התייעלות בצריכת מים ואנרגיה, ושיתוף פעולה עם גופי חירום וגורמים רלוונטיים נוספים. בנוסף, הרשות מבצעת תחזוקה שוטפת של מערכות ניקוז לניהול משקעים, במיוחד במסלולים ובאזורי הפעילות המבצעית, במטרה להבטיח תפקוד מיטבי של שדות התעופה גם בתנאי מזג אוויר קשים. תחזוקה מונעת זו נעשתה בסוף 2024, כחלק מהיערכות כוללת להתמודדות עם אתגרי שינוי האקלים. הרשות פועלת בהתאם להמלצות הארגון הבינלאומי ICAO, אשר מקדמות שילוב שיקולי אקלים בתכנון רב-שנתי ובהערכת סיכונים הנוגעים לתשתיות תעופה.



בנוסף, הרשות מקדמת צעדים בהיבטי מיטיגציה (הפחתת ההשפעה), אשר מתמקדים בהפחתת פליטות גזי חממה, מעבר לשימוש באנרגיה ירוקה ושימוש בטכנולוגיות חדשניות שמסייעות למעבר לכלכלה דלת פחמן. התמודדות עם השפעות שינויי האקלים הן קריטיות להבטחת יציבותם ואמינותם של שירותי התעופה במדינת ישראל לאורך זמן, תוך שמירה על עקרונות הקיימות והאחריות הסביבתית, כפי שהרשות מחויבת להן.

## פליטות גזי חממה

פליטות גזי חממה מפעילות שדות תעופה מהוות גורם במגמת ההתחממות הגלובלית, ומהווה מרכיב מרכזי בהשפעות השונות על דפוסי האקלים. לשם כך, מבצעת הרשות בחינה מתמדת להפחתת פליטות גזי החממה מפעילותה. מאז שנת 2010 מבוצע מיפוי של טביעת הרגל הפחמנית של הרשות, ובשנת 2015 הצטרפה הרשות לתכנית הבינלאומית Airport Carbon Accreditation (ACA) של ארגון ACI, שבמסגרתה הוסמך שדה התעופה בשנת 2016 לרמה 2 - ניהול הפליטות, ושדה התעופה רמון הוסמך לרמה 1 - מיפוי הפליטות. לצורך חישוב פליטות גזי החממה, בוצע כימות של טביעת הרגל הפחמנית בהתאם לתקנים והמתודולוגיות המובילים, לרבות הנחיות תכנית ACA, וכן בהתאם להנחיות המערך לרישום פליטות גזי חממה בישראל. שיטת החישוב התבססה על התקן הבינלאומי Greenhouse Gas Protocol Corporate Accounting and Reporting Standard, שנועד לכימות פליטות גזי חממה בארגונים.



## פליטות ממכלול 1 - פליטות ישירות

פליטות ממכלול 1 ברשות שדות התעופה מתייחסות לפליטות גזי חממה ממקורות המופעלים ונשלטים ישירות על ידי הרשות, וכוללות שלוש קטגוריות עיקריות:

- ♦ צריכת דלקים לתחבורה: פעילות זו כוללת את צריכת הדלקים לתחבורה המבוצעת בתחנות תדלוק פנימיות, כמו גם בתחנות תדלוק חיצוניות.
- ♦ צריכת דלקים לייצור אנרגיה: במרכז האנרגיה של נמל התעופה בן גוריון ממוקמים גנרטורים ודוודי הסקה המופעלים באמצעות סולר ומשמשים לייצור אנרגיה עבור מתקני הנמל.
- ♦ גזי קירור ממערכות מיזוג: מערכות מיזוג האוויר בנמל התעופה בן גוריון כוללות ציילרים ויחידות מיזוג מפוצלות המפוזרות ברחבי הנמל.

## פליטות ממכלול 2 - פליטות עקיפות

מכלול 2 מתייחס לפליטות גזי חממה עקיפות הנובעות מצריכת אנרגיה חשמלית על ידי הרשות, כאשר האנרגיה מיוצרת במתקנים שאינם מופעלים ונשלטים על ידי הרשות, כדוגמת חשמל הנרכש מחברת החשמל או יצרנים פרטיים. בעוד שצריכת החשמל כוללת את פעילותם של זכיינים שונים, טביעת הרגל הפחמנית של הרשות כוללת רק את הפליטות מצריכת החשמל שלה עצמה.

## נתוני פליטות גזי החממה<sup>4</sup>

305-1 | 305-2 | 305-5

סך פליטות גזי החממה של רשות שדות התעופה בנתב"ג בשנת 2024 הסתכמו ב-67,025 tCO<sub>2</sub>e (לפי גישת השוק) - ירידה של 18.25% לעומת שנת 2023 וירידה מצטברת של כ-14.9% לעומת שנת 2022. ירידה זו נובעת בעיקר מהפחתה משמעותית בפליטות ממכלול 2 (צריכת חשמל), אשר קטנו בשיעור של 25.2% ביחס לשנה הקודמת. מנגד, פליטות ממכלול 1 עלו ב-12.1% בהשוואה לשנת 2023, בעיקר בשל עלייה חדה של 146% בפליטות מגזי קירור - למרות ירידה של 42.5% בצריכת דלקים לייצור אנרגיה. בהשוואה לשנת 2022, הפליטות הכוללות בשנת 2024 מצביעות על מגמת ירידה עקבית, המעידה על שיפור במאמצי ההתייעלות האנרגטית והניהול הסביבתי ברשות.



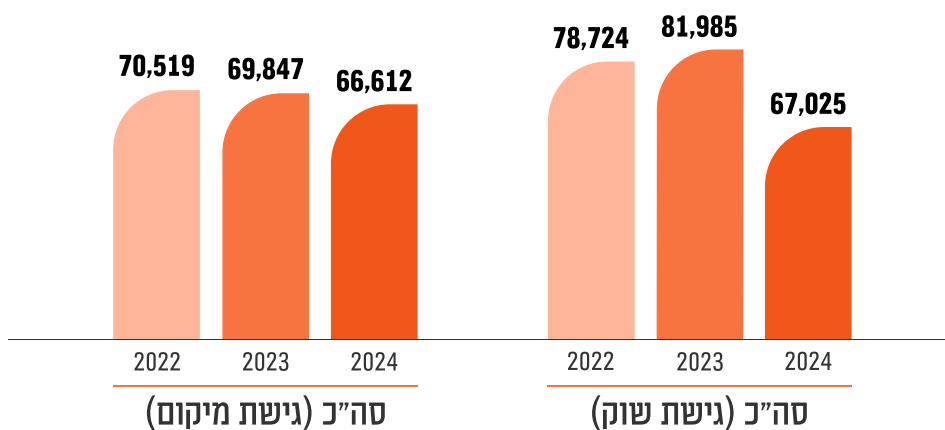
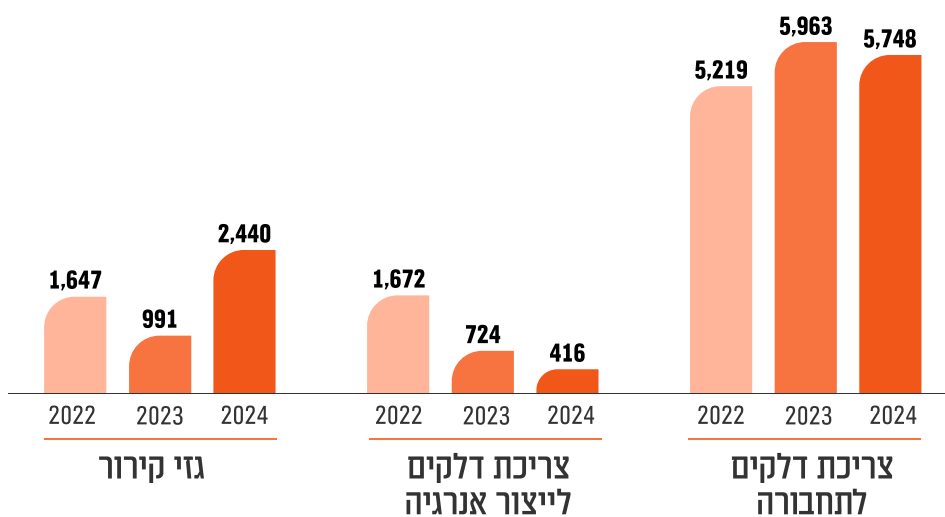
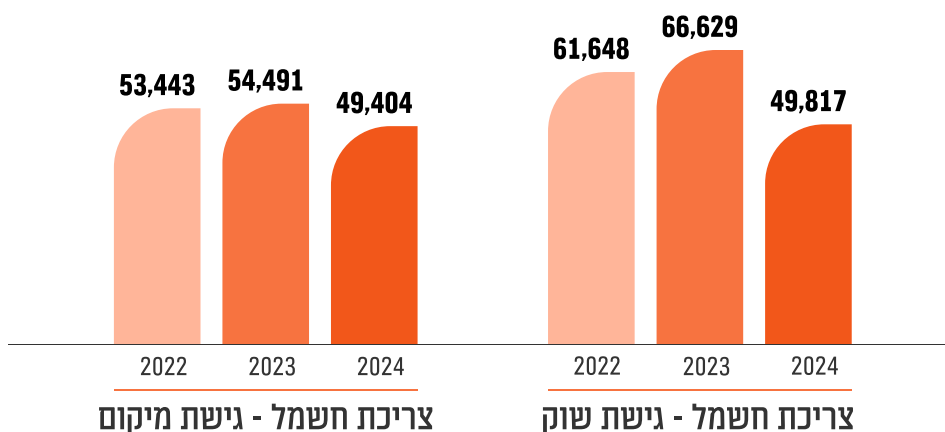
4. במסגרת החישוב, הוגדרו הגבולות הארגוניים על פי שיטת השליטה התפעולית, כלומר, פעילויות בהן יש לרשות שדות התעופה שליטה ישירה על הפעלתן. בנוסף, החישוב התייחס רק לפעילות בנמל התעופה בן גוריון ונמל התעופה אילת - רמון. איסוף הנתונים לצורך החישוב נעשה ממספר מקורות, כולל צריכת דלקים מתחנות תדלוק פנימיות וחיצוניות, צריכת דלקים לגנרטורים ולדוודי הסקה, דליפות גזי קירור והיקפי צריכת חשמל. הנתונים נאספו ועובדו בקפדנות, תוך אימות והצלבה מול מערכות ניהול ובקרה שונות.



## הנתונים בטבלה מתייחסים לנתב"ג בלבד

שיעור שינוי		2022	2023	2024	מקור פליטה (ביחידות טון שווה ערך פחמן דו-חמצני)
2024-2022	2024-2023				
מכלול 1 פליטות ישירות (tCO <sub>2</sub> e)					
10.1%	-3.6%	5,219	5,963	<b>5,748</b>	צריכת דלקים לתחבורה
-75.1%	-42.5%	1,672	724	<b>416</b>	צריכת דלקים לייצור אנרגיה
48.1%	146.2%	1,647	991	<b>2,440</b>	גזי קירור
0.8%	12.1%	8,538	7,678	<b>8,604</b>	סה"כ
מכלול 2 פליטות עקיפות (tCO <sub>2</sub> e)					
-19.2%	-25.2%	61,648	66,629	<b>49,817</b>	צריכת חשמל - גישת שוק
-7.6%	-9.3%	53,443	54,491	<b>49,404</b>	צריכת חשמל - גישת מיקום
-16.8%	-21.4%	70,186	74,307	<b>58,421</b>	סה"כ (גישת שוק)
-6.4%	-6.7%	61,981	62,169	<b>58,008</b>	סה"כ (גישת מיקום)
-14.9%	-18.2%	78,724	81,985	<b>67,025</b>	סה"כ פליטות (גישת שוק)
-5.5%	-4.6%	70,519	69,847	<b>66,612</b>	סה"כ פליטות (גישת מיקום)



נתוני פליטות מכלול 1 ו-2 (tCO<sub>2</sub>e)מכלול 1 - פליטות ישירות (tCO<sub>2</sub>e)מכלול 2 - צריכת חשמל (tCO<sub>2</sub>e)



הנתונים המוצגים בטבלה מטה משקפים מגמה של גידול בפליטות גזי חממה פר נוסע ופר טיסה בשנת 2024 - מגמה שנובעת מירידה משמעותית בהיקף הפעילות (כמות נוסעים וטיסות) בהשוואה לשנת 2023. מספר הנוסעים פחת ב-33.6% ומספר הטיסות ירד ב-28.8%, על רקע השפעות המצב הביטחוני. כתוצאה מכך, חלה עלייה של 47.5% בפליטות ממכלול 1 לנוסע ועלייה של 14.3% בפליטות ממכלול 2 לנוסע (לפי גישת השוק), אשר הובילו לעלייה כוללת של 18.2% בפליטות לנוסע לפי גישת השוק, ו-37.6% לפי גישת המיקום.

במקביל, נרשמה עלייה של 57.2% בפליטות ממכלול 1 לטיסה, ועלייה של כ-5% בפליטות ממכלול 2 לטיסה (גישת השוק). מה שהוביל לעלייה של 10.4% בסך הפליטות פר טיסה לפי גישת השוק, ו-31% לפי גישת המיקום.

מגמות אלו מדגישות את הרגישות של מדדים מנורמלים להיקפי הפעילות, ואת האתגר שבשמירה על יעילות סביבתית בתנאים של ירידה חדה בתנועת הנוסעים והטיסות.

שיעור שינוי		2022	2023	2024	יחידת מידה	רכיב
2024-2022	2024-2023					
-27.4%	-33.6%	20,008,532	21,882,716	<b>14,532,608</b>	נוסעים לשנה	מס' נוסעים (מקומיים ובינ"ל)
-24.5%	-28.8%	143,884	152,411	<b>108,563</b>	טיסות לשנה	מס' טיסות (טיסות מקומיות ובינ"ל)
38.7%	68.7%	0.4	0.4	<b>0.59</b>	Kg CO <sub>2</sub> e לנוסע	פליטות מכלול 1 לנוסע
11.3%	12.6%	3.1	3	<b>3.43</b>		פליטות מכלול 2 לנוסע (גישת שוק)
14.6%	18.4%	3.5	3.4	<b>4.02</b>		סה"כ פליטות לנוסע (גישת שוק)
27.3%	36.5%	2.7	2.5	<b>3.4</b>		פליטות מכלול 2 לנוסע (גישת מיקום)
28.9%	40.5%	3.1	2.8	<b>3.99</b>		סה"כ פליטות לנוסע (גישת מיקום)
33.6%	57.3%	59.3	50.4	<b>79.25</b>		פליטות מכלול 1 לטיסה
7.1%	5.0%	428.5	437.2	<b>458.88</b>	Kg CO <sub>2</sub> e לטיסה	פליטות מכלול 2 לטיסה (גישת שוק)
10.3%	10.4%	487.8	487.5	<b>538.13</b>		סה"כ פליטות לטיסה (גישת שוק)
22.5%	27.3%	371.4	357.5	<b>455.08</b>		פליטות מכלול 2 לטיסה (גישת מיקום)
24.0%	31.0%	430.8	407.9	<b>534.33</b>		סה"כ פליטות לטיסה (גישת מיקום)

ניהול סביבתי מהווה חלק אינטגרלי מפעילות רשות שדות התעופה, לאור העובדה ששדות תעופה מטבעם נפרסים על שטחים גדולים וכוללים תשתית תפעולית ענפה. עבודה עם סוגים שונים של חומרים ושימוש נרחב במשאבים מחייבת את הרשות לנקוט בצעדים מתואמים ומדודים על מנת למזער את ההשפעות הסביבתיות ולשמור על איזון בין פעילות התפעולית לבין השפעותיה על הסביבה. ניהול סביבתי אפקטיבי חיוני להבטחת קיימות ארוכת טווח של שדות התעופה, תוך שמירה על דרישות החוק הסביבתיות המחמירות.

הרשות מחויבת לשמירה על הסביבה ולעמידה בדרישות החוק, תוך יצירת איזון בין פעילות התפעולית לבין ההשפעות הסביבתיות הנלוות.

רשות שדות התעופה עוסקת בניהול מגוון תחומים סביבתיים הכוללים ניהול רעש, ניהול מים ושפכים, ניהול פסולת, טיפול בחומרים מסוכנים, קרינה, רישוי עסקים, רכש ירוק ובנייה ירוקה.

### מערכת לניהול איכות הסביבה ברשות שדות התעופה

החל משנת 2012, רשות שדות התעופה מוסמכת לתקן הבינלאומי לניהול סביבתי ISO 14001:2004, המשמש ככלי מרכזי לניהול תהליכים סביבתיים ברשות. במסגרת תהליך ההסמכה לתקן, הרשות מטמיעה תכנית עבודה אופרטיבית שמטרתה להגן על הסביבה ולמזער את ההשפעות הסביבתיות ואת טביעת הרגל הסביבתית של נתב"ג ושל כלל מתקני הרשות.

הסמכת רשות שדות התעופה לתקן לניהול סביבתי מבטיחה את קיומה של מערכת ניהול סביבתי מוסדרת, ומבססת מסלול לשיפור מתמיד בתחום הסביבה, תוך עמידה בסטנדרטים בינלאומיים ובדרישות החוק. המערכת מאפשרת לפתח מדיניות סביבתית, להציב מטרות ויעדים ברורים ולנקוט בפעולות נדרשות לשיפור הביצועים הסביבתיים, תוך הצגת ההתאמה לדרישות התקן. ההישגים הסביבתיים של הרשות נשענים על בקרת ההשפעה של פעולותיה על הסביבה, בהתאם למדיניותה ולמטרותיה הסביבתיות. זאת, על רקע חקיקה הולכת ומחמירה, התפתחות מדיניות כלכלית ועל רקע הדאגה הגוברת שמגלים בעלי עניין בנושאי קיימות וסביבה. במסגרת זו, הרשות מבצעת מבדקים פנימיים וחיצוניים להערכת ביצועים סביבתיים. הצלחת מערכת הניהול הסביבתי תלויה במחויבות מצד כל הדרגים והיחידות ברשות, במיוחד מצד ההנהלה הבכירה, אשר מובילה את המהלך ומספקת את המשאבים הדרושים להבטחת יישום ועמידה בסטנדרטים הסביבתיים.





## ביקורות וסקרים סביבתיים

רשות שדות התעופה מבצעת ביקורות וסקרים סביבתיים מקיפים, על מנת להבטיח עמידה בתקני הסביבה והרגולציה המקומית והבינלאומית. כחלק מדרישות התקן לבקרת תהליכים ויישום המדיניות הסביבתית, מבצע סוירים תקופתיים לאיתור מפגעים סביבתיים בכלל מתקני הרשות. הסוירים מתבצעים במתחמים בעלי פוטנציאל להמצאות מפגעים סביבתיים, כגון מפעלי מזון, מסופי מטענים, רחבות תפעוליות, מתחמי חברות תעופה, מתקני מפריד שמנים ודלקים, תעלות ניקוז, מכון טיהור שפכים, תחנת המעבר לפסולת, תחנת כיבוי אש, עמדות תדלוק, עמדות שטיפה, מוסכי בדק, מצבריה, חניונים, מרכז אנרגיה, חדרי חומ"ס ואתרים נוספים. כל מפגע שזוהה מתועד במערכת הניהול הסביבתי ומטופל בהתאם, לרבות קביעת אמצעים למניעת מפגעים עתידיים.

## מבדקים פנימיים ותיעוד אי-התאמות

הרשות מבצעת ביקורות סביבתיות שגרתיות בכל אתרי הפעולה שלה, כולל ביקורים ויישום צ'ק-ליסטטים מפורטים שמוודאים עמידה בדרישות הסביבתיות. ביקורות אלו נערכות אחת ברבעון בנתב"ג וביתר אתרי הרשות, ובכך תורמות לשמירה על סטנדרטים גבוהים של ניהול סביבתי. בנוסף, נערכים מבדקים פנימיים אחת לחצי שנה, בשיתוף עם נאמני סביבה המפקחים על יישום הנהלים הסביבתיים. לצורך הבטחת עמידה בתקני ניהול הסיכון הסביבתי, מבוצעים גם מבדקים חיצוניים על ידי מכוני הסמכה מוסמכים, פעם בשנה בנתב"ג ותקופתית בשדות תעופה הפנים-ארציים ובמסופי הגבול. על פי ממצאי המבדקים, במקרים של אי-התאמות, מנהלי המתקנים נדרשים להציג פעולות לתיקון עם לוחות זמנים מוגדרים.

## הדרכות, מודעות וכשירות

העברת הידע לניהול סביבתי לעובדים ברשות שדות התעופה מתבצעת באמצעות הדרכות פרונטליות אישיות או קבוצתיות, וכן באמצעות לומדה ייעודית שפותחה באגף איכות הסביבה. תכנית ההדרכות מבוססת על ניתוח השפעות סביבתיות שמבוצע אחת לשנה על ידי האגף, במטרה להעלות את המודעות ולספק את הכלים הנדרשים לעובדים. בשנת 2024, דגשי תכנית ההדרכה כללו נושאים כגון דרישות חוקי איכות הסביבה, מיחזור פסולת נייר ואריזות, חסכון באנרגיה ובמים, קיימות, טיפול בתלונות איכות הסביבה, שימוש בחומרי ניקוי ירוקים, חסכון בחומרי גלם בעת ניקיון, טיפול בפסולת בניין, עבודה עם חומרים מסוכנים ודרישות היתר רעלים, מניעת זיהום מים וקרקע מדלקים ושמנים, שמירה על איכות הסביבה ובדיקות איכות מים ושפכים. כל הדרכה מתועדת במערכת הניהול הסביבתי, ובכך מבטיחה הרשות את המעקב והבקרה על ההכשרה הסביבתית של עובדיה.





## צריכת אנרגיה ודלקים

רשות שדות התעופה מפעילה מערכת אנרגיה מורכבת ומבוזרת, המשלבת מקורות אנרגיה מגוונים לשם תמיכה בתשתיות הקריטיות של שדות התעופה השונים. תמהיל החשמל של הרשות מורכב מרכישת גז טבעי וייצור אנרגיה מתחדשת. חשמל זה משמש להפעלת מערכות קריטיות כגון תאורה, מיזוג אוויר, וכן לתחזוקה ותפעול שוטף של מבני הרשות. במקביל לשימוש בחשמל, רש"ת עושה שימוש בסולר ובנזין. דלקים אלו משמשים בעיקר להפעלת כלי רכב תפעוליים, ציוד מכני ומערכות חימום וקירור במבנים שונים.

באשר לניהול דס"ל (דלק סילוני), רשות שדות התעופה אחראית על תשתיות הצנרת המובילות דס"ל ממכלים תת-קרקעיים לתחנות התדלוק של המטוסים בנתב"ג. בכניסה לנתב"ג נמצאת חוות מכלים המופעלת על ידי חברת חיצונית, אשר מקבלת את הדס"ל בצינור ומובילה אותו ישירות לתחנות התדלוק. רשות שדות התעופה אינה מספקת ישירות תדלוק בעצמה, אלא אחראית לתחזוקת הצנרת מהמכלים ועד לרחבות החניה פיטים (Pits) בתחנות התדלוק. פיטים הם הצינורות המחברים את הצנרת המובילה את הדלק ממכלי האחסון אל תחנות התדלוק במטוסים. תפקידם להעביר את הדלק בצורה ישירה ומבוקרת לתדלוק המטוס, והם מהווים חלק מרכזי במערכת התדלוק של שדות התעופה.

על מנת למנוע דליפות דלק ולשמור על הסביבה, פועלת הרשות לוודא תקינות הצנרת באופן שוטף. במידה ומתגלה דליפה משמעותית, הרשות מדווחת מיד למשרד להגנת הסביבה ונוקטת צעדים מהירים לטיפול באירוע, כולל התערבות של צוותי כיבוי אש במקרה הצורך. פעילות התדלוק מתבצעת על ידי שתי חברות תדלוק הפועלות בנתב"ג. חברות אלו משתמשות במכליות ייעודיות המתממשקות לפיטים בכנפי המטוסים, ומבצעות את התדלוק תוך שמירה על נהלים קפדניים למניעת דליפות.

רש"ת מפעילה תחנות כוח וגנרטורים המופעלים בסולר לשעת חירום בלבד. תחנות אלו מבטיחות אספקת חשמל רציפה גם במקרים של הפסקות חשמל חיצוניות, תוך שמירה על רציפות התפעול בכל המתקנים הקריטיים. הגנרטורים מופעלים אחת לשבוע לצורך תחזוקה ובדיקה שוטפת, אך אינם מופעלים לשימוש שוטף.

במסגרת פעילותה האנרגטית, רש"ת מפעילה שני מרכזי אנרגיה עיקריים בנתב"ג. המרכז הראשון אחראי על אספקת חשמל לטרמינל 3 ולאזורי התמך, תוך שימוש במערכות קירור מתקדמות כמו טכנולוגיית CORE לקירור מים בזמני שפל ושימוש בהם בשעות שיא. מרכז זה כולל גם גנרטורים גדולים המופעלים בשעת חירום, בהם גנרטור חמישי חדש המופעל על גז טבעי. המרכז השני מספק חשמל לטרמינל 1 ולמתקנים נוספים, תוך דגש על יעילות אנרגטית. רש"ת השיקה פרויקט להתקנת פאנלים סולאריים לשימוש עצמי עם הספק מותקן של כ-3.6 מגה-וואט, עם תוכניות להגדלת היקף ההספק המותקן ל-5 מגה-וואט בעתיד.



נתוני צריכת דלקים (GJ) - הנתונים בטבלה מתייחסים לנתב"ג בלבד

2022	2023	2024	
<b>צריכת דלקים בתחנות פנימיות</b>			
6,768	6,875	<b>7,476</b>	צריכת בנזין
214,405	242,558	<b>215,734</b>	צריכת סולר
<b>צריכת דלקים בתחנות חיצוניות</b>			
8,406	10,610	<b>12,778</b>	צריכת בנזין
10,101	13,413	<b>17,044</b>	צריכת סולר
<b>צריכת דלקים לייצור אנרגיה</b>			
80,041	34,665	<b>21,978</b>	סה"כ צריכת סולר למקורות נייחים (גנרטורים ודוודים)
<b>סך הכל צריכת דלקים ברשות</b>			
15,174	17,485	<b>20,254</b>	צריכת בנזין
304,547	290,635	<b>254,755</b>	צריכת סולר



זיהום רעש מהווה אתגר סביבתי משמעותי עבור רשות שדות התעופה, לאור הפעילות התעופתית הענפה המתרחשת בשדות התעופה והשפעתה האפשרית על האוכלוסיות הסובלות ממנה. רעש הנגרם מפעילות תעופה משפיע על מגוון מחזיקי עניין, כולל קהילות הנמצאות בסמוך לשדות התעופה, עובדים בתעשיית התעופה, בעלי חיים והמערכות האקולוגיות באזורי שדות התעופה. לפיכך, ניהול אפקטיבי של רעש הוא חיוני לשמירה על איכות חיי העובדים, הקהילות המקומיות והסביבה.

נמל תעופה בינלאומי מהווה מרכז חיוני לפעילות תעופתית, תחבורתית ועסקית, אך השפעת הרעש מהמטוסים הממריאים והנוחתים חורגת מעבר לגבולו הפיזי של נמל התעופה, והשפעתו הסביבתית ניכרת על שטחים רחבים. השפעת רעש מממלי התעופה היא תופעה גלובלית, המאתגרת את נמלי התעופה, גופי התעופה הבינלאומיים והמשלוח. ICAO אחראי לפרסום תקנים בתחום זה. בין הצרכים התעופתיים ניתן להדגיש את השמירה על תקני בטיחות הטיסה ומתן שירותי תעופה ברמה נאותה, ובין הצרכים הסביבתיים המקומיים, המחויבות למזעור הרעש הנגרם מפעילות התעופה.

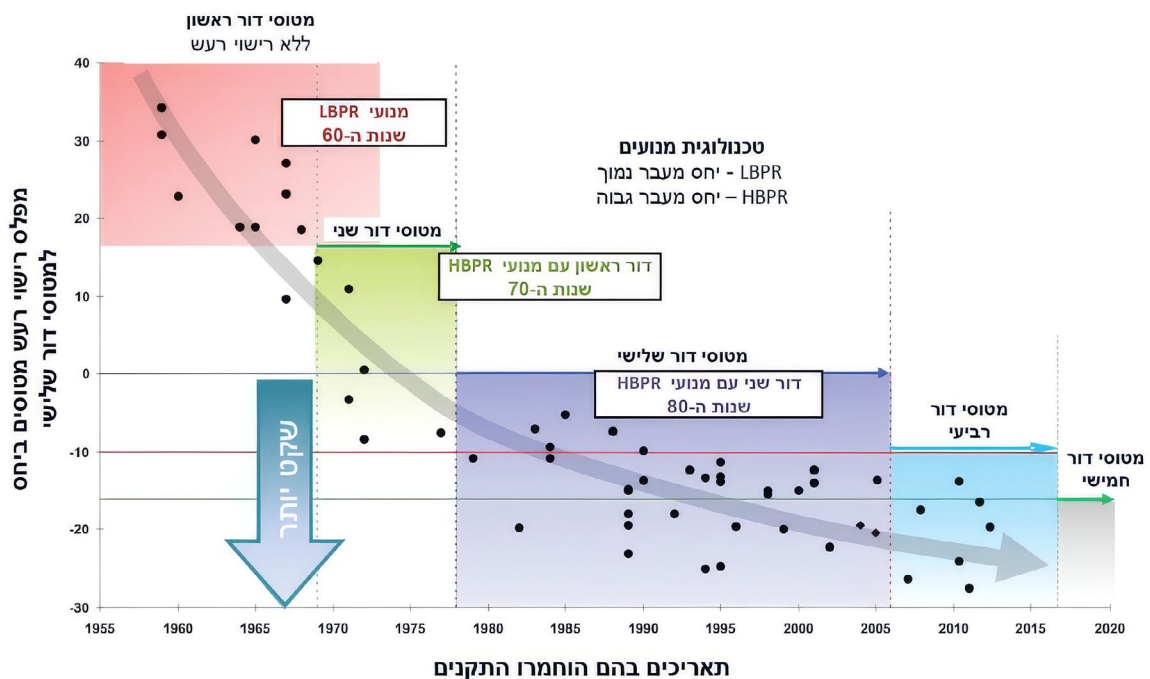
בשנת 2004 קבע ICAO את מדיניותו לטיפול ברעש, במסגרת "הגישה המאוזנת לרעש" (Balanced Approach to Noise). הגישה נשענת על ארבעה עקרונות עיקריים:

- ◆ הפחתת הרעש במקור באמצעות טכנולוגיה של מנועים שקטים.
- ◆ תכנון ייעודי קרקע בסביבת שדה התעופה.
- ◆ נוהלי תפעול ונתיבים ממצערי רעש.
- ◆ הגבלות תפעוליות, כגון איסור על פעילות מטוסים מסוימים או צמצום הפעילות בשעות מסוימות.

מדיניות רשות שדות התעופה למזעור רעש מטוסים בנתב"ג מבטאת את יישום הגישה לאיזון בין הצרכים התעופתיים והסביבתיים המקומיים, תוך שמירה על האינטרסים השונים. זאת, בהתחשב בכך שנתב"ג הוא נמל התעופה הבינלאומי העיקרי של מדינת ישראל, וכי שמירה על סביבה ממזערת רעש תורמת באופן ישיר לשיפור איכות החיים של העובדים והקהילה הסובלת מהשפעות הרעש.

## הפחתת רעש במקור

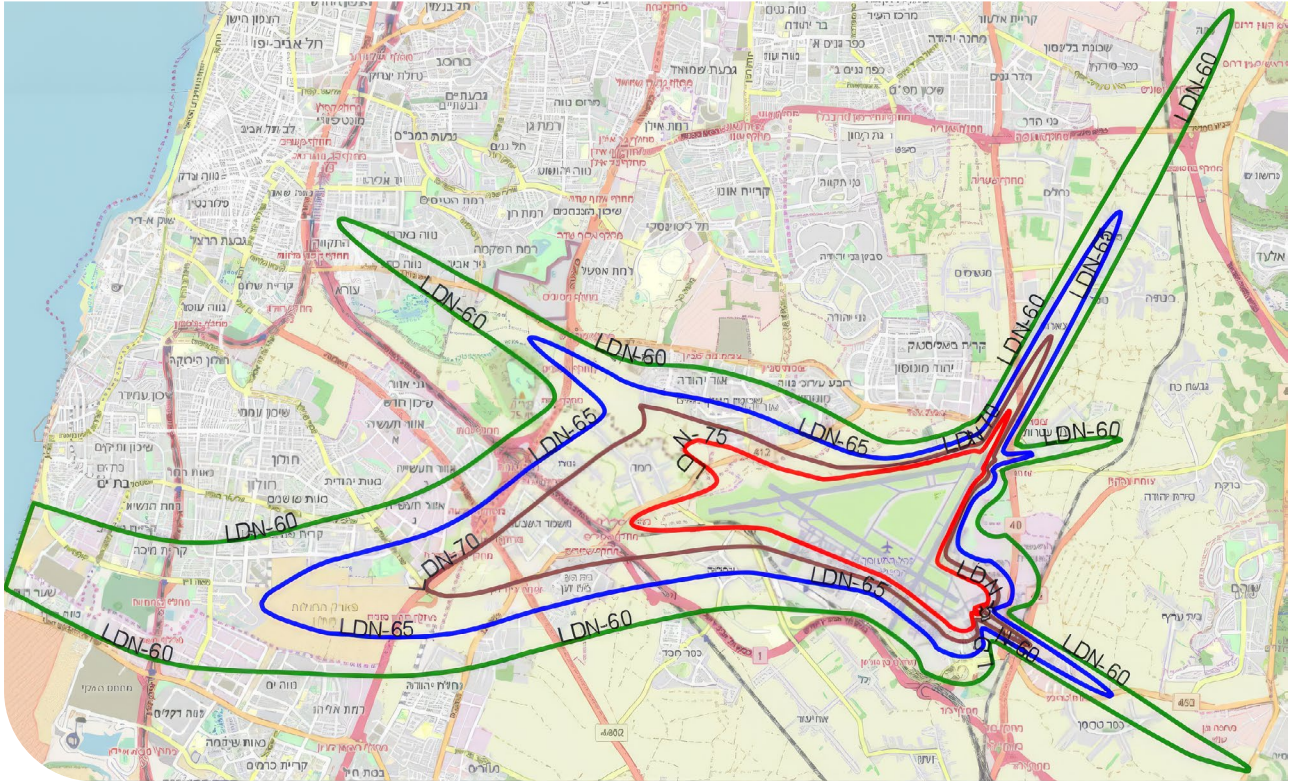
דירוג רעש מטוסים נקבע בנספח 16 לאמנת ICAO, המתעדכן מדי מספר שנים ומכוון בעיקר ליצרניות המטוסים ומנועי המטוסים. במרוצת השנים, עודכנו תקני הרעש למטוסים, כך שישנה ירידה משמעותית בפלס הרעש בין מטוסים מדורות חדשים לאלה הישנים. בשנת 2024, כל המטוסים האזרחיים שפעלו בנתב"ג היו בעלי דירוג רעש 3 ו-4, הנחשב מתקדם.





## הגבלות על שימושי ויעודי קרקע בגין רעש מטוסים

נתיבי הטיסה של המטוסים הפוקדים את נתב"ג עוברים מעל שטחים המיועדים להוות את "זכות הדרך" האווירית, המאפשרת יציאה וכניסה של מטוסים ממדינת ישראל ואליה. נתיבים אלו תוכננו כנתיבים ממזערי רעש, במטרה לצמצם ככל האפשר את הפגיעה בתושבי האזור. למרות זאת, קיימת מגמה של התרחבות והתחלת שימושי קרקע רגישים לרעש באזורי נתיבים אלו, תוצאה של מצוקת זמינות קרקעות במרכז הארץ. תכנית המתאר תמ"א 2/4, שהסדירה את הנושא, מנעה את המשך המגמה של כניסת שימושי קרקע רגישים לאזורי רעש המטוסים. במסגרת תמ"א 2/4 (נמל התעופה בן-גוריון) מוגדרים מתחמי רעש מטוסים (מ"מ) או מתחמים "שווי רעש", בהתאם לתבנית התפעול של המטוסים.



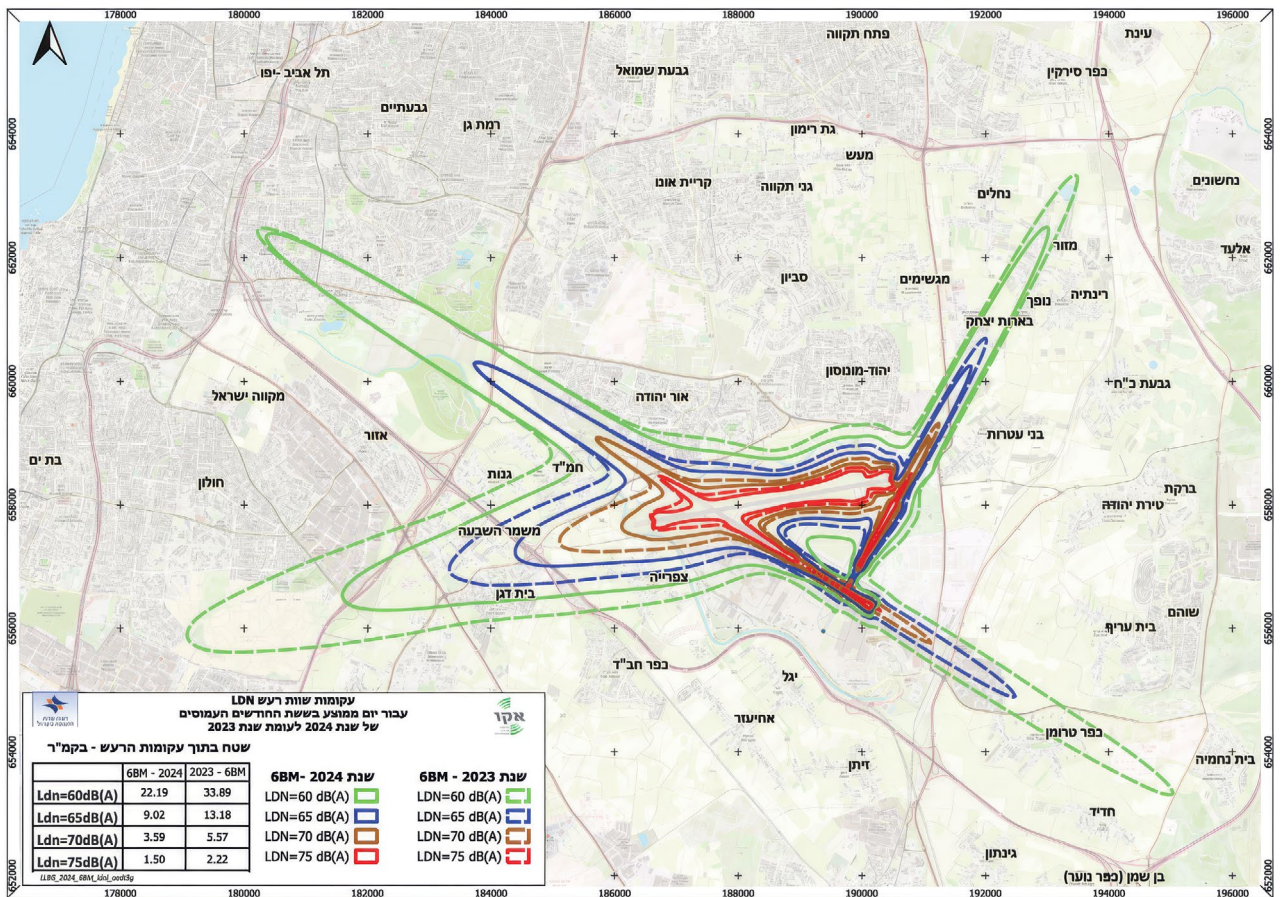
## ניהול רעש ושעות פעילות בלילה בנתב"ג

קיימת דרישה גבוהה לשירותי השדה בשעות הלילה, לאור ריחוק מדינת ישראל מיעדי הביקוש (למשל: טיסות טראנס-אטלנטית יוצאות, וטיסות נכנסות מיעדים בהם יש ביקוש לקונקשיון לישראל). פעילות מטוסים בשעות הלילה מהווה מטרד רעש חמור יותר לעומת שעות היום. לשם כך, שיטת חישוב עקומות הרעש סביב השדה מתייחסת לכל תנועת מטוס בלילה כעשר תנועות זהות בשעות היום לפיכך, תמונת הרעש נקבעת בעיקר על ידי הפעילות הלילית. בנוסף, קיים עוצר על המראות מנתב"ג במהלך שעות הלילה. עם זאת, עוצר המראות לילה גורם לעלייה בהיקפי הפעילות (ובכך גם הרעש) בשעות שסמוך לפני ובסמוך אחרי עוצר המראות, כלומר בשעות הערב המאוחרות ובשעות הבוקר המוקדמות. לעובדה זו יש השלכות סביבתיות שליליות בשעות רגישות עבור תושבי הסביבה.



## ניטור רעש וניהול תלונות

רשות שדות התעופה פועלת בהתאם להוראות תמ"א 2/4, במסגרתה נקבע מעקב ופיקוח על ביצוע ההוראות הסביבתיות של התכנית באמצעות ועדה ציבורית וועדה מקצועית. הועדה המקצועית מאשרת מדי שנה תמונת רעש עדכנית, שמוגשת על ידי רשות שדות התעופה, טרם אישור הסופי בוועדה הציבורית. תמונת הרעש משמשת כבסיס לקביעת הזכאות של מבני מגורים למיגון אקוסטי, ומפות רעש שנתיות מאפשרות לעקוב אחרי משקל רעש המטוסים והעלייה בהיקף הפעילות.



תמונת רעש עדכנית לשנת 2024

לצורך ניטור ומעקב אחר רמות הרעש, רשות שדות התעופה מפעילה מערכת ניטור לצורך מעקב שוטף אחר עוצמת רעש המטוסים. תחנות ניטור רבות ממוקמות לאורך נתיבי ההמראה והן מודדות את עוצמת רעש המטוסים בכל עת. חיבור המערכת למכ"ם מאפשר הצלבה בזמן אמת בין אירועי הרעש הנקלטים לבין המטוס שגרם להם ומיקומו לאורך הנתיב. הרשות פועלת בשיתוף פעולה עם המשרד להגנת הסביבה ועם מוסדות רגולטוריים אחרים, ועוסקת גם במיגון אקוסטי ויישום תוכניות לניהול רעש בהתאם לדרישות ולנהלים מחמירים. בנוסף, הרשות מיישמת תוכניות לביצוע מדידות רעש וניהול חריגות. בשנת 2024 אותרו 14 חריגות מסיפי הרעש המהווים 0.01% מכלל ההמראות באותה שנה. נתוני המערכת מתפרסמים באופן שוטף בדו"חות חודשיים ושנתיים, אשר מופצים לרשויות המקומיות, משרדי הממשלה, נציגי הציבור, חברות התעופה וזמנים באתר האינטרנט של רשות שדות התעופה.

## מיגון אקוסטי של מבנים זכאים

על פי הוראות תכנית המתאר הארצית לנתב"ג (תמ"א 2/4), רשות שדות התעופה אחראית לביצוע מיגון אקוסטי למבנים הנמצאים במתחמי רעש המטוסים, כפי שנקבע בתכנית. הזכאות למיגון אקוסטי נקבעת על פי מפת הרעש העדכנית המתפרסמת מדי שנה. נכון להיום, מפות הרעש העדכניות הקובעות את הזכאות למיגון אקוסטי הינן מפת הרעש של שנת 1999 ושל 2019. מכיוון שמפות אלה בעלות היקפי הכיסוי הגדולים ביותר. ההפעלה של מימוש הזכאות למיגון אקוסטי כפופה למילוי רישום זיקת הנאה למדינה ולרשות, וכן רישום הערת אזהרה על ביצוע המיגון האקוסטי. באופן כללי, המיגון האקוסטי ממומן על ידי רשות שדות התעופה ומבוצע על ידי קבלן מטעמה, או לחלופין, באמצעות מנגנון ביצוע עצמי של הדיירים.

## ניהול תלונות ותיאום סביבתי עם הציבור

רשות שדות התעופה מתמודדת עם אתגרים תכנוניים הנובעים מהתפעול השוטף של הנמל ומהשינויים המתרחשים בו. תכנון הפעילות בנתב"ג נעשה תוך התחשבות במגבלות הרעש ובצורך לצמצם את ההשפעות השליליות על הסביבה והאוכלוסייה. כאשר מתבצעים שינויים בתפעול, כגון שינויי מסלולי המראות או נחיתות, הרשות מעדכנת את הציבור מראש דרך פרסומים באתר הרשמי, שליחת מיילים לרשויות המקומיות והודעה בקבוצות WhatsApp ייעודיות של הרשויות והתושבים. תקשורת זו מהווה חלק בלתי נפרד מהמאמצים של הרשות לשמור על שקיפות ולשמר את אמון הציבור.

הרשות מפעילה מוקד תלונות לתושבים, המאפשר לציבור לדווח על רעש חריג או מטריד שמקורו בתנועת המטוסים. כל תלונה נבדקת ומתועדת, והרשות מחויבת לספק מענה מהיר ומדויק לפניית הציבור. בנוסף, המוקד משמש גם כמוקד מידע סביבתי, אשר מספק מענה לפנייות תושבים בנושאים סביבתיים באופן כללי.

בשנת 2024 התקבלו במוקד התלונות והמידע הסביבתי של הרשות כ- 1,000 תלונות, כאשר לכולן ניתן מענה וטיפול.

## מערכת לניטור איכות אוויר

רשות שדות התעופה מפעילה מערך ניטור אוויר הכולל שתי תחנות ניטור, המסונכרנות עם מידע המתקבל מתחנות תצפית מטאורולוגיות ומרכז לאיסוף ועיבוד נתונים. המידע המטאורולוגי נמדד בשתי תחנות הממוקמות בתוך נתב"ג, בעוד שמיקומן של תחנות הניטור נמצא במושב בני עטרות ובעיר אור יהודה, בקרבת נתיבי נחיתה ראשיים, לצורך ניטור אופטימלי של פליטות המטוסים. תחנות הניטור דוגמות את האוויר בכל 5 דקות ומודדות את הפרמטרים  $BETX$ ,  $PM_{2.5}$ ,  $Nox$  ו-03. הנתונים שנאספים מועברים בזמן אמת לרשות ומדווחים באופן רציף למערך הניטור הארצי (מנ"א) של המשרד להגנת הסביבה.

## ניהול מים ושפכים

ניהול מים ושפכים מהווה חלק חיוני במערך הניהול הסביבתי של רשות שדות התעופה, וזאת לאור חשיבותם בהבטחת בריאות הציבור, שמירה על הסביבה ועמידה בדרישות הרגולטוריות המחמירות. שדות התעופה כוללים שימוש נרחב במקורות מים למטרות שונות כגון מי שתייה, אספקות מים למטוסים, מגדלי קירור ומים למזרקה בטרמינל. במקביל פועלות מערכות מורכבות להולכה וטיפול בשפכים. לניהול יעיל של משאבים אלו חשיבות רבה הן בהיבט הסביבתי והן בהיבט הציבורי, במיוחד לאור דרישות המשרד להגנת הסביבה ומשרד הבריאות. על כן, הרשות פועלת ליישום מדיניות ניהול מים ושפכים קפדנית, תוך שמירה על עקרונות של אחריות סביבתית וציות לרגולציות הנדרשות.



## ניהול מים

רשות שדות התעופה פועלת בהתאם לתקנות בריאות העם (איכותם התברואית של מי שתייה) התשע"ג 2013, ודוגמת את מי השתייה ברחבי נתב"ג על פי תכנית עבודה מאושרת מטעם משרד הבריאות. הרשות מקדמת פעולות לשיפור ההיערכות לבקרת איכות המים במערכת הפנימית, תוך הוספת אמצעים לבקרה שוטפת, הטמעה של תהליכים, הכנת דו"חות ועריכת סקרי איכות מים. כל זאת נעשה מתוך מטרה להבטיח ולשמור על איכות המים המסופקים במתקנים השונים.

בנוסף לאספקת המים למבנים, הרשות אחראית גם למילוי מים למטוסים זרים הנוחתים בנתב"ג, ומוודאת כי מערך המילוי עומד בהוראות תקנות מי השתייה של מדינת ישראל ובדרישות גופי התעופה הבינלאומיים. הרשות מבצעת בקרת איכות גם על סוגי מים אחרים שאינם מי שתייה, כגון מים במגדלי קירור ומי מזרקות, בהתאם להנחיות הרגולטורים.

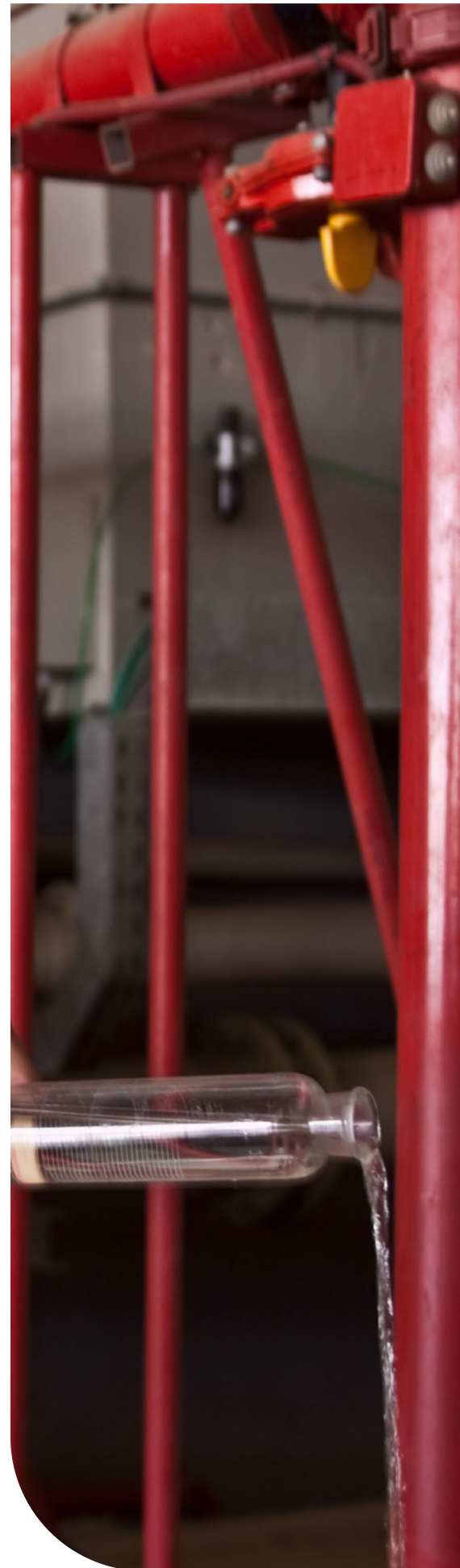
הרשות מקפידה על עמידה בתקנות מחמירות של משרד הבריאות והמשרד להגנת הסביבה, ומבצעת ניטור קבוע של איכות המים במתקנים השונים, כולל נקודות שלא נדרשות על פי חוק. תהליך זה נעשה במטרה להבטיח את בריאות הציבור ולעמוד בסטנדרטים סביבתיים גבוהים. כל שנה מבוצעת תכנית דיגום שנתית הכוללת בדיקות איכות מים באתרים שונים, כגון המזרקה בטרמינל 3 ומערכות מי השתייה במטוסים. תכנית זו נועדה להבטיח כי לא קיימות חריגות באיכות המים שעלולות להוות סיכון בריאותי. במידה ומתגלות חריגות, הרשות פועלת במהירות וביעילות לתיקון, תוך דיווח לרגולטור הרלוונטי.

## ניהול שפכים

נמל התעופה בן-גוריון מספק שירותי מים וביוב לעסקים, מבני ציבור ולנמל התעופה עצמו. השפכים המוזרמים אל מערכת הביוב כוללים שפכים סניטריים ותעשייתיים, אשר נדרשים בטיפול מיוחד לפני הזרמתם למערכת. השפכים מועברים למתקן טיפול בשפכים (מט"ש), שם הם עוברים טיפול ברמה שלישונית, באמצעות ריאקטור ביולוגי ממברנלי (MBR), איכות המאפשרת את השימוש במי הקולחין לצורכי השקיה חקלאית בלתי מוגבלת.

## מט"ש נתב"ג והשבת קולחין

מכון טיהור השפכים מטפל בשפכים שמקורם בפעילות רשות שדות התעופה, זכיינים וגורמים נוספים הפועלים בשדה, ובנוסף בשפכים ממפעלי התעשייה האווירית וממתחם אל-על הסמוך. לאחר הטיפול, מי הקולחין מועברים למאגר תפעולי סמוך, בנפח של כ-50 אלף מ"ק. הודות לאיכות הקולחין הגבוהה, משרד הבריאות מאשר שימוש בלתי מוגבל במי הקולחין, כאשר היתר זה מתחדש מדי שנה. מי הקולחין משמשים להשקיית הגינות בנתב"ג וכן להשקיית גידולים חקלאיים, ובכך תורמים לצמצום הצריכה של מים שפירים בנמל.





## ניהול פסולת

306-2 | 306-1

פסולת מהווה חלק מרכזי בניהול הסביבתי של רשות שדות התעופה, וזאת לאור השפעתה הישירה על הסביבה, בריאות הציבור ועמידה בדרישות רגולטוריות. רשות שדות התעופה מחויבת להבטיח טיפול אחראי ויעיל בפסולת הנוצרת במתקניה, תוך שמירה על תקני איכות סביבה מחמירים והפחתת השפעות שליליות על הסביבה. תחום ניהול הפסולת כולל פעולות של הפחתת פסולת במקור, מחזור ושימוש חוזר, ומטפל גם בפסולת מסוכנת בהתאם לתקנות ודרישות רגולטוריות. הרשות מיישמת מערך ניהול פסולת מתקדם, המשלב את העקרונות הללו, כל זאת מתוך מחויבות להבטיח טיפול נכון ומפוקח בפסולת ולמזער את השפעתה על הסביבה.

## הפחתת פסולת

רש"ת פועלת להפחתת כמות הפסולת המיוצרת בפעילותה באמצעות יישום מדיניות של צמצום פסולת במקור. מדיניות זו כוללת פעולות ייעול בתהליכי עבודה, צמצום השימוש בחומרים מזהמים והטמעת נהלים שמטרתם צמצום יצירת פסולת.

## מחזור ושימוש חוזר

רש"ת הגבירה את פעילותה בתחום המחזור והשימוש החוזר, במטרה להקטין את טביעת הרגל הסביבתית שלה. בתהליך זה נכלל מחזור חומרים שונים, כגון נייר, קרטון, פלסטיק, זכוכית, ומתכות. פסולת המיועדת למחזור נאספת בנפרד ומועברת למתקני מחזור מוסמכים. מעבר לכך, רש"ת מעודדת שימוש חוזר בחומרים וציוד בתוך מתקניה, מה שמפחית את כמות הפסולת המועברת להטמנה.

## נתוני פסולת

306-3

2022	2023	2024	
			<b>נתוני פסולת (טון)</b>
7,915	10,784	<b>9,055</b>	<b>פסולת עירונית מעורבת</b>

## ניהול פסולת מסוכנת

רשות שדות התעופה פועלת באופן שוטף לניהול הסיכונים הקשורים לחומרים מסוכנים, אשר עלולים לסכן את בריאות האדם, הסביבה או רכושו. פעילויות אלו כוללות חומרים לחיטוי מי שתייה, טיפול במערכות מיזוג אוויר, וניהול המעבר של חומרים מסוכנים בייבוא וייצוא בינלאומי דרך מסופי הגבול היבשתיים. כל הפעילויות מבוקרות באמצעות בדיקות תקופתיות, במטרה לצמצם את ההשפעה הסביבתית ולמנוע אירועים חריגים.

החומרים המסוכנים מאוחסנים במתקנים ייעודיים בהתאם לנהלים קפדניים, תוך שמירה על הפרדה בין סוגי החומרים השונים למניעת תגובות כימיות מסוכנות. כל מתקני האחסון מצוידים במערכות זיהוי דליפות, כיבוי אש ואמצעי חירום נוספים. הובלת החומרים המסוכנים נעשית על פי תקנות בינלאומיות, תוך שימוש בצידוד מותאם במיוחד, כדי למנוע תקריות ולצמצם את הסיכונים. בנוסף, רשות שדות התעופה פועלת בהתאם לתקנות המשרד להגנת הסביבה בניהול פסולת מסוכנת. הפסולת נאספת, מטופלת ומועברת לאתרים מורשים בלבד, במטרה למנוע פגיעות בסביבה ובבריאות הציבור. כל תהליך הטיפול בפסולת מתבצע תחת פיקוח הדוק ונבדק באופן שוטף על ידי גורמים מוסמכים.

הרשות מקפידה על הכשרות תקופתיות לצוות העובדים, כדי להבטיח את הבנת הסיכונים ויישום נהלי הבטיחות. הכשרות אלו כוללות תרגול של מצבי חירום ותסריטים להתמודדות עם תקלות אפשריות, במטרה לשמור על הבטיחות בסביבת העבודה עם חומרים מסוכנים.

## מערכת בקרה ואכיפה

הרשות פועלת תחת פיקוח ובקרה מטעם הרגולטורים בנושא פסולת, תוך עמידה בתקנים מחמירים. המשרד להגנת הסביבה מבצע ביקורת חצי שנתיות במתקני הרשות, הכוללות בדיקות בתחנת המעבר, המקבלת פסולת מעורבת מפעילות הזכיינים וממטוסי אל-על, כאשר פסולת מסוכנת אינה מגיעה אליה. בנוסף, הרשות פועלת לביצוע סקרים פנימיים לניהול פסולת, במטרה למזער את העלויות ולייעל את תהליכי הפרדה. ישנה תכנית אב לפסולת שמטרתה לחזק את מנגנון המיון וההפרדה של הפסולת, נכון למועד פרסום הדו"ח, התכנית נמצאת בתהליך אישור. המערכת לניהול הפסולת ברשות כוללת שיתוף פעולה עם הרשויות המקומיות הסמוכות וגורמים חיצוניים לטיפול בפסולת, והשירותים הניתנים כוללים טיפול בפסולת אורגנית, גזם ופסולת מסוכנת, תוך שמירה על תיעוד ודיווח תקני.

## רישוי עסקים

רישוי עסקים מהווה מרכיב חיוני בניהול שדה התעופה, שכן הוא נוגע לכל הפעילויות המסחריות והעסקיות המתרחשות בשדות התעופה, ומשפיע על כל היבטי השירות הניתנים לנוסעים, מטוסים ומטענים. הרישוי מבטיח עמידה בדרישות מחמירות של רגולציה, בריאות, בטיחות והסביבה, וכן מאפשר לפקח על הפעילות השוטפת של עסקים בזכיינות בשדות התעופה. תהליך הרישוי חשוב להבטחת פעילות תקינה ובטיחותית של כל עסק הפועל בשדה התעופה, תוך עמידה בתקנים הנדרשים.

## רישוי עסקים של זכיינים

הרשות מפקחת על הזכיינים הפועלים באתריה, ומוודאת כי הם מחזיקים ברישיונות עסק תקפים. במקרים בהם יש פער בין הרישוי הניתן לבין התשתיות המוצעות, הרשות פועלת לכך שהפערים יתוקנו בשיתוף הזכיינים, רשויות הרישוי, וגורמי רישוי מאשרים.

## רישוי עסקים עבור מתקני הרשות

הרשות נדרשת ברישיונות עסק עבור מתקניה השונים, כולל מוסכים ומרכז האנרגיה. כל פריט הנדרש לרישוי מחייב את הרשות לבצע הליך להגשת רישיונות עסק. נכון למועד עריכת הדו"ח, תהליך הגשת הרישיונות נמצא בהשלמה, עם דגש על קיום כל דרישות הרגולציה. באמצעות ניהול מסודר של נושא רישוי העסקים, הרשות מבטיחה שמירה על תקנות הסביבה ועמידה בדרישות החוקיות, מה שמסייע בשמירה על סביבת עבודה תקינה ובטוחה במתקניה השונים.



## רכש ירוק

רכש ירוק מהווה מרכיב מרכזי במאמצים של רשות שדות התעופה לשמירה על קיימות סביבתית והפחתת ההשפעות הסביבתיות של פעילותה. רכש זה מתבצע באמצעות מערכת הזמנות מתקדמת, המאפשרת סיווג מוצרים כ-”סביבתיים”, ובכך מבטיחה כי המוצרים הנרכשים עומדים בדרישות סביבתיות מחמירות. המערכת מנוהלת ומפוקחת על ידי אגף איכות הסביבה, אשר אחראי להמליץ על החומרים המומלצים לרכישה, תוך שמירה על עקרונות הקיימות. חשוב לציין כי רכש זה אינו מחייב, אלא מבוצע על פי רצונה של הרשות לשלב מוצרים אלה בעבודתה השוטפת, בעיקר בתחום הציוד המשרדי. בנוסף, כל ספק המעוניין להשתתף במכרז נדרש לחתום על נספח המפרט את דרישות הרכש הירוק. במקרים בהם ספקים לא עמדו בדרישות אלו, הרשות נקטה בפעולות לתיקון המצב. רכש ירוק מאפשר לרשות לקדם את מחויבותה לעקרונות הסביבה והקיימות, תוך שמירה על דרישות רגולטוריות והפחתת ההשפעות הסביבתיות של הפעילות.

## בנייה ירוקה

בנייה ירוקה מהווה חלק אינטגרלי ממדיניות הקיימות של רשות שדות התעופה, ומשקפת את מחויבות הרשות להפחתת השפעות סביבתיות ושמירה על תקני איכות בנייה גבוהים. מאז 2018, הרשות פועלת על פי התקן הישראלי לבנייה ירוקה 5281, והסמיכה את הזרוע הרביעית (זרוע E בנתב”ג - כוכב 1) ואת מבנה המשרדים החדש (2 כוכבים) למימוש תקן זה. החל משנת 2023, עמידה בדרישות תקן הבנייה הירוקה הפכה לחובה עבור כל מבנה חדש. כל פרויקט בנייה חדש, כולל משרדים, טרמינלים, יחידות לבקרה אווירית ומבנים נוספים, חייב לעמוד בדרישות הבנייה הירוקה.

בתהליך התכנון, הרשות מבצעת בדיקה של רמת הניקוד של כל פרויקט ומבצע התקשרויות עם מעבדות לביצוע הבדיקות הנדרשות. בשלב שני נאספות האסמכתאות מהקבלנים ומתבצעים סיורי שטח לצורך קבלת אישור עמידה בדרישות הבנייה הירוקה. כל תהליך הבנייה מנוהל בשיתוף פעולה עם חטיבת ההנדסה ברשות. הרשות שואפת להמשיך ולהתעדכן בדרישות הבנייה הירוקה, תוך שמירה על עקרונות הקיימות והפחתת השפעות סביבתיות.





## אינדקס GRI

### GRI 1: גילוי בסיס 2021

מדד	מענה
הצהרת שימוש	רשות שדות התעופה דיווחה לתקופה שבין 1 בינואר 2024 - 31 בדצמבר 2024 בהתייחס לתקני ה-GRI.
שימוש במדד GRI 1	GRI 1: Foundation 2021

### GRI 2: גילויים כללים 2021

מספר דיווח	תיאור	עמוד
<b>החברה ותהליכי דיווח</b>		
2-1	פרטי החברה	6
2-2	ישויות כלולות בדיווח הקיימות	6
2-3	תקופת דיווח, תדירות ויצירת קשר	4
2-4	חידושים של מידע	4
2-5	הבטחת מהמנות חיצונית	4
<b>עובדים ופעילויות</b>		
2-6	פעילויות, שרשרת ערכים וקשרים עסקיים אחרים	6
2-7	עובדים	27
2-8	עובדים שאינם שכירים	27
<b>ממשל תאגידי</b>		
2-9	מבנה והרכב ארגוני	15, 6
2-10	מינוי ובחירה של הדירקטוריון	15
2-11	יז"ר הדירקטוריון	15
2-12	תפקידו של הדירקטוריון בפיקוח על ניהול ההשפעות	7
2-13	האצלת אחריות לניהול ההשפעות	7
2-14	תפקידו של הדירקטוריון בדוח סביבה, חברה וממשל תאגידי	7
2-15	ניגוד עניינים	18
2-16	תקשור חששות קריטיים	18
2-17	קידום הידע של הדירקטוריון בנושאי סביבה, חברה וממשל תאגידי	7
2-18	הערכת ביצועי הדירקטוריון	18



מספר דיווח	תיאור	עמוד
אסטרטגיה, מדיניות ופרקטיקה		
2-22	הצהרת מקבל ההחלטות הבכיר בחברה	3
2-23	מדיניות התחייבות בנושאי התנהלות אחראית	15
2-24	הטמעת מדיניות התחייבות	23
2-25	תהליכים לתיקון השפעות שליליות	44, 35, 22
2-26	מנגנונים שונים לבקשת ייעוץ והעלאת חששות	
2-27	עמידה בחוקים ובתקנות	15
2-28	חברות באיגודים ויזמות חיצונית	12
דיאלוג מחזיקי עניין		
2-29	גישה למעורבות מחזיקי עניין	12
2-30	הסכמים קיבוציים	26

## GRI 3: נושאים מהותיים 2021

מספר דיווח	תיאור	עמוד
3-1	תהליכים לקביעת נושאים מהותיים	8
3-2	רשימת הנושאים המהותיים	8

## סטנדרטים נושאים

מספר דיווח	תיאור	עמוד
נושא מהותי: ממשל תאגידי תקין		
GRI 3: נושאים מהותיים 2021		
3-3	ניהול הנושאים המהותיים	15
נושא מהותי: ניהול סיכונים		
GRI 3: נושאים מהותיים 2021		
3-3	ניהול הנושאים המהותיים	19
נושא מהותי: ביצועים כלכליים ופיתוח עסקי		
GRI 3: נושאים מהותיים 2021		
3-3	ניהול הנושאים המהותיים	23
GRI 201: ביצועים כלכליים 2016		
201-1	ערך כלכלי ישיר אשר מוצר ומופץ	23
GRI 204: נהלי רכש 2016		
204-1	שיעור הרכש מספקים מקומיים	23



מספר דיווח	תיאור	עמוד
<b>נושא מהותי: ניהול ההון האנושי</b>		
GRI 3: נושאים מהותיים 2021		
3-3	ניהול הנושאים המהותיים	26
GRI 401: תעסוקה 2016		
401-1	עובדים חדשים ותחלופת עובדים	28
401-2	הטבות עובדים	29
GRI 405: מגוון ושוויון הזדמנויות 2016		
405-1	גיוון של גופי ממשל ועובדים	27
GRI 406: אי אפליה 2016		
406-1	מקרי אפליה ופעולות תיקון שננקטו	31
<b>נושא מהותי: אבטחת מידע וסייבר</b>		
GRI 3: נושאים מהותיים 2021		
3-3	ניהול הנושאים המהותיים	32
GRI 418: פרטיות הלקוחות 2016		
418-1	תלונות מבוססות על הפרות פרטיות הלקוח ואובדן נתוני לקוחות	32
<b>נושא מהותי: בטיחות וגהות ברשות שדות התעופה</b>		
GRI 3: נושאים מהותיים 2021		
3-3	ניהול הנושאים המהותיים	33
GRI 403: בריאות ובטיחות תעסוקתית 2018		
403-5	הכשרת עובדים בנושאי בריאות ובטיחות תעסוקתית	33
403-9	פציעות הקשורות בעבודה	34
403-10	בריאות לקויה הקשורה לעבודה	34
<b>נושא מהותי: איכות השירות, ביטחון וחווית לקוח</b>		
GRI 3: נושאים מהותיים 2021		
3-3	ניהול הנושאים המהותיים	35
<b>נושא מהותי: קיימות ושינוי אקלים</b>		
GRI 3: נושאים מהותיים 2021		
3-3	ניהול הנושאים המהותיים	38
GRI 201: ביצועים כלכליים 2016		
201-2	השלכות פיננסיות, סיכונים והזדמנויות אחרות עקב שינויי אקלים	38
GRI 305: פליטות 2016		
305-1	פליטת גזי חממה ישירה (מכלול 1)	40
305-2	פליטות אנרגיה עקיפות (מכלול 2) של גזי חממה	40
305-5	הפחתת פליטת גזי חממה	40



מספר דיווח	תיאור	עמוד
<b>נושא מהותי: ניהול סביבתי</b>		
<b>GRI 3: נושאים מהותיים 2021</b>		
3-3	ניהול הנושאים המהותיים	44
<b>GRI 302: אנרגיה 2016</b>		
302-1	צריכת אנרגיה בתוך הארגון	44
<b>GRI 304: המגוון הביולוגי 2016</b>		
304-2	השפעות משמעותיות של הפעילויות, המוצרים והשירותים על המגוון הביולוגי	48
<b>GRI 306: פסולת 2020</b>		
306-1	הפקת פסולת והשפעות משמעותיות הקשורות לפסולת	53
306-2	ניהול השפעות משמעותיות הקשורות לפסולת	53
306-3	פסולת שנוצרה	53
<b>GRI 413: קהילות מקומיות 2016</b>		
413-2	פעולות עם השפעות שליליות משמעותיות ופוטנציאליות על קהילות מקומיות	48



**תודה מקרב לב לעובדי  
הרשות אשר מסירותם  
ומומחיותם אפשרו פרסום  
דוח זה.**