



רשומות

הצעות חוק

ה מ מ ש ל ה

2 בפברואר 2010

482

י"ח בשבט התש"ע

עמוד

245 הצעת חוק הטיס, התש"ע-2010

תוכן עניינים

| | |
|------|--|
| עמוד | |
| 245 | פרק א': הגדרות |
| 256 | פרק ב': רישוי העוסקים במקצועות התעופה וחובותיהם |
| 256 | סימן א': עובדי טיס |
| 261 | סימן ב': הדרכה לתפקידי עובדי טיס |
| 264 | סימן ג': מפעיל כלי טיס בהפעלה מסחרית |
| 266 | סימן ד': ביצוע פעולות בדק ותחזוקה קלה |
| 269 | סימן ה': מתן שירותים לניהול תעבורה אווירית |
| 272 | סימן ו': הפעלת שדות תעופה ומנחתים |
| 275 | סימן ז': הפעלת מיתקן עזר לטיסה |
| 275 | סימן ח': ביטול, התליה והגבלה של רישיונות |
| 279 | סימן ט': הוראות כלליות |
| 280 | פרק ג': כלי טיס |
| 280 | סימן א': תכון וייצור של כלי טיס וציוד תעופתי |
| 286 | סימן ב': רישום וסימון כלי טיס |
| 288 | סימן ג': כשירות אווירית נמשכת |
| 293 | סימן ד': תנאים להפעלת כלי טיס |
| 298 | סימן ה': הוראות כלליות |
| 299 | פרק ד': מרחב הפיקוח התעופתי |
| 303 | פרק ה': כלי רחופה |
| 307 | פרק ו': סמכויות פיקוח |
| 312 | פרק ז': חקירת אירוע בטיחותי |
| 312 | סימן א': הגדרות |
| 314 | סימן ב': חקירה בטיחותית ומטרתה |
| 314 | סימן ג': הודעות |
| 315 | סימן ד': מינוי החוקר הראשי וחוקרים אחרים, תפקידיהם וסמכויותיהם |
| 319 | סימן ה': דוח חקירה בטיחותית |
| 320 | סימן ו': הוראות כלליות |
| 323 | סימן ז': אירוע בטיחותי מעורב |
| 327 | פרק ח': עונשין |
| 332 | פרק ט': עיצום כספי |
| 332 | סימן א': הפרות |
| 338 | סימן ב': הטלת עיצום כספי |
| 340 | סימן ג': הוראות כלליות |
| 341 | פרק י': שונות |
| 346 | פרק י"א: תחולה |
| 356 | פרק י"ב: תיקונים עקיפים |
| 364 | פרק י"ג: תחילה והוראות מעבר |

הצעת חוק הטיס, התש"ע-2010

פרק א': הגדרות

הגדרות

1. בחוק זה –

"איש צוות" – כמפורט להלן, לפי העניין;

דבריו הסבר

ביקורות שנערכו בשנים האחרונות על ידי ICAO ועל ידי מינהל התעופה הפדראלי האמריקני (FAA – Federal Aviation Administration) (להלן – FAA), העלו כי רגולציית התעופה האזרחית החלה בישראל ועל כלי טיס ישראליים, מחייבת התאמה נמרצת לסטנדרטים הבינלאומיים המקובלים, ובכלל זה כי חוק הטיס מחויב עדכון באופן שיכלול את המרכיבים ההכרחיים, לפי הנחיות ICAO, בחקיקה ראשית המסדירה את בטיחות התעופה במדינה החברה באמנת שיקגו. ביקורות אלה אף הובילו את ה-FAA להוריד את דירוג התעופה של ישראל לקטגוריה 2, הורדה שלה השפעות כלכליות שליליות על חברות התעופה הישראליות ובפרט אלה המפעילות טיסות לארה"ב.

מטרת החוק המוצע היא ליצור תשתית משפטית כוללת ואפקטיבית להסדרת התעופה האזרחית, על כלל תחומיה והיבטיה, בישראל, תוך יצירת בסיס לאימוץ כל ההסדרים המפורטים בנספחי אמנת שיקגו ובתקנות הטיס, באמצעות חקיקת משנה שייקבע שר התחבורה והבטיחות בדרכים (להלן – השר). הענקת סמכויות מקצועיות נדרשות למנהל רשות התעופה האזרחית (להלן – מנהל רת"א או המנהל) ומתן כלי אכיפה יעילים.

נוסף על כך, החוק המוצע מסדיר את העיסוק של כלל הגורמים הפועלים בתחום התעופה האזרחית: רישוי אישי של עובדי טיס – אנשי צוות אוויר, פקחי תעבורה אווירית, אנשי בדיק מאמניהם ומדריכיהם, וכן רישוי "גופים" – של יצרני כלי טיס, חברות תעופה, בתי ספר להוראת טיס ומכוני הסמכה לטכנאי בדיק, שדות תעופה ומנחתים ויחידות בקרת התעבורה האווירית. נושאים אלה מוסדרים כיום בתקנות הטיס השונות, מכוחו של חוק הטיס, בלי שיש בחוק עצמו ביטוי להסדרים הראשוניים בתחומים אלה המתחייבים מהסדרת עיסוק בהיקף זה, לאור ההגנה החוקתית בחוקי-יסוד: חופש העיסוק. החוק המוצע כולל את ההסדרים הראשוניים בתחומים אלה.

אחת הסיבות להורדת הדירוג התעופתי של ישראל על ידי ה-FAA היא ליקויים שנמצאו בחוק הטיס. לפיכך, אישור החוק המוצע מהווה תנאי הכרחי להחזרת דירוג התעופה של ישראל לקטגוריה 1 על ידי ה-FAA.

החוק המוצע מחולק ל-13 פרקים כלהלן:

פרק א': פרשנות – פרק זה כולל הגדרות למונחים שבהם נעשה שימוש בחוק המוצע.

כללי ההסדרה הבטיחותית של התעופה האזרחית בישראל מעוגנת כיום בחוק הטיס, 1927 (להלן – חוק הטיס). מכוח סעיפי הסמכה בודדים בחוק הטיס הותקנה מערכת ענפה של תקנות (להלן – תקנות הטיס), שבה מוסדרים הסדרי היסוד המקיפים והמפורטים בתחום הרגולציה של בטיחות התעופה. חוק הטיס עצמו הוא חוק מיושן, לא עדכני, אשר אינו נותן מענה לכלל הצרכים בתחום הסדרת הבטיחות של התעופה האזרחית בישראל.

במישור התחייבויותיה הבינלאומיות של ישראל אין בחוק הטיס תשתית משפטית מספקת לאימוץ הסטנדרטים הבינלאומיים החלים על התעופה האזרחית הבינלאומית ותשתיות התעופה המשמשות אותה, ואין בו הסדרי אכיפה אפקטיביים כנדרש על פי אותם סטנדרטים בין-לאומיים.

במישור המשפט הפנימי אין בחוק הטיס הסדרה ראשונית מספקת של סוגיות רבות המוסדרות כיום בתקנות הטיס השונות, מכוח סעיפי הסמכה כלליים בחוק הטיס, ובהן סוגיות חוקתיות כגון הסדרת עיסוק (למשל רישוי עובדי טיס, חברות התעופה, יצרני כלי טיס ומכוני הבדיק) וחקירה בטיחותית של תאונות ותקריות לכלי טיס.

מוצע על כן לבטל את חוק הטיס ולהחליפו בחוק עדכני ומקיף, כמוצע בהצעת חוק זו.

הבסיס המקצועי להסדרים הקבועים בחוק המוצע הנוגעים לתעופה הבינלאומית, ובכלל זה לתיכון ולייצור של כלי טיס, לכשירותו האווירית של כלי טיס, לבדיק כלי טיס, לכללי הפעלת כלי טיס, להכשרת עובדי טיס, לתקשורת עם כלי טיס, לבקרת התעבורה האווירית ולהפעלת שדות תעופה, הם סטנדרטים בין-לאומיים אחידים, אשר הגוף האחראי על קביעתם הוא ארגון התעופה האזרחית הבינלאומי (ICAO) (להלן – ICAO) או ארגון התעופה הבינלאומי, אשר הוקם לפי אמנת התעופה האזרחית הבינלאומית שנחתמה בשיקגו ביום 7 בדצמבר 1944 (להלן – אמנת שיקגו או האמנה), ואושררה על ידי ישראל ביום 24 במאי 1949 ואשר חתומות עליה 192 מדינות. מטרת אמנת שיקגו, בין השאר, היא לחתור לאחידות רבה, ככל האפשר, בסטנדרטים שלפיהם פועלת התעופה האזרחית הבינלאומית וזאת במטרה להגביר את בטיחות הטיסה מצד אחד, ולייעל את התעופה האזרחית הבינלאומית באמצעות יצירת "שפה אחידה" לכלל הקהיליה, מצד שני.

(1) אדם הממלא תפקיד בכלי הטיס בזמן הטיסה, אף אם אינו עובד טיס, שהוצב לתפקיד האמור בידי המפעיל האווירי של כלי הטיס – לעניין הפעלה מסחרית ולעניין הפעלה פרטית שבה אותו אדם ממלא תפקיד כאמור בשכר או בתמורה;

(2) אדם הממלא תפקיד בכלי הטיס הדרוש לתפעולו של כלי הטיס בזמן הטיסה – לעניין הפעלה פרטית שאינה כאמור בפסקה (1);

ד ב ר י ה ס ב ר

המוצע (למעט פרק ז' לעניין חקירה בטיחותית). נוסף על כך, מוצע להסדיר בו סמכויות שוטר לבצע בדיקות לגילוי שימוש אסור באלכוהול וסמים מסוכנים על ידי עובדי טיס ואנשי צוות, בניגוד להוראות החוק המוצע.

פרק ז': חקירת אירוע בטיחותי – לפי סעיף 26 לאמנת שיקגו ונספח 13 לאמנת שיקגו מחויבת ישראל לבצע חקירה בטיחותית לתאונות ותקריות חמורות לכלי טיס שאירעו בשטחה, וכן לתאונות ולתקריות חמורות לכלי טיס ישראלים שאירעו במקום שאינו בשטחה של מדינה חברה; מטרת חקירה כאמור היא שיפור בטיחות הטיסה ואין תכליתה קביעת אשמה פלילית או אחריות אזרחית. על חקירות אלה ממונה החוקר הראשי במשרד התחבורה והבטיחות בדרכים. החוקר הראשי הוא בעל מעמד עצמאי ובלתי תלוי ברשות התעופה האזרחית והוא כפוף ישירות לשר.

פרק ז' המוצע נועד להסדיר את עבודת החוקר הראשי בהתאם לסטנדרטים הבין-לאומיים כאמור לעיל, מצד אחד, וכמתחייב מעקרונות יסוד בשיטת המשפט הישראלית, מצד שני. הוא כולל שבעה סימנים והם: (1) הגדרות; (2) חקירה בטיחותית ומטרתה; (3) הודעות; (4) מינוי החוקר הראשי וחקיקים אחרים, תפקידיהם וסמכויותיהם; (5) דוח חקירה בטיחותית; (6) הוראות כלליות; (7) אירוע בטיחותי מעורב.

פרק ח': עונשין – בפרק זה מוצע לקבוע את סעיף העונשין, הקובע הפרות של הוראות החוק או התקנות לפיו שהן עבירה פלילית, ואת העונש בשלהן, וכן קובע כעבירות מעשים נוספים המסכנים את בטיחות הטיסה.

פרק ט': עיצום כספי – מוצע להסמיך את מנהל רת"א להטיל עיצום כספי על הפרות של הוראות לפי החוק המוצע. יצוין כי אחד הליקויים המרכזיים שעליו הצביע ה־FAA הוא העדר מנגנון אכיפה בחוק הטיס המאפשר הטלת קנסות אזרחיים על גורמי התעופה השונים, באופן שיהווה הרתעה ממשית מפני "הפרות יעילות".

פרק י': שונות – בפרק זה מוצע לרכוז את ההוראות השונות ובהן סמכויותיו של מנהל רת"א להעניק פטור אישי מהוראות מסוימות לפי החוק, וכן להסמיכו להתקין הוראות שעה דחופות, אשר באמצעותן יהיה ניתן, בין השאר, לאמץ באופן זמני, ועד להתקנת תקנות בעניין, את הסטנדרטים הקבועים בנספחי אמנת שיקגו.

פרק י"א: תחולה – החוק המוצע מחייב קביעת הוראות במישור התחולה בכמה היבטים וביניהם: תחולתו על כלי טיס ישראלי מחוץ לישראל, תחולתו על כלי טיס זר בישראל,

פרק ב': העוסקים במקצועות התעופה וחובותיהם – ענף התעופה מאופיין ברישוי של המפעילים השונים הנוטלים חלק בתעשייה והם: (1) עובדי הטיס (טייסים), אנשי צוות אוויר, טכנאי הבדק, בקרי התעופה האווירית, קציני המבצעים בחברות התעופה ומדריכים מוסמכים), אשר רישום נעשה על בסיס סטנדרטים בין-לאומיים הקבועים בנספח 1 לאמנה, שמטרתם להגביר את הבטיחות באספקטים המקצועיים המובהקים של הפעלה ובדק של כלי טיס, ומתן שירותי ניהול תעבורה אווירית לכלי טיס; (2) בתי ספר להדרכת עובדי טיס; (3) חברות התעופה המפעילות טיסות מסחריות; (4) מכוני הבדק שבהם ניתנים שירותי בדק לכלי טיס; (5) יחידות ניהול התעבורה האווירית; (6) מפעילי שדות התעופה והמנחתים.

בפרק זה מוצע לרכוז את כלל ההוראות הנוגעות לרישום של הגורמים כאמור, והחובות החלות עליהם כבעלי רישיונות. בסוף הפרק קבועים שני סימנים כלליים הנוגעים לביטול, הגבלה והתליה של רישיונות, ולהוראות כלליות החלות לגבי בעלי רישיונות.

פרק ג': כלי טיס – פרק זה מסדיר את ההוראות הנוגעות לכלי הטיס עצמם ומחולק ל-5 סימנים: (1) תיכון וייצור כלי טיס; (2) רישום וסימון כלי טיס; (3) כשירות אווירית נמשכת; (4) תנאים להפעלת כלי טיס; (5) הוראות כלליות.

פרק ד': מרחב הפיקוח התעופתי – בפרק זה מרוכזות ההוראות הנוגעות למרחב האווירי, לנתיבים ולתעבורה האווירית. הפרק מגדיר את המנגנון להקצאת המרחב האווירי לתעופה האזרחית ולתעופה הצבאית, את קביעת הנתיבים הבין-לאומיים, ואת קביעת הוראות התעבורה האווירית, תוך הגדרת תפקידים ומעמדם של השר ורשות התעופה האזרחית מצד אחד, ושל שר הביטחון וצבא הגנה לישראל מצד שני.

פרק ה': כלי רחיפה – בפרק זה מוצע להניח תשתית להסדרים שייקבעו בתקנות לעניין הפעלתם של כלי רחיפה (כדוגמת גילשוני אוויר, מצנחי רחף ומצנחים ממונעים). לעניין זה מוצע כי רישוי הכשירות האווירית של כלי רחיפה ורישוי מפעיליהם יוכלו להתבצע על ידי התאחדויות שיוכרו לצורך כך.

פרק ו': סמכויות פיקוח – בפרק זה מוצע לקבוע הוראות באשר למינוים וסמכויותיהם של מפקחי רשות התעופה האזרחית, לצורך פיקוח על קיום הוראות החוק

“האמנה” – אמנת התעופה האזרחית הבינלאומית שנחתמה בשיקגו ביום כ”א בכסלו
התש”ה (7 בדצמבר 1944), לרבות הנספחים לאמנה האמורה, ולרבות התיקונים
שנערכו לה, ככל שמדינת ישראל הצטרפה לתיקונים אלה;
“ארגון התעופה הבינלאומי” (ICAO) – הארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית, שנוסד
באמנה;
“דיני הטיס” – כהגדרתם בחוק רשות התעופה האזרחית;

ד ב ר י ה ס ב ר

מוסמך ICAO לגבש סטנדרטים בינלאומיים בשורה של נושאים, החיוניים להבטחת בטיחותה ויעילותה של התעופה הבינלאומית. עד היום הוציא ICAO 18 נספחים הכוללים סטנדרטים והמלצות, מקיפים ומפורטים, בנושאים אלה: נספח 1 – רישוי אנשי צוות; נספח 2 – חוקי האוויר (כללי טיסה); נספח 3 – שירותים מטאורולוגיים לטיס הבינלאומי; נספח 4 – מפות אוויריות; נספח 5 – יחידות מידה שיש להשתמש בהן בהפעלות אוויריות ורקעיות; נספח 6 – הפעלת כלי טיס; נספח 7 – לאומיות כלי טיס וסימני רישום; נספח 8 – כשירות לטיסה של כלי טיס; נספח 9 – ייעול; נספח 10 – תקשורת אווירית; נספח 11 – שירותי תעבורה אווירית; נספח 12 – חיפוש והצלה; נספח 13 – חקירת תאונות ותקריות לכלי טיס; נספח 14 – שדות תעופה (ומנחתים); נספח 15 – שירותי מידע תעופתי; נספח 16 – הגנה על הסביבה; נספח 17 – ביטחון; נספח 18 – הובלה בטוחה של מטענים מסוכנים (Dangerous Goods) באוויר.

בסעיף 38 האמנה התחייבו המדינות החברות להתאים את החקיקה הפנימית שלהן, כלל האפשר, לסטנדרטים שמתקין ICAO בנספחי האמנה. החוק המוצע כולל הפניות לנספחי האמנה, כבסיס להפעלת שיקול הדעת השלטוני של השר, מנהל רת”א והחוקר הראשי בהפעלת סמכויותיהם לפי החוק. אימוץ של הסטנדרטים המפורטים הקבועים בנספחי האמנה, לדין הפנימי בישראל, נעשה בעיקרו באמצעות תקנות הטיס השונות.

הרכיב השלישי הוא תיקונים לאמנה, אשר מהווים חלק מהאמנה רק אם מדינת ישראל הצטרפה אליהם (עד היום נערכו שלושה עשר תיקונים לאמנת שיקגו וישראל הצטרפה לשמונה מהם).

להגדרה “ארגון התעופה הבינלאומי” (ICAO) –
הארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית נוסד באמנה והוא אחראי לגיבוש סטנדרטים בינלאומיים הן בנספחי האמנה כאמור והן בספרות הנחיה והדרכה משלימה ומפורטת. לארגון תפקיד מרכזי בהחלפת מידע בין המדינות החברות ולשם כך כלולות בחוק המוצע הוראות בדבר העברת מידע לידיו.

להגדרה “דיני הטיס” – ההגדרה מפנה להגדרת מונח זה בחוק רשות התעופה האזרחית, התשס”ה-2005. דיני הטיס כוללים בעיקרם את חוק הטיס – שמכוונו נקבעים ההסדרים הבטיחותיים של כלל התחומים בתעשיית התעופה, וחוק רישוי שירותי תעופה, התשכ”ג-1963 (להלן

תחולתו על כלי טיס צבאיים ועל כלי טיס משטרתיים, ותחולתו על כלי טיס מדינתי זר המופעל בישראל. מוצע לרכז את הוראות התחולה בפרק י”א המוצע.

פרק י”ב: תיקונים עקיפים – בפרק זה מוצע לבטל את חוק הטיס ואת מרבית סעיפיו של דבר המלך על הטיס במושבות (הטלת חיקוקים), 1937, וכן רוכזו בו תיקונים עקיפים לחוקים שונים, הנדרשים לצורך התאמת חוקים אלה להוראות החוק המוצע.

נוסחם של חוק הטיס ושל הסעיפים שבוטלו בדבר המלך על הטיס במושבות (הטלת חיקוקים), 1937, מובא בנספח לדברי ההסבר.

פרק י”ג: תחילה והוראות מעבר – בפרק זה רוכזו הוראות מעבר הנחוצות בשל שינוי המשטר החוקי החל עקב ביטולו של חוק הטיס מ-1927. הוראות פרק זה נועדו להבטיח את רציפות ההסדרים בין חוק הטיס המבוטל לחוק המוצע, ולתת תקופות להיערכות והתארגנות במקרים שבהם חל שינוי מהותי בדרישות הדין עקב החוק המוצע.

סעיף 1 להגדרה “איש צוות” – ההגדרה מבוססת על הגדרת “איש צוות” בנספח 9 לאמנת שיקגו (נספח זה נועד לממש את סעיף 22 לאמנת שיקגו שבו התחייבו המדינות החברות להגיע לסטנדרטים מוסכמים לגבי חוקי כניסה למדינה לרבות בתחומי ההגירה, המכס והבריאות, במטרה לסייע ולהקל על התעופה הבינלאומית ולמנוע עיכובים מיותרים).

אנשי הצוות כוללים הן את הטייסים ואנשי צוות אוויר נוספים שהם בעלי רישיונות עובדי טיס (כגון מהנדס טיס ונווט), והן בעלי תפקידים נוספים שאינם טעונים רישיון עובד טיס (כגון דיילים). ההגדרה מבחינה בין איש צוות בהפעלה מסחרית של כלי טיס, או בהפעלה פרטית שבה הוא משמש בשכר או בתמורה – ברכיב זה נכלל כל מי שממלא תפקיד (כלשהו) בכלי הטיס בזמן טיסה, המוצב לתפקידו על ידי המפעיל האווירי, לבין איש צוות בהפעלה פרטית שבה אינו משמש בשכר או בתמורה – ברכיב זה נכלל מי שממלא תפקיד הדרוש להפעלת כלי הטיס בזמן טיסה, אך אין דרישה כי יוצב לתפקידו בידי המפעיל האווירי.

להגדרה “האמנה” – ההגדרה כוללת שלושה רכיבים: הרכיב הראשון הוא אמנת שיקגו בישראל צד לה. הרכיב השני הוא הנספחים לאמנה – לפי סעיף 37 לאמנת שיקגו

¹ כתבי אמנה 51, עמ’ 1.

“הגדר” – הסמכה המהווה חלק מרישיון עובד טיס, הקובעת תנאים, זכויות והגבלות בקשר לשימוש ברישיון;

“הוראת גורם ביטחוני מוסמך” – הנחיה מקצועית שניתנה לפי סעיף 10 לחוק להסדרת הביטחון בגופים ציבוריים, התשנ”ח–1998², או הוראה שניתנה לפי חוק הטיס (ביטחון בתעופה האזרחית), התשל”ז–1977³;

“ההוראות הטכניות” – ההוראות הכלולות בספר “Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air” בהוצאת ארגון התעופה הבינלאומי, כפי שעודכנו מזמן לזמן, ואשר עותק מהן מופקד לעיון הציבור במשרדי הרשות;

“הוראות תעבורה אווירית” – הוראות שניתנו לפי סעיפים 77 או 83;

“הפעלה”, לענין כלי טיס – שימוש בכלי טיס למטרת טיסה, ובכלל זה גרימה או הרשאה לשימוש כאמור;

ד ב ר י ה ס ב ר

את הביטחון בתעופה האזרחית והם: שירות הביטחון הכללי ומשטרת ישראל המוסמכים לתת הנחיות מקצועיות לרשות שדות התעופה ולחברות התעופה הישראליות לפי החוק להסדרת הביטחון בגופים ציבוריים, התשנ”ח–1998, והשר המוסמך לתת הוראות ביטחון למפעיל כלי טיס בישראל (לרבות מפעיל זר) ולמפעיל שדה תעופה או מנחת או מיתקן תעופתי לפי חוק הטיס (ביטחון בתעופה האזרחית), התשל”ז–1977; יצוין כי השר מפעיל את סמכותו כאמור באמצעות אגף הביטחון של משרד התחבורה.

להגדרות “ההוראות הטכניות” ו”חומר מסוכן” – ההגדרה “ההוראות הטכניות” מפנה לספר “Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air” הבינלאומי; החומרים המסוכנים המפורטים בספר זה והמסווגים על פיו משמשים בסיס להגדרה “חומר מסוכן” לענין הובלתו האווירית. מדובר בהוראות טכניות ברמת מקצועיות, דיוק ופירוט שאינן מאפשרות את אימוצן אלא באמצעות שאיבתן לדין הישראלי בדרך של הפניה. לשם הגברת הוודאות והבהירות מוצע כי ספר ההוראות הטכניות יעמוד לעיון הציבור במשרדי רשות התעופה האזרחית. כמו כן מוצע בסעיף 71(ז) לקבוע כי הודעה על ערכון ספר ההוראות הטכניות תפורסם ברשומות.

להגדרה “הוראות התעבורה האווירית” – ההגדרה מפנה הן לנוהלי התעבורה האווירית (קביעת נתיבים, גישות לשדות תעופה וכיו”ב) שקובע המנהל לפי סעיף 77 המוצע, והן להסדרת מרחבים אוויריים שימשו כאזורי רחיפה של כלי רחיפה לפי סעיף 83.

להגדרה “הפעלה” – עיקר ההגדרה הוא “השימוש למטרות טיסה”, כלומר גם הטסה של כלי טיס בלתי מאויש, מצד אחד, וגם הטסה של כלי טיס שמתבצעת למטרות טיסה (בין לפני ובין אחריה), מצד שני, נחשבות בגדר “הפעלה”. ההגדרה היא רחבה וכוללת גם גרימה או הרשאה לשימוש. מכך נגזר כי האיסור “לא יפעיל אדם”

– חוק רישוי שירותי תעופה) – שמכווח מוסדרת הקצאת זכויות הטיס של מדינת ישראל באמצעות רישוי המבוסס על הסכמי תעופה בין-לאומיים. נוסף על כך כוללת ההגדרה המוצעת סעיף סל שלפיו דיני הטיס כוללים “כל חוק אחר הקובע הוראות בענייני תעופה אזרחית ששר התחבורה ממונה על ביצועו, וכן תקנות שהותקנו מכוחם”, מכוח הגדרה זו נכללים היום דיני הטיס עוד כמה חוקים: חוקים ספציפיים לביטחון – חוק הטיס (עבירות ושיפוט), התשל”א–1971, שמכווח אומצה אמנה בין-לאומית למניעת טרור אווירי, וחוק הטיס (ביטחון בתעופה האזרחית), התשל”ז–1977, המסמיק את שר התחבורה לתת הוראות ביטחון למפעיל של כלי טיס, שדה תעופה, מנחת או מיתקן תעופתי. כן נכלל חוק התובלה האווירית, התש”ם–1980, שתוקן לאחרונה, ומחיל את משטר האחראיות והפיצוי שבאמנת מונטריאול, על הובלה אווירית של נוסעים או מטען.

להגדרה “הגדר” – ההגדרה מתייחסת להסמכה המהווה חלק מרישיון עובד טיס ומגדירה באופן מפורט את הזכויות הנובעות ממנו, כלומר את המאפיינים הספציפיים של הפעילות שאותה הורשה עובד הטיס לבצע. לפי תקנה 7 לתקנות הטיס (רישיונות לעובדי טיס), התשמ”א–1981 (להלן – תקנות הרישיונות), קיימים הגדרים בהקשר של רישיונות טייסים ושל רישיונות מפקחי תעבורה אווירית. לגבי רישיונות טייסים קיים מספר רב של הגדרים המגבילים את ההפעלה המתרת בהקשרים של סוג/מין כלי הטיס שמוותר להטיס (כגון אווירון/הליקופטר/דאון אווירון זעיר; רבי-מנועי/חד-מנועי), סוגי הפעלה מותרים (כגון הגדר מכשירים), הגדרי מאמן והגדרים למשימות מיוחדות (טיס ניסוי/חקלאי). לגבי רישיונות מפקחי התעבורה האווירית ההגדרים מגבילים את סוגי תהליכי התעבורה אווירית שהם מוסמכים לנהל (שדה, גישה, מרחב, מכ”ם).

להגדרה “הוראת גורם ביטחוני מוסמך” – ההגדרה מתייחסת להוראותיהם של הגורמים המוסמכים להסדיר

² ס”ח התשנ”ח, עמ’ 348.

³ ס”ח התשל”ז, עמ’ 126.

“הפעלה מסחרית” – הפעלת כלי טיס לצורכי עסק או מתן שירות, ובכלל זה הפעלת כלי טיס לשם הסעת נוסעים או הובלת טובין, בתמורה;
 “הפעלה פרטית” – הפעלת כלי טיס שאינה הפעלה מסחרית;
 “ועדת הערר” – הוועדה שמונתה לפי סעיף 37;
 “חומר מסוכן” – פריט, חפץ או חומר העלולים להוות סיכון לבריאות, לבטיחות, לרכוש או לסביבה, המפורטים בהוראות הטכניות או המסווגים על פיהן;
 “חוק השיפוט הצבאי” – חוק השיפוט הצבאי, התשט”ו–1955;⁴
 “חוק רשות התעופה האזרחית” – חוק רשות התעופה האזרחית, התשס”ה–2005;⁵
 “חוק רשות שדות התעופה” – חוק רשות שדות התעופה, התשל”ז–1977;⁶
 “חוק רישוי שירותי תעופה” – חוק רישוי שירותי תעופה, התשכ”ג–1963;⁷
 “חייל” – כהגדרתו בחוק השיפוט הצבאי וכן מי שהוראות החוק האמור חלות עליו לפי סעיף 8(2) או (3) לאותו חוק;

ד ב ר י ה ס ב ר

לאחר שביקורות ICAO וה-FAA לעניין תפקודו ופעילותו של מינהל התעופה העלו כי מינהל אינו ערוך, במכלול האמצעים שעמדו לרשותו, לבצע את המוטל עליו בהתאם לקריטריונים הבין-לאומיים שמכתיב ICAO, הוחלט לשנות את מעמדו של מינהל התעופה האזרחית ולהפכו לרשות פנים ממשלתית במשרד התחבורה והבטיחות בדרכים, באופן שיגביר את התנהלותו העצמאית ויאפשר לו לפקח באופן יעיל ומקצועי על ענף התעופה האזרחית. בעקבות כך נחקק ב־2005 חוק רת”א שהוא חוק ארגוני במהותו.

בשל תפקידיה השלטוניים המובהקים של רשות התעופה האזרחית, כונן חוק רת”א את רשות התעופה האזרחית (להלן – רת”א) כרשות פנים ממשלתית שעובדיה עובדי המדינה וכפופים למנהל רת”א על כל המשתמע מכך. רת”א נקבעה בחוק כרגולטור של תחום התעופה האזרחית, שתפקידיה העיקריים הם הענקת רישיונות, היתרים ואישורים לכלל הגורמים הפועלים בתחום התעופה האזרחית; פיקוח על תחום התעופה האזרחית; איסוף והפצה של מידע תעופתי; יישום אמנות והסכמים בין-לאומיים בתחום התעופה האזרחית; ייוזם מחקרים, ריכוז מידע ונתונים, וייעוץ לשר בכל עניין הנוגע לתפקידיה.

להגדרות “חוק רשות שדות התעופה” ו”רשות שדות התעופה” – ההגדרה “חוק רשות שדות התעופה” מפנה לחוק רשות שדות התעופה, התשל”ז–1977 (להלן – חוק רשות שדות התעופה). שהקים את רשות שדות התעופה, המפעילה של שדות התעופה בישראל, כתאגיד סטטוטורי, הנתון לפיקוחו של השר. נקבע בו כי רשות שדות התעופה תפעל על יסוד אינטרסים כלכליים ותנהל את מפעליה כמפעלים הנושאים את עצמם.

להגדרה “חייל” – ההגדרה כוללת חיילים בשירות סדיר (בשירות חובה ובשירות קבע), חיילים בשירות

המופיע בחוק המוצע בהקשרים שונים, חל על הטייס המפקד וצוות כלי הטיס, והן על המפעיל האווירי – חברת התעופה או הבעלים הפרטי של כלי טיס, הגורמים או המרשים שימוש בו בעקיפין.

להגדרות “הפעלה מסחרית” ו”הפעלה פרטית” – ההגדרה “הפעלה מסחרית” מבוססת על ההגדרה בחוק רישוי שירותי תעופה, שהוא הבסיס לרגולציה הכלכלית של זכויות הטיס (בעיקר בתעופה הבין-לאומית). שינויי הנוסח מההגדרה בחוק רישוי שירותי תעופה מכונים לעדכון לשוני של הוראה ישנה, אך אינם בגדר שינויי מהות. ההגדרה “הפעלה פרטית” כוללת כל הפעלה שאינה מסחרית.

להגדרה “ועדת הערר” – ההגדרה מפנה לוועדה שמוצעת למנות לפי סעיף 37, המשמשת כערכאת ערר על החלטות המנהל ביחס להגבלה, התליה או ביטול של רישיונות עובדי טיס.

להגדרות “חוק רשות התעופה האזרחית” ו”הרשות” – הגדרת “חוק רשות התעופה האזרחית” מפנה לחוק רשות התעופה האזרחית, התשס”ה–2005 (להלן – חוק רת”א); על פי נספחי אמנת שיקגו והמסמכים הנלווים להם, נדרשת כל מדינה חברה להקים רגולטור מדינתי, עצמאי ומקצועי, האחראי לרגולציה הבטיחותית, ולרוב גם הכלכלית, של התעופה האזרחית באותה מדינה, והוא מכונה: Civil Aviation Authority – CAA. עד לשנת 2005, היה מינהל התעופה האזרחית במשרד התחבורה והבטיחות בדרכים הגוף המופקד, מטעם משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, על הרישוי, הפיקוח וגיבוש הסטנדרטים לתעופה האזרחית בישראל.

⁴ ס”ח התשט”ו, עמ’ 171.

⁵ ס”ח התשס”ה, עמ’ 130.

⁶ ס”ח התשל”ז, עמ’ 182.

⁷ ס”ח התשכ”ג, עמ’ 104.

"טייס מפקד" – הטייס, ובכלל זה מטיס של כלי טיס בלתי מאויש, האחראי לניהולה הבטוח של הטיסה, ובהפעלה מסחרית או בהפעלה פרטית שבה הוא ממלא תפקידו בשכר או בתמורה – מי שמונה על ידי המפעיל האווירי של כלי הטיס כטייס אחראי כאמור;

"יחידת נת"א" – יחידה הנותנת שירותי ניהול תעבורה אווירית, כמשמעותה בסעיף 26;

"יצרן", של כלי טיס – מי שאחראי להרכבתו הסופית של כלי טיס;

"כלי טיס" – כלי או מיתקן המשמש או המיועד לשמש לטיסה באוויר, בין שהוא מאויש ובין שאינו מאויש, שמתקיים בו אחד מהתנאים המפורטים להלן, למעט גילשון אוויר (Hang Glider) ולמעט כלי או מיתקן אחר שקבע השר:

(1) הוא נתמך בטיסה בעיקר על ידי כנף קבועה או סובבת;

(2) הוא כלי או מיתקן אווירוסטטי;

ד ב ר י ה ס ב ר

זאת, כדי להבטיח מתן שירותי נת"א לתעופה האזרחית בהתאם לסטנדרטים ראויים, הרי שרת"א נדרשת לשני מיוחסת האחיות הכוללת לייצור כלי הטיס, והוא הגורם האחראי לספק לכלי טיס שהוא מייצר ספר טיסה הקובע את מגבלות הפעלתם ומידע תחזוקתי הקובע את דרישות הבדק לגביהם. מסמכים אלה משמשים בסיס למתן תעודת כושר טיסה לפי סעיף 60; יצוין כי הגדרה זאת אינה זהה לבעל "רישיון ייצור" כמשמעותו בסעיף 49, אשר כולל רישיון לייצור כלי טיס, מנוע או מדחף שלו, רישיון לייצור חלקי כלי טיס ורישיון לייצור ציוד תעופתי.

להגדרה "יצרן", של כלי טיס – ההגדרה מכוונת למי שאחראי להרכבתו הסופית של כלי טיס, אשר לו מיוחסת האחיות הכוללת לייצור כלי הטיס, והוא הגורם האחראי לספק לכלי טיס שהוא מייצר ספר טיסה הקובע את מגבלות הפעלתם ומידע תחזוקתי הקובע את דרישות הבדק לגביהם. מסמכים אלה משמשים בסיס למתן תעודת כושר טיסה לפי סעיף 60; יצוין כי הגדרה זאת אינה זהה לבעל "רישיון ייצור" כמשמעותו בסעיף 49, אשר כולל רישיון לייצור כלי טיס, מנוע או מדחף שלו, רישיון לייצור חלקי כלי טיס ורישיון לייצור ציוד תעופתי.

להגדרה "כלי טיס" – במרכז ההגדרה עומד "כלי או מיתקן המשמש או המיועד לשמש לטיסה באוויר", וההגדרה קובעת במפורש כי היא כוללת גם כלי טיס בלתי מאויש; מנויים שני סוגים של כלי טיס: הסוג הראשון הוא כלים כאמור שהם בעלי כנף קבועה או סובבת (כגון אווירון והליקופטר), וזאת להבדיל מכלי רחיפה (כגון מצנחי רחף ומצנחים ממונעים), שהם בעלי כנף גמישה, אשר פעילותם מוסדרת בפרק ה' המוצע, ואינם נופלים לגדר הגדרת כלי טיס. גילשוני אוויר (Hang-glider) שאף הם כלי רחיפה אך לעתים בעלי כנף קבועה, מוחרגים במפורש מהגדרת כלי טיס ופעילותם מוסדרת אף היא בפרק ה' המוצע. הסוג השני הוא כלים אווירוסטטיים (Aerostat): שהוא שם כולל לכלי טיס שכוח העילוי שלהם באוויר מושג על ידי גז קל מן האוויר (כגון מימן או הליום). הנמצא במכליהם (כגון כדורים פורחים וספינות אוויר). כן מוצע להסמיך את השר למעט מההגדרה כלי טיס כלים או מיתקנים נוספים אם, הן בהתאם להתפתחויות הטכנולוגיות והן ככל שיידרשו פירוט ובהכרה של ההגדרה הכללית לצורך הגברת הוודאות.

מילואים, וכן אורחים עובדי צה"ל ועובדים בשליחות הצבא, כהגדרתם בסעיף 3(8) לחוק השיפוט הצבאי, התש"ט-1955 (להלן – חוק השיפוט הצבאי).

להגדרה "טייס מפקד" – ההגדרה מבוססת על ההגדרה שבנספח 6 לאמנת שיקגו, ומכוונת לטייס האחראי לניהולה הבטוח של הטיסה (In command and charged with the safe conduct of a flight) ושמונה לכך בידי המפעיל האווירי (חברת התעופה – בהפעלה מסחרית, ובעל כלי הטיס או שוכרו – בהפעלה פרטית). ההגדרה כוללת התייחסות מפורשת למטיס של כלי טיס בלתי מאויש. בשונה מההגדרה בנספח 6 האמור, בהפעלה פרטית שבה הטייס המפקד אינו משמש בשכר או בתמורה, לא נדרש כי הוא "ימונה על ידי המפעיל האווירי". שכן בהקשר של טיסות תחביב ופנאי אין הקשר של "מינוי" הטייס המפקד.

להגדרות "יחידת נת"א" "שירותי ניהול תעבורה אווירית", ו"שירותי נת"א" – שירותי ניהול תעבורה אווירית כוללים פיקוח ובקרה על התעבורה האווירית, מתן מידע תעופתי (כגון מידע מטאורולוגי, מידע על סיכונים לתעופה, מידע הנוגע לשירותי חיפוש והצלה וכל מידע רלוונטי אחר) וכן אישור תכניות טיסה (שירות המתבצע כיום במרוכז על ידי יחידת "מודיעין טיס" שמפעילה רשות שדות התעופה); מטרת שירותי הנת"א מוגדרות בתקנה 63 לתקנות הטיס (הפעלת כלי טיס וכללי טיסה), התשמ"ב-1981 (להלן – תקנות ההפעלה). ההגדרה יחידת נת"א מפנה ליחידה המספקת שירותי נת"א לתעופה האזרחית, שהפעלתה טעונה רישיון מאת המנהל לפי סעיף 26 (חובת רישיון למתן שירותי נת"א קבועה היום בתקנה 66א) לתקנות ההפעלה; שירותי נת"א לתעופה האזרחית ניתנים ברובם על ידי רשות שדות התעופה. עם זאת חלק משירותי הנת"א לתעופה האזרחית ניתנים על ידי יחידות חיל האוויר הסדר מיוחד לעניין זה מצוי בסעיף 155 המוצע. הפעלת היחידות בידי חיל האוויר, כשלעצמה, אינה טעונה רישיון מאת המנהל, מעצם היותן יחידות צבאיות. עם

"כלי טיס אזרחי" – כלי טיס ישראלי או כלי טיס זר;
 "כלי טיס זר" – כלי טיס הרשום במרשם המתנהל במדינה חברה, לפי הדין החל בה;
 "כלי טיס ישראלי" – כלי טיס הרשום בפנקס הרישום;
 "כלי טיס משטרתי" – כלי טיס של משטרת ישראל, או כלי טיס המשמש את משטרת ישראל בפעילות מבצעית והמופעל על פי הנחייתה;
 "כלי טיס צבאי" – כלי טיס של צבא הגנה לישראל, כלי טיס שגויס לצבא הגנה לישראל לפי חוק רישום ציוד וגיוסו לצבא הגנה לישראל, התשמ"ז-1987⁸, וכל כלי טיס אחר שכשירותו האווירית, כשירות אנשי הצוות שבו והפעלתו נתונים, באופן קבוע או זמני, לפיקוחו המלא של צבא הגנה לישראל;
 "כלי טיס של מדינת ישראל" – כלי טיס שיוחד, באופן קבוע או זמני, לשירות ממשלתי לא מסחרי, שהוא בבעלות מדינת ישראל או המופעל על ידה, למעט כלי טיס צבאי וכלי טיס משטרתי;
 "מדינת המפעיל" (State of Operator) – מדינה שהיא צד לאמנה ושה מצוי מקום עסקיו העיקרי של המפעיל האווירי, ואם אין למפעיל האווירי מקום עסקים עיקרי – מדינה שהיא צד לאמנה ושה מצוי מקום מושבו הקבוע;
 "מדינת הרישום" (State of registry) – מדינה שהיא צד לאמנה ושה רשום כלי הטיס;
 "מדינה חברה" – מדינה זרה שהיא צד לאמנה;

ד ב ר י ה ס ב ר

למטרות צבאיות (כגון ניסויים בכלי טיס שהוא מתכוון לרכוש). בעשותו כן, אחראי צבא הגנה לישראל באופן מלא לכל הפרמטרים הנוגעים להפעלת כלי הטיס.

להגדרה "כלי טיס של מדינת ישראל" – ההגדרה צופה פני עתיד ונכון להיום אין כלי טיס הכלולים בהגדרה זו. למעט כלי טיס צבאיים ומשטרתיים אין יחידות במדינה המפעילות כלי טיס לשימושים ממשלתיים. מוצע כי גם כלי טיס שיוחד לשירות ממשלתי לא מסחרי לתקופה זמנית יוכל להיחשב ככלי טיס מדינתי, ובלבד שהוא מופעל בידי הממשלה, כלומר גורם מדינתי ייקח אחריות מלאה על הפעלתו.

להגדרה "מדינת המפעיל" – הגדרה זו מבוססת על ההגדרה שבנספח 6 לאמנת שיקגו, ומתייחסת למדינה שהיא צד לאמנה, המשמשת בסיס להפעלתו (בעיקר בהקשר של הפעלה מסחרית) של כלי טיס.

להגדרה "מדינת הרישום" – גם הגדרה זו מבוססת על אמנת שיקגו, ומכוונת למדינה שהיא צד לאמנה שבה רשום כלי הטיס.

להגדרה "מדינה חברה" – ההגדרה מכוונת למדינות שהן צד לאמנת שיקגו ואינן מדינת ישראל.

להגדרות "כלי טיס אזרחי" ו"כלי טיס זר" – ההגדרה לכלי טיס אזרחי מכוונת לכלי טיס המופעלים על פי סטנדרטים אזרחיים, והם כלי טיס ישראליים – כלומר, הרשומים בפנקס הרישום, וכלי טיס זרים – אלה הרשומים במרשם המתנהל במדינה חברה אחרת לפי הדין החל בה.

להגדרה "כלי טיס משטרתי" – ההגדרה מכוונת לכלי הטיס של משטרת ישראל, לרבות כלי טיס המשמש את משטרת ישראל בפעילות מבצעית והמופעל על פי הנחייתה; תחולת החוק על כלי טיס משטרתי מוסדרת בסימן 1' לפרק 1' (חקירת תאונות מעורבות) ובסעיף 154, המחיל חלק ניכר מסעיפי החוק על כלי טיס משטרתי, בשינויים מסוימים, ובכלל זה חובת רישום בפנקס הרישום, וההסדרים הנוגעים לכשירותם האווירית של כלי הטיס וכשירות מפעיליהם ואנשי הברק שלהם.

להגדרה "כלי טיס צבאי" – ההגדרה מכוונת לכלי טיס של צבא הגנה לישראל, כלי טיס שגויס לצבא הגנה לישראל לפי חוק רישום ציוד וגיוסו לצבא הגנה לישראל, התשמ"ז-1987, וכן לכל כלי טיס אחר שכשירותו האווירית, כשירות אנשי הצוות והפעלתו נתונים, באופן קבוע או זמני, לפיקוחו המלא של צבא הגנה לישראל; ההגדרה מאפשרת לצבא הגנה לישראל להטיס תחת פיקוחו, אף לתקופת זמן קצובה (כ"כלי טיס צבאי"), כלי טיס שאינו בבעלותו, וזאת

⁸ ס"ח התשמ"ז, עמ' 56.

"מיתקן עזר לטיסה" – מיתקן הנמצא מחוץ לכלי הטיס ואינו מחובר אליו, המשמש או המיועד לשמש עזר לטיסה, ובכלל זה מיתקן המשמש או המיועד לשמש עזר לניווט אווירי או לביצוע תהליכי טיסה, מסלול נחיתה, המראה או הסעה, מיתקן קרקע לתקשורת עם כלי טיס ומיתקן לתאורת סימון ואזהרה לכלי טיס;

"מכון בדק" – מקום שבו עוסקים בביצוע פעולות בדק;

"המנהל" – מנהל הרשות, או עובד הרשות שהוא הסמיך לעניין חוק זה, כולו או חלקו;

"מנחת" – שטח יבשתי או ימי לרבות כל מבנה, מיתקן או ציוד שבו, המשמש או המיועד לשמש, כולו או חלקו, לנחיתה, להמראה, להסעה או לחנייה של כלי טיס, שאינו שדה תעופה;

"מפעיל אווירי" – כמפורט להלן, לפי העניין;

(1) בהפעלה מסחרית – מי שעוסק בהפעלה המסחרית, למעט עובד טיס מטעמו של עוסק כאמור;

(2) בהפעלה פרטית – בעל כלי הטיס או שוכר של כלי הטיס, למעט שוכר ממפעיל אווירי בהפעלה מסחרית;

"מפד" – כמשמעותם בסעיף 17(ב);

"מרחב הפיקוח התעופתי של ישראל" (TEL AVIV FIR) – המרחב האווירי הנתון לפיקוחה האווירי של מדינת ישראל, שנקבע על ידי ארגון התעופה הבינלאומי ושגבולותיו מפורסמים בפמ"ת;

ד ב ר י ה ס ב ר

הנוגעות לרישוי כאמור לפי חוק זה יוענקו למנהל רת"א תוך קביעה כי הוא יהיה ראוי לאצול מסמכויותיו לעובד הרשות לעניין מסוים.

להגדרה "מפעיל אווירי" – להגדרה המוצעת שני רכיבים: בהפעלה מסחרית – חברת התעופה, דהיינו הגורם העוסק בהפעלה מסחרית, למעט עובד טיס מטעמו של עוסק כאמור; בהפעלה פרטית (כל הפעלה שאינה מסחרית) – בעל כלי הטיס או שוכרו, וזאת למעט בסיטואציה שקיים לגבי אותו כלי טיס מפעיל מסחרי (לדוגמה חברת תעופה שעיסוקה בהשכרת כלי טיס להפעלה פרטית – שאז חברת התעופה המשכירה היא המפעיל האווירי הנושא בחובות החלות על מפעיל אווירי לפי החוק המוצע, ואילו האדם הפרטי ששכר את כלי הטיס לשימוש לא ייחשב כמפעיל אווירי).

להגדרה "מרחב הפיקוח התעופתי של ישראל" (TEL AVIV FIR) – המרחב האווירי שבפיקוח ישראל כולל את המרחב האווירי שמעל שטחה של ישראל (לרבות מימי החופין) וכן מרחב נוסף מעל הים התיכון שנמסר לפיקוחה של ישראל לפי החלטת מועצת ICAO; מעבר לכך שישראל היא האחראית למתן שירותי ניהול תעבורה אווירית בכל מרחב הפיקוח התעופתי כאמור לעיל, היא זאת שמתכננת את נתיבי התעבורה האווירית שבו (נתיבים, אזורים סגורים או מוגבלים לטיסה, נקודות המתנה וכיו"ב). יודגש כי במרחב הפיקוח התעופתי של ישראל שהוא מחוץ לשטחה הריבוני, תכנון התעבורה האווירית לרבות

להגדרה "מיתקן עזר לטיסה" – ההגדרה כוללת את כל אותם מיתקנים המשמשים כעזר לטיסה וכעזר לניווט אווירי שהם מחוץ לכלי הטיס ואינם מחוברים אליו; ההגדרה מבוססת על הגדרות "מיתקן עזר לטיסה" ו"מיתקן עזר לניווט" בתקנות ההפעלה ומאחדת אותן לבלל הגדרה אחת. הפעלת מיתקנים אלה טעונה את אישור המנהל לפי סעיף 33 המוצע, וזאת בדומה להסדר הקבוע היום בתקנה 66(ג) לתקנות ההפעלה.

להגדרה "מכון בדק" – ההגדרה מכוונת למקום שבו עוסקים בביצוע פעולות בדק, אשר הפעלתו טעונה רישיון מאת המנהל לפי סעיף 21 המוצע.

להגדרה "המנהל" – ההגדרה מכוונת למנהל רת"א. על פי הנחיות ICAO לחקיקה הראשית המסדירה את תחום התעופה במדינות החברות, יש להעמיד בראש כל רת"א (CAA – Civil Aviation Authority) מנהל אשר יהיה אחראי לביצוע תפקידה, ואשר יוענק לו כלל הסמכויות המקצועיות הנוגעות לרישוי הרכיבים השונים של תעשיית התעופה (עובדי טיס, בתי ספר להדרכה, מפעילים אוויריים, מכוני בדק, מפעילי יחידות נת"א ושדות תעופה ומנחתים, ויצרנים של כלי טיס וציוד תעופתי) לרישוי כלי הטיס עצמם, כמו גם לניהול מרשם כלי הטיס. מעמדו של מנהל רת"א מוסדר בסעיף 6 לחוק רת"א ונקבע כי הוא אחראי לניהול רת"א ולביצוע תפקידה; סמכויותיו לרישוי הרכיבים השונים של תעשיית התעופה כאמור מוסדרות בתקנות הטיס. מוצע כי סמכויות הרגולציה

"משקה משכר" – משקה שריכוז האלכוהול בו גבוה מהריכוז שקבע השר, בהתייעצות עם שר הבריאות ובאישור ועדת הכלכלה של הכנסת; לעניין זה, רישום ריכוז האלכוהול על גבי מכל המשקה יהיה לאורח לריכוז האלכוהול המצוי במשקה; "נתון תחת השפעת אלכוהול" – מי שבגופו מצוי אלכוהול בריכוז גבוה מהריכוז שקבע השר, בהתייעצות עם שר הבריאות ובאישור ועדת הכלכלה של הכנסת; "סם מסוכן" – כהגדרתו בפקודת הסמים המסוכנים [נוסח חדש], התשל"ג-1973⁹, למעט סם שקבע שר הבריאות ובתנאים שקבע; "עובד טיס" – מי שבידו רישיון עובד טיס;

"פמ"ת" – פרסומי מידע תעופתי שאינם בעלי תוקף זמני, שמפרסם המנהל כחלק מהפרסומים לפי סעיף 79;

"פנקס הרישום" – פנקס הרישום המתנהל לפי הוראות סעיף 56;

"פעולות בדק" – פעולות בכלי טיס, במנוע של כלי טיס, במדחף (פרופלר) שלו או בצידוד תעופתי, הדרושות להבטחת הכשירות האווירית הנמשכת של כלי הטיס, לרבות פעולות בדיקה, ביקורת, שיפוץ, תיקון, תחזוקה, שימור החלפת חלקים ושינוי, ולמעט תחזוקה קלה; "ציוד תעופתי" – כל אחד מאלה:

(1) מערכת, מכשיר, אבזר או ציוד, לרבות ציוד קשר וניווט, המיועדים להתקנה בכלי טיס או המותקנים בו, ובלבד שאינם חלק מגוף כלי הטיס, ממנועו או מהמדחף שלו;

ד ב ר י ה ס ב ר

הפצתו מוסדרים בנספח 15 לאמנה; קיימים פרסומים נוספים שהמנהל מוסמך להוציא או להסמיך גורם אחר להוציאם, שאינם נכללים בהגדרה זאת, כגון ההודעות לצוות אוויר (NOTAM – Notice to Airmen), ופרסומים מראש על שינויים המחייבים היערכות בתפעול (AIRAC – Aeronautical Information Regulation and Control).

להגדרה "פנקס הרישום" – ההגדרה מפנה לפנקס הרישום הישראלי לכלי טיס המתנהל לפי הוראות סעיף 56; ניהול פנקס הרישום מוסדר כיום בתקנות הטיס (רישום כלי טיס וסימונם), התשל"ד-1973.

להגדרות "פעולות בדק" ו"תחזוקה קלה" – ההגדרה "פעולות בדק", כוללת את כלל הפעולות בכלי טיס, במנוע של כלי טיס, במדחף שלו או בצידוד תעופתי, הדרושות להבטחת הכשירות האווירית הנמשכת של כלי טיס, ומבוססת על הגדרת המונח "Maintenance" הן בכרך 1 לנספח 6 לאמנת שיקגו והן בנספח 8 לאמנת שיקגו. מהגדרה זו מוחרגות פעולות "תחזוקה קלה" שהן פעולות החזקה פשוטות יחסית, אשר לצורך ביצוען אין נדרש רישיון עובד טיס כטכנאי בדק של כלי טיס. ההסדר המפורט לגבי תחזוקה קלה מצוי בתקנות 125 ו-129(ב) לתקנות ההפעלה.

להגדרה "ציוד תעופתי" – ההגדרה כוללת שני רכיבים: האחד – המערכות, האבזרים והציוד (לרבות ציוד קשר וניווט) המותקנים בכלי טיס, שאינם חלק מגוף כלי הטיס, המנוע או המדחף. השני – ציוד

נתיבים, אזוריים סגורים ומוגבלים וכיו"ב, לא נעשה באופן חד צדדי אלא על בסיס הסכמי שיתוף פעולה אווריים, הכל כמתחייב מאמנת שיקגו.

להגדרה "משקה משכר" – ההגדרה זהה להגדרה שבסעיף 64(א) לפקודת התעבורה. כיום, תקנה 11 לתקנות ההפעלה כמו גם תקנה 13 לתקנות הרישיונות קובעות איסור על שתית משקה אלכוהולי.

להגדרה "נתון תחת השפעת אלכוהול" – ההגדרה זהה לזו שבסעיף 64(א) לפקודת התעבורה. כיום אין הסדר ספציפי לפקודת התעבורה. הסדר לגבי ריכוז האלכוהול בגופו של איש צוות קבוע, נכון להיום, בהגדרה "המידה הקבועה" שבתקנה 11(א) לתקנות ההפעלה כמו גם בתקנה 13(א) לתקנות הרישיונות.

להגדרה "סם מסוכן" – ההגדרה זהה להגדרה שבסעיף 64(א) לפקודת התעבורה. כיום אין הסדר ספציפי האוסר על עובדי טיס למלא את תפקידם כאשר מצוי בגופם סם מסוכן או תוצר חילוף של סם מסוכן. קביעת הסדר זה מתחייבת לפי נספח 1 לאמנת שיקגו.

להגדרה "עובד טיס" – ההגדרה מכוונת למי שבידו רישיון עובד טיס לפי סימן א' לפק"ב לחוק.

להגדרה "פמ"ת" – ההגדרה מכוונת לפרסום מסוים (A.I.P. – Aeronautical Information Publication) מכלל המידע התעופתי שמנהל ר"א מוסמך לערוך, להפיץ ולפרסם. המידע התעופתי הכלול בפמ"ת, סידורו ודרכי

⁹ דיני מדינת ישראל, נוסח חדש 27, עמ' 526.

(2) ציוד ההטסה של כלי טיס שאינו מאויש;

"רופא הרשות" – עובד הרשות שהוא רופא מורשה כמשמעותו בסעיף 2 לפקודת הרופאים (נוסח חדש), התשל"ז-1976¹⁰, בעל הכשרה וניסיון ברפואה תעופתית,

שמונה בידי השר, בהתייעצות עם שר הבריאות;

"רישיון הפעלה אווירית" – כמשמעותו בסעיף 16;

"רישיון להפעלת שדה תעופה או מנחת" – כמשמעותו בסעיף 30;

"רישיון ייצור" – כמשמעותו בסעיף 48(א) או (ב);

"רישיון להפעלת בית ספר להדרכה" – כמשמעותו בסעיף 12;

"רישיון להפעלת מכון בדק" – כמשמעותו בסעיף 21;

"רישיון להפעלת יחידת נת"א" – כמשמעותו בסעיף 26;

"רישיון עובד טיס" – כמשמעותו בסעיף 2;

"הרשות" – רשות התעופה האזרחית שהוקמה לפי חוק רשות התעופה האזרחית;

"רשות שדות התעופה" – רשות שדות התעופה שהוקמה לפי חוק רשות שדות התעופה;

"שדה תעופה" – שטח יבשתי או ימי לרבות כל מבנה, מיתקן או ציוד שבו, המשמש או המיועד לשמש, כולו או חלקו, לנחיתה, להמראה, להסעה או לחנייה של כלי טיס, הקבוע בצו שקבע השר;

ד ב ר י ה ס ב ר

לשמש, כולו או חלקו, להגעה ועזיבה של כלי טיס, ולתנועה קרקעית שלהם). בעוד שנספח 14 אינו מבחין בין "שדה תעופה" לבין "מנחת", בדין הישראלי קיימת הבחנה כזאת וחלה רגולציה שונה: על הפעלת שדות תעופה חלים תקנות הטיס (בטיחות בשדות התעופה של רשות שדות התעופה), התשנ"ב-1992 (להלן – תקנות הבטיחות בשדות התעופה), וכללי רשות שדות התעופה שנקבעו לפי סעיף 30 לחוק רשות שדות התעופה. הפעלת מנחתים מוסדרת בתקנות הטיס (מנחתים), התשל"ה-1975 (להלן – תקנות המנחתים). הן על שדות תעופה והן על מנחתים שפורסמו ברשומות חלות תקנות הטיס (שמירה על הסדר בשדות תעופה ובמנחתים), התשל"ג-1973. כדי להבדיל בין שדה תעופה ומנחת, ומאחר שהאבחנה אינה לפי אורך מסלול או נפח פעילות, מוצע כי שדה תעופה יוגדר ככזה בידי השר, בצו. מאחר שאבחנה זו היא חדשה מוצעת גם הוראת מעבר בסעיף 172 שלפיה יראו את שדות התעופה המנויים בתוספת לחוק רשות שדות התעופה כאילו ניתן עליהם צו מאת השר כאמור. יצוין כי ההגדרה המוצעת לשדה תעופה מצומצמת מהגדרת מונח זה בחוק רשות שדות התעופה. לא נכללים בה שטחי המסחר של רשות שדות התעופה, שטחים המשמשים להסעה ולחנייה של כלי רכב, ושטחים המשמשים למתן שירותי ביטחון, בריאות, מכס, משטרה ותיירות (כלומר טרמינל הנוסעים) – שכן אלה שטחים שלא אמורה לחול עליהם הרגולציה לפי החוק המוצע.

ההטסה של כלי טיס בלתי מאויש (שבו חלק ממערכות ההטסה נמצא מחוץ לכלי הטיס). ההסדרים לגבי ציוד תעופתי קבועים בעיקרם בפרק השני לתקנות ההפעלה, ובכלל זה לעניין רשימת סוגי תקלות בסוגי ציוד תעופתי שאינם מונעות הפעלה מסוימת של כלי הטיס (MEL – Minimum Equipment List); כן קיימות הוראות מיוחדות לעניין ציוד תעופתי בפרקים השמיני עד השלושה עשר לתקנות ההפעלה, החלים על סוגים שונים של מפעילים אוויריים לפי סוגי ההפעלות.

להגדרה "רופא הרשות" – ההגדרה כוללת את הגדרת תנאי הכשירות והליך המינוי של רופא רשות התעופה האזרחית (להלן – רופא רת"א), שהוא הגורם המקצועי ברת"א הממונה על בחינת התאמתם הבריאותית של עובדי טיס לתפקידם, על מתן תעודות רפואיות, על ההנחיה המקצועית של הרופאים המורשים הממונים לפי סעיף 6(א)(1), ועל מתן חוות דעת בנושא זה למנהל. המונח "הכשרה וניסיון ברפואה תעופתית" נדרש משום שלא קיימת בישראל התמחות רשמית ברפואה תעופתית. כמו כן, בשונה מההסדר הקבוע כיום בסעיף 12(א) לחוק הטיס, מוצע כי רופא רת"א ימונה לתפקידו על ידי השר בהתייעצות עם שר הבריאות.

להגדרות "שדה תעופה" ו"מנחת" – הגדרות "שדה תעופה" ו"מנחת" המוצעות דומות מהותית להגדרה Aerodrome בנספח 14 לאמנה (והיא: שטח מוגדר, ימי או יבשתי, לרבות מיתקנים ומבנים וציוד שבו, המיועד

¹⁰ דיני מדינת ישראל, נוסח חדש 30, עמ' 594.

"שטח ישראל" – שטח הריבונות של מדינת ישראל כולל רצועת מימי החופין שלה, לרבות המרחב האווירי שמעל השטח האמור;

"שירותי ניהול תעבורה אווירית", "שירותי נת"א" – פיקוח ובקרה על התעבורה האווירית, מתן מידע תעופתי או אישור תכניות טיסה;

"שליטה" – כהגדרתה בחוק ניירות ערך, התשכ"ח-1968¹¹;

"השר" – שר התחבורה והבטיחות בדרכים;

"תחזוקה קלה" – פעולות בדיקה, תחזוקה, שימור והחלפת חלקים בכלי טיס, שאינן פעולות מורכבות, כפי שקבע השר;

"תעודת כושר טיסה" (Certificate of Airworthiness) – כמשמעותה בסעיף 60;

"תעודת סוג" – כמשמעותה בסעיף 47;

"תעודת רעש" – כמשמעותה בסעיף 61;

"תעודה רפואית" – כמשמעותה בסעיף 6(א)(1);

"תשתית אזרחית" – תשתית תעופה המיועדת לשימוש התעופה האזרחית, למעט תשתית צבאית או תשתית משטרתית;

"תשתית משטרתית" – מנחת או מיתקן עזר לטיסה, המופעל על ידי משטרת ישראל והמיועד לשימוש כלי טיס משטרתיים;

"תשתית צבאית" – כל אחד מאלה:

- (1) שדה תעופה או מנחת המופעלים על ידי צבא הגנה לישראל, לרבות שדה תעופה צבאי שרשות שדות התעופה נותנת בו שירותים מכוח צו לפי סעיף 5(א)(4) לחוק רשות שדות התעופה, ומרחב הפיקוח האווירי שלהם;
- (2) מיתקן עזר לטיסה המופעל, ככלל, על ידי צבא הגנה לישראל;

ד ב ר י ה ס ב ר

להגדרה "תעודה רפואית" – ההגדרה מפנה לתעודה שניתנת לעובד טיס ישראלי לפי סעיף 6(א)(1), המאשרת את התאמתו הבריאותית למלא את תפקידו.

להגדרה "תעודת כושר טיסה" (Certificate of Airworthiness) – ההגדרה מפנה לתעודת כושר טיסה שניתנת לכלי טיס ישראלי לפי סעיף 60, המאשרת את כשירותו האווירית של כלי הטיס לתקופה שנקבעה בה.

להגדרה "תעודת סוג" – ההגדרה מפנה לתעודת סוג שנותן המנהל למתכן כלי טיס ישראלי לפי סעיף 47, המאשרת את תכן הסוג של כלי הטיס.

להגדרה "תעודת רעש" – ההגדרה מפנה לתעודת רעש שנותן המנהל לכלי טיס ישראלי לפי סעיף 61 המאשרת עמידה בתקני רעש לפי דרישות נספח 16 לאמנת שיקגו.

להגדרות "תשתית תעופה", "תשתית אזרחית", "תשתית צבאית" ו"תשתית משטרתית" – הגדרת "תשתית תעופה" כוללת הן תשתיות תעופה קרקעיות – שדות תעופה, מנחתים ומיתקני עזר לטיסה, והן תשתיות תעופה אוויריות – מרחבי הפיקוח האוויריים שבהם ניתנים שירותי ניהול תעבורה אווירית; לצורך קביעת סעיפי

להגדרה "שטח ישראל" – ההגדרה כוללת באופן מפורש הן את מימי החופין של ישראל והן את המרחב האווירי שמעל שטח הריבונות של ישראל, ונחוצה בעיקר בהקשר של תחולת החוק המוצע על כלי טיס זרים. הכללה מפורשת של תחומים אלה באה להסיר ספק, הן בשל נוסחו של סעיף 2 לחוק מימי חופין, התשי"ז-1956 שלפיו יכול להשתמע כי דרושה החלה מפורשת של דבר חקיקה על מימי החופין של ישראל, והן בשל כך שאין בדיון הוראה מפורשת לעניין ריבונות ישראל במרחב האווירי שמעל שטח ריבונותה. יצוין כי בסעיף 1 לאמנת שיקגו הכירו המדינות החברות בריבונות של כל מדינה חברה במרחב האווירי שמעל לשטחה, לרבות שטחי ים שבריבונותה.

להגדרה "שליטה" – ההגדרה מאמצת את ההגדרה של המונח בחוק ניירות ערך, התשכ"ח-1968, והיא נדרשת לצורך הגדרת הזיקה הישראלית של תאגיד הזכאי לקבל רישיון הפעלה אווירית בישראל לפי סעיף 17 המוצע.

להגדרה "השר" – השר הוא שר התחבורה והבטיחות בדרכים, אשר ממונה על ביצוע החוק ורשאי להתקין תקנות לביצועו.

¹¹ ס"ח התשכ"ח, עמ' 234.

- (3) מרחב אווירי שהוקצה לתעופה הצבאית כאמור בסעיף 75, למעט נתיבים או אזורי מרחב אווירי בתוכו שהוקצו לשימוש התעופה האזרחית;
- (4) תשתית תעופה אחרת, בעת שהיא משמשת את צבא הגנה לישראל באופן בלעדי;

“תשתית תעופה” – שדה תעופה, מנחת, מרחב פיקוח אווירי ומיתקן עזר לטיסה.

פרק ב': רישוי העוסקים במקצועות התעופה וחובותיהם

סימן א': עובדי טיס

2. חובת רישוי
לא ימלא אדם תפקיד שקבע השר, בקשר להטסה או להפעלה של כלי טיס, בקשר לביצוע פעולות בדק בכלי טיס, או בקשר למתן שירותי ניהול תעבורה אווירית, לרבות מדרך לתפקיד כאמור, אלא אם כן בידו רישיון לכך שניתן לפי הוראות סימן זה ובהתאם להגדר שברישיון, לתנאי הרישיון ולהוראות לפי חוק זה.
3. רישיון עובד טיס
(א) המנהל ייתן רישיון עובד טיס או הגדר ברישיון כאמור למבקש שמתקיימים בו התנאים שקבע השר לפי סעיף קטן (ב) וכן התנאים המפורטים להלן, לפי העניין:
- (1) לענין תפקיד סווג בסיווג ביטחוני לפי סעיף 5 – נקבעה למבקש התאמה ביטחונית לתפקיד האמור לפי הוראות אותו סעיף;

ד ב ר י ה ס ב ר

(rating) שיש לקבוע ברישיונות כאמור; נספח 1 קובע גם סטנדרטים מפורטים ביחס לתנאי הכשירות של עובדי הטיס (גיל, ידע ומיומנות), בריאותם, זכויות המוקנות לעובדי טיס מכוח רישיונותיהם, חובות לשמירה על הזכויות כאמור, וכן דרישות מיוחדות נוספות הנוגעות לבעלי רישיונות מאותו סוג או הגדר. הוראות אלה אומצו בתקנות הרישיונות.

מוצע כי פירוט התפקידים הטעונים רישיון, וכן סוגי הרישיונות וההגדרים שבהם, לא ייקבעו בחוק עצמו, אלא השר יוסמך לקבוע זאת בתקנות. זאת, הן מאחר שמדובר בהוראות טכניות מפורטות שאין מקומן בחקיקה ראשית (כיום מוגדרים בתקנות 5 ו-6 לתקנות הרישיונות 17 רישיונות שונים ובתקנה 7 לתקנות הרישיונות מספר דומה של הגדרים), והן בשל הצורך לשמור על גמישות ולאפשר התאמה מהירה של הדין הפנימי לתיקונים של נספח 1 לאמנת שיקגו, ככל שישתנו סוגי רישיונות או הגדרים.

3 סעיף
מוצע כי התנאים המקדמיים לקבלת רישיון והגדר שבו, כמו גם ההליכים לקבלתם יוסדרו על ידי השר בתקנות. מוצע להסמיך את השר לקבוע תקנות לענין תנאים למתן רישיון, ומוצע לקבוע מפורשות שלושה נושאים עיקריים שבמסגרתם ייקבעו תנאים לקבלת רישיון עובד טיס.

הנושא הראשון הוא גיל מערי ומרבי. הוראות לענין גיל מרבי לטייסים בטיסות מסחריות מסוימות קבועות כיום בתקנות 21 ו-22 לתקנות הרישיונות; הוראות לענין גיל מערי לעובדי טיס קבועות, למשל, בתקנות 72, 87, 106, 126, 145, 150, 161, 204, 208, 222, 257, 286 ו-290 לתקנות הרישיונות.

הנושא השני הוא דרישות ההשכלה, ההכשרה, מיומנות ידע וניסיון מקצועי, הנדרשים לכל סוג רישיון או הגדר. דרישות אלה כוללות את חומר הלימוד העיוני שנדרש

התחולה על צבא הגנה לישראל ועל משטרת ישראל, והגדרת הממשקים בין התעופה האזרחית לתשתיות צבאיות ומשטרתיות, מוצע למיין את תשתיות התעופה ל"תשתיות צבאיות", "תשתיות משטרתיות" ו"תשתיות אזרחיות" כאשר האחרונות הן אלה שאינן תשתית צבאית או משטרתית. הגדרת תשתית צבאית כוללת את התשתיות הקרקעיות (שדות תעופה, מנחתים ומיתקני עזר לטיסה) המופעלות על ידי חיל האוויר, את מרחב הפיקוח התעופתי שהוקצה לשימוש התעופה הצבאית לפי סעיף 75 (למעט נתיבים או אזורי מרחב אווירי בתוכו שהוקצו לשימוש התעופה האזרחית), וכן כוללת רכיב שיורי ביחס לתשתית אחרת כשהיא משמשת את צבא הגנה לישראל. הרכיב השיורי נועד למקרים שבהם חיל האוויר משתמש בלעדית, לפרק זמן קצוב, בתשתית אזרחית – כדוגמת מנחת, שאז הוא לוקח אחריות מלאה על הפעלת המנחת בלי שהדבר טעון רישיון לפי סעיף 30; ההגדרה תשתית משטרתית כוללת את המנחתים ומיתקני העזר לטיסה שמפעילה משטרת ישראל לשימוש כלי הטיס משטרתיים.

2 סעיף
הסעיף המוצע קובע חובת רישוי לתפקידים שקבע השר בקשר להטסה, הפעלת כלי טיס, ביצוע פעולות בדק, ניהול תעבורה אווירית או הדרכה לתפקידים אלה. בנספח 1 לאמנת שיקגו נקבעו התפקידים הטעונים רישוי על ידי המדינות החברות והם: טייסים, אנשי צוות אוויר שאינם טייסים (מהנדס טיס, נווט, אלחוטאי טיס), טכנאי הבדק, מפקחי תעבורה אווירית, תדריכני מודיעין טיס, קציני מבצעים בחברות התעופה ומדריכים מוסמכים לכל תפקיד כאמור. כמו כן נקבע בנספח 1 לאמנת שיקגו סוגי הרישיונות השונים (למשל טיס פרטי/ טייס מסחרי / טיס תובלה בנתיבי אוויר) וההגדרים

(2) לעניין רישיון או הגדר מסוג שקבע השר לפי סעיף 6(א) – בידי המבקש תעודה רפואית מתאימה ותקפה כאמור באותו סעיף.
(ב) השר רשאי לקבוע את התנאים למתן רישיון עובד טיס או הגדר ברישיון כאמור, ובכלל זה בעניינים המפורטים להלן:

(1) דרישת גיל מזערי או גיל מרבי;

(2) השכלה, הכשרה, מיומנות, ידע וניסיון מקצועי הנדרשים לצורך קבלת הרישיון או ההגדר והדרכים לבדיקתם, ובכלל זה בחינות שעל המבקש לעמוד בהן;

(3) תנאים המביאים בחשבון את עברו הפלילי של המבקש.

4. (א) על אף הוראות סעיף 2, רשאי אדם למלא תפקיד כאמור באותו סעיף, אף בלא רישיון עובד טיס, אם בידו רישיון לכך שניתן לו מאת הרשות המוסמכת לעניין זה במדינה חברה, שאושר בידי המנהל לפי סעיף זה, ובהתאם להגדר שברישיון, לתנאי הרישיון והאישור, ולהוראות לפי חוק זה.

(ב) המנהל ייתן אישור לפי סעיף קטן (א), למבקש שמתקיימים לגביו התנאים למתן אישור כאמור, שקבע השר, וכן התנאים המפורטים בפסקאות (1) ו-(2) של סעיף 3, לפי העניין; בתקנות לפי סעיף קטן זה רשאי השר לקבוע את ההליכים לקבלת האישור.

(ג) אישור שניתן לפי סעיף זה ובעל אישור כאמור, יראו אותם לעניין חוק זה ודיני הטיס האחרים כרישיון עובד טיס וכעובד טיס, בהתאמה.

5. השר רשאי לקבוע סוגי עובדי טיס ואנשי צוות שלגביהם ימלא שירות הביטחון הכללי את תפקידו לפי סעיף 7(ב)3 לחוק שירות הביטחון הכללי, התשס"ב-2002¹², לעניין קביעת הוראות בדבר סיווג ביטחוני וקביעת התאמה ביטחונית; על קביעת הוראות בדבר סיווג ביטחוני וקביעת התאמה ביטחונית, כאמור, יחולו הוראות החוק האמור, בשינויים המחויבים.

סיווג ביטחוני והתאמה ביטחונית של עובדי טיס

ד ב ר י ה ס ב ר

מדינה חברה, יוכרו כתקפים על ידי שאר המדינות החברות, בתנאי שאותם רישיונות או תעודות ניתנו על בסיס תנאים זהים או מחמירים מהסטנדרטים שנקבעו בנספח 1 לאמנה.

הוראות בדבר התנאים להכרה בישראל ברישיונות ותעודות שניתנו על ידי מדינות חברות מוסדרות כיום בתקנות 2 ו-10 לתקנות הרישיונות. בהתאם, מוצע להסמיך את השר לקבוע בתקנות את התנאים שעל בסיסם יוכל המנהל לתת אישור (validation) לרישיון מקביל לרישיון עובד טיס, שניתן בידי מדינה חברה, וזאת לצורך מילוי תפקיד כעובד טיס בישראל או בכלי טיס ישראל.

הקביעה המוצעת בסעיף קטן (ג) שלפיה יראו אישור ובעל אישור כאמור כרישיון עובד טיס וכבעל רישיון עובד טיס בהתאמה, תכליתה כי בעל אישור שמילא תפקיד של עובד טיס בניגוד לאישור או לתנאי, ייחשב כעובד טיס שמילא תפקיד עובד טיס בניגוד לרישיונו או להגדר שבו, לכל דבר ועניין, לרבות לעניין נקיטת צעדים מינהליים לפי סעיפים 35 ו-36 המוצעים, לעניין עבירות לפי סעיף 125 (עונשין) ולעניין הפרות לפי סימן א' לפרק ט' (עיצום כספי).

סעיף 5 מהנימוקים המוסברים לעיל בדברי ההסבר לסעיף 3, לגבי עבר פלילי, הסמכת טייסים ואנשי

להוכיח בו בקיאות, את סדרי הבחינות העיוניות והמעשיות שיש לעבור וכן הניסיון הדרוש לביצוע תפקידי עובדי טיס. הוראות אלה קבועות היום במסגרת תקנות הרישיונות, ובהן תקנות 28 עד 36, 39, 46, 47, 48, 72 עד 83, 87 עד 102, 106 עד 121, 126 עד 131, 134 עד 139, 142, 145 עד 148, 150 עד 153, 155, 161, 162, 164, 166 עד 185, 186 עד 189, 192 עד 195, 196, 197, 199, 200 עד 202, 204, 207, 208, 211 עד 215, 218 עד 224, 222, 229 עד 232, 235 עד 237, 240 עד 242, 244 עד 249, 251, 253, 255, 258, 259, 261, 266 עד 268, 271 עד 273, 275 עד 278, 280 עד 283, 286, 287, 291 עד 293, 308, 310 עד 313 ו-317 עד 319 לתקנות הרישיונות.

הנושא השלישי הוא עבר פלילי: לגבי חלק מעובדי טיס, יש לתפקודם הנורמטיבי חשיבות קריטית מבחינת סיכונים לביטחון הציבור (אירועי ה-11 בספטמבר 2001 בארה"ב חיוקו מאוד גישה זו). המדובר באנשי צוות אוויר, מפקח על תנועה אווירית וקצין מבצעי אוויר בחברת תעופה. לפיכך, הסמכתם כעובדי טיס מחייבת בדיקה מקדימה בהיבט של עבר פלילי. נושא זה מיושם כיום בתקנה 12 לתקנות הרישיונות.

סעיף 4 לפי סעיף 33 לאמנת שיקגו רישיונות ותעודות שניתנו או שאושרו על ידי מדינת הרישום שהיא

¹² ס"ח התשס"ב, עמ' 179.

(א) לא ימלא עובד טיס שבידו רישיון עובד טיס או הגדר, מסוג שקבע השר, את תפקידו בהתאם לרישיון או להגדר, אלא אם כן מתקיימים בו שניים אלה:

(1) בידו תעודה רפואית תקפה המאשרת את התאמתו הבריאותית למלא את תפקידו בהתאם לרישיון או להגדר, שניתנה לו לפי הוראות סעיף זה בידי רופא הרשות או בידי רופא בעל הכשרה ברפואה תעופתית שהורשה לעניין סעיף זה בידי המנהל, בהמלצת רופא הרשות (בסעיף זה – רופא מורשה), והוא פועל בהתאם לתנאי התעודה האמורה;

(2) לא חל שינוי במצב בריאותו, ממועד מתן התעודה הרפואית, העלול לפגוע ביכולתו למלא את תפקידו בהתאם לרישיון או להגדר.

(ב) השר, בהתייעצות עם שר הבריאות, רשאי לקבוע הוראות בעניינים אלה:

(1) התנאים וההליכים למתן תעודה רפואית ולקביעת התאמתו הבריאותית של אדם למלא תפקיד של עובד טיס, לפי סעיף זה, ובכלל זה הבדיקות הרפואיות הנדרשות לשם כך, לרבות בדיקות תקופתיות ובדיקות ביקורת, ובלבד שבדיקות כאמור יבוצעו בידי רופא הרשות או רופא מורשה;

(2) סוגי תעודות רפואיות שיינתנו בידי רופא הרשות או רופא מורשה;

(3) תקופת תוקפה של תעודה רפואית ופקיעת תוקפה;

(4) הגבלות ותנאים לשימוש בסמי מרפא כהגדרתם בפקודת הרוקחים [נוסח חדש], התשמ"א–1981¹⁵, בידי עובדי טיס;

ד ב ר י ה ס ב ר

מוצע לקבוע איסור למלא תפקיד עובד טיס מסוג שנקבעה לגביו חובת התאמה בריאותית כאמור, אלא אם כן מתקיימים שני תנאים:

התנאי הראשון הוא שלאותו אדם תעודה רפואית תקפה ומתאימה לסוג הרישיון שבידו והוא פועל בהתאם לתנאי התעודה (למשל, אם נקבע כי הוא חייב להרכיב משקפיים). עוד מוצע לקבוע כי התעודה הרפואית תינתן בידי רופא ר"א או בידי "רופא מורשה" שהוא רופא בעל הכשרה ברפואה תעופתית שהורשה לעניין סעיף זה בידי מנהל ר"א, בהמלצת רופא ר"א. זאת שכן קביעת התאמה בריאותית של עובדי טיס מחייבת ידע והכשרה ברפואה תעופתית, והדבר אף מתחייב מנספח 1 לאמנה ותואם את ההסדרים הקובעים כיום בפרק השמיני לחלק א' לתקנות הרישיונות לעניין זה.

התנאי השני הוא שלא חל שינוי במצב בריאותו של עובד הטיס, ממועד מתן התעודה הרפואית, העלול לפגוע ביכולתו למלא את תפקידו בהתאם לרישיון או להגדר. בשל הרגישות הגבוהה של התפקיד, מצופה מעובד הטיס לגלות רמה גבוהה של אחריות אישית ולהימנע מביצוע תפקידו כאשר חל שינוי במצבו הבריאותי כאמור.

מוצע להסמיך את השר, בהתייעצות עם שר הבריאות, לקבוע בתקנות את מכלול העניינים הנוגעים לקביעת התאמה בריאותית ומתן תעודות רפואיות ובהם:

– תנאים והליכים למתן תעודה רפואית ולקביעת התאמתו הבריאותית של אדם למלא תפקיד של עובד

צוות אוויר נוספים, בקרי תעבורה אווירית, וקציני מבצעים בחברות התעופה מחייבת גם קביעת סיווג ביטחוני מתאים. כיום הנושא מוסדר באמצעות תקנה 12 לתקנות הרישיונות האוסרת מתן רישיון עובד טיס או חידושו לתפקידים כאמור אלא אם כן מבקש הרישיון המציא "אישור חתום בידי קצין הביטחון של משרד התחבורה". בפועל, קביעת ההתאמה הביטחונית נעשית על ידי שירות הביטחון הכללי. מוצע להסמיך את השר להחיל את סעיף (ג) (3) לחוק שירות הביטחון הכללי, התשס"ב–2002, על סוגים מסוימים של עובדי טיס ואנשי צוות, באופן שיוחלו ההסדרים המנויים בחוק האמור, לגבי סיווג ביטחוני של התפקידים, קביעת ההתאמה הביטחונית ומנגנוני הערר המיוחדים לעניין זה.

סעיף 6 לסעיפים קטנים (א) ו-(ב)

סוגים מסוימים של עובדי טיס נדרשים למלא בזמן אמת (מדובר בהחלטות של שניות וחלקי שניות) משימות בעלות אופי בטיחותי מובהק. בעיקר הדברים אמורים באנשי צוות אוויר – כלומר, אותם עובדי טיס הממלאים תפקיד בכלי הטיס בזמן טיסה, ומפקחי התעבורה האווירית. כדי להבטיח את תפקודם התקין בזמן אמת שהוא קריטי לבטיחות הטיסה, נדרשת על פי נספח 1 לאמנת שיקגו בדיקת ההתאמה הבריאותית של עובדי טיס אלה לתפקידם. כן נקבע בנספח 1 ובתקנות הרישיונות שלוש דרגות שונות של התאמה בריאותית. לפי סוגי בעלי הרישיונות. לפי הפרק השמיני לחלק א' לתקנות הרישיונות, אנשי צוות אוויר ומפקחי התעבורה האווירית חייבים בבדיקת התאמה בריאותית, ראשונית ותקופתית.

¹⁵ דיני מדינת ישראל, נוסח חדש 35, עמ' 694.

(5) הליכי ערר על החלטות רופא הרשות ורופא מורשה לפי סעיף זה.

(ג) רופא המטפל בעובד טיס שבידו רישיון עובד טיס או הגדר מסוג שקבע השר לפי סעיף קטן (א), היודע כי המטופל הוא עובד טיס כאמור, והסבור כי אותו עובד טיס, בהשתמשו ברישיונו, עלול לסכן את עצמו או את זולתו מחמת מצבו הרפואי, ידווח על כך לרופא הרשות.

(ד) (1) לצורך מתן תעודה רפואית והכרעה בדבר התאמתו הבריאותית של אדם למלא תפקיד של עובד טיס, רשאים רופא הרשות ורופא מורשה לדרוש מכל אדם, לרבות ממטפל וממוסד רפואי כהגדרתם בחוק זכויות החולה, התשנ"ו-1996¹⁴, למסור להם כל מידע או מסמך, המצוי בידם, לגבי מצבו הבריאותי של מי שנבחנת כשירותו הרפואית.

(2) דרש רופא הרשות או רופא מורשה מידע או מסמך לפי פסקה (1), ימסור לו מי שנדרש כאמור את המידע או המסמך, בתוך התקופה שנקבעה בדרישה.

(3) רופא הרשות ורופא מורשה לא ימסרו מידע או מסמך שהגיע לידיהם לפי הוראות סעיף קטן זה, אלא למי שהוסמך לכך על פי דין או על פי צו של בית משפט.

(4) הוראות סעיף קטן זה יחולו גם לגבי המדינה.

ד ב ר י ה ס ב ר

ורופאים אחרים אשר יכולים להוות מקור משלים למידע רפואי על אודות אותו עובד טיס. מוצע לקבוע כי כאשר הרופא המטפל בעובד טיס (שהוא בעל רישיון עובד טיס או הגדר מסוג שנקבע לגביו כי הוא חייב בהתאמה בריאותית למילוי תפקידו) יודע כי המטופל הוא עובד טיס כאמור, וסבור כי אותו עובד טיס, בהשתמשו ברישיונו, עלול לסכן את עצמו או את זולתו מחמת מצבו הרפואי, ידווח על כך לרופא רת"א. נושא זה מוסדר כיום בסעיף 12א(א) לחוק הטיס.

לסעיף קטן (ד)

כאמור, קביעת התאמה בריאותית למילוי תפקידו עובדי טיס מחייבת נגישות מרבית למידע הרפואי העדכני הקיים על אודות הנבדק. הוראות פרק ד' לחוק הגנת הפרטיות, התשמ"א-1981 (להלן – חוק הגנת הפרטיות) המסדירות מסירת מידע בין גופים ציבוריים, אין בהן די לעניין זה, שכן הן חלות רק בין גופים ציבוריים כהגדרתם בסעיף 23א לחוק האמור ואינן חלות, למשל, על מטפל פרטי. כמו כן, לפי סעיפים 19 ו-20 לחוק זכויות החולה, התשנ"ו-1996, חלה חובת שמירת סודיות על מטפל ועל מוסד רפואי לגבי מידע רפואי. בהתאם, מוצע לקבוע חובה על פי דין למסירת מידע רפואי כאמור לרופא רת"א או לרופא מורשה, לצורך הכרעה בדבר התאמתו הבריאותית של עובד טיס לביצוע תפקידו. מוצע להטיל חובת סודיות על רופא רת"א או רופא מורשה לגבי מידע רפואי שהגיע אליהם כאמור, וכי מסירת מידע רפואי כאמור תהא רק למי שהוסמך לכך לפי דין או על פי צו של בית משפט. החלת הסעיף על המדינה נועדה לאפשר עיון בתיקים רפואיים של מערכת הביטחון. נושא זה מוסדר כיום בסעיף 12א(ב) לחוק הטיס.

טיס; לעניין זה מוצעת התייחסות מפורשת לבדיקות תקופתיות, הנערכות לצורך חידוש תעודה רפואית, וכן לבדיקות ביקורת, הנערכות עקב מחלה או שינוי במצב הבריאות (נושאים אלה מוסדרים אף הם בפרק השמיני לחלק א' לתקנות הרישיונות).

– סוגי תעודות רפואיות ותקופת תוקף של התעודות – בהתאם לנספח 1 לאמנה נקבעו בתקנה 66 ובתוספת הראשונה לתקנות הרישיונות, שלוש דרגות שונות של התאמה בריאותית הנדרשות מסוגים שונים של עובדי טיס, כאשר תקופת תוקף התעודה הרפואית נגזרת הן מסוג הרישיון והן מגיל עובד הטיס;

– הגבלות ותנאים לשימוש בסמי מרפא כהגדרתם בפקודת הרוקחים [נוסח חדש], התשמ"א-1981, בידי עובדי טיס – הגם שסיווג סמים מסוכנים ותרופות מותרות הוא בתחום אחריות שר הבריאות לפי פקודת הסמים המסוכנים [נוסח חדש], התשל"ג-1973, מאחר שההשפעה של תרופה בהקשר של תפקוד עובד טיס יכולה להיות בעלת השלכות ביטחוניות מיוחדות, מוצע להסמיך את השר לקבוע תקנות גם בנושא זה;

– הליכי ערר על החלטות רופא רת"א ורופא מורשה לפי סעיף זה, הרכב ועדת ערר רפואית וההליכים בפניה קבועים כיום בתקנה 70 לתקנות הרישיונות.

לסעיף קטן (ג)

קביעת התאמה בריאותית למילוי תפקידו עובדי טיס מחייבת נגישות מרבית למידע הרפואי העדכני הקיים על אודות הנבדק. עובדי טיס נבדקים על ידי רופאי משפחה

¹⁴ ס"ח התשנ"ו, עמ' 327.

7. איסור שימוש באלכוהול ובסמים מסוכנים
- עובד טיס שבירדו רישיון עובד טיס או הגדר מסוג שקבע השר לפי סעיף 6(א) ואיש צוות, לא ישתו משקה משכר בעת מילוי תפקידם ולא ימלאו את תפקידם כשהם נתונים תחת השפעת אלכוהול, או לאחר ששתו משקה משכר וטרם חלף פרק הזמן שקבע השר, או כאשר מצוי בגופם סם מסוכן או תוצר חילוף חומרים של סם מסוכן.
8. חובות, הגבלות ותנאים נוספים לשימוש ברישיון עובד טיס
- בלי לגרוע מסמכותו לפי סעיף 42(ב)(3) ו-4, רשאי השר לקבוע חובות שיחולו על עובד טיס וכן הגבלות ותנאים לשימוש ברישיון עובד טיס או בהגדר הקבוע ברישיון כאמור, נוסף על החובות, ההגבלות והתנאים המפורטים בסימן זה, שמטרתם להבטיח שמירה על הכשירות, המיומנות, הידע והניסיון המקצועי הנדרשים מעובד הטיס.
9. (א) עובד טיס שלא מתקיימות לגביו, במלואן, אמות המידה המחייבות שקבע ארגון התעופה הבינלאומי, לפי סעיף 37 לאמנה, החלות לגבי עובד טיס מאותו סוג, יציין המנהל ויפרט את אי-ההתאמה כאמור ברישיון עובד הטיס או בתעודה הרפואית של עובד הטיס, לפי העניין.
- (ב) מי שברישיונו או בתעודה הרפואית שלו צוינה הערה לפי סעיף קטן (א), לא ישמש כאיש צוות בכלי טיס ישראלי המופעל בשטחה של מדינה חברה, אלא באישור הרשויות המוסמכות של אותה מדינה.

ד ב ר י ה ס ב ר

125, 132, 133, 141, 149, 154, 185, 185, 191, 205, 209, 231, 262 עד 288 ו-315 לתקנות הרישיונות. בשל חשיבות ההסדרה בנושא זה, מוצע להסמיך את השר מפורשות לקבוע תנאים אלה בתקנות.

כדי להסיר ספק מוצע לקבוע כי סמכות זאת אינה גורעת מסמכות השר לקבוע תקנות לפי סעיף 42(ב)(3) ו-4 לעניין חובות שיחולו על עובדי טיס למשל חובות ביחס לתיעוד פעילותם לפי הרישיון (כגון, מילוי יומן טיסות במקרה של טייסים) וחובות דיווח למנהל (כגון דיווח על ביצוע מבחני רמה), וכן מסמכותו לקבוע תקנות לפי סעיף 43, לעניין הרישיונות עצמם.

סעיף 9 אמנת שיקגו מבוססת, בין השאר, על חתירה לאחידות רבה ככל האפשר בסטנדרטים שלפיהם פועלת התעופה האזרחית הבינלאומית, וזאת במטרה להגביר את בטיחות הטיסה מצד אחד, וליעל את התעופה הבינלאומית באמצעות יצירת "שפה אחידה" לכלל הקהילייה, מצד שני. הוראות הפרק השישי לאמנת שיקגו (International Standards and Recommended Practices) מעגנות תפיסה זו.

בסעיף 38 לאמנת שיקגו התחייבה כל מדינה חברה להודיע ל-ICAO על חריגה מסטנדרטים שקבע ICAO כאמור לעיל. לפי סעיף 39(b) לאמנת שיקגו (Endorsement of certificates and licenses) נקבע כי לגבי עובד טיס שאינו ממלא אחר הסטנדרטים הבינלאומיים הנוגעים לרישיונו, תצוין ותפורט אי-ההתאמה ברישיונו.

לפי סעיף 40 לאמנת שיקגו (Validity of endorsed certificates and licenses) עובד טיס שצוינה ברישיונו חוסר התאמה כאמור לא ישמש כאיש צוות בטיסה בינלאומית, אלא באישור מפורש של המדינות החברות שלשטחן הוא נכנס.

סעיף 7 שימוש בסמים או באלכוהול עלול לפגוע בתפקוד עובד טיס באופן חמור, ומוצע להחיל על עובד טיס מסוג אשר נקבעה לגבי מילוי תפקידו חובת התאמה בריאותית, ועל איש צוות, איסור לשתות משקה משכר בעת מילוי תפקידו וכן איסור למלא תפקידו אם הוא נתון תחת השפעת אלכוהול, או לאחר ששתה משקה משכר וטרם חלף הזמן שקבע השר, או כאשר מצוי בגופו סם מסוכן או תוצר חילוף חומרים של סם מסוכן. הסדרת האיטורים כאמור מתחייבת אף מהוראות נספח 1 לאמנת שיקגו.

מוצע כי ריכוז האלכוהול המרבי שמעליו ייחשב עובד טיס כנתון תחת השפעת אלכוהול, ייקבע בתקנות על ידי השר, בהתייעצות עם שר הבריאות, ובאישור ועדת הכלכלה של הכנסת. נושא זה מוסדר כיום בתקנה 104 לתקנות הרישיונות ובתקנה 11 לתקנות ההפעלה. כיום ריכוז האלכוהול הקבוע בתקנות האמורות הוא 240 מיקרו גרם אלכוהול בליטר, בבדיקת נשיפה. לפי התקנות האמורות פרק הזמן שיש לחכות משתיית משקה אלכוהולי עד למילוי תפקיד כעובד טיס הוא שמונה שעות. ההסדר המוצע מבוסס על ההסדר הקבוע לגבי נהיגים בסעיף 64 עד 64 לפקודת התעבורה.

סעיף 8 עובדי טיס, ובפרט אנשי צוות אוויר, נדרשים לשמור על כשירות מתמדת, צבירת ניסיון וידע מקצועי, לצורך המשך השימוש ברישיונם, ואינם יכולים להשתמש ברישיונם לאחר הפסקה ניכרת בפעילותם. כמו כן, בהתאם לנספח 1 לאמנה ולתקנות הרישיונות קיימת הסדרה מפורטת באשר למגבלות השימוש בזכויות שלפי רישיונו של עובד טיס וההגדרים שבו, שנועדה להבטיח את כשירותו והתאמתו המלאות לביצוע תפקידו. הוראות מעין אלה קבועות היום במסגרת תקנות הרישיונות, ובהן תקנות 20, 22, 23, 24, 27, 37, 38, 39, 73, 103, 104, 105, 122, 123,

10. (א) בעל רישיון הפעלה אווירית, בעל רישיון להפעלת בית ספר להדרכה, בעל רישיון להפעלת מכון בדיק ובעל רישיון להפעלת יחידת נת"א, לא יעסיקו אדם בתפקיד כאמור בסעיף 2, אלא אם כן אותו אדם הציג לפניו רישיון עובד טיס וכן תעודה רפואית, ככל שתעודה כאמור נדרשת לפי סעיף 6(א), שהם תקפים ומתאימים לביצוע התפקיד.
- (ב) בעל רישיון כאמור בסעיף קטן (א) לא יציב עובד טיס לתפקידו אלא לאחר שוודא כי עובד הטיס מקיים את החובות, ההגבלות והתנאים החלים עליו לפי סעיף 8, ואם צוינה ברישיונו או בתעודה הרפואית שלו הערה כאמור בסעיף 9(א) – לא יציב אותו כאיש צוות בכלי טיס ישראלי כאמור בסעיף 9(ב), אלא לאחר שוודא כי התקבל אישור מאת הרשויות המוסמכות כאמור באותו סעיף.

סימן ב': הדרכה לתפקידי עובד טיס

הגדרות

11. בסימן זה –

"הדרכה לתפקידי עובד טיס" – הוראה עיונית או הדרכה מעשית לרבות באמצעות מיתקן הדמיה, בנושאים שבהם נדרשים ידע מקצועי ומיומנות לצורך קבלת רישיון עובד טיס או הגדר שבו, או לצורך שימוש ברישיון או בהגדר כאמור; "בית ספר להדרכה" – מוסד שבו ניתנת הדרכה לתפקידי עובד טיס.

ד ב ר י ה ס ב ר

סעיף 11 להגדרה "הדרכה לתפקידי עובד טיס" –

מוצע להגדיר הדרכה בדומה לנספח 1 לאמנת שיקגו כך שתכלול הן הוראה עיונית של החומר התיאורטי, והן הדרכה מעשית לרבות באמצעות מיתקני הדמיה (סימולטורים), בנושאים שבהם נדרשים ידע מקצועי ומיומנות לצורך קבלת רישיון עובד טיס או הגדר שבו.

להגדרה "בית ספר להדרכה" – מוצע להגדיר מוסד שבו ניתנת הדרכה מאושרת לתפקידי עובד טיס כבית ספר להדרכה שהפעלתו טעונה רישיון מאת המנהל. יצוין כי לפי נספח 1 לאמנת שיקגו, הדרכה במסגרת בית ספר להדרכה מוגדרת רק לצורך הדרכת צוות אוויר (טייסים) ואנשי צוות נוספים שתפקידם טעון רישיון, ובהם מהנדס טיס, נווט ואלחוטאי רדיו (טלפון). בחוק המוצע, מוצע לאפשר הקמת בתי ספר להדרכה גם לשאר תפקידי עובדי טיס (כגון טכנאי בדיק ומפקחי תעבורה אווירית), באותה מתכונת שבה מתנהל בית ספר להוראת טיס. היתרון בכך הוא שאישור תכניות ההדרכה ניתן כחלק מתהליך הרישוי להפעלת בית הספר, לא נדרש אישור של כל תכנית הדרכה בנפרד, לחניכים המסוימים הכלולים בה.

הדרכת טיס מוסדרת כיום בתקנות רישוי שירותי תעופה (בתי ספר להוראת טיס), התשל"א-1971 (להלן – תקנות בתי הספר); הדרכת טכנאי בדיק כלי טיס מוסדרת כיום בפרק רביעי לתקנות הטיס (מכון בדיק, מכון הסמכה ואחזקה עצמית), התשל"ט-1979 (להלן – תקנות המכונים). הדרכת פקחי התעבורה האווירית מתבצעת כיום על ידי רשות שדות התעופה, באמצעות מערכת הדרכה וקורסים המאושרים באופן פרטני על ידי רת"א.

מוצע לקבוע נורמה זאת באופן מפורש, ובכך לעגן את הוראות האמנה כאמור בדין הפנימי ולהגביר את הוודאות והבהירות לציבור המשתמשים (בעלי הרישיונות), באשר ליכולתם לעשות שימוש כדין ברישיון שבידיהם לצורך הפעלת כלי טיס בטיסה בין-לאומית.

סעיף 10 בעלי רישיונות מסוימים מעסיקים, לצורך ביצוע תפקידיהם, עובדי טיס בעלי רישיונות והגדרים מתאימים: בעל רישיון להפעלה אווירית מעסיק טייסים, אנשי צוות אוויר אחרים וקציני מבצעי אוויר; בעל רישיון להפעלת בית ספר להדרכה מעסיק מדריכים מוסמכים; בעל רישיון להפעלת מכון בדיק מעסיק טכנאי בדיק לכלי טיס, ובעל רישיון להפעלת יחידת נת"א מעסיק מפקחי תנועה אווירית ותדריכני מודיעין טיס. במטרה להבטיח שעובד טיס המועסק כאמור יהיה בעל כשירות מתאימה לביצוע תפקידו, מוצע להטיל אישור ישיר על בעל רישיון כאמור להעסיק אדם בתפקיד של עובד טיס, אלא אם כן אותו עובד הציג לו רישיון עובד טיס ותעודה רפואית, תקפים ומתאימים לביצוע התפקיד. כמו כן מוצע לקבוע אישור על בעל רישיון כאמור להציב עובד טיס לתפקידו, אלא לאחר שוודא כי עובד הטיס מקיים את החובות, ההגבלות והתנאים החלים עליו לפי סעיף 8, ואם צוינה ברישיונו או בתעודה הרפואית שלו הערה כאמור בסעיף 9(א) – לא יציב אותו כאיש צוות כאמור בסעיף 9(ב) אלא לאחר שוודא כי התקבל אישור מאת הרשויות המוסמכות כאמור באותו סעיף. בין השאר, בספרי העזר שאתם נדרשים בעלי הרישיונות האמורים להגיש לאישור המנהל, נכללים נוהלי עבודה של בעל הרישיון לצורך הבטחת קיומו של סעיף זה.

12. חובת רישוי לא יפעיל אדם ולא ינהל בית ספר להדרכה, אלא אם כן בידו רישיון לכך שניתן לפי הוראות סימן זה, ובהתאם לתנאי הרישיון ולהוראות לפי חוק זה.
13. (א) המנהל ייתן רישיון להפעלת בית ספר להדרכה, למבקש שמתקיימים בו התנאים המפורטים בסעיף 41, וכן כל אלה:
- (1) המבקש הגיש למנהל את תכנית הלימודים של בית הספר, והתכנית אושרה בידי המנהל;
 - (2) המבקש הוכיח, להנחת דעתו של המנהל, כי ברשותו המיתקנים והציוד הדרושים לצורכי הדרכה לפי סעיף 14(1), וכי הוא ערוך לקיים מערכת לאבטחת איכות כנדרש לפי סעיף 14(2);
 - (3) המבקש המציא למנהל ספר עזר כנדרש לפי סעיף 14(3).
- (ב) המנהל רשאי להסמיך בית ספר להדרכה שניתן לגביו רישיון להפעלתו לפי סעיף קטן (א), לערוך מבחנים הדרושים לפי סימן א', לצורך קבלת רישיון עובד טיס, בהתקיים התנאים שקבע השר לעניין זה; הסמכה כאמור תיחשב חלק בלתי נפרד מהרישיון להפעלת בית ספר להדרכה.
- (ג) המנהל רשאי לקבוע ברישיון להפעלת בית ספר להדרכה, תנאים ומגבלות שיחולו על בעל הרישיון, ובכלל זה –
- (1) סוגי ההדרכות שבית הספר להדרכה מורשה לקיים;
 - (2) המיתקנים, לרבות מיתקני הדמיה, המאושרים לצורך ביצוע ההדרכות;
 - (3) אזורי הטיסה או נתיבי הטיסה המאושרים לצורך ביצוע ההדרכות;
 - (4) תנאים שמטרתם להבטיח את רמת ההדרכה ולשמור על בטיחות הטיסה;
 - (5) תנאים לגבי עריכת מבחנים כאמור בסעיף קטן (ב).
14. בלי לגרוע מסמכותו לפי סעיף 42(ב), רשאי השר לקבוע חובות שיחולו על בעל רישיון להפעלת בית ספר להדרכה, כמפורט להלן:
- (1) חובה להחזיק ולעשות שימוש, במסגרת פעילותו על פי הרישיון, במיתקנים ובציוד מתאימים הדרושים לצורכי הדרכה;

ד ב ר י ה ס ב ר

- סעיפים מוצע לקבוע כי לא יפעיל אדם ולא ינהל בית**
- 12 עד 14 ספר להדרכה, אלא אם כן בידו רישיון לכך שניתן מאת המנהל, ובהתאם לתנאי הרישיון ולהוראות לפי החוק המוצע. התנאים וההליכים לרישוי בתי ספר להדרכת אנשי צוות אוויר קבועים בתוספת 2 לנספח 1 לאמנת שיקגו ובמדריך לאישור ארגונים להדרכת אנשי צוות אוויר שהוציא ICAO (Doc.9841), ומוצע להחיל תנאים אלה גם על בתי ספר להדרכה לתפקידי עובדי טיס אחרים.
- התנאים לקבלת רישיון להפעלת בית ספר להדרכה קבועים הן בסעיף 41 והן בסעיף 13 וביניהם תנאים אלה:
- (1) מבקש הרישיון ביטח את עצמו, כנדרש לפי סעיף 42(א), וזאת בשל הסיכונים לפגיעות גוף אגב מתן הדרכה לתפקידי עובדי טיס; מוצע כי חובת הביטוח לא תחול לגבי רשות שדות התעופה, אשר היא תאגיד סטטוטורי, בעל מנגנוני פיקוח פנימיים;
 - (2) מבקש הרישיון הוכיח להנחת דעת המנהל כי ברשותו ספרות מקצועית מעודכנת (לדוגמה ספרי הטיסה או תכניות התחזוקה של כלי הטיס שלגבי הפעלתם או תחזוקתם הוא מדריך), וכי יש לרשותו מערכת לעדכונה ולהפצתה לכל עובדיו, הכל כפי שנקבע בתקנות לפי סעיף 42(ב);
 - (3) המבקש הוכיח כי לרשותו כוח אדם בעל ניסיון וכשירות מתאימים כנדרש לפי התקנות, וכן מערכת להדרכתם ולשמירה על כשירותם כפי שקבע השר בתקנות לפי סעיף 42(ב). למשל, לפי תקנה 11 לתקנות בתי הספר בבית ספר להוראת טיס נדרשים מדריכי טיסה מוסמכים. כמו כן נדרש מדריך טיס ראשי שתנאי כשירותו קבועים בתקנה 5 לתקנות האמורות; לפי תקנה 31(א) לתקנות

(2) חובה לקיים מערכת לאבטחת איכות;

(3) חובה להחזיק, ולנהל ספר עזר, אחד או יותר הכולל הוראות והנחיות לעניין אופן ביצוע ההדרכה, נוהלי עבודה, אבטחת איכות, והוראות נוספות שקבע השר, וכן חובה לעדכן את ספר העזר האמור ולהפיצו לנוגעים בדבר וחובה לפעול בהתאם לספר העזר המעודכן כאמור; בתקנות לפי פסקה זו רשאי השר לקבוע סוגי הוראות בספר העזר הטעונות אישור מראש מאת המנהל.

חובת הדרכה
במסגרת בית
ספר להדרכה או
במסגרת תכנית
הדרכה מאושרת

15. עובד טיס המוסמך על פי רישיון עובד הטיס שבידו, לעסוק בהדרכה, לא ידריך לתפקידי עובדי טיס, אלא אם כן מתקיים אחד מאלה:

(1) ההדרכה מתבצעת במסגרת בית ספר להדרכה שניתן רישיון להפעלתו לפי סעיף 13, ובהתאם לתכנית הלימודים שאישר המנהל כאמור בסעיף 13(א)(1);

(2) ההדרכה מתבצעת במסגרת תכנית הדרכה שאושרה בידי המנהל; לעניין זה רשאי השר לקבוע את התנאים לאישור תכנית הדרכה בידי המנהל, לרבות בעניינים המנויים בסעיפים 13(א) ו-41, ככל שהם נוגעים לעניין, לקבוע את ההליכים לקבלת אישור כאמור, וכן לקבוע תנאים, הגבלות וחובות שיחולו על מבצע הדרכה כאמור, לרבות בעניינים המנויים בסעיפים 14 ו-42.

ד ב ר י ה ס ב ר

מוצע לקבוע את התנאים שהמנהל יורשה לקבוע ברישיון בית ספר והם בין השאר: סוגי ההדרכות שבית הספר להדרכה מורשה לקיים; המיתקנים לרבות מיתקני הדמיה המאושרים לצורך ביצוע ההדרכות; אזורי הטיסה או נתיבי הטיסה המאושרים לצורך ביצוע ההדרכות; תנאים לגבי עריכת מבחנים ותנאים נוספים שמטרתם להבטיח את רמת ההדרכה ולשמור על בטיחות הטיסה. תנאים אלה מגדירים למעשה את מסגרת הפעילות של בעל הרישיון וחרירה מהם היא עילה להטלת עיצום כספי בשיעור הסכום הבסיסי לפי פרק ט'.

מוצע להסמיך את השר לקבוע בתקנות חובות שיחולו על מחזיק רישיון להפעלת בית ספר, בין השאר בעניינים המנויים כתנאי למתן הרישיון (למשל, חובה לעשות שימוש במיתקנים ובציוד שאושרו, חובה להחזיק ולנהל ספר עזר ולפעול לפיו וכיו"ב).

כדי להסיר ספק מוצע לקבוע כי שמכות זאת אינה גורעת מסמכות השר לקבוע תקנות לפי סעיף 42(ב) לעניין חובות שיחולו על בעל רישיון להפעלת בית ספר. למשל חובות ביחס לתיעוד פעילותו (כגון החובה לערוך ספר רישום וספר טיסות לפי תקנות 13 ו-15 לתקנות בתי הספר) וחובות דיווח למנהל (כגון חובות דיווח החלות על מכון הסמכה לפי סעיף 32(א)(2) לתקנות המכונים) וכן אינן גורעות מסמכות השר לקבוע תקנות לפי סעיף 43, לעניין הרישיונות עצמם, ולעניין תנאים נוספים למתן רישיון להפעלת בית ספר.

סעיף 15 לפי תקנות הרישיונות נדרש כי כל הדרכה לתפקידי עובדי טיס תהא הדרכה שאושרה בידי רת"א. מוצע לעגן נורמה זאת בחקיקה ראשית, ולקבוע איסור על עובד טיס לבצע הדרכה לתפקיד עובד טיס אלא במסגרת בית ספר שיקבל רישיון לפי החוק המוצע או

המכונים במכון הסמכה חייב להיות מרכז הדרכה שתנאי כשירותו נקבעו בתקנה 31(א) האמורה;

(4) המבקש הגיש למנהל את תכניות הלימודים שלפיהן תבצע ההדרכה בבית הספר והן אושרו בידי הסדרים בנושא זה נקבעו, למשל, בפרק השלישי לתקנות בתי הספר;

(5) המבקש הוכיח להנחת דעתו של המנהל כי בידי המיתקנים והציוד הדרושים לצורכי הדרכה כפי שקבע השר בתקנות לפי סעיף 14. הסדרים בנושא זה נקבעו, למשל, בתקנות 2(4) ו-3(3) לתקנות בתי הספר;

(6) המבקש הוכיח למנהל כי הוא ערוך לקיים מערכת לאבטחת איכות כפי שקבע השר בתקנות לפי סעיף 14;

(7) המבקש המציא למנהל ספר עזר הכולל הוראות והנחיות לעובדיו ולכל המועסקים מטעמו של בעל הרישיון לעניין אופן ביצוע ההדרכה, נוהלי עבודה, אבטחת איכות, והוראות נוספות שקבע השר לפי סעיף 14(ב). באופן המבטיח כי כבעל רישיון הוא ימלא אחר כל החובות החלות עליו לפי החוק והרישיון; כמו כן, על מבקש הרישיון להוכיח כי יש לו מערכת לעדכון והפצה של ספר העזר כאמור לעיל; יצוין כי השר מוסמך לקבוע הוראות בספר העזר הטעונות אישור מראש מאת המנהל.

בהתאם להוראות תוספת 2 לנספח 1 לאמנה מוצע לקבוע כי הסמכת בית ספר לערוך מבחנים הדרושים לקבלת רישיון עובד טיס או הגדר שבו תהא הסמכה מיוחדת, בהתקיים התנאים שקבע השר לעניין זה לפי סעיף 14; הסדרים בנושא זה נקבעו, למשל, בפרק הרביעי לתקנות בתי הספר. עוד מוצע כי הסמכה כאמור תיחשב חלק בלתי נפרד מהרישיון להפעלת בית הספר, ובכלל זה לעניין הפרת תנאיה.

סימן ג': הפעלה מסחרית של כלי טיס

16. חובת רישוי מפעיל אווירי לא יפעיל כלי טיס בהפעלה מסחרית, אלא אם כן בידו רישיון לכך שניתן לפי הוראות סימן זה, ובהתאם לתנאי הרישיון, למפרטי ההפעלה המהווים חלק מן הרישיון, ולהוראות לפי חוק זה.
17. (א) המנהל ייתן רישיון הפעלה אווירית ובכלל זה מפרטי הפעלה, למבקש שמתקיימים בו התנאים המפורטים בסעיף 41 וכן התנאים המפורטים להלן, ולאחר ששוכנע כי המבקש מסוגל לבצע את ההפעלה המבוקשת בבטחה:
- (1) המבקש הוא אחד מאלה, לפי העניין:

- (א) לעניין מבקש שהוא יחיד – הוא תושב קבע בישראל שאין לו מקום עסקים עיקרי מחוץ לישראל, או אזרח ישראלי שיש לו מקום עסקים עיקרי בישראל;
- (ב) לעניין מבקש שהוא תאגיד – הוא התאגד בישראל, אין לו מקום עסקים עיקרי מחוץ לישראל והשליטה בו היא בידי אזרח ישראלי או תושב קבע בישראל או שהשליטה בו היא בידי אדם אחר בהתאם להוראות אמנה בין-לאומית בענייני תעופה, שישראל צד לה;

ד ב ר י ה ס ב ר

התנאים וההליכים לקבלת הרישיון והחובות החלות על בעל רישיון קבועים כיום בפרקים האחד עשר (מפעיל כלי טיס בחקלאות), השנים עשר (מוניות אוויר) והשלושה עשר (מובילים אוויריים) לתקנות ההפעלה, ובמידה מסוימת גם בפרק התשיעי לתקנות האמורות (העוסק בכלי טיס "מיוחדים" כגון בלונים ואווירונים זעירים).

בסעיף 16 מוצע לקבוע את החובה הכללית ברישיון הפעלה אווירית מאת המנהל לשם הפעלה מסחרית של כלי טיס.

17. מוצע לקבוע כי המנהל לא ייתן רישיון להפעלה אווירית אלא אם כן שוכנע כי מבקש הרישיון מסוגל לבצע את ההפעלה בבטחה, וכן הוכחו להנחת דעתו התנאים לקבלת רישיון להפעלה אווירית הקבועים בסעיפים 17 ו-41. יצוין כי מקצת התנאים (המנויים בפסקאות (1) ו-(4) עד (7)) נותנים ביטוי לסטנדרטים המזעריים שקובע ICAO בעניין זה, ואילו שאר התנאים הם מעבר לדרישות המינימום שנקבעו על ידי ICAO:

(1) זיקה ישראלית – מוצע לקבוע כי רק מבקש שישראל היא "מדינת המפעיל שלו" דהיינו – אזרח ישראלי (שזיקתו מכוח אזרחותו) שיש לו מקום עסקים עיקרי בישראל, תושב קבע בישראל (שזיקתו מכוח ישיבתו בישראל) שאין לו מקום עסקים עיקרי מחוץ לישראל, או תאגיד שהתאגד בישראל, שאין לו מקום עסקים עיקרי מחוצה לה ושהשליטה בו היא של אזרח ישראלי או תושב קבע בישראל, יהיה זכאי לקבל "רישיון להפעלה אווירית" (AOC) ישראלי. בסיפה לסעיף מוצע סייג לתנאי לגבי תאגיד, ולפיו השליטה בו היא של אזרח ישראלי, אם הדבר הוא לפי אמנה שישראל צד לה, המתירה את השליטה כאמור. בכך תתאפשר בלא צורך בתיקוני חקיקה, החלתם של הסכמי "שמיים פתוחים", המתירים לצד אחד שליטה במחזיק AOC של הצד השני;

במסגרת תכנית הרכבה ופיקוח שאושרה בידי המנהל ובהתאם לתנאיה.

מוצע להסמיך את השר לקבוע בתקנות תנאים לאישור תכנית הרכבה כאמור בידי המנהל.

סעיף 16 לפי כרכים 1 ו-3 לנספח 6 לאמנת שיקגו, מי שעוסק בהובלה של נוסעים, טובין או דואר בתמורה חייב ברישיון הפעלה אווירית (AOC – Air Operator Certificate) מאת "מדינת המפעיל" שלו – היא המדינה שבה נמצא מקום עסקיו העיקרי של המפעיל, ואם אין לו מקום עסקים עיקרי – מקום מושבו הקבוע. הסטנדרטים הבין-לאומיים המפורטים למתן רישיון להפעלה אווירית נקבעו בפרק הרביעי, בתוספת השישית ובצירופה F לכרך 1 לנספח 6 לאמנת שיקגו.

ככלל, ה-AOC נועד להבטיח את בטיחות ההפעלה על ידי חברת התעופה, ותהליך הרישוי כולל בדיקה של הספרות המקצועית וספרות ההנחיה הנדרשת, אישור כוח האדם המקצועי, ובחינת היכולת המקצועית של המפעיל האווירי לבצע את משימותיו (לרבות הדגמות של טיסות, תרגילי חירום וכיו"ב) באופן המבטיח עמידה בכל תקנות הטיס הישומות.

יצוין כי נספח 6 לאמנת שיקגו אינו עוסק בהסדרת פעילותן של חברות תעופה העוסקות בהפעלה מסחרית שאינה הובלת נוסעים, טובין או דואר, כגון עבודות אוויר (Aerial Work) של כלי טיס המופעלים לצורך צילום אווירי, ריסוס חקלאי, גרירת כרוזת ודברים אחרים ועוד כיו"ב. ואולם בישראל, במסגרת תקנות ההפעלה, הוחלה הדרישה של רישיון להפעלה אווירית על כל סוגי ההפעלות המסחריות, לרבות עבודות אוויריות, ולא רק על הובלת נוסעים, טובין ודואר. חובת רישיון להפעלה אווירית,

- (2) המבקש מחזיק ברישיון הפעלה מסחרית, לפי חוק רישוי שירותי תעופה;
- (3) המבקש הוכיח, להנחת דעתו של המנהל, כי ברשותו כלי הטיס, המיתקנים והציוד, לרבות ציוד תעופתי, הדרושים לצורכי ההפעלה המבוקשת לפי סעיף 19(3)(א);
- (4) המבקש המציא למנהל ספר עזר כנדרש לפי סעיף 19(3)(ב);
- (5) המבקש קיבל אישור מאת בעל רישיון להפעלת שדה תעופה או מנחת לכך ששדה התעופה או המנחת, לפי העניין, יהווה בסיס לפעולתו של המפעיל האווירי, בישראל.
- (ב) המנהל יצרף לרישיון הפעלה אווירית מפרטי הפעלה, שבהם יפרט, בין השאר, את אלה:
- (1) סוגי כלי הטיס שבעל הרישיון רשאי להפעיל;
- (2) ההרשאות, התנאים והמגבלות להפעלת כלי הטיס, ובכלל זה סוגי ההפעלה המורשים והאזורים שבעל הרישיון מורשה לפעול בהם.

ד ב ר י ה ס ב ר

פעולות בדק בהם, הדרכה והכשרה של עובדי הטיס ואנשי הצוות המועסקים על ידי בעל הרישיון והוראות נוספות שקבע השר, באופן המבטיח כי, כבעל רישיון, הוא ימלא אחר כל החובות החלות עליו לפי החוק והרישיון; כן מוטל על מבקש הרישיון להוכיח כי יש לו מערכת לעדכון ספרי העזר והפצתם לנוגעים בדבר הכל כפי שקבע השר בתקנות לפי סעיף 19(3)(ב); יצוין כי השר מוסמך לקבוע סוגי הוראות בספר העזר והטענות אישור מראש מאת המנהל; הסדרים בנושא זה נקבעו, למשל, בתקנות 210, 240, 241 ו-392 עד 397 לתקנות ההפעלה;

(8) המבקש קיבל אישור מאת בעל רישיון להפעלת שדה תעופה או מנחת בישראל לכך ששדה התעופה או המנחת, לפי העניין, יהווה בסיס לפעולתו של המפעיל בישראל. מטרת הוראה זאת להבטיח, בין השאר, כי הפעילות המבוקשת לא תפגע בהפעלתו של שדה תעופה או מנחת, ותשתלב בביטחה עם השימושים האחרים במרחב האווירי באותו שדה תעופה או מנחת.

עוד מוצע לקבוע, בהתאם לדרישות נספח 6 לאמנת שיקגו, כי לכל רישיון הפעלה אווירית יצורפו מפרטי הפעלה, שהם חלק מהרישיון, שבהם יפורטו, בין השאר, סוגי כלי הטיס שבעל הרישיון מורשה להפעיל וכן ההרשאות, התנאים והמגבלות השונים להפעלתם; מעמדם הנורמטיבי של מפרטי ההפעלה הוא כחלק מתנאי הרישיון, אך בהתאם לדרישות ICAO ייתכנו כמה מפרטי הפעלה לבעל רישיון אחד, בהתאם להפעלות שהוא מבצע. למשל אם אותו מבקש רישיון הוא גם מוביל נוסעים וגם מוביל מטען, יינתנו לו מפרטי הפעלה שונים לכל סוג הפעלה; אם הוא עושה כן עם כלי טיס מסוגים שונים שהפעלתם מחייבת הרשאות ומגבלות שונות, יינתנו מפרטי הפעלה נפרדים וכיו"ב. הפרת התנאים שנקבעו במפרטי ההפעלה מהווה עילה להטלת עיצום כספי בשיעור הסכום הבסיסי לפי פרק ט'.

(2) למבקש הרישיון יהיה רישיון הפעלה מסחרית שניתן לו לפי חוק רישוי שירותי תעופה. החוק האמור מתנהג הפעלת כלי טיס בטיסה מסחרית (קרי, טיסה לשם הסעת נוסעים, הובלת טובין, בתמורה או טיסה לצורכי עסק או מתן שירות) בכך שיהיה למפעיל רישיון הפעלה מסחרית מאת השר לפי אותו חוק;

(3) מבקש הרישיון ביטח את עצמו, כנדרש לפי סעיף 42(א), וזאת בשל הסיכונים לפגיעות גוף אגב הפעלה מסחרית של כלי טיס; יצוין כי חובת הביטוח חלה כבר היום לגבי בעלי רישיונות כאמור מכוחו של סעיף 3(א)(10) לחוק רישוי שירותי תעופה;

(4) מבקש הרישיון הוכיח, להנחת דעתו של המנהל, כי ברשותו ספרות מקצועית מעודכנת (לדוגמה ספרי הטיסה או תכניות התחזוקה של כלי הטיס המופעלים בידו), וכי יש לרשותו מערכת לעדכונה ולהפצתה לכל עובדיו, הכל כפי שנקבע בתקנות לפי סעיף 42(ב);

(5) מבקש הרישיון הוכיח למנהל כי לרשותו כוח אדם בעל ניסיון וכשירות מתאימים כנדרש לפי התקנות, וכן מערכת להדרכתם ולשמירה על כשירותם כפי שקבע השר בתקנות לפי סעיף 42(ב). הסדרים בנושא זה נקבעו, למשל, בתקנות 207, 248, 249, 324 עד 339, 377, 378 ו-424 עד 467 לתקנות ההפעלה;

(6) מבקש הרישיון הוכיח למנהל כי ברשותו כלי הטיס, המיתקנים והציוד, לרבות ציוד תעופתי, הדרושים לצורכי ההפעלה המבוקשת הכל כפי שקבע השר בתקנות לפי סעיף 19(3)(א). הסדרים בנושא זה נקבעו, למשל, בתקנות 208, 213, 242, 280 עד 302, 398 עד 404 ו-410 עד 411 לתקנות ההפעלה;

(7) המבקש המציא למנהל ספר עזר למבצעים וספר עזר לתחזוקה, הכוללים הוראות והנחיות לעובדיו ולכל המועסקים מטעמו, לעניין אופן הפעלת כלי הטיס, ביצוע

18. אחריות בעל רישיון הפעלה אווירית בעל רישיון הפעלה אווירית
19. תקנות לעניין רישיונות הפעלה אווירית ובעלי רישיונות
- בעל רישיון הפעלה אווירית אחראי לתחוקתם ולהפעלתם הבטוחה של כלי הטיס העומדים לרשותו, בהתאם להוראות לפי חוק זה.
- בלי לגרוע מסמכותו לפי סעיפים 42(ב) ו-43, רשאי השר לקבוע הוראות לעניין רישיון הפעלה אווירית ובעל רישיון כאמור, בעניינים אלה:
- (1) ההדגמות והבדיקות שמבקש רישיון חייב לעמוד בהן לצורך קבלת הרישיון;
 - (2) פרטים נוספים שייקבעו במפרטי ההפעלה, ואופן שינוים;
 - (3) חובות בעל הרישיון כמפורט להלן:
- (א) חובה להחזיק ולעשות שימוש, במסגרת פעילותו על פי הרישיון, בכלי טיס, במיתקנים ובציוד, מתאימים, לרבות ציוד תעופתי, הדרושים לצורכי ההפעלה המסחרית במסגרת הרישיון;
- (ב) חובה להחזיק ולנהל, ספר עזר למבצעים וספר עזר לתחזוקה, הכוללים הוראות והנחיות לעניין אופן הפעלת כלי הטיס, ביצוע פעולות בדק בהם, הדרכה והכשרה של עובדי הטיס ואנשי הצוות המועסקים על ידי בעל הרישיון והוראות נוספות שקבע השר, וכן חובה לעדכן את ספר העזר ולהפיצו לנוגעים בדבר, וחובה לפעול על פי ספר העזר המעודכן כאמור; בתקנות לפי פסקת משנה זו רשאי השר לקבוע סוגי הוראות בספר העזר הטעונות אישור מראש מאת המנהל;
- (4) הדרכים למסירת הוראות והודעות לבעל רישיון.

סימן ד': ביצוע פעולות בדק ותחזוקה קלה

20. בסימן זה, "כלי טיס" – כלי טיס, מנוע של כלי טיס או מרחף שלו. הגדרה

ד ב ר י ה ס ב ר

- סעיף 18 מוצע לקבוע באופן מפורש את אחריותו של בעל רישיון להפעלה אווירית של כלי הטיס והן להפעלתם של כלי הטיס שהוא מפעיל, באופן המבטיח את הפעלתם הבטוחה, בהתאם להוראות החוק.
- סעיף 19 מוצע להסמיך את השר לקבוע תקנות בשורה של נושאים הקשורים לרישיון הפעלה אווירית, תנאים למתן רישיון וכן חובות שיחולו על בעל רישיון כאמור ובהם:
- (1) ההדגמות והבדיקות שבהן על מבקש הרישיון לעמוד כתנאי לקבלת הרישיון, וזאת בהתאם לדרישות נספח 6 לאמנה לעניין זה;
 - (2) קביעת פרטים נוספים במפרטי ההפעלה ואופן שינוים;
 - (3) הטלת החובה על בעל רישיון להחזיק ולעשות שימוש בכלי טיס, במיתקנים ובציוד מתאימים הדרושים לצורכי ההפעלה המסחרית, והטלת החובה להחזיק ולנהל ספר עזר למבצעים וספר עזר לתחזוקה שבהם יפורטו הוראות והנחיות לעניינים שונים הכרוכים ברישיון והחובה לעדכן את ספרי העזר האמורים ולהפיצם לנוגעים בדבר כמו גם החובה הבסיסית לפעול לפיהם;
 - (4) הדרכים למסירת הוראות והודעות לבעל רישיון.
- כדי להסיר ספק מוצע לקבוע כי סמכות זאת אינה גורעת מסמכות השר לקבוע תקנות לפי סעיף 42(ב)
- לעניין חובות שיחולו על בעל רישיון להפעלה אווירית ובכלל זה חובות הנוגעות לתחזוקה של ספרות מקצועית מעודכנת והפצתה, להכשרה ולהדרכה של כוח האדם לרבות עובדי הטיס ואנשי הצוות שהוא מעסיק ושמידה על כשירותם, ולתיעוד פעילותו, וחובות דיווח למנהל, וכן אינה גורעת מסמכות השר לקבוע תקנות לפי סעיף 43, לעניין הרישיונות עצמם, ולעניין תנאים נוספים למתן רישיון להפעלה אווירית.
- לצד זאת, יחולו על בעל רישיון להפעלה אווירית כלל ההוראות לפי החוק הנוגעות למפעיל אווירי, ובפרט אלה הקבועות בסימנים ג' ו-ד' לפרק ג', המסדירות את חובותיו של מפעיל אווירי בהקשר של שמירה על כשירות אווירית נמשכת של כלי הטיס שהוא מפעיל, ותנאים להפעלת כלי טיס. יצוין כי בקביעת תקנות לפי הסימנים האמורים אין מניעה כי יחולו סטנדרטים שונים על בעלי רישיונות הפעלה אווירית לסוגיהם (המפעילים כלי טיס בהפעלות מסחריות מסוגים שונים), ועל מפעיל אווירי המפעיל כלי טיס בהפעלה פרטית.
- סעיף 20 מוצע להגדיר לעניין סימן ד' לפרק ב', כי המונח "כלי טיס" יכלול גם מנוע של כלי טיס או מרחף שלו, שכן מבחינת ביצוע פעולות בדק ישנה מומחיות מיוחדת וייתכנו הסמכות ספציפיות לביצוע פעולות בדק במנוע או במרחף של כלי טיס.

21. לא יפעיל אדם ולא ינהל מכון בדק, אלא אם כן בידו רישיון לכך שניתן לפי הוראות חובת רישוי סימן זה, ובהתאם לתנאי הרישיון ולהוראות לפי חוק זה.
22. (א) המנהל ייתן רישיון להפעלת מכון בדק, למבקש שמתקיימים התנאים המפורטים בסעיף 41, וכן כל אלה:
- (1) המבקש הוכיח, להנחת דעתו של המנהל, כי ברשותו המיתקנים והציוד הדרושים לביצוע פעולות בדק לפי סעיף 24(5), וכי הוא ערוך לקיים מערכת לפיקוח איכות וביקורת כנדרש לפי סעיף 24(6)(א);
- (2) המבקש המציא למנהל ספר עזר כנדרש לפי סעיף 24(6)(ב).
- (ב) המנהל רשאי לקבוע ברישיון להפעלת מכון בדק, תנאים ומגבלות שיחולו על בעל הרישיון ובכלל זה –

ד ב ר י ה ס ב ר

- סעיף 21 ביצוע פעולות בדק בכלי טיס וציוד תעופתי מחייב פיקוח על מוכנות והיערכות מבצע הבדק מבחינת המבנה, המכשירים, הכלים, כוח האדם, תהליכי הבדק, שיטות בדק, חומרים, תהליכי בקרת איכות וכיו"ב. הסטנדרטים הבינלאומיים לרישוי מכון בדק נקבעו בסעיף 8.7 לפרק השמיני לכרך 1 לנספח 6 לאמנת שיקגו, וזאת אגב הסדרת רישוים של מפעילי כלי טיס בהובלה מסחרית של נוסעים, טובין ודואר.
- בישראל מוסדרת חובת רישיון להפעלת מכון בדק בפרק השלישי לתקנות המכונים. מוצע לעגן זאת בחוק המוצע ולקבוע איסור על הפעלה וניהול של מכון בדק, אלא ברישיון לכך שניתן לפי סימן ד' לפרק ב', ובהתאם לתנאי הרישיון ולהוראות לפי החוק המוצע.
- סעיף 22 מוצע לקבוע בסעיף 22 ובסעיף 41 את התנאים שבהתקיימם יעניק המנהל רישיון למכון בדק והם:
- (1) מבקש הרישיון ביטח את עצמו, כנדרש לפי סעיף 42(א), וזאת בשל הסיכונים לפגיעות גוף אגב ביצוע פעולות בדק, הן לעובדיו של בעל הרישיון והן למי שנמצא בכלי הטיס בעת הפעלתו – טייסים, אנשי צוות ונוסעים.
- (2) מבקש הרישיון הוכיח, להנחת דעתו של המנהל, כי ברשותו ספרות מקצועית מעודכנת (לדוגמה תכניות התחזוקה של כלי הטיס שהוא מוסמך לבצע לגביהם פעולות בדק), וכי יש ברשותו מערכת לעדכונה ולהפצתה לכל עובדיו, הכל כפי שנקבע בתקנות לפי סעיף 42(ב); הסדרים בנושא זה נקבעו, למשל, בתקנה 24 לתקנות המכונים.
- (3) המבקש הוכיח כי ברשותו כוח אדם בעל ניסיון וכשירות מתאימים כנדרש לפי התקנות, וכן מערכת להדרכתם ולשמירה על כשירותם כפי שקבע השר בתקנות לפי סעיף 42(ב). הסדרים בנושא זה נקבעו, למשל, בתקנות 12(ב), 8(א), 11(א), 18, 19 ו-20 לתקנות המכונים.
- (4) המבקש הוכיח, להנחת דעתו של המנהל, כי בידו המיתקנים והציוד הדרושים לביצוע פעולות הבדק כפי שקבע השר בתקנות לפי סעיף 24(5). הסדרים בנושא זה נקבעו, למשל, בתקנות 17 ו-23 לתקנות המכונים;
- (6) המבקש הוכיח למנהל כי הוא ערוך לקיים מערכת לפיקוח איכות וביקורת כפי שקבע השר בתקנות לפי סעיף 24(6)(א); הסדרים בנושא זה נקבעו, למשל, בתקנה 21 לתקנות המכונים.
- (7) המבקש המציא למנהל ספר עזר הכולל, הוראות והנחיות לעובדיו ולכל המועסקים מטעמו לעניין נוהלי עבודה, אבטחת איכות והוראות נוספות שקבע השר לפי סעיף 24(6)(ב), באופן המבטיח כי, כבעל רישיון, הוא ימלא אחר כל החובות החלות עליו לפי החוק והרישיון; כן מוטל על מבקש הרישיון להוכיח כי קיימת מערכת לעדכון והפצה של ספר העזר כאמור לעיל; יצוין כי השר מוסמך לקבוע הוראות בספר העזר הטעונות אישור מראש מאת המנהל. הסדרים בנושא זה נקבעו, למשל, בתקנות 22 ו-24 לתקנות המכונים.
- מוצע לקבוע את התנאים שהמנהל יורשה לקבוע ברישיון מכון בדק והם: סוגי כלי טיס או ציוד תעופתי שבהם מורשה מכון הבדק לבצע פעולות בדק (כאמור, למשל, בתקנה 13 לתקנות המכונים); סוגי פעולות הבדק שמכון הבדק מורשה לבצען (כאמור, למשל, בתקנה 14 לתקנות המכונים); והגבלת בעל הרישיון לבצע פעולות בדק בכלי טיס שאינם רשומים על שמו. יצוין כי נכון להיום, לפי הפרק החמישי לתקנות המכונים ניתן לקבל רישיון לאחזקה עצמית שחלים לגביה מרבית התנאים לקבלת רישיון למכון בדק, וזאת לצד שיקול דעת של המנהל לפטור מתנאים כאמור. בהיבט זה תקנות המכונים יהיו טעונות תיקון והתאמה להסדר המוצע בחוק זה, כאשר הסמכת מכון בדק לתת שירותים לאחר תנאי מתנאי רישיון מכון בדק, ואילו "אחזקה עצמית" תתאפשר למפעילים של כלי טיס פרטיים מסוימים, כדוגמת כלי טיס הבנוי על ידי חובב.
- התנאים שקובע המנהל ברישיון מכון הבדק מגדירים למעשה את מסגרת הפעילות של בעל הרישיון וחריגה מהם היא עילה להטלת עיצום כספי בסכום הבסיסי לפי פרק ט'.

(1) סוגי כלי טיס או ציוד תעופתי שבהם מורשה מכון הבדק לבצע פעולות בדק;

(2) סוגי פעולות הבדק שמכון הבדק מורשה לבצען;

(3) הגבלת בעל הרישיון לבצע פעולות בדק רק בכלי טיס הרשומים על שמו.

23. (א) לא יבצע אדם פעולות בדק אלא אם כן מתקיים אחד מאלה:

(1) הוא עובד טיס המוסמך על פי רישיון עובד הטיס שבידו לבצע פעולות בדק, והמבצע פעולות אלה במסגרת מכון בדק שניתן רישיון להפעלתו לפי סעיף 22, או שהוא מבצע פעולות בדק בהשגחת עובד טיס כאמור, במסגרת מכון בדק כאמור, ולפי תנאים שקבע השר לעניין זה;

(2) הוא עובד טיס המוסמך על פי רישיון עובד הטיס שבידו לבצע פעולות בדק, והוא מבצע פעולות אלה בכלי טיס הרשום על שמו בפנקס הרישום, המיועד להפעלה פרטית, על פי אישור לביצוע פעולות בדק באופן עצמי שנתן לו המנהל, ובהתאם לתנאי האישור; השר רשאי לקבוע את התנאים למתן אישור לפי פסקה זו בידי המנהל, לרבות בעניינים המנויים בסעיפים 22(א) ו-41, ככל שהם נוגעים לעניין, וכן לקבוע את ההליכים לקבלת אישור כאמור;

(3) הוא מבצע את פעולות הבדק מטעמו של היצרן המחזיק בתעודת סוג הנוגעת בדבר.

(ב) מפעיל אווירי לא יקבל שירותי בדק לכלי טיס או לציוד תעופתי, אלא ממי שמורשה לכך לפי סעיף קטן (א).

24. בלי לגרוע מסמכותו לפי סעיף 42(ב), רשאי השר לקבוע חובות, הגבלות ותנאים שיחולו על בעל רישיון להפעלת מכון בדק, על יצרן כלי טיס ועל מי שקיבל אישור לבצע פעולות בדק באופן עצמי לפי סעיף 23(א)2, ובכלל זה –

חובות, הגבלות ותנאים החלים על המורשה לבצע פעולות בדק

ד ב ר י ה ס ב ר

סעיף 23 לפי תקנות 128 ו-129 לתקנות ההפעלה, ביצוע פעולות בדק מתאפשר בשלוש דרכי פעולה חלופיות כלהלן:

(1) בידי טכנאי בדק כלי טיס, במסגרת מכון בדק; חריגים לכך הם עובד המבצע פעולות בדק בהשגחה של טכנאי בדק כאמור, לפי תקנה 18 לתקנות המכונים, וכן ההסדר המיוחד לגבי "חותם מוסמך" בתקנה 19 לתקנות המכונים.

(2) בידי עובד טיס המוסמך לכך, במסגרת אישור מאת המנהל לבדק עצמי; מוצע להסמיך את השר לקבוע בתקנות את התנאים למתן אישור כאמור בידי המנהל, לרבות בנושאים של מיתקנים וציוד נדרשים, חובת ביטוח וחובת החזקת ספרות מקצועית מעודכנת.

(3) בידי יצרן כלי הטיס.

מוצע לעגן נורמה זאת בחוק המוצע ולקבוע אישור לבצע פעולות בדק אלא במסגרת אחת משלוש הדרכים המוסברות לעיל. סמכות השר לקבוע את ההסדר לגבי "חותם מוסמך" בתקנה 19 לתקנות המכונים היא לפי סעיף 44 המוצע המסמיך את השר לקבוע בתקנות, נסיבות שבהן לא תחול חובת רישיון לפי פרק ב' המוצע, או לא יחול

(1) החובה להכין תכנית בדק, לגבי כלי טיס שהוא אחראי על ביצוע פעולות הבדק בו, בהתאם לספר התחזוקה או מסמך אחר כמשמעותם בסעיף 60(ב)4, ובהתאם להוראות כושר אווירי שניתנו לפי סעיף 66, ככל שניתנו, וחובה לעדכן או לשנות את תכנית הבדק ככל הנדרש;

(2) שיטות הבדק, אופן ביצוע פעולות הבדק ותהליכי הבדק, לרבות אישור סיום פעולות הבדק והחזרה לשימוש של כלי טיס או ציוד תעופתי שבוצעו בו פעולות בדק;

(3) חובות תיעוד פעולות בדק ואופן שמירת התיעוד;

(4) חובות דיווח למנהל ביחס לפעילותו;

(5) חובה להחזיק ולעשות שימוש, במסגרת פעילותו, במיתקנים ובציוד מתאימים הדרושים לביצוע פעולות בדק;

(6) חובות שיחולו על בעל רישיון להפעלת מכון בדק, בעניינים אלה:

(א) חובה לקיים מערכת לפיקוח איכות וביקורת;

(ב) חובה להחזיק ולנהל, ספר עזר אחד או יותר, הכולל הוראות והנחיות לעניין נוהלי עבודה, אבטחת איכות והוראות נוספות שקבע השר, וכן חובה לעדכן את ספר העזר האמור ולהפיצו לנוגעים בדבר, וחובה לפעול על פי ספר העזר המעודכן כאמור; בתקנות לפי פסקת משנה זו רשאי השר לקבוע סוגי הוראות בספר העזר הטעונות אישור מראש מאת המנהל.

25. השר רשאי לקבוע הוראות לעניין ביצוע תחזוקה קלה בכלי טיס, ובכלל זה תנאים לביצוע תחזוקה קלה, לרבות תנאי כשירות, וכן חובות שיחולו על המבצע תחזוקה כאמור.

סימן ה': מתן שירותים לניהול תעבורה אווירית

26. לא יפעיל אדם ולא ינהל יחידה הנותנת שירותי ניהול תעבורה אווירית, אלא אם כן בידו רישיון לכך שניתן לפי הוראות סימן זה, ובהתאם לתנאי הרישיון ולהוראות לפי חוק זה.

ד ב ר י ה ס ב ר

חובות שיחולו על בעל רישיון להפעלת מכון בדק ובכלל זה חובות הנוגעות להחזקה של ספרות מקצועית מעודכנת והפצתה, להכשרה ולהדרכה של כוח האדם שהוא מעסיק ושמירה על כשירותם, ולתיעוד פעילותו, וחובות דיווח למנהל, וכן אינה גורעת מסמכות השר לקבוע תקנות לפי סעיף 43, לעניין הרישיונות עצמם, ולעניין תנאים נוספים למתן רישיון להפעלת מכון בדק.

סעיף 25 מוצע להסמיך את השר לקבוע בתקנות הוראות מיוחדות לעניין ביצוע פעולות תחזוקה קלה – שהן פעולות החזקה פשוטות יחסית, אשר לצורך ביצוען אין נדרש רישיון עובד טיס כטכנאי בדק של כלי טיס – ובכלל זה תנאים לביצוע פעולות כאמור, לרבות תנאי כשירות, וכן חובות שיחולו על המבצע פעולות אלה. ההסדר לגבי תחזוקה קלה מצוי בתקנות 125 ו-129(ב) לתקנות ההפעלה.

סעיף 26 לפי נספח 11 לאמנת שיקגו העוסק בשירותי ניהול תעבורה אווירית (נת"א), מחויבת כל מדינה חברה להחליט על סוגי שירותי תעבורה אווירית שיקוימו בשטחה (לפי שיקולים של סוגי התעבורה האווירית, צפיפות התעבורה האווירית, תנאים מטאורולוגיים וכיו"ב), עליה

(2) הוראות לעניין שיטות הבדק, אופן ביצוע פעולות הבדק ותהליכי הבדק, לרבות אישור סיום הבדק והחזרה לשימוש של כלי טיס או ציוד תעופתי שבוצעו בו פעולות בדק; הסדרים בנושא זה קבועים, בין השאר, בתקנות 16, 26 ו-35(א) לתקנות המכונים;

(3) חובות תיעוד פעולות בדק ואופן שמירת התיעוד; הסדרים בנושא זה קבועים, למשל, בתקנה 28 לתקנות המכונים ו-33(א)3(ה) לתקנות המכונים;

(4) חובות דיווח למנהל ביחס לפעילותו; הסדרים בנושא זה קבועים למשל בתקנה 29 ו-35(ב) לתקנות המכונים;

(5) חובה להחזיק ולעשות שימוש, במסגרת פעילותו, במיתקנים ובציוד מתאימים הדרושים לביצוע פעולות בדק; הסדרים בנושא זה קבועים, למשל, בתקנות 17, 23 ו-35(ב) ו-35(ח) לתקנות המכונים;

(6) חובות שיחולו על בעל רישיון מכון בדק לעניין קיום מערכת לפיקוח איכות וביקורת ולעניין החובה לפעול לפי ספר העזר של מכון הבדק, וחובה לעדכן אותו ולהפיצו לנוגעים בדבר.

כדי להסיר ספק מוצע לקבוע כי סמכות זאת אינה גורעת מסמכות השר לקבוע תקנות לפי סעיף 42(ב) לעניין

27. (א) המנהל ייתן רישיון להפעלת יחידת נת"א למבקש שמתקיימים בו, נוסף על התנאים המנויים בסעיף 41, החלים לגביו, כל אלה:

(1) המבקש הוכיח, להנחת דעתו של המנהל, כי ברשותו הציוד והמיתקנים המתאימים הדרושים לצורך מתן שירותי נת"א לפי סעיף 29(3)(א), ובכלל זה אמצעי תקשורת;

(2) המבקש המציא למנהל ספר עזר כנדרש לפי סעיף 29(3)(ב);

(3) המבקש הוכיח, להנחת דעתו של המנהל, כי גובשו נוהלי תיאום בינו לבין יחידות נת"א אחרות, גופים המספקים שירותים מטאורולוגיים וצבא הגנה לישראל;

(4) לעניין המבקש לספק שירותי ניהול תעבורה אווירית לכלי טיס בטיסה בין-לאומית – המנהל שוכנע כי המבקש ממלא אחר כל התנאים הקבועים לפי האמנה לעניין זה.

(ב) המנהל רשאי לקבוע ברישיון להפעלת יחידת נת"א, בין השאר את אלה:

(1) סוגי שירותי נת"א שייתן בעל הרישיון וסוגי הטיסות שלגביהם יינתנו שירותים כאמור;

(2) המרחב האווירי שלגביו יינתנו שירותי נת"א;

(3) נוהלי הפעלה ומגבלות הפעלה שבעל רישיון להפעלת יחידת נת"א ינהג לפיהם.

ד ב ר י ה ס ב ר

לשירותי תעבורה אווירית החלים על שירותי תעבורה אווירית הן בשטחה של המדינה והן מחוץ לשטחה. מוצע לקבוע בסעיף 27 ובסעיף 41, את התנאים שבהתקיימם יעניק המנהל רישיון ליחידת נת"א:

(1) מבקש הרישיון הוכיח להנחת דעת המנהל כי ברשותו ספרות מקצועית מעודכנת (לדוגמה Doc.4444), וכי יש ברשותו מערכת לעדכון הספרות המקצועית והפצתה לכל עובדיו, הכל כפי שייקבע בתקנות לפי סעיף 42(ב);

(2) מבקש הרישיון הוכיח כי ברשותו כוח אדם בעל ניסיון וכשירות מתאימים כנדרש לפי התקנות, וכן מערכת להדרכתם ולשמירה על כשירותם כפי שיקבע השר בתקנות לפי סעיף 42(ב). הסדר כללי בנושא זה קבוע כיום בתקנה 3 לתקנות הבטיחות בשדות התעופה;

(3) מבקש הרישיון הוכיח להנחת דעתו של המנהל כי בידי ציוד ומיתקנים לרבות מיתקני תקשורת הדרושים לצורכי מתן שירותי הנת"א, כפי שיקבע השר בתקנות לפי סעיף 29(3)(א). אף נושא זה כלול בהסדר הכללי הקבוע בתקנה 3 לתקנות הבטיחות בשדות התעופה;

(4) מבקש הרישיון המציא למנהל ספר עזר הכולל הוראות והנחיות לעובדיו ולמועסקים מטעמו, לעניין נוהלי עבודה, אבטחת איכות והוראות נוספות שקבע השר לפי סעיף 29(3)(ב), באופן המבטיח כי, כבעל רישיון, הוא ימלא אחר כל החובות החלות עליו לפי החוק והרישיון. בנוסף, על מבקש הרישיון להוכיח כי יש לו מערכת לעדכון ולהפצה

להגדיר את הגוף הממונה על מתן שירותי תעבורה אווירית במרחב אווירי מסוים, "לשייך" לניהול את אותו מרחב אווירי, ולסווג את המרחב האווירי לפי הסיווגים הקבועים בנספח 11 האמורה לגבי פיקוח על מרחבים אוויריים מחוץ לשטחה הריבוני של מדינה – הדבר נעשה על פי הסכמים אוויריים.

מוצע לקבוע כי לא יפעיל אדם ולא ינהל יחידה הנותנת שירותי נת"א אלא אם כן בידו רישיון לכך מאת המנהל שניתן לפי סימן ה' לפרק ב', ובהתאם לתנאי הרישיון ולהוראות לפי חוק זה. הוראה דומה קבועה בתקנה 66(א) לתקנות ההפעלה, ואולם עד היום לא ניתן רישיון נפרד לכל יחידת נת"א אלא רישיון כללי בלבד לרשות שדות התעופה לתת שירותי פיקוח על תעבורה אווירית, וכן לא קיימות תקנות מפורטות לעניין תנאים והליכים למתן רישיון ליחידת נת"א. דבר זה מקבל ביטוי בהוראת המעבר שבסעיף 170(ו) המוצע, ולפיה הרישיון שניתן לרשות שדות התעופה מאת המנהל, למתן שירותי פיקוח על התעבורה האווירית, לפי תקנה 66(א) לתקנות ההפעלה, אשר עמד בתוקפו ערב תחילת החוק המוצע, יראו אותו כרישיון להפעלת יחידות הנת"א שמפעילה רשות שדות התעופה לתקופה של שנתיים. עד תום תקופת המעבר כאמור יהיה צורך לקבוע תקנות לעניין רישוי יחידות נת"א והחובות שיחולו על מפעילן, ולהשלים את הסדרת פעולתן של יחידות הנת"א באמצעות רישיון.

סעיף 27 נספח 11 לאמנה ומסמכים נלווים נוספים (למשל Doc.4444) קובעים סטנדרטים

28. בעל רישיון להפעלת יחידת נת"א ייתן שירותי נת"א, על בסיס מידע תעופתי עדכני שפורסם לפי סעיף 79, ובהתאם לנוהלי התיאום האמורים בסעיף 27(א)(3).

מתן שירותי נת"א על בסיס מידע עדכני ובהתאם לנוהלי התיאום

תקנות לעניין שירותי נת"א

29. בלי לגרוע מסמכותו לפי סעיפים 42(ב) ו-43, רשאי השר לקבוע הוראות לעניין שירותי נת"א, ובכלל זה בעניינים אלה:

(1) סוגי שירותי הנת"א ומטרותיהם;

(2) סוגי המרחבים האוויריים שלגביהם יינתנו שירותי נת"א;

(3) חובות בעל רישיון להפעלת יחידת נת"א כמפורט להלן:

(א) חובה להחזיק ולעשות שימוש, במסגרת פעילותו על פי הרישיון, במיתקנים ובציוד מתאימים הדרושים לצורך מתן שירותי נת"א, ובכלל זה אמצעי תקשורת;

(ב) חובה להחזיק ולנהל, ספר עזר אחד או יותר, הכולל הוראות והנחיות לעניין נוהלי עבודה, אבטחת איכות והוראות נוספות שקבע השר, וכן חובה לעדכן את ספר העזר האמור ולהפיצו לנוגעים בדבר, וחובה לפעול על פי ספר העזר המעודכן כאמור; בתקנות לפי פסקת משנה זו רשאי השר לקבוע סוגי הוראות בספר העזר הטעונות אישור מראש מאת המנהל;

(ג) חובה לספק לטייסים ולמפעילים אוויריים מידע מסוג שיקבע השר.

ד ב ר י ה ס ב ר

סעיף 29 לצורך אימוץ הסטנדרטים הבינלאומיים החלים על מתן שירותי נת"א והקבועים בנספח 11 לאמנה ובמסמכים נלווים נוספים כאמור לעיל, מוצע להסמיך את השר לקבוע תקנות לעניין שירותי נת"א בעניינים המפורטים להלן. כאמור, תקנות במרבית הנושאים שלהלן יותקנו בעקבות החוק המוצע:

(1) סוגי שירותי הנת"א ומטרותיהם (הסדר חלקי בנושא קיים בתקנות 63 ו-64 לתקנות ההפעלה);

(2) סוגי המרחבים האוויריים שלגביהם יינתנו שירותי נת"א;

(3) חובות בעל רישיון להפעלת יחידת נת"א לעניין שימוש במיתקנים ובציוד מתאימים ובכלל זה אמצעי תקשורת; חובה לפעול לפי ספר העזר כאמור בפסקה (4) לדברי ההסבר לסעיף 27, וכן חובה לעדכן ולהפיצו לנוגעים בדבר, וחובה לספק לטייסים ולמפעילים אוויריים מידע מסוג שיקבע השר.

כדי להסיר ספק מוצע לקבוע כי סמכות זאת אינה גורעת מסמכות השר לקבוע תקנות לפי סעיף 42(ב) לעניין חובות שיחולו על בעל רישיון להפעלת יחידת נת"א ובכלל זה חובות הנוגעות להחזקה של ספרות מקצועית מעודכנת והפצתה, להכשרה ולהדרכה של כוח האדם שהוא מעסיק ושמירה על כשירותם, ולתיעוד פעילותו, וחובות דיווח למנהל, וכן אינה גורעת מסמכות השר לקבוע תקנות לפי סעיף 43, לעניין הרישיונות עצמם ולעניין תנאים נוספים למתן רישיון להפעלת יחידת נת"א.

של ספר העזר כאמור לעיל; יצוין כי השר מוסמך לקבוע הוראות בספר העזר הטעונות אישור מראש מאת המנהל;

(5) המבקש הוכיח להנחת דעתו של המנהל כי גובשו נוהלי תיאום בינו לבין יחידות נת"א אחרות, גופים המספקים שירותים מטאורולוגיים, וצבא הגנה לישראל – המפעיל אף הוא יחידות נת"א כמוסבר בדברי ההסבר להגדרה "יחידת נת"א" שבסעיף 1.

מוצע לקבוע את התנאים שהמנהל יורשה לקבוע ברישיון ליחידת נת"א והם: סוגי שירותי נת"א שיתן בעל הרישיון וסוגי הטיסות שלגביהם יינתנו שירותים כאמור; המרחב האווירי שלגביו יינתנו שירותי נת"א; נוהלי הפעלה ומגבלות הפעלה שבעל רישיון להפעלת יחידת נת"א ינהג לפיהם.

התנאים שקובע המנהל ברישיון יחידת הנת"א מגדירים למעשה את מסגרת הפעילות של בעל הרישיון וחרیגה מהם היא עילה להטלת עיצום כספי בסכום הבסיסי לפי פרק ט'.

סעיף 28 מוצע להחיל חובה מכוח החוק על בעל רישיון להפעלת יחידת נת"א, לתת שירותי נת"א על בסיס מידע תעופתי עדכני שפורסם לפי סעיף 79, ובהתאם לנוהלי התיאום עם יחידות נת"א אחרות, גופים המספקים שירותים מטאורולוגיים, וצבא הגנה לישראל האמורים בסעיף 27(א)(3).

סימן ו': הפעלת שדות תעופה ומנחתים

30. חובת רישוי לא יפעיל אדם שדה תעופה או מנחת ולא יתיר המראה, נחיתה או הפעלה של כלי טיס בהם, אלא אם כן בידו רישיון לכך שניתן לפי הוראות סימן זה, ובהתאם לתנאי הרישיון ולהוראות לפי חוק זה.
31. (א) המנהל ייתן רישיון להפעלת שדה תעופה או מנחת, למבקש שמתקיימים בו, נוסף על התנאים המנויים בסעיף 41, החלים לגביו, כל אלה:
- (1) המנהל שוכנע כי ההפעלה המבוקשת תשתלב בביטחה בשימושים במרחב האווירי שהותרו לפי סעיף 77;
 - (2) המבקש הוכיח, להנחת דעתו של המנהל, כי ברשותו הציוד והמיתקנים המתאימים הדרושים לצורך ההפעלה המבוקשת לפי סעיף 32(א1), ובכלל זה אמצעי תקשורת, מיתקני עזר לטיסה ואמצעי כיבוי והצלה;
 - (3) המבקש המציא למנהל ספר עזר, ככל שנדרש לפי סעיף 32(ב1);
 - (4) המבקש הוכיח להנחת דעתו של המנהל כי מבנה שדה התעופה או המנחת ובכלל זה המסלולים, שטחי התנועה, החניה והבטיחות, הגידור, הסימון והתאורה, מבטיחים הפעלה בטוחה של שדה התעופה או המנחת, לפי העניין, כנדרש לפי סעיף 32(2);
 - (5) לעניין המבקש להפעיל שדה תעופה המיועד לכלי טיס בטיסה בין-לאומית – המנהל שוכנע כי מבקש הרישיון ממלא אחר כל התנאים הקבועים בנספח 14 לאמנה הנוגעים להקמתו ולהפעלתו של שדה תעופה.

ד ב ר י ה ס ב ר

- סעיף 30 לפי סעיף 1.4.1 לנספח 14 לאמנת שיקגו, החל בחודש נובמבר 2003 נדרשו המדינות החברות להעניק רישיון להפעלת שדה תעופה או מנחת, הפתוח לתעופה האזרחית הבין-לאומית, וזאת בהתאם לסטנדרטים הקבועים בנספח 14.
- נכון להיום הפעלת מנחתים טעונה רישיון מאת מנהל רת"א לפי סעיף 9 לחוק הטיס, ולפי תקנות המנחתים. הפעלת שדות תעופה של רשות שדות תעופה אינה טעונה רישיון אלא טעונה אישור ספר העזר המבצעי של השדה על ידי רת"א, לפי תקנות הבטיחות בשדות התעופה. מוצע לעגן בחוק את האיסור להפעלה של שדה תעופה או מנחת, אלא אם כן ניתן רישיון לכך לפי סימן ו' לפרק ב', ובהתאם לתנאי הרישיון ולהוראות לפי החוק המוצע. הפער בין המצב הקיים כיום לגבי שדות תעופה, שהפעלתם אינה טעונה רישיון, לבין הדרישה בחוק המוצע כי הפעלתם תהיה טעונה רישיון, מקבל ביטוי בהוראת המעבר שבסעיף 170(ז) המוצע, ולפיה רשות שדות התעופה רשאית, לתקופה של שנתיים מיום התחילה, להפעיל שדה תעופה גם בלא רישיון להפעלת שדה תעופה, ויראו אותה כבעלת רישיון כאמור. בתקופת מעבר זאת יהיה צורך לתקן את תקנות הבטיחות בשדות התעופה ולהשלים את הסדרת הפעלתו של כל שדה תעופה באמצעות רישיון.
- סעיף 31 מוצע לקבוע, בסעיף 31 ובסעיף 41, את התנאים שבהתקיימם יעניק המנהל רישיון להפעלת שדה תעופה או מנחת והם:
- (1) מבקש הרישיון ביטח את עצמו, כנדרש לפי סעיף 42(א), וזאת בשל הסיכונים לפגיעות גוף אגב הפעלת שדות תעופה או מנחתים; הסדר לגבי חובת ביטוח של מפעיל מנחת קיים היום לפי תקנה 3(4) לתקנות המנחתים; מוצע כי חובת הביטוח לא תחול לגבי רשות שדות התעופה, שהיא תאגיד סטטוטורי בעל מנגנוני פיקוח פנימיים;
 - (2) מבקש הרישיון הוכיח להנחת דעת המנהל כי ברשותו ספרות מקצועית מעודכנת (לדוגמה מסמך 9137 של ICAO "Airport Service Manual", הכולל 9 חלקים), וכי יש לרשותו מערכת לעדכון הספרות המקצועית כאמור והפצתה לכל עובדיו, הכל כפי שנקבע בתקנות לפי סעיף 42(ב);
 - (3) מבקש הרישיון הוכיח כי לרשותו כוח אדם בעל ניסיון וכשירות מתאימים כנדרש לפי התקנות, וכן מערכת להדרכתם ולשמירה על כשירותם כפי שקבע השר בתקנות לפי סעיף 42. הסדר בנושא זה נקבע, למשל, בתקנה 3(3) לתקנות המנחתים;
 - (4) המנהל נוכח כי ההפעלה המבוקשת תשתלב בבטחה בשימושים במרחב האווירי שהותרו לפי סעיף 77(א) (הוראות התעבורה האווירית), וזאת במטרה להבטיח כי תוספת של פעילות לא תגרום לסיכונים בלתי סבירים לתעבורה האווירית;
 - (5) מבקש הרישיון הוכיח להנחת דעתו של המנהל כי ברשותו הציוד והמיתקנים המתאימים הדרושים לצורך ההפעלה המבוקשת לפי סעיף 32(א1), ובכלל זה אמצעי

(ב) המנהל רשאי לקבוע ברישיון להפעלת שדה תעופה או מנחת, בין השאר את אלה:

(1) שעות ההפעלה של שדה התעופה או המנחת;

(2) מגבלות הפעלה לשם שמירה על הבטיחות;

(3) תנאים שמטרתם לנטר ולצמצם מטרדי רעש וזיהום אוויר; קביעת תנאים כאמור תיעשה בהתייעצות עם מי שהשר להגנת הסביבה הסמיכו לעניין זה.

(ג) מתן רישיון לפי סעיף זה טעון התייעצות עם מי ששר הביטחון הסמיכו לעניין זה; אין בהוראות סעיף קטן זה כדי לגרוע מסמכות השר לפי סעיף 44 או מסמכות המנהל לפי סעיף 144.

32. בלי לגרוע מסמכותו לפי סעיפים 42(ב) ו-43, רשאי השר לקבוע הוראות לעניין הפעלת שדות תעופה ומנחתים ובכלל זה בעניינים אלה:

(1) חובות בעל רישיון להפעלת שדה תעופה או מנחת, כמפורט להלן:

(א) חובה להחזיק ולעשות שימוש, במסגרת פעילותו על פי הרישיון, במיתקנים ובציוד מתאימים הדרושים לצורך הפעלת שדה התעופה או המנחת, לפי העניין, ובכלל זה אמצעי תקשורת, מיתקני עזר לטיסה ואמצעי כיבוי והצלה;

ד ב ר י ה ס ב ר

במטרדי רעש שיוצר השדה או המנחת, ולעתים גם בהתחשב בצורכי המשק (לדוגמה, לעניין שעות הפעילות של נמל תעופה בן גוריון); מגבלות הפעלה לשם שמירה על הבטיחות; תנאים שמטרתם לנטר ולצמצם מטרדי רעש וזיהום אוויר, אשר מוצע כי קביעתם תהא בהתייעצות עם מי שהשר להגנת הסביבה הסמיך לעניין זה, בשל אחריותו הרחבתית של המשרד להגנת הסביבה לצמצום מטרדי רעש וזיהום אוויר.

התנאים שקובע המנהל ברישיון שדה תעופה או מנחת מגדירים למעשה את מסגרת הפעילות שלו, והפרתם מהווה עילה להטלת עיצום כספי בסכום הבסיסי לפי פרק ט' המוצע.

בשל הממשקים של התעופה האזרחית עם התעופה הצבאית, מוצע כי מתן רישיון לפי סעיף זה יהיה בהתייעצות עם מי ששר הביטחון הסמיכו לעניין זה. בכך יישמר המצב הקיים לפי סעיף 6(9) לחוק הטיס. כדי להסיר ספק מוצע לקבוע כי אין בקיום חובת ההתייעצות כדי לגרוע מסמכות המנהל לתת פטור לפי סעיף 144(א), שכן ההתייעצות עם מערכת הביטחון אינה לתנאים התפעוליים של השדה או המנחת, אלא לעצם קיומו בראיית השתלבותו בשימושים הסמוכים במרחב האווירי ובמיתקנים ביטחוניים סמוכים. יובהר כי אין בסעיף זה כדי לגרוע מההסדרים הנוגעים לחלוקת המרחב האווירי לפי סעיף 75.

סעיף 32 לצורך אימוץ הסטנדרטים הבינ-לאומיים החלים על הפעלת שדות תעופה ומנחתים, הפתוחים לתעופה הבינ-לאומית, מוצע להסמיך את השר לקבוע תקנות לעניין הפעלת שדות תעופה ומנחתים, בין השאר בעניינים המפורטים להלן:

(1) חובות בעל רישיון להפעלת שדה תעופה או מנחת לעניין שימוש במיתקנים ובציוד מתאימים ובכלל זה אמצעי תקשורת, מיתקני עזר לטיסה וציוד כיבוי והצלה;

תקשורת, מיתקני עזר לטיסה ואמצעי כיבוי והצלה. הסדרים בנושא זה נקבעו, בין השאר, בתקנה 35 לתקנות המנחתים ובתקנות 19, 20 ו-22 לתקנות הבטיחות בשדות התעופה;

(6) מבקש הרישיון המציא למנהל ספר עזר הכולל הוראות והנחיות לעובדיו ולכל המועסקים מטעמו, לעניין הפעלת שדה התעופה או המנחת, לפי העניין, לרבות לעניין שירותים תפעוליים בעת חירום, שירותי קרקע, הפעלת רכב בשדה התעופה או המנחת, הסרת מכשולים, סימונם או הארתם, ותחזוקת שדה התעופה או המנחת והוראות נוספות שקבע השר לפי סעיף 32(1)(ב). באופן המבטיח כי, כבעל רישיון, הוא ימלא אחר כל החובות החלות עליו לפי החוק והרישיון. כן מוטל על מבקש הרישיון להוכיח כי קיימת מערכת לעדכון והפצה של ספר העזר כאמור לעיל; יצוין כי השר מוסמך לקבוע הוראות בספר העזר הטעונות אישור מראש מאת המנהל. הסדרים בנושא זה נקבעו, למשל, בתקנות 7 עד 12 לתקנות הבטיחות בשדות התעופה;

(7) מבקש הרישיון הוכיח להנחת דעתו של המנהל כי מבנה שדה התעופה או המנחת ובכלל זה המסלולים, שטחי התנועה, החניה והבטיחות, הגידור, הסימון והתאורה, מבטיחים הפעלה בטוחה של שדה התעופה או המנחת, לפי העניין, כנדרש לפי סעיף 32(2); הסדרים בנושא זה נקבעו, בין השאר, בתקנות 11 עד 26 לתקנות המנחתים ובתקנות 15, 16 ו-31 לתקנות הבטיחות בשדות התעופה;

(8) לעניין המבקש להפעיל שדה תעופה המיועד לכלי טיס בטיסה בין-לאומית – המנהל שוכנע כי מבקש הרישיון ממלא אחר כל התנאים הקבועים בנספח 14 לאמנה הנוגעים להקמתו ולהפעלתו של שדה תעופה.

מוצע לקבוע את התנאים שהמנהל יורשה לקבוע ברישיון להפעלת שדה תעופה או מנחת והם: שעות ההפעלה של שדה התעופה או המנחת – שעות אלה נקבעות בהתחשב

(ב) חובה להחזיק ולנהל, ספר עזר, אחד או יותר, הכולל הוראות והנחיות לעניין הפעלת שדה התעופה או המנחת, לפי העניין, לרבות לעניין שירותים תפעוליים בעת חירום, שירותי קרקע, הפעלת רכב בשדה תעופה או במנחת, הסרת מכשולים, סימונם או הארתם, ותחזוקת שדה התעופה או המנחת, וכן חובה לעדכן את ספר העזר האמור ולהפיצו לנוגעים בדבר, וחובה לפעול על פי ספר העזר המעודכן כאמור; בתקנות לפי פסקת משנה זו רשאי השר לקבוע סוגי הוראות בספר העזר הטעונות אישור מראש מאת המנהל;

(ג) חובה למסור למשתמשים בשדה התעופה או במנחת, לפי העניין, מידע מסוג שיקבע השר;

(2) מבנה שדות תעופה ומנחתים, ובכלל זה דרישות לגבי המסלולים, שטחי התנועה, החניה והבטיחות, מישורי הגישה, הנסיקה, המעבר וההליכה סביב, גידור, סימון ותאורה;

(3) שירותים תפעוליים בחירום ובכלל זה שירותי כיבוי והצלה, ופינוי כלי טיס;

(4) שירותי קרקע לרבות תדלוק, אספקת חשמל לכלי טיס וגרירת כלי טיס;

(5) טיפול בחומרים מסוכנים;

(6) הסרת מכשולים, סימונם או הארתם;

(7) תחזוקת שדה תעופה או מנחת;

(8) שעות הפעלה;

(9) תנועה קרקעית של כלי טיס וכלי רכב בשדה תעופה או במנחת והפיקוח עליה.

ד ב ר י ה ס ב ר

בין השאר בתקנה 21 לתקנות הבטיחות בשדות התעופה; (6) הסרת מכשולים, סימונם או הארתם; הסדרים בנושא זה נקבעו, בין השאר, בתקנה 10(ב) ו-20 לתקנות הבטיחות בשדות התעופה;

(7) תחזוקת שדה תעופה או מנחת; הסדרים בנושא זה נקבעו, בין השאר, בתקנות 28(א)1 ו-32 לתקנות המנחתים ובתקנות 13, 14, 15 ו-17 לתקנות הבטיחות בשדות התעופה;

(8) שעות הפעלה; הסדרים בנושא זה נקבעו, בין השאר, בתקנה 33 לתקנות המנחתים;

(9) תנועה קרקעית של כלי טיס וכלי רכב בשדה תעופה או במנחת והפיקוח עליה.

כדי להסיר ספק מוצע לקבוע כי סמכות זאת אינה גורעת מסמכות השר לקבוע תקנות לפי סעיף 42(ב) לעניין חובות שיחולו על בעל רישיון להפעלת שדה תעופה או מנחת, ובכלל זה חובות הנוגעות להחזקה של ספרות מקצועית מעודכנת ולהפצה, להכשרה ולהדרכה של כוח האדם לרבות עובדי הטיס ואנשי הצוות שהוא מעסיק ושמירה על כשירותם, ולתיעוד פעילותו, וחובות דיווח

חובה לפעול לפי ספר העזר כאמור בפסקה (5) לדברי ההסבר לסעיף 31, וכן חובה לעדכן ולהפיצו לנוגעים בדבר, וחובה לספק למשתמשים בשדה התעופה או במנחת מידע מסוג שיקבע השר (כגון החובה הקבועה בתקנה 28(ב) לתקנות המנחתים);

(2) מבנה שדות תעופה ומנחתים, ובכלל זה דרישות לגבי המסלולים, שטחי התנועה, החניה והבטיחות, מישורי הגישה, הנסיקה, המעבר וההליכה סביב, גידור, סימון ותאורה; הסדרים בנושא זה נקבעו, בין השאר, בתקנות 11 עד 26 לתקנות המנחתים ובתקנה 15 לתקנות הבטיחות בשדות התעופה;

(3) שירותים תפעוליים בחירום ובכלל זה שירותי כיבוי והצלה, ופינוי כלי טיס; הסדרים בנושא זה נקבעו, בין השאר, בתקנות 27(א)1 ו-35 לתקנות המנחתים ובתקנות 18, 19 ו-20 לתקנות הבטיחות בשדות התעופה;

(4) שירותי קרקע לרבות תדלוק, אספקת חשמל לכלי טיס וגרירת כלי טיס; הסדרים בנושא זה נקבעו, בין השאר, בתקנה 22 לתקנות הבטיחות בשדות התעופה;

(5) טיפול בחומרים מסוכנים; הסדרים בנושא זה נקבעו,

סימן ז': הפעלת מיתקן עזר לטיסה

33. (א) לא יפעיל אדם מיתקן עזר לטיסה המשמש או המיועד לשמש כלי טיס אזרחיים, אלא אם כן אישר המנהל את המיתקן בכתב, והמיתקן מותקן, מתוחזק ומופעל בהתאם לתנאי האישור.
- (ב) השר רשאי לקבוע תנאים למתן אישור לפי סעיף קטן (א), והליכים לקבלת אישור כאמור.

סימן ח': ביטול, התליה והגבלה של רישיונות

הגדרת רישיון

34. בסימן זה –

”רישיון” – כל אחד מאלה:

- (1) רישיון עובד טיס, לרבות הגדר ברישיון כאמור;
- (2) רישיון להפעלת בית ספר להדרכה;
- (3) רישיון הפעלה אווירית, לרבות מפרטי הפעלה;
- (4) רישיון להפעלת מכון בדק;
- (5) רישיון להפעלת יחידת נת”א;
- (6) רישיון להפעלת שדה תעופה או מנחת;
- (7) אישור תכנית הדרכה שניתן לפי סעיף 15(2);
- (8) אישור לביצוע פעולות בדק באופן עצמי שניתן לפי סעיף 23(א)2;
- (9) אישור להפעלת מיתקן עזר לטיסה שניתן לפי סעיף 33.

ד ב ר י ה ס ב ר

בנתונים הטכניים של המיתקן המסוים, כמו גם בהוראות היצרן שלו.

אישור מיתקני עזר לטיסה על ידי מנהל רת”א מוסדר היום בתקנה 66(ג) לתקנות ההפעלה.

בסעיף 33 מוצע לעגן בחקיקה ראשית את ההסדר הראשוני ולפיו לא יפעיל אדם מיתקן עזר לטיסה אלא אם כן אישר מנהל רת”א את המיתקן ואלא אם כן הוא מותקן, מתוחזק ומופעל בהתאם לתנאי האישור.

עוד מבוקש להסמיך את השר לקבוע תנאים למתן אישור כאמור ואת ההליכים לקבלתו.

סעיף 34 סימן ח' לפרק ב' עוסק בביטול, בהגבלה ובהתליה של הרישיונות והאישורים הניתנים לפי סימנים א' עד ז' לפרק ב'. בהתאם לכך מוצע להגדיר את המונח ”רישיון” לצורך סימן זה ולמנות במסגרתו את כל סוגי הרישיונות והאישורים הניתנים מכוח פרק ב'. לעניין זה יצוין כי הסמכויות הקבועות בסימן ח' האמור יחולו לגבי אישור רישיון או הגדר שניתנו במדינה חברה לפי סעיף 4, שכן לפי סעיף 4(ג) דין אישור כאמור כדין רישיון עובד טיס.

למנהל וכן אינה גורעת מסמכות השר לקבוע תקנות לפי סעיף 43, לעניין הרישיונות עצמם, ולעניין תנאים נוספים למתן רישיון להפעלת שדה תעופה או מנחת.

סעיף 33 מיתקן עזר לטיסה הוא מיתקן קרקעי המסייע לביצוע הטיסה. קיימים כמה סוגים עיקריים של מיתקני עזר לטיסה: מסלולי המראה ונחיתה ומסלולי ההסעה, מיתקנים לתאורת סימון ואזהרה לכלי טיס ומיתקני תקשורת המסייעים לניווט האווירי.

מיקומם של מיתקני עזר לטיסה הוא בשדה תעופה או במנחת, בקרבתם או לאורך נתיבי הטיסה.

כאשר מיתקן עזר לטיסה משמש שדה תעופה או מנחת, הוא מופעל על ידי מפעיל שדה התעופה או המנחת, וטעון הליך אישור נפרד, נוסף על רישוי השדה, ותקופת תוקף האישור תלויה בנתונים ההנדסיים והטכניים של המיתקן המסוים. תקופה זו אינה חופפת בהכרח את תקופת תוקף הרישיון להפעלת השדה או המנחת.

כאשר מיתקן עזר לטיסה משמש עזר לטיסה בנתיב טיסה, הוא מופעל על ידי יחידת הנת”א האחראית לניהול התעבורה האווירית באותו אזור, וטעון הליך אישור נפרד, נוסף על רישוי יחידת הנת”א, ותקופת תוקף האישור תלויה

(א) המנהל רשאי להגביל רישיון, להתלותו לתקופה שלא תעלה על שנה, לבטלו או לסרב לחדשו, לאחר שנתן לבעל הרישיון הזדמנות להשמיע את טענותיו, בהתקיים אחד מאלה:

- (1) הרישיון ניתן על יסוד מידע כוזב או שגוי;
- (2) חדל להתקיים תנאי מהתנאים לקבלת הרישיון;
- (3) בעל הרישיון הפר תנאי מתנאי הרישיון או הוראה מההוראות לפי חוק זה, לרבות חובה, הגבלה או תנאי לשימוש ברישיון שנקבע לפי פרק זה;
- (4) בעל רישיון הפר הוראה לפי דיני הטיס האחרים או הוראת גורם ביטחוני מוסמך, החלה לגביו;
- (5) לעניין רישיון עובד טיס – עובד הטיס גילה חוסר מקצועיות במילוי תפקידו, באופן העלול לפגוע בהפעלה הבטוחה של כלי הטיס.

(ב) היה בעל הרישיון מעורב באירוע בטיחותי הנחקר לפי פרק ז', ולדעת המנהל התליית רישיונו נחוצה לשם שמירה על בטיחות הטיסה, רשאי הוא, לאחר שנתן לבעל הרישיון הזדמנות להשמיע את טענותיו, להתלות את רישיונו; תקופת ההתליה לפי סעיף קטן זה תסתיים במועד הגשת הדוח הסופי לפי סעיף 110 או במועד מוקדם יותר שיוורה המנהל.

(ג) לא ינקוט המנהל אמצעים לפי סעיפים קטנים (א) ו-(ב), בשל נסיבות הקשורות להתאמתו הבריאותית של עובד טיס למלא את תפקידו, אלא לאחר התייעצות עם רופא הרשות.

(ד) היה למנהל יסוד סביר להניח כי מתקיימת לגבי בעל רישיון עילה מהעילות האמורות בסעיפים קטנים (א) ו-(ב), וסבר כי קיים צורך דחוף להתלות את רישיונו לשם הגנה מיידית על שלום הציבור, רשאי הוא להתלות את הרישיון, לאלתר, ובלבד שייתן לבעל הרישיון הזדמנות לטעון את טענותיו בהקדם האפשרי לאחר ההתליה, ולא יאוחר מתום 30 ימים ממועד ההתליה.

ד ב ר י ה ס ב ר

המשותף לכל הנסיבות הללו הוא כי הן מגלמות בתוכן עדות בדבר אי-התאמה התנהגותית או מקצועית של בעל הרישיון, וכי הן מחייבות את רת"א לבדוק את השפעת אי-התאמה כאמור על בטיחות הטיסה, ולשקול את הצורך לדרוש מבעל הרישיון ביצוע פעולות מתקנות, ככל הנדרש, ואף לנקוט אמצעים מינהליים כלפיו במישור הרישוי – התליה, הגבלה או אף ביטול רישיון, או סירוב לחדשו.

נכון להיום קיימים בתקנות הטיס הסדרים שונים לעניין ביטול, הגבלה, התליה או סירוב לחדש רישיונות, ברמת פירוט משתנה, לעתים תוך פירוט העילות ולעתים בלא פירוט עילות כלל, וזאת לפי תקנות 13, 15, ו-16 לתקנות הרישיונות – לגבי עובדי טיס; בתקנה 7 לתקנות בתי הספר ובתקנה 10 לתקנות המכונים – לעניין בתי ספר להדרכה; בתקנות 204, 236 (ב) 237, 238 ו-374 לתקנות ההפעלה – לעניין סוגים מסוימים של רישיונות להפעלה אווירית; בתקנה 10 לתקנות המכונים – לעניין מכוני בדיק ובעלי אישור לאחזקה עצמית; ובתקנה 2 לתקנות המנחתים. לעניין שאר הרישיונות והאישורים חל סעיף 15 לחוק הפרשנות ולפיו "הסמכה להתקין תקנות או ליתן הוראת

סעיף 35 פיקוח יעיל, תכליתי ומתמשך של רשות התעופה האזרחית, על אותם בעלי רישיונות ואישורים לפי סימנים א' עד ז' לפרק ב' מחייב את הסמכת המנהל, לנקוט אמצעים מינהליים שונים, במישור הרישוי, כדי להבטיח עמידה נמשכת בתנאי הרישיון והחוק, וככל שמתקיימות הנסיבות שיפורטו להלן.

הסעיף מבקש להסמיך את המנהל לנקוט שורה של אמצעים – הגבלה, התליה לתקופה שלא תעלה על שנה, ביטול או סירוב חידוש – ביחס לרישיון, לאחר שנתן לבעליו הזדמנות להשמיע את טענותיו, וזאת בהתקיים שורה של נסיבות, כדלקמן: הרישיון ניתן על יסוד מידע כוזב או שגוי; חדל להתקיים תנאי מהתנאים לקבלת הרישיון; בעל הרישיון הפר תנאי מתנאי הרישיון או הוראה מההוראות לפי החוק המוצע, מדיני הטיס האחרים או הוראות גורם ביטחוני מוסמך; ולגבי עובד טיס – אם גילה חוסר מקצועיות במילוי תפקידו באופן העלול לפגוע בהפעלה הבטוחה של כלי הטיס.

36. אירעה תאונת טיס כהגדרתה בסעיף 94, מותלה רישיון עובד טיס של טייס שהיה מעורב בהפעלת כלי הטיס, עד להחלטת המנהל בעניין; בסעיף קטן זה, "טייס שהיה מעורב בהפעלת כלי הטיס", בכלי טיס מאויש – טייס שישב ליד ההגאים של כלי הטיס בעת התאונה, ומהווה חלק מהצוות הנדרש להטסת כלי הטיס, ובכלי טיס שאינו מאויש – מטיס כלי הטיס.

37. (א) עובד טיס הרואה את עצמו נפגע מהחלטת המנהל לפי סעיפים 35 ו-36, לגבי רישיונו, רשאי לערור עליה בפני ועדת הערר.

ערר על החלטת
בעניין רישיון
עובד טיס

(ב) ועדת הערר תדון בערר לפי סעיף קטן (א) במותב של שלושה, והם:

(1) יושב ראש ועדת הערר או ממלא מקומו, שמינה שר המשפטים לפי סעיף קטן (ג), והוא ישב בראש המותב;

(2) שני חברים שמינה יושב ראש המותב כמפורט להלן:

(א) עובד טיס בעל רישיון עובד טיס מסוג הרישיון הנדון בערר, מתוך רשימה שהכין השר לפי סעיף קטן (ד)(1);

(ב) נציג ציבור או עובד המדינה, מתוך רשימה שהכין השר לפי סעיף קטן (ד)(2).

ד ב ר י ה ס ב ר

הצורך לבחון את יכולתו המיידית של עובד הטיס לשוב ולהטיס כלי טיס, הן בהיבט הרפואי והן בהיבט הבטיחותי.

לפיכך, מוצע כי חזרתו של עובד טיס כאמור למלא תפקיד טייס תהא טעונה אישור המנהל, שיוודא כי הטייס כשיר לשוב ולפעול לפי רישיונו וכי אין מניעה להמשך תפקודו, וכן אין מניעה מקצועית אחרת.

סעיף 37 מוצע כי תוקם ועדת ערר שתוסמך לנהל הליכי ביקורת מעין שיפוטית על החלטות המנהל לפי סעיפים 35 ו-36 לעיל לעניין רישיון של עובדי טיס. ועדה זו תחליף את הוועדה הפועלת כיום מכוח הפרק השביעי לחלק א' לתקנות הרישיונות.

בוועדה ישבו שלושה חברים; בראשה ישב משפטן הכשיר להתמנות לשופט בית משפט השלום, שהוא בעל רישיון טיס ובעל ידע דיני טייס. לצדו ישבו שני חברים: עובד טיס בעל רישיון עובד טיס מהסוג שלגביו מתייחס הערר הנדון, וכן נציג ציבור או עובד המדינה – שניהם מתוך רשימות שהכין השר בהתאם להוראות הסעיף המוצע.

עוד מוצע לקבוע כי החלטותיה של ועדת הערר ניתנות לערעור לפני בית משפט לעניינים מינהליים.

בהיות ועדת הערר בית דין מעין שיפוטית, חוק בתי דין מינהליים, התשנ"ב-1992 (להלן – חוק בתי דין מינהליים) מוחל על ועדת הערר, בשינויים המחויבים, ובסייגים אלה: יושב ראש ועדת הערר נקבע כראש בית הדין. כמו כן, נוכח האפשרות לסיכון בטיחותי כתוצאה מעיכוב ביצוע של החלטת המנהל להתלות, לבטל או להגביל רישיון, מוצע כי יעוכב ביצוע כאמור ייעשה רק מטעמים מיוחדים שיירשמו. עוד מוצע כי תקנות בעניין ועדת הערר והערר שבסמכות שר המשפטים לפי החוק, ויתקנו בהתייעצות עם השר.

מינהל – משמעה גם הסמכה לתקן, לשנות, להתלות או לבטל בדרך שהותקנו התקנות או ניתנה ההוראה". בהתאם לכך, סימן ח' לפרק ט' יחליף את כל ההסדרים האמורים לעיל.

עוד מוצע להסמיך את המנהל, במקרה שבעל רישיון היה מעורב באירוע בטיחותי הנחקר לפי פרק ו', וכאשר הוא סבור כי הדבר נחוץ לשם שמירה על בטיחות הטיסה, להתלות את הרישיון (עד למועד הגשת דו"ח החקירה הסופי או עד למועד מוקדם יותר שיקבע), וזאת לאחר שנתן לבעל הרישיון הזדמנות להשמיע את טענותיו. הסדר דומה לכך קבוע בתקנה 11 לתקנות הטיס (חקירת תאונות ותקריות לכלי טיס), התשמ"ד-1984.

מוצע לקבוע כי במקרים שבהם מבקש המנהל להפעיל את סמכותו לפי סעיף זה על בסיס נסיבות הקשורות להתאמתו הרפואית של עובד הטיס למלא את תפקידו, יתייעץ קודם לכן עם רופא ר"א.

במקרים דחופים, שבהם נדרשת הגנה מיידית על שלום הציבור, מוצע להסמיך את המנהל להתלות רישיון של בעל רישיון לאלתר, ולפני שנתן לו הזדמנות להשמיע את טענותיו, ובלבד שיתאפשר לבעל הרישיון להביא את טענותיו לפני המנהל בהקדם האפשרי לאחר ההתליה ולא יאוחר מ־30 ימים לאחריה.

סעיף 36 מוצע לקבוע כי במקרה שבו טייס, לרבות מטיס של כלי טיס בלתי מאויש, מעורב בתאונת טיס, (לפי הגדרת "תאונת טיס" בסעיף 94 מדובר באירוע שחומרתו גבוהה שבו נהרג אדם או נפגע באופן חמור, או שנגרם לכלי הטיס נזק חמור או כשל מבני), יותלה הרישיון של עובד הטיס באופן מידי מכוח החוק. במקרה זה חומרת המקרה מדברת בעד עצמה ומצדיקה את התליה הרישיון באופן מידי, נוכח

(ג) שר המשפטים, בהתייעצות עם השר, ימנה משפטן הכשיר להתמנות לשופט בית משפט השלום, בעל רישיון עובד טיס ובעל ידע בדיני הטיס, ליושב ראש ועדת הערר, וכן משפטן שמתקיימים בו התנאים האמורים למלא מקום קבוע ליושב ראש ועדת הערר.

(ד) לצורך מינוי מותבים לוועדת הערר לפי סעיף קטן (ב), יכין השר רשימות כמפורט להלן:

(1) רשימת עובדי טיס שתכלול שלושה עובדי טיס, לפחות, מכל תפקיד מתפקידי עובדי טיס כאמור בסעיף 2, שהם בעלי ניסיון של חמש שנים לפחות במילוי התפקיד האמור; הכנת הרשימה כאמור תיעשה על פי המלצת הגופים המייצגים, לדעת השר, את עובדי הטיס באותם תפקידים;

(2) רשימה הכוללת עובדי המדינה ואנשי ציבור בעלי ידע וניסיון בתחום התעופה; הכנת הרשימה כאמור תיעשה על פי המלצת המנהל.

(ה) החלטת ועדת הערר ניתנת לערעור לפני בית משפט לעניינים מינהליים.

(ו) על ערר לפי סעיף זה ועל ועדת הערר יחולו ההוראות לפי חוק בתי דין מינהליים, התשנ"ב-1992¹⁵, בשינויים המחויבים, בשינויים המפורטים בסעיפים קטנים (ב) עד (ה), ובשינויים אלה:

(1) יושב ראש ועדת הערר יהיה ראש בית הדין;

(2) עיכוב ביצוע של החלטת המנהל שעליה עוררים, לפי סעיף 33 לחוק האמור, יהא מטעמים מיוחדים שיירשמו;

(3) תקנות לפי סעיף 54(ב) לחוק האמור, לעניין ועדת הערר וערר לפי סעיף זה, יותקנו בהתייעצות עם השר.

38. אדם שבוטל רישיון עובד הטיס שהיה בידו או הגדר שבו, לא יגיש בקשה לרישיון או להגדר חדש, אלא לאחר שחלפה שנה ממועד הביטול כאמור.

בקשה לרישיון עובד טיס לאחר ביטול

39. עובד טיס שרישיונו הותלה או בוטל לפי הוראות סימן זה, ובידו גם רישיון מאותו סוג שניתן לו בידי הרשות המוסמכת לכך במדינה חברה, לא יעשה שימוש ברישיון האמור בשטח ישראל.

איסור שימוש ברישיון חוץ

ד ב ר י ה ס ב ר

סעיף 39 כדי למנוע מצב שבו מי שאוחז ברישיון ממדינה זרה, נוסף על רישיונו הישראלי, ימשיך לעשות שימוש ברישיונו הזר בתחומי ישראל, אף לאחר שרישיונו הישראלי המקביל הותלה או בוטל, מוצע לקבוע איסור על מי שמחזיק ברישיון זר כאמור מלעשות בו שימוש שעה שרישיונו הישראלי הותלה או בוטל. זאת, כדי להבטיח כי מי שנקבע לגביו כי אינו כשיר לעשות שימוש בזכויותיו לפי הרישיון הישראלי לא יוכל לעשות כן לפי רישיון זר שיש לו. הסדר דומה קבוע כיום בתקנה 16 לתקנות הרישיונות, ומוצע לעגנו בחקיקה ראשית.

סעיף 38 כדי למנוע מצב שבו מי שרישיונו בוטל יוכל לבקש את חידושו בתכופף למועד הביטול, מוצע לקבוע כי עובד טיס שרישיונו בוטל לא יגיש בקשה לרישיון חדש עד תום שנה ממועד הביטול. יש לזכור כי החלטת המנהל על ביטול רישיון צפויה להתקבל רק במקרים של התנהגות חמורה, והיא נתונה לביקורת כמתואר לעיל. הסדר דומה קבוע כיום בתקנה 18 לתקנות הרישיונות, ומוצע לעגנו בחקיקה ראשית. יצוין כי לפי תקנות ההפעלה (למשל, תקנה 374(ב)) המנהל מוסמך שלא ליתן רישיון הפעלה אווירית אם רישיון הפעלה אווירית קודם של מבקש הרישיון הותלה או בוטל. השר יהיה מוסמך להתקין הוראות מסוג זה מכוח סעיף 143(1) המוצע.

¹⁵ ס"ח התשנ"ב, עמ' 90.

סימן ט': הוראות כלליות

40. בסימן זה, "רישיון" – רישיון כאמור בפסקאות (1) עד (6) להגדרה "רישיון" שבסעיף 34. הגדרת רישיון
41. (א) בלי לגרוע מהתנאים לקבלת רישיון הקבועים בסימנים ב' עד ו', המנהל ייתן רישיון תנאים כלליים לקבלת רישיון רק למבקש שמתקיימים בו כל אלה:
- (1) מבקש הרישיון ביטח את עצמו, כנדרש לפי סעיף 42(א); הוראת פסקה זו לא תחול לגבי רשות שדות התעופה;
- (2) המבקש הוכיח להנחת דעתו של המנהל כי ברשותו ספרות מקצועית מעודכנת כנדרש לפי סעיף 42(ב)(1), וכן כוח אדם בעל ניסיון וכשירות מתאימים כנדרש לפי סעיף 42(ב)(2).
- (ב) הוראות סעיף זה לא יחולו לגבי רישיון עובד טיס.
42. (א) בעל רישיון יבטח את עצמו מפני חבות בשל נזק, לרבות נזק לצד שלישי, העלול להיגרם עקב פעילותו במסגרת הרישיון; הוראת סעיף קטן זה לא תחול לגבי רשות שדות התעופה.
- (ב) השר רשאי לקבוע חובות, הגבלות ותנאים נוספים שיחולו על בעל רישיון, ובכלל זה –
- (1) חובה להחזיק ספרות מקצועית הנדרשת לצורך הפעלת הרישיון, לעדכנה ולהפיצה לנוגעים בדבר, ולפעול על פי הספרות המקצועית המעודכנת כאמור;
- (2) חובה להעסיק כוח אדם בעל ניסיון וכשירות מתאימים ופעולות שעל בעל רישיון לנקוט במטרה להכשיר ולהדריך את כוח האדם האמור ולשמור על כשירותו;

ד ב ר י ה ס ב ר

- סעיף 40** סימן ט' לפרק ב' עוסק בהוראות כלליות החלות על בעלי הרישיונות הניתנים לפי פרק ב' (עובדי טיס, בתי ספר להדרכה, חברות התעופה בעלות רישיון להפעלה אווירית, מפעילי מכוני בדק, יחידות נת"א, ומפעילי שדות תעופה ומנחתים); בהתאם לכך מוצע להגדיר את המונח "רישיון" לצורך סימן זה ולמנות במסגרתו את כל סוגי הרישיונות האמורים לעיל הניתנים מכוח פרק ב'.
- סעיפים 41 ו-42** מוצע לרכז בסעיפים 41 ו-42 את התנאים המקדמיים הכלליים למתן רישיונות וחובות שיחולו על בעלי רישיונות; לגבי תנאים מקדמיים וחובות שאינן רלוונטיות לעובדי טיס הדבר נקבע במפורש.
- בין התנאים המקדמיים למתן רישיון מנויים תנאים אלה:
- (1) מבקש הרישיון ביטח את עצמו, וזאת בשל הסיכונים לנזקי גוף הטמונים בפעילויות טעונות רישיון; מוצע כי חובה הביטוח לא תחול לגבי רשות שדות התעופה, כפי שהוסבר בדברי ההסבר לסעיפים 12 עד 14 ו-31 לעיל. מוצע כי חובת ביטוח מכוח החוק לא תחול על עובדי טיס, ואולם מוצע כי השר יוסמך לפי סעיף 146(א)(6), לקבוע בתקנות חובת ביטוח שתחול על מפעיל אווירי בהפעלה פרטית, לבטח את עצמו מפני חבות בשל נזק, לרבות נזק לצד שלישי, העלול להיגרם עקב הפעלת כלי הטיס.
- חובת ביטוח לא חלה עד היום על מכוני בדק (שחלקם גם מורשים לפעול כמכוני הסמכה), אך עקב הסיכונים לנזקי גוף הגלומים בפעילותם מוצע להחילה. פער זה מקבל ביטוי בהוראת המעבר בסעיף 173 המוצע, ולפיה מפעיל מכוני בדק שרישיונו עמד בתוקף ערב תחילת החוק המוצע, יורשה להמשיך ולפעול בלא ביטוח למשך תקופה של שנה. לאחר שנה יהיה עליו לבטח עצמו, שאם לא כן יימצא מפר את הוראות החוק המוצע.
- (2) מבקש הרישיון הוכיח כי הוא מקיים את החובה להחזיק ספרות מקצועית מעודכנת, לעדכנה ולהפיצה לנוגעים בדבר, ולפעול על פי הספרות המקצועית המעודכנת כאמור; חובות אלה אינן חלות על עובד טיס.
- (3) מבקש הרישיון הוכיח כי הוא מקיים את חובותיו לעניין העסקת כוח אדם בעל ניסיון וכשירות מתאימים כפי שקבע השר בתקנות, ולעניין הפעולות שעליו לנקוט במטרה להכשיר ולהדריך את כוח האדם האמור ולשמור על כשירותו; חובות אלה אינן חלות על עובד הטיס;
- סעיף 42(ב) מסמיך את השר לקבוע חובות שיחולו על בעל רישיון בין השאר בעניינים המפורטים בו (למשל חובת תיעוד הפעולות שהוא מבצע וחובות דיווח למנהל). הסעיף האמור אינו קובע רשימה סגורה של עניינים, שכן ישנם נושאים רבים שיש להסדירם בתקנות ואשר לא פורטו במפורש בחוק וביניהם למשל: חובות של

(3) חובת תיעוד הפעולות שמבצע בעל הרישיון במסגרת רישיונו, ואופן שמירת התיעוד;

(4) חובות דיווח למנהל ביחס לפעילותו של בעל הרישיון.

(ג) הוראות סעיפים קטנים (א) ר"ב (1) ו"ב (2) לא יחולו לגבי עובד טיס.

43. השר רשאי לקבוע תקנות לעניין רישיונות, ובין השאר בעניינים אלה: סמכות התקנת תקנות לעניין רישיונות

(1) הוראות לעניין התנאים לקבלת רישיון, המנויים בפרק זה, וכן תנאים נוספים לקבלת רישיון;

(2) ההליכים לקבלת רישיון או חידושו, לרבות הוראות בדבר אופן הגשת הבקשה לקבלה או לחידוש של רישיון, המסמכים שיש לצרף לבקשה כאמור, והתנאים הנדרשים לשם חידושו;

(3) תקופת תוקפו של רישיון;

(4) פרטים שייכללו ברישיון, ובכלל זה תנאים להפעלתו ולשימוש בו;

(5) שינוי רישיון;

(6) הגבלות לעניין העברת רישיון.

44. השר רשאי לקבוע בתקנות, נסיבות שבהן לא תחול חובת רישיון, לפי הוראות פרק זה, או לא יחול תנאי מהתנאים לקבלת רישיון, ורשאי הוא לקבוע תנאים חלופיים לעניין זה.

פרק ג': כלי טיס

סימן א': תיכון וייצור של כלי טיס וציוד תעופתי

45. בסימן זה, "כלי טיס" – כלי טיס, מנוע של כלי טיס או מדחף שלו. הגדרת כלי טיס

ד ב ר י ה ס ב ר

תוקפו של רישיון; פרטים שייכללו ברישיון, ובכלל זה תנאים להפעלתו ולשימוש בו; שינוי רישיון; הגבלות לעניין העברת רישיון.

סעיף 44 ענף התעופה מתאפיין, בין השאר, במגוון גדול ובמנעד רחב של נפחי פעילות. כך, אין דומה רישיון להפעלת בית ספר להדרכת טייסי אווירונים זעירים או מכון בדק לביצוע פעולות בדק לאווירונים זעירים, לרישיון להפעלת בית ספר להדרכת טייסי אווירונים המשמשים בהובלה מסחרית של נוסעים וטובין (Airlines) או מכון בדק המבצע פעולות בדק באווירונים גדולים כאמור. כדי לאפשר קביעת תקנות מידתיות, שמתחשבות גם במאפיינים שונים של בעלי רישיונות דומים, מוצע להסמיך את השר, לקבוע בתקנות, נסיבות שבהן לא תחול חובת רישיון לפי פרק ב', או לא יחול תנאי מהתנאים לקבלת רישיון, וכן להסמיכו לקבוע תנאים חלופיים לעניין זה.

סעיף 45 מוצע להגדיר לעניין סימן א' לפרק ג', כי המונח "כלי טיס" יכלול גם מנוע של כלי טיס או מדחף שלו. זאת שכן מבחינת תיכון וייצור, ישנה מומחיות מקצועית מיוחדת וייתכנו הסמכות ספציפיות לתיכון וייצור של מנוע או מדחף של כלי טיס.

בעלי רישיונות מסוימים לנהל מערכת לניהול הבטיחות (SMS – Safety Management System), חובות בעל רישיון הפעלה אווירית הנוגעות לפעולות נדרשות לצורך הכנה לטיסה ושיגור טיסות ודרישות מיוחדות לבדק. כמו כן יש לקרוא הוראה כללית זאת יחד עם סעיף 146(א)(7) המסמיך את השר לקבוע תקנות ליישום הוראות אמנת שיקגו, ובכלל זה חובות שיחולו על בעלי רישיונות.

סעיף 43 מוצע להסמיך את השר לקבוע תקנות לעניין רישיונות לפי פרק ב', בין השאר בעניינים אלה:

(1) הוראות לעניין התנאים לקבלת רישיון המנויים בפרק ב' – במסגרת ההוראות כאמור יהיה ניתן לפרט את התנאים לקבלת רישיון הקבועים בפרק ב', באופן כללי, ובין השאר לקבוע תנאים שונים לסוגים שונים של רישיונות, וכיו"ב, וכן לקבוע תנאים נוספים לקבלת רישיון (למשל תנאים שיקבע ארגון ICAO כסטנדרטים בין-לאומיים חדשים לפי נספחי אמנת שיקגו);

(2) הוראות ביצוע לעניין ההליכים לקבלת רישיון או חידושו, ובכלל זה הוראות בדבר אופן הגשת הבקשה לקבלה או לחידוש של רישיון, המסמכים שיש לצרף לבקשה כאמור, והתנאים הנדרשים לשם חידושו; תקופת

46. (א) השר יקבע אמות מידה מפורטות ומקיפות לעניין תיכון וייצור של כלי טיס – קביעת אמות מידה לתיכון ולייצור של כלי טיס וציוד תעופתי

(1) במטרה להבטיח את כשירותו האווירית של כלי הטיס שייוצר על פי התכנון האמור, בין השאר, בהתאם להוראות נספח 8 לאמנה (בסימן זה – כללי הכושר האווירי);

(2) במטרה להבטיח כי כלי הטיס שייוצר על בסיס התכנון האמור יעמוד בהוראות לעניין שמירה על הגנת הסביבה בהתאם לנספח 16 לאמנה (בסימן זה – כללי הגנת הסביבה).

(ב) השר יקבע אמות מידה מפורטות ומקיפות לעניין תיכון וייצור של ציוד תעופתי, במטרה להבטיח כי הציוד התעופתי מתאים לשימוש תעופתי (בסימן זה – כללי התאמה לשימוש תעופתי).

47. (א) המנהל ייתן למתכנן של סוג כלי טיס (Type), המבקש זאת, תעודת סוג המגדירה את התכנון של אותו סוג כלי טיס, לרבות הציוד התעופתי המיועד להתקנה בו, והמאשרת את התכנון לצורך ייצור כלי הטיס והציוד התעופתי על פיו, בהתקיים כל אלה:

(1) כלי הטיס והציוד התעופתי ממלאים אחר כללי הכושר האווירי וכללי התאמה לשימוש תעופתי, החלים לגביהם; מצא המנהל כי כללי הכושר האווירי אינם מתאימים או מספיקים לגבי כלי טיס מסוים, לצורך שמירה על רמת בטיחות נאותה, רשאי הוא להורות על תנאים אחרים או נוספים שיש לקיימם לגבי כלי הטיס, במטרה להבטיח רמת בטיחות כאמור;

(2) כלי הטיס ממלא אחר כללי הגנת הסביבה החלים לגביו;

(3) אין בכלי הטיס, תכונה או אפיון העלולים לפגוע בבטיחות הטיסה, בעת הפעלתו;

ד ב ר י ה ס ב ר

המונה בתקנות התייעוד, המתאר את אמות המידה המפורטות והמקיפות שאומצו כבסיס לרישוי הכשירות האווירית של כלי טיס בישראל, הוא "כללי הכושר האווירי", ומוצע לדבוק במונח זה במסגרת החוק המוצע. במקביל, מוצע כי אמות המידה שאומצו לצורך עמידה בנספח 16 לאמנה ייקראו מעתה "כללי הגנת הסביבה".

בהתאם לכך, מוצע בסעיף 46 לעגן בחקיקה ראשית את סמכותו של השר לקבוע את כללי הכושר האווירי וכללי הגנת הסביבה שיחולו על כלי טיס, מנועיהם, מדחפיהם או ציוד תעופתי, שיתוכננו או ייוצרו בישראל. כמוסבר להלן בדברי ההסבר לסעיפים 52 ו-60, כללי הכושר האווירי וכללי הגנת הסביבה שנקבעו כאמור משמשים הן כבסיס למתן תעודות כושר טיסה לכלי טיס הנכנסים לראשונה לרישום ישראלי, והן כבסיס למתן תעודות כושר טיסה בהמשך חייו של כלי טיס ישראלי.

47 סעיף מדינת התכנון היא המדינה בעלת סמכות השיפוט על הגורם האחראי לתיכון סוג (Type) של כלי הטיס. היא מאשרת את תכנון הסוג של כלי הטיס ועמידתו בכללי הכושר האווירי וכללי הגנת הסביבה שהיא קבעה או אימצה.

סעיף 46 תיכון (Design), בניה וייצור של כלי טיס, מנועיו ומדחפיו וציוד תעופתי, הן פעולות מורכבות ביותר, המחייבות תאימות לסטנדרטים מקצועיים בין-לאומיים מוכרים. מדינה חברה שקיימת בה תעשיית תיכון וייצור (כגון ישראל) מחויבת, לצורך מילוי תפקידיה ומימוש אחריותה כמדינת התכנון או מדינת הייצור, לפי נספח 8 לאמנת שיקגו, לאמץ אמות מידה מקיפות ומפורטות הממלאות אחר הסטנדרטים הקבועים בנספח 8 לאמנה, כבסיס לרישוי הכשירות האווירית. בנוסף, לפי נספח 16 לאמנת שיקגו, מחויבת מדינה חברה כאמור לאמץ אמות מידה שנועדו להגביל את הרעש ופליטת זיהום האוויר מכלי הטיס שתוכננו ויוצרו לפיהם (תקני הגנת הסביבה) בהתאם לסטנדרטים הקבועים בנספח 16 כאמור.

בישראל, אומצו לעניינים אלה תקני הרישוי האמריקניים – חלקים 23 עד 35 של תקנות התעופה הפדראליות (FAR – Federal Aviation Regulations, Parts 23–35) – באמצעות תקנות הטיס (נוהלי תיעוד כלי טיס וחלקיהם) התשל"ז-1977 (להלן תקנות התייעוד). לגבי אווירונים זעירים אומץ, כבסיס רישוי הכשירות האווירית, חלק "S" לתקנות התעופה האזרחית הבריטיות ("BCAR S").

(4) מתקיימים תנאים נוספים שקבע השר למתן התעודה, ובכלל זה תנאים לעניין תהליך התיכון, שלביו והפיקוח עליו, וחובות שעל המתכן לעמוד בהן במהלך תהליך התיכון.

(ב) על הגבלת תעודת סוג, התלייתה וביטולה יחולו הוראות סעיף 35(א)(1) עד (3), בשינויים המחוייבים.

48. (א) לא ייצר אדם כלי טיס, לצורך שיווק, אלא אם כן בידו רישיון לכך שניתן לפי הוראות סימן זה, ובהתאם לתנאי הרישיון ולהוראות לפי חוק זה.

ייצור כלי טיס
וציוד תעופתי –
חובת רישוי

(ב) לא ייצר אדם ציוד תעופתי או חלק מכלי טיס, לצורך שיווק, אלא אם כן בידו רישיון לייצור אותו ציוד תעופתי או חלק מכלי הטיס, שניתן לפי הוראות סימן זה, או שהייצור נעשה במסגרת רישיון לייצור כלי טיס כאמור בסעיף קטן (א), והכל בהתאם לתנאי הרישיון ולהוראות לפי חוק זה.

49. (א) המנהל ייתן רישיון ייצור למבקש שמתקיימים בו כל אלה:

(1) מבקש הרישיון מחזיק בתעודת סוג או שהוא בעל זכות שימוש בתעודה כאמור, ולעניין כלי טיס הפטור מתעודת סוג לפי סעיף 51(5), או ציוד תעופתי – התכן של כלי הטיס או הציוד התעופתי עומד בכללי הכושר האווירי, בכללי השמירה על איכות הסביבה ובכללי התאמה לשימוש תעופתי, החלים לגביו;

ד ב ר י ה ס ב ר

סוג, התלייתה וביטולה יחולו ההוראות הרלוונטיות מן ההסדר הקבוע בסעיף 35(א)(1) עד (3). בשינויים המחוייבים הנובעים מכך שמדובר בתעודת סוג ולא ברישיון. בהתאם לכך, העילות להגבלה, התליה או ביטול של תעודת סוג הן: תעודת הסוג ניתנה על יסוד מידע כוזב או שגוי; חדל בעלת תנאי מהתנאים לקבלת תעודת הסוג; בעל תעודת הסוג הפר הוראה מההוראות לפי החוק המוצע, לרבות חובה שנקבעה לפי סעיף 51;

תהליך הרישוי מחייב את מדינת התכן לפקח על תיכון הסוג החדש ובניית הדגם ולתעדו במדויק. מתכנן כלי הטיס מתחיל את תהליך הרישוי בהגשת בקשה לתעודת סוג לרשות המוסמכת. לאחר מכן הוא מגיש לבחינתה ואישורה תכניות, תרשימים, שרטוטים, מפרטים, חישובים, הצדקות, דוחות, תוצאות של בדיקות ומסמכי תיעוד נוספים.

הרשות המוסמכת בוחנת באמצעות מהנדסיה, על בסיס תהליכי הרישוי המחייבים, את התאמת המסמכים שהוגשו לכללי הכושר האווירי ולכללי הגנת הסביבה שנקבעו או אומצו על ידי המדינה.

לאחר בניית הדגם מתחיל שלב תיעוד ואישור ניסויי הקרקע והאוויר, שבסופו מאושרת כשירותו האווירית של הסוג החדש, מאושר תכן הסוג וניתנת למתכן "תעודת סוג" (Type Certificate). בנוסף, לפי נספח 8 לאמנת שיקגו, ככל שבהליך הרישוי של סוג חדש של כלי טיס נמצא כי כללי הכושר האווירי שנקבעו כאמור אינם מתאימים או אינם מספקים, על מדינת התכן לדרוש דרישות אחרות או נוספות המבטיחות רמה שוות ערך של בטיחות הטיסה שעליה מבוססים כללי הכושר האווירי. נושאים אלה מוסדרים בפרקים השני עד החמישי לתקנות התיעוד.

מוצע לעגן בחקיקה ראשית את סמכותו של מנהל רת"א לתת תעודות סוג, על בסיס תהליכי הפיקוח, האישור והתיעוד דלעיל, אם מצא כי תכן הסוג של כלי הטיס המנוע או המדחף שלו ממלא אחר כללי הכושר האווירי וכללי הגנת הסביבה שקבע השר לפי סעיף 46, או ממלא אחר הוראות מיוחדות שהורה (אם נוכח כי תקני הרישוי אינם מתאימים או אינם מספקים) ואם מצא כי אין בכלי הטיס, תכונה או אפיון העלולים לפגוע בבטיחות הטיסה, בעת הפעלתו. עוד מוצע לקבוע כי על הגבלת תעודת

סעיפים השלב הבא לאחר אישור תכן הסוג ומתן 48 ו-49 תעודת סוג הוא ייצור סדרתי של כלי טיס על פי אותו תכן. מדינת היצרן היא המדינה בעלת סמכות השיפוט על הגורם האחראי להרכבתו הסופית (Final assembly) של כלי הטיס – הוא היצרן.

לפי נספח 8 לאמנת שיקגו, מדינת היצרן אחראית לוודא כי תהליכי הייצור מפקחים ומבוקרים בידי מערכת לאבטחת איכות הבניה וההרכבה, וכן לתעד את תהליכי הייצור. על מבקש רישיון יצרן (Production Certificate) להוכיח לרשות המוסמכת כי הוא בעל זכויות בתעודת סוג וכי הוא ערוך לייצורו הסדרתי, מבחינת המיתקנים, הציוד, המכשירים, הכלים, הספרות המקצועית, תהליכי ייצור, תהליכי בקרת איכות, תהליכי תיעוד ודיווח, תהליכי איסוף מידע ניתוחו והערכתו וכיו"ב.

ככל שמדינת היצרן אינה מדינת התכן, עליה לוודא כי הסכמי היצרן עם המתכנן מבטיחים שיתוף פעולה בניתוח והערכה של מידע הנאסף עקב הפעלת כלי הטיס.

עוד לפי נספח 8 לאמנת שיקגו מדינת הייצור אחראית לכך שכל כלי טיס מיוצר (לרבות חלקיו והציוד התעופתי שבו), מתאים לתכן הסוג המאושר בתעודת הסוג שלו.

- (2) מבקש הרישיון ביטח את עצמו כנדרש לפי סעיף 50;
- (3) המבקש הוכיח להנחת דעתו של המנהל כי ברשותו המיתקנים והציוד המתאימים הדרושים לתהליך הייצור, כנדרש לפי סעיף 51(4)(א);
- (4) המבקש הוכיח להנחת דעתו של המנהל כי הוא ערוך לקיים מערכת לאבטחת איכות כנדרש לפי סעיף 51(4)(ב) וכי ברשותו ספרות מקצועית מעודכנת לביצוע תהליכי הייצור, כנדרש לפי סעיף 51(4)(ג).
- (ב) השר רשאי לקבוע תקנות לעניין התנאים לקבלת רישיון המנויים בסעיף קטן (א), ורשאי הוא לקבוע תנאים נוספים לקבלת רישיון כאמור.
- (ג) המנהל יקבע ברישיון, בין השאר, את אלה:
- (1) כלי הטיס, החלק מכלי הטיס או הציוד התעופתי המאושר לייצור, לפי העניין;
- (2) התכן שעל פיו ייוצר כלי הטיס, החלק מכלי הטיס או הציוד התעופתי, לפי העניין, והתנאים לייצור.
- (ד) על הגבלת רישיון ייצור, התלייתו וביטולו יחולו הוראות סעיף 35(א)(1) עד (3), בשינויים המחויבים.

ד ב ר י ה ס ב ר

נעשה על ידי קבלן משנה במסגרת רישיון לייצור כלי טיס, וזאת בהתאם לתנאי הרישיון ולהוראות לפי החוק המוצע.

עוד מוצע לעגן בחקיקה ראשית את התנאים למתן רישיון ייצור כאמור, ולהסמיך את השר לקבוע תנאים נוספים לצורך מתן הרישיון. במסגרת קביעת תנאים נוספים יהיה ניתן להחיל, למשל, את חובתו של בעל רישיון ייצור לקיים מערכת לניהול הבטיחות (Safety Management System) לפי הפרק החמישי לחלק הראשון לנספח 8 לאמנה, שצפויה להיכנס כסטנדרט בין-לאומי מחייב משנת 2013. בנוסף, מוצע להסמיך את מנהל רת"א לקבוע ברישיון הייצור את כלי הטיס, החלק מכלי הטיס או הציוד התעופתי המאושר לייצור, לפי העניין, ואת התכן שעל פיו ייוצר כלי הטיס, החלק מכלי הטיס או הציוד התעופתי, לפי העניין, והתנאים לייצור.

תנאים אלה מכתביים, למעשה את המסגרת לפעילותו של בעל רישיון ייצור וחריגה מהם מהווה עילה להטלת עיצום כספי בסכום הבסיסי לפי פרק ט'.

עוד מוצע לקבוע כי על הגבלת רישיון ייצור, התלייתו וביטולו יחולו ההוראות הרלוונטיות מן ההסדר הקבוע בסעיף 35(א)(1) עד (3) בשינויים המחויבים הנובעים מכך שהמדובר ברישיון ייצור. בהתאם לכך העילות להגבלה, ביטול או התליה של רישיון ייצור הן: רישיון הייצור ניתן על יסוד מידע כוזב או שגוי; חדל להתקיים תנאי מהתנאים לקבלת רישיון הייצור; בעל הרישיון הפר תנאי מתנאי הרישיון או הוראה מההוראות לפי חוק זה, לרבות חובה, הגבלה או תנאי לשימוש ברישיון לייצור שנקבע לפי סעיף 51;

לגבי כל כלי טיס שיוצר ונמצא מתאים לתכן הסוג בידי הרשות המוסמכת, זכאי היצרן לקבל תעודת כושר טיסה ראשונית – המאפשרת את הפעלתו בטיסות הבין לאומיות, לפי סעיף 31 לאמנת שיקגו.

בישראל, רישוי יצרנים בידי המנהל מוסדר בפרקים השישי והשביעי לתקנות התיעוד.

לגבי כלי טיס מסוימים, מדינה חברה יכולה להיות גם בעלת סמכות שיפוט לגבי "יצרן חלקים" – גורם שקיבל מהמתכנן זכויות לייצר רק חלק מכלי הטיס. במקרה זה אחריות המדינה החברה היא לוודא שהחלקים המיוצרים מתאימים לתכן הסוג. בישראל, רישוי יצרן חלקים בידי מנהל רת"א מוסדר בפרק העשירי לתקנות התיעוד.

מדינה חברה יכולה להיות גם בעלת סמכות שיפוט לגבי יצרני ציוד תעופתי – שהוא ציוד מדף המתאים לסוגים שונים של כלי טיס (כגון מערכות אוויוניקה, מערכות תקשורת, ציוד הצלה, כיסאות). גם לצורך כך על המדינה החברה לאמץ אמות מידה מפורטות ומקיפות לרישוי (כאשר גם בנושא זה אומצו תקנות התעופה הפדראליות האמריקניות). רישוי התכן והייצור של ציוד תעופתי מתבצע במאוחד, ואינו מחולק לשני שלבים כמו בכלי הטיס עצמו. בישראל, רישוי יצרנים של ציוד תעופתי מוסדר בפרק הארבעה עשר לתקנות התיעוד.

מוצע לעגן בחקיקה ראשית את ההסדר הבסיסי ולפיו ייצור כלי טיס לצורך שיווק, מותנה ברישיון לכך שנתן המנהל, ובקיום תנאי הרישיון וההוראות לפי החוק המוצע. כמו כן מוצע לקבוע כי לא ייצר אדם ציוד תעופתי או חלק מכלי טיס, אלא אם כן בידו רישיון לייצור אותו ציוד תעופתי או חלק מכלי הטיס, שנתן המנהל, או שהייצור

- חובת ביטוח 50. בעל רישיון ייצור יבטח את עצמו מפני חבות בשל נזק, לרבות נזק לצד שלישי, העלול להיגרם עקב פעילותו במסגרת הרישיון.
- תקנות לעניין תיכון וייצור 51. השר רשאי לקבוע הוראות לעניין תיכון וייצור כלי טיס וציוד תעופתי, ובכלל זה –
- (1) ההליכים לקבלת תעודת סוג ורישיון ייצור לפי סעיפים 47 ו-49, לרבות הוראות בדבר אופן הגשת הבקשה לקבלת תעודה או רישיון כאמור, המסמכים שיש לצרף לבקשה כאמור ותקופת תוקפה של הבקשה;
- (2) שינוי תעודת סוג או רישיון ייצור ותוספת לתעודת סוג;
- (3) חובת מחזיק תעודת סוג לתת מענה ופיתרון לתקלות ולנזקים שנגרמו לכלי טיס בשל כשלים בתכן;
- (4) חובות ותנאים שיחולו על בעל רישיון ייצור לעניין תהליך הייצור ושלביו, ובכלל זה –
- (א) חובה להחזיק ולעשות שימוש, במסגרת פעילותו על פי הרישיון, במיתקנים ובציוד מתאימים הדרושים לתהליך הייצור;
- (ב) חובה לקיים מערכת לאבטחת איכות;
- (ג) חובה להחזיק ספרות מקצועית הנדרשת לביצוע תהליכי הייצור, לעדכנה ולהפיצה לנוגעים בדבר, ולפעול על פי הספרות המקצועית המעודכנת כאמור;

ד ב ר י ה ס ב ר

- סעיף 50 בשל אחריות בעל רישיון ייצור למוצריו, והסיכונים לנזקי גוף הנובעים מהפעלת כלי טיס או ציוד תעופתי שבו, קיים אינטרס ציבורי מובהק לכך שלבעלי רישיון ייצור יהיה ביטוח מפני חבות בשל נזק, לרבות נזק לצד שלישי, העלול להיגרם עקב פעילותו כבעל רישיון ייצור. מוצע להטיל על בעל רישיון ייצור חובת ביטוח כאמור. חובה זאת אינה קיימת היום בתקנות התיעוד.
- הפער החוקי בין ההסדר המוצע למצב הקיים בעניין זה מקבל אף הוא ביטוי בהוראת המעבר הקבועה בסעיף 173 המוצע, ולפיה בעל רישיון ייצור שעמד בתוקף ערב תחילת החוק המוצע, יורשה להמשיך ולפעול בלא ביטוח למשך תקופה של שנה. לאחר שנה יהיה עליו לבטח את עצמו, שאם לא כן יימצא מפר את הוראות החוק המוצע.
- סעיף 51 מוצע להסמיך את השר לקבוע תקנות בשורה של נושאים הנוגעים לתיכון וייצור של כלי טיס וציוד תעופתי ובהם:
- (1) ההליכים לקבלת תעודת סוג ורישיון ייצור לרבות הוראות לגבי תוקף הבקשה. חשיבותה של הוראה זאת בכך שתהליך רישוי סוג חדש של כלי טיס הוא תהליך ארוך שבמהלכו מתעדכנים כללי הכושר האווירי וכללי הגנת הסביבה שעל בסיסם מתוכנן כלי הטיס. לפי תקנה 6 לתקנות התיעוד, תוקפה של בקשה לתעודת סוג הוא ל-3 או 5 שנים, לפי סוג כלי הטיס. במשך תקופה זאת המתכן מחויב לכללי הכושר האווירי ולכללי הגנת הסביבה כפי שהיו בתוקף בעת הגשת הבקשה לתעודת סוג. לאחר חלוף
- התקופה האמורה עליו לעמוד בכללים כאמור שהם בתוקף ביום פקיעת הבקשה הראשונית;
- (2) הוראות לעניין שינוי תעודות סוג וקבלת תעודת סוג – תוספת. תעודת סוג – תוספת ניתנת כאשר מתוכננת הסבה של כלי טיס (למשל מנוסעים למטען או להיפך). תעודת סוג – תוספת מתבססת על התכן המאושר של תעודת הסוג המקורית, אך מאשרת שינויים ממנו או תוספות לגביו, בתהליכים דומים לאלה של מתן תעודת הסוג המקורית.
- (3) חובת הגורם המתכן לתת מענה ופיתרון לתקלות ולנזקים שנגרמו לכלי טיס בשל כשלים בתכן; זאת שכן לפי נספח 8 לאמנת שיקגו, ככל שיתגלו בעתיד פגמים או בעיות בתיכון הסוג, יהא הגוף המתכן, באמצעות מדינת התכן, אחראי לתת פתרונות לפגמים ובעיות אלה, ולהעבירם לידיעת כל מפעיל של כלי טיס מאותו סוג. בהתאם לכך, מדינת התכן מחויבת, על פי אמנת שיקגו, לוודא כי למתכן יש מערכת לקבלת מידע הנצבר אצל מפעילי כלי טיס (בדבר תקלות, פגמים וכיו"ב) לניתוחו ולהערכתו לצורך מציאת פתרונות להבטחת הכשירות האווירית הנמשכת של כלי הטיס שיוצרו על פי תכן הסוג;
- (4) חובות שיחולו על בעל רישיון ייצור לגבי תהליך הייצור ושלביו ובהן: חובה להחזיק ולעשות שימוש, במסגרת פעילותו, במיתקנים ובציוד מתאימים הדרושים לתהליך הייצור, וכן למקם את מיתקני הייצור כאמור באופן שיאפשר פיקוח יעיל על תהליך הייצור; חובה לקיים מערכת לאבטחת איכות; חובה להחזיק ספרות מקצועית הנדרשת לביצוע תהליכי

(ד) חובה לקבוע סימני זיהוי בכלי טיס, בחלקים מכלי טיס או בציוד תעופתי;

(ה) חובת תיעוד תהליך הייצור ושמירת התיעוד;

(ו) חובת דיווח למנהל ביחס לפעילותו.

(5) פטור מרישיון ייצור או מהתנאים המקדמיים לקבלת הרישיון, כולם או חלקם;

(6) הוראות לעניין מינוי נציגי המנהל מקרב עובדי המתכן או היצרן, לצורך פיקוח ובקרה על תהליך התיכון והייצור ותיעודו, לרבות סמכויותיהם, החובות המוטלות עליהם, ואישור המלצותיהם בידי המנהל.

52. השר רשאי לקבוע הוראות לעניין ייבוא וייצוא של כלי טיס, חלק מכלי טיס או ציוד תעופתי, ובכלל זה תנאים והגבלות לייבוא ולייצוא כאמור.

ייבוא וייצוא של כלי טיס או ציוד תעופתי

ד ב ר י ה ס ב ר

מסמך המתעד את תהליך התיכון. למעשה מדובר בפיקוח מתמשך ומתמיד של פרויקטים גדולי היקף, המחייב, מעבר לדרגה גבוהה מאוד של אמון, ידע מעמיק בתחום. בעולם, מקובל בתעשיית התיכון והייצור של כלי טיס להיעזר ב"נציג המנהל" – אדם המועסק בידי המתכן או היצרן, שיש לו את ההשכלה, הידע והניסיון הנדרשים, ואשר עובר הכשרה מיוחדת לתפקיד זה.

הסדר בנושא זה קבוע היום בתקנות הטיס (נציגי המנהל), התשמ"א-1981, ומוצע להסמיך את השר להמשיך ולקבעו בתקנות.

סעיף 52 בנספח 8 לאמנת שיקו נקבע הסדר ולפיו כאשר כלי טיס שיש לו תעודת כושר טיסה תקפה שניתנה מאת מדינה חברה (מדינת הרישום הראשונה), נרשם במרשם של מדינה חברה אחרת (מדינת הרישום החדשה), בדרך כלל בשל העברת בעלות בו, מדינת הרישום החדשה יכולה להתחשב בתעודת כושר הטיסה הקיימת כהוכחה מספקת לכך שכושרו האווירי של כלי הטיס ממלא אחר דרישות נספח 8 לאמנה, בכפוף לתוקף התעודה (לאחר מכן, הכשירות האווירית תיבחן לפי כללי הכושר האווירי שנקבעו, כאמור בדברי ההסבר לסעיף 46).

בחלק מהמדינות החברות כמו גם בישראל, לפי תקנה 117 לתקנות התיעוד, העברת כלי טיס למרשם של מדינה אחרת מלווה ב"תעודת כושר טיסה לייצוא" (Export Certificate of Airworthiness) המהווה אישור ממדינת הרישום הראשונה, כי נערכה לכלי הטיס ביקורת כשירות אווירית סמוך למתן התעודה, וכי הוא נמצא כשיר לטיסה.

בנוסף, נקבעו בפרק השנים עשר לתקנות התיעוד הוראות לעניין יבוא כלי טיס, מנועים, מדחפים, חומרים, חלקים וציוד תעופתי, שתכליתן להבטיח כי כלי טיס, מנועים, מדחפים, ציוד תעופתי חלקים וחומרים כאמור ממלאים אחר כללי הכושר האווירי שאומצו לפי סעיף 46. מוצע להסמיך את השר להמשיך ולקבוע בתקנות הסדרים בנושאים אלה.

הייצור, לעדכנה ולהפיצה לנוגעים בדבר, ולפעול על פי הספרות המקצועית המעודכנת כאמור; חובה לקבוע סימני זיהוי בכלי טיס, בחלקים מכלי טיס או בציוד תעופתי; חובת תיעוד תהליך הייצור ושמירת התיעוד; חובת דיווח למנהל ביחס לפעילותו. הסדרים בנושאים אלה קיימים כיום בפרקים השישי, השביעי, השמיני, העשירי והארבעה עשר לתקנות התיעוד.

יצוין כי ההוראה אינה מנוסחת כרשימה סגורה של נושאים שכן ייתכנו נושאים נוספים שלגביהם ייקבעו חובות של בעל רישיון ייצור (למשל, חובת החזקת מערכת SMS כאמור לעיל וחובות דיווח למתכן כלי הטיס);

(5) פטור מרישיון ייצור או מהתנאים המקדמיים לקבלת הרישיון, כולם או חלקם; כך למשל בהקשר של כלי טיס הבנוי על ידי חובב. במידה מסוימת כך גם לגבי התעופה הספורטיבית של כלי טיס קטנים המשמשים בעיקר למטרות פנאי, שלגביהם תהליך התיכון והייצור הוא שונה. מדובר בתעשייה שהסיכונים לציבור הרחב ממנה קטנים באופן משמעותי. תעשיית ייצור כלי טיס ספורטיביים יכולה להתפתח גם באופן מקומי (בארה"ב למשל) בלי להתבסס על טיסות בין-לאומיות, ולכן קטן משקלו של האינטרס הבין לאומי לאחידות ברישוי הכשירות האווירית שלהם.

בהתאם לכך מוצע להסמיך את שר התחבורה לקבוע סוגי כלי טיס שלא נדרש, לצורך ייצורם או לקבלת תעודת כושר טיסה לגביהם, כי תינתן לגבי התכן שלהם תעודת סוג. לגבי כלי טיס אלה, כמו גם ציוד תעופתי, מוצע כי אישור תכן כלי הטיס או הציוד התעופתי ייעשה במאוחד עם רישיון הייצור שניתן לגבי כלי הטיס או הציוד התעופתי;

(6) הוראות לעניין מינוי נציגי המנהל מקרב עובדי המתכן או היצרן, לצורך פיקוח ובקרה על תהליך התיכון והייצור ותיעודו, לרבות סמכויותיהם, החובות המוטלות עליהם, ואישור המלצותיהם בידי המנהל.

תהליך רישוי של תיכון סוג חדש של כלי טיס וייצורו הוא תהליך מורכב ורחב היקף, המחייב פיקוח על כל שלב ושלב, על כל דוח, ניסוי, שרטוט, ובאופן כללי – על כל

סימן ב': רישום וסימון כלי טיס

53. (א) לא יפעיל אדם כלי טיס אלא אם כן כלי הטיס רשום בפנקס הרישום וקימת לגביו תעודת רישום תקפה.
- (ב) על אף הוראות סעיף קטן (א) –
- (1) כלי טיס הכשיר לרישום בפנקס הרישום, שהוגשה לגביו בקשה לרישום בפנקס ולקבלת תעודת רישום, ניתן להפעילו גם בטרם נרשם, בהתאם להוראות שקבע השר לעניין זה;
- (2) כלי טיס המופעל על ידי מי שעוסק במכירת כלי טיס, במסגרת עיסוקו, אינו טעון רישום לפי הוראות סעיף קטן (א), בכפוף לתנאים ולהוראות שקבע השר לעניין זה.
54. (א) כלי טיס הרשום בפנקס הרישום יראו אותו ככלי טיס בעל נתינות ישראלית.
- (ב) כלי טיס הרשום בפנקס הרישום של מדינה חברה יראו אותו ככלי טיס בעל נתינות של אותה מדינה.
55. (א) השר יקבע, בכפוף להוראות סעיף קטן (ב), את תנאי הכשירות לרישום כלי טיס בפנקס הרישום במטרה –
- (1) להבטיח זיקה מספקת של כלי הטיס למדינת ישראל;
- (2) להבטיח כי לא יהיה ברישום משום פגיעה בביטחון המדינה או ביחסי החוץ שלה.
- (ב) כלי טיס הרשום במרשם של מדינה חברה אינו כשיר לרישום בפנקס הרישום.

ד ב ר י ה ס ב ר

עיסוקו, שכן הרישום ייעשה לאחר שהמטוס יימכר. הסדר בנושא זה קיים בתקנות 26 עד 33 לתקנות הרישום.

הסעיף בא להבהיר כי אף במקרים חריגים אלה ההפעלה לא תיעשה אלא בכפוף לתנאים ולהוראות שקבע השר.

סעיף 54 מוצע לעגן בחוק את העיקרון שעליו הסכימו המדינות החברות בסעיף 17 לאמנת שיקגו, הקובע כי לכלי טיס הנתינות של המדינה שבה הוא רשום.

סעיף 55 מוצע להסמיך את השר לקבוע את תנאי הכשירות לרישום כלי טיס בפנקס הישראלי – וכפועל יוצא מסעיף 54: להענקת נתינות ישראלית לכלי הטיס – וזאת תוך שקילת המטרות האלה: הבטחת זיקה מספקת של כלי הטיס למדינת ישראל, כמדינת רישום, וכן מניעת פגיעה בביטחון המדינה או ביחסי החוץ שלה. תנאי הכשירות לרישום כלי טיס בפנקס הרישום קבועים כיום בתקנה 3 לתקנות הרישום.

עוד מבוקש לעגן בחוק את העיקרון המגולם בסעיף 18 לאמנת שיקגו, ולפיו לא ניתן לרשום כלי טיס בשתי מדינות במקביל (אך ניתן להעבירו ממרשם של מדינה אחת למרשם של מדינה אחרת) וזאת על ידי קביעת אי-הכשירות של מטוס הרשום במרשם של מדינה חברה לרישום בפנקס בישראל.

סעיף 53 רישום כלי טיס מהווה מעין "תעודת זהות" לכלי הטיס, המאפשרת את זיהויו וזיהוי הדיינים החלים עליו בכל מקום שבו הוא נמצא. הדבר מתחייב מאופייה של פעילות הטיסה הבין-לאומית. סימן ב' לפרק ג' לחוק מבקש לעגן במשפט הישראלי את עקרונות אמנת שיקגו לעניין זה. לפי סעיף 19 לאמנת שיקגו רישום כלי טיס במדינה חברה יהיה לפי חוקי אותה מדינה. רישום וסימון כלי טיס מוסדרים בנספח 7 לאמנת שיקגו, שעיקרו הוראות טכניות באשר לרישום ולסימון.

הסעיף המוצע מבקש לקבוע את חובת הרישום של כלי הטיס בצד האיסור להפעיל כלי טיס שאינו רשום ושאינו לגביו תעודת רישום תקפה. הוראה דומה קבועה כיום בתקנה 3(א)(2) לתקנות הטיס (רישום כלי טיס וסימון), התשל"ד-1973 (להלן – תקנות הרישום), ואולם בהיותה הוראת יסוד במשטר התעופה הבין-לאומי מוצע לקבעה בחקיקה ראשית.

הסעיף מבקש גם לקבוע חריגים לעניין הפעלת כלי טיס שאינו רשום, במקרה של מטוס שהוגשה לגביו בקשת רישום (שאו כבר החלו בהליכים מסודרים לביצוע הרישום) ואולם זו טרם הושלמה. הסדר בנושא זה קבוע בתקנה 11 לתקנות הרישום. כמו כן מוצע חריג במקרה של כלי טיס המופעל על ידי מי שעוסק במכירת כלי טיס, במסגרת

56. (א) המנהל אחראי לניהול פנקס רישום לצורך רישום כלי טיס בישראל, ולמתן תעודות רישום. פנקס הרישום ותעודות רישום.

(ב) בפנקס הרישום יירשמו, לגבי כלי הטיס, פרטי בעליו, שיעבודים ועיקולים שהוטלו על כלי הטיס, סימני לאומיותו ורישומו, פרטי הייצור שלו ופרטים נוספים, הכל כפי שקבע השר.

(ג) השר ראוי לקבוע הוראות לעניין הרישום בפנקס הרישום וניהול הפנקס, לעניין תעודות רישום, ולעניין החובות שיחולו על המחזיק בתעודת רישום ובכלל זה –

(1) ההליכים לרישום כלי טיס בפנקס הרישום ולקבלת תעודת רישום, לרבות הוראות לעניין אופן הגשת הבקשה לרישום ומועד הרישום;

(2) ההליכים לרישום שעבודים ועיקולים של כלי טיס בפנקס הרישום;

(3) ההליכים לרישום העברת בעלות בכלי טיס;

(4) הפרטים שייכללו בתעודת רישום ותקופת תוקפה;

(5) תנאים והליכים לשינוי הרישום, להשעייתו או למחיקתו, וכן לשינוי, להתליה או לביטול של תעודת רישום, והוראות לעניין רישום שאינו בר תוקף.

57. (א) לא יהא ברישום כלי טיס בפנקס הרישום משום הוכחת בעלות עליו. תוקף הרישום

(ב) רישום כלי טיס בפנקס הרישום יהיה ראיה חותכת בדבר לאומיות כלי הטיס למטרות בין-לאומיות וראיה לכאורה בדבר לאומיות כלי הטיס בהליכים בהתאם לדיני מדינת ישראל.

ד ב ר י ה ס ב ר

(3) ההליכים לרישום העברת בעלות בכלי טיס; הסדרים בנושא זה קיימים בתקנות 13 ו-14 לתקנות הרישום;

(4) הפרטים שייכללו בתעודת רישום ותקופת תוקפה; כיום לא קיימות בתקנות הרישום הוראות לעניין הפרטים שייכללו בתעודת הרישום והיא ניתנת על פי הפורמט הקבוע בנספח 7 לאמנת שיקגו. הסדר בנושא תוקף תעודת הרישום קיים בתקנה 17 לתקנות הרישום;

(5) תנאים והליכים לשינוי הרישום, להשעייתו או למחיקתו, וכן לשינוי, להתליה או לביטול של תעודת רישום, והוראות לעניין רישום שאינו בר תוקף; הסדרים בנושאים אלה קיימים, בין השאר, בתקנות 18 עד 22 לתקנות הרישום.

סעיף 57 מאחר שהרישום של כלי טיס בפנקס אינו מכונן את הבעלות בו, מוצע לקבוע מפורשות כי הרישום בפנקס הרישום אינו מהווה הוכחת בעלות בכלי טיס. הוראה דומה קבועה בתקנה 5א) לתקנות הרישום.

כן מוצע לעגן בחקיקה ראשית את ההסדר הקבוע בתקנה 5ב) לתקנות הרישום בדבר תוקפו הראייתי של הרישום, מבחינת נתינות כלי הטיס. בעוד שבמישור הבין לאומי יש לרישום תוקף ראייתי חותך לגבי שאלת נתינות כלי הטיס, וזאת בהתאם לסעיף 17 לאמנת שיקגו, נקבע כי בדיון הפנימי יש לכך תוקף של ראיה לכאורה בלבד, שכן בדומה למרשמים רבים אחרים מוצע לקבוע חוקה ראייתית שניתנת לסתירה.

סעיף 56 הסעיף מבקש לקבוע את אחריותו של המנהל לניהול פנקס הרישום ולמתן תעודות רישום, וזאת בהתאם לקבוע במסמך 9389 של ICAO.

יצוין כי כיום, לפי תקנות הרישום, מרשם כלי הטיס בישראל מנוהל על ידי רשם שמונה בידי השר. הטלת האחריות לניהול המרשם על המנהל תכליתה להשוות את המצב בישראל לנדרש על פי ICAO בנושא זה, ותחייב תיקון של תקנות הרישום. כדי להבטיח את רציפות כהונתו של הרשם שמונה ערב תחילת החוק מוצע לקבוע הוראת מעבר בסעיף 171(ג), ולפיה הרשם שמונה לפי תקנה 1 לתקנות הרישום, וכיהן ערב יום תחילתו של החוק המוצע, יראו אותו כאילו הוסמך בידי המנהל וזאת, לצורך ביצוע תפקידיו לפי התקנות האמורות.

עוד מבוקש להסמיך את השר לקבוע את פרטי המידע שירשמו בפנקס וכן לקבוע הוראות לעניין הרישום בפנקס, ניהולו והחובות שיחולו על המחזיק בתעודת רישום, ובכלל זה –

(1) ההליכים לרישום כלי טיס בפנקס הרישום ולקבלת תעודת רישום, לרבות הוראות לעניין אופן הגשת הבקשה לרישום ומועד הרישום; הסדרים בנושאים אלה קיימים בתקנות 2 עד 25 לתקנות הרישום;

(2) ההליכים לרישום שעבודים ועיקולים של כלי טיס בפנקס הרישום; הסדרים בנושאים אלה קיימים בתקנות 34 עד 37 לתקנות הרישום;

- עיון בפנקס הרישום 58. (א) פנקס הרישום יהיה פתוח לעיון הציבור בהתאם לנהלים שיורה המנהל.
 ומסירת מידע ממנו (ב) המנהל רשאי למסור מידע מפנקס הרישום, כמפורט להלן:
- (1) מידע לגבי כלי טיס מסוים הרשום בפנקס – על פי בקשה מאת מדינה חברה או ארגון התעופה הבין-לאומי;
- (2) דוחות לגבי הבעלות והשליטה בכלי טיס הרשומים בפנקס והמופעלים בטיסות בין-לאומיות – לבקשת ארגון התעופה הבין-לאומי ולפי הנחיותיו.
59. (א) לא יפעיל אדם כלי טיס אלא אם כן כלי הטיס מסומן בסימני לאומיותו ורישומו, כפי שקבע השר; בתקנות לפי סעיף קטן זה, רשאי השר לקבוע, בין השאר, הוראות לעניין אופן קביעת הסימנים והקצאתם, שיטות הסימון ופרטי הסימון, סימני רישום זמניים, סימון כלי טיס לייצוא והסרת הסימון.
- (ב) לא יפעיל אדם כלי טיס אלא אם כן קבועים על כלי הטיס סימני זיהוי כפי שקבע השר בתקנות לפי סעיף 51(4)(ד).

סימן ג': כשירות אווירית נמשכת

60. (א) לא יפעיל אדם כלי טיס אלא אם כן קיימת לגבי אותו כלי טיס תעודת כושר טיסה תקפה שניתנה לפי הוראות סימן זה, ובכפוף לתנאים שבאותה תעודה.
- (ב) המנהל ייתן למפעיל אווירי, המבקש זאת, תעודת כושר טיסה, בהתקיים כל אלה:
- (1) כלי הטיס רשום בפנקס הרישום;
- (2) כלי הטיס עומד בכללי הכושר האווירי ובכללי הגנת הסביבה שנקבעו לפי סעיף 46;

ד ב ר י ה ס ב ר

מוצע לאסור הפעלת כלי טיס אלא אם כן הוא מסומן בסימני לאומיותו ורישומו, כפי שקבע השר בתקנות.

הואיל והמדובר בהסדרים טכניים במהותם (הוראות הסימון, המבוססות על אלה הקבועות בנספח 7 לאמנה, מתייחסות לגודל, מיקום, חומר הסימון וכיו"ב), מבוקש להסמיך את השר לקבוע את פרטי הסימון בתקנות. ההסדרים המנויים בסעיף 59(א) קיימים בפרקים החמישי, השישי והשמיני לתקנות הרישום.

עוד מוצע לאסור הפעלת כלי טיס שלא קבועים בו סימני זיהוי כפי שקבע השר בתקנות לפי סעיף 51(4)(ד). סימני הזיהוי (הכוללים את שם היצרן, הדגם, מספר סידורי שקבע היצרן, מספר תעודת הסוג, אם ניתנה, מספר תעודת הייצור, אם ניתנה, לגבי מנוע כלי טיס – ההספק הנקוב ופרטים אחרים שקבע המנהל) נקבעים במקומות שונים בכלי הטיס לרבות על המנוע והמדרחף שלו, ואף הם נועדו לזיהוי את כלי הטיס או חלקיו בכל מצב, ואף אחרי תאונת טיס. הסדר מפורט בנושא זה קבוע בפרק השביעי לתקנות הרישום.

60. לפי סעיף 31 לאמנת שיקגו, כל כלי טיס המשתתף בתעופה הבין-לאומית חייב תעודת כושר טיסה (C of A – Certificate of Airworthiness) שניתנה או שקיבלה תוקף מאת מדינת הרישום שלו. תעודת

סעיף 58 מוצע לקבוע כי פנקס הרישום יהיה פתוח לעיון הציבור, לאחר תשלום אגרה ובכפוף לנהלים שעליהם יורה המנהל, וזאת בדומה להוראות תקנה 4(ב) לתקנות הרישום.

עוד מוצע לקבוע כי המנהל רשאי למסור מידע מפנקס הרישום למדינה חברה או לארגון התעופה הבין-לאומי. זאת כדי ליישם את סעיף 21 לאמנת שיקגו ולפיו התחייבו המדינות החברות לספק למדינה חברה אחרת וכן לארגון התעופה הבין-לאומי מידע פרטי ומידע כולל לגבי כלי טיס הרשומים אצלן. כדי לאפשר לישראל לעמוד במחויבותה זו, ובשל ריבוי הדינים הנוגעים למסירת מידע – ובראשם חוק הגנת הפרטיות וחוק חופש המידע, התשנ"ח-1998 (להלן – חוק חופש המידע), מוצע, כאמור, לקבוע הוראה זאת במפורש כהסדר ייחודי, הגובר על ההסדרים הכלליים בתחום.

סעיף 59 מוצע לעגן בחוק את העיקרון הקבוע בסעיף 20 לאמנת שיקגו, ולפיו כלי טיס העוסקים בטיס בין-לאומי יישאו את סימני נתינותם ורישומם. הסימון מאפשר זיהוי ראשוני של לאומיות כלי הטיס בסיטואציות הרבות שבהן הדבר נדרש – ובעיקר בקריטיות מביניהן: בכניסה למרחב האווירי של מדינה חברה, במעבר בין מרחבי נת"א או בעת תאונה לכלי הטיס. בהתאם לכך,

(3) קיים לגבי כלי הטיס ספר טיסה (flight manual) או מסמך מתאים אחר, מאת הגורם האחראי לתיכון כלי הטיס או יצרן כלי הטיס, המפרט את מגבלות ההפעלה של כלי הטיס וכן כל מידע אחר הנחוץ להפעלתו הבטוחה של כלי הטיס, הכל כפי שקבע השר;

(4) קיים לגבי כלי הטיס ספר תחזוקה (maintenance manual) או מסמך מתאים אחר, מאת הגורם האחראי לתיכון כלי הטיס או יצרן כלי הטיס, המפרט את דרישות התחזוקה ובכלל זה פעולות הבדק שיש לבצע בכלי הטיס, וכן כל מידע אחר הדרוש לשם שמירה על כשירותו האווירית הנמשכת של כלי הטיס, הכל כפי שקבע השר;

(5) המנהל אישר את הגורם האחראי מטעמו של המפעיל האווירי לביצוע פעולות הבדק בכלי הטיס, מבין המורשים לכך לפי סעיף 23, וכן את תכנית הבדק של כלי הטיס כמשמעותה בסעיף 24(1), בהתאם להוראות שקבע השר;

ד ב ר י ה ס ב ר

ותקלות. מוצע לקבוע כתנאי למתן תעודת כושר טיסה את קיומם של הספרים כאמור לעיל.

במסגרת מתן תעודת כושר טיסה, על מדינת הרישום לאשר את הגורם האחראי מטעם מפעיל כלי הטיס לתחזוקת כלי הטיס, ולוודא כי לכלי הטיס יש תכנית תחזוקה המבוססת על ספר התחזוקה כמו גם על מידע והוראות מאוחרות הנוגעים לשמירה על כשירותו האווירית הנמשכת.

בהתאם לכך, מוצע לקבוע כתנאי מפורש למתן תעודת כושר טיסה כי המנהל אישר את הגורם האחראי מטעמו של המפעיל האווירי לביצוע פעולות הבדק בכלי הטיס, המורשה לכך לפי סעיף 23, וכן את תכנית הבדק של כלי הטיס כמשמעותה בסעיף 24(1). בהתאם להוראות שקבע השר.

עוד מוצע לקבוע כתנאי למתן תעודת כושר טיסה כי כלי הטיס נמצא בטוח לטיסה, בשים לב, בפרט, לתכן שעל פיו יוצר, למבנהו וליציוד התעופתי המותקן בו, בין השאר, על בסיס בדיקה פיזית של כלי הטיס. לבסוף, מוצע להסמיך את השר לקבוע בתקנות תנאים נוספים למתן תעודת כושר טיסה, ככל שיהיה בכך צורך.

מוצע להסמיך את השר לקבוע סוגים מיוחדים של תעודת כושר טיסה שיינתנו בנסיבות ובתנאים שיקבע, גם אם לא מתקיימים לגבי כלי הטיס כל התנאים למתן תעודת כושר טיסה המנויים לעיל. בכך יוסמך השר לקבוע את ההסדר לגבי תעודת כושר טיסה לשימוש ניסיוני כפי הקבוע בתקנות 84 ו-85 לתקנות התייעוד, וכן הרשאה מיוחדת לטיסה, כפי הקבוע בתקנה 87 לתקנות התייעוד, המוגדרות בתקנות התייעוד כסוג מסוים של תעודת כושר טיסה, והניתנות גם כאשר כלי הטיס אינו עומד באופן מלא בכללי הכושר האווירי שאומצו.

מוצע להסמיך את השר לקבוע בתקנות הוראות לעניין תעודת כושר טיסה ובכלל זה לעניין תקופת תוקפה של תעודה כאמור (הסדר בעניין זה קבוע בתקנה

כושר הטיסה היא המכשיר המרכזי של מדינת הרישום להבטיח כי נשמרת כשירותו האווירית של כלי הטיס בהתאם לתקני רישוי הכשירות האווירית החלים עליו, כלומר שהוא מתאים לתכן הסוג המאושר שעל בסיסו יוצר. מוצע לעגן את האמור לעיל בסעיף זה, ולאסור על הפעלת כלי טיס אלא אם כן ניתנה לו תעודת כושר טיסה מאת המנהל לפי סימן ג' לפרק ג', ובכפוף לתנאים שבאותה תעודה. בישראל, ההליכים למתן תעודת כושר טיסה קבועים בפרק התשיעי לתקנות התייעוד, וזאת על בסיס כללי הכושר האווירי (האמריקניים, ולעניין אווירון זעיר משקל – הבריטיים) שאומצו בתקנות התייעוד.

בנוסף, לפי נספח 8 לאמנה, מתן תעודת כושר טיסה מותנה בכך שמדינת הרישום בדקה ומצאה כי כלי הטיס עומד בתקני רישוי הכשירות האווירית שגובשו או שאומצו על ידה, אשר באמצעותם מובטחת עמידה בסטנדרטים הביין-לאומיים לעניין כושר אווירי שנקבעו בנספח 8. בהתאם לכך מוצע כי תנאי למתן תעודת כושר טיסה הוא כי כלי הטיס עומד בכללי הכושר האווירי ובכללי הגנת הסביבה שנקבעו לפי סעיף 46.

בנוסף, לפי תקנה 67(א) לתקנות התייעוד, תנאי למתן תעודת כושר טיסה בידי המנהל הוא כי כלי הטיס רשום בפנקס הרישום; מאחר שמדובר בתנאי מהותי מוצע לקבוע במסגרת סעיף זה.

כמו כן, לפי נספח 8 לאמנת שיקגו לכל כלי טיס יוכר ספר טיסה (Flight Manual) או מסמך דומה, המפרט את מגבלות ההפעלה של כלי הטיס שבמסגרתן הוא אושר ככשיר לטיסה, וכן הוראות ומידע חיוני נוסף להפעלתו הבטוחה. כמו כן לכל כלי טיס יוכר ספר תחזוקה המשמש כבסיס להכנת תכנית בדק לכלי טיס, שתבטיח כי כלי הטיס יישמר במצב טכני שווה ערך לזה שבמסגרתו אושר ככשיר לטיסה. ספר התחזוקה מתאר את כלי הטיס ומערכותיו, מפרט את השיטות המומלצות לביצוע משימות הבדק, ואת משימות הביקורת והבדק ותדירותן, תוך ציון אילו מהן הן פעולות חובה. בנוסף, הוא מכיל מידע לאבחון פגמים

(6) כלי הטיס נמצא בטוח לטיסה, בשים לב, בין השאר, לתכן שעל פיו יוצר, למבנהו ולציוד התעופתי המותקן בו;
(7) מתקיימים תנאים נוספים שקבע השר לעניין זה.

(ג) על אף הוראות סעיף קטן (ב), רשאי השר לקבוע סוגים מיוחדים של תעודות כושר טיסה שיינתנו בנסיבות ובתנאים שיקבע, גם אם לא מתקיימים לגבי כלי הטיס כל התנאים למתן תעודת כושר טיסה המנויים באותו סעיף קטן.

(ד) השר רשאי לקבוע הוראות לעניין תעודת כושר טיסה ובכלל זה לעניין תקופת תוקפה של תעודה כאמור, ההליכים לקבלת התעודה, לרבות הוראות בדבר אופן הגשת הבקשה לקבלתה, המסמכים שיש לצרף לבקשה כאמור והבדיקות שיש לערוך לכלי הטיס לשם בדיקת כשירותו האווירית, וכן לעניין הפרטים שייכללו בתעודה כאמור ואופן שינויה.

(ה) על הגבלת תעודת כושר טיסה, התלייתה, ביטולה וסירוב לחדשה, יחולו הוראות סעיף 35(א)(1) עד (3) ו-(ב), בשינויים המחויבים.

תעודת רעש 61. (א) לא יפעיל אדם כלי טיס שחלות לגביו הוראות הכרך הראשון לנספח 16 לאמנה, אלא אם כן קיימת לגבי כלי הטיס תעודת רעש תקפה, המאשרת את דירוג הרעש של כלי הטיס בהתאם להוראות הכרך הראשון לנספח 16 לאמנה (בסימן זה – דירוג הרעש), שניתנה לפי סעיף זה, ובהתאם לתנאים שבאותה תעודה.

(ב) המנהל ייתן למפעיל אווירי המבקש זאת, תעודת רעש, אם כלי הטיס רשום בפנקס הרישום, עומד בכללי הגנת הסביבה שנקבעו לפי סעיף 46, שעניינם תקני רעש, וממלא אחר תנאים נוספים שקבע השר.

(ג) על הגבלת תעודת רעש, התלייתה וביטולה, יחולו הוראות סעיף 35(א)(1) עד (3), בשינויים המחויבים.

ד ב ר י ה ס ב ר

שמייצר כלי הטיס, ונקבעים נוהלי התפעול שלו לצורך שמירה על רמת הרעש שנקבעת לו, הכל לפי הסטנדרטים הקבועים לעניין זה בכרך 1 לנספח 16 לאמנת שיקגו. לפי נספח 16 לאמנת שיקגו חל איסור על הפעלת כלי טיס מסוג שחלה עליו חובת עמידה בתקני רעש, אם אין הוא נושא תעודת רעש המאשרת את עמידתו בסטנדרטים הבין לאומיים שנקבעו בנספח 16 לעניין זה.

נושא זה מעוגן כיום בתקנות הטיס (רעש כלי טיס), התשל"ז-1977 (להלן – תקנות הרעש), ומוצע לעגן את ההסדר הראשי האוסר על הפעלת כלי טיס בישראל שחלה עליו חובת תעודת רעש לפי נספח 16 לאמנת שיקגו, בלא קיומה של תעודת רעש כאמור. עוד מוצע לקבוע את התנאים למתן תעודת רעש והם: כלי הטיס רשום בפנקס הרישום, עומד בכללי הגנת הסביבה שנקבעו לפי סעיף 46, שעניינם תקני רעש, וממלא אחר תנאים נוספים שקבע השר.

כן מוצע לקבוע כי על הגבלת תעודת רעש, התלייתה וביטולה, יחולו הוראות סעיף 35(א)(1) ו-(2), בשינויים המחויבים, כלומר העילות להגבלה, התליה או ביטול של תעודת רעש יהיו: התעודה ניתנה על יסוד מידע כוזב או

71 לתקנות התיעוד. לפי נספח 8 לאמנת שיקגו תקופת התוקף צריכה להיקבע באופן שתובטח הכשירות האווירית הרצופה של כלי הטיס). ההליכים לקבלת התעודה לרבות הוראות בדבר אופן הגשת הבקשה לקבלתה, המסמכים שיש לצרף לבקשה כאמור והבדיקות שיש לערוך לכלי הטיס לשם בדיקת כשירותו האווירית (הסדרים בעניינים אלה קבועים בפרק התשיעי לתקנות התיעוד); הפרטים שייכללו בתעודה כאמור (כיום התעודה ניתנת לפי הפורמט שבנספח 8 לאמנה, בהתאם לנוהל פנימי שקבעה רת"א) והוראות לעניין אופן שינויה של תעודת כושר טיסה (תקנה 69 לתקנות התיעוד).

מוצע כי על הגבלת תעודת כושר טיסה, התלייתה, ביטולה וסירוב לחדשה, יחולו הוראות סעיף 35(א)(1) ו-(2) ו-(ב), בשינויים המחויבים. כלומר עילות ההתליה, הביטול או הסירוב לחידוש תעודת כושר טיסה יהיו: התעודה ניתנה על יסוד מידע כוזב או שגוי; חדל להתקיים תנאי מהתנאים לקבלת התעודה; כלי הטיס היה מעורב באירוע בטיחותי לפי פרק ז'.

סעיף 61 בעת רישוי סוג חדש (Type) מסוים של כלי הטיס (המוסדר בסעיף 47), נמדדת רמת הרעש

(ד) השר, בהתייעצות עם השר להגנת הסביבה, רשאי לקבוע הוראות לעניין ההליכים לקבלת תעודת רעש, לרבות הוראות בדבר אופן הגשת הבקשה לקבלה התעודה, המסמכים שיש לצרף לבקשה כאמור והבדיקות שיש לערוך לכלי הטיס לשם בדיקת עמידתו בתקני הרעש החלים לגביו, וכן לעניין הפרטים שייכללו בתעודה כאמור ואופן שינויה.

62. (א) על אף הוראות סעיפים 60 ו-61, רשאי אדם להפעיל כלי טיס גם אם לא ניתנה לגביו תעודת כושר טיסה או תעודת רעש, אם קיימת לגביו תעודה מקבילה לתעודה כאמור, שניתנה לו מאת הרשות המוסמכת לעניין זה במדינה חברה, ובלבד שהתעודה אושרה בידי המנהל לפי סעיף זה, ושההפעלה תיעשה בהתאם לתנאים שבאותה תעודה ולתנאי האישור.

אישור תעודת
כושר טיסה או
תעודת רעש
שניתנה במדינה
חברה

(ב) השר יקבע את התנאים ואת ההליכים לקבלת אישור לפי סעיף קטן (א).

(ג) אישור שניתן לפי סעיף זה, יראו אותו לעניין חוק זה ודיני הטיס האחרים כתעודת כושר טיסה או כתעודת רעש, לפי העניין.

63. השר, בהתייעצות עם השר להגנת הסביבה, רשאי לאסור, בתקנות, הפעלת כלי טיס המדורגים בדירוגי רעש שקבע, בשטח ישראל, גם אם ניתנה לגביהם תעודת רעש לפי סעיף 61 או אישור לפי סעיף 62.

איסור הפעלת כלי
טיס בדירוגי רעש
מסוימים

64. (א) בלי לגרוע מהוראות סעיפים 60 ו-62, לא יפעיל אדם כלי טיס אלא אם כן כלי הטיס הוא במצב כשיר לטיסה, מתוחזק בהתאם לתכנית הבדק כמשמעותה בסעיף 24(1), מתמלאים לגביו כללי הכושר האווירי שנקבעו לפי סעיף 46, והוא מופעל בהתאם למגבלות ההפעלה שבספר הטיסה או במסמך אחר שקבע השר, כמשמעותם בסעיף 60(ב)(3).

כשירות אווירית
נמשכת

ד ב ר י ה ס ב ר

מוצע להסמיך את השר, בהתייעצות עם השר להגנת הסביבה, לאסור, בתקנות, הפעלת כלי טיס, המדורגים בדירוגי רעש שקבע, בישראל; כדי להסיר ספק מוצע לקבוע כי תהיה קיימת סמכות לקבוע הסדר כזה גם לגבי כלי טיס שניתנה או אושרה לגביהם תעודת רעש לפי סעיפים 61 או 62, לפי העניין.

סעיף 64 כשירות אווירית נמשכת הוא מונח כולל לרגולציה החלה לצורך הבטחה כי מצבו הטכני של כלי טיס ממלא באופן מתמיד ונמשך אחר התכן המאושר שלו. על פי נספח 8 לאמנת שיקגו על מדינת הרישום להבטיח כי כלי הטיס מתוחזק בצורה הולמת השומרת על כשירותו האווירית הנמשכת. עוד עליה להבטיח כי נשמרת כשירותו האווירית של כלי הטיס גם לאחר שעבר שיפוץ, תיקון, או התקנת חלק חילוף. כמו כן עליה להסדיר חובות דיווח של מפעילים על תקלות, פגמים ונוקים, בין דיווח לרשויות המוסמכות אצלה ובין דיווחים למתכנן או יצרן כלי הטיס.

מוצע לקבוע נורמה כללית ולפיה חל איסור להפעיל כלי טיס אלא אם כן כלי הטיס הוא במצב כשיר לטיסה, מתוחזק בהתאם לתכנית הבדק כמשמעותה בסעיף 24(1), מתמלאים לגביו כללי הכושר האווירי שעל פיהם תוכן ויוצר, והוא מופעל בהתאם למגבלות ההפעלה שבספר הטיסה או במסמך אחר שקבע השר, כמשמעותם בסעיף 60(ב)(3).

שגוי או חדל להתקיים תנאי מהתנאים לקבלת התעודה. לבסוף, מוצע להסמיך את השר, בהתייעצות עם השר להגנת הסביבה (מתוקף אחריותו הרוחבית למניעת מטרדי רעש), לקבוע הוראות לעניין ההליכים לקבלת תעודת רעש, לרבות הוראות בדבר אופן הגשת הבקשה לקבלה התעודה, המסמכים שיש לצרף לבקשה כאמור והבדיקות שיש לערוך לכלי הטיס לשם בדיקת עמידתו בתקני הרעש.

סעיף 62 מוצע להסמיך את השר לקבוע בתקנות הסדרים לעניין הכרה בתעודת רעש או בתעודת כושר טיסה שניתנה בידי מדינה חברה אחרת (בד"כ לאחר רישום בישראל של כלי טיס שהיה רשום במרשם של מדינה חברה אחרת). כיום, לפי תקנות התייעוד ולפי תקנות הרעש לא נקבעו תקנות לעניין תנאים להכרה בתעודות כושר טיסה או רעש. עם זאת מוצע לכלול הסמכה זאת לקביעת תקנות בחוק המוצע, כדי לאפשר בעתיד פעולה בדרך זו המוכרת על ידי נספחים 8 ו-16 לאמנת שיקגו.

סעיף 63 המגמה שמתווה ICAO היא להוציא משימוש כלי טיס ישנים שהם רועשים יותר מכלי טיס חדישים, ובהתאם לכך נקבעות הוראות שלפיהן לא תותר עוד הפעלה של כלי טיס מדירוגי רעש נמוכים. הוראה בעניין זה קבועה בתקנה 8 לתקנות הרעש, האוסרת הפעלה בישראל של כלי טיס מדירוג רעש 2 (Stage 2) או נמוך מכך.

(ב) השר רשאי לקבוע תנאים וחובות שיחולו על מפעיל אווירי במטרה להבטיח את כשירותו האווירית הנמשכת של כלי הטיס, ובכלל זה החובה להעמיד את כלי הטיס לבדיקה תקופתית או לבדיקת ביקורת, חובות ומגבלות לעניין החזרת כלי טיס לשירות לאחר ביצוע פעולות בדיק, וחובות דיווח לרבות לגבי תקלות ונזקים שנגרמו לכלי הטיס.

ציוד תעופתי 65. לא יפעיל אדם כלי טיס אלא אם כן מותקן בו ציוד תעופתי שקבע השר, והציוד התעופתי תקין ומופעל בידי מי שמורשה לכך, בהתאם לתנאים שקבע השר לעניין זה.

הוראות כושר אווירי 66. (א) היה למנהל יסוד סביר להניח כי כלי טיס כהגדרתו בסעיף 45 או ציוד תעופתי, אינם בטוחים לשימוש, וכי מצב דומה עלול להתפתח בכלי טיס או בציוד תעופתי אחרים שיוצרו על בסיס תכן זהה או דומה, רשאי הוא ליתן הוראות כושר אווירי לגבי כלי הטיס או הציוד התעופתי כאמור, שמטרתן להבטיח את שמירת כשירותם האווירית ובטיחות השימוש בהם.

(ב) המנהל ימסור הוראות כושר אווירי שנתן לפי סעיף קטן (א) לכל מפעיל אווירי העושה שימוש בכלי הטיס או בציוד התעופתי שלגביהם ניתנו; מפעיל אווירי שקיבל הוראות כאמור יביאן לידיעת כל עובד טיס המפעיל את כלי הטיס או הציוד האמורים, מטעמו, וכן לידיעת הגורם האחראי מטעמו לביצוע פעולות בדיק בכלי הטיס כאמור בסעיף 60(ב)5.

ד ב ר י ה ס ב ר

להתיר למפעיל האווירי רשימת סוגי תקלות בסוגי ציוד תעופתי שאינן מוגעות הפעלה מסוימת של כלי הטיס (MEL – Minimum Equipment List).

בהתאם לכך מוצע לאסור על הפעלת כלי טיס אלא אם כן מותקן בו ציוד תעופתי שקבע השר, והציוד התעופתי תקין ומופעל בידי מי שמורשה לכך, בהתאם לתנאים שקבע השר לעניין זה.

הסדרים בנושאים זה קיימים, בין השאר, בתקנות 21 עד 25א, 27, 31א עד 33, 36, 44 עד 46, 284 עד 299 ו-410 עד 411 לתקנות ההפעלה.

סעיף 66 כאשר מתגלה פגם בטיפוס מסוים של כלי טיס, מנוע או מרחף שלו, הרי שלפי נספח 8 לאמנה ניתן להוציא "הוראות כושר אווירי" (Airworthiness Directives) – הוראות מחייבות לגבי שינוי או החלפה של חלקים, לגבי בקורת בכלי טיס שיש לערוך וכן הוראות המתקנות את המגבלות התפעוליות והליכי התפעול של כלי הטיס (יצוין כי אין המדובר ב"כללי הכושר האווירי" (Airworthiness Requirements) – אמות המידה המקיפות והמפורטות שעל מדינה חברה לאמץ כבסיס לרישוי הכושר האווירי של כלי טיס וציוד תעופתי – המוסדרים בסעיף 46).

על פי רוב, הוראות אלה מוצאות על ידי מדינת התכן, על בסיס פתרון שהציע הגורם האחראי לתכן הסוג של כלי הטיס, לכל המדינות החברות שהודיעו לה (כמדינת תכן) כי רשמו במרשמים שלהן כלי טיס מאותו סוג. מדינות הרישום, כבעלות האחריות לכושר האווירי הנמשך של כלי הטיס שברישימו, הן שמעבירות את ההוראות למפעילי כלי הטיס ומוודאות את ביצוען.

כדי להסיר ספק מוצע לקבוע כי נורמה זאת היא על אף ההוראות לפי סעיפים 60 ו-62, שכן תעודת כושר טיסה ותעודת רעש מצלמות "מצב קיים" בעת נתינתן, וייתכן כי לכלי טיס תעודת כושר טיסה תקפה, אך הוא אינו כשיר לטיסה למשל בשל תקלה בציוד תעופתי שלו.

כן מוצע להסמיך את השר לקבוע בתקנות תנאים וחובות שיחולו על מפעיל כלי הטיס במטרה להבטיח את כשירותו האווירית הנמשכת של כלי הטיס, ובכלל זה החובה להעמיד את כלי הטיס לבדיקה תקופתית או לבדיקת ביקורת, חובות ומגבלות לעניין החזרת כלי טיס לשירות לאחר ביצוע פעולות בדיק, וחובות דיווח לרבות לגבי תקלות ונזקים שנגרמו לכלי הטיס. חובות מפעיל כלי טיס ביחס לתחזוקת כלי הטיס שהוא מפעיל מוסדרות כיום בפרק השביעי לתקנות ההפעלה.

הסדרים בנושאים אלה קיימים למשל בתקנות 29, 30, 31, 38 עד 41, 43 ו-300 עד 302 לתקנות ההפעלה.

סעיף 65 מעבר לציוד שכלי הטיס חייב להיות מצויד בו כתנאי לכשירותו האווירית, בהתאם לתכן הסוג שלו, ושעל בסיסו ניתנת תעודת כושר הטיסה, תיתכן בכלי הטיס התקנת ציוד תעופתי נוסף, בהתאם להפעלה המבוקשת על ידו. למשל, התקנת ציוד ליצירת יתירות (Redundancy) כגון ציוד תקשורת נוסף בהפעלה מעל ים.

בנוסף ייתכנו סוגים מסוימים של כלי טיס או של הפעלות אשר תיקבע לגביהם חובת ציוד כללית, גם אם הציוד אינו כלול בתכן הסוג של אותו כלי טיס.

כמו כן, לפי צרופה G (Attachment G) לכרך 1 לנספח 6 לאמנת שיקגו, מוסמכת מדינת המפעיל

- (ג) מפעיל אווירי ועובד טיס שנמסרו להם הוראות כושר אווירי לפי סעיף זה, לא יפעילו את כלי הטיס או הציוד התעופתי שלגביו ניתנו ההוראות אלא בהתאם להן.
- (ד) הגורם האחראי לביצוע פעולות בדק בכלי הטיס, שנמסרו לו הוראות כושר אווירי לפי סעיף זה, יעדכן את תכנית הבדק של כלי הטיס כמשמעותה בסעיף 24(1), ככל הנדרש.

סימן ד': תנאים להפעלת כלי טיס

67. לא יפעיל אדם כלי טיס אלא אם כן בכלי הטיס אנשי צוות במספר ובתפקידים כפי שקבע הש. חובת איוש אנשי צוות מתאימים בכלי הטיס

ד ב ר י ה ס ב ר

מוצע כי משנמסרו הוראות כושר אווירי יחול איסור על מפעיל אווירי ועובד טיס מטעמו להפעיל את כלי הטיס או הציוד התעופתי שלגביו ניתנו ההוראות אלא בהתאם להן. וכן תחול חובה על הגורם האחראי לבדק כלי הטיס לעדכן את תכנית הבדק של כלי הטיס כמשמעותה בסעיף 24(1). ככל הנדרש.

סעיף 67 לפי כרך 2 לנספח 6 לאמנת שיקגו, בתעופה הכללית (General Aviation), מספר אנשי הצוות הנדרשים להפעלת כלי טיס ותפקידיהם נקבעים על ידי יצרן כלי הטיס בספר הטיסה (Flight Manual); בהפעלות של הובלת נוסעים, טובין או דואר בתמורה (כרכים 1 ו 3 לנספח 6 לאמנה) ייתכנו דרישות נוספות לגבי הרכב צוות כלי הטיס, הנובעות מאופי ההפעלה, אופי כלי הטיס או משך ההפעלה, והן ייקבעו בספר העזר המבצעי של המפעיל האווירי או אף בתקנות כלליות.

הסדרים בנושא זה קיימים, בין השאר, בתקנות 268 ו-426 לתקנות ההפעלה.

בנוסף, לגבי כלי טיס המוביל נוסעים, קיימים הסדרים הקובעים את מספר הדיילים שחייבים להיות בכלי הטיס. הסדר בנושא זה קיים, למשל, בתקנות 272 ו-429 לתקנות ההפעלה.

כמו כן, לפי כרך 1 של נספח 6 לאמנת שיקגו, התחייבו המדינות החברות לקבוע בחקיקה הפנימית שלהן הוראות לעניין זמן טיסה וזמן תפקיד של אנשי צוות אוויר (אנשי צוות שהם גם עובדי טיס) ודיילים, אשר יבטיחו זמני מנוחה הולמים שימנעו את עייפות אנשי הצוות, אשר עלולה לסכן את בטיחות הטיסה. הסדר חלקי בנושא זה קיים בתקנות רישוי שירותי תעופה (מגבלות זמן טיסה בשירותי תעופה). התשל"א-1971 המסדירות זמני טיסה, זמני תפקיד וזמני מנוחה לאנשי צוות אוויר (טייסים, מהנדסי טיס, נווטים וכיו"ב אנשי צוות שהם עובדי טיס).

בהתאם לכך, מוצע להסמיך את השר לקבוע בתקנות הסדרים לגבי הרכב צוות כלי הטיס ולקבוע איסור על הפעלת כלי הטיס בניגוד להסדרים שנקבעו כאמור.

לעתים יינתנו הוראות כושר אווירי ביוזמת מדינת הרישום, לאחר התייעצות עם מדינת התכן, אם הבעיה מתגלית ביחס להפעלה באותה מדינה, בשל מאפיינים ספציפיים.

הוראות כושר אווירי יכולות לכלול הוראות חד פעמיות (כגון הוראה להחליף ברגים מסוג מסוים) ויכולות לכלול הוראות לנקיטת פעולות חוזרות ויכולות לכלול הוראות לנקיטת פעולה מסוימת (Repetitive Action) עד לפעולה מסוימת (Terminating Action) (כגון בדיקת עובי סדק עד להחלפת הרכיב הרלוונטי). מדובר בהוראות שאינן "בנות פועל תחיקתי", המיועדות לציבור מסוים בלבד – אותם גורמים המפעילים את כלי הטיס מהסוג הרלוונטי – כאשר רת"א מפיצה את ההוראות במסירה אישית ועורכת מעקב לגבי ביצוען. הסדר זה מעוגן כיום בתקנות 120 ו-121 לתקנות התעוד.

לעניין סעיף זה, מוצע כי המונח "כלי טיס" יכלול גם מנוע של כלי טיס או מדהף שלו. זאת שכן ייתכנו הוראות כושר אווירי ספציפיות למנוע או למדהף של כלי טיס.

מוצע להסמיך את המנהל להוציא הוראות כושר אווירי, אם היה לו יסוד סביר להניח כי כלי טיס או ציוד תעופתי אינו בטוח לשימוש וכי מצב דומה עלול להתפתח בכלי טיס או בציוד תעופתי אחר שיוצרו על בסיס תכן זהה או דומה. כאמור לעיל, אותו יסוד סביר יכול להיות בנסיבות שבהן ישראל היא מדינת התכן או מדינת הרישום ויוזמת את הוראות הכושר האווירי, או כאשר התקבלו הוראות כושר אווירי ממדינת התכן שאינה ישראל (למשל מה-FAA לגבי מטוסי "בואינג" מסוג מסוים).

עוד מוצע לקבוע כי המנהל ימסור את הוראות הכושר האווירי לכל מפעיל אווירי (מסחרי או פרטי) העושה שימוש בכלי הטיס או בציוד התעופתי שלגביהם ניתנו. הנתונים לגבי זהות המפעילים האוויריים הרלוונטיים קיימים בידי רת"א על בסיס המידע הנצבר בפנקס הרישום, בתעודות כושר טיסה הניתנות למפעילים האוויריים, וברישיונות להפעלה אווירית; מפעיל אווירי שקיבל הוראות כאמור יביאן לידיעת כל עובד טיס המפעיל את כלי הטיס או הציוד האמורים, מטעמו, וכן לידיעת הגורם האחראי מטעמו לבדק כלי הטיס לפי סעיף 60(ב)(5).

68. (א) לא יפעיל אדם כלי טיס אלא אם כן מצוי בכלי הטיס כל אחד מהמסמכים המפורטים להלן:

- (1) תעודת רישום של כלי הטיס;
 - (2) תעודת כושר הטיסה של כלי הטיס;
 - (3) רישיונות עובדי טיס ותעודות רפואיות, מתאימים ותקפים של כל אחד מאנשי הצוות;
 - (4) אם כלי הטיס מוביל נוסעים – רשימה של שמות הנוסעים, יעד טיסתם ומקום עלייתם לכלי הטיס;
 - (5) רישיון תקף לתחנת טלגרף אלחוטי שניתן לפי פקודת הטלגרף האלחוטי [נוסח חדש], התשל"ב-1972¹⁶;
 - (6) כל מסמך אחר שקבע השר.
- (ב) השר רשאי לקבוע סוגי כלי טיס שלגביהם לא תחול חובת הנשיאה של מסמכים כאמור בסעיף קטן (א), כולם או חלקם, בתנאים שיקבע.

69. (א) לא יפעיל אדם כלי טיס באופן העלול לגרום סכנה לחיי אדם או לרכוש, ובכלל זה לא יפעילו בניגוד לכללי הטיסה שקבע השר לפי סעיף קטן (ג).

(ב) לא יצנח אדם מכלי טיס, לא יטיל ממנו כל חפץ, לא ירסס ממנו כל חומר, לא יגרום דבר באמצעותו ולא יתיר פעולה כאמור, אלא בהתאם לכללי טיסה שקבע השר לפי סעיף קטן (ג).

(ג) לצורך שמירה על בטיחות הפעלתם של כלי טיס והגנה על חיי אדם ורכוש, רשאי השר, בתקנות, לקבוע כללי טיסה בעניינים הקבועים בנספח 2 לאמנה ובעניינים המפורטים להלן:

ד ב ר י ה ס ב ר

סעיף 69 סעיף 12 לאמנת שיקגו נותן מעמד מיוחד לכללי הטיסה (Rule of the Air), בשל החשיבות הרבה באחידותם לכל כלי הטיס. הוא מעגן התחייבות ספציפית של המדינות החברות, להבטיח כי כלי טיס הטס מעל שטחן או מתמרן בו, וכל כלי טיס הרשום אצלן, יציית לכללי הטיסה שבתוקף. בטיסה מעל שטח ים שאינו בשטחה של מדינה חברה חלים כללי הטיסה המעוגנים בנספח 2 לאמנה.

כן מעוגנת בסעיף 12 לאמנת שיקגו התחייבות המדינות החברות להעמיד לדין מפריס של כללי הטיסה. בישראל עוגנו כללי הטיסה לפי נספח 2 בפרקים השלישי והרביעי לתקנות ההפעלה. הסעיף המוצע מבקש לקבוע את הנורמה הבסיסית האוסרת הטסה בנסיבות שיש בהן לגרום סכנה לחיי אדם או לרכוש – כגון גובה הטיסה, נתיב הטיסה וקרבתו לבני אדם, מבנים, כלי טיס אחר, אופן הטיסה או כל נסיבה אחרת. כן מוצע לקבוע הוראה המגבילה פעילויות מיוחדות מכלי טיס או באמצעותו, שנספח 2 לאמנת שיקגו מתייחס אליהן, ואשר ביצוען כפוף לכללי טיסה מיוחדים, ובהם צניחה מכלי טיס, ריסוס מכלי טיס או הטלת חפצים ממנו, גרירה באמצעות כלי טיס, טיסה אווירובטית, טיסת מבנה או טיסה לשם צילום מהאוויר.

סעיף 68 סעיף 29 לאמנת שיקגו קובע חובת נשיאת מסמכים מסוימים בכלי טיס בטיסה בין-לאומית והם: תעודת הרישום, תעודת כושר טיסה, רישיונות ותעודות של אנשי צוות, יומן נסיעות, רישיון תחנת האלחוט ככל שקיימת, רשימת נוסעים, אם הוא מוביל נוסעים, מיצרה הטובין, אם הוא מוביל טובין. חובת נשיאת התעודות מהווה בסיס לפיקוח על עמידת כלי הטיס בסטנדרטים הבינ-לאומיים הנדרשים. בישראל, החובות לשאת יומן נסיעות ומיצרה לגבי הטובין מוסדרות לפי פקודת המכס. בהתאם לכך, מוצע לקבוע בחוק הטיס חובת נשיאה של שאר המסמכים המנויים בסעיף 29 לאמנת שיקגו. כן מוצע להסמיך את השר לקבוע חובה לנשיאת מסמכים נוספים שיידרשו. למשל, בתקנה 214(א) לתקנות ההפעלה נקבעה חובה על מפעיל בהפעלה מבצעית בחקלאות לשאת עותק של רישיון ההפעלה המבצעית (האווירית) שלו בכלי הטיס. לבסוף, מוצע להסמיך את השר לקבוע כלי טיס שיהיו פטורים מחובה זו. סמכות זאת נועדה להתאים את החובה לנשיאת מסמכים לנסיבות מיוחדות. למשל, בתקנה 28(ג) לתקנות ההפעלה נקבע כי חובת נשיאת מסמכים לא תחול על אווירון זעיר ואווירון הדרכה זעיר, שכן פיזית אין בהם מקום לשאת את כל המסמכים כאמור.

¹⁶ דיני מדינת ישראל, נוסח חדש 25, עמ' 505.

(1) הוראות לעניין גובהי טיסה ושיוט, הפרדות בין כלי טיס, הימנעות מהתנגשויות, אותות וסימנים, מדידת זמן, המראה וגישה לנחיתה, יירוט, תנאי ראייה מטאורולוגיים, דיווחים שטייס יקבל וימסור, נוהלי דיבור בקשר, טיסה במבנה וטיסה אווירובטית;

(2) הוראות לעניין טיסה במרחב הפיקוח התעופתי של ישראל ובכלל זה חובת הגשת תכנית טיסה, קבלת מירשה טיסה, שמירה על קשר עם יחידת הנת"א הנוגעת בדבר, כללי טיסת ראייה וכללי טיסת מכשירים;

(3) הוראות לעניין תנועה קרקעית של כלי טיס;

(4) הוראות שמטרתן הגנה וזיהוי של כלי טיס.

(ד) תקנות לפי סעיף זה לעניין יירוט או לעניין הגנה וזיהוי של כלי טיס וכן תקנות לפי סעיף זה העשויות להשפיע על השימוש במרחב הפיקוח התעופתי של ישראל שהוקצה לתעופה הצבאית לפי סעיף 75, ייקבעו בהסכמת שר הביטחון; תקנות לפי סעיף זה בכל עניין אחר, ייקבעו בהתייעצות עם שר הביטחון.

70. (א) לא יפעיל אדם כלי טיס, בשטח ישראל, באופן הגורם לרעש העולה על מפלס רעש שקבע השר, בהתייעצות עם השר להגנת הסביבה, אלא אם כן תנאי מזג אוויר או בטיחות הטיסה מחייבים זאת; מפלס רעש כאמור ייקבע בהתחשב בדירוגי הרעש שלא נאסרו להפעלה לפי סעיף 63, בהוראותיה של כל תכנית לפי חוק התכנון והבניה, התשכ"ה-1965¹⁷, הנוגעת בדבר, ובהוראות התעבורה האווירית שעניינן הגישה האווירית לשדה תעופה או למנחת ועזיבתו.

ד ב ר י ה ס ב ר

אסורה. מוצע כי מפלסי הרעש כאמור ייקבעו בהתחשב בכמה גורמים רלוונטיים:

(1) בדירוגי רעש מותרים להפעלה לפי סעיף 63, שכן לא ייתכן שמצד אחד מותרת הפעלה של כלי טיס בדירוג רעש מסוים, ומצד שני הפעלתם נאסרת בעקיפין (דהיפקטו) באמצעות הוראה אחרת;

(2) בתכניות לפי חוק התכנון והבניה, התשכ"ה-1965. כך למשל, תמ"א 4/2 הקובעת את תשריט הרעש של נמל תעופה בן גוריון, ומטילה מגבלות בנייה מכוחו, צריכה לשמש בסיס לקביעת מפלסי רעש כאמור לעיל;

(3) בהוראות התעבורה האווירית בעניין גישת כלי טיס לשדה תעופה או מנחת ועזיבתו, היוצרות את תבנית התפעול של השדה ומהן נגזרות השפעות הרעש (אשר בהמראה הוא הגבוה ביותר).

מוצע כי תיקבע חובת עמידה בספי הרעש אלא אם כן הדבר מתחייב מבטיחות הטיסה או מתנאי מזג אוויר. זאת שכן סטייה ממסלול נחיתה או המראה מתוכנן, משנה את הרעש שיוצר כלי הטיס בנקודות שבהן פועלת מערכת הניטור ולכן עלולה להוות הפרה של ספי הרעש, ואולם לעתים סטייה כזאת מתחייבת מבטיחות הטיסה או מתנאי מזג אוויר – שעמידה בהם היא המחויבות הראשית של הטייס. במקביל, כאמור בדברי ההסבר לסעיף 31, מוצע להסמיך את מנהל רת"א לחייב מפעיל שדה תעופה לקיים מערכת לניטור רעש. כן מוצע לקבוע כי הפרת ספי רעש,

הסעיף המוצע כולל גם הסמכה להתקנתן של תקנות המיישמות את נספח 2 לאמנה.

מוצע כי תקנות לפי סעיף זה שיש להן השפעה על השימוש במרחב שהוקצה לתעופה הצבאית, כגון הוראות לגבי הפרדות בין כלי טיס, ייקבעו בהסכמת שר הביטחון. כן מוצע כי תקנות הנוגעות להגנה וזיהוי של כלי טיס או ליירוט כלי טיס, ייקבעו אף הן בהסכמת שר הביטחון מתוקף אחריותו הכוללת של הצבא לביטחון המדינה ולהגנת שמי המדינה. במקרים אחרים, מוצע כי התקנות ייקבעו בהתייעצות עם שר הביטחון, הן לנוכח ההשפעה האפשרית על התעופה הצבאית והן לנוכח העובדה שמרחבים אוויריים רבים מנוהלים בפועל על ידי צבא ההגנה לישראל.

סעיף 70 קביעת מפלסי רעש סביבתיים וניטור חריגה מהם אפשרית באמצעות מערכת ניטור של מפעיל שדה תעופה. לפי תקנה 85 לתקנות ההפעלה נקבע כי "לא יפעיל אדם כלי טיס בתחום פעילות מערכת ניטור שפורסם בפמ"ת ברעש העולה על סף הרעש שפורסם בפמ"ת או בנוטאם". עד היום פורסמו בפמ"ת ספי רעש המתייחסים להפעלה בתחום הניטור של נמל התעופה בן גוריון בלבד, כאשר קביעת ספי הרעש כאמור לעיל נעשתה על ידי מנהל רת"א, בהתייעצות עם הגורמים המקצועיים הרלוונטיים.

מוצע להסמיך את השר, בהתייעצות עם השר להגנת הסביבה, לקבוע מפלסי רעש, שהפרתם בהפעלת כלי טיס

¹⁷ ס"ח התשכ"ה, עמ' 307.

- (ב) השר, בהתייעצות עם השר להגנת הסביבה, רשאי לקבוע חובות שיחולו על מפעיל אווירי לצורך עמידה במפלס הרעש שנקבע לפי סעיף קטן (א), ולצורך הפחתת רעש.
71. (א) (1) לא יוביל אדם חומר מסוכן בכלי טיס אלא אם כן בידו רישיון הפעלה אווירית מתאים, או שהוא עובד טיס של בעל רישיון כאמור, ובכפוף לתנאי הרישיון כאמור ולהוראות לפי סעיף זה.
- (2) לא ימסור אדם חומר מסוכן להובלה בכלי טיס אלא לבעל רישיון הפעלה אווירית כאמור בפסקה (1).
- (ב) (1) לא ימסור אדם חומר מסוכן להובלה בכלי טיס אלא לאחר שסיווג, ארו, סימן ותייג את החומר המסוכן ומסר מידע לגביו לבעל הרישיון כאמור בסעיף קטן (א)(1), הכל כפי שקבע השר.
- (2) לא יקבל בעל רישיון כאמור בסעיף קטן (א)(1) חומר מסוכן, להובלה בכלי טיס שבהפעלתו אלא אם כן נתקיימו לגבי אותו חומר מסוכן כל התנאים לפי פסקה (1).

ד ב ר י ה ס ב ר

מוצע להגביל הובלת חומרים מסוכנים לבעל רישיון הפעלה אווירית (AOC) בלבד, שכן הובלת חומרים מסוכנים היא עניין המחייב התמחות מקצועית בתהליכים הנדרשים והיערכות מיוחדת של המפעיל האווירי (לרבות, הדרכות לעובדיו). בהתאם לכך מוצע כי האיסור יחול הן על המוביל האווירי עצמו והן על מי שמוסר חומר מסוכן להובלה אווירית.

מוצע להסמיך את השר לקבוע בתקנות הוראות לעניין סיווג, אריזה, סימון, ותיגו של חומר מסוכן ומסירת מידע לגביו למוביל האווירי. עוד מוצע לקבוע איסור למסור או לקבל חומר מסוכן להובלה אווירית, אלא אם כן נתקיימו לגביו ההוראות כאמור. הסדרים בעניין זה קיימים היום בפרקים החמישי עד התשיעי לתקנות החומרים המסוכנים.

בנוסף, מוצע להסמיך את השר לקבוע בתקנות הסדרים לגבי הדרכת עובדי טיס להכרת חומרים מסוכנים וזיהויים, ולטיפול באירוע חומרים מסוכנים בכלי טיס; נושא זה מוסדר כיום בהוראות הטכניות, ויש צורך לתקן את תקנות החומרים המסוכנים ולתת לו ביטוי במסגרתן. כן מוצע להסמיך את השר לקבוע חומרים מסוכנים שהובלתם בכלי טיס אסורה, בדומה להסדר הקבוע בתקנה 6 לתקנות החומרים המסוכנים, המיישמת את ההוראות הטכניות הרלוונטיות לעניין זה.

בהתאם להסדר הקבוע בסעיף 2.4 לנספח 18 לאמנת שיקגו, מוצע להסמיך את המנהל לפטור אדם מהוראות הסעיף באותם מקרים שבהם מצא כי הדבר נחוץ לשם הגנה על ביטחון המדינה, חי אדם, הסביבה או הרכוש, ובלבד ששוכנע כי אותו אדם ינקוט אמצעים מתאימים שישמרו על הבטיחות, הסביבה ושלומו הציבורי. הסדר בנושא זה קבוע בתקנה 4 לתקנות החומרים המסוכנים.

מוצע כי הסעיף לא יחול על חומרים מסוכנים שההוראות הטכניות אינן חלות עליהם – חומרים מסוכנים שחייבים להיות על כלי הטיס בשל כושרו האווירי או הוראות הפעלה מסוימות (כגון אלכוהול רפואי, או חמצן)

כאשר הדבר אינו מתחייב מתנאי מזג אוויר או בטיחות הטיסה, תהווה עילה לעיצום כספי של 10% מהסכום הבסיסי.

הפחתת רעש מושגת גם באמצעות נהלים תפעוליים של מפעיל כלי הטיס, שכן מסלול הנחיתה או ההמראה ותבנית התפעול משפיעים מאוד על הרעש שיימדד בכל נקודה. ICAO המליץ על שתי שיטות עיקריות (NADP – Noise Abatement Departure Procedures) לקביעת מסלולים ונתיבים מועדפים, וכן נהלים להמראה, גישה ונחיתה. אימוץ שיטה ספציפית על ידי המפעיל לגבי כל שדה תעופה תלוייה במערך הפיזי של השדה וסביבתו. לגבי מפעילים ישראליים הנושא מוסדר במפרטי ההפעלה ובספרי העזר המבצעיים שלהם לפי תקנות ההפעלה.

בהתאם לכך, מבוקש להסמיך את השר לקבוע, בהתייעצות עם השר להגנת הסביבה, חובות שיחולו על מפעיל אווירי לשם עמידה במפלס הרעש שנקבע ולשם הפחתת רעש. הסדרים בנושא זה קיימים היום בתקנות 18 ו-19 לתקנות הרעש.

71 סעיף הובלה אווירית של חומרים מסוכנים מחייבת הסדרה מיוחדת בשל התנאים המיוחדים (לחצים וטמפרטורות) המאפיינים טיסה. נושא זה מוסדר בנספח 18 לאמנת שיקגו, הכוללת הוראות באשר לסיווגם של חומרים מסוכנים, מגבלות על הובלתם, הוראות לגבי אריזתם, סימוןם ותיגום, אחריות המשלח, אחריות מפעיל כלי הטיס, אספקת מידע, הכשרות נדרשות, דיווח על תאונות ותקריות חומרים מסוכנים, הוראות ביטחון ועוד. סיווגם של חומרים מסוכנים נעשה באמצעות "ההוראות הטכניות" המוגדרות אף הן בנספח 18.

נושאים אלה מוסדרים כיום בתקנות הטיס (הובלת חומרים מסוכנים), התשמ"ד-1983 (להלן – תקנות החומרים המסוכנים). הסעיף המוצע נועד ליצור בסיס לאימוץ נספח 18 באמצעות הסמכת השר לקביעת התקנות לדעיל ותיקונן.

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

(1) הוראות בנוגע לאחסונם, לשינועם, לטעינתם ולפריקתם של חומרים מסוכנים;

(2) חובות שיחולו על המוסר חומר מסוכן להובלה בכלי טיס, ועל בעל רישיון כאמור בסעיף קטן (א)(1) או עובד טיס של בעל רישיון כאמור, המקבל חומר מסוכן להובלה בכלי טיס;

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

(4) סוגי חומרים מסוכנים שהובלתם בכלי טיס אסורה.

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

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

(1) חומר מסוכן שהימצאותו בכלי הטיס נחוצה בהתאם להוראות לפי חוק זה, לרבות ההוראות לעניין ציוד תעופתי שנקבעו לפי סעיף 65, והוראות כושר אווירי כמשמעותן בסעיף 66, או שהימצאותו נחוצה בהתאם להוראות הטכניות;

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

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

(ז) השר יפרסם ברשומות ובאתר האינטרנט של הרשות הודעה על כל שינוי בהוראות הטכניות בנוגע לחומרים מסוכנים ועל מועד תחילתו של השינוי כאמור; בהודעה לפי סעיף קטן זה יצוין כי ההוראות הטכניות המעודכנות מופקדות לעיון הציבור במשרדי הרשות.

המראה ונחיתה של כלי טיס

72. (א) לא ימריא אדם כלי טיס, בישראל, אלא משדה תעופה או ממנחת שניתן רישיון להפעלתו לפי סעיף 31, ולא ינחית אדם כלי טיס, בישראל, אלא בשדה תעופה או ממנחת כאמור, ובלבד שעל פי המפורסם בפמ"ת, המנחת או שדה התעופה מתאים להמראה או לנחיתה של אותו כלי טיס, והכל אלא אם כן קבע השר אחרת ולפי התנאים שקבע.

ד ב ר י ה ס ב ר

להפעלתו של כלי הטיס הספציפי, מבחינת אורך המסלול, סוג, חוזק, ונתונים נוספים של השדה (גובה מעל פני הים, מכשולים בקרבתו, וכיו"ב). האחראיות לוודא כי שדה התעופה או המנחת מתאימים להפעלתו של כלי טיס מסוים מוטלת על המפעיל האווירי ועל הטייס. מוצע לקבוע נורמה בסיסית זו, קרי את החובה להפעיל כלי טיס בשדה תעופה או ממנחת שיש רישיון להפעלתו, באופן המבטיח גישה לתשתיות מתוחזקות ושימושיות, כמו גם אמצעי הצלה וכיבוי אש וכיו"ב, וכן את החובה לוודא כי נתוני השדה או המנחת מתאימים לכלי הטיס הספציפי.

וכן על חומרים מסוכנים שלפי ההוראות הטכניות מובלים על ידי נוסע או איש צוות בכמות שאינה עולה על המפורט בהוראות הטכניות (כגון משקאות אלכוהוליים בכמויות מסוימות). בשל אחריותו הכללית של המשרד להגנת הסביבה לנושאי חומרים מסוכנים מוצע כי תקנות לפי סעיף זה יותקנו בהתייעצות עם השר להגנת הסביבה; כן מוצע לקבוע במפורש כי הן יותקנו בהתאם לסטנדרטים הבין לאומיים המחייבים – נספח 18 לאמנה וההוראות הטכניות.

72 סעיף המראה ונחיתה של כלי טיס מתבצעת משדות תעופה או ממנחתים, המתאימים

(ב) על אף הוראות סעיף קטן (א) רשאי אדם להמריא כלי טיס ולהנחיתו בשדה תעופה או במנחת שהוא תשתית משטרתית או תשתית צבאית, לפי הוראות סעיפים 154(ג) או 155(ג)(1), לפי העניין.

סימן ה': הוראות כלליות

73. (א) טייס מפקד אחראי לעניינים המפורטים להלן, והוא הסמכות המקצועית, המכרעת והסופית לגביהם:

(1) בטיחותם של אנשי הצוות, הנוסעים והמטען שבכלי הטיס;

(2) הפעלת כלי הטיס ובטיחות הטיסה מרגע שכלי הטיס מוכן לתווזה לצורך המראה, לרבות הסעה לצורך המראה, עד לעצירתו המלאה בסוף הטיסה וכיבוי כל מנועיו הראשיים.

(ב) במקרה חירום המצריך פעולה מיידית לצורך הגנה על חיי אדם או שמירת הבטיחות כאמור בסעיף קטן (א), רשאי טייס מפקד לסטות מהוראות כל דין לעניין הפעלת כלי הטיס, ככל שהדבר דרוש בנסיבות העניין; פעל טייס מפקד כאמור, ויודיע על כך למנהל, בעל פה, בתוך 24 שעות, וידווח על כך למנהל, בכתב, בתוך תקופה שקבע השר; אין בהוראות סעיף קטן זה כדי לגרוע מהוראות סעיף 97.

74. סמכות המנהל לאסור הפעלת כלי טיס ולהורות על תיקון ליקויים

היה למנהל יסוד סביר להניח כי אדם עומד להפעיל כלי טיס בניגוד להוראות לפי סעיפים 16, 60(א), 61(א), 63 עד 66, 69(ג)(2) או 71, או כי הפעלת כלי טיס עלולה לגרום סכנה לחיי אדם או לרכוש, רשאי הוא להורות למפעיל האווירי, לטייס, לבעל רישיון להפעלת יחידת נת"א, לבעל רישיון להפעלת שדה תעופה או מנחת, ולכל אדם אחר הנוגע בדבר, כמפורט להלן, לפי העניין:

ד ב ר י ה ס ב ר

מוצע כי הסמכות והאחריות כאמור יהיו בידי הטייס המפקד: לגבי בטיחותם של אנשי הצוות, והנוסעים – כאשר הם בכלי הטיס; לגבי הפעלת כלי הטיס ובטיחותו בטיסה – מרגע שכלי הטיס מוכן לתווזה לצורך המראה, לרבות להסעה לצורך המראה, עד לעצירתו המלאה בסוף הטיסה וכיבוי כל מנועיו הראשיים.

הנוסח המוצע בנושא זה מבוסס על הסטנדרטים הקבועים בשלושת הכרכים של נספח 6 לאמנת שיקגו הגודרים את אחריותו של הטייס המפקד.

עוד מוצע לקבוע כי במקרה חירום המצריך פעולה מיידית לצורך הגנה על חיי אדם או הבטיחות, רשאי טייס מפקד לסטות מהוראות כל דין באשר להפעלת כלי הטיס, ככל שהדבר דרוש בתוקף הנסיבות.

לצד זאת מוצע לקבוע את חובתו של הטייס המפקד להודיע על פעולה חריגה כאמור למנהל רת"א, בעל פה – בתוך 24 שעות, ובכתב – בתוך תקופה שקבע השר. כדי להסיר ספק מוצע לקבוע כי הודעה כאמור אינה גורעת מחובת הדיווח לחוקר הראשי על תאונת טיס או תקרית חמורה לכלי טיס לפי סעיף 97. נושא זה מוסדר כיום בתקנה 4 לתקנות ההפעלה.

74. סעיף מוצע להסמיך את מנהל רת"א להורות למפעיל אווירי, לטייס, לבעל רישיון להפעלת יחידת נת"א, לבעל רישיון להפעלת שדה תעופה

עם זאת מוצע לסייג את החובה להמריא ולנחות רק במקומות מוסדרים (מנחתים ושדות תעופה) שניתן רישיון להפעלתם ואשר נתונהם פורסמו בפמ"ת, במקרים שקבע השר ובתנאים שיקבע. סייג זה נועד לאפשר לשר לקבוע הסדר לביצוע "נחיתת שטח" לכלי טיס שהדבר אפשרי בעבורם כגון מסוקים, ובתנאים שמתקיימים תנאים מסוימים לגבי הכשרת הטייס, הסדרי ביטוח, והשטח שנבחר לנחיתה. הסדר בעניין זה קבוע בתקנות 44 ו-44 לתקנות המנחתים.

בצד אלה נקבעה הוראה המתירה להמריא משדה תעופה או מנחת שהוא תשתית משטרתית או צבאית, וזאת בהתאם להוראות מיוחדות לעניין זה שמוצעות בסעיפים 154(ג) או 155(ג)(1) לחוק.

73. סעיף התנהלות בטוחה של טיסה מחייבת זיהוי ודאי של הטיס המפקד, אשר נשאר במעמד זה גם כאשר אינו הטייס המטיס בפועל (למשל, כאשר מדובר בצוות של יותר מטייס אחד). יצוין כי טייס מפקד הוא טייס בעל הכשרה וניסיון מתאימים (הכללים המפורטים להסמכת טייס מפקד וכן אחריותו קבועים בתקנות הרישיונות ובתקנות ההפעלה).

התנהלות בטוחה של טיסה מחייבת כי ההחלטות לגביה יילקחו על ידי הטייס המפקד שהוכשר לכך, אשר יהיה, מחד גיסא, בעל סמכות לקחת החלטות אלה, ומאידך גיסא, יהיה אחראי להן.

- (1) להימנע מהפעלת כלי הטיס או למנוע את הפעלתו, לתקופה שיוורה;
 (2) לנקוט פעולות לבדיקת כלי הטיס ולתיקון לקויים לצורך הכשרתו לטיסה, בתוך תקופה שיוורה או כתנאי להפעלת כלי הטיס.

פרק ד': מרחב הפיקוח התעופתי

75. הקצאת מרחב הפיקוח התעופתי של ישראל לתעופה האזרחית ולתעופה הצבאית תיעשה בידי השר ושר הביטחון, ובהעדר הסכמה ביניהם – בידי הממשלה.
76. (א) קביעת נקודות ונתיבים שדרכם ייכנס כלי טיס למרחב הפיקוח התעופתי של ישראל, יצא ממנו או יחלוף בו, תיעשה בידי השר ושר הביטחון, בהתייעצות עם השר להגנת הסביבה, ובהעדר הסכמה בין השר ושר הביטחון – בידי הממשלה.
 (ב) נקבעו נקודות ונתיבים לפי הוראות סעיף קטן (א), לא יטיס אדם כלי טיס הנכנס למרחב הפיקוח התעופתי של ישראל או היוצא ממנו, אלא דרכם.
 (ג) הוראות סעיף קטן (ב), לא יחולו על כלי טיס הנאלץ לנחות או לשנות את מסלול טיסתו מחמת תאונה, תנאי מזג אוויר, כוח עליון או מקרה חירום אחר כאמור בסעיף 73(ב); אין בהוראות סעיף קטן זה כדי לגרוע מהוראות לפי חוק הכניסה לישראל, התשי"ב-1952¹⁸, ומההוראות לפי פקודת המכס¹⁹, לענין ההליכים הנדרשים לצורך כניסת בני אדם או מטען למדינת ישראל.

דברי הסבר

כיום חלוקת המרחב האווירי מעוגנת ב"סטאטוס קוו" בין רת"א לבין חיל האוויר, בלי שיש מנגנון חקוק מוסדר לקביעתה. לפיכך, מוצע מנגנון ולפיו הקצאת המרחב האווירי כאמור לעיל תיקבע על ידי השר ושר הביטחון, ובהעדר הסכמה ביניהם – בידי הממשלה, בהחלטתה.

עד לקביעה כאמור מוצע כי ימשיך לחול "הסטטוס קוו" האמור, כאילו נקבע לפי סעיף זה, זאת בהתאם להוראות המעבר שבסעיף 176(א).

סעיף 76 קביעת נקודות שדרכן יעבור כלי טיס בהיכנסו לישראל או בצאתו ממנה מסורה היום לשר לפי סעיף 23 לחוק הטיס, ואולם סעיף זה אינו קובע הסדר לגבי נתיבים בין-לאומיים. בפועל, בשל ההשלכות הביטחוניות של נושא זה, קביעת נקודות כניסה ויציאה ונתיבים בין-לאומיים התבצעה בשיתוף עם משרד הביטחון וחיל האוויר, ופורסמה בפמ"ת. מוצע כי קביעת נקודות ונתיבים שדרכם ייכנס כלי טיס למרחב הפיקוח התעופתי של ישראל, יצא ממנו או יחלוף בו, תיעשה בידי השר ושר הביטחון, בהתייעצות עם השר להגנת הסביבה, ובהעדר הסכמה בין השר ושר הביטחון – בידי הממשלה.

כן מוצע לקבוע חובה לשמור ולהקפיד על הטיסה בנתיבים הבין-לאומיים שנקבעו, לרבות הסדר מיוחד למקרים שבהם הטייס נאלץ לסטות מנתיב כאמור ולנחות בשרה תעופה שאינו תחנת גבול. מוצע להבהיר כי הסדר מיוחד זה אינו גורע מחוק הכניסה לישראל, התשי"ב-1952 ומהוראות פקודת המכס.

או מנחת וכן לכל אדם אחר הנוגע בדבר, להימנע או למנוע הפעלת כלי טיס וכן לנקוט פעולות לבדיקת כלי טיס ולתיקונם, לצורך הכשרתו לטיסה בהתקיים נסיבות מסוימות המפורטות בסעיף. הסמכות כאמור, לקרקע כלי טיס, תינתן במקרים שבהם מצא המנהל כי עומדים להפעיל את כלי הטיס בניגוד להוראות החוק כדלקמן: סעיף 16 (חובת רישיון להפעלה אווירית), סעיף 60(א) (תעודת כושר טיסה), סעיף 61(א) (תעודת רעש), סעיף 63 (איסור הפעלת כלי טיס בדירוגי רעש), סעיף 64 (כשירות אווירית נמשכת), סעיף 65 (ציוד תעופתי), סעיף 66 (הוראות כושר אווירי), סעיף 69(ג)2 (טיסה במרחב מבוקר) או סעיף 71 (חומרים מסוכנים), או כאשר הפעלתו של כלי הטיס עלולה לגרום סכנה לחיי אדם או לרכוש.

מדובר בסמכות חיונית לצורך הבטחת בטיחות הטיסה בישראל. סמכות זאת קיימת כיום בסעיף 11 לחוק הטיס, ומוענקת למפקח או למי שהורשה לכך על ידי השר. מוצע כי הסמכות תוענק למנהל רת"א, והוא יוכל לאצול אותה למפקחי הרשות, במידת הצורך.

סעיף 75 שטחה של ישראל, וממילא גודל המרחב האווירי שלה והאיומים הביטחוניים עליה, מכתיבים חלק ניכר מהממשקים בין התעופה האזרחית לבין זו הצבאית, ומחייבים הקצאה מוסכמת של המרחב האווירי בישראל בין התעופה האזרחית לצבאית, במטרה להביא לניצול מיטבי שלו, אשר תהווה בסיס להסדרת הממשקים התפעוליים והטכניים בין התעופה האזרחית לצבאית.

¹⁸ ס"ח התשי"ב, עמ' 354.

¹⁹ דיני מדינת ישראל, נוסח חדש 3, עמ' 39.

77. (א) המנהל אחראי לתכנון ולפיתוח של מרחב הפיקוח התעופתי של ישראל שהוקצה לשימוש התעופה האזרחית לפי סעיף 75 (בפרק זה – המרחב האווירי האזרחי), ולמתן הוראות לענין השימושים במרחב האמור, בין השאר בעניינים המפורטים להלן, והכל במטרה להבטיח את סדירות התעבורה האווירית, יעילותה ובטיחותה ובמטרה להגן על שלום הציבור והסביבה:

- (1) הגדרת אזורי המרחב האווירי, בהתאם לשירותי נת"א הניתנים בהם וסוגי הטיסות שניתן לקיים בהם;
- (2) נתיבי הטיסה במרחב האווירי ככל שקביעתם אינה בסמכות השר ושר הביטחון לפי סעיף 76;
- (3) גישה אווירית לשדות תעופה ולמנחתים ועזיבתם;
- (4) אזורי המתנה אוויריים;
- (5) תנועה קרקעית בתחום שדות תעופה ומנחתים;

ד ב ר י ה ס ב ר

הסטטוטוריות הרלוונטיות ובהתאם לשיקולים נוספים כמתואר להלן, ואולם מעבר לטווח ההמראה והטיפוס או הגישה לנחיתה של כלי הטיס, קביעת הנתיבים אינה משפיעה על זכויות במקרקעין והיא נגזרת משיקולים שונים ובעיקרם ביטחון, בטיחות, והגנת הסביבה;

(3) הגישה האווירית לשדות תעופה ומנחתים והתנועה הקרקעית של כלי טיס בהם: יצוין כי הוראות לגבי הגישה האווירית לשדות תעופה ולמנחתים כפופות, בין השאר לתכניות הסטטוטוריות החלות באזור. מעבר לכך, הוראות הגישה נגזרות מעזרי הניווט המשמשים את השרדה, המנחת או המסלול הספציפי לביצוע נחיתה או המראה, (ומותנית אף בהכשרתו הספציפית של הטיס, בהתאמת כלי הטיס לביצוע תהליך הגישה, בקיומם של תנאים מטאורולוגיים מתאימים ובתנאים נוספים).

ניתן לראות את ההוראות הנוגעות לגישה האווירית לשדות תעופה ולמנחתים כחלק מתנאי הרישוי של השרדה או המנחת עצמו, אשר מובאים לידיעת הציבור על ידי הוראות התעבורה האווירית;

(4) תנועה קרקעית בשדות תעופה ומנחתים: סימוני הקרקע (גרפיים ותאורה), צורתם, גודלם ומשמעותם מוגדרים בתקנות הבטיחות בשדות התעופה ובתקנות המנחתים, המאמצות או המתבססות על הוראות נספח 14 לאמנת שיקגו לענין זה. מיקום השילוט נקבע אף הוא לפי התקנות כאמור ונבדק על ידי רת"א אגב אישור ספר העזר המבצעי של שדה תעופה, לפי תקנות הבטיחות בשדות התעופה, ואגב רישוי מנחת לפי תקנות המנחתים. פרסומם בפמ"ת מביא אותם לידיעת הטייסים;

(5) שימוש בעזרי ניווט ובמיתקני עזר לטיסה אחרים: עזרי הניווט מפורסמים לפי שמם, מיקומם והתדר שלהם. כאשר עזר הניווט משמש בתהליך נחיתה או המראה, מפורסמות גם הוראות לגבי השימוש בו. נוסף על כך, כאשר עזר ניווט יוצא מכלל פעולה, ניתנת הודעה מיידית על כך;

במקביל מוצע לקבוע בסעיף 176(ב) הוראת מעבר ולפיה יראו את הנקודות והנתיבים כאמור שהיו מפורסמים בפמ"ת ערב תחילת החוק המוצע, כאילו נקבעו לפי סעיף זה.

סעיף 77 לגבי המרחב שהוקצה לתעופה האזרחית, על פי החלטת השרים כאמור בסעיף 75, מוצע כי מנהל רת"א יוסמך לתכנן ולפתח את השימושים בו, וליתן הוראות תעבורה אווירית שתכליתן "שרטוט מפת השמים", ובכך לעגן בחוק את המצב הקיים בפועל מאז קום המדינה.

מוצע כי שיקול הדעת שינחה את המנהל בקבעו הוראות תעבורה אווירית יהיה הבטחת סדירות התעבורה האווירית, יעילותה ובטיחותה והגנה על שלום הציבור והסביבה; מוצע לפרט סוגים שונים של עניינים שלגביהם ניתן לתת הוראות תעבורה אווירית, ובהם, בין השאר, העניינים כמפורט להלן:

(1) הגדרת אזורי המרחב האווירי, בהתאם לשירותי נת"א הניתנים בהם, וסוגי הטיסות שניתן לקיים בהם: בנספח 11 לאמנת שיקגו התחייבו המדינות החברות להגדיר מהם המרחבים האוויריים בשטחן שבהם ניתנים שירותי נת"א, לסווג את המרחב לפי שירותי הנת"א הניתנים בו וסוגי הטיסות שניתן לקיים בו (VFR – Visual Flight Rules/IFR – Instrument Flight Rules);

(2) נתיבי הטיסה במרחב האווירי האזרחי, ככל שקביעתם אינם בסמכות השר ושר הביטחון לפי סעיף 76: הכוונה היא לנתיבים הפנים ארציים (גם כאשר הם מחברים בין שדות תעופה הפתוחים לטיסות בין-לאומיות). ככלל, במרחב אווירי מבוקר כלי טיס נדרשים לטוס בנתיבי טיסה מוגדרים, כאשר קיימים יוצאים מן הכלל לענין זה, כגון: טיסות צילום, טיסות להורדת גשם וכיוצא באלה טיסות לעבודה בלתי שגרתית.

קביעת נתיב עניינה למעשה חלוקת המרחב. בקרבת שדות תעופה ומנחתים היא נעשית בהתאם לתכניות

(6) שימוש במיתקני עזר לטיסה;

(7) אזורני טיסה לכלי טיס לפי סוגיהם, לרבות אזורים שבהם לא נדרשת הגשת תכנית טיסה לפי כללי הטיסה;

(8) אזורים מסוכנים, מוגבלים או אסורים לטיסה;

(9) סיכונים לתעבורה האווירית.

(ב) נוסף על האמור בסעיף קטן (א), רשאי המנהל לתת הוראות לתעופה האזרחית בעניינים המפורטים באותו סעיף קטן, לגבי תשתית צבאית שמופעלים בה כלי טיס אזרחיים לפי סעיף 155(ג).

(ג) הוראות התעבורה האווירית לפי סעיפים קטנים (א) ו-(ב) ייקבעו כמפורט להלן, לפי העניין.

דבריו הסבר

המנויים לעיל, לגבי שימוש בתשתית צבאית, ובכך להסדיר את שימושם של כלי טיס אזרחיים בתשתיות צבאיות.

לעניין ההליך לקביעת הוראות תעבורה אווירית מוצע כי הוראות לגבי מרחב אווירי שהוקצה לשימוש התעופה האזרחית לפי סעיף 75 אשר שירותי הנת"א בו ניתנים על ידי צבא הגנה לישראל וכן הוראות תעבורה אווירית לעניין שימוש של כלי טיס אזרחי בתשתית צבאית, ייקבעו בהסכמת מי שהוסמך לכך בידי שר הביטחון, וכל הוראה אחרת מהוראות התעבורה האווירית – בהתייעצות עם מי שהוסמך כאמור, הן לנוכח ההשפעה האפשרית על התעופה הצבאית והן לנוכח העובדה שמרחבים אוויריים רבים מנוהלים בפועל על ידי הצבא; מוצע כי הוראות בעניינים הנוגעים להגנת הסביבה ייקבעו בהתייעצות עם מי שהוסמך לכך בידי השר להגנת הסביבה.

כאשר קיימת דחיפות מיוחדת בפרסום הוראת תעבורה אווירית (למשל, סגירת שטח באופן מיידי) הגורם לטיפול בכך הינו הגורם האחראי למתן שירותי נת"א באותו אזור (הוראות מעין אלה מתפרסמות בצורת NOTAM – במדיה אלקטרונית. לפירוט מהותו של הנוטאם ראו דבריו ההסבר לסעיף 78 להלן). המצב הקיים הוא שיחידת מודיעין טיס ברשות שדות התעופה מוסמכת להוציא הוראות תעבורה אווירית מסוג זה, מכוח רישיון שניתן לרשות שדות התעופה מאת המנהל לפי תקנה 66(א) לתקנות ההפעלה. יצוין כי לפי תקנה 66(א) האמורה ניתן להרשות לגורם המפקח על תעבורה אווירית לפרסם מידע תעופתי או NOTAM לא רק במקרים של דחיפות. מוצע לעגן בחוק את הסמכת המנהל להרשות לבעל רישיון להפעלת יחידת נת"א, במסגרת הרישיון, לתת הוראות תעבורה אווירית לגבי מרחב אווירי הנתון לפיקוחה של אותה יחידת נת"א, כולן או חלקן. מוצע כי ההליך למתן הוראות תעבורה אווירית בידי יחידת נת"א המוסמכת לכך יהיה אותו הליך של הסכמה או התייעצות, לפי העניין, עם גורמי הביטחון והגנת הסביבה, אלא אם כן קיימת דחיפות מיוחדת במתן ההוראות, וכן כי השר יוסמך לקבוע בתקנות תנאים לעניין זה (כדוגמת תקנה 66(ב) לתקנות ההפעלה המחייבת כי פרסום מידע תעופתי יאושר בידי המנהל

(6) אזורני טיסה לכלי טיס לפי סוגיהם, לרבות אזורים שבהם לא נדרשת הגשת תכנית טיסה לפי כללי הטיסה: במסגרת זאת מפורסמים אזורים המכונים "בועות", והמיועדים לכלי טיס זעירים, אשר הפעלתם בתחום ה"בועה" אינה טעונה הגשת תכנית טיסה. ניתן לראות בבוועה כעין נתיב רחב יותר, כאשר יציאה ממנה, ממש כמעבר נתיב, מחויבת בכללים החלים לגבי נתיב;

(7) אזורים אסורים, מוגבלים או מסוכנים לטיסה וסיכוני תעבורה אווירית: כאמור לעיל, חלק ניכר ממרחב הפיקוח התעופתי של ישראל אסור או מוגבל לשימוש התעופה האזרחית מטעמי ביטחון, לרבות הגבלות טיסה מעל מיתקנים ביטחוניים, מעל שטחים שיש מהם איומים ביטחוניים (למשל בקרבת הגבול), בשטחי אימונים של חיל האוויר ועוד.

לצד זאת קיימים שטחים סגורים לטיסה מטעמי ביטחון, למשל מעל מפעלים פולטי גז (כמו בתי זיקוק), כאשר הפליטות מסכנות את כלי הטיס עצמם וכן שטחים סגורים מטעמי הגנת הסביבה, למשל איסור טיסה מעל שמורות טבע.

לצד האיסורים הקבועים, כאמור לעיל, ייתכנו הוראות האוסרות על הטיסה באזור באופן זמני, לצרכים שונים, דוגמת: ניסויי ירי של הצבא; ניסויי טיסה אזרחיים; התפרצות גז טבעי מהצינורות המובילים גז טבעי בים; שריפת ענק ועוד כיוצא באלה.

ההסדר שלפיו קיימים אזורים בהם הטיסה אסורה, מוגבלת או מסוכנת, לפי המפורסם בפמ"ח, קבוע כבר היום בתקנות 50 עד 86, 53 ו-88 לתקנות ההפעלה.

לפי סעיף 155(ג) המוצע, החוק אינו חל על הפעלה וניהול של תשתית צבאית, ובכלל זה שדה תעופה או מנחת צבאי ומיתקן עזר לטיסה המופעל בידי חיל האוויר, ואולם שימוש של כלי טיס אזרחי בתשתית צבאית כאמור טעון את אישור המנהל, שמטרתו להבטיח את התאמתה לשימוש בפרמטרים אזרחיים. לפיכך מוצע להסמיך את המנהל ליתן הוראות תעבורה האווירית לתעופה האזרחית בעניינים

(1) הוראות לפי סעיף קטן (א), לגבי המרחב האווירי האורחי שבו ניתנים שירותי ניהול תעבורה אווירית בידי צבא הגנה לישראל וכן הוראות תעבורה אווירית לפי סעיף קטן (ב), ייקבעו בהסכמת מי ששר הביטחון הסמיכו לכך, וכל הוראה אחרת – בהתייעצות עם מי שהוסמך כאמור;

(2) הוראות בעניינים הנוגעים להגנת הסביבה, ייקבעו בהתייעצות עם מי שהוסמך לכך בידי השר להגנת הסביבה.

(ד) בלי לגרוע מהוראות סעיף קטן (ג), המנהל ייתן הוראות תעבורה אווירית, לאחר שהודיע על כוונתו לעשות כן לבעל רישיון להפעלת יחידת נת"א, ובכפוף למגבלות ביטחוניות שניתנו במסגרת הוראות גורם ביטחוני מוסמך.

(ה) המנהל רשאי להרשות לבעל רישיון להפעלת יחידת נת"א, במסגרת רישיון כאמור, לתת הוראות תעבורה אווירית לגבי המרחב האווירי הנתון לפיקוחו, כולן או חלקן; הוראות כאמור יינתנו בהתאם להוראות סעיפים קטנים (ב) עד (ד), אלא אם כן קיימת דחיפות מיוחדת במתן ההוראות, וכן בהתאם לתנאים שקבע השר לעניין זה.

(ו) שר הביטחון או מי שהוא הסמיך לכך, רשאי, ככל האפשר לאחר התייעצות עם המנהל, ליתן הוראות המגבילות או האוסרות טיסה במרחב האווירי האורחי, מטעמים של ביטחון המדינה; הודעה על מתן הוראות כאמור תועבר למנהל ולבעל רישיון להפעלת יחידת נת"א.

(ז) לא יפעיל אדם כלי טיס בניגוד להוראות התעבורה האווירית, ואולם רשאית יחידת נת"א לתת הוראות למטיס כלי טיס הנוגדות את הוראות התעבורה האווירית ואת כללי הטיסה שנקבעו לפי סעיף 69, אם מצאה כי הדבר מוצדק בנסיבות העניין; נתנה יחידת נת"א הוראות כאמור, לא יפעיל אדם כלי טיס בתחום המרחב האווירי הנתון לפיקוחה, בניגוד להן.

(א) הוראות התעבורה האווירית וכן הנתבים והנקודות שנקבעו לפי סעיף 76, יפורסמו בפמ"ת או בפרסום אחר שמפרסם המנהל או בעל רישיון להפעלת יחידת נת"א, לפי סעיף 79, כפי שקבע השר, וכן יועמדו לעיון הציבור במשרדי השרות.

78. פרסום נתיבים בין לאומיים והוראות תעבורה אווירית

ד ב ר י ה ס ב ר

לבסוף מוצע לקבוע איסור על הפעלת כלי טיס בניגוד להוראות התעבורה האווירית, תוך מתן אפשרות ליחידת נת"א, כאשר הנסיבות מצדיקות זאת, ליתן הוראות הנוגדות את כללי הטיסה שנקבעו או את הוראות התעבורה האווירית. זאת, כיוון שלמפקח תעבורה אווירית ביחידת נת"א יש נתונים מלאים, בזמן אמת, והיכולת לנתח סיכונים בטיחות ולמנוע אותם. נוסף על כך, מוצע לקבוע איסור להפעיל כלי טיס בתחום המרחב האווירי הנתון לפיקוחה של יחידת נת"א, בניגוד להוראותיה. הוראה מעין זו קבועה כיום בתקנה 73 לתקנות ההפעלה. למען הסר ספק יובהר כי סמכות טייס מפקד לסטות מהוראות כל דין במקרה חירום כפי האמור בסעיף 73 חלה גם לגבי הוראה זו.

סעיף 78 מוצע לקבוע הסדר מיוחד לפרסומן של הוראות התעבורה האווירית וכן הנתבים והנקודות שנקבעו לפי סעיף 76 – בפרסומי המידע התעופתי או בפרסום אחר שמפרסם המנהל או בעל רישיון להפעלת יחידת נת"א, לפי סעיף 79(ד), וזאת לצד העמדתם לעיון הציבור במשרדי רשות התעופה האזרחית.

לפני הוצאתו). לעניין זה יובהר כי נוהלי התיאום האמורים בסעיף 27(א)(3), בין יחידת נת"א שהוסמכה לתת הוראות תעבורה אווירית, לבין יחידות נת"א אחרות או גורמי חיל האוויר, יכול שיכללו נהלים גם לעניין זה.

עוד מוצע להסדיר את סמכות שר הביטחון או מי שהוסמך על ידו, לתת הוראות האוסרות או המגבילות טיסה במרחב האווירי האורחי מטעמים של ביטחון המדינה, ובכלל זה לצורכי הגנת שמי המדינה, מניעת סיכון לכלי טיס וביצוע ניסויים ביטחוניים. מגבלות על טיסה מטעמים ביטחוניים עשויות לכלול התניית הטיסה באזור בנקיטת אמצעי זהירות נוספים, ואף סגירת אזורים מסוימים לטיסה. מוצע כי הוראה כאמור תהא, ככל האפשר, בהתייעצות עם מנהל רת"א וזאת במטרה שההחלטה תתחשב בהשפעה שתהא להוראה כאמור על התעופה האזרחית. מאחר שמדובר בסמכות שלעתיים נדרשת הפעלתה המיידית, מוצע כי ההתייעצות עם מנהל רת"א תהא ככל האפשר בנסיבות העניין, ואולם בכל מקרה תחול חובת ההודעה למנהל רת"א וליחידת הנת"א הרלוונטית.

(ב) ההוראות, הנתיבים, והנקודות כאמור בסעיף קטן (א) אינם טעונים פרסום ברשומות, ואולם הודעה על קביעתם או שינוים בפמ"ת, תפורסם ברשומות.

79. (א) המנהל יערך, יפרסם ויפיץ מידע תעופתי החיוני לבטיחות, לסדירות וליעילות של התעבורה האווירית, בהתאם להוראות שקבע השר ולהוראות נספח 15 לאמנה, ובכלל זה את הפמ"ת.

(ב) המנהל רשאי להרשות לבעל רישיון להפעלת יחידת נת"א, במסגרת רישיונו כאמור, לפרסם ולהפיץ מידע תעופתי.

פרק ה': כלי רחיפה

הגדרות

80. בפרק זה –

"הפעלה", לענין כלי רחיפה – הטסה של כלי רחיפה, או גלישה או רחיפה באמצעות כלי כאמור;

"כלי רחיפה" – כל אחד מאלה:

דברי הסבר

לסעיף 78, וכן ה-AIRAC (Aeronautical Information Regulation and Control): מערכת להודעות תקופתיות לגבי נסיבות המחייבות שינוי משמעותי בהליכי תפעול – למשל שינוי מתוכנן במסלולים של שדה תעופה, שיש להודיע עליו מבעוד מועד.

כן מחויבות המדינות החברות לוודא את קיומן של מערכות המספקות מידע לפני טיסה ואחרי טיסה וכן נתונים אלקטרוניים לגבי תוואי הקרקע ומכשולים.

שירותי מידע תעופתי ניתנים הן על ידי המדינה והן על ידי גורמים המספקים את שירותי התעבורה האווירית וגורמים המפעילים שדות תעופה ומנחתים.

בהתאם, מוצע, כאמור לעיל, לקבוע את חובת מנהל רת"א לספק שירותי מידע תעופתי לציבור, בין השאר, בהתאם להוראות נספח 15.

עוד מוצע, במסגרת הסעיף, להסמיך את מנהל רת"א, במסגרת רישיון ליחידת נת"א, להרשות לבעל הרישיון לפרסם ולהפיץ מידע תעופתי.

סעיף 80 בפרק ה' לחוק מוצע להסדיר את פעילותה של "התעופה הזעירה הספורטיבית", קרי, הגלישה האווירית בגילשוני (ממונעים או שאינם ממונעים) והריחוף או הריחוף הממונע באמצעות מצנחים (ממונעים, רחף, רחף ממונעים).

סעיף 80 מגדיר את "כלי הרחיפה" שעליהם חלות הוראות פרק ה'. כדי לקדם את פניהן של התפתחויות טכנולוגיות עתידיות, מוצע כי תיקבע הוראה שיווית לגבי הפעלת כל כלי או מיתקן מרחף או נישא באוויר שאינו בגדר "כלי טיס" כהגדרתו בעיקר 1.

מדובר בכלים פשוטים יחסית טכנולוגית אשר החלת כלל הוראות חוק הטיס עליהם איננה נדרשת ואינה ישימה, הן מבחינה בין לאומית והן מבחינה בטיחותית.

זאת לאור נספח 15 לאמנה הכולל מתכונת בין לאומית מחייבת לפרסום הוראות תעבורה אווירית: הפמ"ת (AIP – Aeronautical Information Publication) – פורמט הכולל מידע קבוע, ובכלל זה מידע כללי, מפות אוויריות, מפות של שדות התעופה והמנחתים, טבלאות נתונים ומלל מלווה; והנוטאם (NOTAM – Notice to Airman) דחוף, המועברות במדיה מגנטית (ונראה כרצף של אותיות וסימנים שניתנים בשפת "קודים" תעופתית). זאת ביחס ליצירה או שינוי במיתקנים, שירותים או תהליכים אוויריים או לגבי סיכונים, שחיוני להביאם לידיעה באופן מיידי.

מוצע לקבוע במפורש כי ההוראות, הנתיבים, והנקודות כאמור אינם טעונים פרסום ברשומות. זאת כיוון שרשומות אינו פורמט המתאים לפרסומים מסוג זה, לאור תוכנם, תכיפות שינוים וצורתם, וכן לנוכח ההתחייבות הבין לאומית לפרסומם בפמ"ת. יחד עם זאת מוצע כי הודעה על קביעתם או שינוים בפמ"ת – שהם הפרסומים בעלי אופי של קבע – תפורסם ברשומות.

סעיף 79 מוצע להטיל על המנהל את האחריות לעריכה, לפרסום ולהפצה של מידע תעופתי חיוני, בהתאם להוראות שקבע השר ולהוראות נספח 15 לאמנה, ובכלל זה את הפמ"ת.

החובה של מדינות חברות לספק שירותי מידע תעופתי מוסדרת בנספח 15 לאמנת שיקגו. מטרת שירותי המידע התעופתי היא להבטיח זרימת מידע ונתונים החיוניים לבטיחות, לסדירות וליעילות התעופה. במטרה להבטיח אחידות ועקביות, הנדרשות בפרט בשל העובדה שמערכות ניווט רבות מבוססות מחשב, נקבע כי על המדינות החברות להימנע, ככל האפשר, משימוש בסטנדרטים ובהליכים שלא נוצרו לצורך שימוש בין לאומי.

כאמור לעיל שירותי מידע תעופתי ניתנים בכמה אופנים שעליהם מורה נספח 15 לאמנה ובעיקרם, הפמ"ת (AIP) והנוטאם (NOTAM), כאמור לעיל בדברי ההסבר

- (1) גילשון אוויר (Hang-glider), בין ממונע ובין שאינו ממונע;
- (2) מצנח רחף, בין ממונע ובין שאינו ממונע;
- (3) מצנח ממונע;
- (4) כלי או מיתקן אחר המרחף או הנישא באוויר, שאינו כלי טיס, בין שהוא ממונע ובין שאינו ממונע, שקבע השר.

תנאים להפעלת כלי רחיפה

81. (א) לא יפעיל אדם כלי רחיפה אלא אם כן מתקיימים כל אלה:
- (1) הוא רשום אצל המנהל, ואם הוכרה התאחדות לפי סעיף 82 לגבי אותו כלי רחיפה – הוא רשום אצל אותה התאחדות; רישום כאמור יכלול, בין השאר את פרטיו האישיים של מפעיל כלי הרחיפה, את מענו ופרטים נוספים לצורך יצירת קשר עמו;
- (2) כשירותו האווירית של כלי הרחיפה אושרה בידי המנהל, ואם הוכרה התאחדות לפי סעיף 82 לגבי אותו כלי רחיפה – כשירותו האווירית אושרה בידי אותה התאחדות;
- (3) הוא בעל הכשרה מתאימה להפעלת כלי הרחיפה, ובכלל זה מכיר את הוראות התעבורה האווירית והתנאים להפעלת כלי רחיפה כאמור בסעיף 83 ואת כללי הרחיפה הנוגעים בדבר שנקבעו לפי סעיף 85(א);
- (4) הוא כשיר בריאותית להפעלת כלי רחיפה;
- (5) הוא לבוש בלבוש מגן ומצויד בציוד מגן, מתאימים;
- (6) יש על שימוש בכלי הרחיפה, פוליסת ביטוח בתיתוקף שהוציא מבטח, לפי הוראות שקבע השר, בהתייעצות עם המפקח על הביטוח כמשמעותו בחוק הפיקוח על שירותים פיננסיים (ביטוח), התשמ"א-1981²⁰, המבטחת את בעל כלי הרחיפה ואת מפעילו, כמפורט להלן:
- (א) מפני חבות בשל חילוך, פינוי, טיפול רפואי, עזרה, שירותי סיעוד ושירותי שיקום, שיינתנו למפעיל כלי הרחיפה בשל נזק גוף שנגרם למפעיל כלי הרחיפה עקב הפעלת כלי הרחיפה שנערכה לפי הוראות סימן זה;

ד ב ר י ה ס ב ר

הוראות לגבי כשירות אווירית של כלי רחיפה מסוימים (גילשוניים ומצנחים ממונעים) קבועות היום בתקנות 99 ו-98 לתקנות התיעוד. הוראה לעניין הכשרת מפעילי מצנחים ממונעים ומצנחי רחף קיימת בתקנה 8(ב) לתקנות הרישיונות. אין בתקנות הטיס כיום הסדר לעניין ציוד מגן, וגם ההסדר המוצע לעניין חובת ביטוח הוא הסדר חדש. מוצע כי הוראות אלו ייקבעו בהתייעצות עם שר הספורט.

יצוין כי ישוים ההסדרים המוצעים בסעיף 81 מחייב הסדרה מלאה ומפורטת בתקנות. בהתאם, מוצעת בסעיף 168 תחילה דחוייה של סעיף זה עד תום שישה חודשים מיום התקנת תקנות לפיו, ומוצע להסמיך את השר לקבוע מועד תחילה מאוחר יותר. מובהר כי עד לכניסתו לתוקף של סעיף זה ימשיכו לחול ההסדרים הקבועים בתקנות הטיס לעניין הפעלת כלי רחיפה – למשל אלה הקבועים בסימנים א', ה' ו' לפרק התשיעי לתקנות ההפעלה, בתקנה 8(ב) לתקנות הרישיונות, ובתקנות 99 ו-98 לתקנות התיעוד.

סעיף 81 הסעיף קובע את התנאים להפעלת כלי רחיפה, ובין השאר את החובות האלה: חובת רישום אצל המנהל, חובת אישור כשירות אווירית של כלי הרחיפה והכשרת מפעיל כלי הרחיפה, חובת כשירות בריאותית, חובת לבישת לבוש מגן והצטיידות בציוד מגן מתאים.

בשל הסיכון הרב הגלום בספורט מסוג זה (שדומה במאפייניו לכל ספורט "אתגרי" אחר) מוצעת הסמכה מפורטת של השר לקבוע הוראות לגבי הסדרים ביטוחיים מתאימים – לרבות לגבי שירותי חילוך, פינוי, טיפול רפואי, סיעוד שיקום בשל נזקי גוף, וביטוח צד שלישי.

בשל אופי הפעילות מוצע להסמיך את השר לקבוע הוראות בעניין התנאים להפעלת כלי רחיפה, כאשר התנאים בעניין כשירות רפואית ייקבעו בהתייעצות עם שר הבריאות.

²⁰ ס"ח התשמ"א, עמ' 208.

(ב) מפני כל חבות שהוא עשוי לחוב בשל נזק גוף שנגרם לאדם בשל הפעלת כלי הרחיפה, למעט למפעיל כלי הרחיפה עצמו.

(ב) השר רשאי לקבוע, בהתייעצות עם שר הספורט, הוראות לעניין התנאים להפעלת כלי רחיפה המנויים בסעיף קטן (א), וכן תנאים נוספים להפעלה כאמור; תקנות לעניין כשירות בריאותית יותקנו בהתייעצות גם עם שר הבריאות.

82. (א) המנהל רשאי להכיר בתאגיד כהתאחדות המרכזת והמייצגת מפעילי כלי רחיפה הכרה בהתאחדות מסוג מסוים, לצורך ביצוע התפקידים המפורטים להלן, כולם או חלקם –

(1) רישום מפעילי כלי רחיפה לפי סעיף 81(א)(1);

(2) אישור הכשירות האווירית של כלי הרחיפה, לפי סעיף 81(א)(2);

(3) הכשרה לצורך הפעלת כלי רחיפה, לפי סעיף 81(א)(3).

(ב) לא יכיר המנהל בתאגיד, כהתאחדות לפי סעיף קטן (א), אלא אם כן מתקיימים כל אלה:

(1) התאגיד התאגד בישראל, ולפי הדין החל עליו מטרתו העיקרית אינה פעולה לכוונת רווח ואין הוא רשאי לחלק רווחים לבעליו או לחבריו, לפי העניין;

(2) התאגיד מעסיק כוח אדם בעל ניסיון וכשירות מתאימים;

(3) בידי התאגיד המיתקנים והציוד הנדרשים לביצוע תפקידי ההתאחדות;

(4) התאגיד המציא למנהל ספר עזר הכולל, בין השאר, הוראות לעניין אופן ביצוע תפקידי ההתאחדות;

(5) לתאגיד כיסוי ביטוחי מתאים לנזק, לרבות נזק לצד שלישי, העלול להיגרם עקב ביצוע תפקידי ההתאחדות.

(ג) השר רשאי, בהתייעצות עם שר הספורט, לקבוע, בתקנות, הוראות לעניין התנאים להכרה בהתאחדות המנויים בסעיף קטן (ב), וכן תנאים נוספים להכרה כאמור, ורשאי הוא לקבוע תקנות לעניין חובותיה וסמכויותיה של התאחדות בכל הנוגע למתן שירותים למפעילי כלי רחיפה ובכלל זה לעניין הסכומים המרביים שרשאית התאחדות לגבות בעבור שירותים אלה.

ד ב ר י ה ס ב ר

לצורך כך מוצע להסמיך את השר לקבוע בתקנות הסדרים לגבי המבנה הארגוני של התאחדות כאמור, נהלים, מיתקנים וציוד שבאמצעותם תבצע את תפקידיה, פוליסת הביטוח שתחזיק, ותשלומים מרביים שתהא זכאית לגבות מאותם גולשי אוויר, רחפנים או מפעילי כלים אחרים הפועלים תחת אחריותה.

מאחר שפעילות אגודות ספורט היא וולונטרית בבסיסה, ככל שלא יהיו אגודות אשר יוכרו כאמור, הפעילות תהא כפופה ישירות לפיקוחה של רת"א באותם היבטים.

ההסדר המוצע מבוסס על מודל דומה בחוק הנהיגה הספורטיבית, התשס"ו-2005.

סעיף 82 הסעיף מסמיך את המנהל להכיר בתאגיד כהתאחדות המרכזת והמייצגת מפעילי כלי רחיפה, לצורך ביצוע שורה של תפקידים המנויים בסעיף זה. הסעיף נועד לאפשר פעילות של גולשים ורחפנים במסגרת אגודות או עמותות ספורט, הפועלות שלא למטרת רווח, אשר יהיו אחראיות, בין השאר, לרישום של גולשים ורחפנים, להכשרתם, ולבדיקת הכשירות האווירית של הכלים.

הסעיף קובע גם את התנאים להכרה בהתאחדות כאמור, ובין השאר פעילותו שלא למטרות רווח, העסקת כוח אדם בעל ניסיון וכשירות מתאימים, היותו בעל מיתקנים וציוד הנדרשים לביצוע תפקידי ההתאחדות ועוד.

83. (א) (1) במסגרת סמכותו לפי סעיף 77, רשאי המנהל לקבוע בהוראות תעבורה אווירית, לפי הוראות אותו סעיף, אזורי פעילות לכלי רחיפה.
- (2) השה, בהתייעצות עם שר הביטחון, רשאי לקבוע, בתקנות, תנאים להפעלת כלי רחיפה מחוץ לאזורי הפעילות שנקבעו לפי פסקה (1), ואולם תקנות לפי פסקה זו לענין הגנה וזיהוי של כלי רחיפה או תקנות העשויות להשפיע על השימוש במרחב הפיקוח התעופתי של ישראל שהוקצה לתעופה הצבאית לפי סעיף 75, ייקבעו בהסכמת שר הביטחון.
- (ב) לא יפעיל אדם כלי רחיפה –
- (1) בניגוד להוראות התעבורה האווירית כאמור בסעיף קטן (א) או בניגוד לתנאים שקבע השר לפי אותו סעיף קטן;
- (2) אלא אם כן הוא בקיא בהוראות התעבורה האווירית החלות במרחב האווירי הסמוך לאזור פעילותו של כלי הרחיפה.
- (ג) על אף הוראות סעיפים קטנים (א) ו-(ב), רשאית יחידת נת"א לתת הוראות למפעיל כלי רחיפה הנוגדות את הוראות התעבורה האווירית, את התנאים שקבע השר לפי סעיף קטן (א) ואת כללי הרחיפה שנקבעו לפי סעיף 85(א), אם מצאה כי הדבר מוצדק בנסיבות העניין; נתנה יחידת נת"א הוראות כאמור, לא יפעיל אדם כלי רחיפה בניגוד להן.
84. (א) לא יעסוק אדם בהדרכה, בהוראה או באימון של מפעילי כלי רחיפה, אלא אם כן בידו רישיון לכך שניתן מאת המנהל לפי סעיף זה, ובהתאם לתנאי הרישיון ולהוראות לפי חוק זה; רישיון כאמור יינתן בהתאם לתנאים שקבע השר ובכלל זה לענין הכשרה, מיומנות, ידע וניסיון מקצועי מתאימים.
- הוראות תעבורה אווירית לענין כלי רחיפה ותנאים להפעלתם מחוץ לאזורי הפעילות
- הדרכה להפעלת כלי רחיפה

ד ב ר י ה ס ב ר

בדומה להסדר לגבי כלי טיס בסעיף 77(1), מוצע לקבוע את סמכותה של יחידת נת"א ליתן הוראות הנוגדות את הוראות התעבורה האווירית או את כללי הרחיפה שנקבעו לפי סעיף 85(א), אם מצאה כי הדבר מוצדק בנסיבות העניין. יובהר, כי אין בסמכות זו לגבור על הוראות ביטחון הניתנות מכוח סעיף 77(1) או דרישות ביטחוניות הנדרשות להגנת שמי המדינה.

סעיף 84 הסעיף אוטר עיסוק בהדרכה, בהוראה או באימון של מפעילי כלי רחיפה אלא על ידי מי שקיבל רישיון לכך מאת המנהל ובהתאם לתנאיו. מוצע להסמיך את השר לקבוע תנאים למתן רישיון כאמור. עוד מוצע להסמיך את השר לקבוע בתקנות הליכים לקבלת רישיון או חידוש, תקופת תוקפו והפרטים שייכללו בו, חובות, תנאים והגבלות שיחולו על בעל רישיון כאמור וכיוצא באלה. כיום, לפי תקנה 8(א) לתקנות הרישיונות, הדרכה להפעלת מצנחים ומצנחים ממונעים מסורה לאגודות שקיבלו רישיון הפעלה מבצע לפי תקנה 180יד לתקנות ההפעלה.

עוד מוצע כי על הגבלה, התליה, ביטול או סירוב לחדש רישיון של מדרך להפעלת כלי רחיפה יחולו הוראות סעיף 35 במלואן, בשינויים המחויבים, כלומר יחולו לענין זה כל העילות הקבועות בסעיף 35(א)(1) עד (5) ו-(ב).

סעיף 83 הסעיף מסמיך את מנהל רת"א לקבוע, במסגרת הוראות התעבורה האווירית שהוא קובע לפי סעיף 77, ולפי ההליכים הקבועים בסעיף 77, אזורי פעילות אוויריים לכלי רחיפה ("בועות"), וזאת בשל הצורך להסדיר את הממשקים בינם לבין התעופה הרגילה. כדי לאפשר גלישה או רחיפה גם באזורים נרחבים יותר, מסמיך הסעיף את השר לקבוע בתקנות תנאים להפעלת כלי רחיפה מחוץ לאזורי פעילות כאמור – הכוללים למשל, תנאים לענין קבלת מירשה טיסה ושמירה על קשר עם יחידת הנת"א הרלוונטית. בדומה לכללי הטיסה, גם בהקשר זה מוצע, כי תקנות לפי סעיף זה שיש להן השפעה על שימוש במרחב שהוקצה לתעופה הצבאית או אלה הנוגעות להגנה וזיהוי של כלי רחיפה יותקנו בהסכמת שר הביטחון. במקרים אחרים, מוצע כי התקנות ייקבעו בהתייעצות עם שר הביטחון, הן לנוכח ההשפעה האפשרית על התעופה הצבאית והן לנוכח העובדה שמרחבים אוויריים רבים מנוהלים בפועל על ידי הצבא.

בצד זאת, מוצע לאסור על הפעלת כלי רחיפה בניגוד להוראות התעבורה האווירית, ובנוסף מוצע להתנות את ההפעלה של כלי רחיפה בכך שהמפעיל יהיה בקיא בהוראות התעבורה האווירית החלות במרחב האווירי הסמוך לאזורי הפעילות כאמור לעיל, וזאת כדי שיהיה מודע לסיכונים אפשריים הנובעים מפעילות סמוכה של כלי טיס.

(ב) על הגבלת רישיון שניתן לפי סעיף קטן (א), התלייתו, ביטולו וסירוב לחדשו, יחולו הוראות סעיף 35, בשינויים המחוייבים.

(ג) השר רשאי לקבוע תקנות לעניין רישיון לפי סעיף קטן (א) ובעל רישיון כאמור, ובין השאר לעניין ההליכים לקבלת רישיון או חידושו, תקופת תוקפו והפרטים שייכללו בו, וכן לעניין חובות, תנאים והגבלות שיחולו על בעל רישיון כאמור.

85. (א) לצורך שמירה על בטיחות הפעלתם של כלי רחיפה והגנה על חיי אדם ורכוש, רשאי השר, בתקנות, בהתייעצות עם שר הספורט, לקבוע כללים להפעלת כלי רחיפה (בפרק זה – כללי רחיפה).

(ב) בלי לגרוע מסמכותו לפי סעיף קטן (א), רשאי השר, בהתייעצות עם שר הספורט, לקבוע הוראות לעניין כלי רחיפה והפעלתם ובכלל זה חובות, תנאים והגבלות שיחולו על מפעילי כלי רחיפה, והתשתיות שישמשו את פעילותם.

פרק ו': סמכויות פיקוח

86. (א) המנהל רשאי למנות, מבין עובדי הרשות, מפקחים שיפקחו על ביצוע ההוראות מינוי מפקחים לפי חוק זה, למעט פרק ז' (בפרק זה – ההוראות לפי חוק זה).

(ב) לא ימונה מפקח לפי הוראות סעיף קטן (א), אלא אם כן מתקיימים בו כל אלה:

(1) משטרת ישראל הודיעה, לא יאוחר משלושה חודשים מפנייתו של המנהל אליה ומסירת פרטי העובד, כי היא אינה מתנגדת להסמכתו מטעמים של ביטחון הציבור, לרבות בשל עברו הפלילי;

(2) הוא קיבל הכשרה מתאימה בתחום הסמכויות שיהיו נתונות לו לפי פרק זה, כפי שהורה השר בהסכמת השר לביטחון הפנים, וכן הכשרה מתאימה לעניין החיקוק שעל ביצועו יפקח, כפי שהורה המנהל;

(3) הוא עמד בתנאי כשירות, ככל שהורה השר, בהסכמת השר לביטחון הפנים.

דברי הסבר

במטרה ליתן מענה לצורך זה מוצע להסמיך את מנהל רת"א למנות, מבין עובדי רת"א, מפקחים שיפקחו על ביצוע ההוראות לפי החוק המוצע.

יובהר כי הפיקוח אינו חל לגבי הוראות פרק ז' המסדירות חקירת אירוע בטיחותי, שכן פעילות החוקר הראשי אינה כפופה לפיקוחה של רת"א, במטרה להבטיח את עצמאותו ואת יכולתו לחקור גם את מעורבותה של רת"א באירוע בטיחותי נחקר. מינוי פקחים לפי הסעיף המוצע מותנה בהתקיים תנאי סף מסוימים, וביניהם קבלת אישור מאת משטרת ישראל כי אינה מתנגדת למינויו של המפקח מטעמי ביטחון הציבור, קיומה של הכשרה מתאימה בתחום הסמכויות שיהיו מסורות למפקח, ועמידה בתנאי כשירות נוספים שיוּרה עליהם השר (הפעלת שתי הסמכויות האחרונות על ידי השר תיעשה בהסכמת השר לביטחון פנים).

יצוין כי כיום, לפי סעיף 10 לחוק הטיס, הסמכות למנות מפקחים נתונה לשר; אחד הליקויים העיקריים שנמצאו בביקורות ה־FAA ו־ICAO הוא הצורך להגביר את עצמאותה של רת"א ולהבטיח את מעמדה העצמאי כרגולטור

גם יישום ההסדרים המוצעים בסעיף 84 מחייב הסדרה מלאה ומפורטת בתקנות. בהתאם, מוצעת בסעיף 168 תחילה רחוויה גם של סעיף זה עד תום שישה חודשים מיום התקנת תקנות לפיו, ומוצע להסמיך את השר לקבוע מועד תחילה מאוחר יותר.

סעיף 85 הסעיף מסמיך את השר, בהתייעצות עם שר הספורט, לקבוע בתקנות כללי רחיפה, לשם שמירה על בטיחות הפעלתם של כלי רחיפה והגנה על חיי אדם ועל רכוש שעל הקרקע. עוד מוסמך השר, בהתייעצות עם שר הספורט, לקבוע בתקנות הוראות לעניין כלי רחיפה והפעלתם ובכלל זה חובות, תנאים והגבלות שיחולו על מפעילי כלי רחיפה והתשתיות שישמשו את פעילותם. הסדרים בנושא זה קבועים כיום, למשל, בתקנות 178 ו־180 לתקנות ההפעלה.

סעיף 86 קיומן של סמכויות פיקוח אפקטיביות ביחס לכלל הנושאים המוסדרים בחוק המוצע הוא רכיב חיוני לקיומה של תעופה בטוחה. העדר סמכויות כאמור בחוק הטיס עומד במרכז ממצאי הביקורת של ה־FAA לגבי חקיקת הטיס בישראל.

87. מפקח לא יעשה שימוש בסמכויות הנתונות לו לפי פרק זה, אלא בעת מילוי תפקידו ובהתקיים שניים אלה:

- (1) הוא עונד באופן גלוי תג המזהה אותו ואת תפקידו;
- (2) יש בידו תעודת מפקח החתומה בידי המנהל, והמעידה על תפקידו ועל סמכויותיו, שאותה יציג על פי דרישה.

88. (א) לשם פיקוח על ביצוע ההוראות לפי חוק זה רשאי מפקח –

- (1) לדרוש מכל אדם למסור לו את שמו ומענו ולהציג לפניו תעודת זהות או תעודה רשמית אחרת המזהה אותו;
- (2) לדרוש מכל אדם הנוגע בדבר למסור לו כל ידיעה או מסמך הנוגעים לקיומן של ההוראות לפי חוק זה; בפסקה זו, "מסמך" – לרבות פלט כמשמעותו בחוק המחשבים, התשנ"ה-1995²¹;
- (3) לערוך בדיקות או מדידות וכן ליטול דוגמאות לשם בדיקה, ולהורות על מסירת הדוגמאות לבדיקת מעבדה או על שמירתן לתקופה שיוורה, או לנהוג בהן בדרך אחרת, ובכלל זה לפי סעיף 89;
- (4) להיכנס לכל מקום, לרבות לכלי טיס, ובלבד שלא ייכנס למקום המשמש למגורים, אלא על פי צו של בית משפט.

(ב) שוכנע השר לביטחון הפנים כי הדבר דרוש לצורך פיקוח על ביצוע ההוראות לפי חוק זה, רשאי הוא, בהתייעצות עם שר המשפטים, להסמיך מפקח שמונה בידי המנהל לפי סעיף 86, גם בסמכויות המפורטות להלן שיהיו נתונות לו במקרים שבהם מתעורר חשד לביצוע עבירה לפי חוק זה, למעט עבירה לפי סעיף 125(ד), ובלבד שלא יוסמך מפקח בסמכויות כאמור אלא אם כן הוא בעל כשירות והכשרה מתאימים לכך כאמור בסעיף 86(ב)(2) ו-(3):

- (1) הסמכות לחקור כל אדם הקשור לעבירה, או שעשויות להיות לו ידיעות הנוגעות לעבירה; על חקירה לפי פסקה זו יחולו הוראות סעיפים 2 ו-3 לפקודת הפרוצדורה הפלילית (עדות)²², בשינויים המחויבים;

ד ב ר י ה ס ב ר

נוכח הצורך להבטיח אכיפה יעילה ותכליתית של דיני הטיס, ולאור החשש כי נוכח העומסים המוטלים על משטרת ישראל, וסדרי העדיפויות המנחים אותה במסגרת מילוי תפקידיה, לא יאפשרו אכיפה הולמת של דיני הטיס, מוצע להסמיך את השר לביטחון הפנים, בהתייעצות עם שר המשפטים, אם שוכנע כי הדבר דרוש לצורך פיקוח על ביצוע ההוראות לפי החוק, להסמיך מפקח רת"א גם בסמכויות חקירה, תפיסה ובקשת צו חיפוש מבית המשפט. ואולם מוצע כי לגבי העבירות הקבועות בסעיף 125(ד), שהן חמורות יותר באופיין, סמכויות האכיפה כאמור יהיו מסורות באופן בלעדי למשטרת ישראל.

עוד מוצע לקבוע את סמכותו של מפקח לעכב אדם המסרב להיענות לדרישתו ויש חשש כי יימלט או שזהותו אינה ידועה.

מקצועי בתחום התעופה האזרחית. הענקת הסמכות למינוי מפקחים למנהל משתלבת במגמה זו, ואף נותנת בידיו כלי מרכזי ליישום אחריותו ותפקידו לפי סעיף 6 לחוק רת"א, לנהל את רת"א ולהיות אחראי על ביצוע תפקידיה.

סעיף 87 הסעיף קובע כי מפקח לא יעשה שימוש בסמכויותיו אלא בעת מילוי תפקידו וכאשר הוא עונד בצורה גלויה תג המזהה אותו ואת תפקידו, ויש בידו תעודת מפקח חתומה בידי המנהל המעידה על תפקידו ועל סמכויותיו.

סעיף 88 הסמכויות שמוצע להעניק למפקחים לצורך פיקוח על ביצוע ההוראות לפי החוק הן: הסמכות לדרוש הזדהות (שם ומען והצגת תעודה מזהה); הסמכות לדרוש ידיעות ומסמכים; הסמכות לערוך בדיקות או מדידות וליטול דוגמאות, ולהעבירן לבדיקת מעבדה, והסמכות להיכנס לכל מקום, ובכלל זה לכלי טיס.

²¹ ס"ח התשנ"ה, עמ' 366.

²² חוקי א", כרך א', עמ' 439.

(2) הסמכות לתפוס כל חפץ הקשור לעבירה; על תפיסה לפי פסקה זו יחולו הוראות הפרק הרביעי לפקודת סדר הדין הפלילי (מעצר וחיפוש) [נוסח חדש], התשכ"ט-1969²⁵ (בסעיף זה – פקודת מעצר וחיפוש), בשינויים המחויבים;

(3) הסמכות לבקש מבית משפט צו חיפוש לפי סעיף 23 לפקודת מעצר וחיפוש, ולבצעו; על חיפוש לפי פסקה זו יחולו הוראות סעיפים 24(א)(1), 26 עד 28 ו-45 לפקודת מעצר וחיפוש, בשינויים המחויבים.

(ג) סירב אדם להיענות לדרישות מפקח, על פי סמכותו בהתאם להוראות סעיף זה, והיה חשש שיימלט או שזהותו אינה ידועה, רשאי המפקח לעכבו עד לבואו של שוטר ויחולו על עיכוב כאמור הוראות סעיף 75(ב) ו-75(ג) לחוק סדר הדין הפלילי (סמכויות אכיפה – מעצרים), התשנ"ו-1996²⁴, בשינויים המחויבים.

89. (א) מפקח רשאי לדרוש מעובד טיס שבידו רישיון עובד טיס או הגדר מסוג שקבע השר לפי סעיף 6(א) או מאיש צוות, העומד למלא את תפקידו, הממלא את תפקידו, או שסיים זה עתה למלא את תפקידו –

(1) לתת לו דגימה של אוויר הנשוף מפיו, לשם בדיקה אם מצוי בגופו אלכוהול ובאיזה ריכוז, באמצעות מכשיר שאושר לשם כך לפי סעיף 91(ח) (בסימן זה – דגימת נשיפה);

(2) לתת לו דגימת רוק, לשם בדיקה אם מצוי בגופו סם מסוכן או תוצר חילוף חומרים של סם מסוכן, באמצעות מכשיר שאושר לשם כך לפי סעיף 91(ח) (בסימן זה – דגימת רוק).

(ב) מפקח רשאי לדרוש מתן דגימת נשיפה או דגימת רוק לפי סעיף קטן (א) גם בהעדר חשד כי נעברה עבירה לפי סעיף 125(ד)(4).

(ג) ראה מפקח לנגד עיניו עובד טיס או איש צוות השותה משקה משכר בעת מילוי תפקידו או במהלך פרק הזמן לפני מילוי תפקידו שבו עליו להימנע משתיית משקה משכר לפי סעיף 7, או מצא, לפי דגימת נשיפה או דגימת רוק, כי עובד טיס או איש צוות נתון תחת השפעת אלכוהול או כי מצוי בגופו סם מסוכן או תוצר חילוף חומרים של סם מסוכן, יחולו הוראות אלה, לפי העניין:

(1) לעניין עובד טיס או איש צוות העומד למלא תפקידו – רשאי המפקח למנוע ממנו למלא את תפקידו;

(2) לעניין עובד טיס או איש צוות הממלא את תפקידו – יהיה בכך כדי לבסס חשד סביר כאמור בסעיף 90(א), ורשאי המפקח למנוע ממנו להמשיך במילוי תפקידו;

ד ב ר י ה ס ב ר

ורוק רנדומאליות לגילוי שימוש באלכוהול ובסמים, זאת אף בהעדר חשד לשימוש באלכוהול או בסמים. תכלית סמכות זו היא, בעיקרה, מניעתית.

כמו כן מבוקש להסמיך מפקח למנוע מעובד טיס או מאיש צוות למלא או להמשיך במילוי תפקידו אם עובד הטיס או איש הצוות שתה משקה משכר לנגד עיניו בעת מילוי תפקידו או בסמוך לו, אם טרם חלף פרק הזמן המונע ממנו למלא תפקיד כאמור, או כאשר עולה מדגימת נשיפה או רוק שלו כי הוא נתון תחת השפעת אלכוהול או שמצוי בגופו סם מסוכן או תוצר חילוף חומרים של סם מסוכן.

סעיף 89 מוצע להסדיר את נושא בדיקות אלכוהול וסמים למי שמשמש כעובד טיס או כאיש צוות או עומד לשמש בתפקיד כאמור. נושא זה מוסדר כיום בתקנה 13 לתקנות הרישיונות ובתקנה 11 לתקנות ההפעלה, ואולם יש צורך לקובעו בחקיקה ראשית, ולעדכנו בהתאם לדינים הנוגעים לחיפוש על הגוף וחיפוש בגוף. ההוראות המוצעות דומות להוראות הקבועות לעניין זה בסעיפים 64 עד 64 לפקודת התעבורה.

מוצע להעניק למפקח סמכות לערוך לעובדי טיס או אנשי צוות, לפני, בעת או סמוך לאחר מילוי תפקידו (למשל, ממש בסמוך לאחר רידתו מכלי הטיס), בדיקות נשיפה

²⁵ דיני מדינת ישראל, נוסח חדש 12, עמ' 284.

²⁴ ס"ח התשנ"ו, עמ' 358.

3) לעניין עובד טיס או איש צוות שסיים זה עתה למלא תפקידו – יהיה בכך כדי לבסס חשד סביר כאמור בסעיף 90(א).

90. בדיקת אלכוהול וסמים בידי שוטר (א) היה לשוטר חשד סביר כי עובד טיס או איש צוות עבר עבירה לפי סעיף 125(ד)(4), רשאי הוא לדרוש ממנו, לשם בדיקה אם מצוי בגופו אלכוהול ובאיזה ריכוז או אם מצוי בגופו סם מסוכן או תוצרי חילוף חומרים של סם מסוכן, לתת לו דגימת נשיפה, דגימת רוק, דגימת שתן או דגימת דם.

(ב) לצורך נטילת דגימת נשיפה, דגימת רוק, דגימת שתן או דגימת דם לפי סעיף זה מוסמך שוטר לעכב את עובד הטיס או את איש הצוות שממנו נדרשת הדגימה, לפרק זמן כאמור בסעיף 73(ב) לחוק סדר הדין הפלילי (סמכויות אכיפה – מעצרים), התשנ"ו-1996.

(ג) לא יורשע אדם על סמך תוצאת דגימת רוק בלבד.

91. אופן נטילת דגימות (א) מפקח או שוטר הדורש מעובד טיס או מאיש צוות לתת לו דגימת נשיפה, דגימת רוק, דגימת שתן או דגימת דם (בסעיף זה – דגימה), בהתאם לסמכויותיו לפי סעיפים 89 או 90, לפי העניין, יודיע לו את מטרת נטילת הדגימה, יבקש את הסכמתו ויסביר לו את המשמעות המשפטית של סירוב לתת דגימה, כאמור בסעיף 92.

(ב) נטילה של דגימה לפי סעיפים 89 ו-90, תיעשה באופן ובמקום שיבטיחו שמירה מרבית על כבוד האדם, על פרטיותו ועל בריאותו, ובמידה המועטה האפשרית של פגיעה, אי-נוחות וכאב.

(ג) נטילה של דגימת נשיפה או דגימת רוק או מתן דגימת שתן תיעשה במקום שבו הנבדק ממלא את תפקידו או עומד למלא את תפקידו, סמוך למקום כאמור או במקום אחר שהורה המפקח או השוטר, לפי העניין.

ד ב ר י ה ס ב ר

סעיף 91 מוצע לקבוע כי מפקח או שוטר העורך בדיקה כאמור יודיע לנבדק את מטרת הבדיקה, יבקש את הסכמתו ויסביר את המשמעות של סירוב ליתן דגימה כאמור לעיל.

כן מוצע לקבוע הוראות הדומות לאלה הקבועות בפקודת התעבורה הנוגעות לאופן ביצוע הבדיקה ומקום הבדיקה במטרה לשמור על כבודו ופרטיותו של הנבדק.

עוד מוצע לקבוע את המקומות שבהם יינטלו הדגימות ואת המוסמכים ליטול אותן וכן דוח שיש למלא אחר כל נטילה כאמור.

כן מוצע להסמיך את השר ושר הבריאות להתקין תקנות, בין השאר לעניין שיטות לבדיקת אלכוהול או סם, אופן נטילת הדגימות ובדיקתן ועוד. עוד מוצע להסמיך את השר בהסכמת שר הבריאות לאשר, בהודעה ברשומות, מכשירים שימשו לצורך נטילת דגימות נשיפה ודגימות רוק. מאחר שהמכשירים המשמשים מפקח נועדו למטרות מניעתיות ולביסוס חשד סביר להפרת סעיף 7 לחוק המוצע, ואילו המכשירים המשמשים שוטר נועדו לביסוס הרשעה פלילית בעבירה לפי סעיף 125(ד)(4) המוצע, וזאת מעל ספק סביר, מוצע להסמיך את השרים לאשר מכשירים שונים לצורך שימוש מפקח או שוטר.

סעיף 90 מוצע להסמיך שוטר שיש לו חשד סביר כי עובד טיס או איש צוות עבר עבירה לפי סעיף 125(ד)(4) לעניין שימוש אסור באלכוהול או בסמים, לתת לו דגימות נשיפה, רוק, שתן או דם, לשם בדיקת הימצאות אלכוהול, סם מסוכן או תוצרי חילוף חומרים שלו בדמו. לשם כך מוסמך השוטר גם לעכב את עובד הטיס או את איש הצוות.

מוצע כי בדיקת מפקח שהעלתה תוצאות כאמור בדברי ההסבר לסעיף 89 לעיל (כלומר, כאשר מדגימת נשיפה או רוק שערך מפקח עולה כי עובד הטיס או איש הצוות נתון תחת השפעת אלכוהול או שמצוי בגופו סם מסוכן או תוצרי חילוף חומרים של סם מסוכן), תוכל גם לבסס חשד סביר לשימוש באלכוהול או בסמים, באופן שיעניק סמכות לשוטר לערוך לאותו אדם בדיקות כאמור וכן בדיקות דם ושתן, ולבסס חשד לצורך העמדה לדין פלילי בשל ביצוע עבירה לפי סעיף 125(ד)(4).

בשל המהימנות הראייתית של מכשירים קיימים לנטילת דגימות רוק לשם גילוי שימוש בסמים, מוצע לקבוע, בדומה להסדר בפקודת התעבורה, כי לא יורשע אדם על סמך תוצאת דגימת רוק בלבד.

(ד) נטילה של דגימת דם תיעשה בידי בעל מקצוע רפואי כהגדרתו בחוק סדר הדין הפלילי (סמכויות אכיפה – חיפוש בגוף החשוד ונטילת אמצעי זיהוי), התשנ"ו-1996²⁵ (בסעיף זה – חוק החיפוש), המוסמך כדין ליטול דגימת דם; נטילת הדגימה תיעשה במקום שבו נוהגים ליטול דגימה כאמור, לרבות בתחנת משטרה בתנאי מרפאה.

(ה) הנוטל דגימה, ירשום בתום הנטילה דין וחשבון על מהלך הנטילה, ויחתום עליו; דין וחשבון כאמור יכלול את אלה:

- (1) שמו ופרטי זהותו של עובד הטיס או איש הצוות שממנו ניטלה הדגימה;
 - (2) נסיבות נטילת הדגימה, וכן תוצאות בדיקתה, אם נתקבלו במעמד הנטילה;
 - (3) התאריך, השעה והמקום שבהם ניטלה הדגימה;
 - (4) שמו וכשירותו או דרגתו של נוטל הדגימה;
 - (5) שמו ופרטי זהותו של מי שנכח בעת נטילת הדגימה, אם נכח.
- (ו) הוראות חוק החיפוש לא יחולו על נטילה של דגימה לפי סעיף זה.
- (ז) השר ושר הבריאות רשאים, באישור ועדת הכלכלה של הכנסת, להתקין תקנות בעניינים אלה:

- (1) שיטות לבדיקת האלכוהול או הסם בהתאם להוראות סעיף זה;
- (2) אופן נטילת הדגימות לפי סעיף זה ובדיקתן, מקומות הבדיקות ותעודות שיינתנו על תוצאות בדיקה.

(ח) השר, בהסכמת שר הבריאות, רשאי לאשר, בהודעה ברשומות, מכשיר שישימש לקבלת דגימה של אוויר הנשוף מפיו של אדם, לשם בדיקה אם מצוי בגופו אלכוהול ובאיוזה ריכוז, וכן מכשיר שישימש לקבלת דגימת רוק מפיו של אדם, לשם בדיקה אם מצוי בגופו סם מסוכן או תוצר חילוף חומרים של סם מסוכן, ורשאי הוא לאשר מכשירים שונים לצורך נטילת דגימות כאמור בידי מפקח או בידי שוטר.

(ט) בית משפט הדין בעבירה לפי סעיף 125(ד) רשאי לקבל כראיה תעודה שניתנה לפי סעיף קטן (ז)2).

92. (א) סירב עובד טיס או איש צוות לתת דגימת נשיפה, דגימת שתן או דגימת דם לפי דרישת שוטר כאמור בסעיף 90, יראו אותו כמי שעבר עבירה לפי סעיף 125(ד)4).
- (ב) סירב עובד טיס או איש צוות לתת דגימת נשיפה או דגימת רוק לפי דרישת מפקח כאמור בסעיף 89א), יחולו לגבי הוראות סעיף 89ג)1), (2) או (3), לפי העניין.

ד ב ר י ה ס ב ר

דגימת נשיפה או דגימת רוק לפי דרישת מפקח כאמור בסעיף 89א), יחולו לגבי הוראות סעיף 89ג)1), (2) או (3), לפי העניין, כלומר המפקח יהיה מוסמך למנוע ממנו מלשמש בתפקידו או שיהיה בכך כדי לבסס חשש סביר לעבירה לפי סעיף 125(ד)4), לפי העניין.

סעיף 92 מוצע לקבוע את התוצאות המשפטיות הנובעות מסירוב של עובד טיס או איש צוות ליתן דגימות – סירב עובד טיס או איש צוות לתת דגימת נשיפה, דגימת שתן או דגימת דם לפי דרישת שוטר כאמור בסעיף 90, יראו אותו כמי שעבר עבירה לפי סעיף 125(ד)4) (כלומר פעולה בניגוד לסעיף 7 לחוק); סירב עובד טיס או איש צוות לתת

²⁵ ס"ח התשנ"ו, עמ' 136.

93. (א) המנהל רשאי למנות נאמני בטיחות טיסה.
- (ב) נאמן בטיחות טיסה שמונה לפי סעיף קטן (א) רשאי, לאחר שהציג את תעודת מינויו כנאמן בטיחות טיסה ובעת שהוא עונד תג בולט המעיד על תפקידו, לדרוש ממי שהפר לנגד עיניו הוראה מההוראות לפי חוק זה, להזדהות לפניו.
- (ג) נאמן בטיחות טיסה יקבל הכשרה למילוי תפקידו כפי שיוורה המנהל, ויפעל לפי הנחיות המנהל.
- (ד) נאמן בטיחות טיסה לא יהיה זכאי לשכר או למשכורת בעד מילוי תפקידו, והרשות לא תשלם בעדו דמי ביטוח לפי חוק הביטוח הלאומי [נוסח משולב], התשנ"ה-1995²⁶, אך יהיה זכאי להחזר הוצאות שהוציא אגב מילוי תפקידו, בשיעורים ובאופן שיקבע השר.
- (ה) השר יקבע הוראות לעניין נאמני בטיחות טיסה לפי סעיף זה ואופן מילוי תפקידם, ובכלל זה לעניין סייגים למינוי נאמן בטיחות טיסה, התעודה שתניתן לו, צורת התג ואופן ענידתו.

פרק ז': חקירת אירוע בטיחותי

סימן א': הגדרות

הגדרות 94. בפרק זה –

"אירוע בטיחותי" – תאונת טיס או תקרית טיס לרבות תקרית חמורה;

"אירוע בטיחותי חמור" – תאונת טיס או תקרית חמורה;

ד ב ר י ה ס ב ר

סעיף 94 ההסדרים הקיימים לחקירת תאונות ותקריות לכלי טיס (אירועים בטיחותיים) מעוגנים בתקנות הטיס (חקירת תאונות ותקריות לכלי טיס), התשמ"ד-1984 (להלן – תקנות החקירות).

מוצע לקבוע בתחילת פרק ז', המסדיר חקירת אירועים בטיחותיים, הגדרות למונחים המשמשים בפרק האמור.

להגדרות "אירוע בטיחותי", "אירוע בטיחותי חמור", "תאונת טיס", "תקרית טיס", "תקרית חמורה" – מוצע להבחין לצורך הוראות פרק ז' והסמכויות הקבועות בו, בין "אירוע בטיחותי חמור", הכולל תאונת טיס או תקרית חמורה, לבין "אירוע בטיחותי" הכולל גם תקרית טיס שאינה חמורה. לצורך כך מוצע להגדיר "תאונת טיס" כאירוע הקשור בהפעלת כלי טיס או בפעולות בדיק בבלי טיס, שהתרחש בזמן הפעלה או תחזוקה של כלי הטיס, ושבמהלכו אירע אחד מאלה, הכל כפי שקבע השר בהתאם לנספח 13 לאמנה: אדם נהרג או נפגע באופן חמור; נגרם לכלי הטיס נזק חמור או כשל מבני; כלי הטיס נעדר או שלא ניתן להגיע אליו. "תקרית טיס" מוגדרת כאירוע בטיחותי שאינו תאונת טיס, הקשור בהפעלת כלי טיס או בביצוע פעולות בדיק בכלי טיס, שהתרחש בזמן הפעלה או תחזוקה של כלי הטיס ושהשפיע או שעלול היה להשפיע על בטיחות הפעלתו, ואילו "תקרית חמורה" מוגדרת כתקרית טיס בנסיבות שבהן כמעט ואירעה תאונת טיס.

סעיף 93 אכיפת דיני הטיס היא נושא מורכב, הן בשל מהות הפעילות (אווירית, מקצועית, ולעתים מרובת משתתפים). הן בשל פרישתה הגאוגרפית של הפעילות, שמתקיימת בכל רחבי הארץ והן בשל המשאבים המוגבלים של רת"א, שהיא הגורם האמון על הסדרת הפעילות ועל אכיפת דיני הטיס.

כדי להרחיב את יכולת ההסדרה, הפיקוח והאכיפה של רת"א, ובמטרה לאפשר לה להבטיח את בטיחות הטיסה, מוצע כי מנהל רת"א יוכל למנות נאמני בטיחות טיסה, שיסייעו לרשות בפיקוח על קיום דיני הטיס ואכיפתם. הסעיף המוצע דומה להסדרים הקיימים לעניין מינוי נאמני ניקיון לפי חוק שמירת הניקיון, התשמ"ד-1984, מינוי נאמני בעלי חיים לפי חוק צער בעלי חיים (הגנה על בעלי חיים), התשנ"ד-1994, או כינון המשמר האזרחי, לפי פקודת המשטרה [נוסח חדש], התשל"א-1971.

מבחינת היקף הסמכויות שיוענקו לנאמן בטיחות, מוצע היקף מצומצם יחסית של סמכות לדרישת הזדהות, באופן דומה לחוק שמירת הניקיון וחוק צער בעלי חיים.

מוצע לקבוע כי נאמן בטיחות טיסה יקבל הכשרה למילוי תפקידו כפי שיוורה מנהל רת"א ויפעל לפי הנחיותיו. כן מוצע לקבוע את זכותו של נאמן בטיחות טיסה להחזר הוצאות שהוציא אגב מילוי תפקידו כפי שיקבע השר אך להבהיר כי הוא לא יהיה זכאי לשכר או למשכורת. הוראות אלה מבוססות על ההסדר האמור בפקודת המשטרה.

²⁶ ס"ח התשנ"ה, עמ' 210.

"גוף חוקר" – רשות המוסמכת על פי דין לחקור עבירות פליליות;

"זמן הפעלה או תחזוקה" – כל אחד מפרקי הזמן המפורטים להלן, לפי העניין;

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

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

"החוקר הראשי" – מי שמונה לפי הוראות סעיף 99;

"חומר מחשב", "פלט" – כהגדרתם, בחוק המחשבים, התשנ"ה-1995;

"חפץ" – לרבות תעודה, מסמך, חומר מחשב וכל דבר העשוי לשמש ראייה בחקירה בטיחותית;

"כלי טיס" – לרבות כלי רחיפה כהגדרתו בסעיף 80;

"מסמך" – לרבות פלט;

"תאונת טיס" – אירוע הקשור בהפעלת כלי טיס או בפעולות בדיק בכלי טיס, שהתרחש בזמן הפעלה או תחזוקה של כלי הטיס, ושבמהלכו אירע אחד מאלה, הכל כפי שקבע השר בהתאם לנספח 13 לאמנה:

(1) אדם נהרג או נפגע באופן חמור;

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

(3) כלי הטיס נעדר או שלא ניתן להגיע אליו;

"תקרית טיס" – אירוע שאינו תאונת טיס, הקשור בהפעלת כלי טיס או בפעולות בדיק בכלי טיס, שהתרחש בזמן הפעלה או תחזוקה של כלי הטיס ושהשפיע או שעלול היה להשפיע על בטיחות הפעלתו;

"תקרית חמורה" – תקרית טיס בנסיבות שבהן כמעט והתרחשה תאונת טיס, ובכלל זה סוגי תקריות המפורטים בצרופה לנספח 13 לאמנה, וכן סוגי תקריות שפירט החוקר הראשי, בהסכמת המנהל, בפמ"ת.

ד ב ר י ה ס ב ר

על הקרקע. ההרחבה האמורה מוצעת בשל המומחיות התעופתית המיוחדת שעשויה להיות נדרשת לצורך חקירת אירועים בטיחותיים גם בפרק זמן זה.

להגדרה "גוף חוקר" – מוצע לכלול בהגדרה זו כל רשות המוסמכת על פי דין לחקור עבירות פליליות, ובכלל זה המשטרה וכן הגורמים המנויים בסעיף 539א לחוק השיפוט הצבאי.

להגדרה "כלי טיס" – לעניין פרק זה, מוצע לכלול בהגדרה זו גם "כלי רחיפה" כהגדרתו בסעיף 80, וזאת במטרה שחקירה בטיחותית לפי פרק ז' תחול גם על אירועים בטיחותיים של כלי רחיפה. בכך יישמר המצב החוקי הקיים היום לפי תקנות החקירות, וכן הדבר מוצע לאור אופי החקירה והמומחיות הנדרשת לעריכתה.

לצורך ההגדרות "תאונת טיס" ו"תקרית טיס" שאירעו כאמור ב"זמן הפעלה או תחזוקה של כלי טיס", מוצע להגדיר פרק זמן זה – בכלי טיס מאויש – כפרק הזמן מרגע עלייתו של אדם לכלי הטיס בכוונה לטוס בו, עד לרדתו מכלי הטיס, ובכלי טיס בלתי מאויש – כפרק הזמן מהרגע שכלי הטיס מוכן לתווזה לצורך המראה, עד לעצירתו המלאה בסוף הטיסה וכיבוי מערכת ההנעה העיקרית שלו (הגדרה זו היא בהתאם לנספח 13 לאמנת שיקגו). עוד מוצע לכלול בגדר פרק הזמן האמור גם את פרק הזמן שבמהלכו מתבצעות פעולות בדיק בכלי הטיס בהיותו על הקרקע; בהיבט זה מוצע להרחיב את סמכותו של החוקר הראשי הקבועה היום בתקנות החקירות, שכן כיום אין סמכותו משתרעת על חקירת אירועים בטיחותיים בפרק הזמן שבמהלכו מתבצעות פעולות בדיק בכלי הטיס בהיותו

סימן ב': חקירה בטיחותית ומטרתה

95. חקירה בטיחותית של אירוע בטיחותי לפי פרק זה היא הליך הכולל איסוף מידע וניתוחו, הסקת מסקנות לרבות קביעת הסיבות לאירוע הבטיחותי, ומתן המלצות הנוגעות לעניין לצורך שיפור בטיחות התעופה (בפרק זה – חקירה בטיחותית).
96. מטרתה הבלעדית של חקירה בטיחותית היא מניעת אירועים בטיחותיים, ואין תכליתה קביעת אשמה או אחריות לאירועים כאמור.

סימן ג': הודעות

97. (א) היה אדם מעורב באירוע בטיחותי, ימסור הודעה על כך, בכתב, לחוקר הראשי ולמנהל, בתוך 24 שעות מקרות האירוע הבטיחותי, שבה יציין, בין השאר, את מקום האירוע, זמן האירוע ופרטיו.
- (ב) בלי לגרוע מהוראות סעיף קטן (א), היה אדם מעורב באירוע בטיחותי חמור, ימסור הודעה על כך בעל פה, באופן מיידי, לחוקר הראשי; החוקר הראשי יעביר את המידע למנהל, בהקדם האפשרי.
- (ג) היה אדם עד לאירוע בטיחותי יודיע על כך בהקדם האפשרי לחוקר הראשי או למשטרת ישראל; קיבלה המשטרה הודעה כאמור תעביר את המידע לחוקר הראשי, בהקדם האפשרי.
- (ד) השר יקבע, בתקנות, את זהות החייבים במסירת הודעות לפי סעיף זה, את הדרכים למסירת ההודעות ואת הפרטים שייכללו בהן.

דברי הסבר

מוצע כי על אדם המעורב באירוע בטיחותי, תוטל חובה למסור הודעה על כך, בכתב, לחוקר הראשי ולמנהל רת"א, בתוך 24 שעות מקרות האירוע הבטיחותי, שבה יציין, בין השאר, את מקום האירוע, זמן האירוע ופרטיו. מסירת ההודעה לחוקר הראשי היא כדי שיעביר את שיקול דעתו בדבר הצורך בפתיחת חקירה. ההודעה למנהל היא במטרה לאפשר למנהל, באמצעות מפקחי רת"א, לבדוק את הנושא באופן עצמאי ולקבל החלטה אם יש צורך לעשות שימוש בסמכויות הפיקוח ובסמכויות המינהליות הנתונות לו או למפקחי רת"א, כלפי מי מן המעורבים באירוע הבטיחותי, לרבות בסמכות להתליית רישיון לפי סעיף 35(ב). בלי לגרוע מכך, מוצע כי אם אדם מעורב באירוע בטיחותי חמור, הוא יחויב למסור הודעה על כך בעל פה, באופן מיידי, לחוקר הראשי, והחוקר הראשי הוא שיעביר את המידע למנהל, בהקדם האפשרי.

עוד מוצע כי אם אדם היה עד לאירוע בטיחותי הוא יודיע על כך בהקדם האפשרי לחוקר הראשי או למשטרת ישראל. זאת שכן אדם "מן היישוב", שהוא עד בלבד, לא מחויב להכיר את נוהלי הדיווח לחוקר הראשי. מוצע להטיל על המשטרה חובה, אם קיבלה הודעה כאמור, להעביר את המידע לחוקר הראשי, בהקדם האפשרי.

לבסוף, מוצע להסמיך את השר לקבוע בתקנות את זהות החייבים במסירת הודעות לפי סעיף זה, את הדרכים למסירת ההודעות ואת הפרטים שייכללו בהן. הסדרים בנושא זה קיימים בתקנות 4 ו-5 לתקנות החקירות.

סעיפים 95 ו-96 תחקיר" המאפיינת את תחום התעופה בכלל. לאירוע בטיחותי בכלי טיס, השפעה מיידי וישירה על חיי אדם, ועל כן הבטיחות בתחום זה היא הכרחית. לכן קיים תחקיר מתמיד של הביצועים והאירועים בתחום זה, הפקת לקחים ומעקב אחר יישומם, לצורך שיפור מתמיד של בטיחות הטיסה ומניעת תאונות. כך לדוגמה, מערכות, שיטות ונהלים רבים המיושמים בתעשיית התעופה, תכליתם היא תיעוד הפעילות היומיומית באופן שיאפשר תחקיר ההתנהלות בדיעבד.

לעניין פרק ז' המוצע, מוצע לקבוע כי חקירה בטיחותית, היא הליך של איסוף מידע וניתוחו לצורך שיפור בטיחות התעופה, וזאת בהתאם להגדרה "חקירה" שבנספח 13 לאמנת שיקגו. כן מוצע לקבוע במפורש את מהותה המניעתית של חקירה בטיחותית ולקבוע כי אין תכליתה קביעת אשמה (פלילית) או אחריות (אזרחית), וזאת בהתאם לסעיף 3.1 לנספח 13 לאמנת שיקגו. נורמות אלה קבועות כיום בתקנה 2 לתקנות החקירות ומוצע לקובען בחקיקה ראשית.

סעיף 97 תנאי בסיסי לקיומה של חקירה בטיחותית לפי פרק ז' הוא הודעה מהירה לחוקר הראשי על האירוע הבטיחותי. למיידיות ההודעה חשיבות רבה מבחינת היכולת לאסוף ראיות איכותיות, כתוצאה מהגעה מהירה לזירת האירוע. בהתאם לכך מוצע לקבוע חובות לגבי הודעות על אירוע בטיחותי, המותאמות לחומרת האירוע.

98. השר רשאי לקבוע הודעות נוספות לעניין אירוע בטיחותי, שיש למסרן, ובכלל זה הודעה על אירוע בטיחותי שאירע בשטח ישראל לכלי טיס שאינו ישראלי, והודעה על אירוע בטיחותי שאירע מחוץ לישראל, בין במדינה חברה ובין במדינה שאינה מדינה חברה, לכלי טיס ישראלי.

סימן ד': מינוי החוקר הראשי וחוקרים אחרים, תפקידיהם וסמכויותיהם

99. (א) השר ימנה, מבין עובדי משרדו, חוקר ראשי במשרד התחבורה והבטיחות בדרכים, ובלבד שמתקיים בו האמור בסעיף 86(ב)(1).
- (ב) השר רשאי למנות, מבין עובדי משרדו, ממלא מקום לחוקר הראשי אשר ימלא את תפקידו של החוקר הראשי בעת היעדרו או כאשר נבצר ממנו למלא את תפקידו, ובלבד שמתקיים בו האמור בסעיף 86(ב)(1).
- (ג) הודעה על מינוי החוקר הראשי וממלא מקומו, תפורסם ברשומות.
- (ד) החוקר הראשי וממלא מקומו יעברו הכשרה מתאימה בתחום הסמכויות שיהיו נתונות להם לפי פרק זה, כפי שיורה השר, בהסכמת השר לביטחון הפנים.
100. (א) החוקר הראשי יהיה ממונה על ביצוע חקירות בטיחותיות לפי הוראות פרק זה.
- (ב) במילוי תפקידו יפעל החוקר הראשי בהתאם להוראות נספח 13 לאמנה.
101. בביצוע חקירה בטיחותית לפי פרק זה אין מרות על החוקר הראשי זולת מרותו של הדין.
102. (א) קיבל החוקר הראשי הודעה, לפי סעיף 97, על תאונת טיס שאירעה בפרק הזמן האמור בפסקה (1) להגדרה "זמן הפעלה או תחזוקה" שבסעיף 94, או הודעה לפי סעיף 98 על תאונת טיס כאמור שאירעה במדינה זרה שאינה מדינה חברה, או נודע לו על תאונת טיס כאמור בדרך אחרת, יפתח בחקירה בטיחותית לפי הוראות פרק זה.

ד ב ר י ה ס ב ר

עוד מוצע לקבוע כי החוקר הראשי וממלא מקומו יעברו הכשרה מתאימה בתחום הסמכויות שיהיו מסורות להם, ויעמדו בתנאי כשירות נוספים שיוורה עליהם השר בהסכמת השר לביטחון פנים. יובהר כי אין מוצע לקבוע הכשרות אלה כתנאי סף למינוי, כדי לאפשר עבודה רציפה של משרד החוקר הראשי, גם בעת מינוי חוקר ראשי או ממלא מקום חדש, ולנוכח מאפייני תפקידם.

סעיף 100 מוצע לקבוע את תפקידו של החוקר הראשי כממונה על ביצוע חקירות בטיחותיות לפי הוראות פרק ז' (כאמור בתקנה 12(ג) לתקנות החקירות), וכן לקבוע כי במילוי תפקידו יפעל בהתאם להוראות נספח 13 לאמנה, אשר כולל הנחיות לביצועה של חקירה בטיחותית.

סעיף 101 כדי להבטיח את עצמאותו המקצועית של החוקר הראשי בביצוע החקירה הבטיחותית לפי פרק ז', מוצע לקבוע כי בביצוע חקירה בטיחותית אין מרות על החוקר הראשי זולת מרותו של הדין, עיקרון דומה, אך מצומצם יותר, קבוע בתקנה 12(ג) סיפה לתקנות החקירות.

סעיף 102 מוצע להטיל על החוקר הראשי חובה לחקר תאונת טיס שאירעה ברכיב הראשון להגדרה "זמן הפעלה ותחזוקה" (כלומר, בזמן הפעלה) ולהעניק לו

סעיף 98 מוצע להסמיך את השר לקבוע הודעות נוספות לעניין אירוע בטיחותי, שיש למסרן, ובכלל זה הודעה על אירוע בטיחותי שאירע בשטח ישראל לכלי טיס שאינו ישראלי והודעה על אירוע בטיחותי שאירע מחוץ לישראל, בין במדינה חברה ובין במדינה שאינה חברה, לכלי טיס ישראלי. הסדרים בנושאים אלה קיימים, למשל, בתקנות 6, 7 ו-8 לתקנות החקירות.

סעיף 99 החוקר הראשי כפוף לשר ומהווה אורגן מקצועי בתוך משרד התחבורה שאינו כפוף למנהל רת"א, וזאת בהתאם לנהוג בעולם, ובמטרה להבטיח בדיקה אובייקטיבית גם של חלקו של הרגולטור התעופתי באירוע בטיחותי.

מוצע לקבוע כי החוקר הראשי וממלא מקומו ימונו על ידי השר (כאמור בתקנה 12(א) ו-12(ב) לתקנות החקירות). בשל אופי תפקידם השלוטני מוצע כי הם יהיו עובדי משרד התחבורה. מוצע כי ההודעה על מינוי החוקר הראשי וממלא מקומו, תפורסם ברשומות. בשל רגישות התפקיד, ולאור הסמכויות המוענקות בפרק זה, כתנאי למינוים של החוקר הראשי וממלא מקומו, מוצע כי יחול עליהם התנאי הקבוע לעניין מינוי מפקחים לפי סעיף 86(ב)(1) והוא קבלת אישור ממשטרת ישראל כי אינה מתנגדת למינויו של המפקח מטעמי ביטחון הציבור.

(ב) קיבל החוקר הראשי הודעה על אירוע בטיחותי שאינו כאמור בסעיף קטן (א), רשאי הוא לפתוח בחקירה בטיחותית לפי הוראות פרק זה, אם מצא שיש בחקירה כדי לקדם את בטיחות התעופה.
(ג) החוקר הראשי רשאי –

- (1) להפסיק חקירה בטיחותית, אם הוא סבור כי אין בה כדי לקדם את בטיחות התעופה;
- (2) לחדש חקירה בטיחותית שהופסקה או שנסתתמה, אם התגלו עובדות חדשות שלא היו ידועות במועד החקירה הקודמת;
- (3) להורות על חקירה בטיחותית נוספת או השלמת חקירה בידי אותם חוקרים או בידי חוקרים אחרים.

103. (א) אירע אירוע בטיחותי חמור, לא ייגש אדם לכלי הטיס, לא יביא לשינוי במצב כלי הטיס ולא ייגע בחפץ העשוי לשמש ראייה בחקירה הבטיחותית, אלא לשם הצלת חיים, או אם התיר זאת החוקר הראשי ובהתאם לתנאים שהורה.

(ב) אירע אירוע בטיחותי חמור, בשדה תעופה או במנחת, יפעיל החוקר הראשי את סמכותו לפי סעיף קטן (א) באופן שיצמצם ככל האפשר את מידת הפגיעה בפעילותו התקינה של שדה התעופה או המנחת.

104. אירע אירוע בטיחותי חמור, רשאי החוקר הראשי, לצורך ניהול החקירה הבטיחותית ומיצוי הליכייה, להורות על איסור הפעלת כלי הטיס לתקופה ובתנאים שיווה; אירע האירוע הבטיחותי החמור בשדה תעופה או במנחת יחולו הוראות סעיף 103(ב), בשינויים המחוייבים.

105. לשם מילוי תפקידו יהיו נתונות לחוקר הראשי, לעניין חקירה בטיחותית, הסמכויות המפורטות להלן: חקירה בטיחותית

(1) הסמכויות הנתונות ליושב ראש ועדת חקירה לפי סעיף 9(א) ו-4, לחוק ועדות חקירה, התשכ"ט-1968²⁷;

ד ב ר י ה ס ב ר

מוצע כי באירוע בטיחותי חמור (תאונת טיס או תקרית חמורה) יוסמך החוקר הראשי להגביל גישת אנשים לכלי הטיס שבו אירע האירוע הבטיחותי (בדומה להסדר הקבוע בתקנה 10 לתקנות החקירות), ולהורות על איסור הפעלתו לתקופה, לצורך ניהול החקירה הבטיחותית ומיצוי הליכייה (כפי שמשמע מההסדר בתקנה 13 לתקנות החקירות).

בשל הצורך לשמור על הפעלתם התקינה של שדות תעופה ומנחתים, מוצע לקבוע כי אם אירע אירוע בטיחותי חמור בשדה תעופה או במנחת, יפעיל החוקר הראשי את סמכויותיו כאמור באופן שיצמצם, ככל האפשר, את מידת הפגיעה בפעילותו התקינה של שדה התעופה או המנחת.

סעיף 105 מוצע להעניק לחוקר הראשי סמכויות אכיפה לשם ביצוע החקירה הבטיחותית והן: סמכות להזמין אדם לבוא להעיד או להציג מסמכים או מוצגים אחרים שברשותו, וכן לצוות על גביית עדות בחוץ לארץ; סמכות לדרוש הודעות; סמכות לדרוש ידיעות ומסמכים; סמכות לערוך בדיקות ומדידות וליטול דוגמאות לצורך כך.

שיקול דעת האם לפתוח בחקירתו של אירוע בטיחותי במדרגת חומרה נמוכה יותר – תאונת טיס שאירעה בפרק הזמן שבמהלכו התבצעו כלי הטיס פעולות בדיק, תקרית חמורה או תקרית טיס אחרת, כאשר הוא סבור כי יש בחקירה כדי להביא לשיפור בבטיחות התעופה.

עוד מוצע לקבוע מפורשות את סמכותו של החוקר הראשי להפסיק חקירה בטיחותית שהחל בה, לחדש חקירה שהופסקה, ולהורות על השלמות חקירה. נושאים אלה מוסדרים כיום בתקנה 32 לתקנות החקירות אך בשל חובת החקירה שמוצע להטיל על החוקר הראשי כאמור, וכדי להסיר ספק, מוצע לעגן אף סמכויות אלה בחקיקה ראשית.

סעיפים מאחר שהחקירה הבטיחותית אינה "בדיקה 104 ו-103 פנימית" אלא חקירה בידי גורם חיצוני (החוקר הראשי) של הגורמים המעורבים באירוע הבטיחותי (כגון הטייס, איש הבדק, מפקח התעבורה האווירית, מפעיל כלי הטיס, מכון הבדק, רשות שדות התעופה ואף רת"א) מוצע להעניק לחוקר הראשי סמכויות אכיפה מסוימות.

²⁷ ס"ח התשכ"ט, עמ' 28.

- (2) הסמכות לדרוש מכל אדם למסור לו את שמו ומענו ולהציג לפניו תעודת זהות או תעודה רשמית אחרת המזהה אותו;
- (3) הסמכות לדרוש מכל אדם הנוגע בדבר למסור לו כל ידיעה או מסמך הנוגעים לחקירה;
- (4) הסמכות לערוך בדיקות או מדידות וכן ליטול דוגמאות לשם בדיקה, ולהורות על מסירת דוגמאות לבדיקת מעבדה או על שמירתן לתקופה שיוורה, או לנהוג בהן בדרך אחרת, ובכלל זה הסמכות לפי סעיף 89;
- (5) הסמכות להיכנס לכל מקום, לרבות כלי טיס, לצורך ביצוע החקירה, ובלבד שלא ייכנס למקום המשמש למגורים, אלא על פי צו של בית משפט שלום;
- (6) הסמכות לתפוס כל חפץ הנחוץ לביצוע החקירה; על תפיסה לפי פסקה זו יחולו הוראות אלה;
- (א) החוקר הראשי יערוך רשימה של החפצים שנתפסו לפי פסקה זו, ובכלל זה יפרט את מקום תפיסתם, מועד תפיסתם והאדם שממנו נתפסו;
- (ב) נתפס מסמך, יאפשר החוקר הראשי למי שממנו נתפס המסמך או לבעל המסמך, לבקשתו, להעתיק את המסמך, ואולם רשאי החוקר הראשי לדחות את העתקת המסמך לתקופה שלא תעלה על 30 ימים, אם לדעתו העתקה כאמור עלולה לשבש את החקירה;
- (ג) אחרי פרסום הדוח הסופי לפי סעיף 111, רשאי החוקר הראשי להורות כי חפץ שנתפס על ידו לפי פסקה זו העשוי לשמש ראיה בהליך משפטי, לא יוחזר עד לסיומו של ההליך המשפטי, זולת אם הורה בית המשפט אחרת; לא הורה החוקר הראשי כאמור יוחזר החפץ לידי מי שמידיו נתפס או לידי בעליו; התעורר ספק למי להחזיר חפץ שנתפס לפי פסקה זו, יכריע בדבר בית משפט השלום שבתחום שיפוטו נתפס החפץ, על פי בקשת החוקר הראשי או על פי בקשת אדם התובע זכות בחפץ;
- (7) הסמכות להיעזר באנשי מקצוע במהלך החקירה;
- (8) הסמכות לקבל לידי ו לעיין בכל בדיקה, תחקיר או חקירה שביצע בעל רישיון לפי חוק זה, לגבי האירוע הבטיחותי, ובכלל זה בממצאים, במסקנות ובהמלצות שניתנו במסגרתם;

ד ב ר י ה ס ב ר

החפץ התפוס, בשל ההגנה החוקתית על זכות הקניין. בהתאם לכך מוצע לחייב את החוקר הראשי לערוך רשימה של החפצים שנתפסו ולפרט את מקום תפיסתם, מועד תפיסתם, והאדם שממנו נתפסו; מוצע לתת אפשרות למי שממנו נתפס מסמך או לבעל המסמך להעתיק את המסמך (עם זאת מוצע לקבוע כי החוקר הראשי רשאי לדחות את העתקת המסמך לתקופה שלא תעלה על 30 ימים, אם לדעתו העתקה כאמור עלולה לשבש את החקירה); אחרי פרסום הדוח הסופי לפי סעיף 111, מוצע לקבוע את סמכותו של החוקר הראשי להורות כי חפץ שנתפס על ידו, העשוי לשמש ראיה בהליך משפטי, לא יוחזר עד לסיומו של ההליך המשפטי, זולת אם הורה בית המשפט אחרת. עוד מוצע לקבוע כי אם לא הורה החוקר הראשי כאמור יוחזר החפץ לידי מי שמידיו נתפס או לידי בעליו. מוצע כי

ובכלל זה סמכות ליטול בדיקות נשיפה ורוק מעובד טיס או מאיש צוות שהיה מעורב באירוע הבטיחותי; סמכות כניסה לכל מקום לרבות לכלי טיס; סמכות לתפוס חפצים, מסמכים או דברים שישמשו כראיה; סמכות להיעזר באנשי מקצוע (למשל במומחים, או במעבדות); סמכות לקבל ולעיין בכל בדיקה, תחקיר או חקירה שביצע מפעיל כלי טיס או גורם תעופתי אחר לגבי אירוע בטיחותי; ולעניין אירוע בטיחותי חמור – לנקוט אמצעים לשמירה על מקום האירוע, על כלי הטיס או על כל חלק ממנו ועל כל דבר העשוי לשמש ראיה, וכן לנקוט אמצעים לשינוע כלי הטיס או כל חלק ממנו לצורך החקירה הבטיחותית, או להורות לבעל כלי הטיס או מפעילו האווירי על נקיטת אמצעים כאמור.

לגבי סמכות התפיסה מוצע להחיל מגבלות מסוימות שתכליתן להבטיח את מידתיות הפגיעה בבעליו של

(9) לענין אירוע בטיחותי חמור – הסמכות לנקוט אמצעים לשם שמירה על המקום שבו אירע האירוע, על כלי הטיס, על כל חלק ממנו ועל כל דבר העשוי לשמש ראייה בחקירה או לשם שינוע כלי הטיס או כל חלק ממנו לצורך החקירה, או להורות לבעל כלי הטיס או למפעיל האווירי של כלי הטיס לנקוט אמצעים כאמור.

106. (א) החוקר הראשי רשאי להסמיך, מבין עובדי משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, חוקרים לביצוע חקירות בטיחותיות, ובלבד שהם בעלי ידע וניסיון בתחום התעופה, מתקיים בהם האמור בסעיף 86(ב), והם ממלאים אחר תנאי כשירות נוספים לרבות הכשרה מתאימה, הכל כפי שהורה החוקר הראשי, באישור השר; תנאי הכשירות וההכשרה שעליהם הורה החוקר הראשי לפי סעיף קטן זה יפורסמו ברשומות.

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

(ג) מינה החוקר הראשי חוקר או צוות חקירה לפי סעיף קטן (ב), רשאי החוקר הראשי להסמיכם, לצורך ביצוע החקירה הבטיחותית, בסמכויות לפי סעיף 105(1) עד (6), כולן או חלקן; לענין זה יחולו הוראות פסקה (6) של סעיף 105 על תפיסת חפץ בידי חוקר או צוות חקירה, מכוח סמכותם לפי הפסקה האמורה.

107. השר רשאי, אם ראה כי בנסיבות הענין ישנה חשיבות ציבורית מיוחדת לכך, לצרף לחקירה בטיחותית הנערכת לפי פרק זה, אדם, אחד או יותר, בעל ידע וניסיון בתחום הנחקר, ורשאי הוא להורות כי אדם שצורף לחקירה כאמור יעמוד בראשה; לחוקר שמונה כאמור יהיו נתונות הסמכויות לפי סעיף 105(1), (2) ו-(8).

ד ב ר י ה ס ב ר

מוצע להסמיך את החוקר הראשי למנות לצורך חקירה בטיחותית חוקר אחד או צוות חוקרים, מבין החוקרים שהוסמכו כאמור. מוצע כי החוקר הראשי יוכל להעניק לאותם חוקרים, לפי שיקול דעתו בהתאם לצורכי החקירה, את הסמכויות האמורות בסעיף 105(1) עד (6), כולן או חלקן, והן: הסמכות להזמין אדם לבוא להעיד או להציג מסמכים או מוצגים אחרים שברשותו, וכן לצוות על גביית עדות בחוץ לארץ; הסמכות לדרוש הזדהות; הסמכות לדרוש ידיעות ומסמכים; הסמכות לערוך בדיקות ומדידות וליטול דוגמאות לצורך כך, ובכלל זה הסמכות לקחת בדיקות נשיפה ורוק מאיש צוות שהיה מעורב באירוע הבטיחותי; סמכות כניסה לכל מקום לרבות לכלי טיס; סמכות לתפוס חפצים, מסמכים או דברים שישמשו כראיה. כדי להסיר ספק מוצע לקבוע כי על תפיסה בידי חוקר שמונה כאמור יחולו ההוראות החלות על תפיסה בידי החוקר הראשי.

סעיף 107 במקרים בעלי חשיבות ציבורית מיוחדת מוצע להסמיך את השר לצרף לחקירה הבטיחותית אדם, אחד או יותר, בעל ידע וניסיון בתחום הנוגע בדבר, וכן להורות כי אדם שצורף לחקירה כאמור יעמוד בראשה. מוצע כי לחוקר שמונה כאמור יהיו נתונות הסמכויות לפי סעיף 105(1), (2) ו-(8). כלומר, סמכות להזמין אדם לבוא להעיד או להציג מסמכים או מוצגים אחרים שברשותו, וכן לצוות על גביית עדות בחוץ לארץ, סמכות לדרוש ממנו את שמו ומענו, וסמכות לקבל לידיו ולעיון בכל בדיקה, תחקיר או חקירה שביצע המפעיל האווירי או גורם תעופתי אחר לגבי אירוע בטיחותי.

אם התעורר ספק למי להחזיר חפץ שנתפס, יכריע בדבר בית משפט השלום שבתחום שיפוטו נתפס החפץ, על פי בקשת החוקר הראשי או על פי בקשת אדם התובע זכות בחפץ; הסדר בנושא זה קיים כיום בתקנה 33 לתקנות החקירות.

סעיף 106 בשל המגוון של סוגי כלי טיס וכלי רחיפה, והצורך במומחיות מסוגים שונים, מוצע לאפשר לחוקר הראשי להסמיך חוקרים לביצוע חקירות בטיחותיות, ובלבד שהם בעלי ידע וניסיון בתחום התעופה, מתקיימים בהם תנאי הסף, בדומה לתנאים למינוי מפקחים לפי סעיף 86(ב) (אישור משטרת ישראל כי אינה מתנגדת למינוי מטעמי ביטחון הציבור, קבלת הכשרה מתאימה בתחום הסמכויות שיהיו מסורות להם, ועמידה בתנאי כשירות נוספים שיוורה עליהם השר בהסכמת השר לביטחון הפנים).

כן מוצע לקבוע כי חוקרים כאמור ימלאו אחר תנאי כשירות נוספים לרבות הכשרה מתאימה, כפי שהורה החוקר הראשי, באישור השר. למען השקיפות, מוצע כי תנאי הכשירות וההכשרה שעליהם הורה החוקר הראשי לפי סעיף קטן זה יפורסמו ברשומות.

מאחר שביצוע חקירה הוא תפקיד שלטוני במהותו, מוצע לקבוע כי על החוקרים כאמור להיות עובדי משרד התחבורה והבטיחות בדרכים. כך מובטח גם כי ייערך הסדר למניעת ניגוד עניינים בין ענייניו הפרטיים של אותו חוקר לבין התפקיד שהטיל עליו החוקר הראשי.

108. הרואה את עצמו נפגע מהפעלת סמכויות החוקר הראשי לפי סעיף 105(א) ו-6(ב) או מהפעלת סמכויות כאמור בידי חוקר שהחוקר הראשי הסמיכו לכך לפי סעיף 106(ג), רשאי לערער על כך לבית משפט השלום.

סימן ה': דוח חקירה בטיחותית

109. לאחר תחילת חקירה בטיחותית של תאונת טיס ואיסוף הממצאים הראשוניים, יכין החוקר הראשי דוח חקירה ראשוני ויגישו לשר ולמנהל, כפי שקבע השר.
110. (א) בתום החקירה הבטיחותית, בין אם נערכה על ידו ובין אם נערכה על ידי חוקרים כאמור בסעיפים 106 ו-107, יכין החוקר הראשי דוח חקירה סופי (בסימן זה – הדוח הסופי), באופן ובמתכונת שקבע השר.
- (ב) לאחר גיבוש טיוטת הדוח הסופי ולפני הגשתו כאמור בסעיף קטן (ג), ימסור החוקר הראשי למנהל ולכל אדם שנקבע לגביו בדוח הסופי כי גרם לאירוע הבטיחותי, במישרין או בעקיפין, לבדו או יחד עם אחרים, טיוטה של החלק בדוח הסופי הכולל את המידע העובדתי, ויודיע לו על זכותו להגיש תגובה באופן ובתוך התקופה שיוורה, ובלבד שלא יעביר מידע שיש בו כדי לפגוע בביטחון המדינה או ביחסי החוץ שלה; לעניין זה רשאי החוקר הראשי להורות כי התגובה תינתן בכתב או בעל פה, לרבות במסגרת דיון משותף לכל הגורמים שלהם הועבר המידע העובדתי כאמור.
- (ג) לאחר קיום ההליך לפי סעיף קטן (ב) ותיקון טיוטת הדוח הסופי ככל שמצא לנכון, יגיש החוקר הראשי את הדוח הסופי לשר, למנהל, ולכל גוף ציבורי אחר הנוגע בדבר ובלבד שבדוח הסופי המועבר לגוף ציבורי כאמור, לא ייכלל מידע שיש בו כדי לפגוע בביטחון המדינה או ביחסי החוץ שלה; דוח כאמור יכלול, בין השאר, מסקנות וכן, ככל הנדרש, המלצות לשיפור בטיחות התעופה.
- (ד) הדוח הסופי יכלול רק מידע הנדרש לצורך ניתוח האירוע הבטיחותי והסקת מסקנות בעניינו, ולא יכלול פרטים כמפורט להלן:

ד ב ר י ה ס ב ר

הכוללת לנושא, ולמנהל ר"א – כדי שיוכל לשקול את הצורך בעריכת בחינה עצמאית של התאונה וכלל שהוא מוצא לנכון להפעיל את הסמכויות המינהליות הנתונות לו.

110 סעיף מוצע כי בתום החקירה, בין אם נערכה על ידי החוקר הראשי ובין אם נערכה על ידי חוקרים כאמור בסעיפים 106 ו-107, החוקר הראשי יהיה אחראי להכנת דוח חקירה סופי, באופן ובמתכונת שקבע השר. הסדר בעניין זה קבוע בתקנה 26 לתקנות החקירות.

מוצע כי לאחר גיבוש טיוטת הדוח הסופי ולפני הגשתו לשר, למנהל, ולגוף ציבורי הנוגע בדבר, כאמור בסעיף קטן (ג), תוטל על החוקר הראשי חובה למסור למנהל ולכל אדם שנקבע לגביו בדוח הסופי כי גרם לאירוע הבטיחותי, במישרין או בעקיפין, לבדו או יחד עם אחרים, טיוטה של החלק בדוח הסופי הכולל את הצגת המידע העובדתי, ויודיע לו על זכותו להגיש תגובה באופן ובתוך התקופה שיוורה; מוצע כי החוקר הראשי יהיה מוסמך להורות על אופן הגשת התגובה (בכתב או בעל פה, לרבות במסגרת דיון משותף לכל הגורמים שלהם הועבר המידע העובדתי כאמור). תכליתו של הליך זה של העברת טיוטת החלק העובדתי בדוח

הוראה זאת מחליפה את ההסדר הקבוע היום בתקנה 15 לתקנות החקירות, לעניין מינוי ועדת חקירה ציבורית.

סעיף 108 סמכויות הכניסה והתפיסה המוענקות לחוקר הראשי ואשר ניתן להעניק גם לחוקרים שמונו לפי סעיף 106, מעוררות חשש לפגיעה בזכות הקניין של אדם שהיא זכות חוקתית. בהתאם, מוצע מנגנון ספציפי של ביקורת שיפוטית לגביהן, בידי בית המשפט השלום. לגבי שאר הסמכויות יחול המנגנון של הגשת עתירה לבית משפט לעניינים מינהליים, ככל "החלטות רשות" לפי חוק הטיס (ר' תיקון מוצע לחוק בתי משפט לעניינים מינהליים, התש"ס-2000, בסעיף 166).

סעיף 109 לגבי חקירה בטיחותית של תאונת טיס מוצע לקבוע כי לאחר תחילת החקירה ואיסוף הממצאים הראשוניים, יכין החוקר הראשי דוח חקירה ראשוני ויגישו לשר ולמנהל, כפי שקבע השר. הסדר מפורט בעניין זה קבוע בתקנה 24 לתקנות החקירות, והוא מבוסס על ההסדר שבסעיף 7.1 לנספח 13 לאמנת שיקגו.

הצורך בדוח ראשוני הוא כדי לעמוד כבר בשלב ההתחלתי של החקירה על הכיוון הכללי המשוער לסיבות האירוע הבטיחותי. דוח זה נמסר לשר – מתוקף אחריותו

(1) פרטים מזהים על אודות המעורבים באירוע הבטיחותי;

(2) פרטים המהווים פגיעה בפרטיות כמשמעותה בחוק הגנת הפרטיות, התשמ"א-1981²⁸, למעט פרט שהכללתו בדוח הסופי הכרחית לצורך ניתוח האירוע הבטיחותי או הסקת מסקנות בעניינו.

111. החוקר הראשי יפרסם את הדוח הסופי בקרב הציבור, ובלבד שלא יפרסם את הדוח או חלק ממנו, אם יש בפרסומו כדי לפגוע בביטחון המדינה או ביחסי החוץ שלה.

112. השר רשאי לקבוע, בתקנות, הוראות לעניין הדוח הראשוני, הדוח הסופי וההליך לפי סעיף 110(ב), ובכלל זה, לעניין אופן הגשת הדוחות כאמור, הפרטים שייכללו בהם, ומסירתם לארגון התעופה הבין-לאומי ולמדינות חברות, ורשאי השר לקבוע דוחות נוספים שיוכנו ויוגשו במהלך חקירה בטיחותית לפי פרק זה, והוראות שיחולו לעניין דוחות דומים שהתקבלו ממדינה חברה.

סימן ו': הוראות כלליות

113. על חקירה בטיחותית יחולו הוראות סעיפים 8 ו-24 לחוק ועדות חקירה, התשכ"ט-1968, בשינויים המחויבים.

ד ב ר י ה ס ב ר

בכל מקום שבו מדובר על העברת מידע לגורמים חיצוניים – הן בהעברת טיוטת החלק העובדתי לתגובות, והן בהעברת דוח חקירה לגוף ציבורי נוגע בדבר – מוצע כי לא יועבר מידע אם יש חשש כי העברתו תפגע בביטחון המדינה או ביחסי החוץ שלה. בכך נשמר הרציונל המונח בבסיס תקנה 26(ד) לתקנות החקירות.

111. מוצע כי הדוח הסופי של החקירה הבטיחותית יפורסם לציבור באופן שיאפשר הפקת לקחים עצמאית על ידי הגורמים השונים בתעשיית התעופה, על בסיס ממצאי החקירה ומסקנותיה, וזאת, זולת אם הפרסום עלול לפגוע בביטחון המדינה או ביחסי החוץ שלה. כאמור, הסדר בעניין זה קבוע בתקנה 26(ד) לתקנות החקירות.

112. מוצע להסמיך את השר לקבוע בתקנות הוראות לעניין הדוח הראשוני, הדוח הסופי וההליך לפי סעיף 110(ב), ובכלל זה, לעניין אופן הגשת הדוחות כאמור, הפרטים שייכללו בהם, ומסירתם לארגון התעופה הבין-לאומי ולמדינות חברות, כדוגמת ההסדרים בפרק ו' לתקנות החקירות.

כן מוצע להסמיך את השר לקבוע דוחות נוספים שיוכנו ויוגשו במהלך חקירה בטיחותית לפי פרק ז' (למשל דוח נתונים לפי תקנה 25 לתקנות החקירות, או דוחות ביניים נוספים), והוראות שיחולו לעניין דוחות דומים שהתקבלו ממדינה חברה (כדוגמת תקנה 27 לתקנות החקירות).

113. מוצע להחיל על חקירה בטיחותית הוראות מסוימות מתוך חוק ועדות חקירה, התשכ"ט-1969.

מוצע לקבוע כי החקירה הבטיחותית אינה תלויה בסדרי דין ודיני ראיות פליליים (החלת סעיף 8 לחוק ועדות

החקירה לתגובות, המאפשר לנחקרים להתייחס למידע העובדתי ולהביא לידיעת החוקר הראשי עובדות נוספות, לאור המידע שהציג להם, היא כפולה: הן כדי לשפר את איכות הניתוח והמסקנות של החקירה הבטיחותית, והן כדי לאפשר לנחקרים להגן על שמם הטוב וכבודם. מוצע כי לאחר קיום ההליך של העברת טיוטת החלק העובדתי בדוח החקירה כאמור לעיל ותיקון טיוטת הדוח הסופי ככל שמצא לנכון, יגיש החוקר הראשי את הדוח הסופי לשר, למנהל, ולכל גוף ציבורי אחר הנוגע בדבר (למשל, רשות שדות התעופה); דוח כאמור יכלול, בין השאר, מסקנות וכן, ככל הנדרש, המלצות לשיפור בטיחות התעופה.

הגשת הדוח הסופי לשר נחוצה בשל כפיפותו הניהולית של החוקר הראשי לשר, והן ככלי למימוש אחריותו המיניסטריאלית הכללית של השר לתחום התעופה. הגשת הדוח הסופי למנהל רת"א, נחוצה ככלי למימוש אחריותו לניהולה ולביצוע תפקידיה של רת"א כרגולטור המקצועי בתחום התעופה.

בשל העובדה שהדוח הסופי מפורסם לציבור הרחב, ועל מנת למנוע פגיעה בפרטיותם וכבודם של הנחקרים, מוצע לתת לדוח אופי "אנונימי" ככל האפשר, ולקבוע כי הוא יכלול רק מידע הנדרש לצורך ניתוח האירוע הבטיחותי והסקת מסקנות בעניינו, וכי לא יכלול פרטים מזהים על אודות בני האדם המעורבים בתאונה, ופרטים המהווים פגיעה בפרטיותו של אדם, כמשמעותה בחוק הגנת הפרטיות.

עם זאת, כדי שהחוקר הראשי יוכל להמחיש את מסקנותיו באופן בהיר, מוצע כי ככל שהכללתו של פרט מסוים בדוח החקירה הכרחית לצורך ניתוח האירוע הבטיחותי או לצורך הפקת לקחים בטיחותיים, יותר פרסומו גם אם יש בכך משום פגיעה בפרטיותו של אדם כאמור.

²⁸ ס"ח התשמ"א, עמ' 128.

114. נחקר לפי פרק זה ישיב תשובות כנות ומלאות על השאלות שיישאל, ואולם הוא אינו חייב להשיב על שאלות שהתשובה עליהן עלולה להפיל. חובת הנחקר להשיב לשאלות
115. המנהל יבחן את ההמלצות הכלולות בדוח הסופי שהגיש החוקר הראשי, הנוגעות לרשות, יחליט באשר ליישומן ויודיע על החלטתו המנומקת בכתב לשר ולחוקר הראשי. המלצות החוקר הראשי
116. עדויות שנגבו בחקירה בטיחותית, פרוטוקול החקירה, הדוח הראשוני ודוחות נוספים שהוגשו לפי סעיף 112, תגובות שהתקבלו לפי סעיף 110(ב), וכל חומר אחר שהוכן במהלך החקירה בעזרת שיתוף פעולה מצד הנחקר (בפרק זה – חומר חקירה) וכן הדוח הסופי, לא יתקבלו כראיה במשפט, למעט במשפט פלילי בשל מסירת ידיעה כוזבת או העלמת פרט חשוב בחקירה הבטיחותית, ולא ישמשו בהליך שנוקט מעביד כלפי עובדו. אי-קבילות חומר החקירה ודוח החקירה בהליך משפטי
117. (א) אדם שהגיעו לידיו חומר חקירה, הקלטת קול שהוקלטה בתא הטייס של בלי טיס שהיה מעורב באירוע בטיחותי הנחקר לפי פרק זה, ותמליל של הקלטה כאמור, לא ימסור ולא יגלה אותם לאחר ולא יעשה בהם כל שימוש, אלא לפי הוראות פרק זה. (ב) על אף הוראות סעיף קטן (א) – סודיות
- (1) החוקר הראשי יעביר הקלטה או תמליל כאמור בסעיף קטן (א) לגוף חוקר או למנהל, לפי דרישתם;
- (2) החוקר הראשי רשאי לכלול ציטוטים מתמליל כאמור בסעיף קטן (א) בדוח הסופי, אם מצא כי הדבר חיוני להמחשת ממצאי החקירה הבטיחותית או מסקנותיה.

ד ב ר י ה ס ב ר

החשיבות הרבה של הסקת מסקנות אמת וגיבוש המלצות לשיפור בטיחות התעופה, מוצע לעודד שיתוף פעולה של הנחקרים בכך שתקבע אי-קבילות של דוח החקירה הסופי וחומר החקירה בהליכים משפטיים, למעט במשפט פלילי בשל מסירת ידיעה כוזבת או העלמת פרט חשוב בחקירה הבטיחותית, וזאת כדי למנוע אי-שיתוף פעולה של הנחקר מחשש כי דוח החקירה וחומר החקירה ישמשו נגדו בהליך פלילי או אזרחי. הסדר דומה לכך קבוע בסעיף 4539א לחוק השיפוט הצבאי ובסעיף 102 לחוק המשטרה (דין משמעתי, בירור קבילות שוטרים והוראות שונות), התשס"ו-2006 (להלן – חוק המשטרה).

עוד מוצע לקבוע במפורש כי דוח החקירה הסופי לא יוכל לשמש גם בהליך שנוקט מעביד כלפי עובדו, למשל חברת תעופה כלפי טייס או רשות שדות התעופה כלפי מפקח תעבורה אווירית.

סעיף 117 מוצע לקבוע חובת סודיות לגבי חומר החקירה (הדוח הראשוני ודוחות נוספים שהוגשו לפי סעיף 112, עדויות שנגבו בחקירה, פרוטוקול החקירה, תגובות שהתקבלו לפי סעיף 110(ב) וכל חומר אחר שהוכן במהלך החקירה המבוסס על שיתוף פעולה מצד הנחקר). לגבי הקלטות קול של תא הטייס ולגבי תמלילים של הקלטות כאמור.

יובהר כי חובת הסודיות אינה מונעת העברת חומר החקירה לאותם גורמים שהחוק המוצע מאפשר העברתו אליהם, וחלה גם על אותם גורמים.

חקירה). הוראות מיוחדות לעניין סדרי החקירה הבטיחותית נקבעו בתקנות 17, 18 ו-21 לתקנות החקירות.

עוד מוצע "לאמץ" מחוק ועדות חקירה את העבירה הפלילית שבסעיף 24א שבו, ולאסור השפעה שלא כדין על החקירה הבטיחותית.

סעיף 114 בשל פרסום דוח החקירה הסופי ברבים, הרי שגוף חוקר יכול, בעקיפין, להתבסס על הדוח בביצוע חקירה פלילית (גם אם הוא מנוע, לפי סעיף 116, מלהציגו כראיה, דוח החקירה יכול להצביע על כיווני חקירה). בהתאם לכך מוצע להעניק באופן מפורש זכות לנחקר שלא להשיב על שאלות העלולות להעמידו בסכנת אשמה פלילית.

סעיף 115 מאחר שהמלצות החוקר הראשי, אשר יישומן מוטל על רת"א, אינן כוללות ניתוח היתכנות במישור העלויות, המשמעויות משפטיות, סדרי עדיפויות בראייה כוללת של בטיחות התעופה בישראל, שיקולי ישימות וכיו"ב, מוצע לחייב את מנהל רת"א לבחון את ההמלצות שהגיש החוקר הראשי הנוגעות לרת"א, וליישמן בהתאם לשיקול דעתו המקצועי. עם זאת מוצע להטיל על המנהל חובה לנמק את החלטתו וליידע בה את השר, מתוקף אחריותו המיניסטריאלית הכללית לענייני התעופה, ואף את החוקר הראשי. הסדר זה משנה מההסדר הקבוע היום בתקנה 28(ג) לתקנות החקירות.

סעיף 116 מעבר לקביעת תכלית החקירה הבטיחותית, כדי להיטיב להגיע לחקר האמת, ובשל

118. (א) על אף הוראות סעיף 117, סבר החוקר הראשי, במהלך חקירה בטיחותית או בסיומה, כי מתעורר חשד לביצוע עבירה פלילית, יעביר כל חומר שברשותו הנוגע לחקירה, לרבות חומר החקירה, הקלטה ותמליל כאמור בסעיף 117(א), ליועץ המשפטי לממשלה.

(ב) מצא היועץ המשפטי לממשלה או מי שהוא הסמיך לכך, כי חומר שהועבר כאמור בסעיף קטן (א) מגלה חשד לביצוע עבירה המצדיק חקירה פלילית על ידי גוף חוקר, רשאי הוא להורות, בכתב, לגוף חוקר לפתוח בחקירה כאמור; בהוראה לפי סעיף קטן זה יתאר היועץ המשפטי לממשלה או מי שהוא הסמיך לכך את נסיבות האירוע הבטיחותי שבבקבותיו נערכה החקירה הבטיחותית, ואת הסיבות אשר בשלהן עלה החשד לביצוע העבירה, ובלבד שלא יצורף להוראה כאמור דבר מחומר החקירה והיא לא תצביע על חשד כלפי אדם שהיה מעורב באירוע.

119. סברה משטרת ישראל כי מתעורר חשד לביצוע עבירה, רשאית היא להודיע לחוקר הראשי, כי לא יעשה שימוש בסמכויותיו לפי פרק זה או כי ימלא את תפקידיו ויעשה שימוש בסמכויותיו לפי פרק זה בכפוף להנחיות המשטרה, ובלבד שהדבר נדרש כדי למנוע שיבוש הליכי חקירה פלילית או פגיעה בחקירה כאמור.

מניעת שיבוש חקירה פלילית או פגיעה בה

120. (א) אירע אירוע בטיחותי מחוץ לשטח ישראל, לכלי טיס ישראלי או לכלי טיס שמדינת ישראל היא מדינת התכן או מדינת הייצור שלו, ונסיבות האירוע הבטיחותי נחקרות בידי המדינה שבה אירע האירוע, ואם האירוע אירע במקום שאין לגביו סמכות שיפוט של מדינה – בידי מדינת הרישום, רשאי החוקר הראשי לספק לאותה מדינה, לפי בקשתה, כל מידע הנוגע בדבר והקשור לכלי הטיס שהיה מעורב באירוע, לצוותו, למטען שהובל בו, ולכל גורם אחר שהשפיע על הפעלת כלי הטיס; מי שבידו מידע כאמור ימסור אותו לחוקר הראשי, לפי דרישתו, לצורך העברתו למדינה החוקרת לפי סעיף קטן זה.

העברת מידע למדינה אחרת

ד ב ר י ה ס ב ר

שיתוף פעולה מצד הנחקרים. חובת החוקר הראשי להודיע למשטרה על חשד לביצוע עבירה מוסדרת היום בתקנות 19 ו-30 לתקנות החקירות. ההסדר המוצע בסעיף זה משנה את ההסדר בתקנות אלה.

יצוין כי הסדר דומה קיים בסעיף 539א לחוק השיפוט הצבאי ובסעיף 102 לחוק המשטרה.

119 סעיף כדי להבטיח כי חקירה בטיחותית לא תפגע בחקירה פלילית, במקרה שהאירוע הבטיחותי מעורר חשד לביצוע עבירה פלילית הנחקר על ידי המשטרה, מוצע שמשטרת ישראל תורשה, לצורך מניעת שיבוש החקירה המשטרתית או מניעת פגיעה בה, להגביל את החוקר הראשי מהמשך החקירה הבטיחותית.

120 סעיף לפי נספח 13 לאמנת שיקגו התחייבו המדינות החברות לסייע אחת לשניה בחקירת אירועים בטיחותיים, לרבות בהעברת מידע למדינה המנהלת את החקירה לגבי כלי הטיס, צוותו, המטען שעליו, וכל גורם אחר שהשפיע על הפעלת כלי הטיס.

לצורך יישום הוראה זאת ובשל הוראות חוק הגנת הפרטיות וחוק חופש המידע, הקובעות מגבלות מסוימות על מסירת מידע, מוצע לקבוע סמכות מפורשת לחוקר הראשי לקבל את המידע הנדרש מהרשות החוקרת במדינת

לגבי הקלטות קול של תא טייס, בהיותן ראיות חפציות, הגם שלרוב קיומן מותנה בשיתוף פעולה עם הנחקרים (בהתאם לטכנולוגיה הקיימת), מוצע כי תתאפשר העברתם למשטרה ולמנהל רת"א, לפי דרישתם, אך על המשטרה ועל מנהל רת"א תמשיך לחול חובת הסודיות. כמו כן מוצע לאפשר לחוקר הראשי לכלול ציטוטים מהן ברוח החקירה הסופי, ככל שהדבר נדרש, בשל תרומתם להמחשת הממצאים והמסקנות.

ההסדרים לפי סעיף 116 ו-117 באים במקומו של ההסדר הקבוע בתקנה 20 לתקנות החקירות, בדבר סמכות החוקר הראשי להורות על אי-מסירת מידע, ומעניקים הגנה טובה יותר על סודיות המידע כאמור.

118 סעיף במטרה שלא להכשיל חקירה פלילית, מוצע כי אם לדעת החוקר הראשי חומר החקירה מגלה חשד לעבירה, הוא יעבירו ליועץ המשפטי לממשלה או לנציג מטעמו, אשר יחליט האם להורות למשטרת ישראל לפתוח בחקירה פלילית. בכל מקרה, מוצע כי חומר חקירה עצמו לא יועבר למשטרה וכי הוראת היועץ המשפטי לממשלה לא תצביע על חשד כלפי אדם שהיה מעורב באירוע, וזאת במטרה לשמור על סודיות חומר החקירה בהתאם לסעיף 117 ולהקטין, ככל האפשר, פוטנציאל לחוסר

(ב) בסעיף זה –

”מדינת הייצור” (State of Manufacture) – מדינה שהיא צד לאמנה ושהיא בעלת סמכות שיפוט על יצרן כלי הטיס;

”מדינת התכן” (State of Design) – מדינה שהיא צד לאמנה ושהיא בעלת סמכות השיפוט על הגורם האחראי לתיכון הדגם הבסיסי (Type) של כלי הטיס.

121. השר רשאי לקבוע תקנות לעניין חקירות בטיחותיות לפי פרק זה, ובכלל זה בעניינים הקירות בטיחותיות לעניין תקנות

(1) אופן ניהול החקירה וסדרי עבודתם של החוקר הראשי וחוקרים אחרים לפי פרק זה;

(2) השתתפות נציגים של מדינה חברה בחקירה בטיחותית לפי פרק זה והשתתפות נציגי מדינת ישראל בחקירה דומה הנערכת במדינה חברה.

סימן ז': אירוע בטיחותי מעורב

הגדרות

122. בסימן זה –

”אירוע בטיחותי מעורב” – אירוע בטיחותי שהוא אחד מאלה:

- (1) מעורבים בו כלי טיס אזרחי או כלי טיס משטרה וכן כלי טיס צבאי;
- (2) מעורב בו כלי טיס צבאי אגב שימוש בשדה תעופה או במנחת או במיתקן עזר לטיסה אזרחיים;
- (3) מעורב בו כלי טיס צבאי במרחב אווירי שבו ניתנים שירותי ניהול תעבורה אווירית בידי יחידת נת”א שהפעלתה טעונה רישיון לפי סעיף 26;
- (4) מעורב בו כלי טיס אזרחי או כלי טיס משטרה אגב שימוש בשדה תעופה או במנחת או במיתקן עזר לטיסה שהם תשתית צבאית;
- (5) מעורב בו כלי טיס אזרחי או כלי טיס משטרה, במרחב אווירי שבו ניתנים שירותי ניהול תעבורה אווירית בידי צבא הגנה לישראל;
- (6) אירוע בטיחותי שאינו כאמור בפסקאות (1) עד (5) שמעורב בו כלי טיס משטרה;

ד ב ר י ה ס ב ר

אזרחי או תשתית תעופה אזרחית) עם גורם צבאי או משטרה מצד שני (כלי טיס צבאי, תשתית תעופה צבאית או כלי טיס משטרה מצד שני). לצורך כך מוצע, בסעיף 122, להגדיר את המונחים המרכזיים בסימן ז' האמור.

להגדרה “אירוע בטיחותי מעורב” – מוצע להגדיר אירוע בטיחותי מעורב כאירוע בטיחותי שהוא אחד מאלה:
מעורבים בו כלי טיס אזרחי או כלי טיס משטרה וכן כלי טיס צבאי; מעורב בו כלי טיס צבאי אגב שימוש בשדה תעופה או במנחת או במיתקן עזר לטיסה אזרחיים; מעורב בו כלי טיס צבאי במרחב אווירי שבו ניתנים שירותי נת”א על ידי יחידת נת”א שהפעלתה טעונה רישיון לפי סעיף 26; מעורב בו כלי טיס אזרחי או כלי טיס משטרה אגב שימוש בשדה תעופה או במנחת או במיתקן עזר לטיסה אזרחיים; מעורב בו כלי טיס אזרחי או כלי טיס משטרה, במרחב אווירי שבו ניתנים שירותי נת”א בידי צבא הגנה לישראל; אירוע בטיחותי שאינו כאמור בפסקאות (1) עד (5), שמעורב בו כלי טיס משטרה.

חוץ, ולהעבירו אליה. הסמכות מנוסחת כסמכות רשות כדי שהחוקר הראשי יוכל להפעיל שיקול דעת לגבי העברת המידע, למשל, לעניין פגיעה אפשרית בביטחון המדינה.

ההגדרות “מדינת הייצור” ו”מדינת התכן” הן לפי ההגדרות המתאימות בנספחי אמנת שיקגו.

סעיף 121 מוצע להעניק לשר סמכות כללית להתקין תקנות בנושא חקירות בטיחותיות ובכלל זה לגבי אופן ניהול החקירה וסדרי עבודתם של החוקר הראשי וחוקרים אחרים לפי פרק ז' (כדוגמת תקנות 17, 18 ו-21 לתקנות החקירות) וכן לגבי השתתפות נציגים של מדינה חברה בחקירה בטיחותית לפי פרק זה והשתתפות נציגי מדינת ישראל בחקירה דומה הנערכת במדינה חברה (כדוגמת תקנות 22 ו-23 לתקנות החקירות).

סעיף 122 מוצע, בסימן ז' לפרק ז', לקבוע הוראות ייחודיות לעניין חקירת אירוע בטיחותי מעורב, כלומר, אירוע בטיחותי המערב גורם אזרחי מצד אחד (כלי טיס

“הגורם הממונה” – כמפורט להלן, לפי העניין:

- (1) לעניין אירוע כאמור בפסקאות (2) ו-(3) להגדרה “אירוע בטיחותי מעורב”, ולעניין אירוע כאמור בפסקאות (1), (4) ו-(5) להגדרה האמורה שלא מעורב בו כלי טיס משטרתי – מפקד חיל האוויר בצבא הגנה לישראל או מי שהוסמך על ידו, אלא אם כן ראש המטה הכללי של צבא הגנה לישראל הורה אחרת;
 - (2) לעניין אירוע כאמור בפסקה (6) להגדרה “אירוע בטיחותי מעורב” – המפקח הכללי של משטרת ישראל או מי שהוא הסמיך לעניין זה;
 - (3) לעניין אירוע כאמור בפסקאות (1), (4) ו-(5) להגדרה “אירוע בטיחותי מעורב”, שמעורב בו כלי טיס משטרתי – הגורמים המנויים בפסקאות (1) ו-(2), יחד;
- “כלי טיס אזרחי” – למעט כלי טיס משטרתי;
- “השרים” – כמפורט להלן, לפי העניין –

- (1) לעניין אירוע כאמור בפסקאות (2) ו-(3) להגדרה “אירוע בטיחותי מעורב”, ולעניין אירוע כאמור בפסקאות (1), (4) ו-(5) להגדרה האמורה שלא מעורב בו כלי טיס משטרתי – השר ושר הביטחון;
 - (2) לעניין אירוע כאמור בפסקה (6) להגדרה “אירוע בטיחותי מעורב” – השר והשר לביטחון הפנים;
 - (3) לעניין אירוע כאמור בפסקאות (1), (4) ו-(5) להגדרה “אירוע בטיחותי מעורב”, שמעורב בו כלי טיס משטרתי – השר, שר הביטחון והשר לביטחון הפנים.
123. הוראות פרק זה יחולו על חקירה בטיחותית של אירוע בטיחותי מעורב, בשינויים אלה:

חקירה בטיחותית של אירוע בטיחותי מעורב

- (1) תפקידי החוקר הראשי וסמכויותיו לפי פרק זה יהיו נתונות לחוקר הראשי ולגורם הממונה, יחד, אלא אם כן הסכימו ביניהם אחרת, והכל בכפוף לתנאים, למגבלות ולהסדרים מיוחדים שייקבעו בנוהל שיאושר בידי השרים; הסכימו החוקר הראשי והגורם הממונה לפי הוראות פסקה זו כי חקירה בטיחותית מסוימת תיעשה בידי אחד מהם, רשאי הגורם שאינו חוקר כאמור, לעשות שימוש בסמכויותיו לפי כל דין כדי להגיש סיוע לחקירה;

ד ב ר י ה ס ב ר

אירועים בטיחותיים יוחל ההסדר המיוחד לפי סימן זה על כלי טיס משטרתי.

סעיף 123 מוצע כי הוראות פרק ז' יחולו על חקירה בטיחותית של אירוע בטיחותי מעורב בשינויים המפורטים להלן, וזאת כדי להבטיח שמירה על ביטחון שדה, ביטחון המדינה או שלום הציבור, הן בביצוע החקירה הבטיחותית והן בפרסום דוח החקירה:

- (1) תפקידי החוקר הראשי וסמכויותיו לפי פרק ז' יהיו נתונות לחוקר הראשי ולגורם הממונה, יחד, אלא אם כן הסכימו ביניהם אחרת, והכל בכפוף לתנאים, למגבלות ולהסדרים מיוחדים שייקבעו בנוהל שיאושר בידי השר ושר הביטחון, או השר והשר לביטחון הפנים, לפי העניין; מוצע כי אם הסכימו החוקר הראשי והגורם הממונה, לפי ההסדר האמור, כי חקירה בטיחותית מסוימת תיעשה בידי אחד מהם, רשאי הגורם שאינו חוקר כאמור, לעשות שימוש בסמכויותיו לפי כל דין, לרבות לפי חוק זה, כדי להגיש סיוע לחקירה הבטיחותית;

להגדרה “הגורם הממונה” – סימן ז' המוצע מעניק סמכויות ל“גורם הממונה” לצד סמכויות החוקר הראשי או במקומן. מוצע להגדיר לשם כך את “הגורם הממונה” לפי סוג האירוע הבטיחותי: באירוע בטיחותי שמעורב בו כלי טיס צבאי או תשתית צבאית, יהיה “הגורם הממונה” – מפקד חיל האוויר בצבא הגנה לישראל או מי שהוסמך על ידו, אלא אם כן ראש המטה הכללי של צבא הגנה לישראל הורה אחרת; באירוע בטיחותי שמעורב בו כלי טיס משטרתי, יהיה “הגורם הממונה” – המפקח הכללי של משטרת ישראל או מי שהוא הסמיך לעניין זה; ואילו באירוע בטיחותי שמעורב בו הן גורם משטרתי והן של גורם צבאי כאמור, יהיה “הגורם הממונה” – שני הגורמים שנמנו לעיל יחדיו.

להגדרה “כלי טיס אזרחי” – מוצע למעט מההגדרה שבסעיף 1 לחוק “כלי טיס משטרתי”, זאת מכיוון שכלי טיס אזרחי כולל כלי טיס ישראליים (הרשומים בפקס הרישום) ובכלל זה גם כלי טיס משטרתיים. מוצע כי לצורך חקירת

(2) על אף הוראות סעיף 97, הודעת חייל או שוטר על אירוע בטיחותי מעורב תימסר לפי נוהל שיסכימו עליו השרים;

(3) צירוף חוקר חיצוני לפי סעיף 107 יעשה בהסכמת שר הביטחון או השר לביטחון הפנים, לפי העניין;

(4) על אף הוראות סעיף 111, פרסום הדוח הסופי לציבור יהא בהשמטת פרטים שהגורם הממונה סבור כי השמטתם נדרשת לשם שמירה על ביטחון המדינה או על ביטחון או שלומו של אדם;

(5) על אף הוראות סעיף 116, חומר החקירה והדוח הסופי יוכלו לשמש בהליך משמעי או בהליך אחר שנוקטים צבא הגנה לישראל או משטרת ישראל כלפי חייל או שוטר בהתאם לפקודות הצבא או פקודות משטרת ישראל, לפי העניין; לעניין זה –

“פקודות הצבא” – כהגדרתן בחוק השיפוט הצבאי;

“פקודות משטרת ישראל” – כהגדרתן בפקודת המשטרה [נוסח חדש], התשל”א–1971²⁹;

(6) על אף האמור בסעיף 118(ב), היועץ המשפטי לממשלה רשאי להעביר חומר שהועבר אליו לפי סעיף 118(א), לגבי אירוע כאמור בפסקאות (1) עד (5) להגדרה “אירוע בטיחותי מעורב”, לפרקליט הצבאי הראשי; מצא הפרקליט הצבאי הראשי כי חומר שהועבר אליו כאמור מגלה חשד לביצוע עבירה המצדיק חקירה פלילית על ידי גוף חוקר כהגדרתו בסעיף 539א(א) לחוק השיפוט הצבאי, רשאי הוא לתת לאותו גוף הוראה בהתאם להוראות סעיף 118(ב);

(7) תקנות לפי פרק זה לעניין חקירה בטיחותית של אירוע בטיחותי מעורב יותקנו בהסכמת שר הביטחון או השר לביטחון הפנים, לפי העניין.

124. (א) בלי לגרוע מהוראות סעיף 123(1) עד (3), ו-(5) עד (7), על חקירה בטיחותית של אירוע בטיחותי מעורב שניתן לערוך לגבי תחקיר בנוגע לפעילות הצבא או לפעילות המשטרה בו, לפי סעיף 539א לחוק השיפוט הצבאי או לפי סעיף 102(א) לחוק המשטרה (דין משמעי, בירור קבילות שוטרים והוראות שונות), התשס”ו–2006³⁰, לפי העניין, יחולו הוראות פרק זה בשינויים המפורטים להלן:

אירוע בטיחותי מעורב שניתן לערוך לגבי תחקיר

ד ב ר י ה ס ב ר

צעדים משמעתיים כנגד חייל או שוטר, לשקול צעדים פיקודיים כנגדו לרבות התאמתו לתפקידו, ואף לשקול את המשך דרכו בצבא או במשטרה;

(6) על אף האמור בסעיף 118(ב), מוצע לקבוע כי היועץ המשפטי לממשלה רשאי להעביר חומר שהועבר אליו לפי סעיף 118(א), לגבי אירוע בטיחותי שקיימת לגבי מעורבות צבאית כאמור לעיל, לפרקליט הצבאי הראשי, וכי הפרקליט הצבאי הראשי יבוא במקומו של היועץ המשפטי לממשלה לעניין הוראה על פתיחה בחקירה פלילית, וזאת בהתאם להסדרים הקבועים בסעיף 118(ב);

(7) מוצע לקבוע כי תקנות לפי פרק ז' לעניין חקירה בטיחותית של אירוע בטיחותי מעורב יותקנו בהסכמת שר הביטחון, או השר לביטחון פנים, לפי העניין.

סעיף 124 מוצע לקבוע הסדר מיוחד לגבי חקירת אירוע בטיחותי שלגבי הפעילות הצבאית או המשטרתית שבו ניתן לערוך תחקיר לפי סעיף 539א לחוק

(2) על אף הוראות סעיף 97 לעניין הודעה על אירוע בטיחותי, מוצע לקבוע כי הודעת חייל או שוטר על אירוע בטיחותי מעורב תימסר לפי נוהל שיסכימו עליו השרים, וזאת כדי להבטיח הגנה על ביטחון שדה, ביטחון המדינה או שלום הציבור;

(3) מוצע כי צירוף חוקר חיצוני לפי סעיף 107 ייעשה בהסכמת שר הביטחון או השר לביטחון פנים, לפי העניין;

(4) על אף הוראות סעיף 111, מוצע לקבוע כי פרסום דוח החקירה הסופי לציבור יהא בהשמטת פרטים שהגורם הממונה סבור כי השמטתם נדרשת לשם שמירה על ביטחון המדינה או על ביטחון או שלומו של אדם;

(5) על אף הוראות סעיף 116, מוצע כי חומר החקירה והדוח הסופי יוכלו לשמש בהליך משמעי או בהליך אחר שנוקטים צבא הגנה לישראל או משטרת ישראל כלפי חייל או שוטר בהתאם לפקודות הצבא או פקודות משטרת ישראל, לפי העניין; זאת שכן כתוצאה מאירוע בטיחותי מעורב עשויות רשויות הצבא או המשטרה לשקול נקיטת

²⁹ דיני מדינת ישראל, נוסח חדש 17, עמ' 390.

³⁰ ס”ח התשס”ו, עמ' 130.

(1) על אף הוראות סעיפים 109 ו-110(א), (ב) ו-(ד), יקבעו החוקר הראשי והגורם הממונה, באישור השרים, נוהל לעניין תחולת הסעיפים האמורים; בנוהל כאמור רשאים החוקר הראשי והגורם הממונה לקבוע כי הוראות הסעיפים האמורים לא יחולו או יחולו בשינויים שיקבעו;

(2) על אף הוראות סעיפים 110(ג) ו-111, חובת הסודיות לפי סעיף 117 תחול גם לגבי הדוח הסופי, ואולם –

(א) החוקר הראשי יגיש את הדוח הסופי לשר, למנהל ולכל גורם הנדרש להפיק לקחים מהדוח האמור, בכפוף לאישור הגורם הממונה, ואולם לא יועבר הדוח או חלק ממנו אם קיים חשש כי העברתו תפגע בביטחון המדינה;

(ב) דוח סופי לגבי אירוע כהגדרתו בפסקאות (1) עד (5) להגדרה "אירוע בטיחותי מעורב", יועבר לפרקליט הצבאי הראשי, לפי בקשתו, וכן לגורמים בצבא הגנה לישראל שהדוח דרוש להם לצורך מילוי תפקידם, למעט גוף חוקר כהגדרתו בסעיף 559א(א) לחוק השיפוט הצבאי;

(ג) דוח סופי של אירוע בטיחותי מעורב שמעורב בו כלי טיס משטרת יועבר לאותם גורמים במשטרת ישראל שחומר החקירה דרוש להם לצורך מילוי תפקידם, למעט גוף חוקר, ובלבד שלא יועבר דוח סופי לגבי אירוע כאמור בפסקאות (1), (4) או (5) להגדרה "אירוע בטיחותי מעורב", אלא באישור הגורם הממונה;

(ד) השרים, או מי שהם הסמיכו לעניין זה, רשאים לאשר העברת סיכום ממצאי הדוח, כולו או חלקו, לגוף ציבורי שהמידע דרוש לו לצורך מילוי תפקידו, או לאדם הנוגע בדבר, ואולם לא יועבר הסיכום או חלק ממנו אם קיים חשש שהעברתו תפגע בביטחון המדינה; על סיכום ממצאי הדוח יחול סעיף 110(ד);

(3) על אף הוראות סעיף 114, נחקר חייב להשיב תשובות מלאות וכנות על כל השאלות שישאל;

ד ב ר י ה ס ב ר

השיפוט הצבאי או לפי סעיף 102(א) לחוק המשטרה, כלומר תחקיר לגבי פעילות אימונים או פעילות מבצעית של חיל האוויר, או תחקיר לגבי פעילות משטרתית, אלא אם כן הסכימו החוקר הראשי והגורם הממונה כי חקירה בטיחותית מסוימת הנכללת בהגדרה זאת, תיעשה בידי החוקר הראשי בלבד, בהתאם לנוהל שאושר לפי סעיף 123(1). במקרים אלה, הנוגעים לפעילות מבצעית ופעילות אימונים של הצבא או לפעילות משטרתית, חלים הרציונלים המיוחדים שביסוד התחקיר הצבאי והמשטרתית במסגרתו מתאפשר למעורבים לשתף פעולה בחקירה באופן מלא בלא חשש כי בדברים שיאמרו ייעשה שימוש כנגדם בחקירה פלילית, אם במישרין ואם בשל פרסום דוח החקירה ברבים.

עוד מוצע כי על אף הוראות סעיף 110(ג) (הגשת דוח החקירה לשר, למנהל ולגוף ציבורי הנוגע בדבר) וסעיף 111 (פרסום דוח חקירה ברבים), חובת הסודיות לפי סעיף 117 תחול גם לגבי הדוח הסופי שכן ישנו חשש מובנה לפגיעה בביטחון המדינה או בשלום הציבור בנסיבות האמורות שבהן מדובר בפעילות אימונים או פעילות מבצעית של צבא הגנה לישראל, או בפעילות משטרתית. עם זאת מוצע לסייג את חובת הסודיות האמורה כמפורט להלן: החוקר הראשי יגיש את הדוח הסופי לשר, למנהל ולכל גורם הנדרש להפיק לקחים מהדוח האמור, בכפוף לאישור הגורם הממונה, ואולם לא יועבר הדוח או חלק ממנו אם קיים חשש כי העברתו תפגע בביטחון המדינה; מוצע כי דוח סופי לגבי אירוע בטיחותי שהמעורבות בו היא של גורם צבאי יועבר לפרקליט הצבאי הראשי, לפי בקשתו, וכן לגורמים בצבא הגנה לישראל שהדוח דרוש להם לצורך

לעניין זה מוצע לקבוע כי על אף הוראות סעיף 109 (המסדיר את הכנת הדוח הראשוני בחקירה בטיחותית של תאונת טיס) וסעיף 110(א), (ב) ו-(ד) (המסדיר את הכנת הדוח הסופי בכל חקירה בטיחותית), יקבעו החוקר הראשי והגורם הממונה, באישור השרים נוהל לעניין תחולת

החוקר הראשי יגיש את הדוח הסופי לשר, למנהל ולכל גורם הנדרש להפיק לקחים מהדוח האמור, בכפוף לאישור הגורם הממונה, ואולם לא יועבר הדוח או חלק ממנו אם קיים חשש כי העברתו תפגע בביטחון המדינה; מוצע כי דוח סופי לגבי אירוע בטיחותי שהמעורבות בו היא של גורם צבאי יועבר לפרקליט הצבאי הראשי, לפי בקשתו, וכן לגורמים בצבא הגנה לישראל שהדוח דרוש להם לצורך

(4) על אף הוראות סעיף 117, ניתן להעביר חומר חקירה, הקלטה או תמליל כאמור באותו סעיף לגורמים המנויים בפסקאות משנה (ב) ו-(ג), של פסקה (2), בהתאם להוראות פסקאות המשנה האמורות.

(ב) הוראות סעיף קטן (א) לא יחולו על חקירה בטיחותית כאמור באותו סעיף קטן שהחוקר הראשי והגורם הממונה הסכימו לגביה, לפי הוראות סעיף 123(1), כי תיעשה בידי החוקר הראשי בלבד.

פרק ח': עונשין

125. (א) מי שהפעיל כלי טיס בלי שמצוי בו מסמך מהמסמכים שהוא נדרש לשאתם לפי עונשין סעיפים 68 או 151(א), בניגוד להוראות אותם סעיפים, דינו – קנס; עבירה לפי סעיף קטן זה היא מסוג העבירות של אחריות קפידה.

(ב) אלה דינם, מאסר שנה:

(1) אדם בכלי טיס שהפריע לאיש צוות במילוי תפקידו;

ד ב ר י ה ס ב ר

לפי החוק המוצע. בשל העובדה שההסדרים מכוח החוק המוצע הם הסדרים בטיחותיים שהפרתם עלולה לסכן חיי אדם באופן ממשי, מוצע כי מרבית ההפרות של ההוראות לפי החוק המוצע יהיו עבירות פליליות למעט שלושה חריגים: חריגה מיתקני רעש שקבע השר, בהתייעצות עם השר להגנת הסביבה לפי סעיף 71, אשר אין סיכון לחיי אדם בהפרתם, והפרה של הוראות תעבורה אווירית שקבע המנהל או שקבעה יחידת נת"א שהורשתה לכך לפי סעיפים 77 או 83, והפרה של הוראות שעה שנתן המנהל לפי סעיף 145 שיש צורך במנגנון מהיר לקביעתן ולשינוי, בלי שיידרש לשם כך אישור ועדה מועדות הכנסת, לפי סעיף 21א(א) לחוקי-יסוד: הכנסת.

בנוסף, לגבי העבירות מדרגות החומרה הגבוהות ביותר הקבועות בסעיפים קטנים (ג) ו-(ד) של סעיף זה (למעט לגבי ההפרות הנוגעות להובלת חומרים מסוכנים באוויר) לא תתאפשר אכיפה "אזרחית" באמצעות עיצומים כספיים, בשל הפליליות המיוחסת להתנהגויות אלה.

מדרג הענישה הנמוך ביותר נקבע, בסעיף 125(א), לגבי עבירה של אי-נשיאת מסמכים. העונש שנקבע לעבירה זו הוא קנס בלבד ועבירה זו היא מסוג של אחריות קפידה.

העבירות הקבועות בסעיף 125(ב), בדרגת החומרה השניה, הן עבירות שדינן מאסר שנה. בדרגה זו כלולות עבירות משני סוגים.

הסוג האחד הוא של התנהגויות פרועות או לא ממושגעות של נוסעים, כאשר לא מתקיימת נסיבה מחמירה של סיכון לחיי אדם, והן – אדם בכלי טיס שהפריע לאיש צוות במילוי תפקידו, אדם בכלי טיס שהפר הוראה שניתנה כשורה מאת טייס מפקד או מאת איש צוות מטעמו של הטייס המפקד, שניתנה לשם הבטחת ביטחון כלי הטיס, נוסעיו, אנשי הצוות או המטען שבו או לשם שמירת הסדר בכלי הטיס, ואדם שהשתתף בתגרה או התפרע בכלי טיס. קביעת עבירות אלה מוצעת על בסיס הנחיית ICAO בנושא.

מילוי תפקידם, למעט גוף חוקר כהגדרתו בסעיף 539א(א) לחוק השיפוט הצבאי. עוד מוצע כי דוח סופי של אירוע בטיחותי מעורב שמעורב בו כלי טיס משטרתי יועבר לאותם גורמים במשטרת ישראל שחומר החקירה דרוש להם לצורך מילוי תפקידם, למעט גוף חוקר כהגדרתו בסעיף 94, ובלבד שלא יועבר דוח סופי לגבי אירוע שמעורב בו גורם צבאי, אלא באישור הגורם הממונה; השרים, או מי שהם הסמיכו לעניין זה, רשאים לאשר העברת סיכום ממצאי הדוח, כולו או חלקו, לגוף ציבורי שהמידע דרוש לו לצורך מילוי תפקידו, או לאדם הנוגע בדבר, ואולם לא יועבר סיכום כאמור, כולו או חלקו, אם קיים חשש שהעברתו תפגע בביטחון המדינה; על סיכום ממצאי הדוח יחול סעיף 110(ד), כלומר הוא לא יכלול פרטים מזהים וכן הסיכום לא יכלול פרטים הפוגעים בפרטיות כמשמעותם בחוק הגנת הפרטיות, למעט פרטים כאמור שנחוצים לצורך המחשה.

מובהר כי מסירת הדוח או הסיכום לפי סעיף זה אינה מאיינת את חובת הסודיות החלה לגביה. לפיכך, מי שקיבל דוח או סיכום שלו על פי סעיף זה, אינו רשאי להעבירו לגורם שאינו מורשה לקבלו לפי חוק זה.

עוד מוצע לקבוע כי על אף הוראות סעיף 114, נחקר יהיה חייב להשיב תשובות מלאות וכנות על כל השאלות שיישאל, זאת מאחר שדוח החקירה באירוע הנחקר לפי סעיף זה אינו מפורסם לציבור הרחב ואין חשש כי יוכל לשמש בסיס להפללה עצמית.

לבסוף מוצע כי על אף הוראות סעיף 117 (חובת הסודיות), יהיה ניתן להעביר חומר חקירה, הקלטה או תמליל כאמור באותו סעיף לפרקליט הצבאי הראשי לפי בקשתו, וכן לגורמים בצבא הגנה לישראל שהדוח דרוש להם לצורך מילוי תפקידם, למעט גוף חוקר כהגדרתו בסעיף 539א(א) לחוק השיפוט הצבאי, ולאולם גורמים במשטרת ישראל שחומר החקירה דרוש להם לצורך מילוי תפקידם, למעט גוף חוקר כהגדרתו בסעיף 94.

סעיף 125 מוצע לקבוע עבירות פליליות בארבע דרגות של חומרת ענישה, בשל הפרות של ההוראות

- (2) אדם בכלי טיס שהפר הוראה שניתנה כשורה מאת טייס מפקד או מאת איש צוות מטעמו של הטייס המפקד, שניתנה לשם הבטחת ביטחון כלי הטיס, נוסעיו, אנשי הצוות או המטען שבו או לשם שמירת הסדר בכלי הטיס;
- (3) מי שהשתתף בתגרה או התפרע בכלי טיס;
- (4) עובד טיס שהפר תנאי מתנאי רישיונו או הגדר ברישיונו, בניגוד להוראות סעיף 2, או הפר חובה, הגבלה או תנאי החלים עליו לפי סעיפים 8 או 42(ב)(3) ו־4(4);
- (5) עובד טיס שמילא את תפקידו בלא תעודה רפואית תקפה או כשחל שינוי במצב בריאותו העלול לפגוע ביכולתו למלא את תפקידו, בניגוד להוראות סעיף 6(א);
- (6) עובד טיס שעשה שימוש בסמי מרפא, בניגוד להוראות לפי סעיף 6(ב)(4);
- (7) מי ששימש כאיש צוות בכלי טיס ישראלי המופעל בשטחה של מדינה חברה, בלא אישור מאת הרשויות המוסמכות של אותה מדינה, בניגוד להוראות סעיף 9(ב);
- (8) בעל רישיון להפעלת בית ספר להדרכה שהפר תנאי מתנאי רישיונו, בניגוד להוראות סעיף 12, או הפר חובה החלה עליו לפי סעיפים 14 או 42(ב)(1) עד (4);
- (9) עובד טיס שהדריך לתפקידי עובדי טיס, בניגוד להוראות לפי סעיף 15;
- (10) בעל רישיון הפעלה אווירית שהפר תנאי מתנאי רישיונו או הוראה מההוראות הקבועות במפרטי ההפעלה המהווים חלק מרישיונו, בניגוד להוראות סעיף 16, או הפר חובה החלה עליו לפי סעיפים 19(3) או 42(ב)(1) עד (4);
- (11) בעל רישיון להפעלת מכון בדק שהפר תנאי מתנאי רישיונו, בניגוד להוראות סעיף 21, או הפר חובה החלה עליו לפי סעיפים 24(6) או 42(ב)(1) עד (4);
- (12) מי שביצע פעולות בדק, בניגוד להוראות סעיף 23, או הפר חובה החלה עליו לפי סעיף 24(1) עד (5);

ד ב ר י ה ס ב ר

טיס, ייצור כלי טיס, ביצוע פעולות בדק, הפעלה מסחרית, הפעלת שירותי נת"א, הפעלת שדה תעופה או מנחת בלא רישיון, וכן עובד טיס שרישיונו הותלה או בוטל שעשה שימוש ברישיון מאותו סוג שניתן לו בידי רשות המוסמכת לכך במדינה חברה, בניגוד להוראות סעיף 39; המדובר בהתנהגות חמורה המהווה הפרה של הסדרים ראשוניים של רישוי, אשר גלום בה פוטנציאל ממשי לסיכון חיי אדם.

– אדם שהפר הוראה הנוגעת להובלת חומרים מסוכנים באוויר. בכך תשווה הענישה בנושא זה לענישה לפי חוק החומרים המסוכנים, התשנ"ג-1993.

– אדם שהפר את חובת הסודיות המוטלת עליו לפי סעיף 117, בניגוד להוראות אותו סעיף; זאת כיוון שעבירה של גילוי מידע סודי לפי חוק הגנת הפרטיות חלה רק על אדם פרטי ולא על תאגיד, ואילו הפרה של חובת הסודיות לפי סעיף 117 תיתכן גם לגבי תאגיד.

– אדם המשדר ממימתקן עזר לטיסה, מכלי טיס או משדה תעופה או ממנחת שלא לצורך שלשמו מיועד השידור

הסוג השני הוא הפרות של איסורים הקבועים בחוק המוצע או איסורים שנקבעו בתקנות לפיו, ובלבד שנקבעה הסמכה מפורטת ומפורשת בחוק לקביעתם בתקנות. לעניין זה יובהר כי ככל שהעבירה על ההוראות לפי החוק (למשל הפעלת כלי טיס בניגוד לכללי הטיסה לפי סעיף 69) נעשתה באופן העלול לגרום סכנה לחיי אדם, יחול מדרג הענישה הגבוה יותר לפי סעיף 125(ד)(2), שכן המדובר בנסיבה מחמירה.

עוד יובהר כי לגבי חובות שנקבעו בתקנות מכוח סמכות התקנה כללית של השר, ואשר הפרתן אינה מפורטת בסעיף 125 יהיה ניתן לקבוע בחקיקת משנה עבירות על הפרתן שהעונש בשלהן לא יעלה 6 חודשי מאסר.

עבירות בדרגת החומרה השלישית, הקבועות בסעיף 125(ג), שדינן מאסר שלוש שנים, הן עבירות בעלות סיכון מוגבר לחיי אדם ולבטיחות הטיסה, ובעלות אופי פלילי מובהק יותר, והן:

– אדם המבצע פעולה שחלה לגביה חובת רישוי לפי החוק המוצע (מילוי תפקיד עובד טיס, הדרכת עובדי

- (13) מפעיל אווירי שקיבל שירותי בדיקה כלכלית או לציוד תעופתי ממי שאינו מורשה לכך לפי סעיף 23(א), בניגוד להוראות סעיף 23(ב);
- (14) מי שביצע תחזוקה קלה בכלי טיס, בניגוד לתנאים שנקבעו לפי סעיף 25;
- (15) בעל רישיון להפעלת יחידת נת"א שהפר תנאי מתנאי רישיונו, בניגוד להוראות סעיף 26, שנתן שירותי נת"א שלא על בסיס מידע תעופתי עדכני או שלא בהתאם לנוהלי התיאום, בניגוד להוראות סעיף 28, או הפר חובה החלה עליו לפי סעיפים 29(3) או 42(ב)(1) עד (4);
- (16) בעל רישיון להפעלת שדה תעופה או מנחת שהפר תנאי מתנאי רישיונו, בניגוד להוראות סעיף 30, או הפר חובה או הוראה החלה עליו לפי סעיפים 32(1) עד (9) או 42(ב)(1) עד (4);
- (17) מי שהפעיל מיתקן עזר לטיסה שלא אושר בידי המנהל או בניגוד לתנאי האישור, בניגוד להוראות סעיף 33(א);
- (18) בעל רישיון ייצור שהפר תנאי מתנאי רישיונו, בניגוד להוראות סעיף 48, או הפר חובה החלה עליו לפי סעיף 51(4)(א) עד (1);
- (19) מחזיק תעודת סוג שהפר חובה החלה עליו לפי סעיף 51(3);
- (20) מי שהפעיל כלי טיס שאינו רשום בפנקס הרישום או שלא קיימת לגביו תעודת רישום תקפה, בניגוד להוראות סעיף 53;
- (21) מי שהפעיל כלי טיס שאינו מסומן בסימני לאומיותו ורישומו, בניגוד להוראות לפי סעיף 59(א);
- (22) מי שהפעיל כלי טיס בלי שקבועים עליו סימני זיהוי, בניגוד להוראות לפי סעיף 59(ב);
- (23) מי שהפעיל כלי טיס בלי שקיימת לגביו תעודת כושר טיסה תקפה או בניגוד לתנאים שבאותה תעודה, בניגוד להוראות סעיף 60(א);
- (24) מי שהפעיל כלי טיס בלי שקיימת לגביו תעודת רעש תקפה או בניגוד לתנאים שבאותה תעודה, בניגוד להוראות סעיף 61(א);
- (25) מי שהפעיל כלי טיס המדורג בדירוג רעש שהפעלתו אסורה לפי סעיף 63, בניגוד להוראות הסעיף האמור;
- (26) מי שהפעיל כלי טיס כשכלי הטיס אינו במצב כשיר לטיסה או אינו מתוחזק בהתאם לתכנית הבדיקה, או הפעילו כשלא מתמלאים לגביו כללי הכושר האווירי או בניגוד למגבלות ההפעלה שבספר הטיסה או במסמך אחר שקבע השר, בניגוד להוראות סעיף 64(א);
- (27) מפעיל אווירי שהפר תנאי או חובה החלים עליו לפי סעיף 64(ב);

ד ב ר י ה ס ב ר

– אדם שהפריע לאיש צוות במילוי תפקידו, או עשה מעשה שפגע בכלי טיס או בציוד תעופתי, ובכך עלול היה לסכן את ביטחוננו של כלי טיס, נוסעיו או אנשי הצוות שבו; יובהר כי, עבירה זו מוסיפה על העבירות הקבועות בדרגת החומרה השניה (בסעיף 125(ב) המוצע), של הפרעה לאיש צוות במילוי תפקידו, נסיבה מחמירה שלפיה היה בכך כדי לסכן את ביטחוננו של כלי טיס, ולכן הענישה חמורה יותר. אף עבירה זאת מבוססת על הנחיה של ICAO בנושא;

כאמור, באופן העלול לסכן את בטיחות הטיסה; יצוין כי עבירה זאת הנוגעת לתוכן הדיבור בתקשורת אינה קיימת בדיני התקשורת, והיא מבוססת על האיסור הקבוע היום בסעיף 22(2) לחוק הטיס.

העבירות החמורות ביותר, שהעונש עליהן עד חמש שנות מאסר, הן התנהגויות בעלות אופי פלילי מובהק, אשר טומנות בחובן סיכון רב לחיי אדם, והן:

- (28) מי שהפעיל כלי טיס בלא ציוד תעופתי שקבע השר לפי סעיף 65, או כשהציוד כאמור אינו תקין או אינו מופעל בידי המורשה לכך, בניגוד להוראות לפי הסעיף האמור;
- (29) מי שהפעיל כלי טיס או ציוד תעופתי שלא בהתאם להוראות כושר אווירי שניתנו לגבי אותו כלי טיס או ציוד תעופתי, ושנמסרו לו, בניגוד להוראות סעיף 66(ג);
- (30) גורם האחראי לביצוע פעולות בדק בכלי טיס, שלא עידכן את תכנית הבדק של כלי הטיס בהתאם להוראות כושר אווירי שנמסרו לו, בניגוד להוראות סעיף 66(ד);
- (31) מי שהפעיל כלי טיס כשלא מאיישים את כלי הטיס אנשי צוות במספר ובתפקידים כפי שקבע השר לפי סעיף 67, בניגוד להוראות לפי הסעיף האמור;
- (32) מי שהפעיל כלי טיס בניגוד לכללי טיסה שנקבעו לפי סעיף 69;
- (33) מי שהמריא כלי טיס או הנחיתו בניגוד להוראות סעיף 72;
- (34) מי שהפעיל כלי טיס בניגוד להוראת המנהל שניתנה לפי סעיף 74;
- (35) מי שהפעיל כלי רחיפה, בלי שהתקיים תנאי מהתנאים לפי סעיף 81, או בניגוד לכללי רחיפה שנקבעו לפי סעיף 85(א);
- (36) בעל רישיון הרכבה להפעלת כלי רחיפה שהפר תנאי מתנאי רישיונו, בניגוד להוראות סעיף 84(א);
- (37) החייב במסירת הודעה על אירוע בטיחותי לפי הוראות סעיף 97(א) או (ב), שלא מסר הודעה כאמור, בניגוד להוראות אותו סעיף;
- (38) מי שניגש לכלי טיס, הביא לשינוי במצבו או נגע בחפץ, בניגוד להוראות סעיף 103(א);
- (39) מי שהפר את הוראת החוקר הראשי שניתנה לפי סעיף 104;
- (40) מי שהפעיל, בשטח ישראל, כלי טיס שאינו רשום במדינת ישראל או במדינה חברה ואינו כלי טיס של מדינה זרה כמשמעותו בסעיף 151, בלא אישור המנהל או שלא בהתאם לתנאיו, בניגוד להוראות סעיף 150(א);
- (41) מי שהפעיל, בשטח ישראל, כלי טיס של מדינה זרה כמשמעותו בסעיף 151, בלא אישור מאת הגורם הממונה כהגדרתו באותו סעיף או שלא בהתאם לתנאי האישור, בניגוד להוראות הסעיף האמור;
- (42) מי שהפעיל כלי טיס אזרחי שאינו כלי טיס משטרה, בתשתית משטרתית או אגב שימוש בה, בלא אישור המנהל, בניגוד להוראות סעיף 154(ג);
- (43) מי שהפעיל כלי טיס אזרחי בשדה תעופה או במנחת שהוא תשתית צבאית, בלא אישור המנהל בניגוד להוראות סעיף 155(ג)1;

ד ב ר י ה ס ב ר

שנדרשת התקיימות של נסיבה מחמירה של גרימת סכנה לחיי אדם;

– אדם הגורם נזק למיתקן עזר לטיסה או המשבש אותות המשודרים ממיתקן כאמור; יצוין כי עבירה זאת חמורה יותר מהעבירה הקבועה בסעיף 29 לחוק התקשורת (בזק ושידורים), התשמ"ב-1982 (פגיעה במיתקן בזק), אשר אינה

– אדם שהפעיל כלי טיס, כלי רחיפה או תשתית תעופה, בניגוד להוראות לפי החוק המוצע, באופן שיש בו כדי לגרום סכנה לחיי אדם; עבירה זאת מבוססת על העבירה הקבועה היום בסעיף 10(4) לחוק הטיס, אך מרחיבה אותה לעניין הפעלת תשתית תעופה. גם לעניין זה יובהר כי עבירה זו חמורה יותר מעבירות דומות שצוינו לעיל, כיוון

(44) מי שהפעיל כלי טיס אזרחי תוך שימוש במיתקן עזר לטיסה שהוא תשתית צבאית, בלא אישור המנהל, בניגוד להוראות סעיף 155(ג2);

(45) מי שהפעיל כלי טיס אזרחי במרחב אווירי שהוקצה לתעופה הצבאית כאמור בסעיף 75, לרבות במרחב אווירי שבו ניתנים שירותי ניהול התעבורה האווירית בידי צבא הגנה לישראל, בלא אישור מראש מאת היחידה הצבאית המנהלת את התעבורה האווירית באותו מרחב או שלא בהתאם להוראותיה, בניגוד להוראות סעיף 155(ג3).

(ג) אלה דינים, מאסר שלוש שנים:

(1) מי שעשה פעולה הטעונה רישוי לפי סעיפים 2, 12, 16, 21, 26, 30, 48 או 84 בלא רישיון, בניגוד להוראות הסעיפים האמורים;

(2) עובד טיס שרישיונו הותלה או בוטל שעשה שימוש ברישיון מאותו סוג שניתן לו בידי רשות המוסמכת לכך במדינה חברה, בניגוד להוראות סעיף 39;

(3) מי שמסר חומר מסוכן להובלה בכלי טיס, קיבל חומר מסוכן להובלה כאמור או הוביל אותו, בניגוד להוראות סעיף 71(א) ו-(ב), או הוביל חומר מסוכן בכלי טיס שהובלתו נאסרה לפי סעיף 71(ג4);

(4) מי שהפר את חובת הסודיות המוטלת עליו לפי סעיף 117, בניגוד להוראות אותו סעיף;

(5) מי ששידר ממיתקן עזר לטיסה, מכלי טיס, משדה תעופה או ממנחת שלא לצורך שלשמו מיועד השידור כאמור, באופן העלול לסכן את בטיחות הטיסה.

(ד) אלה דינים, מאסר חמש שנים:

(1) מי שהפריע לאיש צוות במילוי תפקידו, או עשה מעשה שפגע בכלי טיס או בציוד תעופתי, ובכך עלול היה לסכן את ביטחונם של כלי טיס, נוסעיו או אנשי הצוות שבו;

(2) מי שהפעיל כלי טיס, כלי רחיפה כהגדרתו בסעיף 80 או תשתית תעופה, בניגוד להוראות לפי חוק זה, באופן שיש בו כדי לגרום סכנה לחיי אדם;

(3) מי שגרם נזק למיתקן עזר לטיסה או שיבש אותות המשודרים ממיתקן כאמור;

(4) עובד טיס או איש צוות ששתה משקה משכר בעת מילוי תפקידו או מילא תפקידו כשהוא נתון תחת השפעת אלכוהול, או לאחר ששתה משקה משכר וטרם חלף פרק הזמן שקבע השר, או כאשר מצוי בגופו סם מסוכן או תוצר חילוף חומרים של סם מסוכן, בניגוד להוראות סעיף 7.

ד ב ר י ה ס ב ר

– עובד טיס או איש צוות ששתה משקה משכר בעת מילוי תפקידו או מילא תפקידו כשהוא נתון תחת השפעת אלכוהול, או לאחר ששתה משקה משכר וטרם חלף פרק הזמן שקבע השר, או כאשר מצוי בגופו סם מסוכן או תוצר חילוף חומרים של סם מסוכן, בניגוד להוראות סעיף 7.

כוללת התייחסות מיוחדת לנסיבות מחמירות של פגיעה במיתקן תקשורת המשמש את התעופה, וחומרתה שווה לעבירה הקבועה בסעיף 7א(1) לפקודת הטלגרף האלחוטי [נוסח חדש], התשל"ב-1972, אשר כוללת התייחסות מיוחדת להפעלת תחנת טלגרף אלחוטי (שהיא מיתקן עזר לטיסה) בלא רישיון או בניגוד לתנאיו "בתחום תדרים המיועד לקשר עם כלי טיס או לפעולת מכשיר עזר לתעופה";

פרק ט': עיצום כספי**סימן א': הפרות**

"כלי טיס גדול" – כלי טיס המשמש להובלת נוסעים או טובין, בתמורה, שמשקלו המרבי המורשה להמראה עולה על 5,700 ק"ג, או עולה על משקל גבוה יותר שקבע השר, דרך כלל או לסוגי כלי טיס, ככל שקבע;

"כלי טיס בינוני" – כלי טיס שאינו כלי טיס גדול ואינו כלי טיס קטן;

"כלי טיס קטן" – כלי טיס שמשקלו המרבי המורשה להמראה אינו עולה על 650 ק"ג, או אינו עולה על משקל גבוה יותר שקבע השר, דרך כלל או לסוגי כלי טיס, ככל שקבע;

"הסכום הבסיסי" – סכום כמפורט להלן, לפי העניין:

(1) לגבי כל אחד מאלה – 150,000 שקלים חדשים:

- (א) בעל רישיון להפעלת בית ספר להדרכה או העוסק בהדרכה לתפקידי עובדי טיס במסגרת תכנית הדרכה מאושרת לפי סעיף 15(2), המורשה להדריך לתפקידי עובדי טיס, בקשר לכלי טיס גדולים;
- (ב) בעל רישיון הפעלה אווירית המורשה להפעיל כלי טיס גדול;
- (ג) בעל רישיון להפעלת מכוון בדק המורשה לבצע פעולות בדק בכלי טיס גדול, במנוע של כלי טיס כאמור, במדחף שלו או בצידוד תעופתי המשמש אותו;

ד ב ר י ה ס ב ר

הגדולה בין בעלי הרישיונות המוסדרים, בעת הטלת עיצומים כאמור.

שונות זו מקבלת ביטוי, בין השאר, גם בהצעת החלוקה הראשונית של הפרות לפי סוגי המפרים וההפרות, כפי שיפורט להלן.

החוק המוצע קובע "סכום בסיסי", שהוא אמת המידה הבסיסית לקביעת שיעור העיצום.

ביחס לקבוצות שונות של בעלי רישיונות נקבעו סכומים בסיסיים שונים, המביאים בחשבון, כפי שצוין לעיל, את השונות שיש בין קבוצות שונות של בעלי רישיון. כך, למשל, הסכום הבסיסי הגבוה ביותר, העומד על 150,000 שקלים חדשים, קבוע לגבי לבעלי רישיונות ביחס ל"כלי טיס גדולים" המובילים נוסעים או מטען בתמורה, בעלי רישיון נת"א ורישיון להפעלת שדה תעופה, באופן הנותן ביטוי לא רק למידת האחריות המוטלת על בעלי רישיונות אלה – וממילא התוצאות האפשריות של הפרות דיני הטיס על ידיהם – אלא גם לאופי הפעילות הכלכלית (עסקית בעיקרה) שבה הם נוטלים חלק ולהיקפה.

מנגד, הסכום הבסיסי הנמוך ביותר, העומד על 1,000 שקלים חדשים, קבוע ביחס למפעילים אוויריים בהפעלה פרטית, עובדי טיס בתפקידים מסוימים (שאינם טייסי כלי טיס גדולים המובילים נוסעים או מטען בתמורה,

סעיפים 126 עד 142 רגולטורי יעיל ומהיר, המוטל על ידי הרשות המינהלית ומטרתו להביא להגברת הציות של ציבור המפוקחים. לנוכח העובדה שמדובר בהליך מינהלי, עשויה יעילותו ומהירותו לשמש גורם מרתיע ולהביא להקטנת השכיחות של הפרת החובות שבשלהן ניתן להטילו. הטלת העיצום הכספי נבדלת מהטלת סנקציה פלילית בכך שהיא אינה מלווה בקלון החברתי שכרוכה בו הרשעה בפלילים, והיא אף אינה גוררת אחריה רישום פלילי.

אחד הליקויים העיקריים שנמצאו בביקורת ה-FAA לגבי חקיקת התעופה הישראלית, הוא העדר תשתית לאכיפה אפקטיבית של כלל דיני הטיס, ובפרט העדר טווח אפקטיבי של קנסות אורחיים, בשל הפרות של כלל דיני הטיס.

לפיכך מוצע לכוון מנגנון של עיצומים כספיים לכלל ההפרות של ההוראות לפי החוק, כאשר במסגרתו יוסמך מנהל רשות התעופה האזרחית, להטיל עיצומים כספיים על שורה של גורמים המוסדרים מכוח דיני הטיס.

סעיף 126 נוכח המגוון שבעולם הטיס, והעובדה שדיני הטיס מסדירים בכפיפה אחת בעלי רישיונות מסוגים שונים, מוצע לדרג את שיעורי העיצומים שיוסמך המנהל להטיל, וזאת במטרה להביא בחשבון את השונות

- (ד) בעל רישיון להפעלת יחידת נת"א;
- (ה) בעל רישיון להפעלת שדה תעופה לפי סעיף 31;
- (ו) בעל רישיון ייצור המורשה לייצר כלי טיס גדול, מנוע של כלי טיס כאמור או מדחף שלו;
- (2) לגבי כל אחד מאלה – 20,000 שקלים חדשים:
- (א) בעל רישיון להפעלת בית ספר להדרכה או העוסק בהדרכה לתפקידי עובדי טיס במסגרת תכנית הדרכה מאושרת לפי סעיף 15(2), המורשה להדריך לתפקידי עובדי טיס, בקשר לכלי טיס בינוניים, או בקשר לכלי טיס בינוניים וקטנים, בלבד;
- (ב) בעל רישיון הפעלה אווירית המורשה להפעיל כלי טיס בינוניים, או כלי טיס בינוניים וקטנים, בלבד;
- (ג) בעל רישיון להפעלת מכון בדיק המורשה לבצע פעולות בדיק בכלי טיס בינוניים, או בכלי טיס בינוניים וקטנים, בלבד, במנוע של כלי טיס כאמור, במדחף שלהם או בצידוד תעופתי המשמש אותם;
- (ד) בעל רישיון ייצור המורשה לייצר כלי טיס בינוני או קטן, בלבד, מנוע של כלי טיס כאמור או מדחף שלהם;
- (3) לגבי כל אחד מאלה – 5,000 שקלים חדשים:
- (א) בעל רישיון להפעלת בית ספר להדרכה או העוסק בהדרכה לתפקידי עובדי טיס במסגרת תכנית הדרכה מאושרת לפי סעיף 15(2), המורשה להדריך לתפקידי עובדי טיס, בקשר לכלי טיס קטנים בלבד;
- (ב) בעל רישיון הפעלה אווירית המורשה להפעיל כלי טיס קטן בלבד;
- (ג) בעל רישיון להפעלת מכון בדיק המורשה לבצע פעולות בדיק בכלי טיס קטן בלבד, במנוע של כלי טיס כאמור, במדחף שלו או בצידוד תעופתי המשמש אותו;
- (ד) בעל רישיון להפעלת מנחת לפי סעיף 31;

ד ב ר י ה ס ב ר

באחריות הרבה ביותר לחיי אדם; בדרגה הנמוכה – כל שאר עובדי הטיס.

הדירוג המוצע והשונות בסכום העיצום הכספי הבסיסי משקף את השוני האיכותי והכמותי בהיקף הכלכלי של הפעילות בין מפעילי התעופה הספורטיבית והכללית, על כל המעטפת שלהם, לבין המובילים האוויריים והמעטפת שלהם.

נוסף על השונות בין הסכומים הבסיסיים השונים, קובעים ההסדרים המוצעים שיעורים יחסיים שונים מתוך הסכומים הבסיסיים, וזאת ביחס להפרות שונות של דיני הטיס, בהתאם לחומרתן היחסית. מדרג זה נובע הן מחומרת ההפרה מבחינת הסיכון לחיי אדם, והן מהערכת הסיכוי לכך שאכן תבוצע ההפרה וההרתעה המבוקשת.

בהפרות החמורות פחות מוצע כי גובה העיצום הכספי יהיה שיעור מסוים, חלקי, מהסכום הבסיסי דלעיל.

או מפקחים על תעבורה אווירית) ומפעילי כלי רחיפה, באופן הנתון ביטוי לא רק למידת האחריות המופחתת יחסית המוטלת עליהם (עובדי טיס בתפקידים זוטרים יחסית, מפעילי כליים פרטיים כמובהק ועוד) אלא גם לאופי הפעילות הכלכלית (מצומצמת או פרטית, להבדיל ממסחרית) שבה הם נוטלים חלק.

בתוך קבועים סכומים בסיסיים בשיעורי ביניים, העומדים על 20,000 שקלים חדשים ועל 5,000 שקלים חדשים, ביחס לבעלי רישיונות "ביניים", דוגמת בעלי רישיונות שונים הנוגעים להפעלת כלי טיס בינוניים וקטנים, בעל רישיון להפעלת מנחת, עובד טיס שהוא טייס של כלי גדול או מפקח על תעבורה אווירית ועוד.

מבחינת עובדי הטיס עצמם, מוצעת, לצורך קביעת עיצומים כספים "אישיים" שיוטלו עליהם, חלוקה לשניים: בדרגה הגבוהה – טייסים של כלי טיס גדולים המובילים נוסעים או מטען, ומפקחי התעבורה האווירית, הנושאים

- (ה) בעל רישיון ייצור המורשה לייצר ציוד תעופתי בלבד;
- (ו) עובד טיס שהוא טייס של כלי טיס גדול או מפקח על תעבורה אווירית;
- (ז) בעל רישיון להדרכה להפעלת כלי רחיפה לפי סעיף 84;
- (4) לגבי כל אחד מאלה – 1,000 שקלים חדשים:
- (א) מפעיל אווירי בהפעלה פרטית;
- (ב) עובד טיס שאינו טייס של כלי טיס גדול או מפקח על תעבורה אווירית;
- (ג) מפעיל כלי רחיפה.

127. המנהל רשאי להטיל עיצום כספי לפי הוראות פרק זה בגובה הסכום הבסיסי, על כל אחד מאלה:

- (1) עובד טיס שביצע תפקיד שאינו מורשה לבצעו על פי רישיונו, בניגוד להוראות סעיף 2;
- (2) עובד טיס שמילא את תפקידו בלא תעודה רפואית תקפה או בניגוד לתנאים הקבועים בה או כשחל שינוי במצב בריאותו העלול לפגוע ביכולתו למלא את תפקידו, בניגוד להוראות סעיף 6(א);
- (3) מי ששימש כאיש צוות בכלי טיס ישראלי המופעל בשטחה של מדינה חברה, בלא אישור מאת הרשויות המוסמכות של אותה מדינה, בניגוד להוראות סעיף 9(ב);
- (4) בעל רישיון להפעלת בית ספר להדרכה שהפר תנאי מתנאי רישיונו המפורטים בסעיף 13(ב) או (ג)1(1) עד (5), בניגוד להוראות סעיף 12;
- (5) עובד טיס שהדריך לתפקידי עובדי טיס, בניגוד להוראות סעיף 15;
- (6) בעל רישיון הפעלה אווירית שהפר הוראה מההוראות הקבועות במפרטי ההפעלה המהווים חלק מרישיונו, המפורטות בסעיף 17(ב)1(1) ו-2, בניגוד להוראות סעיף 16;
- (7) בעל רישיון להפעלת מכון בדיק שהפר תנאי מתנאי רישיונו המפורטים בסעיף 22(ב)1(1) עד (3), בניגוד להוראות סעיף 21;
- (8) מי שביצע פעולות בדיק, בניגוד להוראות סעיף 23(א);

ד ב ר י ה ס ב ר

מפורש לפי החוק – בידי בעל רישיון להפעלת בית ספר להדרכה, בעל רישיון הפעלה אווירית, בעל רישיון להפעלת מכון בדיק, בעל רישיון להפעלת יחידת נ"א, בעל רישיון להפעלת שדה תעופה או מנחת ובעל רישיון ייצור; עובד טיס שהדריך לתפקידי עובדי טיס בניגוד לחוק; מי שביצע פעולות בדיק ואינו מורשה לכך; מפעיל אווירי שקיבל שירותי בדיק ממי שאינו מורשה לכך; מי שהפעיל מיתקן עזר לטיסה שלא אושר על ידי המנהל, בניגוד לחוק; מי שהפעיל כלי טיס בלא שקיימת לגביו תעודת כושר טיסה תקפה; מי שהפעיל כלי טיס בניגוד להוראות המנהל לקרקוע כלי הטיס לפי סעיף 74; מי שהפעיל כלי רחיפה בניגוד לחוק ובעל רישיון הדרכה להפעלת כלי רחיפה שנתן הדרכה שאינו מורשה לתיתה; מי שהפעיל, בשטח ישראל, כלי טיס שאינו רשום במדינה חברה ואינו כלי טיס של מדינה זרה בלא אישור המנהל.

כך מבקש ההסדר המוצע לגלם בתוכו התייחסות לא רק למאפיינים השונים של בעלי הרישיון אלא גם למאפייני החומרה השונים של ההתנהגויות המוסדרות, וזאת במטרה ליצור הסדר שיהיה לא רק יעיל, מרתיע ומגשים את תכלית האכיפה וההסדרה של דיני הטיס, אלא גם מידתי ושקול.

סעיף 127 הסעיף המוצע מסמיך את מנהל ר"א להטיל עיצומים כספיים בגובה הסכום הבסיסי ביחס לשורה של הפרות שחומרתן חמורה ביותר.

כך, בקבוצה זו נכללות התנהגויות דוגמת ביצוע תפקיד שלא הורשה ברישיון על ידי עובד טיס; מילוי תפקיד על ידי עובד טיס שעה שאין לו תעודה רפואית או שחל במצבו הבריאותי שינוי היכול לפגוע ביכולתו למלא את תפקידו; הפרת תנאי ברישיון שהמנהל הוסמך לקבוע אותו באופן

- (9) מפעיל אווירי שקיבל שירותי בדק לכלי טיס או לציוד תעופתי ממני שאינו מורשה לכך לפי סעיף 23(א), בניגוד להוראות סעיף 23(ב);
- (10) בעל רישיון להפעלת יחידת נת"א שהפר תנאי מתנאי רישיונו המפורטים בסעיף 27(ב)(1) עד (3), בניגוד להוראות סעיף 26;
- (11) בעל רישיון להפעלת שדה תעופה או מנחת שהפר תנאי מתנאי רישיונו המפורטים בסעיף 31(ב)(1) עד (3), בניגוד להוראות סעיף 30;
- (12) מי שהפעיל מיתקן עזר לטיסה שלא אושר בידי המנהל, בניגוד להוראות סעיף 33(א);
- (13) בעל רישיון ייצור שהפר תנאי מתנאי רישיונו המפורט בסעיף 49(ג)(1) ו-(2), בניגוד להוראות סעיף 48;
- (14) מי שהפעיל כלי טיס בלי שקיימת לגביו תעודת כושר טיסה תקפה, בניגוד להוראות סעיף 60(א);
- (15) מי שהפעיל כלי טיס בניגוד להוראת המנהל שניתנה לפי סעיף 74;
- (16) מי שהפעיל כלי רחיפה, בלי שהתקיים תנאי מהתנאים לפי סעיף 81(א)(2) ו-(3);
- (17) בעל רישיון הדרכה להפעלת כלי רחיפה שנתן הדרכה להפעלת כלי רחיפה שאינו מורשה לתתה על פי רישיונו, בניגוד להוראות סעיף 84(א);
- (18) מי שהפעיל, בשטח ישראל, כלי טיס שאינו רשום במדינת ישראל או במדינה חברה ואינו כלי טיס של מדינה זרה כמשמעותו בסעיף 151, ללא אישור המנהל, בניגוד להוראות סעיף 150(א).

128. המנהל רשאי להטיל עיצום כספי לפי הוראות פרק זה בסכום השווה ל-50% מהסכום הבסיסי, על כל אחד מאלה:

- (1) עובד טיס שהפר חובה, הגבלה או תנאי החלים עליו לפי סעיף 8;
- (2) בעל רישיון כאמור בסעיף 10 שהעסיק אדם או הציב עובד טיס, בניגוד להוראות אותו סעיף;
- (3) בעל רישיון להפעלת בית ספר להדרכה שהפר חובה החלה עליו לפי סעיפים 14 או 42(ב)(1) או (2);
- (4) בעל רישיון הפעלה אווירית שהפר חובה החלה עליו לפי סעיפים 19(3) או 42(ב)(1) או (2);
- (5) מבצע פעולות בדק שהפר חובה החלה לגביו לפי סעיף 24(1) עד (5);

ד ב ר י ה ס ב ר

כאמור, בעניין שנקבעה הסמכה מפורשת ומפורטת לקבוע לגביו חובות בתקנות; בעלי רישיונות מסוימים שהפרו חובות בהעסקת עובד טיס בניגוד להוראות סעיף 10 החוק; מבצע פעולות בדק שהפר חובות מסוימות שחלות עליו; מי שהפעיל כלי טיס בלי שהיתה לגביו תעודת רישוי תקפה; מי שהפעיל כלי טיס המדורג בדירוג טיס שהפעלתו אסורה; מי שהפעיל כלי טיס שאינו במצב כשיר לטיסה, אינו מתוחזק בהתאם לתכניות הבדק או שלא מתקיימים לגביו כללי הכושר האווירי שלפיהם תוכן ויוצר או בניגוד למגבלות הפעלה; מפעיל אווירי שהפר תנאי או חובה

סעיף 128 הסעיף המוצע מסמיך את מנהל רת"א להטיל עיצומים כספיים בגובה 50% מהסכום הבסיסי, ביחס לשורה של הפרות ברמת חומרה גבוהה יחסית.

כך, בקבוצה זו נכללות הפרות של תנאי או מגבלה שהוטלו בחוק או לפי החוק על בעלי רישיונות (עובדי טיס, בעל רישיון להפעלת בית ספר להדרכה, בעל רישיון הפעלה אווירית, בעל רישיון להפעלת מכון בדק, בעל רישיון להפעלת יחידת נת"א, בעל רישיון להפעלת שדה תעופה או מנחת או בעל רישיון ייצור) או הפרה של תנאי או מגבלה שהוטלו לפי החוק על בעלי רישיונות

- (6) בעל רישיון להפעלת מכון בדיק שהפר חובה החלה עליו לפי סעיפים 24(6) או 42(ב)(1) או (2);
- (7) בעל רישיון להפעלת יחידת נת"א שנתן שירותי נת"א שלא על בסיס מידע תעופתי עדכני או שלא בהתאם לנוהלי התיאום, בניגוד להוראות סעיף 28, או הפר חובה החלה עליו לפי סעיפים 29(3) או 42(ב)(1) או (2);
- (8) בעל רישיון להפעלת שדה תעופה או מנחת שהפר חובה או הוראה החלה עליו לפי סעיפים 32(1) עד (9) או 42(ב)(1) או (2);
- (9) מי שהתקין, תיחזק או הפעיל מיתקן עזר לטיסה שלא בהתאם לתנאי האישור שנתן המנהל, בניגוד להוראות סעיף 33(א);
- (10) בעל רישיון ייצור שהפר חובה החלה עליו לפי סעיף 51(4)(א) עד (ד);
- (11) מי שהפעיל כלי טיס בלי שקיימת לגביו תעודת רעש תקפה, בניגוד להוראות סעיף 61(א);
- (12) מי שהפעיל כלי טיס המדורג בדירוג רעש שהפעלתו אסורה לפי סעיף 63, בניגוד להוראות הסעיף האמור;
- (13) מי שהפעיל כלי טיס כשכלי הטיס אינו במצב כשיר לטיסה או אינו מתוחזק בהתאם לתכנית הבדיק, או הפעילו כשלא מתמלאים לגבי כללי הכושר האווירי או בניגוד למגבלות ההפעלה שבספר הטיסה או במסמך אחר שקבע השה, בניגוד להוראות סעיף 64(א);
- (14) מפעיל אווירי שהפר תנאי או חובה החלים עליו לפי סעיף 64(ב);
- (15) מי שהפעיל כלי טיס או ציוד תעופתי שלא בהתאם להוראות כושר אווירי שניתנו לגבי אותו כלי טיס או ציוד תעופתי, ושנמסרו לו, בניגוד להוראות סעיף 66(ג);
- (16) גורם האחראי לביצוע פעולות בדיק בכלי טיס, שלא עדיין את תכנית הבדיק של כלי הטיס בהתאם להוראות כושר אווירי שנמסרו לו, בניגוד להוראות סעיף 66(ד);
- (17) מי שהפעיל כלי טיס כשלא מאיישים את כלי הטיס אנשי צוות במספר ובתפקידים כפי שקבע השר לפי סעיף 67, בניגוד להוראות לפי הסעיף האמור;
- (18) מי שהפעיל כלי טיס בניגוד לכללי טיסה שנקבעו לפי סעיף 69;
- (19) בעל רישיון הפעלה אווירית שקיבל חומר מסוכן להובלה בניגוד להוראות סעיף 71(ב)(2), או הוביל חומר מסוכן בכלי טיס שהובלתו נאסרה לפי סעיף 71(ג)(4), או איש צוות שהפעיל חומר מסוכן בכלי טיס או עשה בו שימוש בניגוד להוראות לפי סעיף 71(ה)(1);
- (20) מי שהפעיל כלי רחיפה, בלי שהתקיים תנאי מהתנאים לפי סעיף 81(א)(1), (4) ו- (5) או בניגוד לכללי רחיפה שנקבעו לפי סעיף 85(א);

ד ב ר י ה ס ב ר

לחוק או הוביל חומר מסוכן שהובלתו נאסרה, או איש צוות שעשה שימוש בחומר מסוכן בניגוד להוראות לפי החוק; מי שהפעיל, בשטח ישראל, כלי טיס שאינו רשום במדינה חברה ואינו כלי טיס של מדינה זרה כמשמעותו שלא בהתאם לתנאי אישור המנהל; מי שהפעיל כלי טיס אזרחי שאינו כלי טיס משטרתי, בתשתית משטרית שלא אושרה לכך בידי המנהל; מי שהפעיל כלי טיס אזרחי בתשתית צבאית שלא אושרה לכך בידי המנהל.

החלים עליו; מי שהפעיל כלי טיס או ציוד תעופתי שלא בהתאם להוראות כושר אווירי שניתנו לגביו; מי שאחראי לביצוע פעולות בדיק בכלי טיס שלא עדיין את תכנית הבדיק שלו בהתאם להוראות כושר אווירי שנמסרו לו; מי שהפעיל כלי טיס כשלא מאיישים אותו אנשי צוות במספר ובתפקידים שנקבעו; מי שהפעיל כלי טיס בניגוד לכללי טיסה שנקבעו ומי שהפעיל כלי רחיפה בניגוד לתנאים או לכללים שנקבעו; מי שקיבל חומר מסוכן להובלה בניגוד

(21) מי שהפעיל, בשטח ישראל, כלי טיס שאינו רשום במדינת ישראל או במדינה חברה ואינו כלי טיס של מדינה וזה כמשמעותו בסעיף 151, שלא בהתאם לתנאי אישור המנהל, בניגוד להוראות סעיף 150(א);

(22) מי שהפעיל כלי טיס אזרחי שאינו כלי טיס משטרתי, בתשתית משטרתית או אגב שימוש בה, בלא אישור המנהל, בניגוד להוראות סעיף 154(ג);

(23) מי שהפעיל כלי טיס אזרחי בשדה תעופה או במנחת שהוא תשתית צבאית, בלא אישור המנהל בניגוד להוראות סעיף 155(ג)(1);

(24) מי שהפעיל כלי טיס אזרחי תוך שימוש במיתקן עזר לטיסה שהוא תשתית צבאית, בלא אישור המנהל, בניגוד להוראות סעיף 155(ג)(2).

129. המנהל רשאי להטיל עיצום כספי לפי הוראות פרק זה בסכום השווה ל-25% מהסכום הבסיסי, על כל אחד מאלה:

עיצום כספי
בשיעור 25%
מהסכום הבסיסי

(1) מי שביצע תחזוקה קלה בכלי טיס, בניגוד לתנאים שנקבעו לפי סעיף 25;

(2) בעל רישיון לפי חוק זה החייב בביטוח תקף לפי הוראות סעיפים 42(א) או 50, שאין בידו ביטוח כאמור, בניגוד להוראות הסעיפים האמורים;

(3) בעל רישיון לפי חוק זה שהפר תנאי מתנאי רישיונו או חובה החלה עליו לפי חוק זה, שאינם מפורטים בסעיפים 127 ו-128, לרבות חובה שנקבעה לפי סעיפים 42(ב)(3) ו-4(4) או 51(4)(ה) ו-1(1);

(4) מי שהפעיל כלי טיס שאינו רשום בפנקס הרישום או שלא קיימת לגביו תעודת רישום תקפה, בניגוד להוראות סעיף 53;

(5) מי שהפעיל כלי טיס בלא ציוד תעופתי שקבע השר לפי סעיף 65, או כשהציוד כאמור אינו תקין או אינו מופעל בידי המורשה לכך, בניגוד להוראות לפי הסעיף האמור;

(6) מי שהמריא כלי טיס או הנחיתו, בניגוד להוראות סעיף 72;

(7) מי שהפעיל כלי טיס בניגוד להוראות תעבורה אווירית שניתנו לפי סעיף 77, או שלא בהתאם להוראות יחידת נת"א שניתנו לפי סעיף 77(1), בניגוד להוראות אותו סעיף;

(8) מי שהפעיל כלי טיס אזרחי במרחב אווירי שהוקצה לתעופה הצבאית כאמור בסעיף 75, לרבות במרחב אווירי שבו ניתנים שירותי ניהול התעבורה האווירית בידי צבא הגנה לישראל, בלא אישור מראש מאת היחידה הצבאית המנהלת את התעבורה האווירית באותו מרחב או שלא בהתאם להוראותיה, בניגוד להוראות סעיף 155(ג)(3);

ד ב ר י ה ס ב ר

או שכלי הטיס אינו מופעל בידי מי שהורשה לכך; מי שהמריא או הנחית כלי טיס בניגוד להוראות סעיף 72; מי שהפעיל כלי טיס בניגוד להוראות תעבורה אווירית שניתנו או שלא בהתאם להוראות יחידת נת"א; מי שהפעיל כלי רחיפה באזור שאינו אזור שמוותר לפעילות כלים כאמור, או שלא בהתאם להוראות יחידת נת"א, או כשאינו בקיא בהוראות תעבורה אווירית החלות במרחב האווירי הסמוך לאזור פעילות כלי הרחיפה ומי שהפר הוראת שעה שקבע המנהל לפי החוק; מי שהפעיל כלי טיס אזרחי במרחב אווירי שהוקצה לתעופה הצבאית או במרחב אווירי שבו ניתנים שירותי נת"א בידי צבא הגנה לישראל, בלא אישור מראש מאת היחידה הצבאית האמורה או שלא בהתאם להוראותיה.

סעיף 129 הסעיף המוצע מסמיך את מנהל רת"א להטיל עיצומים כספיים בגובה 25% מהסכום הבסיסי, ביחס לשורה של הפרות ברמת חומרה בינונית, או שהצפי להפרתן הוא נמוך.

כך, בקבוצה זו נכללות התנהגויות מפרות דוגמת מי שביצע פעולת תחזוקה קלה בכלי טיס בניגוד לתנאים שנקבעו; בעל רישיון לפי החוק החייב בביטוח, שאין בידו ביטוח כנדרש; בעל רישיון שהפר תנאי מתנאי רישיונו או חובות מסוימות שאינן מנויות בסעיפים 127 או 128, לרבות חובות תיעוד ודיווח; מי שהפעיל כלי טיס שאינו רשום בפנקס או שאין לגביו תעודת רישום תקפה; מי שהפעיל כלי טיס בלא ציוד תעופתי שנקבע או שהציוד אינו תקין

- (9) מי שהפעיל כלי רכיפה באזור שאינו אזור פעילות לכלי רכיפה מאותו סוג שנקבע בהוראות התעבורה האווירית כאמור בסעיף 83(א), הפר תנאי מהתנאים שקבע השר לפי אותו סעיף, או הפעיל כלי רכיפה כשאינו בקיא בהוראות התעבורה האווירית החלות במרחב האווירי הסמוך לאזור פעילותו של כלי הרכיפה, בניגוד להוראות סעיף 83(ב);
- (10) מי שהפעיל כלי רכיפה שלא בהתאם להוראות יחידת נת"א שניתנו לפי סעיף 83(ג), בניגוד להוראות אותו סעיף;
- (11) מי שהפר הוראת שעה שקבע המנהל לפי סעיף 145(א) או (ב), שפורסמה ברשומות.

130. עיצום כספי בשיעור 10% מהסכום הבסיסי
 עיצום כספי בשיעור 10% מהסכום הבסיסי, על כל אחד מאלה:

- (1) מי שהפעיל כלי טיס שאינו מסומן בסימני לאומיותו ורישומו, בניגוד להוראות לפי סעיף 59(א) או בלי שקבועים עליו סימני זיהוי, בניגוד להוראות לפי סעיף 59(ב);
- (2) מי שהפעיל כלי טיס בלי שמצוי בו מסמך מהמסמכים שהוא נדרש לשאתם לפי סעיף 68, בניגוד להוראות אותו סעיף;
- (3) מי שהפעיל כלי טיס וגרם בכך לרעש העולה על מפלס הרעש שקבע השר לפי סעיף 70(א), בניגוד להוראות אותו סעיף.

סימן ב': הטלת עיצום כספי

131. (א) היה למנהל יסוד סביר להניח כי אדם הפר הוראה מההוראות לפי חוק זה כאמור בסימן א' (בפרק זה – המפר), ובכוונתו להטיל עליו עיצום כספי לפי אותו סימן, ימסור למפר הודעה על כוונה להטיל עליו עיצום כספי (בפרק זה – הודעה על כוונת חיוב).

(ב) בהודעה על כוונת חיוב יציין המנהל בין השאר את אלה:

- (1) המעשה או המחדל (בפרק זה – המעשה), המהווה את ההפרה;
- (2) שיעור העיצום הכספי והתקופה לתשלומו;
- (3) זכותו של המפר לטעון את טענותיו לפני המנהל לפי הוראות סעיף 132;
- (4) שיעור התוספת על העיצום הכספי בהפרה נמשכת או חוזרת לפי סעיף 134.

ד ב ר י ה ס ב ר

סעיף 131 הסעיף המוצע עוסק באופן הפעלת הסמכות להטיל עיצום כספי על ידי מנהל רת"א, ולפיו, בהתקיים התשתית הראייתית המנהלית, המעידה על ביצוע הפרה הקבועה בסימן א' לפרק ט', ימסור המנהל לאדם המפר הודעה על כוונתו להטיל עיצום כספי (להלן – הודעה על כוונת חיוב).

בהודעה על כוונת חיוב יציין המעשה או המחדל המהווה את ההפרה, שיעור העיצום הכספי המוטל והתקופה לתשלומו, זכות המפר לטעון את טענותיו לפני המנהל ביחס לכוונתו להטיל את העיצום הכספי, וכן שיעור התוספת על העיצום הכספי, אם תימשך ההפרה.

סעיף 130 הסעיף המוצע מסמיך את מנהל רת"א להטיל עיצומים כספיים בגובה 10% מהסכום הבסיסי, ביחס לשורה של הפרות ברמת חומרה נמוכה יחסית, או שהצפי להפרתן נמוך ביותר.

כך, בקבוצה זו נכללות התנהגויות מפרות דוגמת מי שהפעיל כלי טיס שאינו מסומן בסימני לאומיותו ורישומו או בלי שקבועים עליו סימני זיהוי; מי שהפעיל כלי טיס בלי שיימצאו בו מסמכים שהוא נדרש על פי החוק לשאתם ומי שהפעיל כלי טיס וגרם בכך לרעש העולה על מפלס רעש שנקבע.

132. מפר שנמסרה לו הודעה על כוונת חיוב לפי הוראות סעיף 131 רשאי לטעון את טענותיו בכתב, לפני המנהל, לעניין הכוונה להטיל עליו עיצום כספי ולעניין סכומו, בתוך 30 ימים ממועד מסירת ההודעה.
133. (א) טען מפר את טענותיו לפני המנהל לפי הוראות סעיף 132, יחליט המנהל, לאחר ששקל את הטענות שנטענו, אם להטיל עיצום כספי, ורשאי הוא להפחית את סכום העיצום הכספי לפי הוראות סעיף 135(ב).
- (ב) (1) החליט המנהל לפי הוראות סעיף קטן (א) להטיל על מפר עיצום כספי, ימסור לו דרישה לשלם את העיצום הכספי (בפרק זה – דרישת חיוב); בדרישת החיוב יציין המנהל, בין השאר, את סכום העיצום הכספי המעודכן והתקופה לתשלומו.
- (2) החליט המנהל לפי הוראות סעיף קטן (א) שלא להטיל על מפר עיצום כספי, ימסור לו הודעה על כך.
- (ג) לא ביקש המפר לטעון את טענותיו לפי הוראות סעיף 132, בתוך 30 ימים מיום שנמסרה לו ההודעה על כוונת חיוב, יראו הודעה זו, בתום 30 הימים האמורים, כדרישת חיוב שנמסרה למפר במועד האמור.
134. (א) בהפרה נמשכת ייווסף על העיצום הכספי החלק החמישים שלו לכל יום שבו נמשכת ההפרה.
- (ב) בהפרה חוזרת ייווסף על העיצום הכספי שהיה ניתן להטיל בשלה אילו היתה הפרה ראשונה, סכום השווה לעיצום הכספי כאמור; לעניין זה, "הפרה חוזרת" – הפרת הוראה מההוראות לפי חוק זה כאמור בסימן א', בתוך שנתיים מהפרה קודמת של אותה הוראה שבשלה הוטל על המפר עיצום כספי או שבשלה הורשע.
135. (א) המנהל אינו רשאי להטיל עיצום כספי בסכום הנמוך מהסכומים הקבועים סכומים מופחתים בסימן א', אלא לפי הוראות סעיף קטן (ב).

ד ב ר י ה ס ב ר

- סעיף 132** מוצע לתת למפר שקיבל הודעה על כוונת חיוב, זכות לטעון את טענותיו לעניין כוונת המנהל להטיל עליו עיצום כספי, בכתב, לפני המנהל, וזאת בתוך 30 ימים מיום מסירת ההודעה.
- ההוראה נועדה לאפשר להקנות למפר זכות שימוע ולאפשר לו לממשה, כמקובל בהליך מינהלי.
- סעיף 133** מוצע להסמיך את המנהל, לאחר ששמע ושקל את טענותיו של המפר, להחליט האם להטיל את העיצום הכספי אם לאו. המנהל מוסמך גם, במסגרת החלטתו, להפחית את סכום העיצום הכספי, בהתאם להוראות שיפורטו להלן (סעיף 135 המוצע).
- החליט המנהל להטיל על המפר עיצום כספי, ימסור לו דרישה לשלם את העיצום הכספי (להלן – דרישת חיוב), שבה יציין גם סכום העיצום הכספי המעודכן שעל המפר לשלם וכן התקופה לתשלומו.
- עוד מוצע לקבוע כי במקרה שבו המפר בחר שלא לטעון את טענותיו, יראו את ההודעה על כוונת חיוב שנמסרה לו, כדרישת חיוב, שנמסרה במועד האמור. זאת כדי למנוע סרבול מיותר הכרוך במסירת הודעה נוספת על ידי הממונה וכיוון שלא חל שינוי מאז משלוח ההודעה על כוונת חיוב.
- סעיף 134** הסעיף המוצע קובע הוראות לעניין הפרה נמשכת או הפרה חוזרת שביצע המפר.
- במקרה שבו מתבצעת הפרה נמשכת מוצע לקבוע כי לסכום העיצום הכספי הקצוב המקורי שהוטל בשל ההפרה שבוצעה, ייווסף סכום יומי נוסף, בשיעור של אחד חלקי חמישים מסכום העיצום הכספי המקורי, לכל יום שבו נמשכת ההפרה על ידי המפר.
- כך, אי-מילוי החובה שהופרה במשך תקופה ארוכה ומתמשכת תגרור הטלת עיצום כספי מוגבר, שהוא פועל יוצא של משך התקופה שבמהלכה בוצעה ההפרה.
- כמו כן מוצע לקבוע כי במקרה של הפרה חוזרת – שהיא הפרה שבוצעה בתוך שנתיים מביצוע הפרה קודמת שבשלה הוטל עיצום כספי או שבשלה הורשע המפר – ייווסף על סכום העיצום הכספי הקצוב שהיה ניתן להטילו בשלה, אילו בוצעה לראשונה, סכום נוסף, בשיעור זהה.
- סעיף 135** מוצע לקבוע כי המנהל אינו רשאי להטיל עיצום כספי בסכום הנמוך מהסכומים שנקבעו בחוק או לפי הוראותיו, וזאת כדי ליצור צפיות, בהירות וודאות.
- עם זאת, בצד עיקרון זה ומתוך הכרה באפשרות כי ייתכנו נסיבות שיצדיקו הקלה, מוצע לקבוע כי השר, בהסכמת שר המשפטים, יהיה רשאי לקבוע בתקנות סוגי מקרים, נסיבות ושיקולים שבשלהם יהיה המנהל רשאי להפחית את סכום העיצום הכספי בחוק, וזאת בשיעורים

- (ב) השה, בהסכמת שר המשפטים, רשאי לקבוע מקרים, נסיבות ושיקולים שבשלהם יהיה ניתן להפחית את סכום העיצום הכספי הקבוע בסימן א', בשיעורים שיקבע.
136. (א) עיצום כספי יהיה לפי סכומו המעודכן ביום מסירת דרישת החיוב, ולגבי מפר שלא טען את טענותיו לפני המנהל כאמור בסעיף 133(ג) – ביום מסירת ההודעה על כוונת חיוב; הוגש ערעור לבית משפט לפי סעיף 140 ועוכב תשלומו של העיצום הכספי לפי אותו סעיף – יהיה העיצום הכספי לפי סכומו המעודכן ביום ההחלטה בערעור.
- (ב) סכום העיצום הכספי יעודכן ב־1 בינואר בכל שנה (בסעיף קטן זה – יום העדכון). בהתאם לשיעור עליית המדד הידוע ביום העדכון לעומת המדד שהיה ידוע ביום י"ז בשבט התש"ע (1 בפברואר 2010); הסכום כאמור יעוגל לסכום הקרוב שהוא מכפלה של 10 שקלים חדשים; לעניין זה, "מדד" – מדד המחירים לצרכן שמפרסמת הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה.
- (ג) הודעה על סכום העיצום הכספי המעודכן לפי סעיף קטן (ב) תפורסם ברשומות.

סימן ג': הוראות כלליות

137. העיצום הכספי ישולם בתוך 30 ימים מיום מסירת דרישת החיוב כאמור בסעיף 133.
138. לא שולם עיצום כספי במועד, ייוספו עליו, לתקופת הפיגור, הפרשי הצמדה וריבית לפי חוק פסיקת ריבית והצמדה, התשכ"א-1961³¹ (בפרק זה – הפרשי הצמדה וריבית), עד לתשלומו.
139. עיצום כספי ייגבה לאוצר המדינה, ועל גבייתו תחול פקודת המסים (גבייה)³².
140. (א) על דרישת חיוב לפי פרק זה ניתן לערער לבית משפט השלום, בתוך 30 ימים מיום מסירת הדרישה למערער.

ד ב ר י ה ס ב ר

- בסעיף 136(ג), מוצע כי עדכון סכום העיצום הכספי יפורסם ברשומות.
- סעיף 137** מוצע לקבוע כי מפר ישלם עיצום כספי שהוטל עליו בתוך 30 ימים מיום מסירת דרישת החיוב כאמור בסעיף 133. יצוין כי, בהתאם להוראות סעיף 133 אם בחר המפר שלא לטעון את טענותיו לאחר שנמסרה לו הודעה על כוונת חיוב, בתוך 30 ימים, יראו את ההודעה על כוונת חיוב כדרישת חיוב שנמסרה במועד האמור.
- סעיף 138** מוצע לקבוע כי על תקופת פיגור בתשלום העיצום הכספי, ייוספו הפרשי הצמדה וריבית כהגדרתם בחוק פסיקת ריבית והצמדה, התשכ"א-1961 (להלן – הפרשי הצמדה וריבית).
- סעיף 139** מוצע לקבוע כי העיצום הכספי ייגבה לאוצר המדינה, וכי על גבייתו תחול פקודת המסים (גבייה).
- סעיף 140** מוצע לקבוע כי על דרישת החיוב ויכל המפר לערער לבית משפט השלום, בתוך 30 ימים מיום החלטת המנהל או מיום מסירת דרישת החיוב למפר. כמו כן מוצע לקבוע כי הגשת ערעור כאמור אינה מהווה עילה לעיכוב תשלום העיצום הכספי, אלא אם כן הסכים לכך המנהל או שבית המשפט הורה על כך.
- שייקבעו. כשיקולים אפשריים לעניין יוכלו לשמש מידת שיתוף הפעולה של המפר בגילוי ההפרה והפסקתה, פעולות שביצע מיוזמתו למניעת הישנות ההפרה או עובדת היותה של ההפרה הפרה ראשונה. ההפחתה תתבצע, כאמור, על פי שיעור קבוע שייקבע בתקנות.
- סעיף 136** מוצע לקבוע, בסעיף 136(א) המוצע, כי העיצום הכספי יהיה לפי הסכום המעודכן ביום מסירת ההודעה על כוונת חיוב. במקרה שבו בחר המפר לטעון את טענותיו לפני המנהל ונמסרה לו דרישת חיוב לפי סעיף 133(ב) המוצע, יהיה סכום העיצום הכספי הסכום המעודכן במועד המסירה כאמור, כאשר בחר המפר שלא לטעון את טענותיו לפני המנהל, יראו את ההודעה על כוונת החיוב כדרישת החיוב, וסכום העיצום הכספי יהיה הסכום המעודכן במועד מסירת ההודעה על כוונת חיוב, וזאת לפי הוראות סעיף 133(ג). כמו כן, במקרים שבהם מוגש ערעור לבית משפט שלום, ובמסגרת זו ניתנה הוראה על עיכוב תשלומו של העיצום הכספי, יהיה סכום העיצום הכספי, הסכום המעודכן ביום ההחלטה בערעור.
- בסעיף 136(ב) המוצע נקבע מנגנון לעדכון סכומי העיצום הכספי, בהתאם לשיעור עליית מדד המחירים לצרכן שמפרסמת הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה.

³¹ ס"ח התשכ"א, עמ' 192.

³² חוקי א"י, כרך ב', עמ' 1374.

(ב) אין בהגשת ערעור לפי סעיף זה כדי לעכב את תשלום העיצום הכספי, אלא אם כן הסכים לכך המנהל או אם בית המשפט הורה אחרת.

(ג) החליט בית המשפט לקבל ערעור שהוגש לפי סעיף זה, לאחר ששולם העיצום הכספי, יוחזר סכום העיצום הכספי או כל חלק ממנו אשר הופחת על ידי בית המשפט, בתוספת הפרשי הצמדה וריבית מיום תשלומו עד יום החזרתו.

141. הוטל עיצום כספי לפי פרק זה, רשאי הממונה לפרסם בעיתון או בכל דרך אחרת את דבר הטלת העיצום הכספי וסכומו, את שמו של המפר ואת מהות ההפרה שבשלה הוטל העיצום הכספי ונסיבותיה, ורשאי הממונה להורות למפר לפרסם פרסום כאמור.

142. (א) תשלום עיצום כספי לפי פרק זה לא יגרע מאחריותו הפלילית של אדם בשל הפרת הוראה לפי חוק זה כאמור בסעיף א'.

(ב) הוגש נגד מפר כתב אישום בשל הפרת הוראה לפי חוק זה כאמור בסעיף א', לא ינקוט נגדו המנהל הליכים לפי פרק זה, ואם שילם המפר עיצום כספי – יוחזר לו הסכום ששולם בתוספת הפרשי הצמדה וריבית מיום תשלומו עד יום החזרתו.

פרק י': שונות

143. לא תוגש תובענה נגד בעל כלי טיס, מפעיל אווירי, או מי מטעמם, בשל הסגת גבול, מטרד לציבור או מטרד ליחיד כמשמעותם בפקודת הנוניקין [נוסח חדש]⁵⁵, או בשל רעש חזק או בלתי סביר לפי חוק למניעת מפגעים, התשכ"א-1961⁵⁴, רק בשל כך שכלי טיס הוטס מעל קרקע או רכוש כלשהו, ובלבד שבנסיבות העניין קיימו ההוראות לפי חוק זה הנוגעות להטסה.

144. (א) המנהל רשאי לפטור אדם, לרבות בעל רישיון, תעודה או אישור, לפי חוק זה, וכן לתת פטור לגבי כלי טיס, ציוד תעופתי, שדה תעופה או מנחת, מהוראה מההוראות שנקבעו לפי סעיפים 3(ב), 4(ב), 14, 19, 24, 29, 32, 42(ב), 43, 46, 51, 52, 60, 65, 68, 69(ג), 81, 82, 84, 85, ו-146(א)(7), לפי העניין, אלא אם כן נקבע בהוראות האמורות אחרת, אם מצא כי ההוראה שלגביה מתבקש הפטור אינה סבירה או אינה מתאימה בנסיבות העניין, ובלבד ששוכנע כי יינקטו צעדים מתאימים לשם שמירה על בטיחות התעופה וסדירותה, לשם הגנה על הסביבה ולשם הגנה על בריאות הציבור; אין בהוראות סעיף זה כדי לגרוע מסמכות אחרת של המנהל לתת פטור, לפי כל דין.

ד ב ר י ה ס ב ר

סעיף 143 במטרה לבטל את רובו של דבר המלך על הטיס במושבות (הטלת חיקוקים), 1937, שהוא דבר חקיקה ארכאי (שהחיל על שטח ישראל הוראות מתוך חוקי הטיס האנגליים מ-1920 ומ-1936), מוצע לקבוע הסדר דומה במהותו לזה הקבוע בסעיף 9 לתוספת לחוק האמור, לגבי חסינות דיונית מפני הגשת תביעות בעילות של מטרד והסגת גבול כנגד בעל כלי טיס או מפעילו האווירי, רק בשל טיסת כלי טיס מעל קרקע או רכוש כלשהו, ובלבד שנשמרו ההוראות החוק המוצע לגבי טיסה כאמור. חסינות דיונית זאת הוכרה בפסק דינו של בית המשפט העליון בע"א 404/80 בני עטרות מושב עובדים להתיישבות חקלאית בע"מ נ' מדינת ישראל, פ"ד לח(4) 30.

סעיף 144 ענף התעופה מאופיין ברגולציה תפעולית וטכנית מפורטת מאוד, וזאת לצד התפתחויות טכנולוגיות וארגוניות מהירות המציבות את החקיקה, "במירוץ מתמיד" לעדכון ושינוי בעקבות המציאות.

ואולם אם התקבל ערעור כאמור לאחר ששולם העיצום הכספי, יוחזר העיצום הכספי בתוספת הפרשי הצמדה וריבית מיום תשלומו ועד יום החזרתו.

סעיף 141 מוצע להסמיך את המנהל לפרסם, בעיתון או בכל דרך אחרת, את דבר הטלת העיצום הכספי וסכומו, את שמו של המפר ואת מהות ההפרה שבשלה הוטל העיצום הכספי ונסיבותיה. כמו כן מוצע להסמיך את המנהל להורות למפר לבצע בעצמו פרסום כאמור.

סעיף 142 מוצע לקבוע כי תשלום העיצום הכספי לא יגרע מאחריותו הפלילית של אדם בשל ההפרה.

עם זאת, מפר שהוגש נגדו כתב אישום בשל הפרת הוראות החוק, לא יינקטו נגדו הליכים על ידי המנהל לפי פרק ט' והוא לא יחויב בשל אותה הפרה בתשלום עיצום כספי ואם חויב ושילם את העיצום הכספי, יוחזר לו הסכום ששולם.

⁵⁵ דיני מדינת ישראל, נוסח חדש 10, עמ' 266.

⁵⁴ ס"ח התשכ"א, עמ' 58.

(ב) פטור שניתן לפי סעיף קטן (א), למעט פטור מההוראות שנקבעו לפי סעיפים 3(ב) ו-4(ב), יעמוד לעיון הציבור במשרדי הרשות.

145. (א) המנהל רשאי לקבוע, בהתאם להוראות סעיף זה, הוראת שעה בדבר החלה או יישום, בישראל או על כלי טיס ישראלי, של אמת מידה, נוהל או הליך שארגון התעופה הבין-לאומי קבע אותם או המליץ עליהם, לפי סעיף 37 לאמנה, והכל בסייגים או בלא סייגים; הנוסח המחייב של אמת המידה, הנוהל או ההליך האמורים, יהיה נוסחם באנגלית במועד תחילתה של הוראת השעה כאמור בסעיף קטן (ה).

ד ב ר י ה ס ב ר

את בטיחות הטיסה מצד אחד, ולייעל את התעופה הבין-לאומית באמצעות יצירת "שפה אחידה" לכלל הקהילייה מצד שני. הוראות הפרק השישי לאמנת שיקגו (International Standards and Recommended Practices) מעגנות תפיסה זו. כך, בסעיף 37 לאמנת שיקגו, התחייבו המדינות החברות לשתף פעולה כדי לשמור על אחידות בתקינה, בסטנדרטים, בהליכים ובארגון, בנוגע לכלי טיס, כוח אדם, נתיבי אוויר ושירותי עזר שהם נושאים שבהם אחידות ההסדרים תשפר ותייעל את הטיס. לשם כך הסמיכו המדינות החברות את ICAO לקבוע סטנדרטים מזעריים והמלצות בשורה של נושאים הנוגעים לתעופה הבין-לאומית.

מכוח סמכותו לפי סעיף 37 האמור קבע ICAO שמונה עשר נספחים לאמנת שיקגו, הכוללים תקינה טכנית מפורטת, חלקה מגובשת כסטנדרטים מזעריים מחייבים וחלקה מגובשת כהמלצות בלבד, כאשר ההתחייבות שלקחו עליהן המדינות החברות היא לאמץ את הסטנדרטים הכלולים בנספחים ככל שהדבר מתאים לתנאי התעופה הפנימית ולשיטת המשפט הנהוגה (מומלץ על ידי ICAO לאמץ את התקינה בנספחים כלשונה ממש, וזאת לשם יצירת אחידות מרבית בדינים החלים).

מרבית נספחי אמנת שיקגו מאומצים בחקיקה הישראלית באמצעות תקנות הטיס השונות. בסעיף 38 לאמנת שיקגו התחייבה כל מדינה חברה להודיע ל-ICAO על חריגה מסטנדרטים מזעריים שקבע ICAO כאמור לעיל. במקרה של תיקון לסטנדרטים מזעריים כאמור אשר לא אומצו בחקיקה לאומית של מדינה חברה, יש חובה להודיע על חריגה זאת בתוך 60 ימים מיום שהסטנדרטים המזעריים נכנסו לתוקף.

ארגון ICAO מעביר הודעות אלה בדבר הבדלים בין החקיקה הלאומית לסטנדרטים המזעריים הבין-לאומיים לכל המדינות החברות, כאשר המדינות החברות זכאיות שלא להרשות את הפעלת כלי הטיס של אותה מדינה, שהודיעה על חריגה, בשטחן, או להגביל את כלי הטיס שלהן מלפעול בשטחה של אותה מדינה.

בהתאם לכך קיים צורך חיוני ומהותי לשמור על חקיקת המשנה בתחום הטיס מעודכנת, ולהתאימה, ככל האפשר, לסטנדרטים המזעריים הבין-לאומיים שנקבעים על ידי ICAO. חוסר עדכון וחוסר התאמה של חקיקת המשנה בתחום הטיס לסטנדרטים הבין-לאומיים שקובע ICAO

סמכות הפטור מהווה מכשיר מרכזי ליצירת גמישות הכרחית ביישום החוק והתקנות, והיא נדרשת לשם שמירה על מודתיות ההוראות החקוקות, בפרט כאשר בעת החקיקה לא ניתן לצפות מראש התפתחויות או מצבים מסוימים, המצדיקים החלה מסויגת של הדין.

סמכות הפטור מאפשרת הגשמת המטרות העומדות בבסיס החקיקה, תוך התאמתן למצבים או לשיקולים שהמחוקק או מחוקק המשנה לא צפו בעת החקיקה עצמה.

מבדיקה שנערכה בחקיקת התעופה הבריטית, הקנדית, הניו-זילנדית והאוסטרלית, עולה כי מקובל להעניק למנהל רשות התעופה האזרחית באותן מדינות סמכות פטור רחבה, המתוחמת בהפעלת שיקול דעתו, כן, מחד גיסא, הנורמה החקוקה אינה מתאימה בנסיבות המקרה ולכן יש הצדקה ליתן פטור מתחולה, ומאידך גיסא, ננקטים אמצעים מתאימים לשמירה על רמה שוות ערך של בטיחות הטיסה או אינטרסים אחרים העומדים בבסיס הרגולציה.

כמו כן, אחת מהמלצות ביקורת ה-FAA, שבחנה את חקיקת התעופה בישראל, היא להעביר למנהל רת"א את סמכות הפטור, המסורה היום לשר לפי סעיף 27 לחוק הטיס, בהיות מנהל רת"א הרגולטור המקצועי של התעופה האזרחית, וכן להסדיר את ההליך למתן הפטור בכללים ברורים ולתעד את ההליכים למתן פטור.

בהתאם לכך מוצע להסמיך את מנהל רת"א להעניק פטור מההוראות המקצועיות הפרטניות שנקבעות בתקנות לפי החוק, מוצע לתחום את שיקול דעת המנהל בכך שמצא כי ההוראה שלגביה מתבקש הפטור אינה סבירה או אינה מתאימה בנסיבות אותו עניין, ובלבד ששוכנע כי יינקטו צעדים מתאימים לשמירה על בטיחות התעופה או סדירותה, הגנה על הסביבה ושמירה על בריאות הציבור – שהן המטרות העיקריות שבבסיס חקיקת הטיס בכללותה.

כן מוצע כי פטורים שיינתנו, למעט פטורים במישור הרישוי האישי, יפורסמו לציבור, באופן שיבטיח שקיפות של התהליך על כל המשתמע מכך.

סעיף 145 כמוסבר לעיל בחלק הכללי לדברי ההסבר, אמנת שיקגו מבוססת, בין השאר, על חתימה לאחידות רבה ככל האפשר בסטנדרטים שלפיהם פועלת התעופה האזרחית הבין-לאומית, וזאת במטרה להגביר

(ב) המנהל רשאי לקבוע, בהתאם להוראות סעיף זה, הוראת שעה שתחול על בעלי רישיונות, תעודות או אישורים לפי חוק זה, בעניינים המפורטים להלן, כולם או חלקם, אם סבר כי הדבר חיוני לשם שמירה על בטיחות הטיסה או לשם הגנה על שלום הציבור וכי קיימת דחיפות בקביעת הוראת שעה כאמור:

(1) אמצעי בטיחות שיש לנקוט לגבי כלי טיס, צוותו או הנוסעים שבו;

(2) אמצעי בטיחות שיש לנקוט במכוני בדק או בתשתיות תעופה;

(3) אמצעים נוספים שיש לנקוט לשם שמירה על בטיחות הפעלתם של כלי טיס.

(ג) המנהל יקבע הוראות שעה לפי סעיף זה, לאחר שנתן לאלה שלגביהם יחולו ההוראות האמורות או לגוף המייצג אותם, הזדמנות להביע את עמדתם באותו עניין, ככל האפשר ובשים לב לדחיפות העניין.

(ד) (1) הוראת שעה שנקבעה לפי סעיף קטן (א) תופקד לעיון הציבור במשרדי הרשות וכן תפורסם, נוסף על הפרסום ברשומות, באתר האינטרנט של הרשות, והכל בצירוף הנוסח המחייב באנגלית של אמת המידה, הנוהל או ההליך שלגביהם נקבעה הוראת השעה, וכן, במידת האפשר, בצירוף תרגום לעברית של הנוסח המחייב כאמור.

ד ב ר י ה ס ב ר

ההליך, מוצע כי הוראות בנות פועל תחקי המאמצות הוראות מנספחי אמנת שיקגו באותו עניין ישולבו לתוך אותו דבר חקיקה – תקנות הטיס הרלוונטיות – לצורך יצירת ודאות ובהירות ומניעת חוסר קוהרנטיות.

עם זאת, במטרה ליצור רציפות באימוץ הסטנדרטים הבינ-לאומיים, מוצע כי במקרה שתיקון תקנות הטיס כאמור טעון אישור ועדה מוועדות הכנסת – למשל, אם המדובר בקביעת הוראות שהפרתן מהווה עבירה פלילית או כאשר יש צורך להטיל אגרות – יוסמך המנהל להאריך את תקופת תוקפה של הוראת השעה, לתקופות נוספות שלא יעלו על שישה חודשים, בכל פעם, עד להתקנת תקנות בעניין או עד להחלטת הוועדה שלא לאשרן, לפי העניין, ובלבד שהצעת התקנות הוגשה לוועדה מוועדת הכנסת, שלושה חודשים לפחות לפני מועד פקיעת תוקפה של הוראת השעה באותו עניין. מוצע כי הודעה על הארכת תוקף כאמור תפורסם ברשומות.

זאת ועוד אחת ההערות המרכזיות של ה-FAA לגבי חקיקת הטיס הראשית בישראל היא העדר סמכות של מנהל רשות התעופה האזרחית להוציא הוראות בעלות אופי כללי, לצורך פתרון מהיר ומיידי של בעיות בטיחות בתחום התעופה.

בהתאם לכך מוצע להסמיך את המנהל לקבוע הוראות שעה שתחול על בעלי רישיונות, תעודות או אישורים לפי החוק המוצע. לעניין אמצעי בטיחות שיש לנקוט לגבי כלי טיס, צוותו או הנוסעים שבו, לעניין אמצעי בטיחות שיש לנקוט במכוני בדק או בתשתיות תעופה, ולעניין אמצעים נוספים שיש לנקוט לשם שמירה על בטיחות הפעלתם של כלי טיס. ובלבד שלא ייתן המנהל הוראות שעה כאמור אלא אם כן הוא סבור כי הדבר חיוני לשם שמירה על בטיחות הטיסה או לשם הגנה על שלום הציבור, וכי קיימת דחיפות בקביעת הוראת השעה כאמור.

מהווה את אחד הליקויים העיקריים שהצביע עליו ICAO בביקורת מהשנים האחרונות, ואחד מהגורמים העיקריים שהובילו את ה-FAA להיריד את דירוג הבטיחות של התעופה הישראלית לקטגוריה 2.

גם כאשר יושלמו הפערים הקיימים בין תקנות הטיס הישראליות לבין הסטנדרטים הבינ-לאומיים הרלוונטיים שקבע ICAO, הצורך לעדכן את תקנות הטיס הישראליות בתוך 60 ימים מכניסתו של הסטנדרט המזערי הבינ-לאומי לתוקף, מחייב יצירת מנגנון מהיר יותר של אימוץ הסטנדרטים הבינ-לאומיים.

לשם כך, מוצע להסמיך את מנהל ר"א לקבוע הוראת שעה בדבר החלה או יישום, בישראל או על כלי טיס ישראלי, של אמת מידה, נוהל או הליך שנקבעו או שהמליץ עליהם ICAO לפי סעיף 37 לאמנה, והכל בסייגים או בלא סייגים; מוצע כי הנוסח המחייב של אמת המידה, הנוהל או ההליך האמורים, יהיה נוסחם באנגלית במועד תחילתה של הוראת השעה.

לגבי פרסומה של הוראת השעה שקבע המנהל כאמור, מוצע כי היא תופקד לעיון הציבור במשרדי הרשות ובאתר האינטרנט של הרשות, בצירוף הנוסח המחייב באנגלית של אמת המידה, הנוהל או ההליך שלגבי החלתם נקבעה הוראת השעה, וכן, במידת האפשר, בצירוף תרגום לעברית של הנוסח המחייב כאמור. כמו כן מוצע כי הוראת השעה עצמה (בלא הנוסח של אמת המידה, הנוהל או ההליך שלגביהם נקבעה) תפורסם ברשומות, בהיותה בת פועל תחקי.

מוצע כי הוראת שעה כאמור תעמוד בתוקפה עד למועד שיקבע המנהל ולא יאוחר מתום שנה ממועד תחילתה. בתקופה זאת תפעל ר"א לתיקון תקנות הטיס הרלוונטיות לצורך אימוץ של קבע של אותם סטנדרטים או המלצות שנכללו בהוראת השעה. זאת, מאחר שבסופו של

(2) הוראת שעה שנקבעה לפי סעיף קטן (ב) תפורסם באתר האינטרנט של הרשות והיא אינה טעונה פרסום ברשומות במהלך שבועיים ממועד תחילתה כאמור בסעיף קטן (ד).

(ה) מועד תחילתן של הוראות השעה שנקבעו לפי סעיף זה ייקבע בידי המנהל ובלבד שלא יהיה מוקדם, לעניין הוראות שעה לפי סעיף קטן (א) – מיום פרסומן ברשומות, ולעניין הוראות שעה לפי סעיף קטן (ב) – מיום פרסומן באתר האינטרנט של הרשות.

(1) הוראות שעה לפי סעיף קטן (א) יעמדו בתוקפן עד למועד שיקבע המנהל ולא יאוחר מתום שנה ממועד תחילתן כאמור בסעיף קטן (ה).

(2) הוראות שעה לפי סעיף קטן (ב) יעמדו בתוקפן עד למועד שיקבע המנהל ולא יאוחר מתום שבועיים מיום תחילתן כאמור בסעיף קטן (ה). ואולם אם אושרו הוראות השעה כאמור בידי השר ופורסמו ברשומות, בתוך שבועיים מיום התחילה כאמור, יעמדו בתוקפן עד למועד שיקבע המנהל, ולא יאוחר מתום שישה חודשים ממועד תחילתן.

(ז) על אף הוראות סעיף קטן (ו), הוגשו תקנות בעניין שלגביו נקבעה הוראת שעה לפי סעיף זה, לאישור ועדה מוועדות הכנסת, כנדרש לפי דין, שלושה חודשים לפחות לפני מועד פקיעת תוקפה של הוראת השעה כאמור בסעיף קטן (ו), רשאי המנהל להאריך את תקופת תוקפה של הוראת השעה, לתקופות נוספות שלא יעלו על שישה חודשים, בכל פעם, עד להתקנת התקנות בעניין או עד להחלטת הוועדה שלא לאשרן, לפי העניין; הודעה על הארכת תוקף כאמור תפורסם ברשומות.

ד ב ר י ה ס ב ר

העניין, לאחר שנתן לאלה שלגביהם יחולו ההוראות האמורות או לגוף המייצג אותם, הודמנות להציג את עמדתם. זאת במטרה לשמור על העיקרון הגלום בהנחיית היועץ המשפטי לממשלה בעניין חקיקת משנה, המנחה לערוך התייעצות עם הציבור המושפע מהצעת התקנות.

עוד מוצע כי הוראות שעה לפי סעיף קטן (א), המסדירות הוראות לעניין יירוט, או הוראות לעניין הגנתם וזיהוים של כלי טיס, או העשויות להשפיע על השימוש במרחב הפיקוח התעופתי של ישראל שהוקצה לתעופה הצבאית, יינתנו בהסכמת מי שהוסמך לכך בידי שר הביטחון, וזאת הן בשל המעורבות של צבא הגנה לישראל בניהול המרחב האווירי האזרחי, הן בשל אחריותו להגנת שמי המדינה וביטחון המדינה, והן בשל השפעות אפשריות של הוראות מעין אלה על שימוש במרחב התעופתי שהוקצה לתעופה הצבאית.

יצוין כי הפרת הוראות השעה שנתן המנהל לפי הסעיף המוצע אינה עבירה על החוק המוצע והאכיפה לעניין זה תתבצע בדרך של עיצום כספי בלבד. בהתאם לכך לא יחולו על קביעתן של הוראות השעה סעיף 21א(א) לחוק יסוד: הכנסת וסעיף 2(ב) לחוק העונשין המחייבים אישור ועדה מוועדות הכנסת לחקיקת משנה אשר קובעת עבירות פליליות, ובכך יישמר האופי המידי של מתן ההוראות.

מוצע כי הוראת שעה שניתנה כאמור תעמוד בתוקף לכל היותר למשך שבועיים מיום תחילתה. אם תאושר ההוראה בידי השר ותפורסם ברשומות בתוך אותם שבועיים, היא תעמוד בתוקפה עד למועד שיקבע המנהל, אך לכל היותר לשישה חודשים.

לגבי פרסום הוראת השעה כאמור – מוצע כי בשבועיים הראשונים כאמור לעיל היא תפורסם באתר האינטרנט של רשות התעופה האזרחית ואינה טעונה פרסום ברשומות, וזאת בשל אופיין ודחיפותן של הוראות שעה מסוג זה. לאחר חלוף התקופה הראשונית של שבועיים, מוצע כי הוראת שעה מסוג זה תפורסם ברשומות באופן מלא.

גם לגבי הוראת שעה מסוג זה מוצע כי אם הוחלט לעגנה באופן קבוע בתקנות הטיס, ותיקון תקנות הטיס כאמור טעון אישור ועדה מוועדות הכנסת, הרי שאם הצעת התקנות כאמור הוגשה לאישור ועדה מוועדות הכנסת שלושה חודשים לפחות לפני מועד פקיעת תוקפה, יוסמך המנהל להאריך את תקופת תוקפה של הוראת השעה, לתקופות נוספות שלא יעלו על שישה חודשים, בכל פעם, עד להתקנת התקנות בעניין או עד להחלטת הוועדה שלא לאשרן, לפי העניין; גם במקרה זה מוצע כי הודעה על הארכת תוקף כאמור תפורסם ברשומות.

לגבי שני סוגי הוראות השעה דלעיל מוצע כי הן ייקבעו בידי המנהל, ככל האפשר ובשים לב לדחיפות

(ח) הוראות שעה לפי סעיף קטן (א), לעניין יירוט או לעניין הגנה וזיהוי של כלי טיס, וכן הוראות שעה כאמור העשויות להשפיע על השימוש במרחב הפיקוח התעופתי של ישראל שהוקצה לתעופה הצבאית לפי סעיף 75, יינתנו בהסכמת מי ששר הביטחון הסמיכו לכך.

146. (א) השר ממונה על ביצוע הוראות חוק זה והוא רשאי להתקין תקנות בכל עניין הנוגע לביצועו, ובין השאר, בעניינים אלה:

- (1) כללי התנהגות לנוסעים בכלי טיס, לרבות כללים שמטרתם מניעת סיכון לבריאות הטיסה ואיסור עישון בכלי טיס;
- (2) כללי התנהגות של אנשי צוות בכלי טיס;
- (3) הגבלות לשימוש בחפץ או להפעלה של חפץ, לרבות מחוץ לכלי טיס, העלולים ליצור סיכון לבריאות התעופה;
- (4) אגרות בעד שירותים שנותנים הרשות או החוקר הראשי לפי חוק זה, ובכלל זה אגרות בעד הגשת בקשה לרישיון, לתעודה או לאישור לפי חוק זה ואגרות שנתיות לבעלי רישיון, תעודה או אישור כאמור; תקנות לפי פסקה זו יותקנו בהסכמת שר האוצר ובאישור ועדת הכלכלה של הכנסת;
- (5) תשלומים שישלם מפעיל אווירי לחוקר הראשי בעבור הוצאות שהוציא החוקר הראשי במסגרת חקירה בטיחותית לשם שמירה על מקום האירוע הבטיחותי, כלי הטיס או כל חלק שבו, לשם שינוע כלי הטיס או החזרת חפץ, מסמך או דבר אחר שנתפס על ידו, או לשם ביצוע פעולה דומה;
- (6) חובת מפעיל אווירי בהפעלה פרטית לבטח את עצמו מפני חבות בשל נזק, לרבות נזק לצד שלישי, העלול להיגרם עקב הפעלת כלי הטיס;
- (7) יישום הוראות האמנה.

ד ב ר י ה ס ב ר

– תשלומים שישלם מפעיל אווירי לחוקר הראשי בעבור הוצאות שהוציא החוקר הראשי במסגרת חקירה בטיחותית לשם שמירה על מקום האירוע הבטיחותי, כלי הטיס או כל חלק שבו, לשם שינוע כלי הטיס או החזרת חפץ, מסמך או דבר אחר שנתפס על ידו, או לשם ביצוע פעולה דומה;

– חובת מפעיל אווירי בהפעלה פרטית לבטח את עצמו מפני חבות בשל נזק, לרבות נזק לצד שלישי, העלול להיגרם עקב הפעלת כלי הטיס, וזאת בשל פוטנציאל הסיכון הגלום בפעילות התעופה לנוקי גוף;

– יישום הוראות האמנה – הסמכה זאת היא חיונית לנוכח התחייבותה של ישראל לפי אמנת שיקגו לאמץ לחקיקה הפנימית את הסטנדרטים הבין-לאומיים החלים מכוח נספחי האמנה, והיא תאפשר אימוץ של נושאים טכניים חדשים שייקבעו בנספחי האמנה, באמצעות תקנות הטיס.

לבסוף, מוצע לקבוע את מעמדה של רת"א בהתקנת תקנות מכוח חוק הטיס (בדומה למעמדה של רשות הספנות והנמלים, לפי סעיף 32 לחוק רשות הספנות והנמלים, התשס"ד-2004), ולקבוע כי השר לא יתקין תקנות לפי החוק המוצע אלא לפי הצעת רת"א או לאחר התייעצות עמה. הדבר מתחייב אף הוא מהנהחיות ICAO לעניין תפקידיה של רשות תעופה במדינה חברה.

סעיף 146 מוצע לקבוע כי שר התחבורה והביטחון בדרכים ממונה על ביצועו של החוק המוצע, וכן להסמיך אותו לקבוע תקנות בשורה של נושאים כלהלן:

– כללי התנהגות לנוסעים בכלי טיס, לרבות כללים שמטרתם מניעת סיכון לבריאות הטיסה ואיסור עישון בכלי טיס, וכללי התנהגות של אנשי צוות בכלי טיס. מכוח סמכות זאת יהיה ניתן להתקין תקנות כדוגמת תקנות 8, 11א, 487 ו-488 לתקנות ההפעלה;

– הגבלות לשימוש בחפץ או הפעלה של חפץ, ובכלל זה מחוץ לכלי טיס, העלול ליצור סיכון לבריאות התעופה. מכוח סמכות זאת יהיה ניתן בעתיד להסדיר שימושים המסוכנים לתעופה, כגון סיכונים הנגרמים משימוש בפנסי לייזר המכוונים לכלי טיס;

– אגרות בעד שירותים שנותנים רת"א או החוקר הראשי לפי החוק המוצע ובכלל זה אגרות בעד הגשת בקשה לרישיון, לתעודה או לאישור לפי החוק המוצע ואגרות שנתיות לבעלי רישיון, תעודה או אישור כאמור; תקנות כאמור יותקנו בהסכמת שר האוצר ובאישור ועדת הכלכלה של הכנסת; מכוח סמכות זו יהיה ניתן להתקין תקנות דוגמת תקנות הטיס (אגרות רישום, רישוי ותיעוד), התש"ע-2009, הקובעות את האגרות המשולמות לרת"א בעד השירותים שהיא נותנת לפי תקנות הטיס השונות;

(ב) לא יתקין השר תקנות לפי חוק זה אלא לפי הצעת הרשות או לאחר התייעצות עמה.

שמירת דינים 147. אין בהוראות חוק זה כדי לגרוע מהוראות כל דין, ובכלל זה מההוראות לפי חוק התכנון והבניה, התשכ"ה-1965, מההוראות לפי חוק התקשורת (בזק ושידורים), התשמ"ב-1982³⁵, מההוראות לפי פקודת הטלגרף האלחוטי [נוסח חדש], התשל"ב-1972, ומההוראות לפי חוק החברות הממשלתיות, התשל"ה-1975³⁶.

פרק י"א: תחולה

148. תחולה לגבי כלי טיס ישראלי בהיותו מחוץ לישראל וכן לגבי מפעיל אווירי של כלי טיס כאמור ואיש צוות באותו כלי טיס, אלא אם כן נקבע אחרת לפי חוק זה, ובכפוף להוראות אלה:

- (1) כללי הטיסה שיחולו לגבי כלי טיס ישראלי הטס או המתמרח בשטחה של מדינה חברה יהיו לפי הדין החל באותה מדינה;
- (2) כללי הטיסה שיחולו לגבי כלי טיס ישראלי הטס או המתמרח מעל ים שאינו בשטחה של מדינה חברה יהיו לפי הוראות נספח 2 לאמנה;
- (3) קיימת סתירה בין הוראה מההוראות לפי חוק זה לבין הדין החל במדינה חברה – יחול הדין החל באותה מדינה;
- (4) בלי לגרוע מהוראות פסקאות (1) עד (3) –

דברי הסבר

עם זאת, המדינות החברות לא התפרקו מריבונותן ומהזכות לקבוע חוקים מחמירים יותר, אף בעניינים המוסדרים בנספחי אמנת שיקגו, למעט לעניין ההתחייבות להכיר ברישיונות ובתעודות של עובדי טיס המגיעים בטיסות בין-לאומיות, ובתעודות כושר טיסה של כלי טיס בטיסות בין-לאומיות, אשר ממלאים אחר הסטנדרטים הבינ-לאומיים שנקבעו בנספחים 1 ו-8 לאמנת שיקגו בהתאמה. לפיכך, הפעלתו של כלי טיס בשטחה של מדינה חברה זרה, כפופה, במידה מסוימת, לדיני המדינה הזרה, הכל בהתאם להוראות אמנת שיקגו.

סעיפים 148 ו-149 נועדו לשקף עקרונות אלה ומשמעותם לעניין תחולת הדין הישראלי על כלי טיס ישראליים מחוץ לישראל, ועל כלי טיס זרים המופעלים בישראל.

פסקאות (1) ו-(2) בסעיף 148 נותנות ביטוי לסעיף 12 לאמנת שיקגו שלפיו על הטסה ותמרון של כלי טיס בשטחה של מדינה זרה יחולו הוראות המדינה הזרה ועל הטסה ותמרון של כלי טיס מעל הים הפתוח (High Seas) יחולו הוראות נספח 2 לאמנת שיקגו הקובע את כללי טיסה (Rule of the Air).

לעניין הפעלת כלי טיס ישראלי מחוץ לישראל מוצע לקבוע את הכלל הבסיסי שלפיו אם קיימת סתירה בין הוראה מההוראות לפי החוק המוצע לבין הדין החל במדינה חברה – יחול הדין החל באותה מדינה. כן מוצע לקבוע הסדרים פרטניים לפיהם:

סעיף 147 מוצע לקבוע סעיף שמירת דינים שלפיו אין בהוראות החוק המוצע כדי לגרוע מהוראות כל דין.

במסגרת סעיף זה מוצע להזכיר מפורשות את חוק התכנון והבניה, התשכ"ה-1965, בשל הוראות סימן ו' לפרק ב', הנוגעות להפעלת שדות תעופה ומנחתים; את חוק התקשורת (בזק ושידורים), התשמ"ב-1982, ופקודת הטלגרף האלחוטי [נוסח חדש], התשל"ב-1972, בשל סעיף 33 המסדיר הפעלה של מיתקני עזר לטיסה (הכוללים גם מיתקני תקשורת קרקעיים), וסעיף 65 בעניין ציוד תעופתי (הכולל גם ציוד תקשורת המותקן בכלי הטיס); וכן את חוק החברות הממשלתיות, התשל"ה-1975, בשל ההסדר הקבוע בסעיף 17 לעניין התנאים לקבלת רישיון להפעלה אווירית על ידי תאגיד לפי אותו סעיף, בהיבט של שליטה בתאגיד כאמור.

סעיפים 148 ו-149 לפי סעיף 17 לאמנת שיקגו כלי טיס הם בעלי לאומיות של המדינה שבה הם רשומים, כלומר, בראש ובראשונה, מוחל עליהם דין לאומיותם (עיקרון זה מקבל ביטוי בחקיקה הישראלית, כלפי כלי טיס הרשומים בישראל, בין השאר, בסעיף 2 לפקודת שטח השיפוט והסמכויות הקובעת כי "כל כלי שיט או כלי טיס, באשר הם שם, הרשומים בישראל, יראו אותם, לעניין השיפוט של בתי המשפט, כאילו היו חלק משטח מדינת ישראל", וכן בסעיף 7 לחוק העונשין שלפיו עבירה שהתבצעה, כולה או מקצתה, בכלי טיס הרשום בישראל, היא עבירת פנים).

³⁵ ס"ח התשמ"ב, עמ' 218.

³⁶ ס"ח התשל"ה, עמ' 132.

(א) על אף הוראות סעיף 23(ב), מפעיל אווירי של כלי טיס ישראלי רשאי לקבל שירות בדק לכלי הטיס או לצידוד תעופתי שבו, במדינה חברה, גם ממי שאינו עובד טיס כאמור בסעיף 23(א)1, ובלבד ששירותי הבדק ניתנים מטעמו של הגורם האחראי לבצע פעולות בדק בכלי הטיס, כאמור בסעיף 60(ב)5;

(ב) על אף הוראות פרק ז', חקירת תאונת טיס שאירעה לכלי טיס ישראלי בשטחה של מדינה חברה תיערך על פי דיני אותה מדינה ולא יחולו הוראות הפרק האמור למעט ההוראות שנקבעו לפי סעיפים 98 ו-121(2), הנוגעות לעניין.

149. ההוראות לפי חוק זה יחולו לגבי כלי טיס זר בהיותו בשטח ישראל וכן לגבי מפעיל אווירי של כלי טיס כאמור ואיש צוות באותו כלי טיס, ובכפוף להוראות אלה:

תחולה על כלי
טיס זר בהיותו
בישראל

(1) על אף האמור בסעיפים 2 ו-6, רשאי אדם למלא תפקיד כאמור בסעיף 2, בכלי טיס זר הרשום במדינה חברה, אם בידו רישיון לכך וכן תעודה מקבילה לתעודה רפואית, שניתנו או שאושרו בידי הרשות המוסמכת לכך במדינת הרישום של כלי הטיס, ונתקיימו לגבי אותו אדם אמות המידה המחייבות שקבע ארגון התעופה הבין-לאומי לפי סעיף 37 לאמנה, החלות לגבי בעל תפקיד מאותו סוג; המנהל רשאי לאשר מילוי תפקיד בכל טיס כאמור, גם אם לא נתקיימו אמות המידה האמורות, ובלבד ששוכנע כי נשמרת רמת בטיחות נאותה;

(2) על אף האמור בסעיף 16, רשאי מפעיל אווירי שמדינת המפעיל שלו אינה מדינת ישראל, להפעיל, בשטח ישראל, כלי טיס זר בטיסה מסחרית, אם בידו רישיון לכך שניתן לו מאת הרשות המוסמכת לכך במדינת המפעיל שלו, ובהתאם לתנאי אותו רישיון;

(3) הוראות סימן ד' לפרק ב' לא יחולו, ויחולו לעניין ביצוע פעולות בדק ותחזוקה קלה בכלי טיס זר, בהיותו בשטח ישראל, דיני מדינת הרישום שלו;

ד ב ר י ה ס ב ר

החייבים להימצא בכלי טיס זר, לפי העניין, הם אלה שניתנו מאת הרשות המוסמכת במדינת הרישום או במדינת המפעיל שלו לפי העניין, ולא בידו רשות התעופה האזרחית (כלומר, המסמכים המקבילים לרישיון עובד טיס, תעודה רפואית, רישיון להפעלה אווירית (AOC), תעודת כושר טיסה, רישיון לתחנת טלגרף אלחוטי, תעודת רישום ותעודת רעש).

לגבי רישיונות עובדי טיס וכן תעודות רפואיות של עובדי טיס המגיעים לישראל בכלי טיס זר, ולגבי תעודות כושר טיסה לכלי טיס זר, מוצע לקבוע, בהתאם להוראת סעיף 33 לאמנת שיקגו, כי הכרה "אוטומטית" בהם לצורך כניסתם לישראל מותנית בכך שנתקיימו לגבי אותו אדם או לגבי אותו כלי טיס, לפי העניין, הסטנדרטים המזעריים שקבע ICAO לפי סעיף 37 לאמנה; מוצע להסמיך את מנהל רח"א לאשר כניסת ממלא תפקיד בכלי טיס זר או כניסת כלי טיס זר, גם אם לא נתקיימו הסטנדרטים האמורים, ובלבד ששוכנע כי נשמרת רמת בטיחות נאותה.

עוד מוצע כי הדינים הנוגעים לפעולות בדק ותחזוקה קלה בכלי טיס זר, לסימון כלי טיס זר בסימני לאומיות ורישום, לסימון כלי טיס זר בסימני זיהוי, לכושר אווירי נמשך לכלי טיס זר, לצידוד תעופתי בכלי טיס זר, להוראות כושר אווירי לגבי כלי טיס זר, ולהרכב צוות כלי טיס זר יהיו בהתאם לדיני מדינת הרישום של כלי הטיס.

– על אף הוראות סעיף 23(ב), מפעיל אווירי של כלי טיס ישראלי רשאי לקבל שירות בדק לכלי הטיס או לצידוד תעופתי שבו, במדינה חברה, גם ממי שאינו עובד טיס כאמור בסעיף 23(א)1, ובלבד ששירותי הבדק ניתנים מטעמו של הגורם האחראי לבצע פעולות בדק בכלי הטיס, כאמור בסעיף 60(ב)5 (יצוין כי במהלך רישוי הגורם האחראי על הבדק כאמור, נבדקים גם הנהלים שלו לביצוע פעולות בדק מטעמו מחוץ לישראל);

– על אף הוראות פרק ז', חקירת תאונת טיס שאירעה לכלי טיס ישראלי בשטחה של מדינה חברה תיערך על פי דיני אותה מדינה ולא יחולו הוראות הפרק האמור למעט ההוראות שנקבעו לפי סעיפים 98 ו-121(2), הנוגעות לעניין. זאת בהתאם להוראות נספח 13 לאמנת שיקגו הקובע כי המדינה שמנהלת את החקירה היא המדינה החברה שבה אירע האירוע הבטיחותי (State of Occurrence).

לעניין הפעלת כלי טיס זר כשהוא בישראל, מוצע לקבוע נורמה כללית שלפיה ההוראות לפי החוק המוצע (לרבות הוראות העונשין והעיצום הכספי) יחולו לגבי כלי טיס זר בהיותו בשטח ישראל וכן לגבי מפעיל אווירי של כלי טיס כאמור ואיש צוות באותו כלי טיס, אך בכפוף לסייגים מסוימים.

מוצע לקבוע כי המסמכים, התעודות והרישיונות הרלוונטיים שעובד טיס בכלי טיס זר צריך לשאת, או

- (4) על אף האמור בסעיף 53, רשאי אדם להפעיל, בשטח ישראל, כלי טיס זה, אם בידו תעודת רישום שניתנה לו מאת הרשות המוסמכת לכך במדינת הרישום של כלי הטיס;
- (5) על אף האמור בסעיף 59(א), רשאי אדם להפעיל, בשטח ישראל, כלי טיס זה, אם קבועים על כלי הטיס סימני לאומיותו ורישומו לפי דיני מדינת הרישום שלו;
- (6) סעיף 59(ב) לא יחול על כלי טיס זה בהיותו בשטח ישראל, ויחולו לעניין זה דיני מדינת הרישום שלו;
- (7) על אף האמור בסעיף 60, רשאי אדם להפעיל, בשטח ישראל, כלי טיס זה, אם בידו תעודה מקבילה לתעודת כושר טיסה, שניתנה מאת הרשות המוסמכת לכך במדינת הרישום של כלי הטיס, ונתקיימו לגבי אותו כלי טיס אמות המידה המחייבות שקבע ארגון התעופה הבין-לאומי לפי סעיף 37 לאמנה, החלות לגבי כשירות אווירית של כלי טיס מאותו סוג; המנהל רשאי לאשר הפעלת כל טיס כאמור, גם אם לא נתקיימו אמות המידה האמורות, ובלבד ששוכנע כי נשמרת רמת בטיחות נאותה;
- (8) על אף האמור בסעיף 61, רשאי אדם להפעיל, בשטח ישראל, כלי טיס זה, אם בידו תעודה מקבילה לתעודת רעש שניתנה מאת הרשות המוסמכת לכך במדינת הרישום של כלי הטיס; אין בהוראות פסקה זו כדי לגרוע מהוראות שנקבעו לפי סעיף 63;
- (9) על הפעלת כלי טיס זה בשטח ישראל לא יחולו הוראות סעיפים 64, 65 ו-66, ואולם לא יפעיל אדם כלי טיס זה, בשטח ישראל, אלא אם כן הוא במצב כשיר לטיסה, ויחולו הוראות מדינת הרישום של אותו כלי טיס בעניינים המנויים באותם סעיפים;
- (10) על אף האמור בסעיף 67 רשאי אדם להפעיל, בשטח ישראל, כלי טיס זה, אם מצויים בכלי הטיס אנשי צוות במספר ובתפקידים כנדרש לפי דיני מדינת הרישום של כלי הטיס;
- (11) על אף האמור בפסקאות (1) עד (3), (5) ו-6), של סעיף 68(א), רשאי אדם להפעיל, בשטח ישראל, כלי טיס זה, אם מצויים בכלי הטיס מסמכים מקבילים לאלה המנויים באותן פסקאות, שניתנו מאת הרשות המוסמכת לכך במדינת הרישום של כלי הטיס;
- (12) על אף האמור בסעיף 71(א), רשאי אדם להוביל חומר מסוכן, בשטח ישראל, בכלי טיס זה, או למסור חומר מסוכן להובלה כאמור, אם ההובלה מתבצעת באמצעות מפעיל אווירי שמדינת המפעיל שלו אינה מדינת ישראל, אשר בידו רישיון מקביל לרישיון הפעלה אווירית שניתן לו מאת הרשות המוסמכת לכך במדינת המפעיל שלו;
- (13) על אף האמור בהגדרה "הסכום הבסיסי" שבסעיף 126, יהיה הסכום הבסיסי לגבי מפעיל אווירי של כלי טיס זה, לעניין פרק ט', כמפורט להלן, לפי העניין:
- (א) לעניין מפעיל אווירי של כלי טיס זה שהוא כלי טיס גדול כהגדרתו בסעיף 126 – הסכום האמור בפסקה (1) להגדרה "הסכום הבסיסי" שבאותו סעיף;
- (ב) לעניין מפעיל אווירי של כלי טיס זה שהוא כלי טיס בינוני כהגדרתו בסעיף 126 – הסכום האמור בפסקה (2) להגדרה "הסכום הבסיסי" שבאותו סעיף;

ד ב ר י ה ס ב ר

מחייבת הליכי ידוע והתייעצות עם מדינת הרישום או מדינת המפעיל, לפי העניין; נורמות אלה יוטמעו בנהלים הפנימיים של ר"א, וכן מתחייבות מכוח התיקון המוצע לחוק רשות התעופה האזרחית בסעיף 167 (ראו דברי הסבר לסעיף האמור).

לבסוף, מוצע לקבוע סכומי עיצומים כספיים שיחולו על מפעילים אוויריים של כלי טיס זרים בישראל, באופן שיאפשר הטלת עיצומים כספיים עליהם בשל הפרת הוראות החוק המוצע.

יצוין כי לפי אמנת שיקגו, הפעלת סמכויות אכיפה (למעט עונשין) כלפי כלי טיס זר או איש צוות שבו

(ג) לעניין מפעיל אווירי של כלי טיס זר שהוא כלי טיס קטן כהגדרתו בסעיף 126 – הסכום האמור בפסקה (4) להגדרה "הסכום הבסיסי" שבאותו סעיף.

150. (א) לא יפעיל אדם, בשטח ישראל, כלי טיס שאינו רשום במדינת ישראל או במדינה חברה ואינו כלי טיס של מדינה זרה כמשמעותו בסעיף 151, אלא באישור המנהל, ובהתאם לתנאי האישור.

(ב) לא ייתן המנהל אישור כאמור בסעיף קטן (א), אלא למפעיל אווירי שהוכיח, להנחת דעתו של המנהל, כי המדינה שבה מצוי מקום עסקיו העיקרי, ואם אין לו מקום עסקים עיקרי – המדינה שבה מצוי מקום מושבו הקבוע, מיישמת אמות מידה השומרות על רמת בטיחות נאותה; נתן המנהל אישור כאמור, יראו את כלי הטיס שלגביו ניתן האישור, לעניין תחולת ההוראות לפי חוק זה, ככלי טיס זר, ואת המדינה האמורה כמדינת הרישום של כלי טיס וכמדינת המפעיל שלו.

151. (א) לא יפעיל אדם, בשטח ישראל, כלי טיס שיוחד באופן קבוע או זמני לשירות ממשלתי לא מסחרי של מדינה חברה, שהוא בבעלות אותה מדינה או המופעל על ידה, לרבות כלי טיס המשמש בשירות הצבא, המכס או המשטרה של אותה מדינה (State Aircraft) (בסעיף זה – כלי טיס של מדינה זרה), אלא באישור מאת הגורם הממונה ולפי תנאי האישור, ובלבד שהאישור מצוי בכלי הטיס כל עוד הוא נמצא במרחב הפיקוח התעופתי של ישראל.

(ב) מפעיל אווירי כאמור בסעיף קטן (א) אשר קיבל אישור כאמור באותו סעיף קטן, יהיה פטור מהוראות לפי חוק זה, בכפוף לקבוע באישור.

(ג) בסעיף זה, "הגורם הממונה" – כמפורט להלן, לפי העניין:

(1) לעניין כלי טיס של מדינה זרה, המוזמן על ידי צבא הגנה לישראל מטעמים ביטחוניים או לצורכי אימונים משותפים או למטרה צבאית אחרת – מפקד חיל האוויר בצבא הגנה לישראל;

(2) לעניין כלי טיס של מדינה זרה שאינו מוזמן כאמור בפסקה (1) – המנהל.

ד ב ר י ה ס ב ר

סעיף 151 לפי סעיף 3 לאמנת שיקגו היא אינה חלה על כלי טיס מדינתיים (State Aircraft), כאשר כלי טיס המשמשים בשירות צבאי, משטרה או בשירות המכס ייחשבו ככלי טיס מדינתיים.

עוד נקבע כי כלי טיס מדינתי אינו מורשה לטוס מעל שטחה של מדינה חברה אחרת או לנחות בשטחה בלא הסכמה מפורשת מאותה מדינה ובהתאם לתנאיה. כן התחייבו המדינות החברות כי הסדרת פעילותם של כלי טיס מדינתיים תיעשה בהתחשב בבטיחות הטיסה של כלי טיס אזרחיים.

מוצע כי טיסתו של כלי טיס מדינתי זר מעל ישראל או נחיתתו בשטחה יהיו טעונים אישור גורם ממשלתי, ויהיו כפופים לתנאי האישור: מפקד חיל האוויר – לגבי כלי טיס שהוזמן על ידי צבא הגנה לישראל מטעמים ביטחוניים או לצורכי אימונים משותפים או למטרה צבאית אחרת, ומנהל רת"א – לגבי כל כלי טיס מדינתי אחר.

כדי לאפשר פיקוח על כלי טיס מדינתי זר המצוי בישראל מכוח אישור כאמור, מוצע לחייב כלי טיס מדינתי זר לשאת את האישור כל עוד הוא נמצא במרחב הפיקוח התעופתי של ישראל.

סעיף 150 לגבי כלי טיס שאינו רשום במדינה חברה, ואינו כלי טיס "מדינתי זר" כמשמעותו בסעיף 151, מוצע כי הפעלתו תותנה באישור מיוחד שיינתן על ידי מנהל רת"א, למפעיל אווירי שהוכיח, להנחת דעתו של המנהל, כי המדינה שבה מצוי מקום עסקיו העיקרי, ואם אין לו מקום עסקים עיקרי – המדינה שבה מצוי מקום מושבו הקבוע, מיישמת אמות מידה השומרות על רמת בטיחות נאותה. זאת, כיוון שיש צורך בבדיקה פרטנית של מפעיל אווירי שמקום מושבו במדינה שאינה חברה באמנת שיקגו, ולכן לא חלים עליו, על כלי הטיס ועל צוות כלי הטיס, הסטנדרטים המזעריים הקבועים בנספחי אמנת שיקגו. על מנהל רת"א לוודא כי נשמרת רמת בטיחות שוות ערך לזאת הנשמרת על ידי הסטנדרטים הבינ-לאומיים כאמור.

עוד מוצע לקבוע כי אם נתן המנהל אישור כאמור, יראו את כלי הטיס שלגביו ניתן האישור, לעניין תחולת ההוראות לפי החוק המוצע – לרבות לעניין העיצום הכספי והעונשין – ככלי טיס זר, ואת המדינה האמורה לעיל כמדינת הרישום של כלי טיס וכמדינת המפעיל שלו. כלומר, יחולו עליו ההוראות ככל כלי טיס זר.

152. (א) נחתם הסכם בין מדינת ישראל לבין מדינה חברה לפי סעיף 83bis לאמנה, שלפיו מועברות הסמכויות והחובות בעניינים המפורטים באותו סעיף, כולן או חלקן, ממדינת הרישום למדינת המפעיל, יחולו הוראות אלה:

- (1) היתה מדינת ישראל מדינת הרישום של כלי טיס שלגביו חל ההסכם – יראו את כלי הטיס האמור ככלי טיס זר שהמדינה החברה היא מדינת הרישום שלו, לעניין הדין החל בעניינים המוסדרים בהסכם;
- (2) היתה מדינת ישראל מדינת המפעיל של כלי טיס שלגביו חל ההסכם – יראו את כלי הטיס האמור ככלי טיס ישראלי לעניין הדין החל בעניינים המוסדרים בהסכם.
- (ב) הוראות פסקאות (1) ו-(2) של סעיף קטן (א) לא יחולו כלפי מדינה חברה אחרת, אלא אם כן מתקיים אחד מאלה:
- (1) ההסכם כאמור בסעיף קטן (א) נרשם בארגון התעופה הבינלאומי ופורסם, בהתאם להוראות סעיף 83bis לאמנה;
- (2) דבר קיומו של ההסכם כאמור בסעיף קטן (א) והיקף תחולתו הובאו לידיעת המדינה החברה האחרת.

153. ההוראות לפי חוק זה יחולו על כלי טיס של מדינת ישראל ועל ציוד תעופתי השייך לכלי טיס כאמור, אלא אם כן הורה המנהל אחרת, ולפי התנאים שהורה.

154. (א) ההוראות לפי חוק זה לא יחולו לגבי משטרת ישראל לרבות בכל הנוגע לכלי טיס משטרת, ציוד תעופתי המשמש אותה, כלי רכיפה של משטרת ישראל ועובד טיס הממלא תפקיד בקשר להטסה או להפעלה של כלי טיס משטרת או בקשר לביצוע פעולות בדק בכלי טיס כאמור, לרבות מדריך לתפקיד כאמור, וכן בכל הנוגע להפעלה או לניהול של תשתית משטרתית, למעט ההוראות לפי פרק א', לפי סימנים א', ב', ד' ו'ח' לפרק ב', לפי סעיפים 40, 42(ב)(3), (4), ו-(ג), 43 ו-44 שבסימן ט' לפרק ב', לפי סימנים א', ב' ו'ג' לפרק ג', לפי סעיפים 88 ו-90 עד 92 שבפרק ו', לפי סימן ז' בפרק ז', ולפי פרקים ח', י' ו'י"ב, שיחולו בכפוף לשינויים אלה:

ד ב ר י ה ס ב ר

הסעיף מסדיר מצב צופה פני עתיד, שבו גורם ממשלתי כלשהו יפעיל כלי טיס. במקרה כזה, יהיה צורך לבחון את היכולות המקצועיות והטכניות של הגורם הממשלתי, כמו גם את צרכיו המיוחדים, ולהתאים את תחולת החוק המוצע והתקנות שלפיו לאותה סיטואציה עתידית. בהתאם לכך מוצע כי על כלי טיס של מדינת ישראל, שאינו כלי טיס צבאי או משטרת, יחולו הוראות החוק המוצע, אלא אם כן מנהל רת"א העניק לו פטור, ובתנאים שהורה. יצוין כי בכך נשמר המצב הקיים היום לפי סעיף 1(27) לחוק הטיס.

סעיף 154 היחידה האווירית של משטרת ישראל מפעילה כמה כלי טיס במשימות משטרתיות מבצעיות.

ייחודו של כלי טיס משטרת הוא בעיקר בהתקנת ציוד מיוחד עליו (ציוד אופטי, תקשורת, נשק וכיו"ב) וכן במעטפת הפעילות המבצעית שבה הוא פועל, שאינה מאפשרת לו לעמוד ב"כללי הטיסה" הרגילים (שמירה על גבהים, הימנעות מטיסה מעל מקומות מאוכלסים וכיו"ב), והמחייבת לעתים נטילת סיכונים על חשבון בטיחות הטיסה, באופן שלא מקובל בהפעלה אורחית רגילה.

סעיף 152 הסעיף המוצע נותן ביטוי לסעיף 83bis לאמנת שיקגו. סעיף זה נועד לתת מענה למצב שבו מדינת הרישום של כלי הטיס ומדינת המפעיל של כלי הטיס (המדינה שבה מצוי מקום עסקיה המרכזי של חברת התעופה המפעילה את כלי הטיס) אינה אותה מדינה, באופן שבו מדינת הרישום מתקשה להפעיל פיקוח אפקטיבי על כשירותו האווירית של כלי הטיס, ורישוי הטייס ואנשי הצוות שלו, כפי שהיא מחויבת מכוח אמנת שיקגו.

במקרה זה קובע סעיף 83bis כי המדינות יכולות להסכים ביניהן על העברה של סמכויות ושל אחריות מסוימות של מדינת הרישום למדינת המפעיל.

נוסף על כך לפי סעיף 83bis, כדי שלהסכם שנחתם מכוחו יהיה תוקף כלפי צדדים שלישיים יש צורך בהבאתו לידיעת המדינות החברות באמצעות ICAO.

מאחר שהסדר זה גורם לשינוי בדינים החלים על כלי הטיס, מוצע לקבוע אותו במסגרת סעיפי התחולה.

סעיף 153 כיום אין בישראל גורם ממשלתי, זולת חיל האוויר/משרד הביטחון ומשטרת ישראל, המפעיל באופן שוטף ומערכתי כלי טיס מדינתיים.

- (1) על שוטר הממלא תפקיד כאמור בסעיף 2, בקשר להטסה של כלי טיס משטרתי לא יחולו הוראות סעיפים 3(א) ו-5;
- (2) סמכות המנהל לפי סעיף 35 תופעל כלפי עובד טיס שהוא שוטר במילוי תפקידו, בהתייעצות עם המפקח הכללי של משטרת ישראל או מי שהוא הסמיך לעניין זה;
- (3) סעיף 36 לא יחול על עובד טיס שהוא שוטר במילוי תפקידו;
- (4) הוגש ערר לפי סעיף 37 בידי עובד טיס שהוא שוטר במילוי תפקידו, לא תחליט ועדת הערר, בערר, אלא לאחר ששמעה את המפקח הכללי של משטרת ישראל או מי שהוא הסמיך לעניין זה;
- (5) ההוראות לפי סעיף 56(ב) ו-56(ג) בדבר רישום עיקולים לא יחולו לגבי כלי טיס של משטרת ישראל;
- (6) סמכות המנהל להגביל, להתלות, לבטל או לסרב לחדש תעודת רישום, תעודת כושר טיסה או תעודת רעש שניתנו לגבי כלי טיס משטרתי, לפי סעיפים 56(ג) ו-60(ה), או 61(ג), לפי העניין, וכן סמכותו לשנות רישום של כלי טיס של משטרת ישראל בפנקס הרישום, להשעותו או למחקו, לפי סעיף 56(ג) ו-56(ה), יופעלו בהתייעצות עם המפקח הכללי של משטרת ישראל או מי שהוא הסמיך לעניין זה;
- (7) על אף האמור בסעיף 58(א), רישומים של כלי טיס של משטרת ישראל, בפנקס הרישום, לא יהיו פתוחים לעיון הציבור, והעיון בהם טעון את הסכמת המפקח הכללי של משטרת ישראל או מי שהוא הסמיך לעניין זה;
- (8) סמכות המנהל למסור מידע מפנקס הרישום לפי סעיף 58(ב) לא תחול לגבי כלי טיס של משטרת ישראל;

ד ב ר י ה ס ב ר

כמו כן מוצע להחיל את הוראות סימן ח' לפרק ב' לעניין ביטול, התליה והגבלה של רישיונות, ואולם מוצע כי סמכות המנהל לשנות, להגביל, להתלות, לסרב לחדש או לבטל רישיון עובד טיס של שוטר במילוי תפקידו לפי סעיף 35, כמו גם סמכות ועדת הערר לדון בערר על החלטת המנהל כאמור לגבי עובד טיס שהוא שוטר במילוי תפקידו לפי סעיף 37, יופעלו לאחר קיום התייעצות עם מפכ"ל המשטרה, כדי שיהיה ניתן להביא בחשבון שיקולים או אילוצים מבצעיים, ככל שהיו כאלה, לגבי התנהגותו של אותו עובד טיס. כמו כן מוצע כי לא יחול על טייס שהוא שוטר במילוי תפקידו סעיף 36 הקובע התליה מכוח החוק של טייס שהיה מעורב בתאונה, וזאת בשל קיומם האפשרי של צרכים מבצעיים דוחקים, אשר חרף הצורך לבחון את כשירותו הבריאותית של הטייס אחרי תאונה, יאלצו לצוותו באופן מידי לטיסה.

מוצע להחיל גם את סימן ט' לפרק ב' שעניינו הוראות כלליות לעניין רישיונות, למעט סעיפים 41 ו-42(ב) ו-1(א) ו-2) המסדירים נושאים שאינם רלוונטיים או אינם חלים על הפעילות המשטרתית.

מוצע להחיל על כלי טיס משטרתיים את סימן א' לפרק ג' לעניין תיכון וייצור של כלי טיס.

מוצע להחיל על כלי טיס משטרתיים את סימן ב' לפרק ג' לעניין רישום וסימון של כלי טיס, בכפוף לסייגים אלה:

לעומת זאת, האחריות השלמה על הסדרת המכלול התעופתי – החל מרישוי ותיכון כלי טיס וייצורם, רישוי כושר אווירי של כלי טיס, הכשרת טייסים וטכנאי בדק וכיו"ב – המחייבת מערכת מקצועית גדולה, במגוון רחב של התמחויות ספציפיות, אינה מוצדקת בהפעלת צי כלי טיס מוגבל בגודלו (כדוגמת היחידה האווירית של משטרת ישראל), ובהתאם, היחידה האווירית מתבססת על כלי טיס וטייסים המרושיינים בפרמטרים אזוריים, על בסיס תקינה אורחית המסדירה את הכשירות האווירית של כלי טיס וכן את כשירות מפעליהם ואנשי הבדק שלהם.

בהתאם לכך מוצעת החלה מסויגת של הוראות החוק המוצע על כלי טיס משטרתיים, כמפורט להלן. מוצע להחיל על ממלאי תפקיד עובד טיס בקשר לכלי טיס משטרתיים, את ההסדרים בסימן א' לפרק ב' לחוק לעניין רישוי עובדי טיס, למעט סעיף 5 העוסק בסיווג ביטחוני של עובדי טיס מסוימים, היות שהמשטרה אחראית לסיווג ביטחוני של שוטרים מכוח פקודות המשטרה.

עוד מוצע להחיל על ממלאי תפקיד עובד טיס בקשר לכלי טיס משטרתיים, את ההסדרים שבסימן ב' לפרק ב' לחוק לעניין הרכבה לתפקידי עובדי טיס.

מוצע להחיל לגבי כלי טיס משטרתיים ומבצעי פעולות בדק בהם את ההסדרים המנויים בסימן ד' לפרק ב' לעניין ביצוע פעולות בדק ותחזוקה קלה.

(9) הוראות סעיפים 61 ו-63 יחולו בכפוף לנוהל שיסכימו עליו השר והשר לביטחון הפנים;

(10) הוראות לפי סעיף 65 יחולו בכפוף לנוהל שיסכימו עליו השר והשר לביטחון הפנים;

(11) לעניין סעיף 73(ב) –

(א) סמכות טייס מפקד בכלי טיס משטרתי לסטות מהוראות כל דין לעניין הפעלת כלי טיס משטרתי, תהיה נתונה לו גם בשל צורך מבצעי חיוני, ככל שהדבר דרוש בנסיבות העניין;

(ב) חובת מסירת הודעה למנהל לפי הסעיף האמור לא תחול על טייס מפקד בכלי טיס משטרתי;

(12) לא יופעלו סמכויות לפי סעיף 88 כלפי משטרת ישראל, למעט סמכויות לפי סעיף 88(א1), (2) ו-(4) אשר הפעלתן תהא בכפוף לתנאים, למגבלות ולהסדרים מיוחדים שייקבעו בנוהל שיסכימו עליו השר והשר לביטחון הפנים, ובלבד שלא יפעיל מפקח סמכויות כאמור כלפי משטרת ישראל, אלא אם כן נקבעה לו התאמה ביטחונית מתאימה, בהתאם להוראות שנתן השר לביטחון הפנים לעניין זה;

(13) העמדה לדין של שוטר בעבירות לפי סעיף 125(ב4), (7), (9), (13), (14), (20) עד (29), (37) עד (39), (43) עד (45) ו-(ג5) שביצע בעת מילוי תפקידו, תהא באישור היועץ המשפטי לממשלה או מי שהוא הסמיך לעניין זה;

(14) סמכות המנהל לתת פטור לפי סעיף 144, תופעל בהתייעצות עם המפקח הכללי של משטרת ישראל או מי שהוא הסמיך לעניין זה;

ד ב ר י ה ס ב ר

יחולו בכפוף לנוהל שיסכימו עליו השר והשר לביטחון הפנים, שכן ייתכן שבשל מגבלות מבצעיות יהיה צורך לחרוג ממגבלות רעש; עוד מוצע כי הוראות לפי סעיף 65 לעניין ציוד תעופתי, יחולו בכפוף לנוהל שיסכימו עליו השר והשר לביטחון הפנים, שכן כמוסבר לעיל, לגבי כלי טיס משטרתי ייתכן הצורך בהתקנת ציוד מיוחד עליו (ציוד אופטי, תקשורת, נשק וכיו"ב), או הסרת ציוד תעופתי מסוים שהתקנתו היא חובה לכלי טיס אזרחי רגיל.

מוצע לא להחיל על כלי טיס משטרתי את סימן ד' לפרק ג' הנוגע להפעלת כלי טיס, את הוראות התעבורה האווירית שנקבעו לפי סעיף 77, או את פרק ה' לעניין הפעלת כלי רחיפה. זאת בשל מעטפת ההפעלה המבצעית של כלי טיס משטרתי השונה ממעטפת ההפעלה האזרחית כמוסבר לעיל. בהתאם, מוצע כי על הפעלת כלי טיס משטרתי אגב שימוש בתשתיות אזרחיות יחולו נוהלי משטרת ישראל, אשר ייקבעו בהתייעצות עם מנהל רת"א, בהתחשב בבטיחות התעופה האזרחית, וכן בשים לב, ככל האפשר, להוראות סימן ד' לפרק ג' הקובע הוראות לעניין תנאים להפעלת כלי טיס; ההתייעצות עם מנהל רת"א, בקביעת נוהלי ההפעלה של כלי טיס משטרתי, נדרשת לאור העובדה כי רת"א היא בעלת הידע הכולל לגבי כללי ההפעלה המחייבים כלי טיס אזרחי, ובשל הצורך להבטיח בטיחות ההפעלה בממשקים עם התעופה האזרחית.

מוצע כי ההוראות לפי סעיף 56(ב) ו-(ג2) בדבר רישום עיקולים לא יחולו לגבי כלי טיס של משטרת ישראל, שכן ממילא אין נוקטים הליכי הוצאה לפועל כלפי המדינה. כמו כן לצורך שמירה על ביטחון שדה, מוצע כי על אף האמור בסעיף 58(א), עיון ברישומי כלי טיס משטרתי של משטרת ישראל, בפנקס הרישום, טעון הסכמת המפקח"ל או מי שהוא הסמיך לעניין זה, וכי סמכות המנהל למסור מידע מפנקס הרישום למדינה חברה ול-ICAO לפי סעיף 58(ב) לא תחול לגבי כלי טיס משטרתי שביבעלות משטרת ישראל. יצוין כי ממילא אמנת שיקו אינה חלה על כלי טיס מדינתיים, והחלת החוקים האזרחיים על כלי טיס משטרתיים היא עניין ישראלי פנימי.

מוצע לקבוע כי סמכות המנהל להגביל, להתלות, לבטל או לסרב לחדש תעודת רישום, תעודת כושר טיסה או תעודת רעש שניתנו לגבי כלי טיס משטרתי, לפי סעיפים 56(ג5), 60(ה), או 61(ג), לפי העניין, וכן סמכותו לשנות רישום של כלי טיס של משטרת ישראל בפנקס הרישום, להשעות או למחק, לפי סעיף 56(ג5), יופעלו בהתייעצות עם מפקח"ל המשטרה או מי שהוא הסמיך לעניין זה, באופן שיאפשר למנהל להביא בחשבון את האילוצים המבצעיים של משטרת ישראל לפי קבלת החלטה בנושא.

מוצע להחיל על כלי טיס משטרתיים את סימן ג' לפרק ג' לעניין כשירות אווירית נמשכת, בכפוף לסייגים אלה: מוצע כי הוראות סעיפים 61 לעניין תעודת רעש, ו-63 לעניין איסור הפעלת כלי טיס בדירוגי רעש מסוימים,

15) סמכות המנהל לקבוע הוראות שעה לפי סעיף 145 תופעל בכפוף למגבלות הקבועות בסעיף זה;

16) תקנות לפי סעיף 146(א)1 עד (3) יחולו לעניין נוסעים בכלי טיס משטרתי ואנשי צוות בו בכפוף לנוהל שיסכימו עליו השר והשר לביטחון הפנים;

17) תקנות לפי סעיף 146(א)5 ר-6) לא יחולו;

18) תקנות לפי סעיף 146(א)7) יחולו בכפוף למגבלות הקבועות בסעיף זה.

ב) על הפעלת כלי טיס משטרתי אגב שימוש בתשתית אזרחית יחולו נוהלי משטרת ישראל; נהלים כאמור ייקבעו בהתייעצות עם המנהל, בהתחשב בביטחון התעופה האזרחית, וכן בשים לב, ככל האפשר, להוראות סימן ד' לפרק ג'.

ג) הפעלת כלי טיס אזרחי שאינו כלי טיס משטרתי, בתשתית משטרית או אגב שימוש בה, לפי העניין, טעונה את אישור המנהל.

ד) חוק זה לא יחול על כלי רכיפה כהגדרתו בסעיף 80, של משטרת ישראל, על מפעיל כלי רכיפה כאמור ועל תשתיות המשמשות לפעילותם.

ה) השר בהסכמת השר לביטחון הפנים, רשאי לקבוע הוראות נוספות לפי חוק זה, שיחולו לגבי משטרת ישראל ובכלל זה לגבי כלי טיס משטרתי, ציוד תעופתי המשמש אותו, כלי רכיפה של משטרת ישראל או עובד טיס הממלא תפקיד בקשר להטסה או להפעלה של כלי טיס משטרתי או בקשר לביצוע פעולות בדק בכלי טיס כאמור, לרבות מדריך לתפקיד כאמור, וכן לגבי הפעלה או ניהול של תשתית משטרית, בלא שיוניים או בשיוניים שיקבע.

ד ב ר י ה ס ב ר

מוצע להחיל על כלי טיס משטרת ישראל גם את פרק ח' הקובע עבירות פליליות, חלקן בשל הפרת הוראות החוק וחלקן עבירות של התנהגות המסכנת את בטיחות הטיסה ככלל. עם זאת מוצעת הבהרה ולפיה, במצבים שבהם מבוזעת הפרה של הרגולציה הבטיחותית שהוחלה על המשטרה לפי סעיף זה בידי שוטר בעת מילוי תפקידו, יידרש אישור של דרג בכיר (היועץ המשפטי לממשלה או מי שהוא הסמיך לעניין זה), להגשת כתב אישום כלפי שוטר כאמור, וזאת בשל מורכבות השאלות הכרוכות בהחלטה בדבר העמדה לדין פלילי כאמור.

מוצע להחיל גם את פרקים י' ו"ב, המסדירים הוראות שונות והוראות המעבר.

מוצע כי סמכות המנהל לתת פטור לפי סעיף 144 תופעל בהתייעצות עם מפכ"ל המשטרה. עוד מוצע כי סמכות המנהל לקבוע הוראות שעה לפי סעיף 145 תופעל, לגבי כלי טיס משטרתי ועובד טיס שהוא שוטר במילוי תפקידו, רק באותם נושאים שהוחלו על כלי טיס משטרתיים ועובדי טיס שהם שוטרים במילוי תפקידם, ובכפוף למגבלות הקבועות לגביהם. כך למשל, החלת סטנדרט בין-לאומי לגבי ציוד תעופתי, על כלי טיס משטרתי, תהא כפופה לנוהל האמור בסעיף 154(א)10).

מוצע כי תקנות לפי סעיף 146(א)1 עד (3) (לעניין נוסעים בכלי טיס משטרתי ואנשי צוות בו ולעניין שימוש בחפץ המסכן את בטיחות הטיסה) יחולו בכפוף לנוהל שיסכימו עליו השר והשר לביטחון הפנים, אשר במסגרתו

מוצע להחיל על טייס מפקד של כלי טיס משטרתי את סעיף 73, בכפוף לכך שהסמכות לסטות מהוראות כל דין תהיה נתונה לו גם בשל צורך מבצעי חיוני, ככל שהדבר דרוש מבחינת העניין, ולא תחול עליו חובת מסירת הודעה למנהל לפי אותו סעיף.

מוצע לא להחיל את סמכות המנהל לפי סעיף 74 לתת הוראה על קרקע כלי טיס משטרתי, בשל ההכרה בצורך המבצעי הגובר לעתים על שיקולי בטיחות הטיסה, ומתוך הבנה כי האחריות המלאה, בהקשר זה, היא של משטרת ישראל.

מתוך סמכויות הפיקוח לפי פרק ו', מוצע להחיל רק את חלקן – דרישת הזדהות, דרישת ידיעות ומסמכים וכניסה – וזאת בכפוף לתנאים, למגבלות ולהסדרים המיוחדים שייקבעו בנוהל שיסכימו עליו השר והשר לביטחון הפנים. במטרה לשמור על ביטחון שדה, מוצע כי לא יפעיל מפקח סמכויות לפי סעיף 88 כלפי משטרת ישראל, אלא אם כן נקבעה לו התאמה ביטחונית מתאימה בהתאם להוראות השר לביטחון פנים. לעומת זאת, מוצע כי סמכויות מפקחי רת"א לעניין לקיחת דוגמאות, חקירה, תפיסה וחפיפוש, וכן הסמכות לגבי בדיקות סמים ואלכוהול לעובדי טיס ואנשי צוות לא יחולו, מתוך הבנה כי האחריות והסמכות של משטרת ישראל כלפי השוטרים, מתוקף פקודת המשטרה, נותרת מענה מספיק לעניין זה.

מוצע כי לעניין אירוע בטיחותי שמעורב בו כלי טיס משטרתי יחול פרק ז' בכפוף להוראות סימן ז' שבו.

155. (א) ההוראות לפי חוק זה, למעט הוראות סימן ז' בפרק ז', לא יחולו לגבי צבא הגנה לישראל לרבות בכל הנוגע לכלי טיס צבאי, ציוד תעופתי המשמש בכלי טיס צבאי, חייל הממלא תפקיד כאמור בסעיף 2 לגבי כלי טיס צבאי, ביצוע פעולות בדק ותחזוקה קלה בכלי טיס צבאי, תיכון וייצור של כלי טיס צבאי וציוד תעופתי המשמש בכלי טיס צבאי, מתן שירותי תעבורה אווירית לכלי טיס כאמור והפעלה או ניהול של תשתית צבאית.

(ב) הפעלת כלי טיס צבאי אגב שימוש בתשתית אזרחית תיעשה, ככל האפשר, בהתחשב בבטיחות התעופה האזרחית.

(ג) על שימוש של כלי טיס אזרחי בתשתית צבאית, לרבות במרחב אווירי שבו ניתנים שירותי ניהול תעבורה אווירית בידי צבא הגנה לישראל, יחולו הוראות אלה:

(1) הפעלת כלי טיס אזרחי בשדה תעופה או במנחת שהוא תשתית צבאית טעונה את אישור המנהל; המנהל ייתן אישור כאמור רק לאחר שנוכח כי שדה התעופה הצבאי או המנחת הצבאי, לפי העניין, ערוך ומתאים להפעלה בטוחה של כלי טיס אזרחי;

(2) שימוש כלי טיס אזרחי במיתקן עזר לטיסה שהוא תשתית צבאית, טעון את אישור המנהל; המנהל ייתן אישור כאמור רק לאחר שנוכח כי המיתקן כאמור מתאים להפעלה בטוחה של כלי טיס אזרחי;

ד ב ר י ה ס ב ר

הסדרים שלא הוחלו על משטרת ישראל לפי סעיף זה, והתגברות על סייגים להחלת הסדרים על משטרת ישראל.

סעיף 155 בדומה להסדר שבחוק הטיס כיום, והואיל ואמנת שיקגו אינה חלה על התעופה הצבאית, מוצע לקבוע כי החוק המוצע לא יחול לגבי צבא הגנה לישראל לרבות בכל הנוגע לכלי טיס צבאי, ציוד תעופתי המשמש בכלי טיס צבאי, חייל הממלא תפקיד כאמור בסעיף 2 לגבי כלי טיס צבאי, ביצוע פעולות בדק ותחזוקה קלה בכלי טיס צבאי, תיכון וייצור של כלי טיס צבאי, ציוד תעופתי המשמש כלי טיס צבאי, מתן שירותי תעבורה אווירית לכלי טיס כאמור והפעלה או ניהול של תשתית צבאית. זאת על בסיס ההנחה שלחיל האוויר יכולות מקצועיות ומערכתיות מוכחות להבטיח את כשירותם האווירית של כלי הטיס הצבאיים והכשרתם של הטייסים, אנשי הצוות וכל העוסקים בבדק כלי הטיס, ובתיכון ובייצור של כלי טיס צבאיים, בהתאם לפרמטרים צבאיים שהם באחריות חיל האוויר.

עם זאת מוצע לקבוע את חובתו של כלי טיס צבאי, כאשר הוא פועל בתשתית אזרחית, לעשות זאת בהתחשב, ככל האפשר, בבטיחות התעופה האזרחית. בכך באה לידי ביטוי התחייבות ישראל בסעיף 3(d) לאמנת שיקגו כמוזכר לעיל.

נוסף על כך מוצע כי החוק לא יחול על תשתית צבאית. עם זאת מאחר שבשאר התעופה האזרחית פועלת גם תוך ממשק ושימוש בתשתית צבאית (שדות תעופה צבאיים), מיתקני עזר לטיס צבאיים ומרחב אווירי ששירותי הנת"א ניתנים בו על ידי הצבא). מוצע לקבוע, במטרה להבטיח כי נשמרים הפרמטרים האזרחיים הבטיחותיים הנדרשים, כי שימוש כלי טיס אזרחי בתשתית צבאית (שדה תעופה, מיתקן עזר לטיסה) יהיה טעון אישור מנהל רת"א לכך

יהיה ניתן להתחשב בצרכים המבצעיים המיוחדים של כלי הטיס המשטרתיים; מוצע כי לא יחולו על המשטרה תקנות לפי סעיף 146(א)(5) שעניינן חובת תשלומים לחוקר הראשי – זאת מאחר שמדובר בחקירה של אירוע בטיחותי מעורב שבה המשטרה לוקחת חלק בחקירה הבטיחותית, בכפוף לנוהל שיאושר על ידי השרים לפי סעיף 123(1) המוצע, ולכן יהיה ניתן לתת לכך ביטוי במסגרת הנוהל כאמור; כן מוצע כי לא יחולו על המשטרה תקנות לפי סעיף 146(א)(6) שעניינן חובת ביטוח בהפעלה פרטית – שכן אין נהוג להטיל חובות ביטוח על המדינה. לבסוף, מוצע כי תקנות לפי סעיף 146(א)(7) שעניינן התקנת תקנות ליישום האמנה, יחולו בכפוף למגבלות הקבועות בסעיף 154 – כלומר רק באותם נושאים שהוחלו על משטרת ישראל ובכפוף למגבלות החלתם לפי סעיף זה.

מוצע כי החוק לא יחול על הפעלה של תשתית משטרית (מנחת או מיתקן עזר לטיסה). מאחר שאין להפעלתה ממשקים עם התעופה האזרחית, והיא תהא באחריות מלאה של המשטרה ולא תהא כפופה לאישורים של רת"א. עם זאת מוצע כי הפעלת כלי טיס אזרחי שאינו כלי טיס משטרתי, בתשתית משטרית כאמור או אגב שימוש בה, טעונה אישור מנהל רת"א, אשר נועד להבטיח את התאמתה לשימוש תעופתי בפרמטרים אזרחיים.

לבסוף, בשל כלל ברירת המחדל הקבוע בסעיף זה שלפיו החוק המוצע אינו חל על כלי טיס משטרתיים, מוצע להסמיך את השר, בהסכמת השר לביטחון הפנים, לקבוע הוראות נוספות לפי חוק זה, שיחולו לגבי משטרת ישראל.

מובהר כי החלת סעיפים בעלי אופי כללי, כגון פרק ההגדרות וסעיפים המסמיכים לקבוע תקנות, היא החלה "בנסיבות העניין" ואין בה, כשלעצמה, משום החלה של

(3) הפעלת כלי טיס אזרחי במרחב אווירי שהוקצה לתעופה הצבאית כאמור בסעיף 75, לרבות במרחב אווירי שבו ניתנים שירותי ניהול תעבורה אווירית בידי צבא הגנה לישראל, טעונה אישור מראש בידי היחידה הצבאית המנהלת את התעבורה האווירית באותו מרחב ותבצע בהתאם להוראותיה; היחידה הצבאית המנהלת את התעבורה האווירית רשאית לתת הוראות למטיס כלי טיס הנוגדות את הוראות התעבורה האווירית ואת כללי הטיסה שנקבעו לפי סעיף 69, אם מצאה כי הדבר מוצדק בנסיבות העניין;

(4) נוהל הקובע את ההסדרים הנדרשים לשם מתן אישור המנהל בהתאם לפסקאות (1) ו-(2) ייקבע בידי השר, בהסכמת שר הביטחון.

(ד) ההוראות לפי חוק זה לא יחולו לגבי חייל במילוי תפקידו הנותן שירותי נת"א לתעופה האזרחית, ויחולו הוראות אלה:

(1) מתן שירותים כאמור לתעופה אזרחית בין-לאומית, בידי חייל בעת מילוי תפקידו טעון רישיון מאת המנהל; רישיון כאמור יינתן לפי נוהל שיוורה עליו המנהל בהתייעצות עם מפקד חיל האוויר בצבא הגנה לישראל;

(2) מתן שירותים כאמור לתעופה אזרחית פנים-ארצית טעון היתר מאת המנהל; היתר כאמור יינתן לפי נוהל שיוורה עליו המנהל בהסכמת מפקד חיל האוויר של צבא הגנה לישראל;

(3) נוהל הקובע את ההסדרים הנדרשים לשם פיקוח על קיומן של פסקאות (1) ו-(2) ייקבע בידי השר, בהסכמת שר הביטחון.

(ה) חוק זה לא יחול על כלי רחיפה, כהגדרתו בסעיף 80, של צבא הגנה לישראל, על מפעיל כלי רחיפה כאמור ועל תשתיות המשמשות לפעילותם.

(ו) לא יופעלו סמכויות לפי פרק ו' כלפי צבא הגנה לישראל וכלפי חייל במילוי תפקידו.

ד ב ר י ה ס ב ר

נת"א לתעופה אזרחית פנים-ארצית יעברו הליך הכשרה ויקבלו היתר מאת המנהל, על פי נוהל שיקבע המנהל בהסכמת מפקד חיל האוויר. גם בנושא זה מוצע כי השר ושר הביטחון יקבעו נהלים לעניין ההסדרים הנדרשים לשם פיקוח על ידי נת"א על קיום הוראות בעניין זה.

לבסוף, מוצע כי החוק המוצע לא יחול על כלי רחיפה, כהגדרתו בסעיף 80, של צבא הגנה לישראל, על מפעיל כלי רחיפה כאמור ועל תשתיות המשמשות לפעילותם.

כדי להסיר ספק יובהר כי לעניין אירוע בטיחותי שמעורב בו כלי טיס צבאי או תשתית צבאית, או שירותי נת"א צבאיים מצד אחד, וכלי טיס אזרחי או תשתית אזרחית מצד שני, מוצע כי יחול פרק ז' בכפוף להורות סימן ז' שבו. החלה זאת נקבעת במפורש מכוח הוראות סימן ז' לפרק ז'.

הגם שהחוק בכללותו אינו חל על צבא הגנה לישראל, על כלי טיס צבאיים ועל חייל במילוי תפקידו, מאחר שסעיף 155 קובע הסדרים עצמאיים החלים על גורם צבאי, מוצע לקבוע מפורשות כי לא יופעלו סמכויות הפיקוח לפי פרק ו' כלפי צבא הגנה לישראל וכלפי חייל במילוי תפקידו, שכן הסדרי הפיקוח הנדרשים נקבעו בגוף הסעיף עצמו.

שדה התעופה או מיתקן העזר לטיסה בטוחים לשימוש אזרחי. מוצע כי השר ושר הביטחון יקבעו נהלים לעניין ההסדרים הנדרשים לשם מתן אישור המנהל כאמור (למשל, העברת נתונים מחיל האוויר לרשות התעופה האזרחית). עוד מוצע כי הפעלת כלי טיס אזרחי במרחב אווירי שהוקצה לתעופה הצבאית כאמור בסעיף 75, לרבות במרחב אווירי הנתון לפיקוחו של צבא הגנה לישראל (אף אם הוא מרחב שהוקצה לשימוש התעופה האזרחית, כפי שמתקיים בישראל בחלק מן המקרים). טעונה אישור מראש בידי היחידה הצבאית המנהלת את התעבורה האווירית באותו מרחב ותבצע בהתאם להוראותיה.

בקרי חיל האוויר נותנים שירותי נת"א לתעופה האזרחית, ולכן הכשרתם צריכה להיות מותאמת גם לסטנדרטים החלים במתן שירותי נת"א לתעבורה אזרחית. יתרה מזאת, הכשרתם של הבקרים הנותנים שירותים לתעופה האזרחית הבין-לאומית חייבת לעמוד בסטנדרטים הבין-לאומיים המזעריים המחייבים לפי נספח 1 לאמנת שיקגו. בהתאם מוצע כי בקרים הנותנים שירותי נת"א לתעופה אזרחית בין-לאומית יעברו הליך הכשרה ויקבלו רישיון מאת המנהל, על פי נוהל שיקבע המנהל בהתייעצות עם מפקד חיל האוויר; בקרים הנותנים שירותי

פרק ז' – תחולה 156. הוראות פרק ז' יחולו לגבי אירוע בטיחותי שאירע ביום התחילה ואילך.

פרק י"ב: תיקונים עקיפים

- ביטול חוק הטיס 157. חוק הטיס, 1927³⁷ – בטל.
158. בדבר המלך על הטיס במושבות (הטלת חיקוקים), 1937³⁸ –
- (1) בסעיף 3 במקום "הוראות סעיפים 1, 2, 3, 7, 8, 9, 10, 12, 12, 14, 17 ו-18 מהחוק העיקרי, והסעיפים 4, 5, 13, 14, 30 ו-34 מחוק הטיס, 1936, שתוקנו ושונו" יבוא "הוראות סעיפים 7, 11 ו-11א לחוק העיקרי";
- (2) בתוספת הראשונה, סעיפים 1, 2, 3, 5, 6, 7, 9 עד 19 – בטלים.
159. בחוק רישוי שירותי תעופה, התשכ"ג-1963³⁹ –
- (1) בסעיף 1, בסופו יבוא:
- "המנהל" – מנהל רשות התעופה האזרחית שהוקמה לפי חוק רשות התעופה האזרחית, התשס"ה-2005, או עובד הרשות האמורה שהוא הסמיך לעניין חוק זה, כולו או חלקו;
- "מפעיל ישראלי" – מפעיל אווירי כהגדרתו בחוק הטיס, התש"ע-2010, שמתקיים בו המפורט להלן, לפי העניין –
- (1) לעניין יחיד – הוא תושב קבע בישראל שאין לו מקום עסקים עיקרי מחוץ לישראל, או אזרח ישראלי שיש לו מקום עסקים עיקרי בישראל;

ד ב ר י ה ס ב ר

המלך האמור מוצע שהוראות אלה יישארו על כנו, כיוון שמדובר בנושא מורכב וסבוך, מצד אחד, אשר האכסניה המשפטית המתאימה להסדרתו אינה בחוק המוצע, מצד שני.

נוסח הסעיפים בדבר המלך שמוצע לבטלם מובא בנספח לדברי ההסבר.

סעיף 159 חוק רישוי שירותי תעופה עוסק בהסדרה הכלכלית של התעופה המסחרית הבינלאומית והפנים-ארצית, ובהקצאת זכויות הטיס של מדינת ישראל, וזאת בדרך של מתן רישיונות מסחריים מאת השר שבאמצעותם מוענקות זכויות טיס. הרישיונות מוענקים לחברות תעופה ישראליות (אשר פעילותן טעונה גם קבלת רישיון הפעלה אווירית לפי סעיף 17 לחוק המוצע, המבטיח כי חברת התעופה ערוכה מבחינה בטיחותית לבצע את הפעלה המותרת ברישיונה). וכן אמורים להיות מוענקים לחברות תעופה זרות, המבקשות להפעיל טיסות לישראל וממנה.

הענקת זכויות הטיס להפעלה בין-לאומית של טיסות, נעשית בהתאם להסכמי תעופה בילטרליים שחותמת ממשלת ישראל עם המדינות השונות. הסכמים אלה נועדו להבטיח קשרי תעופה סדירים עם מדינות העולם ולהקצות את זכויות הטיס של מדינת ישראל, על בסיס העקרונות הקבועים באמנת סייגו.

סעיף 156 מוצע לקבוע כי הוראות פרק ז' יחולו לגבי אירוע בטיחותי שאירע ביום התחילה ואילך. כלומר, חקירת אירוע בטיחותי שאירע לפני תחילת החוק המוצע תתבצע בהתאם לדין החל ערב תחילת החוק (כלומר, תקנות החקירות).

סעיף 157 מוצע לבטל את חוק הטיס, 1927, שכן החוק, על כלל הוראותיו, מוחלף על ידי החוק המוצע. נוסחו של חוק הטיס, 1927, ערב פרסומה של הצעת חוק זו מובא כנספח לדברי ההסבר.

סעיף 158 מוצע תיקון דבר המלך על הטיס במושבות (הטלת חיקוקים), 1937, באופן שמרבית הוראותיו יבוטלו, אך שני נושאים המוסדרים בו ימשיכו לחול כמפורט להלן:

הנושא הראשון הוא סעיף 4 לתוספת לדבר המלך האמור, הקובע הסדרים לשעת חירום, בין השאר, לעניין איסור טיס ותפיסת שדות תעופה. בהתאם למדיניות משרד הביטחון מוצע להשאיר את הסעיף על כנו, והנושא יטופל עם שאר חקיקת החירום המסדירה את פעילות כוחות הביטחון בשעת חירום.

הנושא השני הוא החלת פקודת הסחורות הנטרפות ודמי הצלה, 1929, על חיפוש והצלה של כלי טיס – מדובר בנושא שאינו מוסדר במסגרת החוק המוצע, וההסדר יישאר בתוקף מכוחם של סעיפים 8 ו-8א לתוספת לדבר

³⁷ חוקי א"י, כרך ג', עמ' 2551.

³⁸ ע"ר, תוס' 2, עמ' 536.

³⁹ ס"ח התשכ"ג, עמ' 104; התשס"ו, עמ' 318.

(2) לעניין תאגיד – הוא התאגד בישראל, אין לו מקום עסקים עיקרי מחוץ לישראל, והשליטה בו היא בידי אזרח ישראלי או תושב קבע בישראל, או שהשליטה בו היא בידי אדם אחר בהתאם להוראות אמנה בין-לאומית בענייני תעופה, שישראל צד לה;

“רישיון” – רישיון הפעלה מסחרית כמשמעותו בסעיף 2;

“היתר הפעלה” – כמשמעותו בסעיף 18ג;

(2) במקום סעיף 2 יבוא:

“רישיון הפעלה 2. מפעיל ישראלי לא יפעיל כלי טיס בטיסה מסחרית, אלא אם כן בידו רישיון לכך מאת שר התחבורה, ובהתאם לתנאי הרישיון”;

(3) בסעיף 3 –

(א) בסעיף קטן (א) –

(1) במקום הרישה יבוא “שר התחבורה רשאי לקבוע ברישיון תנאים לגבי כל אלה”;

(2) פסקאות (3) עד (5) – יימחקו;

(3) במקום פסקה (6) יבוא:

“(6) היעדים שאליהם או מהם מותר לבעל הרישיון לפעול”;

(4) פסקאות (7) ו-(11) – יימחקו;

ד ב ר י ה ס ב ר

וזה נוסחו של סעיף 2 שמוצע להחליפו:

2. “רישיון להפעלת כלי טיס

(א) לא יפעיל אדם כלי טיס בטיסה מסחרית מן המדינה או אליה או בשטחה, אלא על פי רישיון מאת שר התחבורה ובהתאם לתנאי הרישיון.

(ב) לא ישכיר אדם כלי טיס לשם טיסה מן המדינה או אליה או בשטחה, אלא על פי רישיון מאת שר התחבורה ובהתאם לתנאי הרישיון.”

מחיקת המילים “או להשכרה” בסעיפים קטנים (א) ו-(ב) של סעיף 8 לחוק רישוי שירותי תעופה, במסגרת פסקה (6) של סעיף 159 המוצע, נועדה להתאים את נוסח סעיף 8 לנוסח סעיף 2 האמור.

לפסקה (3)(א)

סעיף 3 לחוק רישוי שירותי תעופה מסמיך את השר, בדרך הקבועה בסעיף, לקבוע את תנאי הרישיון המסחרי מבין רשימת העניינים המפורטים בו. מוצע למחוק מהסעיף האמור את העניינים הנוגעים לרגולציה הבטיחותית של חברות התעופה, שכן עניינים אלה מוסדרים באמצעות סימנים ב', ג' ו-ד' לפרק ב' לחוק הטיס המוצע, ואין להסדירם במסגרת הרישיון המסחרי לפי חוק רישוי שירותי תעופה; יצוין כי הסדרת הרישוי של חברות תעופה בצד הבטיחותי (AOC) קבועה כיום בתקנות ההפעלה, קרי בתקנות מכוח חוק הטיס.

בשנת התשס"ו, תוקן חוק רישוי שירותי תעופה באופן ששם דגש, במתן רישיונות מסחריים לחברות תעופה, על קידום התחרות בענף התעופה האזרחית, רווחת הצרכן וטובת המשק. בתיקון התשס"ו נקבע כי שר התחבורה יקיים התייעצות עם שר התיירות ויקבל את חוות דעתה של הוועדה המקצועית שהוקמה בתיקון האמור, במסגרת הפעלת שיקול דעתו בהחליטו אם לסרב לבקשה לרישיון מסחרי, להתנות בה תנאים שלא על פי בקשת בעל הרישיון או להתלות או לבטל רישיון קיים. הוועדה המקצועית שהוקמה כוללת את נציגי משרדי התחבורה, התיירות, האוצר ומשרד ראש הממשלה, אשר הם המשרדים הממונים על האינטרסים שביסוד תיקון התשס"ו כאמור לעיל.

סעיף 159 המוצע קובע כמה תיקונים לחוק רישוי שירותי תעופה כמפורט בדברי הסבר שלהלן:

לפסקאות (2) ו-(6)

מוצע לצמצם את חובת הרישוי לפי חוק רישוי שירותי תעופה באופן שרישיון מסחרי למפעיל אווירי בהפעלה מסחרית יידרש רק ממפעיל ישראלי. בכך יותאם החוק האמור למצב הנוהג כיום ולפיו לא ניתן עוד רישיון מסחרי לחברות תעופה זרות, סדירות או שכה, אלא ניתן להם היתר הפעלה עונתי כמוסבר להלן, על בסיס הסכם התעופה החל בין ישראל לבין מדינת המפעיל. לשם כך מוצע להחליף את סעיף 2 לחוק רישוי שירותי תעופה כך שיקבע בו כי חובת רישיון מסחרי חלה רק על מפעיל ישראלי.

(5) בסופו יבוא:

"(12) תנאים שתכליתם שמירה על הדדיות עם מדינה אחרת הנוגעת בדבר";

(ב) אחרי סעיף קטן (א) יבוא:

"(א1) קביעת תנאים ברישיון לפי הוראות סעיף קטן (א), שלא בהתאם לבקשה שהגיש מבקש הרישיון, תיעשה בהתייעצות עם שר התיירות ולאחר קבלת חוות דעתה של הוועדה המקצועית";

(4) סעיף 7 – בטל;

(5) בסעיף 8א –

(א) בסעיף קטן (א), במקום "לפני שר התחבורה בכל עניין הנוגע לרישיונות" יבוא "בכל עניין הנוגע לרישיונות ולהיתרי הפעלה";

(ב) בסופו יבוא:

"(ד) בדיוני הוועדה המקצועית הנוגעים לחוות דעת בעניין היתרי הפעלה, ישתתף, במקום המנהל, נציגו כאמור בסעיף קטן (ג)";

ד ב ר י ה ס ב ר

לפסקה (3)(ב)

הוספת סעיף קטן (א1) בסעיף 3 לחוק רישוי שירותי תעופה נועדה להבהיר כי במקרה של קביעת תנאים ברישיון המסחרי, כאשר בקשת מבקש הרישיון התקבלה במלואה – כלומר התנאים נקבעו כולם לפי בקשת המבקש (למשל תנאים לגבי תדירויות וסוגי מטוסים שיפעיל) – אין צורך בקיום הליך ההתייעצות בוועדה המקצועית ובשר התיירות. זאת במטרה למנוע יצירת בירוקרטיה מיותרת של הליכי התייעצות מרובי משתתפים, כאשר קביעת התנאים, כשלעצמה, אינה מגבילה את התחרות או פוגעת ברווחת הצרכן או ברווחת המשק, אלא נובעת מ"מגבלות עצמיות" שהן תוצאה של יכולותיו וכוונותיו הכלכליות של מבקש הרישיון עצמו, ועל פי בקשתו.

לפסקה (4)

סעיף 7 לחוק רישוי שירותי תעופה עניינו "סייג לשירות ריסוס". מוצע לבטל סעיף זה שהוא אות מתה זה שנים רבות. וזה נוסחו של הסעיף האמור:

7. "סייג לשירות ריסוס

לא יעניק שר התחבורה רישיון כלי טיס בשירותי ריסוס לצרכי חקלאות אלא אם יש בידי העומד לבצע את הריסוס הרשאה, של שר החקלאות או של מי שהוסמך על ידיו, לשימוש בחמרי ריסוס; הרשאה כאמור תינתן בהתאם להוראות שנקבעו על ידי שר החקלאות."

לפסקה (5)

התיקונים המוצעים בסעיף 8א, שענינו "הוועדה המקצועית" נועדו להתאים את הסעיף האמור להוראות החדשות בנושא היתר הפעלה שניתן מאת המנהל.

וזה נוסחן של פסקאות (3), (4), (5), (6), (7) ו-(11) של סעיף (א1), הקובעות כאמור את העניינים שלגביהם ניתן לקבוע תנאים ברישיון המסחרי, שמוצע לבטלן או להחליפן:

"(3) הכשרתם וניסיונם של המועסקים בהפעלתם של כלי טיס, בדרך שלהם ובמתן שירותים להם; – נושא זה מוסדר לפי החוק המוצע באמצעות סימנים א' ו-ב' לפרק ב'.

"(4) כלי הטיס, המנועים וציוד העזר שעל בעל הרישיון להשתמש בהם; – נושא זה מוסדר לפי החוק המוצע באמצעות סימן ג' לפרק ב'.

"(5) נוהל הבדק והשירות שבעל הרישיון ינהג לפיהם; – נושא זה מוסדר לפי החוק המוצע בסימנים ג' ו-ד' לפרק ב'.

"(6) קווי התעופה שבעל הרישיון יקים ונוהל המבצעים שינהג לפיהם; – מוצע להחליף פסקה זו בפסקה חדשה שזו לשונה "היעדים שאליהם או מהם מותר לבעל הרישיון לפעול". הפסקה המוצעת אינה מסדירה את נוהלי המבצעים של המפעיל האווירי, המוסדרים בסימן ג' לפרק ג'.

"(7) תדירות השירותים שיופעלו ולוחות הזמנים לשירותים אלה; נושא זה מוסדר בהיתר ההפעלה העונתי שנותן המנהל, כאמור בסעיף 8א(2) המוצע לחוק רישוי שירותי תעופה, כנוסחו בסעיף 159(7) המוצע.

"(11) הדרכים והאמצעים בהם יבטיח בעל הרישיון כי לא יבוצע בכלי הטיס צילום מן האוויר, אלא על פי הרשאה. – נושא זה מוסדר לפי החוק המוצע בסעיף 69.

(6) בסעיף 8ב, בסעיפים קטנים (א) ו-(ב), המילים "או להשכרה" – יימחקו;

(7) אחרי סעיף 8ב יבוא:

"היתר הפעלה 8ג. (א) בלי לגרוע מהוראות סעיף 2, מפעיל ישראלי וכל מפעיל אווירי אחר של כלי טיס, כהגדרתו בחוק הטיס, התש"ע-2010, לא יפעיל כלי טיס בטיסה מסחרית לשם הסעת נוסעים או הובלת טובין, מן המדינה או אליה או בשטחה (בסעיף זה – הפעלה בישראל), אלא אם כן בידו היתר הפעלה מאת המנהל ובהתאם לתנאי ההיתר.

(ב) המנהל רשאי לקבוע בהיתר ההפעלה תנאים להפעלה בישראל לגבי כל אלה:

- (1) כלי הטיס שבעל ההיתר מורשה להפעיל;
- (2) תדירות השירותים שיינתנו ולוח הזמנים למתן שירותים כאמור;
- (3) הפעלת כלי טיס שאינם בבעלות המפעיל האווירי;
- (4) מינוי נציג בישראל מטעם המפעיל האווירי, המורשה לפעול בשמו בהליכים לפי חוק זה ולפי חוק הטיס, התש"ע-2010, ולקבל בשמו ובעבורו כתבי בי דין;
- (5) תנאים שתכליתם שמירה על הדריות עם מדינה אחרת הנוגעת בדבר;

ד ב ר י ה ס ב ר

לפסקה (7)

מטעם המפעיל האווירי, המורשה לפעול בשמו בהליכים לפי חוק רישוי שירותי תעופה ולפי חוק הטיס המוצע, ולקבל בשמו ובעבורו כתבי בי דין; תנאים שתכליתם שמירה על הדריות עם מדינה אחרת הנוגעת בדבר.

מוצע גם להסמיך את השר לקבוע סוגי טיסות מסחריות שלא יהיו טעונות היתר הפעלה, ובלבד שבידי המפעיל האווירי רישיון הפעלה אווירית לפי סעיף 17 לחוק הטיס המוצע או רישיון דומה ממדינת המפעיל כהגדרתה בחוק האמור. כך יהיה ניתן להפחית את הרגולציה החלה בנושא זה, בנסיבות שבהן אין בה צורך.

עוד מוצע לקבוע, בסעיף 8ג(ב) המוצע, כי הוראות סעיפים 3(א) עד(ג), 5, 8 ו-8א החלות לגבי רישיון (לעניין חובות התייעצויות בשר התיירות ובוועדה המקצועית לגבי סירוב לתת רישיון מסחרי, קביעת תנאים ברישיון שלא לפי בקשת מבקש הרישיון, או כוונה לבטל או להתלות רישיון מסחרי קיים, וכן לעניין מסגרת שיקול הדעת בנקיטת פעולות כאמור "ככל הניתן, בנסיבות העניין, באופן שלא יפגע בתחרות בענף התעופה האזרחית ובקידומה, לטובת רווחת ציבור המשתמשים ולתועלת המשק") יחולו, לגבי היתר הפעלה, בשניונים המחויבים ובשינויים אלה: סמכות הנתונה לפי הסעיפים האמורים לשר תהא נתונה למנהל, וסמכות הנתונה לפי הסעיפים האמורים לשר התיירות, תהא נתונה למי ששר התיירות הסמיכו לעניין זה.

הוספת סעיף 8ג לחוק רישוי שירותי תעופה נועדה להתאים את החוק להליכים הנוהגים בפועל, מזה שנים, שלפיהם נוסף על הרישיון המסחרי לחברת תעופה ישראלית שמעניק השר, מעניקה רת"א לחברות התעופה הישראליות העוסקות בהובלת נוסעים או טובין, כמו גם לחברות תעופה זרות העוסקות כאמור; היתר הפעלה עונתי.

יובהר כי ברישיון המסחרי, שניתן לחברת תעופה ישראלית מאת השר, נקבעים תנאים עיקריים ובעלי אופי קבוע כגון סוגי ההפעלה (למשל – הובלת נוסעים/טובין), יעדים מותרים, תנאים לגבי הסדרי הביטוח של בעל הרישיון וכיוצא באלה. רישיון זה אינו קצוב בזמן, והוא תקף כל עוד לא הותלה או בוטל על ידי השר. לעומת זאת, בהיתר הפעלה עונתי, הניתן גם לחברות זרות, נקבעים תנאים משניים, הנוגעים, בין השאר, להיקף הפעילות, תדירותה, קיבולתה וסוגי כלי טיס, והוא ניתן כהיתר עונתי, לתקופה של חצי שנה, כנהוג בכל העולם.

מוצע להתאים את החוק למצב זה, המתקיים בפועל, כאמור לעיל. מוצע כי בהיתר ההפעלה יוסמך המנהל לקבוע את התנאים האלה: כלי הטיס שבעל ההיתר מורשה להפעיל; תדירות השירותים שיינתנו ולוח הזמנים למתן שירותים כאמור; הפעלת כלי טיס שאינם בבעלות המפעיל האווירי (כלומר, כלי טיס מוחכרים); מינוי נציג בישראל

- (6) כל תנאי אחר שקבע שר התחבורה לעניין זה.
- (ג) שר התחבורה רשאי לקבוע סוגי טיסות מסחריות שלא נדרש לגביהן היתר הפעלה, ובלבד שבידי המפעיל האווירי רישיון הפעלה אווירית לפי סעיף 17 לחוק הטיס, התש"ע-2010 או רישיון דומה ממדינת המפעיל כהגדרתה בחוק האמור.
- (ד) שר התחבורה רשאי לקבוע הוראות המסדירות את דרכי מתן היתר הפעלה, חידושו, תקופת תוקפו, תנאיו, צורתו, כללי החזקתו וכן את האגרות שישולמו בעד מתן ההיתר או חידושו.
- (ה) הוראות סעיפים 3(א) עד 5(ג), 8 ו-8ב החלות לגבי רישיון, יחולו, לגבי היתר הפעלה, בשינויים המחוייבים ובשינויים אלה:

- (1) סמכות הנתונה לפי הסעיפים האמורים לשר התחבורה תהא נתונה למנהל;
- (2) סמכות הנתונה לפי הסעיפים האמורים לשר התיירות, תהא נתונה למי ששר התיירות הסמיכו לעניין זה;"

(8) אחרי סעיף 10 יבוא:

- "עיצום כספי 10א. (א) הפעיל אדם כלי טיס בטיסה מסחרית שנדרש לגביה רישיון או היתר הפעלה לפי חוק זה, בלא רישיון או היתר הפעלה, רשאי המנהל להטיל עליו עיצום כספי לפי הוראות סעיף זה, בסכום של 200,000 שקלים חדשים.
- (ב) המנהל רשאי להטיל עיצום כספי לפי הוראות סעיף זה, בסכום של 150,000 שקלים חדשים, על כל אחד מאלה:
- (1) בעל רישיון שהפר תנאי מתנאי רישיונו המפורט בסעיף 3(א) עד (12);
- (2) בעל היתר הפעלה שהפר תנאי מתנאי היתר ההפעלה המפורט בסעיף 8(ב) עד (5).
- (ג) (1) המנהל אינו רשאי להטיל עיצום כספי בסכום הנמוך מהסכומים הקבועים בסעיפים קטנים (א) ו-(ב), אלא לפי הוראות פסקה (2).
- (2) שר התחבורה, בהסכמת שר המשפטים, רשאי לקבוע מקרים, נסיבות ושיקולים שבשלהם יהיה ניתן להפחית את סכום העיצום הכספי הקבוע בסעיף זה, בשיעורים שיקבע.

ד ב ר י ה ס ב ר

החוק האמור, והן: הפעלת כלי טיס בטיסות מסחריות בלא רישיון מסחרי או הפעלת כלי טיס תוך הפרת תנאי הרישיון המסחרי או היתר ההפעלה.

לפסקה (8)

בדומה לסימן ט', מוצע לקבוע גם בחוק רישוי שירותי תעופה סמכות להטיל עיצומים כספיים על הפרות של

(ד) על עיצום כספי לפי סעיף זה יחולו הוראות סימנים ב' ו'ג' בפרק ט' לחוק הטיס, התש"ע-2010, בשינויים המחוייבים.;

(9) בסעיף 23, אחרי סעיף קטן (ב) יבוא:

"(ב1) שר התחבורה לא יתקין תקנות לפי חוק זה אלא לפי הצעת רשות התעופה האזרחית שהוקמה לפי חוק רשות התעופה האזרחית, התשס"ה-2005, או לאחר התייעצות עמה."

תיקון חוק הטיס
(עבירות ושיפוט)

160. בחוק הטיס (עבירות ושיפוט), התשל"א-1971⁴⁰, בסעיף 1 -

(1) במקום ההגדרה "כלי טיס צבאי" יבוא:

"כלי טיס צבאי" - כהגדרתו בחוק הטיס, התש"ע-2010;";

(2) במקום ההגדרה "מנחת" יבוא:

"מנחת" - שטח יבשתי או ימי לרבות כל מבנה, מיתקן או ציוד שבו, המשמש או המיועד לשמש, כולו או חלקו, לנחיתה, להמראה, להסעה או לחנייה של כלי טיס, שאינו שדה תעופה;".

תיקון חוק הטיס
(ביטחון בתעופה
האזרחית)

161. בחוק הטיס (ביטחון בתעופה האזרחית), התשל"ז-1977⁴¹, בסעיף 1 -

(1) אחרי ההגדרה "מכשיר עזר לתעופה" יבוא:

"מנחת" - שטח יבשתי או ימי לרבות כל מבנה, מיתקן או ציוד שבו, המשמש או המיועד לשמש, כולו או חלקו, לנחיתה, להמראה, להסעה או לחנייה של כלי טיס, שאינו שדה תעופה;";

(2) במקום ההגדרה "שדה תעופה", "מנחת" יבוא:

"שדה תעופה" - כהגדרתו בחוק רשות שדות התעופה, התשל"ז-1977;".

תיקון חוק רשות
שדות התעופה

162. בחוק רשות שדות התעופה, התשל"ז-1977⁴² -

(1) בסעיף 1, בהגדרה "חוקי הטיס" במקום "חוק הטיס, 1927" יבוא "חוק הטיס, התש"ע-2010";

(2) בסעיף 5(ד), בסופו יבוא "ומחוק הטיס, התש"ע-2010";

ד ב ר י ה ס ב ר

לפסקה (9)

יותר מההגדרה "שדה תעופה" בחוק הטיס וכוללת גם אזורים נוספים כגון טרמינל הנוסעים ושערי הכניסה היבשתית לשדה תעופה, אשר אינם כפופים לרגולציה לפי חוק הטיס המוצע, אך כפופים לרגולציה לפי חוק הטיס (ביטחון בתעופה האזרחית), התשל"ז-1977.

סעיף 162 מוצע לתקן את חוק רשות שדות התעופה, התשל"ז-1977.

תיקון סעיף 1 לחוק רשות שדות התעופה הוא במטרה לערוך בו את ההתאמות הנדרשות לחוק המוצע.

תיקון סעיף 5(ד) לחוק רשות שדות התעופה נועד להבהיר כי תפקידי רשות שדות התעופה, בהפעלת שדות תעופה, אינם גורעים מהוראות חוק הטיס המוצע לעניין שדות תעופה, ובפרט הכוונה לצורך ברישוי הפעלתם של שדות תעופה.

בדומה לסעיף 146(ג) המוצע, מוצע לקבוע בחוק רישוי שירותי תעופה את מעמדה המקצועי של רת"א בקביעת תקנות מכוח החוק האמור, וזאת על ידי קביעת חובת התייעצות עם רת"א בהתקנת תקנות לפי החוק או התקנתן לפי הצעתה.

סעיף 160 מוצע לתקן את חוק הטיס (עבירות ושיפוט), התשל"א-1971, כדי לערוך בו את ההתאמות הנדרשות לחוק המוצע.

סעיף 161 מוצע לתקן את חוק הטיס (ביטחון בתעופה האזרחית), התשל"ז-1977, כדי לערוך בו את ההתאמות הנדרשות לחוק המוצע. ההגדרה "שדה תעופה" המוצעת במסגרת התיקון לחוק האמור, שהיא ההגדרה הקיימת בחוק רשות שדות התעופה, התשל"ז-1977, רחבה

⁴⁰ ס"ח התשל"א, עמ' 60; התשנ"ב, עמ' 49.

⁴¹ ס"ח התשל"ז, עמ' 126; התשנ"ו, עמ' 147.

⁴² ס"ח התשל"ז, עמ' 182; התשס"ח, עמ' 914.

(3) בסעיף 30, בסופו יבוא:

"(ג) לא יאשר שר התחבורה ולא יקבע כללים, לפי סעיף זה, לענין הפעלתם או בטיחותם של שדות תעופה, אלא בהתייעצות עם רשות התעופה האזרחית שהוקמה לפי חוק רשות התעופה האזרחית, התשס"ה-2005".

163. בחוק מניעת זיהום הים (הטלת פסולת), התשמ"ג-1983⁴⁵, בסעיף 1, במקום ההגדרה "כלי טיס" ו"כלי טיס ישראלי" יבוא:
- "כלי טיס" ו"כלי טיס ישראלי" – כהגדרתם בחוק הטיס, התש"ע-2010⁴⁶;
164. בחוק העבירות המינהליות, התשמ"ו-1985⁴⁴, בתוספת הראשונה, בטור א', במקום "חוק הטיס, 1927" יבוא "חוק הטיס, התש"ע-2010".
165. בחוק בתי דין מינהליים, התשנ"ב-1992⁴⁵, בתוספת, בסופה יבוא:
- "19. ועדת הערר לפי סעיף 37 לחוק הטיס, התש"ע-2010".
166. בחוק בתי משפט לעניינים מינהליים, התש"ס-2000⁴⁶ –
- (1) בתוספת הראשונה, בפרט 14, בסופו יבוא:
- "(ד) החלטה של רשות לפי חוק הטיס, התש"ע-2010";
- (2) בתוספת השניה, אחרי פרט 15 יבוא:
- "16. ערעור לפי סעיף 37(ה) לחוק הטיס, התש"ע-2010".
167. בחוק רשות התעופה האזרחית, התשס"ה-2005⁴⁷ –
- (1) בסעיף 1, בהגדרה "דיני הטיס", במקום "חוק הטיס, 1927" יבוא "חוק הטיס, התש"ע-2010";

ד ב ר י ה ס ב ר

סעיף 167 חוק רשות התעופה האזרחית הקים את רת"א כרגולטור מקצועי, בתוך משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, של התעופה האזרחית בישראל. זאת, בהתאם להנחיות ICAO לגבי מעמדה ותפקידיה הרגולטוריים של רשות תעופה אזרחית בכל מדינה חברה.

מוצע לתקן את חוק רשות התעופה האזרחית, כדלקמן:

לפסקאות (1) ו-(2)(א)

תיקון סעיף 1 ופסקה 2(ה) בסעיף 4, נועדו לערוך בו את ההתאמות הנדרשות לחוק הטיס המוצע.

לפסקאות (2)(א) ו-(2)

הוספת פסקה (זא) לסעיף 4 ותיקון סעיף 14 נועדו להוסיף לתפקידיה של רת"א את תפקיד הייעוץ לשר לענין התקנת תקנות לפי דיני הטיס, לרבות חוק רשות התעופה האזרחית, סעיף 146(ב) לחוק הטיס המוצע, סעיף קטן (ב)

תיקון סעיף 30 לחוק רשות שדות התעופה נועד לעגן את מעמדה המייעוץ או המציע של רת"א בקביעת כללים לענין הפעלתם או בטיחותם של שדות תעופה.

סעיף 163 מוצע לתקן את חוק מניעת זיהום הים (הטלת פסולת), התשמ"ג-1983, כדי לערוך בו את ההתאמות הנדרשות לחוק המוצע.

סעיף 164 מוצע לתקן את חוק העבירות המינהליות, התשמ"ו-1985, כדי לערוך בו את ההתאמות הנדרשות לחוק המוצע.

סעיף 165 מוצע לתקן את חוק בתי דין מינהליים כדי לערוך בו את ההתאמות הנדרשות לחוק המוצע.

סעיף 166 מוצע לתקן את חוק בתי משפט לעניינים מינהליים, התש"ס-2000, ולקבוע כי על החלטת רשות לפי חוק הטיס יהיה ניתן להגיש עתירה לפי חוק בתי משפט לעניינים מינהליים. עוד מוצע לעגן את זכות הערעור המינהלי על החלטת ועדת הערר לפי סעיף 37(ה).

⁴⁵ ס"ח התשמ"ג, עמ' 110; התשס"ח, עמ' 863.

⁴⁴ ס"ח התשמ"ו, עמ' 31; התשס"ט, עמ' 175.

⁴⁵ ס"ח התשנ"ב, עמ' 90; התשס"ט, עמ' 205.

⁴⁶ ס"ח התש"ס, עמ' 190; התשס"ט, עמ' 236.

⁴⁷ ס"ח התשס"ה, עמ' 130.

(א) האמור בו יסומן "א" ובו –

(1) בפסקה (ה)2(ה), במקום "בית ספר לטיס, מכוני הסמכה" יבוא "בתי ספר להדרכה";

(2) אחרי פסקה (7) יבוא:

"7(א) להציע ולייעץ לשר לעניין התקנת תקנות לפי דיני הטיס";

(ב) אחרי סעיף קטן (א) יבוא:

"ב) במילוי תפקידיה תפעל הרשות בהתאם להוראות האמנה, ככל שהן ישימות בישראל או לגבי כלי טיס ישראליים, ואולם רשאי מנהל הרשות להודיע לארגון התעופה הבין-לאומי על הוראות בנספחי האמנה שישראל פועלת באופן שונה לגביהן; לעניין זה, "ארגון התעופה הבין-לאומי", "האמנה" ו"כלי טיס ישראלי" – כהגדרתם בחוק הטיס, התש"ע-2010."

(3) בסעיף 6, אחרי סעיף קטן (ג) יבוא:

"ד) במילוי תפקידיו יפעל מנהל הרשות בהתאם להוראות האמנה, ככל שהן ישימות בישראל או לגבי כלי טיס ישראליים, ואולם רשאי הוא להודיע לארגון התעופה הבין-לאומי על הוראות בנספחי האמנה שישראל פועלת באופן שונה לגביהן; לעניין זה, "ארגון התעופה הבין-לאומי", "האמנה" ו"כלי טיס ישראלי" – כהגדרתם בחוק הטיס, התש"ע-2010."

(4) בסעיף 8(א) בסופו יבוא "ולפי סעיפים 6 ו-31(א) לחוק רשות שדות התעופה, התשל"ז-1977";

(5) בסעיף 14, האמור בו יסומן "א" ואחריו יבוא:

"ב) לא יתקין השר תקנות לפי חוק זה אלא לפי הצעת הרשות או לאחר התייעצות עמה."

ד ב ר י ה ס ב ר

מאמצות סטנדרט מסוים שנקבע בנספחי האמנה. מדינה שהודיעה על סטייה מסטנדרט כאמור אינה מחויבת לקיימו. בהתאם, מוצע להחריג מתחולת כלל זה את אותם סטנדרטים שלגביהם המנהל הודיע ל-ICAO כי ישראל פועלת באופן שונה.

לפסקה (4)

מטרת תיקון סעיף 8 היא לאפשר לשר לאצול לרת"א סמכויות מסוימות הנתונות לו לפי חוק רשות שדות התעופה, וזאת לאור היות רת"א, לפי חוק הטיס המוצע, הרגולטור המקצועי של שדות התעופה בהיבטים התפעוליים והבטיחותיים.

הסמכויות שמוצע לאפשר את אצילתן הן: הסמכות לאשר לרשות שדות התעופה להפסיק את הפעלת שדה תעופה שלה לפי סעיף 6 לחוק רשות שדות התעופה, והסמכות לאשר לרשות שדות התעופה לבצע את תפקידיה או לתת שירות באמצעות צד שלישי בנושאים הנוגעים לבטיחות הטיס וביטחוננו, לפי סעיף 31(א) לחוק האמור. הגם שחוקי-יסוד: הממשלה מתיר לשר לאצול את

לסעיף 23 לחוק רישוי שירותי תעופה שמוצע להוסיפו, ותיקון סעיף 30 לחוק רשות שדות התעופה.

לפסקאות (2)(ב) ו-3(1)

הוספת סעיפים (4) ו-6(ד), אשר מטרתם לקבוע את חובתה הכללית של רת"א בארגון, ושל מנהל רת"א, כמי שעומד בראשה ואחראי לניהולה ולביצוע תפקידיה לפי סעיף 6 לחוק רת"א, לפעול, במילוי תפקידיהם, בהתאם להוראות נספחי אמנת שיקגו, ככל שהן ישימות. זאת נוכח העובדה שנספחי האמנה קובעים, בין השאר, סטנדרטים והנחיות לפעולתן של רשויות התעופה המדיניות. מכוח ההוראות המוצעות יחולו הסטנדרטים כאמור גם על התנהלות רת"א ומנהלה כלפי ICAO והמדינות החברות (למשל, בהפעלת סמכויות פיקוח מסוימות כלפי כלי טיס זר שנמצא בישראל, כמוסבר לעיל בדברי ההסבר לסעיפים 148 ו-149).

עם זאת, כמוסבר לעיל בדברי ההסבר לסעיף 145 (הוראות שעה דחופות), כל המדינות החברות באמנת שיקגו, ומדינת ישראל בכלל זה, רשאיות להודיע כי אינן

פרק י"ג: תחילה והוראות מעבר

168. תחילתו של סעיף 81, בתום שישה חודשים מיום התקנת תקנות לפי סעיף 81(ב) ותחילתו של סעיף 84, בתום שישה חודשים מיום התקנת תקנות לפי הסעיף האמור, והכל אלא אם כן קבע השר, בצו, מועד תחילה מאוחר יותר.

169. (א) תקנות שהותקנו לפי חוק הטיס, 1927, כנוסחן ערב פרסומו של חוק זה (בפרק זה – יום התחילה) ושאינן סותרות הוראה מההוראות לפי חוק זה, יעמדו בתוקפן, ויראו אותן לענין חוק זה לרבות לענין פרקים ח' ו-ט', כאילו הותקנו לפי הסעיפים בחוק זה שבהם נתונה סמכות התקנת תקנות באותם עניינים, והכל כל עוד לא שונו או בוטלו.

(ב) תקנות 56, 57 ו-58 לתקנות הטיס (רישיונות לעובדי טיס), התשמ"א-1981⁴⁸ (להלן – תקנות הרישיונות), לענין סדרי דין בפני ועדת ערה, יעמדו בתוקפן כל עוד לא הותקנו תקנות לפי סעיף 54(ב) לחוק בתי דין מינהליים, התשנ"ב-1992, בהתאם להוראות סעיף 37(ו)3.

(ג) תקנות רישוי שירותי תעופה (בתי ספר להוראת טיס), התשל"א-1971⁴⁹, כנוסחן ערב יום התחילה, שאינן סותרות הוראה מההוראות לפי חוק זה, יעמדו בתוקפן, ויראו אותן לענין חוק זה לרבות לענין פרקים ח' ו-ט', כאילו הותקנו לפי סעיפים 14, 42(ב) ו-43, והכל כל עוד לא שונו או בוטלו.

ד ב ר י ה ס ב ר

ערב פרסומו של החוק המוצע, ואשר אינן סותרות הוראה מההוראות לפי חוק זה.

נוסף על כך הסמכויות המינהליות המוענקות למנהל רת"א כמו גם למפקחי רת"א, וכן פרק העונשין ופרק העיצום הכספי מפנים לתקנות שהותקנו מכוח החוק המוצע. עם זאת ברור כי לא ניתן להחליף את מכלול תקנות הטיס בטווח זמן קצר.

לפיכך מוצע לקבוע כי יראו את תקנות הטיס העומדות בתוקפן כאמור לעיל, לענין החוק המוצע, לרבות לענין פרק ח' (עונשין) ופרק ט' (עיצום כספי), כאילו הותקנו לפי הסעיפים בחוק המוצע שבהם נתונה סמכות התקנת תקנות באותם עניינים, והכל כל עוד לא שונו או בוטלו.

לסעיף קטן (ב)

מוצע לקבוע הסדר מיוחד לגבי תקנות 56, 57 ו-58 לתקנות הרישיונות, אשר הותקנו מכוח חוק הטיס, 1927. עם כניסתו לתוקף של החוק המוצע, הסמכות להסדרת העניינים המוסדרים בתקנות האמורות, תהא לשר המשפטים לפי חוק בתי דין מינהליים, ולא לשר התחבורה מכוח חוק זה. בהתאם לכך מוצע לקבוע כי התקנות האמורות יעמדו בתוקפן כל עוד לא הותקנו תקנות לפי סעיף 54(ב) לחוק בתי דין מינהליים, בהתאם להוראות סעיף 37(ו)3 לחוק המוצע, הקובע כי התקנתן תהא בהתייעצות עם השר.

לסעיף קטן (ג)

כאמור בדברי ההסבר לסעיף 159 המתקן את חוק רישוי שירותי תעופה, החל ביום פרסומו של חוק הטיס המוצע הרגולציה הבטיחותית של התעופה תיעשה מכוחו בלבד, ואילו חוק רישוי שירותי תעופה ייוחד לרגולציה הכלכלית של הענף.

סמכויותיו לעובד משרדו (למעט הסמכות להתקין תקנות ברות פועל תחיקתי), הרי שנוכח העובדה שסעיף 8 לחוק רת"א מסמיך את השר לאצול למנהל רת"א מסמכויותיו לפי "דיני הטיס" ומאחר שחוק רשות שדות התעופה אינו נכלל בהגדרה "דיני הטיס", נועד התיקון המוצע להסיר ספק, במקרה שהוראת סעיף 8 לחוק רת"א תתפרש כ"הסדר שלילי", שממנו ישתמע כי השר אינו מוסמך לאצול למנהל רת"א את סמכויותיו לפי חוק רשות שדות התעופה.

סעיף 168 יישום ההסדרים המוצעים בסעיפים 81 ו-84, שעניינם תנאים להפעלת כלי רחיפה, ורישוי מדריכים להפעלת כלי רחיפה, מחייב הסדרה מלאה ומפורטת בתקנות. בהתאם לכך מוצעת תחילה רחוויה של סעיפים אלה עד תום שישה חודשים מיום התקנת תקנות לפי סעיף 81(ב) או סעיף 84, לפי הענין, ומוצע להסמיך את השר לקבוע מועד תחילה מאוחר יותר.

למען הסר ספק יובהר כי עד לכניסתם לתוקף של סעיפים אלה ימשיכו לחול ההסדרים הקבועים בתקנות הטיס לענין הפעלת כלי רחיפה – למשל אלה הקבועים בסעיפים א', ה' ו-ט' לפרק התשיעי לתקנות ההפעלה, בתקנה 8(ב) לתקנות הרישיונות, ובתקנות 9 ו-99 לתקנות התיעוד.

סעיף 169 לסעיף קטן (א)

כאמור בחלק הכללי לדברי ההסבר, דיני הטיס כיום מורכבים, בעיקרם, ממערכת ענפה של תקנות הטיס, אשר מהוות את הכלי המרכזי לאימוץ הסטנדרטים הבין-לאומיים שנקבעו בנספחי אמנת שיקגו. עם החלפת חוק הטיס יש צורך ליצור רציפות חיקוקית בין המצב ערב תחילתו של החוק המוצע לבין המצב לאחר כניסתו לתוקף. בהתאם, מוצע לקבוע הוראה מפורשת המעמידה בתוקף את התקנות שהותקנו לפי חוק הטיס, 1927, כנוסחן

⁴⁸ ק"ת התשמ"א, עמ' 510.

⁴⁹ ק"ת התשל"א, עמ' 1284.

הוראות מעבר
לעניין רישיונות,
תעודות, אישורים,
היתרים ופטורים
לפי תקנות הטיס

170. (א) רישיון עובד טיס, הגדר ברישיון כאמור, תעודה רפואית וכל אישור של רישיון או תעודה כאמור שניתנו לפני יום התחילה מאת רשות הרישוי לפי תקנות הרישיונות, אשר עמדו בתוקפם ערב היום האמור, יראו אותם כרישיון עובד טיס, כהגדר ברישיון כאמור, כתעודה רפואית או כאישור שלהם, לפי העניין, שניתנו לפי הוראות סימן א' לפרק ב'.

(ב) אישור שניתן לפני יום התחילה מאת קצין הביטחון של משרד התחבורה והבטיחות בדרכים לגבי עובד טיס או איש צוות, לפי תקנה 12א לתקנות הרישיונות, אשר עמד בתוקפו ערב המועד האמור, יראו אותו כקביעת התאמה ביטחונית לגבי אותו עובד טיס או איש צוות, שנעשתה לפי סעיף 5.

(ג) רישיון בית ספר להוראת טיס שניתן מאת המנהל לפני יום התחילה לפי תקנות רישוי שירותי תעופה (בתי ספר להוראת טיס), התשל"א-1971, ורישיון מכון הסמכה שניתן מאת המנהל לפני יום התחילה לפי תקנות הטיס (מכון בדק, מכון הסמכה ואחזקה עצמית), התשל"ט-1979⁵⁰, אשר עמדו בתוקפם ערב היום האמור, יראו אותם כרישיון להפעלת בית ספר להדרכה שניתן לפי סימן ב' לפרק ב'.

(ד) רישיון הפעלה מבצעית ומפרטי הפעלה שניתנו מאת המנהל לפני יום התחילה, לפי תקנות הטיס (הפעלת כלי טיס וכללי טיסה), התשמ"ב-1981 (בפרק זה – תקנות ההפעלה), אשר עמדו בתוקפם ערב היום האמור, יראו אותם כרישיון הפעלה אווירית וכמפרטי הפעלה שניתנו לפי סימן ג' לפרק ב'.

ד ב ר י ה ס ב ר

כאמור שניתנו לפני יום התחילה מאת רשות הרישוי לפי תקנות הרישיונות, אשר עמדו בתוקפם ערב המועד האמור, יראו אותם כרישיון עובד טיס, כהגדר ברישיון כאמור, כתעודה רפואית או כאישור שלהם, לפי העניין, שניתנו לפי הוראות סימן א' לפרק ב'.

לסעיף קטן (ב)

מוצע לקבוע כי אישור שניתן לפני יום התחילה מאת קצין הביטחון של משרד התחבורה והבטיחות בדרכים לגבי עובד טיס או איש צוות, לפי תקנה 12א לתקנות הרישיונות, אשר עמד בתוקפו ערב המועד האמור, יראו אותו כקביעת התאמה ביטחונית לגבי אותו עובד טיס או איש צוות, שנעשתה לפי סעיף 5.

לסעיף קטן (ג)

מוצע לקבוע כי רישיון בית ספר להוראת טיס שניתן מאת המנהל לפני יום התחילה לפי תקנות בתי הספר ורישיון מכון הסמכה שניתן מאת המנהל לפני יום התחילה לפי תקנות המכונים, אשר עמדו בתוקפם ערב המועד האמור, יראו אותם כרישיון להפעלת בית ספר להדרכה שניתן לפי סימן ב' לפרק ב'.

לסעיף קטן (ד)

מוצע לקבוע כי רישיון הפעלה מבצעית ומפרטי הפעלה שניתנו מאת המנהל לפני יום התחילה, לפי תקנות ההפעלה, אשר עמדו בתוקפם ערב היום האמור, יראו אותם כרישיון להפעלה אווירית וכמפרטי הפעלה שניתנו לפי סימן ג' לפרק ב'.

הסדרת רישוי בתי ספר להוראת טיס, המוסדרת בסימן ב' לפרק ב', נעשתה עד היום מכוח חוק רישוי שירותי תעופה, בהיות בתי ספר אלה מפעילים של "טיסות מסחריות". בהתאם, מוצע להעמיד בתוקף את תקנות רישוי שירותי תעופה (בתי ספר להוראת טיס), התשל"א-1971, שאינן סותרות הוראה מההוראות לפי החוק המוצע, ולראות אותן לעניין החוק, לרבות לעניין פרק ח' (עונשין) ופרק ט' (עיצום כספי), כאילו הותקנו לפי סעיפים 14 ו-42(ב) (המסמיכים את השר לקבוע תקנות לעניין חובות שיחולו על בעל רישיון להפעלת בית ספר להדרכה) וסעיף 43 (המסמיך את השר לקבוע הוראות לעניין ההליכים למתן הרישיון, תקופת תוקפו וכיו"ב), והכל כל עוד לא שונו או בוטלו.

סעיף 170 מוצע לקבוע הוראות מפורשות המעמידות בתוקף רישיונות, תעודות, אישורים, היתרים ופטורים שניתנו לפי תקנות הטיס לפני יום פרסומו של החוק המוצע, ועמדו בתוקפם ערב פרסומו של החוק. לעניין זה יובהר כי הרישיונות, התעודות, האישורים וההיתרים כאמור, שהם בעלי תוקף זמני, יעמדו בתוקפם מכוח הוראות הסעיף המוצע, עד לסיום תקופת תוקפם, אלא אם כן בוטלו קודם לכן לפי הוראות החוק המוצע. במקרים שיש בכך צורך כוללות הוראות המעבר בסעיף המוצע גם התאמת מונחים בין תקנות הטיס הקיימות לבין מונחים חדשים המשמשים באותו עניין בחוק המוצע.

לסעיף קטן (א)

מוצע לקבוע כי רישיון עובד טיס, הגדר ברישיון כאמור, תעודה רפואית וכל אישור של רישיון או תעודה

⁵⁰ ק"ת התשל"ט, עמ' 950.

(ה) רישיון למכון בדק ורישיון אחזקה עצמית שניתנו מאת המנהל לפני יום התחילה, לפי תקנות הטיס (מכון בדק, מכון הסמכה ואחזקה עצמית), התשל"ט-1979, אשר עמדו בתוקפם ערב היום האמור, יראו אותם כרישיון להפעלת מכון בדק שניתן לפי סימן ד' לפרק ב'; ואולם רישיון אחזקה עצמית שניתן מאת המנהל לפני יום התחילה לפי התקנות האמורות, לעובד טיס, לצורך ביצוע פעולות בדק בכלי טיס הרשום על שמו בפנקס הרישום והמיועד להפעלה פרטית, יראו אותו כאישור לביצוע פעולות בדק באופן עצמי שניתן לפי סעיף 23(א)2.

(ו) רישיון שניתן לרשות שדות התעופה מאת המנהל לפני יום התחילה לפי תקנה 66(א) לתקנות ההפעלה, אשר עמד בתוקפו ערב היום האמור, יראו אותו כרישיון להפעלת יחידות הנת"א שמפעילה רשות שדות התעופה ערב יום התחילה, שניתן לפי סימן ה' לפרק ב', עד תום שנתיים מהיום האמור.

(ז) על אף האמור בסעיף 30, רשאית רשות שדות התעופה, בתקופה של שנתיים מיום התחילה, להפעיל שדה תעופה ולהתיר המראה או נחיתה או הפעלה של כלי טיס בו, גם בלא רישיון להפעלת שדה תעופה לפי סימן ו' לפרק ב', ויראו אותה לעניין חוק זה, במהלך התקופה האמורה, כבעל רישיון כאמור.

(ח) רישיון מנחת שניתן מאת המנהל לפני יום התחילה, לפי תקנות הטיס (מנחתים), התשל"ה-1975⁵¹, ועמד בתוקפו ערב היום האמור, יראו אותו כרישיון להפעלת מנחת שניתן לפי סימן ו' לפרק ב'.

(ט) תעודת ייצור, תעודת יצרן חלקים ואישור פריט אווירונאוטי שניתנו מאת המנהל לפני יום התחילה לפי תקנות הטיס (נוהלי תיעוד כלי טיס וחלקיהם), התשל"ז-1977⁵², אשר עמדו בתוקפם ערב היום האמור, יראו אותם כרישיון ייצור שניתן לפי סעיף 49.

ד ב ר י ה ס ב ר

יחידות נת"א, ולהשלים את הליכי רישוי יחידות הנת"א שמפעילה רשות שדות התעופה.

לסעיף קטן (ז)

לפי חוק הטיס ותקנות הבטיחות בשדות התעופה, בנוסחם ערב פרסומו של החוק המוצע, לא נדרש רישיון להפעלת שדה תעופה. בהתאם מוצע לקבוע כי רשות שדות התעופה רשאית, בתקופה של שנתיים מיום התחילה, להפעיל שדה תעופה ולהרשות המראה או נחיתה או הפעלה של כלי טיס בו, גם בלא רישיון להפעלת שדה תעופה לפי סימן ו' לפרק ב', ויראו אותה לעניין החוק המוצע, במהלך התקופה האמורה, כבעלת רישיון כאמור. עד תום השנתיים כאמור יהיה צורך לתקן את תקנות הבטיחות בשדות התעופה כך שהן יכללו הסדרים לרישוי שדות התעופה, ולהשלים את הליכי הרישוי להפעלת שדות התעופה.

לסעיף קטן (ח)

מוצע להעמיד בתוקף רישיון מנחת שניתן מאת המנהל לפני יום התחילה, לפי תקנות המנחתים, אשר עמד בתוקף ערב המועד האמור, ולראותו כרישיון להפעלת מנחת שניתן לפי סימן ו' לפרק ב'.

לסעיף קטן (ט)

מוצע להעמיד בתוקף תעודת ייצור, תעודת יצרן חלקים ואישור פריט אווירונאוטי שניתנו מאת המנהל לפני יום

לסעיף קטן (ה)

מוצע לקבוע כי רישיון למכון בדק ורישיון אחזקה עצמית שניתנו מאת המנהל לפני יום התחילה, לפי תקנות המכונים, אשר עמדו בתוקפם ערב המועד האמור, יראו אותם כרישיון להפעלת מכון בדק שניתן לפי סימן ד' לפרק ב'; ואולם רישיון אחזקה עצמית שניתן מאת המנהל לפני יום התחילה לפי התקנות האמורות, לעובד טיס, לצורך ביצוע פעולות בדק בכלי טיס הרשום על שמו בפנקס הרישום והמיועד להפעלה פרטית, יראו אותו כאישור לביצוע פעולות בדק באופן עצמי שניתן לפי סעיף 23(א)2.

לסעיף קטן (ו)

לפי המצב הנוהג כיום ניתן לרשות שדות התעופה רישיון כללי למתן שירותי פיקוח תעבורה אווירית, אך טרם ניתן לה רישיון פרטני להפעלת כל אחת מיחידות הנת"א שהיא מפעילה (המכונות, בתקנות ההפעלה "יחידות פת"א"). מתן רישיונות להפעלת יחידות הנת"א מצריך גם התקנת תקנות בנושא זה. בהתאם לכך מוצע כי יראו את הרישיון שניתן לרשות שדות התעופה מאת המנהל לפני יום התחילה לפי תקנה 66(א) לתקנות ההפעלה, אשר עמד בתוקפו ערב המועד האמור, כרישיון להפעלת יחידות הנת"א שמפעילה רשות שדות התעופה ערב יום התחילה, שניתן לפי סימן ה' לפרק ב', עד תום שנתיים מהמועד האמור. במקביל, עד תום השנתיים כאמור, יהיה צורך לקבוע תקנות לעניין רישוי

⁵¹ ק"ת התשל"ה, עמ' 196.

⁵² ק"ת התשל"ו, עמ' 1576.

(י) תעודות, אישורים, היתרים ופטורים שניתנו מאת המנהל לפני יום התחילה, לפי תקנות העומדות בתוקפן לפי סעיף 169, ובכלל זה תעודת רישום, תעודת סוג, תעודת סוג זמנית, תעודת סוג – תוספת, תעודת כושר טיסה, תעודת רעש, תעודת איש צוות אוויר, תעודת איש צוות, אישור כושר אווירי ליבוא וליצוא, אישור למיתקן עזר לטיסה, אישור לטייס בוחן, הרשאת אדם כנציג המנהל ואישור לתכנית הדרכה, אשר עמדו בתוקפם ערב יום התחילה, יראו אותם כתעודות, כאישורים, כהיתרים או כפטורים שניתנו לפי חוק זה, לפי העניין.

171. (א) רופא הרשות שמונה לפי סעיף 12א(א) לחוק הטיס, 1927, יראו אותו כאילו מונה לפי ההגדרה "רופא הרשות" שבסעיף 1.

הוראות מעבר לעניין מינויים

(ב) רשות הרישוי שמונתה לפי תקנה 1 לתקנות הרישיונות, וכיהנה ערב יום התחילה, יראו אותה כאילו הוסמכה בידי המנהל מכוח סמכותו לפי ההגדרה "המנהל" שבסעיף 1, לצורך ביצוע תפקידיה לפי התקנות האמורות.

(ג) הרשם שמונה לפי תקנה 1 לתקנות הטיס (רישום כלי טיס וסימונם), התשל"ד–1973⁵³, וכיהן ערב יום התחילה, יראו אותו כאילו הוסמך בידי המנהל מכוח סמכותו לפי ההגדרה "המנהל" שבסעיף 1, לצורך ביצוע תפקידיה לפי התקנות האמורות.

(ד) ועדת הערר לרישוי שמונתה בידי שר התחבורה לפי תקנה 54 לתקנות הרישיונות, וכיהנה ערב יום התחילה, יראו אותה כאילו מונתה לפי סעיף 37.

(ה) עובד הרשות שמונה למפקח לפי סעיף 10ג לחוק הטיס, 1927, וכיהן ערב יום התחילה, יראו אותו כאילו מונה למפקח לפי סעיף 86, ואולם הפעלת סמכות מהסמכויות הנתונות למפקח לפי סעיפים 88 ו-89, שלא הוענקו לאותו מפקח ערב יום התחילה, מותנית בקבלת הכשרה מתאימה בהתאם לסעיף 86(ב)(2).

ד ב ר י ה ס ב ר

מוצע לקבוע כי רשות הרישוי שמונתה בידי השר לפי תקנה 1 לתקנות הרישיונות, וכיהנה ערב יום התחילה, יראו אותה כאילו הוסמכה בידי המנהל מכוח סמכותו לפי ההגדרה "המנהל" שבסעיף 1, לצורך ביצוע תפקידיה לפי התקנות האמורות. התאמה זו נדרשת שכן לפי החוק המוצע המנהל הוא המוסמך לתת רישיונות לעובדי טיס ולהחליט על התליה או ביטול של רישיונות עובדי טיס וכיו"ב, ואילו לפי תקנות הרישיונות סמכויות אלה מסורות לרשות הרישוי.

נוסף על כך מוצע לקבוע כי הרשם שמונה בידי השר לפי תקנה 1 לתקנות הרישום וכיהן ערב יום התחילה, יראו אותו כאילו הוסמך בידי המנהל מכוח סמכותו לפי ההגדרה "המנהל" שבסעיף 1, לצורך ביצוע תפקידיה לפי התקנות האמורות. התאמה זו נדרשת שכן לפי החוק המוצע המנהל הוא המוסמך לנהל את פנקס הרישום ולתת תעודות רישום, ואילו לפי תקנות הרישום סמכויות אלה וסמכויות נוספות מסורות לרשם.

מוצע לקבוע כי יראו את ועדת הערר לרישוי שמונתה בידי השר לפי תקנה 54 לתקנות הרישיונות, וכיהנה ערב יום התחילה, כאילו מונתה לפי סעיף 37, וזאת חרף ההבדל בהליך מינוי הוועדה ובגורמים הממנים.

עוד מוצע לקבוע כי עובד הרשות שמונה כמפקח לפי סעיף 10ג לחוק הטיס, 1927, וכיהן ערב יום התחילה, יראו אותו כאילו מונה למפקח לפי סעיף 86. ואולם כדי

התחילה לפי תקנות התייעוד, אשר עמדו בתוקפם ערב המועד האמור, ולראותם כרישיון ייצור שניתן לפי סעיף 49.

לסעיף קטן (י)

מוצע לקבוע הוראה כללית המעמידה בתוקף תעודות, אישורים, היתרים ופטורים שניתנו מאת המנהל לפני יום התחילה, לפי תקנות העומדות בתוקפן לפי סעיף 169, וביניהן – תעודת רישום, תעודת סוג, תעודת סוג זמנית, תעודת סוג – תוספת, תעודת כושר טיסה, תעודת רעש, תעודת איש צוות אוויר, תעודת איש צוות, אישור כושר אווירי ליבוא וליצוא, אישור למיתקן עזר לטיסה, אישור לטייס בוחן, הרשאת אדם כנציג המנהל ואישור לתכנית הדרכה – אשר עמדו בתוקפם ערב יום התחילה, ולקבוע כי יראו אותם כתעודות, כאישורים, כהיתרים או כפטורים שניתנו לפי חוק זה, לפי העניין.

סעיף 171 מוצע לקבוע הוראות מעבר לעניין מינויים אשר הליך המינוי לגביהם השתנה, או כאשר הסמכויות הנתונות לגורמים הממונים השתנו. קביעת הוראות המעבר לעניין המינויים המפורטים להלן נדרשת לצורך פעולה רציפה של הגורמים הממונים:

מוצע לקבוע כי רופא רת"א שמונה לפי סעיף 12א(א) לחוק הטיס, 1927 (בידי שר הבריאות, בהתייעצות עם השר) יראו אותו כאילו מונה בהתאם להגדרה "רופא הרשות" שבסעיף 1 (בידי השר בהתייעצות עם שר הבריאות).

⁵³ ק"ת התשל"ד, עמ' 312.

(ו) החוקר הראשי וממלא מקומו במשרד התחבורה והבטיחות בדרכים שמונו לפי תקנות הטיס (חקירת תאונות ותקריות לכלי טיס), התשמ"ד-1984⁵⁴, וכיהנו ערב יום התחילה, יראו אותם כאילו מונו לפי סעיף 99, ואולם הפעלת סמכות מהסמכויות הנתונות לחוקר הראשי לפי פרק ז' שלא הוענקו לחוקר הראשי ולממלא מקומו כאמור ערב יום התחילה, מותנית בקבלת הכשרה מתאימה בהתאם לסעיף 99(ד).

172. הוראות מעבר לעניין שדות תעופה
 שדה תעופה המנוי, ערב יום התחילה, בתוספת לחוק רשות שדות התעופה, יראו אותו כאילו נקבע בצו לפי ההגדרה "שדה תעופה" שבסעיף 1.
173. הוראות מעבר לעניין חובת ביטוח
 על אף הוראות סעיפים 42(א) ו-50, בעל רישיון להפעלת מכוון בדק העומד בתוקפו לפי סעיף 170(ה) ובעל רישיון ייצור העומד בתוקפו לפי סעיף 170(ט) רשאים לפעול אף בלא ביטוח לפי סעיפים 42(א) או 50, לפי העניין, במשך שנה מיום התחילה.
174. הוראות מעבר לעניין הוראות כושר אווירי
 הוראות כושר אווירי שניתנו מאת המנהל לפני יום התחילה, לפי תקנה 120 לתקנות הטיס (נוהלי תיעוד כלי טיס וחלקיהם), התשל"ז-1977, אשר עמדו בתוקפן ערב היום האמור, יראו אותן כהוראות כושר אווירי שניתנו לפי סעיף 66.
175. הוראות מעבר לעניין מפלסי רעש
 מפלסי הרעש לכלי טיס הממריאים מנמל התעופה בן גוריון, שנקבעו לפי תקנה 85 לתקנות ההפעלה, המפורסמים בפמ"ת ערב יום התחילה, יראו אותם כמפלסי רעש שנקבעו לפי סעיף 70.

ד ב ר י ה ס ב ר

המוצע, שבה בעל רישיון מכוון בדק ובעל רישיון ייצור העומדים בתוקפם לפי סעיף 170, יוכלו להמשיך ולפעול אף בלא ביטוח. בתום תקופה זאת יהיה עליהם להיערך עם ביטוח מתאים, שאם לא כן ימצאו מפריים את הוראות סעיפי החוק האמורים.

סעיף 174 מוצע לקבוע כי הוראות כושר אווירי שניתנו מאת המנהל לפני יום התחילה, לפי תקנה 120 לתקנות התייעוד, אשר עמדו בתוקפן ערב המועד האמור, יראו אותן כהוראות כושר אווירי שניתנו לפי סעיף 66.

סעיף 175 כאמור בסעיף 70, מוצע בחוק מנגנון לקביעת מפלסי רעש החלים על הפעלת כלי טיס בנקודות ניטור מסוימות. לפי המצב המשפטי הקיים (תקנה 85 לתקנות ההפעלה) מפלסי רעש כאמור מפורסמים בפמ"ת, ובפועל הם נקבעו על ידי מנהל רת"א, לאחר קיום התייעצויות עם הגורמים המקצועיים הרלוונטיים, לרבות רשות שדות התעופה, המשרד להגנת הסביבה והוועדה המקצועית הפועלת מכוח תמ"א 4/2.

במטרה לאפשר אכיפה של מפלסי רעש גם לפי הנורמות הקיימות היום כמפורט לעיל, באמצעות המנגנון החדש המוצע של יעיצומים כספיים, מוצעת הוראת מעבר שלפיה עד לקביעת מפלסי רעש מרביים לפי סעיף 70 יראו את מפלסי הרעש, לעניין כלי טיס הממריאים מנמל התעופה בן גוריון, שפורסמו בפמ"ת ערב תחילת החוק המוצע, כמפלסי רעש שנקבעו לפי סעיף 70 כאמור.

להבטיח כי מפקח רת"א יהיה כשיר לביצוע סמכויותיו החדשות, מוצע לקבוע כי הפעלת סמכות מהסמכויות הנתונות למפקח לפי סעיפים 88 ו-89, שלא הוענקו לאותו מפקח ערב יום התחילה, מותנית בקבלת הכשרה בהתאם לסעיף 86(ב)(2).

לבסוף, מוצע לקבוע כי החוקר הראשי וממלא מקומו במשרד התחבורה והבטיחות בדרכים שמונו לפי תקנות החקירות, וכיהנו ערב יום התחילה, יראו אותם כאילו מונו לפי סעיף 99. בדומה להוראה לגבי מפקחים, מוצע לקבוע כי הפעלת סמכות מהסמכויות הנתונות לחוקר הראשי לפי פרק ז' שלא הוענקו לחוקר הראשי ולממלא מקומו כאמור ערב יום התחילה, מותנית בקבלת הכשרה בהתאם לסעיף 99(ד).

סעיף 172 בשל ההגדרה "שדה תעופה" המוצעת, שלפיה ההבדל בין שדה תעופה למנחת היא ששדה תעופה ייקבע על ידי השר, בצו, מוצע לקבוע כי שדה תעופה המנוי, ערב יום התחילה, בתוספת לחוק רשות שדות התעופה, יראו אותו כאילו נקבע בצו לפי ההגדרה "שדה תעופה" שבסעיף 1.

סעיף 173 לפי הוראות סעיפים 42(א) ו-50, בעל רישיון להפעלת מכוון בדק ובעל רישיון ייצור חייבים בחובת ביטוח. לפי תקנות המכונים ותקנות התייעוד בנוסחן ערב פרסומו של החוק המוצע, לא נדרשת חובת ביטוח לבעל רישיון מכוון בדק ובעל רישיון ייצור. בהתאם, מוצע לתת תקופת התארגנות של שנה מיום תחילת החוק

⁵⁴ ק"ת התשמ"ד, עמ' 1938.

176. (א) הקצאת מרחב הפיקוח התעופתי של ישראל לתעופה האזרחית ולתעופה הצבאית כפי שהיתה בתוקף ערב יום התחילה, בהתאם להסדרים ולנהלים שהיו נהוגים באותו מועד בין הרשות לבין משרד הביטחון, יראו אותה כאילו נעשתה לפי סעיף 75.
- (ב) הנקודות והנתיבים שהיו מפורסמים בפמ"ת ערב יום התחילה, שדרכם נכנסו כלי טיס למרחב הפיקוח התעופתי של ישראל, יצא ממנו או חלף בו, יראו אותם כאילו נקבעו לפי סעיף 76.
177. הוראות התעבורה האווירית במרחב הפיקוח התעופתי של ישראל שהוקצה לשימוש התעופה האזרחית, שהיו מפורסמות בפמ"ת ערב יום התחילה, יראו אותן כאילו נקבעו סעיפים 77 או 83, לפי העניין.
178. (א) רישיון שניתן מאת השר לפי סעיף 2 לחוק רישוי שירותי תעופה לפני יום התחילה, אשר עמד בתוקפו ערב המועד האמור, יראו אותו כרישיון הפעלה מסחרית שניתן לפי סעיף 2 לחוק האמור, כנוסחו בסעיף 159(2) לחוק זה.
- (ב) היתר הפעלה עונתי שניתן מאת המנהל לפני יום התחילה, כנספח לרישיון שניתן מאת השר לפי סעיף 2 חוק רישוי שירותי תעופה, התשכ"ג-1963, אשר עמד בתוקפו ערב המועד האמור, יראו אותו כהיתר הפעלה שניתן לפי סעיף 8 לחוק האמור, כנוסחו בסעיף 159(7) לחוק זה.

הוראות מעבר לעניין הקצאת המרחב האווירי ונתיבים בין לאומיים

הוראות מעבר לעניין הוראות תעבורה אווירית

הוראות מעבר לעניין חוק רישוי שירותי תעופה

ד ב ר י ה ס ב ר

ופורסמו בפמ"ת. למען הסר ספק, מוצע להעמיד בתוקף את הוראות התעבורה האווירית שהיו מפורסמות בפמ"ת ערב יום התחילה, ולקבוע כי יראו אותן כאילו נקבעו לפי סעיף 77 המוצע.

סעיף 178 לנוכח תיקון חוק רישוי שירותי תעופה, בסעיף 159 לחוק המוצע, מוצע לקבוע כי רישיון שניתן מאת השר לפי סעיף 2 לחוק רישוי שירותי תעופה לפני יום התחילה, אשר עמד בתוקפו ערב המועד האמור, יראו אותו כרישיון הפעלה מסחרית שניתן לפי סעיף 2 לחוק האמור, כנוסחו בסעיף 159 המוצע.

כן מוצע לקבוע כי היתר הפעלה עונתי שניתן מאת המנהל לפני יום התחילה, כנספח לרישיון שניתן מאת השר לפי סעיף 2 לחוק רישוי שירותי תעופה, ואשר עמד בתוקפו ערב המועד האמור, יראו אותו כהיתר הפעלה שניתן לפי סעיף 8 לחוק האמור, כנוסחו בסעיף 159(7) לחוק המוצע.

סעיף 176 בסעיף 75 מוצע מנגנון לחלוקת המרחב האווירי של ישראל בין התעופה האזרחית לצבאית. עד להפעלת מנגנון זה מוצע לשמר את הסטטוס-קוו הקיים, המשתקף בהסדרים ובנהלים שהיו נהוגים ערב תחילת החוק המוצע בין רת"א לבין משרד הביטחון, ולקבוע כי יראו אותו כאילו נעשה לפי סעיף 75. יצוין כי הוראה בנוסח דומה קבועה בסעיף 11 לחוק רשות התעופה האזרחית.

עוד מוצע לקבוע כי הנקודות והנתיבים שדרכם ייכנסו כלי טיס למרחב הפיקוח התעופתי של ישראל, יצא ממנו או יחלוף בו, שהיו מפורסמים בפמ"ת ערב יום התחילה, יראו אותם כאילו נקבעו לפי סעיף 76.

סעיף 177 כאמור בסעיף 77, החוק המוצע מסמיך את מנהל רת"א להסדיר את הוראות התעבורה האווירית שעיקרן "מפת השמים". עד היום ניתנו הוראות אלה בידי מנהל רת"א לפי תקנה 67 לתקנות ההפעלה

נספח לדברי ההסבר

(ב) שהתנאי (III) עד כמה שהוא נוגע לתעודות כושר ולרשימות לא יחול על מועמדים הנבחרים בחינות רשמיות לשם קבלת רשיון, וכן לא יחול, בגבולות שלושה מילין משדה תעופה או ממנחת, על עובדי איוורונים הטסים לשם התאמנות או הטסים, בהתאם להוראות הנזכרות לעיל, כדי להכשיר את עצמם לקבלת רשיון;

(ג) שהתנאי (II) לא יחול על בלונים או על עפיפונים כשהם עפים בגבולות המדינה ואינם מובילים עמהם נוסעים על מנת לקבל פרס או שכר;

(ד) שהתנאי (IV) במידה שהוא מתייחס ליומני נסיעות, לא יחול על איוורון ישראלי, אלא אם הוא עוסק בטיס בינלאומי.

(2) בסעיף זה הביטוי "קבוע", ביחס לאיוורון שאינו איוורון ישראלי, פירושו קבוע עפ"י חוק המדינה שבפנקסיה רשום האיוורון, ואילו ביחס לאיוורון ישראלי כמשמעו בסעיף 31 של חוק זה.

תנאים נוספים בדבר תעופה בגבולות המדינה

5. (1) פרט למותנה במפורש להלן, לא יטוס איוורון בגבולות המדינה אלא אם כן הוא ממלא אחר התנאים האלה: –

(I) האיוורון יהא נתינה של מדינה החתומה על האמנה;

(II) חובה לקיים כהלכה את הוראות החוק הזה בנוגע לבטחון כללי;

(III) פרט למותנה במנשר הקובע את האזור האסור, או בכל מנשר שלאחריו, לא ירד האיוורון לשום אזור אסור כמוגדר בדבר-מלך זה ולא יטוס על פני אותו אזור;

(IV) (בוטל);

(V) צריך למלא אחר התנאים הקבועים בדבר החוקת האיוורון במצב הראוי לטיסה ולשאת באיוורון את התעודות הקבועות בדבר כושר הטיסה של איוורון;

(VI) על האיוורון למלא אחר כל צו שינתן ביחס אליו ע"י קציני משטרה או פקידי המכס והבלו;

– בתנאי –

(א) שתנאי (I) לא יחול על איוורון ישראלי ולא על איוורונה של מדינה שבקשר אתה קיימת באותה שעה אמנת-טיס שנחתמה על-ידי המדינה או בשמה, כל זמן שתנאי האמנה נשמרים על-ידי אותה מדינה;

להלן נוסח חוק הטיס, 1927, שמוצע בסעיף 157, לבטלו:
תחולת החוק

1. הוראות דבר מלך זה תחולנה על מדינת ישראל.

נתינות האיוורון

2. (1) איוורון יהא מוחזק כנתינה של אותה מדינה שבפנקסה הוא רשום.

(2) איוורון ישראלי פירושו – איוורון הרשום במדינה בהתאם לחוק זה.

על איזה איוורונים יחול חוק זה

3. הוראות חוק זה חלות (פרט אם נראית כוונה אחרת) –

(א) על כל איוורון ישראלי בכל מקום שימצא אותו איוורון;

(ב) על כל איוורון נכרי כשהוא מצוי במדינה או עליה, ולצורך האחריות עפ"י חוק זה, פרט לאחריות בשל חוסר רישום, הרי אם לא נרשם איוורון ומחמת כן הוא מחוסר נתינות לצורך חוק זה, יחול חוק זה על אותו איוורון כשהוא טס בגבולות המדינה, ממש כשם שהוא חל על איוורון הרשום במדינה.

תנאי תעופה כלליים

4. (1) לא יטוס איוורון אלא אם כן מילא אחר תנאים אלה: –

(I) האיוורון יירשם וישא את סימני הנתינות והרישום כשהם כתובים על האיוורון או מחוברים אליו בדרך הקבועה;

(II) האיוורון יאושר בתעודה באופן הקבוע כאיוורון הראוי לטיסה, וכל התנאים שעל פיהם או בכפוף להם ניתנה אותה תעודה, צריך למלא אחריהם כראוי;

(III) צוות האיוורון יהא במספר הקבוע ומן הסוג הקבוע וצריך לספק לו תעודות כושר ורשימות כפי הקבוע;

(IV) חייב איוורון לשאת עמו את המסמכים הקבועים ואת ספר היומן של הנסיעות שיירשמו בו כל הפרטים עד היום האחרון ויהא ערוך בטופס הקבוע ובאופן הקבוע;

– בתנאי –

(א) שהתנאים (I), (II) ו-(IV) לא יחולו על איוורון הטס בתורת נסיון או בחינה בלבד, בגבולות שלושה מילין משדה תעופה או ממנחת או מבית חרושת לאיוורונים, וכן לא יחולו על איוורון הטס בהתאם להוראות או להרשאה המיוחדות שנתן שר התחבורה בכתב עפ"י סעיף זה ובכפוף לאותם תנאים או הגבלות שנקבעו באותן הוראות או באותה הרשאה;

(2) שר התחבורה רשאי, בתקנות, לתקן, להחליף או לבטל את התוספות לחוק זה, כולן או מקצתן, ולקבוע הוראות אחרות במקום ההוראות שבוטלו; תקנות לפי סעיף קטן זה, לרבות תיקון, החלפתן או ביטולן, יובאו לידיעתה של ועדת הכלכלה של הכנסת לפני התקנתן.

הפעלת מנחתים אוירונים ונחיתתם

8. לא ימריא אוירון ולא ינחת בשטח המדינה, אלא בשדה תעופה ששר התחבורה אישר אותו כשדה תעופה לסוג אוירונים שאותו אוירון נמצא עמו.

א.8. ר-8ב. (בוטלו).

הפעלת מנחתים והשימוש בהם

9. (1) לא יפעיל אדם מנחת אלא ברשיון מאת שר התחבורה (להלן בסעיף זה – רשיון) ולפי התנאים הנקובים ברשיון, ולא יינתן רשיון כאמור אלא לאחר שמי ששר התחבורה מינה לכך אישר בתעודה כי המנחת עונה על כל הדרישות שנקבעו בתקנות על פי סעיף זה לענין הפעלת מנחת לרבות דרישות לענין ציוד במנחת.

(2) על אף האמור בסעיף 8 רשאי אדם להנחית אוירון ולהמריאו ברשות – כללית או מיוחדת – מבעל רשיון ובתנאים שקבע שר התחבורה.

(3) שר התחבורה רשאי לקבוע בתקנות תנאים למתן רשיון ולמתן רשות לנחיתה במנחת ולהמראה ממנו.

(4) שר התחבורה רשאי לקבוע בתקנות הוראות בדבר תקופת תפקה של רשות לנחיתה במנחת ולהמראה ממנו וכן הוראות בדבר חידושם של רשיון או רשות כאמור, כללי החוקתם, התנאים להתלייתם ולביטולם ותנאים אחרים לשימוש ברשיון או ברשות כאמור.

(5) תקפו של רשיון יהא מוגבל בזמן כפי שיקבע שר התחבורה בתקנות; אין בהגבלה זו כדי לגרוע מהסמכות לחדש רשיון שתקפו פקע.

(6) שר התחבורה ישתמש בסמכויות לפי סעיף זה לאחר התייעצות עם שר הבטחון או מי שהוא הסמיך לענין זה.

(7) על מתן רשיון ומקום המנחת תפורסם הודעה ברשומות.

הוראות בענין בטחון כללי

10. (1) לא יוטס אוירון על פני עיר או כרך בגבולות המדינה אלא בגובה כזה שיאפשר לו לאוירון לרדת מחוץ לתחומי העיר או הכרך במקרה שייפגמו אמצעי הנעתו בשל קילקול מיכאני או בשל כל סיבה אחרת:

אולם איסור זה לא יחול על אוירון הממריא משדה תעופה או ממנחת או העומד לנחות בו, והוא נמצא במרחק שנקבע בתקנות מן הנקודה הקרובה ביותר של גבולות שדה תעופה או מנחת כאמור.

(ב) שתנאים (I) ו-(V) לא יחולו על אוירון הטס בתורת נסיון או בחינה בלבד, בגבולות שלושה מילין משדה תעופה או מבית חרושת לאוירונים, וכן לא יחולו על אוירון הטס בהתאם להוראות או להרשאה מיוחדת שנתן שר התחבורה בכתב עפ"י סעיף זה ובכפוף לכל תנאים או הגבלות שנקבעו באותן הוראות או באותה הרשאה;

(ג) (בוטל);

(ד) שתנאי (V) לא יחול על בלונים ועל עפיונים כשאין הם מובילים נוסעים על מנת לקבל פרס או שכר;

(ה) שתנאי (V), במידה שהוא מחייב לשאת באוירון את התעודות הקבועות בדבר כושר הטיסה של האוירון, לא יחול על אוירון ישראלי, אלא אם הוא עוסק בטיס בינלאומי או אם טס כאוירון להובלה ציבורית או כאוירון לצרכי עבודות האויר.

(2) בלון קשור לא יועף בגבולות המדינה אלא בהרשאה מיוחדת בכתב מאת שר התחבורה ובכפוף לכל תנאים שיצורפו לאותה הרשאה, ויכול שר התחבורה, בתתו אותה הרשאה או לאחר מכן, לצוות שהוראות חוק זה, כולן או מקצתן, לא תחולנה על הבלון הנידון או שתחולנה בכפוף לאותם שינויים שימצא צורך בהם.

6. (בוטל).

איזכור התוספות

7. (1) הוראות התוספות א' עד ו' ועד בכלל הרצופות לחוק זה יהא להן תוקף כחלק מחוק זה, וחובה על האנשים הנוגעים בדבר למלא אחריהן כהלכה בכל הענינים הנידונים באותן הוראות, דהיינו: –

תוספת הענין הנידון

א. רישום אוירון וסימונו.

ב. תעודות כושר טיסה לאוירון; מעצר אוירונים שאינם מוכשרים לטיסה, ביקורת, פירוק לצרכי בדיקה, וכו'.

ג. פנקסי יומן הנסיעות.

ד. תקנות בנידון אורות ותקנות בנידון התעבורה באויר.

ה. מתן רשיונות לעובדי האוירון.

ו. אזורים אסורים.

(א1) פרט למקרים שבהם ניתן רשיון מיוחד בכתב מאת שר התחבורה ובכפוף לכל תנאי שאפשר לצרפו לרשיון כזה, הרי שום אוירון ישראלי המוביל נוסעים בשכר או בשכירות בקו קבוע או בשירות ציבורי קבוע להובלה בדרך האוויר, פרט אם נועד לשם תרגילים על פני המים, לא יטוס על פני הים או על כל אגם או נהר במסיבות שתמנענה מאתו את האפשרות להגיע אל היבשה במקרה שהמכונות או אחת המכונות תיעצר.

(2) כל אוירון במדינה או מעל למדינה –

(א) לא ימשמש לעשות בו טיסות להטים או תמרוני-ראוה מעל פני עיר או כרך או מחוז מאוכלס; או

(ב) לא יטוס על פני כל מקום או סמוך לכל מקום שהתאסף בו קהל רב תחת כיפת השמים בקשר עם איזה מאורע בעל ערך ציבורי, אלא בהסכמה בכתב מאת שר התחבורה ומסדרי האספה, לכשיש מסדרים:

בתנאי כי איסור זה לא יחול במקרים אלה: –

(I) כשנתאסף הקהל כדי לחזות במאורע שכולו או בעיקרו הוא מרוץ אוירונים או תחרות או הצגה של טיסה, לא יחול האיסור על אוירון המשתתף במירוץ, בתחרות או בהצגה, או העוסק בטיסה שסודרה ע"י מארגני המאורע או שנעשתה באישורם בכתב כחלק מן השעשוע המתקיים בקשר עם כך;

(II) כשהאוירון משמש לצרכי המשטרה;

(III) כשהאוירון נוחת בשדה תעופה או במנחת או ממריא ממנו והטיסה מעל למקום כאמור או בסמוך לו הכרחית לצורך הנחיתה או ההמראה;

(IV) כשהאוירון עובר ממקום למקום אגב טיסתו הרגילה והוא טס בגובה מתאים.

(ג) לא יעופוהו באופן כזה או במסיבות כאלה שיש בהם, אם מפאת טיסה נמוכה או מפאת קרבת-מקום לאנשים או למעונות או לאוירון אחר או מפאת כל סיבה אחרת, לגרום סכנה יתרה לכל אדם או רכוש ביבשה או בים או באוויר.

(3) כל מקום שאוירון ישראלי מוביל נוסעים בשכר או בתגמול הרי –

(א) יגרום בעל האוירון לכך שתוצג במקום בולט לעין באוירון ותוואר במצב זה מודעה נוחה לקריאה הקובעת אם מותר לעשן ובאיזו מידה מותר לעשן באוירון; וכן

(ב) שום אדם לא יעשן באוירון, פרט אם העישון מותר עפ"י המודעה או במידה שהוא

מותר על פיה. שום מודעה שהוצגה באוירון לצורך ההוראות דלעיל שבפסקא זו לא תציין כי העישון בו מותר, פרט אם העישון בו מותר עפ"י תעודת כושר הטיסה של האוירון או עפ"י רשיון בכתב מאת שר התחבורה או עד למידה שהוא מותר על פיהם.

(א3) בכל אוירון ישראלי יש להציג ולהשאיר לראווה, באותו אופן ובאותם מקומות שיקבע שר התחבורה, את כל הפרטים או המודעות בנוגע לתכניתו, מבנהו או משקלו של האוירון או בנוגע לצידודו או בנוגע לכל הגבלות שיש לקיימן או לכל אמצעי זהירות שיש לנקוט בהם כדי לשמור על בטחון האוירון.

(4) לא יעשה אדם שום מעשה העלול לסכן את בטחונו של כל אוירון או של נוסעיו או של הצוות שלו, אם מתוך שיפריע לנהג או לאחד מהצוות, או מתוך שימוש באוירון או בצידודו או מתוך התנהגות פרועה.

(5) בכפוף להוראות פסקה זו הרי, כשאוירון טס בתוך ישראל, לא יובל בכל עת שום אדם על כנפי האוירון או מתחתיו או בכל חלק אחר הימנו שלא נועד כמקום לעובדים או לנוסעים או על כל דבר הקשור לאוירון:

בתנאי כי –

(א) שום דבר האמור בפסקה זו לא ימנע אדם מלגשת גישת-ארעי –

(I) לכל חלק מהאוירון לצורך תיקוני האוירון או לשם סידור מכונות או צידוד או כדי לעשות כל דבר הדרוש לבטחונם של האוירון או האנשים או הסחורות המובלים בו, או

(II) לכל חלק מהאוירון המוביל סחורות או מחסני סחורות ואשר התקינו אמצעי גישה מתאימים אליו, וכן

(ב) מותר להוביל אדם על כל חלק מאוירון או בכל חלק הימנו, או כל דבר או בכל דבר הקשור אליו, עפ"י רשיון בכתב מאת שר התחבורה בכפוף לכל תנאים שמותר יהא לצרפם לרשיון זה.

(6) בכפוף לתנאי הכלול בפסקה (7) של סעיף זה, אסור לאוירון

(א) לסחוב בטיסה אוירון אחר או לסחוב כל דגל, מצוף-בד, נס או כל חפץ אחר כיוצא בזה, או

(ב) להסחב בטיסה על ידי אוירון אחר אלא אם כן האוירון סוחב או נסחב כך

(I) בהתאם לתעודת כושר הטיסה של אוירון כזה ובהתחשב עם התנאים או ההגבלות הכלולות בו, או

(II) בהתאם לרשות מיוחדת בכתב מאת שר התחבורה ובהתאם ובשים לב לכל תנאי או הגבלות שפורשו ברשות מיוחדת זו.

(7) לצורך פסקה (6) של סעיף זה, הרי כל אוירון, נס, מצוף־בד, דגל או חפץ אחר כיוצא בזה, רואים אותם כנסחבים אם הם מחוברים לאוירון טס במכשיר הנמצא מבחוץ לאוירון שאליו הם מחוברים והגורם לאוירון, לנס, מצוף הבד, לדגל או לחפץ האחר כיוצא בזה, לעקוב או להילוות אגב טיסה אחרי האוירון שאליו הם מחוברים:

בתנאי ששום דבר האמור בפסקה זו או בפסקה (6) של סעיף זה אינו בא לאסור על אוירון טס להשתמש כראוי בדברים דלקמן או להבליט מתוכו בצורה הוגנת, דהיינו: כל אנטינות של מכשירי אלחוט, כל מכשיר המשמש לצרכי נסיון או כל אות, כלי, או חפץ שדרוש או שמותר לו לאוירון טס להשתמש בהם או להבליטם מתוכו בהתאם לכל הוראה מהוראות חוק זה או בהתאם לכל הוראה מטעם שר התחבורה עפ"י חוק זה.

(8) בכל אוירון ישראלי המוביל נוסעים בשכר, או כשההובלה מבוצעת ע"י שירות הובלה באויר, בין בשכר ובין שלא בשכר, יש למלא אחר ההוראות דלקמן: –

(א) כל פתח־יציאה מן האוירון וכל תא־נוסעים שבו יחייב להיות פתוח, וכל פתח־יציאה כזה לא יחייב סגור במגע או באופן אחר שיש בו כדי להפריע לשימוש התוכף בפתח־היציאה בשעת דחק; וכן

(ב) מצבו של כל פתח יציאה המכוון במיוחד לשימוש בשעת דחק יסומן באופן ברור, ולעולם צריך לציין את דרך פעולתו של פתח־היציאה.

(9) לצורך שמירת הבטחון של האוירון יכול שר התחבורה להתקין תקנות בענין אותם מיוחדים ושאר ידיעות שהאוירון צריך לתת או לקבל, בענין המסלול והגובה שבהם יטוס האוירון ובענין כל אמצעי זהירות אחרים שיש לנקוט בהם בקשר לטיסה ולפיקוח על האוירון, ככל אשר ימצא שר התחבורה לנחוץ לשמירת הבטחון כנ"ל, ושום אוירון לא יטוס בניגוד לאותן תקנות.

טיסת אימונים

10א. (1) שום אדם לא יטוס באוירון מכל מין, כשהוא אוירון ישראלי, לשם אימון אדם אחר המובל בו, בנהיגת אוירון, אלא אם כן –

(א) האדם הנזכר ראשונה והקרוי להלן "המאמן" הוא בעל רישיון טיסה באוירון מאותו מין, והרשיון ניתן עפ"י חוק זה או נעשה בר"תוקף עפ"י חוק זה; וכן

(ב) במקרה שמשלמים בעד האימון (פרט למקרה שהאוירון שייך למועדון־אוירונים שגם

המאמן וגם האדם האחר הם חבריו), כשרשיון המאמן הוא רשיון לנהוג אוירון־נוסעים או אוירון־משא; וכן

(ג) במקרה שמשלמים בעד האימון, מורשה המאמן ע"י שר התחבורה, בהערה שתיירשם ברשיון, לאמן בטיסה.

(2) לצורך סעיף זה, יש לערוך את הבקשות שתוגשנה לשר התחבורה לשם רישיון אימון בטיס בצורה ובאופן ששר התחבורה יורה, וכן למשך אותו זמן ובאותם תנאים ששר התחבורה יורה.

(3) שום דבר האמור בסעיף זה אינו בא למנוע טייס של אוירון המשמש לעבודת אויר מלפקח על אחד העובדים במכונות של האוירון העושה תרגילים במכונה, כפי שהותר בחוק זה, או לפי הוראות שניתנו עפ"י חוק זה, ואפילו אותו טייס לא הורשה כאמור לעיל.

גיל טייסים

10ב. למרות כל הוראה אחרת מהוראות חוק זה, הרי אסור –

(א) לאדם שהוא צעיר מבן 17 שנה להשתלט שליטת־יחיד על אוירון הנמצא בתנועה; או

(ב) לכל אדם לגרום או להתיר לאדם הנראה כצעיר מבן שבע עשרה להשתלט שליטת־יחיד על אוירון הנמצא בתנועה;

בתנאי כי כשמביאים אדם במשפט פלילי על עבירה על פסקה (ב) מסעיף זה, הרי כל המוכיח כי האדם שהיה נראה כבן פחות משבע עשרה היה בשעת העבירה למעשה בן שבע עשרה או יותר מכן, תהא טענתו טענה.

מינוי מפקח וסמכויותיו

10ג. (א) שר התחבורה רשאי למנות מפקח לענין חוק זה (להלן – מפקח).

(ב) מפקח או מי שהוא הסמיכו לענין זה רשאי להיכנס לכל מקום, למעט מקום שעיקר שימוש מגורים, כדי לבדוק אם נתקיימו הוראות חוק זה והתקנות על פיו, והוראות סעיפים 26 עד 29 לפקודת סדר הדין הפלילי (מעצר וחיפוש) (נוסח חדש), תשכ"ט–1969, יחולו על כניסה כאמור, בתיאומים לפי הענין.

10ד. המפריע למפקח או המונע אותו מהשתמש בסמכויותיו או מלמלא תפקידו לפי חוק זה, דינו – מאסר ששה חדשים או קנס אלפיים לירות.

הסמכות למנוע טיסות בניגוד לחוק

11. אם נראה למפקח או לאדם המורשה בכתב מטעם שר התחבורה לצרכי סעיף זה שאיזה אוירון מתעתד או עלול לטוס באותן מסיבות שהטיסה תהא בניגוד להוראה מהוראות הפסקאות (I), (II), ו־(III) של פסוק (1) מסעיף 4, או בניגוד להוראה מהוראות פסקה (I) של פסוק (1) מסעיף 5, או בניגוד להוראה מהוראות סעיף 19 של חוק זה, או

ירידה במצנח וזריקת חפצים

13. פרט למקרה של שעת דחק, לא יצנח אדם באמצעות מצנח מאוירון הטס בתוך ישראל, ושום חפץ, בין שהוא מצומד לאוירון ובין שאינו מצומד אליו לא יושלך מכל אוירון כזה, אלא אם כן הירידה נעשית או החפץ מושלך בהתאם ובכפוף לכל תנאים או הגבלות הכלולות בהוראות או בכל רשיונות מיוחדים בכתב שניתנו ע"י שר התחבורה.

בתנאי ששום דבר האמור בסעיף זה לא ייחשב כאילו הוא בא למנוע זריקת נטל שאינה אסורה ע"י פסקה 50 מתוספת ד' לחוק זה.

הצוות שיימצא באוירון ישראלי

13א. יכול שר התחבורה לקבוע בהוראות את מספרו של הצוות שיוכל בכל סוג או מין של אוירון ישראלי או בכל המסיבות או במסיבות מסויימות שיפורטו באותן ההוראות;

בתנאי שבכל מקרה שנדרש באמנה שאוירון ישא עמו מספר מסויים של אנשים מסוג מסויים, הרי מספר האנשים מאותו סוג שנקבע לאותו מקרה לא יהא פחות מן המספר שנדרש באמנה.

מכשירים וכו' שיוכלו באוירון

14. כל אוירון ישראלי חייב, בשעת טיסתו,

(א) להוביל עמו ולהשאיר במצב מתאים לשימוש תכוף אותם מכשירים וכלים שייקבעו לסוג כל אוירון, וכל אותם מכשירים וכלים יהיו מותקנים או מסודרים באוירון באותו אופן ובאותו מצב באותם מקומות כפי שייקבע, וישתמשו בהם אותם אנשים ובאותו אופן כפי שייקבע, והמקומות שבהם יהיו מונחים מכשירים וכלים אלה יסומנו כפי שייקבע; וכן

(ב) להשתמש באותם מכשירים ובאותם אמצעי זהירות (לרבות הטיפול במכשירים מסויימים בשביל כל חלק מן האוירון) כפי שייקבע לשם שמירת הבטחון של האוירון.

טלגרף אלחוטי

15. (1) יכול שר התחבורה לתת הוראות הקובעות את התנאים שבהם יוכל אוירון ישראלי, בכל עת שיטוס –

(I) לשאת עמו מכשיר טלגרף אלחוטי;

(II) לשאת עמו מפעילי טלגרף בעלי תעודות;

(III) לקיים שירות של טלגרף אלחוטי;

ויכול שר התחבורה לקבוע באותן הוראות את טיבו של המכשיר, את מספרם והכשרותיהם של מפעילי המכשיר ואת טיבו של השירות, ומקום שניתנו הוראות כאלה חייב כל אוירון שהוראות אלה חלות עליו למלא אחריהן כאילו היו כלולות בחוק זה.

באותן מסיבות שיש בהן כדי להפר כל הוראה אחרת מחוק זה וכדי לשמש גרם סכנה לכל אדם או לרכוש על היבשה או במים או באויר, הרי האיש שהורשה כאמור יוכל ליתן אותן הוראות לנקוט באותן פעולות, אם בדרך מעצר האוירון ואם בדרך אחרת, ככל שיראה צורך בהן על מנת למנוע אותה טיסה, ומבלי לפגוע בהוראה מהוראות חוק זה בנידון שימת מכשולים לפני אנשים מורשים, הרי כל שינה בניגוד להוראה מן ההוראות שניתנו עפ"י סעיף זה יהא דינו כדין עובר על חוק זה.

צילום מאוירון

11א. לא יצלם אדם ולא יצווה או ירשה לצלם מאוירון הטס בתוך ישראל כל צילום של אזור אסור, או של חלק הימנו, או של דבר הנמצא בו, אלא ברשיון מיוחד בכתב מאת שר התחבורה ובהתאם לכל תנאים שמותר לצרפם לרשיון זה.

שכרות של טייסים וכו'

12. כל המשמש נהג, מפקד, טייס, מהנדס או כאחד מהצוות המפעיל של אוירון, וכל המובל באוירון על מנת לשמש באחד התפקידים האלה, הרי כל זמן שהוא משמש או מובל לשם כך לא יהא נתון במצב של שכרות או במצב כזה שיכלתו לשמש בתפקידים אלה תהא נפגמת, אם מתוך שלקח סם משכך או סם מגרה או תכשיר מגרה, ושום אדם אחר הנתון במצב של שכרות לא יעלה ולא ימצא באוירון.

דיווח על מחלה של עובד טיס

12א. (א) רופא המטפל בעובד טיס והרופא יודע כי האיש הוא עובד טיס והוא מאבחן אצלו מחלה וסבור כי אותו עובד טיס, בהשתמשו ברשיונו, עלול לסכן את עצמו או את זולתו מחמת אותה מחלה, ידווח על המחלה לרופא רשות התעופה האזרחית שמינה שר הבריאות בהתייעצות עם שר התחבורה (בסעיף זה – רופא הרשות).

(ב) רופא הרשות רשאי להשתמש בידיעות על מחלה כאמור בסעיף קטן (א) המצויות במשרד הבריאות או במערכת הבטחון על שלוחותיה, לגבי מחלתו של עובד טיס וכל הוראה שבדין האוסרת מסירת ידיעה כאמור לא תחול על מסירת ידיעה לפי הוראות סעיף זה.

(ג) קיבל רופא הרשות דיווח כאמור בסעיף קטן (א) או מידע כאמור בסעיף קטן (ב), יודיע לרשות הרישוי לענין עובדי טיס, לפי חוק זה, על המלצתו בענין מתן רשיון לעובד הטיס, התליתו או ביטולו.

(ד) מידע שהגיע לאדם מכוח סעיף זה, לא ימסרנו אלא למי שהוסמך לכך על פי דין או לפי רשות מאת בית משפט.

(ה) העובר על הוראות סעיף קטן (א) – ייאשם בעבירה.

(ו) לענין סעיף זה, "עובד טיס" – מי שבדיו רשיון של עובד טיס לפי חוק זה ולרבות מבקש רשיון כאמור.

(ה) כל רשיון להשתמש במכשיר אלחוט באוירון, שכוחו יפה לאותה שעה;
(ו) רשימת שמות הנוסעים, אם עוסק האוירון בטיס בינלאומי ומוביל בו נוסעים;
(ז) שטרי מטען והמניפסט של הסחורה, אם עוסק האוירון בטיס בינלאומי ומוביל בו משאות;

בתנאי שאם האוירון הוא אוירון ישראלי ונמצא במדינה ואינו עוסק בטיס בינלאומי, הרי ייחשב הממונה על אוירון כזה שנדרש להציג אחד המסמכים דלעיל כאילו מילא כראוי אחר האמור בפסקה זו, אם בתוך חמישה ימים לאחר הדרישה הוא מגיש בעצמו או ע"י אחר את המסמך הנדרש או את המסמכים הנדרשים לאותה תחנת משטרה שפורשה על ידו בשעה שהוצגה לפניו הדרישה. תנאי זה אינו חל על הצגת המסמכים המפורטים ב"ב" (ב) ו"ג" לעיל ע"י אוירון הטס כאוירון להובלה ציבורית או כאוירון לצורך עבודה באויר.

(2) בעליו של אוירון ישראלי חייב, בהידרשו לכך ע"י אדם מורשה, להציג לאותו אדם בתוך מועד סביר, בעצמו או ע"י אדם אחר –

(א) כל תעודת רישום או תעודת כושריטיסה ביחס לאוירון שכוחן יפה לאותה שעה;

(ב) כל יומן נסיעות וכל ספר אחר שחייבים עפ"י חוק זה לנהל ביחס לאוירון, ואשר נרשם בכל פרט בתוך השנתיים האחרונות שלפני תאריך הדרישה;

(ג) כל רשיון להשתמש במכשיר אלחוט באוירון, שכוחו יפה לאותה שעה.

(3) בעליו של כל רשיון שניתן או שקיבל תוקף עפ"י חוק זה וכל אדם הטעון רשיון עפ"י חוק זה חייב, בהידרשו בכך ע"י אדם מורשה, להציג את הרשיון.

בתנאי שאם הוצגה דרישה כאמור לעיל להציג רשיון שניתן או שקיבל תוקף עפ"י תוספת ה' לחוק זה ואשר איננו רשיון המרשה את בעליו לשמש כמפקד, כנהג, כטייס, או כמשמש בתפקיד אחר באוירון להובלה ציבורית או לצרכי עבודה באויר, הרי ייחשב בעל הרשיון הזה כאילו מילא כראוי אחר האמור בפסקה זו אם בתוך חמישה ימים לאחר הדרישה הוא מציג את הרשיון הנדרש, בעצמו או ע"י אחר, לאותה תחנת משטרה שפורשה על ידו בשעה שהוצגה לפניו הדרישה הזאת.

(4) נהג שיש בידו רשיון עפ"י חוק זה חייב, בהידרשו לכך ע"י אדם מורשה, להציג לאותו אדם תוך מועד סביר, בעצמו או ע"י אחר, כל יומן נסיעות של נהג המתנהל על ידו ואשר נרשם בו כל פרט בתוך השנתיים האחרונות שלפני תאריך הדרישה.

(5) לצורך סעיף זה, הביטוי "אדם מורשה" פירושו שוטר או אדם שהורשה לתכלית זו מטעם שר התחבורה.

(2) בסעיף זה, הביטוי "מפעיל טלגרף בעל תעודה" פירושו מפעיל שיש בידו תעודת הצטיינות במקצוע רדיו-טלגרף שניתנה לו או שהוכרה מטעם הרשות המוסמכת לכך שבמדינה.

(3) שום דבר האמור בסעיף זה לא יפטור אדם מכל דרישות אחרות הנוהגות במדינה בענין רשיונות לטלגרף אלחוטי.

המסמכים שישא עמו אוירון ישראלי

16. פרט אם נאמר במפורש אחרת בחוק זה, חייב אוירון ישראלי לשאת עמו את המסמכים דלקמן:

(1) אם הוא עוסק בטיס בינלאומי, ישא עמו מסמכים אלה: –

(א) תעודת הרישום שלו;

(ב) תעודת כושריטיסה שלו וכל תעודה אחרת ביחס לאוירון שהובלתה באוירון תהיה נדרשת עפ"י חוק זה;

(ג) תעודות-כושר ורשיונות של הצוות שלו;

(ד) יומן הנסיעות שלו;

(ה) כל רשיון להשתמש במכשיר אלחוט באוירון, שכוחו יפה לאותה שעה;

(ו) רשימת שמות הנוסעים, אם מוביל האוירון נוסעים;

(ז) שטרי מטען והמניפסט של הסחורה, אם מוביל האוירון משאות.

(2) אם אין האוירון עוסק בטיס בינלאומי אלא הוא טס כאוירון להובלה ציבורית או כאוירון לצרכי עבודות באויר ישא עמו את המסמכים המפורטים ב"ב" (ב) ו"ג" של פסקה (1) מסעיף זה.

תעודת כושר טיסה

17. תעודת כושריטיסה של אוירון ישראלי, תהא שמורה בכיס יומן הנסיעות, מקום שדרוש עפ"י חוק זה לשאת יומן נסיעות באוירון.

הצגת מסמכים לביקורת

18. (1) כל הממונה על אוירון חייב, בהידרשו לכך ע"י אדם מורשה בשעת יירדתו או עליתו של האוירון, להראות לאותו אדם כל תעודה מן התעודות דלקמן הנוגעות לאוירון או לצוות: –

(א) תעודת הרישום שלו;

(ב) תעודת כושר הטיסה שלו, ואם זה אוירון ישראלי, כל תעודה אחרת הנוגעת לאוירון ואשר האוירון חייב לשאתה לפי חוק זה;

(ג) תעודות כושר ורשיונות של צוות האוירון;

(ד) ספר יומן הנסיעות שלו, בכל אותם המקרים שבהם דרוש עפ"י חוק זה לשאת באוירון ספר יומן לנסיעות;

(א) פסקה משנה (II) של פסקה זו, במידה שהיא דורשת כי אגרת-המשלוח באויר תהא מצבע אדום או כי המלים "סחורה מסוכנת" תהיינה רשומות בה באותיות בולטות ואדומות, לא תחול לגבי הובלת כדורי-בטחון בהתאם לתנאי (א) של פסקה (1) מסעיף זה, וכן

(ב) פסקה זו לא תחול לגבי הובלת מכשירי ציוד או דברים אחרים בהתאם לתנאי (ב) של פסקה (1) מסעיף זה.

(3) במקרים שחלה עליהם פסקה (2) של סעיף זה ושאינם בגדר תנאי (א) של אותה פסקה, חייב המוביל להודיע לאיש הממונה על האוירון את טיבה, משקלה וכמותה של הסחורה בשעת מסרו את הסחורה להובלה באוירון או לפני כן.

(4) בסעיף זה יהיו לביטויים הבאים הפירושים דלקמן: –

"סחורה מסוכנת" פירושה כל חומר פיצוץ וכל סחורה אחרת (בין שהיא חומר פיצוץ ובין לא) שמחמת טיבה עלולה היא לסכן את בטחון האוירון או את בטחון האנשים הנמצאים בו;

"כדורי-בטחון" פירושה כדורים לכלי יריה קטנים שאפשר להוציא מתוכם את התרמילים לאחר היריה ושהכדורים יהיו סגורים כך שהתפוצצותו של כדור אחד לא תגרום להתפוצצות בשאר הכדורים.

(5) הוראות סעיף זה באות להוסיף על הוראות סעיף 19 של חוק זה ולא לגרוע מהן.

מגדלורי אויר

20. (1) אסור להקים או להחזיק מגדלור אוירי במדינה ואסור לשנות את טיב האור המבהיק מתוכו אלא באישורו של שר התחבורה ובכפוף לתנאים שיקבע שר התחבורה;

בתנאי שאם זה מגדלור אוירי שאורו עלול להיראות מעל הים או מכל מקום בים הנתון לשיפוט של רשות-מגדלור כללית, לא יינתן אותו אישור אלא בהסכמת אותה רשות-מגדלור כללית.

(2) לא יגרום אדם בודון או מתוך רשלנות נזק או קלקול למגדלור אוירי שהקמתו או החזקתו הן באישור שר התחבורה או לכל אור המבהיק מתוך אותו מגדלור.

אורות כוזבים

21. (1) כל מקום במדינה שמוצג בו אור –

(א) העלול, בהיותו בקרבת שדה-תעופה, מחמת אור הסנוורים שלו, לסכן אוירון המגיע לשדה-התעופה או היוצא ממנו; או

19. לא יוביל אוירון נכרי או אוירון העוסק בטיס בינלאומי חמרי פיצוץ, נשק או תחמושת, המשמשים לצרכי מלחמה, פרט לשימוש לצרכי איתות לפי הוראות תוספת ד'.

הובלת סחורות מסוכנות

א1. (1) בכפוף למותנה להלן בפסקה זו, אסור לשום אדם להוביל –

(I) בכל אוירון ישראלי או נכרי, כשאותו אוירון נמצא במדינה או מעל למדינה; או

(II) בכל אוירון ישראלי, כשאותו אוירון מוביל נוסעים בשכר מחוץ למדינה –

כל סחורה מסוכנת שסעיף זה חל עליה, אלא אם כן ניתן לו רשיון מיוחד בכתב מאת שר התחבורה ובכפוף לאותם תנאים שיוטלו באותו רשיון מיוחד;

בתנאי שאין צורך ברשיון מיוחד מאת שר התחבורה להובלת –

(א) כדורי-בטחון, כשהם מובלים כמטען באוירון המוביל נוסעים או סחורה בשכר, כל זמן שאותם כדורים ארוזים בתבות עץ חזקות ומרופדות פה, באופן שיהא בו כדי למנוע כל תנועה מיותרת בפנים המטען, וכן

(ב) כל דבר השייך לציוד האוירון או כל הדרוש להפעלתו, לטיסתו או לבטחונו של האוירון או לבטחונו של כל איש או אנשים בו, וכשהאוירון הוא אוירון ישראלי, כל זמן שהדלק והשמן מובלים בגיגיות הדלק והשמן של אותו אוירון במקומות-אצירה מיוחדים שאושרו לתכלית זו על ידי שר התחבורה, וכל זמן שהדברים העלולים להתלקח והדרושים בקשר לטיסתו או לבטחונו של האוירון הם מאותו סוג שאושר ע"י שר התחבורה.

(2) בכפוף למותנה לקמן בפסקה זו, הרי כל אדם המוסר לאוירון סחורה מסוכנת להובלה

(I) חייב לסמן באופן ברור, מבחוץ לכל חבילה או כלי קיבול המכילים את הסחורה המסוכנת, את טיבה, משקלה וכמותה של אותה סחורה;

(II) חייב למסור למוביל הסחורה הודעה בכתב שבה יפורטו טיבה, משקלה וכמותה של הסחורה וכתבתו של השולח, וההודעה תהיה בצורת אגרת-משלוח באויר מצבע אדום או שהמלים "סחורה מסוכנת" תהיינה רשומות עליה באותיות בולטות ואדומות; וכן

(III) חייב, בכל מקרה שהרשיון המיוחד בכתב מטעם שר התחבורה הניתן עפ"י פסקה (1) של סעיף זה דרוש לצורך ההובלה, לצרף את הרשיון הזה אל אגרת-המשלוח באויר;

ובתנאי ששום דבר האמור בפסקה זו לא יפגע בתקנות המיוחדות שנקבעו לענין אותיות בחלק ב' של התוספת הרביעית לחוק זה.

(2) לא יאותת אדם באוירון או בשדה תעופה כל אות הקבוע בחוק זה אלא לשם אותה התכלית המפורשת בחוק, ואסור לו לאותת ביודעין ובלא רשות או צידוק חוקיים (וחובת ההוכחה של רשות זו או צידוק זה על הנאשם) כל אות מאותות צבא-הגנה לישראל.

(3) כל אוירון שאינו אוירון המדינה לא ישא עליו כל סימן וכל אות המשמשים או המיוחדים לשימוש לאוירוני המדינה.

22.א. (בוטל).

בואו של אוירון למדינה וצאתו מתוכה

23. (1) יכול שר התחבורה לקבוע נקודות שיעבור דרכן אוירון בהכנסו למדינה מחו"ל או בצאתו מן המדינה לחו"ל.

(2) בזמן שנקבעו כך נקודות כאלה לא ייכנס שום אוירון למדינה מחו"ל או יצא מהמדינה לחו"ל אלא דרך נקודות כאלה:

בתנאי –

(א) שאם נאלץ אוירון, מחמת תאונה או לחץ אויר או מחמת כל סיבה שאין להימנע הימנה, להכנס למדינה בדרך אחרת ולא דרך אותן הנקודות, הרי אם יש שדה תעופה של המכס עליו לרדת לשדה התעופה של המכס הקרוב ביותר לקו הנסיעה של האוירון; וכן

(ב) אם אוירון הבא ממקום שמחוץ למדינה ירד לאיזה מקום שהוא ולא לשדה תעופה של המכס, חייב הטייס להתייצב מיד לפני מכס ובלו או לפני שוטר, ובהיירשו בכך חייב להראות לאותו פקיד או שוטר את פנקס יומן הנסיעות השייך לאוירון ולא ירשה לפרוק מן האוירון שום סחורה בלא הסכמת פקיד מכס ובלו, ושום נוסע מנוסעי האוירון, לא יצא מסביבת המקום הסמוך בלא הסכמתו של פקיד מכס ובלו או של שוטר. אם ירד האוירון לשדה תעופה חייב הטייס להודיע מיד לבעל שדה התעופה את דבר בוא האוירון ומאין בא, ובעל שדה התעופה יודיע מיד את דבר בוא האוירון לפקיד מכס ובלו ולא ירשה לפרוק מן האוירון שום סחורה ולא ירשה נוסע מנוסעי האוירון לצאת את שדה התעופה בלא הסכמת אותו פקיד.

(3) כל החוקים הנוהגים אותה שעה המגבילים את ירידתם של נכרים וכל הצווים שיצאו על פיהם בנידון אנשים הבאים למדינה והיוצאים מתוכה, יחולו על אנשים הבאים או יוצאים בדרך האויר, כאילו היו אותם חוקים וצווים כתובים בחוק זה, באתם השינויים שיהא צורך בהם על מנת לסגל את החוקים והצווים ההם לתכלית זו.

(ב) שמפאת האפשרות לטעות ולחשוב אותו כאור היוצא ממגדלור אוירי או כאור או כחלל מרשת אורות שחובה להציגם על יד שדה-תעופה או סמוך לו או לציין בהם מציאותו של מכשול לטיס, עלול הוא לסכן אוירונים, יכול שר התחבורה לשלוח הודעה לבעל המקום שמוצג בו האור או לאיש הממונה על האור ובה יצווה על הבעל או על האיש לאחוז באמצעים ממשיים, בתוך מועד סביר שיפורש בהודעה, כדי לכבות את האור או כדי לכסותו כיסוי של ממש או כדי לכסות להבא את הצגתו של כל אור דומה לזה.

(2) את ההודעה אפשר למסור לידי האיש עצמו או לשלחה בדואר או להדביקה במקום בולט סמוך לאור הנידון בהודעה.

(3) לא מילא הבעל או האיש שנשלחה אליהם ההודעה עפ"י סעיף זה אחרי ההוראות הכלולות בה בלא סיבה מספקת ייחשב כמי שלא מילא אחר חוק זה.

(4) נשלחה הודעה עפ"י סעיף זה לבעל או לאיש הממונה והתירשלו במשך שבעה ימים לכבות את האור הנוכח בהודעה או לכסותו כיסוי של ממש, יכול שר התחבורה להכנס אל המקום בו נמצא האור ולכבותו מיד בלא לגרום הזיק של צורך, ויכול הוא לגבות מאת הבעל או מאת האיש שנשלחה אליהם ההודעה את ההוצאות שהוציא אגב מעשהו זה.

(5) אם היו אלה אורות שאפשר לראותם מן הים או מכל מקום בים הנתון לשיפוטה של רשות מגדלור כללית, לא ישתמש שר התחבורה בסמכויות שעפ"י סעיף זה אלא בהסכמת אותה רשות-מגדלור כללית.

השימוש באותות ברמזים ובסימנים

22. (1) בשליחתם או בקבלתם של אותות באמצעות טלגרף אלחוטי או באמצעות כל שיטת-תחבורה אחרת, פרט לאותות הנראים לעין וכשאין משתמשים בשיטת מורז, הרי כל אוירון שהוא נתינה של מדינה החתומה על האמנה ישתמש לשם סימן-הקריאה שלו בקבוצה השלמה בת חמש האותיות המסמנות את נתינותו ואת סימני הרישום שלו;

בתנאי שלאחר שהוקם הקשר ע"י סימן קריאה זה יכול האוירון להשתמש בסימן קריאה מקוצר המורכב באופן זה –

(א) אם זה באמצעות רדיו-טלגרף יהא סימן הקריאה מורכב מן האות הראשונה והאחרונה של סימן הקריאה השלם בן חמש האותיות;

(ב) אם זה באמצעות רדיו-טלפון יהא סימן הקריאה מורכב משמו המלא או המקוצר של בעל האוירון בצרוף שתי האותיות של סימן הקריאה השלם בן חמש האותיות:

(4) על שר התחבורה להתקין אותן תקנות שיראה צורך בהן לשם הטלת חוק המכס על אוירונים הבאים למדינה והיוצאים מתוכה, ובלבד שלא תהיינה התקנות סותרות את האמנה.

הוראות מכס שקיומן חובה על אוירון הטס לחול

24. אם נתברר לשר התחבורה שאיזה אדם נתחייב בדין בקשר עם אוירון ישראלי מלפני בית משפט מוסמך בשל עבירה על הוראות חוק המכס של מדינה החתומה על האמנה, במידה שאותן הוראות הן בהתאם לתנאים שנקבעו בתקנות יכול הוא (מבלי שיפגע הדבר בכל סמכות אחרת הנתונה לו בחוק זה) לבטל או להפסיק את תקפה של תעודת הרישום של אותו אוירון.

זיוף וכו של מסמכים

25. (1) אסור לאדם –

(א) לזייף או לשנות בתרמית כל רשיון או תעודה הנדרשים עפ"י חוק זה או לסייע לזייפים או לשינויים בתרמית או להביא לידי שינויים בתרמית; או

(ב) להגיש כל טענה כוזבת על מנת להשיג לעצמו או לאדם אחר את דבר נתינתם של אותו רשיון או אותה תעודה או את אישורם החוקי או את חידושם, או את אישור שר התחבורה על גבי רשיון נהג לתת שעורים בטיסה בהתאם לפסקת-משנה (ג) של פסקה (1) לסעיף 10א מחוק זה, או לסייע בהגשת טענה כזאת או להביא לידי כך; או

(ג) להשתמש בתרמית בכל רשיון או תעודה כאלה שזויפו, שוננו, בוטלו או הופסקו, או בכל רשיון או תעודה שאינו זכאי בהם; או

(ד) להשאיל בתרמית כל רשיון או תעודה כאלה לאדם אחר או להרשות לאדם אחר להשתמש בהם.

(2) אסור לו לאדם להשמיד, להשחית, לשנות, או לפסול לקריאה כל פנקס של יומן נסיעות או כל רשימה שבו, או לרשום בפנקס של יומן נסיעות כל רשימת שוא או רשימת תרמית או להשמיט מתוכו כל השמטת שוא או השמטת-תרמית או לסייע בכך או להביא לידי כך.

הטלת חוק זה על אוירון צבאי נכרי

26. לא יטוס אוירון צבאי נכרי מעל למדינה ולא ירד בה אלא עפ"י הזמנה מפורשת או בהרשאה מפורשת מטעם הממשלה, מטעם מחלקה ממשלתית או מטעם שר התחבורה, ואולם כל אוירון אשר יטוס או אשר ירד לפי אותה הזמנה או באותה הרשאה יהא פטור מהוראות חוק זה, פרט לאותה מדינה שתפורט באותה הזמנה או באותה הרשאה:

בתנאי שלא יהא צורך באותה הזמנה או באותה הרשאה אם זה אוירון צבאי נכרי המלווה אניות מלחמה המבוקרות את המדינה, כל זמן שהטיסה או הירידה נחוצה בקשר

עם בוא האוירון אל המדינה או עם צאתו ממנה, וכל עוד יהא אותו אוירון מלווה אניות מלחמה כאמור לעיל, יהא פטור מהוראות חוק זה.

יוצאים מכלל תקפו של החוק

27. (1) פרט לכל הוראה מפורשת אחרת, יהא חוק זה חל על אוירונים השייכים או משמשים לשירות הממשלה, פרט לאוירונים צבאיים. ולא יהא חל על כל אוירון או אדם כל זמן ועד לאותה מידה שיכול אותו אוירון או אותו אדם להיות נפטר מהוראות חוק זה עפ"י הוראות שר התחבורה.

בתנאי כי לגבי אוירון צבאי המונהג ע"י טייס אזרחי לצורך כל בדיקה או המשמש לצרכי יחידת עזר של אוירונים, בי"ס לטיס אזרחי, או כל מוסד אחר של אוירונים, בו טיס, ומקום שאותו אוירון אינו נתון לפקודת אדם הנמצא בשירות ימי, צבאי או בשירות האוויריה המיוחדת לשם כך, דרוש למלא אחר דרישותיהן של ההוראות דלקמן של חוק זה, והיינו: –

(I) סעיף 7 במידה שהוא נוגע להוראות תוספת ד' מחוק זה;

(II) פסקאות (1), (2) ו-(4) מסעיף 10;

(III) סעיף 12; וכן

(IV) סעיף 13.

(2) יכול שר התחבורה, בהרשאה מיוחדת וזמנית ובכפוף לאותם תנאים שיפורטו, להרשות את הטיסה בגבולות המדינה לאוירון שאינו נתינה של מדינה החתומה על האמנה או של מדינה שחל עליה תנאי (א) של פסקה (1) לסעיף חמישה מחוק זה:

בתנאי שכל אוירון שהורשה לטוס כאמור לעיל ישא עמו כל עת טיסתו בגבולות המדינה תעודה מטעם שר התחבורה או מטעם הרשות המוסמכת של המדינה שהאוירון הוא נתינה, המעידה שניתנה הרשאה ומציינת את התנאים שעל פיהם ניתנה ההרשאה.

עונשים

28. (1) אם טס אוירון בניגוד להוראה מהוראות חוק זה או אינו ממלא אחרי הוראה מהוראותיו, או אם נעשה בתוך אוירון או בקשר עם אוירון איזה מעשה שהוא בחזקת עבירה או שיש לחשבו בחזקת עבירה על חוק זה או על הוראה מהוראותיו, הרי ייחשב בעליו או שוכרו של האוירון (אם זה אדם שאינו בא כוח הממשלה) וטייסו או מפקדו כמי שעבר על חוק זה או על הוראה מהוראותיו או כמי שלא מילא אחרי הוראה מהוראות חוק זה, הכל לפי הענין:

בתנאי –

(א) שאם הוכח כי העבירה על החוק או אי מילוי נגרמו בשל תאונה, לחץ אויר או בשל כל סיבה אחרת שאי אפשר היה להימנע הימנה, תהא ההוכחה הגנה בכל הליכים בשל העבירה או בשל אי המילוי; ובתנאי

חוזרת או נוספת, ורשאי הוא לקבוע שיעורים שונים לעבירה בהתחשב בנסיבות ביצועה.

(ב) (בוטל).

ג28. (בוטל).

ד28. (בוטל).

הסמכות לבטל, להפסיק או לקיים רשיונות ותעודות

29. (1) כל תעודה שניתנה במדינה עפ"י תוספת א' וכל רשיון שניתן במדינה עפ"י תוספת ה' של חוק זה, יכול שר התחבורה לבטלם, להפסיקם או לאשרם על יסוד נימוקים מספיקים כדי הנחת דעתו לאחר שיחקור בדבר כהלכה, והחלטתו תהא החלטת גמר: ובמקרים מיוחדים יכול שר התחבורה להפסיק את תקפו של רשיון כזה לזמן מה עד שתיערך החקירה.

(2) כל תעודת כושריטיסה שניתנה במדינה עפ"י תוספת ב' לחוק זה, או כל אישור חוקי שניתן במדינה עפ"י אותה תוספת לתעודת כושריטיסה, יכול שר התחבורה לבטלם או להפסיקם אם הוברר לו שיש ספק ממשי בדבר בטחונו של האוירון הנידון, וכל תנאים שצורפו לאותה תעודה או לאותו אישור חוקי יכול שר התחבורה לבטלם אם הוברר לו שמן הראוי לבטלם או שיש ספק ממשי אם יש בהם באותם התנאים משום סיפוק הבטחון.

(3) מקום שנתחייב אדם בדין בשל עבירה על חוק זה או בשל אי מילוי אחריו בקשר עם אוירון ישראלי, יכול שר התחבורה לבטל או להפסיק את תעודת הרישום של אותו אוירון.

(3א) יכול שר התחבורה לשנות או לבטל כל פרס וכל דבר אחר שגרשם על ידו או ברשותו בכל רשיון או תעודה או בכל פנקס של יומן נסיעות שניתנו עפ"י חוק זה.

(4) (בוטל).

(5) יכול שר התחבורה לדרוש מכל בעל רשיון או בעל תעודה או בעל מסמך אחר שניתנו לו או שניתן עליהם אישור חוקי במדינה עפ"י חוק זה (או מכל אדם שבחזקתו או בשמירתו נמצאים רשיון כזה או תעודה כזאת או מסמך כזה) להחזירם לו למען יבטלם או יפסיקם או יאשרם או ישנם בהתאם להוראות חוק זה, וכל שאינו ממלא אחר אותה דרישה במועד סביר ייחשב כאילו לא מילא אחרי חוק זה.

תקנות מאת שר התחבורה

30. (1) שר התחבורה רשאי להתקין תקנות לביצוע מטרתיו של חוק זה ביחס לענינים דלקמן: –

(א) לשם קביעת כל דבר שיש לקבעו עפ"י הוראות חוק זה;

(ב) לשם מתן הוראות לגבי כל ענין שביחס אליו רשאי שר התחבורה עפ"י חוק זה לתת הוראות;

(ב) שאם הוכיח בעל האוירון או שוכרה או הטייס שלו או מפקדו שהעבירה נגרמה שלא באשמתם או בידיעתם הממשית תהא הוכחה זו הגנה על הליכים המתנהלים נגדם עפ"י חוק זה.

(2) מי שמפריע או שם מכשול לאדם אחר העושה את מעשהו ברשות שר התחבורה אגב השימוש בסמכויותיו ובתפקידו עפ"י חוק זה, ייחשב כאילו פעל בניגוד לחוק זה.

(3) כל אדם –

(א) העובר על הוראה מהוראות של חוק זה, או הנחשב כאילו עבר על חוק זה או כאילו לא מילא אחריו –

(I) מחמת זה בלבד שלא קיים את תנאי (IV) שבפסקה (1) מסעיף 4 או תנאי (IV) שבפסקה (1) מסעיף 5 במידה שהוא חייב לשאת תעודות כושריטיסה באוירון, או

(II) מחמת זה בלבד שעבר על אחת מההוראות דלקמן של חוק זה או שלא מילא אחריה, דהיינו, פסקאות (1) ו-(2) של סעיף 8, סעיפים 16, 17 ו-18, ופסקה 3א של תוספת ה', או

(III) מחמת זה בלבד שלא נשא באוירון את התעודה הדרושה לגבי אותו אוירון בתנאי לפסקה (2) מבסעיף 27 מחוק זה, או

(IV) בתוקף פסקה (5) מסעיף 29 של חוק זה.

(ב) (בוטל).

דינו – קנס 1,000 לירות; אולם בכפוף לאמור לעיל, כל העובר על הוראה מהוראות חוק זה, דינו – קנס 20,000 לירות או מאסר שנה אחת;

(3א) (בוטל ע"י סעיף 19 לחוק העונשין (מס' 9) תש"ם-1980).

(4) כל אוירון הטס או מנסה לטוס מעל לאזור אסור או נכנס למדינה בניגוד לחוק זה, יהא צפוי להיירות בהתאם להוראות תוספת ו' של חוק זה.

(5) כל הליכים בשל עבירה על תקנות מכס שהותקנו עפ"י סעיף 23(4) של חוק זה או בשל אי מילוי אחריהן, ייחשבו להיות הליכים לגביית קנסות עפ"י חוקי המדינה הדנים במכס.

א28. (בוטל).

שיעור הקנס ונוסח ההזמנה

ב28. (א) שר התחבורה יקבע בצו, באישור ועדת הכלכלה של הכנסת, את שיעור הקנס לכל עבירת קנס ולכל עבירת קנס חוזרת או נוספת שעבר אותה אדם, ובלבד ששיעור הקנס לא יעלה על מאה לירות לגבי עבירה ראשונה ומאתיים לירות לגבי עבירה

(ג) לשם קביעת דרגות התשלומים בשדות התעופה או במנחתים והאגרות שיש לשלמן בעד מתן כל תעודה או רישון או כל דבר אחר;

(ד) לשם ביצוע האמנה ומתן תוקף להוראותיה, תקנות לפי פסקה זו לגבי מנחתים יובאו לידיעתה של ועדת הכלכלה של הכנסת לפני התקנתן.

(2) תקנות לפי חוק זה בדבר אזורי טיסה אסורים יותקנו לאחר התייעצות עם שר הבטחון.

פירושים

31. (1) בחוק זה יהיו למונחים הבאים הפירושים דלקמן מלבד אם ענין הכתוב יחייב פירוש אחר –

“אזורי” כולל כל בלון, אחד קשור ואחד חפשי, עפיפונים, מחליקים, ספינות אויר ומטוסים;

“אזורי להובלה ציבורית” פירושו אזורי המוביל נוסעים או סחורות בשכירות או בשכר או, כשההובלה מבוצעת ע"י מפעל הובלה בדרך האזיר, בין בשכר או בשכירות ובין בלי זה, והמונח “מטוס להובלה ציבורית” יפורש בהתאם לכך;

“אזורי לעבודת אויר” פירושו אזורי שאינו אזורי להובלה ציבורית, שמשמשים בו לכל צורך מסחר או תעשייה או לכל צורך מכניס-ריווח, והמונח “מטוס לעבודת אויר” יפורש בהתאם לכך.

“אזורי מדינה” פירושו אזורי צבאי ואזורי שאינו עומד אלא לשירות המדינה, לרבות שירותי הדואר, המכס והמשטרה;

“אזורי נוסעים” ו“אזירון משאות” פירושים אזירונים היעודים להובלת נוסעים או סחורות בשכירות או בשכר, והם כוללים אזירון המוביל בו למעשה נוסעים או סחורה;

“אזירון צבאי” כולל אזירוני צבא-הגנה לישראל; וכל אזירון המסור לפיקוחו של אדם הנמנה על שירות צבא הגנה לישראל, ואשר הופקד על כך, ייחשב כאזירון צבאי;

“אזור אסור” פירושו אזור במדינה שהכריז עליו שר התחבורה במנשר כעל אזור אסור;

“בלון” פירושו אזירון, אחד קשור ואחד חפשי, המשתמש בגז הקל מן האזיר כאמצעי תמיכה ואשר אין לו מדחף;

“האמנה” – אמנת התעופה האזרחית הבין לאומית שנחתמה בשיקגו ב-7 בדצמבר 1944, על תיקוניה במידה שישראל הצטרפה לתיקונים אלה;

“טלגרף אלחוטי” כולל טלפון אלחוטי;

“מדינה החתומה על האמנה” פירושה כל מדינה שבאותה שעה היא צד לאמנה;

“מזכיר הממלכה” (ההגדרה הושמטה);

“מחליק” פירושו אזירון הכבד מן האזיר, אינו קבוע לאדמה ואין לו מדחף מיכאני אך יש לו אמצעי שליטה כיוונית;

“מטוס” כולל כל אזירון, אזירון ים, ספינת אויר וכל אזירון אחר הכבד מן האזיר ואשר יש לו מדחף;

“מנחת” – שטח יבשתי או ימי שהוכשר להמראה או לנחיתה של אזירונים, למעט שדה תעופה;

“סחורה” כוללת דואר;

“ספינת אויר” פירושה אזירון המשתמש בגז הקל מן האזיר כאמצעי תמיכה, ואשר יש לו מדחף ואמצעי שליטה כיוונית;

“צוות” (כשמדובר באזירון) כולל את הנהג ואת המפקד ואת הטייס ואת המהנדס וכל מפעיל אחר מבין הצוות;

“קבוע” (פרט אם הותנה בפירוש אחרת) פירושו קבוע בחוק זה או בתקנות או בהוראות שהתקין או נתן שר התחבורה עפ"י חוק זה;

“עבירת קנס” – עבירה על חוק זה או התקנות על פיו אשר שר התחבורה, בהסכמת שר המשפטים ובאישור ועדת הכלכלה של הכנסת, הכריז עליה בצו ברשומות שהיא עבירת קנס דרך כלל או בתנאים או בסייגים שקבע;

“עבירת קנס” – עבירה על חוק זה או התקנות על פיו אשר שר התחבורה, בהסכמת שר המשפטים ובאישור ועדת הכלכלה של הכנסת, הכריז עליה בצו ברשומות שהיא עבירת קנס דרך כלל או בתנאים או בסייגים שקבע;

“שדה תעופה” – כמשמעותו בחוק רשות שדות התעופה, תשל"ז-1977, והוא בהחזקתה ובהנהלתה של המדינה או של רשת שדות התעופה כאמור באותו חוק;

“שדה תעופה ברי-רשיון” (ההגדרה בוטלה);

“שר התחבורה” פירושו השר המכהן באותה שעה כשר התחבורה, ולכל צורך מצרכי חוק זה, פרט לצרכי סעיף 30 הימנו, כולל המונח אדם שהורשה לאותו צורך מטעם שר התחבורה, וכל איזכורים של אדם שהורשה מטעם שר התחבורה כוללים איזכורים של הנושא באותה שעה של משרה כלי-שהיא שצויין ע"י שר התחבורה.

מעצר אוירון שאינו כשר לטיסה

6. אם על יסוד תלונה או מסיבה אחרת יש לו לשר התחבורה יסוד להאמין שאוירון נוסעים או אוירון-משא מתעתד או מתכוון לטוס כשהוא במצב הפוסל אותו לטוס יכול שר התחבורה לתת הוראות ולנקוט בפעולות לבדיקת האוירון ע"י באי כוחו המוסמכים, אם ע"י מעצרו הזמני של האוירון ואם ע"י פעולות ממין אחר, ומשתודענה תוצאות הבדיקה, רשאי הוא לצוות שהאוירון ייעצר עד שיעשו בו השינויים או התיקונים שיראה צורך בהם כדי להכשיר את האוירון לטיסה.

7. (בוטל).

תוספת ג'

(בוטלה)

תוספת ד'

(בוטלה)

תוספת ה'

מתן רשיונות לעובדים באוירון

1. לא ישמש אדם כטייס מתלמד, כטייס או כאיש צוות באוירון ישראלי, או כטכנאי לבדק כלי טיס סוג 1 או סוג 2, כמפקח על תנועה אווירית, כקצין מבצעי אוויר, כמקפל מצנחים או כמקפל מצנחים בכיר, אלא על פי רשיון שניתן לו לפי חוק זה ואלא בהתאם להגדר שברשיון.

2. (1) רשאי שר התחבורה להוציא הוראות הקובעות את –

(א) ענין מתן רשיונות כאלה על ידו וחידושם;

(ב) ענין מתן תוקף חוקי על ידו לרשיונות שניתנו ע"י רשות מוסמכת בכל מדינה נכרית, לצורך טיסתם של אוירונים ישראליים.

(2) עד שיוציא שר התחבורה הוראות כאלה, יכול הוא לתת רשיונות כאלה, לחדשם או ליתן להם תוקף חוקי באותם תנאים שימצאם לראוי.

3. לא יתן שר התחבורה רשיון כל עוד לא נתברר לו שהמבקש הוא אדם כשר וראוי לקבלת רשיון.

3א. עם מתן רשיון למבקש יחתום המבקש את שמו על הרשיון בחתימתו הרגילה כבעל הרשיון.

4. בתוספת זו –

"איש צוות" אדם הממלא תפקיד מבצעי הדרוש לתפעולו של כלי הטיס בזמן הטיסה;

"הגדר" – הערה הנרשמת ברשיון, המהווה חלק ממנו והקובעת זכות או המגבילה את פעולתה של הזכות.

תוספות ו'–ט'

(בוטלו)

איזכורים של המדינה כוללים איזכורים של המים הטריטוריאליים הסמוכים לה; וכן איזכורים של נוסעים המובלים בשכירות או בשכר כוללים איזכורים של אנשים המובלים באוירון לצרכי התאמנות בטיסה על יסוד תשלום שכר-התאמנות, אך לא של אנשים המובלים במדינה באוירון השייך לאיש הנמנה על חילות הממשלה או על הפקידות האזרחית של הממשלה, כשבעל האוירון אינו מקבל כל שכר בעד הובלה זו מלבד קיצבה הניתנת לו, עפ"י התקנות החלות עליו בתור משמש בחילות הממשלה או בפקידות האזרחית של הממשלה. בתנאי שכדי לקבוע אם נדרש נהג לקבל רשיון להטיס אוירון המוביל נוסעים או סחורה בשכירות בשכר, הרי כל חבר למועדון אוירונים המובל באוירון השייך לאותו מועדון לשם התאמנות או לשם כל צורך אחר לא ייחשב כאדם הנוסע בשכירות או בשכר, אם נהג האוירון נמנה אף הוא על חברי אותו מועדון, למרות שמשלמים שכר בעד אותה התאמנות או בעד אותה הובלה.

איזכורים של הוראות שניתנו ע"י שר התחבורה יכללו איזכורים של תקנות שהתקינו, והביטוי "הוראות" יפורש בהתאם לכך.

(א2) לגבי הובלת אדם באוירון לשם אימון, הרי לצורך חוק זה ייחשב התשלום כאילו שולם תמורת האימון, אם כל אדם משלם כל סכום או מגיע ממנו כל סכום בעד כל טיסה מיוחדת, בין למאמן עצמו או כל אדם שהמאמן עובד אצלו, או שהמאמן מקדיש לו את שירותיו כמאמן, או אם מועבד המאמן בשכר לשם אימון אנשים בנהיגת אוירונים.

(3) פקודת הפרשנות תחול על חוק זה כאילו היה פקודה שניתנה כדיון בארץ-ישראל לפני הקמת המדינה.

32. (בוטל).

סייגים

33. שום דבר האמור בחוק זה לא יפורש כאילו הוא בא להקנות כל זכות על קרקע באיזה מקום כנגד בעל הקרקע או כל אדם אחר שיש לו בה טובת הנאה, או כאילו הוא בא לפגוע בזכויות או בתרופות המשפטיות שיש לאדם בשל כל היזק בגוף או ברכוש שנגרם ע"י אוירון.

השם הקצר ותחילת תוקף

34. (1) חוק ייקרא חוק הטיס, 1927.

(2) חוק זה יקבל תוקף ביום אחד בינואר, 1928.

תוספת א'

(בוטלה)

תוספת ב'

תעודות כושר-טיסה לאוירונים; מעצר אוירונים שאינם ראויים לטיסה, בקורת, פירוק לצרכי בדיקה, וכו'

להלן נוסח הסעיפים בדבר המלך על הטיס במושבות
(הטלת חוקים), 1937, שמוצע בסעיף 158, לתקנם או
לבלטם:

....

3. הוראות הסעיפים 1, 2, 3, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 12א, 14, 17 ו-18 מהחוק העיקרי והסעיפים 4, 5, 13, 14, 30 ו-34 מחוק הטיס, 1936, שתוקנו ושונו כמפורט בתוספת הראשונה לדבר-המלך זה, תחולנה ובוזה הן חלות, על המושבות הנוכרות בתוספת השניה לדבר-המלך זה.

....

תוספת ראשונה

חוק הטיס, 1920

1. סעיף 1. יכול הוד מלכותו להוציא אותם דבריי-מלך במועצה שיראה צורך בהם או שימצאם לרצויים לשם הוצאת האמנה לפועל ולשם מתן תוקף לאמנה או להוראה מהוראותיה או לכל תיקון שיעשה בה עפ"י סעיף שלושים וארבעה של אותה אמנה.

2. סעיף 2. יכול הוד מלכותו, עפ"י דבריי-מלך במועצה, להורות שהוראות האמנה הנוהגת באותה שעה או איו מהן, בין שאותן הוראות מוגבלות לאזורונים מסוג מיוחד או לאזורונים העוסקים בסוג מיוחד של טיס ובין שאינן מוגבלות כך, תשמנה לכל אירון או בקשר עם כל אירון שבמושבה או במימי החוף הסמוכים להם או על פני אותה המושבה או אותם מימי החוף.

3. סעיף 3. מבלי לפגוע בכלליות הסמכויות המסורות לעיל, אפשר לקבוע בדבריי-מלך במועצה עפ"י חלק א' של החוק העיקרי הוראה: -

(א) שתהא קובעת איוו רשות במושבה תשמם בסמכויות שעל פי האמנה משתמשת בהן מדינה החתומה עליה או רשות מרשויותיה של אותה מדינה;

(ב) בנידון מתן רשיונות לשדות-תעופה, בדיקתם והסדרתם, בנידון רשות הגישה לשדות-תעופה ולמקומות שירדו בהם אירונים, בנידון איסורו או הסדרתו של השימוש בשדות-תעופה מחוסרי-רשיון, ובנידון מתן רשיונות לפקידים ולעובדים בשדות-תעופה העוסקים בבדיקת אירונים ובהשגחה עליהם;

(ג) בנידון האופן והתנאים בהם יתנו או יחדשו כל תעודה או רשיון הדרושים עפ"י דבריי-המלך או עפ"י האמנה, לרבות הבחינות שיש לעמוד בהן, ובנידון טפסיהם של אותה תעודה או אותו רשיון, שמירתם, הגשתם, ביטולם, הפסקתם, העברתם והחזרתם;

(ד) בנידון רישומו של אירון במושבה;

(ה) בנידון התנאים שעל פיהם יהא מותר להשתמש באירון לשם הובלת סחורות ונוסעים;

(ו) בנידון התנאים שעל פיהם יהא מותר לאירון להיכנס למושבה או לצאת מתוכה או לעבור

ממושבה אחת למשנה, ובנידון התנאים שעל פיהם יהא מותר לאירון להוביל סחורות או נוסעים אל המושבה או מן

המושבה, או מחלק אחד של המושבה למשנהו;

(ז) הפוטרת אירון הטס טיסת-נסיון או כל אירון אחר או אנשים מהוראות דבריי-המלך או האמנה, כולן או מקצתן, מקום שיתברר שאין צורך בהטלת אותן הוראות;

(ח) הקובעת את שיעורי ההיטלים בשדות-תעופה בעלי-רשיון;

(ט) הקובעת את האגרות שישולמו בעד מתן תעודה או רשיון או בקשר לכל דבר אחר לצורך דבריי-המלך או האמנה;

(י) בנידון הטלת האמנה, באופן שיראה לנחוץ ולמועיל, ע"י תקנות שמטרתן להבטיח את שלומו של האירון, של האנשים ושל החפצים הנמצאים בו, ולמנוע בעד האירון מלטכס אנשים וחפצים אחרים;

(יא) בנידון פיקוחם והסדרתם של מגדלורי-אוויר ושל המאורות בשדות-תעופה ובמגדלורי-האוויר או סמוך להם, או מגדלורי-אוויר העלולים לסכן את האירונים;

(יב) בנידון מתן אותות ושאר הודעות ע"י האירון והאנשים הנמצאים בתוכו ובנידון השימוש בסמל חילי-האוויר המלכותי, בסמל הטיס האזרחי ובכל סמל אחר שנקבע ע"י הוד מלכותו במועצה לשם המטרות הקשורות לטיס;

(יג) בנידון הטלת ענשים (שלא יעלו על ששת חדשי-מאסר ועל קנס בסכום מאתיים פונט) על מנת להבטיח את קיום דבריי-המלך, ובנידון מתן רשות לנקוט בכל פעולות שהורשה לנקוט בהן עפ"י סעיף שניים מחוק הטיס, 1913, ולצורך אותו סעיף, לשם מניעת אירונים מלטוס על פני אזורים אסורים או מלהיכנס למושבה בניגוד לדבריי-המלך או לאמנה.

4. סעיף 7 -

(1) בימי מלחמה, הן מלחמה ממשית והן מלחמה העומדת לפרוץ, או בשעת חירום לאומי גדול, יכול המושל עפ"י צו להסדיר או לאסור את הטיס של כל האירונים או של כל סוג מסוגי האירונים או של חלק מהם על פני המושבה או חלק ממנה, או על פני מימי החוף הסמוכים לה, בין לחלוטין ובין בכפוף לאותם תנאים שיפורטו בצו; ויכול לקבוע הוראות בצו לתפוס כל שדה-תעופה או תחנת-חנייה או אירון או מכונה או מיסדר של מכונות או כל חומר או דבר שנמצאו שם ולהשתמש בהם לצרכי חיל-הים, חילי-היבשה או חילי-האוויר של הוד מלכותו ולהסדיר או לאסור את השימוש בשדה-תעופה או בבית-ספר לטיס או במגרש-חנייה או בכל סוג של דברים אלה, או להסדיר או לאסור את הקמתם, החזקתם וייסודם של דברים אלה.

(2) לצורך דבר-מלך זה, יכול צו שהוצא ע"י סעיף זה, לקבוע אותן הוראות שדבר-מלך במועצה ע"י חלק א' מהחוק העיקרי יכול לקבען לצורך דבר-המלך במועצה, בתוקף פסקה (יג) מסעיף שלושה מאותו חוק.

(3) כל שנגרם לו במישרין היזק או הפסד בשל הפעלתו של צו מאת המושל יהא זכאי לקבל פיצויים מאת המושל מאותן קרנות ציבוריות שהוא רשאי להשתמש בהן באופן חוקי לצורך זה, את הסכום שייקבע, בהעדר הסכם, ע"י בורר שתבוא עליו הסכמת הצדדים, ובהעדר הסכמת הצדדים ע"י בורר שיתמנה ע"י זקן השופטים או ע"י עובד-ציבור בעל-שיפוט משפטי ראשי אחר שבמושבה:

בתנאי שלא ישולמו פיצויים בשל הפעלתו של צו כללי ע"י סעיף זה האוסר טיסה במושבה או בכל חלק ממנה.

(4) צו ע"י סעיף זה אפשר להטילו או לשנותו ע"י צו חדש שניתן ע"י המושל.

5. סעיף 8 -

(1) המושל תהא לו הסמכות לכונן ולקיים שדות-תעופה (לרבות סמכות לספק ולהחזיק דרכים ומבואות ובנינים ושאר נוחיות ומכשירים וציוד לאותם שדות-תעופה) ולרכוש קרקע לצורך זה ע"י הסכם או בהתאם להוראות החוק הנוהג במושבה ביחס לרכישת קרקע לצרכי ציבור.

(2) לשם מניעת ספקות, מכריזים בזה כי אחת המטרות שלשמה רשאי המושל לרכוש אדמה ע"י סעיף זה היא להבטיח כי האדמה הסמוכה למקום שדה-התעופה שהמושל הקים או שהוא עומד להקים, לא ישתמשו בה באופן שיפריע או שיגרום סכנה או נזק לאווירון בשעת התקרבותו לשדה-התעופה ובשעה שהוא יוצא ממנו.

6. סעיף 9 -

(1) אין מגישים משפט על הסגת-גבול או על מיטרד מחמת זה בלבד שהאווירון טס על פני איזה רכוש באותו גובה מעל לפני הקרקע שבשים לב אל הרוח, אל מוג האוויר ואל כל מסיבות המצב הוא סביר, או מחמת מקרים שאינם יוצאים מגדר הרגיל של אותה טיסה, כל זמן שהוראות החוקים והוראות כל צו שיצא על פיהם שהן הוראות החלות גם על המושבה, נשמרו כהלכה; ואולם מקום שנגרם היזק או הפסד במידה ניכרת לאדם או לרכוש שעל היבשה או שעל הים ע"י האווירון אגב טיסתו או התרוממותו או חנייתו, או ע"י אדם הנמצא באווירון או ע"י חפץ או אדם שנפל מן האווירון, אפשר לגבות דמי-נזק מבעל האווירון בשל הנזק או ההפסד, ואין צורך להוכיח שהנזק או ההפסד נגרמו מתוך רשלנות או מתוך עילה משפטית אחרת, כאילו נגרם הנזק או ההפסד מתוך פעולת דודן, רשלנות או חוסר-זהירות מצד בעל האווירון, חוץ אם נגרם הנזק או ההפסד

ע"י רשלנות של אותו אדם עצמו שסבל את הנזק או ההפסד:

בתנאי כי מקום שנגרם נזק חמרי או הפסד כנ"ל במסיבות שבהן -

(א) אפשר לגבות מהבעל נזיקים בעד אותו נזק או הפסד בתוקף ההוראות הקודמות של סעיף זה, וכן

(ב) נוצרת התחייבות משפטית כלפי איזה אדם זולת הבעל לשלם נזיקים בעד הנזק או ההפסד הנ"ל רשאי הבעל להתפצות ע"י אותו אדם בפני כל תביעה שהיא בגין אותו נזק או הפסד.

(2) הנחיל או השאיל או השכיר בעל אווירון את אוירונו בתוסף-לב לאדם אחר לתקופה העולה על ארבעה-עשר יום ושום מדריך, מפקד, טייס או פועל אחר מחבר העובדים של האווירון אינו עובד בשירותו של בעל האווירון, הרי יהא תוקף לסעיף זה כאילו במקום איזכורים של הבעל באו איזכורים של האיש שהונחל, הוחכר או הושכר לו האווירון.

7. סעיף 10 -

(1) הועף אווירון באופן שיש בו משום גרם סכנה שלא לצורך לאיזה אדם או לאיזה נכס על היבשה או על המים, יהיו הטייס או האיש הממונה על האווירון וגם בעליו של האווירון צפויים, בצאתם חייבים כדין לאחר משפט תכוף, לקנס שלא יעלה על מאתיים פונט או למאסר עם או בלי עבודת-פרך לזמן שלא יעלה על ששה חדשים או לשני הענשים כאחד, חוץ אם הוכיחו כדי הנחת דעתו של בית-המשפט שהאווירון הועף כך שלא באשמתו או בדיעתו הממשית.

לצורך סעיף זה יהא הביטוי "בעל" ביחס לאווירון כולל כל אדם שהאווירון שכור על ידו בשעת העבירה.

(2) הוראות סעיף זה באו להוסיף על כל הסמכויות שנמסרו להוד מלכותו במועצה בחלק א' מהחוק העיקרי, ולא לגרוע מהן.

8. סעיף 11 -

חוק המושבה המתייחס לאניות נטרפות ולהצלת חיי-אדם או רכוש ולחובה להושיט עזרה לאניות שבאו במצוקה, יחול על אווירון שעל פני הים או נהר ממש כשם שהוא חל על אניות, ובעליו של אווירון יהא זכאי לקבל תגמול סביר בעד שירותי ההצלה שהגיש האווירון לאיזה רכוש או לאיזה אדם כל מקום שבעליה של אניה היה זכאי בכך:

בתנאי שיכול המושל באישורו של מזכיר הממלכה להורות על שינויים של, וסייגים מן, אותו חוק כאמור בהטלתו על אווירונים במידה ובאופן שימצא לנחוץ או לרצוי.

א8. במקום הסעיף הקודם יהא תוקף לסעיף הבא מאותו תאריך שיקבע המושל בצו: -

באמצעים לשמירתו או לטפל בו בכל דרך אחרת;

(ד) המרשות או דורשות את ביטולם, הפסקתם, הסבתם או החזרתם של כל רשיון או תעודה שניתנו במושבה עפ"י החוקים או עפ"י כל צו שיצא עפ"י חוק זה או נטילתו, או הפסקתו של כל הכשר שהוא שניתן במושבה לרשיון שניתן ע"י רשות מוסמכת במקום אחר, מקום שנראה לאחר החקירה כי מן הדין הוא לבטל את הרשיון או את התעודה או להפסיקם או להסבם או להחזירם או ליטול את ההכשר או להפסיקו, ככל אשר יחייב הענין, והדורות להראות כל רשיון או תעודה כזאת על מנת שינהגו בה כאמור בזה:

בתנאי ששום דבר האמור בסעיף זה לא יצמצם את הסמכויות הנותנות כל רשות עפ"י הסעיפים חמש מאות ושלושים עד חמש מאות שלושים ושבע ועד בכלל של חוק אנויות-סוחר, 1894, או של כל חוק (לרבות החוקים) המתקן אותם סעיפים.

(3) כל העובר על תקנה מן התקנות שעפ"י סעיף זה או אינו ממלא אחריהן, יהא צפוי, בצאתו חייב בדין לאחר משפט תכוף, לקנס שלא יעלה על חמישים פונט או למאסר, אם בעבודת-פרך או שלא בעבודת-פרך, לזמן שלא יעלה על שלושה חדשים.

10. סעיף 12 א -

יכול כל דבר-מלך במועצה, צו או תקנות שהותקנו עפ"י החוקים הנוגעים לאוירון, לקבוע הוראות בדבר מעצר אוירון כדי להבטיח את קיומו של דבר-מלך במועצה, הצו או התקנות, ככל אשר יחייב הענין, או של כל ההוראות של החוקים שבקשר אתם ניתן או ניתנים דבר-המלך במועצה, הצו או התקנות, ואם ניתן דבר-המלך במועצה עפ"י חלק א' מהחוק העיקרי יכול הוא לקבוע הוראות בדבר מעצרו של אוירון כדי למנוע אוירון בלתי ראוי לטיסה מלטוס, ויכול הוא לקבוע אותה הוראה נוספת שהוד מלכותו במועצה או המושל, ככל אשר יחייב הענין, ימצא לנכון או לרצוי כדי להבטיח מעצר זה.

11. סעיף 14 -

(1) כל עבירה עפ"י החוקים או עפ"י דבר-מלך במועצה או עפ"י תקנות שיצאו עפ"י חוקים אלה או דבר-מלך זה וכל עבירה איוו שהיא שיעברוה באוירון בריטי, יהא דינה, לצורך הקצאת שיפוט, כאילו נעשתה במקום שבו מצוי העבריין באותה שעה.

(2) יכול המושל, עפ"י תקנות, לקבוע הוראות בדבר בתי-המשפט שלפניהם יתנהל כל הליך משפטי לשם ביצועה של כל תביעה עפ"י החוקים או של כל תביעה אחרת לגבי אוירון, וביחוד יכול הוא לקבוע הוראה המקנה שיפוט בכל הליך משפטי כזה לכל בית-משפט שיש לו שיפוט בעניני ימיה והמטילה על הליך משפטי כזה כל תקנות של פרוצדורה או מנהג החלות על הליך משפטי בעניני ימיה.

(1) כל שירותים שנעשו לשם עזרה או לשם הצלת-נפש או להצלת מטען או כלים באוירון הנמצא בים או מעל לים או בכל נהר או בחופי ים או נהר או מעל לחופי ים או נהר, ייחשבו כשירותי-הצלה בכל המקרים שהיו נחשבים לשירותי-הצלה אילו נעשו לגבי ספינה; ומקום ששירותי-הצלה נעשו ע"י אוירון לגבי כל רכוש או אדם, יהא בעל האוירון זכאי לקבל אותו שכר בעד אותם שירותים שהיה זכאי לקבל אילו היה האוירון ספינה.

ההוראות הקודמות של סעיף-קטן זה יהא להן תוקף, מבלי להתחשב אם האוירון הנוגע בדבר הוא אוירון זר ומבלי להתחשב אם השירותים הנדונים נעשים לא בתוך תחומיהם של מי החוף הסמוכים לכל חלק מהדומיניונים של הוד מלכותו.

(2) יכול המושל לצוות בתקנות שהותקנו באישורו של מזכיר הממלכה שכל הוראות מכל חוק של המושבה שיש להן תוקף באותה שעה והנוגעות לטירוף-ספינה, להצלת חיים או רכוש או לחובה להושיט עזרה לאניות הנמצאות במצוקה, תחולנה על אוירונים בהיותם יוצאים מן הכלל, תיאומים ושינויים שיפורטו בתקנות, כשם שהוראות אלו חלות על אניות.

(3) לצורך סעיף זה, תיחשבה כל הוראות של כל חוק של המושבה הנוגעות לאניות שסולקו או שהונחו כפסולות לשירות ימי כהוראות בנוגע לאניות שנטרפו.

9. סעיף 12 -

(1) יכול המושל להתקין תקנות הקובעות הוראות בענין חקירת תאונה במושבה הנובעת מתוך טיסה באויר ותוך כדי טיסה באויר ושאר ערה במושבה או מעליה או במימי החוף או מעל למימי החוף הסמוכים לה או שאירעה לאוירון בריטי בכל מקום אחר, והעלולה לרגל חוסר הוראה כזו להישאר בלתי-נחקרת.

(2) מבלי לפגוע בכלליות ההוראה הקודמת, אפשר להן לתקנות שעפ"י סעיף זה לכלול בהן הוראות:

(א) המחייבות מסירת הודעה על דבר כל תאונה כזאת באופן שיפורט ועל ידי האנשים שיפורטו;

(ב) המטילות כל הוראה מהוראות כל חוק שיש לו תוקף במושבה בנידון חקירת מקרי מוות או תאונות, אם בשינויים ואם שלא בשינויים, לצורך חקירות הנערכות בקשר עם כל תאונה כזאת;

(ג) האוסרות, עד עריכת החקירה, את הגישה אל האוירון שאירעה לו תאונה או את הטיפול בו, והמרשות לאדם, עד כמה שיהא צורך בכך לשם עריכת חקירה, לגשת אל אותו אוירון, לבדוק אותו, להעבירו ממקומו, לאחזו

במועצה, להטיל על כל אוריון ממין זה, עם או בלי שינויים, כל הוראה מהוראות חוקים אלה או מהוראות כל צווים או תקנות שעפ"י חוקים אלה.

(2) שום דבר האמור בחוקים אלה או בכל צווים או תקנות שיצאו על פיהם לא יפגע בזכויות, בסמכויות או בהנחות הנתונות לכל רשות כללית או מקומית הממונה על מגדלור.

חוק הטיס, 1936

14. סעיף 4 –

(1) יכול המושל באישורו של מזכיר הממלכה להתקין תקנות:

(א) הדורשות מאת כל אדם –

(I) המנהל עסקי הובלת נוסעים או סחורות באוריון בשכירות או בשכר באתן נסיעות או סוגי-נסיעות (בין שהן מתחילות ומסתיימות באותה נקודה ובין שהן מתחילות ומסתיימות בנקודות שונות) כפי שיפורטו בתקנות, או

(II) המחזיק ברשיון לשדה-תעופה של מכס, להמציא לאותן השלטונות שיפורטו בתקנות אותן הידיעות ביחס לשימוש באוריון לצורך עסקי הנ"ל ולאנשים העובדים בקשר עם אותו שימוש, או, ככל אשר יחייב הענין, ידיעות הנוגעות לשימוש בשדה-התעופה ולאנשים העובדים באוריון המגיע שמה או היוצא משם, כפי שייקבע ע"י התקנות;

(ב) הדורשות מאת הבעל, הטייס, או אדם אחר הממונה על כל אוריון המגיע לכל שדה-תעופה של מכס או היוצא משם להמציא למחזיק ברשיון לאותו שדה-תעופה אותן הידיעות שתהיינה דרושות כדי לאפשר למחזיק באותו רשיון למלא אחראותן הוראות מהתקנות הנוגעות אליו;

(ג) הקובעות את הזמנים, את הצורה ואת האופן שבהם יש להמציא כל ידיעה הדרושה לפי התקנות;

בתנאי שלא ידרשו מאת אדם המנהל עסקים כאלה כפי שהוזכרו בפסקת-משנה (I) מפסקה (א) מסעיף-קטן זה, להמציא ידיעות הנוגעות לשימוש באוריון בנסיעות שהן לגמרי מחוץ למושב, או הנוגעות לאנשים העובדים אך ורק מחוץ למושב, אלא אם כן האדם המנהל את העסקים הוא נתין בריטי או אדם הנתון בחסות בריטית הגר במושב או איגוד המאוגד לפי חוק המושבה.

(2) תקנות שהותקנו עפ"י סעיף זה יכולות לקבוע הוראות המטילות על כל אדם העובר על כל הוראה מהתקנות או שאינו ממלא אחריה אותם ענשים (שלא יעלו על קנס של עשרים פונט וקנס נוסף של

(1) למרות מה שדבר-מלך במועצה שניתן עפ"י החוקים או תקנה שהותקנה כך ע"י המושל יש להם תוקף רק בתור חלק מהחוק של המושבה, הרי שום הוראה הכלולה בדבר-המלך או בתקנות לא תיחשב, מפני הטעם שיהא לה תוקף מחוץ למדינה, ליטול תוקף במידה שהיא חלה על אוריון בריטי הרשום במושב, בכל מקום שהוא נמצא, או האוסרת, דורשת או מסדירה:

(א) עשיית כל דבר ע"י אנשים הנמצאים באוריון בריטי זה כאמור לעיל, בכל מקום שהוא נמצא או ע"י אחד מעובדיו, או

(ב) עשיית כל דבר בנוגע לאותו אוריון בריטי כנ"ל ע"י אנשים אחרים שהם נתנים בריטיים או הנתונים לחסותה של בריטניה בכל מקום שיהיו.

לצורך סעיף-קטן זה ייחשב חבר-עובדי האוריון ככולל את המפקד או אדם אחר הממונה על האוריון, וכל אנשים אחרים העובדים באוריון.

(א1) יכול הוד מלכותו לצוות בדבר-מלך במועצה כי כל הוראה מהוראות כל דבר-מלך במועצה או מתקנות שיצאו בתוקף החוקים, שהיא הוראה בעלת-תוקף מחוץ למדינה לגבי אוריון בריטי הרשום במושב, תחול, באותם יוצאים מן הכלל, תיאומים ושינויים, אם ישנם כאלה, שיפורשו בדבר-מלך שיצא עפ"י סעיף-קטן זה, גם על אוריון בריטי הרשום בממלכה המאוחדת או בכל ארץ או מדינה אחרת, מלבד המושבה, שעפ"י סעיף ארבעה מהחוק העיקרי אפשר להטיל עליה כל הוראה מהוראות החוקים.

(2) דבר-מלך במועצה עפ"י חוקים אלה אפשר לבטל או לשנות עפ"י דבר-מלך במועצה אחר.

(3) כל דבר-מלך במועצה שיצא עפ"י חוקים אלה יושם מיד לפני שני בתי-הפרלמנט, ואם בתוך עשרים ואחד יום לאחר התכנס אחד מבתי-הפרלמנט לישיבה מאז הושם לפניו דבר-המלך הזה הגיש אותו בית בקשה אל הוד מלכותו לבטל את דבר-המלך או איזו הוראה מהוראותיו, יכול הוד מלכותו במועצה לבטל את דבר-המלך או את ההוראה, ומאז ואילך יהיו דבר-המלך או ההוראה בטלים ומבוטלים, אף מבלי לפגוע בתקפו של כל דבר שנעשה קודם לכן עפ"י דבר-המלך או עפ"י ההוראה.

(4) יכול דבר-מלך במועצה שניתן עפ"י החוקים להרשות את המושל להתקין תקנות לשם הגשמת מטרותיו של דבר-המלך בנידון אותם דברים שיפורטו בדבר-המלך.

(1) חוקים אלה לא יחולו על אוריונים השייכים להוד מלכותו או המשמשים אך ורק בשירות הוד מלכותו: בתנאי שיהיה הוד מלכותו, בדבר-מלך

חמישה פונטים בעד כל יום שבו נמשכת העבירה או אי-המילוי לאחר צאתו חייב בדין על כך, כפי שיפורטו בתקנות.

(3) כל ידיעה בנידון כל מפעל מיוחד שנתקבלה בתוקף התקנות שהותקנו עפ"י סעיף זה אין לגלותה בלי הסכמתו של האדם המנהל את המפעל מלבד בקשר עם הוצאתן לפועל של אותן תקנות, ואם גילה כל אדם כל ידיעה כזאת בניגוד לסעיף־קטן זה, יהא צפוי, לאחר צאתו חייב בדין במשפט תכוף, למאסר לתקופה של לא יותר משלושה חדשים או לקנס של לא יותר מחמישים פונט או לאותו מאסר ולאותו קנס כאחד, או לאחר צאתו חייב בדין עפ"י כתב האשמה – למאסר לתקופה של לא יותר משנתיים או לקנס של לא יותר ממאה פונט או לאותו מאסר ולאותו קנס כאחד.

שום דבר האמור בסעיף־קטן זה לא יחול על גילוי כל ידיעה לצורך כל הליך משפטי שיתחילו בו בתוקף סעיף־קטן זה או בתוקף תקנות שהותקנו עפ"י סעיף זה, או לצורך כל דו"ח על כל הליך משפטי כזה, ואולם, פרט לאמור לעיל, תורחב ההגבלה המוטלת ע"י סעיף־קטן זה, ביחס לכל הליך משפטי כזה (לרבות בורות), עד כדי לאסור על כל אדם שנמצאת בידיו כל ידיעה כזאת שהשיג כך מלגלות אותה ידיעה או מהיות נדרש ע"י כל בימ"ש או בורר לגלותה (בין בתורת עד או באופן אחר) מלבד בהסכמת האדם המנהל את המפעל שהידיעה נוגעת אליו.

(4) הביטוי "שדה־תעופה של מכס" שבסעיף זה פירושו שדה־תעופה שנקבע לאותה שעה כמקום ירידה והמראה של אוירונים לצורך החוקים הנוגעים למכס.

15. סעיף 5 –

(1) יכול המושל באישורו של מזכיר הממלכה להתקין תקנות:

(א) המבטיחות שלא ישתמש כל אדם במושבה באוירון –

(I) לשם טיסה, אגב הובלת נוסעים או סחורות בשכירות או בשכר באותן נסיעות או סוגי־נסיעות (בין שהן מתחילות ומסתיימות באותה נקודה ובין שהן מתחילות ומסתיימות בנקודות שונות) שיפורטו בתקנות, או

(II) לשם טיסה לצרכי כל מסחר או עסק שיפורטו כנ"ל, אלא עפ"י רשיון שניתן לאותו אדם ע"י רשות־הרשויות המפורטות בתקנות, ובהתאם לאותו רשיון;

(ב) בנידון המסיבות שבהן אפשר או צריך ליתן רשיון עפ"י התקנות, לסרב לתת, לבטלו או להפסיק, וביחוד בנידון הענינים שהרשות נותנת הרשיון המפורטת בתקנות צריכה

להתחשב בהם בשעת החלטתה אם ליתן אותה רשיון או לסרב לתת;

(ג) בנידון ערעורים נגד הרשות נותנת הרשיון ע"י אנשים המעונינים במתן כל רשיון עפ"י התקנות, בסרוב לתת, בביטולו או בהפסקתו;

(ד) בנידון התנאים שיצורפו לאותו רשיון (לרבות תנאים בנוגע למחירי־הנסיעה, מחירי־מטען או תשלומים אחרים שיוטלו ע"י המחזיק ברשיון) וכדי להבטיח את כל קיומו של תנאי שיצורף כך;

(ה) בנידון האינפורמציה שעל המבקש של אותן רשיון או על המחזיק בו להמציא לאותן הרשויות שיפורטו בתקנות;

(ו) הקובעות את המסים שיש לשלם בעד מתן כל רשיון עפ"י התקנות; ואתן תקנות יכולות לקבוע הוראות שונות ביחס לסוגים שונים של אוירונים וסוגים שונים של רשיונות.

(2) לצורך הבטחת קיום התקנות, יכולות תקנות שהותקנו עפ"י סעיף זה לקבוע הוראות בנידון הטלת עונשים שלא יעלו, במקרה עבירה ראשונה על תקנות, על קנס של עשרים פונט, או במקרה של עבירה שניה או של כל עבירה שלאחריה, על קנס של חמישים פונט או על מאסר לתקופה של שלושה חדשים.

(3) שום דבר האמור בסעיף זה לא יחשב כאילו הוא בא לפגוע בסמכות שלפי סעיף ראשון מהחוק העיקרי היא נותנת תוקף עפ"י דבר־מלך במועצה לכל הוראה או תיקון של האמנה, שהם הוראה או תיקון המתירים הטלת הגבלות על השימוש באוירון חו"ל.

16. סעיף 13 –

אם נכנס כל אדם בלי רשות לכל קרקע המהווה חלק משדה־תעופה שנתקבל עליו רשיון בהתאם לדבר־מלך במועצה שניתן עפ"י חלק א' מהחוק העיקרי, יהא צפוי, לאחר צאתו חייב בדין במשפט תכוף, לקנס של לא יותר מחמישה פונטים:

בתנאי כי שום אדם לא יהא צפוי לכל עונש עפ"י סעיף זה אלא אם כן הוכח כי בזמן הנידון הודבקו מודעות המזהירות את הנכנסים בלי רשות על אחריותם לפי סעיף זה, באופן שהיו נוחות לראיה ולקריאה ע"י אנשים מהציבור, באותו מקום שעל גבול שדה־התעופה או סמוך לאותו מקום שבית־המשפט ימצא אותו למתאים.

17. סעיף 14 –

(1) אם משוכנע המושל לגבי כל בית, בנין או מבנה בסמוך לשדה־תעופה שסעיף זה חל עליו, כי לשם מניעת סכנה הצפויה לאוירון הטס במקום הסמוך הנ"ל בחושך או בתנאי־ראיה גרועים, יש צורך להתקין סידורים (אם ע"י הארה או באופן אחר) לשם

מתן אזהרה לאותו אוריון על נוכחותם של אותו בית, בנין או מבנה, יכול הוא להרשות בצו (ככפוף לכל תנאים המפורטים בצו) את בעל שדה-התעופה וכל אדם הפועל עפ"י הוראותיו של הבעל:

(א) להוציא לפועל, להתקין, לנהל, לעשות, ולכשיהיה צורך בכך – לתקן ולשנות, אותן עבודות ואותם מכשירים שיהא צורך בהם כדי לאפשר מתן אות האזהרה באופן המפורט בצו; וכן

(ב) עד כמה שיהא צורך בכך – להשתמש בכל סמכות מהסמכויות שנמסרו בצו להיכנס לכל קרקע שתפורט בצו ולעבור בה (במרכבות או בלי מרכבות):

בתנאי כי שום צו כזה לא יינתן ביחס לכל בנין או מבנה, אם נראה למושל כי נעשו והוצאו לפועל סידורים מספיקים לשם מתן אותה אזהרה כאמור לעיל על נוכחותו של הבנין או המבנה.

(2) לפני תת המושל כל צו כאמור לעיל, עליו לצוות לפרסם באופן שימצא לטוב ביותר להודיע את האנשים הנוגעים בדבר – מודעה על ההצעה ליתן את הצו ועל המקום שאפשר להשיג את הצעת הצו חינם אין כסף, ולהתחשב עם כל הטענות בנוגע לצו, שיוגשו לפניו, בתוך אותה תקופה שלא תהא פחות משני חדשים לאחר פרסום המודעה, כפי שיפורט בה, ע"י כל אדם שנראה לו כי יש לו טובת-הנאה בכל קרקע שתיפגע ע"י הצו, ומקץ אותה תקופה יכול להינתן הצו, בהתחשב עם הוראות סעיף זה, באותם שינויים (אם יהיו שינויים) בהצעה המקורית שהמושל ימצא לנכון.

(3) כל צו כאמור לעיל יקבע הוראות האומרות:

(א) כי, מלבד בשעת הדחק, לא תבוצענה שום עבודות על כל קרקע בהתאם לצו, חוץ אם, לפחות ארבעה-עשר יום קודם לכן, מסר בעל שדה-התעופה, שהצו נוגע עליו באופן הנקבע בצו, למחזיק באותה קרקע, ולכל אדם אחר שלפי ידיעת הבעל יש לו טובת-הנאה בה, הודעה בכתב המכילה אותם פרטים בנוגע לטיב העבודות העומדות להיעשות, והאופן והזמן שבו אומרים לבצען, כפי שייקבע בצו או בהתאם לצו; וכן

(ב) כי אם בתוך ארבעה-עשר יום לאחר מסירת ההודעה הנ"ל לכל אדם שיש לו טובת-הנאה כנ"ל, יקבל בעל שדה-התעופה הודעת התנגדות בכתב מאת אותו אדם להצעות הכלולות בהודעה, והודעת-התנגדות זו היא הודעה המפרטת את טעמי ההתנגדות, הרי חוץ אם חזר בו אותו אדם מהתנגדותו, ובמידה שחזר בו מהתנגדותו, לא ייעשו שום צעדים בהתאם להודעה בלא אישור מיוחד מאת המושל.

וכן יקבע הוראות הדורשות מאת בעל שדה-התעופה, שלגביו ניתן הצו, לשלם לכל אדם שיש לו טובת-הנאה בכל קרקע הנפגעת ע"י הצו אותם פיצויים בעד כל הפסד או נזק שיסבול אותו אדם בעקב הצו, שייקבעו,

באין הסכם, מזמן לזמן ע"י בורר יחידי שיתמנה ע"י זקן השופטים או ע"י פקיד ראשי אחר של מחלקת בתי-המשפט במושבה; ולצורך סעיף-קטן זה רואין כל הוצאה שהוצאה באופן המתקבל על הדעת בקשר עם סילוקו החוקי של כל מכשיר שהותקן בהתאם לאותו צו ואותו סכום של כל הוצאה שהוצאה בקשר עם תיקונו, שינויו, הריסתו או סילוקו של כל בנין או מבנה שצו זה נוגע אליו וש אפשר ליחסה לפעולת הצו, כהפסד או נזק שנגרם בעקב הצו.

(4) זכות-בעלות בכל דבר שהוא לא תיחשב לנפגעת רק מחמת שהיא קבועה או קשורה בכל קרקע בהתאם לצו כנ"ל; וכן (ככפוף להוראות הסעיף-הקטן שלאחר סעיף-קטן זה) כל עוד נמצא כל צו שכזה ביחס לשדה-התעופה בתקפו, אסור לכל אדם, מלבד בהסכמתו של בעל שדה-התעופה, להפריע במזיד לכל עבודות או דברים, שלפי ידיעת אותו אדם הם עבודות שנעשו או דברים שהושמו על כל קרקע או מעליה בהתאם לצו.

כל אדם העובר על ההוראות הקודמות של סעיף-קטן זה, יהא צפוי לאחר צאתו חייב בדין במשפט תכוף, למאסר למשך תקופה של לא יותר משה חדשים או לקנס של לא יותר ממאתיים פונט או לאותו מאסר ולאותו קנס כאחד; וכל המפריע במזיד לאדם להשתמש בכל סמכות מהסמכויות שנמסרו לו בצו כאמור לעיל, יהא צפוי בצאתו חייב בדין במשפט תכוף, לקנס של לא יותר מחמישים פונט.

(5) שום דבר האמור בסעיף זה לא יהא לו תוקף ביחס לכל בנין או מבנה, באופן המגביל את עשייתה של כל עבודה לצורך תיקונו, שינויו, הריסתו או סילוקו של הבנין או המבנה, בתנאי כי: –

(א) מודעה על ביצוע אותה העבודה תינתן לבעל שדה-התעופה בהקדם האפשרי, וכן

(ב) מתן האזהרה על נוכחותם של הבנין או המבנה באופן שנקבע בכל צו ברי-תוקף שניתן בקשר עם כך עפ"י סעיף זה, לא יופרע.

(6) כל צו שניתן עפ"י סעיף זה אפשר לבטלו או לשנותו ע"י צו שלאחריו שיינתן ע"י המושל בהתאם להוראות סעיף זה, ואולם ביטולו או שינויו של כל צו שכזה לא יפגע בפעולתו הקודמת.

(7) בסעיף זה יהיו למונחים הבאים הפירושים דלקמן:

(א) המונח "שדה-התעופה שחל עליו סעיף זה", פירושו כל מקום אשר בתוקף דבר-מלך במועצה שניתן עפ"י חלק א' מהחוק העיקרי, היה לו באותה שעה רשיון לשמש כשדה-תעופה לשימוש ציבורי;

(ב) המונח "בעל שדה-תעופה" פירושו לגבי כל מקום המשמש או שהוכשר לשמש כשדה-תעופה, אדם המנהל או הרשאי לנהל את עסקי שדה-תעופה באותו מקום, ואם שדה-תעופה הוא שדה-תעופה הנתון לפיקוחו של מזכיר הממלכה לעניני האויר או של המושל, - הפקיד הממונה על שדה-תעופה.

18. סעיף 30 -

(1) שום דבר האמור בחוקים או בדבר-מלך זה לא ייחשב כפוגע בתקפו של כל דבר-מלך במועצה, צו או תקנות שניתנו בהתאם לחוק העיקרי לפני התאריך שבו קיבלו תוקף דבר-מלך זה, כל תקנות, הוראות או מסמך אחר שניתנו או הוצאו לפני אותו תאריך בהתאם לאותו דבר-מלך במועצה, או כל דבר-מלך במועצה שניתן לפני אותו תאריך המטיל כל דבר-מלך במועצה או תקנות כאמור לעיל על המושבה; וכל דבר-מלך במועצה, צו, תקנות והוראות או מסמך אחר כאמור לעיל ימשיכו להיות בתקפם, אם היה להם תוקף סמוך לפני אותו תאריך ובמידה שהיה להם תוקף זה, עד אשר יבוטלו ע"י דבר-מלך במועצה, צו, תקנות או מסמך אחר.

(2) דבר-מלך במועצה שניתן עפ"י כל הוראה מהוראות החוקים האלה, או כל צו או תקנות שניתנו ע"י המושל על פיה, יכול לכלול אותן הוראות ארעיות ומשלימות שהוד מלכותו במועצה, או המושל - ככל אשר יחייב הענין - ימצאו לנכון או לרצוי לצרכי דבר-המלך במועצה, הצו או התקנות.

19. סעיף 34 -

(1) המונח "קרקע" שבחוקים כולל קרקע מכוסה מים וכל זכות בקרקע או מעליה.

(2) לשם מניעת ספקות מצהירים בזה, כי הביטוי "הפסד או נזק" בחוק הטיס, 1936, והביטוי "נזק או הפסד" בסעיף 9 מהחוק העיקרי, כוללים, ביחס לבני-אדם, אבדן חיים ונזק גופני.

(3) כל מקום שהמלים סחורות או חפצים מובאות בחוקים אלה יש להבינן ככוללות דואר או בעלי-חיים וכל מקום שמוזכרת איזו ארץ או מדינה בחוקים אלה, יש להבינה, מלבד אם נוסח הכתוב מחייב אחרת, ככוללת את מי החוף, אם ישנם מי-חוף כאלה, הסמוכים לאותה ארץ או מדינה.

