

GEN.ENF 3.0.201		GEN.ENF Handbook
מדיניות אכיפה		Revision #4
		4 March 2019
<p>מסמך זה הוא הנחייה מינהלית, כמשמעותה בהנחיית היועץ המשפטי לממשלה 1.0002; ככזה הוא מהווה כלל גמיש שקבע מנהל רת"א, לעצמו ולעובדי רת"א, כמנחה לעניין הפעלת סמכויותיהם השייכות לעניין, וקיימת אפשרות לסטות מהאמור בו במקרים המתאימים</p>		

## נוהל מדיניות אכיפה

### תוכן

2.....		1. מטרה
2.....		2. כללי
18.....		3. חומר עזר וטפסים
30.....		4. מדיניות האכיפה
49.....		5. תוצאות הפעילות
50.....		נספח – בעל הסמכות

GEN.ENF 3.0.201		GEN.ENF Handbook
מדיניות אכיפה		Revision #4
		4 March 2019
<p>מסמך זה הוא הנחייה מינהלית, כמשמעותה בהנחיית היועץ המשפטי לממשלה 1.0002; ככזה הוא מהווה כלל גמיש שקבע מנהל רת"א, לעצמו ולעובדי רת"א, כמנחה לעניין הפעלת סמכויותיהם השייכות לעניין, וקיימת אפשרות לסטות מהאמור בו במקרים המתאימים</p>		

## 1. מטרה

### 1.1. מטרת הנוהל

מטרת נוהל זה לפרט את מדיניות רת"א בתחום האכיפה, בהתבסס על אמצעי האכיפה העומדים לרשותה, ולתת סקירה כללית של תהליך האכיפה שמנהלת רת"א.

### 1.2. מי יעשה שימוש בנוהל

1.2.1. למנהל רת"א סמכויות אכיפה המעניקות לו כלים לממש את אחריותו לשמירה על רמה נאותה של בטיחות התעופה האזרחית, ולקיום הרגולציה הכלכלית הנוגעת להפעלה מסחרית של כלי טיס בישראל, זאת באמצעות הבטחת ציות לדיני הטיס ואכיפתם במקרה של הפרה.

1.2.2. כן נתונות למנהל רת"א סמכויות אכיפה המעניקות לו כלים לממש את אחריותו לפי פקודת הטלגרף האלחוטי [נוסח משולב], התשל"ב-1972, לגבי "תחנה בכלי טיס" ("תחנת אלחוט בכלי טיס, לרבות תחנה הטסה של כלי טיס מוטס מרחוק, שהמכשירים האלחוטיים הכלולים בה משדרים או קולטים בתחום התדרים המשמש לתעופה אזרחית, בלבד").

1.2.3. לשר התחבורה והבטיחות בדרכים (להלן – שר התחבורה) סמכויות אכיפה בהקשרו של חוק רישוי שירותי התעופה, התשכ"ג – 1963.

1.2.4. ההנחיות המפורטות בנוהל זה מנחות את עובדי רת"א בבואם להוציא לפועל את סמכויות האכיפה שבידי מנהל רת"א ובידי שר התחבורה.

### 1.3. מתי נעשה שימוש בנוהל

מעת לעת מתרחש אירוע או מצב דברים המעוררים חשש להפרה של דיני הטיס על ידי אדם או גוף הכפוף לדיני הטיס, לסיכון בטיחות הטיסה או לקיום עילה להתליה, הגבלה או ביטול של רישיון, אף אם לא בוצעה הפרה של דיני הטיס. במקרה כזה על רת"א לברר את נסיבות האירוע או מצב הדברים, לבחון הצורך בנקיטת פעולת אכיפה, ולנקוט באמצעי האכיפה המתאים לנסיבות האירוע או מצב הדברים.

## 2. כללי

GEN.ENF 3.0.201		GEN.ENF Handbook
מדיניות אכיפה		Revision #4
		4 March 2019
<p>מסמך זה הוא הנחייה מינהלית, כמשמעותה בהנחיית היועץ המשפטי לממשלה 1.0002; ככזה הוא מהווה כלל גמיש שקבע מנהל רת"א, לעצמו ולעובדי רת"א, כמנחה לעניין הפעלת סמכויותיהם השייכות לעניין, וקיימת אפשרות לסטות מהאמור בו במקרים המתאימים</p>		

## 2.1. דרישות רגולטוריות

### חוק רשות התעופה האזרחית

2.1.1. חוק רשות התעופה האזרחית, התשס"ה-2005 כונן את רת"א כרשות פנים ממשלתית במשרד התחבורה והבטיחות בדרכים, קבע את מעמדו של עובדיה כעובדי מדינה, וכן הוראות לעניין מנהל רת"א: אופן מינויו, אחריותו וסמכויותיו הארגוניות.

2.1.2. בסעיף 4(א) לחוק נקבעו תפקידיה של רת"א, וביניהם: "(1) לקבוע ולהבטיח קיומם של סדרי תעופה פנים ארציים ובין-לאומיים על פי דיני הטיס; ... (3) לפקח על תחום התעופה האזרחית, ובכלל זה על שמירת רמה נאותה של בטיחות הטיסה בכלי טיס ישראלים ובכלי טיס המצויים במרחב האווירי של ישראל; ... (5) לפעול ליישום של אמנות והסכמים בין-לאומיים בתחום התעופה האזרחית, שישראל צד להם.."

### חוק הטיס

2.1.3. עיקרו של חוק הטיס, התשע"א – 2011, ושל הרגולציה הנקבעת מכוחו הוא באסדרה הבטיחותית של ענף התעופה האזרחית, בראש ובראשונה בהתאם לתקינה הבין-לאומית שקובע ארגון התעופה האזרחית הבין-לאומי (ICAO). בפרקים ב', ג' ו-ה' לחוק הטיס הוסדרו חובות רישוי של כלל הרכיבים – אישיים, מוסדיים וטכנולוגיים - המעורבים בפעילות התעופה האזרחית, כאשר הגורם המוסמך לתת רישיונות לפי החוק הוא מנהל רת"א.

2.1.4. במקביל, הוענקו למנהל רת"א בחוק הטיס כלי אכיפה אפקטיביים:

2.1.4.1. סעיפים 38, 51(ג), 53(ד), 63(ה), 64(ג) ו-87(ג) לחוק הטיס מסמיכים את מנהל רת"א להתלות, להגביל, לבטל או לסרב לחדש רישיונות ותעודות כמפורט בהם:

2.1.4.1.1. סעיף 38(א) לחוק הטיס, מסמיך את המנהל להגביל, להתלות, לבטל או לסרב לחדש רישיון, תעודה או אישור שניתנו על-פי חוק הטיס, וזאת בהתקיים אחת מהעילות כלהלן:

GEN.ENF 3.0.201		GEN.ENF Handbook
מדיניות אכיפה		Revision #4
		4 March 2019
<p>מסמך זה הוא הנחייה מינהלית, כמשמעותה בהנחיית היועץ המשפטי לממשלה 1.0002; ככזה הוא מהווה כלל גמיש שקבע מנהל רת"א, לעצמו ולעובדי רת"א, כמנחה לעניין הפעלת סמכויותיהם השייכות לעניין, וקיימת אפשרות לסטות מהאמור בו במקרים המתאימים</p>		

- א. הרישיון ניתן על יסוד מידע כוזב;
- ב. הרישיון ניתן על יסוד מידע שגוי, ויש יסוד סביר להניח שאילו היה ידוע למנהל לא היה ניתן;
- ג. חדל להתקיים תנאי מהתנאים לקבלת הרישיון;
- ד. בעל הרישיון הפר תנאי מתנאי הרישיון או הוראה מההוראות לפי חוק הטיס, לרבות חובה, הגבלה או תנאי לשימוש ברישיון שנקבעו לפי פרק ב' לחוק;
- ה. בעל הרישיון הפר הוראה לפי דיני הטיס האחרים או הוראת גורם ביטחוני מוסמך, החלה לגביו;
- ו. בעל הרישיון הורשע בעבירה, שלדעת המנהל, מפאת מהותה, חומרתה או נסיבותיה, אין הוא ראוי להחזיק ברישיון;
- ז. לעניין רישיון עובד טיס – עובד הטיס גילה חוסר מיומנות, כישורים לקויים או ידע מקצועי חסר במילוי תפקידו באופן העלול לפגוע בבטיחות התעופה.
- 2.1.4.1.2 סעיף 38(ב) לחוק הטיס קובע עילת התלייה נוספת, כאשר עובד טיס מעורב באירוע בטיחותי הנחקר על ידי החוקר הראשי, ולדעת המנהל התליית רישיונו נחוצה לשם שמירה על בטיחות התעופה.
- 2.1.4.1.3 סעיפים 51(ג), 53(ד), 63(ה), 64(ג) ו-87(ג) מחילים על הגבלה, התלייה, ביטול או סירוב לחדש של תעודת סוג, רישיון ייצור, תעודת כושר טיסה, תעודת רעש, ורישיון להפעלה מסחרית של כלי רחיפה ולעיסוק בהדרכה להפעלת כלי רחיפה את העילות הרלבנטיות מתוך סעיף 38 לחוק.
- 2.1.4.1.4 פרק ט' לחוק הטיס קובע עבירות פליליות ובכלל זה עבירות על חוק הטיס והתקנות שלפיו.

GEN.ENF 3.0.201		GEN.ENF Handbook
מדיניות אכיפה		Revision #4
		4 March 2019
<p>מסמך זה הוא הנחייה מינהלית, כמשמעותה בהנחיית היועץ המשפטי לממשלה 1.0002; ככזה הוא מהווה כלל גמיש שקבע מנהל רת"א, לעצמו ולעובדי רת"א, כמנחה לעניין הפעלת סמכויותיהם השייכות לעניין, וקיימת אפשרות לסטות מהאמור בו במקרים המתאימים</p>		

2.1.4.1.5 פרק י' לחוק הטיס מסמיך את מנהל רת"א להטיל עיצום כספי בשל הפרה של חוק הטיס, חקיקת המשנה (תקנות הטיס, הוראות תעבורה אווירית, הוראות שעה דחופות) והוראות המינהל (רישיונות, היתרים, פטורים) שהוצאו מכוחו.

2.1.4.1.6 לבסוף, סעיף 79 לחוק הטיס מסמיך את מנהל רת"א לאסור על הפעלת כלי טיס בנסיבות מסוימות שעיקרן: הפעלת כלי טיס בניגוד לסעיפים מסוימים בחוק הטיס הנוגעים לכשירותו האווירית הנמשכת של כלי הטיס, או בנסיבות בהן יש לו יסוד סביר להניח כי הפעלת כלי הטיס עלולה לגרום סכנה לחיי אדם או לרכוש. סמכות זו אינה סמכות אכיפה מובהקת, אלא סמכות המשלבת מניעה ואכיפה, היא מכוונת בעיקרה לכשירות האווירית של כלי הטיס עצמו ומופעלת ישירות על ידי מפקחי רת"א שהוסמכו לכך. ניתן לשלבה בפעולות אכיפה, כחלק מכלי האסדרה שבידי רת"א.

#### פקודת הטלגרף האלחוטי

2.1.5 פקודת הטלגרף האלחוטי [נוסח משולב], התשל"ב-1972 מסמיכה את מנהל רת"א לתת רישיון לעניין הקמה, החזקה והפעלה של תחנה בכלי טיס (להלן – "רישיון רדיו"), זאת בשעה שרישיונות אחרים לפי פקודת הטלגרף ניתנים בידי המנהל הכללי של משרד התקשורת (שם, בסעיף 4(ב)).

2.1.6 המונח רישיון לעניין הקמה החזקה והפעלה של תחנה בכלי טיס מתייחס הן לרישיון שניתן לתחנת האלחוט בכלי הטיס עצמה, והן לתעודת רדיו טלפון לאנשי צוות אוויר המפעילים את מכשירי הקשר בתחנה בכלי הטיס (תעודת RT).

2.1.7 פקודת הטלגרף מעניקה סמכויות פיקוח וכלי אכיפה אפקטיביים לגבי רישיון רדיו כאמור:

2.1.7.1 סעיף 11א(ג) לפקודת הטלגרף מסמיך את מנהל רת"א למנות מבין עובדי רת"א, מפקחים שיפקחו על ביצוע הוראות לפי פקודת הטלגרף.

GEN.ENF 3.0.201	 <b>CAAI</b> <b>רְתָא</b>	GEN.ENF Handbook
<b>מדיניות אכיפה</b>		Revision #4
		4 March 2019
<p>מסמך זה הוא הנחייה מינהלית, כמשמעותה בהנחיית היועץ המשפטי לממשלה 1.0002; ככזה הוא מהווה כלל גמיש שקבע מנהל רת"א, לעצמו ולעובדי רת"א, כמנחה לעניין הפעלת סמכויותיהם השייכות לעניין, וקיימת אפשרות לסטות מהאמור בו במקרים המתאימים</p>		

2.1.7.2. סעיף 11ב(ב) לפקודת הטלגרף לחוק הטיס מעניק למפקחי רת"א שמונו

כאמור סמכויות פיקוח כאלה שנתונות להם לפי סעיף 96(א)(1) עד (4) לחוק הטיס: סמכות לדרוש הזדהות, סמכות לדרוש ידיעות ומסמכים, סמכות לערוך בדיקות ומדידות וליטול דוגמאות, וסמכות כניסה.

2.1.7.3. סעיפים 4ח(1) ו- 4ז לפקודת הטלגרף מסמיכים את מנהל רת"א לבטל, להתלות עד לקיום תנאים, להגביל או לסרב לחדש רישיון רדיו.

2.1.7.4. בהתאם להגדרת "המנהל" בסעיף 6ד לפקודת הטלגרף –

2.1.7.4.1 סימן א' לפרק ז' לפקודת הטלגרף מסמיך את מנהל רת"א להטיל עיצום כספי בשל הפרה של הוראות לפי פקודת הטלגרף לגבי תחנה בכלי טיס (זאת).

2.1.7.4.2 סימן ב' לפרק ז' לפקודת הטלגרף מסמיך את המנהל לנקוט באמצעי של התראה מינהלית בשל הפרה של הוראות לפי פקודת הטלגרף לגבי תחנה בכלי טיס, בהתקיים נסיבות שקבע.

2.1.7.5. פרק ח' לפקודת הטלגרף קובע עבירות פליליות ובכלל זה עבירות על הפקודה עצמה ועל תקנות שלפיה.

#### חוק רישוי שירותי התעופה

2.1.8. עיקרו של חוק הרישוי באסדרה הכלכלית החלה בהקשר של הפעלה מסחרית של כלי טיס, וכלי ההסדרה העיקריים בו הם כלהלן:

2.1.8.1. סעיף 2 לחוק הרישוי מחיל חובת רישיון הפעלה מסחרית מאת שר התחבורה על מפעיל אווירי ישראלי המפעיל כלי טיס בהפעלה מסחרית.

2.1.8.2. סעיף 8ג לחוק הרישוי מחיל חובת היתר הפעלה מאת מנהל רת"א על כל מפעיל אווירי ישראלי זר, המפעיל כלי טיס מישראל, אליה או בשטחה לשם הסעת נוסעים או הובלת טובין בתמורה.

2.1.8.3. הסמכויות בחוק הרישוי לשנות תנאי רישיון הפעלה מסחרית, להוסיף עליהם, לבטלם או להשעות את תוקפם, וכן להתלות או לבטל רישיון

GEN.ENF 3.0.201		GEN.ENF Handbook
מדיניות אכיפה		Revision #4
		4 March 2019
<p>מסמך זה הוא הנחייה מינהלית, כמשמעותה בהנחיית היועץ המשפטי לממשלה 1.0002; ככזה הוא מהווה כלל גמיש שקבע מנהל רת"א, לעצמו ולעובדי רת"א, כמנחה לעניין הפעלת סמכויותיהם השייכות לעניין, וקיימת אפשרות לסטות מהאמור בו במקרים המתאימים</p>		

הפעלה מסחרית, נתונות לשר התחבורה בסעיפים 3(ב)-(ג) ו- 8 לחוק הרישוי:

2.1.8.3.1 סעיף 3(ב) לחוק הרישוי מסמיך את שר התחבורה לשנות את תנאיו של רישיון הפעלה מסחרית, להוסיף עליהם, לבטלם או להשעות את תקפם. הסעיף מטיל על השר חובת היוועצות בשר התיירות ובוועדה המקצועית שהוקמה לפי סעיף 8 לחוק הרישוי, כאשר שינוי תנאי רישיון ההפעלה המסחרית אינו כתוצאה מבקשה של בעל הרישיון (למשל, כאשר הוא תוצאה של נקיטת פעולת אכיפה).

2.1.8.3.2 סעיף 3(ג) לחוק הרישוי קובע מסגרת לשיקול הדעת של השר בבואו לשנות, להתלות או לבטל תנאים ברישיון הפעלה מסחרית: "השר יפעיל את סמכויותיו לפי סעיף זה, ככל הניתן בנסיבות הענין, באופן שלא יפגע בתחרות בענף התעופה האזרחית ובקידומה, לטובת רווחת ציבור המשתמשים ולתועלת המשק.

2.1.8.3.3 סעיף 8 לחוק הרישוי מסמיך את השר, לאחר התייעצות עם שר התיירות ועם הוועדה המקצועית שהוקמה לפי סעיף 8 לחוק הרישוי, להתלות רישיון הפעלה מסחרית או לבטלו, בהתקיים אחת מהעילות הבאות:

- א. לא נתמלא תנאי מתנאי הרישיון ההפעלה המסחרית או הוראה מהוראות כל דין החל על הפעלת כלי הטיס;
- ב. הפעלת כלי הטיס אינה מתנהלת בבטיחות, ביעילות בהכשרה או בהתחשבות הראויה בצרכי הציבור; בהקשר זה יצוין כי האסדרה הבטיחותית של הפעלת כלי טיס בידי מפעיל אווירי ישראלי, ובכלל זה הדרכה והכשרה של עובדיו, מוסדרת לפי חוק הטיס. לפיכך, דרך המלך לנקיטת

GEN.ENF 3.0.201		GEN.ENF Handbook
מדיניות אכיפה		Revision #4
		4 March 2019
<p>מסמך זה הוא הנחייה מינהלית, כמשמעותה בהנחיית היועץ המשפטי לממשלה 1.0002; ככזה הוא מהווה כלל גמיש שקבע מנהל רת"א, לעצמו ולעובדי רת"א, כמנחה לעניין הפעלת סמכויותיהם השייכות לעניין, וקיימת אפשרות לסטות מהאמור בו במקרים המתאימים</p>		

פעולות אכיפה בשל עילות מתחום זה היא מכוח חוק הטיס ולא מכוח חוק הרישוי.

ג. קיים נימוק מן הנימוקים שבגללם רשאי השר לסרב לתת רישיון לפי חוק זה. נימוקים אלה קבועים בסעיף 5 לחוק הרישוי והם כוללים:

- (1) פגיעה בהסדר משק התעופה או בתכנונו;
- (2) פגיעה בביטחון המדינה ;
- (3) מתן הרישיון המסחרי אינו תואם הסכם בין-לאומי בענייני תעופה אזרחית שבין ישראל לבין מדינת-חוץ;
- (4) מתן הרישיון עלול להביא לתחרות בלתי הוגנת בענף התעופה האזרחית בשל קביעת מחיר לשירותי תעופה הנמוך מן המחיר ההוגן.

2.1.8.4. ברישיונות המסחריים עצמם ניתנו סמכויות מסוימות למנהל רת"א. כך, מכוח הרישיונות המסחריים מנהל רת"א הוא המוסמך לקבוע את התוספת לרישיון ולשנות אותה. בתוספת נקבעים השירותים המותרים מכוח הרישיון: סוג ההפעלה (נוסעים / מטען, סדיר/שכר, בינ"ל/פנים-ארצי) והיעדים אליהם מותר לו להפעיל את כלי הטיס.

2.1.8.5. מכך נובע כי השר אצל למנהל רת"א את סמכותו לפי סעיפים 3(ב) ו- (ג) לחוק הרישוי לעניין הסמכות להגביל, להתלות ולבטל את התוספת לרישיון ההפעלה המסחרית.

2.1.8.6. לעניין היתרי הפעלה –

2.1.8.6.1 סעיף 8(ו) לחוק הרישוי מסמיך את מנהל רת"א לשנות תנאי היתר הפעלה, להוסיף עליהם, לבטלם או להשעות את תוקפם, וכן לבטל או להתלות היתר הפעלה.



GEN.ENF 3.0.201		GEN.ENF Handbook
מדיניות אכיפה		Revision #4
		4 March 2019
<p>מסמך זה הוא הנחייה מינהלית, כמשמעותה בהנחיית היועץ המשפטי לממשלה 1.0002; ככזה הוא מהווה כלל גמיש שקבע מנהל רת"א, לעצמו ולעובדי רת"א, כמנחה לעניין הפעלת סמכויותיהם השייכות לעניין, וקיימת אפשרות לסטות מהאמור בו במקרים המתאימים</p>		

2.1.8.6.2 כמפורט בסעיף 2.1.3.5.2, חוק הרישוי מכתוב מסגרת שיקולים להפעלת הסמכויות האמורות; מסגרת שיקולים זאת חלה גם על המנהל, בשינויים המחויבים, כאשר הוא שוקל האם להתלות או לבטל היתר הפעלה קיים.<sup>1</sup>

2.1.8.6.3 בנוסף, הסכמי התעופה הבין-לאומיים המהווים בסיס למתן היתר הפעלה, כוללים עילות לביטול, התליה או הגבלה של היתר הפעלה שניתן למפעיל אווירי של המדינה עמה נחתם ההסכם. אף עילות אלה יכולות להוות עילה לנקיטת פעולת אכיפה, כאשר בסיס הסמכות בחוק הרישוי הוא סמכות המנהל לנקוט בפעולות אכיפה כאשר השימוש בהיתר אינו תואם את הסכם התעופה הבין-לאומי כאמור.

2.1.8.6.4 עוד כאמור בסעיף 2.1.5.3.1, חוק הרישוי מכתוב לשר התחבורה תהליך היועצות בביטול, הגבלה או התליה של רישיון מסחרי; תהליך היועצות זה חל בשינויים מסוימים גם על הפעלת סמכויות המנהל ועיקרו: התייעצות בוועדה המקצועית שהוקמה לפי סעיף 8 לחוק הרישוי, ובמי ששר התיירות הסמיכו לכך, בכל הקשור לביטול, הגבלה או התליה של היתר הפעלה להפעלת כלי טיס גדול (שמשקל ההמראה המרבי שלו עולה על 5700 ק"ג).

2.1.8.6.5 לבסוף, גם הסכמי התעופה הבין-לאומיים שעל בסיסם ניתנים היתרי הפעלה יכול שייקבעו תהליכי היועצות בטרם ביטול, התליה

<sup>1</sup> העילה לפעולה כלפי היתר הפעלה: "הפעלת כלי הטיס אינה מתנהלת בבטיחות, ביעילות בהכשרה או בהתחשבות הראויה בצרכי הציבור" היא עילה רחבה יחסית. דוגמה לשימוש שניתן לעשות בה היא התליית היתר הפעלה של חברת תעופה שהוגדרה על ידי האיחוד האירופי כנתונה לחרם תפעולי לפי Regulation (EC) No 2111/2005 of the European Parliament and of the Council of 14 December 2005 on the establishment of a Community list of air carriers subject to an operating ban within the Community and on informing air transport passengers of the identity of the operating air carrier, and repealing Article 9 of Directive 2004/36/EC. זאת לשם יישום התחייבות ממשלת ישראל להטיל מגבלות דומות לאלה שמטיל האיחוד האירופי, על חברות תעופה הנתונות על ידו לחרם תפעולי.

GEN.ENF 3.0.201		GEN.ENF Handbook
מדיניות אכיפה		Revision #4
		4 March 2019
<p>מסמך זה הוא הנחייה מינהלית, כמשמעותה בהנחיית היועץ המשפטי לממשלה 1.0002; ככזה הוא מהווה כלל גמיש שקבע מנהל רת"א, לעצמו ולעובדי רת"א, כמנחה לעניין הפעלת סמכויותיהם השייכות לעניין, וקיימת אפשרות לסטות מהאמור בו במקרים המתאימים</p>		

או הגבלה של היתר הפעלה, עם המדינה של המפעיל האווירי הזר בעל היתר הפעלה. יש לקיים הליכי היוועצות אלה בהתאם להוראות ההסכם הספציפי החל.

2.1.8.7. סעיף 10 א לחוק הרישוי מסמיך את מנהל רת"א להטיל עיצום כספי בשל הפרה של חוק הרישוי: הפעלה ללא רישיון הפעלה מסחרית או היתר הפעלה הנדרשים לפי חוק הרישוי, הפרת תנאיהם של רישיון או היתר כאמור, והפרת הוראות חוק הרישוי לעניין נציג בארץ.

## 2.1.9. תהליך אכיפה לגבי סמכויות אכיפה לפי חוק הרישוי המסורות לשר התחבורה

2.1.9.1. כאשר סמכויות האכיפה לפי חוק הרישוי מסורות לשר התחבורה, הרי שההחלטה הסופית אם ובאיזה פעולת אכיפה לנקוט, והחלטות ביניים לעניין עצם הכוונה לנקוט בפעולות אכיפה וכיצד ובפני מי יערך השימוע – מסורות לשר התחבורה.

2.1.9.2. תפקידה של רת"א במקרים אלה הוא לנהל את הליך האכיפה כלפי המפר הלכאורי בהתאם לנהלי האכיפה, בשינויים המחויבים, לגבש מסקנות ולהגיש המלצות לשר התחבורה, להחלטתו.

2.1.9.3. אגף כלכלה ויחסים בינלאומיים ברת"א הוא הגורם המקצועי המוסמך להחליט על הצורך בבירור אירוע במקרה זה, ועל ניהול בירור האירוע; הליווי המשפטי של ההליך יהיה על ידי הלשכה המשפטית של רת"א, בתיאום עם הלשכה המשפטית של משרד התחבורה.

## 2.2. מידע כללי – מטרות האכיפה

2.2.1. הבטחת הציות לדיני הטיס משיגה שני יעדים עיקריים: ראשית, היא מגשימה את האינטרס הציבורי העיקרי שלשמו נקבעו דיני הטיס - בטיחות התעופה האזרחית (לפי חוק הטיס); אסדרה כלכלית של ענף התעופה (לפי חוק הרישוי); שנית, היא מבטיחה שוויון בין המשתתפים השונים בענף, שכן כל המשתתפים נושאים בעלויות הציות לדין באופן שווה.

GEN.ENF 3.0.201		GEN.ENF Handbook
<b>מדיניות אכיפה</b>		Revision #4
		4 March 2019
<p>מסמך זה הוא הנחייה מינהלית, כמשמעותה בהנחיית היועץ המשפטי לממשלה 1.0002; ככזה הוא מהווה כלל גמיש שקבע מנהל רת"א, לעצמו ולעובדי רת"א, כמנחה לעניין הפעלת סמכויותיהם השייכות לעניין, וקיימת אפשרות לסטות מהאמור בו במקרים המתאימים</p>		

## 2.2.2. רת"א מקדמת עמידה בדיני הטיס במספר אופנים:

### 2.2.2.1. **חינוך ומודעות** - על מפקח רת"א לנצל הזדמנויות במהלך פעילויות הפיקוח

השונות כדי לחזק אצל הגופים המפוקחים את הבנת דיני הטיס החלים.<sup>2</sup> בנוסף, מקדמת רת"א המודעות לדיני הטיס וההכרות עמם בפעולות הסברה שונות, בכנסים וכדומה.

### 2.2.2.2. **דיווח על הפרות או על ליקויים פוטנציאליים** - במקרה שלמפקח רת"א

נודע על הפרה אפשרית של דיני הטיס או על ליקוי המהווה עילה לפעולה כלפי הרישיון, עליו, בין היתר, ליידע באופן המהיר ביותר את המפר הפוטנציאלי / בעל הרישיון על מנת שיוכל לנקוט פעולה מיידית כדי למנוע את ההפרה או לתקן הליקוי.

### 2.2.2.3. **אכיפה** - כאשר מתגלה כי התרחשה הפרה של דיני הטיס, או כאשר מתגלה

ליקוי לגבי בעל רישיון המהווה עילה לפעולה כלפי הרישיון, רת"א מוסמכת לנקוט בפעולת אכיפה.

## 2.2.3. לנקיטת פעולת אכיפה מספר מטרות קונקרטיות אפשריות:

### 2.2.3.1. **הרתעה מהפרות עתידיות** – מטרה זאת פועלת לא רק בהקשר של המפר

המסוים (הרתעה ספציפית) אלא שלהרתעה יש אפקט רוחבי, כללי, על גורמים מפוקחים שפועלים בהקשרים דומים להקשרו של אותו מפר (הרתעה כללית). להערכת רת"א, ההשפעה הרוחבית בענף התעופה האזרחית בישראל (שהוא ענף קטן יחסית, המתאפיין ברמת הכרות גבוהה בין כלל הפועלים במסגרתו), היא גבוהה.

### 2.2.3.2. **מניעת סיכון הנובע מליקוי בהפעלת הזכויות מכוח הרישיון** – מטרה זו

היא מטרה "צופה פני עתיד". במקרים בהם מתגלים ליקויים - אנושיים או טכניים, נקודתיים או מערכתיים, בפעולת בעל הרישיון - בין אם לליקויים

<sup>2</sup> יובהר כי מפקחי רת"א אינם אמונים על ייעוץ מקצועי לגופים המפוקחים.

GEN.ENF 3.0.201		GEN.ENF Handbook
<b>מדיניות אכיפה</b>		Revision #4
		4 March 2019
<p>מסמך זה הוא הנחייה מינהלית, כמשמעותה בהנחיית היועץ המשפטי לממשלה 1.0002; ככזה הוא מהווה כלל גמיש שקבע מנהל רת"א, לעצמו ולעובדי רת"א, כמנחה לעניין הפעלת סמכויותיהם השייכות לעניין, וקיימת אפשרות לסטות מהאמור בו במקרים המתאימים</p>		

נלוותה הפרה של דיני הטיס ובין אם לאו, על רת"א לנקוט פעולה שתבטיח, ככל האפשר, כי המשך הפעלת הזכויות מכוח הרישיון תבוצע בבטחה.

במקרים בהם מתגלה ליקוי שלא ניתן לתקנו, מניעת הסיכון הנובע מהליקוי יכול שתושג באמצעות הגבלה של רישיון לאותן פעילויות שניתן לבצע בבטחה במסגרת התנאים הקיימים. לעתים לא יהיה מנוס מביטול הרישיון לשם מניעת הסיכון הנובע מהליקוי כאמור.

### 2.2.3.3. פעולת מנע מידיית לשם שמירה על שלום הציבור, חיי אדם או רכוש –

כאשר הפרה או ליקוי שמתרחשים בפועל עולים כדי סיכון ממשי לשלום הציבור, חיי אדם או רכוש, מטרת פעולת האכיפה היא, בין השאר, למנוע סיכון כאמור באופן מידי.

### 2.2.4. ההחלטה איזו היא מטרת האכיפה העיקרית – או: אילו הן מטרות האכיפה

העיקריות – בנסיבות מקרה מסוים, נגזרת מבדיקה של מכלול נסיבות אותו מקרה, ומהחלטה מקצועית בדבר הצורך או האפשרות בתיקון ההתנהגות המפרה או הליקוי, בדבר הצורך בענישה לשם הרתעה (ספציפית וכללית) הולמים, ובדבר האיזון ביניהם.

### 2.2.5. אמצעי האכיפה העומדים לרשות רת"א הם מגוונים, וניתן להשיג את כל אחת

מהמטרות לעיל או שילוב שלהן באמצעות אכיפה שונים. בכל מקרה יש לשקול מהו אמצעי האכיפה ההולם ביותר בנסיבות העניין. לשם כך מפורטת מדיניות האכיפה של רת"א בסעיף 4 להלן.

## 2.3. הגדרות (באם ישים)

למונחים אלה המשמשים בנוהל זה, תהא המשמעות שלהלן:

### 2.3.1. "אירוע" – מכלול נסיבות ממנו עולה חשד לצורך בנקיטת פעולת אכיפה כלהלן:

#### 2.3.1.1. הפרה של דיני הטיס;

GEN.ENF 3.0.201		GEN.ENF Handbook
מדיניות אכיפה		Revision #4
		4 March 2019
<p>מסמך זה הוא הנחייה מינהלית, כמשמעותה בהנחיית היועץ המשפטי לממשלה 1.0002; ככזה הוא מהווה כלל גמיש שקבע מנהל רת"א, לעצמו ולעובדי רת"א, כמנחה לעניין הפעלת סמכויותיהם השייכות לעניין, וקיימת אפשרות לסטות מהאמור בו במקרים המתאימים</p>		

2.3.1.2. עילה לביטול, הגבלה, התלייה או סירוב לחדש רישיון שניתן לפי חוק הטיס כלהלן:

2.3.1.2.1 הרישיון ניתן על יסוד מידע כוזב, או על יסוד מידע שגוי, שיש יסוד

סביר להניח שאילו היה ידוע למנהל לא היה ניתן;

2.3.1.2.2 חדל להתקיים תנאי מהתנאים לקבלת הרישיון;

2.3.1.2.3 בעל הרישיון הפר הוראת גורם ביטחוני מוסמך החלה לגביו;<sup>3</sup>

2.3.1.2.4 בעל הרישיון הורשע בעבירה, שלדעת המנהל, מפאת מהותה,

חומרתה או נסיבותיה, אין הוא ראוי להחזיק ברישיון;

2.3.1.2.5 לעניין רישיון עובד טיס (נוסף על העילות המנויות לעיל) – עובד

הטיס גילה חוסר מיומנות, כישורים לקויים או ידע מקצועי חסר

במילוי תפקידו באופן העלול לפגוע בבטיחות התעופה.

2.3.1.3. עילה לביטול, הגבלה, התלייה או סירוב לחדש רישיון הפעלה מסחרית או

היתר הפעלה שניתנו לפי חוק הרישוי כלהלן:

2.3.1.3.1 הפעלת כלי הטיס אינה מתנהלת בהתחשבות הראויה בצרכי

הציבור;

2.3.1.3.2 פגיעה בהסדר משק התעופה או בתכנונו;

2.3.1.3.3 פגיעה בביטחון המדינה ;

2.3.1.3.4 הרישיון המסחרי אינו תואם הסכם בין-לאומי בענייני תעופה

אזרחית שבין ישראל לבין מדינת-חוץ;

<sup>3</sup> הוראת גורם ביטחוני מוסמך מוגדרת בסעיף 1 לחוק הטיס "הנחיה מקצועית לפי סעיף 10 לחוק הסדר הביטחון בגופים ציבוריים, התשנ"ח – 1998". הכוונה היא להנחיות האבטחה שניתנות על ידי משטרת ישראל והשב"כ (כל גורם בתחומי אחריותו וסמכותו לפי החוק האמור), לחברות התעופה ישראליות ולרש"ת.

GEN.ENF 3.0.201		GEN.ENF Handbook
מדיניות אכיפה		Revision #4
		4 March 2019
<p>מסמך זה הוא הנחייה מינהלית, כמשמעותה בהנחיית היועץ המשפטי לממשלה 1.0002; ככזה הוא מהווה כלל גמיש שקבע מנהל רת"א, לעצמו ולעובדי רת"א, כמנחה לעניין הפעלת סמכויותיהם השייכות לעניין, וקיימת אפשרות לסטות מהאמור בו במקרים המתאימים</p>		

2.3.1.3.5 השימוש ברישיון עלול להביא לתחרות בלתי הוגנת בענף התעופה האזרחית בשל קביעת מחיר לשירותי תעופה הנמוך מן המחיר ההוגן.

2.3.1.4. עילה לבטל, להתלות עד לקיום תנאים, להגביל או לסרב לחדש רישיון רדיו שניתן לפי פקודת הטלגרף כלהלן:

2.3.1.4.1 הרישיון ניתן על יסוד מידע כוזב, שגוי, מטעה או חלקי;

2.3.1.4.2 חדל להתקיים תנאי מהתנאים למתן הרישיון או לחידושו לפי סעיף 4 לפקודת הטלגרף;

2.3.1.4.3 בעל הרישיון הפר הוראה מהותית מהוראות לפי פקודת הטלגרף או תנאי מהותי מתנאי הרישיון;

2.3.1.4.4 טעמים שבטובת הציבור.

2.3.2 "בעל הסמכות" - המנהל או מי שהוא אצל לו את סמכותו לעניין נקיטה בפעולת אכיפה, כמפורט בנספח.<sup>4</sup>

2.3.3 "דיני הטיס" –

2.3.3.1. חוק הטיס התשע"א – 2011, תקנות הטיס, הוראות תעבורה אווירית<sup>5</sup>,

הוראות שעה דחופות, והוראות מינהל כגון רישיונות, אישורים או פטורים שניתנו מכוחם.

<sup>4</sup> כאמור בסעיף 2.1.6 חלק מסמכויות האכיפה לפי חוק הרישוי: הסמכות לבטל, להתלות או להגביל רישיון הפעלה מסחרית לפי חוק הרישוי, נתונות לשר התחבורה והוא בעל הסמכות בעניין.  
<sup>5</sup> הוראות התעבורה האווירית ניתנות לפי סעיף 82 ו-92 לחוק הטיס ומפורסמות בפרסומי המידע התעופתי לפי סעיף 84 לחוק הטיס. הוראות אלה ניתנות על ידי מנהל רת"א והן נוגעות, בעיקר, לנושאים אלה: (1) הגדרת אזורי המרחב האווירי האזרחי, בהתאם לשירותי נת"א הניתנים בהם וסוגי הטיסות שניתן לקיים בהם; (2) נתיבי הטיסה במרחב האווירי האזרחי; (3) גישה אווירית לשדות תעופה ולמנחתים ועזיבתם; (4) אזורי המתנה אוויריים; (5) תנועה קרקעית בתחום שדות תעופה ומנחתים; (6) שימוש במיתקני עזר לטיסה; (7) אזורי 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; ובעניין כלי רחיפה: (1) גישה אווירית למנחתים של כלי רחיפה ממונעים, תנועתם הקרקעית

GEN.ENF 3.0.201		GEN.ENF Handbook
מדיניות אכיפה		Revision #4
		4 March 2019
<p>מסמך זה הוא הנחייה מינהלית, כמשמעותה בהנחיית היועץ המשפטי לממשלה 1.0002; ככזה הוא מהווה כלל גמיש שקבע מנהל רת"א, לעצמו ולעובדי רת"א, כמנחה לעניין הפעלת סמכויותיהם השייכות לעניין, וקיימת אפשרות לסטות מהאמור בו במקרים המתאימים</p>		

2.3.3.2. חוק רישוי שירותי התעופה, התשכ"ג – 1963, תקנות רישוי שירותי תעופה והוראות מינהל (כגון רישיון הפעלה מסחרית, היתר הפעלה, מינוי מוביל נקוב וכיו"ב) שניתנו מכוחו.

2.3.3.3. לגבי תחנה בכלי טיס - פקודת הטלגרף האלחוטי [נוסח משולב], התשמ"ב – 1982 והוראות שנקבעו לפיה, לרבות הוראות מינהל כגון רישיונות, אלא אם כן נקבע אחרת לפי נוהל זה.

2.3.4. "הפרה" - מעשה או מחדל של מפר לכאורי המנוגד להוראה, תנאי או מגבלה שנקבעו בדיני הטיס.

2.3.5. "החוק" או "חוק הטיס" - חוק הטיס, התשע"א-2011.

2.3.6. "חוק הרישוי" – חוק רישוי שירותי התעופה, התשכ"ג – 1963.

2.3.7. "היועץ המשפטי" –

2.3.7.1. לעניין הליכי אכיפה לפי חוק הטיס או לפי פקודת הטלגרף האלחוטי - היועץ המשפטי של רת"א או מי מטעמו.

2.3.7.2. לעניין הליכי אכיפה לפי חוק הרישוי - היועץ המשפטי של רת"א או מי מטעמו, בתיאום עם היועץ המשפטי של משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, או מי מטעמו.

2.3.8. "ליקוי" - כשל, תקלה או כל פגם אחר המתקיימים לגבי בעל רישיון ומהווים עילה לפעולה כלפי הרישיון כמפורט בסעיפים 2.3.1.2, 2.3.1.3 ו- 2.3.1.4.

2.3.9. "המנהל" - מנהל רשות התעופה האזרחית.

2.3.10. "מכתב תיעוד הפרה או ליקוי" - מכתב מאת בעל הסמכות למפר, הנשמר בתיקו של המפר ברת"א, ומתעד הפרה שביצע המפר או ליקוי שיוחס לו.

במנחתים ועזיבתם את המנחתים; (2) אזורי פעילות לכלי רחיפה ממונעים ונתיבים למעבר בין אזורי פעילות כאמור; (3) אזורים מסוכנים, מוגבלים או אסורים להפעלת כלי רחיפה

GEN.ENF 3.0.201		GEN.ENF Handbook
מדיניות אכיפה		Revision #4
		4 March 2019
<p>מסמך זה הוא הנחייה מינהלית, כמשמעותה בהנחיית היועץ המשפטי לממשלה 1.0002; ככזה הוא מהווה כלל גמיש שקבע מנהל רת"א, לעצמו ולעובדי רת"א, כמנחה לעניין הפעלת סמכויותיהם השייכות לעניין, וקיימת אפשרות לסטות מהאמור בו במקרים המתאימים</p>		

2.3.11. "מפר/ מפר לכאורי" - מי שכפועל יוצא מבירור נסיבות אירוע יכול להיות נתון לפעולת אכיפה לפי חוק, בין בשל הפרה של דיני הטיס ובין בשל ליקוי המיחוס לו.

### 2.3.12. "פעולת אכיפה לפי חוק" -

2.3.12.1. הפעלת סמכות המנהל לפי סעיף 38, 51(ג), 53(ד), 63(ה), 64(ג) או 87(ג) לחוק הטיס או לפי פרק י' לחוק הטיס.

2.3.12.2. הפעלת סמכות המנהל לפי סעיפים 4ז, 4ח או פרק ז' לפקודת הטלגרף.

2.3.12.3. הפעלת סמכות השר לפי סעיפים 3 או 8 לחוק הרישוי, והפעלת סמכות המנהל לפי סעיף 8(ג) לחוק הרישוי, או לפי סעיף 10א לחוק הרישוי.

2.3.13. "פעולת תיקון" - הפעלת סמכות המנהל להתלות רישיון לשם תיקון ליקויים, להגביל רישיון או לבטלו, לפי סעיף 38, 51(ג), 53(ד), 63(ה), 64(ג) או 87(ג) לחוק הטיס, שתכליתה מניעת סיכון הנובע מליקוי בהפעלת הזכויות מכוח הרישיון.

2.3.14. "פקודת הטלגרף" - פקודת הטלגרף האלחוטי [נוסח חדש], התשל"ב-1972;

2.3.15. "רישיון" – כל אחד מאלה:

2.3.15.1. רישיון עובד טיס, לרבות הגדר ברישיון כאמור שניתן לפי סעיף 3 לחוק הטיס;

2.3.15.2. אישור רישיון שניתן לפי סעיף 4 לחוק הטיס;

2.3.15.3. רישיון להפעלת בית ספר לעובדי טיס שניתן לפי סעיף 14 לחוק הטיס;

2.3.15.4. אישור תכנית הדרכה שניתן לפי סעיף 16 לחוק הטיס;

2.3.15.5. רישיון הפעלה אווירית, לרבות מפרטי הפעלה, שניתנו לפי סעיף 18 לחוק הטיס;

2.3.15.6. רישיון להפעלת מכון בדיק, לרבות הגדר ברישיון כאמור, שניתן לפי סעיף 22 לחוק הטיס;



GEN.ENF 3.0.201		GEN.ENF Handbook
מדיניות אכיפה		Revision #4
		4 March 2019
<p>מסמך זה הוא הנחייה מינהלית, כמשמעותה בהנחיית היועץ המשפטי לממשלה 1.0002;  ככזה הוא מהווה כלל גמיש שקבע מנהל רת"א, לעצמו ולעובדי רת"א, כמנחה לעניין הפעלת  סמכויותיהם השייכות לעניין, וקיימת אפשרות לסטות מהאמור בו במקרים המתאימים</p>		

2.3.15.7. אישור לביצוע פעולות בדק באופן עצמי שניתן לפי סעיף 23(א)(2) לחוק

הטיס;

2.3.15.8. רישיון להפעלת יחידת נת"א, שניתן לפי סעיף 27 לחוק הטיס;

2.3.15.9. רישיון להפעלת שדה תעופה או מנחת שניתן לפי סעיף 32 לחוק הטיס;

2.3.15.10. אישור להפעלת מיתקן עזר לטיסה שניתן לפי סעיף 35 לחוק

הטיס;

2.3.15.11. תעודת סוג ותעודת סוג תוספת שניתנו לפי סעיף 51 לחוק הטיס;

2.3.15.12. רישיון ייצור ובכלל זה תעודת יצרן, תעודת יצרן חלקים ואישור

פריט אווירונאוטי שניתנו לפי סעיף 53 לחוק הטיס;

2.3.15.13. תעודת כושר טיסה שניתנה לפי סעיף 63 לחוק הטיס;

2.3.15.14. תעודת רעש שניתנה לפי סעיף 64 לחוק הטיס;

2.3.15.15. רישיון להפעלה מסחרית של כלי רחיפה ורישיון לעסוק בהדרכה

להפעלת כלי רחיפה שניתנו לפי סעיף 87 לחוק הטיס;

2.3.15.16. רישיון להפעלה מסחרית של כלי טיס שניתן לפי סעיף 2 לחוק

הרישוי (להלן – **רישיון הפעלה מסחרית**);

2.3.15.17. היתר הפעלה שניתן לפי סעיף 8 לחוק הרישוי;

2.3.15.18. רישיון רדיו.

2.3.16. "רישיון רדיו" – כל אחד מאלה -

2.3.16.1. רישיון לעניין הקמה או החזקה של תחנה בכלי טיס שניתן לפי סעיף 4n

לפקודת הטלגרף.

2.3.16.2. רישיון לעניין הפעלה של תחנה בכלי טיס שניתן לפי סעיף 4n לפקודת

הטלגרף (תעודת RT).

GEN.ENF 3.0.201		GEN.ENF Handbook
<b>מדיניות אכיפה</b>		Revision #4
		4 March 2019
<p>מסמך זה הוא הנחייה מינהלית, כמשמעותה בהנחיית היועץ המשפטי לממשלה 1.0002; ככזה הוא מהווה כלל גמיש שקבע מנהל רת"א, לעצמו ולעובדי רת"א, כמנחה לעניין הפעלת סמכויותיהם השייכות לעניין, וקיימת אפשרות לסטות מהאמור בו במקרים המתאימים</p>		

2.3.17. **"תחנה בכלי טיס"** - תחנת אלחוט בכלי טיס, לרבות תחנת הטסה של כלי טיס מוטס מרחוק, שהמכשירים האלחוטיים הכלולים בה משרדים או קולטים בתחום התדרים המשמש לתעופה אזרחית, בלבד.

### 2.3.18. **"תקנות ההפחתה"** –

2.3.18.1. תקנות הטיס (הפחתה של סכום עיצום כספי ופריסת תשלומים), התשע"א – 2011.

2.3.18.2. תקנות רישוי שירותי התעופה (הפחתה של סכום עיצום כספי ופריסת תשלומים), התשע"א – 2011.

2.3.18.3. התוספת השנייה לפקודת הטלגרף.

## 3. **חומר עזר וטפסים**

### 3.1. **חומר רקע - אמצעי האכיפה העומדים לרשות רת"א**

בחלק זה יפורטו אמצעי האכיפה העומדים לרשות רת"א לפי דיני הטיס, ומשמעותם.

#### 3.1.1. הליך פלילי

3.1.1.1. סעיף 142(א) לחוק הטיס קובע ענישה פלילית בגין עבירות על הוראות חוק הטיס ותקנות לפיו, שעונשן עד שנת מאסר.

3.1.1.2. סעיף 142(ב) עד (ג) קובע ענישה פלילית מחמירה יותר – של שלוש או חמש שנות מאסר במקרים של:

3.1.1.2.1. ביצוע של פעולה הטעונה רישוי לפי חוק הטיס ללא רישיון כללי;

3.1.1.2.2. פגיעה במיתקני עזר לטיסה או שיבוש השידור מהם;

3.1.1.2.3. עבירות הקשורות בהובלת חומרים מסוכנים בכלי טיס;

3.1.1.2.4. הפעלת כלי טיס או כלי רחיפה באופן שיש בו לגרום סכנה לחיי

אדם;

GEN.ENF 3.0.201		GEN.ENF Handbook
מדיניות אכיפה		Revision #4
		4 March 2019
<p>מסמך זה הוא הנחייה מינהלית, כמשמעותה בהנחיית היועץ המשפטי לממשלה 1.0002; ככזה הוא מהווה כלל גמיש שקבע מנהל רת"א, לעצמו ולעובדי רת"א, כמנחה לעניין הפעלת סמכויותיהם השייכות לעניין, וקיימת אפשרות לסטות מהאמור בו במקרים המתאימים</p>		

3.1.1.2.5 נוסעים בכלי טיס המתפרעים באופן העלול לסכן את בטחון כלי הטיס או בני אדם שבו;

3.1.1.2.6 שימוש בסמים או באלכוהול בניגוד להוראות חוק הטיס.

חלק מעבירות אלה (למשל, ביצוע פעולה טעונה רישוי ללא רישיון כלל או שימוש בסמים ובאלכוהול) נקבעו כעבירות פליליות בלבד, ולא נקבעו כהפרות רגולטוריות שניתן להטיל בגינן עיצום כספי.

3.1.1.3. סעיף 11 לחוק הרישוי קובע כי הפעלת כלי טיס ללא רישיון הפעלה מסחרית או בניגוד לתנאיו היא עבירה פלילית.

3.1.1.4. פרק ח' לפקודת הטלגרף קובע שורה של מעשים, כגון הפעלת מכשיר אלחוטי בלא רישיון, שהם עבירה פלילית.

3.1.1.5. מפקחי רת"א לא הוסמכו לבצע חקירות פליליות, ורת"א אינה מגישה כתבי אישום בעבירות כאמור, אלא שבמקרים כאלה על רת"א להגיש תלונה במשטרה. המשך ההליך נתון לאחריותם ושיקול דעתם של גורמי החקירה והתביעה הפליליים (פרקליטות המדינה או המשטרה) ויכול שימשיך בחקירה פלילית, בהגשת כתב אישום כנגד העבריין הלכאורי ובניהול משפט פלילי.

### 3.1.2. עיצום כספי

3.1.2.1. עיצום כספי הוא הטלת חיוב כספי על מי שהמנהל מצא כי הפר את דיני הטיס, לשלם לאוצר המדינה סכום כספי קצוב, כמוגדר בחוק.

העיצום הכספי אינו פלילי – הטלת עיצום כספי אינה כרוכה בקלון המאפיין הרשעה בפלילים ואינה נרשמת במירשם הפלילי המקוים לפי חוק המירשם הפלילי ותקנת השבים, התשמ"א-1981.

3.1.2.2. עיצום כספי לפי חוק הטיס:

3.1.2.2.1 בפרק י' לחוק הטיס נקבע מנגנון המסמיך את המנהל להטיל עיצומים כספיים בשל הפרות של חוק הטיס, הפרות של חוק הטיס

GEN.ENF 3.0.201		GEN.ENF Handbook
מדיניות אכיפה		Revision #4
		4 March 2019
<p>מסמך זה הוא הנחייה מינהלית, כמשמעותה בהנחיית היועץ המשפטי לממשלה 1.0002; ככזה הוא מהווה כלל גמיש שקבע מנהל רת"א, לעצמו ולעובדי רת"א, כמנחה לעניין הפעלת סמכויותיהם השייכות לעניין, וקיימת אפשרות לסטות מהאמור בו במקרים המתאימים</p>		

המשנה שהותקנה מכוחו (תקנות הטיס, הוראות תעבורה אווירית, הוראות שעה דחופות) והפרות של הוראות מינהל שהוצאו מכוחו (כגון רישיונות, אישורים ופטורים).

### 3.1.2.2.2 העיצום הכספי יכול שיהיה מוטלים על כל סוגי הגורמים המוסדרים

לפי חוק הטיס והם:

- א. עובדי טיס ואנשי צוות;
- ב. בעלי רישיונות להפעלת בתי ספר לעובדי טיס;
- ג. מפעילים אוויריים (בהפעלה מסחרית - חברות תעופה; בהפעלה כללית - בעלי כלי טיס וחוכריהם);
- ד. בעלי רישיונות להפעלה אווירית;
- ה. בעלי רישיונות להפעלת מכון בדק;
- ו. בעלי רישיונות להפעלת יחידת נת"א;
- ז. בעלי רישיונות להפעלת שדה תעופה או מנחת;
- ח. בעלי רישיונות ייצור;
- ט. בעלי רישיונות להפעלת כלי רחיפה למיניהם.

### 3.1.2.2.3 העיצום הכספי המרבי שניתן להטיל בגין כל הפרה תלוי בזכות

המפר ובמהות ההפרה - בסימן א' לפרק י' לחוק הטיס נקבע סכום העיצום הבסיסי לכל מפר (לפי סוגי המפרים כמפורט בסעיף קטן (ג)), ונקבעו ההפרות השונות שבשלהן רשאי המנהל להטיל עיצומים כספיים, והעיצום הכספי (כשיעור מסכום העיצום הבסיסי) שיש להטיל בשל כל הפרה.

### 3.1.2.2.4 בסימן ב' לפרק י' לחוק הטיס נקבעו ההליכים שיש לקיים לצורך

הטלת עיצום כספי ולאחר הטלתו, וכן הוראות לעניין תשלומם וגבייתו.

GEN.ENF 3.0.201		GEN.ENF Handbook
מדיניות אכיפה		Revision #4
		4 March 2019
<p>מסמך זה הוא הנחייה מינהלית, כמשמעותה בהנחיית היועץ המשפטי לממשלה 1.0002; ככזה הוא מהווה כלל גמיש שקבע מנהל רת"א, לעצמו ולעובדי רת"א, כמנחה לעניין הפעלת סמכויותיהם השייכות לעניין, וקיימת אפשרות לסטות מהאמור בו במקרים המתאימים</p>		

### 3.1.2.3. עיצום כספי לפי חוק הרישוי:

#### 3.1.2.3.1 בסעיף 10א לחוק הרישוי נקבע מנגנון המסמך את המנהל להטיל

עיצומים כספיים בשל הפרות של חוק הרישוי ובעיקרן:

א. הפעלה מסחרית של כלי טיס ללא רישיון הפעלה מסחרית,

או ללא היתר הפעלה;

ב. הפרת תנאי שקבע השר ברישיון הפעלה מסחרית לפי חוק

הרישוי או הפרת תנאי שקבע המנהל בהיתר הפעלה לפי

חוק הרישוי;

ג. הפרת הוראות לפי חוק הרישוי הקשורות להחלפת נציג.

#### 3.1.2.3.2 עיצום כספי לפי חוק הרישוי יכול שיהיה מוטל על מפעילים אווריים

מסחריים ישראלים וזרים שפעילותם מוסדרת לפי חוק הרישוי. גם

במקרה זה העיצום הכספי המרבי שניתן להטיל בגין כל הפרה תלוי

בהקשר הקונקרטי של ההפרה - זהות המפר ומהות ההפרה.

הסכום הבסיסי שניתן להטיל בהקשר של כל מפר כאמור נקבע

בסעיף 10א(א) לחוק הרישוי. בנוסף, לצד כל הפרה נקבע העיצום

הכספי (כשיעור מסכום העיצום הבסיסי) שיש להטיל בשל כל

הפרה.

#### 3.1.2.3.3 לעניין המנגנון להטלת עיצום כספי לפי חוק הרישוי, סעיף 10א לחוק

הרישוי מפנה לסעיף 150 (הפרה נמשכת והפרה חוזרת) ולסימן ב'

(הטלת עיצום כספי ותשלומו) לחוק הטיס.

### 3.1.2.4. עיצום כספי לפי פקודת הטלגרף:

#### 3.1.2.4.1 עיצום כספי לפי פקודת הטלגרף יכול שיהיה מוטל על בעל רישיון

רדיו. העיצום הכספי המרבי שניתן להטיל בגין כל הפרה תלוי, בין

היתר, במהות ההפרה ובשאלה אם מדובר במפר שהוא יחיד או

במפר שהוא תאגיד (סעיף 6ה לפקודת הטלגרף ובתוספת

הראשונה לפקודת הטלגרף).

GEN.ENF 3.0.201		GEN.ENF Handbook
מדיניות אכיפה		Revision #4
		4 March 2019
<p>מסמך זה הוא הנחייה מינהלית, כמשמעותה בהנחיית היועץ המשפטי לממשלה 1.0002; ככזה הוא מהווה כלל גמיש שקבע מנהל רת"א, לעצמו ולעובדי רת"א, כמנחה לעניין הפעלת סמכויותיהם השייכות לעניין, וקיימת אפשרות לסטות מהאמור בו במקרים המתאימים</p>		

3.1.2.4.2 סעיף 16 לפקודת הטלגרף מסמך את המנהל להטיל עיצום כספי בשיעור של פי 1.5 מהסכום הקבוע לעניין ההפרה אם היה לו יסוד סביר להניח כי אדם הפר הוראה מההוראות לפי פקודת הטלגרף בנסיבות מחמירות, קרי: "הפרה שלנוכח התמשכותה, עוצמתה או היקפה עלולה לגרום להפרעה אלחוטית משמעותית לתדרי רדיו שהוקצו למערכת הביטחון או לשימושי תעופה אזרחית או שיש בה כדי לסכן את שלום הציבור".

3.1.2.4.3 לעניין המנגנון להטלת עיצום כספי לפי פקודת הטלגרף, סעיפים 16 עד 18 לפקודת הטלגרף קובעים מנגנון זהה בעיקרו לזה שלפי חוק הטיס: הודעה על כוונת חיוב, זכות טיעון, החלטת המנהל ודרישת תשלום וכן הוראות מקבילות לעניין הפרה נמשכת והפרה חוזרת (סעיף 6 לפקודת הטלגרף), לעניין סכומים מופחתים (סעיף 6 לפקודת הטלגרף) ועוד.

#### 3.1.2.5. הפחתת סכום עיצום כספי

3.1.2.5.1 הפחתת סכום העיצום הכספי, הן על הפרות הנובעות מחוק הטיס, הן על הפרות הנובעות מחוק הרישוי והן על הפרות הנובעות מפקודת הטלגרף, אפשרית רק לפי הוראות תקנות ההפחתה, בהתאם לעילות ההפחתה הקבועות בהן ושיעורי ההפחתה המרביים שנקבעו לצד על עילה.

#### 3.1.2.6. עיצום בגין הפרות נפרדות והפרות נמשכות:

3.1.2.6.1 ישנן הפרות מסוימות שחזרה עליהן נחשבת כביצוע הפרות נפרדות. מצד שני ישנן הפרות שחזרה עליהן נחשבת כהפרה נמשכת.

על פי מהותה, "הפרה נמשכת" היא הפרה שבה הרכיב ההתנהגותי לא התמצה ולא הושלם עם ביצוע מעשה ההפרה, והוא מתאפיין בהמשכות עד לעצירתו על ידי אירוע מפסיק הקוטע את תהליך

GEN.ENF 3.0.201		GEN.ENF Handbook
מדיניות אכיפה		Revision #4
		4 March 2019
<p>מסמך זה הוא הנחייה מינהלית, כמשמעותה בהנחיית היועץ המשפטי לממשלה 1.0002; ככזה הוא מהווה כלל גמיש שקבע מנהל רת"א, לעצמו ולעובדי רת"א, כמנחה לעניין הפעלת סמכויותיהם השייכות לעניין, וקיימת אפשרות לסטות מהאמור בו במקרים המתאימים</p>		

התמשכותו, כאשר המניין הטבעי של משך זה הוא בימים. סיווגה של הפרה כנמשכת אינו מותנה באמירה מפורשת של החוק, אלא הוא נגזר מאופייה של ההפרה ובמיוחד ממהות הרכיב ההתנהגותי שבה. כך למשל, בעל רישיון המפעיל את רישונו מבלי שהוא מעסיק אדם מתאים בתפקיד שנקבע כתפקיד חובה בדיני הטיס, מבצע הפרה שנמשכת באופן רציף מידי יום, עד להעסקת אותו בעל תפקיד לפי דיני הטיס. לעומת זאת, הפרה שאחת מיסודותיה היא הפעלת כלי טיס מסתיימת עם נחיתת כלי הטיס, וכאשר היא מבוצעת שוב בטיסה נוספת הרי שמדובר בהפרות נפרדות.

3.1.2.6.2 העיצום הכספי שניתן להטיל בגין כל יום נוסף של הפרה נמשכת הוא 2% מסכום העיצום המרבי בגין אותה הפרה (סעיף 150(א) לחוק הטיס).

3.1.2.6.3 מבחינת סכום העיצום, יש משקל למקרה של "הפרה חוזרת". התנאים לכך שהפרה "חדשה" תיחשב כ"הפרה חוזרת" לעניין הטלת עיצום בשיעור של 150% הינם כי :

א. הוטל על המפר בעבר עיצום כספי, או שהמפר הורשע בעבר בפסק דין פלילי, בביצוע הפרה של אותה הוראת חוק (להלן – ההפרה הקודמת);

ב. ההפרה הקודמת בוצעה בשנה וחצי שלפני ההפרה החדשה, ולעניין פקודת הטלגרף - שנתיים שלפני ההפרה החדשה.

### 3.1.3 פעולה במישור הרישיון

#### 3.1.3.1 ביטול רישיון

3.1.3.1.1 משמעות הביטול הנה כי לרישיון אין עוד תוקף וכי הוא חדל להתקיים, ואין למי שמחזיק בו יכולת להפעיל את הזכויות שמכוחו.

GEN.ENF 3.0.201		GEN.ENF Handbook
מדיניות אכיפה		Revision #4
		4 March 2019
<p>מסמך זה הוא הנחייה מינהלית, כמשמעותה בהנחיית היועץ המשפטי לממשלה 1.0002; ככזה הוא מהווה כלל גמיש שקבע מנהל רת"א, לעצמו ולעובדי רת"א, כמנחה לעניין הפעלת סמכויותיהם השייכות לעניין, וקיימת אפשרות לסטות מהאמור בו במקרים המתאימים</p>		

תוקפו של רישיון שבוטל אינו חוזר מאליו בחלוף תקופה או בהתקיים תנאי מסוים. בעל רישיון שרישיונו בוטל יכול להגיש בקשה לקבלת רישיון חדש, ולעבור את כל התהליך הכרוך בכך, כאילו ביקש רישיון כאמור לראשונה (לרבות הכשרות עיוניות ומעשיות, בחינות ועוד).

3.1.3.1.2 ככלל, לשם עמידה בדרישות הניסיון המעשי הנדרשות במסגרת קבלת הרישיון ניתן להסתמך על ניסיון שהצטבר תחת הרישיון שבוטל.

3.1.3.1.3 לגבי עובד טיס שרישיונו בוטל קיימת הוראה מיוחדת לפיה הוא לא יגיש בקשה לרישיון חדש מהסוג שבוטל אלא לאחר שחלפה שנה ממועד הביטול כאמור (סעיף 40 לחוק הטיס).

3.1.3.1.4 לגבי בעל רישיון רדיו קיימת הוראה דומה לפיה הוא לא יוכל להגיש בקשה חדשה לרישיון מהסוג שבוטל אלא לאחר שחלפה שנה ממועד הביטול כאמור (סעיף 42(ב) לפקודת הטלגרף).

### 3.1.3.2 הגבלת רישיון

3.1.3.2.1 משמעות ההגבלה הנה שינוי תנאי הרישיון. פעילות שהותרה לבעל הרישיון לפני הגבלתו אינה מותרת עוד (לדוגמא - הגבלת בעל רישיון טיס מלבצע טיסות לילה; הגבלת בעל רישיון הפעלת מכון בדיק מלספק שירותי בדיק לרכיב מסוים; הגבלת כמות תדירויות טיסה המותרת בהיתר הפעלה).

3.1.3.2.2 כאשר ההגבלה היא לצמיתות, הרי שאותה פעילות אסורה באופן קבוע.

3.1.3.2.3 כאשר ההגבלה זמנית, הרי שאותה פעילות נאסרת למשך זמן מוגבל, כאמור בהחלטת ההגבלה.



GEN.ENF 3.0.201		GEN.ENF Handbook
מדיניות אכיפה		Revision #4
		4 March 2019
<p>מסמך זה הוא הנחייה מינהלית, כמשמעותה בהנחיית היועץ המשפטי לממשלה 1.0002; ככזה הוא מהווה כלל גמיש שקבע מנהל רת"א, לעצמו ולעובדי רת"א, כמנחה לעניין הפעלת סמכויותיהם השייכות לעניין, וקיימת אפשרות לסטות מהאמור בו במקרים המתאימים</p>		

### 3.1.3.3. התליית רישיון

3.1.3.3.1 משמעות ההתליה הנה שהרישיון חדל באופן זמני, כולו או חלק ממנו, להיות בעל תוקף. בזמן שהרישיון או החלקים ממנו מותלים לא ניתן להפעיל את הזכויות שמכוחו, או מכוח החלק המותלה.

3.1.3.3.2 התליית רישיון יכולה להיות עד לקיום תנאים מסוימים – התליה לשם תיקון ליקויים, או לתקופה קצובה (שתקופה אינו מותנה בקיום תנאים) – שהיא עונשית במהותה.

3.1.3.3.3 בנוסף, קיימת התליה דחופה לפי סעיף 38(ד) לחוק הטיס – כאשר מתקיימת עילה להתליית רישיון לפי סעיף 38(א) או (ב) ומנהל רת"א סבור כי קיים צורך דחוף להתליית הרישיון לשם הגנה מידית על שלום הציבור.

3.1.3.3.4 משך ההתלייה: משך הזמן שבו הרישיון מותלה מפורט בהחלטה על ההתליה. משך ההתליה מוגדר בימים, שבועות או חודשים, או עד לקיום תנאי, אך לא יותר משנה. התליית רישיון מסתיימת בהתקיים הנסיבות להלן:

- א. בהתלייה לתקופה קצובה - חלפה תקופת ההתליה;
- ב. בהתלייה לשם ביצוע פעולות מתקנות – בוצעו הפעולות המתקנות שעד להשלמתן נקבעה ההתליה;
- ג. בהתלייה משולבת (לתקופה קצובה ולביצוע פעולות מתקנות) – כאמור בהחלטה עצמה;
- ד. בהתלייה דחופה לפי סעיף 38(ד) – עד לקבלת החלטה אחרת בעניינו של בעל הרישיון או כאמור בהחלטה עצמה (ראו סעיף 4.3.5).

### 3.1.3.4. סירוב לחדש רישיון

GEN.ENF 3.0.201		GEN.ENF Handbook
מדיניות אכיפה		Revision #4
		4 March 2019
<p>מסמך זה הוא הנחייה מינהלית, כמשמעותה בהנחיית היועץ המשפטי לממשלה 1.0002; ככזה הוא מהווה כלל גמיש שקבע מנהל רת"א, לעצמו ולעובדי רת"א, כמנחה לעניין הפעלת סמכויותיהם השייכות לעניין, וקיימת אפשרות לסטות מהאמור בו במקרים המתאימים</p>		

3.1.3.4.1 תוקף של חלק מהרישיונות הניתנים לפי דיני הטיס קצוב לתקופה (למשל, רישיון אישי לטכנאי בדק כלי טיס, רישיון הפעלה אווירית, תעודת כושר טיסה, היתר הפעלה).

3.1.3.4.2 המשמעות המעשית של סירוב לחדש רישיון כמוה כביטול הרישיון. כלומר, הרישיון איננו בתוקף ולשם חידושו צריך לעבור תהליך מלא של רישוי מחדש.

3.1.3.4.3 מבחינה משפטית, ביטול רישיון קיים (ביטול זכויות קיימות) פוגעני יותר מאשר סירוב לחדש רישיון, שכן במקרה של חידוש רישיון אין לבעל הרישיון "זכות קנויה" שהרישיון ימשיך ויהיה בתוקף.

#### 3.1.4. מכתב תיעוד הפרה או ליקוי

3.1.4.1. מכתב תיעוד הפרה או ליקוי מאת בעל הסמכות הרלבנטי, אפשרי רק בנסיבות בהן הוכח קיומה של הפרה או ליקוי, וקיימת סמכות פורמלית להטיל עיצום כספי או לנקוט פעולה כלפי הרישיון.

3.1.4.2. תיעוד הפרה או ליקוי במכתב שישמר בתיק המפר, חלף נקיטת אמצעי אכיפה לפי החוק, היא מכוח סמכויות הרישוי והפיקוח הנתונות לרת"א, ומתוך כך שהסמכות לנקוט פעולות אכיפה כוללת בתוכה גם את הסמכות להחליט על אי נקיטת פעולת אכיפה בתנאים מסוימים. ככזה, זהו אמצעי "לפנים משורת הדין".

3.1.4.3. במכתב תיעוד הפרה או ליקוי מובאות לתשומת ליבו של המפר נסיבות האירוע בו היה מעורב. המכתב קובע כי מעשהו או מחדלו של המפר הם בניגוד לדיני הטיס או מהווים ליקוי, וכי המפר נטל על עצמו את האחריות לביצוע ההפרה.

3.1.4.4. מכתב תיעוד הפרה או ליקוי יכול גם תיעוד על פעולות מתקנות כאשר קיימת הסכמה עם המפר לעניין פעולה מתקנת המקובלת על רת"א, שננקטה או שיש לנקוט בה תוך זמן סביר שייקבע.

GEN.ENF 3.0.201		GEN.ENF Handbook
מדיניות אכיפה		Revision #4
		4 March 2019
<p>מסמך זה הוא הנחייה מינהלית, כמשמעותה בהנחיית היועץ המשפטי לממשלה 1.0002; ככזה הוא מהווה כלל גמיש שקבע מנהל רת"א, לעצמו ולעובדי רת"א, כמנחה לעניין הפעלת סמכויותיהם השייכות לעניין, וקיימת אפשרות לסטות מהאמור בו במקרים המתאימים</p>		

3.1.4.5. כאשר מדובר בפעולות מתקנות בהן יש לנקוט לאחר קבלת המכתב, הוא יכול תנאי מפורש המפרט את התוצאה הפורמלית של אי עמידה בפעולות המתקנות – למשל, התליית רישיון.

### 3.1.5. התראה מינהלית (לעניין רישיון רדיו לפי פקודת הטלגרף)

3.1.5.1. התראה מינהלית אפשרית רק בנסיבות בהן הוכח קיומה של הפרה או ליקוי, וקיימת סמכות פורמלית להטיל עיצום כספי או לנקוט פעולה כלפי הרישיון.

3.1.5.2. התראה מינהלית ננקטת לפי סעיף 6טז לפקודת הטלגרף והיא מותנית, בין היתר, בכך שמתקיימות במפר ובהפרה נסיבות שקבע המנהל בנהלים.

3.1.5.3. נהלים אלה טעונים אישור היועץ המשפטי לממשלה, ומתווים למעשה את אופן הפעלת שיקול הדעת בהחלטה אם לנקוט באמצעי של התראה מינהלית חלף פעולת אכיפה אחרת.

3.1.5.4. ההליך של התראה מינהלית יבוא **במקום** שימוש במכתב תיעוד הפרה או ליקוי בהקשר הפרות לפי פקודת הטלגרף, היכן שהנסיבות השייכות לעניין מתקיימות.

3.1.5.5. בהתראה מינהלית מציין המנהל מהו המעשה המהווה את ההפרה, מודיע למפר הלכאורי כי עליו להפסיק את ההפרה וכי אם ימשיך בהפרה או יחזור עליה יהיה צפוי לעיצום כספי בשל הפרה נמשכת או הפרה חוזרת, לפי העניין. כן על המנהל לציין את זכותו של המפר הלכאורי לבקש את ביטול ההתראה לפי הוראות סעיף 6יז לפקודת הטלגרף.

3.1.5.6. למפר הלכאורי הזכות לפנות למנהל בכתב, בתוך 45 ימים ממסירת ההתראה לידי, בבקשה לבטל את ההתראה בשל אחד מאלה: המפר לא ביצע את ההפרה או שהמעשה המיוחס למפר אינו מהווה כלל הפרה.

3.1.5.7. קיבל המנהל בקשה לביטול התראה כאמור, רשאי הוא לבטל את ההתראה או לדחות את הבקשה לביטולה, ולמעשה להשאיר את ההתראה על כנה. בכל מקרה, החלטת המנהל תינתן בכתב, ותימסר למפר בצירוף נימוקים.

GEN.ENF 3.0.201		GEN.ENF Handbook
מדיניות אכיפה		Revision #4
		4 March 2019
<p>מסמך זה הוא הנחייה מינהלית, כמשמעותה בהנחיית היועץ המשפטי לממשלה 1.0002; ככזה הוא מהווה כלל גמיש שקבע מנהל רת"א, לעצמו ולעובדי רת"א, כמנחה לעניין הפעלת סמכויותיהם השייכות לעניין, וקיימת אפשרות לסטות מהאמור בו במקרים המתאימים</p>		

### 3.1.6. נקיטה בפעולת מנע מידית

3.1.6.1. במקרה שמהראיות הנוגעות לאירוע עולה חשש להיעדר כישורים או יכולות

של בעל רישיון או לסיכון מתמשך לבטיחות התעופה, או כאשר מהתנהגות המפר עולה מסוכנות מיוחדת, קיימים כלים לנקיטה מידית של פעולה מונעת, הנחוצה לשם הבטחת בטיחות הטיסה.

3.1.6.2. פעולה מונעת כאמור יכולה לכלול התלייה מידית של רישיון לפי סעיף 38(ד)

לחוק הטיס. הנסיבות בהן מותר להתלות לאלתר רישיון לפי חוק הטיס הן כאשר, בנוסף לקיום עילה "רגילה" לביטול, הגבלה או התליה של רישיון כאמור בסעיף 38(א) או (ב), מנהל רת"א סבור כי "קיים צורך דחוף להתלות את רישיונו לשם הגנה מידית על שלום הציבור".

3.1.6.3. פעולה מונעת מידית נוספת היא איסור על הפעלת כלי טיס לפי סעיף 79

לחוק הטיס. ניתן לנקוט בפעולה זאת כאשר למנהל רת"א יש יסוד סביר להניח כי עומדים להפעיל כלי טיס באופן העלול לגרום סכנה לחיי אדם או לרכוש, או באחת מנסיבות אלה:

3.1.6.3.1 ללא רישיון הפעלה אווירית;

3.1.6.3.2 ללא תעודת כושר טיסה בתוקף;

3.1.6.3.3 ללא תעודת רעש בתוקף, או עם תעודת רעש שאסורה להפעלה בישראל (Stage 2 ומטה);

3.1.6.3.4 כלי טיס שאינו כשיר לטיסה או בניגוד למגבלות הפעלה שנקבעו בספר הטיסה (flight manual) או ספר התחזוקה (maintenance manual);

3.1.6.3.5 ללא ציוד תעופתי או ציוד אחר הנדרש להפעלה;

3.1.6.3.6 בניגוד להוראות כושר אווירי (ADs);

3.1.6.3.7 ללא הגשת תכנית טיסה, קבלת מירשה טיסה, או בניגוד לכללי טיסת ראייה או מכשירים;

GEN.ENF 3.0.201		GEN.ENF Handbook
מדיניות אכיפה		Revision #4
		4 March 2019
<p>מסמך זה הוא הנחייה מינהלית, כמשמעותה בהנחיית היועץ המשפטי לממשלה 1.0002; ככזה הוא מהווה כלל גמיש שקבע מנהל רת"א, לעצמו ולעובדי רת"א, כמנחה לעניין הפעלת סמכויותיהם השייכות לעניין, וקיימת אפשרות לסטות מהאמור בו במקרים המתאימים</p>		

3.1.6.3.8 תוך הפרת הוראות דין הנוגעות להובלת חומרים מסוכנים באוויר.

3.1.6.4. במקרים אלה מנהל רת"א מוסמך להורות למפעיל האווירי (בהפעלה מסחרית - בעל רישיון ההפעלה האווירית, ובהפעלה כללית - בעל כלי הטיס או החוכר שלו) ולטייס להימנע מהפעלת כלי הטיס, ולנקוט פעולות לבדיקת כלי הטיס ולתיקון ליקויים לצורך הכשרתו לטיסה, וכתנאי להפעלתו.

3.1.6.5. כן הוא רשאי להורות לבעל רישיון להפעלת יחידת נת"א, ולבעל רישיון להפעלת שדה תעופה או מנחת, ולכל אדם אחר הנוגע בדבר למנוע את הפעלת כלי הטיס.

3.1.6.6. בהקשר של חוק הרישוי, נקיטת פעולת מנע מידית יכולה להיות באמצעות התליה לאלתר או הגבלה לאלתר של היתר הפעלה; חוק הרישוי אינו קובע הוראות ספציפיות לעניין הגבלה או התליה לאלתר של היתר הפעלה ולפיכך הנושא מבוצע לפי הדין הכללי – סעיף 15 לחוק הפרשנות, התשמ"א – 1981 וכללי המשפט המינהלי;

המשפט המינהלי מאפשר, במקרים דחופים, התלייתו של זכות (והיתר הפעלה הוא בבחינת זכות לעניין זה) ללא מתן זכות שימוע קודם להתליה, ובלבד שתינתן לבעל הזכות האפשרות להשמיע את טענותיו בהקדם האפשרי.

3.1.6.7. בכל מקרה נקיטת פעולת מניעה מידית – הן פעולת אכיפה בדמות התליה לאלתר של רישיון לפי סעיף 38(ד) לחוק הטיס, או של היתר הפעלה לפי חוק הרישוי והדין הכללי, והן פעולת מנע של איסור על הפעלת כלי טיס לפי סעיף 79 לחוק הטיס, יש להעניק זכות שימוע לבעל הרישיון או למפעיל האווירי, לפי העניין, בהקדם האפשרי לאחר ההתליה או איסור ההפעלה, ולא יאוחר מ-30 ימים ממועד ההתליה או איסור ההפעלה.

3.1.6.8. התוצאה של אי מתן הזדמנות הוגנת לטעון טענות בתוך 30 ימים מיום ההתליה המידית או מיום איסור הפעלת כלי הטיס, היא בטלות ההתליה או האיסור.

GEN.ENF 3.0.201		GEN.ENF Handbook
מדיניות אכיפה		Revision #4
		4 March 2019
<p>מסמך זה הוא הנחייה מינהלית, כמשמעותה בהנחיית היועץ המשפטי לממשלה 1.0002; ככזה הוא מהווה כלל גמיש שקבע מנהל רת"א, לעצמו ולעובדי רת"א, כמנחה לעניין הפעלת סמכויותיהם השייכות לעניין, וקיימת אפשרות לסטות מהאמור בו במקרים המתאימים</p>		

### 3.2. טפסים

אין

### 3.3. עזרי עבודה

אין

## **4. מדיניות האכיפה**

### 4.1. כללי

4.1.1. רת"א נוקטת באכיפה כדי להגביר את הציות לדיני הטיס ולצמצם קיומם של ליקויים, לשם הגשמת האינטרסים הציבוריים העיקריים שלהבטחתם נקבעו דיני הטיס: בטיחות התעופה האזרחית והאסדרה הכלכלית של ענף התעופה, ובמטרה להבטיח שוויון בעלויות הציות לדיני הטיס בין המשתתפים השונים בענף.

4.1.2. יעדי האכיפה הקונקרטיים בכל פעולות האכיפה הם כלהלן:

4.1.2.1. בכל פעולת אכיפה עקב הפרה יש להשיג הרתעה הולמת;

4.1.2.2. בכל פעולת אכיפה עקב ליקוי יש למנוע הסיכון הנובע מהליקוי;

4.1.2.3. בפעולת אכיפה עקב הפרה וליקוי גם יחד, יש להשיג הרתעה הולמת ולמנוע את הסיכון הנובע מהליקוי;

4.1.2.4. בכל פעולת אכיפה יש לבחון הצורך בפעולת מנע מידית לשם שמירה על שלום הציבור, חיי אדם או רכוש.

4.1.3. מדיניות האכיפה של רת"א נועדה להנחות את מפקחי רת"א, הלשכה המשפטית ובעל הסמכות, באיזה אמצעי אכיפה קונקרטיים יש להשתמש ביחס לכל אירוע, על מנת להשיג את מטרות האכיפה, כנגזר ממכלול נסיבות האירוע.

### 4.2. הרתעה הולמת בפעולת אכיפה עקב הפרת דיני הטיס

#### 4.2.1. כללי

GEN.ENF 3.0.201		GEN.ENF Handbook
מדיניות אכיפה		Revision #4
		4 March 2019
<p>מסמך זה הוא הנחייה מינהלית, כמשמעותה בהנחיית היועץ המשפטי לממשלה 1.0002; ככזה הוא מהווה כלל גמיש שקבע מנהל רת"א, לעצמו ולעובדי רת"א, כמנחה לעניין הפעלת סמכויותיהם השייכות לעניין, וקיימת אפשרות לסטות מהאמור בו במקרים המתאימים</p>		

4.2.1.1. אכיפה עקב הפרת דיני הטיס נועדה להשיג הרתעה הן ביחס למפר המסוים (הרתעה ספציפית) והן הרתעה "רוחבית" ביחס לגורמים דומים הכפופים לדיני הטיס (הרתעה כללית); הן ביחס לתאגידים והן ביחס ליחידים. תרבות של ציות לדיני הטיס, שהיא אבן יסוד לקיומה של תעופה בטוחה, ולהבטחת האסדרה הכלכלית על בסיסה פועלת התעופה, מושתתת, בראש ובראשונה, על הידיעה כי המפר עשוי להיות צפוי לעונש.

4.2.1.2. בכל פעולת אכיפה עקב הפרה יש להשיג הרתעה הולמת; מידת ההרתעה שיש להשיג, וכפועל יוצא – אמצעי האכיפה שייבחר - תלויה בנסיבות הקונקרטיות של כל מקרה.

4.2.2. מדרג כלי האכיפה לשם השגת הרתעה הולמת במקרה של הפרה

4.2.2.1. **מכתב תיעוד הפרה (למעט לעניין הפרת הוראות לפי פקודת הטלגרף**

**האלחוטי):**

4.2.2.1.1. לגבי כל אירוע יש לבחון תחילה האם התקיימו התנאים בהם ניתן להסתפק במכתב תיעוד הפרה חלף פעולת אכיפה לפי החוק. התקיימו התנאים כאמור, יש לבחור במכתב.

4.2.2.1.2. מכתב תיעוד הפרה נועד לספק כלי להתמודדות עם הפרות בנסיבות בהן, חרף הוכחת קיומה של הפרה, נקיטת אמצעי אכיפה לפי חוק אינה נדרשת להגשמת תכליות האכיפה, עלולה לפעול כנגד האינטרס הציבורי של הגברת הציות לחוק בעתיד מצד אותו מפר, ולפגוע באמון בהוגנות הרגולציה.

4.2.2.1.3. תנאי להסתפקות במכתב תיעוד הפרה הוא כי לדעת בעל הסמכות נקיטה בפעולת אכיפה לפי חוק אינה הכרחית הן מבחינת ההרתעה ספציפית כלפי אותו מפר, והן מבחינת ההרתעה הכללית שיש להשיג לגבי ההתנהגות המפרה.

4.2.2.1.4. הנסיבות בהן ניתן להסתפק במכתב תיעוד הפרה קשורות הן למפר והן להפרה:

GEN.ENF 3.0.201		GEN.ENF Handbook
מדיניות אכיפה		Revision #4
		4 March 2019
<p>מסמך זה הוא הנחייה מינהלית, כמשמעותה בהנחיית היועץ המשפטי לממשלה 1.0002; ככזה הוא מהווה כלל גמיש שקבע מנהל רת"א, לעצמו ולעובדי רת"א, כמנחה לעניין הפעלת סמכויותיהם השייכות לעניין, וקיימת אפשרות לסטות מהאמור בו במקרים המתאימים</p>		

א. מבחינת המפר הלכאורי, תנאי בסיסי הוא כי מדובר במפר "נורמטיבי": כאשר מדובר בהפרה של דיני הטיס - מפר שלא ביצע את ההפרה ביודעין, או מתוך עצימת עיניים לפגימות המקצועית או המשפטית בהפרה. מפר שביצע הפרה חד פעמית, שאין לו היסטוריה של הפרות או מגמה שלילית בציות לסטנדרטים הרלבנטיים. כאשר מפר מבצע הפרה תוך מודעות לפגימות המקצועית או המשפטית בהתנהלותו, כאשר עבור אותו מפר ההפרה אינה מקרה חד פעמי, כאשר הוא מגלה חוסר ציות חוזר לדיני הטיס, או כאשר מדובר בנושא שהמפר כבר קיבל לגביו התרעות קודמות, נהיר שהרתעתו מחייבת הפעלת סנקציה ממשית.

ב. במכתב תיעוד הפרה רת"א נמנעת מלמצות את אמצעי האכיפה שהעניק לה הדין, מתוך אמון כי די בכך כדי להטמיע במפר את החשיבות שבציות לדיני הטיס. כלי זה הוא לפנים משורת הדין. לפיכך, לעניין עובדי טיס, לא ייעשה שימוש במכתב תיעוד הפרה, אם הפרה אחרת של אותו עובד טיס טופלה באמצעי זה בחמש השנים האחרונות. לגבי סוגי מפרים אחרים - אם הפרה קודמת שלהם טופלה באמצעי זה בחמש השנים האחרונות, יש לבחון האם נסיבות ההפרה הנוכחית מעידות על כך שמכתב תיעוד ההפרה הקודם לא השיג את ההרתעה הרצויה (למשל, מטעם המפר מעורבים בהפרה אותם אנשים שהיו מעורבים בהפרה הקודמת; אותם תהליכים אצל המפר שהובילו להפרה הקודמת הובילו גם להפרה הנוכחית).



GEN.ENF 3.0.201		GEN.ENF Handbook
מדיניות אכיפה		Revision #4
		4 March 2019
<p>מסמך זה הוא הנחייה מינהלית, כמשמעותה בהנחיית היועץ המשפטי לממשלה 1.0002; ככזה הוא מהווה כלל גמיש שקבע מנהל רת"א, לעצמו ולעובדי רת"א, כמנחה לעניין הפעלת סמכויותיהם השייכות לעניין, וקיימת אפשרות לסטות מהאמור בו במקרים המתאימים</p>		

ג. תנאי בסיסי נוסף הוא שהמפר הלכאורי לוקח אחריות מלאה על ההפרה - גם על ביצוע ההפרה, גם על הפסקתה וגם על תיקון ליקויים אגביים לה להבטחת מניעת הישנותם בעתיד; בליבת לקיחת האחריות - הודאת המפר בהפרה המיוחסת לו וביסודותיה.

ד. מבחינת ההפרה, חומרתה ונסיבותיה - יש לשקול את רמת ההרתעה שיש להשיג: ככל שפוטנציאל הסיכון לבטיחות הנובע מן ההפרה גבוה יותר – ככל שההתנהגות המפרה קרובה יותר אל ליבת הסיכון לבטיחות התעופה, הן בהקשר המפר הלכאורי הספציפי והן בהקשר של מפרים פוטנציאליים נוספים, כך יש צורך בהתרעה ממשית יותר, ואין להסתפק במכתב תיעוד הפרה.

בנוסף, יש לתת משקל לכך שלמפר הלכאורי הספציפי אחריות מוגברת מיוחדת מתוקף תפקידו (למשל – איש צוות אוויר המשמש גם כטייס ראשי אצל מפעיל אווירי, וביצע הפרות בתחום עליו הוא אמון כטייס ראשי) במקרים כאלה, בשל האחריות המוגברת המיוחסת לאותו אדם בתחום עליו הוא אמון, הנטייה תהיה לא להסתפק במכתב תיעוד הפרה.

ה. יש לתת משקל לכך שמפר דיווח על הפרה מיזמתו (ככל ששאר התנאים כאמור מתקיימים). זאת על מנת לעודד הדיווח היזום, ההפסקה והמניעה של הפרות.

#### **4.2.2.2. התראה מינהלית - לעניין הפרת הוראה לפי פקודת הטלגרף האלחוטי**

4.2.2.2.1 התראה מינהלית נועדה לספק כלי להתמודדות עם הפרות בנסיבות שקבע המנהל, בהן, חרף הוכחת קיומה של הפרה או ליקוי, נקיטת אמצעי אכיפה לפי חוק אינה נדרשת להגשמת תכליות האכיפה,

GEN.ENF 3.0.201		GEN.ENF Handbook
מדיניות אכיפה		Revision #4
		4 March 2019
<p>מסמך זה הוא הנחייה מינהלית, כמשמעותה בהנחיית היועץ המשפטי לממשלה 1.0002; ככזה הוא מהווה כלל גמיש שקבע מנהל רת"א, לעצמו ולעובדי רת"א, כמנחה לעניין הפעלת סמכויותיהם השייכות לעניין, וקיימת אפשרות לסטות מהאמור בו במקרים המתאימים</p>		

עלולה לפעול כנגד האינטרס הציבורי של הגברת הציות לחוק בעתיד מצד אותו מפר, ולפגוע באמון בהוגנות הרגולציה.

#### 4.2.2.2 התנאים להסתפקות בהתראה מינהלית הם כלהלן:

א. אם ההפרה המיוחסת היא לפי סעיפים 6(ב) עד (ד) לפקודת הטלגרף –

- לא מתקיימות לגבי ההפרה "נסיבות מחמירות" כמשמעותן בסעיף 6 לפקודת הטלגרף;
- נתקיימו במפר כל אלה :

- לא ננקטו לגביו הליכי אכיפה לפי פקודת הטלגרף בחמש השנים שקדמו להפרה המיוחסת;
- הודה בהפרה המיוחסת לו, וככל הנדרש נקט בפעולות להפסקת ההפרה, למניעת הישנותה או לתיקון תוצאותיה;
- הוא לא שימש בעת ביצוע ההפרה בתור הטייס המפקד של כלי טיס בהפעלה מסחרית שבה מסיעים בכלי טיס נוסעים או מובילים בו טובין, לרבות מטען או דואר, או בתור מדריך בעת מתן הדרכה בטיסה.

ב. בנוסף, אם ההפרה המיוחסת היא לפי סעיף 6(א) לפקודת הטלגרף, מתקיימת גם נסיבה זו:

- המפר דיווח לרת"א מיזמתו על ההפרה שביצע בסמוך לאחר ביצועה ובטרם ידעה רת"א על ביצועה;

GEN.ENF 3.0.201		GEN.ENF Handbook
מדיניות אכיפה		Revision #4
		4 March 2019
<p>מסמך זה הוא הנחייה מינהלית, כמשמעותה בהנחיית היועץ המשפטי לממשלה 1.0002; ככזה הוא מהווה כלל גמיש שקבע מנהל רת"א, לעצמו ולעובדי רת"א, כמנחה לעניין הפעלת סמכויותיהם השייכות לעניין, וקיימת אפשרות לסטות מהאמור בו במקרים המתאימים</p>		

...תבנית מומלצת להתראה מינהלית מצויה בנוהל GEN 3.0.202 "בירור אירוע".

### 4.2.2.3. פעולת תיקון, עקב ליקויים מקצועיים של עובד טיס, כאשר הפרת דיני הטיס היא אגבית לליקויים המקצועיים, ופעולת התיקון מהווה הרתעה מספקת:

4.2.2.3.1 אם המפר הלכאורי הוא עובד טיס, ומבירור האירוע עולה כי עיקר ההתנהגות שהובילה לאירוע הוא הפגנת חוסר מיומנות, כישורים לקויים או ידע מקצועי חסר במילוי תפקידו באופן העלול לפגוע בבטיחות התעופה, כאמור בסעיף 38(א)(7) לחוק הטיס (להלן – ליקויים מקצועיים), וכי הפרות דיני הטיס המיוחסות לעובד הטיס נובעות מהליקויים המקצועיים שהפגין, אך לא מתקיימות הנסיבות לשם הסתפקות במכתב תיעוד הפרה או ליקוי, רשאי בעל הסמכות להחליט שלא לנקוט באמצעי אכיפה ענישתי ולהסתפק בפעולת תיקון כלפי רישיון עובד הטיס, אם שוכנע כי לפעולת תיקון יהיה אפקט הרתעתי מספיק וכי לא נדרשת גם הטלת עיצום כספי.

4.2.2.3.2 בבואו לשקול האם לפעולת תיקון כאמור יש אפקט הרתעתי מספק, על בעל הסמכות לשקול:

א. את מידת "הנורמטיביות" של המפר הלכאורי:

(1) המפר לא ביצע את ההפרה ביודעין, או מתוך עצימת עיניים לפגימות המקצועית או המשפטית בהפרה;

(2) אין למפר היסטוריה של הפרות אחרות של דיני הטיס הרלבנטית להפרה הנוכחית, ומוכיחה דפוס התנהגות "עברייני";

GEN.ENF 3.0.201		GEN.ENF Handbook
מדיניות אכיפה		Revision #4
		4 March 2019
<p>מסמך זה הוא הנחייה מינהלית, כמשמעותה בהנחיית היועץ המשפטי לממשלה 1.0002; ככזה הוא מהווה כלל גמיש שקבע מנהל רת"א, לעצמו ולעובדי רת"א, כמנחה לעניין הפעלת סמכויותיהם השייכות לעניין, וקיימת אפשרות לסטות מהאמור בו במקרים המתאימים</p>		

(3) אין סימן למגמה שלילית ביחס לעמידת המפר  
הלכאורי בסטנדרטים הרלבנטיים (למשל, כתוצאה  
מפעולות פיקוח קודמות);

כאשר מפר מבצע הפרה תוך מודעות לפגימות המקצועית  
או המשפטית בהתנהלותו, או תוך עצימת עיניים לפגימות  
כאמור, או כאשר עבור אותו מפר ההפרה אינה מקרה חד  
פעמי, כאשר הוא מגלה חוסר ציות חוזר לדיני הטיס, או  
כאשר מדובר בנושא שהמפר כבר קיבל לגביו התרעות  
קודמות – עולה הצורך בנקיטת אמצעי אכיפה שתכליתו  
הבלעדית היא הרתעה ולא ניתן להסתפק בתיקון הליקויים  
בלבד.

ב. את מידת ההרתעה המושגת על ידי הפעולה במישור  
הרישיון.

ג. את פוטנציאל הסיכון לבטיחות הנובע מן ההפרה.

#### 4.2.2.4. עיצום כספי:

4.2.2.4.1 עיצום כספי הוא מכשיר האכיפה הענישתי העיקרי שנועד להשיג  
הרתעה הולמת בשל הפרות של דיני הטיס:

א. סעיפי העיצום בחוק הטיס הם רחבי היקף ומכסים כמעט  
את כל ההפרות הנוגעות לבטיחות התעופה; הן הפרות של  
תאגידים והן הפרות של יחידים, הן של בעלי רישיון והן של  
מפעילים אוויריים או מפעילי כלי רחיפה שאין להם רישיון.  
סכום העיצום הבסיסי שנקבע בסעיף 144 לחוק הטיס  
הותאם לסוגי המפרים השונים, כאשר לגבי כל סוג מפר  
נקבעו "הקבצות" המותאמות להיקף הפעילות הכלכלית  
של המפר.

GEN.ENF 3.0.201		GEN.ENF Handbook
מדיניות אכיפה		Revision #4
		4 March 2019
<p>מסמך זה הוא הנחייה מינהלית, כמשמעותה בהנחיית היועץ המשפטי לממשלה 1.0002; ככזה הוא מהווה כלל גמיש שקבע מנהל רת"א, לעצמו ולעובדי רת"א, כמנחה לעניין הפעלת סמכויותיהם השייכות לעניין, וקיימת אפשרות לסטות מהאמור בו במקרים המתאימים</p>		

יצוין כי כל העבירות הפליליות שנקבעו בסעיף 142(א) לחוק הטיס הן גם הפרות "רגולטוריות" שנקבע בשלהן עיצום כספי לפי פרק י'. דרך המלך לטיפול בעבירות- הפרות אלה היא באמצעות הטלת עיצום כספי.

ב. סעיף העיצום הכספי בחוק הרישוי (10א) מכסה חלק עיקרי מההפרות לפי חוק הרישוי – בהקשר של חובת רישיון הפעלה מסחרית והיתר הפעלה וקיום תנאיהם, וחובות לעניין נציג.

עוד יצוין כי סעיף 10א לחוק הרישוי אינו מכסה הפרה של כל החובות שנקבעו בתקנות מכוח חוק הרישוי, ולפיכך במקרה של הפרה של תקנות מכוח חוק הרישוי יש לבחון האם ניתן להטיל בגינה עיצום לפי סעיף 10א לחוק הרישוי. סכום העיצום הכספי הותאם למהות ההפרה והמפר, כך שיהיה בו משום הרתעה אפקטיבית.

יצוין כי כל העבירות הפליליות שנקבעו בסעיף 11 לחוק הרישוי הן גם הפרות שנקבע בשלהן עיצום כספי לפי סעיף 10א לחוק הרישוי. דרך המלך לטיפול בעבירות-הפרות אלה היא באמצעות הטלת עיצום כספי.

ג. סעיפי העיצום בפקודת הטלגרף הם רחבי היקף ומכסים כמעט את כל ההפרות לפי פקודת הטלגרף בכל הנוגע לרישיון רדיו; הן הפרות של תאגידים והן הפרות של יחידים.

סכום העיצום הבסיסי שנקבע בסעיף 6ה לפקודת הטלגרף מבחין בין מפר שהוא יחיד לבין מפר שהוא תאגיד, ומבחין בין קבוצות שונות של הפרות לפי חומרתן, וכנגזרת מכך – גובה העיצום הכספי המוטל בגינן.

GEN.ENF 3.0.201		GEN.ENF Handbook
מדיניות אכיפה		Revision #4
		4 March 2019
<p>מסמך זה הוא הנחייה מינהלית, כמשמעותה בהנחיית היועץ המשפטי לממשלה 1.0002; ככזה הוא מהווה כלל גמיש שקבע מנהל רת"א, לעצמו ולעובדי רת"א, כמנחה לעניין הפעלת סמכויותיהם השייכות לעניין, וקיימת אפשרות לסטות מהאמור בו במקרים המתאימים</p>		

יצוין כי מקצת העבירות הפליליות שנקבעו בפרק ח' לפקודת הטלגרף הן גם הפרות "רגולטוריות" שנקבע בשלהן עיצום כספי לפי פרק סימן א' לפרק ז' לפקודת הטלגרף. דרך המלך לטיפול בעבירות-הפרות אלה היא באמצעות הטלת עיצום כספי.

ד. עיצום כספי מהווה גם תמריץ להפסקת ההפרה ולתיקון ליקויים; כך, בין העילות להפחתת סכום העיצום הכספי, המנויות בתקנות ההפחתה מנויות עילות אלה:

(1) המפר הפסיק את ההפרה מיוזמתו ודיווח על ההפרה ועל הפסקתה למנהל עוד בטרם גילתה אותה הרשות;

(2) המפר נקט פעולות למניעת הישנות ההפרה, והכל להנחת דעתו של המנהל;

(3) למפר מערכת נהלים פנימית, שנועדה לאתר ולמנוע ביצוע של ההפרה, וההפרה מעידה על כשל נקודתי ולא על כשל מערכתי.

4.2.2.4.2 לפיכך, בכל תהליך אכיפה עקב הפרה, שלא מתקיימים לגבי התנאים להוצאת מכתב תיעוד הפרה כאמור בסעיף קטן (א), או להסתפקות בפעולת תיקון כאמור בסעיף קטן (ב), עיצום כספי הוא אמצעי האכיפה המועדף, אלא אם כן מתקיימות נסיבות כמתואר להלן.

#### 4.2.2.5. התלייה לתקופה קצובה:

4.2.2.5.1 במקרים בהם העיצום הכספי אינו מהווה הרתעה הולמת – אם בשל היותו נמוך מכדי להוות הרתעה הולמת בנסיבות העניין (סכום של מאות בודדות של שקלים, מול הפרה שהשלכותיה על הבטיחות חמורות), או אם בשל היותו כה גבוה עד שתוצאותיו מרתיעות מפני

GEN.ENF 3.0.201		GEN.ENF Handbook
מדיניות אכיפה		Revision #4
		4 March 2019
<p>מסמך זה הוא הנחייה מינהלית, כמשמעותה בהנחיית היועץ המשפטי לממשלה 1.0002; ככזה הוא מהווה כלל גמיש שקבע מנהל רת"א, לעצמו ולעובדי רת"א, כמנחה לעניין הפעלת סמכויותיהם השייכות לעניין, וקיימת אפשרות לסטות מהאמור בו במקרים המתאימים</p>		

השימוש בו (למשל אם הוא עלול להביא את המפר לפשיטת רגל או פירוק), ניתן לעשות שימוש בהתליה לתקופה קצובה שהיא התלייה עונשית במהותה.

#### 4.2.2.6. ביטול רישיון:

4.2.2.6.1 ישנן הפרות, שמטבען מצדיקות ביטול רישיון, בכך שהן מוכיחות כי לבעל הרישיון אין הכישורים הנדרשים כדי להחזיק ברישיון או שחומרת התנהגותו יורדת לשורש בטיחות התעופה האזרחית. הפרות אלו כוללות, בין היתר:

- א. הפרה שנסיבותיה מעידות על פגם מקצועי או התנהגותי חמור ביותר;
- ב. הפרות מרובות, שיטתיות או חוזרות המעידות על אי כשירות למימוש הזכויות מכוח הרישיון בביטחה;
- ג. הפרות המעידות על זלזול בבטיחות התעופה ובצורך לציית לדיני הטיס;
- ד. מתן הצהרה כוזבת בודעין;
- ה. הפעלת כלי טיס תחת השפעת אלכוהול או סמים;
- ו. הפעלת כלי טיס לצורך ביצוע עבירה פלילית.

#### 4.2.2.7. תלונה במשטרה:

4.2.2.7.1 יש מקרים בהם בשל חומרת ההפרה לא נקבע בגינה עיצום כספי, אלא מדובר בעבירה פלילית בלבד: למשל, עבירות של שימוש באלכוהול וסמים, או הובלת נוסעים בשכר ללא רישיון הפעלה אווירית. במקרים כאלה, יש מקום ליזום פתיחת הליך פלילי – באמצעות הגשת תלונה למשטרה.

4.2.2.7.2 בנוסף, יש הפרות, שהגם שנקבע לגביהן עיצום כספי (למשל, עבירה שעונשה עד שנת מאסר לפי סעיף 142(א) לחוק הטיס),

GEN.ENF 3.0.201		GEN.ENF Handbook
מדיניות אכיפה		Revision #4
		4 March 2019
<p>מסמך זה הוא הנחייה מינהלית, כמשמעותה בהנחיית היועץ המשפטי לממשלה 1.0002; ככזה הוא מהווה כלל גמיש שקבע מנהל רת"א, לעצמו ולעובדי רת"א, כמנחה לעניין הפעלת סמכויותיהם השייכות לעניין, וקיימת אפשרות לסטות מהאמור בו במקרים המתאימים</p>		

נסיבותיהן "מכשירות" אותן לכדי עבירה חמורה יותר שלא נקבע לה עיצום כספי – למשל, הפעלת כלי טיס או כלי רכיפה באופן שיש בו לגרום סכנה לחיי אדם. בנסיבות מחמירות, בהן העיצום הכספי אינו מהווה הרתעה מספקת, יש מקום ליזום פתיחת הליך פלילי באמצעות הגשת תלונה למשטרה.

4.2.2.7.3 ניתן לקבל החלטה על טיפול בערוץ הפלילי, באמצעות הגשת תלונה במשטרת ישראל בכל שלב בתהליך, כאשר הראיות שבידי רת"א מצביעות על הפרה בנסיבות המצדיקות נקיטת הליך פלילי.

4.2.2.7.4 החלטה על הגשת תלונה במשטרה היא באחריות ראש האגף, לאחר היוועצות בלשכה המשפטית. האחריות להגשת תלונה למשטרה, מנומקת וממוסמכת ככל האפשר, מוטלת על המפקח שערך את הברור העובדתי, אשר יכול להיעזר בלשכה המשפטית לצורך זה.

### **4.3 מניעת סיכון הנובע מליקוי לגבי בעל הרישיון**

#### 4.3.1 כללי

4.3.1.1 מטרה מרכזית נוספת של תהליך האכיפה הוא למנוע סיכון הנובע מליקוי לגבי בעל רישיון.

4.3.1.2 כאשר ברור האירוע מעלה כי קיים ליקוי בבעל הרישיון על רת"א להבטיח את מניעת הסיכון הנובע מהליקוי באמצעות הליך האכיפה.

4.3.1.3 מבחינת אמצעי האכיפה הרלבנטיים אבחנה מרכזית לעניין ליקויים היא האם בעל הרישיון יכול לתקן את הליקוי או לא -

4.3.1.3.1 מכתב תיעוד ליקוי, התליית רישיון עד תיקון ליקויים והגבלה זמנית של רישיון עד לתיקון ליקויים, הם כלי אכיפה שנועדו לתת מענה לליקוי שניתן לתקנו;



GEN.ENF 3.0.201		GEN.ENF Handbook
מדיניות אכיפה		Revision #4
		4 March 2019
<p>מסמך זה הוא הנחייה מינהלית, כמשמעותה בהנחיית היועץ המשפטי לממשלה 1.0002; ככזה הוא מהווה כלל גמיש שקבע מנהל רת"א, לעצמו ולעובדי רת"א, כמנחה לעניין הפעלת סמכויותיהם השייכות לעניין, וקיימת אפשרות לסטות מהאמור בו במקרים המתאימים</p>		

4.3.1.3.2 הגבלה קבועה של רישיון, ביטול רישיון וסירוב לחדשו, הם כלי אכיפה שנועדו לתת מענה לליקוי שלא ניתן לתקנו.

#### 4.3.2. מדרג אמצעי האכיפה לשם מניעת סיכון הנובע מליקוי

##### 4.3.2.1. **מכתב תיעוד ליקוי:**

4.3.2.1.1 מכתב תיעוד ליקוי נועד לספק כלי מידתי להתמודדות עם ליקויים בנסיבות בהן אין הכרח להתלות, להגביל או לבטל רישיון לשם תיקון ליקויים, וניתן להסתפק במכתב תיעוד הליקוי.

4.3.2.1.2 כאשר בעל הרישיון מתקן את הליקוי לשביעות רצון גורמי המקצוע ברת"א עוד לפני סיום תהליך האכיפה, או כאשר הוא הציג לוח זמנים לתיקון הליקוי המקובל על דעת גורמי המקצוע ברת"א, ולגישתם ניתן להמשיך לקיים את הפעילות מכוח הרישיון בבטחה אגב תהליך התיקון כאמור, אין הכרח להתלות את הרישיון לשם תיקון ליקויים וניתן להסתפק במכתב תיעוד הליקוי. לעומת זאת, ככל שפעולת התיקון נדרשת לפני המשך השימוש בזכויות לפי הרישיון, הרי שמכתב תיעוד ליקוי אינו מתאים, אלא יש להגביל או להתלות את הרישיון עד לביצוע פעולת התיקון.

4.3.2.1.3 נסיבות נוספות שצריכות להתקיים על מנת להסיק כי ניתן לקיים את הפעילות מכוח הרישיון בבטחה, וניתן להסתפק במכתב תיעוד ליקוי, נוגעות הן לבעל הרישיון והן לליקוי עצמו:

א. תנאים הקשורים לבעל הרישיון -

(1) הוא לוקח אחריות מלאה על הליקוי – מודה בקיומו ומקבל על עצמו את תיקונו, באופן המניח את דעתה של רת"א.

(2) אין לו היסטוריה של ליקויים קודמים דומים או קשורים המעידים על מסוכנות נמשכת המחייבת אמצעי תיקון חמור.

GEN.ENF 3.0.201		GEN.ENF Handbook
מדיניות אכיפה		Revision #4
		4 March 2019
<p>מסמך זה הוא הנחייה מינהלית, כמשמעותה בהנחיית היועץ המשפטי לממשלה 1.0002; ככזה הוא מהווה כלל גמיש שקבע מנהל רת"א, לעצמו ולעובדי רת"א, כמנחה לעניין הפעלת סמכויותיהם השייכות לעניין, וקיימת אפשרות לסטות מהאמור בו במקרים המתאימים</p>		

(3) יש לתת משקל לכך שבעל הרישיון דיווח מיוזמתו על הליקוי. זאת על מנת לעודד דיווח יזום על ליקויים.

ב. מבחינת חומרת הליקוי ונסיבותיו - ככל שהליקוי קרוב יותר אל ליבת הסיכון לבטיחות התעופה, וככל שלבעל הרישיון אחריות מוגברת מיוחדת מתוקף תפקידו, יש בכך אינדיקציה כי מכתב תיעוד ליקוי אין בו די.

#### 4.3.2.2. התליית רישיון או הגבלתו באופן זמני, עד לתיקון ליקויים:

4.3.2.2.1 התליית רישיון לשם תיקון ליקויים היא כלי עיקרי למניעת סיכון הנובע מליקוי.

4.3.2.2.2 כאשר בעל הסמכות סבור כי באמצעות פעולות מסוימות (כגון בחינות עיוניות או מעשיות או בדיקות רפואיות בכל הקשור לעובד טיס, או תיקון נהלי עבודה, תוכנית הדרכה וכיו"ב) – לגבי מחזיק רישיון אחר ( ניתן לתקן את הסיבות שגרמו למעשה או למחדל שגרם להפרה או לליקוי המיוחסים למפר הלכאורי - הוא רשאי להטיל על המפר לבצע צעדים מתקנים שיש להשלימם לצורך סיום ההתליה (אימון, מבחנים, חובת הצטיידות, שינוי נהלים וכדומה).

4.3.2.2.3 אם הליקוי משפיע רק על חלק מהזכויות ברישיון, והן תחומות פורמאלית בהגדר או באופן אחר (למשל- במיקום הפיזי), יש להתלות רק את אותו החלק המושפע מהליקוי, או לקבוע ברישיון מגבלה זמנית עד לתיקון הליקויים.

בהתליה חלקית יש להגדיר את החלק המותר ברישיון. קביעת מגבלה זמנית ברישיון, תיעשה או כאיסור להפעיל חלק מהזכויות מכוח הרישיון (למשל – מגבלה לפיה אין לטוס בלילה, מגבלה לפיה מכון בדיק מנוע מלספק שירותי בדיק בחלק משטח מכון הבדיק) או כהטלת מגבלה אקטיבית (למשל – חובה לטוס עם איש צוות אוויר

GEN.ENF 3.0.201		GEN.ENF Handbook
מדיניות אכיפה		Revision #4
		4 March 2019
<p>מסמך זה הוא הנחייה מינהלית, כמשמעותה בהנחיית היועץ המשפטי לממשלה 1.0002; ככזה הוא מהווה כלל גמיש שקבע מנהל רת"א, לעצמו ולעובדי רת"א, כמנחה לעניין הפעלת סמכויותיהם השייכות לעניין, וקיימת אפשרות לסטות מהאמור בו במקרים המתאימים</p>		

נוסף) באופן המבטיח את המשך השימוש בזכויות מכוח הרישיון בצורה בטוחה, עד לתיקון הליקוי.

4.3.2.2.4 לפי סעיף 38(א)(7) לחוק הטיס אין להורות על התליית רישיון עובד טיס לתקופה קצובה בעילה כי עובד הטיס "גילה חוסר מיומנות, כישורים לקויים או ידע מקצועי חסר במילוי תפקידו באופן העלול לפגוע בבטיחות התעופה", אלא אם כן המנהל שוכנע כי לא ניתן לקבוע לגבי עובד הטיס תנאים שקיומם יביא לתיקון הליקוי; במקרה כזה, אם הליקוי אינו מלווה בהפרה, ורת"א סבורה כי הליקוי אינו בר תיקון, יש להגביל או לבטל את רישיון עובד הטיס, ולא להתלות לתקופה קצובה.

#### 4.3.2.3. הגבלה קבועה של רישיון:

4.3.2.3.1 הגבלת רישיון נועדה לתת מענה כאשר בעל הסמכות סבור כי בשל מהות הליקוי, המפר מנוע, לא רק באופן נקודתי וזמני, אלא באופן מתמשך, להמשיך ולקיים בביטחה את הפעילות מכוח הרישיון, כולה או חלקה.

4.3.2.3.2 מניעות זו יכולה לנבוע מסיבות שונות: למשל, מכך שלמפר הלכאורי אין את הידע או האמצעים הנדרשים לביצוע הפעילות (למשל, ביטול הגדר של מכון בדיק שאין לו מוסך מתאים, או שאינו מעסיק טכנאים בעלי רישיון מתאים), מהפגנת כישורים לקויים או רמה מקצועית נמוכה של עובד טיס המוכיחים אי התאמה יסודית לביצוע התפקיד שאינה ניתנת לתיקון.

#### 4.3.2.4. ביטול רישיון או סירוב לחדשו:

4.3.2.4.1 ביטול רישיון או סירוב לחדשו הם אמצעי האכיפה הדרסטיים ביותר שתכליתם לצמצם סיכון הנובע מליקוי בעל חומרה מיוחדת. כך, דפוס התנהגות המצביע על הלך רוח המזלזל בבטיחות התעופה ובצורך לציית לדיני הטיס יכול להעיד על כך שאין עניין מקצועי-

GEN.ENF 3.0.201		GEN.ENF Handbook
מדיניות אכיפה		Revision #4
		4 March 2019
<p>מסמך זה הוא הנחייה מינהלית, כמשמעותה בהנחיית היועץ המשפטי לממשלה 1.0002; ככזה הוא מהווה כלל גמיש שקבע מנהל רת"א, לעצמו ולעובדי רת"א, כמנחה לעניין הפעלת סמכויותיהם השייכות לעניין, וקיימת אפשרות לסטות מהאמור בו במקרים המתאימים</p>		

תעופתי שניתן לתקן, וכי בעל הרישיון אינו יכול להמשיך לקיים בבטחה את הפעילות מכוח הרישיון ואין מנוס מביטולו.

#### 4.3.2.4.2 לעניין סירוב לחדש רישיון -

א. העילה השכיחה לסירוב לחדש רישיון הינה כי בעל הרישיון אינו עומד בתנאים שנקבעו בתקנות הטיס לחידוש הרישיון.

ב. העילות הקבועות בסעיף 38 לחוק הטיס (לדוגמא, חדל להתקיים תנאי מהתנאים לקבלת הרישיון, בעל הרישיון הפר תנאי מתנאי הרישיון או הוראה מההוראות לפי חוק הטיס) יכולות גם לבסס את סמכות המנהל לסרב לחדש רישיון.

ג. העילות הקבועות לפי סעיפים 5 או 8 לחוק הרישיון (המוחלות דרך סעיף 8(ו) לחוק הרישיון - למשל, מתן רישיון אינו תואם הסכם בין-לאומי לענייני תעופה שישראל צד לו או עלול להביא לתחרות בלתי הוגנת בענף התעופה האזרחית בשל קביעת מחירים נמוכים מהמחיר ההוגן) יכולות לבסס את סמכות המנהל לסרב לחדש היתר הפעלה.

ד. כך גם לגבי העילות הקבועות בסעיף 4(א) לפקודת הטלגרף – המהוות גם עילה לסירוב לחדש רישיון רדיו.

ה. ניתן גם לסרב לחדש רישיון לתקופה, מאותם שיקולים שפורטו לעיל לעניין ביטול או התלייה של רישיון.

ו. לעניין רישיון עובד טיס - סירוב לחדש רישיון לא יעלה על תקופה של שנה (פעולת אכיפה שהיא שוות ערך בחומרתה להחלטה לבטל רישיון קיים).

GEN.ENF 3.0.201		GEN.ENF Handbook
מדיניות אכיפה		Revision #4
		4 March 2019
<p>מסמך זה הוא הנחייה מינהלית, כמשמעותה בהנחיית היועץ המשפטי לממשלה 1.0002; ככזה הוא מהווה כלל גמיש שקבע מנהל רת"א, לעצמו ולעובדי רת"א, כמנחה לעניין הפעלת סמכויותיהם השייכות לעניין, וקיימת אפשרות לסטות מהאמור בו במקרים המתאימים</p>		

ז. הוא הדין לגבי רישיון רדיו שסירוב לחדשו לפי פקודת הטלגרף לא יעלה על תקופה של שנה.

ח. גם לעניין רישיונות אחרים יש לשקול, בעת תקופת קציבת אי החידוש, את השפעת חלוף הזמן על היכולת (החוקית והמעשית) לחדש את הרישיון לאחר מכן.

#### **4.4 פעולת מנע מידית**

4.4.1 בכל אירוע על המפקח לשקול את הצורך בנקיטה מידית של פעולה מונעת הנחוצה לשם הבטחת בטיחות הטיסה.

4.4.2 במקרים של הפרות לכאורה או ליקויים שמהם עולה חשש ממשי לסיכון שלום הציבור או חיי אדם, על גורמי המקצוע ברת"א – בעל הסמכות והמפקח המברר את האירוע - לשקול הצורך בנקיטת פעולת מנע מידית.

4.4.3 פעולת מנע מידית יכולה להיות באמצעות התליה לאלתר של רישיון לפי סעיף 38(ד) לחוק, אם קיים, בנוסף לקיום עילה "רגילה" לביטול, הגבלה או התליה של רישיון כאמור בסעיף 38(א) או (ב), צורך דחוף להתלות את הרישיון לשם הגנה מיידיית על שלום הציבור.

4.4.4 בהקשר של חוק הרישוי, כאשר קיים צורך דחוף להפסיק הפעלה של מפעיל אווירי זר (על פי רוב, מטעמי בטיחות או ביטחון), נקיטת פעולת מנע מידית יכולה להיות באמצעות התליה לאלתר או הגבלה לאלתר של היתר ההפעלה של אותו מפעיל אווירי זר, לפי סעיף 15 לחוק הפרשנות וכללי המשפט המינהלי.

4.4.5 כאשר הפרה לכאורה ממוקדת בכשירות האווירית של כלי טיס ספציפי, או כאשר יש יסוד סביר להניח כי עומדים להפעיל כלי טיס באופן העלול לגרום סכנה לחיי אדם או לרכוש, פעולת מנע מידית אפשרית היא איסור הפעלת כלי טיס לפי סעיף 79 לחוק.

סמכות איסור הפעלת כלי טיס לפי סעיף 79 לחוק הטיס מופעלת על ידי מפקחי רת"א לאחר שעברו בהצלחה הדרכה מתאימה והסמכות הואצלה להם כדין.

GEN.ENF 3.0.201		GEN.ENF Handbook
מדיניות אכיפה		Revision #4
		4 March 2019
<p>מסמך זה הוא הנחייה מינהלית, כמשמעותה בהנחיית היועץ המשפטי לממשלה 1.0002; ככזה הוא מהווה כלל גמיש שקבע מנהל רת"א, לעצמו ולעובדי רת"א, כמנחה לעניין הפעלת סמכויותיהם השייכות לעניין, וקיימת אפשרות לסטות מהאמור בו במקרים המתאימים</p>		

על המפקחים להפעיל את הסמכות בתיאום עם מנהל המחלקה וראש האגף הרלבנטי. כאשר יש כוונה להפעיל סמכות זאת כלפי צי של כלי טיס (למשל, בעיה בטיחותית שהתגלתה בכלי טיס מסוים מעלה חשש לבעיה בטיחותית דומה בכלל הצי), יש לקבל את אישורו של מנהל רת"א לכך.

4.4.6 יחד עם זאת, יש לעשות שימוש זהיר, אחראי ומושכל בסמכויות אלה, בשים לב לכך שהן מופעלות בטרם ברור מעמיק של נסיבות האירוע, באופן הפוגע לכאורה בזכות הטיעון של המפר הלכאורי.

כך, לשם מניעה מיידית ניתן לעתים להסתפק במכתב תיעוד ליקוי בלבד, או בהתחייבות של המפר / בעל הרישיון לביצוע פעולות מתקנות מיידיות.

#### **4.5 שימוש במספר אמצעי אכיפה בו זמנית**

4.5.1 ככלל, אין מניעה לשלב בין ענישה לשם הרתעה (כגון עיצום כספי או תלונה במשטרה), לבין נקיטת פעולה כלפי הרישיון לשם מניעת סיכון שנגרם מליקוי. אלה הן שתי מטרות שונות בתהליך האכיפה, שמתקיימות זו לצד זו.

4.5.2 לעומת זאת, ייתכן קושי בנקיטה במקביל של שני אמצעי אכיפה שונים שתכליתם ענישה לשם הרתעה בלבד.

4.5.3 לעניין נקיטת התליית רישיון לתקופה קצובה או ביטול רישיון לצד עיצום כספי – שילוב זה יינקט רק בנסיבות חריגות של צורך מיוחד בהרתעה מוגברת.

4.5.4 בהפרות בנסיבות מחמירות, אין מניעה לנקוט התליה קצובה של רישיון או ביטולו לצד תלונה במשטרה. לעתים הדבר אף מתחייב מחומרה מיוחדת של נסיבות המקרה.

4.5.5 לעניין נקיטת עיצום כספי והליך פלילי - סעיף 161 לחוק קובע הסדר ברור לעניין "החיים בצוותא", של עיצום כספי והליך פלילי, וביסודו החובה לבחור בנתיב האכיפה הנכון למקרה: עצם הטלת העיצום אינה מבטלת את הפליליות שבמעשה. ואולם כאשר מוגש כתב אישום בשל הפרה לפי החוק אין לנקוט במקביל הליך של הטלת עיצום כספי, ואם כבר הוטל עיצום כספי והמפר שילם את סכומו, יש להחזיר את סכום העיצום למפר.

GEN.ENF 3.0.201		GEN.ENF Handbook
מדיניות אכיפה		Revision #4
		4 March 2019
<p>מסמך זה הוא הנחייה מינהלית, כמשמעותה בהנחיית היועץ המשפטי לממשלה 1.0002; ככזה הוא מהווה כלל גמיש שקבע מנהל רת"א, לעצמו ולעובדי רת"א, כמנחה לעניין הפעלת סמכויותיהם השייכות לעניין, וקיימת אפשרות לסטות מהאמור בו במקרים המתאימים</p>		

#### 4.6. הגדרת מדיניות אכיפה קונקרטיה

4.6.1 מנהל רת"א מוסמך להחליט על מדיניות אכיפה קונקרטיה הנכונה להפרות מסוימות, למפרים מסוימים, או אף מדיניות רוחבית.

4.6.2 לעתים החקיקה הקובעת את מהות ההפרה מעניקה למנהל רת"א שיקול דעת לקבוע תנאים לקיום ההפרה. במקרים כאלה מנהל רת"א מוסמך לקבוע מדיניות אחידה ושוויונית לעניין תנאים אלה.

כך למשל, סעיף 73 לחוק הטיס קובע: "לא יפעיל מפעיל אווירי כלי טיס בשטח ישראל, באופן הגורם לרעש העולה על מפלס רעש או מכסת רעש שקבע השר, בהסכמת השר להגנת הסביבה ובאישור הוועדה, אלא אם כן תנאי מזג אוויר, בטיחות הטיסה או הוראת יחידת נת"א שניתנה לפי סעיף 82(ז), מחייבים זאת". במקרה זה מוסמך מנהל רת"א להוציא מדיניות לעניין תנאי מזג האוויר ובטיחות הטיסה שלא יחשבו כהפרה לפי סעיף 73 לחוק הטיס.

4.6.3 ייתכן מצב דברים בו השתרש בקרב הציבור נוהג שיש עמו הפרה של דיני הטיס, כאשר רת"א, במשך תקופה ארוכה "הסכימה" לנוהג המפר, במעשה או במחדל. ייתכן שגורמי המקצוע ברת"א יגיעו למסקנה כי יש מקום לתת הזדמנות, מוגבלת בזמן, לכל הגורמים בציבור הכפופים להסדר "ליישר קו" ולעמוד בו מרצונם. במקרים כאלה ניתן להכריז על מדיניות "אי אכיפה" קצובה בזמן, שבה תינתן לגורמים המפרים הזדמנות לעמוד מרצונם בדרישות הדין, שאם לא כן יהיו צפויים לפעולות אכיפה לפי החוק.

כך, לדוגמה, מנהל רת"א הכריז בעבר על מדיניות אי אכיפה לתקופה קצובה של שלושה חודשים, לגבי חובת מבחני רמה לטייסי אז"ם. בתקופה זו ניתנה לטייסי האז"ם הזדמנות להשלים את מבחני הרמה הדרושים, מבלי שינקטו נגדם אמצעי אכיפה. בכך התאפשרה השגת המטרה של עמידת טייסי האז"ם בחובת מבחני רמה – חובה שחלקם לא עמדו בה שנים רבות.

4.6.4 בנוסף, קיימים מקרים בהם רת"א הגיעה למסקנה כי הסדר מסוים בתקנות הטיס הוא מיותר, מיושן, לא ישים או אף לא רצוי, והיא מובילה מהלך של תיקון

GEN.ENF 3.0.201		GEN.ENF Handbook
מדיניות אכיפה		Revision #4
		4 March 2019
<p>מסמך זה הוא הנחייה מינהלית, כמשמעותה בהנחיית היועץ המשפטי לממשלה 1.0002; ככזה הוא מהווה כלל גמיש שקבע מנהל רת"א, לעצמו ולעובדי רת"א, כמנחה לעניין הפעלת סמכויותיהם השייכות לעניין, וקיימת אפשרות לסטות מהאמור בו במקרים המתאימים</p>		

חקיקה; ייתכן כי מנהל רת"א יחליט כי בשלב הביניים עד להשלמת תיקון החקיקה, אין אינטרס ציבורי באכיפת הנורמה שעומדת להשתנות.

כך למשל, בנושא כלי רחיפה שינה פרק ה' לחוק הטיס את המשטר הקיים מן היסוד – בין השאר לא נדרשת עוד חובת רישוי למפעיל כלי רחיפה בהפעלה כללית. רת"א מקדמת אסדרה של הפעלת כלי רחיפה בתקנות הטיס, בהתאם למסגרת החוקית שנקבעה בפרק ה' לחוק הטיס, ובתוכה ביטול חובת רישיון הפעלה מבצעית החלה על חלק מכלי הרחיפה לפי תקנות ההפעלה. בתקופת הביניים החליט מנהל רת"א על אי אכיפת חובת הרישיון כאמור.

4.6.5. מדיניות אכיפה קונקרטיית תפורסם באתר האינטרנט של רת"א, ותופעל באופן שוויוני.

#### **4.7. אי פתיחת תהליך אכיפה**

4.7.1. כללית, על רת"א מוטל לברר ולבדוק כל אירוע, במטרה להחליט האם יש או אין צורך לנקוט בגינו פעולות אכיפה.

4.7.2. יחד עם זאת, רת"א רשאית שלא לפתוח כלל בהליך אכיפה, או להפסיק תהליך של ברור אירוע, במקרים אלה:

4.7.2.1. נסיבות האירוע, אף אם יוכחו במלואן, אינן מבססות עילה לנקיטה בפעולות אכיפה. למשל, נושא התלונה אינו מצוי בסמכות רת"א או שההתנהגות אינה מפרה הוראת דין, או שברור כי אין מדובר בליקוי.

4.7.2.2. אין ולא צפויה להיות כל אפשרות לאיסוף ראיות שיבססו עילה להפעלת פעולת אכיפה כאמור.

4.7.2.3. משיקולים ניהוליים: לדוגמא, כאשר המשאבים שיש להשקיע בבירור האירוע עולים בצורה משמעותית על התועלת לבטיחות הטיסה שתצמח מבירור האירוע ומיצוי הדין בעניינו.



GEN.ENF 3.0.201		GEN.ENF Handbook
מדיניות אכיפה		Revision #4
		4 March 2019
<p>מסמך זה הוא הנחייה מינהלית, כמשמעותה בהנחיית היועץ המשפטי לממשלה 1.0002; ככזה הוא מהווה כלל גמיש שקבע מנהל רת"א, לעצמו ולעובדי רת"א, כמנחה לעניין הפעלת סמכויותיהם השייכות לעניין, וקיימת אפשרות לסטות מהאמור בו במקרים המתאימים</p>		

4.7.2.4. מדובר בחשד לליקוי (ולא חשד להפרה) ונגקטו ע"י בעל הרישיון הליכי בירור עצמיים מספקים ופעולות מתקנות מספקות, ולכן, מבחינת בטיחות התעופה האזרחית, ניתן להסתפק בכך ואין צורך לבצע בירור.

4.7.2.5. משיקולי מדיניות: על פי מדיניות אכיפה קונקרטיית כאמור בסעיף 4.6 אין לנקוט פעולת אכיפה בגין ההפרה הקונקרטיית.

## 5. תוצאות הפעילות

### 5.1 תוצאות התהליך

שמירה על רמה נאותה של בטיחות הטיסה בכלי טיס ישראלים ובכלי טיס המצויים במרחב האווירי של ישראל, ועל מדיניות האסדרה הכלכלית בתחום התעופה האזרחית, באמצעות אכיפה הולמת של דיני הטיס

### 5.2 פעילויות עתידיות

אין

### 5.3 תיק, תיעוד ודיווח

אין

GEN.ENF 3.0.201		GEN.ENF Handbook
מדיניות אכיפה		Revision #4
		4 March 2019
<p>מסמך זה הוא הנחייה מינהלית, כמשמעותה בהנחיית היועץ המשפטי לממשלה 1.0002; ככזה הוא מהווה כלל גמיש שקבע מנהל רת"א, לעצמו ולעובדי רת"א, כמנחה לעניין הפעלת סמכויותיהם השייכות לעניין, וקיימת אפשרות לסטות מהאמור בו במקרים המתאימים</p>		

## נספח – בעל הסמכות

1. סמכויות האכיפה לפי חוק הטיס ולעניין תחנה בכלי טיס - לפי פקודת הטלגרף, וחלק מסמכויות האכיפה לפי חוק הרישוי נתונות למנהל רת"א. סמכויות אלה כוללות הסמכות: לבטל, להגביל, להתלות או לסרב לחדש רישיון וכן להטיל עיצום כספי.
2. סעיף 8(ב) לחוק רשות התעופה האזרחית, התשס"ה-2005 קובע: "מנהל הרשות רשאי לאצול מסמכויותיו לעובדי הרשות".
3. סעיף 169(א) לחוק הטיס קובע: "המנהל רשאי להסמיך עובד מעובדי הרשות בסמכויותיו לפי חוק זה, כולן או חלקן; הודעה על הסמכה כאמור, ובכלל זה פירוט העניינים שלגביהם ניתנה ההסמכה, תפורסם ברשומות".
4. סעיף 19 לחוק הרישוי קובע:
 

"(א) השר רשאי לאצול לעובד מעובדי משרדו, לרבות למנהל ולעובדי רשות התעופה האזרחית, כל סמכות מסמכויותיו לפי חוק זה, למעט הסמכות לפי הסעיפים 15 ו-18<sup>6</sup> והסמכות להתקין תקנות בנות פעל תחקיתי.

(ב) המנהל רשאי להסמיך עובד מעובדי רשות התעופה האזרחית בסמכויותיו לפי חוק זה, כולן או חלקן; הודעה על הסמכה כאמור, ובכלל זה פירוט העניינים שלגביהם ניתנה ההסמכה, תפורסם ברשומות".
5. סעיף 12(א) לפקודת הטלגרף קובע כי: "לעניין סמכויות מנהל רשות התעופה האזרחית לפי פקודה זו, יחולו הוראות סעיף 169(א) לחוק הטיס, בשינויים המחויבים, למעט לעניין הסמכויות לפי סעיף 4(א)(4) ולפי פרק ז"<sup>7</sup>.
6. יצוין כי לא את כל סמכויות האכיפה שהעניק לו חוק הטיס רשאי המנהל לאצול, או להסמיך בהן עובד מעובדי רת"א:

<sup>6</sup> מדובר בסמכויות לעניין צו עיכוב לכלי טיס שעומדים להפעילו ללא רישיון הפעלה מסחרית או בניגוד לתנאי רישיון כאמור, מתוך כוונה לנקוט הליך פלילי, וכן בסמכות להמיר בכופר כסף עבירה כאמור. מאחר שהעיצומים הכספיים נותנים מענה אכיפתי אפקטיבי להפרה כאמור, הרי שההליך הפלילי בעניין זה מתייתר, וכך גם השימוש בסמכויות אלה.

<sup>7</sup> ראו סעיף 6 להלן.

GEN.ENF 3.0.201		GEN.ENF Handbook
מדיניות אכיפה		Revision #4
		4 March 2019
<p>מסמך זה הוא הנחייה מינהלית, כמשמעותה בהנחיית היועץ המשפטי לממשלה 1.0002; ככזה הוא מהווה כלל גמיש שקבע מנהל רת"א, לעצמו ולעובדי רת"א, כמנחה לעניין הפעלת סמכויותיהם השייכות לעניין, וקיימת אפשרות לסטות מהאמור בו במקרים המתאימים</p>		

6.1. כך, לפי סעיף 38(ו) לחוק הטיס: "על אף האמור בסעיף 8(ב) לחוק רשות התעופה האזרחית, המנהל אינו רשאי לאצול את סמכותו לפי סעיף קטן (א)(6) ו-(7)".  
כלומר, המנהל אינו רשאי לאצול את סמכותו לבטל, להגביל להתלות או לסרב לחדש רישיון, תעודה או אישור בשל העילות כלהלן:

6.1.1. בעל הרישיון הורשע בעבירה, שלדעת המנהל, מפאת מהותה, חומרתה או נסיבותיה, אין הוא ראוי להחזיק ברישיון;

6.1.2. לעניין רישיון עובד טיס – עובד הטיס גילה חוסר מיומנות, כישורים לקויים או ידע מקצועי חסר במילוי תפקידו באופן העלול לפגוע בבטיחות התעופה.

6.2. כמו כן, לפי סעיף 162 לחוק, המנהל אינו רשאי לאצול את סמכויותיו לעניין הטלת עיצומים כספיים.

6.3. לבסוף, סעיף 4(א) לפקודת הטלגרף עניינו פעולה כלפי רישיון כאשר "טעמים שבטובת הציבור מחייבים זאת" ואילו פרק ז' לפקודה עניינו הטלת עיצום כספי - בשני המקרים האלה לא יכול המנהל לאצול את סמכויותיו לפי פקודת הטלגרף ועליו להפעיל בעצמו

7. מעבר לכך, גם לגבי סמכויות שלא הואצלו, הן שר התחבורה והן המנהל רשאים להסתייע בעובדי רת"א לשם הפעלת סמכויותיהם ובלבד שההחלטה לגבי נקיטת פעולת האכיפה שהם המוסמכים לקבלה, תתקבל על ידם.

#### סמכויות אכיפה שהואצלו

8. לגבי חלק מהרישיונות נמצא כי יש לאצול את סמכויות האכיפה לעניין התלייתם, הגבלתם, ביטולם או סירוב לחדשם, לפי סעיפים 38, 51(ד), 53(ד) ו-63(ה) לחוק הטיס.

בפרט מדובר ברישיונות ותעודות שהגבלתם, התלייתם, ביטולם או סירוב לחדשם משפיעים על בעל הרישיון בלבד ולא על הציבור בכללותו (לעומת זאת, רישיון הפעלה אווירית (AOC), רישיון להפעלת יחידת נת"א, רישיון להפעלת שדה תעופה, תעודת סוג, והיתר הפעלה שניתן לפי חוק הרישוי – הם רישיונות שהגבלתם, התלייתם, ביטולם או סירוב לחדשם משפיעים לא רק על בעל הרישיון אלא על ציבור שלם. לגבי רישיונות אלה הוחלט לא לאצול את סמכות מנהל רת"א לעניין התלייתם, הגבלתם, ביטולם או סירוב לחדשם).

GEN.ENF 3.0.201		GEN.ENF Handbook
מדיניות אכיפה		Revision #4
		4 March 2019
<p>מסמך זה הוא הנחייה מינהלית, כמשמעותה בהנחיית היועץ המשפטי לממשלה 1.0002; ככזה הוא מהווה כלל גמיש שקבע מנהל רת"א, לעצמו ולעובדי רת"א, כמנחה לעניין הפעלת סמכויותיהם השייכות לעניין, וקיימת אפשרות לסטות מהאמור בו במקרים המתאימים</p>		

9. במקרים אלה, במטרה שפעולות אכיפה במישור הרישיון ינוהלו על ידי המנהל רק במקרים חריגים, ואילו בשגרה ינוהלו פעולות האכיפה במלואן בידי הגורמים המקצועיים האמונים על התחום המקצועי המסוים, והם בעלי המומחיות המקצועית הנדרשת והמספקת לשם החלטה בשאלת נחיצות ההגבלה, ההתליה הביטול או הסירוב לחידוש – אצל המנהל את סמכותו לפי סעיפים 38(א) (למעט לעניין העילות שלפי פסקאות (6) ו- (7)), 51(ד), 53(ד) ו- 63(ה) לחוק הטיס לבעלי התפקידים ברת"א כמפורט בטבלה שלהלן.
10. האצילה אינה גורעת מסמכותו של המנהל לעשות בעצמו שימוש בסמכות שאצל, במקום הנאצל, ואינה גורעת מחובתו להנחות את הנאצל ולפקח עליו.
11. אצילת הסמכות מפורסמת לציבור באתר רת"א בלשונית: רגולציה/ מינויים והסמכות / הסמכות.

GEN.ENF 3.0.201		GEN.ENF Handbook
מדיניות אכיפה		Revision #4
		4 March 2019
<p>מסמך זה הוא הנחייה מינהלית, כמשמעותה בהנחיית היועץ המשפטי לממשלה 1.0002; ככזה הוא מהווה כלל גמיש שקבע מנהל רת"א, לעצמו ולעובדי רת"א, כמנחה לעניין הפעלת סמכויותיהם השייכות לעניין, וקיימת אפשרות לסטות מהאמור בו במקרים המתאימים</p>		

## מהדורות

<p><b>יש לעדכן אזור זה החל מיצירת המסמך לראשונה וכן לאורך כל חיי המסמך, במידה ונערכו בו שינויים</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• שינויים <b>בתוכן</b> הנוהל – יש לעדכן מספר גרסה [לדוגמא: מהדורה #1, גרסה #4]</li> <li>• שינויים <b>בתפיסת</b> הנוהל/ תהליך החקיקה – יש לעדכן מספר מהדורה ולאפס מספר גרסה [לדוגמא: מהדורה #2, גרסה #1]</li> </ul>
---

אשר ע"י	שונה ע"י	מהות השינוי	מס' גרסה	מס' מהדורה
יואל פלדשו	רננה שחר	<ul style="list-style-type: none"> <li>- שילוב הוראות הנוגעות לאכיפה לפי פקודת הטלגרף האלחוטי בשל הפרות / ליקויים הקשורים ברישיון לתחנת אלחוט בכלי טיס;</li> <li>- הוראות ייחודיות לעניין אכיפת תקנות מבוססות ביצועים;</li> <li>- פירוט הכלל של שימוע בכתב, ושימוע בעל פה כחריג בלבד, באישור מנהל רת"א;</li> <li>- הוראות לעניין יידוע עורך דין כאשר מפר מיוצג על ידי עורך דין</li> </ul>	4	0

GEN.ENF 3.0.201		GEN.ENF Handbook
מדיניות אכיפה		Revision #4
		4 March 2019
<p>מסמך זה הוא הנחייה מינהלית, כמשמעותה בהנחיית היועץ המשפטי לממשלה 1.0002;  ככזה הוא מהווה כלל גמיש שקבע מנהל רת"א, לעצמו ולעובדי רת"א, כמנחה לעניין הפעלת  סמכויותיהם השייכות לעניין, וקיימת אפשרות לסטות מהאמור בו במקרים המתאימים</p>		