

תקנות הטיס (כלי רחיפה), התשע"ג - 2013

בתוקף סמכותי לפי סעיפים 87, 89, 90, 92 ו-93 (א) לחוק הטיס, התשע"א-
 2011¹ (להלן - **החוק**), בהסכמת שר הביטחון לעניין פרק ג' לתקנות,
 ובהתייעצות בשר התרבות והספורט לעניין פרק ד' לתקנות, לפי הצעת רשות
 התעופה האזרחית לפי סעיף 168(ב) לחוק, ובאישור ועדת הכלכלה של הכנסת,
 אני מתקין תקנות אלה:

פרק א': הגדרות

- הגדרות 1. בתקנות אלה -
- "אזור אימונים"** - כמשמעותו בתקנה 62 לתקנות ההפעלה;
- "אזור אסור לטיסה"** - כמשמעותו בתקנה 51 לתקנות ההפעלה;
- "אזור טיסה"** - מרחב אווירי מוגדר ומפורט המשויך לשדה תעופה או
 למנחת, והמיועד בעיקרו לטיסות אימון ותחביב, אשר הטיסה בו חייבת
 בהגשת תכנית טיסה, בקבלת מרשה טיסה, בחובת הקמת קשר עם יחידת
 הנת"א האחראית על אותו אזור, ובכל הוראה נוספת שנקבעה בפמ"ת, אם
 נקבעה;
- "אזור מוגבל לטיסה"** - כמשמעותו בתקנה 52 לתקנות ההפעלה;
- "אזור מסוכן לטיסה"** - כמשמעותו בתקנה 53 לתקנות ההפעלה;
- "אזור פיקוח"** - כמשמעותו בתקנה 57 לתקנות ההפעלה;
- "אזור פיקוח טרמינלי"** - כמשמעותו בתקנה 58 לתקנות ההפעלה;
- "אזור פיקוח שדה"** - כמשמעותו בתקנה 59 לתקנות ההפעלה;
- "אזור שדה"** - כמשמעותו בתקנה 60 לתקנות ההפעלה;
- "כלי רחיפה"** - גילשון אוויר, גילשון אוויר עם מנוע עזר, מצנח רחף, מצנח
 רחף עם מנוע עזר, ומצנח ממונע, כמשמעים בפסקאות (1) עד (5) בהגדרת
 המונח "כלי רחיפה" בחוק;

¹ ס"ח התשע"א, בעמ' 830

"מפעיל", לעניין כלי רחיפה - מי שמפעיל כלי רחיפה לכל מטרה, לרבות לצרכי הפעלה מסחרית, הדרכה, או למטרות פנאי או ספורט, ובכלל זה במסגרת לימוד או לימוד עצמי;

"נתיב אויר מוגדר מראש" – כמשמעותו בתקנה 56 לתקנות ההפעלה;

"רופא מוסמך" - כמשמעותו בסעיף 6(א) לחוק;

"רחפן" - מי שמפעיל כלי רחיפה לצורך הפעלה מסחרית או לצרכי הדרכה;

"רשות הרישוי" - מנהל אגף רישוי עובדי טיס ברשות התעופה האזרחית או מי שהוסמך על ידו;

"תקנות האגרות" - תקנות הטיס (אגרות רישום, רישוי ותיעוד), התשי"ע-2009²;

"תקנות ההפעלה" - תקנות הטיס (הפעלת כלי טיס וכללי טיסה), התשמ"ב-1981³;

"תקנות המנחתים" - תקנות הטיס (מנחתים), התשל"ה-1975⁴;

"תקנות הרישיונות" - תקנות הטיס (רישיונות לעובדי טיס), התשמ"א-1981⁵;

פרק ב': רישיון רחפן

2. בקשה לרישיון 2. המבקש רישיון רחפן, וכן הוספת סוג של כלי רחיפה ברישיון, או תוספת רחפן, תוספת סוג או הגדרה או הגדרה לגדר ברישיון, יגיש בקשה לרשות הרישוי, בכתב, באופן ובצורה שהורה עליהם המנהל.

3. כשירות לקבלת 3. אדם יהא כשיר לקבלת רישיון רחפן אם נתמלאו בו כל אלה: רישיון רחפן

(1) מלאו לו 23 שנים;

(2) הוא מחזיק בתעודה רפואית תקפה ומתאימה, בהתאם לתקנות אלה;

2 ק"ת התשי"ע, עמ' 518
3 ק"ת התשמ"ב, עמ' 8
4 ק"ת התשל"ה, עמ' 1996
5 ק"ת התשמ"א, עמ' 510

(3) הוא הוכיח מעבר הכשרה, ידע מקצועי, ניסיון ומיומנות מקצועית כנדרש בתקנות אלה, והכל - בהתאם לכלי הרחיפה וההגדר המבוקש;

(4) הוא המציא לרשות הרישוי קבלה על תשלום אגרה ששולמה לפי תקנות האגרות.

מתן רישיון, ציון 4. (א) רשות הרישוי רשאית ליתן למבקש רישיון רחפן, אם עמד בדרישות הכשירות כמפורט בתקנות אלה.

(ב) רשות הרישוי תציין ברישיונו של הרחפן את סוג כלי הרחיפה אותו מורשה בעל הרישיון להפעיל.

(ג) אלה סוגי ההגדרים שרשות הרישוי רשאית ליתן למבקש רישיון רחפן:

(1) מסחרי;

(2) מדריך.

קורס הכשרה 5. המבקש רישיון רחפן ימציא לרשות הרישוי אישור מאת בעל רישיון כאמור בפסקה (2), לפיו עבר בהצלחה קורס הכשרה לעניין הפעלת כלי רחיפה מהסוג שלגביו מבוקש הרישיון, לצרכי הפעלה מסחרית או לצרכי הדרכה, לפי העניין, שנתקיימו לגביו כל אלה:

(1) תכנית הלימודים שלו אושרה על ידי רשות הרישוי;

(2) הוא הועבר על ידי בעל רישיון רחפן עם הגדר הדרכה מתאים לגבי סוג כלי הרחיפה שביחס אליו מבוקש הרישיון.

ידע מקצועי 6. אלה הנושאים שהבקיאות בהם דרושה להוכחת הידע המקצועי הנדרש לצורך קבלת רישיון רחפן:

(1) עם הגדר הפעלה מסחרית, כל הנושאים הבאים -

(א) דיני הטיס המתייחסים לזכויות ולהגבלות החלות על בעל רישיון רחפן;

(ב) הכרת הוראות התעבורה האווירית החלות לעניין הפעלת כלי רחיפה, הכרת הנהלים וההליכים של שירותי התעבורה האווירית, הכרת תחומי האחריות והסמכות של יחידות הנת"א השונות, והכרת שירותי המידע התעופתי.

(ג) ידיעה טכנית כללית לגבי כלי הרחיפה המנויים בתקנות אלה, בכלל, וידיעה טכנית מפורטת לגבי כלי הרחיפה שלגביו מבוקש הרישיון, בפרט; בתקנה זו, "ידיעה טכנית" - לרבות הכרת תכונות הכלי, היכולות והביצועים של הכלי, אופן תפעול הכלי, מגבלות הכלי כולל מגבלת משקל, כללי העמסה של הכלי, אפיוני הפעלה של הכלי, התנהגות הכלי במצבים שונים, השפעות שונות על הכלי, זיהוי וטיפול בתקלות, בכלל, ואם הכלי ממונע או בעל מנוע עזר - זיהוי וטיפול בתקלות במנוע, בפרט;

(ד) עקרונות מטאורולוגיה תעופתית;

(ה) עקרונות ניווט מעשי הישימים לרחיפה ומכשירי עזר לניווט;

(ו) נהלי בטיחות והליכי חירום במצבים שונים, ובכלל זה במצב של רחיפה במזג אוויר סוער.

(2) עם הגדר מדריך, כל הנושאים הבאים -

(א) הנושאים המנויים בפסקה (1);

(ב) עקרונות ההדרכה בכלל, ועקרונות בהדרכת הרחיפה בפרט, ובכלל זה: תהליכי ודרכי למידה, עזרי הוראה וכן שגיאות החניך ודרכי תיקונן;

(ג) עקרונות "הגורם האנושי".

(א) רשות הרישוי תקיים מבחנים עיוניים להוכחת בקיאות בידע מקצועי כאמור בתקנה 6, באופן ובמועדים שתורה עליהם.

תנאים סדרים 7.
ומועדים לביצוע המבחן העיוני

(ב) ציוני המעבר המזעריים במבחנים העיוניים הם כפי שיצוין בפרסומי רשות הרישוי לגבי אותו מבחן או על גבי טופס המבחן.

(ג) לא ייגש אדם למבחן עיוני אלא אם כן עבר בהצלחה קורס הכשרה כמפורט בתקנה 5.

(ד) רשות הרישוי תודיע לאדם את תוצאת המבחן העיוני בכתב בתוך 60 ימים ממועד המבחן.

(ה) אדם רשאי לעיין במבחן העיוני שביצע, בהתאם לנוהל ובמועד שהורתה עליו רשות הרישוי.

(ו) אדם שנכשל במבחן עיוני רשאי להשיג על תוצאות המבחן העיוני לפני רשות הרישוי, בהתאם לנוהל ולמועדים שהורתה עליהם רשות הרישוי.

(ז) אדם שנמצא מעתיק מבחן עיוני, מבצע פרסום שאלון של מבחן עיוני, מתחזה לאדם אחר בעת מבחן עיוני, מאפשר לאחר להעתיק ממנו, או מבצע מעשה מרמה אחר במבחן עיוני רשאית רשות הרישוי לפסלו מלגשת למבחן עיוני אחר או נוסף, לפרק זמן, בהתאם לשיקול דעתה; בתקנת משנה זו - "פרסום" - כמשמעו בסעיף 2(א) לחוק איסור לשון הרע, התשכ"ה-1965.⁶

(ח) אישור רשות הרישוי על מעבר בהצלחה של מבחן עיוני יישלח לנבחן בכתב ויהיה תקף למשך שנה.

ניסיון 8. (א) דרישות הניסיון המזעריות לקבלת רישיון רחפן עם הגדר הפעלה מסחרית או מדריך הן 250 שעות רחיפה באותו סוג כלי רחיפה.

(ב) הוכחת הניסיון כאמור בתקנת משנה (א) תהא באמצעות הגשת "יומן רחיפות אישי", בו נרשמו המועדים, שעות הרחיפה ומקומות הרחיפה שביצע מבקש רישיון רחפן.

מיומנות מקצועית 9. (א) להוכחת מיומנותו המקצועית על מבקש רישיון רחפן עם הגדר מסחרי להפגין בפני רשות הרישוי את מיומנותו בהפעלת כלי רחיפה, בביצועים ובנושאים אלה:

(1) הליכים, תרגילים ותמרונים ברחיפה רגילה וברחיפה במצבי חירום המתאימים לסוג כלי הרחיפה בו מבוצע המבחן, לביצועים ולמגבלותיו;

(2) רחיפה בכלי רחיפה ביום בלבד, הימנעות מכניסה לעננים, ושמירה על קשר עין עם הקרקע;

(3) שימוש בשירותי נת"א;

(4) רחיפה מדויקת וחלקה;

(5) יישום ידע הנבחן בתעופה;

(6) יכולת הנבחן בקבלת החלטה מהירה ואורח הפעלת שיפוטו;

(7) בכלי רחיפה ממונע או עם מנוע עזר- הוכחת יכולת שמירה על נתיב מתוכנן מראש;

⁶ ס"ח התשכ"ה, עמ' 240

(ב) להוכחת מיומנותו המקצועית על מבקש רישיון רחפן עם הגדר מדריך להפגין בפני בוחן מטעם רשות הרישוי את מיומנותו בהפעלת כלי רחיפה, בביצועים ובנושאים האמורים בתקנת משנה (א). בנוסף, עליו להוכיח את יכולתו לבצע הדרכה ראויה על כלי הרחיפה מהסוג שלגביו מתבקש הרישיון עם הגדר מדריך.

תנאים סדרים 10. (א) רשות הרישוי תקיים מבחנים מעשיים להוכחת מיומנות מקצועית ומועדים לביצוע מבחן מעשי בהפעלת כלי רחיפה כאמור בתקנה 9, בהתאם למועדים שתורה עליהם.

(ב) מבחן מעשי יבוצע בפני בוחן שהוסמך לכך בידי רשות הרישוי.

(ג) לא ייגש אדם למבחן מעשי לשם הוכחת מיומנותו המקצועית אלא אם כן עבר בהצלחה קורס הכשרה, בהתאם לאמור בתקנה 5, עבר בהצלחה מבחן עיוני, בהתאם לאמור בתקנות 6 ו-7, וכן צבר את מלוא הניסיון המזערי הדרוש, בהתאם לאמור בתקנה 8.

(ד) נכשל אדם במבחן מעשי, לא יגיש בקשה למבחן מעשי חוזר אלא בתום שלושים ימים מיום המבחן המעשי בו נכשל.

(ה) הנבחן ידאג לכל הסידורים הארגוניים והכספיים הכרוכים בשימוש בכלי הרחיפה לצורך ביצוע המבחן המעשי.

(ו) אי יכולתו של הנבחן לעמוד בדרישות המפורטות בתקנה 9, היעדר משמעת, או התנהגות בלתי הולמת של הנבחן בעת המבחן המעשי - יהווה כישלון במבחן המעשי; נכשל נבחן כאמור, רשאי הבוחן להפסיק את המבחן המעשי באותו שלב בו נכשל הנבחן.

תעודה רפואית 11. (א) המבקש רישיון רחפן או המחזיק ברישיון רחפן ימציא לרשות הרישוי תעודה רפואית תקפה המעידה כי הוא ממלא אחר הדרישות הרפואיות המפורטות בפרקים 5 עד 7 לתוספת הראשונה לתקנות הרישיונות.

(ב) על בדיקות רפואיות ועל מתן תעודה רפואית תקפה ומתאימה למבקש רישיון רחפן או מחזיק ברישיון רחפן יחולו הוראות תקנות 60, 60א, 61א, 61ג, 62, 63, 64א, 64ב, 64ג, 65א(1), 65ג, 66א(2), 66ב(1) עד 66ב(4), 66ג, 67, 68א, 68ג, ו-69, לתקנות הרישיונות, בשינויים המחויבים ובשינויים אלה:

(1) בכל מקום שנאמר "רופא המינהל" יראו כאילו נאמר "רופא הרשות";

(2) בכל מקום שנאמר "רופא מורשה" יראו כאילו נאמר "רופא מוסמך";

(3) ההוראות בתקנות הרישיונות לעניין רופא מורשה בכיר - לא יחולו;

(ג) על מבקש רישיון רחפן או מחזיק ברישיון רחפן הרואה עצמו נפגע מהחלטת רופא הרשות או רופא מוסמך - יחולו הוראות סעיף 7 לחוק.

(א) המחזיק רישיון רחפן עם הגדר הפעלה מסחרית, המבקש תוספת הגדר למדריך, יידרש להשלים את ההכשרה הנדרשת ממדריך בהתאם לתקנה 5, את הוכחת הידע המקצועי כאמור בתקנה 6(2), וכן להשלים הוכחת המיומנות המקצועית הנדרשת בהתאם לתקנה 9(ב), כולם או מקצתם, לפי הוראת רשות הרישוי;

(ב) המחזיק רישיון רחפן עם הגדר לכלי רחיפה מסוג אחד, המבקש תוספת ברישיונו לכלי רחיפה מסוג אחר, יידרש להשלמות במסגרת ההכשרה, הידע המקצועי, הניסיון, והמיומנות שעליו להפגין, לפי תקנות 5, 6, 7, 8, 9 ו-10, בהתאמה, ביחס לכלי הרחיפה שמבוקש להוסיף ברישיון, והכול לפי הוראות רשות הרישוי.

(א) מחזיק ברישיון רחפן ובו הגדר להפעלה מסחרית זכאי להפעיל כלי רחיפה בתמורה מהסוג המצוין ברישיונו, ובלבד שלא יישא עמו נוסע נלווה שהוא קטין, אלא אם כן ניתן אישור מראש ובכתב של הורה או אפוטרופוס.

(ב) מחזיק ברישיון רחפן ובו הגדר מדריך הוא בעל זכויות כמחזיק רישיון רחפן ובו הגדר הפעלה מסחרית לפי תקנת משנה (א) ובנוסף הוא זכאי להדריך אדם להפעיל כלי רחיפה מהסוג המצוין ברישיונו, ובלבד שלא ידריך חניך שטרם מלאו לו 16 שנים; ואם החניך הוא קטין- ניתן אישור מראש ובכתב של הורה או אפוטרופוס.

(ג) מחזיק רישיון רחפן לא יעשה שימוש בזכויות לפי תקנה זו, אלא אם כן בידו תעודה רפואית בתוקף.

רשות הרישוי רשאית לפטור אדם המחזיק ברישיון להפעלת כלי רחיפה למטרות מסחריות אן למטרות הדרכה, שניתן בידי רשות מוסמכת במדינה זרה, מדרישות פרק זה, כולן או מקצתן, אם הוכיח להנחת דעתה כי הוא בעל ידע מקצועי, מיומנות וניסיון שווי ערך לאלה הנדרשים בפרק זה.

פרק ג': אזורים מותרים להפעלת כלי רחיפה

12. השלמות נדרשות
לתוספת הגדר או
סוג כלי רחיפה

13. זכויות
ברישיון רחפן
מחזיק

14. רישיון זר

15. אזורים מותרים.
 לרחיפה לגלישון אוויר ולמצנח רחף (עם ובלי מנוע עזר)

(א) לא יפעיל אדם גלישון אוויר, גלישון אוויר עם מנוע עזר, מצנח רחף, ומצנח רחף עם מנוע עזר, במרחב אווירי שפורסם במסגרת שירותי המידע התעופתי כאזור אסור לטיסה, אזור מסוכן לטיסה, אזור מוגבל לטיסה, נתיב אוויר מוגדר מראש, אזור פיקוח, אזור פיקוח טרמינלי, אזור פיקוח שדה, אזור שדה, אזור אימונים ואזור טיסה.

(ב) על אף האמור בתקנת משנה (א), מפעיל כלי רחיפה כאמור בתקנת משנה (א) רשאי להפעילו במרחב אווירי המפורט בתקנת משנה (א), אם נתקיים אחד מאלה:

- (1) בפרסומי המידע התעופתי צוינה האפשרות לשימוש משותף לכלי רחיפה ולכלי טיס באותו מרחב אווירי;
- (2) ניתן אישור מראש על ידי המנהל או מי שהוסמך על ידו, ובהתאם לתנאים שנקבעו באישור כאמור;
- (3) יחידת הנת"א המספקת שירותי נת"א באותו מרחב אווירי אישרה את הרחיפה בו;
- (4) לעניין אזור שדה המתוחם סביב מינחת - מפעיל המינחת אישר את הרחיפה בו.

16. אזורים מותרים.
 לרחיפה למצנח ממונע

(א) מפעיל של מצנח ממונע לא יפעיל את כלי הרחיפה אלא במרחב אווירי שפורסם בפמ"ת כאזור ייעודי להפעלת כלי מסוג זה, בהתאם לתנאים שנקבעו בפמ"ת.

(ב) על אף האמור בתקנת משנה (א), מפעיל מצנח ממונע רשאי לרחף מחוץ למרחב האווירי שפורסם בפמ"ת כאזור ייעודי להפעלת כלי מסוג זה, אם התמלאו כל התנאים הבאים:

- (1) הוא פירט בתכנית רחיפה שהגיש ליחידת הנת"א המתאימה את הזמן והמרחב האווירי בהם הוא מבקש להפעיל את המצנח הממונע מחוץ למרחב האווירי הייעודי כאמור;
- (2) הוא קיבל מרשה טיסה מאת יחידת הנת"א המתאימה, והיא הורתה לו על נהלי התקשורת עמה;
- (3) הוא נושא עמו מפה ועליה סימון נתיב הרחיפה;
- (4) אם הרחיפה, כולה או חלקה, היא מעל מים, היא אינה מתבצעת במרחק העולה על מרחק גלישה ללא מנוע, מאזור מתאים לנחיתה בטוחה;

(5) הוא הודיע בטלפון, ליחידת הנת"א או ליחידה הצבאית המנהלת את התעבורה האווירית במרחב האווירי המתאים, על ביצוע הרחיפה ועל הנתביב המתוכנן, בסמוך לפני ביצוע הרחיפה ובסמוך לאחריה.

17. המראה ונחיתה של כלי רחיפה ממנחת לא ימריא מפעיל כלי רחיפה ממנחת ולא ינחת בו, אלא אם כן ניתן לכך אישור מפעיל המנחת, והוא מקיים את הוראות תקנה 29(ג) לתקנות המנחתים, בשינוי, שבמקום המילים "כלי טיס" יראו כאילו נאמר "כלי רחיפה".

פרק ד': כללים להפעלה בטוחה של כלי רחיפה

18. פעולות לפני רחיפה מפעיל כלי רחיפה יצטייד לפני התחלת הרחיפה בכל המידע הניתן להשגה ביחס לאותה רחיפה, ובכלל זה דוחות ותחזיות של מזג האוויר הצפוי בעת הרחיפה, כמות הדלק הנדרשת לרחיפה- אם הכלי בעל מנוע עזר או ממונע, החלופות האפשריות כאשר הרחיפה המתוכננת אינה ניתנת לביצוע לפי התכנית, מידע על נתיבים חלופיים, ועל מקומות אפשריים להמראה ולנחיתה לאורך נתיב הרחיפה.

19. איסור השלכת חפצים וריסוס מפעיל כלי רחיפה לא ישליך מכלי הרחיפה חפץ או חומר ולא ירשה לאדם להשליך חפץ או חומר כאמור בעת רחיפה, אלא באישור בכתב ומראש מאת המנהל, ואם נקט אמצעי זהירות סבירים למניעת חבלה או נזק כתוצאה מכך; בתקנה זו- "השלכה" – לרבות ריסוס.

20. איסור גרירה לא יגרור מפעיל כלי רחיפה דבר באמצעות כלי הרחיפה, אלא בהתאם לאישור בכתב ומראש מאת המנהל, ובהתאם לתנאי האישור.

21. איסור רחיפה בקרבה לכלי רחיפה או כלי טיס אחר מפעיל כלי רחיפה לא ירחף קרוב לכלי טיס או לכלי רחיפה אחר עד כדי התהוות סכנה של התנגשות או הפרעה לטיסה או לרחיפה, לפי העניין.

22. בהפעלת כלי רחיפה בקרבת כלי רחיפה או כלי טיס אחרים, יפעל מפעיל כלי רחיפה לפי תקנה 68 לתקנות ההפעלה.

23. רחיפה אווירובטית (א) לא יפעיל אדם כלי רחיפה ברחיפה אווירובטית בכל אלה:

(1) מעל אזור מאוכלס של עיר, כפר או מקום יישוב אחר;

(2) מעל מקום התקהלות בני אדם בשטח פתוח;

(3) בתוך תחומי אזור פיקוח שדה תעופה, אזור פיקוח טרמינלי ופרוזדור טיסה;

(4) מתחת לגובה של 500 רגל מעל לקרקע;

- (5) בתנאי ראות טיסה של פחות מ-5 קילומטרים.
- (ב) לעניין תקנה זו "רחיפה אוירובטית" - תמרון, המבוצע מרצונו של מפעיל כלי הרחיפה, הקשור בשינוי פתאומי במצבו של הכלי, וכן מצבי רחיפה ותאוצה בלתי רגילים שאינם דרושים ברחיפה רגילה.
24. מפעיל כלי רחיפה שיורט על ידי כלי טיס יבצע מיידית את כל אלה, אם יש באפשרותו לעשות זאת -
- (1) ימלא אחר כל ההוראות שנתן כלי הטיס המיירט וישיב להן, בהתאם להוראות תקנה 121 לתקנות ההפעלה;
- (2) יודיע על היירוט ליחידת הנת"א הקרובה;
- (3) ינסה ליצור קשר עם כלי הטיס המיירט;
- (4) יפעל לפי האותות המוסכמים בעניין זה המפורטים בתקנה 121 לתקנות ההפעלה.
25. הפעלה (א) לא יפעיל אדם כלי רחיפה -
- (1) אלא ביום; לעניין זה, "יום" – כהגדרתו בתקנות ההפעלה;
- (2) לתוך עננים;
- (3) מעל לגובה שנקבע להפעלת כלי הרחיפה בפרסומי המידע התעופתי;
- (4) ברוח שעוצמתה עולה על עוצמת הרוח המרבית שקבע היצרן להפעלת כלי הרחיפה;
- (5) בגובה של פחות משלושים מטרים מעל כביש, פסי רכבת, קווי טלפון או חשמל; ואם כלי הרחיפה לקראת נחיתה – בגובה של פחות מחמישה עשר מטרים כאמור;
- (ב) בעת הרחיפה מפעיל כלי רחיפה יקיים קשר ראייה מתמיד עם הקרקע.
- (ג) לא יפעיל אדם כלי רחיפה אלא אם כן מלאו לו 16 שנים.
26. לאחר משקה רחיפה שתיית משכר
 משקה
 משכר
 שתה אדם משקה משכר, לא יפעיל כלי רחיפה באופן מסחרי או לשם הדרכה אלא בתום שמונה שעות לאחר ששתה את המשקה המשכר.

זיהוי כלי הרחיפה 27. לא יפעיל אדם כלי רחיפה אלא אם כן -

- (1) נמצא בכלי הרחיפה תג זיהוי של היצרן שבו מצוינים שם היצרן, שנת הייצור, המספר הסידורי של הכלי או של סדרת הייצור שלו;
- (2) כלי הרחיפה בעל מספר סידורי שניתן לו על ידי רשות הרישוי.

ציוד, ציוד מגן 28. לא יפעיל אדם כלי רחיפה אלא אם כן הוא עושה שימוש בציוד ולבוש, ולבוש מגן שלמים ותקינים, כמפורט להלן -

- (1) הוא רתום ברתמה או חגור בחגורת כתף, המתאימה למידת גופו;
- (2) הוא חבוש קסדת מגן, המתאימה למידת ראשו;

(3) אם חלק מהרחיפה המתוכננת עתיד להיות מבוצע בגובה של למעלה מ- 250 מטרים מעל פני הים - הוא נושא עמו מד גובה;

(4) אם חלק מהרחיפה המתוכננת עתיד להיות מבוצע בגובה של למעלה מ- 150 מטרים מעל פני הקרקע - הוא נושא עמו מצנח רזרבי מתאים; הוראה זאת לא תחול על מפעיל של מצנח ממונע;

(5) אם הכלי ממונע - הוא נושא עמו גם מחווני מנוע;

(ב) מפעיל כלי רחיפה הנושא עמו נוסע בכלי הרחיפה, יבטיח כי מתקיימות לגבי אותו נוסע הוראות תקנת משנה (א) (1) ו- (2).

(ג) בעל רישיון רחפן עם הגדר מדריך יבטיח כי מתקיימות לגבי חניך הוראות תקנת משנה (א).

אחריות המדריך 29. מדריך יודא כי החניך פועל בהתאם להוראות פרקים ג' ו- ד' לתקנות אלה. כלפי החניך

הוראת מעבר 30. רשות הרישוי רשאית לפטור אדם, שהחזיק ברישיון הפעלה מבצעית לפי תקנה 163(ב) לתקנות ההפעלה, או בתעודת חבר מגוף שהיה או הינו בעל רישיון הפעלה מבצעית כאמור, ב- 7 השנים שקדמו לתחילתן של תקנות אלה, מהדרישות הנקובות בפרק ב' לתקנות אלה, כולן או מקצתן, אם הוכיח להנחת דעתה כי הוא בעל ידע מקצועי, מיומנות וניסיון שווי ערך לאלה הנדרשים בתקנות אלה.

תחילה 31. (א) תחילתו של פרק ב' לתקנות אלה- שלושה חודשים מיום הפרסום.

(ב) תחילתם של פרקים ג' ו- ד' לתקנות אלה - חודש מיום הפרסום.

דברי הסבר

חלק א' – כללי

כלי רחיפה – תמונת מצב

"כלי רחיפה" מוגדר בסעיף 1 בחוק הטיס, התשע"א – 2011 (להלן "החוק" או "חוק הטיס") ככולל את 6 הפריטים הבאים: (1) גילשון אוויר, (2) גילשון אוויר עם מנוע עזר, (3) מצנח רחף, (4) מצנח רחף עם מנוע עזר, (5) מצנח ממונע, ו- (6) טיסן ממונע נהוג רדיו. כמו כן, כוללת ההגדרה הוראה שיורית (בפסקה (7)) על פיה רשאי שר התחבורה להוסיף בצו סוגי כלים נוספים שיימנו במונח "כלי רחיפה". הוראה זו באה לקדם שינויים טכנולוגיים, שיכול ויחייבו הוספת סוגים של כלי רחיפה, מבלי שהדבר יצריך את שינוי החוק.

כיום ישנם במדינת ישראל כ- 1130 כלי רחיפה, בחלוקה הבאה: כ- 200 מצנחים ממונעים; כ- 800 מצנחי רחף; כ- 50 מצנחי רחף עם מנוע עזר; כ- 80 גילשוני אוויר; כ- 5 גילשוני- אוויר עם מנוע עזר.

ההסדרים החלים על הפעלתם של כלי רחיפה מוסדרים כיום בתקנות הטיס (רישיונות לעובדי טיס), התשמ"א – 1981 (להלן – "תקנות הרישיונות"), ותקנות הטיס (הפעלת כלי טיס וכללי טיסה), התשמ"ב – 1981 (להלן – "תקנות ההפעלה") ועיקרם כי מי שרוצה להפעיל כלי רחיפה מסוג מצנח ממונע גלגלי (להלן – "ממ"ג") או גילשון אוויר חייב ברישיון הפעלה מבצעית מאת מנהל רת"א, או לחלופין לפעול במסגרת בעל רישיון הפעלה מבצעית כאמור, בפיקוחו ותחת אחריותו. רישיון הפעלה מבצעית הוא רישיון הבוחן את ההתאמה הארגונית

להפעיל את כלי הרחיפה – ובכלל זה ספר עזר למבצעים, בעלי תפקידים וכיו"ב.⁷

רת"א העניקה בעבר רישיונות הפעלה מבצעית ל- 3 אגודות ספורט שהיוו מסגרת להפעלת כלי רחיפה למפעילים פרטיים, בסיווג לפי סוג הכלי: אגודת הממ"גים, אגודת גילשוני - האוויר, ואגודת מצנחי רחף. אדם שביקש להפעיל כלי רחיפה ב"הפעלה כללית" (לשימוש עצמי, כתחביב בשעות הפנאי, וללא תמורה) הצטרף לאגודה כחבר, לאחר שעמד בתנאים לחברות באגודה.

אגודת מצנחי הרחיפה החזירה את רישיון ההפעלה המבצעי שלה והתפרקה בשנת 2007 ומפעילי מצנחי רחף המשיכו להפעילם שלא במסגרת אגודה וללא רישיון

⁷ סעיף 197 לחוק הטיס מעמיד בתוקף את כל תקנות הטיס שהותקנו מכוח חוק הטיס, 1927 "כאילו הותקנו לפי הסעיפים בחוק זה שבהם נתונה סמכות התקנת תקנות באותם עניינים... והכל זולת אם נקבעו בחוק זה במקומן הוראות בעניינים שהוסדרו בתקנה מהתקנות הקיימות...". סעיף 198(ד) לחוק הטיס העמיד בתוקף את רישיונות ההפעלה המבצעית שניתנו להפעלת כלי רחיפה לפי תקנות ההפעלה; כפי שיוסבר להלן, סעיף 87 לחוק הטיס משנה את משטר הרישוי להפעלת כלי רחיפה, לעומת התקנות הקיימות, אך מאחר שתחילתו של סעיף 87 לחוק היא דחוייה ומותנית בכניסתן לתוקף של התקנות המוצעות, ולנוכח הוראות סעיפים 197 ו- 198(ד) לחוק, מסקנתנו היא כי עד להשלמת התקנות המוצעות, המשטר החל הוא זה הקבוע כיום בתקנות הרישיונות ובתקנות ההפעלה.

⁸ לצד זאת קבועות בסימנים ה' ו- ט' לפרק התשיעי לתקנות ההפעלה הוראות לעניין הפעלה בטוחה של ממ"גים וגילשוני אוויר. בנוסף, בפרק השני לתקנות ההפעלה נקבעו הוראות מסוימות לעניין ציוד של ממ"גים וגילשוני.

הפעלה מבצעית מרת"א (אשר ספק אם היו חייבים בו לנוכח "לאקונה" בתקנות ההפעלה לעניין זה, כפי שיוסבר להלן); אגודת הממ"גים החזירה את רישיון ההפעלה המבצעי שלה בספטמבר 2012, ומי שהיה בעבר חבר באגודה זו פועל כיום ללא רישיון הפעלה מבצעית. האגודה העוסקת בגילשוני אוויר הינה בעלת רישיון הפעלה מבצעית בתוקף, וחבריה פועלים כדין.

בנוסף, מי שביקש להפעיל כלי רחיפה בהפעלה מסחרית או לצרכי הדרכה נדרש בעבר לרישיון מסחרי, מאת שר התחבורה, לפי הוראות חוק רישוי שירותי התעופה, התשכ"ג-1963 (להלן- "חוק רישוי שירותי תעופה").

כיום פעילים חמישה בעלי רישיונות מסחריים וכן בעלי רישיונות הפעלה מבצעיים בתחום כלי הרחיפה בארץ: ארבעה בתחום הממ"גים ובעל רישיון אחד בתחום גלישוני האוויר. חלקם פועלים כבתי ספר להדרכת הרחיפה, וחלקם פועלים במסגרת הפעלה מסחרית.

על פי התקנות המוצעות גופים אלה לא יידרשו עוד לרישיון הפעלה מבצעית מאת המנהל או רישיון מסחרי מאת השר. הרגולציה המוצעת בתקנות אלה תתמקד ברישוי האישי של המדריכים והמפעילים המסחריים, לצד כללי הפעלה בטוחה של כלי רחיפה, וקביעת מרחבי אוויר להפעלת כלי רחיפה.

הפרק החמישי לחוק הטיס:

חוק הטיס יוצר הפרדה בין המשטר החל לגבי כלי טיס לבין זה החל לגבי כלי רחיפה. זאת שכן הכלים המנויים כ-"כלי רחיפה" הינם כלים פשוטים יחסית, הן מבחינה טכנולוגית והן מבחינת ההפעלה, אשר אדם שעבר הדרכה עיונית ומעשית יחסית קצרה, יכול לתפעל בנקל. החלת כלל הוראות חוק הטיס וחקיקת המשנה מכוחו באופן גורף עליהם איננה נדרשת ואינה ישימה, מטעמים מקצועיים, בטיחותיים ומשפטיים, הן בהיבט המקומי והן בהיבט הבין-לאומי.

עם כניסתו לתוקף של חוק הטיס באפריל 2011, "כלי רחיפה" אינם נחשבים עוד בגדר "כלי טיס", וההסדרים הראשיים החלים על כלי טיס לפי חוק הטיס אינם חלים עוד על כלי רחיפה.

כך, "כלי טיס" מוגדר בסעיף 1 (סעיף ההגדרות) בחוק הטיס, כך: "כלי או מיתקן שביכולתו להיתמך באטמוספירה מתגובות האוויר שאינן תגובות האוויר במגעו עם פני כדור הארץ, למעט כלי רחיפה, ולמעט כלי או מיתקן אחר, שקבע השר לפי סעיף 168(א)(8)".

בפרק ה' לחוק נקבעו ההסדרים היסודיים לפעילותם של כלי רחיפה. פרק ה' יצר מדרגת רגולציה מופחתת לגבי הפעלת כלי רחיפה, לעומת כלי טיס.

במישור כשירות כלי הרחיפה, נקבע בסעיף 86 לחוק העיקרון לפיו הכשירות האווירית של כלי הרחיפה היא באחריות מפעיל כלי הרחיפה, לפי הוראות היצרן.

החוק אינו קובע מנגנונים מקבילים לאלה של אישור תכן סוג, רישוי היצור, תעודת כושר טיסה, ורישוי מכון בדק או גורמי אחזקה מוסמכים, לשם הבטחת הכשירות האווירית הראשונית והנמשכת של כלי הרחיפה, אלא מעביר את הנושא לאחריותו הבלעדית, האישית, של מפעיל כלי הרחיפה.

גם במישור הרישוי האישי מעגן פרק ה' דה-רגולציה משמעותית – רישוי אישי מכוח החוק נדרש אך ורק למפעיל כלי רחיפה למטרה מסחרית או למטרות הדרכה. בניגוד להפעלת כלי טיס, הפעלת כלי רחיפה למטרות "הפעלה כללית" אינה טעונה רישוי אישי של מפעיל כלי הרחיפה. ההסדרים לעניין הרישוי האישי אף הם מצומצמים יותר לעומת אלה החלים על עובדי טיס. למשל, הם אינם כוללים דרישות התאמה ביטחונית או דרישות לעניין עבר פלילי. החוק אף אינו קובע הסדרים לעניין "בתי ספר למפעילי כלי רחיפה" (המקבילים לאלה שנקבעו בסימן ב' לפרק ב' לחוק לעניין עובדי טיס).

השינוי המהותי שמביא עמו הסדר זה לעומת המצב המשפטי הקיים הינו כי מפעיל כלי הרחיפה אשר פועל באופן "כללי", קרי: לצרכיו האישיים, כתחביב בשעות הפנאי, ולא נוטל כל תמורה בעד הרחיפה, אינו נדרש לרישוי כלשהו, אלא יידרש לעמוד בדין הכללי החל לעניין הפעלה בטוחה של כלי הרחיפה.

באשר למפעיל המסחרי והמדריך, על פי סעיף 87 לחוק וההסדר החדש המוצע בתקנות אלה – שני אלה יידרשו רק לרישוי אישי, ולא לרישיון "ארגוני" כדוגמת רישיון ההפעלה המבצעית הנוהג כיום.

לבסוף, גם במישור ההפעלה קובע חוק הטיס דה-רגולציה לעניין הפעלת כלי רחיפה לעומת הפעלת כלי טיס. זאת בכך שהוא אינו מחיל את ההסדר של רישיון הפעלה אווירית (AOC) שלפי סימן ג' לפרק ב' לחוק הטיס, על הפעלה מסחרית של כלי רחיפה – משמע החוק אינו מחיל חובות לעניין "הארגון" של מפעיל כלי רחיפה בהפעלה מסחרית. עוד נציין כי מן ההפרדה שיוצר חוק הטיס בין "כלי טיס" ל-"כלי רחיפה" כאמור לעיל, נובע כי חוק רישוי שירותי התעופה אינו חל עוד על הפעלת כלי רחיפה, ומי שמפעיל כלי רחיפה בהפעלה מסחרית אינו נדרש עוד לרישיון מסחרי מאת השר לפי חוק זה.

התקנות המוצעות

התקנות המוצעות מותקנות מכוחו של פרק ה' לחוק הטיס, ותכליתן לרכז את כלל חקיקת המשנה הרלבנטית לכלי רחיפה, בכל ההיבטים הרלבנטיים להפעלת כלי רחיפה, למעט לעניין טיסן נהוג רדיו.⁹

⁹ במסגרת הגדרת "כלי רחיפה" בחוק הטיס, פורטו שישה כלים: גילשון אויר, גילשון אויר עם מנוע עזר, מצנח רחף, מצנח רחף עם מנוע עזר, מצנח ממונע, וטיסן ממונע נהוג רדיו. בתקנות כלי הרחיפה המוצעות מבוקש להחיל הסדרים על חמישה מתוך ששה סוגי הכלים כאמור, קרי: כל הכלים המנויים לעיל, למעט

החל מסוגיית הרישוי האישי למפעיל מסחרי ומדריך (פרק ב'), אזורים המותרים לרחיפה ביחס לכל סוגי ההפעלה - מסחרית, הדרכה וכללית (פרק ג'), וכן כללי הפעלה בטוחה, ציוד, ציוד מגן ולבוש מגן, ביחס לכל סוגי ההפעלה כאמור (פרק ד').

במקביל מוצע לבצע תיקונים, שינויים או תוספות בתקנות הטיס הרלבנטיות - בתקנות הרישיונות ובתקנות ההפעלה, שתכליתם ביטול ההסדרים הנוגעים לכלי הרחיפה בתקנות אלה, למעט לגבי טיסן נהוג רדיו.

כמו כן, מוצע במקביל תיקון לתקנות הטיס (אגרות רישום, רישוי ותיעוד), התשי"ע - 2009 (להלן - "תקנות האגרות"), לעניין גביית אגרות ממבקשי רישוי אישי כרחפן.

נושאים שאינם נכללים במסגרת תקנות אלה – דרישות רישוי נוספות וחובת ביטוח:

שני סעיפים בפרק ה' לחוק הטיס המסמיכים את שר התחבורה להתקין תקנות מכוחם, אך לא נעשה בהם שימוש במסגרת תקנות מוצעות אלה, וההסדרים האפשריים על – פיהם לא נכללו במסגרת תקנות אלה, הינם סעיפים 88 ו-91 לחוק הטיס, הדנים בדרישות רישוי נוספות, ובחובת ביטוח. אי הכללתם בקובץ זה הינה מהטעמים הבאים:

לגבי סעיף 88 לחוק - הסעיף מאפשר לשר להחליט כי חובות הרישוי יחולו בכל זאת גם על מפעיל כלי רחיפה באופן פרטי, בסוג מסוים של כלי רחיפה או בנסיבות מסוימות. זאת כחריג לכלל הקבוע בהוראת סעיף 87 לחוק הטיס. בהיעדר החלטת השר כאמור – סעיף זה ריק מתוכן. הוראת השר בהקשר זה צריכה להתפרסם כצו ברשומות. בהיעדר צו – אין תחולה כאמור. גורמי המקצוע ברת"א אינם סבורים כי יש סוגי כלים מסוימים, סוגי הפעלה מסוימים, או נסיבות מסוימות המצריכים שימוש בהוראה מסמיכה זו והסדר בתקנה.

לגבי סעיף 91 לחוק - מתיר לשר להתקין תקנות לעניין חובותו של מפעיל כלי רחיפה לבטח את אחריותו לנזקי גוף ורכוש של צד שלישי, העלולים להיגרם כתוצאה מהפעלת כלי רחיפה. עם זאת, מאחר והעיקרון היסודי בהסדר של פרק ה' לחוק הוא עיקרון בדבר היעדר רגולציה למפעיל הפרטי, עד כמה שניתן, ורגולציה מצומצמת למפעיל המסחרי ולמדריך, סברנו כי אין מקום להידרש

טיסן נהוג רדיו. התקנות המוצעות אינן כוללות הסדרים לעניין כלי רחיפה מסוג "טיסן נהוג רדיו", בהיותו כלי מסוג אחר, בעל אופי הפעלה שונה תכלית שינוי, אשר אינו מאויש, להבדיל מיתר סוגי כלי הרחיפה, שהינם מאוישים. משכך, ההסדר לגביו ייבחן בעתיד, וככל שהשר יסבור כי יש לתקן את ההסדר הקיים לגביו - הדבר יוסדר בעתיד בקובץ תקנות נפרד ושונה, אשר יכלול את ההסדרים המתוקנים לגבי טיסן נהוג רדיו. בשלב זה יישארו לגביו בתוקף ההסדרים הקיימים בסימנים א' ו-ז' לפרק התשיעי בתקנות ההפעלה. יצוין, כי אין הסדרים לגבי טיסן נהוג רדיו בתקנות האגרות ובתקנות הרישיונות.

להסדרים בנושא ביטוח בחקיקת המשנה. ביטוח אינו חלק מהוראות בטיחות ואינו חלק מדרישות הכשירות למתן רישיון ע"י רשות הרישוי. ביטוח הינו עניין עסקי גרידא של מפעיל כלי רחיפה המבקש להגן על נכסיו במקרה של תאונה או נזק. אנו סבורים כי זהו עניין כספי שעל השוק החופשי לווסתו. מפעילים של כלי רחיפה, המבקשים בד"כ להגן על עצמם, באמצעות ביטוח חיים וצד ג', ובכך להגן על שאריהם וקרובי משפחתם, על "העסק" המהווה מקום עבודתם ומקור פרנסתם ועל כספם ונכסיהם, יהיו מעוניינים, באופן כללי וכל שכן כאשר לעיסוק נלווה סיכון כמו בכלי רחיפה, לבטח עצמם מפני תאונה או נזק, הן לעצמם והן לצד ג' המהווה נוסע נלווה, לקוח או חניך. קל וחומר מפעיל מסחרי או מדריך החשוף יותר מהמפעיל הפרטי למקרים של תאונות ונזקים כלפי צד ג'- לקוח או חניך. חברות הביטוח, מקום שיהיה ביקוש, עתידות ככל הנראה ליצור היצע מתאים לסוגים שונים של פוליסות ביטוח המיועדות למקרים אלה, וכך השוק יווסת עצמו עם הזמן, ויווצר נוהג של פוליסות ביטוח שונות, למפעילים של כלי רחיפה, המתאימות לסוגי ההפעלה השונים, לסוגי הכלים השונים, ולפרמטרים שונים נוספים (לגבי המפעיל – גילו, כושרו הבריאותי, ניסיונו ומיומנותו בתחום, מספר תאונות עבר, היקף שעות הרחיפה שמבצע בממוצע, היקף הנכסים, ועוד). המדינה סבורה כי לא יהיה זה נכון וראוי מבחינתה להתערב בנושא זה, שהינו עניין כספי-אישי-עסקי של המפעיל, וודאי שאין מקום לדידה של המדינה לקבוע בתקנות את סוגי הפוליסות והיקפן. קיים אף החשש כי התערבות המדינה בתחום תיצור ביטוח כפוי, בהיקף גבוה או נמוך מדי מהרצוי. אשר על כן, לא הותקנה תקנה בתקנות כלי הרחיפה, בהקשר של חובת ביטוח.

מועד תחילת תוקפן של ההוראות:

סעיף 195 לחוק הטיס קובע כי תחילתו של סעיף 87 לחוק הטיס, הקובע את חובת הרישיון האישי למפעיל כלי רחיפה לצורך מסחרי או לצרכי הדרכה, היא שנתיים מיום התחילה של חוק הטיס, וזאת – בתנאי שתושלם התקנת תקנות לעניין זה, עד למועד הנקוב.

חוק הטיס נכנס לתוקפו ביום 13/4/2011. קרי: הוראת סעיף 87 לחוק הטיס העוסקת בחובת הרישוי למבקש רישיון להפעלת כלי רחיפה אמורה הייתה להיכנס לתוקפה ביום 13/4/2013, ואולם, התקנת התקנות המוצעות לא תושלם עד למועד זה ולפיכך על השר להאריך בצו, באישור ועדת הכלכלה של הכנסת, את מועד תחילתה של הוראת סעיף 87 בחוק הטיס בחצי שנה, עד ליום 13/10/13. במהלך תקופה זו בכוונת רת"א להביא להשלמת התקנת התקנות בנושא כלי הרחיפה בכלל, ובסוגיית הרישוי האישי למדריכים ולמפעילים מסחריים בפרט.

ההסדרים הקיימים בתקנות הטיס לגבי כלי הרחיפה:

בחקיקת המשנה מכוחו של חוק הטיס קיימות הוראות לגבי כלי רחיפה בתקנות

ההפעלה, בתקנות הרישיונות, ובתקנות האגרות, כלהלן :

בתקנות הרישיונות :

בתקנה 1 (הגדרות) לתקנות הרישיונות הוגדרו המונחים "מצנח ממונע", "מצנח רחף" ו "רחף"- "רחפן".

בתקנה 7(2)(א)(6) לתקנות הרישיונות, הוסמכה רשות הרישוי ליתן הגדר מצנח ממונע ברישיון טיס או הדרכה. רשות הרישוי לא הוסמכה לתת הגדר לסוגי כלי הרחיפה האחרים המנויים בחוק.

תקנה 8(ב) לתקנות הרישיונות קובעת כי המבקש להפעיל מצנח (מצנח רחף, מצנח רחף עם מנוע עזר ומצנח ממונע), יגיש בקשה לבעל רישיון הפעלה מבצעית לפי תקנות ההפעלה. בהקשר של כלי רחיפה, תקנה 163(ב) לתקנות ההפעלה אוסרת על הפעלת גילשון אוויר או מצנח ממונע, אלא ברישיון הפעלה מבצעית מרת"א או במסגרת רישיון הפעלה מבצעית שניתן לאחר, בפיקוח ואחריותו של אותו בעל רישיון. תקנה 163(ב) לתקנות ההפעלה אינה קובעת דבר לעניין הפעלת מצנח רחף (עם או בלי מנוע עזר) כך שישנה אי התאמה בין תקנות הרישיונות לתקנות ההפעלה בהקשר זה.

בתוספת הראשונה לתקנות הרישיונות, בפריט 1.1(ב)(3), וכן בטבלה בפריט 11.1, נקבע הסדר לתעודה רפואית תקפה – תעודה רפואית מסוג 2 - שצריך להמציא מי שמבקש רישיון מרשות הרישוי כטייס פרטי על מצנח ממונע.

קיימים מספר קשיים בהסדר הקיים כיום בתקנות הרישיונות, כדלהלן :

ראשית, אין התייחסות בתקנות אלה לגילשון- אוויר ולגילשון- אוויר עם מנוע עזר כלל; בנוסף, ההסדרים החלים על מצנח רחף ומצנח ממונע שונים, בלא הצדקה לשוני כאמור.

שנית, דרישת הרישוי הקיימת בהן (להפעלת מצנחים) חלה בכל סוגי ההפעלות - הן לגבי הפעלה מסחרית ולצרכי הדרכה והן לגבי הפעלה כללית. הדבר עומד בסתירה לעקרונות הדה-רגולציה שנקבעו בסעיף 87 לחוק הטיס, לפיו נדרש רישוי אישי למפעילים מסחריים ולצרכי הדרכה בלבד.

מעבר לכך, בשל ההפרדה היסודית שעורך חוק הטיס בין כלי רחיפה לכלי טיס, יש מקום "לחלץ" את ההסדרים הנוגעים לחובת רישוי אישי בקשר להפעלת כלי רחיפה, ולקבעם בנפרד מההסדרים העוסקים ברישוי האישי של מפעילי כלי טיס.

פרק ב' לתקנות המוצעות יסדיר את נושא הרישוי האישי הקבוע כיום בתקנות הרישיונות, ויחליף את ההסדרים דלעיל בתקנות הרישיונות.

בתקנות ההפעלה :

בפרק השני לתקנות ההפעלה קיימות הוראות לעניין חובות ציוד של גלשוניס

אוויר ומצנחים ממונעים.

הפרק התשיעי לתקנות ההפעלה מסדיר את הפעלתם של כלי רחיפה מסוג גלישון אוויר וממ"ג. תקנה 163(ב) לתקנות ההפעלה קובעת חובת רישוי למפעיל כלי רחיפה מסוג גלישון אוויר וממ"ג, בכל סוג של הפעלה, באמצעות רישיון הפעלה מבצעית מרת"א, או לחלופין מתנה את הפעלת כלי הרחיפה במסגרת גוף שהוא בעל רישיון הפעלה מבצעית, בפיקוחו ואחריותו. תקנה 164 לתקנות ההפעלה קובעת איסור הפעלת גלישון אוויר וממ"ג באיזור אסור, מסוכן או מוגבל. תקנה 165 לתקנות ההפעלה קובעת איסור הפעלת כלי רחיפה אלה באופן שיהווה סכנה לרכוש או לחיי אדם. סימנים ה' ו-ט' לפרק התשיעי בתקנות ההפעלה קובעים כללי הפעלה לגלישון אוויר ולממ"ג, בהתאמה.

קיימים מספר קשיים בהסדר הקיים כיום בתקנות ההפעלה, כדלהלן:

ראשית, תקנות ההפעלה אינן מסדירות דבר לעניין הפעלתם של מצנחי רחף - הן עם מנוע עזר והן ללא מנוע עזר. (במובן זה הן אף סותרות את תקנות הרישיונות כמוסבר למעלה מכאן).

שנית, ההסדר לפיו נדרש רישיון הפעלה מבצעית לכל סוג של הפעלה, לרבות הפעלה כללית – למטרה "פרטית" לשימוש "עצמי", לשם תחביב וללא תמורה, אינה עולה בקנה אחד עם עקרונות הדה-רגולציה שנקבעו בסעיף 87 לחוק הטיס.

שלישית, ההסדרים בנוגע לאזורי רחיפה מותרים / אסורים הם חלקיים לא רק לעניין כלי הרחיפה עליהם הם חלים, אלא גם מבחינת מהותם. כך, תקנה 164 לתקנות ההפעלה הדנה באזורים המותרים להפעלת כלי רחיפה קובעת רק איסור להיכנס לאזור מוגבל, אסור או מסוכן. בפועל ישנן הגבלות רבות יותר להפעלת כלי רחיפה, שתכליתן יצירת הפרדות תעבורתיות מתאימות מכלי טיס.

לבסוף, התקנות לוקות בחסרים וכן בחוסר אחידות בכל הנוגע לכללי הפעלה בטוחה.

פרקים ג' ו-ד' לתקנות המוצעות יסדירו את הנושאים הקבועים כיום בתקנות ההפעלה, במקום ההסדרים דלעיל בתקנות ההפעלה. ההסדר המוצע הוא מקיף יותר, ומחיל משטר דומה על הפעלת כלל כלי הרחיפה (למעט כאשר מאפייני ההפעלה של כלי רחיפה מסוג פלוני מחייבים שוני במשטר החל).

בתקנות האגרות:

לפי תקנה 26(א)(8) לתקנות האגרות, מבקש רישיון הפעלה מבצעית לשם הפעלת גילשון אוויר או מצנח ממונע נדרש לשלם כיום אגרה לרת"א בסך של 210 שקלים. לפי תקנה 26(ב)(8) נדרש אותו גוף, בעל רישיון הפעלה מבצעית, לשלם לרת"א 320 שקלים, מדי שנה, כאגרה שנתית.

אין בתקנות האגרות התייחסות לאגרה בגין בקשה לרישיון אישי.

מאחר וע"פ ההסדר המוצע חובת רישיון ההפעלה המבצעית עתידה להתבטל בנוגע להפעלת כלי רחיפה, וחובת הרישוי תחול רק על רחפן המפעיל כלי רחיפה לצרכים מסחריים או כמדריך, באופן אישי, הרי שמוצע תיקון מקביל לתקנות האגרות, המבטל את הוראות תקנות 26(א)(8) ו- 26(ב)(8) בתקנות הקיימות, ומכוון הסדר חלופי לעניין אגרות בגין תהליך הרישוי האישי לרחפן (בדומה לאגרות בגין רישוי עובדי טיס) ובכלל זה: אגרת הגשת הבקשה, אגרת מבחן עיוני, אגרת מבחן מעשי, אגרה בגין תוספת הגדר או סוג נוסף של כלי רחיפה ברישיון, וכיוצ"ב.

עיקרי ההסדר המוצע בתקנות אלה - קובץ תקנות הטיס (כלי רחיפה):

מוצע לחלק את התקנות המוצעות לארבעה פרקים: א' - הגדרות; ב' - רישוי; ג' - אזורים המותרים לרחיפה; ד' - כללי הפעלה בטוחה לכלי רחיפה, לרבות חובות לעניין ציוד, ציוד- מגן ולבוש- מגן.

התקנות המוצעות כוללות הסדרה מקיפה של כלל הסוגיות הנוגעות להפעלת כלי רחיפה בישראל (למעט טיסן נהוג רדיו) ומביאות לידי ביטוי את העקרונות שהותוו בפרק ה' לחוק הטיס, ואת מדיניות מנהל רת"א כלהלן:

(א) בקשר לחובת הרישיון - יידרש רישיון אישי למפעיל מסחרי של כלי רחיפה ולעוסק בהדרכה על כלי רחיפה בלבד (מבקשי רישיון "רחפן"), לגבי כל סוגי הכלים (ולמעט הטיסן נהוג הרדיו). לא יידרש עוד רישיון הפעלה מבצעית לשם הפעלת כלי רחיפה (למעט טיסנים נהוגי רדיו); לפיכך, המפעיל "הפרטי" של כלי הרחיפה לא יידרש עוד לקבל רישיון הפעלה מבצעית מרת"א או לפעול במסגרת בעל רישיון הפעלה מבצעית, בפיקוחו ובאחריותו, ואולם יחולו עליו הוראות לעניין מרחבי האוויר בהן מותר לו להפעיל את כלי הרחיפה (הקבועות בפרק ג' המוצע) וכן כללים להפעלה בטוחה של כלי רחיפה (הקובעים בפרק ד' המוצע).

בפרק ב' מפורטות דרישות הכשירות ממבקש רישיון רחפן מרשות הרישוי, הן בהיבטים הפרוצדורליים (הגשת בקשה, תשלום אגרה), והן בהיבטים המהותיים (מגבלת גיל, כושר רפואי, הכשרה, ניסיון, ידע מקצועי, מיומנות מקצועית, וכיו"ב).

(ב) בקשר לאזורים המותרים לרחיפה, וכללי הפעלה בטוחה - ייקבעו בתקנות המוצעות הסדרים אחידים, מקיפים ורחבים, ביחס לכל סוגי הכלים וכל סוגי ההפעלות (למעט טיסן נהוג רדיו), לרבות הפעלה כללית של כלי רחיפה.

כאמור, התקנות המוצעות יחליפו את ההסדרים הקיימים בתקנות ההפעלה ובתקנות הרישיונות, אשר מבוקש לבטלם במקביל.

תהליכי התייעצות נדרשים מכוח החוק המסמיד:

לפי הוראת סעיף 87 לחוק הטיס, פרק ב' לתקנות המוצעות, העוסק ברישוי האישי, מצריך את אישור ועדת הכלכלה של הכנסת.

לפי הוראת סעיף 92(ג) לחוק הטיס, פרק ג' לתקנות המוצעות, העוסק בסוגיית מרחבי האוויר להפעלת כלי רחיפה, מצריך את קבלת הסכמתו של שר הביטחון.

לפי הוראת סעיף 93 לחוק הטיס, פרק ד' לתקנות המוצעות, העוסק בכללי הפעלה בטוחה, מצריך היוועצות עם שר התרבות והספורט וכן את אישורה של ועדת הכלכלה של הכנסת.

חלק ב' - הסבר מפורט לכל תקנה מהתקנות המוצעות:

לפרק א' (תקנה 1) - הגדרות:

לתקנה 1 המוצעת -

בתקנה 1 לתקנות המוצעות הוגדרו המונחים המקצועיים בהם נעשה שימוש במסגרת תקנות אלה, כלהלן:

"אזור אימונים" - מוגדר בתקנה 62 לתקנות ההפעלה, כמרחב אוויר מבוקר המתוחם בגובה, בשטח ובזמן בפמ"ת ושבזמן מתבצעים אימוני טיסה. הגדרת המונח נצרכת מפני שמבוצע בה שימוש בפרק ג' לתקנות המוצעות העוסק בהוראות הדנות באזורים המותרים והאסורים לביצוע רחיפה באמצעות כלי רחיפה.

"אזור אסור לטיסה" - מוגדר בתקנה 51 לתקנות ההפעלה כאזור המוגדר בשטח ובגובה בפמ"ת של ישראל, שהטיסה בו אסורה אלא אם ניתן אישור מיוחד מראש, מאת מי שנקבע לכך בפמ"ת. הגדרת המונח נדרשת מפני שמבוצע בה שימוש בפרק ג' לתקנות המוצעות, שעניינן הוראות הדנות באזורים המותרים והאסורים לביצוע רחיפה.

"אזור מוגבל לטיסה" - מוגדר בתקנה 52 לתקנות ההפעלה כאזור שהטיסה בו מוגבלת בשטח, בגובה, בזמן או במגבלות אחרות, אלא אם ניתן אישור מראש מאת יחידת פת"א לחרוג ממגבלות אלה. הגדרת המונח נדרשת מפני שמבוצע בה שימוש בפרק ג' לתקנות המוצעות, שעניינן הוראות הדנות באזורים המותרים והאסורים לביצוע רחיפה.

"אזור מסוכן לטיסה" - מוגדר בתקנה 53 לתקנות ההפעלה כאזור שבו עלולות

להתקיים פעילויות או תופעות מסוכנות לטיסה. הגדרת המונח נדרשת מפני שמבוצע בה שימוש בפרק ג' לתקנות המוצעות, שעניינו הוראות הדנות באזורים המותרים והאסורים לביצוע רחיפה.

"אזור פיקוח" - מוגדר בתקנה 57 לתקנות ההפעלה כמרחב אוויר מבוקר המותחם בשטח והמשתרע מגובה שנקבע מראש מעל פני הקרקע או המים כלפי מעלה; כל טיסה באזור פיקוח חייבת בדיווח על התקדמות הטיסה ובמילוי אחר הוראות יחידת פת"א ואחר נהלי הטיסה הישימים שנקבעו בפמ"ת ובהודעות לאנשי צוות (NOTAM). הגדרת המונח נדרשת מפני שמבוצע בה שימוש בפרק ג' לתקנות המוצעות, העוסק בהוראות הדנות באזורים המותרים והאסורים לביצוע רחיפה.

"אזור פיקוח טרמינלי" - מוגדר בתקנה 58 לתקנות ההפעלה, כאזור פיקוח, המותחם בגובה ובשטח, הנקבע באיזור בו קיים ריכוז של נתיבי טיסה בסביבת שדה תעופה אחד או שדות תעופה שבהם קיימת פעילות טיסה מוגברת. הגדרה זו נדרשת מאחר ומבוצע שימוש במונח בפרק ג' לתקנות המוצעות, העוסק בסוגיית האזורים המותרים והאסורים לרחיפה.

"אזור פיקוח שדה" - מוגדר בתקנה 59 לתקנות ההפעלה, כאזור פיקוח במרחב אוויר מבוקר המותחם סביב שדה תעופה מפני הקרקע עד גובה מוגדר. הגדרה זו נדרשת מאחר ומבוצע שימוש במונח בפרק ג' לתקנות המוצעות, העוסק בסוגיית האזורים המותרים והאסורים לרחיפה.

"אזור שדה" - מוגדר בתקנה 60 לתקנות ההפעלה כמרחב אוויר מבוקר המותחם סביב שדה תעופה ללא מגדל פיקוח, מפני הקרקע עד גובה מוגדר; כל טיסה באזור שדה תבוצע על פי נהלי הטיסה הישימים שנקבעו בפמ"ת ובהודעות לאנשי צוות. הגדרה זו נדרשת מאחר ומבוצע שימוש במונח בפרק ג' לתקנות המוצעות, העוסק בסוגיית האזורים המותרים והאסורים לרחיפה.

"כלי רחיפה" - מוצע כי המונח "כלי רחיפה" בתקנות אלה יכלול חמישה מתוך שישה הכלים שמפורטים בהגדרת "כלי רחיפה" בחוק הטיס, כלהלן:

"גילשון אוויר" - (Hang-glider) - "מיתקן לא ממונע הכולל כנף הנתונה במסגרת קשיחה או העוטפת מסגרת קשיחה, שהמראתו יכולה להתבצע בלא כוח נוסף על כוחו של המפעיל ואשר המפעיל רתום אליו באמצעות ריתמה";

"גילשון אוויר עם מנוע עזר" - (Powered Hang-glider) - "גילשון אוויר שמחובר אליו מנוע עזר או שמפעילו נושא על גופו מנוע עזר ואשר טיסתו אינה תלויה באופן בלעדי במנוע";

"מצנח רחף" (Paraglider) - "מיתקן לא ממונע הכולל כנף גמישה שצורתה נקבעת באמצעות לחץ אוויר הנכנס דרך פתחים מיוחדים בקדמת הכנף, שהמראתו יכולה

להתבצע בלא כוח נוסף על כוחו של המפעיל, המפעיל רתום אליו באמצעות ריתמה והמיתקן נשלט באמצעות מיתרי ניהוג";

"מצנח רחף עם מנוע עזר" - (Powered Paraglider) – "מצנח רחף שמחובר אליו מיתקן עם מנוע עזר או שמפעילו נושא על גופו מנוע עזר ואשר טיסתו אינה תלויה באופן בלעדי במנוע";

"מצנח ממונע" (Powered Parachute) – "מיתקן הכולל מנוע, כן נסע ומושב לכל מרחף, שמחוברת אליו כנף גמישה וטיסתו תלויה באופן בלעדי במנוע";

"מפעיל כלי רחיפה" – הכוונה בהגדרה זו היא לכל סוגי ההפעלה של כל סוגי הכלים המנויים בהגדרת המונח "כלי רחיפה" הנקובה לעיל - הפעלה "כללית" שהינה לצרכים עצמיים, כתחביב בשעות הפנאי, וללא תמורה, וכן הפעלה מסחרית (בתמורה) ולצרכי הדרכה.

"נתיב אוויר מוגדר מראש" - מוגדר בתקנה 56 לתקנות ההפעלה כנתיב טיסה שאינו פרוזדור אוויר, שנקבע מראש בתוך אזור פיקוח כמשמעותו בתקנה 57 והמבוסס על עזרי ניווט. הגדרת המונח נדרשת מאחר שמבוצע שימוש במונח במסגרת פרק ג' לתקנות המוצעות, שעניינו האזורים המותרים והאסורים לביצוע רחיפה באמצעות כלי הרחיפה.

"רופא מוסמך" - סעיף 6(א) לחוק הטיס קובע כי "רופא מוסמך" הינו "רופא הרשות או רופא בעל הכשרה ברפואה תעופתית שהוסמך לעניין סעיף זה בידי המנהל, בהמלצת רופא הרשות". הכוונה לרופא שהוא בעל רישיון ממשרד הבריאות לעסוק ברפואה, ובנוסף הוא עבר בהצלחה תכנית השתלמות של רפואה תעופתית, לפי תכנית לימודים שאישר המנהל לאחר התייעצות עם רופא הרשות. השימוש במונח זה נדרש שכן מבוצע בו שימוש לצורך התקנה הדנה בכשירות הרפואית של מבקש רישיון רחפן ומחזיק ברישיון רחפן בפרק ב' לתקנות אלה.

"רחפן" - מוצע להגדיר מונח זה כך שייחוד למי שמבקש להפעיל כלי רחיפה לצורך מסחרי או כמדריך – ההפעלות המוגדרות בסעיף 87 לחוק הטיס כטעונות רישוי אישי. המונח ישמש בפרק ב' לתקנות המוצעות, המסדיר את הנושא הרישוי האישי. לעומת זאת, בפרקים ג' ו-ד' המוצעים, החלים על כלל מפעילי כלי הרחיפה, בכל סוגי ההפעלה, ייעשה שימוש במונח "מפעיל", לעניין כלי רחיפה.

"רשות הרישוי" – מוצע לקבוע את מנהל אגף רישוי עובדי הטיס ברשות התעופה האזרחית, או מי שהוסמך מטעמו כ"רשות הרישוי" לעניין תקנות אלה. זאת שכן הליכי הרישוי האישי למבקשי רישיון רחפן, לרבות בדיקת ההכשרה והניסיון הנדרשים, עריכת המבחנים העיוניים והמעשיים הנדרשים, ועוד - ינוהלו על ידי אגף רישוי עובדי טיס ברת"א. לטעמנו, הגדרה זו בתקנות מקבעת "רשות מוסמכת" בתוך רת"א לביצוע תפקיד זה, אך אינה גורעת מסמכות הנטילה של

מנהל רת"א לגבי סמכויות רשות הרישוי, שכן בחוק הטיס עצמו סמכות הרישוי האישי לרחפנים מסורה למנהל רת"א.

"תקנות האגרות" - ניתן כשם קיצור וכינוי, לשם הנוחות, לתקנות הטיס (אגרות רישום רישוי ותיעוד), התש"ע-2009; בפרק הרישוי קיימת הפניה לתקנות האגרות, כאשר תשלום אגרה בהתאם לתעריפים שנקבעו בתקנות האגרות, על ידי מבקש רישיון רחפן, הוא תנאי מקדמי לקבלת רישיון רחפן.

"תקנות ההפעלה" - ניתן כשם קיצור וכינוי, לשם הנוחות, לתקנות הטיס (הפעלת כלי טיס וכללי טיסה), התשמ"א - 1981; בפרק א' (הגדרות) ובפרק ד' (כללי הפעלה בטוחה של כלי רחיפה) ישנן הפניות להסדרים בתקנות ההפעלה.

"תקנות המנחתים" - ניתן כשם קיצור וכינוי, לשם הנוחות, לתקנות הטיס (מנחתים), התשל"ה-1975; ישנה הפניה לתקנות המנחתים במסגרת פרק ג' (אזורים מותרים ואסורים לרחיפה של כלי רחיפה).

"תקנות הרישיונות" - ניתן כשם קיצור וכינוי, לשם הנוחות, לתקנות הטיס (רישיונות לעובדי טיס), התשמ"א-1981; ישנה הפניה לתקנות הרישיונות במסגרת פרק ב' (רישוי אישי).

לפרק ב' (תקנות 2-14) - רישוי רחפן:

כללי

סעיף 87 לחוק הטיס קובע:

"(א) לא יעסוק אדם בהדרכה עיונית או מעשית להפעלת כלי רחיפה, אלא אם כן בידו רישיון לכך שניתן מאת המנהל לפי סעיף זה, ובהתאם לתנאי הרישיון ולהוראות לפי חוק זה.

(ב) לא יפעיל אדם כלי רחיפה בהפעלה מסחרית, אלא אם כן בידו רישיון לכך שניתן מאת המנהל לפי סעיף זה, ובהתאם לתנאי הרישיון ולהוראות לפי חוק זה.

(ג) על הגבלת רישיון שניתן לפי סעיף קטן (א) או (ב), התלייתו, ביטולו וסירוב לחדשו, יחולו הוראות סעיף 38, בשינויים המחויבים.

(ד) השר, באישור הוועדה, רשאי לקבוע הוראות לעניין -

(1) רישיונות הניתנים לפי סעיפים קטנים (א) ו-(ב) ולעניין בעלי רישיונות כאמור, ובין השאר לעניין ההכשרה, המיומנות, הידע והניסיון המקצועי המתאימים הנדרשים לקבלת רישיון, ההליכים לקבלת רישיון או חידושו, תקופת תוקפו והפרטים שייכללו בו, וכן לעניין חובות, הגבלות ותנאים שיחולו על בעלי רישיונות כאמור;

(2) סוגי כלי רחיפה שהוראות סעיף זה לא יחולו עליהם."

פרק ב' המוצע נועד ליישם את הוראת סעיף 87, ולקבוע את כלל ההסדרים הנוגעים לרישוי האישי של מפעיל כלי רחיפה בהפעלה מסחרית או לשם הדרכה, אשר ייקרא בתקנות המוצעות "רחפן".

לתקנה 2 המוצעת (בקשה לרישיון רחפן, תוספת סוג או הגדר):

מוצע כי המבקש רישיון רחפן, ובכלל זה בעל רישיון רחפן המבקש להוסיף סוג של כלי רחיפה ברישיון, או להוסיף הגדר ברישיון, יגיש בקשה לרשות הרישוי, בכתב, באופן ובצורה שהורה עליהם המנהל. צורת הגשת הבקשה והפרטים שיכללו בה קבועים בנהלי רת"א, שנגזרים מהדרישות המהותיות הקבועות לעניין זה בתקנות עצמן.

לתקנה 3 המוצעת (כשירות לקבלת רישיון רחפן):

מוצע לפרט את דרישות הכשירות הנדרשות מאדם המבקש רישיון רחפן מרשות הרישוי, הן הפרוצדורליות והן המהותיות, כלהלן:

לפסקה (1) - מוצע כי הגיל המזערי למבקש רישיון רחפן יהיה 23 שנים. מאחר שמדובר באדם המבקש לשאת עמו נוסע (בהפעלה מסחרית) או להדריך אנשים להפעלת כלי רחיפה, צריכות להיות לו בגרות, אחריות ומשמעת עצמית מספקות לביצוע נושאים אלה בבטחה. לפיכך, נדרש שהוא יהיה בגיר. לנוכח דרישת הניסיון המזערי (של 250 שעות) ניסיון החיים המקצועי בתחום זה מלמד כי אותו אדם לא יוכל להיות בן פחות מ- 23 שנים, ומוצע לקבוע גיל זה כמגבלת גיל מזערי.

לפסקה (2) - מוצע כי המבקש יחזיק בתעודה רפואית תקפה ומתאימה (המקבילה לתעודה רפואית "דרגת בריאות מסוג 2" בתקנות הרישיונות). עניינה בדרישות רפואיות המעידות על כושר גופני תקין, בכלל, ובהקשר של יכולות ראייה ושמיעה תקינות, בפרט. הסבר מפורט לגבי ההסדר המוצע בעניין זה מצוי בדברי ההסבר לתקנה 11 המוצעת.

לפסקה (3) - על מבקש רישיון רחפן להוכיח ידע מקצועי, ניסיון, הכשרה ומיומנות מקצועית כנדרש בתקנות אלה. הסברים מפורטים לגבי דרישות אלה מצויים בדברי ההסבר לתקנות 5 עד 10 לתקנות מוצעות אלה.

לפסקה (4) - דרישה לתשלום אגרה. תעריפי האגרה המוצעים ודברי ההסבר להם מפורטים בתיקון נלווה שמוצע לבצע במקביל לתקנות אלה, בתקנות האגרות.

לתקנה 4 המוצעת (מתן רישיון, ציון סוג הכלי והגדר):

מוצע לקבוע הסדרי מסגרת ביחס לסמכותה של רשות הרישוי ליתן רישיון רחפן כלהלן:

לתקנת משנה (א) – מוצע לקבוע את סמכותה של רשות הרישוי ליתן רישיון רחפן, למבקש שעמד בדרישות הכשירות הנקובות בתקנות אלה. מכך משתמעת סמכותה

הנגזרת של הרשות לסרב למתן רישיון אם מצאה שהמבקש לא עמד בכל דרישות הכשירות הנדרשות.

לתקנת משנה (ב)- מוצע לקבוע כי רשות הרישוי תציין ברישיון הרחפן את סוג כלי הרחיפה (מבין כלי הרחיפה המנויים בתקנות המוצעות) שאותו מורשה בעל הרישיון להפעיל. בשל ההבדלים בין כלי הרחיפה, מבקש רישיון רחפן צריך לעמוד בדרישות הכשירות המפורטות בתקנות המוצעות (קורס הכשרה, ידע, מיומנות, ניסיון) ביחס לכלי רחיפה מהסוג שאת הפעלתו הוא מבקש, ובהתאמה לכך, הרישיון יוגבל להפעלת כלי רחיפה מהסוג המצוין בו.

לתקנת משנה (ג)- מוצע להסמיך את רשות הרישוי ליתן שני הגדרים לרחפן: מפעיל מסחרי, או מדריך, בלבד. כאמור לעיל, הסדר זה עולה בקנה אחד עם הוראת סעיף 87 לחוק הטיס.

לתקנה 5 המוצעת (קורס הכשרה):

מוצע לקבוע את חובתו של מבקש רישיון רחפן לעבור קורס הכשרה, שיכשיר אותו לקבלת רישיון רחפן, בהתאם להגדר המבוקש. כלומר, אם מדובר בהגדר מסחרי - רמת מיומנותו מספקת לביצוע כל הפעולות להן נדרש רחפן מסחרי (הסעת נוסעים בתמורה, פרסום ועוד). לחלופין - אם ההגדר הנדרש הוא הדרכה, הרי רמת מיומנותו מספקת לביצוע כל הפעולות הנדרשות מרחפן בעל הגדר מסחרי והגדר הדרכה (הדרכה עיונית ומעשית לחניך על גבי כלי הרחיפה).

במסגרת המבחנים העיוניים והמעשיים לא ניתן לעבור על כל היקף החומר העיוני שהנבחן צריך להכיר ולשלוט בו, ולא ניתן לבחון את כל המיומנות שצריך להוכיח. לכן, נדרש כי מבקש הרישיון ילמד במסגרת קורס הכשרה מקיף, סדור, שיטתי, שתכניו אושרו מראש ע"י רשות הרישוי והועבר על - ידי מדריך מוסמך. באופן זה יובטח שלמבקש הרישיון יוקנו הידע והמיומנות הנדרשים בהיקף הראוי, בצורה סדורה ומובנית. המבחנים שעורכת רשות הרישוי בתום ההכשרה מהווים בדיקה מדגמית בלבד של הידע והמיומנות שנלמדו בקורס הכשרה כאמור.

קורס ההכשרה יותאם מבחינת תכנית הלימודים לסוג כלי הרחיפה המבוקש.

לפסקת משנה (1) – נדרש כי תכנית הלימודים של הקורס תאושר על ידי רשות הרישוי. הכוונה לאישור מראש שיינתן על ידי רשות הרישוי לכל קורס הכשרה להכשרת רחפנים, בכל סוגי הכלים ובכל סוגי ההגדרים. רשות הרישוי תבדוק את תכנית הלימודים ותוודא כי תכני הקורס אכן יביאו לרכישת הידע המקצועי הנדרש.

לפסקת משנה (2)- נדרש כי הקורס יועבר על ידי בעל רישיון רחפן, עם הגדר הדרכה מתאים לסוג הכלי המבוקש. זאת שכן, הדרכה היא זכות השמורה אך ורק לבעל רישיון רחפן עם הגדר מדריך, אשר הדרישות ממנו במסגרת תקנות מוצעות

אלה הינן מחמירות יותר מהדרישות ממי שמבקש רישיון רחפן עם הגדר מסחרי בלבד.

לתקנה 6 המוצעת (ידע מקצועי):

מוצע לקבוע את הנושאים בהם נדרש ידע מקצועי לשם קבלת רישיון רחפן כלהלן: כמפורט בתקנה 7 המוצעת, ידע מקצועי יוכח באמצעות מבחנים עיוניים שרשות הרישוי עורכת. המבחנים יהיו בכתב. הפרסום אודות מועדי המבחנים יהיה באמצעות אתר האינטרנט של רשות הרישוי. הנושאים עליהם ייבחן הנבחן מפורטים להלן -

בפסקה (1) - מפורטים נושאי המבחנים העיוניים למבקש רישיון רחפן עם הגדר מסחרי, והם:

בפסקת משנה (א) - בקיאות בדיני התעופה האזרחית – אלה דינים המתייחסים לזכויות ולהגבלות החלות על בעל רישיון רחפן. נושאים אלה חשובים, לצורך הכרות בסיסית עם דיני תעופה הרלבנטיים לרחפנים, לרבות: כל דרישות הכשירות בהיבט המהותי והפרוצדורלי הנדרשות ממפעיל כלי רחיפה הפועל באופן מסחרי או כמדריך והמבקש רישיון מרשות הרישוי; סוגיית האזורים – היכן מותר והיכן אסור לרחף; וכן כל הכללים בדבר הפעלה בטוחה, ציוד, ציוד מגן ולבוש מגן. הדינים הרלבנטיים לרחפנים הם: הפרק החמישי לחוק הטיס; תקנות מוצעות אלה; ההוראות הרלבנטיות בתקנות ההפעלה (מקום שתקנות אלה מפנות להוראות בתקנות ההפעלה, למשל בסוגיה של כללי זכות קדימה וכן סוגיית היירוט) וכן ההוראות הרלבנטיות בתקנות האגרות, לאחר מיצוי הליכי החקיקה ופרסום ברשומות של תקנות מוצעות אלה ושל התיקונים הנלווים בתקנות ההפעלה והאגרות.

בפסקת משנה (ב) - בקיאות בפרסומי המידע התעופתי - קיימת חשיבות רבה ל"חיים בצוותא" במרחב האווירי, של כלי רחיפה וכלי טיס. ההוראות לעניין זה מפורסמות כהוראות תעבורה אווירית (לפי סעיף 92 לחוק הטיס) במסגרת שירותי המידע התעופתי (לפי סעיף 84 לחוק הטיס). לפיכך, אחד הנושאים החשובים שמפעיל כלי רחיפה חייב להכיר, לדעת ולהבין, על בריו, הוא הוראות התעבורה האווירית החלות לעניין הפעלת כלי רחיפה, ובכלל זה הכרת המפות ובהן סימון האזורים המותרים והאסורים לרחיפה, הנהלים וההליכים של שירותי תעבורה אווירית, יחידות הנת"א השונות ותחומי הסמכות והאחריות שלהן (זאת שכן יחידות נת"א יכול שיוסמכו לספק מידע תעופתי, לתת הוראות תעבורה אווירית ולפרסם מידע תעופתי); כמו כן, עליו להכיר את שירותי המידע התעופתי ובפרט הפמ"ת והנוטאם, ולדעת כיצד לחפש ולזהות שינויים ועדכונים בהוראות התעבורה האווירית בעלי תחולה על כלי רחיפה.

בפסקת משנה (ג) - ידע טכני - מוצע לדרוש ידיעה טכנית כללית לגבי כלל כלי הרחיפה המנויים בתקנות אלה, וידיעה טכנית פרטנית לגבי כלי הרחיפה שלגביו מבוקש הרישיון. המונח "ידיעה טכנית" מוגדר בפסקת משנה זו בצורה רחבה, לרבות: הכרת תכונות הכלי, היכולות והביצועים של הכלי, אופן תפעול הכלי, מגבלות הכלי ובכללן מגבלות משקל, כללי העמסה, אפיוני הפעלה, התנהגות הכלי במצבים שונים, השפעות שונות על הכלי, זיהוי וטיפול בתקלות בכלל, ותקלות במנוע בפרט (מקום שהכלי ממונע, כמובן) - נושאים אלה חשובים, שכן על הרחפן להכיר את הכלי בו הוא מרחף בצורה יסודית, על כל היבטיו הטכניים והתפעוליים. הכרות כזו תסייע לו להתגבר על תקלות בעת הצורך. הכרות טכנית כללית עם כלל כלי הרחיפה, לרבות אלה שאיננו מרחף עליהם ואף לא מבקש רישיון לגביהם, נדרשת משום שאלה "עמיתיו לריחוף" באותם אזורים, וככאלה - חשוב שיידע כיצד הם פועלים, ומהם המגבלות העיקריות שלהם, על מנת שיידע לצפות ולפרש תנועתם של כלי הרחיפה האחרים בסביבתו.

בפסקת משנה (ד) - עקרונות המטאורולוגיה - מוצע שהרחפן יידע לקרוא, להבין ולנתח את נתוני מזג האוויר הצפוי לפרטיו ולעומק, ולהחליט מתי, היכן ואיזה סוג של רחיפה, כדאי לבצע, אם בכלל.

בפסקת משנה (ה) - עקרונות ניווט - מוצע שהרחפן יידע לנווט עצמו, להתמצא, לרחף בנתיב שתוכנן לרחיפה מראש ולנחות בנקודה שתוכננה מראש, וזאת - ללא מכשירי ניווט וללא מכשירי עזר לניווט. עם זאת, בנוסף ולמען הידע והבטיחות, רצוי שהרחפן גם יכיר מכשירי ניווט ומכשירי עזר לניווט, ויידע לתפעל אותם בצורה נכונה, לצרכיו.

בפסקת משנה (ו) - נהלי בטיחות והליכי חירום - מצבי חירום יכולים לכלול: רחיפה במזג אוויר גרוע, תקלה טכנית בכלי הרחיפה, מצבים בהם כלי הרחיפה נקלע בשוגג לאזור מסוכן, מצבים בהם המפעיל, החניך או הנוסע הנלווה חשים ברע, וכיוצא בזה מצבים נוספים, רבים ושונים, בהם יש צורך בביצוע נחיתת חירום לאלתר. מוצע כי הרחפן יידע כיצד להפעיל את כלי הרחיפה במצבי חירום ומצוקה ויידע לצאת ממצבים כגון אלה, וזאת - לשם שמירה על בטיחותו, שלמות גופו וחיייו, הן שלו והן של נוסע הנלווה לו ברחיפה מסחרית או חניך במהלך הדרכה.

בפסקה (2) - מפורטים נושאי המבחן העיוני למבקש רישיון רחפן עם הגדר הדרכה, כלהלן -

בפסקת משנה (א) - אדם המבקש הגדר הדרכה נדרש לדעת את כל הנושאים המנויים בתקנת משנה (א) כמו רחפן בעל הגדר מסחרי, מאותם טעמים המנויים בדברי ההסבר לתקנת משנה זו. בנוסף, עליו לדעת את הנושאים הרלבנטיים לסוגיית ההדרכה, כמפורט להלן -

לפסקת משנה (ב) - מוצעת דרישת ידע בעקרונות של הדרכה בכלל, ועקרונות הדרכת הרחיפה בפרט, ובכלל זה: תהליכי ודרכי למידה – החל מיסודות ועד מלוא העקרונות וכללי ההפעלה של כלי רחיפה, בתחילה בתיאוריה ולאחר מכן בחיי המעשה, בדרך של לימוד תיאורטי ומעשי, תרגול, הטמעה של החומר הנלמד, ובסופו של התהליך בחינה ובדיקה כי החניך הבין את החומר הנלמד ויודע ליישמו, קרי: על המדריך לוודא שהחניך יודע לבצע שימוש מושכל בעקרונות שלמד והבין; עזרי הוראה, כגון: הוראה פרונטלית, הרצאה, מצגת, דגם, מודל, טבלה, שקף, מפות, הדגמה מעשית, אמצעים מוחשיים, סרטונים, וכיוצא בזאת עזרי הוראה לשם העמקת ההבנה של החניך את העקרונות והכללים הנלמדים; וכן שגיאות החניך ודרכי תיקון - על המדריך לשים דגש על שגיאות החניך, להסביר לו אותם לעומק, להנחיל לחניך לימוד של ממש משגיאותיו, תיקון והטמעת הלקח כך שהשגיאה לא תישנה על ידי החניך.

לפסקת משנה (ג) - עקרונות "הגורם האנושי" (Human Factors Principles) - עקרונות "הגורם האנושי" מוגדרים בתקנה 1 (תקנת ההגדרות) בתקנות ההפעלה כך: "עקרונות הישימים לתכן, רישוי, הדרכה, הפעלה ואחזקה תעופתיים המבקשים להביא לקיום ממשק בטוח בין האדם לבין יתר רכיבי המערכת, תוך התחשבות הולמת בביצועי אנוש". מונח זה שאול מסטנדרט 2.8.1.1 לנספח 1 לאמנת שיקו בנושא תעופה בינלאומית, ובתקנות ההפעלה מבוצע בו שימוש לעניין הידע המקצועי הנדרש למדריך טיסה. המונח הושאל גם לתקנות אלה, ומהווה חלק מהידע המקצועי שיידרש המבקש רישיון מרשות הרישוי כמדריך על כלי רחיפה להוכיח כי הוא בקיא בו, טרם מתן הרישיון. המונח כולל בחובו לדידה של רשות הרישוי עקרונות שעניינם באופן כללי הבנה, ברמה הפסיכולוגית, של רכיבים בנפש האדם ובאישיותו, אשר יכולים להוות בגדר מגבלה או חסם להפעלה טובה ובטוחה של כלי רחיפה על ידי אדם, לרבות היכולת להתמודד ולהתגבר על חלק מהחסמים באישיות ובנפש, על מנת לבצע תפעול נכון ובטוח של הכלי, כגון: פחד וחרדה, בכלל, ובמצב של מצוקה או תקלה בכלי, בפרט, היכולת להתמודד ולהתגבר על רגשות אלה, לבצע הפעלה של הכלי בשליטה רגשית ובקור רוח ללא כניסה למצבים של פניקה והיסטריה, דבר שמסייע בדרך כלל ליציאה בטוחה ממצבי חירום; עודף או חוסר ביטחון עצמי והשלכתם על אופן התפעול של הכלי; וכיוצא בזאת.

לתקנה 7 המוצעת (תנאים, סדרים ומועדים לביצוע המבחן העיוני):

מוצע לקבוע בתקנה 7 המוצעת תנאים, סדרים ומועדים לביצוע מבחן עיוני – שנדרש לשם הוכחת הידע המקצועי המפורט בתקנה 6 המוצעת. התקנה מבוססת על ההסדרים הקיימים לגבי מבחנים עיוניים בתקנות 28 עד 33 (סימן א' לפרק השלישי) לתקנות הרישיונות, בשינויים המחויבים הנדרשים לגבי כלי הרחיפה,

כלהלן :

לתקנת משנה (א) - מוצע לקבוע את חובת רשות הרישוי לקיים מערך של מבחנים עיוניים ; אופן ביצוע המבחנים העיוניים (מבחן "אמריקאי" ובו מספר תשובות מוצעות אשר אחת מהן בלבד נכונה, או שאלות "פתוחות", כאשר הנבחן נדרש להשיב בכתב ידו), היקף המבחן (מספר השאלות), חלוקת המשקלות לעניין הציון (משקלה של כל שאלה או של כל קבוצת שאלות המקימה נושא או פרק מבחינת קביעת הציון הכולל), וכן מועדי הבחינה ותדירותה, ייקבעו על ידי רשות הרישוי, והיא שתפרסם זאת למבקשי הרישיונות. בהקשרים אלה של אופן עריכת המבחן והמועדים תיתכן שונות רבה, ואין לקבוע מסמרות בעניינים אלה בתקנה. על כן מוצע להותיר זאת לשיקול דעתה של הרשות המנהלית מזמן לזמן.

לתקנת משנה (ב) – מוצע כי ציוני המעבר המזעריים במבחנים העיוניים ייקבעו בפרסומי רשות הרישוי או על גבי טופס המבחן. הוראת תקנה זו דומה להוראת תקנה 30(ב) לתקנות הרישיונות, הקובעת אף היא ביחס למבחנים העיוניים שנדרשים מבקשי רישיון כעובדי - טיס לעבור, כי ציון המעבר המזערי במבחן העיוני הוא כפי שייקבע בתקנות הרישיונות, בפרסומי המנהל או בטופס המבחן. מנגנון זה של פרסום הציון המזערי בפרסומי רשות הרישוי או על גבי טופס המבחן עצמו ידוע ומקובל בהסדרים המשפטיים הקיימים כיום לגבי מבקשי רישיון כעובדי טיס, ואומץ בחלקו, ובשינויים המחויבים, לגבי המבחנים העיוניים שיידרשו לעבור מבקשי רישיון רחפן. כמו כן רשאית רשות הרישוי לקבוע ציון מזערי שונה במבחן עיוני למדריך ולמפעיל מסחרי. בדרך כלל מדריך יידרש לציוני סף גבוהים יותר, שכן תפקידו כרוך באחריות רבה יותר (להדריך חניכים על כלי רחיפה). בעולם כלי הרחיפה חניך נדרש לבצע רחיפת סולו באופן יחסית מוקדם של הקורס ומכאן אחריותו הרבה יותר של מדריך כלי הרחיפה. מדריך נדרש להיות בקיא ומיומן בתיאוריה כמו גם בחיי המעשה, על מנת למנוע הדרכה ברמה מקצועית בלתי מספקת.

לתקנת משנה (ג) - מוצע לקבוע שאדם אינו זכאי לגשת למבחן עיוני אם לא עבר לפני כן בהצלחה קורס הכשרה, כמוצע בתקנה 5. תכנית הלימודים של קורס ההכשרה מאושרת על ידי רשות הרישוי מראש, והיא תואמת את הנושאים המפורטים במבחן העיוני. מדובר בהדרכה סדורה, מאורגנת ומרוכזת, שתספק תמונה שלמה ומקיפה הנדרשת למבקש רישיון רחפן – הן בצד התיאורטי של הידע, והן בצד המעשי, של הפעלת כלי הרחיפה בפועל. תהליך ההכשרה המוצע הוא קודם מעבר בהצלחה של קורס הכשרה, ורק לאחר מכן עמידה בהצלחה במבחן עיוני. יוער, כי במסגרת המבחנים העיוניים והמעשיים יש קושי לעבור על כל היקף החומר שהנבחן נדרש לדעת, ולא ניתן לבחון את כל המיומנות הנדרשת במלואה. לכן יש צורך שמבקש הרישיון יעבור קורס הכשרה סדור, מובנה, מקיף

ושיטתי, אשר תכנית הלימודים שלו תאושר מראש על ידי רשות הרישוי, וכך רשות הרישוי תבטיח כי החניך אכן רכש בקיאות מלאה בכל הנושאים הנדרשים לשם קבלת רישיון רחפן.

לתקנת משנה (ד) - מוצע לקבוע את חובתה של רשות הרישוי להודיע לנבחן את תוצאת המבחן (הציון) בתוך 60 ימים ממועד הבחינה. תקנה זו נועדה לקצוב מועדים לרשות הרישוי אשר נדרשת להודיע לאזרח בתוך פרק זמן קצוב וסביר את ציונו ומצבו. פועל יוצא שלה, הוא קציבת תוקפו של מבחן עיוני (ראה לעניין זה הוראת תקנת משנה (ח) להלן).

לתקנת משנה (ה) - התקנה המוצעת קובעת שאדם רשאי לעיין בבחינה העיונית שביצע, על מנת שיוכל ללמוד משגיאותיו, ואף לבקר את הציון שניתן לו, במידת הצורך. הדבר במיוחד חשוב לאזרח מקום שהציון גבולי או מקום שנכשל, שכן במקרה כזה ירצה ללמוד משגיאותיו או לערור על הציון.

לתקנת משנה (ו) - התקנה המוצעת קובעת כי אדם שנכשל במבחן העיוני רשאי להשיג על תוצאתו לרשות הרישוי. ההסדרים והמועדים לעניין זה יפורסמו בהוראות נוהל שתפרסם רשות הרישוי בעניין זה.

לתקנת משנה (ז) - התקנה המוצעת קובעת כי אם אדם נתפס על ידי מי מטעם רשות הרישוי כמבצע אחד מהבאים: מעתיק, מתחזה, מרמה, מפרסם את שאלון הבחינה לאחר או ברבים, מאפשר לאדם אחר להעתיק ממנו, וכן מעשי מרמה נוספים, אחרים ודומים, במהלכו של מבחן עיוני שעניינם פגיעה בעיקרון "טוהר הבחינות" - רשאית רשות הרישוי לפסול את הבחינה ולמנוע ממנו לבצע מבחן חוזר לפרק זמן בהתאם לשיקול דעתה. "טוהר הבחינות" הינו עיקרון חשוב בכלל, ובפרט מקום שמבקשי הרישיון עתידים להוביל נוסעים תמימים (מפעילים של כלי רחיפה לצרכים מסחריים) או להדריך חניכים על כלי הרחיפה. על כן, מוצע להותיר לרשות הרישוי שיקול דעת רחב, ולאפשר לה להפעיל מדיניות נוקשה כלפי מי שנתפס מבצע מעשה מרמה במהלך ובקשר לבחינה עיונית שנועדה לבחון את הידע והבקיאות שלו בהפעלה של כלי רחיפה.

לתקנת משנה (ח) - התקנה המוצעת קובעת כי על רשות הרישוי להודיע לנבחן את ציונו בכתב ובכך יהיה בידיו אישור לכך שהוכיח ידע מקצועי נדרש, והוא יוכל לגשת להוכחת צבירת הניסיון והוכחת מיומנותו (באמצעות מבחן מעשי). אישור זה תקף לשנה, שכן יש לתחום את תהליך הרישוי במסגרת פרק זמן קצוב. זאת שכן, אם תוקפו של מבחן עיוני לא יוגבל בזמן, עתיד הידע שהוכח בו "להתיישן", אם משום שינויים בדינים, בטכנולוגיות, בנהלי התעבורה האווירית וכיו"ב שמבקש הרישיון לא יכיר, ואם משום חלוף הזמן שבו ידע תיאורטי אינו מיושם הלכה למעשה, וטבעו שהוא נשכח ואובד.

לתקנה 8 המוצעת (ניסיון):

בתקנה זו מוצע לקבוע הסדרים לעניין הניסיון המזערי הדרוש לשם קבלת רישיון רחפן.

לתקנת משנה (א)- מוצע לקבוע כי יש צורך ב- 250 שעות רחיפה, כניסיון המזערי הדרוש לשם הגשת בקשה לרישיון לרשות הרישוי. כלי הרחיפה הינם כלים זעירים וקלי משקל שהשפעת התנאים הסביבתיים עליהם היא גדולה (מזג אוויר לרבות רוח, משבים וכיו"ב). בנוסף, חשופים מפעילי הכלים כמו גם נוסעים נלווים לפגיעה פיזית במקרה של תאונה. לפיכך, ולמיטב הניסיון המקצועי של העוסקים בתחום, הוחלט שזהו מספר שעות הרחיפה המזערי שיש בצידו ניסיון מספק ברחיפה, על מנת לשאת עם המפעיל נוסע נלווה בתמורה (בהגדר הפעלה מסחרית) או להדריך אדם אחר על הכלי (בהגדר מדריך).

לתקנת משנה (ב)- מוצע כי הוכחת דרישת הניסיון המזערי תהיה באמצעות הגשת יומן רחיפות שבו יהיה ציון של ביצוע הרחיפה, לרבות: תאריך ושעות ביצוע הרחיפה, וכן מקומות הרחיפה (מקום המראה, מקום נחיתה, תיאור נתיב). אדם שרוצה, ברבות הימים, להיות מדריך להפעלת כלי רחיפה או להפעילו בצורה מסחרית, יצטרך לנהל "יומן רחיפות אישי", בדומה ל"יומן טיסות אישי" המנוהל ע"י טייסים, לשם הוכחת ניסיון בביצוע טיסות בפועל לרשות הרישוי, לפי הוראת תקנה 39 לתקנות הרישיונות.

לתקנה 9 המוצעת (מיומנות מקצועית):

בתקנה זו מוצע לקבוע את ההסדרים הנוגעים להוכחת המיומנות המקצועית (המעשית) הנדרשת ממבקש רישיון רחפן.

לתקנת משנה (א)- מוצע לפרט במסגרתה את הנושאים בהם נדרשת הוכחת מיומנותו המקצועית של מבקש רישיון רחפן עם הגדר מסחרי:

(כמוסבר בתקנה 10, הוכחת מיומנות זו תבוצע על ידי מבחן מעשי שיידרש לבצע מבקש הרישיון, בפני בוחן מטעם רשות הרישוי).

לפסקה (1) - הליכים, תרגילים ותמרונים ברחיפה רגילה וברחיפה במצבי חירום, המתאימים לסוג כלי הרחיפה בו מבוצע המבחן, ביצועיו ומגבלותיו. על רשות הרישוי לוודא כי הנבחן שולט בכלי הרחיפה, הן בשגרה והן במצבי חירום וכי הוא מסוגל להשתחרר ממצבי חירום ולהתגבר על תקלות.

לפסקה (2)- רחיפה ביום בלבד, תוך הימנעות מכניסה לעננים, כאשר הרחפן שומר על קשר עין עם הקרקע לכל אורך הרחיפה, במידת האפשר. מדובר בהוכחת מיומנות בסיסית ביותר בהפעלת כלי רחיפה. מיומנות זו חשובה על מנת להוכיח לרשות הרישוי כי הרחפן שולט בכלי הרחיפה, מסוגל לשמור אותו בגבולות מרחבי האוויר המותרים להפעלה של כלי רחיפה, מתמצא בסביבת הרחיפה ופועל

לפי כללי רחיפה המובאים בתקנה זו, קרי: ביום בלבד, תוך הימנעות מכניסה לעננים ושמירה על קשר עין עם הקרקע במהלכה של הרחיפה, כולה או ברובה, לשם שמירה על בטיחותו של הרחפן וסביבתו הקרובה ולשם ביצוע רחיפה נכונה ובטוחה.

לפסקה (3) - שימוש בשירותי ניהול תעבורה אווירית. יחידת הנת"א השולטת על המרחב האווירי בו מרחף הרחפן, נדרשת לעיתים למסור או לקבל מידע למרחף, להודיע הודעות חירום, להסיט רחפן מנתיבו ולהפנותו למקום אחר. יכולת לעשות שימוש בשירותי תעבורה אווירית, באמצעות יחידות הנת"א, וכן בפרסומי המידע התעופתי, הכרחיים לרחפן ולפיכך על הרחפן להוכיח מיומנותו המעשית גם בביצוע שימוש מושכל בשירותי התעבורה האווירית, לרבות ביחידות הנת"א השונות, ובפרסומי המידע התעופתי, מראש ובמהלכה של הרחיפה, או בסיומה, ככל שנדרש.

לפסקה (4) - רחיפה מדויקת וחלקה. רשות הרישוי מבקשת לוודא כי מיומנות הרחפן היא ברמה כזו שהוא מסוגל לבצע רחיפה מדויקת וחלקה, באופן בטיחותי שאינו מסכן את עצמו או סביבתו.

לפסקה (5) - יישום ידע הנבחן בתעופה. מבוקש לדעת כי כל הנושאים עליהם נבחן במבחן העיוני, מיושמים על ידי מבקש רישיון הרחפן במהלך המבחן המעשי, לרבות: דיני התעופה והנהלים הרלבנטיים לרחיפה; הבנת פרסומי המידע התעופתי וקשר עם יחידות הנת"א; ידיעה טכנית כללית לגבי כלי רחיפה בכלל ולגבי הכלי שלגביו מבוקש הרישיון בפרט; עקרונות המטאורולוגיה; עקרונות ניווט וכלי עזר לניווט; נהלי בטיחות וחירום.

לפסקה (6) - רשות הרישוי מבקשת להתרשם כי הרחפן מפעיל כושר שיפוט שקול, מידתי וסביר, הגיוני ומקצועי, לא נכנס לפניקה ברגעי מצוקה וממשיך לשמור על קור רוח ושליטה שיאפשרו לו לתפעל כראוי את הכלי ולבצע נחיתת חירום. כושר שיפוט הינו דבר חשוב לכל מפעיל של כלי רחיפה, קל וחומר אדם המבקש להדריך אדם אחר על כלי רחיפה, או לבצע הפעלה מסחרית ולהסיע עמו נוסעים נלווים בתמורה. מפעיל כלי רחיפה יכול למצוא עצמו בשוגג מרחף במזג אוויר סוער, נכנס לאזור אסור לרחיפה, נתקל לפתע בתקלה טכנית בכלי, או במצבי חירום ומצוקה אחרים. בעל רישיון רחפן נדרש להוכיח לרשות הרישוי כי הינו בעל כושר שיפוט סביר ומקצועי, שולט במזגו ואינו נכנס לפניקה, ובקור רוח ושליטה עצמית מסוגל לקבל החלטות באוויר המשרתות את בטיחותו שלו ואת בטיחות הסובבים אותו, בכלל, ואם הוא מדריך או מפעיל מסחרי - אזי גם את בטיחותם של החניך או הנוסע הנלווה, בפרט. עליו לתפקד במצבי מצוקה תוך הפעלה כאמור של כושר שיפוט סביר הגיוני, בקור רוח ובשליטה עצמית מבחינת רגשותיו ופעולותיו, ולהביא את מצב החירום לכדי סיום מהיר ובטוח, אם באמצעות נחיתת חירום

ואם באמצעים אחרים.

לפסקה (7) - נתיב מתוכנן מראש - בכלי רחיפה ממונע מסוג ממ"ג, או בכלי רחיפה מסוג גלישון – אוויר או מצנח- רחף עם מנוע- עזר, ניתן ואפשר לבצע הפעלה של כלי רחיפה בנתיב מתוכנן, אשר סומן מראש במפה, ולשמור עליו לאורך הרחיפה כולה. בכלים מסוג אלה, ממונעים או בעלי מנוע – עזר, להבדיל מגלישון – אוויר ומצנח- רחף ללא מנוע עזר, אשר יכולת השליטה עליהם פחותה ונתונה יותר לזרמי – הרוח, ניתן לווסת ולשלוט על כלי הרחיפה כך שירחף מנקודה אחת לנקודה אחרת, כאשר שתי הנקודות (הן של ההמראה והן של הנחיתה) נקבעו מראש. במסגרת המיומנות המקצועית הנדרשת, על מבקש רישיון רחפן להוכיח לרשות הרישוי, כי הוא מסוגל לשמור על נתיב מסומן מראש, כאמור, מנקודת המראה לנקודת נחיתה ידועות וקבועות מראש, וזאת כאמור רק ב- 3 סוגי הכלים המפורטים בתקנה זו: ממ"ג, מצנח רחף עם מנוע עזר, וגלישון - אוויר עם מנוע עזר.

לתקנת משנה (ב) - מוצע כי המבקש רישיון רחפן עם הגדר הדרכה יוכיח את מיומנותו המקצועית בכל שבעת הנושאים הנזכרים בתקנת משנה (א), ובנוסף, יידרש להוכיח את מיומנותו לגבי אופן ההדרכה שלו כלפי חניכיו, להפגין כי הוא מסוגל לבצע הדרכה ברמה מקצועית טובה, כי הוא מבין את תהליכי הלמידה ומבצע שימוש נכון ומידתי בעזרי הוראה, מסוגל להנחיל לחניכיו את עקרונות הרחיפה הן ברמת התיאוריה והן ברמת המעשה, מוודא ובודק כי החניכים אכן הפנימו את העקרונות הנלמדים, וכן מסוגל להנחיל להם תרבות של תחקור עצמי ולימוד לקחים משגיאות וטעויות.

לתקנה 10 המוצעת (תנאים, סדרים ומועדים לביצוע מבחן מעשי):

מוצע להסדיר בתקנה זו בתנאים, סדרים ומועדים לביצוע המבחן המעשי.

התקנה מבוססת על ההסדרים הקיימים **בתקנות 34 עד 36 (סימן ב' לפרק השלישי) בתקנות הרישיונות**, בשינויים המחויבים לגבי מבקשי רישיון רחפן, כלהלן:

לתקנת משנה (א) - מוצע לקבוע את חובתה וסמכותה של רשות הרישוי לקיים מבחנים מעשיים להוכחת מיומנותו המקצועית של מבקש רישיון רחפן. מוצע להותיר בידי רשות הרישוי את שיקול הדעת להורות על מועדי המבחנים המעשיים. יש קושי לקבוע בתקנות מועדים מוגדרים מראש למבחן מעשי שכן הדבר כרוך בתיאום פרטני בין הבוחן לנבחן, וכן במספר מבקשי המבחן אל מול זמינותם של בוחנים מטעם רת"א. על כן נכון יותר להבנתנו להותיר גמישות בעניין זה.

לתקנת משנה (ב) - מוצע לקבוע כי המבחן המעשי יבוצע בפני בוחן מוסמך מטעם

רשות הרישוי. מבחן מעשי הינו בגדר הפעלת סמכות שלטונית, ולפיכך מוצע לקבוע מפורשות כי הוא ייערך בפני בוחן מטעם רשות הרישוי.

לתקנת משנה (ג) – מוצע לקבוע כי תנאי מקדמי לכך שאדם יוכל לגשת למבחן מעשי יהיה כי הוא עמד בכל שאר דרישות הכשירות: עבר בהצלחה קורס הכשרה ומבחן עיוני, וצבר את מלוא הניסיון המזערי הדרוש, בהתאם להוראות תקנות 5, 6, 7 ו-8 לתקנות המוצעות, בהתאמה. זאת שכן, המבחן המעשי הוא השלב האחרון והמסכם של תהליך הרישוי האישי, ובו באה לידי ביטוי רמתו המקצועית של מבקש הרישוי – היכולת שלו ליישם את התאוריה והניסיון לכדי רמת מיומנות גבוהה בהפעלת כלי הרחיפה. לאחר מעבר בהצלחה של המבחן המעשי מבקש הרישוי זכאי לקבל את הרישוי.

לתקנת משנה (ד) - מוצע לקבוע מגבלה לפיה אדם שכשל במבחן מעשי לא יוכל לגשת למבחן מעשי נוסף אלא בתום 30 ימים מהמועד בו כשל. זאת שכן על הנבחן לבדוק עצמו, לברר מדוע נכשל, ולהתאמן על נקודות החולשה והתורפה שנתגלו בעת הבחינה המעשית שביצע ובה כשל, ולהגיע למבחן הבא עם רמת מיומנות גבוהה יותר.

לתקנת משנה (ה)- מוצע לקבוע כי הנבחן ידאג לכל הסידורים הארגוניים והכספיים הכרוכים בביצוע המבחן המעשי, לרבות: רכישה או שכירה של כלי הרחיפה עצמו, ציוד, ציוד מגן, לבוש מגן, ביטוח ועוד. הוצאות אלה יושתו על הנבחן ולא על כספי הקופה הציבורית.

לתקנת משנה (ו)- מוצע לקבוע נסיבות המהוות "כישלון מן הדין" במבחן מעשי: אי יכולתו של הנבחן לעמוד בדרישות המהותיות לעניין המבחן המעשי הדרוש המפורטות בתקנה 9 לעיל, היעדר משמעת או התנהגות בלתי הולמת של הנבחן בעת מבחן מעשי; במקרים כאלה על הבוחן חובה להכשיל את הנבחן והדבר אינו מסור לשיקול דעתו. נציין כי בהפעלת כלי רחיפה, בדומה למקצועות הטיס, יש חשיבות רבה מאוד למשמעת העצמית של הפועלים בתחום. הקשיים האינהרנטיים באכיפת הסדרים באוויר, מחייבים כי הפועלים בתחום יפעלו מתוך משמעת עצמית והפנמה אמיתית של כללי הבטיחות שנועדו להגן עליהם, על נוסעיהם וחניכיהם, על כלי רחיפה וכלי טיס אחרים ועל הציבור שעל הקרקע. עוד מוצע לקבוע כי הבוחן מטעם רת"א רשאי להפסיק את המבחן לאלתר ואין חובה להמשיכו ולהודיע לנבחן על הכישלון רק בתום הרחיפה.

לתקנה 11 המוצעת (תעודה רפואית):

מוצע לקבוע כי על המבקש רישוי רחפן וכן על מחזיק ברישוי רחפן, להוכיח לרשות הרישוי, הן מלכתחילה והן מזמן לזמן, כי יש בידו תעודה רפואית תקפה ומתאימה, המעידה כי הוא עומד בדרישות המקימות תעודה רפואית "מסוג 2",

כמשמעה בתקנות הרישיונות, כפי שיפורט להלן. כמו כן מוצע להחיל על רחפן חלק מן ההוראות הקבועות כיום בתקנות הרישיונות, הרלבנטיות לתעודה רפואית של מבקשי או מחזיקי רישיון כעובדי טיס, בשינויים המחויבים, כפי שיפורט להלן-

לתקנת משנה (א)- מבקש רישיון רחפן ימציא לרשות הרישוי תעודה רפואית תקפה, כמסמך נלווה לבקשת הרישיון, ומחזיק ברישיון רחפן ימציא לרשות הרישוי תעודה רפואית תקפה, מזמן לזמן בהתאם למועדי פקיעת-תוקפה של התעודה לפי התקנות, המעידה כי הוא עומד בדרישות הקבועות בפרקים 5, 6, ו-7 לתוספת ה-1 בתקנות הרישיונות.

הדרישות הקבועות בפרקים 5, 6, ו-7 לתוספת ה-1 לתקנות הרישיונות בדבר כושר גופני כללי, בריאות תקינה בכלל, ובפרט בהקשר של דרישות כשירות לעניין חוש הראייה והשמיעה, מקימות תעודה רפואית הקרויה בעגה המקצועית "תעודה רפואית מסוג 2" או "דרגת בריאות מסוג 2". דרגת בריאות זו עניינה הוכחה שאין למבקש הרישיון ליקוי או מחלה גופנית או בריאותית כזו או אחרת, בכלל, וביחס לחוש הראייה והשמיעה שלו בפרט, שאינן מאפשרות לו להפעיל כלי רחיפה (כאמור למטרה מסחרית או לצרכי הדרכה בלבד). עם זאת, דרישות הכשירות נמוכות מאלה של מבקשי רישיון טיס כטייסים מסחריים, הנדרשים לדרגת בריאות 1, שהיא גבוהה יותר בדרישותיה מדרגת בריאות 2, הן מבחינת המהות של הדרישות הרפואיות והן לעניין התדירות של הבדיקות החוזרות מזמן לזמן לצורך חידושה של התעודה הרפואית.

הרופא המוסמך ליתן למבקש רישיון רחפן או מחזיק רישיון רחפן תעודה רפואית מתאימה ותקפה, הינו אחד משלושה:

"רופא הרשות", קרי: עובד רת"א, שהינו גם רופא בהכשרתו, ונושא משרה ממשלתית ורשמית, כעובד מדינה, של "רופא רשות התעופה האזרחית". מעבר לרישיונו ברפואה כללית הוא מתמחה ברפואה תעופתית ובקיא בקיאות רבה בכל הדרישות הרפואיות הנדרשות ממבקשי רישיונות כעובדי טיס. "רופא הרשות" מוגדר בסעיף 1 (סעיף ההגדרות) לחוק הטיס כ"הגדרתו בסעיף 169(ב) לחוק". בסעיף 169(ב) לחוק נאמר: "השר, בהתייעצות עם שר הבריאות, רשאי למנות עובד מעובדי הרשות, שהוא רופא בעל הכשרה וניסיון ברפואה תעופתית, לרופא הרשות". רופא הרשות רשאי ליתן למבקש רישיון רחפן תעודה רפואית ראשונית, וכן רשאי ליתן למחזיק רישיון רחפן תעודה רפואית תקופתית או תעודה רפואית לאחר ביקורת (תעודות אלה יכול ליתן גם רופא מוסמך).

"רופא מוסמך"- הוא "רופא תעופתי" כמשמעו בהוראת סעיף 6(א) לחוק הטיס. מדובר ברופא בעל רישיון מאת משרד הבריאות המורשה לעסוק ברפואה, אשר בנוסף עבר השתלמות ברפואה תעופתית, שאת תכנית הלימודים לגביה אישר מנהל רת"א לאחר היוועצות ברופא הרשות. רופא מוסמך כאמור יוכל לתת

למחזיק ברישיון רחפן תעודה רפואית לאחר בדיקה תקופתית או בדיקת ביקורת. "ועדה רפואית" מוגדרת בתקנה 60 לתקנות הרישיונות כועדה המורכבת מ- 3 רופאים מענפי רפואה שונים, שאישר המנהל, ואחד מהם לפחות הוא רופא מורשה בכיר (דרישות הכשירות לגביו מקבילות לרופא מוסמך, אך בעל וותק וניסיון רב יותר בביצוע בדיקות כשירות רפואית לעובדי טיס), המחליטה על כשירותו של נבדק לקבלת תעודה רפואית מתאימה. וועדה זו רשאית ליתן גם כן, כמו גם רופא הרשות, את כל סוגי התעודות- הראשונית (הנלווית לבקשת הרישיון), התקופתית (מזמן לזמן בהתאם למועדי פקיעת תוקפה של התעודה הראשונית) ולאחר ביקורת.

נעיר, כי דרישת הכשירות ל"דרגת בריאות 2" היא הדרישה הקיימת כיום לגבי מבקשי רישיון להפעלת מצנח ממונע, בהתאם לפריט 1.1.(ב)(3) בתוספת ה- 1 לתקנות הרישיונות, והסדר זה אומץ בתקנות המוצעות, אך הורחב בהסדר המוצע ביחס למבקשי רישיון רחפן גם לגבי סוגי הכלים האחרים המנויים בתקנות אלה (קרי: גם ביחס לגלישון- אוויר ומצנח- רחף, עם ובלי מנוע -עזר).

הדרישות הרפואיות כשלעצמן, המקימות את "דרגת בריאות מסוג 2" - מפורטות כאמור בפרקים ה- 5, 6 ו-7 לתוספת הראשונה לתקנות הרישיונות.

לתקנת משנה (ב) - מוצע כי על הבדיקות הרפואיות הנדרשות ממבקש רישיון רחפן, או מחזיק ברישיון רחפן, יחולו הוראות התקנות הבאות בתקנות הרישיונות: 60, 60א, 61א, 61ג, 62, 63, 64א-ג, 65א(1), 65ג, 66א(2), 66ב(1) עד 66ב(4), 66ג, 67, 68א ו- 69, בשינויים המחויבים, וכן בשינויים של מונחים, המפורטים בפסקאות- המשנה של תקנת משנה (ב), אשר דברי ההסבר לגביהן יפורטו להלן -

לפסקה (1) - במקום "רופא המינהל" יש לקרוא "רופא הרשות". דרישה זו נובעת מכך שפרסומן של תקנות הרישיונות (משנת 1981) קדם לפרסום חוק הטיס (משנת 2011), והמונחים בתקנות אינם מעודכנים בהלימה לשינוי הארגוני שחל במשרד התחבורה, במובן זה שהחל משנת 2005 "מנהל התעופה האזרחית" כשמו דאז הפך ל"רשות התעופה האזרחית"- רשות סטטוטורית שהוקמה בחוק רשות התעופה האזרחית, התשס"ה- 2005¹⁰, ופועלת מכוח דין.

לפסקה (2) - במקום "רופא מורשה" יש לקרוא "רופא מוסמך". המשמעות הינה זהה: הן רופא מורשה (המוגדר בתקנה 60 לתקנות הרישיונות) והן רופא מוסמך (המוגדר בסעיף 6 לחוק הטיס) - משמעם רופא בעל רישיון ממשרד הבריאות לעסוק ברפואה כללית, אשר השתלם בתכנית לימודים מיוחדת ברפואה תעופתית, אשר כתב ואישר אותה מראש מנהל רת"א, לאחר שנועץ ברופא הרשות. אף- על-

¹⁰ ס"ח התשס"ה, עמ' 130

פי שהמשמעות זהה, ישנה חשיבות לביצוע שימוש במונחים חדשים לפי חוק הטיס שפורסם באפריל 2011, ולא במונחים המצויים בתקנות משנות ה-80 שהותקנו מכוח חוק הטיס המנדטורי (1927). לשם אחידות ותאימות בין התקנות המותקנות מכוחו של החוק הטיס (2011) המהווה החוק המסמך לבין תקנות מוצעות אלה, נכון וראוי יותר לבצע שימוש במונחים המצויים בחוק הטיס ולא בתקנות הרישיונות, במידת האפשר.

לפסקה (3) - ההוראות בדבר "רופא מורשה בכיר", שהינו מבחינת דרישות הכשירות זהה לרופא מורשה (ומוסמך) אך צבר נסיון וותק רב יותר בבדיקות של מבקשי רישיון או מחזיקי רישיון כעובדי טיס. מוצע שהוראות אלה לא יחולו לענייננו, ובכל מקום בתקנות הרישיונות שרופא מורשה בכיר הוסמך לביצוע בדיקות רפואיות שונות, ולמתן אישורים רפואיים שונים, ניתן להסתפק לגבי הרחפנים ברופא מוסמך ו/או ברופא הרשות ו/או בוועדה רפואית, לפי העניין ובהתאם לפירוט בגוף התקנה. בכך יש משום הקלה על ציבור הרחפנים ביחס לדרישות הכלליות בהקשר זה בתקנות הרישיונות.

פירוט ביחס לכל אחת מן ההוראות בתקנות הרישיונות, אשר מבוקש להחיל על מבקש רישיון או מחזיק רישיון כ"רחפן", בשינויים המחוייבים, הן כפי שפורט לעיל והן כפי שיפורט למטה, יבוצע להלן -

תקנה 60 לתקנות הרישיונות - היא תקנת ההגדרות של הפרק ה-8 בתקנות הרישיונות. בין היתר מוגדרים בה מונחים אשר מבוצע בהם שימוש בפרק זה, וגם בתקנה 11 המוצעת, למשל: מבוצעת אבחנה בין "בדיקה ראשונית" ל"בדיקת ביקורת" ו"בדיקה תקופתית" - כאשר כל אחד מהמונחים מתייחס לבדיקות רפואיות בזמנים שונים ולצרכים שונים; מוגדרת "ועדה רפואית" ו"ועדת ערר רפואית"; "טופס בדיקה רפואית"; וכיוצ"ב מונחים שונים שנצרכים לפרק ה-8 בתקנות הרישיונות ובחלקם גם לתקנה 11 המוצעת כאן, בשינויים המחוייבים. כאשר יבוצע שימוש זה - פקטו באחד מהמונחים בתקנה זו בגוף התקנות המוסברות להלן, נפנה להלן גם לגוף ההגדרה של המונח עצמו בתקנה 60.

תקנה 60א לתקנות הרישיונות - התקנה קובעת שרופא מורשה (לענייננו- מוסמך) ורופא חבר בוועדה רפואית הינם מי שיש בידיהם הרשאה מאת המנהל (תקנת משנה (א)). ההרשאה הינה בת 4 שנים, אך המנהל רשאי לחדשה בתום 4 שנים, למשך 4 שנים נוספות (תקנת משנה (ב)). הוראה זו יפה גם לענייננו.

תקנה 61 לתקנות הרישיונות-

לתקנת משנה (א) - התקנה קובעת כי רופא יתן תעודה רפואית במועד הגשת הבקשה לרשות הרישוי לשם קבלת רישיון רחפן, רק אם מבקש הרישיון נבדק בבדיקה ראשונית. במקרה של רחפן- רופא הרשות או וועדה רפואית רשאית ליתן

תעודה רפואית ראשונית. בבדיקה זו יוודא הרופא שהנבדק עומד בדרישות הרפואיות הנדרשות (במקרה של רחפן- בדרישות הפרקים ה- 5, 6 ו- 7 לתוספת ה- 1 לתקנות הרישיונות, המקימות "דרגת בריאות מסוג 2"). מאחר ורישיון רחפן הוקבל מבחינה מהותית לדרישות הבריאותיות הנדרשות ממבקש רישיון כטייס פרטי, הרי שגם לעניין המועדים מבוקש להקביל את ההוראה להוראה המצויה בסיפא תקנת המשנה, קרי: מועד הבדיקה הרפואית הראשונית של הרופא תבוצע שישה חודשים טרם מתן הרישיון, לכל היותר, בצירוף הצהרה של מבקש הרישיון כי מצב בריאותו לא הורע מיום ביצוע הבדיקה הראשונית ועד למועד ההצהרה.

לתקנת משנה (ג)- תחול על רחפן בשינויים המחויבים, כך: התקנה קובעת כי את התעודה הרפואית לאחר בדיקה ראשונית יתן רופא הרשות או ועדה רפואית בלבד, ואילו תעודה רפואית לאחר בדיקה תקופתית או לאחר בדיקת ביקורת - יוכל לתת גם רופא מוסמך. זאת משום שהבדיקה הרפואית הראשונית הינה החשובה והמשמעותית מכולן, בהיותה בוחנת לראשונה את מצב בריאותו וכשירותו הרפואית של האדם, מבקש הרישיון, באספקלריה של הדרישות הרפואיות הרלבנטיות לעיסוקו ומקצועו, כמפעיל כלי רחיפה באופן מסחרי או מדריך. משכך, רק רופא הרשות או ועדה רפואית יוכלו לתת את התעודה הראשונית, ואילו בהמשך יוכל כל רופא מוסמך (שמשמעו רופא תעופתי כאמור) ליתן תעודה רפואית נוספת, לאחר בדיקה תקופתית (מזמן לזמן ובהתאם לגילו של הרחפן) או לאחר ביקורת רפואית (אם התעודה הרפואית פקעה בשל תאונה, מחלה, וכיוצ"ב).

תקנה 62- תקנה זו קובעת כי הבדיקות הרפואיות ייערכו על ידי רופא מורשה, רופא מורשה בכיר, או על ידי ועדה רפואית, במעונם או במרפאתם. מאחר וע"פ ההוראות בגוף תקנה 11 המוצעת יש להחליף את המונח "רופא מורשה" ב"רופא מוסמך" (תקנה 11(ב)(1) המוצעת), וההוראות בדבר רופא מורשה בכיר – לא יחולו ביחס לרחפנים, הרי שיש לקרוא תקנה זו כחלה על רחפנים בשינויים המחויבים, באופן שרופא מוסמך או ועדה רפואית יוכלו לבצע את הבדיקות הרפואיות ביחס למבקשי או מחזיקי רישיון רחפן, במעונם או במרפאתם. יש לקרוא תקנה זו יחד עם תקנות 61(ג) ו- 65(ג) הקובעות שרופא הרשות או ועדה רפואית רשאים ליתן את התעודה הראשונית, תעודה תקופתית או תעודה מחודשת לאחר ביצוע בדיקת ביקורת, ואילו רופא מוסמך יכול ליתן תעודה רפואית תקופתית או לאחר ביקורת (אם התעודה הרפואית פקעה בשל מחלה, תאונה וכדומה). לגבי ועדה רפואית- סמכויותיה כאמור מקבילות לשל רופא הרשות, לאור הוראת תקנה 65(ג) אשר גם היא חלה על רחפנים.

לתקנה 63:

לתקנת משנה (א)- התקנה קובעת כי מבקש תעודה רפואית לפי תקנות אלה, ימלא

באופן נכון ובלתי מטעה את הפרטים הנדרשים ממנו בטופס הבדיקה הרפואית (פסקה 1); ישיב לרופא הבודק תשובות מלאות, נכונות ובלתי מטעות, לגבי כל מום, מחלה או מגבלה אחרת (פסקה 2); ויחתום בפני הרופא הבודק על הצהרת בריאות (פסקה 3). כמובן כי יש להחיל הוראות אלה גם על מבקשי רישיון רחפן או מחזיקים ברישיון רחפן, אשר גם הם נדרשים ליתן פרטים מלאים, נכונים ובלתי מטעים בטופס הבקשה לתעודה רפואית, על מנת שהרופא המבצע את הבדיקה הרפואית למבקש הרישיון רחפן או למחזיק ברישיון רחפן, לפי העניין, יוכל לקבל החלטות מושכלות, ראויות ונכונות לגבי כושרו הרפואי של הנבדק, הקשור קשר הדוק בבריאותו של הרחפן בעצמו וכן בטיחותם של סובביו.

לתקנת משנה (ב) - קובעת שאם עובד הטיס מבקש יותר מרישיון או הגדר אחד, שלצורך קבלתם נדרשת תעודה רפואית, יציין בטופס הבדיקה את כל סוגי הרישיונות וההגדרים המבוקשים על ידו.

"טופס בדיקה רפואית" מוגדר בתקנה 60 לתקנות הרישיונות כ"טופס בדיקה שקבע המנהל", וקיים טופס בדיקה רפואית סטנדרטי שרשות הרישוי מבצעת בו שימוש לעניין זה.

כל האמור בתקנה זו רלבנטי גם לרחפנים בשינוי זה, שבמקום "עובד טיס" יש לקרוא "רחפן". יוער, כי התיבה בתקנת משנה (ב) הדנה "במספר רישיונות" אינה רלבנטית לגבי רחפנים, במובן זה שאינם יכולים לבקש מספר רישיונות, אבל התיבה הדנה "במספר הגדרים" – רלבנטית לגבי רישיון רחפן (ישנם 2 הגדרים לפי תקנות מוצעות אלה: מסחרי ומדריד), או לבקש לציין ברישיון מספר סוגים של כלים, כאשר ביחס לכולם הדרישה הרפואית הינה לתעודה מסוג 2, ללא אבחנה.

לתקנה 64- התקנה קובעת כי רופא מורשה ירשום את תוצאות הבדיקה הרפואית שערכו למבקש הרישיון, ויסכם אותה לפי הפרטים שנקבעו בטופס הבדיקה הרפואית לעובדי הטיס (תקנת משנה (א)); טופסי הבדיקה יישלחו לרופא המינהל גם אם הבדיקה הרפואית לא הושלמה ותירשם הסיבה לאי השלמתה (תקנת משנה (ב)); נערכה בדיקה על ידי ועדה רפואית – יירשמו בטופס הבדיקה שמות הרופאים שהשתתפו בוועדה (תקנת משנה (ג)).

הוראות תקנות משנה (א) עד (ג) לתקנה 64 לתקנות הרישיונות יחולו על רחפנים בשינויים המחויבים, במובן זה שבמקום "עובד טיס" יקראו "רחפן", ובכל מקום שמצוינת האינסטנציה הרפואית הרלבנטית, במקום "רופא מורשה" יקראו "רופא מוסמך"; במקום "רופא המינהל" יקראו "רופא הרשות"; והוראות בדבר רופא מורשה בכיר - אינן רלבנטיות.

נעיר כי הוראת תקנת משנה (ד) אינה רלבנטית לגבי רחפנים, משום שאין עיסוק או מקצוע מקביל במערכת הביטחון לרחפן, להבדיל מטייס או חלק מעובדי הטיס

המשרתים בחיל האוויר.

לתקנה 65 - התקנה קובעת שרופא מורשה רשאי לערוך בדיקה רפואית ראשונית, בדיקה תקופתית ובדיקת ביקורת למבקשי רישיון כעובדי טיס מסוג מסוים, ולמבקשי חידוש רישיון עובד הטיס שברשותם מסוג מסוים (תקנת משנה (א)(1)); ; בדיקות רפואיות ספציפיות יידרשו ממבקשי חידוש רישיון עובד טיס עם הגדר חקלאי, מפקח וטכנאי (תקנת משנה (א)(2)); ; תקנת משנה (ב) עוסקת בסמכויותיו של רופא מורשה בכיר; תקנת משנה (ג) עוסקת בסמכויות של ועדה רפואית.

הוראת תקנה 65(א)(1) - רלבנטית לגבי ציבור הרחפנים, בשינויים המחויבים, שהם כדלקמן: יש לקרוא "רופא הרשות" במקום "רופא המינהל" וכן "רופא מוסמך" במקום "רופא מורשה". כמו כן, יש לקרוא תקנה זו יחד עם הוראת תקנה 61(ג) ו-65(ג) לתקנות הרישיונות, אשר קובעות שתעודה רפואית ראשונית רשאי ליתן רק רופא הרשות או ועדה רפואית, ואילו תעודה תקופתית או ביקורת רשאי ליתן גם רופא מוסמך.

בנסיבות אלה, יש לקרוא את התקנה בשינויים המחויבים לגבי רחפנים, כך שרופא מוסמך רשאי לבצע לגבי רחפן בדיקה רפואית תקופתית או בדיקת ביקורת בלבד, ואילו רופא הרשות או ועדה רפואית רשאים לבצע בדיקה רפואית ראשונית.

לגבי המונחים - אלה מוגדרים בתקנה 60 לתקנות הרישיונות, כך:

"בדיקה רפואית ראשונית" - הינה בדיקה רפואית יסודית הנעשית לראשונה למבקש רישיון, לקביעת מצב בריאותו בהתאם לדרישות הכשירות הנדרשות ממנו כדי למלא את תפקידו;

"בדיקת ביקורת" - הינה בדיקה רפואית שאינה בדיקה ראשונית ואינה בדיקה תקופתית ומטרתה לברר האם חלפה הסטייה במצב בריאותו של הנבדק, שבשלה נרשמה הגבלה בתעופה הרפואית או בוטל תוקפה (בד"כ מפאת מחלה או תאונה).

"בדיקה תקופתית" - הינה בדיקה רפואית הנעשית בהיקף הדרוש לשם קביעת מידת התאמתו של המבקש להמשיך במילוי התפקידים ע"פ הרישיון או ההגדר המבוקשים.

תקנת משנה (א)(2) דנה בבדיקות רפואיות ספציפיות לעובדי טיס בהגדרים ספציפיים - אשר אינם רלבנטיים לרחפנים;

תקנת משנה (ב) דנה בסמכויות של רופא מורשה בכיר - שאינו רלבנטי לרחפנים.

תקנת משנה (ג) - דנה בסמכויות ועדה רפואית אשר רלבנטיות למבקש רישיון רחפן או מחזיק רישיון רחפן, וסמכויותיה ליתן את כל סוגי התעודות: תעודה רפואית ראשונית, תקופתית וכן תעודה לאחר בדיקת ביקורת (בהקבלה לסמכויות רופא הרשות).

"ועדה רפואית" מוגדרת בתקנה 60 (תקנת ההגדרות) כוועדה של 3 רופאים מורשים שאישר המנהל שכל אחד מהם עוסק בענף רפואה אחר, ואחד מהם לפחות רופא מורשה בכיר (בעל דרישות כשירות כרופא מוסמך אך בעל וותק רב יותר בביצוע בדיקות כשירות רפואית לעובדי טיס), המחליטה על כשירותו של נבדק לקבל תעודה רפואית.

לתקנה 66 - תקנת משנה (א) קובעת כי תקופת תוקפה של תעודה רפואית תצוין בגוף התעודה, ולא תעלה על אלה:

בפסקה (2) נאמר לגבי תעודה רפואית לדרגת בריאות מסוג 2, כך: למבקש עד גיל 50 - 24 חודשים; למבקש מעל גיל 50 - 12 חודשים. הוראות אלה יחולו גם על מבקשי ומחזיקי רישיון רחפן, אשר הדרישה המהותית לגביהם כפי שצוינה והוסברה לעיל, הינה לתעודה רפואית מסוג 2.

בתקנת משנה (א1) דנים בהארכת תוקפה של תעודה אם טייס מצוי בחו"ל בשל אילוץ מבצעי - הוראה שאינה רלבנטית לגבי רחפנים ולכן לא תחול.

בתקנת משנה (ב) נאמר שתוקפה של תעודה רפואית - פוקע מאליו, בכל אחד מאלה: עם קרות תאונה (פסקה 1), עם תחילתו של אשפוז בבית חולים (פסקה 2), בתום היום ה-15 להיעדרות רצופה ממקום העבודה (פסקה 3), עם פחיתת כושר בריאות מכל סיבה (פסקה 4), מקום שלא בוצעה בדיקות דם לכולינסטריזיה כל שבועיים בתקופת עבודות ריסוס בחומר רעיל (פסקה 5).

4 הפסקאות הראשונות - רלבנטיות גם לגבי רחפנים, שכן דנות במצבים ואירועים שיכולים להתרחש גם בכלי רחיפה ולא רק בכלי טיס, לכן מבוקש להחילם במסגרת תקנות אלה.

תקנת משנה (ג) תחול גם היא בשינויים המחויבים. התקנה קובעת שאם אירע אחד מהאירועים המפורטים בתקנת משנה (ב), על עובד הטיס לדווח מיידית לרופא המינהל (הרשות), ולא ייעשה שימוש בתעודה הרפואית שבידו אלא אם כן נבדק בדיקה רפואית תקופתית ובהתאם לתוצאות הבדיקה.

השינויים הנדרשים בתקנה זו הם החלפת המונח "עובד הטיס" ל"רחפן", "רופא מורשה" ל"רופא מוסמך", ו"רופא המינהל" ל"רופא הרשות".

לתקנה 67 - התקנה קובעת כי בעל רישיון או הגדר שלצורך קבלתם או חידושם נדרשת תעודה רפואית לא יהיה רשאי להמשיך להשתמש בזכויות שברישיונו או בהגדרו אם פקע תוקפה של התעודה הרפואית כאמור בתקנה 66 (תקנת משנה (א)). פקע תוקף התעודה כאמור בתקנה 66 - לא תינתן תעודה רפואית חדשה אלא אם נבדק על ידי רופא מורשה בכיר או וועדה רפואית (תקנת משנה (ב)). במקרה דנן - רופא מורשה בכיר לא רלבנטי לרחפן כאמור, אך בדיקתה של וועדה רפואית

רלבנטית והועדה היא שתאשר את חידוש הזכויות ברישיונו של רחפן אם אירע אחד מן האירועים המפורטים בתקנה 66 אשר גרמו לפקיעת התעודה הרפואית כאמור.

לתקנה 68 - תקנת משנה (א) קובעת כי במקרים בהם המבקש רישיון אינו עונה על הדרישות הרפואיות במלואן, כמפורט בתוספת ה- 1 לתקנות הרישיונות (לגבי רחפנים – דרישות לצורך קבלת תעודה רפואית מסוג 2 כאמור, קרי: הפרקים ה- 5, 6, וה- 7 לתוספת ה- 1 לתקנות הרישיונות), רשאי רופא המינהל (לגבי רחפן – יש לקרוא זאת "רופא הרשות") ליתן למבקש תעודה רפואית, ורשאית רשות הרישוי לציין מגבלות ברישיון או בהגדר, אם נתקיימו במבקש התנאים האלה, במצטבר: וועדה רפואית אישרה כי מצבו הרפואי אינו מעורר חשש בשל אי כושר פתאומי, או אי יכולת למלא את תפקידו בבטיחות בתקופת תוקף הרישיון או ההגדר (תקנת משנה (א)(1)(א)); הוא בעל סגולה גופנית השקולה כנגד אי כושרו הבריאותי (תקנת משנה (א)(1)(ב)); וכן הוא הוכיח שיש לו ידע מקצועי ניסיון ומיומנות מקצועית במידה השקולה כנגד אי כושרו הבריאותי (תקנת משנה (א)(2)).

לתקנה 69 - תקנה זו עוסקת בסמכויות של רופא המינהל, שיש לקרוא אותו לצורך תקנות מוצעות אלה "רופא הרשות".

לתקנת משנה (א) - יש לקרוא תקנה זו בהיבט של רחפנים, כך: רופא הרשות רשאי לערוך את כל הבדיקות הרפואיות הנדרשות ממבקש רישיון רחפן ומחזיק רישיון רחפן (פסקה 1); לבדוק ממצאים רפואיים בטופס הבדיקה שעבר אליו מרופא מוסמך או מועדה רפואית לגבי רחפן (פסקה 2); להורות לרופא מוסמך או לועדה רפואית לערוך מחדש בדיקה רפואית ראשונית, תקופתית או ביקורת (פסקה 3); ליתן תעודה רפואית המאשרת כי המבקש שלגביו ניתנה התעודה כשיר לבצע שימוש ברישיון או בהגדר לתקופה המצוינת בתעודה (פסקה 4); לקבוע בתעודה מגבלות רפואיות שיירשמו ברישיון או בהגדר של הרחפן (פסקה 5); להמליץ בפני רשות הרישוי לשקול אי מתן רישיון, ביטול רישיון, אי חידוש רישיון או אי אישורו, לפי העניין, אם שוכנע שאותו אדם הסתיר ביודעין מחלה, מום או מגבלה אחרת (פסקה 6). כל האמור בתקנה זו רלבנטי גם לגבי רחפנים, בשינויים המחויבים לעניין המינוחים.

לתקנת משנה (ב) - רופא הרשות רשאי להוציא הנחיות לרופא המוסמך ולוועדה הרפואית מעת לעת, בנוגע לבדיקות הרפואיות הנדרשות ולמתן התעודות הרפואיות, לגבי רחפנים.

לתקנת משנה (ג) - האמור בתקנת משנה (א)(6) אינו גורע מסמכויות רשות הרישוי לפי תקנות אלה - הוראה זו רלבנטית גם לגבי רחפנים.

לתקנת משנה (ג) - התקנה קובעת כי מבקש רישיון או מחזיק רישיון כ"רחפן" הרואה עצמו נפגע מהחלטה של רופא הרשות או רופא מוסמך, רשאי לערור על ההחלטה, בהתאם להוראות סעיף 7 לחוק הטיס. סעיף 7 לחוק הטיס קובע מנגנון של **השגה וערר בעניינים רפואיים**, כלהלן-

לסעיף קטן (א) – הסעיף קובע כי הרואה עצמו נפגע מהחלטת רופא מוסמך רשאי להשיג עליה בפני רופא הרשות. המשמעות הינה שלעניין מתן תעודה רפואית תקופתית או לאחר ביקורת, אם פנה מחזיק רישיון רחפן לרופא תעופתי מוסמך, והלה סירב ליתן לו תעודה רפואית מחודשת - רשאי לפנות לרופא הרשות ולבקש להשיג על ההחלטה של הרופא המוסמך, בפני רופא הרשות כאמור.

לסעיף קטן (ב) – הסעיף קובע שהרואה עצמו נפגע מהחלטה של רופא הרשות רשאי לערור עליה לוועדת הערר הרפואית. יש לציין שלגבי רחפנים, רופא הרשות הינו בעל סמכויות רבות, בעיקר בהתאם לאמור בהוראות תקנות 61, 68 ו- 69 לתקנות הרישיונות. כך רשאי רופא הרשות להורות על בדיקות ביחס לכל אחת מהתעודות הרפואיות הניתנות לרחפן (ראשונית, תקופתית וביקורת), וביחס לתעודה הראשונית – רק הוא וועדה רפואית נחשבים כאינסטנציה המוסמכת ליתן תעודה זו לרחפן; רופא הרשות רשאי לאשר מסמך השקול לתעודה רפואית לפי תקנה 68; רשאי להורות על בדיקות רפואיות; רשאי ליתן הנחיות לרופאים המוסמכים לגבי כושרם הרפואי של הרחפנים; בודק ושוקל ממצאים ותוצאות של בדיקות רפואיות; רשאי להמליץ לרשות הרישוי שלא ליתן רישיון או לבטל, להתלות או להתנות רישיון לרחפן; וכיוצא בזאת סמכויות נוספות רבות. ביחס לכל אחת מהחלטותיו לגבי מבקש רישיון או מחזיק רישיון כרחפן, בהיבט של כושרו הרפואי והבריאותי, רשאי הרחפן לערור על החלטתו של רופא הרשות לאינסטנציה המוגדרת בחוק הטיס "כוועדת ערר רפואית".

לסעיף קטן (ג) - בפסקה (1) נאמר שוועדת הערר הרפואית תמונה על ידי שר התחבורה, ובראשה יישב רופא בעל הכשרה וניסיון כרופא תעופתי, ורופא בעל כשירות דומה כממלא מקומו. בנוסף תגובש רשימה של רופאים העונים לדרישות הכשירות של "רופא מוסמך" כמשמעו בסעיף 6(א) לחוק הטיס (כאמור רופא בעל רישיון ממשד הבריאות שעבר השתלמות ברפואה תעופתית, כאשר את תכנית הלימודים של השתלמות זו אישר מנהל רת"א לאחר היוועצות ברופא הרשות), וכן רופאים שהם כשלעצמם בעלי רישיון כעובדי טיס, על מנת שניתן יהיה לבקש את אחד הרופאים ששם נקוב ברשימה זו לשמש כחברים בוועדת הערר. בפסקה (2) נאמר שהשר יתקין תקנות לעניין דרישות הכשירות מחברי וועדת הערר וכן סדרי הדין בוועדת הערר הרפואית.

לסעיף קטן (ד) - בפסקה (1) נאמר שוועדת הערר הרפואית תדון בערר במושב של

שלושה: יושב ראש הוועדה או ממלא מקומו, ושני חברים נוספים שימנה ראש המותב, בעלי מומחיות לעניין הנדון, מתוך רשימת החברים היכולים לשמש בוועדה, כפי שפורט לעיל; בפסקה (2) נאמר שוועדת הערר הרפואית רשאית לאשר את החלטת הרשות, לבטלה או לשנותה וכן להורות על עריכת בדיקות רפואיות נוספות, ככל שתמצא לנכון.

בסעיף קטן (ה) - נאמר שהחלטתה של וועדת הערר סופית בהיבטים העובדתיים והמקצועיים (רפואיים), אך ניתן לערער בזכות על החלטתה, לבימ"ש המחוזי בשבתו כבימ"ש לעניינים מנהליים, בשאלות משפטיות בלבד.

כל הוראות אלה יחולו ללא יוצא מן הכלל על מבקש רישיון או מחזיק ברישיון רחפן, בשינויים המחויבים. אין הבדל מהותי בהוראות הנקובות בסעיף 7 לחוק והן יכולות לחול כפי שהן גם על מנגנון של השגה וערר – על רחפן.

לתקנה 12 המוצעת (השלמות נדרשות לתוספת הגדר או סוג כלי רחיפה):

מוצע להסדיר בתקנה זו את ההשלמות הנדרשות, ממי שמבקש תוספת הגדר ברישיונו, למשל: אדם המחזיק ברישיון רחפן עם הגדר מסחרי המבקש גם הגדר הדרכה; או לחלופין מי שמבקש להוסיף לרישיונו הרשאה להפעיל כלי רחיפה מסוג אחר, שונה, נוסף על גבי הכלי המצוין זה מכבר ברישיון הרחפן שברשותו.

לתקנת משנה (א) - בעל רישיון רחפן, עם הגדר מסחרי, המבקש רישיון רחפן, עם הגדר מדריך, בנוסף להגדר המסחרי הנקוב ברישיונו, יידרש לבצע השלמות כלהלן: אם קורס ההכשרה שעבר תואם מפעיל מסחרי ולא מדריך – יידרש לעבור קורס שעניינו הדרכה, את כולו או חלקו, בהתאם לתקנה 5 ולשיקול דעתה של רשות הרישוי; במסגרת המבחן העיוני שעורכת רשות הרישוי למבקש הרישיון, יידרש לבצע השלמות של בחינות בנושאים הבאים: עקרונות ההדרכה בכלל, והדרכת הרחיפה בפרט, ובכלל זה: תהליכי למידה; עזרי הוראה; תיקון שגיאות החניך וכן עקרונות "הגורם האנושי". את המבחנים העיוניים הרלבנטיים להגדר מדריך ברישיון יידרש המבקש לעבור בציונים מזעריים הנדרשים לפי פרסומי רשות הרישוי, ולכן ייתכן ויידרש לחזור על חלק מהבחינות העיוניות שעבר בהצלחה לצורך הגדר מסחרי, אם הציון אינו מספק לצורך הגדר כמדריך.

כמו כן, יידרש לעבור השלמה לעניין מיומנותו המקצועית ע"פ פירוט הנושאים הנקובים בתקנה 9(ב) לתקנות אלה, במסגרת המבחן המעשי שנדרש לעבור מבקש הרישיון בפני בוחן מטעם רשות הרישוי. יידרש להוכיח ידע בהדרכה מקצועית על כלי הרחיפה המבוקש, בנוסף לכל הדרישות הנקובות לגבי מפעיל מסחרי, באופן מעשי.

לתקנת משנה (ב) - בעל רישיון רחפן, שכלי רחיפה מסוים נקוב ברישיונו, והוא מבקש תוספת ברישיון לכלי רחיפה מסוג אחר, נוסף, יידרש להשלמות, בהתאם

להחלטתה של רשות הרישוי. ייתכן ויידרש לתוספת בחינה עיונית או מעשית על הכלי המבוקש, ייתכן ויידרשו ממנו שעות ניסיון על הכלי החדש, בהיקף זהה לתקנה הזנה בניסיון המזערי הדרוש (250 שעות), על הכלי הנוסף המבוקש, וייתכן ואף יידרש מחדש לקורס ההכשרה, כולו או מקצתו, אם רשות הרישוי סברה כי הקורס שעבר ביחס לכלי רחיפה מסוג מסוים אינו מאפשר לו את שינוי הרישיון והוספת כלי רחיפה מסוג אחר. שיקול דעתה של רשות הרישוי יהיה בהתאם לנסיבות המקרה, בהתאם לניסיונו, הכשרתו, ניסיונו והמבחנים שעבר מבקש הרישיון בעבר.

לתקנה 13 המוצעת (זכויות מחזיק ברישיון רחפן):

מוצע להסדיר בתקנה זו את זכויותיו של מחזיק ברישיון רחפן, לאחר שקיבל את רישיונו מרשות הרישוי.

לתקנת משנה (א) - מוצע לקבוע כי מחזיק ברישיון רחפן עם הגדר מסחרי יהיה רשאי לבצע בכלי הרחיפה המצוין ברישיונו רחיפה בתמורה (לרבות: הטסת נוסעים, פרסום, ועוד פעולות נוספות אשר מקובל לבצע כיום בענף הרחיפה בתמורה באמצעות הכלי). מפעיל מסחרי יכול לשאת עמו נוסע נלווה, כאשר אין מגבלת גיל לגבי הנוסע הנלווה, כמקובל כיום בענף. עם זאת ישנה מגבלה, המקובלת גם היא בענף בשדה המציאות כיום, ועולה בקנה אחד גם עם הוראות חוק הכשרות המשפטית והאפוטרופסות, התשכ"ב - 1962, על פיה מקום שהנוסע הנלווה הינו קטין, יש לבקש אישור בכתב ומראש מהוריו או מאפוטרופוסו לעצם הרחיפה.

לתקנת משנה (ב) - מחזיק ברישיון רחפן עם הגדר הדרכה רשאי הן לבצע את כל האמור בתקנת משנה (א) לגבי רחפן עם הגדר מסחרי, לרבות: הטסת נוסעים, פרסום, ועוד פעולות נוספות אשר מקובל לבצע כיום בענף הרחיפה בתמורה באמצעות הכלי. כמו כן, יוכל לשאת עמו נוסע נלווה, כאשר אין מגבלת גיל לגבי הנוסע הנלווה, כמקובל כיום בענף. עם זאת ישנה מגבלה, המקובלת גם היא בענף בשדה המציאות כיום, ועולה בקנה אחד גם עם הוראות חוק הכשרות המשפטית והאפוטרופסות, התשכ"ב - 1962, על פיה מקום שהנוסע הנלווה הינו קטין, יש לבקש אישור בכתב ומראש מהוריו או מאפוטרופוסו לעצם הרחיפה.

בנוסף, יהיה רשאי להדריך אדם אחר על גבי כלי הרחיפה הנקוב ברישיונו. לגבי חניך - מוצעת מגבלה, על פיה גיל החניך לא יפחת מ- 16 שנים, שכן להפעלה של כלי רחיפה נדרשת בגרות נפשית, כאשר חלק מההדרכה מלווה בהפעלה עצמאית ("סולו") של כלי רחיפה. בנסיבות כאלה החניך מוכרח להיות בעל בגרות נפשית מספקת, המסוגל להישמע להוראות המדריך ולבצע נהלים הקשורים בתפעול הכלי בדיוק נמרץ, בכלל, ונוהלי חירום ומצוקה, בפרט. בנסיבות אלה סבורים גורמי המקצוע ברת"א, כי גיל 16, בהקבלה לגיל בו בדרך כלל נערים ונערות מתחילים

בלימודי נהיגה על רכב, הינו גיל ראוי להתחלת לימוד על כלי רחיפה. אם החניך הוא קטין- יידרש אישור מראש ובכתב של הורה או אפוטרופוס, בהלימה למה שמקובל כיום בענף וכן בהלימה להוראות חוק הכשרות המשפטית והאפוטרופסות, התשכ"ב-1962.

לתקנת משנה (ג)- רחפן לא יבצע שימוש ברישיונו אלא- אם- כן בידיו תעודה רפואית בתוקף. תקנה זו מקבילה להוראת תקנה 67 בתקנות הרישיונות, לגבי עובדי הטיס. התקנה קובעת כי אם בעל רישיון או הגדר שלצורך קבלתם או חידושם נדרשת תעודה רפואית לא יהיה רשאי להמשיך לבצע שימוש בזכויות שברישיונו או בהגדרו אם פקע תוקפה של התעודה הרפואית שבידיו. כך, התעודה הרפואית שנדרש לה מבקש או מחזיק רישיון רחפן הינה תעודה רפואית מסוג 2. תעודה זו תוקפה לשנתיים עד גיל 50, ולאחר מכן, החל מגיל 50 ואילך, לשנה. אם פקע תוקפה של התעודה הרפואית ומחזיק רישיון רחפן לא חידשה במועד, הרי שלא יוכל לבצע שימוש בזכויות שברישיונו, ולא יוכל לבצע הפעלה מסחרית של כלי הרחיפה שברשותו או להדריך עליו (בהתאם להגדר) עד לחידושה של התעודה הרפואית. הרציונל לתקנה זו הוא רציונל של בטיחות, שכן רשות הרישוי מבקשת לוודא ולהבטיח כי כושרו הבריאותי של רחפן, המסיע נוסעים תמימים בכלי רחיפה בתמורה, או מדריך על כלי רחיפה, הינו כושר בריאותי טוב ומתאים לביצוע הפעילות האמורה.

נעיר כי במקביל הוחלט בכל זאת להחיל גם את הוראת תקנה 67 לתקנות הרישיונות על סוגיית התעודה הרפואית לרחפן, לפי תקנה 11 לתקנות מוצעות אלה, שכן בתקנה 67 ישנה הוראה רחבה ומפורטת יותר לעניין זה.

לתקנה 14 המוצעת (רישיון זר):

מוצע כי ביחס למבקש רישיון רחפן או הגדר ברישיון רחפן, שהוא בעל רישיון מקביל שניתן מאת מדינה חברה (המוגדרת, בסעיף 1 לחוק הטיס, כמדינה החברה בארגון התעופה הבין-לאומי (ICAO), ואינה ישראל), רשאית רשות הרישוי לפטור אותו מדרישות הכשירות שלפי התקנות המוצעות והן: הכשרה, הוכחת ידע מקצועי, ניסיון והוכחת מיומנות מקצועית, אם הוכיח כי הוא בעל יכולת שוות ערך לדרישות הכשירות הנקובות בתקנות מוצעות אלה.

הרציונל לתקנה זו נובע מכך שההסדרים בעולם בהקשר זה שונים ורבים, ויש קושי לקבוע מסמרות, ועל כן רשות הרישוי תבחן בכל מקרה לגופם את הדרישות והסטנדרטים לקבלת רישיון רחפן זר אל מול הדרישות והסטנדרטים המקומיים. ככל שיש מקום להשלמות, תדרוש מבעל הרישיון הזר ביצוע, וככל שאין מקום להשלמות, תהא רשאית להעניק רישיון ישראלי אף ללא דרישה לביצוע השלמות.

לפרק ג' (תקנות 15-17) - אזורים מותרים ואסורים להפעלה של כלי רחיפה:**כללי**

ההוראה המסמיכה להסדר המוצע לגבי סוגיית האזורים המותרים לרחיפה, המוצעת בפרק ב' לתקנות המוצעות, הינה הוראת סעיף 92 לחוק הטיס, הקובעת כך:

"(א) המנהל רשאי ליתן הוראות תעבורה אווירית לכלי רחיפה בעניינים אלה:

- (1) גישה אווירית למנחתים של כלי רחיפה ממונעים, תנועתם הקרקעית 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.

(ב) על מתן הוראות תעבורה אווירית לכלי רחיפה לפי סעיף קטן (א) יחולו הוראות סעיף 82(ב) עד (ו), בשינויים המחויבים.

(ג) השר, בהתייעצות עם שר הביטחון, רשאי לקבוע תנאים להפעלת כלי רחיפה ממונעים מחוץ לאזורי הפעילות שנקבעו לפי סעיף קטן (א), ואולם תקנות לפי סעיף קטן זה לעניין הגנה וזיהוי של כלי רחיפה או תקנות העשויות להשפיע על השימוש במרחב הפיקוח התעופתי של ישראל שהוקצה לתעופה הצבאית לפי סעיף 80, יותקנו בהסכמת שר הביטחון.

(ד) לא יפעיל אדם כלי רחיפה –

(1) בניגוד להוראות התעבורה האווירית כאמור בסעיפים קטנים (א) ו-(ב), או בניגוד לתנאים שקבע השר לפי סעיף קטן (ג);

(2) אלא אם כן הוא בקיא בהוראות התעבורה האווירית החלות במרחב האווירי הסמוך לאזור פעילותו של כלי הרחיפה.

(ה) על אף הוראות סעיף זה, רשאית יחידת נת"א ליתן הוראות למפעיל כלי רחיפה הנוגדות את הוראות התעבורה האווירית כאמור בסעיפים קטנים (א) ו-(ב), את התנאים שקבע השר לפי סעיף קטן (ג) ואת כללי הרחיפה שנקבעו לפי 93(א), בתחום המרחב האווירי הנתון לפיקוחה, אם מצאה כי הדבר מוצדק בנסיבות העניין; נתנה יחידת נת"א הוראות כאמור, לא יפעיל אדם כלי

רחיפה בניגוד להן".

כעולה מלשון סעיף 92 לחוק, יש הבדל בין הוראות תעבורה אווירית המיועדות לכלי רחיפה ממונע (ממ"ג), שהפעלתו דומה יותר להפעלת כלי טיס (איטי במיוחד) והוא מסוגל לשמור על נתיב ועל גובה, לעומת כלי הרחיפה הבלתי ממונעים (גילשון אוויר ומצנח הרחף), שתנועתם מבוססת על דאייה על גבי זרמי אוויר חמים (תרמיקות), והם יכולים אמנם להחליט מתי לסיים את הרחיפה, ובכך לא לחרוג ממרחב אוויר שהוקצה לשימושם, אך אינם יכולים לכוון עצמם באופן מדויק לנתיב ולגובה מסוימים.

ההסדר המוצע בפרק זה מבוסס על אבחנה זו :

בתקנה 15 מוצע לקבוע את מרחבי האוויר המותרים להפעלתם של כלי רחיפה שהפעלתם אינה תלויה במנוע באופן מוחלט (מצנח - רחף וגילשון - אוויר, עם ובלי מנוע - עזר), לפי עיקרון "המפה ההפוכה".

בתקנה 16 מוצע לקבוע הסדר לעניין מרחבי האוויר המותרים להפעלתם של ממ"גים, אשר הפעלתם תלויה במנוע באופן מוחלט, לפי עיקרון "האזורים הייעודיים".

בתקנה 17 מוצע לקבוע הסדר לעניין המראה ונחיתה של כלי רחיפה מסוגים מסוימים במנחתים.

לתקנה 15 המוצעת (אזורים מותרים לרחיפה לגילשון - אוויר ולמצנח רחף, עם ובלי מנוע עזר):

התקנה המוצעת נועדה להסדיר את הפעלתם של ארבעה סוגים של כלי רחיפה: גילשון אוויר, גילשון אוויר עם מנוע עזר, מצנח רחף, ומצנח רחף עם מנוע עזר. נקודת המוצא לגביהם היא לגביהם **עיקרון המפה ההפוכה**: העיקרון קובע שהם רשאים לרחף בכל המרחב האווירי האזרחי של המדינה, למעט במקומות שנאסרו עליהם במפורש.

תקנה 164 לתקנות ההפעלה אוסרת על טיסת ממ"ג וגילשון "באזור אסור, באזור מסוכן או באזור מוגבל אלא באישור הרשות המשתמשת באותו אזור או מפקחת עליו". הוראה זו היא חלקית ביותר. ראשית, תחולתה היא על ממ"ג וגילשון אוויר בלבד, והיא אינה חלה על מצנח רחף (עם או בלי מנוע עזר) או על גילשון אוויר עם מנוע עזר. מעבר לכך, היא אינה משקפת את המצב דה פקטו השורר ביחס לאזורים המותרים לרחיפה בארץ. בפמ"ת קיימות הגבלות רבות יותר מאשר אזורים אסורים, מסוכנים, ומוגבלים, ועיקרן – מרחבי אוויר מבוקרים (בהם ניתנים שירותי בקרת תעבורה אווירית על ידי יחידות נת"א), והם מיועדים להפעלתם של כלי טיס. מגבלות אלה הן הכרחית שכן בשל מאפייני התעבורה השונים מיסודם, בין כלי רחיפה לכלי טיס, הפעלת כלי רחיפה באזור המיועד רק

לכלי טיס טעונה הסדר מיוחד מול יחידת הנת"א, המאפשר כניסה בתנאים ותוך ידיעה והודעה מראש. אחרת, נוצר סיכון משמעותי לכלי הרחיפה ולכלי הטיס המופעלים באותו מרחב אווירי.

לתקנת משנה (א)-

בתקנה זו מוצע לקבוע, ביחס לארבעה סוגים של כלי רחיפה: גילשון אוויר – עם או בלי מנוע עזר, ומצנח רחף - עם או בלי מנוע עזר, את העיקרון בדבר "המפה ההפוכה", הקובע שמותר לארבעת סוגי כלי הרחיפה הנזכרים לעיל לרחף בכל מקום, במרחב האווירי האזרחי, אשר לא נאסר עליהם במפורש.

מוצע לפרט בתקנה את התשתיות האוויריות אשר בהן אסור להפעיל כלי רחיפה אלה, ועיקרם: אזור אסור, מוגבל או מסוכן, וכן מרחבי אוויר מבוקרים - כלומר שניתנים בהם שירותי **בקרת תעבורה אווירית (ATC)**, ונועדו לשימושם של כלי טיס, בפרט בקרבם של שדות תעופה ומנחתים, אך לא רק בהם, כלהלן: **אזור פיקוח** (מרחב אוויר מבוקר המותחם בשטח ובגובה מעל פני הקרקע או המים; טיסה באזור פיקוח חייבת בדיווח על התקדמות הטיסה ובמילוי אחר הוראות יחידת נת"א ואחר נהלי הטיסה הישימים שנקבעו בפמ"ת ובנוטאם); **אזור פיקוח טרמינלי** (אזור פיקוח שנקבע באזור בו קיים ריכוז של נתיבי טיסה בסביבת שדה תעופה או שדות תעופה שבהם קיימת פעילות טיסה מוגברת); **אזור פיקוח שדה** (אזור פיקוח במרחב אוויר מבוקר המותחם סביב שדה תעופה מפני הקרקע עד גובה מוגדר; **אזור שדה** (מרחב אוויר מבוקר המותחם סביב שדה תעופה ללא מגדל פיקוח, מפני הקרקע עד גובה מוגדר; טיסה באזור שדה מבוצעת על פי נהלי הטיסה הישימים שנקבעו בפמ"ת ובנוטאם); **אזור אימונים** (מרחב אוויר מבוקר המותחם בגובה, בשטח ובזמן שבו מתבצעים אימוני טיסה) ו - **נתיב אוויר מוגדר מראש** (נתיב טיסה שנקבע מראש בתוך אזור פיקוח והמבוסס על עזרי ניווט). הגדרת אזורים אלה מתבססת על המשמעות הנתונה להם בפרק ג' לתקנות ההפעלה.

מרחב אווירי ייעודי נוסף, שמוצע להגדירו בתקנות אלה הוא **אזור טיסה** (מרחב אווירי מוגדר ומפורט המשוך לשדה תעופה או למנחת, והמיועד בעיקרו לטיסות אימון ותחביב, אשר הטיסה בו חייבת בנהלים שנקבעו בפמ"ת, בהגשת תכנית טיסה, בקבלת מרשה טיסה ובחובת הקמת קשר עם יחידת הנת"א המתאימה). נעיר, כי אם וככל שקיימת בפמ"ת הגדרה מקבילה אך לא זהה למונח זה - הרי שההגדרה בתקנות המוצעות גוברת על ההגדרה בפמ"ת.

לתקנת משנה (ב) – מוצע לקבוע בתקנת משנה זו את **החריגים לעיקרון "המפה ההפוכה"** – כלומר נסיבות בהם מפעילי כלי הרחיפה האמורים רשאים בכל זאת לבצע רחיפה באזורים שנקבעו כאסורים להפעלתם (מדובר בנסיבות חלופיות):

לפסקה (1) - אם בפרסומי המידע התעופתי צוינה אפשרות, בכתב ומראש, לשימוש משותף של כלי רחיפה וכלי טיס, באותו מרחב – במקרים אלה, בשל מאפייני תעבורה אווירית דומים, שיקולי התעבורה האווירית בעת תכנון המרחב הכתיבו כי המרחב מיועד מראש לשימושם של כלי טיס וכלי רחיפה, בכפוף להפרדות והמגבלות שנקבעו בהוראות התעבורה האווירית הרלבנטיות.

לפסקה (2) – אם ניתן אישור מראש של מנהל רת"א או מי שהוסמך על ידו לעניין זה, ובהתאם לתנאים שיגדיר המנהל או מי שהוסמך על ידו. פסקה זו משמשת למקרים בהם אין המדובר במרחב אווירי המצוי בסמכות יחידת הנת"א או מפעיל המינחת וכאשר אין הוראה ברורה בפמ"ת. אז יידרש מפעיל כלי הרחיפה המבקש אישור חריג לרחיפה באזור שהוגדר מלכתחילה כאזור שאינו מיועד לרחיפה, לפנות לרת"א (למנהל או מי שהוא יסמיך מטעמו לעניין זה) על מנת לקבל אישור לרחיפה באזור כאמור.

לפסקה (3) - אם ניתן אישור מראש מיחידת הנת"א המספקת את שירותי התעבורה האווירית באותו אזור. יחידת נת"א שולטת במרחב אווירי מסוים והיא מכירה את נפח התעבורה האווירית בו בימים / שעות נתונים, ויכולה לנתב את התעבורה ולאפשר "דו קיום" של כלי רחיפה עם כלי טיס, תוך קביעת הפרדות מתאימות (בגובה, במרחב, ובזמן);

לפסקה (4) - אם מפעיל מינחת אישר את הרחיפה מראש במרחב האווירי של המינחת. יצוין כי נחיתה והמראה של כלי טיס במנחת מתבצעת בראייה – בכללי טיסת ראייה (VFR) ובתנאי טיסת ראייה (VMC). ההנחה היא כי מפעיל המנחת מכיר את נפח וסוג הפעילות במנחת, בזמנים נתונים, ויכול להתיר הפעלתם של כלי רחיפה במנחת, כאשר פעילות הטיסה במנחת היא מינורית, או לתאם את זמני פעילות הטיסה והרחיפה כך שיוכלו לדור בכפיפה אחת.

הרציונל הטמון בחריגים שצוינו בפסקאות (2) עד (4) הינו: הגורם שנתן את האישור המיוחד (המהווה חריג לכלל על פיו כלי רחיפה אינם מורשים לרחף בדרך כלל באזורים שצוינו לעיל), שקל את כל הסיכונים לתעבורה האווירית, ווידא את ביטולם או מזעורם, והתיר באופן מיוחד, נקודתי, את הרחיפה באותו אזור שהוא אחראי עליו, ובמסגרת האישור שנתן - תחס את ההיתר לרחף באזורים האסורים כאמור, במרחב ובזמן ספציפיים, וקבע תנאים לאישור שבהתקיימם ניתן יהיה לבצע הרחיפה בבטחה.

לתקנה 16 המוצעת (אזורים מותרים לרחיפה למצנח ממונע):

לתקנת משנה (א) -

המצנח הממונע שונה מיתר כלי הרחיפה האחרים המנויים בחוק, הן באופן התפעול והן באופיו של הכלי. המצנח הממונע הוא כלי גדול וכבד, מעין "מרכב דו

- מושביי", בעל כנף "רכה" ומנוע גדול, שרחיפתו תלויה באופן בלעדי במנוע. לפיכך, המצנח הממונע דומה באופיו מעט יותר לכלי טיס (למעט דאון) ופחות לכלי רחיפה (במיוחד לבלתי ממונעים). לגבי המצנח הממונע מבוקש להחיל הוראה המאמצת את עיקרון האזורים הייעודיים.

לגבי המצנח הממונע לא חל עיקרון המפה ההפוכה, והחריגים לעיקרון זה. ההסדר המשפטי לגביו הינו הסדר על דרך החיוב, במובן זה שרק במקומות שמותרים לרחיפה באופן ייעודי למצנח ממונע, בהתאם לפרסומי המידע התעופתי, שם ורק שם יוכל מפעיל המצנח הממונע להפעיל את הכלי שברשותו. מוצע לקבוע זאת בתקנת משנה (א). הסדר זה דומה לזה הקבוע כבר היום בתקנה 180(ט4) לתקנות ההפעלה, הקובעת כי חל איסור על הפעלת ממ"ג "מחוץ לאזורים שנקבעו בפמ"ת כאזורים ייעודיים להפעלת מצנח ממונע."

לתקנת משנה (ב) -

מוצע לקבוע בתקנה זו חריג לעיקרון האזורים הייעודיים, על פיו, מפעיל של מצנח ממונע יהיה רשאי בכל זאת לרחף באזור שלא הוגדר בפמ"ת כאזור ייעודי לרחיפה בעבורו, אם עמד בשורה של דרישות ותנאים במצטבר, כדלהלן:

לפסקה (1)- מפעיל המצנח הממונע הגיש "תכנית רחיפה" (המקבילה ל- "תכנית טיסה") ליחידת הנת"א האחראית על האזור טרם ביצוע הרחיפה, שכוללת פירוט של הזמן והמרחב בהם מבוקש לבצע את הרחיפה, שהינה באופן חריג מחוץ לתחום הייעודי שנקבע לרחיפת מצנחים ממונעים בפרסומי המידע התעופתי.

לפסקה (2)- מפעיל המצנח הממונע קיבל "מרשה טיסה" מיחידת הנת"א האחראית על האזור טרם ביצוע הרחיפה ויחידת הנת"א האחראית על האזור, הורתה למפעיל המצנח הממונע על דרכי ונהלי התקשורת מולה (יש לזכור שדבר זה אינו מובן מאליו כמו בכלי טיס, מאחר ולמפעיל כלי רחיפה בד"כ אין כלי - קשר).

לפסקה (3)- מפעיל המצנח הממונע נושא עמו מפה, ועליה סימון מסלול הרחיפה המתוכנן. בכך ניתן לוודא כי מפעיל כלי הרחיפה בקיא בנתיב הרחיפה ובמגבלות האזור, ככל שיש כאלה, באופן המיטבי והוא יוכל לשמור על הנתיב שתוכנן ואושר לו במרשה - הטיסה.

לפסקה (4)- אם הרחיפה, כולה או בחלקה, עומדת להתבצע במרחב אווירי מעל מקווה - מים גדול (כגון: ים, ימה, אגם, נהר, נחל, וכיוצ"ב), הרי שנדרש שלא תבוצע במרחק העולה על מרחק גלישה ללא מנוע, מאזור המתאים לנחיתה בטוחה. זאת למען בטיחותו של מפעיל הכלי וסביבתו הקרובה, שכן לכלי רחיפה אין יכולת לבצע נחיתה בתוך מים, מקום שאירע כשל במנוע או בכל מקרה של תקלה מסוג אחר. על כן, נדרש שרחיפה מעל מים תבוצע רק במקומות בהם יש

אפשרות סבירה לביצוע נחיתה במקום מתאים וקרוב למקווה המים, שהוא כשלעצמו – על היבשה.

לפסקה (5)- על מפעיל המצנח הממונע להודיע טלפונית, ליחידת הנת"א האחראית על האזור, בסמוך לפני ההמראה, ובסמוך לאחר הנחיתה, כי המריא או נחת, בהתאמה.

הרציונל הטמון בתנאי התקנה המוצעת הוא: שככל שתנאים אלה מתקיימים במצטבר, הרי שיש בכך כדי לקיים הפעלה של כלי רחיפה באופן בטוח למדי, אף-על-פי שבדרך כלל אזורים אלה אינם מותרים לביצוע רחיפה של מצנח ממונע. על פי רוב יחידת הנת"א שאישרה את הרחיפה תדאג ל"סגירה" של המרחב האווירי, כלומר: תיצור מגבלות שיבטיחו הפרדות מתאימות מהפעלתם של כלי טיס באותו מרחב אוויר.

לתקנה 17 המוצעת (המראה ונחיתה של כלי רחיפה ממנחת):

סעיף 75 לחוק הטיס קובע את הכלל האוסר על המראה או נחיתה של כלי טיס אלא משדה תעופה או מנחת, ובשדה תעופה או מנחת, אשר ניתן רישיון להפעלתו; עקרון זה אינו חל על כלי רחיפה, אשר ממריאים ונוחתים מנקודות מתאימות בשטח, אשר אינן בהכרח בגדר מנחת או שדה תעופה שניתן רישיון להפעלתו.

מנחתים נועדו לנחיתה והמראה של כלי טיס. יחד עם זאת, מאחר שמאפייני ההמראה והנחיתה של כלי רחיפה דומים בחלקם לאלה של כלי טיס (איטיים), ניתן, בנסיבות מסוימות, בכפוף לנפח וסוג התעבורה האווירית במנחת בזמן נתון, לאשר הפעלתם במנחת.

בהתאם, מוצע לקבוע בתקנה זו כי מפעיל של כלי רחיפה יוכלו להמריא ולנחות במנחת, אם בעל המנחת אישר זאת מראש וככל שהמנחת מתאים ובטוח להפעלה של כלי רחיפה מהסוג המבקש להמריא או לנחות באותו מנחת.

בנוסף, מבוקש להחיל את הוראת תקנה 29(ג) לתקנות המנחתים, בשינויים המחויבים, על כלי רחיפה.

תקנה זו קובעת כך:

"... (ג) מפעיל כלי טיס המצוי על פני הקרקע חייב למלא אחר הוראות

מפעיל המנחת בכל הנוגע לשמירת הבטיחות והסדר במנחת."

לפיכך, השינויים המחויבים הם שבכל מקום שנכתב בתקנה זו "כלי טיס" יראו כאילו נכתב "כלי רחיפה"; הרציונל הינו כי גם מפעיל כלי רחיפה יידרש למלא אחר הוראות מפעיל המנחת בכל הנוגע לשמירת הבטיחות והסדר במנחת, כמובן.

לפרק ד' (תקנות 18-31): כללי הפעלה בטוחה של כלי רחיפה:

כללי:

פרק ד' נועד לחול על כלל כלי הרחיפה (למעט טיסון) ובכל סוגי ההפעלות – כללית, מסחרית ולצרכי הדרכה, ומרבית הוראותיו מותקנות מכוחה של הוראת סעיף 93 לחוק הטיס, הקובעת כי השר מוסמך לקבוע הוראות וכללים בדבר הפעלה בטוחה של כלי רחיפה.

פרק זה כולל 14 תקנות, המהוות הסדר חלופי להסדרים אלה:

- להוראת תקנה 180 יז הקיימת כיום בתקנות ההפעלה, הקובעת תחולה גורפת על מחזיק רישיון הפעלה מבצעית לממ"גים (אף ללא ציון הדרישה ל"שינויים המחויבים") של התקנות הקיימות בפרקים הראשון עד החמישי בתקנות ההפעלה;

- לכללים בדבר הפעלה בטוחה הקבועים כיום בסימנים ה' ו- ט' לפרק התשיעי בתקנות ההפעלה, להפעלת גלישון אוויר וממ"ג, בהתאמה.

מוצע לקבוע בתקנות המוצעות, בשינויים המחויבים ובהתאמות הנדרשות, חלק מההסדרים הקבועים בפרקים הראשון עד החמישי בתקנות ההפעלה לעניין הפעלת כלי טיס; במרבית המקרים מוצע לקבוע הסדר מפורש בתקנות המוצעות (המבוסס על ההסדר בתקנות ההפעלה, תוך ביצוע שינויים נדרשים), ורק בהקשר לכללי זכות הקדימה וסוגיית היירוט מוצע להפנות להסדרים הקיימים בתקנות ההפעלה, כמוסבר להלן.

עם זאת, הפרק מיישם גם את סעיף 89 לחוק, לעניין קביעת פרק זמן אחרי שתיית משקה משכר, שבו אסור להפעיל כלי רחיפה בהפעלה מסחרית או למטרות הדרכה. כן מוצע לקבוע בפרק זה הוראות מכוח סעיף 90 לחוק, שעניינן ציוד המגן ולבוש המגן הנדרש בעת הפעלה של כלי רחיפה.

הרציונל של פרק זה הינו הגנה על שלמות גופו, בריאותו, בטיחותו וחיייו של מפעיל כלי הרחיפה, וגם חניך או נוסע נלווה, וכן הגנה על סביבתו של המרחף.

להלן נפרט ביחס לכל תקנה בנפרד:

לתקנה 18 המוצעת (פעולות לפני רחיפה):

התקנה המוצעת מבוססת על ההסדר הקבוע בתקנה 6 בתקנות ההפעלה, שכותרתה "פעולות לפני טיסה". תקנה 6 קובעת כי טייס מפקד יצטייד לפני התחלת הטיסה בכל המידע הרלבנטי לטיסה וניתן להשגה. בסעיפים קטנים מפורטות הדרישות להצטיידות במידע לגבי: מזג אוויר, מצב הדלק בכלי הטיס, נתיבים חלופיים ושדות תעופה חלופיים לנתיב ולשדה שתוכננו מראש, למקרה בו

ייקלע כלי הטיס למצוקה.

התקנה הועתקה ושונתה לצרכיו של כלי רחיפה, כלהלן:

לגבי מזג האוויר - מידע אודות מזג האוויר הצפוי הינו חיוני למפעיל כלי הרחיפה. למזג אוויר גרוע יש השפעה עצומה על רחיפה בכלי רחיפה, ומזג אוויר סוער יכול להכניס מרחף למצב מצוקה עד כדי סכנת חיים. לפיכך, חשוב שמפעיל כלי הרחיפה יתעדכן מבעוד מועד, טרם ביצוע הרחיפה, לגבי מזג האוויר הקיים והצפוי, לא רק בהיבט של גשם וסערה, אלא גם כיוון הרוח ועוצמתה, שכאמור משפיעה על הפעלת כל הרחיפה באופן משמעותי.

לגבי מצב הדלק - נושא רלבנטי רק כאשר הכלי ממונע או בעל מנוע עזר. מפעילי כלים אלה צריכים להתעדכן במצב הדלק (הכוונה לנתוני צריכת הדלק של כלי הרחיפה וכמות הדלק שיש במכליו בפועל) טרם הרחיפה, על מנת לתכנן את משכה של הרחיפה לפרק זמן, בהלימה לכמות הדלק.

לגבי נתיבים חלופיים, וכן מקומות אפשריים להמראה ונחיתה במהלך הנתוב המתוכנן – נושאים אלה חשובים שכן אם מפעיל כלי רחיפה ייקלע לסיטואציה בעייתית, למצב מצוקה או בעת תקלה, עליו לתכנן מראש נתיב חלופי או להכיר מקומות המראה ונחיתה לאורך הנתוב. הדבר יסייע לו בתכנון ההיחלצות ממצב המצוקה.

לתקנה 19 המוצעת (איסור השלכת חפצים וריסוס):

תקנה זו מבוססת על ההסדר בקיים בתקנה 13 לתקנות ההפעלה, הקובע איסור השלכת חפצים מכלי טיס וכן איסור ריסוס מכלי טיס, אלא באישור מראש של המנהל, ובהתאם לתנאי האישור. השלכת חפצים או ריסוס מהגובה מסכנות את בני האדם שנמצאים מתחת לכלי הרחיפה. יחד עם זאת המנהל יוכל להתיר חריגים במקרים מיוחדים, למשל: עלוני פרסום, פרחים, כיוצא בזה. המנהל יידרש לשקול את סוג הכלי, סוג החפץ המושלך, הכשרת המפעיל, המקום, הזמן, וכיוצ"ב.

השינוי שנערך הוא שינוי המונח "כלי טיס" ל"כלי רחיפה". התקנה מייתרת גם את תקנה 179 הדנה בגילשון בלבד, וקובעת איסור השלכת חפץ מגילשון בעת רחיפה (בהתאם, מוצע לבטל את תקנה 179 לתקנות ההפעלה במסגרת תיקון תקנות ההפעלה המוצע המתפרסם כקובץ נלווה לקובץ זה).

לתקנה 20 המוצעת (איסור גרירה):

התקנה המוצעת מבוססת על ההסדר הקבוע בתקנה 17 לתקנות ההפעלה. מוצע לקבוע בה איסור גרירה של דבר כלשהו, באמצעות כלי רחיפה, אלא בהתאם לאישור מראש של המנהל ולפי תנאי האישור. גרירת דבר באמצעות כלי רחיפה עלולה להשפיע על התפעול של כלי הרחיפה הגורר, במהלך הגרירה, הן בקרקע והן

באוויר, וכן עלולה להשפיע על בטיחות ההפעלה והמפעיל. משכך, היא בדרך – כלל אסורה. יחד עם זאת, המנהל יוכל להתיר גרירת דברים באמצעות כלי רחיפה, והוא יעשה זאת במקרים בהם שקל ומצא כי נסיבות העניין, לרבות: סוג הכלי הגורר, החפץ הנגרר, הכשרת המפעיל, האיזור והזמן, מאפשרים בכל זאת גרירה כאמור, בתנאים ובמגבלות כפי שיקבע המנהל, לשם הבטחת רמת בטיחות סבירה.

לתקנה 21 המוצעת (איסור רחיפה בקרבה לכלי רחיפה אחר):

התקנה המוצעת מבוססת על ההסדר הקבוע בתקנה 67 לתקנות ההפעלה, הדנה בקרבה בין שני כלי טיס. מוצע לאסור על רחיפה בקרבה לכלי רחיפה או לכלי טיס אחר, עד כדי התהוות סכנה של התנגשות או הפרעה זה לזה. הרציונל הינו רציונל של בטיחות הכלים והאנשים המפעילים אותם, והוא הגיוני ודומה בעניין זה להוראה לגבי כלי טיס. יצוין כי "קירבה מסוכנת" בין כלי רחיפה הינה שונה מ"קירבה מסוכנת" בין שני כלי טיס או בין כלי רחיפה לכלי טיס. מבחינה בטיחותית אין מניעה שכלי רחיפה ירחפו יחסית קרוב אחד לשני, והדבר אף מקובל ונהוג, שכן כלי רחיפה, במיוחד הכלים הבלתי-ממונעים, מרחפים פעמים רבות בקבוצות גדולות. לפיכך, תקנה זו משמעה כי היא תאסור רחיפה קרובה מאוד, באופן בלתי סביר, בתוואי רחיפה כזה שיהווה סכנה להתנגשות בין שני כלי רחיפה או בין כלי רחיפה לבין כלי טיס, או העולה כדי הפרעה לאחד מהכלים המעורבים.

לתקנה 22 המוצעת (כללי זכות קדימה):

מוצע להסדיר כללי זכות קדימה בעת רחיפה (בתפעול יבשתי בלבד), בהתבסס על ההסדר הקבוע בתקנות 68 לתקנות ההפעלה. מוצע בהקשר זה להפנות לתקנות ההפעלה ולא ליצור הסדר נפרד בתקנות אלה, בשל מורכבות ההסדר, ובשל העובדה שהוא מערב הוראות לגבי כלי רחיפה וכלי טיס גם יחד, כאשר הוראות הפעלה לעניין כלי טיס מרוכזות כידוע בתקנות ההפעלה, ולא בקובץ מוצע זה. משכך, ראה לעניין זה דברי ההסבר לתיקון בתקנה 68 לתקנות ההפעלה, המוצע במקביל בקובץ תקנות נפרד, שעניינו תיקונים נלווים בתקנות ההפעלה, לעניין כלי הרחיפה.

לתקנה 23 המוצעת (רחיפה אווירובטית):

התקנה המוצעת מבוססת על ההסדר הקבוע בתקנה 71 לתקנות ההפעלה, ומוצע להסדיר בה את הנושא של הפעלה אווירובטית.

לתקנת משנה (ב) - ההגדרה לטיסה אווירובטית, הנתונה בתקנה 71(ב) לתקנות ההפעלה (והיא טיסה הכוללת תמרונים המבוצעים מרצונו של הטייס, הקשורים בשינוי פתאומי במצבו של כלי הטיס, וכן מצבי טיסה ותאוצה בלתי רגילים שאינם

דרושים לטיסה רגילה), כשלעצמה, בשינוי הסמנטי הנדרש במקום "כלי טיס" –
 "כלי רחיפה", מתאימה ורלבנטית גם לכלי רחיפה, ומוצע לאמצה בתקנת משנה
 (ב) המוצעת בשינוי זה.

לתקנת משנה (א) - תקנה 71(א) לתקנות ההפעלה קובעת מגבלות על טיסה
 אווירובטית לפיהן אין להטיס כלי טיס בטיסה אווירובטית מעל אזור מאוכלס,
 מעל מקום התקהלות של בני אדם בשטח פתוח, בתוך תחומי אזור פיקוח שדה
 תעופה, אזור פיקוח טרמינלי ופרוזדור טיסה, מתחת לגובה של 1500 רגל מעל
 הקרקע, או בתנאי ראות טיסה של פחות מ- 5 ק"מ
 מוצע לאמץ מגבלות אלה, בשינויים מסוימים, גם לעניין רחיפה אווירובטית,
 כלהלן:

לפסקה (1)- מוצע לקבוע איסור רחיפה אווירובטית מעל אזור מאוכלס, בשל
 החשש כי הרחפן יתרסק מעל בתים, כבישים או בני אדם, ויסיב נזק הן לעצמו והן
 לסביבתו.

לפסקה (2)- מוצע לקבוע איסור רחיפה אווירובטית מעל התקהלות של בני אדם
 בשטח פתוח. אף במקרה זה קיים חשש להתרסקות הרחפן בקרב האוכלוסייה
 העומדת בשטח הפתוח, דבר שעלול להסיב נזק לרחפן עצמו ולסביבתו. לצורך הגנה
 על בטיחותם של האנשים העומדים בשטח הפתוח מוצע לאסור רחיפה
 אווירובטית מעל התקהלות אנשים כאמור.

לפסקה (3)- מוצע לאסור רחיפה אווירובטית בגובה של מתחת ל - 500 רגל מעל
 פני הקרקע, לגבי כלי רחיפה (להבדיל מ- 1500 רגל במקרה של כלי טיס). זהו גובה
 שמתחת אליו ברחיפה אווירובטית הכוללת מטיבה תמרונים ותרגילים מסוכנים
 יותר מרחיפה סטנדרטית, לא נשמר מרחק בטוח מן הקרקע המאפשר היחלצות,
 אם בתמרון ואם על ידי פתיחת מוצלחת של מצנח חירום. לפיכך, מוצע לקבוע ש -
 500 רגל הוא הגובה המזערי הבטוח לביצוע רחיפה אווירובטית.

לפסקה (4)- מוצע לאסור רחיפה אווירובטית בתנאי ראות טיסה של פחות מ- 5
 קילומטרים. תנאי ראות כאמור הינם מתחת לתנאי טיסת ראייה (ראו תקנה
 93(2)(ז) לתקנות ההפעלה) ומשמעם כי קיימים ערפל או עננים, וקרוב לוודאי כי
 קיים מזג אוויר סוער המסכן את מבצע הרחיפה. בנסיבות אלה, יש לאסור רחיפה
 אווירובטית, שהיא מטיבה מסוכנת יותר מרחיפה רגילה בהיותה כוללת תמרונים
 ותרגילים שאינם מבוצעים בדרך כלל במהלך רחיפה רגילה.

לתקנה 24 המוצעת (יירוט)-

יירוט הוא מצב בו כלי טיס (בדרך כלל צבאי) מצטרף לטיסתו של כלי טיס אחר
 (בדרך כלל אזרחי) ומורה לו לבצע פעולות מסוימות (למשל: לפנות, לנחות
 וכיוצ"ב). הכלי הצבאי הוא המיירט, והכלי האזרחי הוא המיורט. פעולת היירוט

מתרחשת כאשר מטעמים ביטחוניים או בטיחות אווירית נדרש הכלי המיורט לפנות את האזור בו הוא מצוי, או לנחות לאלתר על פי הוראות הכלי המיירט. ייתכן ויתעורר צורך ליירט כלי רחיפה, ולכן מוצע להחיל על כלי רחיפה את הסדרי היירוט הקיימים בתקנות ההפעלה, בשינויים מסוימים, כלהלן-

לפסקה (1)- מוצע לקבוע את חובתו של מפעיל כלי רחיפה שיורט ע"י כלי טיס, למלא אחר כל ההוראות שניתנו לו על ידי הכלי המיירט, ולהשיב להן, ככל שהוא מסוגל לעשות זאת, בהתאם לאותות המוסכמים המפורטים בתקנה 121 לתקנות ההפעלה.

לפסקה (2) – מוצע לקבוע כי מפעיל כלי הרחיפה המיורט יודיע על היירוט ליחידת הנת"א הקרובה ביותר, אם יש באפשרותו לעשות זאת (יש לזכור כי כלי רחיפה, להבדיל מכלי טיס, בד"כ פועל ללא קשר).

לפסקה (3)- מוצע לקבוע את חובתו של מפעיל כלי הרחיפה לנסות ליצור קשר עם כלי הטיס המיירט, ככל שעולה בידו לעשות זאת. חובה זו נועדה לאפשר תקשורת והבנה המיטביים האפשריים בין כלי הרחיפה לבין כלי הטיס המיירט. יש לזכור כי כלי רחיפה בד"כ מופעל ללא קשר, ואילו כלי טיס פועל עם קשר ואין בידו בד"כ טלפון סלולארי או אמצעי תקשורת אחרים, שייתכן שיש בידי מפעיל כלי הרחיפה. בנסיבות אלה, חובה זאת אינה ברת - ביצוע תמיד, אך מהטעמים שבגינם בדרך – כלל מתבצעת פעולת היירוט (כאמור טעם בטחוני או בטיחותי) יש להטיל חובה כאמור על מפעיל כלי הרחיפה לנסות ליצור קשר עם כלי הטיס המיירט מקום שהדבר מתאפשר.

לפסקה (4)- מוצע לקבוע כי בעת יירוט מפעיל כלי הרחיפה יפעל לפי האותות המוסכמים בעניין זה המפורטים בטבלה בתקנה 121 לתקנות ההפעלה. אלה אותות בינלאומיים המקובלים בכל העולם בעניין זה, ועניין נדנד הכנפיים של כלי הטיס, ובהקבלה – נדנד כלי הרחיפה עצמו, ונצנוץ אורות, ככל שיש למפעיל כלי הרחיפה או לכלי עצמו אורות כלשהם המאפשרים נצנוץ כאמור.

יצוין שהאותות המפורטים בטבלה הרלבנטיים ליום הם הרלבנטיים לכלי רחיפה בלבד, שכן חל איסור על רחיפה בלילה.

לתקנה 25 המוצעת (כללי הפעלה בטוחה):

מוצע להסדיר בתקנה זו כללים להפעלה בטוחה של כלי רחיפה.

תקנה זו, הלכה למעשה, מאחדת ומאגדת הוראות שונות הקבועות כיום בסימנים ה' ו- ט' לפרק התשיעי בתקנות ההפעלה, החלות כיום לגבי גילשוניס וממ"גים בלבד. הוראות אלה יבוטלו במסגרת תיקון לתקנות ההפעלה, המתפרסם במקביל לקובץ תקנות זה ויוחלפו בהסדר זה שהוא רחב יותר מבחינת התחולה – חל על כל סוגי כלי הרחיפה, למעט הטיסון, ובכל סוגי ההפעלות, לרבות ההפעלה "הפרטית".

כמו כן, ההסדר המוצע רחב יותר, במובן זה שהתווספו הוראות נוספות הרלבנטיות לסוגיות בדבר הפעלה בטוחה, כפי שיפורט להלן –

לתקנת משנה (א) – מוצע לרכז בתקנה זו את ההוראות הנוגעות לתנאי מזג אוויר ראות וגובה בהפעלת כלי רחיפה:

לפסקה (1) - רחיפה ביום: מוצע לקבוע כי רחיפה תבוצע ביום בלבד. הרציונל הינו בטיחות המפעיל וסביבתו. בכלי רחיפה לא מותקן ציוד או מכשור, בוודאי לא כזה המאפשר ראייה בתנאי ראות גרועים. המונח "יום" בתקנה 1 (תקנת ההגדרות) לתקנות ההפעלה, מוגדר כך: "חלק היממה שאינו לילה". הוראה זו היתה קבועה עד כה בתקנה 180(ט1) לגבי ממ"גים בלבד, ומוצע להרחיבה לכל סוגי כלי הרחיפה (למעט הטיסן).

לפסקה (2) - איסור כניסה לעננים: מוצע לקבוע כי על מפעיל כלי רחיפה להימנע מכניסה בין עננים. כניסה לעננים תגרום לכלי הרחיפה לאבד קשר עין עם הקרקע ובתוך העננים הראות של המפעיל מוגבלת. כאמור כלי רחיפה מטיבו נעדר מכשור בכלל, ומכשור המחליף את ראיית המרחף בפרט, ומשכך, בשונה מכלי טיס, יש להימנע מרחיפה בתוך העננים, המסכנת את המפעיל ואת סביבתו. הסדר דומה (אם כי מחמיר פחות) הוחל עד כה לגבי ממ"גים בלבד, באמצעות תקנה 180(ט1).

לפסקה (3) - גובה: בתקנה 180(ט3) לתקנות ההפעלה קבוע איסור להפעיל ממ"ג מעל גובה של 500 רגל מעל פני השטח, אם לא נקבע אחרת בפמ"ת. אין בתקנות ההפעלה הוראות לעניין גובה הפעלה מרבי לכלי רחיפה אחרים. מוצע לבטל את איסור ההפעלה מעל 500 רגל, ולהפנות לעניין מגבלת הגובה שתקבע בפרסומי המידע התעופתי בלבד. זאת מאחר שהגובה בו מותרת הפעלת כלי רחיפה משתנה מסוג כלי רחיפה אחד לאחר, וממרחב אווירי אחד לאחר – בהתאם לשימושים האחרים בפרופיל האנכי באותו מרחב אווירי. משכך, מוצע כי בפמ"ת יפורסמו הוראות שונות בעניין זה, ביחס לכל מרחב אווירי שבו מותרת הפעלת כלי רחיפה, ומפעיל כלי הרחיפה יהיה כפוף לפרסומי המידע התעופתי בסוגיית הגובה המותר.

לפסקה (4) - רוח: בתקנה 180(ט6) לתקנות ההפעלה קבוע איסור על הפעלת ממ"ג ברוח שעוצמתה עולה על 10 קשרים או כפי שקבע היצרן, הנמוך מבניהם. מוצע לבטל את המגבלה של 10 קשרים ולהותיר על כנה את המגבלה לפי הוראת היצרן. מגבלת ה- 10 קשרים לא מעשית ולא נכונה לאופי ההפעלה של כלי רחיפה. כאמור כלי הרחיפה מונים סוגים שונים של כלים, אשר ביחס לכל אחד מהם ישנן הוראות יצרן שונות. מוצע להורות למפעילים לפעול לפי הוראות היצרן בלבד, ולא לקבוע מגבלות שונות אשר לעיתים אינן מעשיות ואינן עולות בקנה אחד עם הוראות היצרנים.

לפסקת משנה (5) - גובה: מוצע לקבוע איסור להפעיל כלי רחיפה בגובה של פחות מ- 30 מטרים מעל כביש, פסי רכבת, קווי חשמל או טלפון; ואם הכלי לקראת נחיתה- 15 מטרים כאמור. הוראה זו הועתקה מתקנה 178(2) לתקנות ההפעלה, החלה על גילשון אוויר בלבד. עם זאת, ההוראה שוכללה במובן זה שישנו היתר חריג לרחף 15 מטרים בלבד מעל כבישים, פסי רכבת, קווי חשמל או טלפון, אם מפעיל כלי הרחיפה גולש לקראת נחיתה. זאת בהיות המגבלה של 30 מטרים בהקשר של גלישה לקראת נחיתה- בלתי מעשית. הרציונל בבסיס התקנה- בטיחותו של מפעיל כלי הרחיפה, אשר קירבה רבה מדי לכביש, פסי רכבת, קווי טלפון או חשמל יכולים לסכן את בטיחות הכלי, וממילא- את בטיחות המפעיל ונוסעים הנלווים לו. מאחר והתקנה הועתקה והתווספה עליה הוראה בדבר גלישה לקראת נחיתה- הרי שתקנה 178(2) לתקנות ההפעלה מתייתרת, ותבוטל.

לתקנת משנה (ב) - קשר עין עם הקרקע: מוצע לקבוע כי על מפעיל כלי רחיפה להיות בקשר עין מתמיד עם הקרקע. הרציונל הינו כי כלי הרחיפה מטיבו מרחף לאט ובגובה נמוך (יחסית לכלי טיס), ביום בלבד, ונעדר מכשור המחליף את ראייתו של מפעיל הכלי; ככזה- נדרש להיות בקשר עין עם סביבתו, בכלל, ועם הקרקע, בפרט. הרציונל- הגנה על בטיחותו של המפעיל ושל סביבתו. כך גם מקובל לרחף בדרך כלל. התקנה הושאלה מהוראת תקנה 93 לתקנות ההפעלה.

לפסקת משנה (ג) - מגבלת הגיל: מוצע לקבוע איסור להפעיל כלי רחיפה בהפעלה פרטית אלא אם כן מלאו למפעיל הכלי 16 שנים. הוראה זו הועתקה מתקנה 177, פסקת משנה (1) לתקנות ההפעלה, הקובעת לגבי גילשוני אוויר מגבלת גיל של 16 שנים. יוער, כי התקנה סותרת את הוראת תקנה 180 יח(א)(1) לתקנות ההפעלה, הקובעת מגבלת גיל של 17 שנים לגבי מצנח ממונע. ההוראה לגבי גילשוני האוויר (המחמירה פחות כאמור לעומת מגבלת הגיל לגבי מפעילי הממ"גים), אומצה, והורחבה לכל סוגי כלי הרחיפה המנויים בתקנות אלה, לרבות: גילשוני אוויר עם ובלי מנוע עזר, מצנחי רחף עם ובלי מנוע עזר, וכן מצנח ממונע. אנו סבורים כי יש מקום להאחדת ההוראה בעניין מגבלת הגיל לגבי כל סוגי כלי הרחיפה השונים, ללא אבחנה. אנו סבורים כי הכלי מסוכן מטיבו ומצריך בגרות ושיקול דעת, התנהגות נכונה והפנמת כללי הבטיחות והתפעול של הכלי. הכלי מחד פשוט טכנולוגית ומאידך בכל זאת מצריך הבנה טכנית של כלי הרחיפה, והתנהגות נכונה במהלך רחיפה, על מנת שלא תסכן את בטיחותו של המפעיל בעצמו ושל אחרים. בנסיבות אלה, הוחלט לאמץ את התקנה הקובעת מגבלת גיל לגבי גילשון האוויר ולהחילה באופן אחיד על כל סוגי הכלים. גיל 16 הוא גם הגיל שבו בד"כ נערים ונערות מתחילים בלימודי נהיגה על רכב ועל כן אומץ גם ביחס להפעלה של כלי רחיפה. כמובן, כי הוראות תקנות 177(1) ו- 180 יח(א)(1) לתקנות ההפעלה מתייתרות לאור הוראה זו, ועל כן- יבוטלו בקובץ נפרד לקובץ מוצע זה, אשר

יתפרסם במקביל, ובו ירוכזו התיקונים המוצעים בתקנות ההפעלה לגבי כלי הרחיפה.

לתקנה 26 המוצעת (איסור שתיית משקה משכר 8 שעות טרם רחיפה)-

סעיף 89 לחוק אוסר על שתיית משקה משכר ושימוש בסם מסוכן בעת הפעלה של כלי רחיפה, במסגרת מסחרית או כאשר מפעיל הכלי מדריך אדם אחר. הסעיף נועד לשמירה על שלומו, בריאותו ובטיחותו, הן של מפעיל הכלי, הן של הנוסע הנלווה לו (בהפעלה מסחרית) או החניך (בעת הדרכה), והן של עוברי אורח באזור הרחיפה.

בתקנה 26 מוצע לקבוע איסור הפעלה של כלי רחיפה למטרה מסחרית או לצרכי הדרכה, אלא אם כן חלפו לפחות 8 שעות מתום המועד בו שתה המפעיל משקה משכר. ההסמכה לקביעת הוראה זו קבועה בסעיף 89 לחוק הטיס. הסעיף בחוק מאפשר לשר לקבוע הוראה בעניין זה. העמדה המקצועית המגולמת בתקנה הינה כי רק לאחר תום 8 שעות ממועד שתיית משקה משכר יכול המפעיל להפעיל כלי רחיפה באופן יחסית בטוח, אם כי כמובן כי הימנעות מוחלטת מחומרים נרקוטיים בעת הפעלה – עדיפה.

לתקנה 27 המוצעת (זיהוי כלי רחיפה):

התקנה עוסקת בזיהוי כלי רחיפה.

לפסקת משנה (1) – תג יצרן: מוצע לאסור הפעלה של כלי רחיפה, אלא אם כן מצוי בכלי הרחיפה תג זיהוי של היצרן שבו מצוינים שמו, מספרו הסידורי של הכלי או סדרת הייצור שלו, וכן שנת הייצור. הוראה זו הועתקה מתקנה 180 לתקנות ההפעלה, החלה כיום על גילשון אוויר בלבד. חשיבותה במקרה של כשל, ליקוי או פגם שנפל בכלי הרחיפה, על מנת לעמוד בקשר מול היצרן ולברר נתונים ביחס לכלי הרחיפה הספציפי שנפל בו כשל, ליקוי או פגם. התקשורת מול היצרן במקרה כזה תהיה קשה עד בלתי אפשרית אם לא יימסרו לו הנתונים בדבר שנת הייצור, ומספרו הסידורי של כלי הרחיפה, שיצא ממפעלו. על מנת לתקן פגם כאמור, ע"פ הוראת יצרן, או ע"פ הוראה של המנהל, יש צורך ברישום מסודר שיאפשר בקרה על הכלים.

לפסקת משנה (2) - מספר רישוי: מוצע לקבוע כי כל כלי רחיפה יקבל מספר רישוי סידורי מרת"א. הדבר נחוץ לשם יצירת מאגר מידע אודות סוגי כלי הרחיפה הקיימים בארץ, והיקפם. הדבר נחוץ מקום שנדרש זיהוי המפעיל במקרה של תאונה, חלילה. כמו כן, הדבר נדרש לצרכי בקרה פנימית של הרגולטור, רת"א, מקום שסבור כי יש להוסיף, לשנות, לתקן או להפחית, תקנות או נהלים, לגבי סוג מסוים של כלי רחיפה, מספר הכלי וסוגו יאפשרו לו בקרה כזו. כמו כן, לשם אכיפת הכללים בדבר הפעלה בטוחה, באמצעות הטלת עיצום כספי על ידי המנהל,

או תלונה למשטרה מקום שמבוצעת עבירה פלילית של רחיפה ללא רישיון - יש צורך בזיהוי כלי הרחיפה באמצעות מספר סידורי שיינתן לו על ידי המדינה.

לתקנה 28 המוצעת (ציוד, ציוד - מגן ולבוש - מגן):

התקנה קובעת כללים בדבר ציוד, לבוש מגן וציוד מגן, הן למפעיל כלי רחיפה, בכל סוגי ההפעלה ובכל סוגי הכלים, בעת ביצוע הרחיפה, והן לנוסע הנלווה למפעיל כלי הרחיפה ברחיפה מסחרית, והן לגבי חניך המקבל הדרכה ממדריך על כלי הרחיפה.

תקנה זו מותקנת מכוח הוראת סעיף 90 לחוק הטיס, ואינה מצריכה היוועצות או אישור של גורם חיצוני.

התקנה קובעת חובת נשיאת רתמה או חגורת כתף, קסדת מגן, מד גובה (ברחיפה מעל גובה של 250 מטרים מעל פני הים), מצנח רזרבי (ברחיפה מעל גובה של 150 מטרים מעל פני הקרקע בכל סוגי הכלים ולמעט טיסון ומצנח ממונע), ואם הכלי ממונע או בעל מנוע עזר – אז גם מחווני מנוע.

הכלים והציוד המפורטים יסייעו למפעיל כלי רחיפה מקום שהכלי ייקלע למצב חירום או מצוקה. תקנה זו מייתרת את תקנה 33(ז) לתקנות ההפעלה, הקובעת כי הפעלת מצנח ממונע מצריכה קסדת מגן, חגורת כתף, מד מהירות, מד גובה, ומד טמפרטורה.

בקובץ נפרד ובו התיקונים בתקנות ההפעלה, בוטלה תקנה 33(ז) לתקנות ההפעלה בהיותה מיותרת לאור ההסדר המוצע בתקנה 28 לתקנות מוצעות אלה.

תקנה מוצעת זו מציעה הסדר רחב יותר מתקנה 33, בהכלילה בציוד חובה גם רתמה כחלופה לחגורת כתף, מצנח רזרבי, ומחווני מנוע. חגורת כתף, מד גובה וקסדת מגן - הועתקו מההסדר הקיים. מד מהירות ומד טמפרטורה - הושמטו בהיותם לא רלבנטיים לכלי רחיפה. מד מהירות אינו רלבנטי למפעיל כלי רחיפה. המהירות אינה רכיב משמעותי הנלקח בחשבון בעת ביצוע רחיפה, כאשר מרבית הכלים מטיבם מרחפים לאט ובגובה נמוך. מד טמפרטורה מודד את טמפרטורת המנוע של הכלי והוא איננו רלבנטי לגבי הכלים שאינם ממונעים. באשר לכלי ממונע, הרי שישנה דרישה במסגרת תקנות מוצעות אלה כי המפעיל יישא בכלי מחווני מנוע אשר ממילא מראים את טמפרטורת המנוע של הכלי. משכך, הוראה זו מיותרת.

כמו כן, תקנה 180(ז) לתקנות ההפעלה, המחילה על כלי רחיפה את ההוראות בפרקים הראשון עד החמישי לתקנות ההפעלה החלות על כלי טיס, הופכת לבלתי רלבנטית בכל הנוגע להסדרים לגבי לבוש מגן וציוד מגן, במובן זה שההסדר המוצע רחב יותר מההסדר הקיים בתקנה 33(ז) לתקנות ההפעלה, כמפורט לעיל, ומייתר אותו.

לתקנת משנה (א) -

התקנה דנה במפעיל של כלי רחיפה, בכל סוגי הכלים המנויים בתקנות אלה, ובכל סוגי ההפעלה, לרבות ההפעלה הפרטית, כאשר חניך המפעיל כלי רחיפה בהפעלה עצמאית דינו כדין מפעיל לעניין תקנה זו.

לפסקת משנה (1) - רתמה או חגורת כתף - כל מפעיל כלי רחיפה נדרש להיות בעת ההפעלה חגור או רתום בחגורת כתף או ברתמה המתאימה למידת גופו ולא שונה הימנה שכן אז יש חשש לבטיחותו, וזאת משום שהחגורה ו/או הרתמה מגנה עליו ומהווה אמצעי בטיחות חשוב וחיוני. המפעיל רתום לכלי הרחיפה באמצעות חגורה או רתמה בקשירה הדוקה, ובכך מתמעט החשש שהמפעיל ישתחרר או יפול מכלי תוך כדי הפעלה. יובהר, כי מקום שהרתמה או החגורה אינה מתאימה למידת הגוף, למשל: רתמה או חגורה במידה של מבוגר אשר רותמים בה או חוגרים בה ילד, אינה מועילה במאומה, שכן בעת תאונה לא תגן עליו.

לפסקת משנה (2) - קסדה - כל מפעיל כלי רחיפה נדרש בעת הרחיפה להיות חבוש בקסדת מגן, המתאימה למידת ראשו ולא שונה הימנה שכן אז יש חשש לבטיחותו. הקסדה מגנה על ראש המפעיל בעת הפעלה, בכלל, ובעת תקרית או תאונה, בפרט. התאמת קסדת המגן למידת הראש הינה חיונית לשלמות גופו וחיוו של חובש הקסדה. יובהר, כי מקום שהקסדה אינה מתאימה למידת הראש, למשל: קסדה במידה של מבוגר אשר חובשים לראשו של ילד אינה מועילה במאומה, שכן בעת תאונה תישמט מן הראש ולא תגן עליו.

לפסקת משנה (3) - מד גובה - מקום שהרחיפה מבוצעת בגובה של למעלה מ- 250 מטרים מעל פני הים, אזי כל מפעיל נדרש לשאת עמו מד גובה, המסייע לו לדעת או לבדוק את הגובה בו מצוי בעת הפעלת כלי הרחיפה, שכן אזורי הרחיפה המותרים תחומים בגובה. נבהיר כי מקום שכל הרחיפה מבוצעת בגובה נמוך, קרי: פחות מ- 250 מטרים מעל פני הים, הרי שלא נדרש מד גובה, משום שלא צפויה חריגה מגבהי המקסימום המותרים לרחיפה. כך למשל, ב"רחיפת רכס" בחוף הים ("רחיפת רכס" כוללת: המראה מצוקים בגובה נמוך באופן יחסי, הסמוכים לחוף הים, רחיפה לאורכם, ונחיתה בחזרה על גבי מצוק כאמור או למרגלותיו) אינה מחייבת נשיאת מד – גובה משום שאין חשש לחריגה מהגובה המותר במהלכה של רחיפה מסוג זה.

לפסקת משנה (4) - מצנח רזרבי - מצנח רזרבי נועד לתת מענה מקום שיש כשל בכנף של כלי הרחיפה ולכן חיוני לבטיחותו של המפעיל. ואולם, ההוראה תחול רק מקום שהרחיפה הינה בגובה העולה על 150 מטרים מעל פני הקרקע. במקרה שהרחיפה בגובה כאמור - המפעיל נדרש לשאת עמו מצנח רזרבי מתאים. למצנח

רזרבי יש גבהי פתיחה יעילים מינימליים המתאימים לגודלו ולמשקל שאותו עליו לשאת. גבהים אלה נעים בין 100 ל-150 מטרים מעל פני הקרקע, בהתאם לסוג המצנח וגודלו. המצנח הרזרבי נדרש להיות מתאים בגודלו למשקל שעליו לשאת, בכל מקרה, ובפרט כאשר המפעיל נושא עמו נוסע נלווה, שאז מן הסתם המשקל המצטבר של המפעיל והנוסע הנלווה גדול יותר מהמשקל של המפעיל לבדו. בסיפא נאמר כי הוראה זו לא תחול על ממ"ג. קרי: ההוראה בדבר מצנח רזרבי שכל מפעיל של כלי רחיפה מסוג: גילשון אוויר (עם ובלי מנוע עזר) ומצנח רחף (עם ובלי מנוע עזר) מחויבים בו מקום שהם מבצעים רחיפה מעל 150 מטרים מעל פני הקרקע, לא חלה על מפעיל ממ"ג. מאפייניו של כלי מסוג ממ"ג, עומס הכנף ואפיוני הטיסה שלו וכן הניסיון המצטבר מלמדים כי הסיכוי לקיומו של כשל כנף בממ"ג הוא נדיר ביותר ואינו מצדיק הוראה בתקנות בעניין זה.

לפסקת משנה (5) - מחווני מנוע- בעת הפעלה של כלי רחיפה ממונע או עם מנוע עזר, קרי: מצנח רחף עם מנוע עזר, גילשון אוויר עם מנוע עזר, או ממ"ג, על המפעיל לשאת עמו מחווני מנוע, המסייעים לו בקבלת מידע ונתונים עובר לביצוע הרחיפה אודות מצב המנוע. אם מחווני המנוע מסמנים פוטנציאל למצב - חירום או פוטנציאל לכשל במנוע יוכל מפעיל הכלי לקבל החלטה שקולה בזמן אמת ולהנחית את הכלי בבטחה מבעוד מועד, או לפתוח מצנח רזרבי באופן שיציל את חייו.

לתקנת משנה (ב) -

רק חלק מן ההוראות הנ"ל יחולו על נוסע נלווה בהפעלה מסחרית של כלי רחיפה שכן אין דינו של נוסע תמים, שאינו בקיא בהפעלת כלי רחיפה, כדינו של מפעיל הנדרש להיות בקיא ומקצועי, והן ההוראות בדבר ציוד מגן אשר יגן על הנוסע בעת נפילה או נחיתה "לא טובה", קרי: קסדת מגן לראשו וחגורת כתף או רתמה, החיוניות לבטיחותו, שלמות- גופו ואף לעיתים הגנה על חייו של הנוסע הנלווה כאמור. החובה החוקית לוודא כי הנוסע הנלווה לבש את לבוש המגן הקבוע בתקנה חלה על המפעיל המסחרי, המפעיל את כלי הרחיפה ובקיא בהלכות הרחיפה, ולא על הנוסע עצמו.

לתקנת משנה (ג) -

מוצע, לגבי בעל רישיון רחפן עם הגדר מדריך, כי הוא יבטיח את התקיימותן של הדרישות המפורטות בתקנה זו, לגבי ציוד מגן, ביחס לחניך. חניך הינו בגדר "מפעיל של כלי רחיפה" וככל מפעיל אחר, מחויב גם הוא בציוד הנדרש, בהתאם למפורט בתקנה זו ומפאת הרציונלים המפורטים בדברי ההסבר לתקנה זו, בהתאם לפסקאות המשנה. עם זאת, חניך תמים בתחילת הכשרתו לא תמיד מודע להוראות, לדינים, לציוד הנדרש, לא תמיד בקיא ויודע לבדוק את תקינותו של הציוד הנלווה, ועל כן, מוטלת בזאת חובה חוקית על המדריך, כחלק מההדרכה

וההכשרה שהוא נדרש להעביר לחניך, גם ללמדו את לשון התקנה, קרי: מהו הציוד הנדרש, ללמדו מהו הציוד הנדרש ולוודא תקינותו טרם ביצוע הרחיפה, ולוודא כי בכל רחיפה במהלך ההדרכה כאמור החניך אכן נושא עימו את הציוד הנדרש.

לתקנה 30 המוצעת (הוראת המעבר):

התקנה מהווה הוראת מעבר. התקנה המוצעת קובעת כי רשות הרישוי רשאית ליתן פטור מדרישות הכשירות המפורטות בפרק ב' לתקנות מוצעות אלה, כולן או חלקן, מקום שהרחפן הינו ותיק ומיומן, ובהתאם לשיקול דעתה של הרשות לאחר בדיקה של כל מקרה באופן פרטני, וזאת- אם המדובר במי שהחזיק ברישיון הפעלה מבצעית מרת"א ב- 7 השנים שקדמו לפרסום תקנות אלה, בעצמו או באמצעות חברות בגוף שהיה כשלעצמו בעל רישיון הפעלה מבצעית מרת"א, כנדרש ע"פ ההסדר המשפטי הקיים בתקנה 8(ב) לתקנות הרישיונות בצירוף תשנה 163(ב) לתקנות ההפעלה.

חלק מהרחפנים בארץ, הפועלים לצרכים מסחריים או כמדריכים, הינם ותיקים ובעלי ניסיון רב בתחום. חלקם פעלו בשנים עברו כדין, בהיותם חברים באגודות שהיו כשלעצמן בעלות רישיון הפעלה מבצעית מרת"א (אגודת גילשוני האוויר, אגודת מצנחי הרחף ואגודת המצנחים הממונעים), בהתאם להוראת תקנה 163(ב) לתקנות ההפעלה, הדורשת כאמור כי מפעיל כלי רחיפה יחזיק ברישיון הפעלה מבצעית מרת"א, בעצמו או באמצעות חברות בגוף שהינו כשלעצמו בעל רישיון כאמור.

ישנו סיכוי כי חלק מהרחפנים בארץ כיום עומדים זה מכבר בכל דרישות הכשירות הנקובות בתקנות מוצעות אלה, וככאלה- לא יידרשו לעבור מחדש קורס, מבחן עיוני או מעשי, ורק יוכיחו בקיאותם בפני רשות הרישוי בהליך מקוצר, שיש בצדו פטור מדרישות הכשירות המצוינות בתקנות אלה, מלא או חלקי.

מאחר והשונות בין האגודות ובין החברים רבה, יש קושי לקבוע מסמרות, ומשכך נקבע כי כל בקשת פטור תיבחן באופן פרטני על ידי רשות הרישוי, ולאחר הפעלת שיקול דעת מנהלי, סביר ומידתי, יוחלט מאילו מדרישות הכשירות פטור המבקש, אם בכלל.

בנסיבות אלה, הותקנה הוראת מעבר, הקובעת כי מי שהחזיק בתעודת חבר או ברישיון מסוג מסוים, מגוף מסוג: איגוד, אגודה, עמותה או תאגיד מכל סוג, אשר היה כשלעצמו בעל רישיון הפעלה מבצעית תקף מרת"א, ב- 7 השנים שקדמו למועד התחילה של תקנות אלה, יהיה רשאי לבקש את רשות הרישוי לפטור אותו מדרישות הכשירות הנקובות בתקנות אלה, כולן או מקצתן, בהתאם לנסיבות.

נעיר כי אגודת גילשוני האוויר מחזיקה ברישיון הפעלה מבצעית תקף מרת"א,

עובר לכתיבת שורות אלה; ואגודת הממ"גים השיבה את רישיון ההפעלה המבצעית שלה לרת"א בשלהי ספטמבר 2012; ואגודת מצנחי הרחף השיבה את רישיון ההפעלה המבצעית שלה לרת"א בשנת 2006- לפני כ-7 שנים (וככל הנראה התאגיד התפרק במהלכה של אותה שנה). בנסיבות אלה, כל מי שהיה בעל תעודת חבר באגודות אלה, וכן עומד בדרישות הכשירות המצוינות בתקנות מוצעות אלה, רשאי לבקש את רשות הרישוי לבחון האם הוא כלול בהוראת המעבר והאם זכאי לפטור, מלא או חלקי, מדרישות הכשירות הנקובות בתקנות, ורשות הרישוי תחליט בבקשה כאמור.

לתקנה 31 המוצעת (תחילה):

לתקנת משנה (א) - תחילת פרק ב' (רישוי):

התקנה מציעה שפרק ב' לתקנות אלה ייכנס לתוקפו 3 חודשים מיום פרסום התקנות.

פרק ב' לתקנות אלה, הוא פרק הרישוי, עניינו בדרישות הכשירות למבקשי רישיון כרחפנים, המבקשים לעסוק לפרנסתם בהפעלה מסחרית, בתמורה, של כלי רחיפה, או להדריך על כלי רחיפה.

הדרישות כוללות קורס הכשרה, מבחן עיוני או מעשי, ודרישת נסיון. יש להוכיח עמידה בדרישות כשירות אלה בפני רשות הרישוי. חלק ממבקשי הרישיונות ככל הנראה מיומנים דיים על מנת שרשות הרישוי תפטור אותם מכל הדרישות, אך לגבי חלקם יהיה צורך בביצוע השלמות מסוימות לשם קבלת הרישיון.

בלא רישיון כאמור לא יוכלו לעסוק בעיסוק.

עד כה קיבלו מפעילים של כלי רחיפה (בכל סוגי ההפעלה) רישיונות מאגודות, שהיו כשלעצמם בעלי רישיון הפעלה מבצעית מרת"א. דא עקא, רת"א בדקה טרם מתן רישיון הפעלה מבצעית את האגודה כגוף, ולא את החברים כפרטים, ולא דרשה דרישות כשירות מהחברים. האגודה נבדקה ברמת ספר עזר למבצעים, כוח האדם באגודה, הדרכה ברמה סבירה, פוליסת ביטוח לאגודה וכפועל יוצא לחבריה, תקינות הציוד והתשתיות הפיזיות של האגודה, וכיוצ"ב. הבדיקה נערכה כבדיקה ארגונית לגוף ולא לכל אחד מהחברים כפרט.

בנסיבות אלה, יש שוני רב מאוד מההסדר המשפטי הקיים להסדר המשפטי החדש, ולאור העובדה כי הפרטים ייבדקו, כל אחד בנפרד, ברמת דרישות כשירות שספק אם כל העוסקים בענף עומדים בהם במלואם, אנו סבורים כי יש מקום לאפשר מספר חודשים של היערכות והתארגנות לציבור העוסקים בענף והמתפרנסים ממנו, עד לכניסה מלאה של הוראות פרק ב' העוסק ברישוי, בתקנות מוצעות אלה, לתוקף משפטי.

בתקופת הביניים מוצע כי יוותרו על כנם ההסדרים המשפטיים הקיימים.

לתקנת משנה (ב) - תחילת פרקים ג' ו- ד' (אזורים וכללי הפעלה):

התקנה קובעת כי פרקים ג' ו- ד' לתקנות אלה, שעניינם האזורים המותרים לרחיפה, וכן כללי הפעלה בטוחה, ייכנסו לתוקף חודש לאחר פרסום התקנות.

הרציונל הינו כי פרקים אלה עוסקים באזורים המותרים לרחיפה, אשר על גביהם יש לבצע עדכונים ושינויים במפות במסגרת פרסומי המידע התעופתי. נושא זה הינו מורכב ולאחר פרסום התקנות מתכוונת רת"א לפרסם במסגרת הפמ"ת הוראות המפרטות ברמת מפות ושרטוטים את העקרונות המובאים בפרק ג' לתקנות מוצעות אלה, בדבר "המפה ההפוכה" ו"האזורים הייעודיים לממ"ג". לאחר מכן ציבור המשתמשים בכלי הרחיפה יידרש ללמוד ולהיות בקיא בפרסומים אלה, על מנת שלא לבצע הפרה של התקנות בסוגיית האזורים.

לגבי כללים להפעלה בטוחה, מרביתם קלים ללימוד ולביצוע, והם בהלימה למצב השורר כיום. עם זאת, עדיין יידרשו המפעילים של כלי רחיפה, לרבות בהפעלה פרטית, לרכישת ציוד מגן מתאים, לסימון הכלי לפי מספרים סידוריים שרת"א תחלק, ולביצוע פעולות נוספות כמפורט בתקנות מוצעות אלה.

בנסיבות אלה, מוצע כי לאחר פרסום התקנות הציבור ייערך ללימוד וביצוע הפרקים הדנים באזורים המותרים לרחיפה וכן כללים להפעלה בטוחה, במשך כחודש לערך, אשר הינו פרק זמן סביר לשם לימוד והיערכות לביצוע הפרקים האמורים.

הערה לגבי תחילתו של פרק א' (הגדרות):

נעיר, כי ביחס לפרק א' (הגדרות) אין הוראה, והמשמעות הינה כי כניסתו לתוקף עם מועד הפרסום. עם זאת, כמובן כי אין להגדרות שום משמעות אופרטיבית, וממילא הגדרת המונחים הנצרכים לפרק ב' ייכנסו לתוקף עם הכניסה לתוקף של ההוראות בגוף פרק ב' עצמו, והגדרת המונחים הנצרכים לפרקים ג' ו- ד' בתקנות אלה ייכנסו לתוקף עם הכניסה לתוקף של ההוראות בגוף פרקים ג' ו- ד' בתקנות אלה.