

תקנות הטיס (כלי רחיפה), תשע"ד - 2014**ד ב ר י ה ס ב ר****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 שיוורית (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 נוספים של כלי רחיפה בעתיד, מבלי שהדבר יצריך את שינוי החוק.

כיום ישנם במדינת ישראל כ- 1245 כלי רחיפה, בחלוקה הבאה: כ- 280 מצנחים ממונעים; כ- 800 מצנחי רחף; כ- 80 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 או גילשון אוויר חייב ברישיון הפעלה מבצעית מאת מנהל רת"א, או לחלופין עליו לפעול במסגרת רישיון הפעלה מבצעית שניתן לאחר, בפקוחו ותחת אחריותו של בעל הרישיון ובהתאם לתנאי הרישיון. רישיון הפעלה מבצעית הוא רישיון הבוחן את ההתאמה הארגונית להפעיל את כלי הרחיפה – ובכלל זה ספר עזר למבצעים, בעלי תפקידים וכיו"ב.^{1 2}

רת"א העניקה בעבר רישיונות הפעלה מבצעית ל- 3 אגודות ספורט שהיוו מסגרת ארגונית להפעלת כלי רחיפה למפעילים פרטיים, בסיווג לפי סוג הכלי: אגודת המצנחים הממונעים הגלגליים (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. הסדר דומה חל על מפעילים מסחריים ומדריכים, אשר קיבלו את רישיונם מהאגודות, בהתאם לסוג הכלי.

¹ סעיף 197(א) 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 הוראות במקומן בעניינים שהוסדרו בתקנה מהתקנות הקיימות... וכו'". סעיף 198(ד) לחוק הטיס העמיד בתוקף את רישיונות ההפעלה המבצעיים שניתנו להפעלת כלי רחיפה לפי תקנות ההפעלה, כל עוד השר לא קבע בעניין זה הוראות אחרות; כפי שיוסבר להלן, סעיף 87 לחוק הטיס משנה את משטר הרישוי להפעלת כלי רחיפה לעומת המצב המשפטי הקיים, אך מאחר שתחילתו של סעיף 87 לחוק היא דחוייה ומותנית בכניסתן לתוקף של התקנות המוצעות, ולנוכח הוראות סעיפים 197(א) ו- 198(ד) לחוק, מסקנתנו היא כי עד להשלמת התקנות המוצעות, המשטר החל הוא זה הקבוע כיום בתקנות הרישיונות ובתקנות ההפעלה.

² לצד זאת קבועות בסימנים ה' ו- ט' לפרק התשיעי לתקנות ההפעלה הוראות לעניין הפעלה בטוחה של מצנחים ממונעים וגילשוני אוויר. בנוסף, בפרק השני לתקנות ההפעלה נקבעו הוראות מסוימות לעניין ציוד של מצנחים ממונעים וגילשוני אוויר.

אגודת מצנחי הרחיפה החזירה את רישיון ההפעלה המבצעי שלה והתפרקה בשנת 2005 ומפעילי מצנחי רחף המשיכו לפעול שלא במסגרת אגודה וללא רישיון הפעלה מבצעית מרת"א (אשר ספק אם היו חייבים בו לנוכח "לאקונה" בתקנות ההפעלה לעניין זה, כפי שיוסבר להלן); אגודת המצנחים הממונעים החזירה את רישיון ההפעלה המבצעי שלה בספטמבר 2012 ומי שהיה בעבר חבר באגודה זו פועל כיום ללא רישיון הפעלה מבצעית. אגודת גילשוני האוויר הינה בעלת רישיון הפעלה מבצעית בתוקף וחבריה פועלים כדון.

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-1963³ (להלן - "חוק רישוי שירותי תעופה").

כיום פעילים שישה בעלי רישיונות מסחריים וכן בעלי רישיונות הפעלה מבצעיים בתחום כלי הרחיפה בארץ: ארבעה בתחום המצנחים הממונעים ושני בעל רישיון אחד בתחום גילשוני האוויר. חלקם פועלים כבתי ספר להדרכת הרחיפה, חלקם פועלים במסגרת הפעלה מסחרית וחלקם כאגודה.

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 בהגדרת המונח "כלי רחיפה" הינם כלים פשוטים יחסית, הן מבחינה טכנולוגית והן מבחינת אופן ההפעלה ואדם שעבר הדרכה עיונית ומעשית קצרה יחסית, יכול לתפעל בנקל. החלת כל 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 הטיס לפי חוק הטיס ותקנותיו- אינם חלים עוד על כלי רחיפה.

"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 מתקן אחר, שקבע השר לפי סעיף 168(א)(8)".

בפרק ה' לחוק הטיס נקבעו ההסדרים היסודיים להפעלתם 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 ולפי הוראות היצרן. החוק אינו קובע מנגנונים מקבילים לאלה של אישור תכן סוג, רישוי היצרן, תעודת כושר טיסה ורישוי מכון

³ ס"ח התשכ"ג, בעמ' 104

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 למטרת "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, הפרטיים, כתחביב בשעות הפנאי ולא נוטל כל תמורה בעד הרחיפה, אינו נדרש לרישוי כלשהו מהמדינה, אלא יידרש לקבל אישור מבעל רישיון רחפן עם הגדר הדרכה שעבר הדרכה נאותה ומספקת והוא כעת כשיר לפעול באופן עצמאי, אלא אם כן היה חבר באחת מהאגודות בעבר וייכלל במסגרתה של הוראת המעבר. כמו כן, יידרש לעמוד בדין הכללי החל לעניין הפעלה בטוחה של כלי הרחיפה (חלק מן ההוראות בלבד, ההוראות המחמירות יותר חלות על בעל רישיון רחפן בעת הפעלה מסחרית או בעת הדרכה בלבד) וכן יידרש להפעיל את כלי הרחיפה בהתאם לאמור בהוראות הפרק שעניינו מרחבי האוויר בהם מורשים כלי הרחיפה לפעול.

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 מאגודות, הנהוג 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 הפרדה שיוצר חוק הטיס בין "כלי טיס" לבין "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, לרבות רישוי, מרחבי האוויר וכללי הפעלה בטוחה, למעט לעניין טיסן נהוג רדיו.⁴

⁴ במסגרת הגדרת "כלי רחיפה" בחוק הטיס, פורטו שישה כלים: גילשון אוויר, גילשון אוויר 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 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.

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

כמו כן, מוצע במקביל תיקון לתקנות הטיס (אגרות רישום, רישוי ותיעוד), התש"ע - 2009 (להלן - "תקנות האגרות"), לעניין גביית אגרות ממבקשי רישיונות אישיים מהמדינה, בהיותם מפעילים של כלי רחיפה הפועלים למטרה מסחרית או כמדריכים.

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

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

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 אשר מצריכים שימוש בהוראת חוק זו.

סעיף 91 לחוק - מתיר לשר להתקין תקנות לעניין חובתו 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 להסדרים בנושא ביטוח בחקיקת המשנה. ביטוח אינו חלק מהוראות בטיחות ואינו חלק מדרישות הכשירות למתן רישיון על ידי הרשות המנהלית. ביטוח הינו עניין עסקי וכלכלי 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 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 "שוק" של פוליסות ביטוח שונות, למפעילים של כלי רחיפה, המתאימות לסוגי ההפעלה השונים, לסוגי

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.

הכלים השונים, ולפרמטרים שונים נוספים (לגבי המפעיל – גילו, כושרו הבריאותי, ניסיונו ומיומנותו בתחום, מספר תאונות בעבר, היקף שעות הרחיפה שמבצע בממוצע, היקף נכסיו, 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 כשל שוק בשל הביטוח הכפוי, 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 הושלמה עד למועד זה ולפיכך שר התחבורה האריך, בצווים, באישורה של ועדת הכלכלה של הכנסת, את מועד התחילה של סעיף 87 לחוק הטיס בחצי שנה, עד ליום 13/10/2013,⁵ ולאחר מכן בחצי שנה נוספת, עד ליום 13/4/2014.⁶ במהלכה של תקופה זו, בכוונת רשות התעופה האזרחית 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 - "רחפן".

בתקנה 7(א)(2)(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, בפיקוחו 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.

⁵ ק"ת התשע"ג, בעמ' 1214

⁶ ק"ת התשע"ד, בעמ' 188

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, בכלל; 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 גילשון אוויר ומצנח ממונע. תקנה 163(ב) לתקנות ההפעלה קובעת חובת רישוי למפעיל כלי רחיפה מסוג גילשון אוויר ומצנח ממונע, 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 גילשון אוויר ומצנח ממונע באזור 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 לגילשון אוויר ולמצנח ממונע, 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 או 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 הפרדה תעבורתית מתאימה בין כלי רחיפה לכלי 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 כלי רחיפה.

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 מי שמפעיל 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, ומקים 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 ברישיון, ועוד.

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

מוצע לחלק את התקנות המוצעות ל- 5 פרקים: א'- הגדרות; ב' – רישוי; ג'- המרחב האווירי המותר לביצוע רחיפה; ד'- כללי הפעלה בטוחה, המחולק ל- 2 סימנים: סימן א'- חל על כלי רחיפה המופעלים בכל סוגי ההפעלה, לרבות בהפעלה כללית; סימן ב'- חל על כלי רחיפה המופעלים לצורך מסחרי או בעת הדרכה בלבד, על ידי מפעיל בעל רישיון רחפן; סימן ה'- הוראות כלליות (חובות מדריך וחניך, הוראת מעבר ותחילה).

התקנות המוצעות כוללות הסדרה מקיפה של כל 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 - בפרק ב' להצעת התקנות מפורט הסדר משפטי שתכליתו רישוי אישי למפעיל מסחרי של כלי רחיפה ולעוסק בהדרכה על כלי רחיפה בלבד (מבקש רישיון "רחפן"), לגבי כל סוגי כלי הרחיפה המנויים בחוק הטיס, ולמעט טיסן נהוג רדיו. לא יידרש עוד רישיון הפעלה מבצעית לשם הפעלת כלי רחיפה (למעט טיסן נהוג רדיו). לפיכך, מפעיל "כללי" (פרטי) של כלי הרחיפה לא יידרש עוד לקבל רישיון הפעלה מבצעית מרת"א או לפעול במסגרת גוף אחר, שהוא כשלעצמו בעל רישיון הפעלה מבצעית, בפיקוחו ובאחריותו, ואולם יחולו עליו הכללים לעניין מרחבי האוויר בהן מותר לו להפעיל את כלי הרחיפה (הקבועים בפרק ג' המוצע) וכן חלק מן הכללים להפעלה בטוחה של כלי רחיפה (הקבועים בסימן א' של פרק ד' המוצע). במסגרת הפרק שעניינו כללים להפעלה בטוחה ועל מנת לשמור

בקרב קהילת המפעילים של כלי רחיפה על רמת בטיחות סבירה ישנה גם דרישה לאישור כתוב ממדריך מוסמך, בעל רישיון רחפן מרת"א עם הגדר הדרכה, למפעיל כללי, המאשר לו לפעול עצמאית בהפעלה כללית על כלי רחיפה מסוג מסוים (סוג זה נדרש להיות נקוב ברישיונו של המדריך), בתום הדרכה או לכל הפחות בדיקה/בחינה, שכפועל יוצא שלה יסבור המדריך כי המפעיל אכן מסוגל לפעול עצמאית בבטחה בהפעלה כללית - ראה לעניין זה הוראת תקנה 22 המוצעת. לחלופין, מפעיל כללי של כלי רחיפה המחזיק ברישיון מאגודה שהיתה או הינה בעלת רישיון הפעלה מבצעית תקף מרת"א ייחשב כפטור מדרישת תקנה 22, בהתאם להוראת המעבר בתקנה 34 המוצעת.

בפרק ב' מפורטות דרישות הכשירות ממבקש רישיון רחפן מרשות הרישוי, הן בהיבטים הפרוצדורליים (אופן הגשת הבקשה), והן בהיבטים המהותיים (מגבלת גיל, כושר רפואי, הכשרה, ניסיון, ידע מקצועי, מיומנות מקצועית, וכיו"ב), כאשר ישנם הבדלים מסוימים בין מבקש רישיון רחפן עם הגדר מסחרי למבקש רישיון רחפן עם הגדר הדרכה, כאשר על מבקש רישיון רחפן כמדריך חלות מספר דרישות כשירות נוספות, ביחס למפעיל המסחרי.

(ב) בקשר לאזורים המותרים לרחיפה – בפרק ג' להצעת התקנות מפורטים הסדרים אחידים, מקיפים ורחבים, ביחס לכל סוגי כלי הרחיפה הכלולים בהצעת התקנות ובכל סוגי ההפעלות, לרבות בהפעלה כללית של כלי רחיפה. הפרק כולל בחובו 2 תקנות עיקריות: האחת, תקנה שעניינה כלי רחיפה לא-ממונעים או עם מנוע עזר קטן, שעיקרה "מפה הפוכה" (מותר לרחף בכל מקום שלא נאסר במפורש, וגם לכך ישנם חריגים); השנייה, תקנה שעניינה כלי רחיפה מסוג מצנח ממונע גלגלי (ממ"ג), הדומה באופיו במעט לאווירון זעיר משקל, כבד ובעל מנוע, ובכך שונה תכלית שינוי מהכלים הלא – ממונעים או עם מנוע עזר קטן. משכך, יוחדה לו תקנה נפרדת שעניינה "מרחבי אוויר ייעודיים" עבורו (מותר לרחף בו רק במקומות שהותרו לו במפורש, וגם לכך יש חריגים).

(ג) בקשר לכללי הפעלה בטוחה של כלי רחיפה – בפרק ד' להצעת התקנות פורטו הסדרים לעניין כללי הפעלה בטוחה בעת רחיפה בכלי רחיפה המנויים בהצעת התקנות. בסימן א' רוכזו הכללים לגבי מפעיל כלי רחיפה הפועל בהפעלה כללית. כללים אלה נועדו למזער נזק לצדדים שלישיים על הקרקע, ולמזער השפעות שליליות על התעבורה האווירית ונזקים לכלי טיס אחרים כתוצאה משימוש במרחבי אוויר משותפים. בסימן ב' רוכזו כללים לגבי מפעיל כלי רחיפה הפועל לצורך מסחרי או בעת הדרכה. אלה כללים מחמירים יותר, שנועדו להבטיח גם את בטיחותו של הנוסע המשלם והחניך. יוער, כי כללים אלה יחליפו את כללי ההפעלה הבטוחה הקיימים כיום בתקנות ההפעלה, אשר מבוקש לבטלם במקביל, בהיות ההסדר החלופי מקיף מפורט וברור יותר מההסדר הקיים כיום בתקנות ההפעלה ביחס לכלי רחיפה.

תהליכי התייעצות נדרשים מכוח החוק המסמיך:

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

(2) לפי הוראת סעיף 92(ג) לחוק הטיס, פרק ג' לתקנות המוצעות, העוסק באזורים (מרחבי האוויר בהם מורשים מפעילים של כלי רחיפה לרחף), מצריך את קבלת הסכמתו

של שר הביטחון.

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

(4) לפי סעיף 39ב לחוק יסודות התקציב, התשמ"ה-1985,⁷ התיקון לתקנות האגרות מצריך את הסכמת שר האוצר ואת אישור וועדת הכלכלה של הכנסת.

חלק ב' - הסבר מפורט לכל תקנה מהתקנות המוצעות:

לפרק א' (תקנה 1 - הגדרות):

לתקנה 1 המוצעת – הגדרות: 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 בפרסומי המידע התעופתי (פמ"ת) ושבזמן מתבצעים אימוני טיסה. הגדרת המונח נצרכת מפני שמבוצע בו 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 בו שימוש בפרק ג' לתקנות המוצעות, שענייני 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 בו שימוש בפרק ג' לתקנות המוצעות, שענייני הוראות הדנות באזורים המותרים והאסורים לביצוע רחיפה.

"אסור מסוכן לטיסה" – מוגדר בתקנה 53 לתקנות ההפעלה כאזור שבו עלולות להתקיים פעילויות או תופעות מסוכנות לטיסה. הגדרת המונח נדרשת מפני שמבוצע בו שימוש בפרק ג' לתקנות המוצעות, שענייני 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 בו שימוש בפרק ג' לתקנות המוצעות, העוסק בהוראות הדנות באזורים המותרים והאסורים לביצוע רחיפה.

⁷ ס"ח התשמ"ה, בעמ' 60

"אזור פיקוח טרמינלי" – מוגדר בתקנה 58 לתקנות ההפעלה, כאזור פיקוח, המותחם בגובה ובשטח, הנקבע באזור 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 אויר 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 אויר 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.

"אתר האינטרנט" – אתר האינטרנט של רשות התעופה האזרחית וכתובתו מצוינים בפרק ההגדרות של התקנות המוצעות, מאחר ומבוצע במונח שימוש בכמה הקשרים: האחד, ישנו שימוש רווח במונח "שירותי המידע התעופתי" בפרק ג' הדין במרחבי האוויר המותרים לשימוש לכלי רחיפה, והפמ"ת, המהווה את חלקו הארי של "שירותי המידע התעופתי" – מתפרסם באתר האינטרנט של הרשות; השני, בתקנה 7(א) נאמר שרשות הרישוי תקיים מבחניים עיוניים להוכחת בקיאות בידע מקצועי באופן ובמועדים שתורה עליהם. הוראות והנחיות אלה – יתפרסמו באתר הרשות; השלישי, בתקנה 7(ב) נאמר שציוני המעבר המזעריים במבחנים העיוניים הם כפי שיפורסמו בפרסומי רשות הרישוי- גם פרסומים אלה יהיו על גבי אתר האינטרנט של הרשות; הרביעי, בתקנה 10(א) נאמר שרשות הרישוי תקיים מבחנים מעשיים להוכחת מיומנות מקצועית בהפעלת כלי רחיפה בהתאם למועדים שתורה עליהם. גם הוראות והנחיות אלה יתפרסמו באתר האינטרנט של הרשות; חמישית, אפשר שיהיו פרסומים נוספים באתר האינטרנט של הרשות הרלבנטיים להסדרים, תנאים, מועדים, מבחנים וציונים של מבקשי רישיון רחפן או בעלי רישיון רחפן, בהתנהלותם אל מול רשות הרישוי.

"הדרכה" – הכוונה להדרכה עיונית (תיאורטית) או מעשית (בפועל) להפעלת כלי רחיפה, אשר רשאי אדם בעל רישיון רחפן עם הגדר הדרכה והגדר סוג הכלי המתאים, להעביר לחניך, המבקש ללמוד להפעיל כלי רחיפה מהסוג המצוין למדריך ברישיונו. הגדרה זו נדרשת שכן בקובץ התקנות המוצע נעשה שימוש רב במונח "הגדר הדרכה": בתקנה 4(ב)(1)(ב), שעניינה סוגי ההגדרים שרשאית רשות הרישוי להעניק; בתקנה 6(2), שעניינה הידע המקצועי שעל מבקש רישיון רחפן עם הגדר הדרכה להוכיח לרשות הרישוי; בתקנה 9(8), שעניינה המיומנות המקצועית שנדרש מבקש רישיון רחפן עם הגדר הדרכה להוכיח לרשות הרישוי, בנוסף לדרישות המנויות בתקנה 9, בפסקאות (1) עד (8); בתקנה 12(א), שעניינה הדרישות של רשות הרישוי מאדם בעל רישיון רחפן עם הגדר מסחרי המבקש תוספת הגדר הדרכה; בתקנות 4(ג) ו-13(ב), שעניינן פירוט זכויותיו של בעל רישיון רחפן עם הגדר הדרכה; בתקנה 15(א), הדנה

במקרה בו פוקע רישיונו של רחפן עם הגדר הדרכה; כמו כן, סימן ג' (מרחבי האוויר המותרים לרחיפה), סימן א' לפרק ד' (כללי הפעלה בטוחה בכל סוגי ההפעלה) וכן סימן ב' לפרק ד' (כללי הפעלה בטוחה החלים על בעל רישיון רחפן הפועל במסגרת רחיפה מסחרית או כמדריך) – חלים על מפעיל כלי רחיפה שהוא בעל רישיון רחפן עם הגדר הדרכה.

"הפעלה כללית", לעניין כלי רחיפה - הכוונה להפעלה על ידי אדם, הפועל באופן פרטי ואישי, לצרכיו בלבד, שלא במסגרת מסחרית (לא נושא עימו בכלי הרחיפה אדם נוסף בתמורה, ולא מפעיל את כלי הרחיפה לצרכי פרסום מן האוויר או כל פעילות אחרת בתמורה), וכן אינו מדריך חניכים, אלא פועל לבדו לצרכי תחביב ופנאי. הגדרה זו נדרשת שכן פרק ג' (הדן במרחבי האוויר בהם מותר לרחף, בכל סוגי ההפעלה) וכן סימן א' לפרק ד' (שעניינו כללי הפעלה בטוחה, בכל סוגי ההפעלה), חלים על מפעיל של כלי רחיפה הפועל בהפעלה כללית.

"הפעלה מסחרית", לעניין כלי רחיפה - הכוונה להפעלה על ידי אדם, בעל רישיון רחפן עם הגדר מסחרי מרשות הרישוי, המפעיל את כלי הרחיפה לצורך מסחרי, קרי: נושא עמו נוסע בתמורה, או נותן שירות בתמורה באמצעות כלי הרחיפה כגון פעילות של פרסום או צילום מן האוויר.

הגדרה זו נדרשת שכן יש שימוש במונח "הגדר מסחרי" בתקנות המוצעות פעמים רבות: בתקנה 4(ב)(1)(א), שעניינה סוגי ההגדרים שרשאית רשות הרישוי להעניק; בתקנה 6(1), שעניינה הידע המקצועי שעל מבקש רישיון רחפן עם הגדר מסחרי להוכיח לרשות הרישוי; בתקנה 9, בפסקאות (1) עד (7), שעניינן דרישות המיומנות המקצועית שנדרש מבקש רישיון רחפן עם הגדר מסחרי להוכיח לרשות הרישוי; בתקנה 13(א), שעניינן פירוט זכויותיו של בעל רישיון רחפן עם הגדר מסחרי; בתקנה 15(ב), הדנה במקרה בו פוקע רישיונו של רחפן עם הגדר מסחרי; כמו כן, סימן ג' (מרחבי האוויר המותרים לרחיפה), סימן א' לפרק ד' (כללי הפעלה בטוחה בכל סוגי ההפעלה) וכן סימן ב' לפרק ד' (כללי הפעלה בטוחה החלים על הפעלת כלי רחיפה על ידי בעל רישיון רחפן עם הגדר מסחרי או מדריך) – חלים על מפעיל כלי רחיפה שהוא בעל רישיון רחפן עם הגדר מסחרי.

"חניך" – הכוונה לאדם המקבל הדרכה מעשית, להפעלת כלי רחיפה, ממדריך בעל רישיון רחפן עם הגדר הדרכה מרשות הרישוי, המוסמך להדריך אנשים על כלי רחיפה מהסוג המסוים, אותו מבקש החניך ללמוד להפעיל. הגדרה זו נדרשת שכן מבוצע שימוש במונח מספר פעמים בתקנות המוצעות: בתקנה 13(ב) - נאמר שבעל רישיון רחפן עם הגדר הדרכה זכאי להדריך חניך. בתקנה זו גם מוסדר גילו המזערי המותר של החניך (16 שנים) וכן הדרישה לאישור הורה או אפוסטרופוס לחניך שהוא קטין; בתקנה 16 יש דרישה מבעל רישיון רחפן עם הגדר הדרכה לרישום ביומן הרחיפות האישי את שם החניך בכל רחיפה המבוצעת במסגרת הדרכה; בתקנה 31(ב) יש חובה על המדריך לוודא ביחס לחניך, בעת הדרכה, את התקיימות הדרישות בדבר ציוד מגן מסוג קסדה ורתמה או חגורת כתף; בתקנה 33 יש אסדרה של חובות המדריך והחניך, בעת הדרכה.

"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";

"מדריך" – אדם בעל רישיון רחפן ובו הגדר הדרכה. הגדרת המונח נחוצה משום שנעשה בו שימוש בתקנות המוצעות מספר פעמים. כך, בהתאם לתקנה 5, מדריך הוא היחידי המורשה להדריך אדם אחר המבקש ללמוד להפעיל כלי רחיפה (חניך), על כלי הרחיפה, במסגרת קורס הכשרה, ובלבד שברישיונו מצוין כלי רחיפה מאותו סוג. כמו כן, בהתאם לתקנה 22, למדריך בלבד ישנה הרשות והסמכות ליתן אישור לאדם המבקש להפעיל כלי רחיפה בהפעלה כללית, להפעילו באופן עצמאי כאמור, לאחר שאישר בכתובים כי האדם עבר הדרכה נאותה ומספקת. בצד חובה זו יש עליו החובה לשמור את הרישומים 3 שנים לפחות ולהציגם לביקורת רשות הרישוי או מפקח רת"א. כך גם יוחדה הוראה נפרדת, בתקנה 33 המוצעת, לעניין אסדרת חובותיו של המדריך אל מול החניך, בעת הדרכה.

"נוסע" – מי שנישא בכלי הרחיפה ואינו חניך. הכוונה למי שמשלם עבור נשיאתו בכלי רחיפה. נוסע אינו חניך שכן אין ברצונו ללמוד להפעיל את כלי הרחיפה בעצמו, אלא מצטרף לשם החוויה בלבד. הגדרה זו נדרשת שכן מבוצע במונח שימוש בתקנות המוצעות, פעמיים: בתקנה 13(א) נקבע, שבעל רישיון רחפן עם הגדר מסחרי רשאי לשאת עימו נוסע, ואם הנוסע קטין – יש צורך באישור מהורה או אפוטרופוס; בנוסף, בתקנה 31(ב) נקבע שעל בעל רישיון רחפן עם הגדר מסחרי חובה לוודא ביחס לנוסע שהוא נושא עימו את התקיימות הדרישות בדבר ציוד מגן מסוג: קסדה ורתמה או חגורת כתף.

"נתיב אוויר מוגדר מראש" – כמשמעותו בתקנה 56 לתקנות ההפעלה הקובעת כך: "נתיב טיסה שאינו פרוזדור אוויר, שנקבע מראש בתוך אזור פיקוח כמשמעותו בתקנה 57 והמבוסס על עזרי ניווט". הגדרה זו נדרשת שכן בתקנה 18(א) שעניינה האזורים המותרים לרחיפה לכלי רחיפה מסוג: גילשון אוויר, גילשון אוויר עם מנוע עזר, מצנח רחף ומצנח רחף עם מנוע עזר, יש שימוש במונח, במובן זה שחל איסור לרחף בנתיב אוויר מוגדר מראש.

"סוג", לעניין כלי רחיפה – כל אחד מהכלים המנויים בפסקאות (1) עד (5) בהגדרת המונח "כלי רחיפה" בחוק הטיס: גילשון אוויר, גילשון אוויר עם מנוע עזר, מצנח רחף, מצנח רחף

עם מנוע עזר ומצנח ממונע. הגדרה זו נדרשת שכן מבוצע שימוש רב במונח בתקנות מוצעות אלה. כך, תקנה 4(ב)2 עניינה זכותה של רשות הרישוי ליתן רישיון רחפן עם סוגי הגדרים שונים, ובין היתר לפי סוג הכלים; בתקנות 10-5 דרישות הכשירות בדבר קורס הכשרה, ידע מקצועי, מיומנות מקצועית וניסיון – צריכות להתקיים ביחס לכל סוג כלי רחיפה בנפרד, בהתאם לסוג הכלי המבוקש ברישיון; בתקנה 13, שעניינה זכויות בעל רישיון רחפן, ובתקנה 15, שעניינה שמירת כשירות הרישיון, ישנה התייחסות לסוג הכלי; בתקנה 16, שעניינה יומן הרחיפות האישי, יש דרישה לרישום שעות רחיפה, בהתאם לסוג הכלי; בפרק ג', שענייניו מרחבי האוויר בהם מורשים מפעילים של כלי רחיפה לרחף, ישנה חלוקה בין מצנח ממונע המורשה לרחף באזורים מסוימים (בתקנה 19) לעומת יתר הכלים המורשים לרחף באזורים אחרים (בתקנה 18); בתקנה 22, שעניינה חובת הדרכה למפעיל הכללי, יש דרישה לאישור כתוב מאת מדריך על כלי רחיפה מסוג מסוים לשם אישור רחיפה באופן עצמאי על ידי מפעיל כלי רחיפה בהפעלה כללית.

”סוג הפעלה” הכוונה להפעלה למטרה מסחרית, להפעלה במסגרת הדרכה, או להפעלה כללית, כמשמעם של מונחים אלה לעיל. הגדרה זו נדרשת שכן מבוצע שימוש רב במונח בתקנות המוצעות. כך למשל, בתקנה 4(ב)1 נאמר שרשות הרישוי רשאית ליתן רישיון רחפן, עם הגדר הפעלה מסחרי או הדרכה. כמו כן, חלק מהפרקים בתקנות אלה חל על מי שמפעיל כלי רחיפה בהפעלה כללית (פרק ג' הדין במרחבי האוויר וסימן א' לפרק ד' שענייניו כללי הפעלה בטוחה) ואילו חלק מהפרקים בתקנות אלה חל רק על מי שמפעיל כלי רחיפה בהפעלה מסחרית או במסגרת הדרכה (פרק ב' שענייניו הרישוי, פרק ג' שענייניו מרחבי האוויר, וסימנים א' ו-ב' לפרק ד', שענייניו כללי הפעלה בטוחה, כאשר סימן ב' עוסק בכללים רחבים ומחמירים יותר על בעל רישיון רחפן הפועל בהפעלה מסחרית או כמדריך). על כן, יש צורך להגדיר את המונח לשם שימוש נרחב בו בקובץ התקנות המוצע.

”עקרונות הגורם האנושי” (human factors principle) – עקרונות “הגורם האנושי” כוללים את העקרונות הישימים להדרכה, להפעלה ולאחזקה של כלי הרחיפה, ומטרתם להביא לקיום ממשק בטוח בין האדם לבין יתר רכיבי המערכת, תוך התחשבות הולמת בביצועי אנוש. מונח זה שאול מסטנדרט מספר 2.8.1.1 לנספח 1 לאמנת שיקגו בנושא תעופה בינלאומית. מוצע ליישם נושא זה גם לגבי מבקש רישיון לעיסוק בהדרכה להפעלת כלי רחיפה. במונח זה נעשה שימוש בתקנה 6(2)ג לתקנות המוצעות, המתארת את הנושאים הנדרשים ללימוד ובחינה עיונית על ידי מי שמבקש מרשות הרישוי רישיון רחפן עם הגדר הדרכה.

”רופא מוסמך” – סעיף 6(א)1 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 ממשד 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 ובעל רישיון רחפן בפרק ב' לתקנות אלה.

"רישיון 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 הן הפעלה לשם מטרה מסחרית או במסגרת הדרכה בלבד. מבוצע שימוש במונח בפרק ב' לתקנות המוצעות המסדיר את הנושא הרישוי האישי. כמו כן, הסימן השני לחלק הרביעי קובע כללי הפעלה בטוחה רחבים ומחמירים יותר לאדם בעל רישיון רחפן מאשר למפעיל כללי של 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.

"שירותי המידע התעופתי" – הכוללים מספר אופני פרסום ובהם פרסומי המידע התעופתי (הפמ"ת), המתפרסם באתר האינטרנט של רשות התעופה האזרחית, ומתעדכן בדרך-כלל פעמיים או שלוש בשנה, ובו תיאור מרחבי האוויר המותרים לשימוש, לרבות פרקי מלל המפרטים את אופן השימוש במרחב האווירי האזרחי של מדינת ישראל, מפות, דפיות וכדומה, וכן "נוטאם" - הודעות דחופות לאנשי אוויר (NOTAM), אשר בסמכותו של מנהל רשות התעופה האזרחית להורות ולפרסם לפי הוראת סעיף 84 לחוק הטיס.

"תקנות האגרות" – ניתן כשם קיצור וכינוי, לשם הנוחות, לתקנות הטיס (אגרות רישוי רישוי ותיעוד), התשי"ע-2009; בתקנה 3(4) לתקנות המוצעות 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 רבות להסדרים בתקנות ההפעלה. כך למשל, תקנה 24(ב) המוצעת מפנה לכללי זכות קדימה המעוגנים בתקנה 68 לתקנות ההפעלה; תקנה 26 המוצעת מפנה להסדרים בנושא יירוט המעוגנים בתקנה 121 לתקנות ההפעלה; כמו כן, בפרק ג' יש שימוש במונחים רבים, שהם כשלעצמם מוגדרים בתקנות ההפעלה (סוגי מרחבי האוויר האסורים לרחיפה-אזור אזור אסור, מסוכן, מוגבל וכדומה).

"תקנות המנחתים" – ניתן כשם קיצור וכינוי, לשם הנוחות, לתקנות הטיס (מנחתים), התשל"ה-1975; ישנה הפניה להוראת תקנה 29(ג) בתקנות המנחתים, בשינויים המחויבים, בתקנה 20 המוצעת, שעניינה הפעלת כלי רחיפה באזור של מנחת.

"תקנות הרישיונות" – ניתן כשם קיצור וכינוי, לשם הנוחות, לתקנות הטיס (רישיונות לעובדי טיס), התשמ"א-1981; בתקנה 11 המוצעת, שעניינה תעודה רפואית למבקש רישיון רחפן, ישנה הפנייה לשורה של תקנות בתקנות הרישיונות העוסקות בסוגיית התעודה הרפואית, בשינויים המחויבים.

**לפרק ב' (תקנות 17-2): רישוי אישי למפעיל כלי רחיפה לצורך מסחרי או כמדריך-
"רישיון 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.

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

מוצע כי המבקש רישיון רחפן, וכן אדם בעל רישיון רחפן, המבקש להוסיף תוספת הגדר לרישיונו (אם לעניין סוג ההפעלה או לעניין סוג הכלי) - יגיש בקשה לרשות הרישוי, בכתב, באופן ובצורה שהורה עליהם המנהל. צורת הגשת הבקשה והפרטים שיכללו בה ייקבעו בנהלי רת"א, ומהווים יישום טכני של הדרישות המהותיות הקבועות לעניין זה בתקנות אלה.

לתקנה 3 המוצעת (כשירות לקבלת רישיון רחפן):

מוצע לרכז בתקנה זו 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 21 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- 21 שנים, ומוצע לקבוע גיל זה כמגבלת גיל מזערי. בנוסף, בכך תיווצר זהות בין הגיל המזערי הדרוש למפעיל כלי

רחיפה הפועל באופן מסחרי או כמדריך לבין הגיל המזערי של מדריך טיס ראשי, בהתאם להוראת תקנה 5(א)(1) לתקנות רישוי שירותי התעופה (בתי ספר להוראת טיס), התשל"א-

1971⁸ - מדריך טיס ראשי לפי תקנה זו נדרש להיות בן 21 שנים לפחות;

לפסקה (2) - מוצע כי המבקש יחזיק בתעודה רפואית תקפה ומתאימה (המקבילה לתעודה רפואית ב"דרגת בריאות מסוג 2", כמשמעה בתקנות הרישיונות). תעודה רפואית ניתנת על סמך בדיקות 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 (דרישות רפואיות).

לפסקה (3) - על מבקש רישיון רחפן להוכיח מעבר קורס הכשרה, ידע מקצועי, ניסיון, ומיומנות מקצועית כנדרש בתקנות אלה. דרישות ההכשרה, הידע המקצועי, הניסיון, והמיומנות המקצועית מפורטות בתקנות 5, 6, 8 ו-9 לתקנות המוצעות.

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, סוגי הגדרים ברישיון):

רישיונות רבים בעולם התעופה מורכבים מרישיון, המהווה את המסגרת הכללית לפעילות המרושיינת וכן מהגדרים: הרשאות ספציפיות לסוגי כלי הטיס או הציוד שלגביו מורשה בעל הרישיון להפעיל את זכויותיו. מוצע לעשות שימוש בתפיסה זו גם בעולם כלי הרחיפה. בתקנה 4 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)- סוגי ההגדרים שרשאית רשות הרישוי לציין ברישיון רחפן הינם שניים, כלהלן:

לתקנת משנה (1) - הגדרים שיגדירו את סוג ההפעלה שמותר לבעל רישיון הרחפן לבצע. לעניין זה יכולים להיות 2 סוגי הגדרי הפעלה בלבד: הפעלה מסחרית, או הדרכה. הסדר זה עולה בקנה אחד עם הוראת סעיף 87 לחוק הטיס. לפי התקנות המוצעות לא נדרש רישיון לצורך הפעלת כלי רחיפה בהפעלה כללית.

לתקנת משנה (2)- הגדרים לעניין סוג כלי הרחיפה שמותר לבעל רישיון הרחפן להפעיל. לעניין זה, יכולים להיות 5 סוגי כלים המנויים בפסקאות (1) עד (5) להגדרת המונח "כלי רחיפה" בסעיף 1 לחוק הטיס, כלהלן: גילשון אוויר, גילשון אוויר עם מנוע עזר, מצנח רחף, מצנח רחף עם מנוע עזר ומצנח ממונע.

לתקנת משנה (ג) – מוצע כי המבקש רישיון רחפן, אשר נמצא כשיר לקבלת הגדר הדרכה, יהיה זכאי, אוטומטית, גם להגדר מסחרי, שכן התנאים המפורטים בדרישות הכשירות (תקנות 5-10) בתקנות המוצעות לשם קבלת רישיון רחפן עם הגדר הדרכה, כוללים בחובם

⁸ ק"ת התשל"א; בעמ' 1284

את כל התנאים הנדרשים לשם קבלת רישיון עם הגדר מסחרי, והגדר הדרכה מוסיף על תנאים אלה מספר תנאים נוספים.

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 ו/או צילום מן האוויר, ועוד). לחלופין - אם ההגדר הנדרש הוא הדרכה, הרי רמת מיומנותו מספקת לביצוע כל הפעולות הנדרשות מרחפן בעל הגדר מסחרי, ובנוסף - הוא נדרש להוכיח כי הוא עומד בכמה תנאים נוספים, בהתאם לפירוט בדרישות הכשירות בתקנות מוצעות אלה, על מנת לשמש מדריך.

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 נדרש להיות מותאם 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 ההגדרים הקיימים (הן לפי סוג ההפעלה, הן לפי סוג כלי הרחיפה). 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 (מדריך) וכן בעל הגדר מתאים ברישיונו ביחס 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 ורחבות יותר מהדרישות לגבי מי 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:

לפסקת משנה (א) - **בקיאות בדיני הטיס הרלבנטיים** - 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, המפורטים בסימנים א' ו- ב' לפרק ד'. 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); ההוראות הרלבנטיות בתקנות האגרות; וכל אלה- לאחר מיצוי הליכי החקיקה ופרסום ברשומות של תקנות מוצעות אלה ושל התיקונים הנלווים בתקנות ההפעלה והאגרות; וכן הפרסומים הרלבנטיים למפעילים של כלי רחיפה המתפרסמים במסגרת שירותי המידע התעופתי, לרבות הפמ"ת ונוטאמים.

לפסקת משנה (ב)- הכרת הוראות התעבורה האווירית הרלבנטיים - קיימת חשיבות רבה ל"חיים בצוותא" במרחב האווירי האזרחי של כלי רחיפה וכלי טיס, זה לצד זה. 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 בוריו, 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 הוסמכו לספק מידע תעופתי, לתת הוראות תעבורה אווירית ולפרסם מידע תעופתי); כמו כן, עליו להכיר את שירותי המידע התעופתי ובפרט את הוראות הפמ"ת והנוטאמים הרלבנטיים למפעילים של כלי רחיפה, לרבות פרקי מלל, דפיות ומפות הרלבנטיות להפעלת כלי רחיפה וכן לדעת כיצד לחפש ולזהות שינויים ועדכונים בהוראות התעבורה האווירית הרלבנטיים להפעלת כלי רחיפה.

לפסקת משנה (ג)- ידיעות טכניות - 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 או בעל מנוע עזר, כמובן). הנושאים הללו חשובים, שכן על הרחפן להכיר את הכלי בו הוא מרחף בצורה יסודית, על כל היבטיו הטכניים והתפעוליים. הכרות כזו תסייע לו להפעיל את הכלי בצורה מקצועית ונכונה וכן להתגבר על תקלות בעת הצורך. הכרות טכנית כללית עם כל כלי הרחיפה, על סוגיהם השונים, לרבות אלה שאינם 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.

לפסקת 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.

לפסקת 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.

לפסקת משנה (ו) - נהלי בטיחות והליכי חירום - מצבי חירום יכולים לכלול: רחיפה במזג אויר גרוע, תקלה טכנית בכלי הרחיפה, מצבים בהם כלי הרחיפה נקלע בשוגג לאזור מסוכן, מצבים בהם המפעיל, החניך או הנוסע חשים ברע, וכיוצא בזאת 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 וחיי, הן שלו והן של נוסע או חניך.

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

לפסקת 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" כוללים את העקרונות הישימים להדרכה, להפעלה ולאחזקה של כלי הרחיפה, ומטרתם להביא לקיום ממשק בטוח בין האדם לבין יתר רכיבי המערכת, תוך התחשבות הולמת בביצועי אנוש. מונח זה שאול מסטנדרט מספר 2.8.1.1 לנספח 1 לאמנת שיקגו בנושא תעופה בינלאומית, ומיושם בתהליך הרישוי של עובדי טיס, לעניין הידע המקצועי הנדרש.. זהו חלק מהידע המקצועי שיידרש המבקש רישיון מרשות הרישוי כמדריך על כלי רחיפה להוכיח כי הוא בקיא בו, טרם מתן הרישיון. הוא כולל 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 בזה.

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

מוצע לקבוע בתקנה 7 המוצעת תנאים, סדרים ומועדים לביצוע מבחן עיוני, אשר נדרשים לשם הוכחת הידע המקצועי המפורט בתקנה 6 המוצעת לעיל. 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, באתר האינטרנט של רת"א, כפי שהוגדר בתקנה 1 לתקנות מוצעות אלה. 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, באתר האינטרנט של רת"א, 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 הרשות 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" (רחיפה עצמאית) 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. כך ניתן להבטיח 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 (שישים) 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 "נוסע משלם" או להדריך חניך 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 בהפעלת כלי רחיפה. "פרסום" לעניין זה – משמעו כסעיף 2(א) לחוק איסור לשון הרע, התשכ"ה-1965⁹ הקובע כך: "פרסום, לעניין לשון הרע- בין בעל פה ובין בכתב או בדפוס, לרבות ציור, דמות, תנועה, צליל וכל אמצעי אחר".

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, ידע שהוכח בו עלול "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):

⁹ ס"ח התשכ"ה, בעמ' 240

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 קטנים יחסית 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 שזה מספר שעות הרחיפה המזערי שיש בצדו 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 שהינה חלק מדרישות הכשירות לשם קבלת רישיון רחפן, תהיה באמצעות הגשת "יומן רחיפות אישי" שבו יהיה ציון של ביצוע הרחיפה, לרבות: תאריך ושעות ביצוע הרחיפה, וכן מקום הרחיפה (מקום המראה ונחיתה). 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, בדומה להוראת תקנה 39 לתקנות הרישיונות.

לתקנה 9 המוצעת (מיומנות מקצועית):

בתקנה זו מוצע לפרט את הנושאים בהם נדרשת הוכחת מיומנותו המקצועית של מבקש רישיון רחפן. כמוסבר בתקנה 10, הוכחת מיומנות זו תבוצע על ידי מבחן מעשי שיידרש לבצע מבקש הרישיון, בפני בוחן מטעם רשות הרישוי. להלן רשימת הנושאים כאמור -

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 (להלן - נת"א). יחידת הנת"א השולטת על המרחב האווירי בו מרחף הרחפן, נדרשת לעיתים למסור או לקבל מידע לרחפן, 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 נוסע או חניך שעימו.

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, ועוד.

לפסקה (6) - רשות הרישוי מבקשת להתרשם כי הרחפן מפעיל כושר שיפוט שקול, מידתי וסביר, הגיוני ומקצועי, שומר על קור רוח ושליטה במצבי חרום שיאפשרו לו לתפעל כראוי את הכלי ולנקוט בפעולות החלצות מתאימות. 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 להיקלע למצב שלתקלה טכנית בכלי, או למצבי חירום ומצוקה אחרים. בעל רישיון רחפן נדרש להוכיח לרשות הרישוי כי הינו בעל כושר שיפוט סביר ומקצועי, 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, ולהביא את מצב החירום לכדי סיום מהיר ובטוח, אם באמצעות נחיתת חירום ואם באמצעים אחרים.

לפסקה (7) - נתיב מתוכנן מראש - במצנח ממונע, בגילשון - אוויר עם מנוע עזר, או במצנח-רחף עם מנוע-עזר, קרי: ממונעים או בעלי מנוע - עזר, (להבדיל מגילשון - אוויר ומצנח-רחף ללא מנוע עזר), ניתן לשלוט על כלי הרחיפה כך שירחף מנקודה אחת לנקודה אחרת, כאשר שתי הנקודות (הן של ההמראה והן של הנחיתה) והנתיב כולו נקבעו מראש. רשות הרישוי מבקשת להתרשם כי המרחף ידע בכלים אלו לתכנן נתיב נכון מראש, בהתחשב במגבלות אזורים, מזג אוויר, טופוגרפיה וכיו"ב; בכלים לא ממונעים ניתן לווסת ולשלוט באזורי הרחיפה ובעיקר לשלוט ולהימנע מכניסה לאזורים אסורים או מסוכנים. רשות הרישוי מקבשת להתרשם כי מבקש הרישיון מצויד בכלים המאפשרים לו לעשות כך בצורה בטוחה.

לפסקה (8) - מוצע כי המבקש רישיון רחפן עם הגדר הדרכה יוכיח, בנוסף לדרישות המוטלות על מבקש רישיון רחפן עם הגדר מסחרי, יכולת הדרכה ראויה, קרי: להוכיח את מיומנותו באשר לאופן ההדרכה שלו את חניכיו; להפגין כי הוא מסוגל לבצע הדרכה ברמה מקצועית טובה; להוכיח כי הוא מבין את תהליכי הלמידה ומבצע שימוש נכון ומידתי בעזרי הוראה; להוכיח כי הוא מסוגל להנחיל לחניכיו את עקרונות הרחיפה הן ברמת התיאוריה והן ברמת המעשה; להוכיח כי הוא יודע לוודא שהחניכים הפנימו את העקרונות הנלמדים וכן להיות מסוגל להנחיל לחניכים תרבות של תחקור עצמי ולימוד לקחים משגיאות וטעויות.

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

מוצע להסדיר בתקנה זו את התנאים, הסדרים והמועדים 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, להבנתנו, נכון יותר 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. יחד עם זאת, לעניין הפגנת מיומנות בהפעלת כלי רחיפה במצבי חירום, כנדרש בהתאם לתקנה 19(1) לתקנות אלה, מוצע לאפשר למבקש הרישיון לעבור קורס מצבי חירום גם בחוץ לארץ, בכפוף לאישורה של רשות הרישוי לקורס כאמור, אשר יימצא ראוי מבחינת תכניו היקפו והמדריכים המעבירים אותו; זאת שכן גורמי המקצוע ברת"א מודעים למגבלה הקיימת במדינת ישראל להעברת קורס כזה, בשל הקושי והמורכבות של ביצוע קורס מצבי חירום במדינת ישראל.

קורס מצבי חירום למצנחי רחף כרוך בד"כ בהמראה, תחילת ביצוע תרגילי החירום בגובה רב (כ- 1500 מטרים), מעל מים (ים, ימה, או אגם). ביצוע תרגול מעל מים מאפשר, במקרה של שיבוש המהלכים, פתיחת מצנח חירום, או "התרסקות מבוקרת" לתוך המים, באופן הממזער את הנזק למפעיל ובעיקר - לסביבתו, קרי: ללא נחיתה על משטח קשה, התקהלות בני אדם, בניינים בשטח עירוני, חוטי חשמל ותשתיות אחרות, ובכך מובטח שהמפעיל ינחת לתוך המים בבטחה. לעיתים, במצנחי הרחף, מהלך הקורס מבוצע תרגול של פתיחת מצנח החרום ונחיתה אל המים. עוד יוער, כי במים בדרך כלל ממתינה סירה שמטרתה איסוף המפעיל מהמים לאחר נחיתה מסוג זה. על הסירה גם שוהה המדריך.

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 לעיל, בהתאמה. זאת שכן המבחן המעשי הוא השלב האחרון והמסכם של תהליך הרישוי האישי, ובו באה לידי ביטוי רמתו המקצועית המעשית של מבקש הרישיון וכן יכולתו ליישם את התאוריה והניסיון לכדי רמת מיומנות גבוהה בהפעלת כלי הרחיפה. לאחר מעבר בהצלחה של המבחן המעשי מבקש הרישיון זכאי לקבל את הרישיון.

לתקנת משנה (ד) - מוצע לקבוע מגבלה לפיה אדם שנכשל במבחן מעשי לא יוכל לגשת למבחן מעשי נוסף אלא בתום 30 ימים מהמועד בו נכשל. 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)- לשם הסר ספק, 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 יושטו 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 הנבחן נכשל, 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 במקרה של כישלון 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 רישיון רחפן להוכיח לרשות הרישוי, כי יש בידו תעודה רפואית תקפה ומתאימה "מסוג 2", כמשמעה בתקנות הרישיונות, כפי שיפורט להלן. כמו כן מוצע להחיל על רחפן (הן מבקש רישיון והן בעל רישיון) חלק מן ההוראות הקבועות כיום בתקנות הרישיונות, הרלבנטיות לתעודה רפואית של עובדי טיס, בשינויים המחויבים, כפי שיפורט להלן:

לתקנת משנה (א)- מבקש רישיון רחפן ימציא לרשות הרישוי תעודה רפואית תקפה, כמסמך נלווה לבקשת הרישיון, 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, הן אלה הרלבנטיות ל-"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, שלא יאפשרו 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 בעל רישיון רחפן תעודה רפואית מתאימה ותקפה, הינו אחד משלושה:

"רופא הרשות", קרי: עובד רת"א, שהינו גם רופא בהכשרתו, בעל התמחות ברפואה תעופתית ונושא משרה ממשלתית ורשמית, כעובד מדינה, של "רופא רשות התעופה האזרחית". כאמור, לבד מרישיונו ברפואה כללית הוא מתמחה ברפואה תעופתית ובקיא 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 לבעל 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 לבעל רישיון רחפן תעודה רפואית לאחר בדיקה תקופתית או בדיקת ביקורת.

"**וועדה רפואית**" מוגדרת בתקנה 60 לתקנות הרישיונות כוועדה המורכבת מ-3 רופאים מענפי רפואה שונים, שאישר המנהל, ואחד מהם לפחות הוא רופא מורשה בכיר (דרישות הכשירות לגבי 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 לגילשון- 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 בעל רישיון רחפן, יחולו הוראות התקנות הבאות בתקנות הרישיונות: 60, 60א, 61(א), 61(ג), 62, 63, 64(א)-(ג), 65(א)(1), 65(ג), 66(א)(2), 66(ב)(1) עד 66(ב)(4), 66(ג), 67, 68(א) 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-2005,¹⁰ ופועלת מכוח דין.

¹⁰ ס"ח התשס"ה, עמ' 130

לפסקה (2)- במקום "רופא מורשה" יש לקרוא "רופא מוסמך". 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-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 המסמיך לבין תקנות מוצעות אלה, נכון וראוי יותר לבצע שימוש במונחים המצויים בחוק הטיס ולא בתקנות הרישיונות, במידת האפשר.

לפסקה (3)- קובעת אי החלת ההוראות בדבר "רופא מורשה בכיר", שהינו מבחינת דרישות הכשירות זהה לרופא מורשה (ומוסמך) אך צבר ניסיון וותק רב יותר בבדיקות של מבקשי רישיון או בעלי 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 בעלי רישיונות רחפן ביחס לדרישות הכלליות בהקשר זה בתקנות הרישיונות.

שינויים מחויבים נוספים:

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

תקנה 60 לתקנות הרישיונות - היא תקנת ההגדרות של הפרק השמיני לחלק א' 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"; וכיוצא במונחים שונים שנצרכים לפרק השמיני לחלק א' לתקנות הרישיונות ובחלקם גם לתקנה 11 המוצעת כאן, בשינויים המחויבים. כאשר יבוצע שימוש דה - 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 עובד טיס, רק אם מבקש הרישיון נבדק בבדיקה ראשונית. במקרה של רחפן- רופא הרשות או ועדה רפואית תהא רשאית ליתן תעודה רפואית ראשונית. בבדיקה זו יודא 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 לתקנות הרישיונות- 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 בעלי 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 וועדה רפואית- סמכויותיה כאמור מקבילות לשל רופא הרשות, לאור הוראת תקנה 65(ג) אשר גם היא חלה על רחפנים.

תקנה 63 לתקנות הרישיונות - 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 בעלי רישיון 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 לבעל רישיון 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 הגדרי הפעלה לפי תקנות מוצעות אלה: מסחרי ומדריך, וחמישה הגדרי סוג כלי רחיפה), כאשר ביחס לכולם הדרישה הרפואית הינה לתעודה מסוג 2, ללא אבחנה.

תקנה 64 לתקנות הרישיונות - 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.

תקנה 65 לתקנות הרישיונות - 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 בעל 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.

תקנה 66 לתקנות הרישיונות- 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 ובעלי 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 לכולינסטריוזיה 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 מידית 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".

תקנה 67 לתקנות הרישיונות - 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 לפגיעת התעודה הרפואית כאמור.

תקנה 68 לתקנות הרישיונות - תקנת משנה (א) קובעת כי במקרים בהם המבקש רישיון אינו עונה על הדרישות הרפואיות במלואן, כמפורט בתוספת ה-1 לתקנות הרישיונות (לגבי בעלי רישיון רחפן – דרישות לצורך קבלת תעודה רפואית מסוג 2 כאמור, קרי: הפרקים ה-5, 6, וה-7 לתוספת ה-1 לתקנות הרישיונות), רשאי רופא המנהל (לגבי רחפן – יש לקרוא זאת "רופא הרשות") ליתן למבקש תעודה רפואית, ורשאי 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)).

תקנה 69 לתקנות הרישיונות - תקנה זו עוסקת בסמכויות של רופא המנהל, שיש לקרוא אותו לצורך תקנות מוצעות אלה "רופא הרשות".

לתקנת משנה (א) - יש לקרוא תקנה זו בהיבט של בעלי רישיון רחפן, כך: רופא הרשות רשאי לערוך את כל הבדיקות הרפואיות הנדרשות ממבקש רישיון רחפן ובעל 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 בעלי רישיון רחפן, 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 רחפן הרואה עצמו נפגע מהחלטה של רופא הרשות או רופא מוסמך, רשאי לערור על החלטה, 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 בעל רישיון רחפן לרופא תעופתי מוסמך, והלה סירב ליתן לו תעודה רפואית מחודשת – רשאי לפנות לרופא הרשות ולבקש להשיג על החלטה 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 כי 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 בעל רישיון רחפן, בהיבט של כושרו הרפואי והבריאותי, רשאי בעל הרישיון 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 ממשרד 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 ששםם 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 במותב 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.

מוצע כי כל הוראות אלה יחולו ללא יוצא מן הכלל על מבקש רישיון או בעל רישיון 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):

מוצע להסדיר בתקנה זו את ההשלמות הנדרשות, ממי שמבקש תוספת הגדר ברישיונו, בין לעניין סוג ההפעלה (קרי: אדם בעל רישיון רחפן עם הגדר מסחרי המבקש גם תוספת הגדר הדרכה), ובין לעניין סוג כלי הרחיפה (כאמור ישנם 5 סוגים שונים של כלי רחיפה המנויים בהגדרת המונח בחוק ובתקנות אלה, וביחס לכל אחד מהם על מבקש רישיון רחפן להוכיח לרשות הרישוי את עמידתו בתנאי הכשירות לגבי סוג הכלי הספציפי שמבקש לציין ברישיונו).

לתקנת משנה (א) - תוספת הגדר סוג הפעלה: לנוכח הוראת תקנה 4(ג), הקובעת שבעל רישיון רחפן עם הגדר הדרכה הינו בעל זכויות כבעל רישיון רחפן עם הגדר מסחרי, שכן דרישות הכשירות לרחפן עם הגדר הדרכה כוללות בחובן את דרישות הכשירות להגדר מסחרי, ומוסיפות עליהן. משכך, הנושא בתקנה זו רלבנטי רק לבעל רישיון רחפן עם הגדר מסחרי, המבקש תוספת הגדר להדרכה. הוא 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(8) לתקנות המוצעות, 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) - תוספת הגדר סוג כלי רחיפה: בעל רישיון רחפן שכלי רחיפה מסוג מסוים נקוב ברישיונו, המבקש תוספת הגדר ברישיון לכלי רחיפה מסוג אחר, יידרש להשלמות, בהתאם להחלטתה של רשות הרישוי. כללית, יידרש לתוספת בחינה עיונית או

מעשית על הכלי המבוקש, ידרשו ממנו שעות ניסיון בהיקף זהה לתקנה הדנה בניסיון המזערי הדרוש (250 שעות), על הכלי הנוסף המבוקש, 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, והמבחנים שעבר מבקש הרישיון בעבר, וכן בהתאם להגדר סוג כלי הרחיפה שמבוקש להוסיפו לעומת הגדר סוגי כלי הרחיפה הקיימים ברישיונו.

לתקנה 13 המוצעת (זכויות בעל רישיון רחפן):

מוצע להסדיר בתקנה זו את זכויותיו של בעל רישיון רחפן, לאחר שקיבל את רישיונו מרשות הרישוי.

לתקנת משנה (א) - זכויות בעל רישיון רחפן עם הגדר מסחרי - מוצע לקבוע כי בעל רישיון רחפן עם הגדר מסחרי יהיה רשאי לבצע בכלי הרחיפה המצוין ברישיונו רחיפה בתמורה (לרבות: הטסת נוסעים, פרסום מן האוויר, צילום מן האוויר, ועוד פעולות נוספות). 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 כיום, ועולה בקנה אחד גם עם הוראות חוק הכשרות המשפטית והאפוטרופסות, התשכ"ב-1962¹¹, על פיה מקום שהנוסע הנלווה הינו קטין, אין לבצע הרחיפה אלא באישור בכתב ומראש מהוריו או מן האפוטרופוס של הקטין, לעצם הרחיפה.

לתקנת משנה (ב) - זכויות בעל רישיון רחפן עם הגדר מדריך - מוצע לקבוע כי בעל רישיון רחפן עם הגדר הדרכה רשאי להדריך אדם אחר להפעלת כלי הרחיפה הנקוב ברישיונו. 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.

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, ואינה ישראל, רשאית רשות הרישוי לפטור אותו מדרישות הכשירות שלפי התקנות המוצעות, כולן או חלקן, והן: הכשרה, הוכחת ידע מקצועי, ניסיון והוכחת מיומנות מקצועית, אם הוכיח כי הוא בעל יכולת שוות ערך לדרישות הכשירות הנקובות בתקנות מוצעות אלה.

¹¹ ס"ח התשכ"ב, בעמ' 120

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.

לתקנה 15 המוצעת (שמירת כשירות):

לתקנת משנה (א) - שמירת כשירות של בעל רישיון רחפן עם הגדר הדרכה:

מוצע לקבוע כי הגדר הדרכה יפקע מאליו אם בעל הרישיון לא ביצע הדרכה מלאה ושלמה (קרי- עד תום, עד שהחניך מסוגל לפעול בהפעלה כללית בכוחות עצמו, ללא ליווי המדריך, בצורה מקצועית ובטוחה), של 5 חניכים לפחות, עד להשלמת הדרכתם, במהלך תקופה של שנה (12 חודשים). לדעת גורמי המקצוע ברת"א אי שמירה על רצף בהדרכה להפעלת כלי רחיפה פוגעת במיומנות ההדרכה. להערכתם, 5 הדרכות מלאות בשנה – השקולות לכ- 60 – 70 שעות הדרכה הינן תנאי מזערי לשמירת הכשירות בהגדר הדרכה.

נעיר, לעניין זה כי הוראת תקנה 142 לתקנות הרישיונות הדנה בחידוש רישיון של מדריך טיס דורשת מבחן מעשי מדי 24 חודשים, אך מאפשרת חידוש הרישיון כאמור גם בלא מבחן מעשי, אם רמת ההדרכה מספקת להנחת דעתה של רשות הרישוי; דה - פקטו, מקום שמתאפשר החריג, נוהגת רשות הרישוי בהקשר זה לדרוש ממדריך טיס את פירוט ההדרכות שהעביר ובודקת את אחוזי ההצלחה של חניכיו.

תקנה זו, המאפשרת שמירת כשירות רישיון מדריך רחיפה באמצעות שמירת רצף הדרכות במספר מזערי ולא באמצעות מבחן מעשי, מקלה על פני דרישת חידוש הרישיון של מדריך טיס ויש בצידה גם הוזלת עלות הרישיון (שכן חידוש רישיון הטיס הכרוך במבחן מעשי מדי שנתיים, יש בצדו אגרה לתשלום).

אם לא כך- יפקע תוקפו של ההגדר לאלתר, ועל בעל הרישיון יהיה לבצע את הוראות רשות הרישוי לעניין השלמות חלק מדרישות הכשירות, באופן יחסי, על מנת שרישיונו יוחזר לתוקפו. שיקול הדעת של רשות הרישוי לעניין זה מוכרח להיות מנוסח בצורה רחבה, לאור העובדה כי השונות בשטח לעניין דרישות הכשירות היחסיות שידרש מי שפקע רישיונו להשלים – תהיה רבה מאוד, ויש קושי לקבוע לעניין זה מסמרות; שיקולים של פרק הזמן שחלף מן ההדרכות, פרק הזמן שחלף מקבלת הרישיון, רישיונות רחיפה אחרים, ניסיון רחיפה בסוגים השונים, וכיו"ב, הם שיקולים רלבנטיים בהקשר זה.

לתקנת משנה (ב) - שמירת כשירות של בעל רישיון רחפן, עם הגדר סוג הכלי:

מוצע כי הגדר סוג כלי הרחיפה יפקע גם הוא מאליו אם בעל רישיון רחפן לא הפעיל כלי רחיפה מאותו סוג 10 שעות לפחות, במהלך 12 חודשים. כך, אם לבעל רישיון רחפן מספר הגדרים של סוג כלי הרחיפה, אין מניעה כי תישמר כשירותו ביחס לחלק מן ההגדרים ברישיונו (חלק מסוגי כלי הרחיפה הנקובים ברישיונו, עליהם ביצע 10 שעות רחיפה לפחות ב- 12 חודשים) וחלק (סוגי כלי רחיפה הנקובים ברישיונו אשר לגביהם לא ריחף 10 שעות לפחות ב- 12 חודשים) - יפקעו. יוער, כי הוראה דומה קיימת בתקנה 125, פיסקה (4), לתקנות

הרישיונות, על פיה שמירת זכויות של טייס מסחרי ברישיונו מצריכה גם כן 10 שעות טיסה לפחות במהלך 12 חודשים, על כל אחד מההגדרים הנקובים ברישיונו של טייס מסחרי, וכן על כל אחד מהטיפוסים של הכלים המצוינים ברישיונו של טייס מסחרי.

ממילא מובן שההגדר המסחרי ברישיון הרחפן בהתאם לסוג כלי רחיפה מסוים יפקע מאליו, מקום שההגדר לפי סוג כלי הרחיפה הרלבנטי - פקע, שכן הא בהא תליא.

לתקנת משנה (ג) - איסור שימוש ברישיון רחפן ללא תעודה רפואית בתוקף:

מוצע כי רחפן לא יבצע שימוש ברישיונו אלא- אם- כן בידיו תעודה רפואית בתוקף. תקנה זו מקבילה להוראת תקנה 19(ב)(1) בתקנות הרישיונות, לגבי עובדי הטיס. התקנה קובעת שעובד טיס רשאי לבצע שימוש בזכויות שברישייון עובד הטיס שלו רק בהתקיימם של מספר תנאים, כאשר אחד מהם הוא החזקה בתעודה רפואית תקפה מתאימה. עם פקיעתה של התעודה הרפואית - פוקעות מאלהן הזכויות ברישיון.

לתקנת משנה (ד) – חידוש הגדר שפקע:

מוצע לקבוע כי לצורך חידוש הגדר שפקע, יהיה על הרחפן לקיים את דרישותיה של רשות הרישוי לעניין דרישות הכשירות הנדרשות (לרבות: הכשרה, ידע, מיומנות וניסיון) על מנת להשיב את ההגדר לתוקפו. הרציונל בבסיסה של התקנה המוצעת הוא כי יהיה צורך להתאים את דרישות הכשירות לשם חידוש הגדר שפקע לנסיבות הקונקרטיות של כל רחפן. רשות הרישוי תשקול, בין היתר את מספר השנים שריחף טרם פקיעת ההגדר, מספר השעות שריחף בפועל טרם פקיעת ההגדר, הזמן שחלף מן הפקיעה ועד לבקשת החידוש, הפעלת כלי רחיפה או כלי טיס אחרים במהלך התקופה, ושיקולים נוספים.

לתקנה 16 המוצעת (יומן רחיפות אישי):

התקנה דנה בחובתו של בעל רישיון רחפן לנהל יומן רחיפות אישי, בדומה לחובה החלה על טיס לפי תקנה 39 בתקנות הרישיונות לנהל יומן טיסות אישי.

לתקנת משנה (א): בעל רישיון רחפן נדרש לנהל יומן רחיפות אישי, בו עליו לרשום, ביחס לכל רחיפה, את מועדה (תאריך ושעות הרחיפה), מיקומה (מקום ההמראה ומקום הנחיתה) וכן את סוג ההפעלה (מסחרית או במסגרת הדרכה). היה וההפעלה לשם הדרכה- את פרטי החניך. חובה זו מקבילה לחובתו של טייס לנהל יומן טיסות אישי המעוגנת בתקנה 39 לתקנות הרישיונות ונועדה לשם הוכחת דרישת הכשירות הנמשכת של רישיון הרחפן הקבועה בתקנה 15 לתקנות המוצעות. אם לא יבוצע רישום מסודר של הרחיפות – יקשה על בעל רישיון רחפן להוכיח לרשות הרישוי מזמן לזמן כי עומד בדרישות תקנה 15, וכי רישיונו - לא פקע.

לתקנת משנה (ב): התקנה קובעת כי שעות רחיפה לא ייחשבו כניסיון לצורך תקנה 15, שעניינה שמירת כשירות כאמור, אלא אם כן נרשמו ביומן הרחיפות האישי. רישום או תיעוד מסוג אחר – לא יתקבלו. התקנה תומכת בדרישת אחידות בעניין זה, במובן זה שכל בעלי רישיון רחפן יוכיחו את דרישות התקנה בדרך זהה.

לתקנת משנה (ג): בעל רישיון רחפן נדרש להציג את יומן הרחיפות האישי לביקורת של רשות הרישוי או של מפקח רת"א, בכל עת ומקום שיורו לו. התקנה זהה לתקנה 40 בתקנות

הרישיונות ומעגנת את זכותה של רת"א באמצעות אנשי רשות הרישוי או מפקחי אגף פיקוח אווירי, לבצע ביקורות ולוודא קיומם של יומני הרחיפה האישיים, ובאמצעותם – את שמירת כשירות הרישיון של בעלי רישיונות רחפן.

לתקנה 17 המוצעת (מידע כוזב, מרמה או מצג שווא):

תקנה זו מקבילה להוראת תקנה 14 לתקנות הרישיונות, ועניינה בכך שרשות הרישוי תהיה רשאית לסרב לבקשה של אדם, המבקש רישיון רחפן, בכל סוגי ההגדרים מבחינת ההפעלה או סוגי הכלים, אם מצאה כי האדם מסר מידע כוזב, או טען טענה שיש בה משום מרמה או מצג שווא. מידע כולל הצהרה או רישום, בכתב או בעל פה, ולעניין זה כל דבר שיגרום לרשות הרישוי להבין שהמידע שברשותה ביחס לניסיונו הצבור של מבקש הרישיון או אחת מדרישות הכשירות האחרות, שיש להוכיח באמצעות תיעוד או הצהרה, שגוי במזיד - ייתן לה את הזכות לסרב לבקשת הרישיון. יוער, שהוראת סעיף 87(ג) לחוק הטיס מפנה להוראת סעיף 38 לחוק הטיס, לעניין רישיון רחפן, במובן זה שכל ההוראות בסעיף 38 לחוק אודות התליה, ביטול, התניה, או סירוב לחידוש רישיון קיים – מעוגנות בסעיף 38 לחוק הטיס. אך הסירוב הראשוני לבקשה, טרם היות האדם בעל רישיון רחפן, נדרש להיות מעוגן בתקנה נפרדת, בקובץ המוצע, על מנת לעגן בחקיקת משנה לרשות הרישוי את הסמכות לסרב לבקשה למתן רישיון רחפן מלכתחילה ולא רק בדיעבד.

לפרק ג' (תקנות 18-21): אזורים מותרים להפעלת כלי רחיפה:

כללי

ההוראה המסמיכה לעניין אסדרת סוגיית האזורים המותרים לרחיפה, המוצעת בפרק ג' 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 (כמו מצנח ממונע), כלי שמאפייני הפעלתו דומים יותר להפעלת אווירון זעיר משקל (אז"מ), קרי: איטי ומסוגל לשמור על נתיב ועל גובה, לעומת כלי הרחיפה הבלתי ממונעים (גילשון אוויר ומצנח רחף), שתנועתם מבוססת על דאייה על גבי זרמי אוויר חמים (תרמיקות). כמו כן, אף על פי שמפעילים של כלי רחיפה לא ממונעים כאמור יכולים להחליט לסיים רחיפה ובכך לא לחרוג ממרחב אוויר שהוקצה לשימושם, הם אינם מסוגלים לכוון את הכלי באופן מדויק לנתיב ולגובה מסוימים.

ההסדר המוצע בפרק זה מבוסס על אבחנה זו:

בתקנה 18 מוצע לקבוע את מרחבי האוויר המותרים להפעלתם של כלי רחיפה שהפעלתם אינה תלויה במנוע באופן מוחלט (מצנח רחף וגילשון אוויר, עם ובלתי מנוע עזר), בהתאם לעיקרון "המפה ההפוכה".

בתקנה 19 מוצע לקבוע הסדר לעניין מרחבי האוויר המותרים להפעלתם של מצנחים ממונעים, אשר הפעלתם תלויה במנוע באופן מוחלט, בהתאם לעיקרון "האזורים הייעודיים".

בתקנה 20 מוצע לקבוע הסדר לעניין הפעלת כלי רחיפה מכל הסוגים במרחב אווירי המתוחם סביב מנחת.

בתקנה 21 מוצע לקבוע הסדר לעניין הגובה המותר לרחיפה על ידי כלי הרחיפה מהסוגים השונים.

לתקנה 18 המוצעת (אזורים מותרים לרחיפה לגילשון - אוויר ולמצנח רחף, עם וללא מנוע עזר):

לתקנת משנה (א) - 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.

ההוראה בהקשר זה מתבססת על "עיקרון המפה ההפוכה". לפי עיקרון זה 4 סוגי כלים אלו יורשו לרחף בכל המרחב האווירי האזרחי של המדינה, למעט במקומות שנאסרו עליהם במפורש במסגרת הוראת התקנה, וגם לאיסור – קיימים חריגים, בנסיבות מסוימות, אשר הוגדרו בתקנה.

נעיר, כי על פי המצב המשפטי הקיים כיום, תקנה 164 לתקנות ההפעלה חלה בעניין זה. תקנה 164 כאמור אוסרת על טיסת מצנח ממונע וגילשון אוויר "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 מצנח ממונע וגילשון אוויר בלבד, והיא אינה חלה על מצנח רחף (עם או בלי מנוע עזר) או על גילשון אוויר עם מנוע עזר. שנית, היא אינה משקפת את המצב דה פקטו השורר ביחס לאזורים המותרים לרחיפה בארץ. בשירותי המידע התעופתי קיימות מגבלות רבות יותר על כלי רחיפה מאשר איסור לרחף באזורים אסורים, מסוכנים ומוגבלים, ועיקרן – מרחבי אוויר מבוקרים (בהם ניתנים שירותי בקרת תעבורה אווירית על ידי יחידות נת"א), המיועדים להפעלת כלי טיס בלבד. מגבלות אלה הן הכרחיות שכן בשל מאפייני התעבורה השונים מיסודם ובמהותם בין כלי רחיפה לכלי טיס, הפעלת כלי רחיפה באזור המיועד רק לכלי טיס טעונה הסדר מיוחד מול יחידת הנת"א, שיאפשר את "החיים בצוותא" בתנאים ותוך ידיעה והודעה מראש.

מוצע לפרט בתקנת משנה (א) את התשתיות האוויריות אשר בהן אסור להפעיל כלי רחיפה אלה, ועיקרן: אזור אסור, מוגבל או מסוכן, וכן מרחבי אוויר מבוקרים - כלומר שניתנים בהם שירותי **בקרת תעבורה אווירית (ATC)** ונועדו לשימושם של כלי טיס, בפרט בקרבתם 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.

איסור כללי לבצע הפעלה של כלי רחיפה באזורים אלה יצור הפרדה בין מרחבי אוויר המיועדים להפעלת כלי טיס לבין מרחבי אוויר שבהם תותר הפעלת כלי רחיפה – הפרדה זאת נדרשת לשם הגנה על ציבור המשתמשים במרחב האווירי בצורה המיטבית.

לתקנת משנה (ב) – מוצע לקבוע בתקנת משנה זו את **החריגים לעיקרון "המפה ההפוכה"**, כלומר: פירוט הנסיבות בהן מפעילים של כלי רחיפה מ-4 הסוגים שנמנו לעיל, יורשו בכל זאת לבצע רחיפה באזורים שנקבעו כאסורים להפעלתם (מדובר בנסיבות חלופיות זו לזו ולא מצטברות זו על זו):

לפסקה (1) – אם בשירותי המידע התעופתי ישנה הוראה כתובה המאפשרת במפורש שימוש משותף של כלי רחיפה וכלי טיס באותו המרחב – אזי יוכל מפעיל של כלי רחיפה מהסוגים המנויים לעיל, לרחף באותו אזור, על אף שברישה התקנה נאמר שהשימוש באזור זה אסור.

במקרים ייחודיים אלו, בעיקר באזורים המשמשים מרכזי פעילות של כלי רחיפה, הרי ששיקולי התעבורה האווירית בעת תכנון המרחב הכתיבו כי המרחב יהיה מיועד מראש לשימוש 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, לשימוש משותף של כלי טיס וכלי רחיפה באזור מסוים, מבין אלה המנויים ברישה התקנה כאסורים להפעלה של כלי רחיפה (הכוונה לסוג כלי רחיפה מבין 4 הסוגים המנויים לעיל). פסקה זו משמשת למקרים חד - פעמיים. כך למשל, כאשר מתקיים אירוע תעופתי, תצוגה, טיול, וכיוצא בזאת - בהם מתבקש להפעיל כלי רחיפה במרחב אווירי שאינו משמש, דרך קבע, להפעלת כלי טיס וכלי רחיפה גם יחד. במקרים כאלה, על מפעיל כלי הרחיפה לפנות למנהל רת"א או לבעל תפקיד ברת"א אשר המנהל אצל לו את סמכותו לעניין זה, על מנת לקבל אישור לרחיפה באזור כאמור.

לפסקה (3) - חריג נוסף הוא כאשר ניתן אישור מראש מיחידת הנת"א המספקת את שירותי התעבורה האווירית באותו מרחב אווירי, להפעלת כלי רחיפה במרחב אווירי שבדרך כלל אינו מיועד לשימוש. יובהר: יחידת נת"א שולטת במרחב אווירי מסוים והיא מכירה את נפח התעבורה האווירית בו בימים או בשעות נתונים; על כן, היא יכולה לנתב אד-הוק את התעבורה ולאפשר "קיום בצוותא" של כלי רחיפה וכלי טיס, תוך קביעת הפרדות תעבורה קונקרטיים המתאימות לרחיפה המבוקשת (בגובה, במרחב ובזמן);

לפסקה (4) - חריג נוסף הוא במקרה שבו מפעיל מינחת אישר את הרחיפה מראש במרחב האווירי של המינחת; במקרה כזה יתאפשר שימוש משותף של כלי טיס וכלי רחיפה באזור זה, מבין אלה המנויים ברישה התקנה כאסורים להפעלה של כלי רחיפה (הכוונה לסוג כלי רחיפה מבין 4 הסוגים המנויים לעיל). 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, או לבצע תיאום של 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, ויודא את מזעורם והתיר באופן מיוחד את הרחיפה באותו אזור שהוא אחראי עליו. במסגרת האישור שנתן כאמור תחם הגורם המאשר את ההיתר להפעיל כלי רחיפה באזורים האסורים כאמור במרחב ובזמן ספציפיים, וקבע תנאים לאישור שבהתקייםם ניתן יהיה לבצע את הרחיפה בצד כלי הטיס, בבטחה.

לתקנה 19 המוצעת (אזורים מותרים לרחיפה למצנח ממונע):

לתקנת משנה (א) -

המצנח הממונע שונה מיתר כלי הרחיפה האחרים שהתקנות המוצעות חלות עליהם, הן

באופן התפעול והן באופיו של הכלי. המצנח הממונע הוא כלי גדול וכבד יחסית, מעין מרכב דו מושבי, בעל "כנף רכה" ומנוע גדול, אשר רחיפתו תלויה באופן בלעדי במנוע. לפיכך, המצנח הממונע דומה באופיו מעט יותר לכלי טיס (מטוס זעיר משקל) ופחות לכלי רחיפה (במיוחד לבלתי ממונעים). לגבי המצנח הממונע מבוקש להחיל הוראה המבוססת על **עיקרון האזורים הייעודיים**, קרי: ניתן יהיה להפעילו רק במקומות שיועדו להפעלת כלי רחיפה מסוג מצנח ממונע, בפרסומי המידע התעופתי. הסדר זה דומה לזה הקבוע כבר היום בתקנה 180ט(4) לתקנות ההפעלה, הקובעת כי חל איסור על הפעלת מצנח ממונע "מחוץ לאזורים שנקבעו בפרסומי המידע התעופתי 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" (המקביל ל- "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 מאליה כמו בכלי טיס, מאחר ולמפעיל כלי רחיפה בדרך כלל אין אמצעי קשר).

לפסקה (3) - מפעיל המצנח הממונע נושא עמו מפה, ועליה סימון מסלול הרחיפה המתוכנן. בכך ניתן לוודא כי מפעיל המצנח הממונע 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, וכיו"ב), הרי שנדרש שלא תבוצע במרחק העולה על מרחק גלישה ללא מנוע, מאזור המתאים לנחיתה בטוחה. זאת שכן כלי רחיפה אינו מיועד אין לביצוע נחיתה בתוך מים מטבעו. קל וחומר, 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. מוצע כי הוראה זו לא תחול בהפעלת מצנח ממונע בהפעלה כללית (להבדיל מהפעלה מסחרית או בעת הדרכה). בהפעלה כללית הבחירה באיזה מרחק מהחוף ניתן להפעיל כלי רחיפה היא לשיקול דעתו של מפעיל כלי רחיפה ועל אחריותו האישית, שכן הדבר כרוך בסיכון עצמי רק למפעיל הכללי עצמו.

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: ככל שתנאים אלה מתקיימים במצטבר, הרי

שיש בכך כדי לקיים הפעלה בטוחה של כלי רחיפה, אף על פי שבדרך כלל אזורים אלה אינם מותרים להפעלת 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 20 המוצעת (הפעלת כלי רחיפה באזור מנחת):

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 מנחת או שדה תעופה מוסדר.

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, וכן לרחף מעל אזור שדה המתוחם סביב מנחת, אם בעל המנחת אישר זאת מראש, ואם המנחת מתאים ובטוח להפעלה של כלי רחיפה מהסוג המבקש לפעול באזור של אותו המנחת.

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.

לתקנה 21 המוצעת (הפעלת כלי רחיפה בגובה המותר):

כלי רחיפה נדרש לרחף בגובה המרבי המותר לו, והמתאים להפעלת הכלי באופן בטיחותי, שאינו מהווה סכנה למפעיל כלי הרחיפה בעצמו או לסביבתו, קרי: למשתמשים האחרים במרחב האווירי. מאחר שכלי הרחיפה המנויים בתקנות אלה כוללים 5 סוגים שונים של כלים שונים, וביחס לכל כלי רחיפה – ישנה הרשאה אחרת לגובה אחר, בהתאם לא רק לסוג הכלי אלא גם לנסיבות נוספות: סוג האזור בו הוא מרחף, ומגבלות סביבתיות שונות, הרי שההסדר המפורט לעניין זה יבוצע במסגרת פרסומי שירותי המידע התעופתי הרלבנטיים (פמ"ת או נוטאם), שבסמכותו של המנהל לפרסם לפי סעיף 84 לחוק הטיס, המתפרסמים לציבור באתר האינטרנט של רת"א.

לפרק ד' (תקנות 22-32): כללי הפעלה בטוחה של כלי רחיפה:**כללי:**

בפרק ד' מוצע לקבוע כללי הפעלה בטוחה לכלי הרחיפה מכל 5 הסוגים שתקנות אלה חלות עליהם. מוצע לחלק אותו לשני סימנים: האחד (סימן א') - נועד לחול על כל 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. ההוראות בסימן זה נועדו למזער נזק שעלול להגרם מהפעלת כלי הרחיפה לצדדים שלישיים על הקרקע, וכן למזער השפעות שליליות על התעבורה האווירית ונזקים לכלי טיס אחרים כתוצאה משימוש במרחבי אוויר משותפים. סימן זה אינו כולל הוראות שנועדו לשמור על בטיחותו האישית של מפעיל כלי הרחיפה בהפעלה כללית. עמדת רת"א היא כי הדבר צריך להיות נתון לשיקול דעתו של המפעיל בהפעלה כללית, העושה כן כתחביב, להנאתו האישית, וכי אין מקום שהתקנות יקבעו הסדרים כופים בנושא זה. מפעיל כלי רחיפה בהפעלה כללית אחראי על עצמו ועל בטיחותו וככל שיבקש לאמץ את הכללים המחמירים שנקבעו בסימן ב' באופן וולונטרי (ולא כחובה חוקית) יוכל לעשות כך, כמובן.

השני (סימן ב') - כולל כללים נוספים, מחמירים, החלים רק על בעל רישיון רחפן הפועל באופן מסחרי או בעת הדרכה. כללים אלה נועדו להבטיח את בטיחותו של הנוסע המשלם והחניך.

פרק זה כולל 11 תקנות, המהוות הסדר חלופי להסדרים אלה:

- להוראת תקנה 180 יז הקיימת כיום בתקנות ההפעלה, הקובעת תחולה גורפת על בעל רישיון הפעלה מבצעית למצנחים ממונעים (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 גילשון אוויר ומצנח ממונע, בהתאמה.

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

תקנה 32 המוצעת, לעניין קביעת פרק זמן אחרי שתיית משקה משכר שבו אסור להפעיל כלי רחיפה בהפעלה מסחרית או למטרות הדרכה, מותקנת מכוחו של סעיף 89 לחוק הטיס.

עוד מוצע לקבוע בפרק זה הוראות מכוח סעיף 90 לחוק, שעניינן ציוד המגן ולבוש המגן הנדרש בעת הפעלה של כלי רחיפה (ביחס לבעל רישיון רחפן בלבד, וחלק מן ההוראות יחולו גם על נוסע נלווה או חניך, כאשר החובה המוטלת לוודא קיומן חלה על בעל רישיון הרחפן הפועל באופן מסחרי – ביחס לנוסע, ועל המדריך- ביחס לחניך).

להלן נפרט ביחס לכל תקנה בנפרד :

סימן א' לפרק ד' (תקנות 22 - 26) - כללים להפעלה בטוחה של כלי רחיפה בכל סוגי ההפעלה:

סימן זה יחול על כל 5 סוגי כלי הרחיפה ביחס לכל סוגי ההפעלה: הפעלה למטרה מסחרית, הפעלה כללית ובעת הדרכה.

לתקנה 22 המוצעת (חובת הדרכה ואישור מדריך):

לתקנת משנה (א): לשם בטיחותם של ציבור המפעילים של כלי הרחיפה, בכל סוגי ההפעלה ובכל סוגי הכלים, וגם לשם בטיחותו של הציבור הרחב, המבצע שימוש בכלים אלה במסגרת פעילות מסחרית כנוסע משלם, כחניך וכן מפעילים של כלי טיס המבצעים שימוש במרחב אווירי זהה או סמוך למרחב האווירי בו מפעילים של כלי רחיפה מרחפים, הוחלט על חובת הדרכה, וקבלת אישור בכתב מאדם בעל רישיון רחפן מרת"א, עם הגדר הדרכה (ועם הגדר מתאים ברישיונו מבחינת סוג הכלי, כמובן), לשם הפעלת כלי רחיפה בהפעלה כללית. עם זאת, התקנה אינה מגבילה את שיקול הדעת המקצועי של המדריך, והוא רשאי ליתן לאדם אישור בכתב כאמור, לאחר כל פרק זמן, ובלבד שנוכח בכך שיש לאותו אדם היכולת לרחף באופן עצמאי, בבטחה.

לתקנת משנה (ב): חובה על מי שמפעיל כלי רחיפה בהפעלה כללית, אשר קיבל בהתאם לחובה החוקית המוטלת עליו לפי תקנת משנה (א) אישור בכתב מבעל רישיון רחפן עם הגדר מדריך, להציג את האישור הכתוב כאמור, בפני מפקח רת"א או רשות הרישוי ברת"א, בהתאם לדרישותיהם, במועד ובמקום שיוורו לו על כך. המשמעות הינה שעליו לשמור אישור זה ולשאתו איתו תמיד.

לתקנת משנה (ג): תקנת משנה זו מטילה חובה חוקית על המדריך, המעניק אישורים למפעילים של כלי רחיפה הפועלים בהפעלה כללית, לנהל רישומים מסודרים אודות פרטי כל החניכים שהוא אישר את פעילותם והעניק להם אישורים המתירים להם לפעול באופן עצמאי, בהתאם לאמור בתקנת משנה (א). עליו לשמור את הרישומים למשך 3 שנים לפחות ולהציגם לביקורת רשות הרישוי או מפקחי רת"א בכל מקום ומועד שיוורו לו. תקנה דומה קיימת בהוראת תקנה 144(ב) לתקנות הרישיונות ובתקנה 13 (ג) לתקנות רישוי שירותי התעופה (בתי ספר להוראת טיס), התשל"א-1971.

לתקנה 23 המוצעת (איסור השלכת חפצים וריסוס):

תקנה זו מבוססת על הוראת תקנה 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 על הקרקע, מתחת לכלי הרחיפה. יחד עם זאת המנהל יוכל להתיר חריגים במקרים מיוחדים, למשל: עלוני פרסום. המנהל יידרש לשקול את סוג הכלי, סוג החפץ המושלך, הכשרת המפעיל, המקום, הזמן, וכיו"ב הנסיבות והתנאים בהם בכל זאת תותר פעילות כאמור.

השינוי שנערך הוא שינוי המונח "כלי טיס" ל"כלי רחיפה". התקנה מייטרת גם את תקנה

179 הדנה בגילשון אוויר בלבד, וקובעת איסור השלכת חפץ מגילשון אוויר בעת רחיפה (בהתאם, מוצע לבטל את תקנה 179 לתקנות ההפעלה במסגרת תיקון תקנות ההפעלה המוצע המתפרסם כקובץ נלווה לקובץ זה).

לתקנה 24 המוצעת (איסור רחיפה בקירבה לכלי רחיפה או כלי טיס אחר וכללי זכות קדימה):

לתקנת משנה (א):

תקנת משנה זו מבוססת על ההסדר הקבוע בתקנה 67 לתקנות ההפעלה, הדנה בקרבה בין שני כלי טיס. מוצע לאסור על רחיפה בקרבה לכלי רחיפה או כלי טיס אחר, עד כדי התהוות סכנה של התנגשות או הפרעה זה לזה. הרציונל בבסיס התקנה הינו רציונל של בטיחות הכלים והאנשים המפעילים אותם, והוא הגיוני ודומה בעניין זה להוראה לגבי כלי טיס. יצוין כי "קירבה מסוכנת" בין שני כלי רחיפה 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 איסור ביצוע רחיפה קרובה וסמוכה 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.

לתקנת משנה (ב):

במסגרת תקנת – משנה זו מוצע להסדיר את כללי זכות הקדימה בזמן ביצוע 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. ראה לעניין זה דברי ההסבר לתיקון בתקנה 68 לתקנות ההפעלה, המוצע במקביל בקובץ תקנות נפרד, שעניינו תיקונים נלווים בתקנות ההפעלה, לעניין כלי הרחיפה.

לתקנה 25 המוצעת (רחיפה אווירובטית):

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

לתקנת משנה (א) - התקנה אוסרת על הפעלת כלי רחיפה בצורה אווירובטית מעל אזור מאוכלס, מעל התקהלות בני אדם, או בתוך תחומי אזור פיקוח שדה תעופה, אזור פיקוח טרמינלי ופרוזדור טיסה. להלן נפרט את הרציונלים לאיסורים אלה, החלים כאמור על כל סוגי כלי הרחיפה המנויים בתקנות אלה, בכל סוגי ההפעלה, לרבות בהפעלה כללית:

לפסקה (1) - מוצע לקבוע איסור רחיפה אווירובטית מעל אזור מאוכלס, בשל החשש כי כלי הרחיפה, על מפעילו, ייקלע למצב חירום ויאלץ לנחות נחיתת חרום או יתרסק אל בתים, כבישים או בני אדם, ויסכן או יסב נזק הן לעצמו והן לסביבתו.

לפסקה (2) - מוצע לקבוע איסור רחיפה אווירובטית מעל התקהלות של בני אדם בשטח פתוח. אף במקרה זה קיים חשש כי כלי הרחיפה, על מפעילו, ייקלע למצב חירום ויאלץ

לנחות נחיתת חרום ויאלץ לנחות נחיתת חרום, או יתרסק בקרב האוכלוסייה העומדת בשטח הפתוח. לצורך הגנה על בטיחותם של האנשים העומדים בשטח הפתוח מוצע לאסור רחיפה אווירובטית מעל התקהלות אנשים כאמור.

לפסקה (3) - מוצע לאסור איסור רחיפה אווירובטית בתוך תחומי אזורי פיקוח של שדה תעופה, טרמינלי ופרוזדורי טיסה, בהם מרובה הפעילות של כלי טיס הניגשים לנחיתה; ברחיפה אווירובטית, הכוללת ביצוע תמרונים שאינם שגרתיים, קיים חשש כי כלי הרחיפה, על מפעילו, ייקלע למצב חירום עלולה לגרום להתנגשות עם כלי טיס אחרים וכן כי למפעיל כלי הרחיפה יהיה קשה יותר בזמן ביצוע התרגילים להיות מודע לתמונה אווירית מלאה; לפיכך רחיפה אווירובטית בתוך תחומי אזורי פיקוח של שדה תעופה, טרמינלי ופרוזדורי טיסה, בהם מרובה הפעילות של כלי טיס הניגשים לנחיתה מסוכנת הן למפעיל כלי הרחיפה והן למשתמשים האחרים באזורים אלה.

לתקנת משנה (ב) – המונח "טיסה אווירובטית" מוגדר בתקנה 71(ב) לתקנות ההפעלה כך: "טיסה הכוללת תמרונים המבוצעים מרצונו של הטייס, הקשורים בשינוי פתאומי במצבו של כלי הטיס, וכן מצבי טיסה ותאוצה בלתי רגילים שאינם דרושים לטיסה רגילה". בשינוי המחויב (במקום "כלי טיס" – "כלי רחיפה"), הגדרה זו מתאימה לכלי רחיפה ומוצע לאמצה בתקנת משנה (ב) המוצעת בשינוי זה.

לתקנה 26 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 וכיו"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 למפעיל כלי רחיפה, להבדיל מטייס, בדרך כלל אין מכשיר קשר בכלי).

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 בדרך כלל פועל ללא מכשיר קשר, ואילו כלי טיס פועל עם מכשיר קשר ואין בידו בדרך כלל טלפון סלולארי או אמצעי תקשורת אחרים, שייתכן שיש בידי מפעיל כלי הרחיפה. בנסיבות אלה, חובה זאת אינה ברט - ביצוע תמיד, אך מהטעמים שבגינם בדרך - כלל מתבצעת פעולת היירוט (כאמור טעם בטחוני או בטיחותי) יש להטיל חובה כאמור על מפעיל כלי הרחיפה לכל הפחות לנסות ליצור קשר עם כלי הטיס המיירט. ניסיון יצירת קשר כזה יכול שיהיה דרך יחידת נת"א.

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

סימן ב' לפרק ד' (תקנות 27-32): כללים להפעלה בטוחה של כלי רחיפה בהפעלה מסחרית או במסגרת הדרכה:

לתקנה 27 המוצעת (פעולות לפני רחיפה):

התקנה המוצעת מבוססת על ההסדר הקבוע בתקנה 6 בתקנות ההפעלה, שכותרתה "פעולות לפני טיסה". תקנה 6 האמורה 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 גדולה על רחיפה בכלי רחיפה, ומזג אוויר סוער יכול להכניס מרחף למצב חרום. לפיכך, חשוב שמפעיל כלי הרחיפה יתעדכן מבעוד מועד, טרם ביצוע הרחיפה, לגבי מזג האוויר הקיים והצפוי, לא רק בהיבטים של גשם וסערה, אלא גם כיוון הרוח ועוצמתה ועוד.

לגבי חלופות אפשריות - כגון: נתיבים חלופיים, מקומות אפשריים להמראה ונחיתה במהלך הנתיב המתוכנן; נושאים אלה חשובים שכן אם מפעיל כלי רחיפה ייקלע לתקלה או חרום, עליו לתכנן מראש נתיב חלופי או להכיר מקומות המראה ונחיתה לאורך הנתיב. הדבר יסייע לו בהיחלצות ממצב המצוקה.

לגבי מצב הדלק - נושא רלבנטי רק כאשר הכלי ממונע (מצנח ממונע) או בעל מנוע עזר (גילשון אוויר עם מנוע עזר או מצנח רחף עם 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.

לתקנה 28 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, ולפיכך עלולה לסכן את הנוסע או החניך. 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, האזור והזמן, מאפשרים בכל זאת גרירה כאמור, בתנאים ובמגבלות כפי שיקבע המנהל, לשם הבטחת רמת בטיחות סבירה.

לתקנה 29 המוצעת (רחיפה אווירובטית):

בעוד תקנה 22 לעניין כללי הפעלה בטוחה בעת רחיפה אווירובטית קבעה כללים בעלי תחולה כללית, על כל סוגי ההפעלה, לרבות בהפעלה כללית. בסימן זה מוצעת תוספת הוראות בהקשר של רחיפה אווירובטית, רחבות ומחמירות יותר, אשר תחולתן רק על מי שפועל באופן מסחרי או במסגרת הדרכה, על מנת להגן על הנוסע המשלם או על החניך. ההוראות הועתקו, בשינויים המחויבים הנדרשים לשם התאמתן לכלי רחיפה (במקום כלי טיס) מתקנה 71(א) לתקנות ההפעלה.

לפסקה (1) - מוצע לאסור רחיפה אווירובטית המבוצעת במסגרת הפעלה מסחרית או הדרכה 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 (2) - מוצע לאסור רחיפה אווירובטית בהפעלה מסחרית או במסגרת הדרכה 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, המסכנים את מבצע הרחיפה. בנסיבות אלה, יש לאסור רחיפה אווירובטית, שטיבה היא מסוכנת יותר מרחיפה.

לתקנה 30 המוצעת (כללי הפעלה בטוחה):

מוצע להסדיר בתקנה זו כללים להפעלה בטוחה של כלי רחיפה, אשר יחולו בהפעלה מסחרית או במסגרת הדרכה, במטרה להגן על הנוסע המשלם או החניך.

תקנה זו, הלכה למעשה, מאחדת ומאגדת הוראות שונות הקבועות כיום בסימנים ה' ו- ט' לפרק התשיעי בתקנות ההפעלה, החלות כיום לגבי גילשוניים ומצנחים ממונעים בלבד. הוראות אלה יבוטלו במסגרת תיקון לתקנות ההפעלה, המתפרסם במקביל לקובץ תקנות זה ויוחלפו בהסדר זה שהוא רחב יותר בחלקו, וצר יותר בחלקו. רחב יותר - במובן זה שהתווספו הוראות נוספות הרלבנטיות לסוגיות בדבר הפעלה בטוחה, כפי שיפורט להלן. צר יותר - במובן זה שיחול מעתה ואילך רק על בעל רישיון רחפן, הפועל במסגרת הפעלה מסחרית או הדרכה, ולא יחול על מפעיל כלי רחיפה הפועל בהפעלה כללית.

לפסקה (1) - רחיפה ביום : מוצע לקבוע כי רחיפה תבוצע ביום בלבד. הרציונל הינו בטיחות הנוסע המשלם והחניך. 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 הייתה קבועה עד כה בתקנה 180(ט1) לגבי מצנחים ממונעים בלבד, ומוצע להרחיבה לכל סוגי כלי הרחיפה, בהפעלה במסגרת מסחרית או בעת הדרכה, כאמור.

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 (אופק מלאכותי), ומשכך, בשונה מכלי טיס, יש להימנע מרחיפה בתוך העננים, המסכנת את המפעיל ואת סביבתו. הסדר דומה (אם כי מחמיר פחות) הוחל עד כה לגבי מצנחים ממונעים בלבד, באמצעות תקנה 180(יט)(1) וכעת מוצע להחילו על כל 5 הסוגים של כלי הרחיפה המנויים בתקנות אלה, בעת הפעלה מסחרית או במסגרת הדרכה בלבד.

לפסקה (3) - רוח: בתקנה 180(ט) (6) לתקנות ההפעלה קבוע איסור על הפעלת מצנח ממונע 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, ככל שקיימת כזו, כמובן. 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, מקום שקיימות, ולא לקבוע מגבלות שונות אשר לעיתים אינן מעשיות ואינן עולות בקנה אחד עם הוראות היצרנים.

לפסקת משנה (4) - 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 ביחס להוראה הקיימת 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 (5) - 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. כך גם מקובל לרחף בדרך כלל. פסקה זו מבוססת על תקנה 93(2)(א) לתקנות ההפעלה.

לתקנה 31 המוצעת (ציוד, ציוד- מגן ולבוש - מגן):

התקנה קובעת כללים בדבר ציוד, לבוש מגן וציוד מגן, למפעיל כלי הרחיפה בהפעלה מסחרית או במסגרת הדרכה, לשם הגנה על הנוסע המשלם או החניך.

מוצע לקבוע 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 בהפעלה של מצנח 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 זו.

תקנה מוצעת זו מציעה הסדר רחב יותר מתקנה 33 לתקנות ההפעלה, בהכלילה בציוד חובה גם רתמה כחלופה לחגורת כתף, מצנח רזרבי, ומחווני מנוע. חגורת כתף, מד גובה וקסדת מגן-הועתקו מההסדר הקיים. מד מהירות אינו רלבנטי למפעיל כלי רחיפה. המהירות אינה רכיב משמעותי הנלקח בחשבון בעת ביצוע רחיפה, כאשר מרבית הכלים מטיבם מרחפים לאט ובגובה נמוך, חלקם במהירות שאין יכולת לשנותה, אלא במעט. מד טמפרטורה מודד את טמפרטורת המנוע של הכלי והוא איננו רלבנטי לגבי הכלים שאינם ממונעים. באשר לכלי ממונע או בעל מנוע עזר-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 כיום בתקנות ההפעלה, כמפורט לעיל, ומייתר אותן.

לפסקת משנה (1) - רתמה או חגורת כתף - החגורה ו/או הרתמה מגנה על מפעיל כלי הרחיפה ומהווה אמצעי בטיחות חשוב וחיוני. המפעיל רתום לכלי הרחיפה באמצעות חגורה או רתמה בקשירה הדוקה, והיא מונעת ממנו שתחרר או ליפול מן הכלי תוך כדי הפעלתו. 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 - הקסדה נועדה להגן על ראש המפעיל בעת הפעלה, בכלל, ובעת תקרית או תאונה, בפרט. התאמת קסדת המגן למידת הראש הינה חיונית לשלמות גופו וחיייו 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 לא תגן עליו.

לפסקת משנה (3) - מד גובה - מקום שהרחיפה מבוצעת בגובה של למעלה מ- 250 מטרים מעל פני הים, אזי המפעיל בעל רישיון רחפן, 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 שניתן להעריך את הגובה וכן 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. כאשר המפעיל נושא עמו נוסע נלווה או חניך המשקל המצטבר של המפעיל והנוסע הנלווה/ החניך - גדול יותר מהמשקל של המפעיל לבדו. בסיפה של פסקה זו מוצע לקבוע כי היא לא תחול על מצנח ממונע. זאת משום שמאפייניו של כלי רחיפה מסוג מצנח ממונע לרבות: עומס הכנף, אפיוני הטיסה שלו וכן הניסיון המצטבר ביחס אליו- מלמדים כי הסיכוי לקיומו של כשל כנף במצנח ממונע הוא נדיר ביותר וככזה - אינו מצדיק הוראה בתקנות בעניין זה.

לפסקת משנה (5) - מחווני מנוע - פסקה זו תחול על מצנח רחף עם מנוע עזר, גילשון אוויר עם מנוע עזר, או מצנח ממונע. מחווני מנוע מסייעים למפעיל כלי הרחיפה בקבלת מידע ונתונים בעת הרחיפה אודות מצב המנוע. אם מחווני המנוע מסמנים פוטנציאל למצב - חירום או פוטנציאל לכשל במנוע יוכל המפעיל הרשוי לקבל החלטה שקולה בזמן אמת ולהנחית את הכלי בבטחה מבעוד מועד, או לפתוח מצנח חרום.

לתקנת משנה (ב) -

מוצע לקבוע את חובתו של בעל רישיון רחפן המפעיל כלי רחיפה בהפעלה מסחרית או במסגרת הדרכה, לוודא ולהבטיח כי הנוסע או החניך, לפי העניין, חגור ברתמה או חגורת כתף וכן חבוש בקסדת מגן המתאימה להיקף ראשו. החובה החוקית והאחריות המשפטית בהקשר זה, הינן של בעל רישיון הרחפן, ולא של הנוסע או החניך. נוסע נלווה או חניך בתחילת הכשרתו לא תמיד מודעים לסיכונים והיקפם ואף לא להוראות, לדינים ולכללים בדבר הציוד הנדרש. הם אינם בקיאים ואינם מסוגלים לבדוק את קיומו של הציוד הנלווה. על כן, מוטלת בזאת חובה חוקית על המפעיל המסחרי או המדריך לוודא את קיומו של הציוד המגן מסוג : קסדה ורתמה או חגורת כתף, המתאימה למידתו של הנוסע או החניך, בהתאמה.

לתקנה 32 המוצעת - איסור רחיפה בעת שתיית משקה משכר :

תקנה זו חלה על בעל רישיון רחפן בלבד, הפועל בהפעלה מסחרית או במסגרת הדרכה בלבד. סעיף 89 לחוק הטיס אוסר על שתיית משקה משכר ושימוש בסם מסוכן בעת הפעלה של כלי רחיפה, במסגרת מסחרית או הדרכה. 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 זו מוצע לקבוע איסור הפעלה של כלי רחיפה למטרה מסחרית או לצרכי הדרכה, אלא אם כן חלפו לפחות 8 שעות מתום המועד בו שתי המפעיל משקה משכר, וזאת בהתבסס על ההסדר הקובע כיום לגבי איש צוות אוויר בכלי טיס בתקנה 11(ב)(2) לתקנות ההפעלה. ההסמכה לקביעת הוראה זו קבועה בסעיף 89 לחוק הטיס.

פרק ה' (הוראות כלליות) (תקנות 33-35):

פרק זה כולל בתוכו 3 הוראות בעלות תוכן כללי, שאינו נכלל באחד מן הנושאים המנויים לעיל (רישוי, אזורים, כללי הפעלה בטוחה) ולכן מוצע ליחד להן פרק נפרד. ההוראות הן לגבי: אסדרת החובות החניך והמדריך, הוראת מעבר וסעיף התחילה.

לתקנה 33 המוצעת (חובות מדריך וחניך):

לתקנת משנה (א)- מוצע לקבוע כי מקום שמבוצעת הדרכה מעשית על כלי רחיפה ב"טנדס" כלומר המדריך (בעל רישיון רחפן) והחניך מצויים יחד בכלי הרחיפה, בין באוויר בין על הקרקע, החובות המנויות בפרקים ג' ו- ד' (ב- 2 הסימנים) – חלות על המדריך, שייחשב כמפעיל כלי הרחיפה, ולא על החניך.

לתקנת משנה (ב)- תקנה זו דנה בהדרכת רחיפה מעשית מן הקרקע, כאשר המדריך על הקרקע והחניך לבדו באוויר. כידוע, חלק מן ההדרכה המעשית מבוצע בדרך של הדרכה מן הקרקע – החניך מפעיל את כלי הרחיפה באופן עצמאי ושוהה לבדו באוויר בכלי הרחיפה (רחיפת "סולו") ואילו המדריך נותן לו הוראות מן הקרקע. תקנת משנה (ב) נועדה להסדיר את חלוקת האחריות בין המדריך לחניך בעת ביצוע הדרכה מעשית מן הקרקע כמשמעה כאמור.

לפסקה (1) - מוצע לקבוע כי המדריך נדרש לוודא שהחניך עומד בכל דרישות התקנות, לרבות בהוראות פרקים ג' ו- ד' לתקנות אלה, בדבר המרחב האווירי המותר לרחיפה וכללי הפעלה בטוחה, ב- 2 הסימנים של הפרק הרביעי, ולמעט תקנה 32 שעניינה רחיפה בעת שכרות, אשר הסעיף המסמך בחוק הטיס (סעיף 89) אינו מאפשר את תחולתה על מי שאינו בעל רישיון רחפן.

לפסקה (2) - מוצע לקבוע כי יראו את החניך כמפעיל כלי הרחיפה וככזה - עליו לעמוד בעצמו בכל ההוראות הנדרשות בסוגית כללי הפעלה בטוחה, כולל ההוראות החלות על בעל רישיון רחפן (סימן ב' לפרק ד') זאת לאחר שהמדריך וידא זאת כאמור. מבוקש להבהיר כי אע"פ שכמפעיל כללי לא יידרש לרישוי מהמדינה ולא יידרש לעמוד בדרישות הקבועות בסימן ב' לפרק ד' בדבר כללי הפעלה בטוחה, החלות רק על בעל רישיון רחפן (כגון: קיום קשר ראייה מתמיד עם הקרקע, איסור כניסה בינות העננים, מגבלות בנושא רוח וגובה, חובת חבישת קסדה, חובת קשירה באמצעות רתמה או חגורת כתף, וכיוצא בזאת) - הרי שהוראות אלה הינן חשובות, ואפילו לא תהיה עליו חובה חוקית כמפעיל כללי לקיים אותן- חשוב שבמסגרת ההדרכה יכיר אותן, יהיה מודע אליהן, ויתנסה בהן במהלך ההדרכה. כך יהיו בידיו מרב הכלים הדרושים על מנת לבצע החלטה מושכלת כמפעיל כללי עצמאי בעתיד ביחס לשאלה: אילו הוראות מבין כללי הפעלה הבטוחה המנויות בסימן ב' לפרק ד' ברצונו לאמץ ואילו אינן מתאימות עבורו.

לפסקה (3)- מוצעת הגדרה מתאימה למונח "הדרכה מעשית מן הקרקע" המדובר בחלק מן ההדרכה המעשי. שבה נהוג שהחניך שוהה לבדו באוויר ברחיפה באופן עצמאי ("סולו") ופועל בהתאם להוראות והנחיות המדריך, השוהה על הקרקע ומנחה אותו באמצעות מכשיר קשר או באמצעים אחרים.

לתקנה 34 המוצעת (הוראת מעבר):**לתקנת משנה (א):**

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-10 השנים שקדמו לפרסום תקנות אלה, בעצמו או באמצעות תעודת - חבר או רישיון מגוף (אגודה), שהוא כשלעצמו כעת או היה בעבר בעל רישיון הפעלה מבצעית מרת"א, כנדרש לפי ההסדר המשפטי הקיים בתקנה 8(ב) לתקנות הרישיונות בצירוף תקנה 163(ב) לתקנות ההפעלה.

חלק ממפעילי כלי הרחיפה 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 שהוא כשלעצמו בעל רישיון הפעלה מבצעית מרת"א כאמור.

ייתכן שחלק מן המפעילים של כלי רחיפה בארץ הפועלים באופן מסחרי או כמדריכים כיום עומדים זה מכבר במרבית דרישות הכשירות הנקובות בתקנות מוצעות אלה, וככאלה- לא יידרשו לעבור מחדש קורס, מבחן עיוני או מבחן מעשי, ורק יוכיחו בקיאותם בפני רשות הרישוי בהליך מקוצר, שיש בצדו פטור מדרישות הכשירות המצוינות בתקנות אלה, באופן מלא או חלקי, בהתאם לשיקול דעתה של רשות הרישוי, ביחס לכל בקשה בנפרד.

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 יהיה המבקש פטור, אם בכלל. נוסח התקנה הותיר שיקול דעת גמיש לרשות המנהלית בשל השונות הרבה בין החברים בשטח והצורך לבחון כל מקרה לגופו.

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-10 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. 10 שנים אחורה דהיינו בשנת 2004, שנה בה שלושת האגודות היו פעילות ובעלות רישיון הפעלה מבצעית תקף מרת"א (אגודת מצנחי הרחף פורקה ב-2005; אגודת הממ"גים החזירה רישיונה לרת"א ב-2012; אגודת גילשוני האוויר עדיין פעילה ומחזיקה ברישיון הפעלה מבצעית תקף מרת"א נכון למועד כתיבת שורות אלה).

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.

לתקנת משנה (ב):

תקנה זו דנה בהוראת המעבר אשר תחול ביחס למפעילים הכלליים, אשר על פי תקנות מוצעות אלה יידרשו לקבל אישור כתוב ממדריך שהוא כלשעצמו בעל רישיון רחפן, על מנת לבצע הפעלה כללית באופן עצמאי, החל ממועד כניסתן של תקנות אלה לתוקף משפטי, ואילך, בהתאם להוראת תקנה 22 לתקנות המוצעות. הוראת המעבר קובעת שמפעיל כלי רחיפה הפועל בהפעלה כללית, אשר מחזיק ברישיון מאגודה, שהיא כשלעצמה הייתה או עודנה בעלת רישיון הפעלה מבצעית מרת"א, יהיו פטורים מהדרישה בדבר חובת אישור כתוב מבעל רישיון רחפן עם הגדר הדרכה, כנדרש בהתאם לתקנה 22. דינו של רישיון מאגודה – כדן אישור ממדריך מוסמך לפי תקנה 22, ובעצם מפעיל כללי המחזיק מרישיון מאגודה - פטור מהדרישה בתקנה 22. עוד נקבע בתקנה זו, שהוראת תקנה 22(ב), הקובעת חובה חוקית על אדם המפעיל כלי רחיפה בהפעלה כללית לשאת עמו את האישור הכתוב שקיבל ממדריך ולהציגו לביקורת רשות הרישוי או מפקחי רת"א בכל עת ומקום שיוורו לו, תחול, בשינויים המחויבים, על מי שפטור מהוראת תקנה 22 ובהתאם להוראת המעבר מחזיק ברישיון מאגודה שהייתה או עודנה בעלת רישיון הפעלה מבצעית מרת"א בהתאם להוראת תקנה 163(ב) לתקנות ההפעלה, במובן זה שעליו לשאת עמו את הרישיון מהאגודה ולהציגו לביקורת רשות הרישוי או מפקחי רת"א בכל עת ומקום שיוורו לו.

לתקנה 35 המוצעת (תחילה):**לתקנת משנה (א) המוצעת:**

מוצע כי התקנות ייכנסו לתוקף 30 ימים לאחר פרסומן.

להערכת רת"א לא נדרשת הערכות מיוחדת לשם יישום הוראות התקנות למעט האמור בתקנת משנה (ב) ולפיכך אין מניעה להחילן בתוך 30 ימים מפרסומן, בהתאם לנוהג השגור לפי הנחיית היועץ המשפטי לממשלה בדבר כניסה לתוקף של חקיקה מיום הפרסום.

לתקנת משנה (ב) המוצעת:

מוצע כי פרק ב' לתקנות המוצעות ייכנס לתוקף בתוך 6 חודשים מיום פרסום התקנות. פרק ב' לתקנות אלה, הוא פרק הרישוי, עניינו בדרישות הכשירות למבקשי רישיון רחפן, המבקשים לעסוק לפרנסתם בהפעלה מסחרית, בתמורה, של כלי רחיפה, או לעסוק בהדרכה להפעלת כלי רחיפה. הדרישות כוללות קורס הכשרה, מבחן עיוני או מעשי, ודרישת ניסיון. 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, בהתאם להוראת תקנה 163(ב) לתקנות ההפעלה. 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, וכיו"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, נמצא 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.