

תקנות הטיס (הפעלת כלי טיס וכללי טיסה) (תיקון מס' 4 - רחיפה),**התשע"ד - 2014****דברי הסבר****א. כללי**

הצעת התקנות נלווית להצעת תקנות הטיס (כלי רחיפה) שמקדמת רשות התעופה האזרחית. תכליתה ביטול כל ההסדרים הנוגעים לכלי רחיפה (למעט טיסן נהוג רדיו) הקיימים כיום בתקנות הטיס (הפעלת כלי טיס וכללי טיסה), התשמ"ב – 1981 (להלן – "תקנות ההפעלה"). זאת שכן הנושאים המוסדרים בהן יקבלו מענה מעודכן, רחב, מקיף ומפורט, התואם את עקרונות פרק ה' לחוק הטיס, התשע"א – 2011, במסגרת תקנות הטיס (כלי רחיפה) המוצעות¹. זאת, למעט ההסדר הנוגע לכללי זכות קדימה אשר נותר בקובץ תקנות ההפעלה (בתקנה 68), מפני שעניינו כללים החלים הן על כלי טיס והן על כלי רחיפה במשותף, ועל כן האכסניה המשפטית נכונה לכללים אלה בתקנות ההפעלה, ולא בתקנות הטיס (כלי רחיפה). עם זאת, בתקנה 68 בוצעו תיקונים ותוספות לצורך התאמת הכללים גם לכלי הרחיפה.

ב. דברי הסבר מפורטים לכל סעיף בתיקון התקנות**לתקנה 1 המוצעת (תיקון תקנה 1 לתקנות ההפעלה)-**

מבוקש לבצע שני תיקונים בתקנה 1, היא תקנת ההגדרות, בתקנות ההפעלה. מבוקש להשמיט את הגדרת המונחים "גילשון" ו"מצנח ממונע" מתקנה 1 (הגדרות) שכן אין במונחים אלה עוד שימוש וצורך במסגרת תקנות ההפעלה, לאור תכליתו של תיקון זה: לבטל את כל ההסדרים המצויים כיום בתקנות ההפעלה והנוגעים לכלי רחיפה, לאור העובדה כי במקביל גובש הסדר חלופי בתקנות הטיס (כלי רחיפה).

לתקנה 2 המוצעת (תיקון תקנה 24 לתקנות ההפעלה)-

תקנה 24(4) לתקנות ההפעלה קובעת כי תקנות 21 עד 23 לתקנות ההפעלה, הדנות בחובת טרנספונדר בכלי טיס, לא תחולנה, בין השאר, על גילשון אוויר ומצנח ממונע. לאור העובדה שבסעיף 1 (סעיף ההגדרות) בחוק הטיס "כלי רחיפה" אינו עוד בגדר "כלי טיס", הרי שממילא החובות והמגבלות החלות בתקנות ההפעלה לעניין כלי טיס, אינן חלות עוד על כלי רחיפה.

מוצע לקבוע את חובות הציוד שיחולו על כלי רחיפה אלה באופן פוזיטיבי ומפורש במסגרת תקנות הטיס (כלי רחיפה). יצוין כי טרנספונדר לא נכלל ברשימת הציוד הנדרש למפעיל כלי רחיפה, הן בהסדר הקיים

¹ בדברי ההסבר הכלליים לתקנות הטיס (כלי רחיפה) ישנה התייחסות מפורטת ביותר לסוגיות הבאות: כלי רחיפה- תמונת מצב; פרק ה' לחוק הטיס – ההסדרים הקיימים בו; התקנות המוצעות; נושאים שאינם נכללים בתקנות המוצעות- הסדרי רישוי נוספים לפי סעיף 88 לחוק וחובת ביטוח לפי סעיף 91 לחוק; מועד תחילת תוקפן של ההוראות; ההסדרים הקיימים כיום בתקנות ההפעלה, הרישיונות והאגרות; פירוט בדבר עיקרי ההסדר בקובץ תקנות הטיס (כלי רחיפה): סוגיות של רישוי אישי למפעיל כלי רחיפה לצרכים מסחריים או מדריך, האזורים המותרים לרחיפה וכללי הפעלה בטוחה; וכן הסבר על תהליכי ההתייעצות וההסכמה הנדרשים לפי החוק המסמך.

(תקנה 24 לתקנות ההפעלה ממעטת כלי רחיפה מהתקנה המחייבת קיומו של טרנספונדר בכלי טיס), והן בהסדר החלופי. זאת משום שטרנספונדר, שהינו כלי הקולט תדר ומשדר תדר על מנת שיחידת בקרה אווירית תדע את מיקומו של הכלי על גבי מסכי המכ"מ - אינו יכול להיות מותקן על גבי כלי רחיפה. הטרנספונדר הוא "מקלט/ משדר" המסייע ליחידות נת"א לאכן ולזהות כלים במרחב האווירי. מכשיר כזה נסמך על מערכת חשמלית ומצבר. משכך ומפאת גודלו של המכשיר וגודלם של מצברים הנדרשים בטיסות ארוכות - הוא אינו מתאים לכלי רחיפה, כל שכן כשמדובר בכלים חסרי מנוע, אשר אין להם מערכות חשמליות כלל ואין גם מקום בהם לכאלה. לטרנספונדר נדרשות סוללות. סוללות אלה, בהיעדר גנרטור/ אלטרנטור חשמלי שיזין אותם בתוך הכלי, יכולות להחזיק מעמד פרקי זמן הקצרים משמעותית מפרקי הזמן בהם מתבצעת הרחיפה, ועל כן אין זה נהוג וישים לשאת טרנספונדר בכלי רחיפה, גם לא בכלי רחיפה ממונע או עם מנוע- עזר. טרנספונדר אינו רלבנטי, מתאים, נחוץ וחיוני בכלי רחיפה. יצוין במאמר מוסגר שטרנספונדר גם אינו נדרש באווירון זעיר משקל (להלן- "אז"מ") בהתאם לאותה תקנה (424)) בתקנות ההפעלה. קל וחומר אם אינו נדרש בכלי טיס מסוג אז"מ, אין מקום להחיל הוראה כאמור על כלי רחיפה.

לתקנה 3 המוצעת (תיקון תקנה 28 לתקנות ההפעלה)-

תקנה 28 לתקנות ההפעלה קובעת דרישה לתעודות שונות שצריכות להימצא בכלי הטיס (רישיון לתחנת טלגרף אלחוטי, אם קיים, ולהתקנת מיכל דלק נוסף בתא הנוסעים או בתא המטען, אם קיים). תקנת משנה (ג) קובעת כי התקנה לא תחול על סוגי כלים מסוימים, וביניהם היא מונה גילשון-אוויר. יצוין כי תחנת טלגרף אלחוטי ומיכל דלק נוסף לא נמנים ברשימת הציוד הנדרש למפעיל כלי רחיפה, הן בהסדר הקיים (התקנה הקיימת בעצם ממעטת כלי רחיפה מהתקנה הקובעת חובת קיומו של רישיון רדיו ומיכל דלק הנוסף בכלי טיס), והן בהסדר החלופי (במסגרת תקנות הטיס (כלי רחיפה)), וזאת- משום שאינם רלבנטיים, מתאימים, חיוניים או נחוצים בכלי רחיפה. לגבי תעודה בדבר רישיון רדיו טלגרף אלחוטי- כלי רחיפה בדרך כלל נעדר תקשורת מסוג רדיו. מכשיר רדיו הוא מכשיר הקולט מחד ומשדר מאידך, ומאפשר קשר רציף עם יחידות הנת"א במרחב האווירי. מכשיר כזה נסמך על מערכות חשמליות ומצברים. מאחר וכלי רחיפה בד"כ נעדר מערכות חשמליות, וגם כלי רחיפה ממונע אינו בעל מערכות חשמליות משמעותיות המאפשרות הטענת מצברים באופן שיספיק לכל אורך הרחיפה, הרי שאין אפשרות לתקשורת מסוג רדיו להימצא בכלי רחיפה. בנוסף, מאחר וציוד תקשורת רדיו הוא בעל נפח ותופס מקום, בעוד כלי רחיפה קטן מטיבו ואין בו מקום לציוד רב, הרי שגם מטעם זה אין מקום להכללת ציוד תקשורת רדיו בכלי רחיפה, וממילא תעודות הנלוות אליו. יתר על כן, מרבית כלי הרחיפה מרחפים במקבצים ובקבוצות, ובאירוע המוני כאמור ממילא תקשורת רדיו אינה אפקטיבית. באשר לטלפון נייד - מכשיר מסוג זה אינו בעל יכולת קליטה בגובה של כחצי קילומטר מעל פני הקרקע, כאשר מרבית כלי הרחיפה מרחפים בגובה זה ואף יותר מכך.

בנוסף יצוין כי ישנם הסדרים חלופיים מקובלים למכשירי קשר בכלי רחיפה, כמו למשל: טיסה באזורים מוגדרים תוך הודעה טלפונית מראש ובדיעבד ליחידת הנת"א האחראית על האזור. באשר לתעודה בדבר קיומו ומיקומו של מיכל דלק רזרבי: מרבית כלי הרחיפה אינם ממונעים וכלל אינם זקוקים לדלק, וממילא – למיכל דלק. גם אלה ביניהם בעלי מנוע עזר או ממונעים, מרחפים לפרקי זמן קצרים, כך שמספיק להם מיכל דלק אחד. מפאת גודלו של הכלי אין מקום למיכל רזרבי ועל כן לא נהוג ולא מקובל שכלי רחיפה יישא מיכל דלק רזרבי. בהתאם לכך, במסגרת תקנה 3 לתקנות המוצעות מבוקש להשמיט את המונח "גילשון" מתקנה 28(ג).

לתקנה 4 המוצעת (ביטול תקנה 33(ז) לתקנות ההפעלה)-

תקנה 33 לתקנות ההפעלה דנה בציווד ומכשירים הדרושים בכלי הטיס. תקנת משנה (ז) קובעת ביחס למצנח ממונע, כי אין להפעילו ללא קסדת מגן, חגורת כתף, מד מהירות, מד גובה ומד טמפרטורה. מוצע לקבוע את חובות הציווד, ציווד המגן ולבוש המגן, אשר יחולו על מפעיל של כלי רחיפה בעל רישיון רחפן בעת שהוא פועל למטרה מסחרית או במסגרת הדרכה בלבד, בכל סוגי הכלים ובכלל זה לכלי מסוג מצנח ממונע, במסגרת סימן ב' לפרק ד' בהצעת תקנות הטיס (כלי רחיפה), שיכללו את הציווד הבא: רתמה או חגורת כתף, קסדת מגן, מד גובה, מצנח רזרבי, ומחווני מנוע (מקום שהכלי ממונע או בעל מנוע עזר).

החובות בדבר מד מהירות ומד טמפרטורה – הושמטו, שכן אין צורך בשני אלה. דברי הסבר מפורטים לדרישות הציווד המוצעות, וכן לפרטי הציווד שאינם נדרשים עוד מצויים בקובץ הצעת תקנות הטיס (כלי רחיפה) - בסימן ב' לפרק ד' בהצעת התקנות. בהתאם לכך, במסגרת תקנה 4 לתקנות המוצעות מבוקש לבטל את תקנה 33(ז).

לתקנה 5 המוצעת (תיקון תקנה 46 לתקנות ההפעלה)-

תקנה 46(א) לתקנות ההפעלה קובעת כי כלי טיס רשום בישראל לא יופעל אלא אם הוא מצויד במשדר מיקום חירום שמיש, מסוג אוטומטי (בטיסה מסחרית) או מסוג אישי (בטיסה שאינה מסחרית). תקנת משנה (ו) מונה שורה של סוגים שונים של כלי טיס שתקנת משנה (א) אינה חלה עליהם, ביניהם "גילשון" ו-"מצנח ממונע" (בפסקת משנה 6)).

לאור העובדה שבסעיף 1 (סעיף ההגדרות) בחוק הטיס "כלי רחיפה" אינו עוד בגדר "כלי טיס", הרי שהחובות והמגבלות החלות בתקנות ההפעלה לעניין כלי טיס, אינן חלות, מאליהן, גם על כלי רחיפה. משכך, מבוקש לקבוע באופן פוזיטיבי, במפורש, בקובץ תקנות הטיס (כלי רחיפה) המוצע במקביל, מהן החובות החוקיות החלות על כלי רחיפה, לרבות תקנות שעניינן כללי הפעלה בטוחה, ציווד, ציווד מגן ולבוש מגן.

בהתאם לכך, במסגרת תקנה 5 לתקנות אלה מבוקש לבצע תיקון בתקנה 46(ו)6 לתקנות ההפעלה, ולהשמיט את המילים "גילשון" ו"מצנח ממונע".

בהסדר הקיים אין דרישה למשדר חירום בתוך כלי רחיפה (התקנה ממעטת כלי רחיפה מהתקנה הקובעת חובה לקיומו של משדר חירום בכלי טיס), וכך גם בהסדר החלופי בהצעת תקנות הטיס (כלי רחיפה) נשמטה הדרישה למשדר חירום בתוך כלי הרחיפה, לאור אופיו, טיבו וגודלו של משדר כזה, וכן אופיים,

טיבם וגודלם של כלי הרחיפה, בהיותם בדרך כלל כלים קלים וקטנים, ונעדרים המקום הדרוש והיכולת הדרושה לשאת בתוכם משדר - חירום, לרבות מצבר. יצוין במאמר מוסגר כי אותה תקנה (46(ו)) לתקנות ההפעלה קובעת כי גם באז"מ, בבלון מאויש ובדאון אין חובה למשדר – מיקום- חירום ועל כן, מקל וחומר, אין מקום לחובה חוקית כאמור גם לגבי כלי רחיפה מסוג גילשון – אוויר ומצנח ממונע, ובכלל.

לתקנה 6 המוצעת (תיקון תקנה 68 לתקנות ההפעלה) -

תקנה 68 לתקנות ההפעלה דנה בכללי זכות קדימה בתפעול יבשתי.

מוצע לשלב בה גם כללי זכות קדימה לגבי כלי רחיפה, כך שהתקנה תסדיר, הודנית, את חובת מתן זכות קדימה של כלי טיס כלפי כלי רחיפה, של כלי רחיפה כלפי כלי טיס ושל כלי רחיפה - בינם לבין עצמם. זאת שכן לפי הצעת תקנות הטיס (כלי רחיפה), במקרים מסוימים כלי רחיפה מורשים לפעול באותו מרחב אווירי של כלי טיס, ונדרשת הסדרה הודנית ותיאום, תחת אותם כללים, של זכות הקדימה בין סוגי הכלים השונים, בכל המצבים.

מאחר שמדובר בחובות שיחולו גם על מפעילים של כלי טיס, מוצע להשאיר את ההסדר בכללותו במסגרת תקנות ההפעלה, בהן מרוכזים הכללים לעניין הפעלת כלי טיס. לפיכך, תקנות ההפעלה הן האכסניה המשפטית הנכונה להוראה זו, ולא תקנות כלי הרחיפה, שיוחדו לכלי הרחיפה בלבד.

להגדרת "כלי טיס" ככולל בחובו "כלי רחיפה" לצורך תקנה זו (תקנת משנה (ז) המוצעת)-

כאמור, מוצע כי ההסדרים בתקנה זו יחולו הודנית, בכל הנוגע לחובת פינוי דרך של כלי טיס כלפי כלי רחיפה, של כלי רחיפה כלפי כלי טיס, ושל כלי הרחיפה לסוגיהם- בינם לבין עצמם. לפיכך, מוצע, להוסיף תקנת משנה (ז) לתקנה 68 לתקנות ההפעלה ולהגדיר בה "כלי טיס"- ככולל גם כלי רחיפה.

באופן זה, ההסדרים בתקנות משנה (א), (ב), (ד) ו- (ה) יחולו הודנית כאמור, כפי שיפורט להלן-

תקנת משנה (א) קובעת כך: "..... כל אדם הקשור בהטסת כלי טיס יקיים הסתכלות והשגחה מתמדת להימצאות כלי טיס אחרים, על מנת למנוע התקרבות שיש בה משום סכנה, בין אם הטיסה מתנהלת לפי כט"מ או לפי כטר"מ, והכל כמפורט בתקנה זו. כאשר תקנה זו מעניקה זכות קדימה לאותו כלי טיס, יתן מפעיל של כלי הטיס האחר זכות קדימה לאותו כלי טיס, ולא יעבור מעליו, מתחתיו, או לפניו, אלא אם נשמר מרחק בטוח בין שני כלי הטיס". משכך, לפי הוראת תקנת משנה (א), כל אדם הקשור בהטסת כלי טיס או בהפעלת כלי רחיפה יהיה חייב בקיום הסתכלות והשגחה מתמדת להמצאות כלי טיס או כלי רחיפה אחרים. כאשר תקנה 68 מעניקה זכות קדימה לכלי טיס או לכלי רחיפה, ייתן מפעיל כלי הטיס או כלי הרחיפה זכות קדימה לכלי הטיס האחר או לכלי הרחיפה האחר, ולא יעבור מעליו, מתחתיו, או לפניו.

תקנת משנה (ב) קובעת כך: "מצב מצוקה (distress) – לכלי טיס במצב מצוקה זכות קדימה על פני כל יתר כלי הטיס". החלת התקנה גם לכלי רחיפה תביא להרחבת הנורמה הקיימת בתקנת משנה זו, גם ביחס לכלי רחיפה, באופן הדדי. זאת אומרת שמקום שכלי טיס או כלי רחיפה נקלע למצב מצוקה, תהיה לו זכות קדימה על פני כלי טיס או כלי רחיפה אחר. לגבי תקנה זו תחול הודניות מלאה בין כל סוגי הכלים

המצויים באוויר. כאשר מי מהם מצוי במצוקה, ללא אבחנה לפי סוג הכלי, האחר, שאינו במצוקה, יעניק לו זכות קדימה הן בהפעלה באוויר והן ובעיקר בשלבי נחיתה.

תקנת משנה (ד) קובעת כך: "התקרבות חזיתית (approaching head-on) – כאשר שני כלי טיס מתקרבים חזיתית או כמעט חזיתית האחד לקראת השני, ישנה טייסו של כל אחד משני כלי הטיס כיוון טיסתו לימין". מוצע להחיל את החובות דלעיל על הפעלת כלי רחיפה, הן ביחס לכלי טיס אחרים והן ביחס לכלי רחיפה אחרים. כאשר כלי רחיפה מתקרב חזיתית לכלי רחיפה אחר או לכלי טיס אחר, על מפעיל כלי הרחיפה לשנות את כיוון הרחיפה לימין. המשמעות של נורמה זו לאחר פרסום התיקון, ולאור תקנת משנה (ז), הקובעת כי המונח "כלי טיס" כולל בחובו "כלי רחיפה", הינה שהתחולה בין כלי טיס לכלי רחיפה בכל הנוגע לחובת סטייה ימינה מקום שישנה התקרבות חזיתית – תהיה הדדית, באופן מלא.

תקנת משנה (ה) קובעת כך: "עקיפה (overtaking) – לכל כלי טיס שנעקף זכות קדימה וכלי הטיס העוקף ישנה כיוון לימין ויעקוף במרחק בטוח". מוצע להחיל את החובות דלעיל על הפעלת כלי רחיפה. כאשר כלי רחיפה עוקף כלי רחיפה אחר עליו לעקוף מימין במרחק בטוח. המשמעות של הוראה זו, לאחר פרסום התיקון, ולאורה של תקנת משנה (ז) המוצעת, שהנורמה בדבר זכות קדימה לכלי נעקף, וסטייה ימינה ועקיפה במרחק בטוח של הכלי העוקף, תחול באופן הדדי, ביחסים שבין כלי רחיפה לכלי טיס.

לפסקאות (א)(1)-(ג)1 המוצעות - תיקון תקנה 68(ג) לתקנות ההפעלה:

תקנות משנה (א)(1) עד (א)(1) (ג) המוצעות עניינן בתיקון תקנת משנה 68(ג) בתקנות ההפעלה:

לפסקה (א)(1) המוצעת - ברישה לתקנת משנה 68(ג) לתקנות ההפעלה נקבע: "נתיבים מתכנסים (converging) – כאשר שני כלי טיס מאותה קטגוריה (כגון בלון, דאון, אווירון, כלי טיס רוטורי) טסים באותו גובה בקירוב בנתיבים מתכנסים, למעט התקרבות חזיתית או כמעט חזיתית, זכות קדימה תהיה לכלי הטיס הנמצא מימין". הוראה זאת תכליתה להסדיר התקרבות בנתיבים מתכנסים של כלי טיס בעלי מאפייני הפעלה דומים (מאותה קטגוריה); בהקשר זה מוצע לחלק את כלי הרחיפה לשתי קטגוריות, לפי מאפייני ההפעלה הדומים שלהם: כלי רחיפה ממונעים (ממ"ג, גילשון אוויר עם מנוע עזר, ומצנח רחף עם מנוע עזר) וכלי רחיפה בלתי ממונעים (גילשון אוויר ומצנח רחף, ללא מנוע עזר); לפיכך, כאשר שני כלי רחיפה ממונעים טסים באותו גובה בקירוב בנתיבים המתכנסים זה לזה – זכות הקדימה תהיה למי שבא מימין. כך גם לגבי שני כלי רחיפה בלתי ממונעים.

בפסקאות המשנה לתקנה 68(ג) לתקנות ההפעלה נקבע מדרג זכויות - קדימה בין כלי טיס מקטגוריות שונות, בהתאם ליכולת התמרון שלהם; מבלון (בעל יכולת התמרון הנמוכה ביותר), ולאחר מכן דאון, ספינת אוויר, אווירון וכלי טיס רוטורי.

במדרג זה מוצע למקם את כלי הרחיפה כלהלן:

כלי רחיפה בלתי ממונע - ידורג כמו דאון, שהוא בעל יכולת תמרון דומות;

כלי רחיפה ממונע - ידורג כמו ספינת אוויר, בשל יכולת תמרון דומות (פחותות משל מטוס אך גבוהות משל דאון).

לפסקה (ב)(1) המוצעת – מוצע תיקון בתקנה 68(ג)(2) לתקנות ההפעלה. תקנה 68(ג)(2) לתקנות ההפעלה

קובעת כיום כך: "לדאון זכות קדימה על פני ספינת אוויר, אווירון או כלי טיס רוטורי". לאחר התיקון המוצע, יקבע כי לכלי רחיפה בלתי ממונע זכות קדימה כשל דאון, על פני ספינת אוויר, כלי רחיפה ממונע, אווירון או כלי טיס רוטורי.

לפסקה (1)(ג) המוצעת – מוצע תיקון בתקנה 68(ג)(3) לתקנות ההפעלה. תקנה 68(ג)(3) לתקנות ההפעלה קובעת כיום כך: "לספינת אוויר זכות קדימה על פני מטוס או כלי טיס רוטורי". לאחר התיקון המוצע, יקבע כי לכלי רחיפה ממונע זכות קדימה כשל ספינת אוויר, על פני מטוס או כלי טיס רוטורי.

בסיפה לתקנה ישנה פסקה הקובעת כי "לכלי טיס המשמש לגרירה או לתדלוק של כלי טיס אחר, זכות קדימה על פני כל כלי טיס ממונע אחר". לא מוצע תיקון לפסקה זו, אך המשמעות של הכללת כלי רחיפה במונח כלי טיס, היא כי כלי רחיפה ממונעים יידרשו לתת זכות קדימה לכלי טיס המשמש לגרירה או תדלוק (יצוין כי כיום אין בנמצא כלי רחיפה המסוגלים לבצע גרירה או תדלוק של כלי טיס או של כלי רחיפה אחר).

לפסקה (2) רישה - תיקון תקנה 68 (ו):

בתקנה מוצעת זו מבוקש לתקן את תקנה 68(ו) לתקנות ההפעלה, שעניינה זכות קדימה לקראת נחיתה. תקנת משנה (ו) קובעת כך: "נחיתה – לכלי הטיס בשעת גישה סופית לנחיתה, או בשלבים האחרונים של הנחיתה, זכות קדימה על פני כלי טיס אחרים בטיסה או בשלבי הסעה על הקרקע. כאשר שני כלי טיס או יותר מתקרבים לשדה תעופה לשם נחיתה, זכות הקדימה היא לכלי הטיס הנמוך שביניהם, אולם זכות קדימה זו לא תנוצל לצורך "חיתוך" לפני כלי הטיס הנמצא בגישה סופית, או לצורך עקיפתו".

הוראה זו רלבנטית לכלי רחיפה ממונעים, אשר אופן הנחיתה שלהם דומה לשל כלי טיס, הם מנמיכים ומאטים עד לביצוע נחיתה. עם זאת, הוראה זו אינה רלבנטית ואינה ישימה ביחס לכלי רחיפה בלתי ממונעים. בכלים אלה אין שליטה על הכלי באופן מלא, פעולות לקראת הנחיתה מבוצעות זה מכבר בגובה רב, הם גולשים לקראת נחיתה בלא מנוע (בדומה לנחיתה אונס של כלי טיס) ועל כן אינם מסוגלים, גם לו היו רוצים בכך, להעניק זכות קדימה לכלי אחר בשלבי הנחיתה. משכך, יש מקום לתת עדיפות בנחיתה, תמיד, לכלי הרחיפה הבלתי ממונעים. חובה זו תחול גם על כלי טיס וגם על כלי הרחיפה הממונעים.

כמו כן, החובה ליתן זכות קדימה בנחיתה לכלי הנמוך לא תחול על מפעיל כלי רחיפה בלתי ממונע, משום שאינו מסוגל לכך כאמור.

לאור כל האמור לעיל, מבוקש להוסיף בסיפה תקנה 68(ו) הקיימת, העוסקת בנחיתה, את הפסקה המוצעת הבאה: "הוראה זו לא תחול על כלי רחיפה בלתי ממונע לעניין מתן זכות קדימה בנחיתה".

לתקנת משנה (2) סיפה המוצעת - הוספת תקנה 68(ז):

בתקנת משנה זו מבוקש להוסיף תקנת משנה (ז) לתקנה 68 לתקנות ההפעלה, ובה להוסיף הגדרות הרלבנטיות לסעיף זה בלבד, בהקשר לכלי רחיפה, כלהלן-

"כלי טיס" - מבוקש להגדיר את המונח "כלי טיס" ככולל בחובו זה מכבר את המונח "כלי רחיפה", במובן זה שבכל מקום בתקנה זו שדנים בכללי זכות הקדימה ביחסים שבין כלי טיס לבין עצמם, יראו בנורמה כאילו כוללת זה מכבר גם את כלי הרחיפה. כך לא נידרש לכתיבת הנורמות מחדש או לסרבול הנוסח בשל

הוספת המונח "כלי רחיפה" פעמים רבות בגוף התקנה. בדברי ההסבר לעיל פירטנו את המשמעויות של הנורמות, לאחר פרסום התיקון המוצע, ואם יתפרסם כלשונו, מקום שזכות הקדימה תהיה הודית ביחסים שבין כלי טיס או כלי רחיפה, באופן מלא או חלקי, כמפורט לעיל, בדברי ההסבר לגוף התקנות המוצעות.

"כלי רחיפה ממונע" - כלי רחיפה ממונע כולל 3 סוגים של כלים: מצנח ממונע, מצנח רחף עם מנוע עזר, וגילשון אוויר עם מנוע עזר. בעת רחיפה עם מנוע כלים אלה דומים מעט לכלי טיס קל וקטן. לכן מצויים בקטגוריה שונה מכלי הרחיפה הבלתי ממונעים, הפועלים בהסתמך על זרמי אוויר חמים ועולים (תרמיקות) בהם המפעיל שולט על הכלי באמצעות גופו. מאחר וישנה תקנה המבחינה בין 2 קטגוריות שונות אלה לעניין מתן זכות הקדימה בנתיבים מתכנסים, הרי שישנה חשיבות לאבחנה בין שתי תת-הקטגוריות, בתוך הקטגוריה של כלי רחיפה. משמעות המונחים – כמשמעם בהגדרת המונח "כלי רחיפה" בסעיף 1 לחוק הטיס.

"כלי רחיפה בלתי ממונע" – כלי רחיפה בלתי ממונע כולל את גילשון האוויר ואת מצנח הרחף. ישנה אבחנה כאמור בין "כלי רחיפה ממונע", הכולל מצנח ממונע, מצנח רחף עם מנוע עזר, וגילשון אוויר עם מנוע עזר, לבין "כלי רחיפה בלתי ממונע", הכולל גילשון אוויר ומצנח רחף, ללא מנוע עזר. בעת רחיפה עם מנוע כלים אלה דומים מעט לכלי טיס קל וקטן. לכן מצויים בקטגוריה שונה מכלי הרחיפה הבלתי ממונעים, הפועלים בהסתמך על זרמי אוויר חמים ועולים (תרמיקות) בהם המפעיל שולט על הכלי באמצעות גופו. מאחר וישנה תקנה המבחינה בין 2 קטגוריות שונות אלה לעניין מתן זכות הקדימה בנתיבים מתכנסים, הרי שישנה חשיבות לאבחנה בין שתי תת-הקטגוריות, בתוך הקטגוריה של כלי רחיפה. משמעות המונחים – כמשמעם בהגדרת המונח "כלי רחיפה" בסעיף 1 לחוק הטיס.

לתקנה 7 המוצעת (תיקון כותרת הפרק ה-9 בתקנות ההפעלה):

מוצע לבצע תיקון של כותרת המשנה בפרק התשיעי.

כיום כוללת כותרת המשנה של הפרק ה-9 לתקנות ההפעלה את סוגי הכלים הבאים: "בלונים, עפיפונים, רקטות בלתי מאוישות, טיסנים נהוגי רדיו, גילשוניס, אווירונים זעירים, אווירוני הדרכה זעירים, ומצנחים ממונעים".

מאחר ומבוקש לבטל את ההסדרים הקיימים בתקנות ההפעלה לגבי כלי הרחיפה, הרי שהמונחים "גילשוניס" ו"מצנחים ממונעים" הינם שניים מבין חמשת הכלים שבהם עוסק קובץ נפרד, הוא קובץ תקנות הטיס (כלי רחיפה) הדן בכל הנושאים הרלבנטיים לכלי רחיפה: רישוי, אזורים מותרים לרחיפה, וכן סוגיות של כללי הפעלה בטוחה.

ההסדרים החלופיים המוצעים בקובץ תקנות נפרד כאמור, מחליפים את ההסדרים הקיימים כיום בעניין זה בתקנות ההפעלה.

משכך, מבוקש להשמיט את המונחים "גילשוניס" ו"מצנחים ממונעים" מכותרת הפרק התשיעי, ובכך הקורא אשר יקרא את כותרת הפרק יבין באילו סוגי כלים עוסק הפרק. מאחר והפרק לא עומד לעסוק במצנחים ובגילשוניס, אשר מבוקש כאמור להעביר את ההסדרים לגביהם לתקנות הטיס (כלי רחיפה), המוצעות כאמור בקובץ נפרד במקביל לקובץ זה, הרי שיש למחוק שני סוגי כלים אלה מכותרת הפרק.

לתקנה 8 המוצעת (תיקון תקנה 162 בתקנות ההפעלה)-

מבוקש לבצע תיקון בתקנה 162 בתקנות ההפעלה.

תקנה 162 לתקנות ההפעלה דנה בתחולה כללית של הפרק התשיעי. מאחר ומוצע כי הפרק התשיעי יחול על כל סוגי הכלים המנויים בכותרתו, ומשום שאינו אמור לעסוק בגילשוניים ובמצנחים ממונעים, אשר ההסדרים החלופיים לגביהם יגובשו כאמור בתקנות הטיס (כלי רחיפה) - קובץ נפרד המוצע במקביל ובו כלל ההסדרים (רישוי, אזורים וכללי הפעלה בטוחה), ביחס לכל סוגי כלי הרחיפה (למעט טיסון), וביחס לכל סוגי ההפעלה (פרטית, מסחרית והדרכה), הרי שמוצע למחוק את ההסדר הקיים לגבי כלי הרחיפה בתקנות ההפעלה. משכך, מוצע למחוק את המונחים: "גילשוני"- מתקנת משנה (5), וכן "מצנח ממונע" - מתקנת משנה (10), לתקנה 162, הדנה כאמור בתחולת הפרק התשיעי של תקנות ההפעלה על סוגי כלים מסוימים.

נבקש להוסיף לגבי הגדרת המונח "גילשוני" כך:

תקנה 162(א)(5) בנוסחה כיום קובעת את תחולת הפרק התשיעי על "גילשוני המסוגל לשאת אדם שעומדים להטיסו, כשהוא אינו קשור לחבל או לכבל, ומשקלו כשהוא ריק אינו עולה על 40 ק"ג". ישנם שני יסודות עיקריים להגדרה זו: אופי הרחיפה (כשהאדם אינו קשור לחבל או לכבל), ומשקל הכלי (כאשר הוא ריק מאדם או מטען).

ההגדרה כיום של גילשוני, כפי שהיא מופיעה בסעיף ההגדרות (סעיף 1) לחוק הטיס קובעת כך: "גילשוני אויר - מתקן 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 רתמה".

ההגדרה הקיימת כיום בסעיף 1 לחוק הטיס אינה כוללת בחובה את סוגיית המשקל של הכלי שכן הדבר המרכזי המגדיר גילשוני הוא צורת ההפעלה (טכניקה של יכולת המראה עצמית) ולא פרמטר אחר.

עוד יוער כי ההגדרה החדשה היא הגדרה מודרנית ומעודכנת המתאימה להגדרות המצויות בחוקים של מדינות מערביות אחרות. ההגדרה כוללת סוגים של גילשוני - אוויר שאינם כלולים בהגדרה הקיימת כיום במסגרת תקנה 162 לתקנות ההפעלה, אם מפאת סוגיית המשקל או מפאת טכניקת ניהוג אחרת מזו המצוינת בתקנה זו.

יוער, כי כל סוגי הגילשוניים הידועים כיום והפועלים בארץ ובעולם, ייכללו בהגדרה המוצעת בנוסח שגובש בתקנות כלי הרחיפה, המוצעות במקביל, היתה להגדרה הנקובה בסעיף 1 לחוק הטיס, ומשכך, אין בהגדרה המוצעת כדי להוציא סוגים של גילשוניים מחוץ לגדרה של תקנות כלי הרחיפה.

על שום כך, ההגדרה המוצעת בהצעת תקנות כלי הרחיפה ובחוק הטיס - רלבנטית ונכונה יותר לגילשוניים בימינו, כאשר סוגיית משקל הכלי איננה רלבנטית עוד, ורק אופן ההפעלה האפשרי של הכלי (טכניקה של יכולת המראה עצמית), הוא הגורם המהותי המאפיין ומייחד את הגילשוני.

לאור האמור, ההגדרה הקבועה בתקנה 162 לתקנות ההפעלה למונח "גילשוני", אינה תואמת את ההגדרה הקבועה בחוק הטיס, מיושנת, אינה מדויקת ואינה כוללת את כל סוגי הגילשוניים המודרניים ואת כל סוגי ההפעלה, ועל כן- מוצע לבטלה, הן לגופה, והן מפאת העברת כל ההסדרים בקשר להפעלה של כלי רחיפה לקובץ תקנות נפרד כאמור.

לתקנה 9 המוצעת (תיקון תקנה 163(ב) בתקנות ההפעלה)-

מבוקש לבצע תיקון בתקנה 163(ב) בתקנות ההפעלה.

מבוקש להשמיט את המונחים "גילשון" ו"מצנח ממונע" מן התקנה.

תקנה 163(ב) לתקנות ההפעלה קובעת שכל מפעיל של כלי רחיפה, גם בהפעלה פרטית, נדרש לרישיון הפעלה מבצעית מרת"א, בעצמו, או רשאי לפעול במסגרת רישיון הפעלה מבצעית שניתן לאחר, בפיקוח ובאחריותו של הגוף בעל הרישיון. כמוסבר לעיל בחלק הכללי, עד היום הנפיקה רת"א רישיונות הפעלה מבצעיים לאגודות שונות, אשר עסקו בכלי רחיפה, בד"כ בסיווג ע"פ סוג אחד של כלי רחיפה, ואגודות אלה הנפיקו לחבריהן מעין "רישיונות משנה", כפועל יוצא מרישיון ההפעלה המבצעית שניתן להן ע"י רת"א. הסדר זה נפסל בחוק הטיס, שכן קיים ספק משפטי אם גוף פרטי רשאי להנפיק רישיונות לאזרחים, משום שזו פעולה מנהלית המצריכה סמכות שלטונית גרידא. משכך, ובהתאם לרוח החוק, מוצע כי לא יהיה עוד צורך ברישיון הפעלה מבצעית, לשם הפעלת כלי רחיפה, בכל סוגי הכלים ובכל סוגי ההפעלות. הרישיון שיינתן למפעילים של כלי רחיפה, הפועלים למטרות מסחריות או מדריכים, יהיה אישי. הרישיון יינתן על ידי רשות הרישוי, ברת"א. דרישות הכשירות הנדרשות לשם קבלת הרישיון האישי יפורטו במקביל בתקנות הטיס (כלי רחיפה), בפרק שיוחד לסוגיית הרישוי האישי של מי שיבקש להפעיל כלי רחיפה למטרה מסחרית או כמדריך (פרק ב'), והקובץ כולל גם הוראת מעבר לגבי מי שפועל כיום מכוח תעודת חבר שניתנה לו על ידי אגודה שהינה או היתה בעלת רישיון הפעלה מבצעית תקף מרת"א (אגודת מצנחי הרחף פעלה עד לשנת 2005, אגודת הממג"ים פעלה עד לשנת 2012, אגודת גילשוני האוויר עודה פועלת כיום). רישיון ההפעלה המבצעית הוא מכשיר שנועד להסדיר שיטות פעולה, ספרות וארגון של **גופים** (כגון: חברת תעופה), דבר שאינו נדרש בהקשר של הפעלה אישית של כלי רחיפה, ועל כן הוא מיותר ומוצע לבטלו בקשר להפעלה של כלי הרחיפה.

ודוק: מפעיל "פרטי", לשימוש עצמי, למטרת תחביב, בשעות הפנאי, הפועל ללא תמורה - לא יידרש לרישוי כלשהו, אישי, מבצעי או מסחרי אך יידרש לאישור ממדריך מוסמך שעבר הדרכה נאותה ומספקת על מנת שיוכל לפעול באופן עצמאי בבטחה. גם בהקשר זה ישנה הוראת מעבר מתאימה למי שפעל או פועל מכוח תעודת חבר באגודה שהיא כשלעצמה היתה או בהווה בעלת רישיון הפעלה מבצעית מרת"א משכך, מוצע לבטל את הוראות תקנה 163(ב), בכל הנוגע לחובת רישיון ההפעלה המבצעית לכלי הרחיפה המנויים בה ("גילשון" ו-"מצנח ממונע").

נעיר, כי תקנת משנה (ד) הדנה בטיסן נהוג רדיו נותרה על כנה, שכן בשלב זה אין אנו עוסקים בהסדרים הנוגעים לטיסנים נהוגי רדיו, כפי שהוסבר בחלק הכללי לעיל.

לתקנה 10 המוצעת (תיקון תקנה 164 בתקנות ההפעלה)-

מוצע לבצע תיקון בתקנה 164 בתקנות ההפעלה.

תקנה 164 קובעת כך: "לא יפעיל אדם בלון, עפיפון, רקטה בלתי מאוישת, גילשון, מטוס זעיר, מטוס הדרכה זעיר, טיסן נהוג רדיו או מצנח ממונע, באזור אסור, באזור מסוכן או באזור מוגבל באישור הרשות המשתמשת באותו אזור או המפקחת עליו".

המשמעות הינה כי ע"פ הדין הקיים, יחידת ניהול התעבורה האווירית המתאימה (קרי: יחידת הנת"א,

המשתמשת או המפקחת על האזור, כפי שקובעת התקנה), רשאית להתיר לכלי רחיפה לרחף, גם באזורים שמטיבם הם אסורים, מסוכנים או מוגבלים, אם ראתה לנכון. במסגרת תקנות הטיס (כלי רחיפה) יוחד פרק שלם לעניין האזורים המותרים לרחיפה (פרק ג') אשר יחול על כל סוגי הכלים בכל סוגי ההפעלה, לרבות בהפעלה כללית. בהסדר החלופי המוצע בקובץ נפרד כאמור מבוקש לקבוע 2 תקנות: האחת עוסקת בכל כלי הרחיפה, למעט הטיסן והמצנח הממונע, והשנייה עוסקת רק במצנח הממונע. הראשונה (הדנה כאמור בכל כלי הרחיפה למעט טיסן ומצנח ממונע), קובעת עיקרון של "מפה הפוכה", קרי: מותר לכלי רחיפה לרחף בכל המרחב האווירי האזרחי של מדינת ישראל, למעט אזורים שהינם אסורים לכניסת כלי רחיפה, והם: אזור אסור, מסוכן, מוגבל, נתיב אוויר מוגדר מראש, אזור פיקוח, אזור פיקוח טרמינלי, אזור פיקוח שדה, אזור שדה ואזור אימונים. התקנה קובעת גם חריגים, אשר בהתקיימם מותר לכלי הרחיפה המנויים בתקנה בכל זאת לבצע הפעלה של כלי הרחיפה באזורים אלה, בשלושה מקרים: אם בשירותי המידע התעופתי פורסם היתר כתוב ומפורש לשימוש משותף לכלי טיס ולכלי רחיפה באותו אזור, לחלופין אם מנהל רת"א או מי שהוא הסמיך לכך אישר מראש ובכתב; לחלופי חלופין, באישור מפעיל מינחת (לגבי מרחב אווירי של מינחת). התקנה השנייה עוסקת במצנח ממונע בלבד, וביחס אליו נקבע כי ירחף רק באזורים הייעודיים שהוגדרו עבורו מראש בשירותי המידע התעופתי (בפמ"ת או בנוטאם). עם זאת, גם כאן הוגדרו חריגים, המאפשרים לו לסטות מהאזורים הייעודיים שהוגדרו לו כאזורים הייעודיים עבורו לרחיפה, אם מתקיימים מספר תנאים במצטבר, והם: הגשת תכנית רחיפה (המקבילה לתכנית טיסה), קבלת מרשה (המקביל למרשה טיסה), נשיאת מפה ועליה סימון מסלול הרחיפה, המרחב האווירי שבו מבוקש לרחף אינו מעל מים (למעט בהפעלה כללית של מצנח ממונע) וכן דרישה להודעה טלפונית של המפעיל ליחידת הנת"א האחראית על האזור בסמוך לפני ההמראה ובסמוך לאחר הנחיתה - אודות ביצוע הרחיפה כאמור.

בנסיבות אלו, הוראת תקנה 164, ביחס לגילשון ומצנח ממונע - מתייתרת, עקב קיומו של הסדר חלופי מקיף, רחב ומפורט יותר, מן ההסדר הקיים, הן במהות והן בתחולה ביחס לסוגי הכלים עליהם התקנה חלה. משכך מוצע להשמיט את הגילשון ואת המצנח הממונע מהוראת תקנה זו. לאור הוראת סעיף 92(ג) לחוק הטיס תקנה מוצעת זו מצריכה את קבלת הסכמתו של שר הביטחון מראש.

לתקנה 11 המוצעת (ביטול סימן ה' בפרק ה- 9 בתקנות ההפעלה) -

מוצע לבטל את סימן ה' לפרק ה- 9 בתקנות ההפעלה, שכותרתו: "גילשוניס".

סימן ה' לתקנות ההפעלה כולל הוראות שיוחדו להפעלת גילשוניס.

מבוקש לבטלו משום שמוצע להעביר את כל ההסדרים הנקובים בסימן זה לתקנות הטיס (כלי רחיפה) המוצע במקביל.

סימן ה' כולל מספר הוראות, אשר מוצע לבטל את כולן, מהטעמים שלהלן:

לתקנה 177 (1) לתקנות ההפעלה - קובעת כי אין להפעיל גילשון אלא אם כן מלאו לאדם 16 שנים. תקנה זו סותרת את ההוראה בתקנה 180(1) לתקנות ההפעלה, הדנה בגיל המזערי להפעלת מצנח ממונע, שהוא 17 שנים. בתקנות הטיס (כלי הרחיפה), המוצעות במקביל, מוצע לגבש כללי הפעלה אחידים, לכל

סוגי כלי הרחיפה, ללא יצירת אבחנה בין כלי מסוג מסויים לכלי מסוג אחר, במידת האפשר. בתקנות הטיס (כלי רחיפה) לא נקבעה הוראה לעניין הגיל המזערי לצורך הפעלה כללית של כלי רחיפה, בהיות המדיניות ביחס להפעלה כללית – מדיניות של התערבות מינימאלית מצד המדינה. עם זאת, בהצעת תקנות הטיס (כלי רחיפה) נקבע שאם בעל רישיון רחפן עם הגדר מסחרי נושא עמו בעת רחיפה מסחרית נוסע נלווה משלם שהינו קטין (גילו פחות מ-18) - הוא נדרש לקבל אישור מראש ובכתב של ההורה או האפוטרופוס; ואם בעל רישיון רחפן עם הגדר הדרכה מדריך חניך - על החניך להיות בן 16 לפחות, ואם הוא קטין (בין הגילאים 16 ועד 18) - נדרש לקבל אישור בכתב ומראש מהורה או אפוטרופוס; כמו כן, בהתאם לדרישות הכשירות לשם קבלת רישיון רחפן הקבועות בהצעת תקנות הטיס (כלי רחיפה) אדם לא יוכל לקבל רישיון אם גילו פחות מ-21 שנים, בדומה להוראה בתקנות הרישיונות לגבי עובדי טיס אחרים. באשר לקביעה כי גיל 16 הוא הגיל המזערי הראוי לשם לימוד הפעלה של כלי רחיפה - הטעם לכך הוא כדלקמן: מחד, כלי רחיפה הינו כלי פשוט מהבחינה הטכנית ולאחר הדרכה קצרה בת מספר שעות יכול כל אחד להיות בעל המידע כיצד להפעילו; מאידך, הפעלת הכלי טומנת בחובה סיכונים ועל כן יש חשיבות לכך שהמפעיל יהיה בעל בגרות נפשית, אחריות, משמעת, יכולת ציות מדוקדקת להוראות המדריך וכן יכולת יישום באופן מעשי של התיאוריה שנלמדה; בנסיבות אלה, סברנו כי גיל 16, בדומה לגיל בו רשאי אדם לנהוג על רכב, הינו הגיל המתאים להתחלת הדרכה ולימוד על כלי רחיפה. לאור העובדה כי קיים הסדר חלופי ומקיף יותר מההסדר הקיים בסוגיית הגיל המינימלי, כפי שפורט לעיל - מוצע לבטל את תקנה 177(1) לתקנות ההפעלה.

לתקנה 177(2) לתקנות ההפעלה - התקנה קובעת כי גילשון – אוויר יופעל על ידי מפעיל אחד, או על ידי שני מפעילים, בהתאם למה שנקבע בתעודת הסוג שלו. מאחר וישנם כיום מגוון רחב מאוד של כלי רחיפה, ואין דינו של כלי אחד כדינו של כלי אחר, הרי שיש סוגים מסוימים של כלי רחיפה אשר ניתנים להפעלה על ידי אדם אחד, שניים או שלושה אנשים ובעצם על פי מספר מושבים שונה ומשתנה. בנסיבות אלה, כאשר עולם כלי הרחיפה משוכלל ומגוון, משתכלל עם הזמן, כאשר יש מגוון רחב וקשת רחבה של סוגי כלים אשר חלקם יכולים לשאת יותר מאדם אחד ואף יותר משני אנשים, הרי שאין מקום להוראה שרירותית המגבילה את מספר הנוסעים, ועל כן, מוצע להשמיט תקנה זו. בנוסף, כל ההסדרים לגבי כלי רחיפה הועברו לקובץ תקנות המוצע במקביל, נפרד: תקנות הטיס (כלי רחיפה) לרבות סוגיות של הפעלה בטוחה שיוחד להם פרק נפרד (פרק ד' בקובץ המוצע). על כן אין מקום בתקנות ההפעלה להותיר הוראות בדבר כללי הפעלה בטוחה של כלי רחיפה.

לתקנה 178 לתקנות ההפעלה -

לתקנת משנה (1) - התקנה קובעת כי אדם לא יפעיל גילשון מעל אזור מאוכלס או מעל התקהלות של בני אדם. מוצע לבטל תקנה זו. ראשית, משום שכל ההסדרים לגבי כלי רחיפה הועברו לקובץ תקנות מוצע, נפרד, הדין בכל הסוגיות הרלבנטיות לכלי רחיפה (רישוי, אזורים וכללי הפעלה בטוחה) ועל כן אין מקום להותיר בתקנות ההפעלה הסדרים לגבי כלי הרחיפה. שנית, נבהיר שאין בקובץ התקנות הנפרד העוסק בכלי רחיפה הסדר חלופי מקביל וזאת משום שאנשי

המקצוע סבורים כי התקנה אינה סבירה והגיונית, ואינה עולה בקנה אחד עם מציאות החיים, שבה לא אחת מרחפים כלי רחיפה גבוה מעל התקהלות אנשים, ומעל אזורים מאוכלסים- כשהם בטווח גלישה אל מחוצה להם. תקנה כאמור תגרום לצמצום משמעותי של המרחבים האוויריים המותרים לרחיפת כלי רחיפה, ואינה סבירה ומעשית.

לתקנת משנה (2)- התקנה קובעת כי אסור להפעיל גלישון בגובה של פחות משלושים מטרים מעל כביש, פסי רכבת, קווי טלפון או חשמל. מוצע לבטל תקנה זו, שכן יש הסדר חלופי בתקנה מוצעת מתוך תקנות הטיס (כלי רחיפה) אשר הועתקה מתקנה זו והטעמים לה כדלקמן:

ראשית, רצון להגן על שלומו ובטיחותו של מפעיל כלי רחיפה.

שנית, רצון שלא להסיח את דעתם של נהגים ומשתמשי דרך (מקום שכלי רחיפה מרחף מעל כביש יש סיכוי סביר שנהגים יתרשלו בנהיגה משום שיביטו לשמיים).

שלישית, ישנו החשש שמפעיל כלי רחיפה יפגע בקווי מתח וייפגע.

ואולם, יצוין כי ההסדר החלופי הוסיף על ההסדר הקיים, בקבעו כי כאשר מפעיל כלי הרחיפה לקראת נחיתה – רשאי לרחף בגובה של עד 15 מטרים מעל המכשולים המצוינים לעיל, וזאת- מקום שהכלי נדרש להנמיד, לקראת ביצוע נחיתה.

מאחר וקיים כאמור הסדר חלופי מוצע, מדויק יותר וטוב יותר, מוצע לבטל תקנת משנה זו.

לתקנת משנה (3)- התקנה קובעת כי אין להפעיל גלישון כאשר הוא ממריא מכביש או מפסי רכבת. מוצע לבטל תקנה זו. תקנה זו מוכללת בתקנה הקודמת הקובעת כי חל איסור לרחף מתחת 30 מטרים מעל כביש או פסי רכבת. אם חל איסור כאמור, ממילא אסור לרחף לצורך המראה או נחיתה מעל כביש או פסי רכבת, שכן פעולת ההמראה או הנחיתה וודאי מבוצעות בגובה שהינו פחות מ- 30 מטרים.

בתקנות הטיס (כלי רחיפה) אין הסדר חלופי, משום שאין בתקנה זו היגיון מקצועי, היא עומדת בסתירה לתקנה הקודמת, ובנסיבות אלה - היא מיותרת ודינה להתבטל.

לתקנת משנה (4)- התקנה אוסרת על הפעלת גלישון בתחום של חמישה קילומטרים משדה תעופה. ההוראה מיותרת שכן בקובץ התקנות המוצע בנפרד (תקנות הטיס (כלי רחיפה)) יש הסדר חלופי מקיף ורחב הרבה יותר הדין בסוגיית האזורים, לרבות התייחסות לאזורים הנחשבים "אזור פיקוח", "אזור שדה", "אזור פיקוח שדה" ו"אזור פיקוח טרמינלי" -כאשר באופן עקרוני כל סוגי כלי הרחיפה המנויים בחוק, למעט הטיסן והמצנח הממונע, אינם רשאים לרחף באזורים אלה, אלא אם-כן התמלאו תנאי החריגים המאפשרים בכל זאת ריחוף באזורים אלה כאמור, כמפורט בקובץ הנפרד כאמור. משכך, ההוראה מיותרת ומוצע לבטלה.

לתקנה 179 לתקנות ההפעלה – התקנה קובעת כי יש איסור להשליך חפץ מגילשון - אוויר בעת טיסה. מוצע לבטלה שכן קיים הסדר חלופי בתקנות הטיס (כלי הרחיפה), המוצעות במקביל. במסגרת תקנה בתקנות הטיס (כלי רחיפה) מבוקש לקבוע איסור השלכה של חפצים, וכן ריסוס של חומרים, מכל סוגי כלי הרחיפה (לא רק ביחס לגילשוני אוויר) אך רק בהפעלה במסגרת מסחרית או בעת הדרכה, מקום שיש צורך להגן על צד ג', הוא נוסע משלם או חניך, שכן הנחת העבודה הינה שמפעילים של כלי רחיפה בהפעלה כללית אינם מבצעים ריסוס או השלכת חפצים מן האוויר ופעילות זו אופיינית יותר להפעלה מסחרית (בדרך כלל לצרכי פרסום, למי שפועל באופן מסחרי). ההוראה מועתקת מתקנה 13 לתקנות ההפעלה

(שעניינה איסור השלכת חפץ וריסוס מכלי טיס), והיא רחבה יותר מהוראת תקנה 179 בתקנות ההפעלה, במובן זה שדנה גם בסוגיית הריסוס ולא רק בסוגיית השלכת החפצים, וכן מאפשרת חריג מקום שהמנהל אישר ולפי תנאי האישור, בהקבלה לנוסח התקנה החלה על כלי טיס. ההסדר החלופי, המקיף והרחב יותר כאמור, מייתר את תקנה 179 לתקנות ההפעלה, ועל כן מוצע לבטלה.

לתקנה 180 לתקנות ההפעלה – התקנה קובעת כי אין להפעיל גילשון אוויר אלא - אם - כן נמצאים בו: תג זיהוי של יצרן הגלישון, שם היצרן, שנת הייצור והמספר הסידורי של הגלישון או של סדרת הייצור שלו. הוראה זו בוטלה ואין לה חלופה בתקנות הטיס (כלי רחיפה). ההוראה מעולם לא יושמה שכן אין ולא היו לכלי רחיפה בכלל, ולגילשוני אוויר בפרט, סימני רישום מהמדינה או מהאגודות, וביחס לחלקם – גם לא מהיצרן. חלק מהכלים פשוטים ולא מצריכים כמעט תחזוקה, במיוחד הכלים הבלתי-ממונעים. חלקם של הכלים מתוחזקים על ידי המפעילים באופן עצמי. אין בתחום הרחיפה מכוני בדק מוסדרים. תחלופת החלקים בהם רבה. חלק גדול מהכלים בשכירות או בבעלות משותפת של מספר אנשים יחד. על כן, יהיה קושי רב ביישומה ואכיפתה של תקנה מעין זו. בנסיבות אלה, הוחלט על ביטול ההוראה.

לתקנה 12 המוצעת (ביטול סימן ט' בפרק ה- 9 בתקנות ההפעלה) –

התקנה מבטלת את סימן ט' לפרק ה- 9 בתקנות ההפעלה, שכותרתו "מצנח ממונע".

לתקנה 180 יד- התקנה קובעת כי בכפוף לאמור בתקנה 163(ב) לתקנות ההפעלה, לא יפעיל אדם מצנח ממונע, אלא אם כן נתן לו המנהל רישיון עבור הפעלה זו, או במסגרת רישיון הפעלה מבצעית שניתן לאחר ובפיקוחו ובאחריותו של בעל רישיון ההפעלה המבצעית. כאמור בהתאם לדברי ההסבר שנכתבו הן ביחס לחלק הכללי והן ביחס לתיקונה של תקנה 163(ב) לתקנות ההפעלה (תקנה 7 לתקנות אלה), מבוקש לבטל את חובת הרישוי על מפעיל כלי רחיפה בהפעלה "פרטית", לצרכיו האישיים בלבד, כתחביב וללא תמורה. חובת הרישוי תחול רק על מפעיל מסחרי ומדריך. בנוסף, תבוטל חובת רישיון ההפעלה המבצעית על כל סוגי כלי הרחיפה המנויים בחוק (למעט הטיסן) ועל כל סוגי ההפעלה (לרבות הפרטית), שכן ההסדר על פיו גוף פרטי (בד"כ אגודה) מחלק מעין "רישיונות משנה" לאזרחים בשם המדינה, הינו הסדר המעלה ספקות משפטיים רבים. באופן עקרוני, רישיון הינה פעולה מנהלית המצריכה סמכות שלטונית. משכך, מוצע לבטל את ההסדר על פיו רת"א הנפיקה עד כה רישיונות הפעלה מבצעיים לגופים, אשר הם שחילקו מעין "רישיונות משנה" לחבריהם. כמו כן, תבוטל חובת הרישוי ביחס למפעיל הפרטי. לגבי המפעיל המסחרי והמדריך – תחול חובת רישוי אישי בלבד, ע"פ דרישות כשירות, לרבות: מגבלת גיל, מצב רפואי, מבחן עיוני ומעשי, ניסיון, הכשרה, וכיוצא בזה, אשר יפורטו בתקנות הטיס (כלי רחיפה), בפרק הרישוי המוצע (פרק ב'). משכך, הוראת תקנה זו – מיותרת, ומוצע לבטלה.

לתקנה 180 טז - התקנה קובעת כי תוקפו של רישיון הפעלה מבצעית של מצנח ממונע אינו מוגבל בזמן, זולת אם הותלה או בוטל על ידי המנהל. התקנה מתייתרת לאור העובדה כי ההסדר על פיו רת"א מנפיקה רישיון הפעלה מבצעית לגוף (בד"כ אגודה), המחלק "תעודות חבר" שהן מעין "רישיונות משנה" לחבריו -

מבוטל, שכן סותר את הוראת סעיף 87 לחוק הטיס, הקובע חובת רישוי אישי למפעיל כלי רחיפה הפועל לצרכים מסחריים ולצרכי הדרכה, בלבד. בתקנות הטיס (כלי רחיפה) המוצעות במקביל ישנו פרק שיוחד לסוגיית הרישוי. משכך, תקנה זו מיותרת ומוצע לבטלה.

לתקנה 180-ז - התקנה מחילה על מצנח ממונע את כל הוראות התקנות המצוינות בפרקים הראשון עד החמישי לתקנות ההפעלה. הוראות אלה נועדו מטיבן להסדיר את כללי ההפעלה של כלי טיס, ולא תמיד נכונות וישימות ביחס לכלי רחיפה, וודאי לא בתחולה גורפת, שאינה נוקטת אף לשון "בשינויים המחויבים" או "בהתאמות הנדרשות", כמקובל וכמתבקש מאופיים השונה תכלית שינוי של כלי הרחיפה לעומת כלי הטיס. בנוסף, תקנה 180-ז מחילה על כלי רחיפה את הוראות תקנה 249 במספר שינויים שמכתיבה התקנה, העוסקת כשלעצמה בבעלי התפקידים הרלבנטיים בחברת תעופה, ובהקבלה לכלי רחיפה – בגוף, אגודה, או ארגון, העוסק בהפעלה של כלי רחיפה באופן מסחרי או בבית ספר להדרכת הרחיפה.

תקנה זו דינה להתבטל, שכן בהסדר החלופי המוצע, בתקנות הטיס (כלי רחיפה), אומצו חלק מן ההסדרים המפורטים בפרקים הראשון עד החמישי בתקנות ההפעלה, והועתקו חלק מהוראות התקנות המצוינות שם, בשינויים המתחייבים לגבי כלי רחיפה.

מקום שהתקנה לא אומצה - לדידם של אנשי המקצוע, הטעם לכך הוא שאינה נכונה ואינה רלבנטית ביחס לכלי רחיפה, בשל: **אופיו וטיבו של הכלי** (מיועד בדרך כלל לרחיפה עצמית או לכל היותר שני אנשים, נעדר אנשי צוות, בדרך כלל באופן לוקאלי בתחומי המדינה ולא בחוץ לארץ, מרחף לאט, בדרך כלל אינו ממונע, או לכל היותר בעל מנוע עזר או מנוע מסוג אחר קטן מאוד ונעדר מכשירי קשר); **משקלו וגודלו** (כלי קל וקטן ועל כן אינו מסוגל להכיל ציוד רב); **וכן אופן ההפעלה** שלו (הפעלה עצמית, פשוט מבחינה טכנולוגית, מצריך היקף יחסית קטן של הדרכה, ממריא ונוחת בשטח פתוח, מרחף רק ביום, בדרך כלל לא מעל מים, בטיסת ראייה, ללא מכשירי קשר או ציוד ניווט מתוחכם, רדיו או תקשורת, בדרך כלל בלתי ממונע או בעל מנוע עזר או אחר קטן).

על כן, רבות מההוראות הקיימות בתקנות ההפעלה הדנות בכללי הפעלה של כלי טיס ובכללי טיסה, אינן רלבנטיות לגבי כלי רחיפה, למשל: תעודות, רישיונות, אישורים, והיתרים שונים הנדרשים לשם הפעלת כלי טיס, ציוד תעופתי הנדרש בכלי טיס, הוראות הרלבנטיות להפעלת כלי טיס בחו"ל, כללים בינלאומיים שונים, כללים לעניין התנהגות בשדות-תעופה, טיסות בלילה, הוראות לגבי רעש, לגבי דלק, התנהגות אנשי הצוות, סוגיות של חכירת מטוסים, וכיוצא בזאת- כל אלה כלל אינם רלבנטיים, נדרשים, מתאימים, חיוניים או נחוצים, בכלי רחיפה.

לחלופין ייתכן שהתקנה לא אומצה משום שיש הסדר חלופי לגבי העיקרון המובא בה, בחוק או בתקנות. כך למשל תקנות 11 ו-12 לתקנות ההפעלה הדנות באיסור עישון סמים או סיגריות בעת הפעלה של כלי טיס מקבילות להוראה הקיימת בסעיף 89 לחוק הטיס, שעניינו איסורים דומים לגבי מפעילי כלי הרחיפה בעלי הרישיונות. תקנה 14 לגבי חגורות בטיחות לא אומצה משום שבתקנה 28 לתקנות המוצעות יש התייחסות לציוד מגן בכלי רחיפה, לרבות חגורת כתף או רתמה המקבילה לחגורת הבטיחות בכלי טיס. הוראות הפרק השלישי לתקנות ההפעלה לא אומצו, למעט הפנייה להגדרות המובאות בו ביחס למונחים השונים, משום שבתקנות הטיס (כלי רחיפה) קיים הסדר חלופי שלם ומקיף לגבי אזורים המותרים

לרחיפה (פרק ג').

משכך, התקנות הבאות נמצאו כבלתי רלבנטיות להחלה על כלי רחיפה בהיותן נעדרות כל התאמה לאופי הכלים ואופי הפעלת הכלים, או בשל קיומו של הסדר חלופי, כדלהלן:

תקנות מספר: 2 (הפעלה מחוץ לשטח המדינה), 3 (הרשאה מיוחדת), 4 (טייס מפקד וסמכותו), 5 (טייס מפקד של כלי טיס שבו נדרש יותר מטייס אחד), 7 (הפעלה בקטגוריות 2 ו-3), 8 (אנשי צוות אויר בעמדותיהם), 9 (איסור הפרעה לאיש צוות), 10 (הפעלה פזיזה או רשלנית), 10א (אישור השארת רוטור מסתובב בהליקופטר), 11 (הגבלות על איש צוות), 11א (איסור עישון), 12 (סמים), 14 (שימוש בחגורות בטיחות), 15 (מצנחים וצניחה מכלי טיס), 16 (גרירת דאון), 18 (אביזר אלקטרוני מטלטל), 19 (מערכת ניהוג כפולה), 20 (כמות דלק לטיסת כט"מ), 21 עד 25 (טרנספונדר), 25א (מערכת מוטסת למניעת התנגשות), 26 (שמירת אלחוט דו כיוונית), 26א (שימוש בשפות בתקשורת רדיו טלפון), 27 (ציוד VOR), 28 (תעודות הדרושות בכלי טיס), 29 (הרשאה לטיסה מיוחדת), 30 (כושר טיסה), 31 (הגבלות תפעוליות ודרישות לגבי סימונים בכלי הטיס), 31א (ציוד ומכשירים שאינם פועלים), 31ב (רשות המראה עם ציוד שאינו פועל), 32 (שימוש בחמצן), 33 (מכשירים וציוד הדרושים בכלי הטיס), 34 (הפעלה במרחב האוויר הצפון אטלנטי), 35 (ספר עזר להפעלת קטגוריה 2), 36 (רשם נתוני טיסה ורשמקול תא הטייס), 37 (התאמת קריאות גובה לחץ אוטומטי למד גובה הטייס), 38 (הגבלת משקל אווירון בקטגוריית תובלה), 39 (הגבלות כלי טיס בקטגוריה מוגבל), 40 (הגבלות כלי טיס בעל תעודת סוג זמנית), 41 (הגבלות כלי טיס בשימוש נסיוני), 42 (הגבלות מיוחדות לכלי טיס זר), 42א (הפעלה פרטית של כלי טיס זר בישראל), 43 (טיסת העברה של אווירון גדול עם מנוע אחד דומם), 44 (מתקן קולי להתראת מהירות ומערכת מציין חימום פיטו), 45 (מערכת התראת-גובה באווירון טורבו סילוני), 46 (משדר מיקום חירום), 47 (הפעלה במהירות על קולית), 47א (מיומנות בשפה האנגלית), 48 (תנאים להסכם חכירה), 48א (העברת תפקידים וחובות בהסכם חכירה בין מדינות), הפרק השלישי (תקנות 49-66א, למעט הפנייה למונחים הקיימים בתקנות המוצעות העוסקות באזורים המותרים לרחיפה), 69 (כללי זכות קדימה בתפעול ימי), 70 (מהירות כלי טיס), 72 (תאורה בטיסות לילה), 73 (ציות להוראות בקרת תעבורה אווירית), 74 (אותות), 75 (זמן), 76 (כיוון מד גובה), 77 (מיקום משדר חירום), 78 (תכנית טיסה), 79 (הפעלה בתחומי שדה תעופה), 80 (הפעלה בשדה עם מגדל פיקוח), 81 (הפעלה בשדה עם מגדל פיקוח- גישות), 82 (הפעלה בשדה עם מגדל פיקוח – יציאות), 83 (הפעלה בשדה על מגדל פיקוח – רעש), 84 (הפעלה בשדה עם מגדל פיקוח- מרשה), 85 (הפעלה בשדה ללא מגדל פיקוח), 85א (מניעת רעש), 86 (הגבלות זמניות על טיסה), 87 (אזור ניסויי טיסה), 88 (אזורים מוגבלים או אסורים לטיסה), 89 (טיסה במרחב אווירי מבוקר פוזיטיבית), 90 (פטור), 95 עד 99 (כללי טיסת ראייה חקלאית), 100 עד 116 (כללי טיסת ראייה מכשירים).

לעומת זאת, התקנות הבאות בתקנות ההפעלה אומצו, בשינויים המחויבים, בתקנות כלי רחיפה המוצעות במקביל, כדלקמן:

תקנה 6 לתקנות ההפעלה – פעולות לפני טיסה, אומצה במקביל בהוראת תקנה במסגרת קובץ התקנות המוצע בנפרד שעניינו הסדר חלופי לכלי הרחיפה ושמו "תקנות הטיס (כלי רחיפה)" (להלן – "הקובץ הנפרד"); תקנה 13 לתקנות ההפעלה – איסור השלכת חפצים וריסוס, אומצה בקובץ הנפרד; תקנה 17 לתקנות ההפעלה – איסור גרירה, אומצה בקובץ הנפרד; תקנה 67 לתקנות ההפעלה – טיסה בקרבת כלי

טיס אחר, אומצה בקובץ הנפרד; תקנה 68 - כללי זכות קדימה בתפעול יבשתי - תוקנה בקובץ זה- התיקון המוצע לתקנות ההפעלה- תוך התאמתה גם לכלי הרחיפה; תקנה 71 לתקנות ההפעלה - טיסה אווירובטיית, אומצה בקובץ הנפרד; תקנות 91 עד 94 לתקנות ההפעלה- טיסה בכטר"מ יום, אומצו בקובץ הנפרד, בשינויים המחויבים; תקנות 117-121 (הפרק החמישי בתקנות ההפעלה- הוראות בדבר יירוט) - אומץ בקובץ הנפרד כאשר ישנה הפנייה חלקית ובשינויים המחויבים להוראות בסוגיית היירוט בתקנות ההפעלה; והכול - בשינויים המתחייבים מכך שעסקינן בכלי רחיפה ולא בכלי טיס, בשינויים המחויבים ובהתאמות הנדרשות לעניין המהות והנוסח, בשל טיבם ואופי הפעלתם השונה תכלית שינוי של כלי רחיפה מכלי טיס.

לאור האמור, כאשר חלק מהתקנות המופיעות בפרקים ה- 1 עד ה- 5 בתקנות ההפעלה אינן רלבנטיות, מהטעמים המפורטים לעיל, ביחס לכלי הרחיפה, וחלקן מאומצות או שישנה הפנייה אליהן, בשינויים המחויבים, בקובץ נפרד של תקנות העוסקות בכלי רחיפה בלבד, כהסדר חלופי, הרי שתקנה 180 יז - מיותרת, ומוצע לבטלה.

כמו כן, ההפניה בתקנה 180 יז לתקנה 249 בדבר בעלי תפקידים מתייתרת גם היא לאור השינוי בהסדר, הקובע כי אין צורך ברישיון הפעלה מבצעית, מסחרית או אחרת, למפעיל כלי רחיפה לצרכים מסחריים או הדרכה, ויש חובת רישוי אישי בלבד, למפעיל מסחרי או למדריך. בנסיבות אלה, מקום שהרישוי אישי בלבד, סוגיית בעלי תפקידים בארגון או גוף, כלל אינה רלבנטית ואנו לא נדרשים לה, ולכן ההפניה לתקנה 249 - דינה להתבטל, ומוצע לבטל את התקנה.

לתקנה 180 יח -

לתקנת משנה (א)(1) - התקנה קובעת כי לא יטיס אדם מצנח ממונע אלא אם כן מלאו לו 17 שנים לפחות. מגבלת גיל זו שונתה בתקנות הטיס (כלי רחיפה) ל- 16 שנים והוחלה באופן אחיד לגבי כל סוגי כלי הרחיפה המנויים בחוק (למעט הטיסן), ביחס לחניך, במסגרת תקנות הטיס (כלי רחיפה) המוצע כהסדר חלופי במקביל. גיל 16 הינו הגיל המזערי הראוי והמספק שבו אדם בדרך כלל בעל בגרות נפשית מספקת ובעל יכולת ותכונות של גילוי אחריות, משמעת, הפנמה, הבנה, יכולת ביצוע ויישום של תיאוריה, יכולת הישמעות להוראות, הן בכלל, והן מקום שנקלע למצוקה או למצב חירום, בפרט, במהלך רחיפה. זה גם הגיל שבו בדרך כלל מתחילים בלימוד נהיגה על רכב. גיל 16 הוא הגיל שנקבע כגיל המזערי להפעלה של גילשון אוויר בתקנות ההפעלה וההוראה הושאלה לתקנות הטיס (כלי רחיפה) לגבי חניכים והוחלה באופן אחיד על 5 סוגי הכלים המנויים בהצעת תקנות הטיס (כלי רחיפה).

יוער כי לגבי רחפן, קרי: המבקש רישיון כמפעיל של כלי רחיפה לצרכים מסחריים או לצרכי הדרכה, ישנה בהסדר המוצע תקנה מחמירה יותר, במסגרת פרק הרישוי, הקובעת כי מבקש רישיון רחפן יהיה בעל מגבלת גיל של 21 שנים, לכל הפחות. הדבר נובע מכך כי הוא אחראי על שלומו וחיייו של נוסע תמים או של חניך תמים, וכי לפני מועד זה ממילא לא יוכל לעמוד בדרישות הכשירות הנקובות בהסדר המוצע ולצבור את הניסיון המזערי הדרוש לשם קבלת רישיון מרשות הרישוי. כמו כן, בכך מושווית דרישת הגיל המזערית לגבי בעל רישיון רחפן (21) לבעלי מקצועות הטיס האחרים המקבלים רישיונות מרשות הרישוי.

לתקנת משנה (א)(2) - התקנה קובעת כי לא יטיס אדם מצנח ממונע אלא אם כן הוא בעל רישיון תקף

למצנח ממונע או שהוא מצוי בתהליך הדרכה וקיבל רישיון מתלמד.

לאור ההסדר החדש שנוקט חוק הטיס, על פיו אדם לא נדרש לרישיון בהפעלה "פרטית", ונדרש לרישוי אישי אם ההפעלה מסחרית או לצרכי הדרכה, כאשר בהלימה להוראות החוק נקבע פרק שלם שעניינו רישוי רחפנים בתקנות הטיס (כלי רחיפה) המהווה הסדר חלופי מקיף ורחב, הרי שתקנה זו מתייתרת ומוצע לבטלה. נעיר, כי בהסדר החלופי נקבעה הוראה בדבר חובת הדרכה למפעיל הכללי, וחובה על מדריך רשוי מוסמך לאשר בכתב ומראש את פעילותו העצמאית של מפעיל כללי של כלי רחיפה, לאחר קבלת הדרכה מספקת. להוראה זו נקבעה כמובן הוראת מעבר לגבי ציבור המפעילים המחזיקים ברישיונות מאגודות בעלות רישיון הפעלה מבצעית מרת"א, בהווה או בעבר.

לתקנת משנה (ב) - אדם רשאי להפעיל מצנח ממונע רק בהתאם לזכויות המוקנות לו ברישיונו. כאמור, בהסדר החדש שקובעת הוראת סעיף 87 לחוק הטיס, רק מפעיל מסחרי ומדריך יידרש לרישוי אישי מרת"א. המפעיל הפרטי כלל לא נצרך לבקש רישיון אך חלה עליו חובת הדרכה ואישור ממדריך מוסמך. ביחס למפעיל מסחרי ומדריך – הזכויות המוקנות ברישיונם מפורטות בהוראת תקנה מבין התקנות המוצעות במקביל לקובץ זה, כאשר מפעיל מסחרי יכול להפעיל כלי רחיפה, מהסוג הנקוב ברישיונו, בתמורה, ומדריך- רשאי להדריך הדרכה עיונית ומעשית על כלי רחיפה מהסוג הנקוב ברישיונו. המשמעות הינה כי מפעיל מסחרי יוכל לבצע הפעלה בתמורה, כמו למשל: פרסום, נסיעה בתמורה לשם החוויה, ועוד, ואילו מדריך יוכל להדריך אנשים להפעלת כלי הרחיפה הנקובים ברישיונו, הן הדרכה עיונית, והן מעשית. לאור ההסדר החלופי כאמור - תקנה זו מתייתרת, ומוצע לבטלה.

לתקנה 180 ט -

תקנה 180 קובעת שורה של תנאים לגבי הפעלה של מצנח ממונע שהם "על אף האמור בתקנה 93" – כלומר, על אף המגבלות שנקבעו ביחס לכללי טיסת ראייה מבוקרת בתקנה 93 לתקנות ההפעלה, הדנה בכללי טיסת ראייה מבוקרת, חלות על הפעלת מצנח ממונע ההגבלות הבאות, כדלקמן:

לתקנת משנה (1) - התקנה קובעת כי יש להפעיל מצנח ממונע ביום בלבד. הוראה זו אומצה בהסדר החלופי בקובץ תקנת הטיס (כלי רחיפה). יתר על כן, התקנה הוקדשה לסוגיית כללי טיסת ראייה, ונקבעו, מעבר למגבלת איסור הפעלת כלי רחיפה בלילה, גם הוראות לגבי חובת קשר ראייה מתמיד עם הקרקע, ואיסור כניסה בין עננים. ההסדר החלופי כאמור מקיף ורחב יותר גם באופן מהותי וגם בתחולתו, שכן חל על כל סוגי כלי הרחיפה ולא רק על מצנח ממונע, ומשכך, הוראה זו מיותרת ומוצע לבטלה. עם זאת יוער כי ההסדר החלופי יחול על בעל רישיון רחפן בעת הפעלה מסחרית או בעת הדרכה בלבד ואילו בהפעלה כללית יהיה המפעיל פטור מהוראות אלה, והרחיפה תבוצע על אחריותו האישית בלבד.

לתקנת משנה (2) - התקנה אוסרת הפעלת מצנח ממונע מעל אזור מאוכלס או התקהלות בני אדם. הוראה זו מיותרת שכן אינה עומדת במציאות החיים. מפעילים של כלי רחיפה לא אחת מבצעים את הרחיפה גבוה מעל אזורים מאוכלסים ובטווח גלישה מחוצה להם והוראה מסוג זו מצמצמת משמעותית את האזורים בהם יוכלו לפעול. על כן מוצע לבטלה.

לתקנת משנה (3) - התקנה קובעת כי אין להפעיל מצנח ממונע מעל גובה של 500 רגל מעל פני השטח, אלא- אם- כן נקבע אחרת בפמ"ת או בסעי"מ. הוראה זו אינה תואמת את אופי ההפעלה ואת טיבם של כלי הרחיפה אשר חלקם מרחפים בגובה של 500 רגל מעל פני השטח כאמור (ומגיעים לעיתים מזומנות עד

6,000 רגל ויותר, במיוחד הכלים הבלתי ממונעים בטיסה בזרמי אוויר עולים). מוצע כי הגובה המרבי יהיה על פי הקבוע בפרסומי המידע התעופתי הקובע מגבלות של גובה מעת לעת, בחלוקה ע"פ תשתיות אוויריות, אזורים וסוגי הכלים השונים. הוראה חלופית זו נקבעה בתקנה בפרק ג' להצעת תקנות הטיס (כלי רחיפה), שעניינו מרחבי האוויר המותרים להפעלת כלי רחיפה. בהתקיים הסדר חלופי, שהוא כשלעצמו גם נכון יותר, מנוסח בצורה מדויקת יותר, תואם יותר את מציאות החיים, ותחולתו רחבה יותר (חל על כל סוגי הכלים ולא רק על הממ"ג) – התקנה מיותרת ומוצע לבטלה.

לתקנת משנה (4) – התקנה קובעת איסור הפעלה של כלי רחיפה מחוץ לאזורים שנקבעו בפמ"ת לטיסת מצנח ממונע. בתקנות כלי הרחיפה מוצע הסדר חלופי כולל, מקיף, רחב ומפורט, בסוגיית האזורים המותרים לרחיפה, ב-2 תקנות: האחד עוסקת בגלישוני אוויר ומצנחי רחף (עם ובלו מנוע עזר), והשנייה עוסקת בממ"גים. משכך, ההסדר החלופי המוצע, המקיף הרבה יותר מן ההסדר הקיים, מייתר תקנה זו וכל תקנה אחרת שעניינה אזורים מותרים או אסורים לרחיפה לכלי רחיפה שונים (למשל- תקנה 164 לתקנות ההפעלה), ומשכך, מוצע לבטל תקנה זו.

לתקנת משנה (5) – התקנה קובעת איסור הפעלת מצנח ממונע במרחק של פחות מ-8 ק"מ מנקודת הציון של שדה תעופה או מנחת, אלא- אם- כן התקבל אישור מראש ובכתב ממנהל השדה, או ממפעיל המנחת, זולת אם נקבע אחרת בפמ"ת. כלי רחיפה באופן עקרוני פועלים משדות ומשטחים פתוחים ולא פועלים באזורים של שדות תעופה. רק חלק מכלי הרחיפה פועלים לעיתים ממנחתים, וגם זאת- ברוב המקרים רק ממנחתים מיוחדים המאפשרים זאת. משכך, תקנה זו אינה נכונה ואינה מתאימה לכלי רחיפה. יתר על כן, בהסדר החלופי המוצע בקובץ נפרד שעניינו כלי רחיפה יוחד פרק שלם, ובו הסדר מפורט ומקיף לגבי האזורים המותרים והאסורים לרחיפה לכלי רחיפה, בחלוקה לפי סוגי הכלים השונים. תקנה מן התקנות בקובץ תקנות הטיס (כלי רחיפה) המוצע במקביל עוסקת במצב בו כלי רחיפה בכל זאת מבקש להמריא ממנחת או לנחות במנחת - שאז חלה עליו הוראת תקנה 29 לתקנות המנחתים, המצריכה אישור מראש של מפעיל המנחת, ורק מקום שהמנחת בטיחותי ומתאים. לאור ההסדר החלופי כאמור, שהינו מקיף ומדויק יותר, תקנה זו מיותרת, ומוצע לבטלה.

לתקנת משנה (6) – התקנה קובעת איסור הפעלת כלי רחיפה ברוח שעוצמתה עולה על 10 קשרים או בעוצמת הרוח המרבית שקבע היצרן, לפי הנמוך מביניהם. בתקנה מתקנות הטיס (כלי רחיפה) אומצה רק ההוראה בדבר עוצמת הרוח המרבית שקבע היצרן, שכן לכל כלי רחיפה הוראות יצרן שונות, אופי הפעלה שונה, וטיב שונה. כלי – רחיפה שונים מיועדים לרחף בעוצמות רוח שונות, ומשכך, יש קושי לקבוע מסמרות בדבר. בנסיבות אלה, ולאור העובדה כי קיים הסדר חלופי מתאים ומדויק יותר – תקנה זו מיותרת, ומוצע לבטלה. נעיר, כי ההוראה בקובץ המוצע החלופי בסוגיית הרוח תחול רק על בעל רישיון רחפן הפועל בהפעלה מסחרית או בעת הדרכה. באשר למפעיל בהפעלה כללית- יהיה פטור מהוראות אלה והאחריות מוטלת עליו באופן אישי בעניין זה, לרחף בבטחה, מתוך מדיניות של מזעור הרגולציה לגבי ההפעלה הכללית.

לתקנת משנה (7) – התקנה קובעת איסור הפעלת מצנח ממונע, אלא משדות תעופה או מנחתים שנקבעו בפמ"ת למצנחים ממונעים. דא עקא, בפמ"ת לא נקבעו שדות תעופה להפעלת מצנחים ממונעים ואמירה זו שגויה. לעניין מנחתים – ישנם מנחתים המאפשרים המראה מהם ונחיתה בהם, לכלי רחיפה מסוגים מסוימים. לעניין זה ישנו הסדר חלופי: בתקנות הטיס (כלי רחיפה) המוצעים במקביל בקובץ נפרד, מוצעת

תקנה הקובעת כי מקום שכלי רחיפה ממריא ממנחת או נוחת בו, צריך לבקש אישור מראש של מפעיל המנחת, בהתאם להוראת תקנה 29 לתקנות המנחתים. לאור ההסדר החלופי המנוסח בצורה נכונה ומתאימה יותר לכלי רחיפה – מוצע לבטל תקנה זו.

לתקנה 13 המוצעת (סעיף התחילה בתקנות אלה) -

בקובץ הנפרד, המוצע במקביל, אשר דן בכל ההסדרים החלופיים לגבי כלי רחיפה, לרבות: רישוי, אזורים וכללי הפעלה בטוחה (תקנות הטיס (כלי רחיפה)), מוצע סעיף תחילה כדלקמן:

לגבי פרק ב' המוצע- פרק הרישוי – מבוקש שתחילתו תהיה חצי שנה מיום פרסום התקנות, לאור הצורך בהיערכות ציבור מבקשי הרישיון כמפעילים מסחריים ומדריכים על כלי רחיפה, להיערך לדרישות הכשירות המפורטות בתקנות ולתהליך הוצאת הרישיון ועל מנת שלא תיכרת פרנסתם בתקופת הביניים, וכן לצורך היערכותה של רשות התעופה האזרחית לביצוע הליכי הרישוי (כולל כתיבת ועריכת מבחנים, שכירת בוחנים, כתיבת נהלים ופרסומם, ובדיקות שונות) למבקשי הרישיון.

לגבי פרקים ג' ו- ד' המוצעים- שעניינם מרחבי האוויר המותרים לביצוע הפעלה של כלי רחיפה וכללי הפעלה בטוחה, בהתאמה – מבוקש שתחילתם תהיה 90 ימים מיום הפרסום לאור העובדה שרת"א נדרשת לגבש את המפות הדרושות ולפרסמן בפמ"ת, כמפורט בהוראות הפרק המוצע, וכן על המפעילים להיערך לפרק בדבר כללי הפעלה בטוחה, ללמוד אותו ולהטמיע את הוראותיו בקרבם.

מאחר ותקנות ההפעלה כוללות בחובן הן הוראות בדבר רישוי (תקנה 163 לתקנות ההפעלה) הן הוראות בדבר אזורים (תקנה 164 לתקנות ההפעלה) והן כללי הפעלה בטוחה, ועל מנת שתהיה הלימה והתאמה בין מועדי התחולה של שני הקבצים, קרי: התיקון המוצע בתקנות ההפעלה וההוראות בהצעת תקנות הטיס (כלי רחיפה), מבוקש שמרבית התקנות בקובץ זה תיכנסנה לתוקף משפטי 90 ימים לאחר מועד הפרסום כאמור, ותקנה 163(ב) שעניינה רישוי – תיכנס לתוקף משפטי חצי שנה לאחר מועד הפרסום, זאת- בהלימה להוראות התחילה בקובץ המרכזי המוצע, ולצרכי ההיערכות הדרושים כמפורט לעיל.