



לשכת המנהל

טל. 03.9774555
סימוכין:
01752513
ט' בשבט,
התשע"ג
20 ינואר 2013
פקס. 03.9774599
rommg@mot.gov.il

לכבוד: מר בני דוידור, מ"מ ראש תחום בכיר (תעופה כללית וספורטיבית)

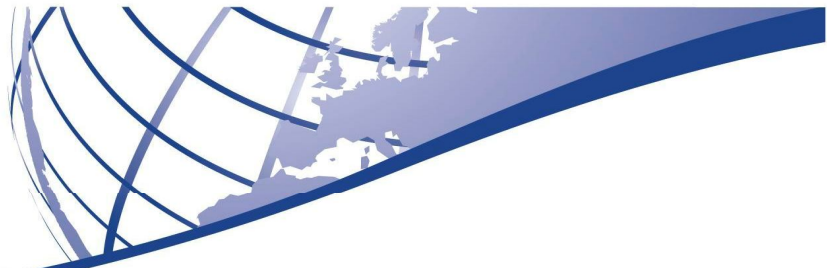
הנדון: מדיניות אכיפה ביחס להפעלת ממ"ג באופן פרטי

הריני להנחות אותך לגבי מדיניות האכיפה שיש לנקוט כנגד מפעילים של כלי רחיפה מסוג "מצנח ממונע גלגלי" (להלן- "ממ"ג"), הפועלים באופן שאינו מסחרי או לצרכי הדרכה, אלא לשימוש האישי בלבד, כתחביב, בשעות הפנאי וללא תמורה (להלן- "הפעלה פרטית"), כדלקמן:

אני מנחה את גורמי הפיקוח ברת"א שלא לאכוף את תקנה 163(ב) לתקנות הטיס (הפעלת כלי טיס וכללי טיסה), התשמ"ב – 1981 (להלן – "תקנות ההפעלה") בעניין חובת רישיון הפעלה מבצעית או חובה לפעול במסגרת רישיון הפעלה מבצעית שניתן לאחר, כלפי מפעילים של כלי רחיפה מסוג ממ"ג, אשר היו חברים באגודת הממ"גים, כאשר הם מפעילים ממ"ג באופן פרטי (שלא למטרה מסחרית או למטרת הדרכה), וזאת עד לכניסתן לתוקף של תקנות הטיס (כלי רחיפה).

להלן דגשים להנחיה:

- (1) ההנחיה חלה רק לגבי הרחפנים שהיו חברים עד לאחרונה באגודת הממ"גים (אשר החזירה בסוף ספטמבר 2012 את רישיון ההפעלה המבצעית שלה לרת"א מרצונה).
- (2) ההנחיה אינה חלה על מפעילי ממ"ג שלא היו חברים באגודה ושלא היו בעלי רישיון הפעלה מבצעית אישי, אינה חלה על מבקשי רישיון חדשים ואינה חלה על מפעילים של כלי רחיפה מסוגים אחרים שאינם ממ"ג.
- (3) ההנחיה חלה רק לגבי אי-אכיפת תקנה 163(ב) לתקנות ההפעלה, שעניינה חובת הרישוי, ואינה חלה לגבי הפרות של תקנות ההפעלה שעניינן: הפעלה בטוחה, ציוד, לבוש מגן ואזורים המותרים לרחיפה – הפרות אלה ייאכפו כרגיל.
- (4) ההנחיה תחול עד לפרסום תקנות הטיס (כלי רחיפה) שרת"א מגבשת בימים אלה.



ואלה עיקרי נימוקי ההנחיה:

1. הוראת תקנה 8(ב) לתקנות הטיס (רישוי עובדי טיס), התשמ"א-1981 (להלן- "תקנות הרישיונות") בצירוף הוראת תקנה 163(ב) לתקנות ההפעלה קובעות כי מפעיל ממ"ג, בכל סוגי ההפעלה לרבות בהפעלה "פרטית", צריך להיות בעל רישיון הפעלה מבצעית מרת"א, בעצמו, או לפעול במסגרת גוף בעל רישיון הפעלה מבצעית מרת"א.
2. רת"א העניקה בעבר רישיון הפעלה מבצעית ל"אגודת הממ"גים", שחילקה "תעודות חבר" לכ-250 חבריה, אשר פעלו מכוח רישיון ההפעלה המבצעית של האגודה, כדין. בשלהי חודש ספטמבר 2012 האגודה התפרקה, החזירה את רישיון ההפעלה שהיה ברשותה לרת"א, וחבריה פועלים בימים אלה ללא רישיון הפעלה מבצעית, אישי או קבוצתי.
3. פרק ה' לחוק הטיס, התשע"א – 2011 (להלן- "חוק הטיס" או "החוק") הקובע את כלל ההסדרים הראשיים בכל הנוגע להפעלת כלי רחיפה, קובע חובת רישוי על מפעיל כלי רחיפה באופן מסחרי או מדריך. לעומת זאת, החוק אינו קובע חובת רישוי על מפעיל כלי רחיפה הפועל באופן "פרטי", וזאת בהתבסס על הערכה של סיכון נמוך (הן לעצמו והן לסביבה) כפועל יוצא של הפעלה פרטית של כלי רחיפה.
4. רת"א מקדמת בימים אלה את הצעת תקנות הטיס (כלי רחיפה), הכוללת פתרון שלם לעולם כלי הרחיפה, ותביא לידי ביטוי את העיקרון שנקבע בפרק ה' לחוק הטיס בדבר היעדר חובת רישוי למפעיל כלי רחיפה באופן פרטי. לפי סעיף 195 לחוק הטיס, עד לכניסתן לתוקף של תקנות אלה יחול המצב המשפטי הקיים (דהיינו - חובת רישוי גם על מפעיל כלי רחיפה באופן פרטי כמפורט בסעיף 1 לעיל).
5. גורמי המקצוע ברת"א מעריכים את הסיכון מהפעלה פרטית של ממ"ג כסיכון נמוך ביותר.



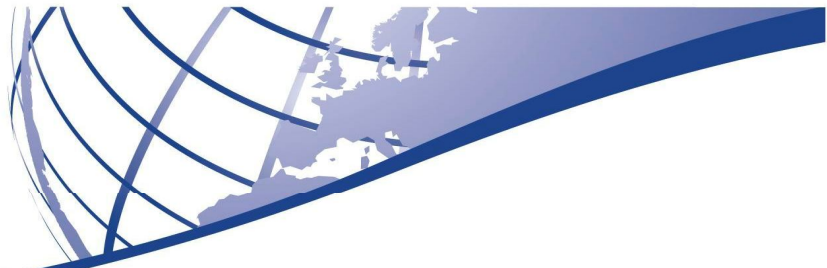
6. בנסיבות אלה של התקדמות למשטר של אי-רישוי המפעיל הפרטי מצד אחד, והחזרת רישיון ההפעלה המבצעית על ידי האגודה מצד שני, אין זה מעשי כי רת"א תקצה משאבים לרישוי הפעלה מבצעי אישי של כל אחד ממפעילי הממ"גים שהיו חברים באגודה, אשר תוקפו עתיד להיות לחודשים ספורים בלבד ואף אין זה ראוי לאסור עליהם את המשך ההפעלה באופן פרטי עד להשלמת התקנות החדשות (אשר ממילא לא ידרשו מהם חובת רישוי, כאמור).
7. הטעמים והנימוקים המפורטים להנחיה מפורטים בנספח למסמך זה.
8. אבקשך להנחות את גורמי הפיקוח הרלבנטיים בר"א בהחלטתי זו.

בברכה,



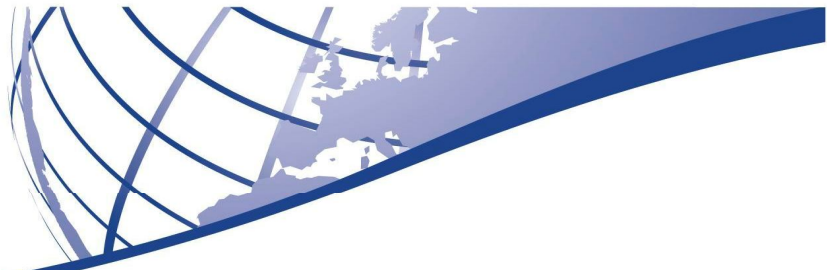
גיא רום

מנהל הרשות



נספח: נימוקי החלטת מנהל רת"א דבר מדיניות היעדר אכיפה של סוגיית הרישוי על מפעילי מצנח ממונע
גלגלי באופן "פרטי" עד להתקנת תקנות בנושא

1. **המצב המשפטי הקיים לגבי הפעלה "פרטית" של כלי רחיפה הינו כלהלן:**
- תקנה 163(ב) לתקנות הטיס (הפעלת כלי טיס וכללי טיסה), התשמ"ב – 1981 (להלן- **תקנות הפעלה**) אוסרת על הפעלת גלישון ומצנח ממונע "אלא ברישיון הפעלה מבצעית מאת המנהל, או במסגרת רישיון הפעלה מבצעית שניתן לאחר, ובפיקוחו ואחריותו של בעל רישיון הפעלה, ובהתאם לתנאי הרישיון";
- תקנה 8(ב) לתקנות הטיס (רישיונות לעובדי טיס), התשמ"א – 1981, (להלן- **תקנות הרישיונות**), קובעת כי מפעיל מצנח (ובכלל זה: מצנח רחף, מצנח רחף עם מנוע עזר או מצנח ממונע) נדרש להגיש בקשה לרישיון, לרשות הרישוי או לבעל רישיון הפעלה, כאמור בפרק ה-9 לתקנות הפעלה.
- סעיף 87 לחוק הטיס, התשע"א-2011 (להלן- **חוק הטיס**), קובע איסור על הפעלת כלי רחיפה באופן מסחרי או לצרכי הדרכה, עיונית או מעשית, ללא רישיון מאת המנהל.
- החוק קובע הסדר שלילי לגבי מפעיל כלי רחיפה בהפעלה "פרטית" והמשמעות הינה שהחוק אינו מחייב לגביו רישיון מהמדינה.
- יחד עם זאת, הוראת סעיף 195 לחוק הטיס, המהווה הוראת מעבר לעניין סעיף 87 לחוק, קובעת כי סעיף 87 לחוק יכנס לתוקפו רק לאחר שנתיים מיום התחילה של חוק הטיס (קרי: ביום 13/4/2013), ובלבד שעד למועד זה יתקין השר תקנות בהקשר זה.
- ככל שלא היה סיפק בידי השר להתקין תקנות עד לאותו מועד – יהיה עליו להאריך בצווים את מועד התחילה של סעיף 87 כאמור.
- המשמעות של האמור לעיל היא שכרגע המשטר הקבוע בסעיף 87 לחוק עדיין אינו בתוקף, בהיעדר תקנות מתוקנות בעניין זה, ומשכך, ההסדרים בפרק ה-9 לתקנות הפעלה, ובכלל זה ההסדר הקבוע בתקנה 163(ב) לתקנות הפעלה, וכמו כן ההסדר הקבוע בתקנה 8(ב) לתקנות הרישיונות – שרירים וקיימים.
- לפיכך, המצב המשפטי השורר כיום, ויוסיף לשרור בתקופת הביניים עד לפרסום תיקון בתקנות הפעלה לגבי כלי הרחיפה, הינו: חובת רישיון הפעלה מבצעית ו/או חובת רישיון אישי למפעיל של כלי רחיפה הנקוב בפרק התשיעי, בכל סוגי הפעלה, לרבות בהפעלה "פרטית".



2. ההסדרים המשפטיים העתידיים המוצעים לגבי הפעלה "פרטית" של כלי רחיפה הם כלהלן:

בהתאם להוראת סעיף 87 לחוק הטיס - רשות התעופה האזרחית מגבשת בימים אלה הצעה לשר, (חקיקת משנה שתכלול קובץ חדש שייקרא: "תקנות הטיס (כלי רחיפה)", וכן תיקונים נלווים בתקנות ההפעלה, בתקנות הרישיונות ובתקנות האגרות), באופן שמפעיל כלי רחיפה בהפעלה "פרטית" יהיה פטור מחובת רישוי, הן אישי והן מבצעי, ואילו מפעיל כלי רחיפה לצרכים מסחריים או לצרכי הדרכה יחויב בחובת רישיון אישי בלבד. חובת רישיון ההפעלה המבצעית – תבוטל, גם ביחס למפעיל המסחרי והמדריך.

קובץ תקנות הטיס (כלי רחיפה) יכלול הסדר משפטי חדש, מוצע, מקיף ורחב ביחס להסדרים הקיימים, הן בסוגיית הרישוי, הן בסוגיית האזורים המותרים לרחיפה, והן כללים להפעלה בטוחה, ציוד ולבוש מגן. הוראות אלה יחייבו בעתיד, לאחר פרסומן ברשומות, בסוגיית הרישוי – רק את המפעיל המסחרי ומהדריך, ובשאר ההוראות - את כל המפעילים של כלי הרחיפה בכל סוגי ההפעלה, לרבות המפעיל "הפרטי".

3. המצב העובדתי לגבי אגודת הממג"ים:

אגודת מפעילי המצנחים הממונעים הגלגליים (ממ"גים) מנתה כ- 250 חברים. האגודה החזיקה שנים רבות ברישיון הפעלה מבצעית מרת"א, וחילקה לחבריה "תעודות חבר" אשר שימשו מעין "רישיונות משנה" - קונסטרוקציה משפטית אפשרית לאור נוסחה הנוכחי של תקנה 163 לתקנות ההפעלה. האגודה החזירה את רישיונה לרת"א ביום 27/9/2012 והחל ממועד זה כל חבריה פועלים ללא רישיון. בעקבות כך, החלו חברי האגודה לבקש את רת"א להנפיק להם רישיון הפעלה מבצעית באופן פרטני. נעיר, כי ייתכן וישנם מפעילים נוספים של כלי רחיפה הפועלים באופן "פרטי" המצריכים תהליך הוצאת רישיון אישי ו/או מבצעי, אם מבקשי רישיון חדשים, ואם מי שבעבר פעל שלא כדין וללא רישיון, אך אנו סבורים כי דינם שונה, שכן להבדיל מ- 250 חברי אגודת הממג"ים אשר פעלו כל השנים כדין, במסגרת רישיון הפעלה מבצעית שהיה לאגודה, האחרונים פעלו שלא כדין או שהם מבקשים חדשים שהאגודה אינה יכולה לערוב לנסיגתם ומקצועיותם. כמו כן, שונה דינם של המבקשים החדשים או מי שפעל ללא רישיון בעבר, מדינם של המרחפים בגלישוני – אוויר, הפועלים מכוחו של רישיון הפעלה מבצעית קיים ותקף לאגודת הגלישונים, שהיא אגודה פעילה.

4. טיב הכלי:

כלי רכיפה מסוג מצנחים ממונעים גלגליים הינם כלים פשוטים להפעלה באמצעות המשתמש הבודד, במובן זה שמידת המורכבות בהפעלת הכלי ומידת המיומנות הטכנית הנדרשת לכך אינה גבוהה (מדובר בהכשרה של כ- 12 שעות, כאשר לאחר 4 שעות ניתן כבר לבצע טיסת סולו).

התפעול של כלי רכיפה מסוג ממ"ג מחייב ידע בהכנת הכלי להמראה (סידור המצנח) ובניהוג פשוט של הכלי לאחר המראתו. הכלי מוגבל בתמרון שלו לתמרון בסיסי (ימינה ושמאלה), כאשר ההנמכה והנסיקה מתבצעות אך ורק באמצעות שינוי כוח המנוע. המהירות האווירית שלו קבועה ונמוכה מאוד (כ- 50 קמ"ש) ובלתי משתנה, מה שמקל מאוד על ניהוג הכלי והשליטה בו והופך את ההתנהגות של הכלי לצפויה.

ככל כלי טיס בעל כנף קבועה, גם אם יכבה המנוע באוויר והטייס לא ינקוט בפעולת חירום, הכלי יגלוש לנחיתה כבדה, אך בגלל המהירות הנמוכה – גם מהירות הפגיעה בקרקע נמוכה, וצפוי נזק לכלי בלבד, עם סבירות נמוכה לנזק למפעיל עצמו.

מי שהיה חבר בעמותת הממג"ים ופיתח מיומנות מקצועית בסיסית בהפעלת הכלי, נבחן ונמצא על ידי העמותה ככשיר לפעול במסגרתה, בוודאי יכול להמשיך להפעיל את הכלי גם שלא במסגרת רישיון ההפעלה המבצעית של העמותה, ברמת בטיחות שוות ערך.

5. הקצאת משאבים:

כידוע, משאבי הפיקוח של רת"א מוגבלים, בכלל, וביחס למספר הכלים והגופים המרושיינים בענף התעופה, בפרט. אני סבור כי נכון יותר להקצות משאבים לפיקוח ואכיפה על מדיניות העולה בקנה אחד עם הסדר משפטי קיים ועתידי, בעבירות טיס שסיכון חיי אדם בצידם, ולא בהפעלה פרטית של כלי רכיפה אשר חובת הרישוי לגביהם עתידה להתבטל מן העולם ע"פ הדין הצפוי.

