

פרק י"ד: שדות תעופה בשיתוף המגזר הפרטי

- השם 71. פרק זה יהיה "חוק שדות תעופה בזיכיון, התשפ"ו-2026".
- סעיפי החוק 72. ואלה סעיפי חוק שדות תעופה בזיכיון, התשפ"ו-2026:

"פרק א': הגדרות

1. הגדרות בחוק זה –
- "בעל זיכיון" – כהגדרתו בסעיף 3;
- "חוק הטיס" – חוק הטיס, התשע"א-2011¹⁵⁸;
- "חוזה זיכיון" – חוזה בין הממשלה בשם המדינה לבין בעל זיכיון כאמור בסעיף 6;
- "חוק רשות שדות התעופה" – חוק רשות שדות התעופה, התשל"ז-1977¹⁵⁹;
- "חוק התכנון והבנייה" – חוק התכנון והבנייה, התשכ"ה-1965¹⁶⁰;
- "כלי טיס" – כהגדרתו בחוק הטיס;
- "מידע" – לרבות מידע אישי כהגדרתו בסעיף 3 לחוק הגנת הפרטיות, התשמ"א-1981¹⁶¹;
- "פקודת התעבורה" – פקודת התעבורה [נוסח חדש]¹⁶²;
- "פקח" – מי שהוסמך לפקח לפי הוראות סעיף 9;

ד ב ר י ה ס ב ר

הזיכיון, המשתמשים ואורגנים אחרים. חוק זה קובע את תפקידיו, חובותיו וסמכויותיו של בעל הזיכיון, הוראות לגבי חוזה הזיכיון, סמכויות הפקחים ואנשי הביטחון שישמרו על הסדר הציבורי ועל ביטחון הציבור בשדה, כללי פעילות שחלים על ציבור המשתמשים בשדה התעופה, פיקוח ובקרה על בעל הזיכיון, הגנה על אינטרסים חיוניים של המדינה בהפעלת שדה תעופה על ידי בעל זיכיון והוראות שונות אחרות. עד לחקיקה זו, שדות התעופה בישראל הוקמו ונוהלו על ידי רשות שדות התעופה, שהיא תאגיד סטטוטורי שהוקם בחוק כאמור, כגוף ממשלתי. חקיקת חוק זה מאפשרת הפעלת שדות תעופה על ידי גורם אחר, פרטי, במבנה של PPP (Public Private Partnership) – פרויקט בשיתוף המגזר הפרטי.

סעיף 1 לחוק המוצע

מוצע להגדיר את החוקים ומונחים אחרים בשימוש החוק המוצע, ובין השאר את המונחים "חוזה זיכיון", "פקח", "שדה תעופה בזיכיון", "שטח שדה תעופה בזיכיון" בדרך של הפניה לסעיפים השונים המסדירים אותם בחוק המוצע.

סעיפים בפרק י"ד להצעת חוק זו, מוצעת מתכונת 71 ו-72 היוצרת דבר חקיקה עצמאי ולפיה הסעיף הראשון בפרק זה (סעיף 71) מקים את החוק החדש שייווצר – חוק שדות תעופה בזיכיון, התשפ"ו-2026 (בפרק זה – החוק המוצע), והסעיף השני (סעיף 72) מביא את נוסח החוק המוצע כדבר חקיקה נפרד.

פרק א' לחוק המוצע: הגדרות

כללי חוק שדות תעופה בזיכיון, התשפ"ו-2026 (להלן – החוק המוצע או חוק שדות תעופה בזיכיון), נועד להסדיר את ההפעלה של שדות תעופה על ידי גוף פרטי שנכרת עימו חוזה זיכיון מהמדינה להפעיל שדה תעופה. בעוד ששדות התעופה הקיימים עד כה בישראל, שהעיקרי בהם הוא נמל התעופה בן גוריון, מנוהלים על ידי רשות שדות התעופה מתוקף חוק רשות שדות התעופה, התשל"ז-1977, הרי שהפעלת שדה תעופה בזיכיון, שלא באמצעות רשות שדות התעופה, נדרשת לחוק אחר שיסדיר את המבנה של האורגנים השונים בהפעלת שדה תעופה בזיכיון, את מערכת היחסים ביניהם ואת ההוראות השונות המוטלות עליהם. עם אורגנים אלה נמנים המדינה, בעל

¹⁵⁸ ס"ח התשע"א, עמ' 830.

¹⁵⁹ ס"ח התשל"ז, עמ' 182.

¹⁶⁰ ס"ח התשכ"ה, עמ' 307.

¹⁶¹ ס"ח התשמ"א, עמ' 128.

¹⁶² דיני מדינת ישראל, נוסח חדש 7, עמ' 173.

”רשות התעופה האזרחית” – רשות התעופה האזרחית במשרד התחבורה והבטיחות בדרכים שהוקמה לפי חוק רשות התעופה האזרחית, התשס”ה-2005¹⁶³;

”שדה תעופה” – שדה תעופה כהגדרתו בחוק רשות שדות התעופה;

”שדה תעופה בזיכיון” – שדה תעופה המנוי בתוספת;

”שטח שדה תעופה בזיכיון” – כמשמעותו בסעיף 20;

”השר” – שר התחבורה והבטיחות בדרכים;

”השרים” – השר ושר האוצר.

פרק ב': קביעה והפעלה של שדה תעופה בזיכיון

2. קביעת שדה תעופה בתוספת (א) השר, בהסכמת שר האוצר, רשאי, בצו, לקבוע בתוספת שדה תעופה.
3. בעל זיכיון להפעלת שדה תעופה (ב) השר רשאי, בצו, בהסכמת שר האוצר, לשנות את התוספת.
4. שדה תעופה בזיכיון יופעל על ידי חברה שהתאגדה בישראל, שהתקשרה עם ממשלת ישראל בחוזה זיכיון כאמור בסעיף 6 (בחוק זה – בעל זיכיון).
5. תקופת חוזה הזיכיון לא תעלה על 50 שנים.
6. השרים, לאחר היוועצות במנהל רשות התעופה האזרחית, יהיו רשאים להורות על הפסקת פעילות, באופן זמני או קבוע, של שדה תעופה בזיכיון, בתנאים שיוורו, אם ראו כי בהפעלתו קיימת סכנה משמעותית ומיידית לשלום הציבור.

ד ב ר י ה ס ב ר

פרק ב' לחוק המוצע: קביעה והפעלה של שדה תעופה בזיכיון

סעיף 4 לחוק המוצע

מוצע לקבוע כי תקופת חוזה הזיכיון לא תעלה על 50 שנים. הגבלת תקופת הזיכיון נועדה לאפשר החלפה של בעל הזיכיון בהליך תחרותי וזאת כדי להגדיל את התועלת הכלכלית ולשפר את השירות לאזרח.

בללי בפרק זה מוצע לעגן את הוראות המסגרת בדבר קביעה של שדה תעופה בתוספת ומשמעות קביעה כאמור לענין הפעלתו על פי חוזה זיכיון כמפורט להלן.

סעיף 5 לחוק המוצע

מוצע להקנות לשר התחבורה ולשר האוצר, לאחר היוועצות במנהל הרשות לתעופה אזרחית, סמכות להפסיק באופן זמני או קבוע פעילות של שדה תעופה בזיכיון, על פי תנאים שיוורו. סמכות זו מוגבלת למקרים שבהם השרים סבורים כי קיימת סכנה משמעותית ומיידית לשלום הציבור. יובהר כי סמכות זו אינה גורמת מהאפשרות לכלול הוראה חוזית בחוזה הזיכיון שעניינה הפסקת הפעילות של שדה התעופה או הפסקת התקשרות עם בעל הזיכיון.

סעיף 2 לחוק המוצע

מוצע להקנות סמכות לשר התחבורה והבטיחות בדרכים (להלן – שר התחבורה), בהסכמת שר האוצר, לקבוע אילו שדות תעופה יופעלו כשדה תעופה בזיכיון שעליו יחולו הוראות חוק זה. קביעת שדה תעופה בזיכיון תיעשה באמצעות הכללת שדה תעופה בתוספת לחוק זה. עוד מוצע להעניק לשרים את הסמכות לשנות את התוספת בצו.

סעיף 3 לחוק המוצע

מוצע לקבוע כי שדה התעופה יופעל על ידי חברה שהתאגדה בישראל, שהתקשרה עם ממשלת ישראל בחוזה זיכיון.

¹⁶³ ס”ח התשס”ה, עמ’ 150.

פרק ג': הוראות לעניין חוזה הזיכיון ובעל הזיכיון

חוזה הזיכיון יכול לכלול חובות וזכויות של בעל הזיכיון לעניין שדה תעופה בזיכיון, לרבות בעניינים אלה: 6. חוזה הזיכיון

- (1) הפעלתו ואחזקתו של שדה התעופה, וניתן לכלול בחוזה הזיכיון גם הוראות לעניין פיתוח השדה, תכנונו, הקמתו, שדרוגו או ביצוע שינויים בו, ולעניין דרכי המימון לכל האמור;
- (2) מחירים מרביים וסוגי תשלומים בעד שירותים שונים בשדה התעופה, כפי שיפורטו בחוזה הזיכיון, הניתנים על ידי בעל הזיכיון או על ידי גורם שעומו התקשר למתן שירותים כאמור, והדרך לעדכוןם;
- (3) סכומים שישלם בעל הזיכיון למדינה או שתשלם המדינה לבעל הזיכיון, המועדים לתשלוםם ואופן ביצוע התשלומים;
- (4) תקופת חוזה הזיכיון, ובלבד שלא תעלה על התקופה האמורה בסעיף 4;
- (5) הוראות בעניין כל שירות אחר בשדה התעופה או שירות נלווה שניתן לתת אגב מילוי חובותיו של בעל הזיכיון לפי חוזה הזיכיון, בכפוף לכל דין;
- (6) העילות שבשלהן רשאית המדינה להודיע על ביטול, התלייתו, הגבלתו או שינויו של חוזה הזיכיון.

ד ב ר י ה ס ב ר

בעל זיכיון לגבי שדה תעופה שכבר הוקם, תוכנו, שודרג או פותח על ידי גורם אחר;

(2) מחירים מרביים לתשלומים בעד מתן שירותים בשדה תעופה בזיכיון, שיינתנו או על ידי בעל זיכיון או על ידי גורם שעומו התקשר בעל זיכיון למתן שירותים. כמו כן, יכול חוזה הזיכיון מנגנונים לעדכון מחירים אלה. מאחר ששדה התעופה הוא תשתית ציבורית, על מחירי השירותים להיות מעוגנים בחוזה בין בעל הזיכיון למדינה, ולא להיקבע לפי שיקול דעתו הבלעדי של בעל הזיכיון. הקביעה כי המחירים יהיו מרביים נועדה לאפשר לבעל הזיכיון גמישות במתן הנחות כדי למשוך משתמשים לשדה התעופה וכן לשמור על רווחת המשתמשים;

(3) סכומים שישלם בעל זיכיון למדינה או שהמדינה תשלם לבעל הזיכיון בקשר עם שדה תעופה בזיכיון, מועדים לתשלוםם ואופן ביצוע התשלומים. מוצע לעגן בחוזה הזיכיון את מערכת היחסים הפיננסית בין המדינה לבין בעל הזיכיון.

מוצע לקבוע בחוזה הזיכיון את תקופת חוזה הזיכיון. ההתקשרות בחוזה הזיכיון נדרשת להיות תחומה בזמן. יובהר כי התקופה שתיקבע בחוזה הזיכיון לא תעלה על 50 שנים בהתאם לסעיף המוצע;

(4) הוראות בדבר כל שירות אחר או שירות נלווה שניתן לתת אגב מילוי תפקידי בעל הזיכיון ובכפוף לכל דין.

פרק ג' לחוק המוצע: הוראות לעניין חוזה הזיכיון ובעל הזיכיון

כללי בפרק זה מוצע לכלול את ההוראות הנוגעות לחוזה הזיכיון עצמו וכן לחובותיו של בעל הרישיון, פעולות נוספות שהוא רשאי לבצע, הקניית סמכויות של רשות תימור מקומית ומינוי פקחים מטעמו על ידי השר, והכול כמפורט להלן.

הענקת סמכויות לבעל זיכיון נדרשת כדי לאפשר ניהול תקין ויעיל של שדה תעופה. הענקת הסמכויות המוצעות בפרק זה לבעל הזיכיון תאפשר מתן ודאות לבעלי זיכיון בניהול הסיכונים שלהם בהפעלת שדה תעופה, המהווה מקום ציבורי רחב היקף, הומה אדם, מרובה משתמשים, עם אזורים רגישים בטיחותית. קיימת חשיבות רבה להתנהלות תקינה בשדה התעופה אשר תאפשר הפחתת עלויות ומתן רמת שירות טובה לציבור המשתמשים.

סעיף 6 לחוק המוצע

מוצע לקבוע כי על חוזה הזיכיון לכלול את חובותיו וזכויותיו של בעל הזיכיון לעניין שדה תעופה בזיכיון לרבות הנושאים האלה:

(1) הוראות לגבי הפעלתו ואחזקתו של שדה תעופה בזיכיון, וכן מתן אפשרות לכלול בחוזה הזיכיון הוראות לעניין פיתוח השדה, תכנונו, הקמתו ושדרוגו ותנאי המימון לכך. יובהר כי חוזה הזיכיון יכול להיערך בין המדינה לבין

7. חובות בעל הזיכיון ופעולות נוספות שהוא רשאי לבצע

(א) בעל זיכיון לא יפעיל את שדה התעופה שלגביו נכרת עימו חוזה הזיכיון, אלא אם כן בידו רישיון להפעלת שדה תעופה לפי סימן ו' לפרק ב' בחוק הטיס.

(ב) בהפעלת שדה התעופה האמור בסעיף קטן (א), בעל הזיכיון –

(1) יבצע פעולות, שאינן מוטלות על גורם מוסמך אחר לפי דין, כדי לאפשר את ביצוע הליכי הכניסה לישראל והיציאה ממנה של כלי טיס וצוותם ושל נוסעים ומטענים, ויאפשר את קיום ההליכים כאמור בידי הגורמים המוסמכים לכך לפי כל דין;

(2) יבטיח את קיומם של השירותים הנדרשים לשם הגעה של כלי טיס לשדה התעופה ועזיבתו;

(3) ינקוט אמצעים לביטחוננו של שדה התעופה ושל בני האדם, הטובין, כלי הטיס, המבנים, המיתקנים, והציוד שבהם, בהתאם להוראות לפי כל דין;

(4) ינקוט אמצעים לשמירה על הבריאות, איכות הסביבה, הבטיחות, אבטחת המידע והגנה בסייבר בשדה התעופה, בהתאם להוראות חוזה הזיכיון ולפי כל דין.

(ג) נוסף על האמור בסעיף קטן (א), בעל זיכיון רשאי –

(1) לגבות תשלום בעבור השירותים הניתנים בשדה התעופה בידו או בידי גורם שעומו התקשר לשם מתן שירותים כאמור, בהתאם להוראות לפי חוק זה ולפי חוזה הזיכיון;

ד ב ר י ה ס ב ר

ואליה, בתנאי שאלה אינם מבוזעים על ידי גוף מוסמך אחר כמו ביקורת הגבולות. שאר הגופים המוסמכים יפעלו בשדה התעופה בהתאם לסמכותם, ועל בעל הזיכיון לאפשר את פועלם. לעניין זה, יובהר כי מוצע שפעולות המכס וביקורת הגבולות ייעשו על ידי הגורמים המוסמכים בדין ולא על ידי בעל הזיכיון.

(2) להבטיח את קיומם של שירותי הקרקע לכלי הטיס, קרי מכלול השירותים הנדרשים לשם הגעה של כלי טיס לשדה התעופה ועזיבתו, למשל תדלוק, ניקיון, פריקה וטעינה, גרירה ועוד. בעל הזיכיון לא יידרש לספק את כל השירותים בעצמו ויוכל להבטיח את קיומם באמצעות מתן הרשאות לקבלני משנה לספקם;

(3) לנקוט אמצעים לביטחוננו של שדה התעופה ושל בני האדם, הטובין, כלי הטיס, המבנים, המיתקנים, והציוד שבהם, בהתאם להוראות שר התחבורה לפי סמכותו מכוח חוק הטיס (ביטחון בתעופה אזרחית), התשל"ז-1977, ככל שיקבע, ולפי כל דין. יצוין כי לאבטחת השדה יש חשיבות מיוחדת בהיותו שער כניסה לישראל. כהשלמה להסדר זה מוצע בהמשך תיקון עקיף לחוק להסדרת הביטחון בגופים ציבוריים, התשנ"ח-1998, הקובע את בעל הזיכיון כגוף מונחה לפי אותו חוק;

פעילות בעל הזיכיון חייבת להיות מוסדרת בחוזה הזיכיון, הן הפעילות התעופתית העיקרית והן כל הפעילויות הנלוות, וכל הפעילויות יהיו חייבות להיעשות לפי כל דין; (5) העילות שבשלהן רשאית המדינה להודיע על ביטול, התלייתו או שינויו של חוזה הזיכיון. על חוזה הזיכיון לכלול מנגנונים ידועים מראש על שינוי, ביטול או התליה של חוזה הזיכיון.

יובהר כי הנושאים המפורטים לעיל אינם מהווים רשימה סגורה, וחובה הזיכיון יכלול התייחסות להיבטים נוספים, למשל לחובות החלות על בעל הזיכיון המנויות בסעיף 7.

סעיף 7 לחוק המוצע

מוצע לקבוע כי תנאי בסיסי לפעילותו של בעל הזיכיון בהפעלת שדה התעופה שלגביו נכרת עימו חוזה הזיכיון הוא שברשותו רישיון להפעלת שדה תעופה מאת רשות התעופה האזרחית לפי סימן ו' לפרק ב' לחוק הטיס, התשע"א-2011 (להלן – חוק הטיס). נוסף על כך מוצע לקבוע את חובותיו העיקריות של בעל הזיכיון, כלהלן:

(1) לבצע פעולות המאפשרות קיום של הליכי כניסה ויציאה של כלי טיס וצוותם, ושל נוסעים ומטענים מישראל

(2) להורות, בכפוף לתקנות שקבע השר לפי סעיף 15, כי אזור מסוים בשדה התעופה הוא אזור אסור או מוגבל לכניסה;

(3) לתת כל שירות אחר בשדה התעופה או שירות נלווה שניתן לתת אגב מילוי חובותיו של בעל הזיכיון בהתאם להוראות חוזה הזיכיון.

8. לבעל זיכיון תהיה סמכות של רשות תימרוך מקומית כמשמעותה לפי פקודת התעבורה בכל דרך שבשטח שדה התעופה בזיכיון, למעט בעניין או בדרך שבשטח האמור שלגביהם מינה המפקח הארצי על התעבורה כמשמעותה באותה פקודה גורם אחר שיהיה רשות תימרוך מקומית.

9. (א) השר ימנה פקחים מקרב עובדי בעל הזיכיון או מי מטעמו, לשמירה על פעילותו הרציפה של שדה התעופה בזיכיון והסדר הציבורי בשטחו לפי חוק זה.

(ב) לא ימונה פקח לפי הוראות סעיף קטן (א) אלא אם כן התקיימו תנאים אלה:

(1) משטרת ישראל הודיעה, לא יאוחר משלושה חודשים מיום קבלת פרטי העובה, כי היא אינה מתנגדת להסמכתו מטעמים של שלום הציבור וביטחוננו, לרבות בשל עברו הפלילי;

(2) הוא קיבל הכשרה מתאימה, כפי שיקבע השר בהסכמת השר לביטחון לאומי, בתחום הסמכויות שיהיו נתונות לו לפי חוק זה;

ד ב ר י ה ס ב ר

סעיף 8 לחוק המוצע

לצורך ניהול התנועה והתחבורה הממונעת בגבולות שדה התעופה בזיכיון מוצע לקבוע כי לבעל הזיכיון תהיה סמכות של רשות תימרוך מקומית כמשמעותה בפקודת התעבורה [נוסח חדש], אלא אם כן המפקח הארצי על התעבורה מינה גורם אחר כרשות תימרוך מקומית לגבי עניין או דרך שבשטח האמור זאת כדי שלא תוקנה סמכות מקבילה לשתי רשויות תימרוך מקומיות באותו תא שטח. במסגרת זו יפעל בעל הזיכיון כבעל סמכות רשות תימרוך מקומית על פי סמכויותיה הקבועות בתקנות התעבורה, התשכ"א-1961, לרבות בהתייחס להליכי קבלת החלטה לגבי הסדר תנועה וחובות ההיוועצות הקבועות במסגרת הפעלת הסמכות, וכן בנוגע למעמד ההחלטה והיחס בין רשות התימרוך המקומית לבין רשות התימרוך המרכזית. הקניית הסמכות לבעל הזיכיון נדרשת מאחר ששדה תעופה הוא אתר שכולל תשתיות תחבורה והתנועה בו רבה, ולכן יש להעניק לבעל הזיכיון סמכות לקבוע את הסדרי התנועה באתר, אלא אם כן מונה גורם אחר על ידי המפקח הארצי לתעבורה.

סעיף 9 לחוק המוצע

לצורך תפעול שדה התעופה, יש לתת לבעל הזיכיון סמכויות למנות פקחים אשר יסייעו לו למלא את תפקידיו

(4) לנקוט אמצעים לשמירה על הבריאות, איכות הסביבה, הבטיחות, אבטחת המידע והגנת הסייבר בשדה התעופה, בהתאם להוראות חוזה הזיכיון ועל פי כל דין.

נוסף על החובות כאמור, מוצע לקבוע פעילויות נוספות שבעל הזיכיון יהיה רשאי לבצע –

(1) לגבות תשלומים בעבור השירותים הניתנים בשדה התעופה, הן באמצעותו והן באמצעות אחרים שאיתם הוא מתקשר, וכל זאת בהתאם להוראות חוק זה והוראות חוזה הזיכיון;

(2) לקבוע, בכפוף לתקנות שקבע שר התחבורה, כי אזור בשדה התעופה הוא אזור אסור או מוגבל לכניסה (כלומר אזור שהכניסה מתאפשרת אליו לבני אדם מסוימים). יובהר כי שטחים רבים בשדה אינם מיועדים לציבור הרחב בלא מגבלה, למשל השטח האווירי, שטחי תעשייה, ואולמות הנוסעים;

(3) לתת כל שירות אחר בשדה התעופה או שירות נלווה שניתן לתת אגב מילוי תפקידיו בעל הזיכיון על פי החוק ובהתאם להוראות חוזה הזיכיון.

(3) הוא עומד בתנאי כשירות נוספים כפי שהורה השר, ככל שיוורה.

(ג) הודעה על מינוי פקחים לפי סעיף זה תפורסם באתר האינטרנט של משרד התחבורה והבטיחות בדרכים ובאתר האינטרנט של בעל הזיכיון.

לצורך מילוי תפקידו לפי חוק זה, רשאי פקח – 10. סמכויות פקח

(1) להורות לאדם על מילוי הוראות שנקבעו לפי סעיף 15, וכן רשאי לקרוא לסדר כל אדם המפריע לסדר הציבורי בשדה התעופה;

(2) לדרוש ממי שהפר לנגד עיניו הוראה לפי סעיף 15 אשר נקבעה כעבירה, למסור לו את שמו ואת מענו ולהציג לפניו תעודת זהות או תעודה רשמית אחרת המזהה אותו, ואם נהג ברכב – גם את רישיון הרכב, וזאת לצורך דיווח על כך לגוף הממונה על אכיפת אותה הוראה;

(3) לאסור או להגביל נסיעת רכב בשדה התעופה בזיכיון, למנוע כניסת רכב אליו או לעכב יציאת רכב ממנו, להורות לנוהג ברכב לפנותו מהשדה, או לפנות רכב, בין בעצמו, בין באמצעות רכב גרירה ובין באמצעות רשות מרשויות המדינה המוסמכת לכך, והכול כדי למנוע הפרעה לנסיעה בשדה או האטה משמעותית של נסיעה כאמור; הוראות תקנות 23 ו-24 לתקנות התעבורה, התשכ"א-1961¹⁶⁴, יחולו לענין הפעלת סמכויות פקח לפי פסקה זו.

ד ב ר י ה ס ב ר

סעיף 10 לחוק המוצע

מוצע לקבוע את סמכויות הפקח שמונה לפי סעיף 9 המוצע, כדי שיוכל למלא את תפקידו, כמפורט להלן:

(1) לדרוש מכל אדם למלא אחר ההוראות שניתנו מכוח החוק והתקנות מכוחו, כדי לשמור על הסדר הציבורי בשדה. לצורך ניהול ותפעול תקין של השדה בהתאם להוראות החוק, נדרש כי הפקחים יוכלו להורות לאנשים להתנהג בהתאם לדין. יודגש כי סמכות זו מוגבלת למתן הוראות בלבד;

(2) לדרוש מכל אדם שהפר לנגד עיניו הוראות לפי תקנות שיותקנו לפי חוק זה ואשר נקבעו כעבירה, למסור לו את שמו ומענו ולהציג לפניו תעודת זהות או תעודה רשמית אחרת המזהה אותו, ובמקרה של נהג רכב – גם את רישיון הרכב, וזאת לצורך דיווח על כך לגוף הממונה על אכיפת העבירה. כדי לפעול לשמירת החוק בשדה התעופה ולאפשר אכיפה של הפרות שייקבעו כעבירה על ידי הגופים המוסמכים לכך, נדרש כי הפקח יוכל לזהות את האדם ולדווח על כך לאותם גופים;

(3) להגביל או לאסור תנועת כלי רכב בשדה. בשדה תעופה פועלים גורמים רבים ויש בו תנועת רכבים רבה. כדי שבעל הזיכיון יוכל לנהל את תנועת הרכבים בשדה

לפי חוק זה, לצורך שמירה על הסדר ועל תקינות הפעילות של שדה התעופה. מאחר ששדה תעופה הוא אתר ציבורי בעל ציבור משתמשים גדול, וכדי לנהל בצורה טובה ויעילה את שדה התעופה, מוצע להקנות לפקחים סמכויות מצומצמות בלבד שתכליתן מוגבלת למתן הוראות הנדרשות לשם ניהול ותפעול תקין של השדה, וכן דיווח על עבירה שנעברה בשטח השדה לגורם הממונה על אכיפת החוק. אשר על כן, מוצע בסעיף קטן (א) להסמיך את שר התחבורה למנות את הפקחים מקרב עובדי בעל הזיכיון, או מי מטעמו, אם בעל הזיכיון יפעיל את שדה התעופה, כולו או חלקו, באמצעות אותו גוף.

בסעיף קטן (ב) מוצע לקבוע את התנאים הנדרשים לשם מינוי פקח – משטרת ישראל הודיעה בתוך שלושה חודשים מיום קבלת פרטי העובד כי היא אינה מתנגדת להסמכתו מפנייתו של שר התחבורה אליה מטעמים של שלום הציבור או ביטחון המדינה, לרבות בשל עברו הפלילי; הוא קיבל הכשרה מתאימה, כפי שקבע שר התחבורה בהסכמת השר לביטחון לאומי, בתחום הסמכויות שיהיו נתונות לו לפי חוק זה; הוא עמד בתנאי כשירות נוספים למינוי פקחים, כפי שקבע שר התחבורה.

בסעיף קטן (ג) מוצע כי הודעה על מינוי פקחים תפורסם באתר האינטרנט של משרד התחבורה והבטיחות בדרכים ושל בעל הזיכיון.

¹⁶⁴ ק"ת התשכ"א, עמ' 1465.

- זיהוי פקח 11. פקח לא יעשה שימוש בסמכויות הנתונות לו לפי פרק זה, אלא בעת מילוי תפקידו ובהתקיים שניים אלה:
- (1) הוא עונד באופן גלוי תג המזהה אותו ואת תפקידו;
- (2) יש בידו תעודה החתומה בידי השר, המעידה על תפקידו ועל סמכויותיו, שאותה יציג על פי דרישה.
12. זכות עיכובן לגבי מיטלטלין של מפעיל אווירי (א) לבעל הזיכיון תהיה זכות עיכובן לגבי מיטלטלין שברשותו, של מפעיל אווירי כהגדרתו בחוק הטיס, כערוכה לתשלום חוב בעד שירותים שנתן בעל הזיכיון למפעיל האווירי בשדה התעופה בזיכיון, ובלבד שהתקיימו כל אלה:
- (1) החוב נוצר בשלוש השנים שקדמו למועד הפעלת זכות העיכובן, ובעל הזיכיון שלח למפעיל האווירי דרישה לתשלום החוב עד למועד שצוין בדרישה, והמפעיל האווירי לא שילם את החוב עד המועד האמור;
- (2) בעל הזיכיון שלח למפעיל האווירי התראה בעניין הפעלת זכות העיכובן לפי סעיף זה, ובלבד שחלף המועד לתשלום החוב כאמור בפסקה (1); בהתראה כאמור יפרט בעל הזיכיון את פרטי החוב, ויידע את המפעיל האווירי בדבר זכותו להגיש בקשה לביטול ההתראה לפי סעיף קטן (2);
- (3) המפעיל האווירי לא פרע את החוב ולא הגיש בקשה לביטול התראה לפי סעיף קטן (2), או שהגיש בקשה כאמור והיא נדחתה.

ד ב ר י ה ס ב ר

ידע לזהות את הגורם שעומד מולו, וכי הוא פועל מכוח סמכויות שהוענקו לו לפי חוק זה, ועליהם להקשיב להוראותיו.

סעיף 12 לחוק המוצע

מוצע לקבוע כי לבעל הזיכיון תהיה זכות עיכובן לגבי מיטלטלין שברשותו של מפעיל אווירי כערוכה לתשלום חוב בעד שירותים שנתן בעל הזיכיון למפעיל האווירי שבשדה התעופה בזיכיון. הוראה זו נועדה להקטין את סיכוני הגבייה של בעל הזיכיון, להזייל את עלות הפרויקט ולאפשר לבעל הזיכיון התנהלות תקינה בשדה התעופה מול המשתמשים. יובהר כי הוראה זו אינה גורעת מכל האמור בפקודת המכס [נוסח חדש] ומתחולת הוראת חוק המיטלטלין, התשל"א-1971, בכל הנוגע להפעלת זכות העיכובן. מוצע לקבוע כי הפעלת העיכובן תתאפשר בכפוף להתקיימות כל אלה: ראשית, החוב נוצר בשלוש השנים שקדמו למועד הפעלת הזכות ובעל הזיכיון יידע את המפעיל האווירי בדבר החוב, שלח לו דרישה לתשלום עד למועד שצוין בדרישה, והמפעיל האווירי לא שילם אותו במועד; שנית, לאחר שחלף המועד לתשלום והחוב טרם

התעופה ביעילות, יש לתת לפקחיו סמכויות לנהל את התנועה ולוודא כי לשדה נכנסים רק רכבים המורשים לכך, וכמו כן לפעול במקרים של הפרעות לתנועה התקינה והרציפה של רכבים בשדה התעופה. אשר על כן, מוצע כי פקח יהיה רשאי לאסור או להגביל נסיעת רכב בשדה התעופה, למנוע כניסת רכב אליו וכן לעכב יציאת רכב מהשדה ולהורות לנוהג ברכבו לפנותו מהשדה, או לפנותו בין בעצמו, בין באמצעות רכב גרירה ובין באמצעות רשות מרשויות המדינה המוסמכת לכך, והכול כדי למנוע הפרעה לנסיעה בשדה התעופה או האטה משמעותית של נסיעה בו. כמו כן, מוצע כי על הפעלת סמכויות פקח לפי סעיף קטן זה יחולו הוראות תקנות 23 ו-24 לתקנות התעבורה, התשכ"א-1961, שעניינן חובות עובר דרך לציית לפקח (תקנה 23) ואיתות פקח להכוונת התנועה (תקנה 24).

סעיף 11 לחוק המוצע

מוצע לקבוע כי הפקח יעשה שימוש בסמכויות שניתנו לו רק בעת מילוי תפקידו ורק אם ניתן לזהותו כפקח באמצעות תג מזהה ותעודה חתומה על ידי שר התחבורה, שייציג לפי דרישה. זאת, כדי שציבור המשתמשים בשדה

(ב) השר יסמיך ועדה מקרב עובדי משרדו, שתפקידה לדון בבקשות המוגשות בעניין הפעלת זכות עיכבון לפי סעיף זה, וחבריה הם שני אלה: עובד הכשיר לכהן כשופט בית משפט שלום ועובד בעל מומחיות וידע בתחום הכלכלי והחשבונאי (בחוק זה – ועדת העיכבון).

(ג) קיבל מפעיל אווירי התראה לפני הפעלת זכות עיכבון לפי סעיף קטן (א)2, רשאי הוא, בתוך 14 ימים, להגיש לוועדת העיכבון בקשה לביטול ההתראה.

(ד) הפעיל בעל הזיכיון את זכות העיכבון לפי סעיף זה, והמפעיל האווירי לא הגיש בקשה לביטול התראה לפי סעיף קטן (ג) בטרם הופעלה זכות העיכבון כאמור, רשאי המפעיל האווירי לפנות לוועדת העיכבון בבקשה לביטול העיכבון.

(ה) החלטת ועדת העיכבון תתקבל פה אחד, ואם היו הדעות חלוקות – יבוטלו ההתראה או העיכבון, לפי העניין; ועדת העיכבון תודיע למפעיל האווירי על החלטתה בתוך 7 ימים מהיום שבו הוגשה לה הבקשה או מהיום שבו מסר לה המפעיל האווירי את כל המסמכים והפרטים הנדרשים לצורך ההחלטה בבקשה, לפי המאוחר; ועדת העיכבון רשאית, מטעמים מיוחדים, להאריך את התקופה האמורה ב־7 ימים נוספים.

(ו) אין בהוראות סעיף זה כדי לפגוע בהוראות לפי פקודת המכס [נוסח חדש]¹⁶⁵.

דיווח לפי דרישת השר או שר האוצר רשאי לדרוש מבעל זיכיון דין וחשבון, וכן מידע שוטף או חד-פעמי, על כל עניין הנוגע לפעילותו לפי חוק זה וחובותיו לפי כל דין.

ד ב ר י ה ס ב ר

של מחלוקת בין חבריה – יבוטלו ההתראה או העיכבון שהוטל, בהתאם לטיב הבקשה שהוגשה. החלטת הוועדה תתקבל תוך 7 ימים והיא רשאית להאריך את התקופה ב־7 ימים נוספים מטעמים מיוחדים.

יובהר שמאחר שזכות העיכבון נועדה כערובה לתשלום החוב, הרי במקרה ששולם החוב על ידי המפעיל האווירי תפקע מאליה זכות העיכבון.

סעיף 13 לחוק המוצע

מוצע להקנות לשר התחבורה ולשר האוצר את הסמכות לדרוש מבעל הזיכיון בכל עת דין וחשבון ומידע שוטף או חד-פעמי על כל עניין שהוא בגדר אחריותו וסמכותו לפי חוק זה ובכפוף לכל דין. הסעיף נועד לאפשר לשרים להחזיק במידע ולהשתמש במידע על תפקוד של שדה תעופה שהוא תשתית ציבורית שניתנה לזכיון פרטי לתפעול במסגרת חוזה זיכיון. יצוין כי על פי ההגדרה המוצעת, "מידע" כולל מידע אישי כהגדרתו בסעיף 3 לחוק הגנת הפרטיות, התשמ"א-1981 (להלן – חוק הגנת הפרטיות).

שולם, שלח בעל הזיכיון למפעיל האווירי התראה בדבר הפעלת זכות העיכבון ובה פרטי החוב ויידוע המפעיל האווירי בדבר זכותו להגיש בקשה לביטול ההתראה; שלישית, המפעיל האווירי לא פרע את החוב ולא הגיש בקשה לביטול ההתראה או שבקשה כזו הוגשה ונדחתה.

מפעיל אווירי שקיבל התראה לפני הפעלת זכות עיכבון יוכל לפנות בבקשה בכתב לביטול ההתראה לוועדה ייעודית שתדון בבקשות מסוג זה, שימנה שר התחבורה מקרב עובדי משרדו, ובה שני חברים אלה: עובד הכשיר לכהן כשופט בבית משפט שלום ועובד בעל מומחיות וידע בתחום הכלכלי והחשבונאי (להלן – ועדת העיכבון). באופן דומה, גם במקרה שבו הופעלה זכות עיכבון לאחר שהמפעיל האווירי לא הגיש בקשה לביטול ההתראה בדבר הפעלת זכות העיכבון, יהיה המפעיל האווירי רשאי לפנות לוועדה בבקשה לביטול העיכבון.

בעת שהוגשה לה בקשה, תבחן ועדת העיכבון את תקינות הפעלת זכות העיכבון על ידי בעל הזיכיון. מוצע לקבוע כי החלטת ועדת העיכבון תתקבל פה אחד, ובמקרה

¹⁶⁵ דיני מדינת ישראל, נוסח חדש 3, עמ' 39.

שימוש במידע 14. בעל הזיכיון לא יעשה שימוש במידע שהתקבל לידיו או שנוצר על ידו במסגרת פעילותו לפי חוק זה, אלא לצורך פעילותו כאמור.

פרק ד': הוראות לעניין פעילות בשדה תעופה

תקנות לעניין הפעילות בשדה התעופה 15. (א) השר יקבע תקנות לגבי שדה תעופה בזיכיון בעניינים המפורטים להלן, ולעניין פסקאות (4) ו-(5) – לאחר היוועצות ברשות התעופה האזרחית:

(1) הסדרי העמדת רכב וחנייתו בשטחי שדה התעופה והתשלום בגינם;

(2) הסדרה והגבלה של מתן שירותי תחבורה ציבורית או היסעים בשדה התעופה, ובכלל זה באמצעות אוטובוס זעיר כמשמעותו לפי פקודת התעבורה או באמצעות מונית, על פי הרשאה מאת בעל הזיכיון;

(3) שמירת הסדר הציבורי בשדה התעופה;

(4) התנהלות רכב ובני אדם בשטח האווירי; לעניין זה, "השטח האווירי" – שטח בשדה התעופה הכולל את אזור התנועה והחניה של כלי טיס כמשמעותם לפי חוק הטיס;

(5) שטחים בשדה התעופה שהכניסה אליהם מוגבלת ותנאים למתן הרשאת גישה לשטחים כאמור.

(ב) בטרם יקבע תקנות לפי סעיף קטן (א) יפנה השר לבעל הזיכיון הנוגע בדבר, אם קיים, לקבלת התייחסותו.

פרק ה': פיקוח ואכיפה

מינוי מפקחים 16. (א) השר רשאי להסמיך מקרב עובדי משרדו, מפקחים שיהיו נתונים להם הסמכויות לפי פרק זה, כולן או חלקן, לשם פיקוח על ביצוע ההוראות לפי חוק זה וחווה הזיכיון.

ד ב ר י ה ס ב ר

העמדת רכב בשדה; הפעלת תחבורה ציבורית ומוניות; שמירת הסדר הציבורי; התנהלות בשטח האווירי; ותנאים למתן גישה לשטחים המוגבלים בשדה, ובכללם שטחי מיתקני תשתית ותקשוב. תקנות כאמור ייקבעו לאחר קבלת התייחסות בעל הזיכיון הנוגע בדבר, ככל שישנו.

תקנות בעניין התנהלות בשטח האווירי ותנאים למתן גישה לשטחים המוגבלים בשדה כאמור שעניינם בטיחות שדה התעופה ייקבעו בהתייעצות עם רשות התעופה האזרחית (להלן – "ר"א), האמונה על נושאי בטיחות הטיס.

פרק ה' לחוק המוצע: פיקוח ואכיפה

כללי כללי בפרק זה מוצע להסדיר את מנגנון הפיקוח על בעל הזיכיון על ידי מפקחים שימונו מטעם משרד התחבורה והבטיחות בדרכים.

סעיף 16 המוצע

מוצע להסדיר בסעיף זה את סמכות מינוי המפקחים על ידי שר התחבורה. בסעיף קטן (ב) מוצע לקבוע את

סעיף 14 לחוק המוצע

מוצע לקבוע כי בעל הזיכיון לא יעשה שימוש במידע שהתקבל בידו או שנוצר על ידו במסגרת פעילותו אלא לצורך מילוי הוראות החוק המוצע שלשמן התקבל המידע, וכי יחול על מידע כזה חוק הגנת הפרטיות. זאת, כדי להבטיח כי במסגרת פעילות בעל הזיכיון לא תיפגע ההגנה על פרטיותם של יחידים וכן לשם הבהרת המסגרת הנורמטיבית המחייבת את בעל הזיכיון בנוגע לטיפול במידע, לרבות החובות הנלוות של שמירה על המידע. יובהר כי סעיף זה אינו גורע מהוראות חוק חופש המידע, התשנ"ח-1998.

פרק ד' לחוק המוצע: הוראות לעניין פעילות בשדה תעופה

סעיף 15 לחוק המוצע

מוצע להסמיך את שר התחבורה להתקין תקנות לעניין תפעול ותחזוקה של שדה התעופה בזיכיון. בסעיף קטן (א) מוצע לפרט את הנושאים שבהם ייקבעו התקנות לטובת הפעלתו הסדירה של השדה, ובכלל זה הסדרי

(ב) לא יוסמך מפקח כאמור בסעיף קטן (א) אלא אם כן מתקיימים בו כל אלה:

(1) הוא לא הורשע בעבירה אשר מפאת מהותה, חומרתה או נסיבותיה הוא אינו ראוי, לדעת השר, לשמש כמפקח;

(2) הוא קיבל הכשרה מתאימה בתחום הסמכויות שיהיו נתונות לו לפי פרק זה, כפי שהורה השר;

(3) הוא עומד בתנאי כשירות נוספים, כפי שהורה השר.

17. (א) המפקח רשאי להזמין את בעל הזיכיון או מי מטעמו להתייצב לפניו לשם בירור כל עניין לפי חוק זה, כפי שיפרט בהזמנה.

(ב) המפקח רשאי לתת הוראות לבעל הזיכיון לביצוע פעולות הנדרשות לצורך מילוי חובותיו לפי חוק זה.

(ג) למפקח תהיה סמכות להיכנס לכל מקום בשדה תעופה בזיכיון, ובלבד שלא ייכנס למקום המשמש למגורים אלא על פי צו של בית משפט.

(ד) למפקח תהיה סמכות לדרוש מכל אדם למסור לו את שמו ומענו ולהציג לפניו תעודת זהות או תעודה רשמית אחרת המזהה אותו.

(ה) למפקח תהיה סמכות לדרוש מכל אדם הנוגע בדבר למסור לו כל ידיעה או מסמך שיש בהם כדי להבטיח את ביצוע ההוראות לפי חוק זה או להקל את ביצוען; בפסקה זו, "מסמך" – לרבות פלט כהגדרתו בחוק המחשבים, התשנ"ה–1995¹⁶⁶.

פרק ו': הוראות שונות

18. הגנה על אינטרסים
חיוניים

הוראות פרק ח'2 לחוק החברות הממשלתיות, התשל"ה–1975¹⁶⁷, יחולו לגבי בעל הזיכיון, ואולם הסמכויות הנתונות לפי הוראות הפרק האמור לשרים כהגדרתם בסעיף 159 לחוק האמור ולוועדת השרים כהגדרתה באותו חוק יהיו מוקנות, לעניין סעיף זה, לשרים ולממשלה, בהתאמה.

ד ב ר י ה ס ב ר

משפט; סמכות לדרישת הזדהות והצגת מסמכים מזהים; וסמכות לדרוש כל מסמך וידיעה כנדרש לצורך ביצוע הוראותיו.

פרק ו' לחוק המוצע: הוראות שונות

כללי
בפרק זה מוצע לכלול הוראות בנושאים שונים הממשליות את הסדרי קביעת שדה תעופה בזיכיון, ובהן הוראות הנוגעות להגנה על אינטרסים חיוניים, שטח שדה התעופה ואי-שיכוך לרשות מקומית, היערכותה של רשות שדות התעופה למתן שירותים במרחב האווירי של שדה התעופה, מנגנון בירור תלונות, חובת סודיות וכן

התנאים למינויו של מפקח, ובכלל זה שלא הורשע בעבירה שמפאת חומרתה או נסיבותיה הוא אינו ראוי לדעת השר לשמש כמפקח ושהוא קיבל הכשרה מתאימה ועמד בתנאי כשירות נוספים כפי שהורה שר התחבורה.

סעיף 17 המוצע

מוצע לקבוע בסעיף זה את הסמכויות שיוענקו למפקחים – הזמנת בעל הזיכיון או מי מטעמו לבירור; מתן הוראות לביצוע פעולות הנדרשות למילוי חובות בעל הזיכיון; סמכות כניסה לכל מקום בשדה התעופה מלבד מקום המשמש למגורים שלגביו נדרש צו בית

¹⁶⁶ ס"ח התשנ"ה, עמ' 366.

¹⁶⁷ ס"ח התשל"ה, עמ' 132.

19. מרחב תכנון של שדה תעופה בויכיון כפי שנקבע לפי סעיף 20(1) יהיה מרחב תכנון מחוזי כהגדרתו בסעיף 12 לחוק התכנון והבנייה ויחולו לגביו הוראות הסעיף האמור.
20. קביעת שטח שדה תעופה בויכיון מחוץ לתחום רשות מקומית – שטח שדה התעופה כפי שאושר בתוכנית כהגדרתה בחוק התכנון והבנייה לא יהיה משויך לתחומה של רשות מקומית וזאת על אף האמור לפי כל דין;
- (2) המנהל הכללי של משרד התחבורה והבטיחות בדרכים יפרסם באתר האינטרנט של המשרד הודעה המפרטת את שטח השדה כאמור בפסקה (1);
- (3) שר הפנים יעדכן כל הכרזה או צו שהוציא לפי פקודת העיריות [נוסח חדש]¹⁶⁸, או לפי פקודת המועצות המקומיות [נוסח חדש]¹⁶⁹, לפי העניין, ויתאימם לכך ששטח שדה התעופה כאמור בפסקה (1) אינו חלק מתחומה של רשות מקומית.
21. משרד התחבורה והבטיחות בדרכים יפעיל מנגנון לבירור תלונות בכל הנוגע לפעילותו של בעל הזיכיון.

ד ב ר י ה ס ב ר

דין, ובכלל זה פקודת העיריות [נוסח חדש] ופקודת המועצות המקומיות [נוסח חדש]; עוד מוצע כי המנהל הכללי של משרד התחבורה והבטיחות בדרכים יפרסם באתר האינטרנט של המשרד הודעה המפרטת את שטח השדה כאמור.

כפועל יוצא, נכסי בעל הזיכיון בשדה התעופה יהיו פטורים מכל אגרה, ארנונה או תשלום חובה אחר, המשתלמים לרשות מקומית. שדה תעופה בויכיון מופעל לאורך שנים ארוכות בהתאם למודל פיננסי שמהווה חלק מרכזי במכרו, ויש להבטיח כי קיימת לזכיון ודאות פיננסית בנוגע לתשלומים הצפויים לו ככל הניתן. על כן, מוצע לפטור אותו מכל תשלום המשולם לרשות מקומית.

עוד מוצע לקבוע כי שר הפנים יעדכן כל הכרזה או צו שהוציא לפי פקודת העיריות [נוסח חדש] או לפי פקודת המועצות המקומיות [נוסח חדש], לפי העניין, ויתאימם לכך ששטח שדה התעופה כאמור בסעיף 20(1) אינו חלק מתחומה של רשות מקומית. יודגש כי עדכון שר הפנים כאמור יהיה טכני בלבד, כדי להבהיר את המצב הקיים לפי הוראות חוק זה אשר גורעות את שטח שדה התעופה מתחום שיפוטן של רשויות מקומיות, וזאת כדי למנוע עמימות בדבר השטח שנגרע ולשם שמירה על אחידות.

סעיף 21 לחוק המוצע

מוצע לקבוע כי משרד התחבורה והבטיחות בדרכים יקים מנגנון לבירור תלונות הציבור בכל הנוגע לפעילותו של בעל הזיכיון.

הוראות בדבר ביצוע ותקנות ושמירת דינים, והכול כפי שיפורט להלן.

סעיף 18 לחוק המוצע

מאחר שמדובר בגורם פרטי שמפעיל שדה תעופה שהוא משאב ציבורי רגיש, יש להבטיח כי כל האינטרסים החיוניים של המדינה כמו ביטחון, יחסי חוץ ורציפות תפקודית, יישמרו. לצורך כך, מוצע לקבוע כי הוראות פרק 2 לחוק החברות הממשלתיות, התשל"ה-1975, יחולו לגבי בעל הזיכיון, ואולם הסמכויות הנתונות לפי הוראות הפרק האמור לשרים ולועדת השרים כהגדרתם בחוק האמור יהיו מוקנות לעניין סעיף זה, לשרים כהגדרתם בחוק זה ולממשלה, בהתאמה.

סעיף 19 לחוק המוצע

מוצע לקבוע כי שטח שדה התעופה ייחשב כמרחב תכנון מחוזי שאינו משויך לתחום שיפוטה של רשות מקומית וכי יחולו לגביו הוראות סעיף 12(א) לחוק התכנון והבנייה, התשכ"ה-1965 (להלן – חוק התכנון והבנייה). שדה תעופה הוא תשתית לאומית חיונית ועל כן נדרש לטפל בכלל האישורים הנוגעים לפעילותו בראייה לאומית רחבה כפי שנעשה בפרויקטים המצויים בשטחים גליליים.

סעיף 20 לחוק המוצע

מוצע לקבוע בסעיף 20(1) כי שטח שדה התעופה כפי שאושר בתוכנית כהגדרתה בחוק התכנון והבנייה לא יהיה משויך לתחומה של רשות מקומית וזאת על אף האמור לפי כל

¹⁶⁸ דיני מדינת ישראל, נוסח חדש 8, עמ' 197.

¹⁶⁹ דיני מדינת ישראל, נוסח חדש 9, עמ' 256.

22. סודיות אדם שהגיע אליו מידע לפי חוק זה, ישמור אותו בסוד ולא יגלה אותו לאחר אלא לשם ביצוע תפקידיו לפי הוראות חוק זה, או על פי צו בית משפט.
23. תוכנית היערכות של רשות שדות התעופה למתן שירותי תעבורה אווירית נכרת חוזה זיכיון, תגיש רשות שדות התעופה למנהל רשות התעופה האזרחית תוכנית להיערכות למתן שירותי תעבורה אווירית במרחבי האוויר שלפי חוק הטיס עתידים להיות משויכים לשדה התעופה בזיכיון, ובכלל זה לעניין פריסת מיתקני עזר לשירותי טיס הנדרשים לשם מתן שירותי תעבורה אווירית כאמור; בסעיף זה, "רשות שדות התעופה", "שירותי תעבורה אווירית" ו"מיתקן עזר לשירותי טיס" – כהגדרתם בחוק הטיס.
24. ביצוע ותקנות השר ממונה על ביצוע חוק זה והוא רשאי להתקין תקנות בכל הנוגע לביצועו.
25. שמירת דינים אין בהוראות חוק זה כדי לגרוע מהוראות לפי כל דין, אלא אם כן נקבע אחרת.

פרק ז': תיקונים עקיפים והוראת מעבר

26. תיקון חוק הטיס התשע"א-170 – בחוק הטיס, התשע"א-2011¹⁷⁰ –

(1) בסעיף 1 –

ד ב ר י ה ס ב ר

האמור לפי כל דין; זהו הסדר ספציפי ומאוחר הגובר על פקודת העיריות ופקודת המועצות המקומיות בעניין זה.

פרק ז' לחוק המוצע: תיקונים עקיפים והוראת מעבר

כללי מוצעים כמה תיקונים עקיפים בחוק המוצע שנועדו ככלל להשלים את ההסדר המוצע בו בדבר קביעת שדה תעופה בזיכיון וההוראות הנלוות המתחייבות מקביעה זו.

סעיף 26 לחוק המוצע

בסעיף זה מוצע תיקון לחוק הטיס בכמה נושאים שיפורטו להלן.

כללי

לפי סעיף 28 לאמנת התעופה האזרחית הבינלאומית שנחתמה בשיקגו ביום כ"א בכסלו התש"ה (7 בדצמבר 1944) ושישראל צד לה (להלן – אמנת שיקגו), שכותרתו "מיתקני טיס ומערכות תיקניות" (Air navigation facilities and standard systems), המדינות המתקשרות נטלו על עצמן מחויבות רחבה להספקת התשתיות, המיתקנים והשירותים הנדרשים לביצוע תעופה בין־לאומיים.

שדות תעופה

נכון להיום, כל שדות התעופה בישראל הם בבעלות ובהפעלה של רשות שדות התעופה – תאגיד סטטוטורי שהוקם בחוק רשות שדות התעופה, התשל"ז-1977 (להלן – חוק רשות שדות התעופה), האחראית לניהולם, הפעלתם ופיתוחם, והם מנויים בתוספת לחוק האמור.

סעיף 22 לחוק המוצע

מוצע לקבוע כי כל אדם שהגיע אליו מידע סודי לפי החוק המוצע, יהיה מחויב בשמירה על אותו מידע בסוד, ולא לגלות אותו אלא על פי הוראות החוק או על פי צו בית משפט.

סעיף 23 לחוק המוצע

כדי שלא תהיה פגיעה בפעילות שדה התעופה בזיכיון, מוצע לקבוע שאם נכרת חוזה זיכיון, רשות שדות התעופה תגיש למנהל רת"א תוכנית להיערכות למתן שירותי תעבורה אווירית במרחבי האוויר שלפי חוק הטיס יועדו לטיסות שיעשו שימוש בשדה התעופה בזיכיון, ובכלל זה לעניין פריסת מיתקני עזר לטיסה הנדרשים לשם מתן שירותי הנת"א.

סעיף 24 לחוק המוצע

מוצע לקבוע כי שר התחבורה ממונה על ביצוע חוק זה והוא רשאי להתקין תקנות בכל הנוגע לביצועו.

סעיף 25 לחוק המוצע

על בעל הזיכיון יחולו דינים רבים בהפעלת שדה התעופה, למשל חוק הטיס, החוק להסדרת הביטחון בגופים ציבוריים, התשנ"ח-1998, חוק שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות, התשנ"ח-1998, חוק הגנת הפרטיות ועוד. סעיף שמירת דינים מבהיר כי אין באמור בחוק זה כדי לגרוע מהאמור בכל דין אחר, למעט אם נקבע מפורשות אחרת. כך למשל בסעיף 20 מוצע לקבוע כי שטח שדה התעופה לא יהיה משויך לתחומה של רשות מקומית וזאת על אף

¹⁷⁰ ס"ח התשע"א, עמ' 850; התשפ"ה, עמ' 80.

(א) במקום ההגדרה "מיתקן עזר לטיסה" יבוא:

ד ב ר י ה ס ב ר

הגורם היחיד בעל רישיון להפעלת יחידות נת"א בישראל, מקבלת מרת"א אישור פרטני לכל מיתקן עזר לטיסה שהיא מפעילה לצורך שירותים אלה, בהתאם לסימן ז' הקיים ולתקנות הטיס הישימות. ספקי שירותים מטאורולוגיים מסוימים בשדות תעופה מקבלים אישור פרטני לכל מיתקן דיווח מזג אוויר שהם מפעילים, אף זאת בהתאם לסימן ז' האמור.

אסדרה זו, הממוקדת בקביעת דרישות להתקנה, הפעלה ותחזוקה של כל מיתקן ומיתקן (ואף מגדירה באופן רחב מדי "מיתקן עזר לטיסה" כך שכולל גם תשתיות בשדה התעופה כגון מסלולים), אינה נכונה – מצד אחד היא מחייבת אישור ספציפי ונפרד לכל מיתקן שנעשה בו שימוש, ובכך מהווה הכבדה לא נדרשת. ומצד שני יש צורך לקבוע דרישות מקצועיות גם לגבי השירות הניתן כמו גם דרישות לגבי הארגון המספק את השירות, מבנה ארגוני, הכשרת כוח האדם המקצועי שהוא מעסיק, מערכות שעליו לעשות בהן שימוש, נוהלי עבודה מחייבים וכדומה.

רמת שירותי הטיס הנדרשת

חוק הטיס כיום אינו מסדיר את האופן שבו נקבעת רמת שירותי הטיס הנדרשת בשדה מסוים או במרחב אווירי מסוים. ככלל, רמת שירותי הטיס בשדה תעופה נגזרת מרמת התאמת השדה להפעלת טיסות בתנאי ראות נמוכה (LVO). ככל שהשדה מותאם להפעלה בתנאי ראות נמוכה יותר, כך יש צורך בשירותי CNS ו-MET יותר מורכבים ומדויקים (לצד דרישות נוספות לתאורה וסימון של המסלולים). הצורך להתאים שדה להפעלות LVO ורמתן הוא פועל יוצא של שיקול כלכלי של היקף הטיסות שלא יהיה ניתן לבצע עקב שכוחות של תנאי מזג אוויר מגבלתיים באותו שדה לאורך ימות השנה, לעומת ההשקעה הנדרשת בהתאמת השדה להפעלות LVO.

רמת שירותי הטיס הנדרשת במרחב אווירי שאינו משויך לשדה תעופה, נגזרת מסוג הטיסות שלהן הוא מיועד, קיבולת הטיסות שהוא נדרש להכיל, שירותי התעבורה הניתנים בו, והצורך ביעול התעבורה האווירית באותו מרחב אווירי (הגדלת הקיבולת) או השגת יעדים אחרים (כגון יעדים סביבתיים).

כך למשל, התקנת משואת מיקום שאינה תלויה ב-GPS (כגון DME) במרחב שסובל משיבושי GPS רבים, מגבירה את הדיוק בניווט, ולכן יכולה לאפשר הגדלת קיבולת תוך שמירה על רמת בטיחות מקובלת, או ביצוע תהליכי טיסה יותר ידידותיים לסביבה.

רמת ביצועי התקשורת, הניווט או העקיבה במרחב אווירי מסוים מחייבת היערכות והצטיידות הן מצד יחידת הנת"א הנותנת שירותי תעבורה אווירית באותו מרחב, והן מצד כלי הטיס הטסים באותו מרחב. נושא זה מוסדר בחלקו

לפי פרק ב' לחוק הטיס, הפעלת שדה תעופה טעונה רישיון מאת מנהל רת"א, המוסמך לקבוע ברישיון תנאים.

שירותי תעבורה אווירית

הפעלת טיסות בין-לאומיות המגיעות לישראל או יוצאות ממנה, כרוכה בקבלת שירותי תעבורה אווירית (ATS) – קרי שירותים הניתנים לטייסים ולמפעילים האוויריים, שהם שירותי מידע טיסתי (FIS), שירותי אזעקה (במקרה של מצוקה) ושירותי הפיקוח על התעבורה האווירית (ATC). וזאת בהתאם לסיווג המרחב האווירי שבו טסים. שירותי התעבורה האווירית ניתנים לטייסים ולמפעילים האוויריים על ידי יחידות ניהול תעבורה אווירית (נת"א), אשר כל אחת מהן מספקת שירותי תעבורה אווירית במרחב אווירי שהוגדר לה. הגורם המקצועי שמספק את שירותי התעבורה האווירית הוא פקחי התעבורה האווירית – עובדי טיס בעלי רישיון אישי לפי תקנות הטיס הישימות (המיישמות בישראל את דרישות נספח 1 לאמנת שיקנו לעניין זה).

לפי פרק ב' לחוק הטיס, הפעלת יחידת נת"א טעונה רישיון מאת מנהל רת"א, המוסמך לקבוע ברישיון תנאים. כמו כן נקבעה חובתו של בעל רישיון להפעלת יחידת נת"א לתת שירותי תעבורה אווירית על בסיס מידע תעופתי עדכני שפורסם לפי סעיף 84, ובהתאם לנוהלי תיאום עם גורמים רלוונטיים וכללי ניהול תעבורה אווירית שנקבעו לפי סעיף 72. לבסוף, השר מוסמך לקבוע בתקנות תנאים והוראות לעניין שירותי תעבורה אווירית.

נכון להיום רשות שדות התעופה היא ספקית שירותי התעבורה האווירית בכלל המרחב האווירי האזרחי של ישראל, ועושה כן בהתאם לרישיון שניתן לה על ידי רת"א ולפי תקנות הטיס הישימות. במסגרת זו מעסיקה רשות שדות התעופה את פקחי התעבורה האווירית, שאף להם ניתן רישיון על ידי רת"א.

שירותי טיס

שירותי התעבורה האווירית הם רק חלק משירותי הטיס שהמדינות המתקשרות מחויבות לספק לפי סעיף 28 לאמנת שיקנו. המדינות נדרשות לספק גם שירותי תקשורת ניווט ועקיבה (CNS), שירותי מטאורולוגיה (MET), ושירותי מידע תעופתי (AIS).

נכון להיום, ההתייחסות לשירותי טיס בחוק הטיס מתמקדת באישור פרטני לכל "מיתקן עזר לטיסה" (סימן ז' לפרק ב' לחוק הטיס) במקום להסדיר באופן רחב יותר את מתן השירות.

משטר רגולטורי כיום – אישור פרטני לכל מיתקן עזר לטיסה

נכון להיום רשות שדות התעופה, שהיא כאמור בעלת הרישיון להפעלת כל שדות התעופה בישראל וכן

”מיתקן עזר לשירותי טיס” – מיתקן הנמצא מחוץ לכלי הטיס ואינו מחובר אליו, המשמש או המיועד לשמש עזר לשירותי טיס;”;

(ב) אחרי ההגדרה ”שדה תעופה” יבוא:

ד ב ר י ה ס ב ר

השדות (בהינתן כי שירותי התעבורה האווירית במרחב הפיקוח התעופתי של ישראל ימשיכו להיות מסופקים על ידי רשות שדות התעופה), מחייבת קביעת הסדרים שימנעו פגיעה ביכולת התחרות של המפעיל הפרטי.

כמו כן, לשם היערכות להפעלתו של שדה תעופה בזיכיון, יש צורך לעדכן את חוק הטיס באופן שיסדיר טוב יותר את הממשקים בין מפעיל שדה תעופה, ספק שירותי התעבורה האווירית וספק שירותי טיס, יקטין את התלות של בעל הזיכיון ברשות שדות התעופה, ויבטיח כי מתן שירותי תעבורה אווירית לשדה שיופעל על ידי בעל הזיכיון לא יושפע לרעה מהיות הספק (גם) המתחרה של בעל הזיכיון.

לנוכח האמור, מוצעים תיקונים לחוק הטיס שעיקריהם:

(1) קביעת הסדרים למניעת פגיעה בתחרות (הוספת סעיף 28א המוצע):

(2) הוספת הסדר לקביעת רמת שירותי הטיס הנדרשת במרחבי אוויר (תיקון סעיף 27א(1) סיפה והוספת סעיף 27ב(2)א, תיקון סעיף 32א(2) סיפה, והוספת סעיף 32ב(4), ותיקון סעיף 82א(1));

(3) שינוי תפיסת האסדרה של שירותי טיס, ואפשרו כניסה לשוק של ספקי שירותי טיס שהם בעלי רישיון ממדינה שלישית בלא צורך ברישוי מלא נוסף על ידי רת”א או על ידי השירות המטאורולוגי (תיקונים בסעיפים 1, החלפת סימן ז’ לפרק ב’, והחלת סימנים ח וי’ לפרק ב’ על רישיון להספקת שירותי טיס);

(4) הסדרת ממשקים בין מפעיל שדה תעופה, ספק שירותי תעבורה אווירית וספק שירותי טיס (תיקונים בסעיפים 27 ו-32);

(5) הרחבת התייחסות למערכות, אמצעים ורכיבים במערכות תעבורה אווירית ושירותי טיס (תיקונים לסעיפים 27, 29, 32 ו-33);

(6) תיקונים משלימים בתחום האכיפה המינהלית (תיקון סעיף 144 לחוק הטיס (הגדרות – סימן א’ לפרק י’), 145א (עיצום כספי בגובה כפל הסכום הבסיסי), 146 (עיצום כספי בגובה הסכום הבסיסי), סעיף 147 (עיצום כספי בשיעור 50 אחוזים מהסכום הבסיסי) וסעיף 148 (עיצום כספי בשיעור 25 אחוזים מהסכום הבסיסי).

לפסקה (1) המוצעת

מוצעים כמה תיקונים לסעיף 1 לחוק הטיס, הוא סעיף ההגדרות.

באמצעות הוראות התעבורה האווירית הניתנות לפי סעיף 82 לחוק הטיס, אך בלא הסמכה מפורשת לקביעת רמת שירותי הטיס כאמור.

ממשקים בין ספק שירות תעבורה אווירית, ספק שירותי טיס ומפעיל שדה תעופה

חוק הטיס כיום אינו מסדיר באופן מלא את הממשקים בין ספק שירותי תעבורה אווירית, ספק שירותי טיס (מפעיל מיתקן עזר לטיסה) ומפעיל שדה תעופה – שכן בעת חקיקת החוק כלל השירותים שלעיל בוצעו באופן מלא על ידי רשות שדות התעופה.

הממשק התדיר והפעיל ביותר בין שדה התעופה לבין יחידת הנת”א הוא עם ”המגדל” (tower) של השדה – יחידת הנת”א המספקת שירותי תעבורה אווירית ב-CTR: מרחב הפיקוח האווירי המשווין לשדה. ממשק זה כולל נושאים רבים ובהם: העברת מידע הדדי לגבי הגעה או עזיבה של כלי טיס, ולגבי ניהול רחבות החניה; ניהול המסלולים (לנחיתה או המראה ולהסעה); ניהול כלי רכב ואנשים באזור התמרון (רחבות החניה והמסלולים); טיפול באירועי חירום (נחיתת חירום של כלי טיס, תקלה בהמראה, אש על המסלול וכדומה); ממשקים בנושאים ”מינהלתיים”, למשל אישור להתנעת מטוס לתחזוקה או מידע על נוסע שצריך להוריד ממטוס.

בדומה, קיימים גם ממשקים בין מפעיל שדה התעופה או מפעיל יחידת הנת”א לספקי שירותי טיס: נדרש שיתוף פעולה לשם הפצת מברקים מטאורולוגיים לכלל משתמשי השדה; העברה הדדית של מידע על תקלות בשירותי טיס (למשל תקלה בשירותי דיווח מ”א בשדה התעופה או במשואת ILS; ייתכן שיחידת הנת”א תורה על הגדלת ההפרדות בין כלי הטיס בשל תקלה בשירותי CNS; לעיתים מיתקני עזר לשירותי טיס ממוקמים פיזית באזור התמרון (למשל ברצועת המסלול) ולכן ספק שירותי הטיס נדרש להיכנס לאזור התמרון כדי לבצע שירותי תחזוקה למיתקן – דבר המחייב את אישור יחידת הנת”א כאמור.

היערכות להפעלת שדות תעופה בזיכיון

כאמור, נכון להיום כל שדות התעופה בישראל מופעלים על ידי אותו תאגיד סטטוטורי (רשות שדות התעופה) ומדובר בשוק שאינו פועל בתנאי תחרות. בהתאם, העובדה שספק שירותי נת”א הוא גם המפעיל של כל אותם שדות אינה משפיעה על רמת התחרות בין השדות. הכנסת מפעיל שדה תעופה פרטי שיתחרה בשדות תעופה אחרים, בהתאם לחוק שדות תעופה בזיכיון המוצע, במקביל לכך שספק שירותי הנת”א הוא גם מפעיל של שאר

”שדה תעופה בזיכיון” – כהגדרתו בחוק שדות תעופה בזיכיון, התשפ”ו–2026¹⁷¹;

(ג) אחרי ההגדרה ”שטח ישראל” יבוא:

”שירותי טיס” (ANS) – כל אחד מאלה:

(1) שירותי תקשורת, ניווט ועקיבה (CNS), ובכלל זה שירות איגום (אוגמנטציה) של אותות לווייניים ממערכת הלווייניים העולמית (GNSS) לצורכי תעופה;

(2) שירותי תצפיות מטאורולוגיות בשדה תעופה;

(3) שירות אחר שקבע השר לפי סעיף 35ג;

(ד) במקום ההגדרה ”שירותי נת”א” יבוא:

”שירותי תעבורה אווירית” (ATS) – כל אחד מאלה:

(1) שירותי פיקוח על התעבורה האווירית (ATC);

ד ב ר י ה ס ב ר

כהגדרתו בחוק הטיס, שיימסר להפעלה של גורם פרטי לפי חוזה זיכיון עם המדינה.

שלישית, מוצע להגדיר ”שירותי טיס” – לפי המוצע, מתן שירותי טיס יהיה טעון רישיון מאת מנהל רת”א או מאת מנהל השירות המטאורולוגי במשרד התעבורה והבטיחות בדרכים (להלן – השירות המטאורולוגי) בהתאם לסימן ז’ המוצע בפרק ב’.

מוצע להגדיר את המונח ”שירותי טיס” ככולל שני סוגי שירותים אלה: האחד, שירותי תקשורת, ניווט ועקיבה (CNS), כולל שירות אוגמנטציה של אותות לווייניים ממערכת הלווייניים העולמית (GNSS) לצורכי תעופה (הגדרה זו מבוססת על הגדרת שירותים אלה בתקנה (EU) 2024/2803 של הפרלמנט האירופי ושל המועצה האירופית מיום 23 באוקטובר 2024 על יישום השמיים האירופיים (האחידים). מפרטי ביצוע בתחום ה-CNS נדרשים למטרות שונות, ובהן בטיחות התעבורה, יעילותה (הקטנת הפרדות אנכיות או אופקיות בין כלי טיס), או מטרות סביבתיות (למשל לאפשר טיסות מעל תוואי קרקעי הנמנע ממעבר מעל יישובים), ומחייבים היערכות והצטיידות הן של ספק שירותי התעבורה והן של מפעיל כלי הטיס (ראו בחלק הכללי של דברי ההסבר הרחבה לגבי שירותי CNS); השני, שירותי תצפיות מטאורולוגיות לתעופה, לגבי התנאים המטאורולוגיים בשדה עצמו, למשל ראות, עננות, משקעים, טמפרטורה, לחות יחסית, לחץ ברומטרי, מידע שנחוץ בעיקר לטייסים, ובחלקו גם למגדל הפיקוח. זמינות ורציפות של מידע מטאורולוגי אמין לגבי תנאי מזג האוויר בשדה הן דרישות חיוניות להפעלת שדה תעופה בבטיחות.

ראשית, מוצע להחליף את ההגדרה ”מיתקן עזר לטיסה”, שלשונה:

”מיתקן עזר לטיסה” – מיתקן הנמצא מחוץ לכלי הטיס ואינו מחובר אליו, המשמש או המיועד לשמש עזר לטיסה, ובכלל זה מיתקן המשמש או המיועד לשמש עזר לניווט אווירי או לביצוע תהליכי טיסה, מערכת הקולטת נתונים מכלי טיס או משדרת אליהם נתונים לצורך ניהול תעבורה אווירית, מסלול נחיתה, המראה או הסעה, מיתקן קרקע לתקשורת עם כלי טיס, מיתקן לתאורת סימון ואזהרה לכלי טיס ומיתקן דיווח מזג אוויר”;

בהתאם לשינוי התפיסה הרגולטורית בעניין רישוי שירותי טיס כמוצע בתיקון זה, מוצע להחליף את ההגדרה ”מיתקן עזר לטיסה” בהגדרה ”מיתקן עזר לשירותי טיס”. מיתקן עזר לשירותי טיס הוא מיתקן מחוץ לכלי טיס שנועד לשמש כעזר לשירותי טיס, דוגמת מכ”ם, משואת ILS, משואת VOR, מכשיר DME, ומיתקנים לתצפיות מטאורולוגיות בשדה תעופה. ההגדרה המוצעת מצומצמת יותר מהגדרת ”מיתקן עזר לטיסה”: ראשית, עקב הגדרת שירותי תצפיות מטאורולוגיות בשדה תעופה כ”שירותי טיס”, הדוגמה של ”מיתקן דיווח מזג אוויר” הקיימת כיום בהגדרת מיתקן עזר לטיסה מיותרת. כמו כן ההגדרה כיום כוללת גם את מסלולי הטיסה, דבר שאינו נחוץ (שכן התנאים לגבי מסלול טיסה נקבעים בתקנות הטיס החלות על שדות תעופה, ולא נדרש גם מנגנון רגולטורי של אישור פרטי למסלול כמיתקן עזר לשירותי טיס).

שנית, מוצע להגדיר ”שדה תעופה בזיכיון” – מונח זה יישמש בסעיף 28א המוצע. הכוונה היא לשדה תעופה

¹⁷¹ (יוסף כסיפורוס)

(2) שירות מידע טיסתי (FIS);

(3) שירות ייעוץ לתעבורה אווירית (air traffic advisory service);

(4) שירות אזהרה (alerting service);

(ה) בהגדרה "תשתית תעופה", במקום "ומיתקן עזר לטיסה" יבוא "ומיתקן עזר לשירותי טיס";

(2) בפרק ב', בסימן ה', בכותרת, במקום "שירותים לניהול" יבוא "שירותי";

(3) בסעיף 27 –

(א) בסעיף קטן (א) –

(1) בפסקה (1), במקום "המיתקנים והציוד המתאימים" יבוא "מערכות, מיתקנים, אמצעים, רכיבים וציוד מתאימים" ובמקום "ובכלל זה אמצעי תקשורת" יבוא "וכי הבטיח את קיומם של שירותי טיס ומיתקני שירותי טיס כנדרש לפי סעיף קטן (ב)(2א)";

ד ב ר י ה ס ב ר

"air traffic services" means the various flight information services, alerting services and air traffic advisory services, as well as ATC services, namely area, approach and aerodrome control services";

לבסוף, מוצע לתקן את ההגדרה "תשתית תעופה" כך שתתייחס למונח החדש בחוק – מיתקן עזר לשירותי טיס, ולא למיתקן עזר לטיסה. זאת בהמשך לתיקון מקיף להחלפת מונח זה בכל חוק הטיס, כמפורט בדברי ההסבר לפסקה (23) המוצעת.

לפסקה (2) המוצעת

בהמשך להחלפת ההגדרה "שירותי נת"א" מוצע תיקון לכותרת סימן ה' לפרק ב', כך שכותרתו תהיה "מתן שירותי תעבורה אווירית" במקום "מתן שירותים לניהול תעבורה אווירית" כנוסחה כיום.

לפסקה (3) המוצעת

סעיף 27 לחוק הטיס קובע את התנאים למתן רישיון להפעלת יחידת נת"א (בסעיף קטן (א)) ואת סמכותו של מנהל רת"א לקבוע תנאים ברישיון להפעלת יחידת נת"א (בסעיף קטן (ב)). חובת הרישיון להפעלת יחידת נת"א קבועה בסעיף 26 לחוק הטיס. מוצע לתקן את הוראות סעיף 27 לחוק הטיס כמפורט להלן:

סעיף קטן (א) – ראשית, מוצע תיקון לפסקה (1) של סעיף קטן (א). נכון להיום, לפי פסקה זו, מבקש רישיון להפעלת יחידת נת"א נדרש להוכיח כי יש בידו מיתקנים וציוד מתאימים הנדרשים למתן שירותי הנת"א. התייחסות

יובהר כי במסגרת שירותים אלה לא מוצע לכלול שירותי תחזיות מטאורולוגיות לתעופה, תדרוכים מטאורולוגיים ואזהרות מטאורולוגיות, משום שמתן שירותים אלה כיום הוא באחריות ישירה של השירות המטאורולוגי, ובשלב זה אין כוונה לשנות זאת, בוודאי לא לכדי מצב שבו השירות המטאורולוגי יעניק רישיון לעצמו לתת שירותים אלה.

נוסף על כך, בפסקה (3) להגדרה המוצעת של "שירותי טיס", מוצע לאפשר הגדרה של שירותים נוספים כשירותי טיס, בתקנות שיקבע השר לפי סעיף 33ג(ב), כמפורט בהמשך בדברי ההסבר לסעיף זה.

רביעית, מוצע להחליף את ההגדרה "שירותי נת"א" בהגדרה "שירותי תעבורה אווירית", לשון ההגדרה "שירותי נת"א" כיום: "שירותי נת"א – שירותי ניהול תעבורה אווירית הכוללים פיקוח ובקרה על התעבורה האווירית, מתן מידע תעופתי או אישור תכנית טיסה". ראשית מוצע לעדכן את המונח עצמו לשירותי תעבורה אווירית (לא שירותי ניהול תעבורה אווירית, שהם רחבים יותר מאשר שירותי התעבורה האווירית). במסגרת זאת מוצע לחדד את המינוח בהקשר שירותי המידע (שירות מידע טיסתי, ולא שירותי מידע תעופתי שהם רחבים יותר). כמו כן הנושא של אישור תוכנית טיסה לא ייחשב יותר כ"שירותי נת"א" (חובת הגשת תוכנית טיסה מוסדרת בתקנות הטיס (הפעלת כלי טיס וכללי טיסה), התשמ"ב-1981, לפי סעיף 72 לחוק). לשם השוואה, הגדרת מונח זה בתקנה האירופית ליישום שמיים אירופיים אחידים האמורה היא:

(2) בפסקה (3), במקום "גופים המוסמכים לספק שירותים מטאורולוגיים לצורכי התעופה האזרחית כפי שקבע השר" יבוא "בעלי רישיונות לספק שירותי טיס, כל בעל רישיון להפעלת שדה תעופה הנוגע בדבר";

(ב) בסעיף קטן (ב) -

(1) אחרי פסקה (2) יבוא:

"(א2) שירותי טיס ומיתקני שירותי טיס שעל בעל הרישיון להבטיח את קיומם לצורך מתן שירותי התעבורה האווירית שהוא מורשה לתת לפי רישיונו, במרחב אווירי שלפי הוראות התעבורה האווירית אינו משויך לשדה תעופה מסוים";

(2) בפסקה (3), בסופה יבוא "ובכלל זה לעניין מידע שעליו להעביר לכל בעל רישיון להפעלת שדה תעופה הנוגע בדבר, ואופן ומועד העברת מידע כאמור";

ד ב ר י ה ס ב ר

תעופה שבעל הרישיון מספק שירותי נת"א במרחבי האוויר הייעודיים של השדה (CTR, APPROACH).

סעיף קטן (ב) - מוצעים תיקונים אלה: ראשית, מוצע להוסיף את פסקה (א2) - כאמור בחלק הכללי של דברי ההסבר, רמת שירותי הטיס בשדה תעופה נגזרת מהשיקול עד כמה יש להתאים את השדה להפעלת טיסות בתנאי ראות נמוכה (LVO) ובאיזון רמה. רמת שירותי הטיס הנדרשת במרחב אווירי שאינו משויך לשדה תעופה, נגזרת מסוג הטיסות שלהן הוא מיועד ושירותי התעבורה הניתנים בו, והצורך בהשגת יעדים של בטיחות התעבורה האווירית, יעילותה (הגדלת קיבולת) או השגת יעדים סביבתיים. בכל מקרה מדובר בקביעה קונקרטית לגבי מרחב אווירי מסוים לפי מאפייניו הקונקרטיים.

מאחר שרמת שירותי הטיס הנדרשת במרחב אווירי שאינו משויך לשדה תעופה מסוים (ומיתקני שירותי הטיס שיש להפעיל כנגזר מכך), היא קביעה מקצועית קונקרטית המותאמת למרחב אווירי מסוים, בהתאם לייעודו של המרחב האווירי, כפי שנקבע בהוראות התעבורה האווירית, מוצע להסמיך את מנהל רת"א לקבוע זאת כתנאי ברישיונו של בעל רישיון להפעלת יחידת נת"א המספקת שירותי תעבורה אווירית באותו מרחב. כהשלמה לכך מוצע לקבוע כי מבקש רישיון להפעלת יחידת נת"א יצטרך להוכיח למנהל כי "הבטיח את קיומם של שירותי טיס ומיתקני שירותי טיס" כפי שבכוונת המנהל לקבוע ברישיונו (תיקון סעיף (א)27(1) סיפה); ובהר כי הבטחת קיום השירות או המיתקנים יכולה להתבצע על ידי התקשרות עם בעל רישיון להספקת שירותי טיס חיצוני.

למיתקנים וציוד בהקשר זה היא מצומצמת מדי ונכון יותר להתייחס גם למערכות, לאמצעים ולרכיבים (SYSTEMS AND CONSTITUENTS) כפי שמתייחס סעיף 3 לנספח VIII לתקנה מס' (EU) 2018/1139 של הפרלמנט האירופי ושל המועצה מיום 4 ביולי 2018, בדבר כללים משותפים בתחום התעופה האזרחית והקמת סוכנות בטיחות תעופה של האיחוד האירופי (להלן - התקנה האירופית הבסיסית). נספח VIII קובע את הדרישות המהותיות העיקריות הנוגעות לספקי שירותי תעבורה אווירית. כמו כן דוגמה של אמצעי תקשורת דווקא אינה הכרחית.

נוסף על כך, מוצע לקבוע בפסקה (1) כי מבקש רישיון להפעלת יחידת נת"א יצטרך להוכיח למנהל כי "הבטיח את קיומם של שירותי טיס ומיתקני שירותי טיס" כפי שבכוונת המנהל לקבוע ברישיונו לפי סעיף קטן (ב)2(א) המוצע - ראו הסבר להלן. ובהר כי הבטחת קיום השירות או המיתקנים יכולה להתבצע על ידי התקשרות עם בעל רישיון להספקת שירותי טיס חיצוני.

שנית, מוצע תיקון לפסקה (3) - בהתאם להוראות פסקה זו, כיום מבקש רישיון להפעלת יחידת נת"א נדרש להוכיח למנהל רת"א כי יש לו נוהלי תיאום עם "גופים המוסמכים לספק שירותים מטאורולוגיים לצורכי התעופה האזרחית כפי שקבע השר" (וכן עם השירות המטאורולוגי ועם הצבא). כהשלמה לשינוי התפיסה בנוגע לאסדרת שירותי טיס (ראו להלן דברי הסבר לתיקון המוצע לסימן ז' לפרק ב' לחוק הטיס), מוצע כי מבקש רישיון כאמור יידרש להציג נוהלי תיאום עם ספקי שירותי טיס רלוונטיים (למשל ספק שירותי CNS) ולא רק עם ספקי שירותים מטאורולוגיים. כמו כן מוצע להוסיף חובת מבקש רישיון להציג נוהלי תיאום בין מבקש רישיון יחידת נת"א לבין כל מפעיל שדה

(ג) אחרי סעיף קטן (ב) יבוא:

"(ג) בסעיף זה, "שדה תעופה הנוגע בדבר" – שדה תעופה שבעל הרישיון להפעלת יחידת נת"א נותן שירותי תעבורה אווירית במרחב האווירי שלפי הוראות התעבורה האווירית משויך לאותו שדה תעופה";

(4) בסעיף 28 –

(א) במקום כותרת השוליים יבוא "חובות בעל רישיון להפעלת יחידת נת"א במתן שירותי תעבורה אווירית";
(ב) במקום "ולכללי ניהול תעבורה אווירית שנקבעו לפי סעיף 72" יבוא "לכללי ניהול תעבורה אווירית שנקבעו לפי סעיף 72 ולהוראות התעבורה האווירית שנקבעו לפי סעיף 82";

(5) אחרי סעיף 28 יבוא:

ד ב ר י ה ס ב ר

תעבורה אווירית שנקבעו לפי סעיף 72. מאחר שגם הוראות התעבורה האווירית שניתנות לפי סעיף 82 מסדירות את שירותי התעבורה האווירית שיינתנו במרחב אווירי מסוים (לדוגמה, קביעת נתיב אוויר לשימוש לפי כללי טיסת מכשירים (נתיב IFR) גורמת לכך שבמרחב האמור יש לספק שירותי טיס מתאימים וכן שירותי תעבורה אווירית שיאפשרו לכלי טיס לבצע זאת בבטחה). מוצע להוסיף לסעיף זה את חובתו של בעל רישיון כאמור לתת שירותי תעבורה אווירית גם בהתאם להוראות התעבורה האווירית החלות. כמו כן מוצע לתקן את כותרת השוליים של הסעיף בהתאם לכך.

לפסקה (5) המוצעת

מוצע להוסיף את סעיף 28 לחוק הטיס שעניינו "יעדי ביצוע במתן שירותי תעבורה אווירית במרחבי אוויר המשויכים לשדה תעופה בזיכיון".

כאמור בחלק הכללי, הכנסת מפעיל שדה תעופה פרטי שיתחרה בשדות תעופה אחרים (במקביל לכך שספק שירותי הנת"א הוא המפעיל של שאר השדות). מחייבת הסדרים שימנעו פגיעה ביכולת התחרות של המפעיל הפרטי.

בסעיף 3 לחקנה האירופית לשירותי טיס שכותרתו "הספקת שירותי ניהול תעבורה אווירית ושירותי טיס ועיצוב מבני מרחבי אוויר", בפסקה (4) נקבע כי כאשר מדינה החברה באיחוד האירופי מחליטה לארגן אספקת שירותי תעבורה אווירית ספציפיים בסביבה תחרותית, עליה לנקוט את כל האמצעים המתאימים כדי להבטיח שספקי שירותים אלה לא יפעלו במטרה למנוע, להגביל או לעוות תחרות או באופן הגורם לכך, וכן לא ינצלו לרעה מעמד דומיננטי.

שנית, מוצע לתקן את פסקה (3) בסעיף קטן (ב). לפי פסקה זו, כיום מנהל רת"א מוסמך לקבוע ברישיון יחידת נת"א נוהלי הפעלה ומגבלות הפעלה. מוצע להוסיף במפורש את הנושא של נהלים להעברת מידע לכל בעל רישיון להפעלת שדה תעופה רלוונטי. העברת מידע כאמור נדרשת לשם ניהול שטף התעבורה האווירית באופן יעיל וסדיר.

יצוין כי כבר כיום, כאשר אותו ארגון (רשות שדות התעופה) מחזיק בשני הרישיונות, נדרשים וקיימים נהלים המסדירים את הממשקים בין שדה התעופה ליחידת הנת"א ובכלל זה העברת מידע. זאת שכן מדובר ביחידות ארגוניות/מבצעיות שונות שפעילותן התקינה מחייבת את קיומם של נוהלי תיאום מפורטים להסדרת כלל הממשקים השוטפים ביניהן. לקראת כניסתו של מפעיל שדה תעופה פרטי מוצע לקבוע את הצורך בקיומם של נוהלי תיאום באופן מפורש.

סעיף קטן (ג) – מוצע להוסיף לסעיף 27 לחוק הטיס את סעיף קטן (ג) ובו להגדיר את הממשק בין יחידת הנת"א לשדה התעופה שמקים את הצורך בנהלי תיאום ושיתוף פעולה לפי סעיפים אלה. במונח "מרחב אווירי שלפי הוראות התעבורה האווירית משויך לאותו שדה תעופה" הכוונה היא לאזור פיקוח השדה (CTR) של שדה התעופה ולמרחב הגישה של השדה (APPROACH) ככל שהוגדר מרחב כזה, וכן מרחב טרמינלי (TMA).

לפסקה (4) המוצעת

סעיף 28 לחוק הטיס מחייב בעל רישיון להפעלת יחידת נת"א לספק שירותי תעבורה אווירית על בסיס מידע תעופתי ערכני שפורסם לפי סעיף 84 ובהתאם לנוהלי התיאום האמורים בסעיף 27(א), ולכללי ניהול

ייעדי ביצוע במתן
שירותי תעבורה
אווירית במרחבי
אוויר המשוויכים
לשדה תעופה
בזיכיון

28.א. (א) לעניין שירותי תעבורה אווירית הניתנים במרחבי אוויר אשר לפי הוראות התעבורה האווירית משויכים לשדה תעופה בזיכיון, יחולו הוראות אלה:

(1) המנהל רשאי להורות לבעל רישיון להפעלת יחידת נת"א, לאחר התייעצות עימו, על יעדי ביצוע מזעריים לעניין קיבולת התעבורה האווירית, סדירותה ויעילותה, שעל בעל הרישיון לעמוד בהם בתקופה שעליה יורה המנהל, ובכלל זה להורות לו על מדדים לבדיקת עמידה ביעדי הביצוע כאמור;

(2) לשם מתן ההוראה בדבר יעדי הביצוע המזעריים ולשם בדיקת העמידה ביעדים כאמור בפסקה (1), בעל רישיון להפעלת יחידת נת"א יספק למנהל נתונים ומידע הנדרשים לו, במועד ובאופן שורה לו המנהל;

ד ב ר י ה ס ב ר

ביצוע מזעריים (performance target) לעניין קיבולת התעבורה האווירית, סדירותה ויעילותה, וכן על מדדים לבדיקת העמידה ביעדים אלה. לא מוצע להסמיך את המנהל להורות על יעדים בתחום הסביבתי, שכן הדבר חורג ממטרות הסדר זה. בדומה לתקנה האירופית מוצע כי יעדי הביצוע יהיו לתקופה מסוימת, שכן הם מושפעים מגורמים ואילוצים רבים (למשל – קיבולת טרמינלית של השדה, המערכות הטכנולוגיות המשמשות לניהול התעבורה האווירית ועוד) ונדרש לעדכןם מוזמן לזמן. מוצע לקבוע כי הוראה על יעדי ביצוע ומדדים תינתן לאחר קיום התייעצות עם בעל הרישיון להפעלת יחידת נת"א שיוכל להביא לפני המנהל את כלל הנתונים והמידע הדרושים להחלטה לדעתו. שיקול מרכזי שעל המנהל לקחת בחשבון, בהתאם לתכליתו המרכזית של חוק הטיס, הוא כי יהיה ניתן לעמוד ביעדי הביצוע תוך הבטחת בטיחות הטיסה. גם בנושא זה יוכל בעל הרישיון להפעלת יחידת נת"א להביא לפניו נתונים נדרשים.

לפסקאות (2) ו-(3) – קביעת יעדי ביצוע היא עניין מורכב ונדרשת להתבסס בין השאר על תחזיות של ביקושים לטיסות. כמו גם על כלל המגבלות המשפיעות על קיבולת שדה התעופה – הן מגבלות הקשורות לניהול התעבורה (ובכלל זה רמת שירותי הטיס הנדרשת) והן מגבלות הקשורות לקיבולת של תשתיות השדה עצמו (מסלולים, רחבות חניה, שערים, מסופי נוסעים) וכדומה. לכן נדרש לחייב את בעל הרישיון להפעלת יחידת נת"א לספק נתונים ומידע הנדרשים לשם קביעת יעדי הביצוע במועד ובאופן שורה המנהל. בכלל זה המנהל יוסמך לדרוש ממנו להגיש לא רק נתונים גולמיים אלא גם ניתוח של משמעותיהם.

איסור פגיעה בתחרות כלכלית, ובכלל זה עקב ניצול לרעה של מעמד בשוק על ידי מונופולין מעוגנים בחוק התחרות הכלכלית, התשמ"ח-1988 (להלן – חוק התחרות הכלכלית), המעניק לרשות התחרות כלים מינהליים ומשפטיים לטיפול בבעיות של פגיעה בתחרות בכלל המשק. חוק זה יחול על הספקת שירותי נת"א על ידי רשות שדות התעופה.

לצד ההסדר הכללי בחוק התחרות הכלכלית, מוצע לקבוע מנגנון ספציפי למניעת פגיעה בתחרות, המבוסס על סעיפים 21 עד 28 לתקנת יישום השמיים האירופיים האחידים האמורה לעיל (ראו דברי ההסבר להגדרה "שירותי טיס") בנושא סכמת הביצועים (performance scheme). הסעיף המוצע מבוסס על העקרונות של התקנה האירופית אך מטבע הדברים מתחייבים שינויים רבים.

ככלל, יחידות הנת"א המרחביות מקבלות טיסות במרחבי האוויר הכלליים לפי סדר שאושר מראש על ידי גורם חיצוני, והצורך להמתין טיסות מסוימות (למשל, לשם יצירת הפרדות גדולות יותר) נובע מאילוצים בטיחותיים ותפעוליים שוטפים אדי-הוק. יכולתו של ספק שירותי תעבורה אווירית להעדיף טיסות המיועדות לשדות בהפעלתו, במרחב אווירי כללי היא מוגבלת מאוד. במרחבי אוויר המשוויכים לשדה מסוים (דוגמת CTR או מרחב APPROACH של שדה מסוים), היכולת להשפיע על התחרות עם שדה אחר באמצעות הספקת שירותי תעבורה אווירית לא יעילים, לכאורה גבוהה יותר, לכן הסעיף מתמקד במרחבי אוויר אלה.

לסעיף קטן (א) – בפסקה (1) מוצע להסמיך את מנהל רת"א להורות לבעל הרישיון להפעלת יחידת נת"א יעדי

(3) בטרם יורה על יעדי ביצוע מזעריים כאמור בפסקה (1), רשאי המנהל להתייעץ עם בעל הרישיון להפעלת שדה התעופה הנוגע בדבר, עם כל מפעיל אוירי המשתמש בשדה התעופה האמור ועם כל גורם אחר שלדעת המנהל יש לו מידע או נתונים הנוגעים לעניין;

(4) בעל רישיון להפעלת יחידת נת"א יכין תוכנית לעמידה ביעדי הביצוע שנקבעו לפי סעיף קטן זה, יגישה למנהל, ויפעל לפיה;

(5) הרשות תפקח על עמידת בעל רישיון להפעלת יחידת נת"א ביעדי הביצוע שהמנהל הורה עליהם לפי סעיף קטן זה, ולשם כך רשאי מפקח שמונה לפי סעיף 94 לעשות שימוש בסמכויות הנתונות לו לפי פרק ו'.

(ב) הוראות סעיף קטן (א) לא יחולו אם בעל הרישיון להפעלת שדה תעופה בויכיון ובעל הרישיון להפעלת יחידת הנת"א הודיעו למנהל כי הסכימו ביניהם בכתב על יעדי ביצוע, בדיקת העמידה בהם ותוצאות עמידה או אי-עמידה בהם;

(6) בסעיף 29, בפסקה (3)(א), במקום "במקנים ובציוד המתאימים" יבוא "במערכות, מיתקנים, אמצעים, רכיבים וציוד מתאימים" ובמקום "ובכלל זה אמצעי תקשורת" יבוא "העומדים בדרישות שנקבעו לעניין תיכונם, ייצורם, התקנתם ותחזוקתם";

ד ב ר י ה ס ב ר

לסעיף קטן (ב) – כאמור, המנגנון של קביעת יעדי ביצוע נועד לפתור כשלים הנובעים מהיותו של בעל הרישיון להפעלת יחידת נת"א גם מתחרה של בעל הזיכיון להפעלת שדה התעופה. במקרה שבו מפעיל שדה התעופה בויכיון ומפעיל יחידת הנת"א הגיעו ביניהם להסכמות לעניין יעדי הביצוע, מדירתם ותוצאות העמידה בהם, משמע שהנושא הוסדר לשביעות רצונו של מפעיל השדה (שיש לו אינטרס מובהק להגדיל ככל האפשר את היקף הטיסות המופעלות ממנו או אליו) – ולכן אין צורך בהפעלת כוח רגולטורי כופה בנסיבות אלה.

לפסקאות (6) ו-(8) המוצעות

בסעיף 29(3)(א) לחוק הוסמך שר התחבורה לקבוע תקנות לעניין מתן שירותי נת"א, ובכלל זה לעניין "חובות בעל רישיון להפעלת יחידת נת"א ... להחזיק ולעשות שימוש, במסגרת פעילותו על פי הרישיון, במיתקנים ובציוד המתאימים, הדרושים לצורך מתן שירותי נת"א, ובכלל זה אמצעי תקשורת".

בסעיף 33(1)(א) לחוק הטיס הוסמך שר התחבורה לקבוע בתקנות את חובות בעל הרישיון להפעלת שדה תעופה "להחזיק ולעשות שימוש, במסגרת פעילותו על פי

מבחינת מפעיל שדה התעופה ומפעילים אוויריים – לגורמים אלה יש אינטרס מובהק בקביעת יעדי ביצוע ולכן יש להם גם אינטרס מובהק לספק נתונים מפורטים וניתוחים ברמה מקצועית נדרשת, כדי לסייע למנהל בקביעת יעדי הביצוע. לכן בהקשר שלהם ניתן להסתפק בסמכות המנהל להתייעץ עימם ואין צורך לחייבם להעביר נתונים ומידע.

לפסקה (4) – ככלי רגולטורי להבטחת עמידה ביעדי הביצוע מוצע לקבוע את חובותו של בעל הרישיון להפעלת יחידת נת"א להכין תוכנית יישום ולפעול לפיה. תוכנית יישום תכלול גם רכיבים של תקציב, הצטיידות, פרישת מערכות מבצעיות, הכשרת כוח אדם וכדומה.

לפסקה (5) – מוצע לקבוע את תפקידה של רת"א לפקח על עמידה ביעדי הביצוע. מוצע כי התמריצים הכלכליים לעניין זה (חיוביים ושליילים), ככל שנדרש, ייקבעו במסגרת חוזה הזיכיון או בהסכם בין רשות שדות התעופה לבין בעל הזיכיון. פיקוח על עמידה ביעדי ביצוע יכול שיחייב הפעלת סמכויות פיקוח לפי פרק ו' לחוק הטיס, כגון דרישת ידיעות ומסמכים, ומוצע להבהיר זאת בנוסח.

(א) בסעיף קטן (א) –

(1) בפסקה (2), במקום "המיתקנים והציוד המתאימים" יבוא "מערכות, מיתקנים, אמצעים, רכיבים וציוד מתאימים" ובמקום "ובכלל זה אמצעי תקשורת, מיתקני עזר לטיסה ואמצעי כיבוי והצלה" יבוא "וכי הבטיח את קיומם של שירותי טיס ומיתקני שירותי טיס כנדרש לפי סעיף קטן (ב)(4)";

(2) אחרי פסקה (4) יבוא:

"(4א) המבקש הוכיח, להנחת דעתו של המנהל, כי גובשו נוהלי תיאום בינו לבין בעלי רישיונות לספק שירותי טיס וכל בעל רישיון להפעלת יחידת נת"א הנוגעת בדבר";

(ב) בסעיף קטן (ב), אחרי פסקה (3) יבוא:

"(4) שירותי טיס ומיתקני שירותי טיס שעל בעל הרישיון להבטיח את קיומם, הנדרשים לצורך מתן שירותי תעבורה אווירית במרחב אווירי שלפי הוראות התעבורה האווירית משויך לאותו שדה תעופה או מנחת;

ד ב ר י ה ס ב ר

מבקש רישיון להפעלת שדה תעופה יוכיח כי יש לו מיתקנים וציוד מתאימים הנדרשים לפי תקנות הטיס הישימות לצורך ההפעלה המבוקשת. בדומה לתקינים בפסקאות (6) ו-(8), מוצע תיקון לנוסח פסקה זו המבטא נכון יותר את הצורך להתייחס באופן רחב יותר גם למערכות, לאמצעים ולרכיבים (SYSTEMS AND CONSTITUENTS) כפי שמתייחס סעיף 3 לנספח VIII לתקנה האירופית הבסיסית אשר לפי סעיף 33 לה חל גם על הפעלת שדה תעופה. נוסף על כך, מוצע לקבוע כי מבקש רישיון להפעלת שדה תעופה יוכיח למנהל כי הבטיח את קיומם של שירותי טיס ומיתקני שירותי טיס כפי שיידרש ברישיונו (ראו הסבר להלן לפסקה (4) המוצעת בסעיף קטן (ב)). גם בהקשר זה יובהר כי מפעיל שדה התעופה יוכל לעשות שימוש בבעל רישיון להספקת שירותי טיס חיצוני, ולא יהיה מחויב להיות בעל רישיון למתן שירותי טיס;

עוד מוצע, בסעיף קטן (א), להוסיף את פסקה (4א) – באופן משלים לתיקון המוצע בסעיף 27(ב)(3), בעניין חובת מבקש רישיון להפעלת יחידת נת"א להציג למנהל רת"א נוהלי תיאום בינו לבין ספקי שירותי טיס רלוונטיים ולבין כל מפעיל שדה תעופה שהוא יספק לו שירותי נת"א, מוצע לחייב מבקש רישיון להפעלת שדה תעופה להציג נוהלי תיאום כאמור כתנאי לקבלת הרישיון.

הרישיון, במיתקנים וציוד המתאימים, הדרושים לצורך הפעלת שדה התעופה או המנחת, ובכלל זה אמצעי תקשורת, מיתקני עזר לטיסה ואמצעי כיבוי והצלה".

כאמור לעיל, התייחסות למיתקנים וציוד בהקשר זה היא מצומצמת מדי ונכון יותר להתייחס גם למערכות, לאמצעים ולרכיבים (SYSTEMS AND CONSTITUENTS) כפי שמתייחס סעיף 3 לנספח VIII לתקנה האירופית הבסיסית. גם בסעיפים אלה, הדוגמה של אמצעי תקשורת או אמצעי כיבוי והצלה, לפי העניין, אינה הכרחית. כמו כן מוצע להבהיר כי שר התחבורה יוסמך לקבוע דרישות לעניין תיכון, ייצור, התקנה ותחזוקה של מערכות, אמצעים, מיתקנים, רכיבים וציוד כאמור – שהם נושאי התוכן המקצועיים העיקריים בנושא זה.

לפסקה (7) המוצעת

בסעיף 32 לחוק הטיס נקבעו ההסדרים לעניין מתן רישיון להפעלת שדה תעופה או מנחת על ידי מנהל רת"א (בסעיף קטן (א)) והתנאים שמנהל רת"א מוסמך לקבוע ברישיון כאמור (בסעיף קטן (ב)). חובת הרישיון להפעלת שדה תעופה או מנחת נקבעה בסעיף 31 לחוק האמור.

בפסקה זו מוצעים כמה תיקונים לסעיף 32. ראשית, בסעיף קטן (א) – מוצע תיקון לפסקה (2), הקובעת כיום כי

(5) מידע שעליו להעביר לכל בעל רישיון להפעלת יחידת נת"א הנוגעת בדבר, ובכלל זה אופן ומועד העברת המידע.;

(ג) אחרי סעיף קטן (ג) יבוא:

"(ד) בסעיף זה, "יחידת נת"א הנוגעת בדבר" – יחידת נת"א המספקת שירותי תעבורה אווירית במרחב אווירי שלפי הוראות התעבורה האווירית משויך לשדה התעופה.;"

(8) בסעיף 133(א), במקום "במתקנים וביוד המתאימים" יבוא "במערכות, מיתקנים, אמצעים, רכיבים וציוד מתאימים" ובמקום "ובכלל זה אמצעי תקשורת, מיתקני עזר לטיסה ואמצעי כיבוי והצלה" יבוא "העומדים בדרישות שנקבעו לעניין תיכונם, ייצורם, התקנתם ותחזוקתם";

(9) במקום סימן ז' לפרק ב' יבוא:

"סימן ז': שירותי טיס ושירותים מטאורולוגיים לתעופה

הגדרות לסימן ז' 35. בסימן זה –

ד ב ר י ה ס ב ר

לפסקה (9) המוצעת

מוצע להחליף את סימן ז' לפרק ב', שזו לשונו:

"סימן ז': מיתקן עזר לטיסה

35. אישור להפעלת מיתקן עזר לטיסה

(א) לא יפעיל אדם מיתקן עזר לטיסה המשמש או המיועד לשמש כלי טיס אזרחיים, אלא אם כן אישר המנהל את המיתקן בכתב, והמיתקן מותקן או בנוי, לפי העניין, מתחוק ומופעל בהתאם לתנאי האישור.

(ב) על אף האמור בסעיף קטן (א), אישור להפעלת מיתקן דיווח מזג אווירי יינתן על ידי מנהל השירות המטאורולוגי, בהסכמת המנהל.

(ג) השר רשאי לקבוע תנאים למתן אישור לפי סעיף זה, והליכים לקבלת אישור כאמור.

36. נזק למיתקן עזר לטיסה

לא יגרום אדם נזק למיתקן עזר לטיסה ולא ישבש אותות המשודרים ממיתקן כאמור."

לצד זאת בסעיף 1 לחוק הטיס הוגדר "מיתקן עזר לטיסה". כאמור בחלק הכללי של דברי ההסבר, אסדרה זו, הממוקרת בקביעת דרישות להתקנה, הפעלה ותחזוקה של כל מיתקן ומיתקן מחמיצה את הצורך באסדרת אלמנטים ארגוניים של ספק השירות. כמו כן היא מבוססת על ההנחה שספק שירותי הטיס הוא גם בעל רישיון להפעלת שדה תעופה או להפעלת יחידת נת"א, באופן שעלול להכביד על

נוסף על כך, מוצע לתקן את סעיף קטן (ב) ולהוסיף לו את פסקאות (4) ו-(5). לעניין הוספת פסקה (4) – מאחר שרמת שירותי הטיס הנדרשת במרחב אווירי המשויך לשדה תעופה מסוים (ומיתקני שירותי הטיס שיש להפעיל בתמיכה לכך), נגזרת ממידת הצורך להתאים את השדה לטיסות ב-LVO, ומאחר שמדובר בקביעה מקצועית וקונקרטית לשדה מסוים (לפי תנאי מזג האוויר הספציפיים השוררים בו כמו גם הטיסות שאותן הוא מיועד לשרת), מוצע שהנושא ייקבע על ידי מנהל רת"א כתנאי ברישיון של מפעיל השדה. יצוין כי הצורך בהוראה מחייבת בהקשר רמת שירותי הטיס בשדה מתחדד עם הקמת שדה שיופעל על ידי בעל זיכיון מהמגזר הפרטי; לעניין הוספת פסקה (5) – כהשלמה לתיקון המוצע בסעיף 27(ב)3 מוצע להסמיך את מנהל רת"א לקבוע תנאי ברישיון של מפעיל שדה תעופה לעניין מידע שהוא יידרש להעביר למפעיל יחידת הנת"א הרלוונטית שמספקת לו שירותי נת"א טרמינליים או מגדל. כאמור לעיל, הממשקים בין יחידת הנת"א למפעיל שדה התעופה הם רבים ומורכבים, ולכן נהלים אלה כולל המסדירים העברת מידע נדרש, נדרשים וקיימים כבר כיום, גם כאשר אותו ארגון (רשות שדות התעופה) מחזיק בשני הרישיונות. הצורך בהסמכה מפורשת בעניין זה מתחדד עם כניסתו של מפעיל שדה תעופה מהמגזר הפרטי כאמור

לבסוף, כהשלמה למוצע בסעיף 27(ג) מוצע להוסיף את סעיף קטן (ד) ולהגדיר בו את הממשק בין יחידת הנת"א לשדה התעופה שמקים את הצורך בנהולי תיאום ושת"פ לפי סעיפים אלה – ראו הסבר לסעיף 27(ג) המוצע.

”התקנה האירופית לשירותי טיס” – תקנת יישום של הנציבות האירופית (EU) מס’ 2017/373 מיום 1 במרץ 2017, הקובעת דרישות משותפות לספקי שירותי תעבורה אווירית ושירותי טיס ותפקידי ניהול רשת התעבורה האווירית והפיקוח עליהם.

א) לא ייתן אדם שירותי טיס, אלא אם כן בידו רישיון לכך שניתן מאת המנהל לפי הוראות סימן זה, ובהתאם לתנאי הרישיון ולהוראות לפי חוק זה.

ב) על אף האמור בסעיף קטן (א), רישיון למתן שירותי תצפיות מטאורולוגיות בשדה תעופה יינתן על ידי מנהל השירות המטאורולוגי, בהסכמת המנהל.

ג) המנהל או מנהל השירות המטאורולוגי, לפי העניין, רשאים להכיר ברישיון למתן שירותי טיס שניתן לפי התקנה האירופית לשירותי טיס על ידי רשות מוסמכת במדינה חברה, כרישיון שניתן לפי הוראות סימן זה.

שירותי טיס –
חובת רישיון

א.35

ד ב ר י ה ס ב ר

עימה ממילא בהתאם להסכם התעופה האירופי – ים תיכוני בין ישראל לבין האיחוד האירופי ומדינות האיחוד האירופי שנחתם בשנת 2013 ונכנס לתוקף מחייב בחודש אוגוסט 2020. החלת התקינה הטכנית של התקנה האירופית, תגדיל את היצע נותני שירותי הטיס בישראל ותאפשר למפעיל שדה תעופה בזיכיון להשתמש בספק שירותי טיס חיצוני (בעל רישיון ממדינה שלישית), תקטין את התלות שלו ברשות שדות התעופה ותחסוך ממנו את הנטל הכרוך ברישוי עצמי כספק שירותי טיס.

לסעיף 35 המוצע, שכותרתו “שירותי טיס – חובת רישיון”

לסעיפים קטנים (א) ו-(ב) – מוצע לקבוע חובת רישיון לספק שירותי טיס שיינתן מאת מנהל רת”א, במקום ההסדר הקיים בסעיף 35 הנוכחי של אישור מיתקן עזר לטיסה. כמו כן, בדומה להסדר הקיים לגבי מיתקן עזר לטיסה שהוא מיתקן דיווח מזג אוויר, מוצע כי רישיון למתן שירותי תצפיות מטאורולוגיות בשדה תעופה יינתן על ידי מנהל השירות המטאורולוגי, בהסכמת המנהל. זאת שכן השירות המטאורולוגי הוא הגוף בעל המומחיות המקצועית הנדרשת לצורך רישוי ספק שירותי מטאורולוגיה לתעופה. מוצע כי תידרש הסכמת המנהל לרישיון זה (כפי המצב כיום באישור מיתקן דיווח מזג אוויר), כחלק מאחריותו הכוללת כמאסדר (רגולטור) של התעופה האזרחית בישראל.

לסעיף קטן (ג) – מוצע להסמיך את מנהל רת”א ואת מנהל השירות המטאורולוגי, לפי העניין, להכיר ברישיון למתן שירותי טיס שניתן על ידי מדינה חברה לפי התקנה האירופית לשירותי טיס, כרישיון שניתן לפי החוק. “מדינה חברה” מוגדרת בסעיף 1 לחוק הטיס כ”מדינה וזה שהיא צד לאמנה”. קיימות מדינות החברות באמנת שיקגו שאינן חברות באיחוד האירופי שהחילו על עצמן את התקנה האירופית לשירותי טיס ופועלות לפיה, לכן הסעיף יאפשר

המפעיל הפרטי של שדה התעופה – לחייבו אשר בעצמו הפעלת מיתקני עזר לטיסה, במקום לעשות שימוש בספק חיצוני בעל התמחות מתאימה בתחום זה.

מוצע לקבוע מחדש את סימן ז’ לפרק ב’ (רישוי העוסקים במקצועות התעופה והובותיהם) במבנה דומה לשאר הסימנים בפרק ב’: בסעיף 35 מוצע להגדיר את “התקנה האירופית לשירותי טיס”; בסעיף 35א מוצע לקבוע את חובת הרישיון למתן שירותי טיס, ואפשרות להכיר ברישיון שניתן על ידי מדינה חברה לפי התקנה האירופית כשווה ערך לרישיון הנדרש לפי החוק; בסעיף 35ב מוצע לקבוע את ההסדרים למתן רישיון למתן שירותי טיס; בסעיף 35ג מוצע להחיל את הנספחים הרלוונטיים מתוך התקנה האירופית לשירותי טיס לעניין הספקת שירותי טיס בישראל תוך קביעת הוראות המאפשרות גמישות מסוימת בהחלת הסדרים אלה בישראל, אם הדבר נדרש והכרחי; בסעיף 35ד מוצע לעגן את המצב הקיים לעניין הספקת שירותי מטאורולוגיה מסוימים לתעופה האזרחית על ידי השירות המטאורולוגי; בסעיף 36 מוצע לשמר את ההסדר הקיים לעניין איסור על נזק למיתקן עזר לטיסה, תוך שינוי המינוח למיתקן עזר לשירותי טיס; בסעיף 36א מוצע הסדר חדש לעניין סימון מכשול לטיסה (שעד כה נכלל בהגדרת מיתקן עזר לטיסה – הגדרה שעתידה להימחק). להלן דברי ההסבר המפורטים לסעיפי סימן ז’ המוצע:

לסעיף 35 המוצע, שכותרתו “הגדרות לסימן ז’” – מוצע להגדיר את “התקנה האירופית לשירותי טיס” – התקנה המיישמת של הנציבות האירופית מס’ 2017/373 מיום 1 במרץ 2017, הקובעת דרישות משותפות לספקי שירותי תעבורה אווירית ושירותי טיס ותפקידי ניהול רשת התעבורה האווירית והפיקוח עליהם. זוהי למעשה הרגולציה העולמית התעופתית המתקדמת ביותר לעניין מתן שירותי טיס, וישראל מחויבת להרמוניזציה רגולטורית

35.ב. (א) המנהל, או מנהל השירות המטאורולוגי בהסכמת המנהל, לפי העניין, ייתן רישיון למתן שירותי טיס למבקש שמתקיימים בו התנאים שנקבעו בתקנה האירופית לשירותי טיס כאמור בסעיף 35ג, ובלבד ששוכנע כי המבקש מסוגל לתת שירותי טיס באופן המבטיח את בטיחות התעבורה האווירית, סדירותה ויעילותה.

(ב) ברישיון למתן שירותי טיס, ובכלל זה ברישיון שהוכר לפי סעיף 35א(ג), רשאי המנהל או מנהל השירות המטאורולוגי, לפי העניין, לקבוע, בין השאר, את אלה:

(1) סוג שירותי הטיס שבעל הרישיון רשאי לתת, וסוג מיתקני שירותי טיס שהוא רשאי להפעיל;

(2) תנאים ונהלים להתקנתם, הפעלתם ותחזוקתם של מיתקני עזר לשירותי טיס כאמור בפסקה (1) ובכלל זה תקופת ההפעלה;

(3) מידע שעל בעל הרישיון להעביר לכל בעל רישיון להפעלת יחידת נת"א או בעל רישיון להפעלת שדה תעופה או מנחת שהוא מספק לו שירותי טיס, ואופן ומועד העברת מידע כאמור.

35.ג. (א) על מתן שירותי טיס בישראל יחולו הוראות נספחים I, III למעט תתי-חלק V, D, VIII ו-XIII לתקנה האירופית לשירותי טיס, לפי העניין, ובכלל זה חובות בעל הרישיון למתן שירותים כאמור בעניינים האלה:

החלת התקנה
האירופית לשירותי
טיס

ד ב ר י ה ס ב ר

האווירית, סדירותה ויעילותה – הוכחה המסופקת בשלב ההדגמות (demonstration) בתהליך הרישוי.

בסעיף קטן (ב) מוצע לקבוע את התנאים שהמנהל או מנהל השירות המטאורולוגי, לפי העניין, יוסמכו לקבוע ברישיון למתן שירותי טיס. התנאי העיקרי (בפסקה (1)) הוא סוגי שירותי הטיס שבעל הרישיון רשאי לתת וכן סוגי מיתקני עזר לשירותי טיס שהוא רשאי להפעיל במסגרת מתן שירותי הטיס (בהתאם לבקשתו, להיערכות שהציג וליכולות שהוכיח). התנאי בפסקה (2) – תנאים ונהלים להתקנה, הפעלה ותחזוקה של מיתקני עזר לשירותי טיס, אמור להוות כלי משלים לדרישות התקנה האירופית לשירותי טיס שמוצע להחילן לפי סעיף 35ג. התנאי בפסקה (3) – לעניין מידע שעליו להעביר לבעל רישיון להפעלת יחידת נת"א ולבעל רישיון להפעלת שדה תעופה ואופן העברת המידע, מתחייב לצורך הסדר הממשקים ביניהם כמפורט לעיל.

לסעיף 35ג המוצע, שכותרתו "החלת התקנה האירופית לעניין שירותי טיס"

מוצע להחיל על מתן שירותי טיס ועל בעל רישיון כאמור את הנספחים הרלוונטיים של התקנה האירופית

הכרה ברישיון שנתנה כל מדינה כאמור (לאו דווקא מדינה אירופית). תהליך זה של הכרה ברישיון שניתן על ידי מדינה חברה בלא צורך בקיום תהליך רישוי מלא על ידי רת"א או השירות המטאורולוגי מהווה צעד של הפחתת נטל והסרת חסמים לפתיחת השוק לספקים נוספים, שהם ברמה מקצועית שוות ערך. יובהר כי מדובר בסמכות שבשיקול דעת, ולכן סביר כי יוכרו ספקים בעלי סוג והיקף פעילות דומה לזה המתוכנן בישראל (ולא כל ספק). כמו כן מובהר כי בהתאם לסעיף 35ב(ב) המוצע, מנהל רת"א ומנהל השירות המטאורולוגי יהיו מוסמכים לקבוע ברישיון שהוכר אותם תנאים כפי שהם מסומכים לקבוע ברישיון שניתן לפי סעיף קטן (א) או (ב).

לסעיף 35ב המוצע, שכותרתו "רישיון למתן שירותי טיס"

מוצע להסמין את מנהל רת"א, ולעניין מתן שירותי מטאורולוגיה לתעופה – את מנהל השירות המטאורולוגי בהסכמת מנהל רת"א, לתת רישיון למתן שירותי טיס למי שעמד בתנאי התקנה האירופית ותנאים משלימים אם נקבעו על ידי שר התחבורה כמפורט בסעיף 35ג בנוסחה המוצע. מוצע כי תירש הוכחה שהמבקש מסוגל לתת את השירותים באופן המבטיח את בטיחות התעבורה

- (1) חובה לקיים מערכת ניהול ובכלל זה מערכת ניהול בטיחות;
- (2) חובות ותנאים לעניין ניהול שינויים אצל בעל הרישיון או שינויים חיצוניים שיש בהם כדי להשפיע על השירות הניתן על ידו;
- (3) חובה להחזיק ולעשות שימוש, במסגרת פעילותו על פי הרישיון, במערכות, מיתקנים, אמצעים, רכיבים וציוד מתאימים, העומדים בדרישות שנקבעו לעניין תיכונם, ייצורם, התקנתם ותחזוקתם;

דברי הסבר

שהוא חלק מהמערכות המשמשות בשירותי הטיס. כוח אדם זה נקרא בתקנה האירופית ATSEP (air traffic safety electronics personnel).

מוצע כי הנספחים יוחלו במלואם (למעט החרגות ושינויים שייקבעו על ידי מנהל רת"א או השר מתוקף סמכויותיהם לפי סעיף 35 המוצע כמוסבר להלן). אך מוצע לפרט את הנושאים העיקריים שאותם מסדירים הנספחים כאמור לעיל, וזאת לצורך קביעת מדרג של עיצומים כספיים על הפרת הוראות הנספחים (ראו דברי הסבר לתיקונים המוצעים לסעיפים 147 ו-148 לחוק הטיס, שבפסקאות (17) ו-(18) לתיקון העקיף לחוק הטיס בחוק זה).

נוסח הנושאים המנויים בפסקאות (5), (6), (10) ו-(11) מבוסס על סמכות השר לקביעת תקנות הנתונה בסעיף 46(א) לחוק הטיס.

לפסקה (1) – יובהר כי מערכת ניהול היא שיטה ארגונית שנועדה להבטיח מתן שירות בטוח, יעיל ורציף, בהתאם לביקושים הצפויים במרחב האווירי הנוגע בדבר, ושמירה על יכולת ומומחיות טכנית ותפעולית נאותות, וכוללת קביעת מבנה ארגוני מתאים, שרשרות אחריות ודיווח, מטרות לארגון וכיו"ב.

לפסקה (2) – ניהול שינויים הוא קריטי למתן שירותי טיס באופן בטוח ורציף; במסגרת זאת נכללים שינויים פנימיים, למשל בארגון של בעל הרישיון, או במערכות הטכנולוגיות שהוא עושה בהן שימוש, ושינויים חיצוניים כגון שינויים רגולטוריים.

לפסקה (3) – תקנות בעניין המערכות, המיתקנים, האמצעים, הרכיבים והציוד שבהם עושה בעל הרישיון שימוש, תיכונם, ייצורם, התקנתם ותחזוקתם אף הן בליבת החובות המקצועיות, והסמכה דומה קיימת לעניין בעל רישיון להפעלת יחידת נת"א ובעל רישיון להפעלת שדה תעופה.

לשירותי טיס. המודל המוצע להחלת התקנה האירופית לשירותי טיס מבוסס על סעיף 3א לחוק הגנה על בריאות הציבור (מוזן), התשע"ו–2015 (להלן – חוק המוזן). כפי שתוקן בשנת 2024 במסגרת הרפורמה "מה שטוב לאירופה טוב לישראל". עם זאת, להבדיל מחוק המוזן, לא מוצע להחיל בהפניה את התקנה האירופית עצמה אלא רק את הנספחים שלה (הקובעים דרישות וכללים לגבי הליבה המקצועית של הפעילות).

לעניין נספחי התקנה האירופית לשירותי טיס שמוצע להחילם:

נספח I – קובע את הגדרות המונחים הרלוונטיות לכלל הנספחים;

נספח III – קובע דרישות כלליות החלות על כלל נותני שירותי הטיס, ובעיקרן: הליכי הרישוי, טיפול בשינויים במערכות תפעוליות או המשפיעים עליהן (כולל ביצוע תהליכי הערכת בטיחות והבטחת בטיחות), טיפול בשינויים אצל ספק השירות או במערכות הארגוניות שלו, תוכנית חירום, שקיפות בהספקת השירות, מערכת ניהול כולל מערכת ניהול בטיחות ושינויים בה, שימוש במיקור חוץ, דרישות כוח אדם בהנהלה, דרישות מיתקנים, תיעוד הפעילות, ספר עזר למבצעים, תוכנית עסקית, תוכנית שנתית ותוכנית ביצועים, דרישות ביטחון ובכלל זה ביטחון מידע, איתנות כלכלית, כיסוי חבות וביטוח, ודרישות דיווח; תתי-חלק D לנספח III קובע דרישות ארגוניות לספק שירותי תעבורה אווירית ולכן אינו רלוונטי לעניינו ומוצע להחריגו במפורש;

נספח V – קובע דרישות ספציפיות לספק שירותים מטאורולוגיים, ובכלל זה מפרטי שירות;

נספח VIII – קובע דרישות ספציפיות לספק שירותי CNS, ומחיל עליהם את דרישות נספח 10 לאמנת שיקגו;

נספח XIII – קובע דרישות הרכבה ותנאי כשירות לכוח אדם מקצועי שבעל רישיון להספקת שירותי טיס מעסיק אותו בהפעלה, התקנה ותחזוקה של ציוד אלקטרוני;

- (4) חובה להחזיק ולנהל ספר עזר הכולל הוראות והנחיות בעניין מתן השירותים, ועמידה בחובות בעל הרישיון, וכן חובה לעדכן את ספר העזר האמור ולהפיצו לנוגעים בדבר ולפעול בהתאם לספר העזר המעודכן כאמור;
- (5) חובה להחזיק ספרות מקצועית הנדרשת לצורך מתן השירות, לעדכנה ולהפיצה לנוגעים בדבר, ולפעול על פי הספרות המקצועית המעודכנת כאמור;
- (6) חובה להעסיק כוח אדם בעל ניסיון וכשירות מתאימים, ופעולות שעל בעל רישיון לנקוט במטרה להכשיר ולהדריך את כוח האדם האמור ולשמור על כשירותו;
- (7) חובות לטיפול בליקויים העלולים לסכן את בטיחות התעופה;
- (8) חובות ותנאים לעניין העברת מידע לגופים הנוגעים בדבר;
- (9) מפרטי השירות;
- (10) חובת תיעוד הפעולות שבעל הרישיון מבצע במסגרת רישיונו, ואופן שמירת התיעוד;
- (11) חובות דיווח למנהל ביחס לפעילותו של בעל הרישיון.

ד ב ר י ה ס ב ר

לפסקה (8) – במונח "גופים הנוגעים בדבר" הכוונה היא להעברת מידע לבעל רישיון להפעלת שדה תעופה ולבעל רישיון להפעלת יחידת נת"א רלוונטיים.

לפסקה (9) – מפרטי שירות נקבעים בנספחים הספציפיים של התקנה האירופית לשירותי טיס (V ו-VIII בענייננו).

לפסקה (4) – אף הנושא של קיומו של ספר עזר המאגד את ההנחיות וההוראות למועסקים מטעם בעל הרישיון הוא שיטת עבודה נהוגה בתחום התעופה וקיימת הסמכה מקבילה לקביעת תקנות בנושא זה לכלל בעלי הרישיונות מכוח פרק ב' לחוק.

לפסקה (7) – נספח III לתקנת שירותי הטיס האירופית קובע את החובה של בעל רישיון למתן שירותי טיס לטפל באופן אפקטיבי בליקויים העלולים לסכן את בטיחות התעופה. אף נושא זה הוא קריטי להספקת השירותים באופן בטוח.

(ב) השר רשאי לקבוע בתקנות כי שירות מהשירותים הקבועים בתקנה האירופית לשירותי טיס הנחוץ להבטחת בטיחותה, סדירותה ויעילותה של התעבורה האווירית ייחשב שירות טיס לעניין חוק זה (בסעיף קטן זה – שירות טיס נוסף), ואת הנספח מהתקנה האירופית לשירותי טיס, הנוגע בדבר, שיחול לעניין אותו שירות טיס; קבע השר כאמור, יחולו על מתן שירות הטיס הנוסף הוראות הנספח שקבע ובכלל זה חובות בעל הרישיון למתן השירות כאמור בעניינים המנויים בפסקאות (1) עד (11) של סעיף קטן (א).

(ג) הנספחים כאמור בסעיף קטן (א) ו-(ב) יחולו בשינויים שקבע המנהל בהודעה ברשומות כאמור בסעיף קטן (ד), ובשינוי זה: בכל מקום בנספחים האמורים, במקום "רשות מוסמכת" (competent authority) יקרא, לפני העניין –

- (1) "מנהל השירות המטאורולוגי או עובד השירות המטאורולוגי שהוא הסמיך לעניין זה" – לעניין מבקש רישיון למתן שירותי תצפיות מטאורולוגיות בשדה תעופה או בעל רישיון כאמור;
- (2) "המנהל" – לעניין מבקש רישיון למתן שירותי טיס ולעניין בעל רישיון למתן שירותי טיס שאינם כאמור בפסקה (1).

ד ב ר י ה ס ב ר

לקובעם כשירותי טיס גם בישראל. בדומה להסדר בסעיף קטן (א), לצורך יצירת מדרג בסכומי העיצום הכספי שמנהל רת"א יוסמך להטיל בשל הפרה של הוראות הנספח, מוצע לקבוע כי הנספח יוחל בשלמותו תוך פירוט הנושאים העיקריים בהפניה לפסקאות (1) עד (11) בסעיף קטן (א).

לסעיף קטן (ג) – הנספחים בתקנה האירופית מתייחסים לחובות להעברת מידע, הגשת בקשות, דיווח ופיקוח של רשות מוסמכת (competent authority). מוצע לקבוע כי בישראל הרשות המוסמכת תהיה מנהל השירות המטאורולוגי (או עובד השירות המטאורולוגי שהוא הסמיך לעניין זה) לעניין מבקש או בעל רישיון למתן שירותי תצפיות מטאורולוגיות בשדה תעופה, ומנהל רת"א לגבי כל שירות טיס אחר. זאת בדומה להסדר בסעיף קטן (א) לחוק המזון.

לסעיף קטן (ב) – מוצע להסמיך את שר התחבורה לקבוע בחקיקת משנה תחום נוסף של שירותי טיס שלא הוגדר בחוק הטיס עצמו; כהשלמה לכך מוצע להסמיך את שר התחבורה להחיל על אותו שירות את הנספח הרלוונטי מהתקנה האירופית לשירותי טיס. כך למשל, שירותי מידע תעופתי לפי ההגדרה שלעיל בתקנה על יישום השמיים האירופיים האחידים מהווים שירותי טיס. נכון להיום רת"א היא האחראית למתן שירותי מידע תעופתי לפי פרק ד' לחוק הטיס, ובשלב זה אין כוונה לשנות זאת, אך בעתיד יהיה ניתן לקבוע שירותים אלה כשירותי טיס במסגרת תקנות, להחיל עליהם את התקינה האירופית המחייבת, ולהעניק לגורם פרטי רישיון להפעלתם. נוסף על כך לפי התקנה האירופית לשירותי טיס, על שירותי תכנון תהליכי טיסה (FPD), שירותי מידע תעבורתי (ADS או DAT) ושירותי ניהול שטף התעבורה האווירית (ATFM) חלה אסדרה דומה לזו החלה על שירותי טיס, ויהיה ניתן בעתיד

(ד) תוקן נספח של התקנה האירופית לשירותי טיס שהוחל בישראל לפי סעיפים קטנים (א) או (ב), יפרסם המנהל באתר האינטרנט של הרשות הודעה על התיקון ואת הדרך להגשת הערות לגבי החלתו בישראל, לרבות המועד להגשת הערות אלה שיהיה 14 ימים לפחות ממועד פרסום ההודעה.

(ה) חלף המועד לקבלת הערות הציבור לפי סעיף קטן (ד), החלת התיקון בנספח, כולו או חלקו כאמור בסעיף קטן (ו), תיקבע בידי המנהל בהודעה שתפורסם ברשומות בתוך שישה חודשים לכל המאוחר מיום כניסת התיקון בנספח לתוקף, ובה יצוין מועד תחילת התיקון בישראל.

(ו) המנהל רשאי לקבוע, בהודעה ברשומות, כי הוראה בנספח של התקנה האירופית לשירותי טיס שהוחל בישראל לפי סעיף קטן (א) או (ב), לא תחול בישראל, אם מצא כי החלת אותה הוראה בישראל אינה מתאימה, או אינה נדרשת לשם שמירה על בטיחות התעבורה האווירית, סדירותה או יעילותה; בטרם יקבע כאמור, יפרסם המנהל באתר האינטרנט של הרשות הודעה על הכוונה שלא להחיל את ההוראה האמורה או להחילה בשינויים, ואת הדרך להגשת הערות לגבי החלתה כאמור, לרבות המועד להגשת הערות אלה שיהיה 14 ימים לפחות ממועד פרסום ההודעה.

(ז) הודעות המנהל לפי סעיפים קטנים (ד) עד (ו), לעניין הוראות בנספח של התקנה האירופית לשירותי טיס החלות על שירותי תצפיות מטאורולוגיות בשדה תעופה, טעונות את הסכמת מנהל השירות המטאורולוגי.

ד ב ר י ה ס ב ר

ההחלטות כאמור, בלא צורך בקביעת תקנות על ידי שר התחבורה. דוגמה לעניין שיקול הדעת שלא להחיל הוראה מסוימת בישראל היא, למשל, אם המנהל סבר כי "אינה מתאימה" לנוכח נושא המוסדר באופן אחר בישראל (למשל נושא הביטחון), או "אינה נדרשת לשם שמירה על בטיחות התעבורה האווירית, סדירותה או יעילותה" – למשל במקרה של תאגיד ציבורי כמו רשות שדות התעופה אשר אינו נדרש להוכחת יכולת פיננסית לשם קבלת הרישיון למתן שירותי טיס. גם להפעלת סמכות זאת מוצע לקבוע מנגנון של שמיעת הערות הציבור בטרם קבלת החלטה על אי-החלת הוראות מנספחי התקנה האירופית לשירותי טיס.

לסעיף קטן (ז) – בהתאם לחלוקת הסמכויות הכללית בין השירות המטאורולוגי לרת"א בכל הקשור לשירותי תצפיות מטאורולוגיות בשדה תעופה כמוסדר לעיל, מוצע כי תידרש הסכמת השירות המטאורולוגי לגבי הודעות המנהל שעניינן תחולת הוראות בנספחי התקנה האירופית (ובעדכוני שלהם), שנוגעות לספקי שירותי תצפיות מטאורולוגיות בשדה תעופה. זאת שכן כאמור, השירות

לסעיפים קטנים (ד) ו-(ה) – מוצע לקבוע הסדר שייתן מענה לאימוץ מתמשך של עדכונים בנספחי התקנה האירופית לשירותי טיס. מוצע כי הנושא יהיה באחריות מנהל רת"א אשר ינהל תהליך פומבי ושקוף של שמיעת הערות הציבור בטרם הכנסת השינוי לתוקף בישראל. זאת בדומה להסדר בסעיף 3א(ד1) לחוק המזון המסמיך את מנהל שירות המזון להחיל שינוי בנספח באמצעות הודעה ברשומות, ולאחר היועצות בציבור בעלי העניין.

לסעיף קטן (ו) – מוצע להסמיך את מנהל רת"א לקבוע, בהודעה ברשומות, הוראות מהנספחים המוחלים על ספקי שירותי הטיס, שלא יחולו בישראל. מאחר שמדובר בתחום מקצועי מצומצם יחסית (ספקי שירותי טיס ספורים) של גורמים שנדרשים לרמת מקצועיות ומומחיות ספציפיות וגבוהות מאוד, ומדובר בדרישות שהן בליבה המקצועית של מתן השירות, ומאחר שהציבור הרחב אינו מושפע במישורן מתכולות התקנה האירופית שיוחלו, ומדובר בצמצום חובות בלבד, מוצע כי מנהל רת"א הוא שיוסמך לקבוע את

(ח) לא יראו בעל רישיון למתן שירותי טיס כמי שהפר הוראות של נספח של התקנה האירופית לשירותי טיס שהוחל לעניין מתן שירותי טיס בישראל לפי סעיפים קטנים (א) או (ב), רק משום שפעל לפי תיקון בנספח כאמור לפני תחילת התיקון בישראל ובלבד שפעולתו נעשתה לאחר מועד תחילת אותו תיקון באיחוד האירופי, והמנהל לא פרסם הודעה לציבור, לגבי אי-החלה או החלה בשינויים של אותו תיקון, כאמור בסעיף קטן (ו).

(ט) השר רשאי לקבוע חובות נוספות שיחולו על מבקש רישיון למתן שירותי טיס, ועל בעל רישיון כאמור, בכל העניינים הקבועים בנספח VIII לתקנה מס' (EU) 2018/1139 של הפרלמנט האירופי ושל המועצה מיום 4 ביולי 2018, בדבר כללים משותפים בתחום התעופה האזרחית והקמת סוכנות בטיחות תעופה של האיחוד האירופי, כפי עדכונה מזמן לזמן; כמו כן רשאי הוא לקבוע כי הוראה בנספח של התקנה האירופית לשירותי טיס שהוחל בישראל לפי סעיפים קטנים (א) או (ב), תחול בשינויים, כפי שיקבע.

355. שירותים הניתנים על ידי השירות המטאורולוגי (א) השירות המטאורולוגי ייתן שירותים כמפורט להלן לגורמים הפועלים לפי חוק זה:

ד ב ר י ה ס ב ר

נוסף על כך, מוצע לקבוע כי השר יוסמך בתקנות, לקבוע כי הוראה בנספח של התקנה האירופית לשירותי טיס שהוחל בישראל לפי סעיף קטן (א) או (ב), תחול בשינויים, כפי שיקבע. זאת ככל שיימצא צורך להתאים הוראה מהוראות הנספח למציאות הישראלית (ולא אי-החלה בלבד שתהיה בסמכות מנהל רת"א לפי סעיף קטן (ו) המוצע לעיל).

לסעיף 35 המוצע, שנותרתו "שירותים הניתנים על ידי השירות המטאורולוגי"

בסעיף 1 לחוק הטיס מוגדר "השירות המטאורולוגי" – השירות המטאורולוגי הישראלי במשרד התחבורה והבטיחות בדרכים;

מוצע לעגן פורמלית את תפקידו של השירות המטאורולוגי כספק שירותי מטאורולוגיה מסוימים לתעופה האזרחית, כפי שמתבצע זה שנים רבות:

לסעיף קטן (א) – מוצע לקבוע מהם אותם שירותים שהשירות המטאורולוגי נותן לתעופה האזרחית, והם: תחזיות מטאורולוגיות, אזהרות מטאורולוגיות ותדרכים מטאורולוגיים.

המטאורולוגי הוא הגורם בעל המומחיות המקצועית בנושא זה.

לסעיף קטן (ח) – מוצע לאפשר לספק שירותי טיס לפעול לפי שינוי בתקנה האירופית לשירותי טיס שכבר נכנס לתוקף באירופה אך טרם נכנס לתוקף בישראל, וזאת בתנאי שהמנהל לא פרסם לציבור הודעה לפי סעיף קטן (ו), ולפיה אין כוונה להחיל את השינוי בישראל. הסדר זה חשוב כדי להקל על שימוש בספק שירותי טיס שהוא בעל רישיון ממדינה שלישית, והמנהל או מנהל השירות המטאורולוגי, לפי העניין, הכירו ברישיונו לפי סעיף 35א(ג). הסדר זה מבטיח כי ספק שירותי הטיס הזר יוכל, ככלל, להסתמך על כך שהוא רשאי לספק בישראל שירותי טיס בהתאם לדרישות התקנה האירופית לשירותי טיס. זאת בדומה להסדר בסעיף 3א(ד1) (3) לחוק המזון.

לסעיף קטן (ט) – מוצע להסמיך את שר התחבורה לקבוע בתקנות דרישות נוספות שיחולו על מבקש או מחזיק רישיון למתן שירותי טיס. מדובר בסמכות משלימה שנועדה לת מענה למקרים שבהם יתעורר צורך ברגולציה משלימה. מוצע כי הנושאים שבהם יוסמך שר התחבורה לקבוע תקנות הם אלה הקבועים בנספח VIII לתקנה האירופית הבסיסית בתחום התעופה, שכאמור מפרט את הדרישות המהותיות החלות על ספקי שירותי טיס.

- (1) תחזיות מטאורולוגיות;
- (2) אזהרות מטאורולוגיות;
- (3) תדרוכים מטאורולוגיים.

(ב) השירות המטאורולוגי ייתן את השירותים כאמור בסעיף קטן (א) –

(1) בהתאם לנספח V לתקנה האירופית לשירותי טיס, ויחולו הוראות סעיף 35(ג) עד (ט), בשינויים המחוייבים;

(2) בהתאם להוראות נספח 3 לאמנה, למעט הוראות באותו נספח שלגביהן הודיע המנהל לארגון התעופה הבינלאומי, לפי סעיפים 4(ב) ו-6(ד) לחוק רשות התעופה האזרחית, כי ישראל פועלת באופן שונה, ובשינוי זה: בכל מקום בנספח 3, במקום "הרשות המטאורולוגית (meteorological authority)" יקראו "השירות המטאורולוגי".

לא יגרום אדם נזק למיתקן עזר לשירותי טיס ולא ישבש אותות המשודרים ממיתקן כאמור.

נזק למיתקן עזר לשירותי טיס

סימון מכשול לטיסה

(א) המנהל רשאי להורות לבעלים של מבנה או עצם נייד או למחזיק בו לסמן את אותו מבנה או עצם או להתקין בו תאורת אזהרה כפי שיוורה, לשם אזהרה לכלי טיס מפני מכשול לטיסה, אם אותו מבנה או עצם נייד עלול להוות מכשול לטיסת כלי טיס באופן קבוע או באופן זמני, בשל אחד מאלה:

ד ב ר י ה ס ב ר

(and procedures) מרשה למדינות החברות לסטות מהסטנדרטים התעופתיים הבינלאומיים שנקבעו בנספחי האמנה בנסיבות מסוימות. סעיף 6(ד) לחוק רשות התעופה האזרחית קובע כי "במילוי תפקידיו לפי דיני הטיס, יפעל מנהל הרשות בהתאם להוראות האמנה, ככל שהן ישימות בישראל או לגבי כלי טיס ישראליים, ואולם רשאי הוא להודיע לארגון התעופה הבינלאומי על הוראות בנספחי האמנה שישראל פועלת באופן שונה לגביהן". בהתאם, מוצע להחיל מנגנון זה של "הועדה על הבדל" על ידי מנהל רת"א גם לעניין נספח 3 לאמנה. כמו כן מוצע לקבוע כי השירות המטאורולוגי יהיה הרשות המטאורולוגית לפי נספח 3 לאמנה (זאת בהתאם לסטנדרט 2.1.4 לנספח 3 לאמנה).

לסעיף 36 המוצע, שכותרתו "נזק למיתקן עזר לשירותי טיס" מוצע לקבוע מחדש את סעיף 36 הקיים, בשינוי טרמינולוגיה המתחייב משינוי המונח "מיתקן עזר לטיסה" ל"מיתקן עזר לשירותי טיס".

לסעיף 36א המוצע, שכותרתו "סימון מכשול לטיסה"

מבנים ועצמים גבוהים (כגון אנטנות ומיתקני עזר לבנייה דוגמת עגורנים) עלולים להוות מכשול לטיסה,

לסעיף קטן (ב) – מוצע לקבוע את חובתו של השירות המטאורולוגי לתת שירותים אלה בהתאם להוראות נספח V לתקנה האירופית לשירותי טיס – שכאמור ישראל מחוייבת להרמוניזציה רגולטורית עימה לפי הסכם השמיים הפתוחים עם האיחוד האירופי. לעניין זה מוצע להחיל את הוראות סעיף 35 "בשינויים המחוייבים" ובפרט את סמכויות המנהל לשאיבה מתמשכת של עדכונים בנספח V ולקביעת אי-תחולה של סעיפים בנספח V לפי סעיפים קטנים (ד) עד (ו); את חובת ההתייעצות עם השירות המטאורולוגי לעניין זה לפי סעיף קטן (ז), ואת סמכות השירות המטאורולוגי לפעול לפי שינוי בנספח V עוד בטרם נכנס לתוקף בישראל ובלבד שנכנס לתוקף באירופה ויש כוונה להחילו בישראל.

כמו כן מוצע לקבוע כי השירות המטאורולוגי יבצע את תפקידו בהתאם להוראות נספח 3 לאמנת שיקגו – בנספח זה נקבעה התקינה הבינלאומית המחייבת לעניין הספקת שירותי מטאורולוגיה לתעופה האזרחית הבינלאומית (Meteorological Service for International Air Navigation). לעניין אפשרות לחריגה מהתקינה הבינלאומית לפי נספח 3 לאמנה – סעיף 38 לאמנת Departures from international standards) שיקגו

(1) הוא מתנשא מעל מישור אווירי המוגדר בהתאם לנספח 14 לאמנה, למסמך מס' 8168 של הארגון, או בתקנות לפי חוק זה, כמישור המיועד להגן על כלי טיס בטיסה;

(2) הוא ממוקם מחוץ למישור שהוגדר כאמור בפסקה (1), באופן המהווה סיכון לטיסת כלי הטיס המופעלים.

ד ב ר י ה ס ב ר

כהשלמה לכך נקבע בסעיף 81 לחוק התכנון והבנייה (ייזום תוכניות לבטיחות הטיסה) כי "מי שהוסמך על ידי שר הבטחון או שר התחבורה רשאי להציע לכל מוסד תכנון תכנית, שינוי תכנית, התלייתה או ביטולה, אם הדבר דרוש, לדעתו, למען בטיחות הטיסה; סמכות זו אינה גורעת מסמכות אחרת לפי חוק זה".

בסעיף 174 לחוק התכנון והבנייה נקבע מנגנון לאכיפת הוראות תאורה, צביעה או סימון, במקרה של הפרתן.

לצד זאת, ההסדר בחוק הטיס דהיום לעניין סימון ותאורת מכשולים לטיסה, בגדרי "מיתקן עזר לטיסה" אינו מדויק מכמה בחינות: ראשית סימון בלבד אינו בגדר מיתקן. כמו כן אין המדובר בהפעלה של מיתקן אלא בפשטות סימון המכשול (בצבע או על ידי תאורה). נוסף על כך "המוטיביציה" לפעילות אינה גורם המבקש להפעיל מיתקן סימון ואזהרה, אלא גורם המבקש להקים מכשול לטיסה ונדרש לסמנו בצבע או בתאורה כתנאי לכך.

מחיקת ההגדרה "מיתקן עזר לטיסה" תכלול גם מחיקת ההתייחסות ל"מיתקן לתאורת סימון ואזהרה לכלי טיס" בחוק הטיס, ולכן נדרשת הסדרה מחדש של הנושא בחוק הטיס.

מוצע הסדר המבטא טוב יותר את התהליך כפי שהוא מבוצע כבר כיום. יובהר כי במונח "מיתקן נייד" הכוונה היא גם למיתקן שהוא נייד באופן זמני (למשל עגורן). כמו כן יובהר כי ההוראה עצמה מבוססת על הגדרת "מכשול לטיסה" בנספח 14 לאמנת שיקגו:

"All fixed (whether temporary or permanent) and mobile objects, or parts thereof, that: a) are located on an area intended for the surface movement of aircraft; or b) extend above a defined surface intended to protect aircraft in flight; or c) stand outside those defined surfaces and that have been assessed as being a hazard to air navigation".

לגבי פסקה (a) – מדובר במיתקנים בתוך שטח התמרון בשדה תעופה ולכן הדרישות לסימונם חלות על מפעיל שדה התעופה לפי תקנות הטיס החלות, ולא נדרש הסדר משלים בנושא זה.

בפרט בסביבת שדות תעופה ונתיבי טיסה. לפיכך יש צורך לסמנם ולהאירם בתאורת אזהרה, כדי שכלי הטיס שטסים בקרבם יהיו מודעים לקיומם.

נכון להיום נושא סימון והארת מכשולי טיסה מוסדר על ידי חוק הטיס והן על ידי חוק התכנון והבנייה:

הגדרת "מיתקן עזר לטיסה" – בחוק הטיס כוללת גם "מיתקן לתאורת סימון ואזהרה לכלי טיס" ולכן נכון להיום חל סימן ז' לפרק ב' לחוק הטיס, כלומר נדרש אישור המנהל לצורך התקנת מיתקן לתאורת סימון ואזהרה לכלי טיס. יצוין כי לפי תקנה 30 לתקנות הטיס (אגרות רישום, רישוי ותיעוד), התש"ע-2009, רת"א גובה אגרה על הוראה לסימון ואזהרת מכשולי טיסה.

כהשלמה לכך בחוק התכנון והבנייה קיימות כמה הוראות שמבטיחות סימון מכשולי טיסה הנובעים מפעולות תכנון ובנייה (למשל סעיף 80 לחוק התכנון והבנייה הקובע כי "המועצה הארצית תורה לועדות המחוזיות לקבוע בתכניות המיתאר הוראות הדרושות, לדעת שר הבטחון או שר התחבורה, למען בטיחות הטיסה"; סעיף 94 הקובע כי "הודעה על הפקדת תכנית שיש בה כדי להשפיע על הטיסה האזרחית או הצבאית תימסר גם למי שהוסמך לכך על ידי שר התחבורה או שר הבטחון, הכל לפי הענין"). כמו כן בתוכניות מיתאר ארציות שונות קיימות הוראות קונקרטיים המחייבות העברת תוכניות מסוימות להערות רת"א.

בהתאם לכך מוסדות התכנון מפנים לרת"א תוכניות סטטוטוריות שיש להן ממשק עם התעופה האזרחית, ורת"א בוחנת אם התוכנית כוללת מרכיב שעלול להוות מכשול לטיסה. הבחינה מתבצעת בהתאם למישורי הגבלות הבנייה של שדות תעופה או מנחתים ובהתאם לנתיבים שבמרחב האווירי שמעל שטח התוכנית או בסמוך אליה, והשימושים בו, לפי הנחיות ICAO בנספח 14 לאמנה, לעניין מישורי הגנה לשדות תעופה; במסמך PANS-OPS שמגדיר מישורי הגבלות ביחס לתהליכי טיסה מכשיריים, והוראות תקנות הטיס (מנחתים) לעניין מישורי גישה, נסיקה ומעבר וניקיונם ממכשולים. רת"א בוחנת את הצורך להורות על סימון או תאורה של מכשול לטיסה, את המפרט הטכני המדויק לסימון או תאורה, ואת הצורך להטמיע את ההוראה לסימון/תאורה משולבת בתהליכי התכנון הסטטוטורי.

(ב) בעלים של מבנה או עצם נייד או מחזיק במבנה או עצם כאמור, שקיבל הוראה כאמור בסעיף קטן (א), לא יבנה, יתקין או יציב את המבנה או את העצם באופן המהווה מכשול כאמור בפסקאות (1) או (2) לסעיף קטן (א), אלא אם כן מילא אחר ההוראה האמורה.

(ג) בסעיף זה, "מסמך מס' 8168 של הארגון" – מסמך נהלים לשירותי טיס – הפעלת כלי טיס (PROCEDURES FOR AIR NAVIGATION SERVICES – AIRCRAFT OPERATIONS) שהוציא ארגון התעופה הבין-לאומי, כפי שעודכן מזמן לזמן;

(10) בסעיף 37, במקום פסקה (9) יבוא:

"(9) רישיון למתן שירותי טיס שניתן או הוכר לפי סעיף 35א."

(11) בסעיף 44, אחרי "עד (6)" יבוא "ו-(9)";

(12) בסעיף 82, בסעיף קטן (א) –

(א) בפסקה (1), במקום "לשירותי נת"א" יבוא "לשירותי תעבורה אווירית ושירותי טיס" ובסופה יבוא "ובכלל זה לעניין הפרדות מופחתות, או ביצועי תקשורת, ניווט או עקיבה נדרשים";

ד ב ר י ה ס ב ר

רישיון למתן שירותי טיס, ובהתאם מוצע לכלול רישיון זה בהגדרה "רישיון" שבסעיף 37 (במקום מיתקן עזר לטיסה) ובסעיף 44.

וזה לשונה של פסקה (9) של סעיף 37, שאותה מוצע להחליף:

"(9) אישור להפעלת מיתקן עזר לטיסה שניתן לפי סעיף 35."

לפסקה (12) המוצעת

סעיף 82(א) לחוק הטיס קובע כי מנהל רת"א אחראי לתכנון ולפיתוח של מרחב הפיקוח התעופתי של ישראל שהוקצה לשימוש התעופה האזרחית לפי סעיף 80 לחוק הטיס (שנקרא "המרחב האווירי האזרחי"), ולמתן הוראות לעניין השימושים במרחב האמור והכול במטרה להבטיח את בטיחות התעבורה האווירית, סדירותה ויעילותה, ובמטרה להגן על שלום הציבור והסביבה.

אם כן, הוראות התעבורה האווירית הן כללים ספציפיים לניהול מרחבי אוויר ותעבורת טיסות בהם, שמוציא מנהל רת"א. לפי סעיף 83 לחוק הטיס, הוראות התעבורה האווירית מפורסמות במסגרת שירותי המידע התעופתי של ישראל, על פי פורמטים מחייבים של ICAO. בסעיף 82(א) פורטה רשימה (לא סגורה) של סוגי הוראות התעבורה האווירית העיקריות. בפסקה (1) נקבע סוג זה של הוראות תעבורה אווירית: "הגדרת אזורים המרחב האווירי האזרחי, בהתאם לשירותי הנת"א הניתנים בהם, וסוגי הטיסות שניתן לקיים בהם". כהשלמה לשינוי התפיסה

אין מוצע להוסיף אמצעי אכיפה ייעודי לנושא זה אלא להתבסס על סעיף 174 לחוק התכנון והבנייה לצורך אכיפת הוראות אלה.

לפסקאות (10) ו-(11) המוצעות

סימן ח' לפרק ב' לחוק הטיס עניינו "ביטול, התליה והגבלה של רישיונות ואישורים", והוא מסדיר את סמכות מנהל רת"א לסרב לחדש, להגביל, להתלות או לבטל רישיון שניתן לפי החוק. בסעיף 37 לחוק הטיס הוגדרו הרישיונות שהסימן חל לגביהם, ובפסקה (9) של אותו סעיף הוגדר "אישור להפעלת מיתקן עזר לטיסה לפי סעיף 35" כרישיון שהסימן חל לגביו.

סימן י' לפרק ב' שעניינו "הוראות כלליות לעניין רישיונות" כולל שלושה סעיפים: סעיף 45 קובע תנאים כלליים למתן רישיון, ובסעיפים 46 ו-47 הוסמך השר לקבוע תקנות לעניין חובות שיחולו על מחזיק רישיון וכן לעניין תהליכי הרישוי והרישיון עצמו. לעניין מבקש רישיון למתן שירותי טיס או בעל רישיון כאמור – מדובר בסמכויות משלימות לאלה המוצעות בסעיף 35ג(ט).

בסעיף 44 הוגדרו הרישיונות שהסימן חל לגביהם כאשר "אישור למיתקן עזר לטיסה לפי סעיף 35" אינו אחד מהם. זאת בשל התפיסה הרגולטורית של אישור מיתקן ולא רישוי לספק שירות.

בהתאם לעדכון התפיסה הרגולטורית בעניין אסדרת שירותי טיס מוצע להחיל את סימנים ח' ו-י' לפרק ב' על

- (ב) בפסקה (6), במקום "במיתקני עזר לטיסה" יבוא "במיתקני עזר לשירותי טיס";
- (13) בסעיף 142(ב), בפסקה (2), במקום "ממיתקן עזר לטיסה" יבוא "ממיתקן עזר לשירותי טיס";
- (14) בסעיף 144, בהגדרה "הסכום הבסיסי", אחרי פסקה (7) יבוא:
- "(7א) לגבי בעל רישיון למתן שירותי טיס – 60,500 שקלים חדשים";
- (15) בסעיף 145א, אחרי פסקה (6) יבוא:
- "(6א) נתן שירותי טיס בלא רישיון לכך, בניגוד להוראות סעיף 35א";
- (16) בסעיף 146 –
- (א) בפסקה (10), במקום "עד (3)" יבוא "עד (5)";

ד ב ר י ה ס ב ר

יצוין כי אם גורם מסוים מחזיק כמה רישיונות תעופתיים שונים (לדוגמה רישיון להפעלת שדה תעופה, רישיון להפעלת יחידת נת"א ורישיון להספקת שירותי טיס), שיש להם "סכומים בסיסיים" שונים, הרי שלפי סעיף 145(א) לחוק הטיס יחול הכלל הזה: "הסכום הבסיסי שיחול על מפר, כמפורט באחת הפסקאות (1) עד (10) שבהגדרה "הסכום הבסיסי", יהיה בהתאם לסוג הפעילות, הרישיון או האישור, לפי העניין, שבמסגרתו בוצעה ההפרה, אף אם ניתן לסווגו ליותר מפסקה אחת בהגדרה האמורה".

לפסקה (15) המוצעת

סעיף 145א לחוק הטיס מסמיך את המנהל להטיל עיצום כספי בשיעור כפל הסכום הבסיסי על מי שביצע הפעלה תעופתית טעונה רישיון בלא רישיון כאמור. מדובר בהפרה של דרישה יסודית מאוד, כאשר תהליכי הרישוי נועדו לוודא כי ספק השירות אכן עומד בכלל הדרישות המקצועיות החלות על הספקת השירות כדי להבטיח את בטיחות הטיסה, ובמקרה של שירותי טיס גם את סדירות התעבורה האווירית ויעילותה. בהתאם מוצע להוסיף לסעיף זה את מי שסיפק שירותי טיס בישראל בלא רישיון.

לפסקה (16) המוצעת

סעיף 146 לחוק הטיס מסמיך את המנהל להטיל עיצום כספי בשיעור הסכום הבסיסי, על הפרות שפורטו בו. בסעיף זה נקבעו הפרות של נורמות יסודיות בחוק הטיס ובהן הפרה של תנאי שנקבע ברישיון של מחזיק רישיון לפי החוק שהוא תנאי בסיסי ברישיון, ובעל חשיבות מיוחדת לשמירה על האינטרס הציבורי המוגן בחוק הטיס ובראשו כאמור בטיחות הטיסה. מוצע לתקן את פסקאות (10) ו-(11) של סעיף 146 באופן זה:

תיקון פסקה (10) – בהתאם להוראות פסקה זו, מנהל רת"א מוסמך להטיל עיצום כספי על "בעל רישיון להפעלת שדה תעופה או מנחת שהפר תנאי מתנאי רישיונו המפורטים

הרגולטורית בנושא אסדרת שירותי טיס, מוצע לקבוע את סמכותו של מנהל רת"א להורות כי מרחב מסוים ייועד לכלי טיס הערוכים לטוס בהפרדות מופחתות, או בעלי יכולות ביצועי תקשורת, ניווט או עקיבה מסוימים (מפרטים הנדרשים למימוש אותם יעדים שלשמן ניתנות הוראות תעבורה אווירית) ולפרסם את שירותי הטיס הניתנים בו בהתאם לכך. כמו כן מוצעים תיקונים שעניינם החלפת המונחים "שירותי נת"א" ו"מיתקני עזר לטיסה" במונחים "שירותי תעבורה אווירית", "שירותי טיס" ו"מיתקן עזר לשירותי טיס", בהתאמה ובהמשך לתיקון המקיף בעניין זה כמפורט בדברי ההסבר לפסקה (23) המוצעת.

לפסקה (13) המוצעת

מוצע תיקון נוסח פסקה זו כחלק מהחלפת המונח "מיתקן עזר לטיסה" במונח "מיתקן עזר לשירותי טיס" כמפורט בדברי ההסבר לפסקה (23) המוצעת.

לפסקאות (14) עד (17) המוצעות

ברפק י' לחוק הטיס מוסדרת סמכותו של מנהל רת"א להטיל עיצום כספי בשל הפרת חוק הטיס. גובה העיצום הכספי שהמנהל מוסמך להטיל על מפר, מהווה שילוב של הסכום הבסיסי שהוחל על מפר מסוים בהגדרת "הסכום הבסיסי" בסעיף 144, וסכום העיצום שנקבע להפרה המסוימת בסעיפים 145א עד 149 לחוק הטיס, בשיעור שנקבע מהסכום הבסיסי. מוצעים כמה תיקונים להוראות הפרק, כמפורט להלן.

לפסקה (14) המוצעת

מוצע לתקן את סעיף 144 לחוק הטיס ולקבוע בו "סכום בסיסי" לגבי בעל רישיון למתן שירותי טיס, כך שיהיה ניתן להטיל על בעל רישיון כאמור עיצום כספי בשל הפרת הוראות לפי חוק הטיס. מוצע כי סכום זה יעמוד על סך של 60,500 שקלים חדשים, מחצית מהסכום הבסיסי המשויך לבעל רישיון להפעלת שדה תעופה ועל בעל רישיון להפעלת יחידת נת"א, באופן שלדעת רת"א משקף את ההבדל בהיקף הפעילות הכלכלית של גורמים אלה.

(ב) במקום פסקה (11) יבוא:

"(11) בעל רישיון למתן שירותי טיס שהפר תנאי מתנאי רישיונו המפורטים בסעיף 335(ב)(1) עד (3), בניגוד להוראות סעיף 335א;"

(17) בסעיף 147, במקום פסקה (12) יבוא:

"(12) בעל רישיון למתן שירותי טיס, שהפר חובה החלה עליו לפי סעיף 335(א) או (ב), בעניינים המנויים בפסקאות (1) עד (9) של סעיף 335(א);"

(18) בסעיף 148, בפסקה (3), אחרי "לפי סעיפים" יבוא "335(א) או (ב) בעניינים המנויים בפסקאות (10) או (11) של סעיף 335(א), או לפי סעיפים";

(19) בסעיף 165(א), בפסקה (2), במקום "35" יבוא "35ג";

ד ב ר י ה ס ב ר

כחלק משינוי תפיסת האסדרה לגבי שירותי טיס והחלה ישירה של נספחים I, III, V, VIII ו- XIII לתקנה האירופית לשירותי טיס, מוצע לקבוע כי הפרה של הוראות נספחי האמנה שהוחלו לפי סעיף 335(א) או (ב), בעניינים שנמנו בפסקאות (1) עד (9) לסעיף 335(א), תהווה עילה להטלת עיצום כספי בגובה 50 אחוזים מהסכום הבסיסי.

לפסקה (18) המוצעת

סעיף 148 לחוק הטיס מסמיך את מנהל רת"א להטיל עיצום כספי בשיעור 25% מהסכום הבסיסי על הפרות שנקבעו בו. בין השאר, בפסקה (3), נקבעו בסעיף זה הפרות של תקנות שקבע השר לפי סעיף 46(א)(3) ו-(4), בעניין "חובת תיעוד הפעולות שבעל הרישיון מבצע במסגרת רישיונו, ואופן שמירת התיעוד" ו"חובות דיווח למנהל ביחס לפעילותו של בעל הרישיון". בהתאם, מוצע לקבוע בפסקה (3) כי הפרות של הוראות הנספחים הרלוונטיים של התקנה האירופית לשירותי טיס בעניינים כאמור שהוחלו לפי סעיף 335(א) או (ב) (ראו סעיף 335(א)(10) ו-(11)) תהווה אף היא עילה להטלת עיצום כספי בשיעור 25% מהסכום הבסיסי.

לפסקה (19) המוצעת

סעיף 165 לחוק הטיס מסמיך את מנהל רת"א לתת פטור מדרישות החוק ותקנות לפיו בנסיבות מסוימות, ובכלל זה מהדרישה לאישור מיתקן עזר לטיסה לפי סעיף 35 לחוק כנוסחו הנוכחי. בעקבות החלפת סימן ז' לפרק ב' לחוק בעניין חובת רישיון למתן שירותי טיס, מוצע להתאים את הוראות סעיף 165 ולהסמיך את המנהל לפטור מדרישות תקנות החלות על ספק שירותי טיס לפי סעיף 335 המוצע.

בסעיף 32(ב)(1) עד (3), בניגוד להוראות סעיף 31. כהשלמה לתקון המוצע לסעיף 32(ב) לחוק הטיס, והוספת תנאים נוספים שהמנהל מוסמך לקבוע ברישיון להפעלת שדה תעופה (שירותי טיס ומיתקני טיס שבעל הרישיון נדרש לקיים ונהלים להעברת מידע לבעל רישיון להפעלת יחידת נת"א), מוצע לקבוע כי גם הפרת תנאים אלה תהווה עילה להטלת עיצום כספי לפי סעיף זה;

החלפת פסקה (11) – בהתאם לפסקה (11) כנוסחה כיום מנהל רת"א מוסמך להטיל עיצום כספי כאמור על "מי שהפעיל מיתקן עזר לטיסה שלא אושר בידי המנהל או בידי מנהל השירות המטאורולוגי, בהסכמת המנהל, לפי העניין, בניגוד להוראות סעיף 35". כחלק משינוי תפיסת האסדרה לגבי שירותי טיס, הפעלת מיתקן לא מאושר היא הפרה ספציפית של נורמה שתחול על בעל רישיון להספקת שירותי טיס לפי התנאים ברישיונו. בדומה להפרות אחרות של תנאי הרישיון, מוצע לקבוע כי הפרה של תנאי שנקבע ברישיון של ספק שירותי טיס תהווה עילה להטלת עיצום כספי בגובה הסכום הבסיסי.

לפסקה (17) המוצעת

סעיף 147 מסמיך את מנהל רת"א להטיל עיצום כספי בשיעור של 50% מהסכום הבסיסי בשל הפרות שנקבעו בו. בסעיף זה נקבעו הפרות של תקנות מכוח החוק, בנושאים שנקבעו לגביהם הסמכה ספציפית לשר התחבורה לקבוע תקנות. אחת ההפרות נקבעה בפסקה (12) לאותו סעיף, וזו לשונה: "בעל אישור להפעלת מיתקן עזר לטיסה לפי סעיף 35, שהתקין, תיחזק או הפעיל מיתקן עזר לטיסה שלא בהתאם לתנאי האישור שנתן המנהל, או מנהל השירות המטאורולוגי, בהסכמת המנהל, לפי העניין, בניגוד להוראות סעיף 35(א) או (ב)".

- (20) בסעיף 168(א), בפסקה (4), במקום "או מנהל הרשות לחקירה בטיחותית" יבוא "מנהל הרשות לחקירה בטיחותית או השירות המטאורולוגי";
- (21) בכל מקום –

- (1) במקום "מיתקן עזר לטיסה" יבוא "מיתקן עזר לשירותי טיס";
- (2) במקום "במיתקן עזר לטיסה" יבוא "במיתקן עזר לשירותי טיס";
- (3) במקום "למיתקן עזר לטיסה" יבוא "למיתקן עזר לשירותי טיס";
- (4) במקום "מיתקני עזר לטיסה" יבוא "מיתקני עזר לשירותי טיס";
- (5) במקום "שירותי נת"א" יבוא "שירותי תעבורה אווירית".

תיקון חוק רשות שדות התעופה 27. בחוק רשות שדות התעופה, התשל"ז-1977¹⁷² – שדות התעופה

- (1) בסעיף 5(א), אחרי פסקה (4) יבוא:

"(5) לתת שירותי תעבורה אווירית במרחב הפיקוח התעופתי של ישראל, ובכלל זה לתת שירותי תעבורה אווירית במרחבי אוויר שלפי הוראות חוק הטיס, התשע"א-2011¹⁷³, משוייכים לשדה תעופה בזיכיון כהגדרתו בחוק שדות תעופה בזיכיון, התשפ"ו-2026¹⁷⁴; בפסקה זו, "מרחב הפיקוח התעופתי של ישראל" ו"שירותי תעבורה אווירית" – כהגדרתם בחוק הטיס האמור";

ד ב ר י ה ס ב ר

המונח "מיתקן עזר לטיסה" מוצע להחליף במונח "מיתקן עזר לשירותי טיס".

סעיף 27 לחוק המוצע

לפסקה (1) המוצעת

נכון להיום רשות שדות התעופה מספקת את שירותי התעבורה האווירית במרחב האווירי האזרחי של ישראל מכוח רישיון שניתן לה על ידי רת"א לפי חוק הטיס, אך בחוק רשות שדות התעופה, התשל"ז-1977 (להלן – חוק רשות שדות התעופה), עצמו לא נקבעה חובתה לספק שירותים אלה. לפיכך מוצע, בפסקה (1) המוצעת, לתקן את סעיף 5 לחוק רשות שדות התעופה, הקובע את תפקידי הרשות, ולקבוע בסעיף קטן (א) לאותו סעיף את תפקידיה של הרשות במתן שירותי תעבורה אווירית במרחב הפיקוח התעופתי של ישראל ובכלל זה במרחב הפיקוח לשטח שבתחום שדה התעופה שביזכיון.

לפסקה (20) המוצעת

מוצע לתקן את סעיף 168 לחוק הטיס – סעיף ביצוע ותקנות, ולהסמיך את שר התחבורה לקבוע אגרות על שירותים הניתנים על ידי השירות המטאורולוגי. זאת, באופן משלים להסמכת השירות המטאורולוגי לתת שירותים מטאורולוגיים מסוימים לתעופה (תחזית, אזהרות ותדרוכים), ולהיות המאסדר של ספק שירותי תצפיות מטאורולוגיות בשדות תעופה. בהתאם, שר התחבורה יוכל לקבוע אגרות הן על שירותים שהשירות המטאורולוגי נותן ישירות והן בעבור רישוי ספק שירותי תצפיות מטאורולוגיות בשדות תעופה, ולרבות אגרות שנתיות שיחולו על ספק שירות כאמור.

לפסקה (21) המוצעת

כהשלמה לתיקונים המוצעים בחוק הטיס מוצע לבצע החלפה גורפת של שני מונחים: את המונח "שירותי נת"א" מוצע להחליף במונח "שירותי תעבורה אווירית", ואת

¹⁷² ס"ח התשל"ז, עמ' 182; התשפ"א, עמ' 54.

¹⁷³ ס"ח התשע"א, עמ' 830.

¹⁷⁴ (יוסף כשיפורסם)

(2) אחרי סעיף 29 יבוא:

- ”תשלום בעד שירותי תעבורה אווירית לעניין שדה תעופה בזיכיון”
- (א) 29א. על אף האמור בסעיף 29 –
- (1) הרשות תהיה רשאית לקבל תשלום בעד שירותי תעבורה אווירית שהיא נדרשת לתת לפי סעיף 5(א)5 על פי הסכם ובכפוף לכל דין;
- (2) שר האוצר ושר התחבורה רשאים לקבוע הוראות בעניין סכומים שישולמו לרשות בעד שירותי תעבורה אווירית שהיא נותנת לפי סעיף 5(א)5.
- (ב) תשלומים כאמור בסעיף קטן (א) ישולמו בשל פעילות כלי טיס בשדה תעופה בזיכיון כהגדרתו בחוק שדות תעופה בזיכיון, התשפ”ו–2026¹⁷⁵, ויכול שישולמו על ידי בעל הזיכיון.”
28. תיקון לפקודת הקרקעות (רכישה לצורכי ציבור) בפקודת הקרקעות (רכישה לצורכי ציבור) ברישה, אחרי “דרך” יבוא “או שדה תעופה”.
29. תיקון חוק להסדרת הביטחון בגופים ציבוריים בחוק להסדרת הביטחון בגופים ציבוריים, התשנ”ח–1998¹⁷⁷ –
- (1) בתוספת הראשונה, בפרט 6, בסופו יבוא:

ד ב ר י ה ס ב ר

סעיף 28 לחוק המוצע

פקודת הקרקעות (רכישה לצורכי ציבור), 1943, מסמיכה את שר האוצר לבצע רכישה של קרקע או טובת הנאה בה לצורכי הציבור, ותשלום פיצויים בעדה. סעיף 22א לפקודה האמורה מקנה לשר התחבורה את הסמכויות הנתונות לשר האוצר לפי הפקודה (למעט סמכויות התקנת תקנות). בכל הנוגע לרכישת קרקע לצורך ציבורי שהוא דרך, או צורך הנובע ממנו או הכרוך בו. מוצע להרחיב את הוראות הסעיף באופן שיאפשר לשר התחבורה לבצע רכישת קרקע גם לצורך ציבורי שהוא שדה תעופה.

סעיף 29 לחוק המוצע

לפסקאות (1) ו-(2) המוצעות

מוצע לתקן את התוספות הראשונה והשנייה לחוק להסדרת הביטחון בגופים ציבוריים, התשנ”ח–1998 (להלן – החוק להסדרת הביטחון בגופים ציבוריים), ולהוסיף לרשימת הגופים המנויים בהן את חברת נתיבי ישראל – החברה הלאומית לתשתיות תחבורה בע”מ (להלן –

לפסקה (2) המוצעת

סעיף 29 לחוק רשות שדות התעופה מסמיך את שר התחבורה לקבוע בתקנות תעריפי אגרות שישולמו לרשות שדות התעופה, לפי הצעתה או לאחר היוועצות בה. מוצע להוסיף לחוק האמור את סעיף 29א ובו לעגן את אפשרותה של רשות שדות התעופה לקבל תשלום בעד שירותי התעבורה האווירית שהיא נדרשת לתת בעבור פעילות כלי טיס בשדה התעופה בזיכיון על פי הסכם וזאת בכפוף לכל דין, וכן להסמיך את שר האוצר ושר התחבורה לקבוע תקנות בעניין סכומים שישולמו לרשות שדות התעופה בעד שירותיה כאמור.

לבסוף, מוצע במסגרת התיקון בסעיף זה לאפשר הסדרת תשלום לרשות שדות התעופה מול בעל הזיכיון. זאת מאחר שכיום, בהתאם לתקנות רשות שדות התעופה (אגרות), התשנ”א–1991, הגורם הנושא בתשלומי האגרות בעבור שירותי התעבורה האווירית שמשפיקת רשות שדות התעופה הוא בעל כלי הטיס.

¹⁷⁵ (יוסף כשיפורסם)

¹⁷⁶ ע”ר 1943, תוס’ 1, עמ’ 32; ס”ח התשפ”ה, עמ’ 151.

¹⁷⁷ ס”ח התשנ”ח, עמ’ 348; התשפ”ג, עמ’ 198.

"(י) חברת נתיבי ישראל – החברה הלאומית לתשתיות תחבורה בע"מ – לעניין שלבי התכנון וניהול ההקמה של שדות תעופה בין-לאומיים משלימים;

(יא) בעל זיכיון כמשמעותו בחוק שדה תעופה בזיכיון, התשפ"ו-1782026 – לעניין הפעולות שהוא מבצע לפי החוק האמור";

(2) בתוספת השנייה, בפרט 15, בסופו יבוא:

"(יא) חברת נתיבי ישראל – החברה הלאומית לתשתיות תחבורה בע"מ – לעניין שלבי התכנון וניהול ההקמה של שדות תעופה בין-לאומיים משלימים.

(יב) בעל זיכיון כמשמעותו בחוק שדות תעופה בזיכיון, התשפ"ו-1792026 – לעניין הפעולות שהוא מבצע לפי החוק האמור";

(3) בתוספת החמישית, בסופה יבוא:

"(35) חברת נתיבי ישראל – החברה הלאומית לתשתיות תחבורה בע"מ – לעניין שלבי התכנון וניהול ההקמה של שדות תעופה בין-לאומיים משלימים;

(36) בעל זיכיון כמשמעותו בחוק שדות תעופה בזיכיון, התשפ"ו-1802026, שנכרת עימו חוזה זיכיון להפעלת שדה תעופה בין-לאומי משלים – לעניין הפעולות שהוא מבצע לפי החוק האמור"

תיקון חוק סמכויות לשם שמיירה על ביטחון הציבור, התשס"ה- לשם שמיירה על ביטחון הציבור 30. בחוק סמכויות לשם שמיירה על ביטחון הציבור, התשס"ה- 1812005 –

ד ב ר י ה ס ב ר

להחלטות ועדת ההיגוי העליונה להגנה על מערכות ממוחשבות חיוניות הפועלת מכוחה מיום 18 בדצמבר 2024, מוצע לתקן את התוספת החמישית לחוק להסדרת הביטחון בגופים ציבוריים ולהוסיף לרשימת הגופים המנויים בה את חברת נתיבי ישראל – לעניין שלבי התכנון וניהול ההקמה של שדות תעופה בין-לאומיים משלימים, את בעל הזיכיון שנכרת עימו חוזה זיכיון להפעלת שדה תעופה בין-לאומי משלים שייקבע בהתאם לחוק שדות תעופה בזיכיון, התשפ"ו-2026 – לעניין הפעולות שהוא מבצע לפי אותו חוק.

סעיף 30 לחוק המוצע

מוצע לתקן את חוק סמכויות לשם שמיירה על ביטחון הציבור, התשס"ה-2005 (להלן – חוק שמירת ביטחון הציבור), ולהתאימו לשם הסדרת פעילותם של שדות תעופה בזיכיון, חוק שמירת ביטחון הציבור קובע הסדרים שונים לעניין הפעלת סמכויות לשם שמיירה על הציבור

חברת נתיבי ישראל), לעניין פעילות בניהול וקידום הליכי התכנון וההקמה של שדה התעופה בזיכיון (ולא לכלל פעילותה של החברה), וכן את בעל הזיכיון להפעלת שדה תעופה לפי חוק שדות תעופה בזיכיון. זאת, כדי להבטיח כי יחולו על הגופים האמורים הוראות החוק האמור הנדרשות לשם ביצוע תפקידיהם. הכללת חברת נתיבי ישראל בתוספות נועדה לאפשר את קידום תהליכי התכנון וביצוע הפעולות לשם ניהול הקמת שדות תעופה בין-לאומיים משלימים; הכללת בעל הזיכיון להפעלת שדה תעופה בתוספות תאפשר, בין השאר, העסקת מאבטחים ונקיטת אמצעי ביטחון בשדה התעופה בהתאם להנחיות שיינתנו מתוקף החוק.

לפסקה (3) המוצעת

בהמשך להחלטת ועדת שרים לענייני ביטחון לאומי שמספרה ב/84 מיום 11 בדצמבר 2002, שעניינה אחריות על הגנה על מערכות ממוחשבות במדינת ישראל, ובהמשך

¹⁷⁶ (יוסף כשיפורסם)

¹⁷⁹ (יוסף כשיפורסם)

¹⁸⁰ (יוסף כשיפורסם)

¹⁸¹ ס"ח התשס"ה, עמ' 758; התשפ"ה עמ' 1082.

(1) בסעיף 2, אחרי ההגדרות "רכב" ו"רכב ציבורי" יבוא:

"שדה תעופה" – שדה תעופה כהגדרתו בחוק רשות שדות התעופה, התשל"ז-1977¹⁸², שפורט בתוספת לחוק האמור או בתוספת לחוק שדות תעופה בויכיון, התשפ"ו-2026¹⁸³;

(2) בסעיף 3(א)(1), אחרי "נמל" יבוא "לשדה תעופה";

(3) בתוספת, בסופה יבוא:

"14. שדה תעופה."

31. בחוק בתי משפט לעניינים מינהליים, התש"ס-2000¹⁸⁴, בתוספת הראשונה, בפרט 14, בסופו יבוא:

תיקון חוק בתי משפט לעניינים מינהליים

"(ח) החלטה של רשות לפי חוק שדות תעופה בויכיון, התשפ"ו-2026."

ד ב ר י ה ס ב ר

לפסקה (3) המוצעת

עניינו של סעיף 6א לחוק שמירת ביטחון הציבור בסמכויות למניעת מעשה אלימות. בהתאם להוראת הסעיף, מוקנות למאבטח סמכויות שונות בעת שאדם ביצע מעשה אלימות במקום המנוי בתוספת. בין סמכויות אלה: דרישת הזדהות מאתו אדם, מניעת כניסתו למקום או הוצאתו ממנו, או עיכובו עד לזבואו של שוטר מוצע לתקן את התוספת ולהוסיף לרשימת המקומות המנויים בה גם שדה תעופה כהגדרתו המוצעת, כך שסמכויות אלה יחולו גם בשדות תעופה המופעלים על ידי גורם פרטי על פי חוזה זיכיון, וזאת לשם שמירה על הציבור מפני פעילות חבלנית עוינת ואלימות בשדות התעופה כאמור.

סעיף 31 לחוק המוצע

מוצע לתקן את חוק בתי משפט לעניינים מינהליים, התש"ס-2000, כך שיהיה ניתן להגיש עתירה נגד החלטה של רשות לפי חוק שדות תעופה בויכיון, התשפ"ו-2026, לבית המשפט לעניינים מינהליים. בכלל זה, החלטת ועדת העיכבון שמונתה לפי סעיף 12(ב) לחוק שדות תעופה בויכיון.

מפני פעילות חבלנית עוינת ואלימות במקומות המנויים בחוק ובתוספת לו, ואולם אינו כולל התייחסות מפורשת לשדות תעופה. מאחר ששדות תעופה משמשים תשתית ציבורית חיונית והם בעלי השלכה ישירה על ביטחון הציבור ועל הביטחון התעופתי, קיימת חשיבות לכוללם בתוך הסדריו של חוק שמירת ביטחון הציבור.

לפסקה (1) המוצעת

מוצע להוסיף לחוק שמירת ביטחון הציבור את ההגדרה "שדה תעופה" בהתאם להגדרתו בחוק הטיס, המנוי בתוספת לחוק רשות שדות התעופה או בתוספת לחוק שדות תעופה בויכיון.

לפסקה (2) המוצעת

סעיף 3 לחוק שמירת ביטחון הציבור קובע סמכות חיפוש בלא צו. בסעיף קטן (א)(1) נקבע כי לשם שמירה על ביטחון הציבור רשאי שוטר, חייל מוסמך או מאבטח, לערוך חיפוש בלא צו של שופט על גופו של אדם, בכלי תחבורה, במטען, בטובין אחרים – בעת כניסה לנמל, לבניין או למקום מגורה. מוצע להוסיף להוראה זו התייחסות גם לשדה תעופה ובכך להחילה לגביו.

¹⁸² ס"ח התשל"ז, עמ' 182.

¹⁸³ (יוסף כשיפורסם)

¹⁸⁴ ס"ח התש"ס, עמ' 190; התשפ"ה, עמ' 778.

(א) על אף האמור בסימן ז' לפרק ב' לחוק הטיס כנוסחו בחוק זה, בתקופה שעד תום שלוש שנים מיום התחילה או עד מועד קבלת רישיון לפי הסימן האמור, לפי המוקדם (בסעיף זה – תקופת המעבר), רשאית רשות שדות התעופה לתת שירותי טיס של תקשורת, ניווט ועקיבה (CNS), ובכלל זה שירות איגום (אוגמנטציה) של אותות לווייניים ממערכת הלוויינים העולמית (GNSS) לצורכי תעופה, גם בלא רישיון לפי הסימן כאמור, ורשאי בעל אישור למיתקן דיווח מזג אוויר לתת שירותי טיס של תצפיות מטאורולוגיות בשדה תעופה, גם בלא רישיון לפי הסימן כאמור, ויראו אותם לעניין חוק זה, במהלך תקופת המעבר, כבעל רישיון למתן שירותי הטיס כאמור, לפי העניין, ויחולו הוראות אלה:

(1) יראו את התנאים שנקבעו באישור שניתן ערב יום התחילה לכל מיתקן עזר לטיסה ובכלל זה למיתקן דיווח מזג אוויר, לעניין הפעלתו ותחזוקתו של אותו מיתקן, כתנאים שנקבעו ברישיון כאמור;

ד ב ר י ה ס ב ר

סעיף 32 לחוק המוצע

כהשלמה לשינוי המשטר החל על מתן שירותי טיס – מעבר מדרישת אישור פרטני לכל מיתקן עזר לטיסה למשטר של רישוי ארגון שיורשה לתת שירותי טיס, מוצע, בסעיף קטן (א), לקבוע הוראת מעבר שתחול על ספקי שירותי טיס קיימים. תקופת המעבר המוצעת היא 3 שנים מיום התחילה, או עד לקבלת רישיון למתן שירותי טיס, לפי המוקדם (כלומר ברגע שגורם קיבל רישיון למתן שירותי טיס – חל עליו המשטר החדש). במהלך תקופה זו מוצע לקבוע כי יראו את רשות שדות התעופה כבעלת רישיון למתן שירותי CNS ואת הגורמים בעלי אישור למיתקן דיווח מזג אוויר לפי סעיף 3א לחוק הטיס כבעלי רישיון למתן שירותי תצפיות מטאורולוגיות בשדה תעופה.

לפסקה (1) המוצעת

על פי חוק הטיס כנוסחו ערב תיקון החוק המוצע, התנאים להפעלתו ולתחזוקתו של כל מיתקן עזר לטיסה נקבעו באישור שניתן לאותו מיתקן. לשם שמירת אפשרות הפעלת סמכויות אכיפה מינהליות בשל הפרת התנאים כאמור בתקופת המעבר (הן סמכויות אכיפה לפי סעיף 38 לחוק הטיס להגבלה, התליה או ביטול של אישור שניתן, והן סמכות להטיל עיצום כספי), מוצע לקבוע כי יראו כתנאים שנקבעו באישור האמור כתנאים שנקבעו ברישיון.

(2) הקמה, תחזוקה או הפעלה של מיתקן עזר לשירותי טיס שלא ניתן לגביו אישור כמיתקן עזר לטיסה כאמור בפסקה (1) או שתוקף האישור כאמור פקע, טעונה אישור בכתב מאת המנהל, ולעניין מיתקן דיווח מזג אוויר – מאת מנהל השירות המטאורולוגי, בהסכמת המנהל, ויראו את התנאים שנקבעו באישור שניתן כאמור כתנאים שנקבעו ברישיון כאמור.

(ב) בסעיף זה –

“מיתקן דיווח מזג אוויר” ו”מיתקן עזר לטיסה” – כהגדרתם בחוק הטיס כנוסחו ערב יום התחילה;

“רשות שדות התעופה” – רשות שדות התעופה שהוקמה לפי חוק רשות שדות התעופה, התשל”ז–1977¹⁸⁵.”

ד ב ר י ה ס ב ר

התנאים שנקבעו באישור שניתן כאמור כתנאים שנקבעו ברישיון (לצורך הפעלת סמכויות אכיפה, כאמור בדברי ההסבר לפסקה (2)).

לסעיף קטן (ב) המוצע

מוצע לקבוע את ההגדרות למונחים שלא הוגדרו בחוק שדות תעופה בויכיון – מיתקן דיווח מזג אוויר ומיתקן עזר לטיסה, וכן רשות שדות התעופה.

לפסקה (2) המוצעת

ייתכן שבתוך תקופת המעבר יהיה צורך להפעיל מיתקני עזר לטיסה חדשים או לחדש אישור של מיתקן עזר לטיסה שתוקפו פקע. לעניין מיתקנים אלה מוצע להחיל את המשטר “הישן” קרי כי הקמה, תחזוקה או הפעלה של מיתקן עזר לשירותי טיס כאמור תהיה טעונה אישור בכתב מאת המנהל, ולעניין מיתקן דיווח מזג אוויר – מאת מנהל השירות המטאורולוגי, בהסכמת המנהל, וכי יראו את

¹⁸⁵ ס”ח התשל”ז, עמ’ 182.