



**לכבוד,
ד"ר דלית קן-דרור פלדמן, עו"ד**

מנחה משפטית - הקליניקה למשפט לטכנולוגיה ולסייבר
הפקולטה למשפטים, אוניברסיטת חיפה

**הנדון: התייחסות רת"א לטייטת "סיכום שולחן עגול סגור בתחום רב-להב / כטב"ם / כטמ"ם שהתקיים
באוניברסיטת חיפה בתאריך 10 ביוני 2018"**

הערה מקדימה:

רת"א מופקדת בעיקר על האסדרה הבטיחותית של התעופה האזרחית, וזאת לפי הוראות חוק הטיס, התשע"א-2011.

עיקר הנושאים בהם עוסקת הטיוטה שבנדון – הגנת הפרטיות, ביטוח ונזיקין, ייצוא ופיקוח על הייצוא – **אינו בתחום סמכותה או אחריותה של רת"א**. אף שלאסדרה הבטיחותית של התעופה האזרחית יכולה להיות השפעה עקיפה או אגבית על נושאים אלה, הרי שבליבת האסדרה האמורה התכלית לשמה נועדה: בטיחות התעופה האזרחית. ממילא, קיימת מגבלה מובנית ביכולת לרתום את ההוראות לפי חוק הטיס כדי להגשים תכליות של דינים אחרים כתוצאת לוואי.

משכך, ההתייחסות להלן להיבטים שאינם קשורים בתעופה האזרחית נועדה בעיקר לחדד את הקושיות שעלו או להבהיר נקודות לא ברורות, אולם אין בה כדי לשקף את עמדת רת"א בנקודות אלה (שאינן, כאמור בתחום סמכותה), ובוודאי שאין בה כדי למצות את עמדת ממשלת ישראל בעניין (עמדה אותה יש לבקש מגורמי הממשלה המוסמכים לגבי עניינים אלה).

וביתר פירוט (בהתאם לסעיפים ולפסקאות בטיוטה):

א. רקע

לגבי סעיף 4 –

- לא ברורה הטענה לגבי "בעיות של ריבוי רגולטורים" - הפעלת עצמים מוטסים מרחוק (כלי טיס או טיסנים) נוגעת בשורה של עניינים משפטיים, לכל אחד מאסדר בעל סמכות ואחריות משלו. רת"א מופקדת על אסדרת בטיחות התעופה האזרחית, על רבדיה השונים. היבטים אחרים מאוסדרים על-ידי בעלי הסמכות לכך. עצם העובדה שלהיבטים שונים מאסדרים שונים אינה מעידה כשלעצמה על קיום "בעיה".
- לא ברור למה הכוונה במילים "בעיות של ריכוז חקיקה". ממילא לא ניתן להתייחס.
- בתחום התעופה האזרחית - על מנת להנגיש את לשון החוק לציבור הרחב, כולל ילדים היודעים קרוא וכתוב, הוכנו על ידי רת"א עלוני מידע אשר כתובים בשפה פשוטה שאינה משפטית, בצורה ברורה של "עשה ואל תעשה" בשפה העברית ובשפה הערבית (ראה נספח 1).
- ההוראות לפי חוק הטיס נוקטות בלשון ברורה לגבי כלי הטיס והטיסנים. כך, למשל, בתקנות הטיס (הפעלת כלי טיס וכללי טיסה), התשמ"ב-1981 לגבי טיסן (הכולל בתוכו גם את רבי הלהב) נקבעה הגדרה: "טיסן נהוג רדיו" - כל אחד מאלה: (1) טיסן כמשמעותו בפסקה (6) להגדרה "כלי רחיפה" בחוק, שמסתו 300 גרם ומעלה...". כלומר, מההגדרה ברור שמה שמתחת 300 גרם, אינו בא בגדר "טיסן" לצורך ההוראות האמורות לפי חוק הטיס.

לגבי סעיף 5 –

- המרחב האווירי בישראל נמצא בפיתוח תמידי של אגף תשתיות אוויריות ברת"א. ישנו אגף שלם אשר אמון על נושא זה, ולמעשה מייצר את המרחב האווירי האזרחי הדרוש לכל סוגי התעופה בישראל לרבות טיסנים וכטב"מים.
- את כל המידע בנוגע למרחב האווירי האזרחי בישראל ניתן למצוא בפמ"ת (פרסום מידע תעופתי) אשר מופיע באופן נגיש לציבור באתר רת"א, והוא מרכז בתוכו את כלל השטחים המותרים, האסורים, המוגבלים לטיסה של כל סוגי כלי הטיס לרבות טיסנים וכטב"מים.
- לגבי ריכוז השטחים האסורים – ראשית יש לדייק ולומר שהנושא הינו שטחים אסורים **קבועים**, וזאת להבדיל משטחים אסורים **זמניים**¹. **רת"א הינה הגורם המרכז את כלל השטחים האסורים לתעופה**. אכן, יש גופים להם סמכות לסגור מרחבים אוויריים (כאמור "שר הביטחון", ורשות הטבע והגנים), אולם גופים אלו עושים זאת בתיאום (לשון החוק לגבי שר הביטחון "התייעצות") עם רת"א – ולו מכיוון שציבור בעלי העניין של סגירות אוויריות, הינו טייסים (או מפעילי כלי טיס), אשר מתעדכנים בעיקר מפרסומי המידע התעופתי שרת"א מפיצה.
- גופים שונים אשר מעוניינים לסגור שטחים לטיסה (בין אם יש להם סמכות לסגור שטח אווירי ובין אם לאו), מסיבות כאלו ואחרות שבתחום סמכותם, פונים לרת"א, לאגף תשתיות. לאחר הצגת הצרכים וקיום דיון בנוגע לתוצאות של סגירה מבוקשת כאמור על התעופה האזרחית, מתקבלת התייחסות רת"א והמשמעויות של הסגירה. בכל הנוגע ל"סגירות" של איזורים שלא לפי חוק הטיס, מתקיים מאמץ מתמשך של רת"א ושל הגופים הנוגעים בדבר להביא לכך שהמידע בדבר סגירות אלה יפורסם ברבים גם באמצעות פרסומי המידע התעופתי שלפי חוק הטיס. ככל הידוע לרת"א, הפערים בתחום זה מזערניים.

לגבי סעיף 6 –

- בכל הנוגע לבטיחות התעופה האזרחית - בוצע קמפיין רדיו נרחב, ואתר רת"א הונגש לציבור עם כללי ההטסה הברורים מה מותר ומה אסור. כבכל נושא, תמיד יש מקום לעוד חינוך ולעוד הסברה ובכוונת רת"א להוסיף לפעול בתחום זה.

ב. הגנת הפרטיות

לגבי סעיף ב.1 –

- לא נהירה החלוקה בין סוגי ה"פגיעות" לעניין ייחוס כטב"ם/טיסן לבעליו בהקשר של הגנת הפרטיות.
- רת"א מקדמת תקנות לפי חוק הטיס שיעסקו, בין היתר, ברישום/זיהוי כטב"ם/טיסן בידי בעליו. תכלית ההסדרים לעניין זה היא יצירת אחריות לעניין הציות להוראות לפי חוק הטיס, **לשם שמירה על בטיחות התעופה האזרחית**. ככל שיבוקש לעשות שימוש במידע שיהיה ברת"א כפועל יוצא מכך לצרכים אחרים (דוגמת אכיפה אזרחית או פלילית), הרי שיהיה צורך לעשות כן בהתאם להוראות כל דין.

¹סגירות **זמניות** מבוצעות לעיתים ע"י אחד משני גופים – רשות שדות התעופה (שעושה זאת מכוח רישיון שקיבלה ממנהל רת"א), או "שר הביטחון" (בד"כ הכוונה פה לחיל האוויר) שעושה זאת "מטעמים של ביטחון המדינה" – מכוח חוק הטיס סע' 82 (i).



לגבי סעיף ב.2 (1) –

- כפי שצוין לעיל, רת"א מקדמת תקנות שיסדירו את עניין הרישום והשיוך של כטב"ס/טיסן לבעליו. הכוונה היא ליישם את השיטות השגורות היום בעולם, וזאת מתוך הנחה שאין לנו אפשרות, בהינתן היקף השוק המקומי, לכפות פתרונות שלא נהוגים במקומות אחרים בעולם.
- בעת הזו לא מוכר לנו שימוש כופה בחיישנים או יישומונים למטרות כאמור, אשר יושם באופן כללי בחקיקה של מדינות דומות (לא בארה"ב ולא באירופה).

לגבי סעיף ב.2 (2) –

- הטענה לעניין זה לא ברורה.
- רת"א מקיימת שיח מקצועי עם משטרת ישראל על מנת לסייע למשטרה לבצע אכיפה יעילה, ככל שהיא נדרשת לכך.
- בעת הזו לא מוכר לנו שימוש כופה בהשבתה או בגידור למטרות כאמור, אשר יושם באופן כללי בחקיקה של מדינות דומות (לא בארה"ב ולא באירופה).

לגבי סעיף ב.2 (3)

- לא ברור במה מצב דברים בו מקור חומר שמועלה למירשתת הוא כטב"ס/טיסן שונה מכל מצב דברים אחר בו מועלה חומר למרשתת (מכשיר סלולרי, מצלמת רחוב, מצלמה ביתי וכו'). אחת החומר עלה למרשתת, אין נפקות למקור שלו - שכן בעיית ההפצה אינה תלויה במקור החומר אלא באמצעי ההפצה. ממילא ההרתעה, ככל שנדרשת, צריכה להתקיים לגבי אמצעי ההפצה, לא לגבי אמצעי האיסוף של החומר.

לגבי סעיף ב.2 (4)

- בעת הזו לא מוכרת לנו תקינה כופה כאמור לגבי יצרנים, אשר יושמה באופן כללי בחקיקה של מדינות דומות (לא בארה"ב ולא באירופה).

בי סעיף ב.2 (5) –

- חלק מההוראות לפי חוק הטיס משרתות **בעקיפין** את העניין בהגנת הפרטיות (למשל, מרחק מזערי מבניין מגורים). זו כאמור תוצאה אגבית של ההוראות האמורות ולא מטרתן, שהיא בטיחות התעופה האזרחית.
- אם הסגת גבול כרוכה בפגיעה בפרטיות - הרי שיש עילת תביעה בגין פגיעה בפרטיות.
- תשומת הלב מוסבת לסעיף 163 לחוק הטיס, שפרשנותו בהקשר זה טרם נבחנה.

לגבי סעיף ב.2 (6) –

- לא ברור למה הכוונה במילים: "תוך הישענות על חריג בחוק הטיס". לא ברור לנו הבסיס בדבר טענת ההכפפה "וולנטרית".

לגבי סעיף ב.2 (7) –

- בפמ"ת (פרסומי מידע תעופתי), אשר הינו מסמך נגיש לציבור באתר רת"א, יש את רשימת כל השטחים האסורים לטיסה ואת תיאוריהם הפיזיים.
- ככלל, המטרה היא לפרסם בפמ"ת את כל ה"סגירות", הן אלה שלפי חוק הטיס והן אלה שלפי כל דין אחר. בהתאם לכך מתקיים שיח מתמיד בין בעלי הסמכות השונים לבין רת"א על-מנת ליצור פרסום מרכזי של ה"סגירות" האמורות.

ג. ביטוח ונזיקין

לגבי סעיף 7 –

- ההוראות לפי חוק הטיס ברורות למדי לעניין זה :
- חוק הטיס מפריד באופן שיטתי בין "כלי טיס" לבין "כלי רחיפה". על כלי הרחיפה נמנה גם ה"טיסן" שהוא : "טיסן ממונע נהוג רדיו שאינו מאויש, כפי שקבע השר, המשמש או המיועד לשמש למטרות פנאי או ספורט".
- ממילא, אותו עצם יכול להיות "כלי טיס" או "טיסן" בהתאם לשימוש בו :
 - 1. "טיסן" הוא כזה המשמש למטרות פנאי או ספורט. המשמעות של "פנאי" או "ספורט" היא המשמעות הלשונית הפשוטה והמקובלת (ילד המקבל מתנה מהוריו, אדם המטיס להנאתו במסגרת תחביב ועוד). השימוש בעצם למטרות שאינן פנאי או ספורט הופך אותו לכלי טיס.
 - 2. הפעלה מסחרית (של כלי טיס) היא הפעלת כלי טיס לצורכי עסק שעיקרו הסעת נוסעים, הובלת טובין או מתן שירות, באמצעות כלי טיס, בתמורה (אדם הנותן לזולת בתשלום שירותי צילום או מיפוי) ;
 - 3. הפעלה כללית (של כלי טיס) היא הפעלה שאינה הפעלה מסחרית (כגון הפעלה מוסדית (ממשלה, רשות מקומית וכו'), מחקר ופיתוח, שימוש אגב ייצור, שימוש פרטי שאינו פנאי או ספורט (למשל, שמירה על מתחמים וכו')).

בברכה,

דניאל בראל

יועץ למנהל הרשות



נספח 1 – הנגשת החוקים להטסת רב להב במרחב הציבורי כפי שמופיע בעמוד הראשי של אתר רת"א

חוקי הטסת רחפנים בישראל (בשפה העברית והערבית) - הקפז הדפסה הכללים ותיהנה מהטסה בטוחה




משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

כללים להטסת טיסנים מסוג רב-להב (רחפן)

טיסנים יקרים

רכשתם זה עתה טיסן מסוג רב-להב. נא הקדישו מספר דקות וקראו בעיון את הדברים הבאים כדי שתוכלו להטיסו בבטחה ובהנאה

הטסת רב-להב - כללי עשה ואל תעשה

אל תעשה	עשה
<ul style="list-style-type: none"> ✗ אל תטיס ליד שדות תעופה או בקרבת מטוסים באוויר ✗ אל תטיס בתוך שכונת מגורים, ליד מבני ציבור, או התקהלות בני אדם, התרחק לפחות 250 מטר ✗ אל תטיס מעל או בקרבת אנשים ✗ אל תטיס באזורים אסורים (מיקום אזורים אסורים ניתן למצוא באתר רת"א) ✗ אל תטיס בצורה פזיזה שמסכנת חיים או רכוש ✗ אסורה עבודה מסחרית ללא רישיון 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ קרא את חוברת ההפעלה של הרב-להב והקפד על כללי הבטיחות של היצרן ✓ הטס על פי מגבלות החוק ✓ הטס בקשר עין בלבד! ✓ גובה מירבי להטסה 50 מטר מעל פני השטח ✓ התרחק 2 ק"מ לפחות ממסלולי שדות תעופה ✓ הצטרף לבעל רישיון להפעלת טיסנים כדוגמת קלוב התעופה הישראלי או הארגון הישראלי לרב להב וקבל הדרכה בהטסת הטיסן

את התקנות הנוגעות בהטסת טיסנים ניתן למצוא בתקנות הטיס (הפעלת כלי טיס וכללי טיסה), התשמ"ב 1981 - באתר רשות התעופה האזרחית (רת"א) - בקישור הבא caa.gov.il






משרד התחבורה
והבטיחות בדרכים

قواعد استخدام الطائرات بدون طيار

الطيار العزيز

לقد اشترית لتוֹךַ طائرة بدون طيار. الرجاء تكريس بضع دقائق لقراءة التعليمات التالية حتى تتمكن من التمتع باستخدام الطائرة بأمان

استخدام الطائرات بدون طيار - المسموح والممنوع

ممنوع	مسموح
<ul style="list-style-type: none"> ✗ لا تستخدم الطائرة بالقرب من المطارات أو الطائرات القريبة في المنطقة ✗ لا تستخدم الطائرة في الأحياء السكنية أو بالقرب من المباني العامة أو التجمعات. أبتعد مسافة 250 متر على الأقل ✗ لا تدع الطائرة تطير فوق أو بالقرب من الناس ✗ لا تستخدم الطائرة في المناطق المحظورة (يمكن العثور على تفاصيل المناطق المحظورة في موقع سلطة الطيران المدني) ✗ لا تستخدم الطائرة بطريقة مهددة للأرواح أو الممتلكات ✗ يُحظر استخدام الطائرة لأغراض تجارية دون ترخيص 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ قراءة دليل استخدام الطائرة بدون طيار والالتزام بقواعد السلامة من الشركة المصنعة ✓ استخدم الطائرة مع مراعاة القيود القانونية ✓ أبقِ الطائرة ضمن مجال رؤياك أثناء تحليقها ✓ الارتفاع الأقصى المسموح به لتحليق الطائرة هو 50 متر فوق الأرض ✓ ابتعد مسافة 2 كلم على الأقل عن مسارات المطارات ✓ انضم إلى جهة المرخصة لتشغيل الطائرات مثل نادي الطيران الإسرائيلي واحصل على تدريب حول استخدام الطائرة

يمكن الاطلاع على الأنظمة المتعلقة باستخدام الطائرات بدون طيار في أنظمة الطيران (تشغيل الطائرات وأنظمة الطيران) لعام 1981 على الموقع الإلكتروني لسلطة الطيران المدني على الرابط التالي: caa.gov.il