



רשומות

# קובץ התקנות

18 באוקטובר 2018

8086

ט' בחשוון התשע"ט

עמוד

474	תקנות הטיס (שדות תעופה – מידע תעופתי), התשע"ט-2018
491	תקנות הטיס (הפעלת כלי טיס וכללי טיסה) (תיקון), התשע"ט-2018
492	תקנות הטיס (בטיחות בשדות תעופה של רשות שדות התעופה) (תיקון), התשע"ט-2018

## תקנות הטיס (שדות תעופה – מידע תעופתי), התשע"ט-2018

בתוקף סמכותי לפי סעיף 166 לחוק הטיס, התשע"א-2011' (להלן – החוק), באותם עניינים שלגביהם אני מוסמך להתקין תקנות לפי סעיפים 33, 46, 47 ו-168(א) לחוק ולפי הצעת רשות התעופה האזרחית לפי סעיף 168(ב) לחוק, אני מתקין תקנות אלה:

### 1. בתקנות אלה –

הגדרות

"אזור 2a" (Area 2a), "אזור 2b" (Area 2b), "אזור 3" (Area 3) ו"אזור 4" (Area 4) – כמשמעותם בפרק החמישי לנספח 15 לעניין "Terrain and obstacle data sets", בפרק החמישי למסמך 10066 לעניין "Terrain and obstacle data sets", ובתוספות 6 ו-8 למסמך האמור;

"אזור הנגיעה" (Touchdown zone) – החלק מהמסלול, מעבר למפתן המסלול, שבו מיועדים מטוסים נוחתים לגעת לראשונה במסלול;

"אזור הנחיתה" (Landing area) – החלק מתוך אזור התנועה המיועד להמראת כלי טיס או לנחיתתו;

"אזור התמרון" (Manoeuvring area) – החלק של שדה התעופה המיועד להמראה, נחיתה והסעה של כלי טיס, למעט רחבה;

"אזור התנועה" (Movement Area) – החלק של שדה התעופה המיועד להמראה, נחיתה, הסעה או גרירה של כלי טיס, המורכב מאזור התמרון ורחבה;

"אזור נקי ממכשולים" (Obstacle free zone) – המרחב האווירי מעל משטח גישה פנימי, משטח מעבר פנימי ומשטח הפסקת נחיתה, ואותו חלק מרצועת המסלול שנמצא תחתם, שאחד מהמפורטים להלן אינו יכול לחדור אותו כלפי מעלה:

(1) מכשול קבוע, זולת כזה שנדרש למטרות ניווט אווירי, שהוא עצם שביר;

(2) מכשול נייד, בעת שימוש במסלול לנחיתה;

"אליפסואיד הייחוס המתמטי" (Mathematical reference ellipsoid) – גוף תלת-ממדי בצורת ספרואיד אובאלי (הפחוס בקטבים), שמדמה בקירוב את צורתו של כדור הארץ;

"ביצועי אנוש" (Human performance) – יכולות ומגבלות אנושיות שלהן השפעה על בטיחות ויעילות בהפעלות תעופתיות של תעופה אזרחית;

"בסיס נתוני מיפוי שדה תעופה" (Aerodrome mapping database (AMDB)) – אוסף של נתוני מיפוי שדה תעופה, מאורגן ומסודר בבסיס נתונים מובנה, לפי תקנה 15;

"בעל רישיון" – בעל רישיון להפעלת שדה תעופה שניתן לפי סעיף 32 לחוק;

"גובה מעל פני הים" (Elevation) – גובהה של נקודה הנמדד לעומת גיאואיד;

"גובה החלטה" (Decision height) – כהגדרתו בתקנות ההפעלה;

"גובה שדה התעופה" (Aerodrome elevation) – הגובה מעל פני הים של הנקודה הגבוהה ביותר באזור הנחיתה;

"גיאואיד" (Geoid) – המשטח שווה הפוטנציאל על פני כדור הארץ המתלכד עם מפלס פני הים הממוצעים, הנמשך ברציפות לאורך היבשות;

<sup>1</sup> ס"ח התשע"א, עמ' 830.

"גישת מכשירים מסוג A" (Instrument approach operation type A) – גישת מכשירים שבה מינימת ההפעלה המתוכננת (designed) הנמוכה ביותר, שמתחתיה ניתן להמשיך בגישה היא של גובה מזערי להנמכה או גובה החלטה של 75 מטרים (250 רגל) או יותר;

"גישת מכשירים מסוג B" (Instrument approach operation type B) – גישת מכשירים שבה מינימת ההפעלה המתוכננת (designed) הנמוכה ביותר, שמתחתיה ניתן להמשיך בגישה היא של גובה החלטה הנמוך מ-75 מטרים (250 רגל);

"גליות גיאואיד" (Geoid undulation) – המרחק של הגיאואיד מעל או מתחת לאלפסואיד הייחוס המתמטי;

"דוח תנאי מסלול" (Runway condition report (RCR)) – דיווח מקיף בדבר תנאי משטח מסלול והשפעתם על ביצועי כלי טיס הנוחת עליו או הממריא ממנו, ערוך בצורה, בעניינים ובתנאים המפורטים בהוראות מסמך 9981 לעניין "Runway surface condition assessment and reporting";

"דיוק מידע" (Data accuracy) – מידת ההלימה בין ערך מוערך או מדוד של נתון לבין הערך האמיתי שלו;

"טמפרטורת הייחוס של שדה התעופה" – הממוצע החודשי של טמפרטורת השיא היומית של החודש שבו הטמפרטורה הממוצעת היא הגבוהה ביותר בשנה, בשדה התעופה, במשך חמש השנים האחרונות;

"מידע תעופתי" – מידע הנקבע, מפורט או מתואר לפי תקנות 3 עד 8, 10, 11(ב), (ג) ו-12 או הנגזר מתקנות 9 ו-14;

"מכשול" (Obstacle) – כל עצם ניח, בין אם באופן קבוע או באופן זמני, וכל עצם נייד, או כל חלק של עצם כאמור, שמתקיים בו אחד מאלה:

- (1) הוא ממוקם באזור המיועד לתנועה קרקעית של כלי טיס;
  - (2) הוא מתנשא מעל משטח (Surface) מוגדר המיועד להגן על כלי טיס בטיסה;
  - (3) הוא ניצב מחוץ למשטח (Surface) מוגדר המיועד להגן על כלי טיס בטיסה והמנהל העריך כי הוא מהווה סיכון לתעופה;
- "מנהל איכות" – מי שבעל רישיון מינה לשמש בתפקיד מנהל מערכת איכות למידע לפי תקנה 17;

"מנהל השדה" – מי שבעל הרישיון מינה לשמש בתפקיד מנהל שדה התעופה;

"מסלול" (Runway) – אזור מלבני מוגדר בשדה תעופה, המשמש להמראה ולנחיתה של כלי טיס;

"מסלול הסעה" (Taxiway) – דרך מוגדרת בשדה תעופה, המשמשת להסעה של כלי טיס והמאפשרת מעבר בין חלקים שונים של שדה התעופה;

"מסלול לא ממוכשר" (Non-instrument runway) – מסלול המיועד להפעלת כלי טיס העושים שימוש בנדהלי גישת ראייה או בנדהלי גישת מכשירים לנקודה שמעבר לה ניתן להמשיך את הגישה בתנאים מטאורולוגיים לטיסת ראייה;

"מסלול ממוכשר" (Instrument runway) – מסלול המיועד להפעלת כלי טיס העושים שימוש בנדהלי גישת מכשירים, שהוא אחד מאלה: מסלול ממוכשר לגישה לא מדויקת או מסלול ממוכשר לגישה מדויקת;

"מסלול ממוכשר לגישה לא מדויקת" (Non-precision approach runway) – מסלול שבו קיימים עזרי ראייה ועזרים אחרים, המשמש לביצוע תהליכי נחיתה (Landing operations) לאחר גישת מכשירים מסוג A, בראות אופקית שלא תפחת מ-1,000 מטרים;

"מסלול ממוכשר לגישה מדויקת" (Precision approach runway) – מסלול שבו קיימים עזרי ראייה ועזרים אחרים, המשמש לביצוע תהליכי נחיתה (Landing operations) לאחר גישת מכשירים מסוג B;

"מסמך 9981" – נהלים לשירותי טיס – שדות תעופה PANS-Aerodromes (Doc) (9981), שפרסם ארגון התעופה הבין-לאומי;

"מסמך 10066" – נהלים לשירותי טיס – ניהול מידע תעופתי PANS-AIM (Doc) (10066), שפרסם ארגון התעופה הבין-לאומי;

"מפתן מסלול" (Threshold) – תחילת הקטע במסלול המשמש לנחיתה;

"מפתן מסלול מוזז" (Displaced threshold) – מפתן מסלול שאינו ממוקם בקצה המסלול;

"מרחק האצה-עצירה זמין" (Accelerate-stop distance available (ASDA)) – מרחק ריצת ההמראה הזמין יחד עם אורך שטח העצירה, אם קיים;

"מרחק המראה זמין" (Take-off distance available (TODA)) – מרחק ריצת ההמראה הזמין יחד עם אורך השטח הנקי, אם קיים;

"מרחק נחיתה זמין" (Landing distance available (LDA)) – אורך המסלול שבעל הרישיון הגדירו זמין ומתאים לריצה הקרקעית של מטוס נוחת;

"מרחק ריצת המראה זמין" (Take-off run available (TORA)) – אורך המסלול שבעל הרישיון הגדירו זמין ומתאים לריצה הקרקעית של מטוס ממריא;

"מרחקים מוצהרים" (Declared distances) לגבי מסלול – כל אלה: מרחק האצה-עצירה זמין, מרחק המראה זמין, מרחק נחיתה זמין ומרחק ריצת המראה זמין באותו מסלול;

"משטח גישה פנימי" (Inner approach surface) – משטח שהגדיר בעל רישיון לפי הוראות נספח 14 לעניין "Obstacle restriction and removal" לגבי "Inner approach surface";

"משטח הפסקת נחיתה" (Balked landing surface) – משטח שהגדיר בעל רישיון לפי הוראות נספח 14 לעניין "Obstacle restriction and removal" לגבי "Balked landing surface";

"משטח מעבר פנימי" (Inner transitional surface) – משטח שהגדיר בעל רישיון לפי הוראות נספח 14 לעניין "Obstacle restriction and removal" לגבי "Inner transitional surface";

"מיתקן עזר לטיסה" – למעט מסלול נחיתה, מסלול המראה או מסלול הסעה;

"מתחם בדיקה" – מתחם בדיקת מד גובה לפני טיסה (Pre-flight altimeter check location), לפי תקנה 9;

"נספח 14" – אמות המידה (Standards) וההמלצות (Recommendations) הקבועות בכרך הראשון לנספח 14 לאמנה שעניינו: "Aerodromes design and operations", לרבות ההגדרות, התוספות (Appendix) והצרופות (Attachment) לנספח האמור;

"נספח 15" – אמות המידה (Standards) וההמלצות (Recommendations) הקבועות בנספח 15 לאמנה שעניינו: "Aeronautical information services", לרבות ההגדרות והתוספות (Appendix) לנספח האמור;

"נתוני מיפוי שדה תעופה" (Aerodrome mapping data (AMD)) – נתונים שנאספו לצורך צבירת מידע בדבר מיפוי שדה תעופה לשימוש תעופתי;

"נתיב הסעה סטנדרטי" (Standard taxi-route) – נתיב מוגדר שהגדיר בעל הרישיון לתנועה קרקעית של כלי טיס בשדה התעופה מנקודה אחת לנקודה אחרת על גבי מסלולי הסעה ומסלולים, דרך נקודות ציון מוגדרות;

"סוג", לעניין מידע – שגרתי, חיוני או קריטי, לפי העניין;

"סימון" (Marking) – סמל (Symbol) או קבוצת סמלים המוצגים על פני אזור התנועה כדי להעביר מידע בדבר אופן התנועה בשדה התעופה;

"ספר העזר המבצעי" (Aerodrome manual) – ספר עזר מבצעי לשדה התעופה שעל בעל רישיון לקיים לפי פרק ג' לתקנות הבטיחות;

"עמדת חנייה" (Aircraft stand) – אזור ברחבה המיועד לחניית כלי טיס;

"עצם שביר" (Frangible object) – עצם שמסתו נמוכה, המתוכנן להישבר, להתעוות (Distort) או להתכווץ (Yield) בעת פגיעה בו, כך שתתהווה סכנה מזערית לכלי טיס;

"עקרונות הגורם האנושי" (Human factors principles) – עקרונות הישימים לתכן, הדרכה, אחזקה והפעלה תעופתיים, המבקשים להביא לקיום ממשק בטוח בין האדם לבין שאר רכיבי המערכת, מתוך התחשבות הולמת בביצועי אנוש;

"ערכי חיכוך" – כאלה שנמדדו על מסלול יבש;

"צרופה א'" – צרופה א' (Attachment A) לנספח 14 שעניינה: "Guidance material supplementary to Annex 14, Volume I";

"ראות על מסלול" (Runway Visual Range (RVR)) – כהגדרתה בתקנות ההפעלה;

"רחבה" (Apron) – אזור מוגדר בשדה תעופה המיועד להעמסה ופריקה של נוסעים או של טובין, תדלוק, חנייה או תחזוקה של כלי טיס;

"רצועת מסלול" (Runway strip) – אזור מוגדר הכולל, בין השאר, את המסלול ואת שטח העצירה, אם קיים, שמטרתו –

(1) להקטין את הסיכון לנזק לכלי טיס החורג, בעת תנועתו, מהמסלול;

(2) להגן על כלי טיס הטס מעליו בעת הפעלתו בהמראה או בנחיתה;

"שטח בטיחות בקצה מסלול" (Runway end safety area (RESA)) – שטח צמוד לקצה רצועת המסלול משני קצותיה וסימטרי ביחס להמשכו של ציר המסלול, המיועד, בעיקר, להקטנת הנזק לכלי טיס המחטיא את תחילת המסלול (Undershooting) או החורג מקצה מסלול (Overrunning);

”שטח נקי” (Clearway) – אזור מלבני מוגדר על הקרקע או על המים, שנבחר או הוכן כדי שישמש בתור אזור מתאים מעליו יכול מטוס לבצע חלק מהטיפוס הראשוני, עד לגובה שהוגדר;

”שטח עצירה” (Stopway) – שטח מלבני מוגדר על הקרקע בסוף מרחק ריצת המראה זמין שהוכן כדי שישמש בתור שטח מתאים שבו ניתן לעצור כלי טיס במקרה של הפסקת המראה;

”שלמות מידע” (Data integrity (assurance level)) – מידת הוודאות שמידע או ערכיו לא אבדו או שונו מאז נוצר או שונה בידי מי שהוסמך לכך;

”תהליך הגיבוש” – תהליך יצירת המידע, ובכלל זה הצהרתו, חישובו או מדידתו, לפי העניין, איסופו, עריכתו, שמירתו והעברתו מהמקור שבו או לפיו נוצר עד למסירתו למשתמש המיועד הבא;

”תקנות הבטיחות” – תקנות הטיס (בטיחות בשדות תעופה של רשות שדות התעופה), התשנ”ב–1992<sup>2</sup>;

”תקנות ההפעלה” – תקנות הטיס (הפעלת כלי טיס וכללי טיסה), התשמ”ב–1981<sup>3</sup>.

### פרק א': הוראות כלליות

2. לא יעשה בעל רישיון שימוש לשם כל קביעה, מדידה, תיאור, חישוב, דיווח או מסירת מידע לפרסום בשירותי המידע התעופתי לפי תקנות אלה, אלא –

(1) במערכת הגיאודטית העולמית WGS-84 – כמערכת הייחוס הגאודטית האופקית; ציון קו האורך וקו הרוחב של נקודות הציון הגאוגרפיות יהיה במונחים של המערכת כאמור;

(2) בנתוני גובה מעל פני הים – כגובה הייחוס האנכי, אלא אם כן נקבע במפורש אחרת בתקנות אלה;

(3) בלוח השנה הגרגוריאני ובמערכת זמן עולמי מתואם (Coordinated Universal Time – UTC) – כמערכת הייחוס לעניין זמנים.

### פרק ב': מידע תעופתי

3. (א) בעל רישיון יגדיר קוד ייחוס לשדה התעופה לפי מאפייני המטוסים ששדה התעופה ומיתקניו מיועדים לשמש.

(ב) קוד הייחוס יכלול רכיב ספרה ורכיב אות, שיוגדרו לפי הוראות נספח 14 לעניין קוד-ייחוס (Reference code).

4. (א) בעל רישיון יגדיר, באישור המנהל, את נקודת הייחוס של שדה התעופה (Aerodrome reference point) (בתקנה זו – נקודת הייחוס), כך שהיא תמוקם בקרבת מרכזו הגאומטרי של שדה התעופה.

(ב) בעל רישיון יגדיר את נקודת הייחוס במושגים של מעלות, דקות ושניות.

(ג) לא ישנה בעל רישיון את נקודת הייחוס, אלא אם כן השתנה מרכזו הגאומטרי של שדה התעופה, ובאישור המנהל; אישור המנהל את שינוי נקודת הייחוס כאמור, ישנה בעל הרישיון את נקודת הייחוס של שדה התעופה בהתאם, והוראות תקנות משנה (א) ו-(ב) יחולו, בשינויים המתחייבים.

<sup>2</sup> ק"ת התשנ"ב, עמ' 1046; התשע"ח, עמ' 583.

<sup>3</sup> ק"ת התשמ"ב, עמ' 8; התשע"ח, עמ' 2178.

5. בעל רישיון ימדוד או יחשב, לפי העניין –

- (1) את גובה שדה התעופה, ואת גליות הגיאואיד במקום שבו הוא נמדד;
- (2) לגבי כל מסלול ממוכשר לגישה לא מדויקת –
  - (א) את הגובה מעל פני הים ואת גליות הגיאואיד של כל מפתן מסלול;
  - (ב) את הגובה מעל פני הים של כל קצה מסלול;
  - (ג) את הגובה מעל פני הים, לאורך המסלול, של נקודות ביניים גבוהות או נמוכות משמעותית לעומת גובה מפתן המסלול מעל פני הים;
- (3) לגבי כל מסלול ממוכשר לגישה מדויקת –
  - (א) את הגובה מעל פני הים ואת גליות הגיאואיד של כל מפתן מסלול;
  - (ב) את הגובה מעל פני הים של כל קצה מסלול;
  - (ג) את הגובה המרבי מעל פני הים של אזור הנגיעה.

6. בעל רישיון –

- (1) יחשב את טמפרטורת הייחוס של שדה התעופה במעלות צלזיוס;
- (2) יחשב מחדש, אחת לחמש שנים, את טמפרטורת הייחוס של שדה התעופה.

7. בעל רישיון ימדוד או יתאר, לפי העניין, את כל אחד מאלה:

- (1) לגבי מסלול –
  - (א) כיוונו האמיתי (True bearing);
  - (ב) כינויו (Designation number);
  - (ג) אורכו;
  - (ד) רוחבו;
  - (ה) נקודות הציון הגאוגרפיות של כל מפתן מסלול ושל כל מפתן מסלול מוזן, אם קיים, במעלות, דקות, שניות ומאות השנייה;
  - (ו) שיפועו;
  - (ז) סוג המשטח (Surface type);
  - (ח) סוג המסלול, לפי אחד מאלה:
    - (1) מסלול לא ממוכשר;
    - (2) מסלול ממוכשר לגישה לא מדויקת;
    - (3) מסלול ממוכשר לגישה מדויקת;
    - (ט) לגבי מסלול ממוכשר לגישה מדויקת – קיומו של אזור נקי ממכשולים;
  - (2) לגבי רצועת מסלול – אורכה ורוחבה, במידת דיוק מידע של מטר אחד, וכן סוג המשטח;
  - (3) לגבי שטח בטיחות בקצה מסלול – אורכו ורוחבו, במידת דיוק מידע של מטר אחד, וכן סוג המשטח;
  - (4) לגבי שטח עצירה, אם קיים – אורכו, רוחבו וסוג המשטח;
  - (5) לגבי מסלול הסעה –

(א) כינויו;

(ב) רוחבו;

(ג) סוג המשטח;

(ד) נקודות הציון הגאוגרפיות של נקודות על ציר מסלול ההסעה, במספר מתאים לתיאור ציר מסלול ההסעה, במעלות, דקות, שניות ומאות השנייה;

(6) לגבי רחבה –

(א) סוג המשטח;

(ב) ופרטים בנוגע לעמדות החנייה ובכלל זה דוגמת סוג כלי הטיס אותו נועדה עמדת החנייה לשמש וכינוי עמדת החנייה;

(ג) נקודות הציון הגאוגרפיות של כל עמדת חנייה, במעלות, דקות, שניות ומאות השנייה;

(7) המרחב האווירי שבו ניתנים שירותי פיקוח ובקרה על התעבורה האווירית המשויכים לשדה התעופה;

(8) לגבי שטח נקי, אם קיים – אורכו והמאפיינים הטופוגרפיים של הקרקע (Ground profile);

(9) עזרי ראייה לתהליכי גישה; סימוני מסלולים, מסלולי הסעה ורחבות, ותאורותיהם; עזרי הנחייה ובקרה ויזואליים אחרים על מסלולי הסעה ועל רחבות, ובכלל זה עמדות המתנה וקווי עצירה; מיקום וסוג מערכות הנחייה בראייה לעגינה;

(10) לגבי כל נקודת בדיקת VOR בשדה התעופה – מיקומה ותדר בדיקת ה-VOR;

(11) לגבי כל נתיב הסעה סטנדרטי – תיאורו באמצעות נקודות הציון שלו וכינויו;

(12) מרחק כל אנטנת קרן כיוון (Localizer) וכל אנטנת קרן זווית גישה (Glide path) של מערכת נחיתת מכשירים מקצה המסלול שאותו היא משרתת;

(13) בשדה תעופה המיועד לכלי טיס בטיסה בין-לאומית –

(א) פני השטח באזורים 2a ו-2b;

(ב) נקודות הציון הגאוגרפיות במעלות, דקות, שניות ועשיריות השנייה וכן הגובה המרבי מעל פני הים, הסוג, הסימון והתאורה, אם ישנם, של מכשולים הנמצאים –

(1) באזורים 2a, 2b ו-3;

(2) באזור 4 של כל מסלול ממוכשר לגישה מדויקת בקטגוריה II או III; שימדדו ויתוארו לפי הוראות הפרק החמישי לנספח 15 לעניין "Terrain and obstacle data sets" והפרק החמישי למסמך 10066 לעניין "Terrain and obstacle data sets", ותוספות 6 ו-8 למסמך האמור.

חוק המיסעות 8. (א) בעל רישיון יחשב את חוזק הנשיאה (Bearing strength) של כל מיסעה המיועדת לשמש כלי טיס גדול ויתארה לפי שיטת ACN-PCN, תוך פירוט כל אלה:

(1) מספר סיווג המיסעה (PCN), ואם מספר סיווג המיסעה משתנה לפי עונות השנה – את מספר סיווג המיסעה המתאים לכל עונה;

(2) סוג המיסעה (קשיח או גמיש);



(3) קטגוריית החוזק של המשתית (Subgrade strength category);

(4) קטגוריית לחץ אוויר מרבי מותר בצמיגים (Maximum allowable tire pressure category) או ערך לחץ אוויר מרבי מותר בצמיגים (Maximum allowable tire pressure value) של כלי טיס אותו נועדה המיסעה לשמש;

(5) תיאור שיטת ההערכה (Evaluation method) ששימשה להערכת מאפייני המיסעה.

(ב) בעל רישיון המחשב את חוזק הנשיאה של מיסעה לפי תקנת משנה (א) יורד כי מספר סיווג כלי הטיס (ACN) המתאים נקבע –

(1) לפי שיטת ACN-PCN;

(2) בשים לב ל סוג המיסעה, כאמור בתקנת משנה (א)2, שאת חוזק הנשיאה שלה הוא מבקש לקבוע.

(ג) בעל רישיון יחשב את חוזק הנשיאה של כל מיסעה המיועדת לשמש כלי טיס קטן בלבד ויתארו במונחים האלה:

(1) המסה המרבית המותרת של כלי טיס אותו נועדה המיסעה לשמש;

(2) לחץ האוויר המרבי המותר בצמיגים של כלי טיס אותו נועדה המיסעה לשמש.

(ד) לא יתיר בעל רישיון הפעלת כלי טיס במיסעה, אלא אם כן מספר סיווג כלי הטיס לפי שיטת ACN-PCN, בשים לב לסוג המיסעה, שווה למספר סיווג המיסעה או קטן ממנו, הכול בכפוף למגבלות שקבע בעל הרישיון לעניין לחץ האוויר המרבי המותר בצמיגים של כלי הטיס העושה שימוש במיסעה ולעניין מסתו המרבית של כלי הטיס כאמור; על אף האמור ברישה, בעל רישיון רשאי להתיר הפעלת כלי טיס שאינו ממלא אחר התנאים כאמור לגבי מיסעה, אם בספר העזר המבצעי שלו יש נוהל המיועד לאסדר הפעלת כלי טיס במיסעה בנסיבות כאמור, ובעל הרישיון פועל לפי הנוהל האמור.

(ה) בתקנה זו –

”כלי טיס גדול” – כלי טיס שמסתו המרבית (Apron (ramp) mass) עולה על 5,700 ק”ג;

”כלי טיס קטן” – כלי טיס שאינו גדול;

”שיטת ACN-PCN” – שיטת מספר סיווג כלי טיס-מספר סיווג מיסעה (Aircraft classification number-pavement classification number method) (ACN-PCN) (method) הכוללת את הרכיבים המפורטים בתקנת משנה (א), לפי הוראות נספח 14 לעניין חוזק מסלול (Strength of pavements).

מתחם בדיקת מד  
גובה לפני טיסה

9. (א) בעל רישיון יקבע לפחות מתחם בדיקה אחד, בכל רחבה.

(ב) בעל רישיון יורד כי כל נקודה במתחם בדיקה, היא בגובה שלא עולה על 10 רגלים מעל או מתחת לגובה הממוצע של המתחם.

(ג) בעל רישיון יחשב את גובהו של מתחם הבדיקה לפי גובהו הממוצע מעל פני הים, תוך עיגולו לרגל הקרוב.

10. (א) בעל רישיון יחשב, לכל מסלול, את המרחקים המוצהרים (Declared distances) מרחקים מוצהרים האלה, תוך עיגולם למטר הקרוב:

(1) מרחק ריצת המראה זמין (TORA);

(2) מרחק המראה זמין (TODA);

(3) מרחק האצה-עצירה זמין (ASDA);

(4) מרחק נחיתה זמין (LDA).

(ב) בעל רישיון יחשב את המרחקים המוצהרים, כאמור בתקנת משנה (א), לפי צרופה א' לעניין חישוב מרחקים מוצהרים (Calculation of declared distances).

11. (א) בעל רישיון ינטר באופן מתמשך את מצבו של אזור התנועה וכן את שמישות של המיתקנים הנלווים לשימוש באזור התנועה, במטרה לוודא כי ניתן לעשות שימוש בטוח באזור התנועה, ויבצע בדיקה שלהם –

(1) לגבי אזור התנועה –

(א) פעם ביום לפחות לשדה תעופה שרכיב הספרה בקוד הייחוס שלו הוא 1 או 2;

(ב) פעמיים ביום לפחות לשדה תעופה שרכיב הספרה בקוד ייחוס שלו הוא 3 או 4;

(2) לגבי מסלול – נוסף על האמור בפסקה (1), לאחר כל שינוי משמעותי בתנאי משטח המסלול;  
בפסקה זו –

“שינוי משמעותי בתנאי משטח המסלול” (Significant change) – כמשמעותו במסמך 9981 לעניין “Runway surface condition assessment and reporting”;

(3) לגבי המיתקנים הנלווים לשימוש באזור התנועה – בתדירות שאישר לו המנהל;

(4) באמצעות כוח אדם מאומן לביצוע ניטור כאמור; אימון כאמור –

(א) יכול אימון ראשוני ואימון עיתי חוזר, לפי תכנית אימונים שאישר לו המנהל;

(ב) יהיה לפי הוראות צרופה א' לעניין “Runway condition report for reporting runway surface condition”.

(ב) בעל רישיון יעריך את התנאים באזור התנועה ואת מצבו, תוך שימוש במושגים האלה, כמשמעותם בנספח 14, לפי העניין:

(1) Dry (יבש);

(2) Wet ice (קרח רטוב);

(3) Water on top of compacted snow (מים על שלג דחוס);

(4) Dry snow (שלג יבש);

(5) Dry snow on top of ice (שלג יבש על קרח);

(6) Wet snow on top of ice (שלג רטוב על קרח);

(7) Ice (קרח);

- (8) Slush (שלוגית);
- (9) Standing water (מים עומדים);
- (10) Compacted snow (שלג דחוס);
- (11) Wet snow (שלג רטוב);
- (12) Dry snow on top of compacted snow (שלג יבש על שלג דחוס);
- (13) Wet snow on top of compacted snow (שלג רטוב על שלג דחוס);
- (14) Wet (רטוב);
- (15) Frost (כפור);
- (16) Chemically treated (מטופל כימית);
- (17) Loose sand (זרי מלח);
- (18) Slippery wet (חלקלק-רטוב).
- (ג) מצא בעל רישיון כי קיים זיהום (Contamination) על מסלול, מבין אלה המפורטים בפסקאות משנה 9, (14) או (18) לתקנת משנה ב, לפי העניין – יבצע הערכה של כיסוי הזיהום ועומקן לגבי כל שליש מסלול.
- (ד) בעל רישיון –
- (1) יספק ליחידת נת"א הנותנת שירותי פיקוח ובקרה על התעבורה האווירית הנוגעת בדבר, מידע שיש לו השפעה מבצעית מידית על הפעלת שדה התעופה ועל הפעלת כלי טיס בשדה התעופה לגבי –
- (א) התנאים באזור התנועה, ערוך בצורה של דוח תנאי מסלול;
- (ב) שמישותם של המיתקנים הנלווים לשימוש באזור התנועה; וזאת כדי לאפשר אספקת המידע הנדרש לכלי טיס המגיעים לשדה התעופה או היוצאים ממנו;
- (2) יעדין את המידע שסיפק כאמור בכל שינוי שחל בו, ויודיע למי שלו סופק המידע כאמור, בלא דיחוי, על כל שינוי כאמור ועל פרטיו.
- (ה) בעל רישיון יתייחס, במילוי חובותיו לפי תקנות משנה א ו-ד, בין השאר, לקיום כל אחד מאלה, לפי העניין:
- (1) פעולות בינוי או תחזוקה;
- (2) משטחים מחוספסים או משובשים באזור התנועה;
- (3) מים, שלג, שלוגית, קרח או כפור באזור התנועה;
- (4) ערימות או הצטברות של שלג, הצמודות לאזור התנועה;
- (5) נוזל הסרת קרח או מניעת קרח או כל מזהם (Contaminant) אחר באזור התנועה;
- (6) סיכונים זמניים אחרים, דוגמת כלי טיס חונים;
- (7) כשל או פעולה לא סדירה של מיתקן עזר לטיסה בשדה התעופה, כולם או מקצתם;
- (8) כשל של מערכת החשמל הראשית או המשנית של שדה התעופה.

(ו) מצא בעל רישיון כי ערכי החיכוך של מסלול או חלק של מסלול, שנמדדו כחלק משגרת ההפעלה של שדה התעופה, נמוכים מהרמה המזערית שהגדיר לו המנהל – ידווח על כך כאמור בתקנת משנה (ד).

(ז) מצא בעל רישיון כי קיים זיהום על מסלול, מבין אלה המפורטים בפסקאות משנה (2) עד (8), (10) עד (13) או (15) עד (17) לתקנת משנה (ב) – יפסיק את השימוש במסלול.

(ח) הפסיק בעל רישיון את השימוש במסלול כאמור בתקנת משנה (ז), ידווח, באופן מיידי, על הפסקת השימוש במסלול ועל הסיבה להפסקת השימוש ליחידת נת"א הנותנת שירותי פיקוח ובקרה על התעבורה האווירית הנוגעת בדבר וימסור את הדבר לפרסום בשירותי המידע התעופתי, תקנת משנה (ד) תחול בשינויים המתחייבים.

פינוי כלי טיס 12. בעל רישיון –

(1) יפרט בספר העזר המבצעי מידע בדבר –

(א) מספרי הטלפון, הפקסימילה וכתובת הדואר האלקטרוני של האחראי מטעמו על תיאום הפעולות הנדרשות לפינוי כלי טיס שיש לפנותו מאזור התנועה;

(ב) יכולת פינוי כלי טיס כאמור, המבוטאת בכלי הטיס הגדול ביותר שביכולתו לפנות;

(2) יעמיד מידע כאמור בפסקת משנה (1) לרשות מפעיל אווירי לפי דרישתו.

הצלה וכיבוי אש 13. בעל רישיון –

(1) יפרט בספר העזר המבצעי, תחת התיאור הנדרש לפי תקנה 10(16) לתקנות הבטיחות, גם מידע לעניין יכולות ההצלה וכיבוי האש בשדה התעופה, לפי דירוג שדה התעופה לעניין הצלה וכיבוי אש, לפי תקנה 18 לתקנות הבטיחות;

(2) יספק ליחידת נת"א הנותנת שירותי פיקוח ובקרה על התעבורה האווירית הנוגעת בדבר, ללא דיחוי, מידע עדכני לגבי כל שינוי ביכולות ההצלה וכיבוי האש בשדה התעופה, וזאת כדי לאפשר אספקת המידע הנדרש לכלי טיס המגיעים לשדה התעופה או היוצאים ממנו; מידע עדכני כאמור יסופק בדרך של ציון דירוג שדה התעופה כפי שנקבע לפי תקנה 18 לתקנות הבטיחות.

מערכת חזותית לציון זווית הגישה 14. בעל רישיון יקיים, לגבי כל מערכת חזותית לציון זווית הגישה (Visual approach slope indicator systems) (בתקנה זו – המערכת), רישום מפורט הכולל את:

(1) כינוי המסלול אליו המערכת משויכת;

(2) סוג המערכת, וצד המסלול לאורכו תאורתה ממוקמת, אם יש, לפי סוג המערכת;

(3) זווית המערכת לעומת ציר המסלול, אם אינה מקבילה לו, וכיוון הסטייה מציר המסלול;

(4) זווית הגישה הנקובה לאותו מסלול;

(5) הגובה המזערי, או הגבהים המזעריים, מעל מפתן המסלול, שבו מתקבל חיווי בדבר הימצאות בזווית הגישה המתאימה (Minimum eye height(s) over the threshold of the on-slope signal(s)) – לפי לסוג המערכת, לפי הוראות נספח 14 לעניין "Visual approach slope indicator systems".

## פרק ג': הוראות ביצוע

15. (א) בעל רישיון יגבש ויעדכן באופן מתמשך מידע תעופתי וכן מידע אחר בעניינים גיבוש מידע המפורטים בתקנה 18(א), בצורת בסיס נתוני מיפוי שדה תעופה (AMDB), לפי הפרק החמישי לנספח 15 לעניין "Aerodrome mapping data sets", ולפי הפרק החמישי למסמך 10066 לעניין "Aerodrome mapping data sets".

(ב) בעל רישיון יגבש מידע כאמור בתקנת משנה (א) –

(1) במידת דיוק המידע הקבועה בתוספת מספר 1 למסמך 10066, לפי סוג המידע;

(2) לפי דרישת שלמות המידע הקבועה בתוספת מספר 1 למסמך 10066, לפי סוג המידע, תוך שהוא מבטיח כי שלמות המידע תישמר לכל אורך תהליך הגיבוש, ובכלל זה יקבע ויקיים תהליך להבטחת שלמות המידע, לפי השלמות הנדרשת לגבי מידע מסוג זה, לפי התוספת האמורה, אשר –

(א) לגבי מידע שגרתי (Routine data) – ימנע השחתה (corruption) של המידע לכל אורך תהליך הגיבוש;

(ב) לגבי מידע חיוני (Essential data) – יבטיח שהשחתה של המידע לא מתרחשת בשום שלב של תהליך הגיבוש. לשם כך רשאי בעל רישיון לקבוע תהליכים נוספים לשם התמודדות עם סיכונים אפשריים בתהליך הגיבוש, כדי להבטיח ביתר שאת את שלמות המידע מהסוג הזה;

(ג) לגבי מידע קריטי (Critical data) – יבטיח שהשחתה של המידע לא מתרחשת בשום שלב של תהליך הגיבוש; לשם כך יקבע בעל הרישיון תהליכים נוספים להבטחת שלמות המידע לשם תיקון מלא של השפעות של אי-התאמות שזוהו במהלך ניתוח יסודי של תהליך הגיבוש;

(3) באופן הקבוע בתוספת מספר 1 למסמך 10066, לפי סוג המידע, בשים לב לשאלה אם הדרישה היא לנקודה מדודה (Surveyed point), לנקודה מחושבת (Calculated point) או לנקודה מוצהרת (Declared point);

(4) תוך יישום מערכת איכות למידע, לפי תקנה 16.

(ג) בעל רישיון יגן על שלמות מידע שגיבש לפי פרק זה, באמצעות יישום שיטות ספרתיות לזיהוי טעויות מידע (Digital data error detection techniques), לגבי מידע המאוחסן או נמצא בתהליכי העברה, בכל משך האחסון או תהליך ההעברה, וכן לגבי מאגרי מידע ספרתיים שהוא מקיים.

(ד) בעל רישיון יעדכן באופן מתמשך מידע שגיבש לפי פרק זה, בכל שינוי שחל בו, והוראות פרק זה יחולו על עדכון כאמור, בשינויים המתחייבים.

(ה) בתקנה זו –

"מידע חיוני" (Essential data) – מידע, שלפי מסמך 10066 קיימת הסתברות נמוכה ששימוש בו כשהוא מושחת יסכן באופן חמור את המשך הטיסה והנחיתה הבטוחות של כלי טיס, עם אפשרות להתרחשות אסון (catastrophe);

"מידע קריטי" (Critical data) – מידע שלפי מסמך 10066, קיימת הסתברות גבוהה ששימוש בו כשהוא מושחת יסכן באופן חמור את המשך הטיסה והנחיתה הבטוחות של כלי טיס, עם אפשרות להתרחשות אסון;

"מידע שגרתי" (Routine data) – מידע שלפני מסמך 10066 קיימת הסתברות נמוכה מאוד ששימוש בו כשהוא מושחת יסכן באופן חמור את המשך הטיסה והנחיתה הבטוחות של כלי טיס, עם אפשרות להתרחשות אסון.

16. (א) בעל רישיון יקיים מערכת איכות למידע לפי תקנה זו, שאישר לו המנהל.  
(ב) מערכת איכות למידע תהיה עצמאית, ותבטיח, באופן מתמשך ויסודי, את איכות המידע המגובש והמעודכן כאמור בתקנה 15, ואת הרמה המקצועית של העוסקים בניהול האיכות, לפי תקנת משנה (ג).  
(ג) מערכת איכות למידע תכלול –

- (1) את מדיניות האיכות במסגרת תהליך הגיבוש, ובכלל זה –
  - (א) הצהרה כי בטיחות הטיסה היא השיקול המכריע בתהליך הגיבוש ובפרסום מידע;
  - (ב) יישום של ביצועי אנוש ושל עקרונות הגורם האנושי כחלק מתהליך הגיבוש, בין השאר בכל הנוגע לשגיאות העתקה והמרה בין יחידות מידה;
  - (ג) עידוד כל אדם המעורב בתהליך הגיבוש, לדווח על ליקויים ואי-התאמות בתהליך הגיבוש;
  - (ד) הצהרה בדבר חובת כל אדם המעורב בתהליך הגיבוש, לציית לתקנות אלה לגבי תהליך הגיבוש;
  - (ה) הצהרה בדבר חובת כל אדם המעורב בתהליך הגיבוש, לשתף פעולה עם הסוקרים בביצוע תפקידם;
- (2) נהלים להבטחת עצמאותה של מערכת האיכות למידע ועצמאותם של הפועלים במסגרתה, ובכלל זה הוראות בעניינים אלה:
  - (א) חובת דיווח על ליקויים שנמצאו בביצוע סיקור במישורין למנהל השדה;
  - (ב) מניעת מצב שבו המשמשים בתפקיד מנהל איכות או סוקרים משמשים אצל בעל הרישיון גם בפעולות שעל סיקורן הם אמונים;
- (3) נהלים לשמירת איכות המידע במסגרת תהליך הגיבוש, מרגע גיבושו, דרך שמירתו עד למסירתו למשתמש המיועד הבא, ובכלל זה הוראות בעניינים אלה:
  - (א) גיבוש כל פריט מידע ועדכון, לפי דרישות הישימות לאותו פריט מידע, לעניין דיוק מידע ושלמות;
  - (ב) התחקות אחר המקור לפריט המידע (Traceability), לכל אורך תהליך הגיבוש, באופן שמאפשר, לגבי כל ליקוי או אי-התאמה שהתגלו בתהליך הגיבוש, את איתור גורם השורש לליקוי או לאי-התאמה ואת תיקונם;
  - (ג) הבאת דבר קיומם של כל ליקוי או אי-התאמה שהתגלו, גורם השורש להם ותיקונם, לידיעת המעורבים בתהליך הגיבוש;
  - (ד) העברת המידע, לרבות שיטת העברת המידע, והגנה על המידע בעת ההעברה;
- (4) נהלים לעניין בעלי התפקיד המשמשים במערכת האיכות למידע, ובכלל זה –

(א) נהלים לעניין מינוי מנהל האיכות והסוקרים שימשו במערכת האיכות למידע, ובכלל זה לעניין הכשירויות, הידע והמיומנויות הנדרשים מכל אחד מהם לשם מילוי תפקידיהם, והאופן שבו בעל הרישיון מוודא כי למנהל האיכות ולסוקרים הכשירויות, הידע והמיומנויות כאמור;

(ב) נהלים לעניין ההכשרה הנדרשת ממנהל האיכות והסוקרים, במטרה להבטיח את יכולתם למלא את תפקידם במסגרת מערכת האיכות למידע;

(ג) נהלים לעניין ביצוע הערכה ראשונית של התקיימות הכשירויות, הידע והמיומנויות הנדרשים במנהל האיכות ובסוקרים, וכן הערכה ראשונית ותקופתית לעניין יכולתם לבצע את תפקידיהם ברמה מקצועית מספקת, בין השאר, לאחר שהשלימו הכשרה נדרשת כאמור בפסקת משנה (ב). וכן לעניין השימוש בממצאי הערכה כאמור לצורך איתור ותיקון פערים לעומת הנדרש לפי מערכת האיכות למידע;

(ד) נהלים שיבטיחו תיעוד של התקיימות הכשירויות, הידע והמיומנויות הנדרשים במנהל האיכות ובסוקרים, ותיעוד של הכשרה שקיבלו והערכת יכולתם לבצע את תפקידיהם;

(5) נהלים לעניין אופן ביצוע סיקורים, ובכלל זה –

(א) קביעת הוראות לגבי אופן ביצוע הסיקור, כך שהסיקור יבטיח כי –

(1) כלל הפעולות הכרוכות בתהליך הגיבוש מבוצעות לפי התקנות והוראות ספר העזר המבצעי לעניין תהליך הגיבוש; הוראות כאמור יביאו בחשבון את השוני הקיים בתהליך הגיבוש בין פריטי מידע שונים לפי התקנות;

(2) מערכת האיכות למידע מגשימה את התכלית שלשמה נועדה;

(ב) קביעת תכנית סיקורים עתית, ובכלל זה –

(1) החובה לערוך סיקור של תהליך הגיבוש, פעם אחת בשנה לפחות;

(2) המועדים לביצוע סיקורים, לעריכת דין וחשבון מפורט, למתן משוב בדבר ממצאי הסיקור, להגשת תכנית לנקיטת פעולות מתקנות ולקביעת סיקור חוזר, אם נדרש;

(ג) איתור ליקויים ואי־התאמות ותיעודם;

(ד) עריכת דין וחשבון מפורט בסיום כל סיקור בדבר פרטי הסיקור, העניינים שנסקרו והממצאים שהתגלו במהלכו ומסירתו למנהל השדה ולגורמים הנוגעים בדבר בשדה התעופה בדבר ממצאי הסיקור;

(ה) לימוד ליקויים ואי־התאמות שנמצאו בסיקורים ונקיטת פעולות מתקנות לתיקון הליקויים ואי־התאמות, אם נדרש ובזמן הנדרש, לרבות לעניין אחריות מנהל השדה לניהול תהליך תיקון הליקויים ואי־התאמות;

(ו) ביצוע סיקור חוזר לאחר מציאת ליקוי או אי־התאמה, לבחינת תהליך תיקונם;

(ז) שמירת רשומות מערכת האיכות למידע, ותוצריה, ובכלל זה כל דין וחשבון שנערך בסיום סיקור ותיעוד כל משוב שנערך וכל פעולה מתקנת שננקטה.

(ד) המנהל רשאי לאשר לבעל רישיון המקיים מערכת איכות למידע בתקן איכות בין-לאומי ISO 9001, כי מערכת האיכות למידע שלו עומדת בדרישות תקנות משנה (ב) ו-(ג).

17. מינוי מנהל איכות (א) בעל רישיון ימנה מנהל איכות, הכפוף ישירות לבעל הרישיון, שיהיה אחראי לניהול מערכת האיכות למידע לפי תקנה 16 ולמתן דוחות לבעל הרישיון בדבר פעילות מערכת האיכות למידע, בדגש על הצורך לנקוט בפעולות מתקנות, אם יש צורך.

(ב) בעל רישיון המבקש למנות מנהל איכות יודיע למנהל על כוונתו לעשות כן עשרה ימים לפחות לפני המינוי, ויצרף להודעתו את שמו ואת מספר הזהות של מי שהוא מבקש למנות לתפקיד וכן את קביעתו בדבר התאמתו לתפקיד לפי תקנת משנה (ד)(2).

(ג) ראה המנהל כי אדם שמבקשים למנותו לתפקיד מנהל איכות או שמונה לתפקיד כאמור, אינו מתאים לתפקידו, רשאי הוא, לאחר שנתן לבעל הרישיון ולאיתו אדם, הזדמנות להביא לפניו את טענותיהם לעניין התאמת אותו אדם לתפקידו –

(1) להורות, בהחלטה מנומקת, כי אותו אדם אינו מתאים לתפקידו ולהורות לבעל הרישיון שלא למנותו או להפסיק את מינויו, ולמנות אדם מתאים במקומו, לפי העניין; החלטה כאמור תימסר לבעל הרישיון בהקדם האפשרי לאחר קבלתה; בעל הרישיון ימנה אדם מתאים לתפקיד בתוך 45 ימים מיום שנמסרה לו הוראת המנהל כאמור, או בתוך תקופה ארוכה יותר שעליה הורה המנהל, בהחלטה מנומקת, והוראות תקנה זו יחולו לגביו, בשינויים המתחייבים;

(2) לתת לבעל הרישיון הוראות לעניין פעילות שדה התעופה בתקופה שעד למינוי אדם מתאים לתפקיד כאמור.

(ד) לא יעסיק בעל רישיון אדם בתפקיד מנהל איכות, אלא אם כן התקיימו כל אלה: (1) אותו אדם –

(א) הוא בעל ניסיון של שלוש שנים לפחות בתחום האיכות, מתוכן שנה אחת לפחות בתפקיד ניהולי;

(ב) מכיר ויודע את הוראות ספר העזר המבצעי, את הוראות מערכת האיכות למידע שלפי תקנה 16 וכן את תקנות הטיס והוראות המינהל הנוגעות לעניין הפעלת שדה תעופה;

(2) בעל הרישיון החליט, לאחר ששקל את כישוריו, את ניסיונו של אותו אדם בתחום האיכות, ובכלל זה ניסיונו בניהול בתחום זה, ואת הרקע והידע המקצועיים שלו, כי מתקיימות בו הוראות פסקה (1) וכי הוא מתאים לתפקיד מנהל האיכות, בשים לב למאפייני שדה התעופה ולפעילותו;

(3) המנהל לא החליט כי אותו אדם אינו מתאים לתפקיד מנהל איכות, כאמור בתקנת משנה (ג).



(ה) נפסק מינויו של מנהל איכות בנסיבות שבהן לא ניתן למנות בעל תפקיד חדש במקומו לפני הפסקת המינוי, יודיע על כך בעל הרישיון למנהל בתוך 48 שעות מהפסקת המינוי, ותחול תקנת משנה (ג)(2).

18. (א) בעל רישיון ימסור למנהל וליחידת נת"א המורשית לפי סעיף 84(ב) לחוק לפרסם, להפיץ ולהעביר מידע תעופתי, מידע בעניינים המפורטים להלן, בסמוך ככל האפשר לגיבושו או עדכונו, אלא אם כן אישר לו המנהל אחרת:

- (1) מצב הרישוי של שדה התעופה;
- (2) פרטים לעניין פינוי כלי טיס לפי תקנה 12;
- (3) מידע בדבר מצבו המבצעי של אזור התנועה כאמור בתקנה 11, ערוך בצורה של דוח תנאי מסלול;
- (4) העניינים המפורטים בתת-חלק "AD2. Aerodromes" לחלק השלישי (Part 3) לתוספת מספר 2 (Appendix 2) למסמך 10066, בנושאים האלה:
  - (א) מציין המיקום של שדה התעופה ושם שדה התעופה (Aerodrome location indicator and name);
  - (ב) המידע הגאוגרפי של שדה התעופה והמידע המינהלי של שדה התעופה (Aerodrome geographical and administrative data);
  - (ג) שעות הפעילות של שדה התעופה ושל שירותים שונים הניתנים בו (Operational hours);
  - (ד) שירותי קרקע ומיתקנים בשימושם (Handling services and facilities);
  - (ה) מיתקנים לשימוש הנוסעים (Passenger facilities);
  - (ו) שירותי הצלה וכיבוי אש (Rescue and firefighting services);
  - (ז) זמינות עונתית (Seasonal availability – clearing);
  - (ח) רחבות, מסלולי הסעה ונקודות או עמדות בדיקה (Aprons, taxiways and check locations/positions data);
  - (ט) מערכת הנחיה ובקרת תנועה קרקעית (Surface movement guidance and control system and markings);
  - (י) מכשולים בשטח שדה התעופה (Aerodrome obstacles);
  - (יא) מידע מטאורולוגי מסופק (Meteorological information provided);
  - (יב) מאפייני הפיזיים של כל מסלול (Runway physical characteristics);
  - (יג) מרחקים מוצהרים (Declared distances);
  - (יד) תאורות גישה ותאורות מסלול (Approach and runway lighting);
  - (טו) תאורות אחרות ומערכת החשמל המשנית (Other lighting, secondary power supply);
  - (טז) משטח לנחיתת מסוקים בשטח שדה התעופה (Helicopter landing area);
  - (יז) אזור או אזורי הפיקוח של שדה התעופה (Air traffic services airspace);
  - (יח) שירותי ניהול התעבורה האווירית בשדה התעופה (Air traffic services communication facilities);

(יט) מיתקני עזר לטיסה (Radio navigation and landing aids);  
 (כ) תקנות, כללים והוראות החלים לגבי השימוש בשדה התעופה  
 (Local aerodrome regulations);  
 (כא) נוהלי שדה התעופה לעניין הפחתת רעש (Noise abatement  
 procedures);  
 (כב) נוהלי שדה התעופה לעניין תעבורה אווירית (Flight procedures);  
 (כג) מידע נוסף שיש לו השפעה על הפעלתו של שדה התעופה  
 (Additional information);  
 (כד) מידע הנדרש לשם הכנת תרשימים הנוגעים לשדה התעופה  
 (Charts related to an aerodrome).

(ב) בעל רישיון לא ימסור מידע כאמור בתקנת משנה (א), אלא אם כן גיבש אותו לפי  
 הוראות תקנה 15.

(ג) לא יבצע בעל רישיון שינוי בעניינים המפורטים בתקנת משנה (א), המשפיע על  
 ההפעלה של שדה התעופה, אלא לאחר שווידא עם מי שמופקד על פרסום המידע  
 האמור, כי המידע הנובע מהשינוי האמור יכול להתפרסם בשירותי המידע התעופתי  
 טרם תחילת ביצוע השינוי, הכול בשים לב לסוג המידע ולמשך הזמן שיידרש למי  
 שמופקד על פרסום המידע, להכנה, לייצור ולהפצה של פרסום המידע האמור.

19. (א) שונתה הוראה בנספחי האמנה או במסמכים לפי האמנה, שתקנות אלה מפנות  
 אליהן –

שינויים בהוראות  
 ומסמכים לפי  
 האמנה

(1) המנהל יפרסם, ברשומות ובאתר האינטרנט, הודעה לציבור על שינוי אותה  
 הוראה, בציון מספר ההוראה ששונתה, מספר התקנה בתקנות אלה המפנה  
 אליה ומועד תחילתו של השינוי בישראל;

(2) מועד התחילה של שינוי כאמור לא יהיה אלא לאחר שחלפו ארבעה  
 עשר ימים לפחות מיום הפרסום האמור בפסקה (1), אלא אם כן הורה המנהל,  
 בהחלטה מנומקת, על תקופה קצרה יותר, ובלבד שזו לא תפחת משלושה ימים  
 מיום הפרסום כאמור; הורה המנהל על תקופה קצרה כאמור, תפורסם הוראתו  
 בפרסום כאמור בפסקה (1).

(ב) נוסחן המעודכן של הוראות נספחי האמנה והמסמכים שלפי האמנה שתקנות  
 אלה מפנות אליהם, מופקד לעיון הציבור במשרדי הרשות.

20. (א) תחילתן של תקנות אלה, למעט האמור בתקנות משנה (ב) ו-(ג), 60 ימים מיום  
 הפרסום.

תחילה

(ב) תחילתה של תקנה 17 – 6 חודשים מיום הפרסום.

(ג) תחילתן של תקנות 7(13), 9, 11, 15, 16 ו-18(ב) – 18 חודשים מיום הפרסום.

כ"ד באלול התשע"ח (4 בספטמבר 2018)  
 (חמ 5396-3)

ישראל כ"ץ  
 שר התחבורה והבטיחות בדרכים

## תקנות הטיס (הפעלת כלי טיס וכלכלי טיסה) (תיקון), התשע"ט-2018

בתוקף סמכותי לפי סעיף 166 לחוק הטיס, התשע"א-2011<sup>1</sup> (להלן – החוק), בעניינים שלגביהם אני מוסמך להתקין תקנות לפי סעיפים 19(א), 68 ו-168 לחוק, לפי הצעת רשות התעופה האזרחית לפי סעיף 168(ב) לחוק, ובהתאם לסעיף 197 לחוק, אני מתקין תקנות אלה:

1. בתקנות הטיס (הפעלת כלי טיס וכלכלי טיסה), התשמ"ב-1981<sup>2</sup> (להלן – התקנות הועיקריות) תוספת תקנה 46 יבוא:

46א. לא יפעיל אדם מטוס שמסתו המרבית המורשית להמראה עולה על 27,000 ק"ג, בתובלה אווירית מסחרית, בטיסה מעל מים במרחק העולה על 120 דקות טיסה במהירות שיוט רגילה או 740 ק"מ (400 מיל ימי), לפי הקצר מביניהם, מיבשה המתאימה לנחיתת חירום, אלא אם כן המטוס מצויד במיתקן איתור תת-מימי, שמתקיימים לגביו כל אלה:

- (1) הוא מופעל אוטומטית בהיותו מתחת למים;
- (2) מרגע הפעלתו לפי פסקה (1) –
  - (א) הוא משדר בתדר 8.8kHz;
  - (ב) משך פעולתו הוא 30 ימים ברציפות לפחות;
  - (3) הוא מחובר בצורה מאובטחת לגוף המטוס, ואינו מותקן בכנפיים או בזנב המטוס;
  - (4) הוא עונה על דרישות אחד מאלה:
    - (א) נוהל תקן טכני TSO-C200 או גרסה עדכנית שלו;
    - (ב) נוהל תקן טכני ETSO-C200 או גרסה עדכנית שלו; לעניין זה, "נוהל תקן טכני אירופי" – מפרט כשירות אווירית מפורט, המהווה תקן ביצועים לפריט מסוים, שהוציאה הסוכנות האירופית לבטיחות אווירית לפי תקנת הנציבות האירופית 748/2012 מיום ט"ו באב התשע"ב (3 באוגוסט 2012), הקובעת כללים מיישמים בדבר הכשירות האווירית והרישוי הסביבתי של כלי טיס ומוצרים, חלקים ויישומים קשורים, וכן ארגוני תכן וייצור;
    - (ג) תקן שווה ערך למפורט בפסקאות משנה (א) או (ב), כפי שאישר המנהל למפעיל האווירי של המטוס.

2. בתקנה 524א(1) לתקנות העיקריות, בכל מקום, במקום "K" יבוא "I". תיקון תקנה 524א
3. בתקנה 545א(1) לתקנות העיקריות, אחרי "46" יבוא "46א". תיקון תקנה 545א
4. (א) תחילתן של תקנה 46א לתקנות העיקריות, כנוסחה בתקנה 1 לתקנות אלה, ותקנה 545א(1) לתקנות העיקריות, כתיקונה בתקנה 3 לתקנות אלה, ביום כ"ז בסיוון התשע"ט (30 ביוני 2019).

<sup>1</sup> ס"ח התשע"א, עמ' 830; התשע"ו, עמ' 1263.

<sup>2</sup> ק"ת התשמ"ב, עמ' 8; התשע"ח, עמ' 2178.

(ב) תחילתה של תקנה 524 לתקנות העיקריות, כתיקונה בתקנה 2 לתקנות אלה – שבעה ימים מיום פרסומן של תקנות אלה.

5. (א) תקנה 46 לתקנות העיקריות, כנוסחה בתקנה 1 לתקנות אלה, ותקנה 545 לתקנות העיקריות, כתיקונה בתקנה 3 לתקנות אלה, לא יחולו לגבי מטוס שהמפעיל האווירי שלו הודיע למנהל, בתוך שישה חודשים מיום הפרסום, כי יצא משירות לפני יום ט"ז בטבת התשפ"א (31 בדצמבר 2020) (להלן – המועד הקובע).

(ב) לא יצא מטוס כאמור בתקנת משנה (א) משירות במועד הקובע, יחולו לגביו תקנות אלה מהמועד הקובע.

כ"ד באלול התשע"ח (4 בספטמבר 2018)

(חמ 1299-3-1ת)

ישראל כ"ץ

שר התחבורה והבטיחות בדרכים

### **תקנות הטיס (בטיחות בשדות תעופה של רשות שדות התעופה) (תיקון), התשע"ט-2018**

בתוקף סמכותי לפי סעיף 166 לחוק הטיס, התשע"א-2011<sup>1</sup> (להלן – החוק), בעניינים שלגביהם אני מוסמך לפי סעיפים 46 ו-168(א) לחוק, לפי הצעת הרשות לפי סעיף 168(ב) לחוק, ובהתאם לסעיף 197 לחוק, אני מתקין תקנות אלה:

1. תיקון תקנה 10 בתקנה 10 לתקנות הטיס (בטיחות בשדות תעופה של רשות שדות התעופה), התשנ"ב-1992<sup>2</sup> (להלן – התקנות העיקריות), פסקה 13 – תימחק.

2. תיקון תקנה 13 בתקנה 13 לתקנות העיקריות –

(1) בתקנת משנה (א) –

(א) במקום פסקה (4) יבוא:

"(4) יוסר ממנו במלואו, בהקדם האפשרי, כל זיהום (Contamination), כגון: מים עומדים, בוץ, אבק, חול, שמן, עקבות גומי, גוף זר או חומר ממס שהופעל לניקוי השטח בהתאם לאמור בהוראות היצרן של אותו חומר;"

(ב) במקום פסקה (7) יבוא:

"(7) יבוצע ניקוי תקופתי של עקבות גומי במסלול סלול, באופן שערכי החיכוך לא יפחתו מאלה שהורה לו המנהל;"

(2) במקום תקנת משנה (ב) יבוא:

"(ב) הצטברו שלג, שלוגית או קרח על מסלול סלול – יחולו הוראות תקנה 11(ז) לתקנות הטיס (שדות תעופה – מידע תעופתי), התשע"ח-2018<sup>3</sup>."

3. תקנות 17 ו-30 לתקנות העיקריות – בטלות.

4. בתקנה 31 לתקנות העיקריות, אחרי "תקנות" יבוא "13(א) ו-7(ב)".

5. תחילתן של תקנות אלה 18 חודשים מיום פרסומן.

כ"ד באלול התשע"ח (4 בספטמבר 2018)

(חמ 2321-3-1ת)

ישראל כ"ץ

שר התחבורה והבטיחות בדרכים

<sup>1</sup> ס"ח התשע"א, עמ' 830.

<sup>2</sup> ק"ת התשנ"ב, עמ' 1046; התשע"ח, עמ' 583.

<sup>3</sup> ק"ת התשע"ח, עמ' 474.