



רשומות

# קובץ התקנות

6 באוקטובר 2019

8279

ז' בתשרי התש"ף

עמוד

4	תקנות הטיס (הפעלת כלי טיס וכללי טיסה) (תיקון מס' 3), התש"ף-2019
8	תקנות בריאות העם (אישור תואר מומחה בסיעוד) (תיקון), התש"ף-2019
9	צו הרשות הממשלתית להתחדשות עירונית (הכרזה על מתחם לפינוי ובינוי במסלול רשויות מקומיות) (הוראת שעה), התש"ף-2019
10	אכרזת התקנים (תקן רשמי) (החלפה) (מס' 88), התש"ף-2019



## תקנות הטיס (הפעלת כלי טיס וכללי טיסה) (תיקון מס' 3), התש"ף-2019

בתוקף סמכותי לפי סעיף 166 לחוק הטיס, התשע"א-2011' (להלן – החוק), בעניינים שלגביהם אני מוסמך להתקין תקנות לפי סעיפים 19(3), 29, 46, 68 ו-168 לחוק, לפי הצעת רשות התעופה האזרחית לפי סעיף 168(ב) לחוק, ובהתאם לסעיף 197 לחוק, אני מתקין תקנות אלה:

הוספת תקנות  
ב-168 ו-146

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

מ"מ עקיבה  
אחרי כלי טיס

46ב. (א) מפעיל אווירי של מטוס בטיסת תובלה אווירית מסחרית שאינה טיסה שיחידת נת"א עוקבת אחריה –

(1) יקיים, כחלק מהשליטה התפעולית שלו, מערכת עקיבה אחרי כלי טיס;

(2) יבצע עקיבה אחרי מטוס בטיסה שאינה טיסה שיחידת נת"א עוקבת אחריה באמצעות מערכת עקיבה אחרי כלי טיס, לפחות החל מהימצאו במרחק של 90 קילומטרים משדה התעופה שממנו המריא ועד להימצאו במרחק של 90 קילומטרים משדה התעופה שבו הוא עתיד לנחות;

(3) יקבע ויקיים נהלים בעניינים האלה:

(א) תיאור מערכת העקיבה אחרי כלי טיס המשמשת אותו, ובכלל זה זיהוי התנהגות טיסה לא-רגילה ומסירת הודעה ליחידת הנת"א המתאימה, כאשר נדרש;

(ב) שימור המידע הנוגע לעקיבה אחרי כל מטוס, כדי לסייע לכוחות חיפוש והצלה בקביעת המיקום הידוע האחרון של המטוס וקיום היכולת למסור, במקרה של אירוע בטיחותי חמור, העתק מהמידע האמור בלא דיחוי ובתצורה אלקטרונית, כך שהמידע יהיה קריא לאדם באמצעות שימוש בעורך קובצי מלל שכיח;

(ג) לעניין חוסר או אובדן מידע הנוגע לעקיבה אחרי מטוס –

(1) זיהוי כל אובדן מידע הנוגע לעקיבה אחרי מטוס, שאינו תוצאה של גורם זמני;

(2) מתן מענה, מבעוד מועד, לכל מקרה של מחסור שיטתי במידע הנוגע לעקיבה אחרי מטוס הנוגע למטוס מסוים או לנתיב מסוים;

<sup>1</sup> ס"ח התשע"א, עמ' 830 ועמ' 949.  
<sup>2</sup> ק"ת התשמ"ב, עמ' 8; התשע"ט, עמ' 491.

(ד) בדיקה מיידית של חשד להתנהגות טיסה לא-רגילה ונקיטת פעולה מתאימה בעקבותיה, ובכלל זה לעניין יידוע יחידת הנת"א המתאימה, מסירת מידע שנדרש לה לשם מילוי תפקידה ותיאום פעולות עמה;

נהלים כאמור בפסקאות משנה (א), (ג) ו-(ד) יהיו מקובלים על המנהל; נהלים כאמור בפסקת משנה (ב) טעונים את אישור המנהל.

(ב) מערכת עקיבה אחרי כלי טיס כאמור בתקנת משנה (א) תהיה מבוססת על ציוד המסוגל לבצע את כל אלה:

(1) לגלות את מיקום המטוס בארבעה ממדים (קו רוחב, קו אורך, גובה וזמן);

(2) לשדר את מיקום המטוס למפעיל האווירי שלו באופן אוטומטי ובמרווחי זמן של 15 דקות או פחות.

(ג) בלי לגרוע מחובת המפעיל האווירי לפי תקנת משנה (א), רשאי המנהל לאשר למפעיל אווירי של מטוס בטיסה שאינה טיסה שיחידת נת"א עוקבת אחריה לעשות שימוש במערכת עקיבה אחרי כלי טיס שלא מתקיימת לגביה תקנת משנה (ב)(2), במקרים שמתקיימים לגביהם שני אלה:

(1) מתקיים אחד מאלה:

(א) כשל בציוד המטוס, טרם תחילת הטיסה, שבשלו עקיבה אחרי כלי טיס כאמור בתקנת משנה (א) באופן אוטומטי אינה אפשרית;

(ב) כשל מערכתי, שאינו תלוי במטוס, שבשלו עקיבה אחרי כלי טיס כאמור בתקנת משנה (א) באופן אוטומטי אינה בת-השגה;

(ג) מקרים חוזרים שבהם למשך זמן קצר אין כיסוי (Coverage) של יחידת הנת"א המתאימה המאפשר עקיבה אחרי כלי טיס בארבעה ממדים ובמרווחי זמן של 15 דקות או פחות;

(ד) סגירה זמנית של מרחבי אוויר שעלולה לאלץ כלי טיס שאינו מצויד במערכת עקיבה אחרי כלי טיס כאמור בתקנת משנה (ב), לטוס בנתיבים שבהם נדרשת עקיבה אחרי כלי טיס כאמור בתקנת משנה (א);

(2) המנהל שוכנע, על בסיס תוצאות תהליך ניהול סיכונים שהגיש לו המפעיל האווירי, שניתן לנהל את הסיכונים בהפעלת המטוס הנובעים מכך; תהליך ניהול סיכונים כאמור יכלול, לכל הפחות, בחינת כל אלה ועמדה לגביהם:

(א) יכולת מערכת השליטה התפעולית של המפעיל האווירי ונהליה, ובכלל זה בכל הנוגע ליצירת קשר עם יחידות נת"א השייכות לעניין; (ב) היכולת הכוללת של המטוס ושל מערכתיו;

(ג) האמצעים הזמינים לקביעת מיקומו של המטוס וליצירת קשר עמו;

(ד) תדירות הפערים בדיווח האוטומטי ומשכם;

(ה) ההשלכות, מבחינת הגורם האנושי, של השינויים בנוהלי התפעול של צוות הטיסה, בדגש על עומס העבודה על צוות האוויר;

(ו) אמצעי אפחות סיכון מוגדרים ונהלים להתמודדות עם אירועים לא צפויים (Contingency procedures).

(ד) בתקנה זו –

"התנהגות טיסה לא-רגילה" (Abnormal flight behaviour) – אירוע הנוגע לטיסה שמתקיימים לגבי שני אלה:

(1) הוא מחוץ למדרים שהגדיר המפעיל האווירי להתנהגות טיסה רגילה או שהוא מעיד, לדעת המפעיל האווירי, על סטייה ברורה מהתנהגות טיסה רגילה;

(2) המפעיל האווירי הורה לגביו שהוא מהווה סיכון להמשכה הבטוח של הטיסה או לחיי אדם או לרכוש;

"טיסה שיחידת נת"א עוקבת אחריה" – טיסה שמתקיימים לגביה שני אלה:

(1) הנתיב המתוכנן לשדה היעד (Planned route) והנתיבים המתוכננים לשדות המשנה (Planned diversion routes), שבהם עתיד המטוס לטוס, כלולים במרחב אווירי שבו ניתנים, ברגיל, שירותי תעבורה אווירית הנתמכים במערכות עקיבה לפיקוח על תעבורה אווירית (ATC surveillance systems), שביכולתן לקבוע את מיקומו של המטוס בארבעה ממדים ובמרווחי זמן של 15 דקות או פחות;

(2) המפעיל האווירי מסר ליחידות הנת"א המתאימות מידע בדבר אמצעי הקשר שישמשו לצורך יצירת קשר מיידית עמו;

”מטוס” – כל אחד מאלה:

(1) מטוס שניתנה לו תעודת כושר טיסה ראשונית לפני ג' בטבת התש"ף (31 בדצמבר 2019), ושמתיימים לגביו כל אלה:

(א) מסתו המרבית המורשית להמראה עולה על 27,000 ק"ג ותצורת מושבי הנוסעים המורשית שלו, למעט כל מושב טייס, עולה על 19 מושבים;

(ב) הוא מצויד כך שהוא מספק מידע לגבי מיקומו נוסף על המידע שהוא משדר באמצעות הטרנספונדר;

(2) מטוס שניתנה לו תעודת כושר טיסה ראשונית ביום ג' בטבת התש"ף (31 בדצמבר 2019), או לאחריו, ושהוא אחד מאלה:

(א) מסתו המרבית המורשית להמראה עולה על 27,000 ק"ג ותצורת מושבי הנוסעים המורשית שלו, למעט כל מושב טייס, עולה על 19 מושבים;

(ב) שמסתו המרבית המורשית להמראה עולה על 45,500 ק"ג;

”מערכת עקיבה אחרי כלי טיס” (Aircraft tracking system) – מערכת המסתמכת על עקיבה אחרי כלי טיס שמטרתה לזהות התנהגות טיסה לא-רגילה ולספק התראה על כך;

”עקיבה אחרי כלי טיס” (Aircraft tracking) – תהליך המתבצע באמצעות מערכת קרקעית לקיום רשומות של המיקום, בארבעה ממדים (קו רוחב, קו אורך, גובה וזמן), של כלי טיס בטיסה מסוימת ולעדכון במרווחי זמן קבועים.

ג.46. (א) לא יפעיל מפעיל אווירי מטוס שמסתו המרבית המורשית להמראה עולה על 27,000 ק"ג ושניתנה לו תעודת כושר טיסה ראשונית ביום י"ז בטבת התשפ"א (1 בינואר 2021) או לאחריו, בתובלה אווירית מסחרית, אלא אם כן המטוס מצויד כך שהוא מסוגל, כאשר הוא במצוקה, לשדר באופן אוטונומי, בתדירות של פעם בדקה לפחות, מידע שעל בסיסו יכול המפעיל האווירי לדעת את מיקומו. (ב) ציוד כאמור בתקנת משנה (א) יהיה לפי התוספת (Appendix) 9 לחלק הראשון לנספח 6 לאמנה, שעניינה: "Location of an Aeroplane in Distress".

שידור אוטונומי של מיקום מטוס במצוקה

(ג) מפעיל אווירי של מטוס כאמור בתקנת משנה (א) שנמצא במצוקה ימסור מידע בדבר מיקומו של המטוס ליחידת הנת"א המתאימה ולגוף המופקד על פעולות חיפוש והצלה.

(ד) אם ליחידת נת"א יסוד להאמין שמטוס נמצא במצוקה, תודיע על כך למפעיל האווירי של מטוס זה; יחידת הנת"א והמפעיל האווירי כאמור יתאמו ביניהם את המשך התקשורת והעברת המידע ביניהם בעניין.

(ה) בתקנה זו, "מצוקה" – מצב דברים שבו כלי טיס נמצא במצב כזה שאם התנהגות כלי הטיס (Aircraft behaviour) לא תתוקן, תוצאתה עלולה להיות תאונה.

2. בתקנה 469(ג) לתקנות העיקריות, אחרי פסקה (3) יבוא:

תיקון תקנה 469 (4) לגבי טיסות שנדרשת לגביהן מערכת עקיבה אחרי כלי טיס, כאמור בתקנה 46 – ליידע את יחידת הנת"א המתאימה כאשר אין ביכולתו לקבוע את מיקומו של מטוס באמצעות המערכת האמורה וניסיונותיו ליצור קשר עם המטוס כשלו.

3. בתקנה 545(1) לתקנות העיקריות, במקום "446" יבוא "446 עד 446".

4. תחילתן של תקנות אלה חצי שנה מיום פרסומן. תיקון תקנה 545

ג' באלול התשע"ט (3 בספטמבר 2019) תחילה (חמ 1299-3-1ת)

בצלאל סמוטריץ'

שר התחבורה והבטיחות בדרכים

## תקנות בריאות העם (אישור תואר מומחה בטיעוד) (תיקון), התש"ף-2019

בתוקף סמכותי לפי סעיף 33(ד) לפקודת בריאות העם, 1940<sup>1</sup>, אני מתקין תקנות אלה:

1. בתקנות בריאות העם (אישור תואר מומחה בטיעוד), התשע"ד-2013<sup>2</sup>, בתוספת הראשונה, בתוספת הראשונה, בסופה יבוא:

טור א'	טור ב'	טור ג'	טור ד'
ענף מומחיות	תואר מומחה	ההשתלמות המוכרת הנדרשת לכל ענף מומחיות תהיה באחד מכל הנושאים האלה, לפחות:	תחולת הוראות מעבר
11" בריאות הנפש	אח מומחה בבריאות הנפש	בריאות הנפש	אין תחולה

<sup>1</sup> ע"ר 1940, תוס' 1, עמ' 191.

<sup>2</sup> ק"ת התשע"ד, עמ' 251; התשע"ה, עמ' 1202.

טור א'	טור ב'	טור ג'	טור ד'
ענף מומחיות	תואר מומחה	ההשתלמות המוכרת הנדרשת לכל ענף מומחיות תהיה באחד מכל הנושאים האלה, לפחות:	תחולת הוראות מעבר
12. פצע	אח מומחה בפצע	א. טיפול מוגבר בחולה הגריאטרי ב. גריאטריה ג. סוכרת ד. שיקום ה. רפואה ראשונית (בריאות הקהילה) ו. פצעים וסטומה	יש תחולה"

2. תחילתן של תקנות אלה 30 ימים מיום פרסומן.  
י"ח באלול התשע"ט (18 בספטמבר 2019)  
(חמ 4672-3)

משה בר סימן טוב  
המנהל הכללי של משרד הבריאות

### צו הרשות הממשלתית להתחדשות עירונית (הכרזה על מתחם לפינוי ובינוי במסלול רשויות מקומיות) (הוראת שעה), התש"ף-2019

בתוקף סמכותי לפי סעיף 14(א) לחוק הרשות הממשלתית להתחדשות עירונית, התשע"ו-2016, בהסכמת הרשות המקומית הנוגעת בדבר ובהמלצת הוועדה המייעצת להתחדשות עירונית, אני מצווה לאמור:

1. המתחם המפורט להלן מוכרז בזה מתחם לפינוי לשם בינוי:  
נתיבות – מרכז העיר.
2. מפת המתחם המפורט בסעיף 1, מופקדת לעיון הציבור במשרדי הרשות המקומית הפקדת מפות הנוגעת בדבר.
3. תוקפו של צו זה לשש שנים, אלא אם כן בוטלה ההכרזה על המתחם קודם לכן.  
כ"ו באלול התשע"ט (26 בספטמבר 2019)  
(חמ 5406-3)

י פע ת שא שא – בי ט ון  
שרת הבינוי והשיכון

<sup>1</sup> ס"ח התשע"ו, עמ' 1234.

## אכרזת התקנים (תקן רשמי) (החלפה) (מס' 88), התש"ף-2019

בתוקף סמכותי לפי סעיף 8 לחוק התקנים, התשי"ג-1953, בהסכמת שר הבריאות, ולאחר התייעצות עם נציגי היצרנים, היבואנים והצרכנים, אני מכריז לאמור:

1. החלפת תקן רשמי במקום ת"י 1505 חלק 2 – מערכות לטיפול במי שתייה: מערכות אוסמוזה הפוכה, מינואר 2018<sup>2</sup>, יבוא:

"ת"י 1505 חלק 2 – מערכות לטיפול במי שתייה: מערכות אוסמוזה הפוכה, מאוקטובר 2019."

2. התקן יופקד במקום המפורט בתיקון הודעה בדבר המקומות להפקדת תקנים רשמיים<sup>3</sup>. הפקדה

3. תחילתה של אכרזה זו 90 ימים מיום פרסומה. תחילה

ג' בתשרי התש"ף (2 באוקטובר 2019)  
(חמ 95-3-1ת)

אלי כהן  
שר הכלכלה והתעשייה

<sup>1</sup> ס"ח התשי"ג, עמ' 30; התשע"ז, עמ' 162.  
<sup>2</sup> י"פ התשע"ח, עמ' 4458.  
<sup>3</sup> י"פ התשע"ז, עמ' 8488.