**הכנסת השמונה-עשרה נוסח לא מתוקן**

**מושב שני**

**פרוטוקול מס' 208**

**מישיבת ועדת הכלכלה**

**יום רביעי, ב' ניסן התש"ע (17 במרס 2010), שעה 08:00**

**סדר היום:**

1. תקנות הטיס (רשיונות לעובדי טיס)(תיקון), התש"ע-2010

2. תקנות הטיס (הפעלת כלי טיס וכללי טיסה)(תיקון), התש"ע-2010

3. תקנות הטיס (אגרות רישום, רישוי ותיעוד)(תיקון), התש"ע-2010

**נכחו:**

**חברי הוועדה**:

יצחק וקנין – מ"מ היו"ר

נחמן שי

**מוזמנים**:

עו"ד רון חלפון, לשכה משפטית, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

מייקי אברהמי, סגן בכיר למבצעים, רשות התעופה האזרחית

יהודה גילאי, מנהל תחום תקינה, רשות התעופה האזרחית

ארז פלס, סגן לרישוי, רשות התעופה האזרחית

גיורא רום, מנהל רשות התעופה האזרחית

רננה שחר, היועצת המשפטית, רשות התעופה האזרחית

גדי רגב, ראש מטה תעופה, רשות התעופה האזרחית

אילון טל, ראש אגף פיקוח ובקרה, רשות שדות התעופה

עו"ד רינה פאר, המשנה ליועץ המשפטי, רשות שדות התעופה

עו"ד רוני סטבקובסקי, עו"ד בלשכה המשפטית, רשות שדות תעופה

יערה למברגר, ייעוץ וחקיקה, משרד המשפטים

אייל רובין, ראש אגף הדרכה, חברת אל-על

עופרה ציון, מזכירת חטיבה אווירית באיגוד התחבורה, ההסתדרות הכללית החדשה

עו"ד בטי מצר-לוי, סמנכ"ל האגף לאיגוד מקצועי, ההסתדרות הלאומית

עמרי טלמון, מנכ"ל קלוב התעופה

דוד גורודצקי, חבר ועד, אגודת התעופה הכללית

ליזה גינזבורג, חברת ועד, אגודת התעופה הכללית

מלכה קלדרון, מנהלת איכות דלק חשמלי, התאחדות התעשיינים

**ייעוץ משפטי:** ניר ימין

**מנהלת הוועדה**: לאה ורון

**רשמת פרלמנטרית**: הדס צנוירט

**1. תקנות הטיס (רשיונות לעובדי טיס)(תיקון), התש"ע-2010**

**2. תקנות הטיס (הפעלת כלי טיס וכללי טיסה)(תיקון), התש"ע-2010**

**3. תקנות הטיס (אגרות רישום, רישוי ותיעוד)(תיקון), התש"ע-2010**

היו"ר יצחק וקנין:

בוקר טוב, אני מתכבד לפתוח את הישיבה. על סדר היום תקנות הטיס (רשיונות לעובדי טיס)(תיקון), התש"ע-2010; תקנות הטיס (הפעלת כלי טיס וכללי טיסה)(תיקון), התש"ע-2010; תקנות הטיס (אגרות רישום, רישוי ותיעוד)(תיקון), התש"ע-2010.

אני אתן הקדמה קטנה – לקחתי עליי את הנושא הזה. ביקש ממני יו"ר הוועדה לקיים דיונים דחופים כמה שאפשר כדי להגיע למצב שנוכל להתקין את התקנות ולחוקק את כל חוקי הטיס, כל מה שקשור בנושא התעופה. אני יודע שזה נושא לא קל, ואני מקווה שניכנס אליו בכל רמ"ח איברינו כדי לסיימו כמה שיותר מהר, ולכן, כנראה שמסגרת הדיונים תהיה חריגה קצת – אני אתחיל את זה יותר מוקדם מבחינת השעות, הדיונים יתחילו ב-09:00, ואקדיש לזה כמה שיותר זמן בימי שלישי, גם בימי הפגרה, אם זה יתאפשר – הכול תלוי במנהלת הוועדה ובעזרתה הגדולה, ואני שמח שקיבלתי עליי את הנושא הזה. אני חושב שהנושא מאוד חשוב, במיוחד נושא הביטחון בטיס. אנחנו שומעים בשנים האחרונות את הבעיות הקיימות, את הורדת הדירוג שלנו – כל הנושאים האלה חשובים מאוד, ואני מקווה שתחת ידינו ייצא הדבר הטוב ביותר.

אני אתן אפשרות לידידנו, גיורא רום, שיאמר מספר מילים, ואז נתחיל.

גיורא רום:

כבוד היושב ראש, ראשית, אני רוצה להודות לך על הנכונות שלך להוביל את מהלך החקיקה שקשור בהחזרת מדינת ישראל לקטגורי 1. הוא בנוי משני רבדים; אחד הוא חוק הטיס, שכמו שאמרת, אתה תתחיל לדון בו באינטנסיביות רבה בקרוב, והרובד השני הוא כמות גדולה של תקנות, שלא טופלו למעלה מעשרים שנה והן לא מתאימות למציאות הקיימת כיום.

יש רובד שלישי, שלא קשור באופן ישיר בהורדה לקטגורי 2, אבל הוא מבטא את הריתמוס של החיים. התעופה, יש בה הרבה מאוד פנים, שלא קשורים בהורדה של קטגורי 2, והדיון של הבוקר הוא דוגמה לכך; הדיון של הבוקר, יש לו משמעות קריטית מבחינת לוחות הזמנים, וברשותך, אני רוצה להעביר את רשות הדיבור למר גדי רגב, שהוא סגני, הוא ראש מטה תעופה ברשות התעופה האזרחית, והוא ריכז את כל העבודה והוביל אותה בכל הנוגע לתקנות שאנחנו הולכים להציג בפני הוועדה, ושוב אני מודה לך.

היו"ר יצחק וקנין:

תודה. בבקשה.

גדי רגב:

בוקר טוב, אדוני היושב ראש. אני רוצה לתת רקע לתקנות שאנחנו מבקשים פה לאשר, או לתיקון לתקנות. אנו עוסקים בתקנות שנוגעות לתחום השפה האנגלית. מהות עיסוקה של רשות תעופה אזרחית הינו בתחום בטיחות הטיסה. כתוצאה ממספר רב של תאונות ותקריות בעולם התעופה הבין לאומית הגיע ארגון התעופה האזרחי הבין לאומי, ICAO, למסקנה שחלק ניכר מהסיבות לאותם אירועים זה אי הבנות בין טייס לתחנות בקרה, בין טייס לפקח טיסה ובין טייס לטייס, הכול סביב נושא התקשורת.

השפה האנגלית משמשת את התעופה העולמית גם בניו יורק, גם בתל אביב, גם בסין וגם בארגנטינה. בכל המקומות נקבע שזו השפה שבה מדברים בתעופה הבין לאומית.

בשנת 2003 הציג ארגון התעופה העולמי דרישות למיומנות לשפה האנגלית כחלק מהכשרת עובדי טייס, שזה גם טייסים, גם בקרים וגם פקחי תעופה, כל אלה שעוסקים בתעופה הבין לאומית.

אנחנו עוסקים במטריה מאוד ייחודיות, במטריה של שפה אנגלית בעלת ייחודיות. הייחודיות היא במושגים ספציפיים, מושגים אחידים, שפה ברורה, קצרה ותכליתית. הארגון קבע רמות מיומנות מ-1 עד 6, הוא דירג את זה, כאשר הוא קבע שהרמות 4, 5,6 מאפשרות טיסה בנתיבים בין לאומיים.

ICAO קבע כיעד את מרס 2008 כמועד לכניסת תוקף של הסטנדרטים. בפועל מדינות רבות לא עמדו בלוחות הזמנים, והמועד הקובע הוזז ונקבע כמרס 2011 בעולם כולו.

כמו מדינות רבות, ישראל התלבטה מאוד לגבי הליך האכיפה, וההחלטה שנפלה הינה ללכת לכיוון מכרז. במכרז ייבחרו ספקים, שיבצעו את הבחינה תחת פיקוח הדוק של רשות תעופה אזרחית.

כדי לאכוף את חובת המבחנים אנחנו מבקשים את אישור ועדת הכלכלה לשלוש התקנות שאדוני הזכיר. תחולת חובת המבחנים על כל העוסקים בתעופה הבין לאומית היא קיימת, והיא חובה מלאה. אין חובה זו חלה על מי שטס בנתיבים שהם לא מוגדרים כתעופה בין לאומית. מכאן שהחובה חלה על כלל הטייסים הטסים בנתיבים בין לאומיים. במדינת ישראל אנחנו מדברים על סך הכול כ-2,500 אנשים שעוסקים בתחום הזה, שזה טייסים, בקרים ופקחי טיסה.

התקנות מבטאות סטנדרט הדרישות הבין לאומיות, כפי שבאות לידי ביטוי בדרישות ארגון התעופה הבין לאומי. לא המצאנו פה המצאה ייחודית ישראלית; הלכנו על המיין סטרים.

הטיוטה של התקנות פורסמה במקומות שונים, כולל באינטרנט לציבור. קיבלנו תגובות של גורמים שונים. עם חלקם נפגשנו ודיברנו, והם במידה מסוימת משקפים את הדברים האלה.

לגבי לוחות הזמנים, למרות שלכאורה מרס 2011 נראה יחסית רחוק, אנחנו בלוחות זמנים מאוד קצרים וזה בגלל הצורך להעביר את המבחנים האלה ל-2,500 העוסקים בתחום הזה, ומכאן הצורך הדחוף מאוד להביא את אישור התקנות האלה. ברשותך, אני מעביר את רשות הדיבור לעו"ד רון חלפון ממשרד התחבורה.

היו"ר יצחק וקנין:

האם יש למישהו הערה לפני תחילת הקראת התקנות?

אם כן, רבותיי, נתחיל את ההקראה. אם יהיו הערות, אנחנו נעצור ונמשיך.

לאה ורון:

אנחנו מתחילים בתקנות הראשונות שעל סדר היום, תקנות הטיס (רשיונות לעובדי טיס)(תיקון), התש"ע-2010.

רון חלפון:

תקנות הטיס (רשיונות לעובדי טיס) (תיקון), התש"ע – 2010

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  | בתוקף סמכותי לפי סעיפים 7(2) ו- 30(1) לחוק הטיס, 1927[[1]](#footnote-1) ולפי פסקה 2 בתוספת ה' לחוק האמור, בידיעת ועדת הכלכלה של הכנסת ובאישורה לפי סעיף 21א(א) לחוק יסוד: הכנסת[[2]](#footnote-2), וסעיף 2(ב) לחוק העונשין, התשל"ז - 1977[[3]](#footnote-3) אני מתקין תקנות אלה: | | | | | |
|  |  |  | | | | | |
| הוספת תקנה 21ד |  | אחרי תקנה 21ג לתקנות הטיס (רשיונות לעובדי טיס), התשמ"א - 1981[[4]](#footnote-4) יבוא: | | | | | |
|  |  | "מיומנות בשפה האנגלית | | | 21ד. | 1. אדם המבקש לקבל רשיון עובד טיס מן המפורטים להלן או המחזיק בו, רשאי להוכיח לרשות הרישוי, בבחינה, את יכולתו לדבר בשפה האנגלית ולהבינה לפחות ברמת מיומנות 4 כאמור בצרופה A בתוספת 1 של נספח 1 לאמנה (להלן – צרופה A), כעדכונה מזמן לזמן, שנוסחה המעודכן הופקד לעיון הציבור במשרד המנהל: | |
|  |  |  |  |  |  |  | * 1. טייס; |
|  |  |  |  |  |  |  | * 1. נווט טיס; |
|  |  |  |  |  |  |  | * 1. מפקח על תנועה אוירית . |

אני רוצה לציין שבסעיף (א) במקום המילה "עובד טיס יוכיח", שינינו את זה ל"רשאי להוכיח". לא כל טייס אמור להיבחן בבחינת מיומנות בשפה האנגלית. יש טייסים שמשמשים כטייסים רק בתחומי הארץ, הם לא משמשים בטיסות בין לאומיות, ובמקרה זה אין צורך להוכיח מיומנות בשפה האנגלית, אלא רק בטיסות בין לאומיות. לפיכך לא מדובר על חובה אלא על רשות.

נחמן שי:

התקשורת בארץ בין כלי טיס לפיקוח כולה בעברית?

רון חלפון:

זה תלוי באילו מרחבים אתה עובר, אבל יש מרחבים בהם השפה העברית בלבד. כאשר לא מדובר במרחב בו עוברים כלי טיס זרים, אין מניעה שכל התקשורת תהיה בעברית.

היו"ר יצחק וקנין:

יש הערות?

ניר ימין:

הנוסח של האמנה נמצא במשרד המנהל. יש אפשרות לפרסם אותו גם באתר האינטרנט, או אם יש זכות יוצרים לגביו, כי הבנתי שצריך לשלם כדי לקבל, לפחות הפניה לעובדה שהוא נמצא במשרד המנהל, שהוא מופקד לעיון הציבור?

רון חלפון:

כעיקרון, מדינת ישראל מנויה ומשלמת ל-ICAO עבור מסמכי האמנה. אולי להפנות באינטרנט, כדי שאנשים יידעו שהוא מופקד, שהם יכולים להגיע למשרד המנהל- -

רננה שחר:

ניתן לבצע הפניה באתר האינטרנט.

אייל רובין:

לגבי ה"רשאי", האם זה אומר שמי שטס במרחבים בין לאומיים, יכול להיות שהוא לא ייבחן באנגלית? כלומר מי שלא הגיש את הבקשה, הוא מוגבל לטוס רק באזורים שאינם בין לאומיים?

רון חלפון:

בהחלט כן. מי שלא נבחן ולא הוכיח רמת מיומנות 4 לפחות, לא יוכל לטוס בטיסות בין לאומיות.

אייל רובין:

לא, במרחבים בין לאומיים, כלומר כשהוא עובר לבן גוריון, הוא עובר ממקום למקום. האם יכול להיות שמטוס שטס בנתיב בין לאומי ישמע בקשר עברית?

רון חלפון:

לא.

אייל רובין:

כיוון שהארץ שלנו קטנה, מן המפורסמות, הטייסים הפרטיים טסים במרחבים בין לאומיים בטיסות שאינן בין לאומיות, וצריך להבדיל בין הדברים, ואז יכול להיות שטייס בין לאומי מחברת אייר פראנס שנוחת פה שומע עברית בקשר.

רון חלפון:

במרחבים בין לאומיים בהם השפה שנקבעה היא אנגלית, שם הוא לא יוכל לטוס, בדיוק מהסיבה שאתה מציין, כדי שטייס זר לא ישמע בקשר שפה עברית, והוא לא יוכל להבין.

אייל רובין:

ואיפה זה כתוב?

רננה שחר:

בתקנת משנה (ה).

היו"ר יצחק וקנין:

יש הערות לסעיף (א)? אנחנו נמשיך, ואז נצביע על כל סעיף 1. בבקשה.

רון חלפון:

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  |  |  |  |  | 1. בחינת מיומנות כאמור בתקנת משנה (א) יערוך בוחן שהורתה עליו רשות הרישוי מתוך רשימת בוחנים שמינה המנהל לפי תקנה 71, לאחר שהמבקש להיבחן שילם אגרה לפי תקנות האגרות. |

היו"ר יצחק וקנין:

יש הערות לסעיף (ב)?

ניר ימין:

אולי כדאי לכתוב שהוא שילם אגרה לפי תקנה 21א לתקנות האגרות שאחר כך יהיה מוצע להוסיף אותה, כי יש כל מיני סוגים של אגרות בתקנות האלה, אז אולי לציין שהוא שילם את האגרה הספציפית הזאת לבחינה.

רון חלפון:

אני לא רואה מניעה.

ניר ימין:

אז יוסף בסיפא, אחרי "שילם אגרה לפי": תקנה 21א לתקנות האגרות.

היו"ר יצחק וקנין:

עוד הערות לסעיף (ב)? אם כן, נעבור לסעיף (ג).

רון חלפון:

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  |  |  |  |  | 1. רשות הרישוי תציין ברשיונו של מי שהוכיח את מיומנותו בשפה האנגלית, את רמת המיומנות שלו ותקופת תוקפה לפי תקנת משנה (ד), לאחר ששילם אגרה לשינוי רשיון לפי תקנות האגרות. |

היו"ר יצחק וקנין:

הערות לסעיף (ג)?

לאה ורון:

אני מבינה מנוסח התקנה, שתהיינה בחינות חוזרות בתום שלוש שנים, שש שנים וכו'?

רון חלפון:

נכון.

לאה ורון:

כלומר בתום כל תקופה אתה צריך להוכיח את המיומנות מחדש.

רון חלפון:

אלא אם כן עמד ברמת מיומנות 6.

גיורא רום:

זה תלוי באיזו רמה הוא עבר את המבחן הראשון. לכל רמה יש זמן מדף שונה.

רון חלפון:

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  |  |  |  |  | 1. תקופת תוקף הוכחת מיומנות, ברמה כמפורט בצרופה A, תהא כמפורט להלן לצידה: | |
|  |  |  |  |  |  |  | * + 1. רמה 4 – 3 שנים ממועד הבחינה; |
|  |  |  |  |  |  |  | * + 1. רמה 5 – 6 שנים ממועד הבחינה; |
|  |  |  |  |  |  |  | * + 1. רמה 6 - כל עוד רשיון עובד הטיס לא בוטל. |

ניר ימין:

יש אפשרות, בהתאם לתקנות, שהרשיון גם הותלה, לפי תקנה 13, אם איני טועה, יכול להיות שברמה 6, כל עוד הרשיון לא בוטל אבל הוא הותלה, נניח רשיון הותלה, עדיין רמת המיומנות הזאת תהיה בתוקף? אם פגה ההתליה, הוא לא יצטרך לעבור שוב בחינה?

רון חלפון:

לכן ציינו, שמדובר ברשיון שבוטל.

ניר ימין:

רק בוטל – זו האופציה היחידה.

רננה שחר:

אני חושבת שאם יוכח בגלל מקרה שרמת המיומנות שלו אינה רמה 6, זה יטופל במסגרת התליה, ניתן יהיה להטיל עליו תנאים מכוח תקנות הרשיונות להיבחן בשנית, אבל זה מקרה יוצא דופן, לא צריך להסדיר אותו פעם נוספת פה, זה מכוח תקנות 15 ו-16 לתקנות הרשיונות.

היו"ר יצחק וקנין:

יש הערות לסעיף (ד)? אין. נמשיך.

רון חלפון:

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  |  |  |  |  | 1. טייס או נווט טייס שלא צוינו ברשיונו רמת המיומנות שלו בשפה האנגלית ותקופת תוקפה, אינו רשאי לשמש איש צוות אוויר בטיסה בין-לאומית או בטיסה באזור פיקוח של יחידת פת"א, שפורסם לגביה בפמ"ת כי שפת התקשורת הזמינה היחידה בה היא השפה האנגלית. |

היו"ר יצחק וקנין:

יש הערות? זה בעצם עונה להערה שלך.

עמרי טלמון:

יש פה המקרה של מה קורה כשטייס פרטי צריך לחצות, נניח, את השטח של בן גוריון, ואין לו ברשיון את ההגדר של שפה. לעומת זאת, המצב הנוכחי כיום, ובדברי ההסבר כתוב שכל הסיפור של השפות למעט ההגדרים ברשיון זה שימור של מצב קיים, וזה נכון כבר כיום; זה כמה שנים מדברים בבן גוריון אנגלית, וכשעוברים לעברית, זה או כשאין טייס זר בסביבה או אנשים בהיסח הדעת, וזה כולל טייסי אל-על, אגב, שעוברים לשפה העברית, ומי שצריך, מחזיר אותם למסלול התקין.

צריך לזכור שכולנו עברנו בחינות לצורך בחינת רשיון מפעיל רדיו טלפון בשירות האווירי, והבחינות האלה מתקיימות בשפה האנגלית, וכל טייס בשביל הרפתקה של שלוש או ארבע דקות במרחב בן גוריון שולט מספיק באנגלית גם בלי בחינה, לכן סבורני שפה הקטע שמדבר על טיסה באזור פיקוח של יחידת פת"א הוא מיותר.

רון חלפון:

אחלק את התשובה שלי לשתיים. אחת, לטעמי, ברור שבמרחב בו יש כלי טיס זרים, חייבים כולם להיות מסוגלים לדבר בשפה האנגלית. לא ייתכן שטייס זר, טייס של אייר פראנס, ישמע עברית בקשר. אין לי ספק שזה מאוד מבלבל, יכול לגרום תאונות.

שתיים, כמו שהבהיר מר גדי רגב, אנחנו נשענים פה על תקנים בין לאומיים שקבע ארגון ICAO, וארגון זה קבע גם את הכלל הזה. לכן אני חושב שהכלל הזה אמור להישאר.

עמרי טלמון:

אם זה כלל שנקבע על ידי ICAO, זה דבר אחד, אבל ביחס לשליטה בשפה האנגלית, דה פקטו עד היום, לפחות מאז שאני טס, כולם דיברו אנגלית כשהיה צריך לדבר אנגלית גם בלי המבחנים הללו, כאשר צריך לזכור שה-ICAO בעיקר מתייחס לנושא הבין לאומי ולא לנושא הפנים ארצי.

היו"ר יצחק וקנין:

אני חושב שהחשיבות של הסעיף הזה, כמה שקצרה דעתי להבין בכל הנושא הזה, הערתו של איש אל-על לפני כן, אני חושב שהיתה במקומה. מהר מאוד הבנתי שזה יוצר בעיה קשה, ולא נסמוך על כך, שאם הוא כן מבין או לא מבין, ואותו טייס יטוס באותו מרחב, ואחרי כן לך תדע מה יקרה. יש פה סטנדרטים שמחייבים, במיוחד במרחב אווירי, שיש סכנה ברורה, שיכול להיות שתהיה טעות. לכן אני חושב שצריך לאשר את התקנה הזו.

אייל רובין:

אני גם משמש כאיש צוות אוויר בחברת אל-על, ואני חוזר למישור הפרקטי. כאשר יהיו מקרים שתהיינה סגירות במקומות מסוימים, יכול להיווצר מצב שיהיה טייס פרטי שהיה רשאי, אבל לא עשה, כיוון שלא ראה צורך לפי התקנה הקודמת שדובר בה, ועכשיו הוא צריך להיכנס למרחב האווירי הבין לאומי כי אין בררה, כי אזור סגור, ועכשיו טייסים בין לאומיים צריכים לשמוע עברית.

ברור ש-ICAO קבע מגבלות מסוימות בין לאומיות. הוא נמנע מלעשות את זה בתוך המדינות, כיוון שהוא מסתכל במישור הבין לאומי. אני חושב שאנחנו צריכים להחמיר במעט, וצריך להגיד שכל מי שטס במרחב אווירי של מדינת ישראל חייב לדבר אנגלית. זה מחייב גם את המגדלים לדבר אנגלית וגם את הטייסים, ולא משנה איפה הוא טס.

דוד גורודצקי:

כולנו עברנו בחינות RT, והמיומנות של הטייסים בארץ היא טובה מאוד באנגלית, ואין טעם להשית את התקנה הזו על כל המחויבות הכספית שלה על טייסים כאלה.

היו"ר יצחק וקנין:

סלח לי, הרי אם אותו טייס יעבור את הבחינות ויקבל את הדירוג הגבוה, הוא יוכל לדבר. הבעיה כרגע עם אחד שהדירוג שלו נמוך, ברמה 4 או ברמה 5. אם אותו אחד לא עבר את הבחינות ולא עמד במטלות, הוא לא יוכל לטוס במרחב הזה.

דוד גורודצקי:

זה כולל את כל המרחב האווירי של מדינת ישראל?

היו"ר יצחק וקנין:

אם טייס עבר את הבחינה, והוא ברמה 6, ואני מבין שהוא שולט בשפה לחלוטין, אחרת לא יקבל את הרמה הזאת.

גיורא רום:

גם 4 זה מספיק. אנחנו עוסקים בשאלה, מה קורה עם טייסים שאו הם מתחת ל-4, או בכלל לא ניגשו למבחן – האם הם יוכלו למצוא עצמם חוקית טסים בנתיבים בין לאומיים או במרחבים בין לאומיים? לפי ICAO, הם לא יוכלו.

נחמן שי:

למה לא לחייב את כולם ללמוד לדבר אנגלית? הרי כל המדינה הזו היא בגודל של גפרור, ומהר מאוד עוברים מנתיב כזה לנתיב אחר, אני שומע פה מנציג אל-על שפה סוגרים מרחב אווירי, אז יצטרכו לטוס אחרת. זה נראה לי מוזר. זה גם תרבות כזו, שמדברים אנגלית.

היו"ר יצחק וקנין:

לא נכביד מעבר למה שצריך.

נחמן שי:

זה נראה לי סטנדרט.

ניר ימין:

מדובר בשני מקרים, אם אני מבין נכון, מתקנת משנה (ה) – או בטיסה בין לאומית או באזור פיקוח שפורסם בפמ"ת, שהשפה היחידה היא השפה האנגלית, ולכן זה לא בכל הטיסות, אלא רק בשני הקטגוריות האלה, שמצוינות בתקנת משנה (ה).

מה שציין נציג אל-על, יכול להיות שבתקנות ההפעלה יש תיקון שהם מציעים, שבמקרים חריגים, שיקולים של בטיחות הטיסה, אפשר יהיה לחרוג מההוראות.

רננה שחר:

תקנה 4 לתקנות ההפעלה קובעת את סמכותו וזכותו של טייס מפקד לסטות מהוראות כל דין במקרה חירום, שמצדיק את זה.

ניר ימין:

וגם הצעתם תיקון שמדבר על מקרים חריגים.

רננה שחר:

ביחס לפקחי היחידות.

יערה למברגר:

כדי שיהיה ברור, אולי כדאי להגיד: כאמור בתקנת משנה (ג) כדי לקשר את זה ולהבהיר, שתקנת משנה (ג) גם מדברת על מי שהוכיח את מיומנותו בשפה האנגלית.

היו"ר יצחק וקנין:

ההערה במקומה.

נחמן שי:

אז לא הבנתי, מתי מדברים עברית ומתי אנגלית?

היו"ר יצחק וקנין:

עברית – במרחב הבין לאומי. אם אתה נכנס למרחב הבין לאומי, אתה לא יכול לדבר עברית.

נחמן שי:

אבל אם אתה טס באזור של שדה התעופה לוד, אתה כבר נכנסת לאנגלית.

היו"ר יצחק וקנין:

יש להם נתיבים שלהם.

נחמן שי:

ברור, אבל זה כל כך קטן.

רון חלפון:

לכן טייס שירצה שתהיה לו הגמישות, ייאלץ להיבחן.

אילון טל:

במדינת ישראל פועלים טייסי חיל האוויר גם במרחב האזרחי, ולא כל טייסי חיל האוויר, להערכתי, ייבחנו בבחינות המיומנות בשפה האנגלית, ויש צורך למדינה לאפשר, כשהם חוצים את המרחבים האלה, לאפשר גם את השימוש בשפה העברית. המצב האידיאלי, שכולם ידברו בארץ אנגלית בשפת התעופה, הוא מצב שיש לשאוף אליו, אבל זה לא מתאפשר בכל המצבים.

אייל רובין:

אני מוצא את הדבר הזה לא קשור לנושא. הגם שמטוסי חיל האוויר, אנחנו גם טייסים בחיל האוויר, חלקנו, אנחנו טסים בגבהים אחרים, לא מפריעים. עברית זו השפה שלנו. לא נטוס בחיל האוויר בשפה האנגלית, עם כל הכבוד, אבל אני טוען שאין דין נושא זה כדין נושא אחר. הטייסים האזרחיים צריכים לדבר אנגלית, נקודה.

לגבי ההחרגה שעו"ד מרשות התעופה האזרחית ציין קודם, לומר שטייס יגביל את עצמו במובן זה שלא ייכנס למרחב התעופה הבין לאומי - יכול להיות שלא טסת באווירונים בארץ - זה בלתי אפשרי, הגם שלבקש מאדם שלא דובר את האנגלית, מן הסתם, לא לטוס במרחב בין לאומי, הוא לא בדיוק יקיים את זה. זו מטלה שאי אפשר לעמוד בה.

היו"ר יצחק וקנין:

אני לא מתכוון להתעכב על הסעיף הזה יותר.

ניר ימין:

בתקנת משנה (ה) ובתקנת משנה (ו) כתוב: טייס או נווט טיס שלא צוינו. אם עברתי את הבחינה, אבל עדיין לא צוין לי ברשיון, אני מקבל נייר, כמו שמקבלים ברשיון נהיגה, למשל, ייחשב כאילו צוין ברשיון שלי, נכון? אם עברתי בחינה, ועדיין לא הונפק לי הרשיון לצורך העניין, או בגלל התרשלות של הרשות לא צוין, אבל כן עברתי את הבחינה - אני כן אוכל לטוס, אני מניח.

רננה שחר:

מבחינה הבין לאומית, אתה חייב את האישור הזה. יתארגנו לתת אישורים זמניים.

היו"ר יצחק וקנין:

תודה. סעיף (ו).

רון חלפון:

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  |  |  |  |  | 1. מפקח על תנועה אווירית שלא צוינו ברשיונו רמת המיומנות שלו בשפה האנגלית ותקופת תוקפה, לא יהיה רשאי לפקח על טיסות בין-לאומיות בנתיבים בין-לאומיים. |

רננה שחר:

כאמור בתקנת משנה (ג).

היו"ר יצחק וקנין:

טוב. נמשיך.

רון חלפון:

רשות הרישוי רשאית להכיר ברמת מיומנות בשפה האנגלית שצוינה ברשיון שניתן לעובד טיס מאת מדינה חברה כהוכחה למיומנותו של אותו עובד טיס בשפה האנגלית לצורך ציונה ברשיונו לפי תקנת משנה (ג).

תקנת המשנה הזו הוספה בגלל הצורך שעלה בהכרה בבחינות של מדינות חברות. אם אדם נבחן בצרפת, על פי אותם כללים, וקיבל אישור על רמת מיומנות מסוימת, אנחנו לא רואים מניעה שהבחינה הזאת תשמש גם בארץ.

היו"ר יצחק וקנין:

הערות?

ניר ימין:

ראשית, כתוב: רשות הרישוי רשאית. מה השיקולים שהיא שוקלת, אם להכיר או לא להכיר ברמת המיומנות הזאת? ומה היחס בין זה לבין אישור רשיון שרשות הרישוי רשאית להכיר ברשיון של מדינה חברה כשקול לרשיון ישראלי?

רון חלפון:

רשות הרישוי רשאית, ולא נקבע כאן כחובה, כי רשות הרישוי תרצה לבדוק על פי אילו כללים נערכים הבחינות. אם יש מדינה שלא עובדת על פי הכללים הבין לאומיים, לא יקבלו את רמת המיומנות שנקבעה.

לעניין רשיון זר, אם אדם מחזיק ברשיון זר עם ציון של רמת המיומנות שלו בשפה האנגלית, כחלק מהליך של ולידציה יתקבל הרשיון יחד עם רמת המיומנות שנקבעה לו ברשיון הזר.

ניר ימין:

אז מדובר כאן במקרים שבהם לא צוין, ולכן- -

רננה שחר:

לא. הוולידציה הוא תהליך שהוא גב אל גב עם הרשיון הזר, כלומר אם הרשיון הזר מותלה או מבוטל, גם הוולידציה מותלית או מבוטלת. פה מוצע משהו שהוא יותר אחר מוולידציה – אתה לוקח את הציון שצוין ברשיון, ומעביר אותו לרשיון הישראלי, כלומר הוא כבר לא תלוי בתוקפו של הרשיון הזר; הוא הציון הישראלי. אתה מקבל אותו ברשיון הישראלי.

ניר ימין:

לגבי שיקולי הרשות, אתם חושבים שכדאי לציין אותם במפורש בתקנה, או לא?

רננה שחר:

אני חושבת שלא. זה כמו תקנה 10 לתקנות הרשיונות – רשאית, יש נהלים פנימיים לתהליך הוולידציה, בין השאר יחולו גם פה; מוודאים את תוקפו של הרשיון.

היו"ר יצחק וקנין:

טוב. נמשיך.

רון חלפון:

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  |  |  |  |  | 1. בתקנה זו - |
|  |  |  |  |  |  | "איזור פיקוח" כמשמעותו בסעיף 57 לתקנות ההפעלה; |
|  |  |  |  |  |  | "יחידת פת"א", "טיסה בין-לאומית" ו"פמ"ת" – כהגדרתם בתקנות ההפעלה; |
|  |  |  |  |  |  | "נתיב בין-לאומי" – נתיב המוביל מחוץ לישראל אל שדה תעופה מן המנויים בתקנה 49א לתקנות ההפעלה, או משדה תעופה כאמור אל מחוץ לישראל או נתיב החוצה את המרחב האווירי של ישראל." |

היו"ר יצחק וקנין:

יש הערות? אם כן, נצביע על תקנה 1. מי בעד התקנה, עם כל הסעיפים? מי נגד?

**הצבעה**

היו"ר יצחק וקנין:

אם כן, סעיף 1 אושר עם כל הסעיפים, כולל התיקונים וההערות שנתקבלו. סעיף 2.

רון חלפון:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| תחילה | 2. | תחילתה של תקנה 21ד(ה) ו-(ו) לתקנות העיקריות, כנוסחה בתקנה 1 לתקנות אלה, ביום כ"ט באדר א' התשע"א (5 במרס 2011). |

היו"ר יצחק וקנין:

יש הערות? אם כן, מי בעד? מי נגד?

**הצבעה**

היו"ר יצחק וקנין:

אם כן, גם סעיף 2 אושר.

אם כן, תקנות הטיס (רשיונות לעובדי טיס)(תיקון), התש"ע-2010, אושרו.

אייל רובין:

אם אפשר לשאול, דיברנו קודם על הנושא שטייס ידבר אנגלית. היה לי נדמה שזה התקבל. אני מבין שזה לא התקבל.

ניר ימין:

מה שהוועדה אישרה זה מה שהופיע בתקנת משנה (ה), כלומר טיסה בין לאומית או טיסה שצוין בפמ"ת שהשפה היחידה בה היא אנגלית.

היו"ר יצחק וקנין:

תקנות הטיס (הפעלת כלי טיס וכללי טיסה) (תיקון), התש"ע – 2010. בבקשה, להקריא.

רון חלפון:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  |  | בתוקף סמכותי לפי סעיפים 7(2) ו- 30(1) לחוק הטיס, 1927[[5]](#footnote-5), וסעיף 23(א) לחוק רישוי שירותי התעופה, התשכ"ג – 1963[[6]](#footnote-6), בידיעת ועדת הכלכלה של הכנסת ובאישורה לפי סעיף 21א(א) לחוק יסוד הכנסת[[7]](#footnote-7), וסעיף 2(ב) לחוק העונשין, התשל"ז - 1977[[8]](#footnote-8) אני מתקין תקנות אלה: |
| תיקון תקנה 1 |  | בתקנה 1 לתקנות הטיס (הפעלת כלי טיס וכללי טיסה), התשמ"ב-1981[[9]](#footnote-9) (להלן – התקנות העיקריות), אחרי הגדרת "טיסה" יבוא: |
|  |  | " "טיסה בין-לאומית" - טיסה שאחת לפחות מנקודות המוצא, הביניים או היעד שלה היא מחוץ לישראל או שחלק ממנה מתבצע מעל שטחה של מדינה זרה." |

היו"ר יצחק וקנין:

עד כאן יש הערות?

רוני סטבקובסקי:

שלום, אני עו"ד מהמחלקה המשפטית של אל-על. הערה ניסוחית: שלפחות אחת מהנקודות – להחליף בצמד המילים; לפחות מאחת, ולא שאחת לפחות.

ניר ימין:

אפשר להשאיר את זה למחלקת חקיקת משנה לנוסח במשרד המשפטים.

יערה למברגר:

נבקש מהנסחית של משרד המשפטים להסתכל על זה פעם נוספת.

דוד גורודצקי:

מההגדרה הזאת יוצא, שאם טייס יצא מגבולות הארץ, מגבולות אזור הפיקוח של תל אביב, נאמר לקפריסין, וחזר - לא נחת שם - הוא לא טס טיסה בין לאומית או כן טס טיסה בין לאומית?

רון חלפון:

הוא יצא מישראל, עשה סיבוב מעל המים הטריטוריאליים- -

דוד גורודצקי:

יצא מהמים הטריטוריאליים וחזר.

רון חלפון:

נכנס לשטחה של מדינה זרה?

דוד גורודצקי:

לא. יצא לפיקוח אווירי של מדינה זרה זה לא השטח, אלא אם כן השטח הוא אווירי.

רון חלפון:

במקרה שאתה מציין הוא לא טס בטיסה בין לאומית. אני מבין מה אתה מציין בשאלתך, אבל אני מזכיר שטייס שלא נקבעה לו רמת מיומנות מינימלית לא יוכל גם לצאת מנתב"ג ממילא, כך שזו שאלה שהיא תיאורטית.

היו"ר יצחק וקנין:

עוד הערות, רבותיי? אין. מי בעד סעיף 1? מי נגד?

**הצבעה**

היו"ר יצחק וקנין:

הסעיף אושר.

סעיף 2.

רון חלפון:

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  | אחרי תקנה 26 לתקנות העיקריות יבוא: | | |
|  |  | "השימוש בשפות בתקשורת רדיו טלפון | 26א. | 1. שפת תקשורת רדיו-טלפון בין כלי טיס ליחידת פת"א תהא אנגלית או עברית, לפי המפורסם בפמ"ת או בנותאם כמשמעו בתקנה 65(ב). |

היו"ר יצחק וקנין:

הערות לסעיף (א)?

רון חלפון:

רק אציין ש"נוטאם" כותבים בטי"ת.

גיורא רום:

זה הדרך שבה מתקשרים באופן שוטף בין הרשויות לבין כל מי שבעולם התעופה בעדכונים שוטפים על דברים שקורים.

רננה שחר:

הודעות לאנשי צוות (נוטאם), כי כך הן נקראות בתקנה 65ב.

היו"ר יצחק וקנין:

כן. אני מציע שזה יהיה גם באנגלית וגם בעברית.

רון חלפון:

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  |  |  |  |  | 1. שפת תקשורת רדיו טלפון בין כלי טיס ליחידת פת"א תהא אנגלית בלבד, אם טייס או איש צוות אויר ביקש שתהא אנגלית או שיחידת הפת"א הורתה כך, אף אם פורסם לגביה בפמ"ת כי שפת התקשורת עימה היא עברית בלבד. |

היו"ר יצחק וקנין:

הערות?

רוני סטבקובסקי:

אנחנו מציעים להתחיל את הפסקה הזו דווקא עם השורה שמתחילה ב"עם טייס", שזה יהיה המשפט בתחילת הפסקה, ורק אחר כך המשך המשפט.

ניר ימין:

זה משנה משהו במהות?

רוני סטבקובסקי:

לא, אבל הקריאה היא פחות מורכבת.

ניר ימין:

בדיוק לצורך הזה יש ממונה על חקיקת משנה במשרד המשפטים. אני בטוח שהיא תדע לשקף את המהות בנוסח.

היו"ר יצחק וקנין:

לנו אין בעיה, אם משרד המשפטים יביא לנו את הנוסח כפי שאת אומרת. במידה וזה יתקבל, אין לנו בעיה.

רננה שחר:

ברור שזה עבר נוסח ואושר.

יערה למברגר:

הממונה על חקיקת משנה מטפלת באלפי חקיקות משנה, ויש לה ניסיון רב.

ניר ימין:

כשאתם מפנים את תשומת לבה בתקנה הקודמת, תפנו את תשומת לבה גם לכך.

היו"ר יצחק וקנין:

בכל מקרה, הבקשה שלך תועבר אליהם, ואם יחשבו שכך צריך להיות, יתקנו.

רוני סטבקובסקי:

בסופו של דבר, פשוטי העם, לצורך העניין, צריכים להבין את מה שהתקנה הזאת מבקשת. אם אנחנו קראנו את זה מספר פעמים כדי להבין בדיוק למה הכוונה, אולי כדאי לשקול שוב.

היו"ר יצחק וקנין:

הערתך נרשמה, ומשרד המשפטים יבדוק את הניסוח. אם יראו לנכון לשנות אותו, אנחנו נשנה. סעיף (ג).

רון חלפון:

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  |  |  |  |  | 1. שפת התקשורת ברדיו-טלפון בין יחידות פת"א תהא אנגלית, זולת אם הוסכמה ביניהן שפה אחרת. |

היו"ר יצחק וקנין:

הערות, רבותיי? סעיף (ד).

רון חלפון:

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  |  |  |  |  | 1. האופן שתתבצע בו תקשורת רדיו-טלפון בשפה האנגלית הוא כקבוע בפרק 5, כרך II של נספח 10 לאמנה, כעדכונו מזמן לזמן, שנוסחו המעודכן הופקד לעיון הציבור במשרד המנהל." |

ניר ימין:

וגם כאן לתקן כמו בתקנות הרשיונות, שההפניה אליו תהיה באתר האינטרנט של משרד התחבורה והבטיחות בדרכים?

רון חלפון:

כן.

רננה שחר:

אתם רוצים שזה יהיה כתוב בנוסח?

ניר ימין:

כן.

רון חלפון:

אני לא יודע אם צריך לציין את זה בנוסח, אבל בהחלט תהיה הפניה באתר.

ניר ימין:

יש בעיה עם זה שיש חומרים שנמצאים לעיון הציבור רק במשרד המנהל, ואם אני רוצה להוריד אותם מהאינטרנט, אני צריך לשלם, בעוד שאני חייב לעמוד בהוראות התקנות האלה. לכן אנחנו מבינים שיש זכות יוצרים, ויש בעיה, שכל אחד יצפה בהם, אבל לפחות שנדע באינטרנט שהדבר הזה קיים, ואוכל לעיין בזה בעותק הפיזי. אני חושב שכן חשוב שזה יהיה כתוב בתקנות. זה מופיע גם בקבצי תקנות אחרים; את ההפניה, לא הנוסח עצמו.

היו"ר יצחק וקנין:

תקנו את הסעיף בהתאם. נמשיך.

רון חלפון:

1. במקרה חריג המצריך פעולה מיידית להגנה על חיי אדם או לשמירה על הבטיחות רשאי המפקח על תנועה אווירית לסטות מהוראות תקנה זו, ככל הדרוש בנסיבות המקרה, ובלבד שנקט צעדים הדרושים לשמירה על בטיחות הטיסה.

היו"ר יצחק וקנין:

הערות לסעיף (ה)?

ניר ימין:

גם ברישא של תקנת משנה (ה) מדובר על הבטיחות בטיסה, אני מבין. אז אולי כדאי לרשום: לשמירה על בטיחות הטיסה.

רון חלפון:

אין מניעה.

היו"ר יצחק וקנין:

אם כן, אנחנו מצביעים על סעיף 2. מי בעד הסעיף? מי נגד?

**הצבעה**

היו"ר יצחק וקנין:

הסעיף אושר. סעיף 3.

רון חלפון:

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| הוספת תקנה 47א |  | אחרי תקנה 47 לתקנות העיקריות יבוא: | | |
|  |  | "מיומנות בשפה האנגלית לצורך הפעלת כלי טיס בטיסה בין-לאומית | 47א. | המחזיק ברשיון הפעלה מבצעית לפי הפרק השנים עשר או השלושה עשר, יבטיח שאנשי צוות האוויר שהוא מעסיק בטיסות בין-לאומיות, הוכיחו את יכולתם לדבר בשפה האנגלית ולהבינה כאמור בתקנה 21ד לתקנות הרשיונות." |

היו"ר יצחק וקנין:

הערות, רבותיי?

רוני סטבקובסקי:

אולי כדאי להבהיר, שאנשי צוות האוויר זה אנשי צוות שמתכוונים אליהם בתקנה 21ד; אבל שלא ישתמע מכך שזה כל אנשי צוות האוויר לפי תקנה 5 לרשיונות.

רון חלפון:

לכן אנחנו מפנים לתקנה- -

רוני סטבקובסקי:

אבל זה בסיפא.

ניר ימין:

אני חושב שהיא צודקת, שאולי כדאי לכתוב גם ברישא שאנשי צוות האוויר המנויים בתקנה 21ד, ואז בסיפא לכתוב: כאמור באותה תקנה, כדי שיהיה ברור שזה גם אנשי הצוות וגם השפה האנגלית, הם לפי 21ד. נעבוד על הנוסח, אבל שזה יהיה ברור.

רון חלפון:

אין התנגדות.

ניר ימין:

מבחינה פרקטית, איך מי שמחזיק ברשיון הפעלה יכול להבטיח, חוץ מאשר לוודא שזה מצוין ברשיון, שהוא עבר את הבחינה?

רון חלפון:

מדובר בחברת תעופה שצריכה לבדוק שהטייסים שלה והנווטים מחזיקים רשיון טיס.

גיורא רום:

בדיוק כמו שהוא יודע לוודא, שהטייס עבר את הבדיקות הרפואיות, והוא כשיר מבחינה רפואית. אין הבדל בין רפואה ובין אנגלית לצורך זה.

ניר ימין:

אבל גם מבחינות רפואיות- -

גיורא רום:

כן.

ניר ימין:

"להבטיח" – זה יכול להתפרש כמשהו רחב יותר.

יערה למברגר:

יבטיח שהם הוכיחו את יכולתם לדבר בשפה האנגלית. הוא לא צריך לבחון אותם.

ניר ימין:

ברור שזה לפי תקנה 21?

יערה למברגר:

לא כתוב שהוא יבטיח כי הם שולטים בשפה האנגלית.

היו"ר יצחק וקנין:

יש הערות לסעיף 3? אם כן, נצביע. מי בעד? מי נגד?

**הצבעה**

היו"ר יצחק וקנין:

אין נגד. אושר. סעיף 4.

רון חלפון:

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| הוספת תקנה 66א |  | אחרי תקנה 66 לתקנות העיקריות יבוא: | | |
|  |  | "מיומנות בשפה האנגלית לצורך מתן שירותי פת"א מסוימים | 66א. | המחזיק ברשיון למתן שירותי פת"א לפי תקנה 66(א) יבטיח שמפקחי התנועה האווירית שהוא מעסיק הנותנים שירותי פת"א לטיסות בנתיבים בין-לאומיים, הוכיחו את יכולתם לדבר בשפה האנגלית ולהבינה כאמור בתקנה 21ד לתקנות הרשיונות; לעניין זה, "נתיב בין-לאומי" – נתיב המוביל מחוץ לישראל אל שדה תעופה מן המנויים בתקנה 49א, או משדה תעופה כאמור אל מחוץ לישראל, או נתיב החוצה את המרחב האווירי של ישראל." |

היו"ר יצחק וקנין:

הערות לסעיף, רבותיי?

ניר ימין:

אני לא כל כך מכיר את הפרקטיקה – טיסה בין לאומית יכולה להיות גם טיסה שהיא לא בנתיב בין לאומי, או טיסה בין לאומית בהכרח היא טיסה בנתיב בין לאומי?

רון חלפון:

היא בהכרח בנתיב בין לאומי.

ניר ימין:

אבל היא יותר מזה – היא גם נתיב בין לאומי ועוד נתיבים, אחרת אפשר היה לכתוב בהגדרה קודם שתקנות הרשיונות, או איפה שהגדרנו, טיסה בין לאומית כטיסה בנתיב בין לאומי, אם זה הדבר היחיד.

רון חלפון:

העניין הוא הפוך – אתה יכול לטוס בנתיב בין לאומי לא בטיסה בין לאומית.

אייל רובין:

אבל אפשר לטוס טיסה בין לאומית לא בנתיבים. יש נתיבים שזה הכלל. לפעמים אתה טס מנקודה לנקודה לא בנתיב, לפי אישור, כמובן.

היו"ר יצחק וקנין:

יש הערות לסעיף? אם כן, מי בעד סעיף 4? מי נגד?

**הצבעה**

היו"ר יצחק וקנין:

הסעיף אושר. סעיף 5.

רון חלפון:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| תחילה |  | תחילתן של תקנות אלה - | |
|  |  |  | 1. תקנות 1 ו- 2 30 ימים מיום פרסומן; |
|  |  |  | 1. תקנות 3 ו- 4 ביום כ"ט באדר א' התשע"א (5 במרס 2011). |

היו"ר יצחק וקנין:

הערות לסעיף 5? אם כן, מי בעד? מי נגד?

**הצבעה**

היו"ר יצחק וקנין:

סעיף 5 אושר.

אם כן, תקנות הטיס (הפעלת כלי טיס וכללי טיסה)(תיקון), התש"ע-2010 אושרו עם התיקונים, כולל בתקנה 3. היתה הערה לגבי הנוסח – את הנושא הזה תבדקו, בבקשה, לקבל את התיקונים.

תקנות הטיס (אגרות רישום, רישוי ותיעוד) (תיקון), התש"ע - 2010.

רון חלפון:

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  |  | | |
|  |  | בתוקף סמכותי לפי סעיף 30 לחוק הטיס, 1927**[[10]](#footnote-10)**, באישור שר האוצר לפי סעיף 39ב לחוק יסודות התקציב, התשמ"ה - 1985[[11]](#footnote-11) ובאישור ועדת הכלכלה של הכנסת לפי סעיף 12 לחוק רשות התעופה האזרחית , התשס"ה - 2005**[[12]](#footnote-12)**, אני מתקין תקנות אלה: | | |
| הוספת תקנה 21א |  | אחרי תקנה 21 לתקנות הטיס (אגרות רישום, רישוי ותיעוד), התש"ע – 2009 יבוא: | | |
|  |  | "אגרה לבחינת מיומנות בשפה האנגלית | 21א. | עובד טיס או המבקש רישיון עובד טיס, הנבחן בשפה האנגלית להוכחת מיומנותו בה, ישלם בעת הגשת הבקשה להיבחן אגרה של 700 שקלים חדשים." |

היו"ר יצחק וקנין:

הערות?

דוד גורודצקי:

הסכום הזה נראה לי לא מידתי כדי לבחון שפה. בדרך כלל, יש קנה מידה של שעה של איש רת"א שעובד לבחינה, משהו כמו 350 שקל.

דבר שני, לגבי הטייסים, כפי שאני מכיר אותם, חלק מהם יראו את הסכום הזה, ייבהלו ולא ייבחנו. הם לא יטוסו טיסות לחו"ל. הם יראו שהם צריכים לשלם סכומים כאלה – והם טייסים פרטיים, שטסים לפעמים להנאתם לחו"ל. זה דבר שדורש מהם לשלם פעם בשלוש שנים, זה יכול להיות גם פעם אחת, זה הרבה, הם יכולים לא לטוב, וזה יעלה להם בבטיחות טיסה. יש טייסים שלא יטוסו, ואני יודע את זה.

רון חלפון:

סכום האגרה נקבע על פי השוואה למדינות אחרות. המחיר של בחינה כזו במדינות אחרות נע בין 100 יורו ל-150 יורו. אנחנו עשינו איזשהו ממוצע, את ההוצאות של רשות תעופה אזרחית, וכך נקבעה העלות.

אייל רובין:

לגבי האגרות, אנחנו יודעים שבאנגליה משלמים 90 פאונד, שזה קרוב ל-500 שקלים, רחוק מ-150 אירו.

לעצם הדברים, אנחנו מברכים על העניין הזה, וחושבים שזה חשוב מאוד שרשות התעופה האזרחית עושה את הצעד הגדול הזה קדימה. התעופה בישראל זקוקה לאיזשהו שדרוג, וזה זמן מצוין. החשיבות באנגלית על אחת כמה וכמה חשובה. אנחנו טסים בעולם, נתקלים בתקלות גם באירופה, לא בארצות שדוברות אנגלית, אבל שמדברים בשפות שאנחנו לא מבינים. זו בעיה בטיחותית חמורה, אז אנחנו מברכים על זה מאוד. המעמד של אל-על הוא כזה שאנחנו לא חוששים שהאנשים שלנו לא יעברו את המבחנים, אנחנו יודעים שנעבור את המבחנים, אלא שהעלות היא בלתי סבירה, היא לא קשורה לאגרות אחרות.

היו"ר יצחק וקנין:

אתה מציע שנשווה את זה לאנגליה?

אייל רובין:

לא. אנחנו חושבים ש-700 שקל זה לא שקול כנגד כלום. אם הרשות תוכל להסביר איך הגיעו לעלות הזאת, מעבר להשוואה לאנגליה, אלא שיגידו מה העלות עבורה כדי לקיים את המבחנים, אנחנו נשמח להתיישר לימין, אלא שאנחנו חושבים שיש פה רווח עצום לעלות, שאנחנו לא מבינים מה העיקרון בו. אנחנו חושבים שנכון להטיל אגרות, אבל אגרות סבירות. לנו מדובר בקרוב ל-400 אלף שקל בשנה, יכול להיות שרק אחת לשלוש שנים, 370 אלף שקל בפעם הראשונה. בתקופה הזו שבה התעופה – תקופה מאוד לא פשוטה, הרבה מאוד עלויות, אגרות חדשות הושתו עלינו לאחרונה- -

היו"ר יצחק וקנין:

כמה טייסים- -

אייל רובין:

530 ועוד ידינו נטויה, אני מקווה. בכל מקרה, קרוב ל-400 אלף שקל בפעם הראשונה בתקופה הזאת, כאשר אגרות חדשות הושתו עלינו רק לאחרונה – אנחנו סבורים שנכון להטיל אגרה; העלות פשוט לא רלוונטית.

אני מזכיר גם שעל מנת לעבור את המבחנים לא כולם יוכלו לגשת בפעם הראשונה בלי ללמוד. המדובר גם בקורסים שיצטרכו לעבור חלק מהטייסים, בעיקר פה אצל חברי – דבר ראשון. דבר שני, יכול להיות שהפתרון עבורנו יהיה פשוט לבחון את האנשים שלנו לא בארץ, משום שהדבר הזה הוא תקנה בין לאומית. יכול להיות שנצטרך להטיס את אנשינו להיבחן בחו"ל, מקום שבו גובה האגרה יהיה נמוך יותר.

היו"ר יצחק וקנין:

הייתי רוצה לשמוע איך הגעתם לסכום הזה.

רון חלפון:

כמו שאמרתי, ביצענו השוואה עם מדינות אחרות. הנתונים שמצויים בידינו, לדוגמה, בנוגע לבריטניה, מדובר ב-120 פאונד. 120 פאונד זה פחות או יותר הסכומים שאנחנו מדברים עליהם. נציג של רשות התעופה האזרחית נכח בכנס של מדינות החברות ב-ICAO בדיוק בנושא הזה, ביצע השואות מחירים, ואלה הסכומים שעליהם מדובר.

אם כבר, החשש של רשות התעופה האזרחית הוא חשש הפוך, שהסכומים שהם יצטרכו לשלם לקבלן שעורך את הבחינות יהיו גבוהים יותר, ורשות התעופה האזרחית תיאלץ לספוג את הפער.

היו"ר יצחק וקנין:

השאלה, מה העלויות האמיתיות שלכם? אם אלה העלויות, אני מבין את זה, אבל אם לא, למה שתשיתו עליהם יותר? אתם צריכים לקחת את העלויות שלכם, ולא להשית מעבר לזה, כי בסך הכול יש הרבה אגרות.

גדי רגב:

כמו שציינו, יצאנו למכרז. יש פה עניין של ביצה ותרנגולת. עוד לא נגענו במכרז הזה, עד שלא נקבל את האישור להפעיל את זה. אנחנו לא יודעים מה יהיו תוצאות המכרז, לכן עשינו הערכה, שמוצגת פה, מבוססת על מה שנהוג בעולם.

אנחנו מוכנים ללכת לקראת צעד אחר, שאם תוצאות המכרז יהיו משמעותיות שונות מהסכום הזה, אזי נתקן את הדבר הזה.

היו"ר יצחק וקנין:

מקובל עליכם?

אייל רובין:

עם כל הכבוד, לא. כיוון שאנחנו השתתפנו במכרז הזה, כדי להחליט מה העלות שנבקש, ביקשנו מודיעין מה האגרה שתושת בעתיד. ביקשנו שיטילו את האגרה קודם לבקשת המכרזים. אם היינו יודעים שהאגרה בגובה 200 שקל, היינו יודעים איזה קופון אנחנו יכולים לקבל בעבור עריכת המבחנים.

היו"ר יצחק וקנין:

זה קצת בעייתי. אתה רוצה שיעשו לך תיאום- -

אייל רובין:

אם אני יודע שהאגרה היא גבוהה, ואגב, היה מידע לגבי גובה האגרה, שמדובר בקרוב ל-700-800 שקל, גם את המכרז שלי עשיתי בהתאם, וכמוני גם החברים האחרים שהשתתפו במכרז - לא שתיאמנו מחירים, אבל כולם ידעו.

רננה שחר:

אני מבקשת להוסיף שהאגרה הזאת היתה כלולה בהצעת התקנות שאושרה על ידי הוועדה בסוף דצמבר. הוועדה הנחתה אותנו להפריד ולא לקבוע אגרה לפני שחובת הבחינה תחול. זה באמת ביצה ותרנגולת – כאשר אתה ממכרז את השירות, אין דרך למנוע את העניין שהאגרה תיקבע לפני שתדע מה עלות השירות. אני חושבת שההצעה של רשות התעופה האזרחית היא סבירה מאוד, שאם יהיה פער, יתקנו.

אייל רובין:

אם רוצים להטיל אגרות עלינו, על הטייסים, ומי שיחתוך את הקופון בדרך זה חברה פרטית שזוכה במכרז, עדיף אולי שהרשות תתכבד ותעשה את המבחנים אצלה. היא יכולה לעשות את זה, יש לה כוח האדם. אני באמת חושב שהשיטה הזאת, שנעביר כסף לחברה פרטית כדי לערוך את המבחנים, היא שיטה לא ראויה.

יערה למברגר:

מההיבט המשפטי, אנחנו לא מדברים פה על מחיר אלא על אגרה, ומבחינה משפטית, יש פה הבדל. צריך להיות קשר לשירות הניתן, אבל זה לא צריך לשקף באופן מלא את העלות, לכן הדיון פה על העלויות – זה לא שצריך להיות מתאם מלא.

היו"ר יצחק וקנין:

אני דווקא מקבל את העצה של הנציג, שאם העלויות יהיו יותר נמוכות, נתקן את התקנות. יהיה דיון, ואני יכול להביא את זה מייד לדיון, ולתקן את זה. לכן בואו לא נאריך בסעיף הזה יותר מדי.

אייל רובין:

הוא סעיף קריטי עבורנו. אני יודע שהמכרזים עצמם, העלויות- -

היו"ר יצחק וקנין:

להפך, עכשיו יש לך אפשרות הרבה יותר- -

אייל רובין:

היא לא.

היו"ר יצחק וקנין:

מכיוון שתציע יותר נמוך, אתה בטוח תזכה.

אייל רובין:

המעטפות כבר נמסרו. המחירים ידועים, אנחנו לא ניפגש פה שוב, לצערי. גובה האגרה יישאר ב-700 שקל. אני טוען שוב שכמו שאדוני אמר בהתחלה, אני חושב שהגישה הזו נכונה, לדעת להסביר כמה הרשות, למשל, תרוויח מהאגרות האלה ומה היא עושה עם הכסף – אני חושב שזה קשור. אני מסתכל על אגרות אחרות – 200 שקל, 150 שקל. איך הגענו ל-700? מה זה שונה?

היו"ר יצחק וקנין:

אני לא חושב שהסעיף הזה הוא קריטי, כמו שאתה מתאר אותו.

אייל רובין:

הוא קריטי, מבחינתנו.

גיורא רום:

רשות התעופה האזרחית לא מרוויחה. אנחנו לא עסק פרטי, והשימוש בפועל הזה לא נראה לי תקין. יצאנו למכרז בדרך הכי מסודרת, וזאת הדרך הכי מסודרת שמדינת ישראל רוצה שדברים יקרו. אנחנו גם לא רוצים לעשות את המבחנים בתוך הרשות; אנחנו רוצים להוציא אותם החוצה, ואני אוציא דברים נוספים שהיום הרשות בוחנת למכרזים, לגופים חיצוניים. כך ממשלת ישראל רוצה לנהל את עצמה. היא לא רוצה לעשות הכול לבד, היא רוצה להוציא את זה לסקטור הפרטי.

אנחנו נפתח את המכרזים, ואני מקבל לחלוטין את מה שהציע מר רגב, אני מקווה שזה יהיה לשני הכיוונים; יתברר, נניח, שהמחירים הרבה יותר גבוהים, אנחנו נבוא עם הבקשה להעלות את האגרה. אנחנו לא מרוויחים מהאגרה. יש נתח קטן מאוד שבא לכסות את העלויות של פנים רת"א, הוא לנתח לא גדול, וכל היתר הוא ניתוח כלכלי של חברות שמוכנות להקים את המערך שיאפשר להם לעשות הדרכת אנגלית ומבחני אנגלית.

רוני סטבקובסקי:

אולי כדאי לעשות את התהליך הפוך – עד שתפתחו את המכרזים ואת המעטפות לא לתקן את התקנה הזו, כדי שהאגרה שתדרשו תשקף את העלות המוצעת במכרזים.

היו"ר יצחק וקנין:

אנחנו סומכים על רת"א, אני חושב שהם לקחו על עצמם בשנה האחרונה מטלות גדולות מאוד, ובטח הדבר הזה שולי כדי שהם לא יוכלו לעמוד בו ולקיים אותו כמו שצריך. אני גם סומך עליהם, שהם יביאו לנו את הנתונים בהתאם למה שהתוצאות יהיו, ואנחנו נבחן את זה. במידה שנוכל לתקן את זה, נתקן.

רוני סטבקובסקי:

אדוני יודע שבדרך כלל יותר קשה להחזיר את הגלגל לאחור.

היו"ר יצחק וקנין:

אני מבטיח לך שכן. אני אנהל את כל הדיונים, ואם נצטרך לתקן, אתקן.

ניר ימין:

יש לי כמה הערות ניסוחיות לתקנה א. כמובן, לא משרד התחבורה והבטיחות בדרכים ולא הוועדה כבולים להליכים מכרזיים שקורים או לא קורים; התקנות האלה נקבעות מכוח חוק הטיס וחוק רישוי יסודות תעופה. אין שום הכרח לחכות לתוצאות מכרז, ונציגי רת"א והמנהל הצהירו בפני הוועדה שהם יביאו תיקון, אם יראו שיש פער גדול בעלות, ואני מסכים גם עם מה שאמרה נציגת משרד המשפטים- -

היו"ר יצחק וקנין:

יותר מזה – בישיבה הראשונה שהם יביאו לי את התיקון, אני אאשר אותם. לא אמרח את זה וולא אשאיר את זה כך.

אייל רובין:

אז אולי קונסטרוקציה אחרת – יש מקומות להקניית הנחה, למשל כשמדובר בטייסים שמשרתים במילואים או לחברות במצבים מסוימים. יכול להיות שיש מקום כן לתת הנחה, לשלם 75 אחוז מגובה האגרה או כל דבר אחר. אני מבקש מהאנשים המכובדים ברשות התעופה האזרחית לשקול את זה.

רון חלפון:

אדוני, אם נותנים הנחה לאחד, צריכים להעלות את המחיר לאחר. אני לא חושב שיש מקום לזה.

ניר ימין:

אני מסכים עם מה שאמרה עו"ד למברגר. האגרה, בניגוד למחיר, לא אמורה לשקף את העלות בהלימה של אחד לאחד, אלא לשקף תמורה בעד השירות.

לעניין הנוסח, ברישא חסר מראה מקום לאגרות רישוי ותיעוד. צריך להפנות למראה מקום בתקנה 1; בגוף התקנה, ב-21א, אני חושב שכדאי לרשום במקום "הנבחן" – "המבקש להיבחן", כי על זה מדובר – עובד טיס שמבקש להיבחן, לא הנבחן.

רון חלפון:

הערתך הראשונה מקובלת.

לגבי השנייה, מלכתחילה הנוסח היה "המבקש להיבחן".

ניר ימין:

אתם חושבים שצריך להיות "הנבחן" ולא "המבקש להיבחן".

קריאה:

כתוב: ישלם בעת הגשת הבקשה.

רון חלפון:

נעלה את זה לעיון.

ניר ימין:

ואחרי "להוכחת מיומנותו בה" אני חושב שכדאי להפנות שוב, כדי שיהיה ברור, לפי תקנה 21ד לתקנות הרשיונות.

רון חלפון:

אני לא רואה מניעה.

היו"ר יצחק וקנין:

משרד המשפטים, מקובל? אם כן, אין הערות נוספות לסעיף 1. מי בעד סעיף 1, בהתאם לתיקונים שהוצעו? מי נגד?

**הצבעה**

היו"ר יצחק וקנין:

הסעיף אושר. סעיף 2.

רון חלפון:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| תחילה |  | תחילתן של תקנות אלה ביום פרסומן של תקנות הטיס (רישיונות לעובדי טיס) (תיקון), התש"ע – 2010. |

היו"ר יצחק וקנין:

יש הערות לסעיף? מי בעד? מי נגד?

**הצבעה**

היו"ר יצחק וקנין:

אושר. אם כן, גם תקנות הטיס (אגרות רישום, רישוי ותיעוד)(תיקון), התש"ע-2010 אושרו.

אני אקבע ישיבות בתיאום אתך, גיורא, ובתיאום עם הוועדה לגבי המשך נושא החקיקה, ונעשה את כל מה שאנחנו יכולים כדי לקדם את זה כמה שיותר מהר.

גיורא רום:

ברשותך, עוד הערה אחת – קודם כל, אני חוזר ואומר: רשות התעופה האזרחית היא לא מוסד למטרות רווח. רשות התעופה האזרחית עושה מאמצים גדולים באופן שוטף לעזור לכל מי שמעורב בתעופה בישראל, לכל המפעילים. רשות התעופה האזרחית מזה למעלה משנה מנהלת מהלך מאוד מסובך לשינוי דרמטי במחיר הדלק למטוסי התעופה האזרחית. בתקווה שזה יעבוד, המשמעות של זה על עלות שעת טיסה לתעופה האזרחית תהיה משמעות דרמטית. אנחנו עושים את זה ללא מטרות רווח, ואנחנו לא גוזרים קופון, ולא כל שאר הביטויים שהיו פה.

אותו דבר לגבי אל-על. אני נתתי, למשל, לפני מספר חודשים לאל-על פטור מדבר מסוים במסגרת סמכותי. המשמעות של הפטור הזה היה חיסכון של 800 אלף דולר בשנה לאל-על. כשאל-על פתחה את הקו לסן פאולו, יצרתי קשר עם המקביל שלי במרוקו כדי לאפשר לאל-על לטוס ישירות מעל מרוקו, ולא לחצות מסביב לאפריקה. זה חוסך לאל-על 20 דקות בכל כיוון. יש לזה משמעות כספית אדירה מבחינת הדלק.

רשות התעופה האזרחית עושה הרבה מאוד פעולות שיש להן משמעות ישירה על המצב הכספי של כל החברות. אני לא רוןצה שייצא מהדיונים האלה כאילו רשות התעופה האזרחית היא איזה גוף מהבורסה, שמנסה להעלות את מחיר המניה שלה.

אייל רובין:

אם זה מה שהשתמע מדבריי, אני מתנצל, לא היתה כוונה כזאת. אנחנו מעריכים את העבודה של הרשות.

היו"ר יצחק וקנין:

מההיכרות הקצרה שלי עם גיורא, אני חושב שהוא עושה עבודה ממש טובה. אני חושב שהוא מוביל את רת"א לכיוון אחר לגמרי, וחשוב שנעבוד בשיתוף פעולה ונעשה הכול כדי שהכול יבוא על מקומו בשלום. אני מאחל לכם חג כשר ושמח. נתראה בישיבות הבאות.

תודה רבה, הישיבה נעולה.

**הישיבה ננעלה בשעה 09:30.**

1. חא"י, כרך ג', עמ' 2551; ס"ח התש"י, עמ' 73(138) ; התשל"ב, עמ' 148. [↑](#footnote-ref-1)
2. ס"ח התשי"ח, עמ' 69; התשס"א, עמ' 166. [↑](#footnote-ref-2)
3. ס"ח התשל"ז, עמ' 226; התשנ"ד, עמ' 348. [↑](#footnote-ref-3)
4. ק"ת התשמ"א, עמ' 510; התסש"ה, עמ' 543. [↑](#footnote-ref-4)
5. חא"י, כרך ג', עמ' 2551; ס"ח התש"י , עמ' 73 (138); התשל"ב, עמ' 148. [↑](#footnote-ref-5)
6. ס"ח התשכ"ג, עמ' 104. [↑](#footnote-ref-6)
7. ס"ח התשי"ח עמ' 69; התשס"א , עמ' 166. [↑](#footnote-ref-7)
8. ס"ח התשל"ז, עמ' 226; התשנ"ד עמ' 348. [↑](#footnote-ref-8)
9. ק"ת התשמ"ב, עמ' 8; התשס"ח, עמ' 52. [↑](#footnote-ref-9)
10. חא"י, כרך ג', עמ' 2551. [↑](#footnote-ref-10)
11. ס"ח התשמ"ה, עמ' 60; התשנ"א, עמ' 130. [↑](#footnote-ref-11)
12. ס"ח התשס"ה, עמ' 130. [↑](#footnote-ref-12)