##### **הכנסת השמונה-עשרה נוסח לא מתוקן**

**מושב שלישי**

**פרוטוקול מס' 324**

**מישיבת ועדת הכלכלה**

**שהתקיימה ביום שני, ג' בחשווון התש"ע (11 באוקטובר 2010) בשעה 10:30**

**סדר היום**: **תקנות הטיס (נוהלי תיעוד כלי טיס וחלקיהם) (תיקון), התש"ע-2010, בדבר**

**אווירונים זעירי משקל.**

**נכחו**:

**חברי הוועדה**:

יצחק וקנין – היו"ר

ישראל חסון

**מוזמנים**:

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

עו"ד יערה למברגר קינר – משרד המשפטים

רן בג – מנהל תחום תעופה ספורטיבית, רת"א

תמיר ברעם – מנהל מחלקת הנדסה, רת"א

גדי רגב – ראש מטה תעופה, רת"א

עו"ד רננה שחר – יועצת משפטית, רת"א

עמיר שלום – מחלקת רישוי, רת"א

יואב בראל – מחלקת תקינה, תשתיות ומבצעים, רת"א

מייקי אברהמי – סגן בכיר למבצעים, רת"א

יהודה קדוש – כושר אווירי, רת"א

אברהם קמחי – חבר הנהלת קלוב התעופה

אודי זוהר – יו"ר קלוב התעופה

מיכאל רביב – נשיא עמותת EAA

אריאל אריאלי – חבר עמותת EAA

יאיר פארן – חבר איגוד תעופה ספורטיבית

דן שיאון – יו"ר ועדת הבטיחות, העמותה לתעופה ספורטיבית בישראל

דוד לאופר – יו"ר הנהלת האגודה הישראלית לתעופה זעירה

מיכה לוי – מנהל אגודת תעופה ספורטיבית

אברהם גרייצר – עמותת תעופה ספורטיבית

**ייעוץ משפטי**: איתי עצמון

**מנהלת הוועדה**:לאה ורון

**רשמת פרלמנטרית**: שרון רפאלי

##### 

**תקנות הטיס (נוהלי תיעוד כלי טיס וחלקיהם) (תיקון), התש"ע-2010, בדבר**

**אווירונים זעירי משקל**

היו"ר יצחק וקנין:

אני פותח את ישיבת ועדת הכלכלה. על סדר היום תקנות הטיס (נוהלי תיעוד כלי טיס וחלקיהם) (תיקון), התש"ע-2010, בדבר אווירונים זעירי משקל. רננה, בבקשה.

רננה שחר:

באופן כללי שתי התקנות העיקריות קובעות את בסיס הרישוי של כלי טיס בישראל, לפי אלו תקנים מרשיינים את הכלי עצמו. עד היום התקן שלפיו מרשיינים אווירונים זעירי משקל הוא תקן "S" הבריטי עם שינויים כאלה ואחרים, כמו שכתוב בתקנה 9(א) לתקנות התיעוד.

אנחנו מציעים כאן שלוש אופציות חדשות לרישוי אווירונים זעירי משקל. האופציה הראשונה היא על בסיס התקן המוסכם – קונצנזוס סטנדרט האמריקני שמאומץ בתקנה 94(א)(ב)(1), וזה בתהליך שבו הכלי יקבל תעודת כושר טיסה ולא יצטרך תעודת סוג. תעודת סוג זאת התעודה שבעצם מרשיינים את כל תהליך התיכון והייצור של הכלי, ועל בסיסו נותנים אחר כך תעודת כושר טיסה. זה הליך מיוחד שבסופו נותנים רק תעודת כושר טיסה על הכלי. יש עוד אופציה, שאם יצרן ירצה להוציא תעודת סוג על המטוסים שלו ניתן יהיה להוציא תעודת סוג לפי תקן "S" הבריטי, אבל בשינויי המשקלים והמהירויות.האופציה השלישית שנמצאת בהוראת המעבר, שמטוסים שנמצאים היום בארץ והוגדרו לפי תקן "S" למשקל של 454, אם היצרן יצהיר שהם תוכננו למשקלים גבוהים יותר ניתן יהיה לתקן את תעודות כושר הסוג הקיימות ולתקן את תעודות כושר הטיסה שהוצאו מכוחן.

היו"ר יצחק וקנין:

תודה. הערה של איתי, בבקשה.

איתי עצמון:

לפני שאנחנו מתחילים לדון בגופן של התקנות, יש לומר שהתיקון לתקנות התיעוד הוא לידיעת ועדת הכלכלה. באופן רגיל תקנות שהן לידיעה לא מובאות לשמיעת הערות ולתיקון בוועדה. מכיוון שכאן מדובר על הסדר כולל של נושא האז"מים שמחולק לסטים שונים של תקנות: תיעוד, רישיונות והפעלה, אני מציע שנקרא את הנוסח ונשמע הערות.

יערה למברגר:

צריך להבין שזה הליך שונה מאישור של הוועדה.

היו"ר יצחק וקנין:

כן.

רננה שחר:

הקראה:

הצעת תקנות הטיס (נוהלי תיעוד כלי טיס וחלקיהם) (תיקון), התש"ע – 2010

בתוקף סמכותי לפי סעיף 30 לחוק הטיס, 1927, ולאחר שהובאו לידיעת ועדת הכלכלה של הכנסת לפי סעיף 7(2) לחוק הטיס, אני מתקין תקנות אלה:

תיקון תקנה 1 בתקנה 1 לתקנות הטיס (נוהלי תיעוד כלי טיס וחלקיהם), התשל"ז – 1977 (להלן - התקנות העיקריות) , בהגדרת "אוירון זעיר" במקום "454 ק"ג" יבוא "600 ק"ג, או אם הוא מיועד להמראה ונחיתה על פני מים – עד 650 ק"ג";

היו"ר יצחק וקנין:

יש הערות? אין הערות. אני אצביע אחר כך על כל הסעיפים.

רננה שחר:

תיקון תקנה 9א בתקנה 9א לתקנות העיקריות , אחרי פסקה (1) יבוא:

"(1א) אם המשקל המרבי המותר להמראה של האוירון הזעיר לגביו מבוקשת תעודת הסוג עולה על 454 ק"ג- המבקש הגיש למנהל את תכן הסוג , דו"חות הניסוי וכל המסמכים הדרושים להוכחה כי האוירון הזעיר כאמור עונה על הדרישות הטכניות המפורטות בפרק S, למעט האמורות בפסקה (1) ולמעט תקנות S2(a)(1) ו- S2(a)(3); "

היו"ר יצחק וקנין:

הערות, רבותיי.

איתי עצמון:

אני רציתי להציע שמכיוון שאתם מפנים כאן לאותו פרק "S", שהוא אותן תקנות בריטיות שעומדות כיום רק לעיון הציבור במשרדי רת"א, שאפשר יהיה לפרסם גם באתר האינטרנט של הרשות.

רננה שחר:

בדקנו, וניתן יהיה לפרסם באתר האינטרנט של הרשות אישור.

איתי עצמון:

אז אם אפשר יהיה להוסיף תיקון לסעיף ההגדרות, לתקנה 1, נכון.

רננה שחר:

כן.

יערה למברגר:

זה קישור לאתר שבו הן מתפרסמות?

רננה שחר:

כן, לאתר הבריטי.

יערה למברגר:

שהוא פתוח לציבור?

רננה שחר:

כן.

היו"ר יצחק וקנין:

בבקשה, סעיף 3.

רננה שחר:

תיקון תקנה 94א בתקנה 94א לתקנות העיקריות -

1. אחרי תקנת משנה (ב) יבוא:

"(ב1) המנהל רשאי ליתן תעודת כושר טיסה לאוירון זעיר, אם נתקיימו בו כל אלה:

1. בעל האוירון הזעיר הגיש למנהל את כל המסמכים הדרושים להוכחה כי האוירון הזעיר לגביו מבוקשת התעודה עונה על הדרישות הטכניות המפורטות להלן:
   1. משקל ההמראה המרבי שלו -
      1. אינו עולה על 1,320 ליברות (600 ק"ג) אם הוא מיועד להמראה ונחיתה על פני היבשה;
      2. אינו עולה על 1,430 ליברות (650 ק"ג) אם הוא מיועד להמראה ונחיתה על פני מים;
   2. מהירותו המרבית בטיסה אופקית עם כוח מנוע מרבי לטיסה ממושכת (Vh) בתנאים אטמוספריים סטנדרטיים בגובה פני הים, אינה עולה על 120 קשר (Cas) (138 מי"ש);
   3. מהירות ההזדקרות שלו (Vs1) במשקל ההמראה המרבי ובמרכז הכובד הקריטי ביותר, אינה עולה על 45 קשר (Cas) (51 מי"ש);
   4. הוא תוכנן לשאת לא יותר משני בני אדם לרבות הטייס;
   5. הוא בעל מנוע בוכנה יחיד;
   6. הוא בעל פרופלר פסיעה קבועה או מתכוונת על פני הקרקע;
   7. אם הוא בנוי עם תא טייס - תא הטייס שלו אינו מדוחס;
   8. אם הוא אינו מיועד להמראה ונחיתה על פני מים - הוא בעל כן נסע שאינו מתקפל;
2. יצרן האוירון הזעיר הוא בעל אישור בתוקף מאת ה- FAA לייצר כלי טיס על פי התקן המוסכם;

היו"ר יצחק וקנין:

יש למישהו הערות? אין הערות.

רננה שחר:

1. אם כלי הטיס יוצר מחוץ לישראל –
   * + 1. הוא יוצר במדינה שיש לה הסכם כושר אווירי דו צדדי עם ישראל או הסכם דומה אחר, או שכשירותו האווירית אושרה על ידי מדינה כאמור;
       2. בעליו הוכיח למנהל כי כלי הטיס כשיר לקבל תעודת כושר טיסה במדינת הייצור שלו;

היו"ר יצחק וקנין:

הערות לסעיף 3? אין הערות.

רננה שחר:

1. בעל האוירון הזעיר הגיש למנהל -
2. הצהרה מאת יצרן האוירון הזעיר המאשרת כי הוא נבנה בהתאם לתקן המוסכם ואת התאמתו לדרישות כושר אוירי, הכוללת את כל אלה:
   1. זיהוי כלי הטיס על פי הסוג והדגם, מספרו הסידורי, מינו, מועד ייצורו והתקן המוסכם שבהתאם אליו נבנה (להלן – התקן המוסכם המסוים);
   2. הצהרה כי כלי הטיס ממלא אחר תנאי התקן המוסכם המסוים;
   3. הצהרה כי כלי הטיס מתאים לנתוני התכנון של היצרן, על פי מערכת אבטחת האיכות של היצרן, העומדת בתקן המוסכם המסוים;
   4. הצהרה כי היצרן יעמיד לרשות כל המעונין, את המסמכים הבאים, המתאימים לתקן המוסכם המסוים -
      1. הוראות ההפעלה של כלי הטיס;
      2. נהלי התחזוקה והביקורת של כלי הטיס;
      3. נהלי הדרכת הטיסה בכלי הטיס;

היו"ר יצחק וקנין:

הערות לסעיף (4)?

דן שיאון:

אני יושב ראש ועדת הבטיחות של אגודת התעופה הספורטיבית. אני מבקש להעיר הערה לסעיף הקודם לגבי הגדרות מטוס זעיר בנושא של פסיעה משתנה. האם ידוע שבתקן "S" אפשר פסיעה משתנה באופן אוטומטי שאינה מווסתת על הקרקע ולא באוויר?

קריאה:

אין כזה דבר.

תמיר ברעם:

בתקן "S" מותר פסיעה משתנה, נקודה. ב-LSA אסור. נקודה.

דן שיאון:

אז השאלה, אם כך, אם אנחנו עוברים לפי תקן "S", מדוע לא יהיה מותר גם אצלנו פסיעה משתנה, לפי תקן "S"?

תמיר ברעם:

מותר, אף אחד לא אומר שלא.

דן שיאון:

לא, לפי ההגדרות, לא ניתן לעשות פסיעה משתנה, אלא אם היא מכוונת על הקרקע.

תמיר ברעם:

לא, לא.

רן בג:

ההגדרות האלה הן תרגום מדויק של מטוס ה-LSA האמריקני. התקנות האמריקניות לא מאשרות את הפסיעה המשתנה, ואנחנו תרגמנו את זה מילה במילה. אם אדם יביא מטוס עם פסיעה משתנה הוא יכול לרשיין אותו לפי תקן "S".

רננה שחר:

הרשיון לפי תקן "S" עדיין אפשרי, לפי תקנה 9(א) לתקנות התיעוד, ובעיקר לפי תיקונה, שאפשר גם רישוי על בסיס תקן "S" של מטוסים במשקלים עד 600 ועד 650 קילו.

דן שיאון:

כלומר, לפי דברייך, אדם יכול לבחור את סוג הרישוי בהתאם לסוג הרישוי המקורי של המטוס.

רננה שחר:

כן.

דן שיאון:

זה רישוי הכלי בלבד.

היו"ר יצחק וקנין:

סעיף 5, רבותיי.

רננה שחר:

* 1. הצהרה כי היצרן ינטר בעיות בטיחות טיסה ויתקנן באמצעות הוראות בטיחות ומערכת שירות אווירית מתמדת העומדת בתקן המוסכם המסוים;

איתי עצמון:

עלתה אצלי שאלה כי כשקוראים את התיקון אפשר להבין שהניטור והתיקון יהיו באמצעות הוראות בטיחות. אני מבין שיש לכם הצעה שמבהירה את הסעיף.

רננה שחר:

הכוונה בפסקה הזאת היא שהיצרן צריך לקיים מערכת לניתוח אירועי בטיחות ולתת לבעלים של המטוסים שהוא מוכר פתרונות אם מתגלים כשלים בתיכון של הכלי, בייצור שלו – אם צריך לבדוק, לתקן, להחליף ברגים. קוראים לזה הוראות בטיחות. אנחנו מציעים את הנוסח שלהלן: "הצהרת כי היצרן ינטר בעיות בטיחות טיסה ויתקנן באמצעות הפצת הוראות בטיחות לבעלי כלי הטיס שהוא ייצר, וקיום מערכת כשירות אווירית מתמשכת העומדת בתקן המוסכם המסוים".

איתי עצמון:

זה מבהיר את הנוסח.

רננה שחר:

תודה.

היו"ר יצחק וקנין:

הערות, רבותיי.

אודי זוהר:

לדעתי, גם רת"א צריכים להיות ברשימה לקבלת העדכונים בנושא הבטיחות. לא מספיק שאני כבעלים או מפעיל של כלי טיס מקבל את זה, כי אתם לוקחים אחריות ואתם צריכים להיות בליסט.

רננה שחר:

כמובן. תמיר, אתה רוצה לענות?

אודי זוהר:

פה מוגדר שהחובה היא על בעל כלי הטיס.

רננה שחר:

פה זאת הצהרה של היצרן איך הוא מנטר. לא מוגדרת חובה, אלא מה היצרן צריך להצהיר. היצרן צריך להצהיר שיש לו המערכת הזאת לניטור בעיות, שהוא מקבל את כל המידע מהיצרנים, מנתח אותם, מוציא את ה"service bulletin" או משהו אחר שהוא מוציא לקהיליה. כמובן, רת"א כחלק מהתנאים מקבלת גם את ההודעות האלה ורואה מתי להפוך אותם להוראות מחייבות של בטיחות והוראות כושר אווירי.

תמיר, אתה רוצה להשלים?

תמיר ברעם:

לא, את עושה את העבודה טוב מאוד.

קריאה:

גם אנחנו חושבים.

לאה ורון:

כולנו.

תמיר ברעם:

אני רוצה להעיר משהו לגבי הסעיף הקודם. אני מחזיר אתכם לימי הטיס שלכם, לנושא הפסיעה המשתנה.

ישראל חסון:

מה זה "פסיעה משתנה"?

תמיר ברעם:

פסיעה משתנה במטוס זה כמו תיבת הילוכים באוטו – זה מאפשר להפעיל את המנוע של המטוס בצורה אופטימלית על-ידי שינוי זווית הלהבים של המדחף.

היו"ר יצחק וקנין:

זה מעבר מגיר אוטומטי לגיר רגיל?

תמיר ברעם:

לא. במטוסי ה-LSA אי אפשר לעבוד בפסיעה משתנה. מבחינתנו, פסיעה שאתה משנה על הקרקע זאת פסיעה קבועה, וזה בסדר. בתקן "S", באולטרה-לייטים הרגילים מותר לעשות פסיעה משתנה, אבל זה לא אומר שיש אישור אוטומטי. עדיין מנגנון הפסיעה המשתנה, התפעול וכל הדברים האלה צריכים לענות על כל התקנות, כולל דרישות של מחלקת מבצעים. אין פה אישור אוטומטי, שיהיה ברור.

דן שיאון:

זה ברור. אבל אם זה תקן "S" אז עקרונית זה מקובל, על-פי אישור שלכם.

תמיר ברעם:

נכון מאוד.

היו"ר יצחק וקנין:

תודה. אפשר להמשיך להקריא.

רננה שחר:

המשך הקראה:

* 1. הצהרה כי היצרן יעניק גישה בלתי מוגבלת למתקניו למנהל או למי שהוא הסמיך לעניין זה;

איתי עצמון:

כיוון שמדובר כאן על גישה בלתי מוגבלת אני מציע לתחום את זה אולי לצורך בדיקה או לצורך פיקוח.

רננה שחר:

אנחנו מציעים את הנוסח: "לצורך בדיקה כי מתקיימים התנאים למתן תעודת כושר טיסה לאווירון זעיר, לפי תקנת משנה זו".

היו"ר יצחק וקנין:

תודה. בבקשה, אדוני.

אריאל אריאלי:

אני מחברת EAA.

אודי זוהר:

מה זה?

אריאל אריאלי:

זה מן גוף קיקיוני.

היו"ר יצחק וקנין:

רבותיי, סליחה.

אריאל אריאלי:

פשוט כי התייחסו אלינו בעבר כך.

היו"ר יצחק וקנין:

תגיד מה הגוף הזה.

אריאל אריאלי:

הגוף הזה הוא ארגון של אנשים שמעודדים ומפתחים תעופה אקספרימנטרית; אנשים שבונים מטוסים בעצמם ומפתחים תהליכים של פיתוח טכנולוגיות חדשות לתעופה. הגוף הזה קיים בארצות-הברית – זה הגוף שמקיים את הכנס הגדול באושקוש שזה ה"מֶכָּה" של התעופה הספורטיבית, ויש לו סניף בישראל שנקרא "EAA ישראל". אני חבר בזה.

רציתי להעיר הערה לגבי ביקור במתקנים. מניסיון העבר ידוע שאנשי הכושר האווירי של רת"א ניצלו את הפסקה הזאת בעבר לצורך אילוץ בעלי מטוסים חדשים שלא קיימים בארץ לממן נסיעה שלהם למתקני היצרן בחו"ל כדי לעשות ביקורות אף על פי שהמתקנים האלה סיפקו את כל החומר הדרוש. באיזשהו מקום הייתה הרגשה, אולי מוטעית, שיש פה ניצול של אמצעי הרוכש הפוטנציאלי למימון נסיעה פרטית או נסיעה כלשהי בתואנה של ביקורת במפעל.

היו"ר יצחק וקנין:

אני מבקש שבפעם הבאה שיש דבר כזה תגידו גם לי אולי, גם אני אצטרף.

לאה ורון:

גם נהיה בין ה"מנצלים".

אריאל אריאלי:

כדאי להגביל את זה כי יש פה פתח לדבר לא בסדר.

מיכאל רביב:

גם אני מ-EAA. נשכח פה לחלוטין גורם אחד. במטוסים האלה וגם החלקים החשובים שלהם כמו מנוע לא נקנים על-ידי הצרכן הסופי ישירות מן המפעל, אלא יש בארץ נציג יצרן – סוכן או דילר – וכל נושא הסעיף של עדכון כל ההוראות הבטיחות וכל הדברים האחרים צריכים להיות מנוהלים על-ידי הסוכן בארץ. אותו דבר בנושאים של מיכון, התייעצות ובטיחות. מי שצריך להיות אחראי לזה בארץ הוא הסוכן בארץ.

יערה למברגר:

התקנות נותנות את האחריות ומתייחסות ליצרן. אם היצרן פועל בארץ באמצעות סוכן או מישהו מטעמו הוא הזרוע של היצרן בארץ. לדעתי, אנחנו לא צריכים להסדיר פה את העניין הזה, וזה נראה לי נכון שההתייחסות כאן היא ישירות ליצרן. אם היצרן רוצה לעדכן מישהו שפועל מטעמו במדינה מסוימת, כמובן, זאת דרך פעולה פנימית שלו.

לגבי מה שעלה כאן קודם, זה נשמע לי האשמות חמורות; ואני לא רוצה להתייחס לגופו של עניין ואני בטח לא מכירה, אבל תנאי כזה שבו לצורך פיקוח ובקרה נעשה פיקוח במפעלי היצרן הוא תנאי סביר ומקובל, והוא גם נמצא בדברי חקיקה אחרים. לכן ההאשמה - - -

היו"ר יצחק וקנין:

אני רוצה לחזק את הדברים שלך. בדרך כלל יצרנים מסוימים בחו"ל רוצים שאנשים יגיעו אליהם מפה ויראו את הדברים, והם אפילו מעודדים את הפעולה הזאת כדי להגדיל את המכירות או כל דבר אחר. אני לא רואה בזה פסול. יתרה מזו רת"א שהיא הגוף המפקח, חובתה לראות את הדברים, כי לא תמיד לאותו גורם בארץ יש הנתונים לספק אותם.

אודי זוהר:

במטוסים הגדולים זה עוד יותר קשה כי המפעל צריך להזמין את רת"א כדי לתת לה את כל המידע.

גדי רגב:

אני מבקש לדחות את ההאשמות האלה.

היו"ר יצחק וקנין:

אני חושב שמה שאמרתי כבר מספיק. אני לא רוצה ליצור פה ויכוח שולי – שומר פיו ולשונו, שומר מצרות נפשו. זה לא פשוט להגיד את הדברים.

את יכולה להמשיך להקריא.

רננה שחר:

* 1. הצהרה כי היצרן , בהתאם לנוהל מבחן קבלה לייצור העומד בתקן המוסכם המסוים -

1. ביצע לכלי הטיס ניסויי קרקע וטיסה;
2. מצא כי ביצועי כלי הטיס מספקים;
3. החליט כי כלי הטיס במצב המתאים להפעלה בטוחה .

איתי עצמון:

מהו אותו מבחן קבלה לייצור?

רננה שחר:

קוראים לזה "production acceptance test procedure".

תמיר ברעם:

זאת בדיקה שנעשית לכל מטוס שיוצא מקו הייצור כדי לבדוק שהוא נבנה היטב, שנותן את הביצועים. מה שאתה היית רוצה לדעת שיצרן מכונת הכביסה שקנית עשה לפני שהמכונה הגיעה לחנות.

יערה למברגר:

זה חלק מהתקן?

תמיר ברעם:

כן.

איתי עצמון:

אז אולי כדאי שנוסיף את המונח באנגלית?

רננה שחר:

אין בעיה – "production acceptance test procedure".

היו"ר יצחק וקנין:

אני מחזיק את התקנות המתוקנות, ואני רואה שכבר הוספתם.

יש הערות? אין הערות. רננה, בבקשה.

רננה שחר:

1. הוראות יצרן באשר להפעלת כלי הטיס, לנהלי התחזוקה והביקורת של כלי הטיס, ולהדרכת טיסה בכלי הטיס;

1. המנהל בדק ומצא כי האוירון הזעיר כשיר להפעלה בטוחה."
2. אחרי תקנת משנה (ג) יבוא:

"(ד) בתקנה זו -

"מי"ש" – מייל יבשתי לשעה;

"FAA" - מינהל התעופה הפדרלי האמריקני;

"התקן המוסכם" (Consensus Standard) - תקן שהוסכם בין ה- FAA ליצרני כלי טיס, לתכון כלי טיס וביצועיו, ציוד הנדרש בו, מערכות אבטחת איכות של יצרנו, נהלי בדיקות קבלה למוצרים, הוראות הפעלה, נהלי אחזקה ופיקוח, זיהוי ותיעוד לתיקונים ושינויים גדולים, ונהלים לשמירה על כשירות אוירית מתמשכת, שאישר המנהל ועותק ממנו מופקד לעיון הציבור במשרד המנהל."

איתי עצמון:

אפשר להסביר מה התקן הזה? אני מבין שזה תקן שמוסכם בין הרשות המפקחת לבין היצרנים. איך בדיוק הוא מאושר?

תמיר ברעם:

ה-FAA האמריקני החליט כשהוא התחיל את ה-LSA שהתהליך הזה הוא לא כמו תהליך שבו מרשיינים בואינגים רגילים, אלא תהליך של רישוי עצמי. בגלל זה לא יוצאת למטוס תעודת סוג, אלא רק תעודת כושר טיסה. תהליך הרישוי העצמי מבוסס על תקני בטיחות או סטנדרטים של כושר אווירי שפותחו על-ידי ועדה שהורכבה על-ידי מכון התקנים האמריקני, ה-ASTM, והיו נציגים בו נציגי יצרנים, נציגי משתמשים, והם הרכיבו סט של תקנות שנקראות קונצנזוס סטנדרט שמחייב את כל יצרני המטוסים בקטגוריה הזאת של ה-light sport לתכנן ולייצר את המטוסים לפי התקן הזה.

איתי עצמון:

יש לי עוד שתי הערות לנוסח עצמו: ראשית, כתבתם "שינויים גדולים" – אני מבין שזה שינויים בתכן הסוג, נכון?

רננה שחר:

כן. זה צריך להיות "שינויים כמשמעותם בתקנה 34(א)(2)". שם יש שינוי קטן שלא משפיע - -

איתי עצמון:

שינוי זעיר מול שינוי גדול.

רננה שחר:

כן. שינוי גדול זה שינוי שכן משפיע על התכונות הבסיסיות של הכלי.

איתי עצמון:

הערה נוספת היא סוגיה שאנחנו נדרשים אליה חדשות לבקרים כאן בוועדה בעניין פרסום תקנים שמאמצים בחקיקה. הנושא נמצא בבדיקה של משרד המשפטים, ויערה תוכל בוודאי להרחיב על כך יותר. אני מציע שלכל הפחות נוסיף הפניה באתר הרשות לכך שהתקן מופקד לעיון הציבור, כפי שעשינו בעבר.

רננה שחר:

הודעה על הפקדה תפורסם באתר הרשות?

איתי עצמון:

כן. פשוט להוסיף את זה אם זה מקובל.

יערה למברגר:

למען הבהירות וכדי שהקורא יוכל לדעת בדיוק באיזה תקן מדובר, חוץ מהעובדה שזה יהיה לעיון הציבור במשרד המנהל, כדאי להפנות ספציפית למספר התקן ולשמו. כלומר לכתוב בהגדרה שזה תקן של "American society for testing and materials" ואת מספר התקן. כך עשינו גם בהקשרים רבים אחרים. בארצות-הברית, בשונה מישראל ומרוב מדינות העולם יש מספר מכוני תקנים. זה אמנם אחד ממכוני התקנים בארצות-הברית אבל זה לא מכון התקנים האמריקני. זאת אומרת, זה מכון תקינה פרטית, וזאת השיטה האמריקנית שבה יש מספר מכוני תקנים.

דן שיאון:

מכיוון שנאמר פה קודם שזה תרגום של LSA יש לי שאלה בשני היבטים: האם זה אכן תרגום אמיתי או יש פה תוספות והחמרות שאינן מופיעות ב-LSA; שנית, באיזו צורה רת"א מתכוונת לעדכן את התקנות אשר מעודכנות לפעמים בתקנות ה-LSA עצמן בארצות-הברית.

רננה שחר:

לגבי השאלה הראשונה שלך: השתדלנו ככל האפשר – תקנות התיעוד הן תרגום מדויק של FAA-191I. לשאלה האם אפשר לשמור על עדכון – ברגע שההפניה היא לתקן האמריקני אז ההפניה היא כפי שהוא מתעדכן מעת לעת.

יערה למברגר:

לא. אנחנו בדרך כלל נוטים לכתוב: "כתוקפו מעת לעת", ואז זה עם שינוי התקן. אולי כדאי להוסיף את זה.

איתי עצמון:

בהחלט.

דן שיאון:

אז אם אפשר לציין באיזה תהליך זה יעודכן. כלומר, האם כשהתקן האמריקני מעודכן זה אומר שאנחנו כבר מקבלים אותו או שיש פה תהליך, מי יוזם את התהליך. כי יש פה בעיה אמיתית; אנחנו רואים שהדברים משתנים מיום ליום, והתקופה הזאת צומחת בקצב מהיר.

היו"ר יצחק וקנין:

כל תקנה כזאת שצריכה להשתנות מגיעה לוועדת הכלכלה לשינוי. ככה זה, לא?

קריאות:

לא, זה לא המקרה.

אודי זוהר:

ברגע שרת"א אימצה את ה"קונצנזוס סטנדרט" הזה, וזה כמעט מה שנקרא בשפה המשפטית "incorporation by reference". כלומר ברגע שזה מעודכן על-ידי המוסדות שאמונים על העדכון של זה אוטומטית זה כאילו עודכן אצלנו, אנחנו לא צריכים לדאוג לעדכון הזה. זה מה שנעשה ביתר ה"far". התקנה מפנה למראה מקום, זה לא כתוב כתקנה. עדכניות מראה המקום היא הרלוונטיות.

מיכאל רביב:

מקבלים אישור מ-EAA. רת"א יכול לבקש ויקבל תמורת 75 דולר דמי חבר להיות חלק בגוף הזה. אני מציע שיעשו את זה.

רננה שחר:

רת"א משלמת וחברה.

היו"ר יצחק וקנין:

כיוונת לדעת גדולים.

רננה שחר:

כבר עשו את זה.

תיקון תקנה 118 בתקנה 118(א)(1) לתקנות העיקריות בסופה יבוא "למעט לגבי אוירון זעיר שהוגשה לגביו בקשה לקבלת תעודת כושר טיסה לפי תקנה 94א(ב1)".

איתי עצמון:

הסבר, בבקשה.

רננה שחר:

זה אומר שהיום אי אפשר לייבא כלי טיס לישראל בלי שיש עליו תעודת סוג. מאחר שאנחנו מציעים שתינתן תעודת כושר טיסה ללא תעודת סוג, יש פה החרגה שניתן יהיה להביא את הכלים לארץ גם ללא תעודת סוג.

איתי עצמון:

מובן, אם הם עומדים בתנאים שפירטנו עכשיו.

רננה שחר:

כן, של תקנה 94(א)(ב)(1).

היו"ר יצחק וקנין:

הערות? אין הערות. סעיף 5.

רננה שחר:

הוראת מעבר ניתנה תעודת סוג לאוירון זעיר ערב תחילתן של תקנות אלה, לפיה משקל ההמראה המרבי המותר לאותו דגם של אוירון זעיר אינו עולה על 454 ק"ג, רשאי המנהל לתקן את תעודת הסוג כאמור ולקבוע בה משקל המראה מרבי שאינו עולה על 600 ק"ג אם יצרן האוירון הזעיר הגיש לו הצהרה בדבר משקל המראה מרבי שונה מ- 454 ק"ג, שהאוירון הזעיר תוכנן, נבנה ונבדק לפיו. תוקנה תעודת הסוג כאמור, יתוקנו לפי זה תעודות כושר הטיסה שניתנו לאוירונים זעירים מאותו דגם.

היו"ר יצחק וקנין:

הערות?

איתי עצמון:

אני רק רוצה להבין: בעצם יהיה מדובר כאן על תיקון אוטומטי של כל תעודות כושר הטיסה בלי צורך בבקשה?

רננה שחר:

זאת הייתה כוונתנו.

איתי עצמון:

למעשה, כל תיקון של תעודות כושר טיסה כרוך באגרה של 180 ₪, לפי תקנה 7(ד) לתקנות האגרות. לדעתי, לא ראוי לגבות אגרה על תיקון אוטומטי שאתם עושים שלא ביוזמת המבקש.

רננה שחר:

אבל הנה, "המבקש שינוי או תיקון".

איתי עצמון:

אבל כתוב כאן: "יתוקנו תעודות כושר טיסה".

רננה שחר:

והאגרה היא רק למבקש שינוי או תיקון.

איתי עצמון:

בטוח?

רננה שחר:

כן. אני קוראת את 7(ד).

אודי זוהר:

יש קבוצה שלמה של מטוסים שנופלים "in between".

קריאה:

תסביר.

אודי זוהר:

הם הגיעו שונים מה-445, ובדרך לא דרך מצאו אפשרות לגשר.

רננה שחר:

זה לא "בדרך לא דרך". הגיעו מטוסים לארץ שהיצרן תכנן אותם עד 600 ק"ג. מאחר שהתקנות הישראליות היום מאפשרות לאווירון זעיר רק עד 454 ק"ג, תעודת הסוג שהוצאה היא עד 454 ק"ג וכך גם תעודת כושר הטיסה הנובעת מתעודת הסוג. אם יבוא היצרן ויצהיר, לפי הוראת המעבר, על משקל שונה שהוא תכנן ובנה את הכלי לפיו, ניתן יהיה עכשיו לתקן את תעודות הסוג, ומכוח זה לתקן את תעודת כושר הטיסה, ולפי הבנתי, לפי סעיף 7(ד) לתקנות האגרות לא יחויב תשלום אגרה מאחר שתקנה 7(ד) אומרת: "המבקש שינוי או תיקון.

איתי עצמון:

זאת הצהרה שלכם לפרוטוקול חד משמעית.

רננה שחר:

כן.

היו"ר יצחק וקנין:

אם כן, רבותיי, סיימנו את ההקראה. יש הערות נוספות?

אודי זוהר:

לכן צריך להיות אינטרס שהמטוסים יהיו רשומים במשקל שלהם. לא מדובר פה ב-5 במיליון שקל, אלא בכמה שקלים בודדים. תסדרו את זה, זה הרבה יותר הגיוני. בשביל 180 שקל, אם אני מחזיק כלי כזה, אין לי שום אינטרס לשנות את מה שכתוב לי בתעודת כושר הטיסה, ממילא המטוס טס במשקלים שהיצרן מאשר לו.

רננה שחר:

נכון, אז בקרוב המפקחים יתחילו להסתובב, ואז יהיה.

אודי זוהר:

עם משקל?

היו"ר יצחק וקנין:

רבותיי, הבנו, התשובה מספקת. רננה ענתה על זה בצורה ברורה.

אם כן, רבותיי, סיימנו את הדיון. אין הצבעה על התקנות, אני רק מודיע שהתקנות הובאו לידיעת הוועדה ומאושרות.

**הישיבה ננעלה ב-11:00**