**הכנסת השמונה-עשרה נוסח לא מתוקן**

**מושב שלישי**

**פרוטוקול מס' 323**

**מישיבת ועדת הכלכלה**

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

**סדר היום:** **תקנות הטיס (הפעלת כלי טיס וכללי טיסה) (תיקון מס' 2), התש"ע-2010, בדבר אווירונים**

**זעירי משקל.**

**נכחו:**

**חברי הוועדה**:

יצחק וקנין – היו"ר

**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

יאיר פארן – חבר איגוד תעופה ספורטיבית

מיכאל רביב – נשיא עמותת EAA

אריאל אריאלי – חבר עמותת EAA

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

מיכה לוי – מנהל עמותת תעופה ספורטיבית

אברהם גרייצר – עמותת תעופה ספורטיבית

דוד לאופר – יו"ר הנהלת האגודה הישראלית לתעופה זעירה

**ייעוץ משפטי:** איתי עצמון

**מנהלת הוועדה**: לאה ורון

**רשמת פרלמנטרית**: שרון רפאלי

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

**בדבר אווירונים זעירי משקל**

היו"ר יצחק וקנין:

בוקר טוב. אני מתכבד לפתוח את ישיבת ועדת הכלכלה. על סדר היום תקנות הטיס (הפעלת כלי טיס וכללי טיסה) (תיקון מס' 2), התש"ע-2010, בדבר אווירונים זעירי משקל. עשיתם יחד עם איתי תיקונים לתקנות, אבל תקראו, ואז נתקן אותן.

אנחנו מברכים את תלמידי בית ספר קציר מרחובות שנוכחים כאן איתנו בישיבה.

אפשר להתחיל בהקראה.

אברהם קמחי:

רציתי רק להגיד שמר טלמון לא נמצא כאן היום. הוא נמצא בכנס בחיפה.

היו"ר יצחק וקנין:

אני מעודכן און-ליין. את מר טלמון אני לא שוכח.

רננה, בבקשה.

רננה שחר:

אני אבקש ממר רן בג, ראש תחום תעופה ספורטיבית ברת"א להציג את המטריה של אווירונים זעירים שבהם עוסקים בעצם שלושה תיקוני התקנות שמונחים היום בפני הוועדה, ורוצים לראות אותם כמקשה אחת שמגדירה שלושה היבטים של אותו עניין: הדבר הראשון הוא בסיס הרישוי של האווירונים האלה, התקן הטכני שעל בסיס- - -; השני הוא נושא ההפעלה של הכלי; והשלישי הוא רישוי הטייס.

היו"ר יצחק וקנין:

בבקשה.

רן בג:

אני ראש תחום תעופה ספורטיבית, מחלקת מבצעים, רשות התעופה האזרחית. הנושא שהיום אנחנו עוסקים בו הוא אווירונים זעירי משקל. זאת קטגוריה שקיימת למעשה משנת 1984 בארץ, והיא מייצגת תרבות פנאי של מטוסי ספורט זעירים עם שני אנשים זעירים. בדרך כלל משתמשים בהם בסופי שבוע ובימים פנויים. אין פעילות מסחרית במטוסים האלה, וכולה פעילות שמוגדרת כתרבות הפנאי.

מ-1985 עד היום נעשו שני תיקונים בהגדרה של המטוסים האלה. התיקון הראשון היה ב-88' שאז הצטרפנו לתקנות ה-S הבריטיות, ותיקון נוסף היה ב-95', ובאותה תקופה עקב העלייה במשקל המטוסים שינינו את המשקל מ-390 ק"ג ל-450 ק"ג.

קריאה:

משקל המראה.

רן בג:

משקל המראה מלא. מטוס זעיר משקל בהגדרתו היום לוקח שני אנשים; אסור לו לטוס יותר מ-100 מייל לשעה. משקלו המרבי הוא 450 קילו. באפיון הזה היו עד היום המטוסים.

מתחילת שנות ה-2000 המטוסים התחילו "להשמין". עקב שכלול מנועים, שכלול חומרים, עקב ראייה קצת שונה של היצרנים ושל מדינות משקלו של המטוס הזה התחיל לעלות בד בבד עם תוספת הבטיחות למשתמשים בו. נוצר מצב שהתקנות פיגרו במקצת אחרי מה שאירע בשטח, וזה גרם למשתמשים להיות מוגבלים מבחינת החוק בשימוש במטוס הזה.

יש כיום בארץ כ-160 מטוסים כאלה ו-450 טייסים, וב-10 השנים האחרונות התחילו להיכנס מטוסים שונים במקצת מהמטוסים שאליהם כוונו התקנות הבסיסיות. בכל העולם קיימת היום מגמה של סטנדרטיזציה של המטוסים האלה. מכיוון שהמטוסים האלה הם לשימוש מקומי, ובדרך כלל הם לא יוצאים מגבולות הארץ שהם נמצאים בה. כל מדינה אימצה לעצמה את התקן שבו היא הפעילה את המטוס הזה.

מתחילת המאה ה-21 המדינות התחילו בלחץ היצרנים להשוות ולהתאים את התקן, שלפי דעתנו, בסופו של יום יהיה תקן עולמי לדבר הזה. המדינה שמובילה את זה היא, כמובן, ארצות-הברית בתקנות שקוראים להן LSA – Light sport Aviation שהגדירו מחדש את מטוס הפנאי הזה שמשקלו המרבי להמראה הוא 600 קילו, המהירות המותרת היא 138 מייל, שני אנשים, והציוד שהוא יכול לקחת יהיה בדרך כלל הרבה יותר מתקדם מהמטוסים שאנחנו הכרנו. שאר העולם מתחיל לסגור את הפער עם ארצות-הברית. קנדה, בחוקים שלה, אימצה כמעט לחלוטין את החוקים האלה, אוסטרליה אימצה את זה יחד עם חוקים נוספים. האיחוד האירופי שוקד היום גם כן למצוא את המכנה המשותף, וגם אנחנו, מדינת ישראל עם הידע שיש לה, עם המפעילים שיש לה מנסה לסגור את הפער כדי שייווצר מצב שמטוס שמייצרים היום בארצות-הברית תהיה לו בדיוק אותה הגדרה בצ'כיה או באנגליה, ויוכלו להשתמש בו בדיוק באותה צורה גם בארצות-הברית, גם באירופה וגם כאן.

עדכון התקנות הוא צעד ראשון בפעילות הזאת. בסופו של יום הגדרת המשקל תהיה זהה להגדרת המשקל כפי שהגדירו אותה בתקנות האמריקניות, וגם המהירות תהיה זהה. למעשה, המטוס שיהיה לנו ולארצות-הברית בשימוש יהיה בדיוק אותו מטוס באותה הגדרה תחת קונצנזוס סטנדרט כפי שהם קוראים לו. לדעתנו, מכיוון שהמטוסים קצת יותר כבדים וקצת יותר מהירים אנחנו צריכים לשנות את הכשרת הטייס. אם עד היום קורס הטיס היה כ-20-16 שעות, אנחנו הכפלנו את שעות הקורס בשניים ל-32 שעות. הוא קורס הרבה יותר רחב, והוא עדיין בהתהוות. חייבנו את בתי הספר לבצע את זה כבר מנובמבר. הטייס מגיע היום לסוג המטוסים האלה שהגדרתם תושלם לבסוף, הרבה יותר מיומן, יהיה לו הרבה יותר ידע לאחר הקורס הארוך שניתן לו, והוא יוכל להשתמש במטוס הרבה יותר מתקדם ובטוח מהמטוסים שהיו עד היום.

היו"ר יצחק וקנין:

תודה. יש למישהו הערות לפני שנתחיל להקריא את התקנות?

רן בג:

אנחנו רואים את העדכון הזה כצעד ראשון בצמצום הפער בינינו לבין העולם, ולאור המטלות הנוספות של רת"א של category 1 העדיפות שלה היא לראות עצמה ממשיכה בנושא הזה ומשווה עצמה לתקנות הקיימות בעולם כולו.

היו"ר יצחק וקנין:

תודה.

דוד לאופר:

אני יושב ראש תעופה ספורטיבית קלה, וטייסינו הם המשתמשים העיקריים בסוג המטוס הזה, ואם אני לא טועה אנחנו מייצגים את כולם.

ראשית אני רוצה לברך את רת"א על תיקון התקנות האלה. בשבילנו זאת התקדמות מהותית. גם הארגון מעוניין להדביק את הפערים ולהסדיר את הנושא כדי שנוכל להמשיך ליהנות מתעופת הפנאי שלנו. אנחנו, כמובן, רואים את זה במכלול, כמו שמר בג הגדיר, של המשך תיקון תקנות מקיפות וכוללות בתחום ה-LSA, ובכוונת רת"א להמשיך ולהשלים את זה, ואנחנו כמובן בעד ונמשיך לשתף פעולה. תודה.

רן בג:

אני רוצה לברך את אודי זוהר שהוא האדם שפתח למשתמשים את רת"א בשינוי החוקים האלה. בזמן כהונתו התחילה הפעילות שהביאה אותנו עד הלום.

היו"ר יצחק וקנין:

תודה. בבקשה, אודי.

אודי זוהר:

אני יושב ראש קלוב התעופה לישראל. הפעילות הזאת היא סופֶר מבורכת, אבל אני חייב להגיד מילה ולבקש ממך להתייחס לזה בהמשך. מה שמובא פה הוא מברך, ובוודאי מקדם את התחום הזה בצורה ניכרת, אבל בזה לא מסתיימת פרשת התעופה הקלה הזעירה הספורטיבית במדינת ישראל. יש סט שלם נוסף שמבחינה מקצועית נסתיימה בו העבודה בניצוחו של רן בזמנו. אני מבין שתהליך כתיבת התקנות מההיבט המקצועי אל ההיבט התקנתי החקיקתי לא הושלם. אני מבקש ממך, היושב ראש, שתגדיר זמן שבו אנחנו מקדשים את מה שנעשה פה עכשיו, אבל אנחנו בוודאי רוצים לראות את התקנות כולן כמכלול מגיעות לכלל סיום.

היו"ר יצחק וקנין:

אני בטוח שכולם רוצים. גם בשיחות אישיות איתכם אמרתי לכם לגבי כל נושא חוק הטיס שהמגמה היא לסיים אותו יחד עם התקנות, ולא שיהיה תלוש מהתקנות מכיוון שהתקנות הן בעצם הבסיס לביצוע חוק הטיס, בלי התקנות לא נוכל לעשות כלום. אבל בכל מקרה חוק הטיס הוא הבסיס לכל מה שאנחנו עושים בששת החודשים האחרונים. גם אתה כמנכ"ל רת"א לשעבר וגם גיורא שמכהן כרגע בתפקיד רואים את סיום העניין הזה כמטרה כדי להעלות אותנו ולא להישאר בקטגוריה הנמוכה שאנחנו נמצאים בה היום "קטגוריה 2". הדבר הזה הוא חיוני מאוד. לפי מה שאני שומע דווקא מהנציגים שהם לא מרת"א, אלא גם מאל-על ואחרים, יש מקומות שאנחנו אפילו לא יכולים לנחות בגלל הקטגוריה שאנחנו נמצאים בה היום, לפחות בארצות-הברית בכמה מקומות. לכן המטרה היא לסיים. אני מבחינתי עושה הכול כדי שהכול יסתיים. אתם שמים לב שאנחנו מקדישים לזה זמן קבוע כל יום שלישי. השבוע הקדמנו את זה ליום שני מסיבות של תחילת המושב ודברים אחרים. אבל בכל מקרה נמשיך ונשתדל לסיים הכול עד סוף המושב הזה, גם את התקנות וגם את חוק הטיס עם הפרק הפרובלמטי בנושא הבטיחות.

לאה ורון:

אנחנו פותחים את העיתונים, וכל הזמן קוראים על הנושא הזה.

היו"ר יצחק וקנין:

המטרה שלי לסיים את זה עד סוף המושב. אני מקווה שכך זה יהיה, ואני סומך על הרצון שלכם ושל כל מי שיושב סביב השולחן. עצם זה שאנחנו מידיינים בדיונים מקדימים לפני הישיבות, זה עוזר לנו הרבה מאוד להתקדם.

אני אתחיל את הקראת התקנות. כולי תקווה שנוכל לסיים לפחות את הפרק הזה. בבקשה, רננה.

רננה שחר:

הקראה:

תקנות הטיס (הפעלת כלי טיס וכללי טיסה) (תיקון מס' 2), התש"ע – 2010

בתוקף סמכותי לפי סעיפים 7 ו-30 לחוק הטיס, 1927, וסעיפים 4 ו-23 לחוק רישוי שירותי התעופה, התשכ"ג-1963, ובאישור ועדת הכלכלה של הכנסת לפי סעיף 21א(א) לחוק יסוד: הכנסת, ולפי סעיף 2(ב) לחוק העונשין, התשל"ז - 1977, אני מתקין תקנות אלה:

תיקון תקנה 1 בתקנה 1 לתקנות הטיס (הפעלת כלי טיס וכללי טיסה), התשמ"ב – 1981 (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:

הערות לסעיף? אין הערות.

אני אצביע על סעיף 1. מי בעד סעיף 1? מי נגד? מי נמנע?

הצבעה

בעד סעיף 1 – רוב

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיף 1 אושר

היו"ר יצחק וקנין:

אין מתנגדים, אין נמנעים, הסעיף אושר.

סעיף 2.

רננה שחר:

תיקון תקנה 33 בתקנה 33 לתקנות העיקריות -

1. בכותרת השוליים המלים "ממונע בעל תעודת כושר טיסה סטנדרטית" - ימחקו;
2. בתקנה משנה (ג) המלים "כל הנמצאים בו חובשים קסדת מגן וכן" – יימחקו;
3. אחרי תקנת משנה (ג) יבוא:

"(ג1) לא יפעיל אדם אוירון זעיר שתא הטייס שלו פתוח (אינו מוגן), אלא אם כן כל הנמצאים בו חובשים קסדות מגן."

היו"ר יצחק וקנין:

הערות, רבותיי.

איתי עצמון:

לגבי תוספת של תקנת משנה (ג1): מכיוון שכיום בתקנת משנה (ג) כתוב: "לא יפעיל אדם אווירון זעיר שניתנה לגביו תעודת כושר טיסה לאווירון זעיר", ו"חובת חבישת קסדת מגן" הייתה שם, ואתם ייחדתם תקנת משנה חדשה לחובת חבישת קסדות מגן, אני שאלתי, האם לא צריך להוסיף "אווירון זעיר שניתנה לגביו תעודת כושר טיסה לאווירון זעיר, כפי שקבוע בתקנת משנה (ג)"?

רננה שחר:

אנחנו השבנו שאין מניעה להוסיף את זה- -

איתי עצמון:

שצריך להוסיף את זה.

רננה שחר:

בשלב הזה כדי שלא תהיה מחלוקת פרשנית בין תקנת משנה (ג) ל-(ג1) עדיף להוסיף את זה. אנחנו נטפל בדברים האלה.

היו"ר יצחק וקנין:

אז אתם מסכימים לתוספת?

רננה שחר:

כן.

היו"ר יצחק וקנין:

יש הערות? אין הערות.

הצבעה על סעיף 2, כולל התיקונים שהציע איתי. מי בעד סעיף 2 כולל התיקונים?

הצבעה

בעד סעיף 2, כולל התיקונים – רוב

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיף 2, כולל התיקונים, נתקבל.

היו"ר יצחק וקנין:

אין מתנגדים, אין נמנעים. הסעיפים אושרו, כולל התיקונים.

סעיף 3. בבקשה.

רננה שחר:

תיקון תקנה 162 בתקנה 162(א) לתקנות העיקריות -

1. בפסקה (6) -
   1. פסקת משנה ב – תימחק;
   2. במקום פסקת משנה ד יבוא:

"(ד) 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);"

* 1. במקום פסקת משנה ה יבוא:

"(ה) מהירות ההזדקרות שלו (Vs1) במשקל ההמראה המרבי ובמרכז הכובד הקריטי ביותר, אינה עולה על 45 קשר (Cas) (51 מי"ש);"

1. בפסקה (7) פסקת משנה ד – תמחק.

רננה שחר:

מי"ש – מייל יבשתי.

היו"ר יצחק וקנין:

תודה. הערות? אין הערות.

אנחנו מצביעים על סעיף 3 – מי בעד? מי נגד? מי נמנע?

הצבעה

בעד סעיף 3 – רוב

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיף 3 נתקבל.

היו"ר יצחק וקנין:

אין מתנגדים, אין נמנעים. הסעיף אושר.

סעיף 4.

רננה שחר:

תיקון תקנה 180ו בתקנה 180ו(א) במקום פסקאות (1) ו- (2) יבוא:

"(1) אם האוירון הזעיר הוא חד מושבי הוא נושא אדם אחד בלבד;

(2) אם האוירון הזעיר הוא דו מושבי הוא נושא אדם אחד בלבד אלא אם כן נתקיים אחד מאלה -

1. האוירון הזעיר משמש להדרכה בטיסה המבוצעת לצורכי הדרכה, כשהטייס המפקד הינו בעל רשיון הדרכה עם הגדר אווירון זעיר שקיבל הסמכה להטיס את האווירון הזעיר;
2. האווירון הזעיר מוטס בטיסה פרטית על ידי טייס מפקד בעל רישיון טייס מסחרי עם ניסיון של 25 שעות לפחות כטייס מפקד על אווירון זעיר;
3. האווירון הזעיר מוטס בטיסה פרטית על ידי טייס מפקד שנתמלאו בו תנאי תקנה 103(ג) לתקנות הרישיונות."

היו"ר יצחק וקנין:

הערות?

איתי עצמון:

לגבי סעיף קטן (א) שאלתי בדיוק המשמעות של הסמכה להטיס אווירון זעיר, והבנתי שאין צורך בתוספת הזאת.

רננה שחר:

אנחנו מבקשים לשנות את הנוסח. כתוב כאן "בעל רישיון הדרכה עם הגדר לאווירון זעיר שקיבל הסכמה להטיס את האווירון הזעיר". הכוונה היא שאותו טייס יהיה מדריך טיס מוסמך שיש לו הגדר הדרכה לאווירון זעיר. לכן אנחנו מבקשים לתקן את הנוסח שייקרא כדלהלן: "האווירון הזעיר משמש להדרכה בטיסה המבוצעת לצורכי הדרכה כשהטייס המפקד הינו בעל רשיון מדריך טיס, ובו הגדר הדרכה לאווירון זעיר מאותו סוג". זה התיקון המבוקש לפסקה (א).

היו"ר יצחק וקנין:

יש עוד הערות?

איתי עצמון:

כן. לגבי סעיף קטן (ב): מה היחס בין (ב) לבין הדרישות המופיעות בתקנה 103 לתקנות הרישיונות. כלומר האם זה בא בנוסף?

רננה שחר:

את התקנות צריך לקרוא ביחס באופן כללי; אם יש מגבלות הן זו על גבי זו, כלומר התקנות האלה מחייבות ולא ניתן להפעיל היום. תקנה 180(ו)(2)(א) מונה את הדרכים שבהן ניתן להפעיל אווירון זעיר עם שני אנשים או בטיסה פרטית, לפי (ב) ו-(ג), והטיסה המסחרית המותרת היא בעצם טיסת הדרכה. אלה המגבלות, והן גוברות על מה שיש בתקנות הרישיונות מבחינת ההיתרים לאדם הספציפי. זאת השאלה?

איתי עצמון:

כן.

היו"ר יצחק וקנין:

עוד הערות, רבותיי?

לאה ורון:

מה המשמעות של (ב) ו-(ג)? אם רוצים להטיס במסגרת תרבות פנאי אדם לשם בילוי, כמו חגיגת אירוע על המטוס, זה מתאפשר לפי (ב) ו-(ג)?

רננה שחר:

לא בתמורה.

רן בג:

זה מתאפשר. אנחנו רצינו ליצור מצב שאותו אדם שלוקח נוסע יהיה לו ניסיון מסוים. לכן ברגע שאדם גמר את קורס הטיס הוא עדיין לא רשאי לקחת נוסע, הוא צריך לצבור 100 שעות – נראה את זה בתקנה אחרת. אחרי שהוא צבר 100 שעות ניסיון יהיה לו שיקול דעת לקחת אדם ולא לסכן אותו.

רננה שחר:

הוא השיב לפסקת משנה (ג).

לאה ורון:

שאלתי האם אפשר במסגרת תרבות הפנאי להעלות נוסעים, כמו שזה נעשה במצנחי רחיפה- -

היו"ר יצחק וקנין:

הוא ענה.

רננה שחר:

בתמורה – לא, לקחת חברים - כן.

לאה ורון:

למה?

רננה שחר:

באופן מסורתי היחס לזה הוא שהם אינם מיועדים לצרכים מסחריים, אלא רק לתרבות פנאי.

לאה ורון:

אין דרישה כזאת מהענף?

רננה שחר:

נציגי הציבור דיברו כאן ואמרו שזה צעד ראשון וצריך לכסות עוד היבטים. לכן יכול להיות שנושא של הפעלה מסחרית הוא דבר שעדיין צריך להתייחס אליו. הוא לא היה במסגרת טיפול החירום שעושים פה לאווירונים זעירים כדי להכשיר פעילות של מטוסים קיימים בארץ. זה לא היה בטווח הפעילות שלנו.

אודי זוהר:

אני לא הבנתי. היום אנחנו לא מגדירים ברשיון המדריך הגדר למטוס או לכלי ספציפי. רשיון ההדרכה הוא רשיון הדרכה, ואם יש באפשרותך לטוס על כלי א' או ב' אתה יכול להדריך על הכלים האלה.

רננה שחר:

לא הבנתי.

יערה למברגר:

האם רשיון ההדרכה יהיה לאווירון מסוג מסוים.

רננה שחר:

זה בתקנה 139 לתקנות הרישיונות, איזו שאלה? אני אקריא אותה: "מחזיק ברישיון מדריך טיס המבקש הגדר הדרכה נוסף ברישיונו". לכל רישיון של מדריך טיס צריכים להיות הגדרי הדרכה. הגדרי ההדרכה הם לאותו כלי. באז"מים זה מחולק לקבוצות א' ו-ב' – "נהוג משקל"- -

רן בג:

"כנף קבועה" ו"נהוג משקל". יש שני סוגים עיקריים של מטוסים זעירי משקל: מטוס אחד הוא ה"כנף קבועה" שנראה מטוס קונבנציונלי- -

היו"ר יצחק וקנין:

כמה נוסעים הוא יכול לקחת?

רן בג:

שני נוסעים בלבד.

רננה שחר:

הטייס ונוסע.

רן בג:

המטוס השני הוא מטוס עם כנף ניידת שעל-ידי הזזת הכנף אתה קובע לאן אתה טס ואת התמרונים שאתה עושה. זה פיתוח שהאמריקנים עשו כפוף לתוכנית החלל שלהם, והיא לא יצאה שם לפועל, אלא תעופת הפנאי אימצה אותה.

אודי זוהר:

ברשותך, רן, מילה על המסחריות: בעולם, למעט על הדרכה, לא מדברים על הכלים האלה ככלים שעושים בהם פעילות מסחרית. כשמסתכלים על המכלול יש לזה הרבה מאוד הסברים טובים: אמינות הכלי, עיצובו, איך רישיינו אותו, הפיקוח עליו, תחזוקתו – סדרה שלמה של שאלות. יש אופציה ש"מתחבאת" פה, שאם מישהו רוצה לעשות טיסה כייפית הוא צריך לעשות אותה עם מדריך. זה נותן תשובה לאזרח הפשוט שאומר שהוא רוצה לעשות כיף לילד שלו או למישהו אחר, אז נא לקחת מישהו מספיק ותיק שיודע לתפעל את הכלי עם רמת בכירות וניסיון.

לאה ורון:

והוא מוכן לקחת חינם את הבן שלי.

אודי זוהר:

יש העניין של ההשתתפות בהוצאות. הוא יכול לשלם על הדלק.

לאה ורון:

לפי התקנות, הוא לא יכול לשלם.

מייקי אברהמי:

נכון. אני ראש אגף מבצעים ברת"א. המטוסים האלה נבנים בסטנדרטים שונים מאשר מטוסים שמיועדים לתעופה כללית. דאגתה של רת"א היא בעיקר הנוסע המשלם. אדם שעולה להדרכה הוא לא תחת הקטגוריה של הנוסע המשלם משום שהוא עולה בידיעה ברורה. נוסע שלא בתשלום הוא לכאורה כמי שמצטרף לנהג ברכב. ברגע שטייס לוקח מישהו בתשלום מבחינתנו אין הבדל אם אותו בן אדם נוסע ליעד בחו"ל או לטיסת כיף. מכיוון שהמטוסים האלה הם בסטנדרטים שונים אנחנו לא חושבים שאנחנו צריכים להתיר את היד בנושא ההטסה המסחרית, מעבר להדרכה. אנחנו לא פוסלים את זה, אבל אנחנו בוחנים את זה.

היו"ר יצחק וקנין:

בוא נגיד, עם היד על הדופק.

מייקי אברהמי:

מאוד.

היו"ר יצחק וקנין:

עוד הערות, רבותיי?

איתי עצמון:

הערה אחרונה: האם בעקבות התיקון שאנחנו עומדים לאשר כאן יש צורך בתיקון רישיונות הפעלה מבצעית של האז"מים, לרבות שינוי המשקל?

רננה שחר:

בדקנו את זה, ולא – אין צורך. נושא המשקל לא מופיע.

אודי זוהר:

חלק מזה גם - - - מן העבר.

היו"ר יצחק וקנין:

עוד הערות? אין הערות. אני מבין שבסעיף 4 היה לנו תיקון אחד, נכון?

איתי עצמון:

כן.

היו"ר יצחק וקנין:

אם כך אני מצביע על סעיף 4, כולל התיקונים. מי בעד? מי נגד? מי נמנע?

הצבעה

בעד סעיף 4 – רוב

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיף 4 נתקבל.

היו"ר יצחק וקנין:

אין מתנגדים, אין נמנעים. סעיף 4 אושר, כולל התיקונים. סיימנו את ההקראה של תקנות הטיס (הפעלת כלי טיס וכללי טיסה) (תיקון מס' 2), התש"ע-2010. התקנות אושרו.

נחדש את הישיבה ב-10:45 מאחר שלישיבות האלה נקבעו זמנים, וכנראה, יש משתתפים מבחוץ שידעו את השעות ואת הזמנים.

גדי רגב:

אנחנו מעריכים שזה אותו פורום כי זה אותו נושא ואותם אנשים.

היו"ר יצחק וקנין:

גם אני מעריך שזה אותו פורום גם מבחינת חברי הכנסת.

גדי רגב:

גם אוכלוסיית המשתמשים אומרים שהם כולם פה.

היו"ר יצחק וקנין:

אם כך, אני ממשיך את הישיבה. אבל אם יבוא מישהו שיעיר הערה אני אאלץ לחזור על כל התקנות מתחילתן.

**הישיבה ננעלה ב-10:30**