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

**מושב שלישי**

**פרוטוקול מס' 325**

**מישיבת ועדת הכלכלה**

**שהתקיימה ביום שני, ג' בחשוון התש"ע (11 באוקטובר 2010) בשעה 11:00**

**סדר היום**: **תקנות הטיס (רישיונות לעובדי טיס) (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

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

י**יעוץ משפטי**: איתי עצמון

**מנהלת הוועדה**:לאה ורון

**רשמת פרלמנטרית**: שרון רפאלי

##### 

**תקנות הטיס (רישיונות לעובדי טיס) (תיקון מס' 2), התש"ע-2010,**

**בדבר אווירונים זעירי משקל**

היו"ר יצחק וקנין:

אנחנו ממשיכים בסדר היום: תקנות הטיס (רישיונות לעובדי טיס) (תיקון מס' 2), התש"ע-2010.

אני מזכיר שאנחנו מקריאים את התקנות לפני זמן הישיבה המקורי שנקבע. אם ייכנס מאן דהוא ויעיר הערה אנחנו נתחיל את ההקראה מחדש. אם לא, נאשר אותן כפי שאישרנו את התקנות הקודמות.

רננה שחר:

תקנות הרישיונות מסדירות את ההליך של עובדי הטיס – טייסים, טכנאי בדק או פקחי טיסה. במקרה הזה אנחנו מדברים על טייסים של אווירונים זעירים. בגלל הגדלת המעטפת של המשקלים והמהירויות נובעות דרישות לעניין הכשרת הטייס – יותר הכשרה, יותר הדרכה זוגית. אתה תראה את זה בכל מיני היבטים בתוך התקנות האלה, גם לגבי המדריכים. זאת המטרה באופן כללי.

היו"ר יצחק וקנין:

את יכולה להתחיל את ההקראה.

רננה שחר:

תקנות הטיס (רשיונות לעובדי טיס) (תיקון מס' 2) , התש"ע – 2010

בתוקף סמכותי לפי סעיף 30 ולפי פרט 2 לתוספת ה' לחוק הטיס, 1927, באישור שר האוצר לפי סעיף 39ב לחוק יסודות התקציב, התשמ"ה - 1985 ובאישור ועדת הכלכלה של הכנסת לפי סעיף 21א(א) לחוק יסוד: הכנסת, לפי סעיף 2(ב) לחוק העונשין, התשל"ז – 1977 ולפי סעיף 12 לחוק רשות התעופה האזרחית, התשס"ה – 2005, אני מתקין תקנות אלה:

תיקון תקנה 1 בתקנה 1 לתקנות הטיס (רשיונות לעובדי טיס) התשמ"א – 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?

לאה ורון:

יש מטוסים כאלה בישראל שמיועדים להמראה ולנחיתה על מים?

רננה שחר:

היום לא.

רן בג:

היו בזמנו, היום אין.

לאה ורון:

על איזה מים, על הכינרת?

רן בג:

על הכינרת, בבריכות דגים.

היו"ר יצחק וקנין:

יש הערות לסעיף 1? אין.

אני עובר להצבעה. מי בעד סעיף 1? מי נגד? מי נמנע?

הצבעה

בעד סעיף 1 – רוב

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיף 1 התקבל

היו"ר יצחק וקנין:

אין מתנגדים, אין נמנעים. סעיף 1 אושר.

רננה שחר:

תיקון תקנה 37 בתקנה 37 לתקנות העיקריות:

1. בתקנת משנה (ו) בסופה יבוא "או המדריך המוסמך לפי העניין";
2. אחרי תקנת משנה (ו) יבוא:

"(ז) בוחן או מדריך מוסמך שערך מבחן רמה לפי תקנה זו ידווח על פרטי המבחן, ביצוע המבחן ותוצאתו לרשות הרישוי, לפי טופס שתורה עליו, תוך 14 ימים מיום ביצוע המבחן."

איתי עצמון:

האם יש צורך לפרסם את הטופס באתר הרשות כך שגם הנבחנים יידעו?

רננה שחר:

אלה מבחני רמה לכולם.

רן בג:

הכוונה לפרסם את זה, והכוונה לתת להם את הטופס הזה במפגשי מדריכים ולהראות להם.

רננה שחר:

עמיר הוא מרשות הרישוי, ואני מבינה שיש כל מיני מבחני רמה לכל סוגי הטייסים עם טפסים שונים של דיווח. זה אמור לעלות לאתר האינטרנט?

עמיר שלום:

אין בעיה להעלות את זה לאינטרנט. המדריכים יכולים להחזיק בטפסים האלה.

היו"ר יצחק וקנין:

אז אני מבין שזה כן יפורסם.

איתי עצמון:

נוסיף.

רננה שחר:

בסדר.

היו"ר יצחק וקנין:

הערות? אין הערות.

מי בעד סעיף 2? מי נגד? מי נמנע?

הצבעה

בעד סעיף 2 כולל התיקונים – רוב

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיף 2, כולל התיקונים, התקבל

היו"ר יצחק וקנין:

אין מתנגדים, אין נמנעים. הסעיף אושר. סעיף 3, בבקשה.

רננה שחר:

תיקון תקנה 75 3. בתקנה 75 לתקנות העיקריות, בכותרת השוליים בסופה יבוא " ובאוירון זעיר".

זה תיקון טכני.

היו"ר יצחק וקנין:

הערות? אין הערות. מי בעד סעיף 3? מי נגד? מי נמנע?

הצבעה

בעד סעיף 3 – רוב

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיף 3 נתקבל

היו"ר יצחק וקנין:

אין מתנגדים, אין נמנעים. סעיף 3 אושר. סעיף 4, בבקשה.

רננה שחר:

תיקון תקנה 81 4. בתקנה 81 לתקנות העיקריות -

1. בכותרת השוליים המלים "באוירון זעיר " – יימחקו;
2. ברישה, המלים ", באוירון זעיר" – יימחקו;
3. פסקה (9) – בטלה.

היו"ר יצחק וקנין:

הערות לסעיף 4? אין. מי בעד סעיף 4? 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.

רננה שחר:

תיקון תקנה 83 5. בתקנה 83(א) לתקנות העיקריות -

1. ברישה, אחרי "למעט דאון" יבוא "ואוירון זעיר";
2. פסקה (3) – בטלה;

היו"ר יצחק וקנין:

הערות? אין. מי בעד סעיף 5? מי נגד? מי נמנע?

הצבעה

בעד סעיף 5 – רוב

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיף 5 נתקבל

היו"ר יצחק וקנין:

אין מתנגדים, אין נמנעים. סעיף 5 אושר.

רננה שחר:

תיקון תקנה 88 6. בתקנה 88 לתקנות העיקריות -

1. בתקנת משנה (א), בפסקה (6) הסיפה לפסקה המתחילה במלים: "אולם ידע מקצועי בשימוש בנווטות חישובית" – תימחק.
2. במקום תקנת משנה (ב) יבוא:

"(ב) מבקש רשיון טייס פרטי שהוסמך בחיל האויר הישראלי כטייס ומשרת בו בשירות פעיל כטייס בעת הגשת הבקשה, יהיה פטור מהוכחת ידע מקצועי כאמור בפסקאות (3) , (4) ו- (6) עד (8) לתקנת משנה (א); על אף האמור, אם הוא מבקש הגדר לאוירון זעיר יהיה פטור מהוכחת ידע מקצועי כאמור בפסקאות (3), (6) ו- (7) בתקנת משנה (א)."

איתי עצמון:

אפשר להסביר את הבהרת הנוסח שעשיתם ב-(ב)?

רננה שחר:

בתקנות הרישיונות היום, בתקנה 88 (ב)(1) ו-(2) נראים כשתי פסקות נפרדות. בתקנה 88(ב)(1) כתוב: "על מבקש רישיון טייס פרטי שהוסמך בחיל האוויר הישראלי, יהיה פטור וגו'"; ב-(2) כתוב: "המבקש הגדר לאווירון זעיר יהיה פטור – ואז מתנאי קצת פחות מהקודם. הכוונה היא שזה אותו טייס בחיל האוויר הישראלי, וכך זה מיושם בפועל, אבל מנוסח התקנה זה לא ברור. לכאורה פסקה 2 עומדת בפני עצמה, וכל מי שמבקש הגדר לאווירון זעיר פטור מהוכחת ידע מקצועי, כאמור, בפסקה הזאת, מה שאיננו סביר ואיננו נכון.

איתי עצמון:

כלומר אתם רוצים להגיד שאותו מבקש רישיון כאמור, ככל שהוא מבקש הגדר לאווירון זעיר הוא יהיה פטור מהוכחה- -

רננה שחר:

אותו טייס בחיל האוויר הישראלי, ולא כל אחד.

היו"ר יצחק וקנין:

הערות לסעיף 6? אין הערות. מי בעד סעיף 6? מי נגד? מי נמנע?

הצבעה

בעד סעיף 6 – רוב

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיף 6 התקבל

היו"ר יצחק וקנין:

אין מתנגדים, אין נמנעים. סעיף 6 אושר.

רננה שחר:

תיקון תקנה 89א 7. בתקנה 89א לתקנות העיקריות, במקום תקנת משנה (ב) יבוא:

"(ב) דרישות הנסיון המזעריות לקבלת הגדר אוירון זעיר הן שלושים ושתיים שעות זמן טיסה שבוצעו באוירון הדרכה זעיר במסגרת בית ספר להוראת טיס או בהדרכה אישית, בשנתיים שקדמו להגשת הבקשה לקבלת הרשיון ומהן:

1. שמונה עשרה שעות הדרכה זוגית הכוללות לפחות -
   1. ארבע שעות בטיסות מרחב עם נחיתות במנחתים שונים;
   2. ארבע שעות שבוצעו תוך שלושת החודשים שקדמו להגשת הבקשה לרשיון;
2. עשר שעות זמן טיסת יחיד."

היו"ר יצחק וקנין:

הערות?

איתי עצמון:

השינוי הוא בדרישות ההכשרה?

רן בג:

כן.

איתי עצמון:

האם כבר התחילו ליישם את הדרישות?

רן בג:

כן. מנובמבר 2009 אנחנו עובדים לפי זה.

איתי עצמון:

בכל בתי הספר?

רן בג:

בכל בתי הספר שישנם.

איתי עצמון:

אם כך לא יהיה צורך בהוראת מעבר שתתאים.

רן בג:

לא.

היו"ר יצחק וקנין:

מי בעד סעיף 7? מי נגד? מי נמנע?

הצבעה

בעד סעיף 7 – רוב

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיף 7 נתקבל

היו"ר יצחק וקנין:

אין מתנגדים, אין נמנעים. סעיף 7 אושר.

רננה שחר:

תיקון תקנה 95

8. בתקנה 95(א) לתקנות העיקריות, אחרי "ובו הגדר אוירון," יבוא "אוירון זעיר".

היו"ר יצחק וקנין:

הערות? אין. מי בעד סעיף 8? מי נגד? מי נמנע?

הצבעה

בעד סעיף 8 – רוב

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיף 8 נתקבל

היו"ר יצחק וקנין:

אין מתנגדים, אין נמנעים. סעיף 8 אושר.

רננה שחר:

תיקון תקנה 103 בתקנה 103 לתקנות העיקריות בתקנת משנה (ג) -

1. במקום פסקה (2) יבוא:

"(2) בעל רשיון טייס פרטי ובו הגדר אוירון זעיר אינו רשאי לשמש כטייס מפקד באוירון זעיר דו-מושבי המוביל נוסע אלא אם כן התקיימו כל אלה:

1. צבר נסיון של 100 שעות טיסה כטייס מפקד על אוירון זעיר מאז קיבל את רשיון הטיס שלו;
2. קיבל 4 שעות הדרכה זוגית להטסת נוסע על ידי מדריך בעל הגדר מתאים;
3. עמד במבחן להטסת נוסע, שנערך על ידי מדריך בעל הגדר מתאים; עבר את המבחן, יאשר המדריך בכתב ביומנו האישי של המבקש כי הוא עבר את המבחן בהצלחה וישלח הודעה מתאימה לרשות הרישוי;
4. רשות הרישוי קבעה ברשיונו כי הוא רשאי להטיס עמו נוסע;
5. צבר לפחות 10 שעות טיסה כטייס מפקד על אותו דגם של אווירון זעיר דו-מושב;
6. " מילא אחרי האמור בתקנה 105. "

אודי זוהר:

בסעיף הזה צריך להיות "בעל רישיון פרטי, ובו הגדר אווירון זעיר בלבד". כי אם לי יש רישיון פרטי, ואין לי 100 שעות על אולטרה-לייט, הסעיף הזה יכול למנוע ממני להטיס נוסע, וזה לא הגיוני.

רננה שחר:

זה מוסדר בהמשך תקנה 103.

אודי זוהר:

אבל המילה "בלבד" פותרת את זה.

רננה שחר:

תקנה 103 מסדירה את זכויותיו של טייס פרטי; תקנה 122(א) מסדירה את זכויותיו של טייס מסחרי. מה אתה רוצה? טייס פרטי?

אודי זוהר:

אני טייס פרטי שרוצה לקחת חבר באווירון זעיר. לפי מה שאתם אומרים פה, אני צריך 100 שעות על מטוס זעיר, וזה לא הגיוני. יש לי 4,000 שעות על מטוסים אחרים, אם לא יותר, ואם יש לי הגדר מטוס זעיר למה אתם מונעים ממני להטיס חבר?

רננה שחר:

פסקה (3) בתקנות הרישיונות: "על אף האמור בפסקה (2) יהיה הניסיון המזערי כטייס מפקד הדרוש להטסת נוסע באווירון זעיר דו-מושבי: (א) לבעל רישיון עם הגדר של אווירון או הליקופטר, נוסף לאווירון זעיר, כמפורט בטבלת השעות שבתוספת השמינית". את התוספת השמינית אנחנו מתקנים פה ומקטינים את השעות. יש לזה הסדר מיוחד, וכתוב: "על אף האמור". אז לא צריך "בלבד".

היו"ר יצחק וקנין:

כן, זה מסדיר את זה.

איתי עצמון:

רציתי להעיר לעניין היחס בין תקנות משנה (א) ו-(ה). מכיוון שבתקנת משנה (א) של 100 שעות טיסה כטייס מפקד על אווירון זעיר, וב-(ה) מדובר על 10 שעות טיסה כטייס מפקד על אותו דגם של אווירון זעיר דו-מושבי. השאלה היא האם מדובר על 10 שעות נוספות או במסגרת אותן 100 שעות?

רן בג:

הרעיון הוא שברגע שאני רכשתי שעות טיסה במטוס מסוים ועברתי הדרכה על-ידי מדריך וקיבלתי את האישור אני יכול לטוס. אם מחר אני קונה מטוס חדש לחלוטין מדגם חדש, אני נאלץ לעבור עוד 10 שעות כדי להכיר את המטוס, ורק אחרי זה ללא שום מבחן וללא שום הכשרה נוספת אני יכול לקחת נוסע.

יערה למברגר:

אבל זה עדיין לא ברור מהנוסח.

איתי עצמון:

צריך לעשות התאמה בנוסח.

רן בג:

אם צברתי 100 שעות במטוס המקורי שלי, ולאחריהם עברתי הדרכה עם מדריך אני לוקח נוסע; אם שנה אחר כך קניתי מטוס אחר לגמרי, אני לא צריך לעבור שום הכשרה, אלא רק לצבור 10 שעות.

רננה שחר:

אז אנחנו מציעים תיקון נוסח כלהלן: "צבר לפחות 10 שעות טיסה כטייס מפקד" – במקום "על אותו דגם", מבקשים שיהיה "על אותו טיפוס". זה נאמן לתקנה (1) לתקנות. אם כך: "צבר לפחות 10 שעות טיסה כטייס מפקד של אווירון זעיר דו מושבי שבו יובל הנוסע. הוראות פסקת משנה זו לא יחולו על בעל רישיון שצבר לפחות 10 שעות טיסה כאמור, במסגרת 100 שעות הטיסה הנדרשות, לפי פסקת משנה (א).

איתי עצמון:

עכשיו זה באמת ברור. אבל למה "יובל" ולא "יוטס"?

רננה שחר:

כתוב "להובלת נוסע". לא יודעת.

איתי עצמון:

נבדוק את זה בהמשך?

רננה שחר:

אין בעיה.

היו"ר יצחק וקנין:

זה עניין של נוסח.

יש עוד הערות? אין הערות על סעיף 9.

רננה שחר:

אני לא קראתי את (2).

היו"ר יצחק וקנין:

בבקשה.

רננה שחר:

1. בפסקה (4) פסקת המשנה המסומנת (א) אחרי פסקת משנה (ב) תסומן (ג) ואחריה יבוא:

"(ד) כטייס מפקד של אוירון זעיר שמהירותו המרבית בטיסה אופקית, עם כוח מלא של המנוע, עולה על 100 מי"ש , אלא אם כן קיבל לפחות 4 שעות הדרכה על ידי מדריך טיס מוסמך ועבר לגביו מבחן בטיסה".

היו"ר יצחק וקנין:

הערות?

אריאל אריאלי:

"ועבר לגביו מבחן טיסה" – על ידי מי?

רננה שחר:

לפי תקנה 71, לפי דעתי.

רן בג:

זה מדריך בלבד. זה קבלת היתר נוסף.

קריאה:

לא.

רננה שחר:

אני אקריא את זה: מבחן הטיסה הוא לפי תקנה 185ה: "יתבצע במקרה של הגדר ראשוני על-ידי בוחן, ובמקרה של תוספת דגם – על-ידי מדריך".

איתי עצמון:

הבנתי שביקשתם תיקון נוסף לתקנת משנה (ב) או שוויתרתם?

רננה שחר:

זה ב-185(ד).

היו"ר יצחק וקנין:

זה בסעיף 12. עדיין לא הגענו לסעיף 12, אנחנו ב-10.

רננה שחר:

איתי, איפה זה?

איתי עצמון:

בתקנת משנה (ב) אמרתם שחסרה המילה "מטיפוס".

היו"ר יצחק וקנין:

עדיין לא הגענו לזה, זה בסעיף 12.

איתי עצמון:

נכון. אבל פה שינינו מ"דגם" ל"טיפוס".

היו"ר יצחק וקנין:

אם כן, נצביע על סעיף 9, כולל התיקונים שהוצעו. מי בעד סעיף 9? מי נגד? מי נמנע?

הצבעה

בעד סעיף 9, כולל התיקונים – רוב

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיף 9, כולל התיקונים, נתקבל

היו"ר יצחק וקנין:

אין מתנגדים, אין נמנעים. סעיף 9 אושר, כולל התיקונים.

סעיף 10, בבקשה.

רננה שחר:

תיקון תקנה 122א 10. בתקנה 122א לתקנות העיקריות, במקום פסקה (3) יבוא:

"(3) זכות לשמש טייס מפקד באוירון זעיר דו-מושבי המופעל בטיסה מסחרית ובלבד שבטיסה זו לא יטיס נוסע אלא בתנאי כטר"מ וכט"ר ביום בלבד ונתקיימו בו אחד מאלה:

1. הוראות תקנה 103(ג)(2) ויש לו נסיון כמפורט בתוספת השמינית;
2. הטיסה היא לצורכי הדרכה והוא בעל רשיון הדרכה עם הגדר אוירון זעיר והוא בעל ניסיון של לפחות 300 שעות הדרכה."

איתי עצמון:

לא בהכרח באווירון זעיר, זאת אומרת, הדרכה כלשהי בטיסה.

רננה שחר:

כמובן.

היו"ר יצחק וקנין:

הערות?

רננה שחר:

רצית שנמחק את "והוא בעל" השני.

היו"ר יצחק וקנין:

כן.

דן שיאון:

באיזה סוג טיסה ההיתר של 300 שעות?

רננה שחר:

הטיסה היא לצורכי הדרכה: "והוא בעל רשיון הדרכה עם הגדר אווירון זעיר עם ניסיון של לפחות 300 שעות הדרכה".

דן שיאון:

300 שעות בכלל.

רננה שחר:

לא, 300 שעות הדרכה.

דן שיאון:

האם צריך 300 שעות הדרכה בשביל לעשות טיסת הדרכה? איך צוברים 300 שעות הדרכה?

רן בג:

אני רוצה להבהיר בשתי מילים מה הרציונל שקיים כאן. המצב הוא שאדם צריך לצבור 10 שעות על מטוס לפני שהוא יכול לקחת נוסע. נוצר מצב שמדריך שהולך להדריך על מטוס חדש צריך לטוס עליו לבד 10 שעות כדי להתחיל להדריך עליו. נוצר מצב שלבית ספר מסוים הגיע מטוס חדש, ושבעה מדריכים והיו צריכים לעשות 70 שעות סך הכול, שזה הרבה מאוד כסף, אף על פי שלא היה צורך. לכן, על-פי בקשת המדריכים יזמנו שמדריך שיש לו 300 שעות הדרכה כללית- -

היו"ר יצחק וקנין:

ידריך את כל השבעה.

רן בג:

- - רשאי לעלות על המטוס, לעשות עליו, להכיר אותו ולהתחיל מיד בהדרכה. זה הרעיון: להפוך את 10 שעות המדריך להכרת המטוס.

אריאל אריאלי:

כדאי להבהיר את זה גם בגוף התקנה.

רן בג:

ברגע שזה חלק מכל התקנות, זה ברור.

לאה ורון:

הכוונה שלך ברורה, השאלה אם כשקוראים את הפסקה מבינים למה התכוונת.

אריאל אריאלי:

ההסבר שלך מוכיח את הצורך בהרחבה של כמה מילים.

רן בג:

אם קוראים את תקנה 22א כולה יש התמונה.

היו"ר יצחק וקנין:

רננה, את חושבת שהניסוח מספק?

רננה שחר:

לדעתי, כן.

יערה למברגר:

אפשר לחדד את הנוסח בסיפא, אבל אם העיקרון מובן לוועדה אפשר למצוא את הנוסח הסופי.

רננה שחר:

הכוונה באופן כללי ש-300 שעות ההדרכה זה בכל כלי, והוא לא צריך ניסיון נוסף. זה חילופי ל-103(ג)(2) שדיברנו עליו קודם.

היו"ר יצחק וקנין:

מדובר רק על הניסוח? אנחנו נאשר את הסעיף, רק תתקנו את הניסוח.

רננה שחר:

אנחנו מבקשים שעוד יהיה כתוב: "הדרכה בטיסה".

איתי עצמון:

אמרנו את זה קודם.

היו"ר יצחק וקנין:

אנחנו מצביעים על סעיף 10, כולל התוספת "הדרכה בטיסה". מי בעד סעיף 10? מי נגד? מי נמנע?

הצבעה

בעד סעיף 10 – רוב

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיף 10 נתקבל

היו"ר יצחק וקנין:

אין מתנגדים, אין נמנעים. סעיף 10 אושר. סעיף 11, בבקשה.

רננה שחר:

תיקון תקנה 139 11. בתקנה 139 לתקנות העיקריות , בפסקה 2 בסופה יבוא "על אף האמור, הנסיון הנדרש ממחזיק ברשיון מדריך טיס עם הגדר הדרכה לאוירון מקבוצה א', המבקש הגדר הדרכה לאוירון זעיר מקבוצה א' , הוא חמש שעות כטייס מפקד באוירון זעיר מקבוצה א'."

היו"ר יצחק וקנין:

הערות? אין הערות לסעיף 11. מי בעד סעיף 11? מי נגד? מי נמנע?

הצבעה

בעד סעיף 11 – רוב

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיף 11 נתקבל

היו"ר יצחק וקנין:

אין מתנגדים, אין נמנעים. סעיף 11 אושר. סעיף 12, בבקשה.

רננה שחר:

תיקון תקנה 185ד 12. בתקנה 185ד לתקנות העיקריות:

1. בתקנת משנה (א) -
2. ברישה, אחרי "רשיון טיס תקף" יבוא "עם הגדר אוירון";
3. בפסקה (1) במקום "שתי שעות" יבוא "שש שעות", ובמקום "מסוג א'" יבוא "מקבוצה א'";
4. בפסקה (2) במקום "5 שעות" יבוא "שמונה שעות" ובמקום "מסוג ב'" יבוא "מקבוצה ב'"; .
5. אחרי תקנת משנה (א) יבוא:

"(א1) הניסיון הדרוש לקבלת הגדר ראשוני לאוירון זעיר לבעל רשיון טיס תקף עם הגדר שאינו הגדר אוירון הוא שמונה שעות טיסה לפחות."

1. אחרי תקנת משנה (ב) יבוא -

"(ג) בנוסף על האמור בתקנת משנה (ב) , הנסיון הדרוש לקבלת הגדר אוירון זעיר מטיפוס נוסף, מטייס המחזיק ברישיון תקף ובו הגדר אוירון זעיר שמהירותו המרבית בטיסה אופקית, עם כוח מלא של המנוע, אינה עולה על 100 מי"ש והמבקש הגדר אוירון זעיר נוסף מאותה קבוצה שמהירותו המרבית בטיסה אופקית, עם כוח מלא של המנוע, עולה על 100 מיי"ש, הוא לפחות ארבע שעות הדרכה זוגית על ידי מדריך טיס בעל הגדר מתאים ."

ישראל חסון:

אין דבר כזה "שתי שעות". צריך להיות "שעתיים".

איתי עצמון:

אבל ככה זה, כנראה, כתוב בתקנה המקורית.

יערה למברגר:

זה במקום. צריך להגיד מה מחליפים. אם הייתה טעות צריך לתקן אותה.

היו"ר יצחק וקנין:

יש הערות נוספות על הסעיף?

אודי זוהר:

בסעיף 12(2)(א1) חסרה, לדעתי, המילה "זעיר". "הניסיון הדרוש לקבלת הגדר רישיון לאווירון זעיר לבעל רשיון טיסה תקף עם הגדר שאינו הגדר אווירון זעיר הוא שמונה שעות".

רננה שחר:

"שאינו הגדר אווירון", לא "שאינו הגדר אווירון זעיר". בתקנה 185ד(א) מוסדר הניסיון הדרוש לקבלת הגדר ראשוני לאווירון זעיר לבעל רשיון טיס תקף". זאת אומרת שאם אתה רוצה הגדר לאווירון זעיר, החלפנו את זה מ-2 ל-6, ומ-5 ל-8 – אלה ההסבות הראשונות. ב-(ב) מוסדר: "הניסיון הדרוש לקבלת הגדר אווירון זעיר מטיפוס נוסף". כלומר כבר יש הגדר אווירון זעיר, ועכשיו זה "מטיפוס נוסף". (א1) אומר שאם אין לך הגדר אווירון אתה חייב שמונה שעות. כלומר אם יש לך הגדר הליקופטר, בלון או כל דבר אחר.

אודי זוהר:

הבנתי.

דוד לאופר:

הערה מנהלתית: אנחנו נעים כל הזמן בין "קשר" ל"מי"ש". אני מציע לאחד את זה כדי לא ליצור בלבול. הגדרנו את המהירות המרבית של אז"מ כ-120 קשר, ופה אנחנו מדברים על 100 מי"ש, וזה עשוי לבלבל.

קריאה:

יש CAS- - -

רננה שחר:

זה מופיע בסוגריים.

דוד לאופר:

אם זה מופיע, זה בסדר.

רן בג:

עד כמה שאני זוכר 100 מי"ש זה קו שהאמריקנים שמו את זה כקו שמבדיל בין מטוס מתקדם לבין מטוס לא מתקדם. אנחנו העתקנו את זה מהם.

היו"ר יצחק וקנין:

יש הערות לסעיף 12?

רננה שחר:

אנחנו מבקשים עוד תיקון, אדוני. אנחנו רוצים שבתקנת משנה (ב) אחרי "הגדר אווירון זעיר" יבוא "מטיפוס נוסף".

היו"ר יצחק וקנין:

אצלי זה כבר מתוקן.

נצביע על סעיף 12, כולל התיקונים. מי בעד סעיף 12, כולל התיקונים? מי נגד? מי נמנע?

הצבעה

בעד סעיף 12, כולל התיקונים – רוב

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיף 12, כולל התיקונים נתקבל

היו"ר יצחק וקנין:

אין מתנגדים, אין נמנעים. סעיף 12, כולל התיקונים, אושר. סעיף 13, בבקשה.

רננה שחר:

תיקון התוספת השמינית 13. בתוספת השמינית לתקנות העיקריות -

* 1. מול רשיון טיס פרטי במקום "100" יבוא "75", במקום "50" יבוא "40" ובמקום "30" יבוא "25";
  2. מול רשיון טיס מסחרי במקום "15" יבוא "10".

רן בג:

אודי, זה מה ששאלת קודם. זה צמצום השעות.

היו"ר יצחק וקנין:

הערות? אין הערות. מי בעד סעיף 13? מי נגד? מי נמנע?

הצבעה

בעד סעיף 13 – רוב

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיף 13 התקבל

היו"ר יצחק וקנין:

אין מתנגדים, אין נמנעים. סעיף 13 אושר. סעיף 14, בבקשה.

רננה שחר:

סעיף 14:

1. הוראת מעבר - בעל רשיון טייס עם הגדר אוירון זעיר, בין כהגדר יחיד ובין כהגדר נוסף, שהיה בתוקף ערב תחילת תקנות אלה, אשר הוכיח לרשות הרישוי, בתוך ששה חודשים מיום תחילת תקנות אלה, באמצעות הצגת העתק צילומי מהחלקים הנוגעים בדבר ביומן הטיסות שלו או באמצעות תצהיר , כי נתקיימו לגביו תנאי תקנה 103(ג)(2) כנוסחן בתקנה 9 לתקנות אלה לצורך הובלת נוסע ערב תחילתן של תקנות אלה, תקבע רשות הרישוי ברשיונו כי הוא רשאי להטיס עמו נוסע; לא הוכיח כאמור, תקבע רשות הרישוי ברישיונו כי הוא אינו רשאי להטיס עמו נוסע.
2. בעד תיקון רישיון לפי תקנה זו לא תשולם אגרה.

איתי עצמון:

אני מבין שיש כאן טעות כי מה שרציתם זה לאפשר לאותם אנשים שהיו רשאים להטיס נוסע, לפי התקנות כנוסחן היום לפני התיקון, לעשות זאת ולתקן את הרישיון שלהם בהתקיים תנאים מסוימים.

רננה שחר:

כן.

איתי עצמון:

אז בעצם אנחנו צריכים למחוק "כנוסחן בתקנה 9 לתקנות אלה". זה צריך להיות "כנוסחן ערב יום התחילה".

רננה שחר:

"ערב תחילתן של תקנות אלה". אני אקריא: "כי נתקיימו לגביו ערב תחילתן של תקנות אלה תנאי תקנה 103(ג)(2) כנוסחן ערב תחילתן של תקנות אלה לצורך הובלת נוסע, תקבע רשות הרישוי ברישיונו וגו'".

איתי עצמון:

למה קצבתם שישה חודשים? מה קורה אם מישהו בא אחרי שנה?

רננה שחר:

היום מפקח מגיע לשטח ולא יודע אם לטייס שהוא פוגש מותר להוביל נוסע או לא. צריך לעשות בזה סדר. לכן רצינו שהסדר הזה ייכנס למסגרת זמן, שתיתן תמריץ. כלומר תוך זמן מסוים עליו להוכיח, ואז ירשמו לו ברישיון. חצי שנה הוא זמן הוגן לבן אדם להציג ולהראות. כמו שרן אמר, מדובר ב-450 טייסים, זה לא ציבור אין-סופי. אז הדברים יהיו מסודרים, וניתן יהיה לפקח טוב יותר ובצורה יעילה יותר. לדעתנו, ראוי לקצוב את זה במסגרת זמן.

איתי עצמון:

אתם תפרסמו הודעות בעניין הזה?

רן בג:

ב-10 הימים הקרובים כל הטייסים יקבלו מייל אישי לכתובת האישית שלהם עם פירוט מדויק של כל הדברים שנאמרו ונכתבו כאן.

איתי עצמון:

אין מקום להאריך את התקופה?

רננה שחר:

אנחנו לא חושבים. לדעתנו, חצי שנה זה זמן מאוד חשוב לפיקוח אפקטיבי, אדוני.

היו"ר יצחק וקנין:

זה מספק, לדעתכם?

קריאה:

זה יספק אותנו.

היו"ר יצחק וקנין:

אם זה מספק אתכם, אז בסדר.

לאה ורון:

יש 450 טייסים, אז אתם ממש יכולים לבדוק אחד-אחד ולסמן "וי" שכל אחד אכן יודע.

איתי עצמון:

יש לי עוד שתי הבהרות נוסח: "לא הוכיח כאמור", זה בתום ששת החודשים?

רננה שחר:

כן.

איתי עצמון:

זה בעצם לא "מתן רישיון", אלא "תיקון רישיון". אנחנו צריכים לכתוב "תיקון".

היו"ר יצחק וקנין:

הערות נוספות?

דן שיאון:

אני אעיר הערה אחרי ההצבעה.

היו"ר יצחק וקנין:

אם זה לא מעלה ולא מוריד, אתה יכול אחרי ההצבעה.

עוד הערות? אין הערות. מי בעד סעיף 14, כולל התיקונים שהוצעו? מי נגד? מי נמנע?

הצבעה

בעד סעיף 14, כולל התיקונים שאושרו – רוב

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיף 14, כולל התיקונים, נתקבל

היו"ר יצחק וקנין:

אין מתנגדים, אין נמנעים. סעיף 14, כולל התיקונים, אושר.

אם כן, רבותיי, תקנות הטיס (רישיונות לעובדי טיס) (תיקון מס' 2), התש"ע-2010 אושרו.

בבקשה, דן.

דן שיאון:

אני רוצה לחזור לנקודה שנדונה בתחילת הישיבה בעניין תקנות ה-LSA, כי הנושא הזה נשאר עדיין פתוח מבחינתנו, והוא חשוב מאוד. זה לא סוד שאנחנו דרשנו וביקשנו תקופה ארוכה מאוד שהתקנות האלה יהיו התקנות המחייבות את רת"א, ולאחר דיון ארוך מאוד הסכמנו לוותר בעקבות הצהרה של רת"א שתקנות ה-LSA יטופלו מיד עם סיום הקטע הזה, שהוא באמת חשוב, של "קטגוריה 1". הסכמה. הנושא הזה חשוב, ואני חייב להודות שרת"א עשתה פה עבודה עצומה כדי לעדכן את התקנות שלא עודכנו שנים רבות ולהביא אותן לרמה סבירה. התקנות האלה עדיין סוגרות פערים שהיו בעבר, אבל פנינו קדימה, וה-LSA אלה התקנות המובילות היום בעולם מסיבה פשוטה שרוב היצרנים מייצרים לפי התקן הזה שהוא התקן האמריקני שמשם רוב המטוסים נמכרים. אנחנו מבקשים בשעת רצון טוב זה שרת"א יעדכנו אותנו ואולי יצהירו לוועדה, באיזה מועד הם מתכוונים לטפל בתקנות ה-LSA שהם הצהירו שיטפלו בהן, ואולי הם גם יכולים להעריך באיזה מועד הם יסיימו את הטיפול בתקנות האלה לשביעות רצוננו.

היו"ר יצחק וקנין:

אתה מאלץ אותי לחזור על דברים שאני אומר במשך כל תקופת העבודה על חוק הטיס. אני מבין שבתקופה הקרובה, כשנסיים את חוק הטיס יובאו תקנות שמסדירות את חוק הטיס. צורת העבודה שלכם עם רת"א בהידיינות על הסעיפים בתקופה האחרונה היא מאוד חשובה. אמרתי לאורך כל הדרך בפגישות עם כל הנציגים שהמטרה היא שתמצו את הדיונים עם רת"א. לפי הפרוטוקולים של הישיבות האחרונות שלכם עם רת"א אני רואה שנעשית עבודה רצינית, ואתם באמת עושים עבודה טובה. יש רצון מצד רת"א להתקדם, אין פה עניין של כיפוף ידיים. אמרתי שהדברים שיהיו עליהם יגיעו לשולחן הזה, וכולי תקווה שיחד נוכל להסדיר את הדברים לשביעות רצון כולם. כפי שזה נעשה כיום, רת"א עושה את העבודה היטב יחד איתכם, וזה חשוב להמשך הדיונים. רת"א יושבים פה ושומעים את מה שאתה אומר, ואני מאמין שהרצון שלהם הוא לקדם את חוק הטיס לא פחות משלכם.

לאה ורון:

להתאים את זה ל-LSA.

היו"ר יצחק וקנין:

ברור. אני דיברתי גם על התקנות וגם על חוק הטיס.

רננה שחר:

אני בכל זאת רוצה לתת תמונה קצת שונה. אתה מכיר את העבודה על חוק הטיס, את ההיקפים שלה ואת המשאבים שהיא צורכת מאתנו ומהוועדה. אנחנו מתעתדים להניח על שולחן הוועדה מאות תקנות לאישור שלא נוגעים ל-LSA, אלא ל"category 1", שזה דחוף יותר. רת"א באמת רוצה לקדם את התחום; ראש התעופה הספורטיבית יכול לומר שהוא מאוד רוצה לקדם את התחום, אבל בכל זאת יש סדרי עדיפויות, אדוני, ואנחנו נאלצים, עם כל הצער שבדבר גם לנו, גם לוועדה ולכל מי שעוסק בתחום, להדביק פערי חקיקה של עשרות שנים, ולא רק בתחום הנוגע ל-460 טייסי אז"מ, אלא גם בתחומים הנוגעים ל-7 מיליון נוסעים וכדומה. אנחנו עושים את מרבית המאמצים לתת מענה לכול, ויש דברים שייתכן שנוכל לתת להם מענה מוקדם יותר, כמו למשל בנושא התחזוקה העצמית, אבל אנחנו לא יכולים לעשות יותר. אנחנו באמת עושים את המרב.

אודי זוהר:

נכון, וזה מבורך, אבל אנחנו יכולים גם לעזור.

היו"ר יצחק וקנין:

אני בטוח שאם המשך ההידיינות יהיה כפי שזה נעשה היום תוכלו להתקדם, ובסופו של דבר נגיע למשהו שיהיה לשביעות רצון כל הצדדים. אני נועל את הישיבה. אני מודה לכל המשתתפים.

**הישיבה ננעלה ב- 11:35**