

סיכום הערות הציבור לתקנות הרחיפה ותשובות רת"א להערות:

תשובת רת"א	ההערה	מספר תקנה בנוסח המקורי של הצעת התקנות, ונושא התקנה:	מס"ד
<p>ההערה התקבלה:</p> <p>יש קושי לרת"א לקבל את הצעות הציבור בנושא זה בחלופות הראשונה והשנייה בהיותן תואמות את המצב המשפטי הקיים כיום לפי הוראת תקנה 163(ב) לתקנות ההפעלה, כאשר המצב דה – פקטו הינו חוסר יכולת של הציבור לעמוד בדרישות המצב המשפטי הקיים, במובן זה ש- 2 מבין 3 האגודות שהיו קיימות בתחום כלי הרחיפה - אינן פעילות (אגודת גילשוני האוויר עודה מחזיקה ברישיון הפעלה מבצעית תקף מרת"א אך אגודת מצנחי הרחף החזירה את הרישיון לרת"א בשנת 2005 ואגודת הממ"גים בשנת 2012 ואגודות אלה פורקו או מצויות בהליכי פירוק). הלכה למעשה, המצב המשפטי הקיים אינו תואם את המציאות ומהווה תקנה שהציבור אינו יכול לעמוד בה.</p> <p>בנוסף, יש קושי לרת"א לקבל את החלופה השלישית בדבר רישוי אישי מלא לציבור הפועל בהפעלה כללית של כלי רחיפה, הן מתוקף העובדה שחלק מן המפעילים הכלליים הביעו תמיכה ברגולציה מצומצמת שאין בצידה חובת רישוי למפעיל הכללי והן בהיותו של הסדר כאמור מנוגד להוראת סעיף 87 לחוק הטיס, הדנה בחובת רישוי אישי כלפי מפעיל מסחרי או מדריך בלבד.</p> <p>עם זאת, רת"א מוכנה לקבל את החלופה הרביעית מבין 4 החלופות</p>	<p>דרישה לרגולציה, ולו מינימלית, למפעיל פרטי (כללי) של כלי רחיפה:</p> <p>ישנה סברה של הציבור שמוכרח להיות רגולציה כלשהי ביחס למפעילים פרטיים, ולו חלקית ומינימלית, על מנת למזער את הסיכון לקהילת התעופה כולה מהמפעילים הפרטיים של כלי הרחיפה.</p> <p>כמו כן, היעדר חובת הדרכה ביחס למפעיל הכללי, עלולה לגרום לפגיעה קשה בפרנסתם ובמצבם הכלכלי של העוסקים בתחום בתי הספר לרחיפה.</p> <p>לטענת בתי הספר והמדריכים, ישנה בתקנות חוסר- סימטריה בהיותן כוללות מחד דרישות רבות מאדם המבקש רישיון רחפן עם הגדר הדרכה ומאידך אין מול דרישות אלה - חובת הדרכה למפעיל הכללי.</p> <p>מספר הצעות חלופיות:</p>	<p>אסף חפץ, אורי שמיר, עומרי טלמון – בשם קלוב התעופה, עו"ד הן מושוביץ - בשם ביי"ס לרחיפה "דביר".</p>	<p>1</p> <p>הערות כלליות לתקנות</p>

<p>שהוצעו בעניין זה על ידי הציבור, קרי: חובת הדרכה למפעיל הכללי.</p> <p>לקובץ התקנות תתווסף תקנה, אשר תחייב כל מפעיל כללי של כלי רחיפה לעבור קורס הכשרה אצל מדריך מוסמך ובלא אישורו בכתב - אסור יהיה לו לרחף.</p> <p>ההוראה מהווה מענה לדרישה המקצועית שעמדה בבסיס הערת הציבור, דהיינו חובת הכשרה בלבד למרחף הכללי אל מול חובת רישוי של ממש למדריך, שאמור להכשירו ולאשר לו לפעול באופן עצמאי בתום ההדרכה.</p> <p>הרציונל בבסיס ההוראה הוא רציונל של הגברת הבטיחות למרחף הכללי וגם לסביבתו. כמו כן, גובשה הוראת מעבר לעניין זה, הקובעת שמי שמחזיק ברישיון מאגודה, שהייתה או עודנה כשלעצמה בעלת רישיון הפעלה מבצעית מרת"א, בהתאם לאמור בהוראת תקנה 163(ב) לתקנות ההפעלה, יהיה פטור מהדרישה בתקנה שעניינה כאמור אישור ממדריך לשם הפעלה עצמאית של כלי רחיפה בהפעלה כללית.</p> <p>כמו כן, התווספו הוראות נלוות בדבר חובה על המפעילים הכלליים להציג את האישור שיש בידיהם ממדריך מוסמך כאמור, או לחלופין את הרישיון שיש בידיהם מאגודה שהייתה או עודה בעלת רישיון הפעלה מבצעית מרת"א לפי תקנה 163(ב) לתקנות ההפעלה, בפני מפקחי רת"א או אנשי רשות הרישוי לשם בדיקה או ביקורת וכן חובה על המדריכים לשמור את הרישומים בדבר אישורים שחילקו כאמור למפעילים כלליים במשך 3 שנים לפחות, בדומה לדרישה דומה הקיימת בתקנה 144 לתקנות הרישיונות.</p> <p>שיקול הדעת לעניין היקף ואופן ההדרכה - יהיה נתון למדריכים עצמם.</p> <p>ראה לעניין זה הוראות תקנות 22 (חובת הדרכה) ו- 34 (הוראת</p>	<p><u>א. שיוך לאגודה</u> - רת"א תעניק רישיון הפעלה מבצעית לאגודה והאגודה תעניק מעין "רישיונות משנה" או "תעודות חבר" לחברי האגודה, בהתאם למצב המשפטי הקיים כיום בתקנה 163(ב) לתקנות ההפעלה (לא מצריך תיקון תקנות).</p> <p><u>ב. שיוך לקלוב התעופה</u> - בדומה לדאונים. רת"א תעניק רישיון הפעלה מבצעית לקלוב התעופה והקלוב יעניק רישיונות אישיים לכל מפעיל (כללי, מסחרי או מדריך) לאחר מבחן ע"י נציג קלוב התעופה שישמש בוחן מטעם רת"א בעת הבחינה, באופן התואם את המצב המשפטי הקיים כיום בתקנה 163(ב) לתקנות ההפעלה (לא מצריך תיקון תקנות).</p> <p><u>ג. רישיון אישי מרת"א</u> - לכל מפעיל של כלי רחיפה, לרבות המפעיל הכללי. מצריך שינוי המצב המשפטי הקיים והמוצע, וכרוך בהוספת תקנות שעניינן דרישות כשירות למפעיל הכללי בפרק הרישוי בהצעת התקנות.</p> <p><u>ד. חובת הדרכה בלבד</u> - מבוקש להוסיף תקנה המחייבת כל מפעיל כללי של כלי רחיפה לעבור קורס הכשרה אצל מדריך מוסמך בעל רישיון רחפן</p>			
---	--	--	--	--

<p>המעבר) בקובץ התקנות המתוקן המצ"ב.</p>	<p>מרת"א עם הגדר הדרכה, ובלא אישורו בכתב - לא יוכל לרחף. שונה מהמצב המשפטי הקיים כיום ומצריך הוספת תקנה בהצעת התקנות. מעין הצעת ביניים בין רישוי אישי של ממש לבין הצעת התקנות במקור, אשר קבעה היעדר רגולציה מוחלט בעניין זה. מצריך הוראת מעבר לגבי חברי אגודה בהווה או בעבר, שפעלו או פועלים כדין.</p>			
<p>ההערה התקבלה : גורמי המקצוע ממליצים להוסיף תקנה שעניינה חובת שמירת עדכניות הרישיון למפעיל המסחרי והמדריך מזמן לזמן. שמירת הכשירות תהיה טעונה 5 הדרכות מלאות לפחות במהלך 12 חודשים לבעל רישיון רחפן עם הגדר מדריך ; ו- 10 שעות הפעלת כלי הרחיפה לפחות במהלך 12 חודשים לבעל רישיון רחפן, בהתאם לסוג הכלי הנקוב בהגדרים שברישינו. ממילא, ההגדר המסחרי יפקע בהתאם לפקיעת ההגדר לפי סוג הכלי. בעל רישיון רחפן עם הגדר מדריך נדרש לשם שמירת כשירות ההגדרים לפי סוגי הכלים לבצע גם כן 10 שעות רחיפה במהלך 12 חודשים על הכלים הנקובים ברישינו (הדרישות מצטברות ולא חלופיות). הדרישה שעניינה רחיפה 10 שעות במהלך 12 חודשים על הכלי לשם</p>	<p>חובת שמירת כשירות- ריענון הרישיון של בעל רישיון רחפן : מהתקנות נעדרת חובת ריענון הרישיון למפעיל המסחרי והמדריך. מבקשים להגביל בזמן את הרישיון.</p>	<p>אסף חפץ, אורי שמיר</p>	<p>הערות כלליות לתקנות</p>	<p>2</p>

<p>שמירת הכשירות דומה לדרישה הקיימת כיום לאמור בתקנה 125(4) לתקנות הרישיונות, בדבר הדרישה מטייס מסחרי לטוס 10 שעות לפחות ב- 12 חודשים לשם השמירה על כשירותו.</p> <p>ראה לעניין זה הוראת תקנה 15 בקובץ התקנות המתוקן המצ"ב, שעניינה שמירת כשירות ההגדרים ברישיון רחפן.</p>				
<p><u>ההערה נדחתה:</u></p> <p>רת"א לא רואה מקום לכפות חובת ביטוח באופן שעלול לייצר כשל שוק בתחום זה (ליצור היצע קשיח), בפרט בהתחשב בכך שבתחום הביקוש - התחום קטן מאוד ומטבע הדברים התחרות מוגבלת. משכך, אין מקום להבנתנו לגבש תקנה המחייבת את המפעילים בחובת ביטוח. כל אדם אחראי על עצמו ויחליט בנושא הביטוח כראות עיניו, כאשר סוג הפוליסה והיקפה ייקבע ע"פ תקנת השוק. יתר על כן, מפעיל כללי אחראי לעצמו בלבד ורק מפעיל מסחרי ומדריך נדרש לבטח עצמו מפני נזק לצד שלישי – נוסע משלם או חניך. מאחר וציבור המדריכים והמפעילים המסחריים של כלי רחיפה בארץ הינו מועט מאוד, הרי שיש קושי לאפיין את השוק מבחינת סוגי הפוליסות ו/או ההיקף הכספי הראוי. מבחינה משפטית יש קושי לכתוב "תקנה ריקה" במובן זה שהתקנה תחייב את המפעילים בביטוח אך לא תחייב בסוג פוליסה או היקפה באופן קונקרטי.</p> <p>כשל השוק יכול להיות פועל יוצא של ביטוח חסר או ביטוח יתר שיבוא לידי ביטוי בנוסח התקנה.</p>	<p><u>חובת ביטוח:</u></p> <p>מבקשים תקנה שתחייב את המפעילים של כלי רחיפה לבטח עצמם.</p> <p>לא הועברה הצעה קונקרטית לגבי הפרטים שיש לקבוע בתקנה כגון: סוג הפוליסה, ההיקף הכספי הראוי, וכיו"ב.</p>	<p>אסף חפץ, אורי שמיר</p>	<p>הערות כלליות לתקנות</p>	<p>3</p>
<p><u>ההערה נבחנה:</u></p> <p>רת"א אכן מפרסמת חומרי מידע חיוניים לקהילת התעופה, באמצעות דינים, שירותי המידע התעופתי ובאינטרנט.</p>	<p><u>חובת פרסום:</u></p> <p>מבוקש שרת"א תפרסם המידע לקהילת המרחפים בצורה מרוכזת. עד כה האגודות מילאו את התפקיד של ריכוז חומרי מידע</p>	<p>אסף חפץ, אורי שמיר</p>	<p>הערות כלליות לתקנות</p>	<p>4</p>

<p>אין צורך בגיבוש תקנה מיוחדת לשם כך.</p> <p>יתר על כן, גם בהיעדר אגודה בעלת רישיון מבצעי מרת"א יכולים המפעילים של כלי רחיפה להתאגד באגודה, בפורום באינטרנט, או בדרך אחרת של התארגנות קבוצתית וולונטרית, שמטרתה ריכוז חומרי מידע והפצתם, כנסים, החלפת מידע באופן חופשי ומפגשים, ללא קשר לסוגיית הרישוי ולהצעת התקנות.</p>	<p>רלבנטיים והפצתם לחברים אך בהיעדר אגודות כאמור – מבוקש שהמדינה תידרש לתפקיד זה.</p>			
<p><u>ההערה התקבלה:</u></p> <p>התקנות שבהן הופיעה התייחסות לחניך בקובץ התקנות בנוסחו המקורי היו תקנות מספר: 6(2)(ב), 13(ב) ו-29.</p> <p>אף אחת מהתקנות לא הטילה חובה על החניך.</p> <p>החובה החוקית חלה על המדריך - הוא זה שמחויב לוודא שהחניך מבצע את החובות החוקיות המוטלות עליו.</p> <p>יובהר כי הטלנו על החניך את מלוא החובות החלות בפרקים ג' (אזורים מותרים לרחיפה) ו-ד' (כללי הפעלה בטוחה), כאשר הכללים המחמירים יותר, החלים על בעל רישיון רחפן עם הגדר מסחרי או מדריך - יחולו גם כן על חניך בעת הדרכה, לשם הגנה על בטחונו ובטיחותו. עם זאת, הבהרנו באמצעות תיקון התקנות שהאחריות המשפטית חלה על המדריך לוודא כי החניך ממלא אחר חובות אלה.</p> <p>ראה לעניין זה תקנה מספר 33 בקובץ המתוקן המוצע המצ"ב שעניינה אסדרת חובות המדריך והחניך.</p> <p>כמו כן, לאור הערת הציבור בעניין זה, הוספנו הגדרות למונחים "חניך" ו"נוסע" במסגרת תקנה 1 (הגדרות).</p>	<p><u>הגדרת המונח "חניך" והחובות החלות עליו:</u></p> <p>חסרה הגדרת "חניך" בתקנה 1.</p> <p>בהיעדר הגדרה, לא ברור האם הדין החל על חניך בעת הדרכה הוא כדינו של המפעיל הכללי או שחלות עליו החובות החוקיות החלות בהצעת התקנות על בעל רישיון רחפן בעת הרחיפה.</p>	<p>דייב אדן</p>	<p>1 - הגדרות</p>	<p>5</p>

<p>6</p>	<p>הערה כללית לפרק ב' בתקנות המוצעות - פרק הרישוי</p>	<p>עומרי טלמון- בשם קלוב התעופה, עו"ד רן מושוביץ- בשם בי"ס לרחיפה "דביר"</p>	<p><u>דרישה לבדיקה ביטחונית/ משטרתית:</u> מבוקש שאדם יוכל להפעיל כלי רחיפה, בכל סוגי ההפעלה, רק אם יש בידיו תעודת יושר מהמשטרה (אישור על היעדר רישום פלילי) וכן אישור בטחוני מקב"ט משרד התחבורה (מצריך בדיקה ביטחונית); ישנו חשש מביצוע פיגועים באמצעות כלי רחיפה; יש חשש לפגיעה בהגנה על שלום הציבור- הן ציבור הלומדים והמבקשים טיסות חוויה עם מפעיל מסחרי ב"טנדס" (רחיפה זוגית) והן הציבור הרחב בכללותו;</p>	<p><u>ההערה נדחתה:</u> - הוראה כאמור מצריכה את האישורים המתאימים מהגורמים הממשלתיים הרלבנטיים במשרד לביטחון פנים ובמשרד ראש הממשלה וספק בעינינו אם נכון לדעתם להשקיע משאבים של כוח אדם ממשלתי לשם ביצוע בדיקות רקע ביטחוניות ופליליות למפעילים הכלליים של כלי רחיפה במדינה. - ספק אם זה אכן יפתור את החשש מביצוע פיגועים שכן גם אדם נעדר עבר פלילי או בטחוני יכול לראשונה בחייו לבצע עבירות או פיגועים באמצעות כלי הרחיפה, שכן קלות ההפעלה של כלי רחיפה ממונעים מסוגים מסוימים מאפשרת הכשרה עצמית מזערית המספקת לצורך שליטה טכנית על הכלי ואין הכרח לביצוע הכשרה באמצעות מדריך (בעבר מי שרכש מצנח ממונע בארצות הברית קיבל יחד עם הכלי קלטת ללימוד עצמי). - ההערה הועברה לקבלת עמדתו של מר משה זלמנסון, קב"ט משרד התחבורה. עמדתו כדלקמן: מאחר וחוק הטיס (בטחון בתעופה האזרחית), תשל"ז – 1977 אינו חל על כלי רחיפה אלא על כלי טיס בלבד, הרי שהוא סבור שאין לו כלל הסמכות הנדרשת לשם חיווי דעה.</p>
<p>7</p>	<p>הערה לתקנה 3 – כשירות לקבלת רישיון רחפן - מגבלת הגיל</p>	<p>איתי לנואל</p>	<p><u>דרישה להפחתת הגיל המזערי:</u> מבקשים במסגרת דרישות הכשירות לשם קבלת רישיון רחפן להפחית את הגיל המזערי הדרוש מ- 23 שנים ל- 18 שנים.</p>	<p><u>ההערה התקבלה חלקית:</u> ההערה התקבלה חלקית, במובן זה שמקובל עלינו שהגיל המזערי יהיה 21 ולא 23 כפי שנרשם במקור, אם כי אין לנו סבורים שאפשר להפחית ל- 18 (צעיר מדל). כמו כן, הוספנו דרישה על פיה מדריך יידרש להוכיח ניסיון צבור מזערי של 250 שעות רחיפה בפועל ב- 3 השנים שקדמו להגשת</p>

<p>הבקשה ;</p> <p>הנימוקים לשינויי הנוסח בתקנה :</p> <p>1. בוצעה השוואה בין הגיל המזערי הדרוש למדריך רחיפה לבין הגיל המזערי למדריך טיס ראשי, בהתאם להוראת תקנה 5(א)(1) לתקנות רישוי שירותי התעופה (בתי ספר להוראת טיס), התשל"א-1971 - מדריך טיס ראשי לפי תקנה זו נדרש להיות בן 21 שנים לפחות ;</p> <p>2. יש לציין כי לאור הצעת התקנות לא יתקיים עוד פיקוח של רת"א על בתי ספר להדרכת הרחיפה ורישוי המדריכים יהיה אישי בלבד ;</p> <p>3. בנוסף, לגבי דרישת הניסיון הצבור המזערי (250 שעות רחיפה בפועל על כלי הרחיפה מהסוג שלגביו מבוקש הרישיון במהלך 3 השנים שקדמו להגשת הבקשה) – הוראה זו התווספה משום שעל מנת לקחת אדם ברחיפה זוגית באופן מסחרי או להדריך אדם יש צורך בניסיון מקצועי עדכני של שעות רחיפה. לדעת גורמי המקצוע - 250 שעות לפחות, שנצברו על פני תקופת זמן של 3 שנים, אשר קדמו לקבלת הרישיון.</p> <p>4. ההתמקצעות בענף נעשית לאורך זמן.</p> <p>5. ההטמעה של האחריות ואופן ההתנהלות המקצועי, ניהול הסיכונים וכיו"ב, נמשכת פרק זמן ממושך למדי. כך למשל, מי שביצע 250 שעות רחיפה באופן אינטנסיבי על פני חצי שנה- ירכוש את המיומנות הטכנית, אך יהיה חסר את ההבנה השלמה של מהות ההתנהלות של ספורט הרחיפה על פני מספר עונות במהלך שנה קלנדרית.</p> <p>6. כמו כן, אין מקום להתחשב בניסיון שנצבר זמן רב לפני הגשת הבקשה לרישיון - שכן ניסיון כזה הוא "פג תוקף".</p>				
---	--	--	--	--

<p>התיקון יבוצע במסגרת תקנה מספר 3, תקנת משנה (1) – דרישת הגיל המזערי במסגרת דרישות הכשירות לשם קבלת רישיון רחפן יופחת ל- 21 שנים; כמו כן, תתוקן תקנה 8 המוצעת, שעניינה הניסיון הדרוש לשם קבלת רישיון רחפן.</p> <p>ראה לעניין זה תקנות 3 ו- 8 בקובץ התקנות המתוקן המוצע - מצ"ב.</p>				
<p><u>ההערה נדחתה:</u></p> <p>1. קושי לכתוב הוראה בתקנות אשר נכונה רק ביחס לחלק מסוגי הכלים: מעשית, הבקשה ליצירת מדרג של הדרכה, רלבנטית בעיקר למצנחי הרחף. במצנחי רחף היו בעבר דרגות למדריכים לפי סוג ההמראה שהם יכולים ללוות (מהרים גבוהים, לעומת גבעות, גרירה וכיו"ב). דרגות כאמור קיימות מעט בגלישה האווירית. ברחיפת ממ"ג - לא קיים מדרג של הדרכה. משכך, ישנו קושי לכתוב תקנה הנכונה רק לחלק מסוגי כלי הרחיפה, באופן שאינו אחיד, כאשר התקנות חלות באופן אחוד על כל 5 סוגי הכלים הנמנים בהגדרת המונח "כלי רחיפה" בהצעת התקנות.</p> <p>2. יצירת מדרג של הדרכה תחייב מעורבות של רת"א ביצירת הדרגות השונות, במעבר מדרגה לדרגה, בבחינות עיוניות ומעשיות על מנת לבחון את כושרם של כל סוגי המדריכים, ובאופן כללי יצריך רישוי של יותר מדריכים.</p> <p>3. הדבר גם מחייב מערכת כפולה של בחינות (עיוניות ומעשיות) ביחס לכל אחד מסוגי המדריכים, בכל אחד מסוגי הכלים.</p> <p>4. גורמי המקצוע מעריכים שמספר הפונים לקבל רישיון מדריך מרת"א אם ניצור מדרג נמוך יותר של הדרכה יגדל בשיעורים ניכרים (כ- 50% יותר בקשות לקבלת רישיון רחפן עם הגדר הדרכה).</p>	<p><u>סוגי מדריכים - יצירת מדרג:</u></p> <p>יש לבנות מדרג של מספר סוגים של מדריכים כדי שהדרכת הקרקע והבסיס תוכל להינתן על ידי מדריך "פשוט/ זוטר" יותר ואילו הדרכה מעשית באוויר על ידי מדריך "מורכב/ גבוה" יותר מבחינת דרישות הכשירות של המדריכים – בהלימה למצב כיום כפי שהכתיבו האגודות וכן בדומה למצב בעולם.</p> <p>יתרונות:</p> <p>1. יתרון כלכלי לבתי הספר לרחיפה וייתכן שישפיע על המחיר לחניך (יוזיל אותו).</p> <p>2. צבירת הניסיון תהיה מדורגת ומבוקרת.</p>	<p>רומן קריפק, איתי לנואל, עומרי טלמון- בשם קלוב התעופה</p>	<p>הערה לתקנה 4 - מתן רישיון והגדרים ברישיון</p>	<p>8</p>

<p>5. הלכה למעשה, יש בכך כדי לבצע הפחתה של דרישות הכשירות לשם קבלת רישיון רחפן עם הגדר הדרכה, ביחס למדריכים הזוטרים, והמדינה סבורה כי בהיבט של האינטרס הציבורי - זה לא נכון ולא כדאי.</p> <p>6. יש לזכור שמדריך זכאי לפי הצעת התקנות לא רק לבצע הדרכה על הכלים לחניכים אלא גם להעניק אישור למפעיל הכללי לפעול באופן עצמאי ויש בצד הסמכות כוח רב.</p> <p>7. מדרוג כמוצע יביא לסרבול בירוקרטי של הליכי הכשרת בעלי רישיון רחפן עם הגדר הדרכה.</p> <p>8. לא יהיה זה נכון לדעת גורמי המקצוע ברשות התעופה האזרחית להקצות משאבים (כוח אדם ותקציב) מטעם המדינה, לטובת נושא זה דווקא.</p>				
<p><u>ההערה נבחנה:</u></p> <p>השאלה האם הנושאים המנויים בתקנה שעניינה הידע המקצועי הדרוש למבקש רישיון רחפן ייבדקו באמצעות טופס אחד במועד אחד של בחינה, או באמצעות כמה טפסים בכמה מועדים שונים של בחינות, אינה עניין לשר אלא לרשות הרישוי.</p> <p>המשמעות היא שהנושא מטיבו אינו נדרש להיות מוסדר בתקנה אלא באמצעות נוהל פנימי של רשות הרישוי, כאשר לשון התקנה מאפשרת לרשות המנהלית שיקול דעת רחב בעניין זה, והיא רשאית לבצע את הבחינה במועד אחד או בכמה מועדים, בטופס אחד או במספר טפסים, כראות עיניה.</p> <p>לשון התקנה אינה מהווה מניעה משפטית לטופס אחד במועד אחד, בהתאם לבקשת הציבור, ועל כן, ההערה נבחנה אך לא מצריכה להבנתנו שינוי נוסח בתקנה עצמה, וניתן יהיה להסדיר זאת במועד המאוחר לפרסום התקנות, במסגרת נוהל שתפרסם רשות הרישוי</p>	<p><u>בחינה עיונית אחת בלבד:</u></p> <p>מבקשים שתתקיים בחינה עיונית אחת בלבד שתכלול את כל הנושאים העיוניים הנדרשים ממבקש רישיון רחפן ולא בחינות שונות בנושאים השונים.</p>	<p>עומרי טלמון בשם קלוב התעופה</p>	<p>הערה לתקנה 6- ידע מקצועי</p>	<p>9</p>

<p>לעניין זה.</p> <p>עוד נציין כי בחלק מן הנושאים הנדרשים הבחינות זהות עבור כלי רחיפה מסוגים שונים (למשל: מבחן בנושא דיני הטיס עבור מצנחי רחף וגילשוני אוויר, ללא מנוע עזר - יהיה זהה); משכך, יכול ובחינה בנושא מסוים לשם קבלת רישיון רחפן עם הגדר סוג כלי רחיפה אחד תשמש גם לשם קבלת רישיון רחפן עם הגדר סוג כלי רחיפה אחר, ולא יהיה צורך לחזור על הבחינה בנושא זה. כאשר מערך הבחינות הוא במודל "מודולרי" מצטבר, בעל רישיון רחפן עם הגדר סוג כלי רחיפה מסוים, המבקש לבצע את ההשלמות הנדרשות לשם קבלת הגדרים אחרים ונוספים ברישיון, לגבי סוגים נוספים ואחרים של כלי רחיפה - יוכל לעשות זאת בנקל.</p> <p>כך גם בעל רישיון רחפן עם הגדר מסחרי המבקש תוספת הגדר הדרכה ברישיונו, יוכל לעשות רק מספר בחינות משלימות, ולא יידרש לגשת לכל הבחינות שוב.</p> <p>מודל מודולרי של בחינות מיועד להקל על בעלי הרישיונות, המבקשים תוספות או השלמות של הגדרים שונים ברישיונם ויש בשיטה זו כדי להקל על ציבור מבקשי הרישיונות.</p>				
<p><u>ההערה נדחתה:</u></p> <p>תקופת ה- 60 ימים למענה של הרשות המנהלית על בחינה בכתב שביצע האזרח, לאחר בדיקה, כתקופה מרבית מחייבת, נהוגה ביחס למקצועות טיס אחרים שרשות הרישוי מעניקה להם רישיונות, ואין סיבה לסטות ממנה.</p> <p>מדובר על תשובה כתובה רשמית, הנשלחת בדואר, בהתאם לחובת הרשות המנהלית כלפי האזרח.</p>	<p><u>קיצור מספר הימים בהם הרשות נדרשת להודיע לנבחן את תוצאת המבחן:</u></p> <p>מבוקש לשנות מ- 60 ימים ל- 30 ימים, ביחס לשאלה בתוך כמה זמן רשות הרישוי תודיע לאדם המבקש רישיון רחפן מרת"א את תוצאות המבחן העיוני בכתב.</p>	<p>איתי לנואל</p>	<p>הערה לתקנה 7 - תנאים סדרים ומועדים לביצוע המבחן העיוני</p>	<p>10</p>

<p>עם זאת, בד"כ תינתן תשובה מיידית (בעל פה בסיום הבחינה) או בתוך פרק זמן קצר, באמצעי אחר (למשל: במהלך הגשת בקשה לרישיון יכול מועמד לחתום על אישור דיוור אלקטרוני ולקבל תשובה באמצעות דוא"ל בתוך פרק זמן קצר מאד).</p> <p>יש לזכור ש- 60 הימים הוא פרק הזמן המרבי הנתון לרשות להשיב.</p> <p>עוד יש לזכור, שבפרק הזמן שסמוך לאחר כניסתו של פרק הרישוי בתקנות המוצעות לתוקף, יהיו ידיה של הרשות המנהלית עמוסות בעבודה, לאור בקשות רבות לקבלת רישיון רחפן, המצריכות, בין היתר, מבחן עיוני, ויש לאפשר גם לרשות המנהלית שהות סבירה להיערך בהתאם למתן תוצאות מבחנים למבקשי הרישיון, בצורה מסודרת.</p> <p>להבנתנו, 60 ימים למתן תשובה לאזרח לגבי מבחן עיוני זה פרק זמן סביר בהחלט ואין מקום לשינוי התקנה בהקשר זה.</p>				
<p><u>ההערה התקבלה:</u></p> <p>אכן יש קושי בביצוע תרגילי חירום בארץ, בשל מרחב אווירי מצומצם. קורס חירום בד"כ מבוצע מעל מים (ים נהר או אגם). בעבר נעשו קורסים מעל הכנרת בתרגול מצבי חירום ברחיפה, אך מינהל הכינרת התנגד לקיום קורסים אלה.</p> <p>לכן, יש קושי במציאת אתרים בארץ בהם אפשר לבצע תרגול מצבי חירום ואין אתר חלופי של ממש במקום הכנרת.</p> <p>משכך, מוצע לקבוע כי רשות הרישוי רשאית להכיר בתעודה, המעידה על מעבר בהצלחה של קורס, בחוץ לארץ, שעניינו מצבי חירום בעת הפעלה של כלי רחיפה.</p> <p>כמובן, כי הרשות תשקול שיקולים שונים בטרם תכיר בתעודה, כגון:</p>	<p><u>תקנה 9(א)(1) - ביצוע קורס חירום בחו"ל:</u></p> <p>בשל קושי לבצע תרגילי חירום במרחב האווירי של מדינת ישראל - יש לשקול חיוב מעבר בקורס מצבי חירום במוסדות המוכרים לכך בחו"ל.</p>	<p>איתי לנואל</p>	<p>הערה לתקנה 9- מיומנות מקצועית</p>	<p>11</p>

<p>תבחן את תכנית הקורס ותברר אילו תכנים בדיוק כלל הקורס בחו"ל כאמור ומי היו המדריכים.</p> <p>ראה לעניין זה נוסח תקנה 10(ב) סיפה לקובץ התקנות המוצע המתוקן – מצ"ב.</p>				
<p><u>ההערה נדחתה:</u></p> <p>רת"א אינה עוסקת בכתיבת חומרי הדרכה, היא אינה מדריכה ואינה מפרסמת חומרי הדרכה.</p> <p>הנושאים הנדרשים נקבעים בתקנה, ורת"א מאשרת תכניות הדרכה של מדריכים מוסמכים (בעלי רישיון רחפן עם הגדר הדרכה).</p> <p>חזקה על המדריכים המוסמכים, בעלי רישיון מרת"א לבצע הדרכה כאמור, שהם יפרטו בפני החניכים במסגרת תכניות ההדרכה (המאושרות כשלעצמן כאמור ע"י רת"א), את התכנים הנדרשים לשם עמידה בתקנות.</p> <p>ואולם, רת"א תפרסם באתר האינטרנט שלה פירוט הנושאים הנדרשים להוכחת הידע המקצועי הנדרש במסגרת מבחן עיוני, אותו נדרש לעבור אדם המבקש מרת"א רישיון רחפן עם הגדר מסחרי או הגדר הדרכה, כשם שרת"א נוהגת לגבי עובדי הטיס האחרים.</p> <p>הוראה זו אינה מצריכה תקנה בחקיקת משנה שכן עניינה בהתנהלות הפנימית של רת"א אל מול ציבור מבקשי הרישיונות, ודי בפרסום נושאי הבחינה כאמור באתר האינטרנט של הרשות, במועדים רלבנטיים.</p>	<p><u>תקנה 9(א)(5) - פרסום חומרי הדרכה:</u></p> <p>תקנת המשנה הקובעת שעל הנבחן להוכיח בפני רשות הרישוי יישום ידע הנבחן בתעופה, במסגרת הוכחת המיומנות המקצועית הנדרשת לשם קבלת הרישיון - אינה מספיק בהירה ומפורטת.</p> <p>מבוקש שרת"א תגבש ותפרסם את חומרי ההדרכה לנבחנים בהקשר זה טרם ביצוע המבחן המעשי.</p>	<p>יריב בן – טובים</p>	<p>הערה לתקנה 9- מיומנות מקצועית</p>	<p>12</p>
<p><u>ההערה נדחתה:</u></p> <p>(1) <u>לגבי הנבחן</u> - השאלה קשורה למדיניות רת"א לגבי סוגית</p>	<p><u>תקנה 10(ה) - הנבחן ידאג לכל הסידורים הארגוניים והכספיים הדרושים לשם ביצוע</u></p>	<p>דרור אלן</p>	<p>הערה לתקנה 10 - תנאים, סדרים</p>	<p>13</p>

<p>הביטוח באופן כללי. רת"א סבורה שתקנה ובה חובת ביטוח תייצר כשל שוק, בשל ביטוח יתר או חסר. משכך, על הנבחן יהיה לבטח עצמו באופן פרטי ועצמאי או באמצעות בית-הספר שבו למד. סוגי פוליסות הביטוח הנהוגות בתחום זה והיקפן ייקבעו ע"י השוק החופשי, כפונקציה של ביקוש מצד המפעילים והיצע מצד חברות הביטוח.</p> <p>(2) <u>לגבי בוחן רת"א</u> - בוחן רת"א נחשב עובד מדינה בזמן הבחינה ולכן המדינה אחראית באחריות שילוחית (כמעביד) למעשיו, ובכלל זה לנזקים שגרם, אם גרם כאלה (ובכפוף לתיקון מס' 10 לפקודת הנזיקין בדבר אחריות עובדי ציבור).</p> <p>(3) <u>ככל שלבוחן עצמו נגרמו נזקים אגב ביצוע הבחינה</u> - סביר כי יתבע אותם בעצמו ממי שגרם לו נזק. לא ידוע לנו על פרקטיקה לפיה המדינה באה בנעלי אדם, לרבות אדם עובד מדינה, לשם תביעת נזקיו האישיים.</p>	<p><u>המבחן המעשי.</u></p> <p><u>לגבי ביטוח בעת בחינה מעשית:</u></p> <p>1. האם יש דרישה שלצורך ביצוע הבחינה המעשית יהיה ביטוח הן לנבחן והן לבוחן רת"א?</p> <p>2. האם הבוחן מבוטח ע"י המדינה?</p> <p>3. האם המדינה תוכל בדיעבד לתבוע בנזיקין את הנבחן אם גרם נזק לבוחן?</p>		<p>ומועדים</p> <p>לביצוע</p> <p>מבחן</p> <p>מעשי</p>	
<p><u>ההערה נדחתה:</u></p> <p>תפיסת רת"א בהקשר זה:</p> <p>בבסיס המפה ההפוכה עומד העיקרון הכללי לפיו כלי רחיפה לא יפעלו באותו מרחב אווירי שבו פועלים כלי טיס, זאת בשל השונות הרבה בין מתארי ההפעלה ותכונות היסוד של כלי טיס לעומת כלי רחיפה.</p> <p>בשל השונות כאמור, חפיפה מוחלטת בין האזורים בהם פועלים כלי טיס לבין האזורים בהם פועלים כלי הרחיפה – יכולה ליצור סיכון בטיחותי לכל המשתמשים במרחב האווירי.</p> <p>בנוסף, אין זה רצוי שכלי רחיפה מסוג ממ"ג יפעל באותו מרחב אווירי כמו גילשון האוויר ומצנח הרחף, בין שהם עם מנוע עזר ובין שהם ללא מנוע עזר.</p>	<p><u>תקנה 15- מבוקש להחיל את עקרון המפה ההפוכה גם על כלי רחיפה מסוג ממ"ג:</u></p> <p>מבקשים החלת עיקרון המפה ההפוכה המעוגן בתקנה 15 להצעת התקנות גם על הממ"גים, באופן דומה לגילשוני האוויר ולמצנחי הרחף, כך שהתקנה תהיה אחידה ותחול על כל סוגי הכלים, ללא אבחנה בין סוגי הכלים השונים, וזאת - בשל הטעמים הבאים:</p> <p>1. מבקשים אחידות וקוהרנטיות בחקיקה: החלת תקנה אחת (שעניינה עיקרון "המפה ההפוכה") - על כל סוגי הכלים;</p> <p>2. אין הבדל אמיתי בין ממ"ר לממ"ג;</p>	<p>עו"ד רן מושוביץ- בשם ביי"ס לרחיפה "דביר";</p> <p>דרור אלן - בשם עמותת הממ"גים;</p> <p>עומרי טלמון -</p>	<p>הערה לתקנה 15 - מרחבי האוויר המותרים להפעלת גילשון אוויר, גילשון אוויר עם מנוע עזר, מצנח רחף ומצנח רחף עם מנוע עזר</p>	<p>14</p>

<p>מאפייני ההפעלה של כלי רחיפה מסוג גילשון- אוויר ומצנח - רחף הם: כלי הפועל ללא מנוע או כאשר הוא פועל עם מנוע עזר עדיין יכול לכבות את המנוע בעת רחיפה ולבצע דאייה ולאחריה גלישה בטוחה אל הקרקע; כלי שמשאיר אחריו מערבולות מזעריות שאינן יכולות לסכן את הכלים הדומים האחרים; משקל הכלי – נמוך מאוד (גילשון אוויר – עד 45 ק"ג בערך; מצנח רחף- עד 15 ק"ג בערך); הם פועלים בעיקר על בסיס שימוש בזרמי אוויר עולים (תרמיקות).</p> <p>מאפייני ההפעלה של ממ"ג הם: כלי גדול וכבד יחסית (כ- 450 ק"ג בערך); נושא עמו מנוע ודלק תמיד; אינו מיועד להפעלה תוך כיבוי מנוע במהלך הרחיפה; יוצר מערבולות משמעותיות יחסית לכלים האחרים שיכולות לסכן את המשתמשים האחרים במרחב האווירי; קוטר הסיבוב ויכולת התמרון של ממ"ג – נמוכים באופן משמעותי מאלה של הכלים האחרים; טס בדומה לאווירון זעיר- משקל (אז"מ) ואינו דואה על תרמיקות.</p> <p>המרחב האווירי המיועד לגילשוני אוויר ומצנחי הרחף נקבע על דרך של "מפה הפוכה", במובן זה שמקום שטסים כלי טיס שהם כאמור כלים שונים באופן מהותי ומשמעותי מכלי הרחיפה הללו (כבדים, בעלי מנוע, לא דואים על תרמיקות) - הם אינם חופפים באופן עקרוני ובדרך- כלל את האזורים בהם כלי הרחיפה הללו מורשים לרחף (בכפוף לחריגים והיתרים).</p> <p>להבדיל, המרחב האווירי המיועד לממ"גים הוא מרחב "ייעודי", המוגדר ב"מפת גובה נמוך לתעופה הספורטיבית" והוא כולל שטחים נרחבים מאוד במרחב האווירי של ישראל. הממ"גים מרחפים ב"בועות" בדומה לאז"מים. בנוסף, גובה הסדר לטיסות חריגות של ממ"גים מחוץ למרחבים הייעודיים הללו, בכפוף למספר תנאים.</p> <p>כאשר ממ"ג רוצה לחרוג מהמרחב האווירי שנקבע לו באותה מפה ייעודית כאמור, כל שנדרש ממנו הוא להגיש בקשה לרשויות, ע"פ</p>	<p>3. אין הסבר לשוני בתקנות: מפה הפוכה לגבי גילשוני האוויר ומצנחי הרחף, ותקנה שעניינה אזורים ייעודיים לממ"גים;</p> <p>4. "חתימת הנוק" של ממ"ג לא גדולה משל כלי רחיפה אחרים;</p> <p>5. סטטיסטיקה של תאונות ממ"ג- נמוכה;</p> <p>6. פעילות ממ"גים אינה עולה כדי רעש והפרעה לציבור;</p> <p>7. אין הצדקה להורות על מירשה (בדומה למירשה טיסה) לממ"ג, בעוד אין דרישה דומה ביחס ליתר הכלים.</p>	<p>בשם קלוב התעופה;</p> <p>יריב בן טובים;</p>		
--	---	---	--	--

<p>הכללים שהוגדרו בתקנות, ולעמוד בכללים כאמור (באופן כללי: תכנית, מרשה, מפה ושיחה טלפונית ליחידת הנת"א).</p> <p>אין המדובר בדרישות מפליגות ויש בהן היגיון רב, שכן מפות התעופה הספורטיבית לגובה נמוך מגדירות שטחים נרחבים של מדינת ישראל כבועות אז"מ וממ"ג ומאפשרות רחיפה בהן; יתרה מזו- הניסיון בשנים האחרונות מעיד שבקשות מסוג אלה מוגשות חדשות לבקרים ומאושרות כמעט תמיד, למעט במקרים חריגים מאוד.</p> <p>בנוסף, מצ"ב תשובות ביחס לכל אחת מטענות הציבור בהקשר זה:</p> <p>1. קיים הבדל אמיתי, בכל היבט: מעשי, מקצועי ומשפטי בין ממ"ג לממ"ר, ע"פ ההגדרה בחוק הטיס לכלים אלה. אחדות וקוהרנטיות יכולים להיות קיימים בדין לגבי דברים זהים. כאן המדובר על אבחנה לגיטימית בין דברים שונים ולא על אפליה בין שווים.</p> <p>2. יש הבדל מעשי בין ממ"ג לממ"ר: ממ"ג - בעל מנוע, המרחף רק כאשר המנוע דולק, שאינו מיועד לרחיפה אלא כאשר המנוע פועל בלבד; ממ"ר - מיועד לרחיפה כאשר המנוע פועל או כבוי; היוועצות בבתי חרושת מובילים המייצרים ממ"ג וממ"ר העלתה שהם סבורים כי יש הבדלים ניכרים בין שני סוגי כלים אלה.</p> <p>3. מצנח ממונע גלגלי (ממ"ג) שונה במהותו המעשית ובייעודו מכל כלי הרחיפה האחרים, ודומה יותר מבחינה מעשית ומהותית לכלי טיס ממונע אחר, קטן (בדומה לאז"מ). לא בכדי מזה שנים מפת אזורי האז"מים כללה את הממ"גים כחלק מן המשתמשים הייעודיים של "בועות האז"מים" במפה. כלי הרחיפה האחרים, ככל שהם מרחפים ללא מנוע, דומים בצורת ההפעלה שלהם לדאוניס, קרי: הם בד"כ מבצעים "טיסת מרחב" ולא "טיסת נתיב", ללא מנוע. הללו,</p>				
---	--	--	--	--

<p>בדומה לדאונים, אינם בעלי יכולת לשמירת גובה (נמצאים בטיפוס בתרמיקות או בהנמכה במהלכה של גלישה), ואינם בעלי יכולת לקבוע מראש את נתיבם, שכן זה תלוי במזג האוויר, ברוחות, בעננים, בתרמיקות וכיו"ב.</p> <p>4. הממ"ג הינו כלי שמשקלו יכול להגיע לכדי 450 ק"ג, בעל שלד מתכתי ובעל מנוע גדול, לעיתים קרובות נושא עמו מטען של עד 70 ק"ג דלק. הממ"ג אינו בר השוואה לכלי הרחיפה הלא – ממונעים, ואף לא לכלי רחיפה עם מנוע עזר, שמשקלו בד"כ אינו עולה על 25 ק"ג והוא אינו נושא יותר מ- 10 ליטרים דלק, לכל היותר. אם הוא כלי רחיפה בעל מנוע- עזר הוא מסוגל לרחף גם כאשר מנוע - העזר שלו כבוי, להבדיל מהממ"ג התלוי באופן בלעדי במנוע.</p> <p>5. הטענות בדבר הסטיסיטיקה – אין לנו סטיסיטיקה וודאית בהקשרים אלה ולא ברור מהיכן שאובות טענות אלה ועל מה הן מבוססות.</p> <p>6. בפעילות של ממ"ג – יש רעש והפרעה לציבור. רת"א טיפלה לא אחת בתלונות על רעש מ-ממ"גים בישובים הסמוכים למנחתים.</p> <p>7. לגבי מירשה (הדומה למירשה טיסה) - יש הצדקה לאבחנה בין ממ"ג לבין כלי הרחיפה האחרים מן הטעמים שפורטו לעיל ביחס לשונות בין הכלים. כמו כן לפי מפות ה"בועות" הנרחבות של הממ"גים והאז"מים, והמפות ההפוכות של אזורי הרחיפה המותרים לכלים בלתי ממונעים או בעלי מנוע עזר קטן בלבד - יש טעם רב והצדקה אמיתית לשוני כאמור.</p>				
<p><u>ההערה נדחתה:</u> הנימוקים לתשובת רת"א- כנ"ל.</p>	<p><u>בקשה לביטול תקנה 16:</u> מבוקש לבטל תקנה זו, ולהחיל את ההסדר</p>	<p>דרור אלן</p>	<p>הערה לתקנה 16- מרחבי האוויר הייעודיים המותרים</p>	<p>15</p>

	בתקנה 15 על ממ"ג, מאותם טעמים שפורטו לעיל לגבי הרחבה תקנה 15 על מפעילי הממגי"ים.		להפעלת מצנח ממונע (ממ"ג) גלגלי	
<p align="center"><u>ההערה התקבלה:</u></p> <p>רחיפה מעל מים במרחק רב ממקום נחיתה מתאים – מסוכנת בכלי רחיפה מסוג גילשון אוויר ומצנח רחף נטולי מנוע או בעלי מנוע עזר קטן.</p> <p>בממ"ג הדבר פחות מסוכן שכן המדובר בכלי עם מנוע, הדומה מעט באופיו לאז"מ ובפועל רחיפה מעל מים באמצעות ממ"ג - ישימה, אפשרית וברת ביצוע.</p> <p>משכך, ההערה התקבלה והוחלט לאפשר רחיפה מעל מים גם מעבר למרחק גלישה ממקום מתאים לביצוע נחיתה בטוחה, זאת- בהפעלה כללית בכלי רחיפה מסוג ממ"ג בלבד, במסגרת האחריות האישית של המפעיל הכללי ולשיקול דעתו.</p> <p>במקרה של רחיפה מסחרית עם נוסע נלווה משלם או בעת הדרכה עם חניך, גורמי המקצוע ברת"א סבורים שיש לנקוט משנה זהירות לצורך ההגנה על צד שלישי משלם, בכל סוגי הכלים ולרבות בממ"ג, בעת הפעלה מסחרית או בעת הדרכה בלבד.</p> <p>להלן נוסח מוצע:</p> <p>בתקנה 19(ב)(4) סיפה בקובץ המתוקן המוצע (מצ"ב), הדנה במגבלת רחיפה מעל מים במרחק רב ממקום נחיתה בטוח, יתווספו המילים: "הוראה זאת לא תחול על הפעלה כללית של מצנח ממונע", כך שמפעילי ממ"ג, עת הם פועלים בהפעלה כללית, הוחרגו מהוראה זו.</p>	<p><u>תקנה 16 (ב)(4)- בקשה להשמיט המגבלה בנושא רחיפה מעל מים, אם אינה מבוצעת במרחק גלישה ללא מנוע מאזור המתאים לנחיתה בטוחה- לגבי כלי רחיפה מסוג ממ"ג:</u></p> <p>לטענת הציבור, אין הצדקה למגבלת הרחיפה מעל מים לגבי ממ"ג, להבדיל מיתר סוגי הכלים.</p> <p>ניתן לבצע זאת וזה אף נעשה במציאות בפועל ועל כן המגבלה אינה הגיונית ואינה תואמת את המציאות.</p> <p>גם אם מבוצעת רחיפה מעל מים במרחק שאינו מרחק גלישה מאזור המתאים לנחיתה בטוחה – מפעיל כלי רחיפה מיומן ומנוסה מסוגל לבצע רחיפה כזו. קל וחומר כאשר המדובר בכלי ממונע שאז השליטה על הכלי גבוהה יותר. לכל היותר ינחת במים וישחה אל החוף. אין הדבר בגדר סכנת חיים עבורו או עבור אחרים.</p> <p>יש לשים לב שממ"ג שונה מיתר הכלים בהיותו בעל מנוע של ממש ולא מנוע – עזר או נטול- מנוע ולכן דומה באופיו לאווירון זעיר משקל (אז"מ).</p> <p>כפי שהדבר מותר לאז"מים יש לאפשר זאת</p>	<p>עומרי טלמון, יריב בן טובים</p>	<p>הערה לתקנה 16- מרחבי האוויר הייעודיים המותרים להפעלת מצנח ממונע גלגלי</p>	<p>16</p>

	לממ"גים.			
<p align="center">ההערה נדחתה :</p> <p>1. רת"א רואה חשיבות רבה בקיום מנחתים לתעופה בכלל, ולכלי הרחיפה בפרט.</p> <p>2. רת"א רגולטור העוסק ברישוי, פיקוח ואכיפה, ומפעילה סמכויות מנהליות לפי הדינים החלים עליה.</p> <p>3. רת"א אינה בעל מקרקעין ואינה גוף המפעיל מנחתים. היוזמה להקמת מנחת מגיעה בדרך כלל מהמשתמשים ומבעלים של קרקע מתאימה, בשיתוף עם גופים מוניציפליים המעודדים את הפעילות.</p> <p>4. כאשר רת"א נדרשת לסייע במתן חוות – דעת לגופים מוניציפאליים ואחרים כחלק מתהליך בקשה/ אישור מנחת - רת"א עושה ככל יכולתה לשם מתן חוות דעת מקצועית לגוף הפונה כאמור.</p> <p>5. סעיף 75 לחוק הטיס המחייב כי כלי טיס ימריא וינחת רק משדה תעופה או מנחת שקיבל רישיון מרת"א ומתאים לסוגי הכלים הפועלים בו, אינו חל בהקשר של כלי רחיפה, בכוונת מכוון.</p> <p>6. יתר על כן, רת"א אינה נדרשת להעניק רישיונות למנחתים המשמשים כלי רחיפה, ותקנות המנחתים אינן חלות על מנחת המיועד לכלי רחיפה בלבד, שכן תחולתן רק על מנחתים המשמשים כלי טיס. על כן בקשת הציבור בנקודה זו מצריכה מרת"א חריגה מסמכויותיה לפי הדין, וחריגה מסמכות איננה אפשרית ומותרת.</p> <p>7. בנוסף, המבקש להפעיל מנחת - מאתר שטח מתאים ודואג לרישוי. מי שמבקש רישיון למנחת דואג לאישורים הנדרשים מכל הגופים הרלבנטיים. רת"א גורם המאשר או מסרב לאשר</p>	<p>תקנה 17- הערות שונות בנושא מנחתים לכלי רחיפה :</p> <p>צריך להרחיב ולשכלל תקנה זו כך שתדון גם בסוגיות של מנחתים לכלי רחיפה בכלל, לרבות : מציאת שטח, רישוי, הפעלה, עצם קיומם, התרה וכדומה.</p> <p>יש קושי בשטח עם הסוגיה של מנחתים לכלי רחיפה ועל כן מבוקש שרת"א היא שתיקח את האחריות לסוגיית המנחתים לכלי רחיפה, על כל היבטיה- מציאת שטחים, הקמה, הכשרה, תחזוקה שוטפת, רישוי, ופיקוח.</p>	<p>עו"ד מושוביץ – בשם דביר בית הספר לרחיפה ;</p>	<p>הערה לתקנה 17 - המראה ונחיתה של כלי רחיפה ממנחת</p>	<p>17</p>

בקשה לרישיון.				
<p>ההערה נבחנה:</p> <p>הדבר תלוי במהות הבקשה ובנסיבות הקונקרטיות שלה. במקרים המתאימים (למשל, בקשה להשלכה חוזרת של חפצים זהים בתנאים זהים) - אין מניעה לתת אישור שאינו להשלכה חד פעמית של חפצים אלה.</p> <p>נוסח התקנה המוצעת אינו מהווה מניעה משפטית לאישורים קבועים לפרקי זמן ממושכים ועל כן אין צורך בתיקון הנוסח.</p>	<p>תקנה 19- האם אפשר לקבל אישור קבוע מראש להשלכה של חפצים מסוימים?</p> <p>האם אפשר יהיה לקבל אישור קבוע למי שעוסק בכך תדיר באופן מסחרי, או שמא יש צורך בקבלת אישור בכל פעם בנפרד?</p> <p>קבלת אישור בכל פעם מחדש מטרידה את הרשות המנהלית ומטריחה את האזרח.</p>	בני פרץ	הערה לתקנה 19 - איסור השלכת חפצים וריסוס	18
<p>ההערה נבחנה:</p> <p>כל מקרה צריך להיבחן ע"פ נסיבותיו הקונקרטיות, לרבות: החפץ שמבקשים לגרור, סוג כלי הרחיפה שעמו מבוקש לגרור את החפץ, ניסיונו של המבצע, מקום וזמן הגרירה, וכיו"ב נסיבות האירוע שלגביו מבוקש האישור הנדון.</p> <p>יש לזכור שתקנה זו עניינה בטיחות המרחף וסביבתו והאינטרס המוגן בה הוא הגנה על חיי אדם - הן המפעיל של כלי הרחיפה והן סביבתו.</p> <p>ישנם חפצים בלתי קשיחים נגררים (לדוגמא: דגל או שרוול בד) שעלולים להיתפס במדחף של כלי ממונע, וליצור סכנה למפעיל הכלי.</p> <p>ישנם חפצים קשיחים נגררים שיכולים להינתק מכלי הרחיפה ולפגוע באנשים על הקרקע.</p> <p>מגוון האפשרויות הגדול של סיכון בטיחות הרחיפה או הקהל - אינו מצדיק מתן אישור קבוע גורף בתקנה עצמה.</p> <p>משכך, כל בקשה יש לבחון לפי הנסיבות הקונקרטיות שלה: בחינת</p>	<p>תקנה 20- האם ניתן ליצור החרגה קבועה לחפצים מסוימים שנהוג לגרור?</p> <p>האם ניתן ליצור החרגה קבועה לחפצים מסוג מסוים או מגודל מסוים (למשל: שרוול או דגל)?</p> <p>האם ניתן ליצור רשימת אישורים של דברים שנהוג לגרור בפועל והם יהיו פטורים מאישור המנהל הנדרש לפי התקנה?</p> <p>אם כן - מוצע שרשימה כאמור תופיע בגוף התקנה או בנספח לתקנות.</p>	דרור אלן	הערה לתקנה 20 - איסור גרירה	19

<p>הכלי, בחינת המבקש, בחינת החפץ, בחינת האירוע שבמסגרתו מבוקשת הגרירה, בחינת המקום והזמן, וכדומה הנסיבות הרלבנטיות לבקשה.</p> <p>יתר על כן, נוסח התקנה אינו מהווה מניעה משפטית לתת אישור לפרק זמן ממושך, מקום שהגרירה של חפץ זהה, מבוצעת בנסיבות זהות, ע"י אותו מפעיל, באותו כלי רחיפה.</p> <p>נעיר, כי התקנה סויגה ותחול לפי הקובץ המוצע המתוקן רק בעת הפעלה מסחרית או בעת הדרכה. התקנה לא תחול על מפעיל הפועל בהפעלה כללית.</p>				
<p><u>ההערה נבחנה:</u></p> <p>פסקה (2) משלימה את פסקה (1) – פסקה (1) אוסרת ביצוע אירובטיקה מעל אזור מאוכלס של יישוב, ואילו פסקה (2) דנה בשטח פתוח, שהוא כל מקום שאינו אזור מאוכלס של יישוב.</p> <p>במציאות החיים לא מוכרת לנו האפשרות לביצוע אירובטיקה של כלי רחיפה במקום סגור (דוגמת אולם).</p> <p>משכך, ההערה, אע"פ שהיא נכונה כשלעצמה, אינה מצריכה תיקון הנוסח הקיים.</p>	<p><u>תקנה 23(א)(2) - מבוקש שהתקנה לא תאסור לבצע אווירובטיקה מעל התקהלות "בשטח פתוח"</u></p> <p>נטען שאין היגיון בהוראה, שכן לכאורה המשמעות הינה שמעל "שטח סגור" מותר לקיים הפעלה אווירובטית של כלי רחיפה.</p>	<p>איתי לנואל</p>	<p>הערה לתקנה 23 - רחיפה אווירובטית</p>	<p>20</p>
<p><u>ההערה התקבלה חלקית:</u></p> <p>הוחלט שהאיסור בדבר גובה מזערי של 500 רגל מעל הקרקע ברחיפה אווירובטית יחול רק על מפעיל הפועל בהפעלה מסחרית או בעת הדרכה, מקום שיש נוסע משלם או חניך, ועל מנת להגן על בטחונו של צד ג' - הוא הנוסע המשלם או החניך, ואילו בהפעלה כללית לא יהיה איסור כאמור.</p>	<p><u>תקנה 23 (ב) - מבוקש שהתקנה לא תגביל את גובה הרחיפה, ברחיפה אווירובטית מעל מים</u></p> <p>הציבור טוען שכאשר מבוצעת רחיפה אווירובטית מעל מים – אין היגיון בדרישה לרחיפה בגובה מזערי של 500 רגל מעל הקרקע, ויש לאפשר רחיפה אווירובטית מעל מים בכל</p>	<p>דרור אלן</p>	<p>הערה לתקנה 23 - רחיפה אווירובטית</p>	<p>21</p>

<p>רחיפה אווירובטית בהגדרתה, מתבצעת קרוב יותר למגבלות ההפעלה של כלי רחיפה ומותרת פחות "שולי בטיחות". קביעת גובה מזערי לביצוע רחיפה אווירובטית נועד להבטיח גובה ביטחון ומרווח היחלצות במקרה של תקלה.</p> <p>עם זאת, כאמור המדיניות הינה כי מפעיל בהפעלה כללית יפעל במסגרת אחריותו האישית בלבד, ועל כן אין הרגולטור מתכוון להגבילו.</p> <p>משכך, האיסור יחול בהפעלה מסחרית כאשר יש נוסע משלם ובהפעלה לצרכי הדרכה כאשר יש חניך משלם, בלבד, לשם הגנה על ביטחונם ובטיחותם של "צד שלישי משלם" - הנוסע או החניך.</p> <p>משכך, תקנה 25 בקובץ המתוקן המצ"ב שעניינה ביצוע רחיפה אווירובטית בעת הפעלה כללית אינה כוללת תקנה האוסרת רחיפה אווירובטית מעל מים.</p> <p>לעומת זאת, תקנה 29, תקנת משנה (1), החלה על בעל רישיון רחפן בלבד (בין אם בעל הגדר מסחרי, בין אם מדריך), קובעת איסור לביצוע רחיפה אווירובטית כאשר ההפעלה היא מסחרית ויש נוסע משלם או בעת הדרכה עם חניכים, מתחת לגובה של 500 רגל מעל הקרקע - בין אם מתחת יש יבשה או ים.</p>	<p>גובה.</p> <p>לטענת הציבור, אנשים מבצעים רחיפה אווירובטית מעל מים בגבהים נמוכים ולכן האיסור הזה אינו תואם את מציאות החיים.</p>			
<p><u>הערה התקבלה חלקית:</u></p> <p>הוחלט שהאיסור בדבר גובה מזערי של 500 רגל מעל הקרקע ברחיפה אווירובטית יחול רק על מפעיל הפועל בהפעלה מסחרית או בעת הדרכה, מקום שיש נוסע משלם או חניך, ועל מנת להגן על בטחונו של צד ג' משלם, קרי: הנוסע או החניך, ולא בהפעלה הכללית.</p> <p>רחיפה אווירובטית בהגדרתה, מתבצעת קרוב יותר למגבלות ההפעלה</p>	<p><u>תקנה 23(ב)(2) – מבוקש שהתקנה לא תגביל רחיפה אווירובטית בגובה של 500 רגל מעל הקרקע</u></p> <p>לטענת הציבור, רחיפה אווירובטית מטבעה מבוצעת בגבהים נמוכים, ואין זה הגיוני ותואם את המציאות להגביל את גובה הרחיפה</p>	<p>איתי לנואל</p>	<p>הערה לתקנה 23 - רחיפה אווירובטית</p>	<p>22</p>

<p>של כלי רחיפה ומותירה פחות שולי בטיחות. קביעת גובה מזערי לביצוע רחיפה אווירובטית נועד להבטיח גובה בטחון ומרווח היחלצות מזערי למקרה של תקלה.</p> <p>עם זאת, כאמור מדיניות רת"א היא כי מפעיל בהפעלה כללית יפעל במסגרת אחריותו האישית בלבד, ועל כן אין הרגולטור מתכוון להגבילו.</p> <p>משכך, האיסור יחול בהפעלה מסחרית או בעת הדרכה בלבד, לשם הגנה על בטיחותם וביטחונם של הנוסע הנלווה או החניך.</p> <p>משכך, תקנה 25 בקובץ המתוקן המצ"ב שעניינה ביצוע רחיפה אווירובטית בעת הפעלה כללית אינה כוללת תקנה האוסרת רחיפה אווירובטית בגובה מסוים (בהפעלה כללית המגבלות שנותרו ביחס לרחיפה אווירובטית הם: איסור לבצע מעל אזור מאוכלס, מעל מקום התקהלות בני אדם ובתוך תחומי אזור פיקוח שדה תעופה, אזור פיקוח טרמינלי ופרוזדור טיסה, בלבד).</p> <p>לעומת זאת, תקנה 29, תקנת משנה (1), בקובץ התקנות המוצע המתוקן, אשר חלה על בעל רישיון רחפן בעת רחיפה מסחרית או בעת הדרכה, קובעת איסור לביצוע רחיפה אווירובטית כאשר ההפעלה היא מסחרית ויש נוסע משלם או בעת הדרכה עם חניכים, מתחת לגובה של 500 רגל מעל הקרקע.</p> <p>כאמור הרציונל הוא רציונל של בטיחות והגנה על צד ג' משלם (נוסע או חניך).</p>	<p>האווירובטית כאמור.</p>			
<p><u>הערה התקבלה חלקית</u></p> <p>האיסור יחול בהפעלה מסחרית או בעת הדרכה, בלבד.</p> <p>הטעמים לאיסור בהקשר של רחיפת לילה לגבי הפעלה מסחרית או</p>	<p><u>תקנה 25(א)(1) - מבקשים להתיר רחיפת לילה :</u></p> <p>מבוקש לאפשר ביצוע רחיפה בלילה.</p>	<p>רומן קריפק</p>	<p>הערה לתקנה 25- כללים להפעלה בטוחה</p>	<p>23</p>

<p>הדרכה, כדלקמן:</p> <ul style="list-style-type: none"> - כלי רחיפה או מפעיליהם אינם מצוידים באמצעי תאורה וזיהוי. הם לא ערוכים לא לראות ולא להיראות. - לא ניתן לראות מכשולים (חוטי חשמל, עמודים וכו') בלילה ולכן רחיפה כזו היא מסוכנת מאוד. - הדבר אינו מקובל בעולם. - משכך, ועל מנת להגן על צד ג' משלם- נוסע נלווה או חניך ועליהם בלבד- הוחלט לאסור זאת במסגרת הפעלה של בעל רישיון רחפן הפועל בהפעלה מסחרית או בעת הדרכה. - בהפעלה כללית - הרחיפה היא במסגרת אחריותו האישית של המפעיל הכללי בלבד ועל כן אנו מותירים לשיקול דעתו של המפעיל בהפעלה כללית האם לפעול בהתאם למגבלה זו, אם לאו. - משכך, תקנה 30, תקנת משנה (1), הקובעת במסגרת כללי הפעלה בטוחה חובה לבצע הפעלה של כלי רחיפה ביום בלבד, חלה על בעל רישיון רחפן בלבד, בעת פעולה באופן מסחרי או בעת הדרכה, קרי: כאשר יש עמו נוסע נלווה משלם או חניך, וההוראה לא תחול על מפעילים של כלי רחיפה בעת הפעלה כללית. 				
<p><u>ההערה התקבלה חלקית:</u></p> <p>הוחלט להורות על מגבלה זו רק לגבי בעל רישיון רחפן הפועל במסגרת הפעלה מסחרית או בעת הדרכה, ועל מנת להגן על הנוסע או החניך.</p> <p>בהפעלה כללית – המפעיל יפעל במסגרת אחריותו האישית ומגבלה זו לא תחול עליו.</p> <p>יתר על כן, להבנתנו, ככל שאין הוראות יצרן לגבי רוח מרבית - הרי</p>	<p><u>תקנה 25(ב)4) - איסור להפעיל כלי רחיפה ברוח שעוצמתה עולה על עוצמת הרוח המרבית שקבע היצרן של כלי הרחיפה- טענת הציבור ש"הוראות יצרן" בהקשר זה - לא תמיד נקבעו:</u></p> <p>לעניין הוראות יצרן לגבי עוצמת הרוח - לא תמיד קיימות הוראות יצרן לגבי עוצמת הרוח המרבית. לפיכך מבוקש להוסיף בסיפה "ככל שנקבע".</p>	<p>יריב בן-טובים</p>	<p>הערה לתקנה 25 - כללים להפעלה בטוחה</p>	<p>24</p>

<p>שממילא החובה להישמע להוראות אלה אינה קיימת והפסקה, הלכה למעשה, מהבחינה המשפטית והמעשית - אינה חלה.</p> <p>תקנה 30, תקנת משנה (3), בקובץ המתוקן המצ"ב, קובעת איסור להפעיל את כלי הרחיפה ברוח שעוצמתה עולה על הרוח שקבע היצרן לאותו סוג כלי, וחלה, כמו כל סימן ב' לפרק ד' בקובץ המתוקן, רק על בעל רישיון רחפן בעת הפעלה מסחרית או בעת הדרכה, ולא על מי שפועל בהפעלה כללית.</p>				
<p>ההערה נדחתה:</p> <p>מסגרת הסמכות לקביעת ההסדר בתקנה 26 שהוצעה בקובץ המקורי (תקנה 32 בקובץ הנוכחי המתוקן) הדנה באיסור רחיפה בעת שכרות נתונה בסעיף 89 לחוק הטיס הקובע כך:</p> <p>"מפעיל כלי רחיפה שבידו רישיון הדרכה או רישיון הפעלה מסחרית לפי סעיף 87, ומפעיל כלי רחיפה מסוג שהפעלתו טעונה רישיון לפי סעיף 88, לא ישתו משקה משכר בעת מילוי תפקידם כאמור או בעת הפעלת כלי רחיפה, לפי העניין, לא ימלאו את תפקידם ולא יפעילו כלי רחיפה כשהם נתונים תחת השפעת אלכוהול, או לאחר ששתו משקה משכר וטרם חלף פרק הזמן שקבע השר, או כאשר מצוי בגופם סם מסוכן או תוצר חילוף חומרים של סם מסוכן."</p> <p>הסעיף מסמיך את שר התחבורה לקבוע פרק זמן מזערי בין שתיית אלכוהול לבין הפעלת כלי הרחיפה הטעונה רישוי.</p> <p>לעניין הבקשה להחיל ההסדר על מפעיל כללי - הסעיף אינו מסמיך לקבוע זאת לגבי מפעיל כלי רחיפה כללי.</p> <p>לעניין משך הזמן של 8 שעות - הסדר זה שווה להסדר שנקבע לעניין אנשי צוות בכלי טיס - לפי הוראת תקנה 11(ב)(2) לתקנות הטיס</p>	<p>הרחבת ההוראות בנושא אלכוהול וסמים:</p> <p>יש לאסור רחיפה בעת שכרות בצורה הרבה יותר משמעותית מהצעת התקנות:</p> <ol style="list-style-type: none"> יש שכרות שנמשכת מעל 8 שעות. סבור שאין להגביל רחיפה רק בזמן (8) שעות בתום שתיית משקה משכר בהתאם להצעת התקנות), אלא גם ע"פ מצבו האישי של המרחף - המצב הסובייקטיבי של המרחף ששתה לשוכרה. מבוקש שהוראות אלה יחולו גם על המפעיל הכללי בשל אינטרס ציבורי של הגנה על חיי אדם. שואל מה דין תרופות פסיכיאטריות וחומרים מסוכנים אחרים ? 	<p>עומרי טלמון- בשם קלוב התעופה</p>	<p>הערה לתקנה 26 - הגבלת רחיפה לאחר שתיית משקה משכר</p>	<p>25</p>

<p>(הפעלת כלי טיס וכללי טיסה), התשמ"ב-1981.</p> <p>לעניין מצבו הסובייקטיבי של הרחפן - סעיף 89 לחוק קובע איסור להפעיל כלי רחיפה כאמור תחת השפעת אלכוהול. קביעת הסדר שלם בנושא מקצועי מורכב זה, בכלל זה ריכוז האלכוהול בדם שמעליו ייחשב אדם כ"נתון תחת השפעת אלכוהול", קביעת שיטות לבדיקת ריכוז האלכוהול, קביעת סוגי המכשירים המותרים לביצוע הבדיקה, וכיוצא בזאת – תיעשה בתקנות נפרדות, במאוחד עם טיפול בנושא בהקשר של הפעלת כלי טיס, לפי סעיף 99 לחוק, ואינו חלק מתקנות אלה.</p> <p>לעניין תרופות פסיכיאטריות – סעיף 89 לחוק קובע איסור על הפעלת כלי רחיפה בידי רחפן כאשר מצוי בגופו סם מסוכן או תוצר חילוף חומרים של סם מסוכן.</p> <p>"סם מסוכן" מוגדר בסעיף 1 לחוק הטיס "כהגדרתו בפקודת הסמים המסוכנים [נוסח חדש], התשל"ג-1973, למעט סם שקבע שר הבריאות ובתנאים שקבע".</p> <p>לפיכך, ככל שתרופה פסיכיאטרית לא נקבעה כסם מסוכן או שהשימוש בה הותר לפי פקודת הסמים המסוכנים, אין מניעה להשתמש בה, בכפוף למגבלות שנקבעו לנטילתה.</p>				
<p>ההערה התקבלה:</p> <p>הוחלט, כעניין שבמדיניות, שלא להורות על זיהוי וסימון הכלים. זיהוי וסימון כאמור יצריך מרשם נפרד של כלי רחיפה במשרד התחבורה, ובכך יטיל נטל כבד על הרשות המנהלית, יצריך הקצאת משאבים וכוח אדם שאין ביכולתה של רת"א כעת להקצותן.</p> <p>כמו כן, ספק אם אמנם זיהוי וסימון הכלים כאמור יתרמו דבר מה</p>	<p>יש לבטל התקנה בדבר זיהוי וסימון כלי הרחיפה:</p> <p>כללי: שואלים מה הצורך בתקנה זו? מה היא משרתת?</p>	<p>עומרי טלמון, דרור אלן</p>	<p>הערה לתקנה 27 - זיהוי וסימון כלי רחיפה</p>	<p>26</p>

<p>לצורך יעילות האכיפה או הפיקוח, שכן בכלי הרחיפה: תחלופת הבעלים על הכלי – רבה, יש הרכבה של חלקים שונים של הכלי (מנוע, מרכב, חופה) מזמן לזמן באופן עצמי ע"י המפעיל, אין מכוני בדק סדורים לכלי רחיפה והאחזקה נעשית באופן עצמי על ידי המפעיל לרבות שיפוץ ו/או החלפה של חלקים בכלי, חלק מהכלים בבעלות משותפת או השכרת הכלי, וכיו"ב.</p> <p>בנסיבות אלה, הוחלט לקבל את הערת הציבור ולהשמיט את תקנה 27 המוצעת (מספרה בנוסח המקורי) אשר דנה בסימון וזיהוי הכלים.</p>				
<p>ההערה – התקבלה:</p> <p>הוחלט להשמיט התקנה המוצעת בדבר סימון וזיהוי כלים, מהטעמים המפורטים לעיל.</p>	<p>מבוקש לבטל את תקנה 27 (1) - תג זיהוי יצרן:</p> <p>מבוקש להשמיט את התקנה המוצעת מהסיבות הבאות:</p> <ul style="list-style-type: none"> - לגבי הממ"גים - אין מספר סידורי של היצרן, שנת ייצור או מספר סידורי של הכלי או סדרת הייצור בפועל על חלק מן הכלים. זה לא מעשי. - לגבי כלי רחיפה אחרים – אין מניעה להחליף חופה או מרכב (וגם מנוע או מנוע עזר אם יש) מפעם לפעם, והדבר אף מתבצע בפועל. היכולת לעקוב אחר מספר יצרן של הכלי בשלמותו - אינה אפשרית וישימה. - תחזוקת הכלים לא מבוצעת במכוני בדק (כמו בכלי טיס) ולכן יש קושי לעקוב אחרי החלפה ושיפוץ של הכלים. - כלים רבים בתחזוקה עצמית, בתחלופה רבה, בשיפוץ עצמי, בהחלפת חלקים 	<p>עומרי טלמון- בשם הקלוב; דרור אלן- בשם עמותת הממ"גים</p>	<p>הערה לתקנה 27- זיהוי וסימון כלי רחיפה</p>	<p>27</p>

	באופן חלקי, בשכירות או בעלות משותפת. - לא ברור מה בדיוק רוצים לזהות ולסמן, ולשם מה.			
הערה- התקבלה: ההערה- התקבלה: הוחלט שלא להורות על סימון וזיהוי הכלים, מהטעמים המפורטים לעיל.	מבוקש לבטל את תקנה 27 (2)- מספר סידורי לכלי רחיפה: - זו תקנה לא מציאותית ולא ישימה ולא תפתור את הבעיות של האכיפה שהיא מתימרת לפתור. - אם אין רישוי של המפעיל הכללי כיצד יסמנו את כל הכלים? - אין מעקב אחרי הבעלות על כלי רחיפה, אין יכולת להבין את השייכות בין הכלי למפעיל שלו, לכן לא ברור מה הסימון הזה ייתן מעבר לזיהוי של הכלי עצמו. - מה עושים במקרה שבו כלי נמצא בהשכרה או בעלות של כמה אנשים יחד? - האם יהיו הוראות לעניין גודל ואופן הסימון – מספרים עפים/ לא רואים טוב מהגובה/ קושי להדביק/ קושי טכני.	עומרי טלמון- בשם קלוב התעופה, דרור אלן- בשם עמותת הממ"גים	הערה לתקנה 27- זיהוי וסימון כלי הרחיפה	28
הערה- התקבלה חלקית הוחלט להחיל את הדרישה בדבר מצנח רזרבי מתאים רק בזמן הפעלה	תקנה 28(א)(4)- מבוקש לבטל את ההוראה המחייבת מצנח רזרבי:	עומרי טלמון - קלוב	הערה לתקנה 28 - ציוד, ציון מגן	29

<p>מסחרית או בעת הדרכה ולבטל את הדרישה בעת הפעלה כללית.</p> <p>ככל שכלי הרחיפה עולה מעל הגובה שצוין בתקנה (150 מטרים) - יש חשיבות בהיבט הבטיחותי למצנח הרזרבי ואין להשמיט הוראה זו לשם הגנה על בטיחותו ובטחונו של צד שלישי משלם - הנוסע הנלווה ברחיפה מסחרית או החניך בעת הדרכה.</p> <p>בעת הפעלה כללית – ההפעלה היא במסגרת אחריותו האישית של המפעיל ואין חובה לשאת עמו מצנח רזרבי, ככל שסבור כי הדבר אינו נחוץ. הדבר יהיה נתון לשיקול דעתו ולא במסגרת חובה חוקית.</p> <p>משכך, תקנה 31(א)(4) בקובץ המתוקן המצ"ב, במסגרת סימן ב' לפרק הרביעי בתקנות המוצעות (בקובץ המתוקן) שעניינו כללי הפעלה בטוחה החלים רק על בעל רישיון רחפן הפועל בהפעלה מסחרית (כאשר נושא עמו נוסע משלם) או בעת הדרכה לחניך משלם, ולא על מי שפועל בהפעלה כללית, קובעת חובה לשאת מצנח רזרבי מתאים אם הרחיפה המתוכננת עתידה להיות מבוצעת בגובה העולה על 150 מטרים מעל פני הקרקע.</p> <p>ההוראה כאמור לא תחול על מפעיל בהפעלה כללית.</p>	<p>- מבוקש לבטל ההוראה בדבר חיוב במצנח רזרבי.</p> <p>- מצנח רזרבי הוא יקר ומסורבל ואינו מתאים/ רלבנטי לרחיפה בכל סוגי כלי הרחיפה.</p>	<p>התעופה</p>	<p>ולבוש מגן</p>	
<p><u>ההערה - התקבלה חלקית :</u></p> <p>הוחלט להחיל את הדרישה בדבר מצנח רזרבי מתאים רק בזמן הפעלה מסחרית כאשר יש נוסע משלם או בעת הדרכה.</p> <p>בעת הפעלה כללית- לא תחול חובה חוקית לנשיאת מצנח רזרבי.</p> <p>בעת הפעלה מסחרית או הדרכה- יש הגנה על נוסע או חניך ויש חשיבות למצנח הרזרבי, אשר בעת חירום יכול להציל חיי אדם.</p> <p>גורמי המקצוע ברת"א דוחים את טענות הציבור בדבר היעדר יכולת</p>	<p><u>תקנה 28 (א)(4) - מצנח רזרבי לא מתאים לממ"ר :</u></p> <p>לגבי ממ"ר - לא תמיד הממ"ר מותאם מלכתחילה לנשיאת מצנח רזרבי (בחלק מהממ"רים אין נרתיק מיוחד לנשיאת מצנח רזרבי). במקרים כאלה נשיאתו מחייבת הוספת נרתיק - נשיאה במיתקן שלא תוכנן מראש לכך על ידי היצרן, והיא עלולה להיות לסכנה ולנוזק</p>	<p>בני פרץ</p>	<p>הערה לתקנה 28 - ציוד, ציון מגן ולבוש מגן</p>	<p>30</p>

<p>דה – פקטו לשאת מצנח רזרבי בממ"ר, וכן את הטענה בדבר הנזק יותר מאשר תועלת שיכול להביא המצנח הרזרבי.</p> <p>ראה גם התשובה להערה הקודמת.</p> <p>ראה לעניין זה נוסח תקנה 31 (א)(4) בקובץ המתוקן המצ"ב.</p>	<p>יותר מאשר לתועלת.</p>			
<p><u>ההערה התקבלה חלקית:</u></p> <p>בעקבות הערות הציבור הוחלט לסייג הוראה זו רק על הפעלה מסחרית או בעת הדרכה, וההוראה לא תחול על מפעיל בהפעלה כללית.</p> <p>עם זאת, באשר לגובה כשלעצמו - לדעת גורמי המקצוע הרלבנטיים ברת"א 150 מטרים הוא גובה שבו ניתן להספיק לפתוח מצנח רזרבי והמצנח יפתח ויבלום את הנפילה. רוב היצרנים של מצנחי החירום קובעים גובה של 100 מטרים כגובה מזערי מספק וגם המציאות בשטח מוכיחה זאת, בארץ ובחול.</p> <p>משכך, ההוראה בדבר גובה מזערי של 150 מטרים כגובה בו נדרש המפעיל של כלי רחיפה לשאת עמו מצנח רזרבי היא הוראה נכונה מקצועית.</p> <p>ההוראה סויגה רק למפעיל בעל רישיון רחפן בעת הפעלה מסחרית או בעת הדרכה, לצורך הגנה על צד ג' – נוסע משלם או חניך. רת"א מותירה הנחיה זו לשיקול דעתו של המפעיל הכללי, המרחף על אחריותו בלבד.</p> <p>כמו כן, התקנה סויגה, כך שלא תחול על כלי רחיפה מסוג מצנח ממונע (ממ"ג) וזאת משום שהמבנה ועומס הכנף שלו מקטינים את הסבירות לכשל בכנף, המצריך מצנח חירום.</p>	<p><u>תקנה 28(א)(4) - גובה מזערי לא נכון לגבי התקנה הדנה בנשיאת מצנח רזרבי:</u></p> <p>ספק אם יש תועלת אמיתית בקביעת גובה מזערי של 150 מטרים לעניין מצנח רזרבי, כפי שנקבע בתקנה (לא בטוח שהמצנח הרזרבי יספיק להיפתח בגובה כזה).</p>	<p>עומרי טלמון</p>	<p>הערה לתקנה 28 - ציוד, ציון מגן ולבוש מגן</p>	<p>31</p>

<p>ראה לעניין זה תקנה 31(א)(4) סיפה לקובץ התקנות המוצע המתוקן, הכלול בסימן ב' לפרק הרביעי להצעת התקנות.</p>				
<p><u>ההערה התקבלה חלקית:</u></p> <p>רת"א החליטה לסייג הוראה זו ולהחילה רק על מפעיל שהוא בעל רישיון רחפן בעת הפעלה מסחרית, כאשר יש נוסע משלם, או בהדרכה, כאשר יש חניך, ועל מנת להגן על ביטחונם ובטיחותם של צד שלישי משלם- הנוסע או החניך.</p> <p>ההוראה לא תחול על מפעיל בעת הפעלה כללית, והיא נותרת לשיקול דעתו של המפעיל הכללי.</p> <p>הפסקה דורשת "מצנח זורבי מתאים" – פירושו "מתאים" למשקל שיידרש לשאת מצנח זורבי.</p> <p>כך למשל, ברחיפה זוגית, נדרש מצנח זורבי שיתאים לנשיאה של משקלם של 2 הנוסעים יחד ב"טנדם".</p> <p>ראו תקנה 31(א)(4) לקובץ התקנות המוצע המצ"ב.</p>	<p><u>תקנה 28(א)(4) - שאלה: האם הנוסע הנלווה פטור ממצנח זורבי?</u></p> <p>נשאלה השאלה, האם נוסע נלווה בעת הפעלה מסחרית של כלי רחיפה ב "טנדם" (רחיפה זוגית) - פטור ממצנח זורבי, אם לאו?</p>	<p>עומרי טלמון</p>	<p>הערה לתקנה 28 - ציוד, ציון מגן ולבוש מגן</p>	<p>32</p>
<p><u>ההערה התקבלה חלקית:</u></p> <p>הוחלט להחיל הדרישה בדבר מחווני מנוע רק על בעל רישיון רחפן בכלי עם מנוע עזר או ממונע ורק בעת הפעלה מסחרית או בזמן הדרכה, זאת- לצורך הגנה על בטיחותו ובטחונו של נוסע נלווה משלם או על חניך.</p> <p>בהפעלה כללית – המפעיל מרחף במסגרת אחריותו האישית ויפעל בעניין זה בהתאם לשיקול דעתו בלבד.</p> <p>באשר להחלתה של דרישה זו על בעל רישיון רחפן בעת הדרכה או בעת</p>	<p><u>תקנה 28(א)(5) - מבוקש להורות על ביטול הדרישה למחווני מנוע לגבי גילשון אוויר עם מנוע עזר</u></p> <p>מחווני מנוע - אינם מתאימים ואינם רלבנטיים לנשיאה בכלי רחיפה מסוג גילשון אוויר עם מנוע עזר</p>	<p>דרור אלן</p>	<p>הערה לתקנה 28- ציוד, ציוד מגן ולבוש מגן</p>	<p>33</p>

<p>הפעלה מסחרית - הרי שגורמי המקצוע ברת"א סבורים כי יש חשיבות למחווני מנוע מבחינה בטיחותית, במובן זה שכאשר מחווני המנוע מעידים על חוס גבוה, או סל"ד נמוך או לא יציב של המנוע, החורג מהגבול הנורמלי - יש אינדיקציה לתקלה ויש מקום לנחות נחיתת חירום.</p> <p>כמובן שיש מקום לסייג את ההוראה רק לכלי רחיפה ממנוע או בעל מנוע עזר. הדבר, מטיבו, אינו נכון ביחס לכלי רחיפה שאין לו מנוע/ מנוע עזר ולכן התקנה סויגה לסוגי הכלים הרלבנטיים בלבד.</p> <p>ראה לעניין זה תקנה 31(א)(5) בקובץ המוצע המתוקן המצ"ב הקובעת שלגבי כלי רחיפה ממנוע או כלי עם מנוע עזר- יש צורך במחווני מנוע.</p> <p>יש לשים לב שהוראה זו כלולה בסימן ב' לפרק ד' לקובץ המוצע, החל על בעל רישיון רחפן הפועל בעת הפעלה מסחרית (כאשר יש עמו נוסע משלם) או בעת הדרכה בלבד ואינו חל על מי שפועל בהפעלה כללית. מי שפועל בהפעלה כללית – ההוראה נתונה לשיקול דעתו האישי.</p>				
<p><u>ההערה התקבלה חלקית:</u></p> <p>הדרישה למחווני מנוע תחול רק על הפעלה מסחרית כאשר יש נוסע משלם או בהדרכה.</p> <p>הטעם לדרישה בהפעלה מסחרית/ הדרכה:</p> <ul style="list-style-type: none"> - בהפעלת ממ"ג קיימת תלות מוחלטת במנוע. - בהפעלת ממ"ר וגילשון אוויר עם מנוע עזר ניתן לרחף כמו בממ"ג – בתלות מוחלטת במנוע (ללא תרמיקות, ו/או בגובה נמוך), אם כי אין חובה לרחף כך. - מחווני מנוע נותן אפשרות לדעת על התפתחות תקלות במנוע, 	<p><u>תקנה 28 (א)(5) - מבוקש להורות על ביטול הדרישה למחווני מנוע לגבי ממ"ר:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - ההוראה לא רלבנטית לממ"ר. - רוב הממ"רים כיום מופעלים ללא מחווני מנוע. - אין ערך לנתון של חוס מנוע. - יש תקלות במנועים בלי קשר לחוס המנוע. 	<p>בני פרץ, ארנון הר לב</p>	<p>28 - ציוד, ציון מגן ולבוש מגן</p>	<p>34</p>

<p>ולהיערך בהתאם. כך למשל, חריגה מחוס מנוע נורמלי מאפשר נחיתת חירום במועד, אשר יכולה להציל חיי אדם.</p> <p>- מקובל עלינו להשמיט את החובה בדבר מחווני מנוע בממ"ר וגילשון אוויר עם מנוע עזר, למעט בהפעלה מסחרית או במהלך הדרכה, זאת, לצורך הגנה על צד ג' משלם - נוסע נלווה או חניך.</p> <p>- בהפעלה כללית הדבר יהיה נתון לשיקול דעתו האישי של מפעיל כלי הרחיפה.</p> <p>- ראה לעניין זה תקנה 31(א)(5) בקובץ המוצע המתוקן המצ"ב הקובעת שלגבי כלי רחיפה ממונע או כלי עם מנוע עזר- יש צורך במחווני מנוע. יש לשים לב שהוראה זו כלולה בסימן ב' לפרק ד' לקובץ המוצע, החל על בעל רישיון רחפן הפועל בעת הפעלה מסחרית (כאשר יש עימו נוסע משלם) או בעת הדרכה, ואינו חל על מי שפועל בהפעלה כללית.</p>				
<p><u>ההערה נדחתה :</u></p> <p>האגודות סיפקו מסגרת מקצועית, שהייתה מקובלת על רת"א, להכשרה של מדריכים ומפעילים מסחריים.</p> <p>מי שפעל שלא במסגרת האגודות – פעל ללא רישיון ובעצם באופן בלתי חוקי מבחינת הדין הישראלי.</p> <p>לא יהיה זה נכון מקצועית, להעניק אוטומטית זכויות מכוח רישיונות לפי התקנות החדשות למי שלא עבר את ההכשרה וההסמכה של האגודות.</p> <p>אין לנציגי המדינה יכולת ואפשרות להעריך את הידע והמיומנות של מי שלא עבר את ההכשרה וההסמכה של האגודות כאמור.</p> <p>קבלת ההערה תגרום להפקרות בתחום במובן זה שייסמכו רק על</p>	<p><u>מבוקש להרחיב את הוראת המעבר, כדלקמן:</u></p> <p>הוראת המעבר לא נותנת מענה לאנשים רבים, אשר עסקו בתחום הרחיפה, הפעילו דה פקטו כלי רחיפה שנים רבות ויש להם ניסיון צבור רב, שלא באמצעות אגודה ישראלית שהייתה או עודה בעלת רישיון הפעלה מבצעית מרת"א, אלא באופן וולונטרי ואישי.</p>	<p>רומן קריפק, בני פרץ</p>	<p>הערה לתקנה 30- הוראת מעבר</p>	<p>35</p>

הצהרות של אנשים ולא על גורם מוסדר.				
<p><u>ההערה התקבלה:</u></p> <p>מוסכם שיש להכליל בהוראת המעבר את האנשים שהחזיקו תעודת חבר מתאימה מאגודת מצנחי הרחף, אשר פורקה ב- 2005.</p> <p>משכך, הוראת המעבר הורחבה מ- 7 שנים ל- 10 שנים, כך שאם הקובץ המוצע יפורסם במהלך שנת 2014, המשמעות הינה שגם מי שהיה חבר אגודה בשנת 2004, שנה שבה אגודת מצנחי הרחף הייתה פעילה והחזיקה ברישיון הפעלה מבצעית תקף מרת"א, יוכל ליהנות מהוראת המעבר כאמור.</p> <p>ראה לעניין זה תקנה 34 בקובץ המתוקן.</p>	<p><u>הרחבת הוראת המעבר למי שהיו חברי אגודת הממ"רים עד לשנת 2006:</u></p> <p>הוראת המעבר – 7 שנים. מבוקש ללכת עוד אחורה כי אגודת מצנחי הרחף, שהייתה כשלעצמה בעלת רישיון הפעלה מבצעית מרת"א, התפרקה בשנת 2005, התקנות ככל הנראה תתפרסמנה רק ב- 2014, יש להכליל בהוראת המעבר גם את חברי אגודת מצנחי הרחף בעבר, אשר החזיקו ברישיונות כדין בעבר.</p>	דרור אלן	הערה לתקנה 30- הוראת מעבר	36
<p><u>ההערה התקבלה:</u></p> <p>אכן יש צורך בהיערכות לפרק הרישוי – של הציבור מחד ושל רשות הרישוי מאידך.</p> <p>לכן סעיף התחילה של פרק הרישוי יהיה – 6 חודשים בעוד יתר חלקי התקנות שלא מצריכות היערכות יהיה 30 ימים מיום הפרסום, בהתאם להנחיית היועץ המשפטי לממשלה וע"פ המקובל בחקיקה.</p> <p>בוצע תיקון נוסח בהתאם לכך בגוף התקנות.</p> <p>ראה לעניין זה תקנה מספר 35(ב) בקובץ התקנות המצ"ב המתוקן.</p>	<p><u>מבוקש לדחות את סעיף התחילה לגבי פרק הרישוי (פרק ב') לתקנות אלה:</u></p> <p>הציבור סבור שיש צורך בכחצי שנה להיערכות והתארגנות ואין די ב- 3 חודשים שכן פרק הרישוי מצריך בקשה לרשות הרישוי, מבחנים עיוניים ומעשיים, הוכחת ניסיון צבור, וכיו"ב. גם רשות הרישוי מן הסתם תידרש להיערך לבדיקת בקשות רבות לרישיון רחפן, לרבות שכירת שירותי בוחנים, גיבוש המבחנים הדרושים, וכדומה.</p>	אורי שמיר	הערה לתקנה 31- הוראת התחילה	37
<p><u>ההערה נדחתה:</u></p> <p>יצירת פער זמנים בין ביטול תקנה 163(ב) לתקנות ההפעלה לבין מועד</p>	<p><u>מבוקש לבטל את הוראת תקנה 163 (ב) בתקנות ההפעלה לאלתר</u></p>	דרור אלן	הערה לתקנה 31- הוראת התחילה	38

<p>כניסת תקנות אלה לתוקף משפטי - תיצור לאקונה (ריק) בדין ואינה רצויה. לא ניתן לבטל לאלתר את ההוראה בתקנות ההפעלה כאשר ההוראות בסוגיית הרישוי בהצעת התקנות ייכנסו לתוקף משפטי רק 6 חודשים לאחר מועד הפרסום.</p>	<p>כדי שהרחפנים לא יהיו בתקופת הביניים עד לכניסה משפטית של הצעת התקנות לתוקף- בגדר עבריינים, בהיות רובם ללא רישיונות מאגודה בעלת רישיון הפעלה מבצעת תקף מרת"א (למעט חברי אגודת גילשוני האוויר).</p>			
			<p><u>הערות לתיקון המוצע בתקנות ההפעלה</u></p>	
<p><u>ההערה התקבלה בחלקה :</u> הנוסח יתוקן בהלימה להוראת המעבר בקובץ המרכזי – קרי סעיף תחילה של 6 חודשים מיום הפרסום בסוגיית הרישוי.</p>	<p>מבקשים <u>דחיית סעיף התחילה</u> בהיבט הרישוי</p>		<p>39 הערה לתקנה מס' 13 - הוראת התחילה</p>	
			<p><u>הערות לתיקון המוצע בתקנות הרישיונות</u></p>	
<p><u>ההערה התקבלה בחלקה :</u> הנוסח יתוקן בהלימה להוראת המעבר בקובץ המרכזי- קרי סעיף תחילה של 6 חודשים מיום הפרסום בסוגיית הרישוי.</p>	<p>מבקשים <u>דחיית סעיף התחילה</u> בהיבט הרישוי</p>		<p>40 הערה לתקנה מס' 6 – הוראת התחילה</p>	
			<p><u>הערות לתיקון המוצע בתקנות האגרות</u></p>	
<p><u>ההערה נדחתה :</u> 1. מדובר באגרה חד פעמית בלבד, אלא אם כן בעל רישיון רחפן לא היה פעיל דיו בהתאם לדרישות בתקנה שעניינה שמירת</p>	<p><u>הפחתת סכומי האגרות המוצעים :</u> 1. האגרות גבוהות מדי וזה יגרום לבריחת מפעילים מסחריים מהעיסוק;</p>	<p>עומרי טלמון, איתי</p>	<p>41 הערות כלליות לתיקון המוצע בתקנות האגרות</p>	

<p>כשירות (תקנה 15 בקובץ המוצע המתוקן המצ"ב), כך שפקע תוקף רישונו. אז ורק אז יידרש חידוש הרישיון ותשולם אגרה נוספת. עדיין אין בכך חובת חידוש מדי שנה, כמו במקצועות הטיס האחרים, והאגרה באופן עקרוני ולמי שפעיל באופן רציף ולא מאבד את הזכויות ברישיונו בשל היעדר פעילות מספקת - חד פעמית, כלומר: פעם בחיי הרחפן בלבד. בנסיבות אלה, אנו סבורים כי הסכום המבוקש הוא סביר;</p> <p>2. חובת הדרכה - ההערה נתקבלה על דעתנו והתווספה הוראה לעניין זה (ראה תקנה מס' 22 בקובץ המתוקן המצורף).</p> <p>3. מבוקש להסב את תשומת לב הציבור לכך שבעל רישיון רחפן עם הגדר מסחרי קיבל הקלות משמעותיות לעומת טייס מסחרי הן מבחינת דרישות הכשירות והן מבחינת האגרות הנלוות;</p> <p>4. לא ניתן להקביל בעל רישיון רחפן עם הגדר מסחרי לטייס הפרטי משום שהעיסוק של בעל רישיון רחפן, להבדיל מהטייס הפרטי - מסחרי גרידא;</p> <p>5. המדינה גובה אגרה בגין השירותים שהיא מעניקה לציבור, במקרה דנן - שכירות בוחנים חיצוניים ועובדי מדינה פנימיים, גיבוש עריכת ובדיקת הבחינות, בדיקת ניירת לשם הוכחת כשירות, ניפוק תעודות רפואיות, ועוד, על מנת לבדוק האם מבקש רישיון עומד בדרישות הכשירות לפי התקנות המוצעות, על כל המשתמע כפועל יוצא של הוראות תקנות אלה. המדינה מוציאה מתקציבה סכומי כסף ניכרים לשם כך ולא סביר שסכום האגרה יהיה סמלי בהקשר זה.</p> <p>6. אין קשר בין סוגיית האגרה שגובה המדינה בגין שירות שהיא מעניקה לאזרח באופן כללי לתביעות נגד המדינה, בין היתר, בתיקי רשלנות, מקום שנגרם נזק לאדם כתוצאה מתאונת רחיפה. אלה 2 תחומים שונים תכלית שינוי מהבחינה המשפטית ואין כל אפשרות להשוות ביניהם. אין ביניהם קשר</p>	<p>2. אי אפשר לא לחייב מחד בקובץ המרכזי בחובת הדרכה את המפעיל הכללי ומאידך לחייב מדריכים ברישוי ואגרות;</p> <p>3. אי אפשר להקביל בעל רישיון רחפן עם הגדר מסחרי לטייס מסחרי - זה שונה ולא דומה;</p> <p>4. אפשר אולי להקביל בעל רישיון רחפן עם הגדר מסחרי לטייס פרטי או לטייס אז"מ ואז הסכומים הרבה יותר נמוכים;</p> <p>5. הסכום גבוה מדי ומבקשים להורידו לסכום סמלי ומינימלי של : 300-400 שקלים;</p> <p>6. משיגים על העיקרון: מדוע המדינה גובה אגרה מחד ומאידך לא מסייעת למדריך או מפעיל מסחרי שנתבע בבימ"ש בנוזיקין?;</p> <p>7. פוגעים בעוסקים בתחום שכיום נדרשים לשלם בסה"כ כ- 200 שקלים בשנה לשם חידוש הרישיון המבצעי- הסכומים גבוהים יותר משמעותית;</p>	<p>לנואל, אורי שמיר, ארנון הרלב</p>		
--	--	---	--	--

<p>או יחס משפטי.</p> <p>7. עד כה לא הייתה אסדרה נאותה של תחום הרחיפה בדיני הטיס, ובכלל זה לא הייתה אסדרה של סוגיית האגרות לגבי מפעילים של כלי הרחיפה בצורה נאותה. התקנה הקיימת הדנה באגרות בהקשר זה ארכאית ומיושנת, ועל כן יש צורך בתיקונה.</p> <p>8. הסכומים תואמים את הסכומים הקבועים כיום בתקנות 18-22 לתקנות האגרות בנוסחן ע"פ המצב המשפטי הקיים, ביחס לאנשי צוות אוויר במקצועות אחרים, ובכללם טייסים, ואין בהם משום אפליה לרעה של ציבור הרחפנים, נהפוך הוא. כל שבוצע הוא הוספת התיבה "מבקש רישיון רחפן" או "בעל רישיון רחפן", בהתאמה, לתקנות הרלבנטיות הקיימות, ולא בוצע שום שינוי בגוף התקנה לעניין הסכום הנקוב בה.</p> <p>9. הסכומים הם סכומים נמוכים למדי, בהתאם לפירוט להלן:</p> <p>(א) בקשה לרישיון רחפן - 640 ₪ - תקנה 18 ;</p> <p>(ב) בקשה להגדר נוסף ברישיון - 210 ₪ - תקנה 19 ;</p> <p>(ג) בקשה לתעודה רפואית מתאימה - 210 ₪ - תקנה 18 ;</p> <p>(ד) חידוש התעודה הרפואית - 180 ₪ - תקנה 18 ;</p> <p>(ה) בחינה מעשית ראשונה - 2310 ₪, בחינה מעשית נוספת בגין הגדר נוסף ברישיון - 1290 ₪ - תקנות 20+21 ;</p> <p>(ו) בחינה עיונית ראשונה - 350 ₪, בחינה עיונית נוספת בגין הגדר נוסף ברישיון - 430 ₪ - תקנות 20+21 ;</p> <p>(ז) עיון חוזר בבחינה - 210 ₪ - תקנה 22 ;</p>				
<p><u>ההערה נדחתה:</u></p> <p>תשובת רת"א - מאותם הנימוקים להערה מס' 41, לעיל.</p>	<p><u>הפחתת סכום האגרה בגין מבחן:</u></p> <p>מבקשים להוריד את גובה האגרה בגין ביצוע</p>	<p>עומר טלמון, איתי</p>	<p>5 - הערה לתיקון תקנה 20 - סכום</p>	<p>42</p>

	מבחן מ- 2000 ש"ח ל- 300-400 ש"ח	לנואל, דרור אלן	אגרה עבור מבחן	
--	---------------------------------	--------------------	----------------	--