

רשות התעופה האזרחית

דיון עם הציבור - הצגת תקנות הרחיפה – 25.2.2014

משתתפים:

עמיר שלום – מפקח, אגף רישוי, רת"א
יבינה זכאי - בראונר, ער"ד – מחלקה משפטית, רת"א
יואב בראל – מחלקת תקינה, רת"א
רמי ליבלינג – מנהל אגף פיקוח אווירי, רת"א
ארז פלס - מנהל אגף רישוי עובדי טיס, רת"א
איתי לנואל
אורי שמיר
דרור אלן
עומרי טלמון - קלוב התעופה
שמואל קורב – אגודת גילשוני האוויר
יובל דרורי
עופר רוקנשטיין
רומן קריפק

עמיר:

הפגישות הקודמות היו בקיץ, כאשר הצגנו את טיוטת התקנות הראשונית. בפגישות אלו קיבלנו הערות, וכן התקבלו הערות נוספות בכתב. נעשתה עבודה מרובה על ידי גורמי המקצוע כאן ברת"א, תוך היוועצויות בגורמים נוספים והתוצאה הופצה לכם לפני מספר שבועות. תודה לכולכם.
בפגישה זו נעבור בעיקר על התקנות שלגביהן היו הערות, שחלקן התקבלו וחלקן לא. אנו לא פותחים דיונים חדשים, אך נשמח לשמוע דגשים אם יש.

יבינה:

אנו נציג כעת את הצעת תקנות הטיס (כלי רחיפה). נעבור בעיקר על השינויים. סימנו את השינויים בצהוב. רוב ההגדרות לא השתנו. התווספו שני מונחים שהיו חסרים בקובץ הקודם: האחד זה "חניך" והשני זה "נוסע". מבוצע שימוש במונחים אלה במסמך.

איתי:

במונח "חניך" – איפה המילה תמורה?

יבינה:

חשבנו שזה לא משנה. נגיד שלקרוב משפחה שלי יש ב"ס לרחיפה, האם אני לא חניכה שלו מקום שאיני משלמת לו תמורה כספית?

עמיר:

קביעת המושג באה לעשות הבדלה בין החובות של המדריך והחניך, בעיקר בנוגע לאזורי הרחיפה- הפרדה בין החובות של החניך למדריך. יש שני סוגי הדרכה – עם מדריך בכלי הרחיפה, במצנח ממונע (הדרכה צמודה)) והדרכת רחיפה מעשית מן הקרקע. הצורך בהגדרה עלה כשנדרשנו לשאלה מהן החובות של החניך? האם חובות החניך הן שונות אם המדריך מקבל כסף או לא? אני חושב שלא. אם החניך בטיסת יחיד אז גם עליו חלה חובה בין בתמורה ובין שלא. בכל אופן נבדוק את המושג הזה.

איתי:

ביליתי בבית משפט וחלק מהדיונים היה סביב שאלת התמורה, ואם היה מדריך או לא, חניך או לא. בתקנות הישנות היו בעיות כאלה. עו"ד עשו מזה "צימעס". כך גם בעניין המונח "חניך". הייתי בבית משפט 12 פעמים. בניו זילנד קיבלתי תביעה. 3 שנים היה דיון בעניין התמורה. השופטים אמרו שאם אין תמורה - אין חניך.

יואב:

צריך לכתוב שחניך הוא כל מי שקיבל הדרכה בפועל, וסוגיית התמורה - לא קשורה.

עמיר:

אנו נבדוק זאת. ברורה ההתלבטות. ישנם מקרים שבהם אתה כן נחשב חניך, בין בתמורה ובין ללא תמורה.

יבינה:

רשמנו את ההערה.

בהמשך בפרק ד' בעקבות הערות שלכם לכללי הפעלה בטוחה הפרדנו את הפרק לשני סימנים. אחד שיחול על כולם, שני יותר מחמיר החל על מי שמרחף בעת הפעלה מסחרית או בעת הדרכה. היינו זקוקים להגדרת המונח "נוסע" על מנת שנוכל להחיל על מפעיל מסחרי חובות חוקיות שעניינן ציוד מגן - גם כלפי הנוסע הנלווה שמרחף עמו יחד.

עמיר:

המונח "נוסע" נדרש לשם הבדלה בין הפעלה מסחרית- כאשר יש נוסע משלם, שאז חלות חובות חמורות יותר עם טיס מסחרי, לבין להבדיל אם אתה לוקח מישהו כחבר שלך שאז זו הפעלה כללית. "נוסע" - זה אדם שנותן תמורה עבור הטיסה.

רמי:

יש לזה מקבילה בעולם התעופה - הפעלה כללית שאיננה בתמורה, ויש על כך פיקוח שלנו.

איתי:

אם אתה נותן למישהו שיושב לידך את ההגאים ואומר לו תעשה כך, ולאחר מכן- התרסקתם. האם הוא נחשב חניך ?

רמי:

זה לא קשור. אני מדבר על הנוסע ולא על החניך. כשמישהו בגיל 80 רוצה לתת לאשתו מתנה - לטוס על הדבר הזה, אם אנחנו נתנו לו רישיון, יש בעיה.

יבינה:

בואו נתקדם.

פרק ההגדרות - נשאר אותו דבר.

פרק ב' - סוגיית הרישוי, רק למפעיל מסחרי או מדריך.

בדרישות הכשירות כתבנו גיל מינימלי. לגבי הגיל היתה השגה - ביקשתם גיל 18 במקום גיל 23. לבסוף החלטנו : גיל 21. עמיר יסביר מדוע.

עמיר:

זה בדומה להגדרה של טייס ראשי בבית ספר לפי תקנות רישוי שירותי תעופה הדנות בבתי הספר להדרכת טיס. הגיל הזה הוא גיל מזערי, המשקף מקצועיות, ניסיון בגרות ואחריות. מדובר בגיל מזערי נדרש הן לרישיון הפעלה של כלי רחיפה עם הגדר הדרכה והן לרישיון הפעלה עם הגדר מסחרי.

עומרי:

כל העניין הרפואי הוא אגדה אורבנית, כאשר באמריקה כבר אין חובת בדיקות רפואיות לדאונים ולכדורים פורחים. אם אתה כשיר לנהוג ברכב- אתה גם כשיר לטוס בכלים הללו מן ההיבט הרפואי. כעת יש בקונגרס דיון אודות ביטול הדרישה ל"מדיקל" לטייסים פרטיים בארה"ב, בכלל. אפשר להראות שלבדיקות אלה אין כושר ניבוי. למה פה לא להעז ולהגיד שלא צריך בכלל תעודה רפואית ?

עמיר:

אנו עוסקים פה במפעיל מסחרי ובמדריך ויש חובה ואחריות של המדינה המעניקה רישיונות כלפי הנוסע או החניך שהוא צד שלישי "תמים ומשלם". לגבי המפעיל הכללי - אכן אין דרישות של כושר בריאותי.

עומרי:

על מה הוא טס בסך הכל?

יבינה:

לצורך הפעלה כללית - לא צריך כלום מבחינת דרישות כשירות וגם לא תעודה רפואית, חוץ מחובת הדרכה המעוגנת בתקנה 22 ונדון בה בשלב מאוחר יותר. אנו מדברים רק על מפעיל מסחרי ומדריך - שנדרשים לעבור בדיקה רפואית לפני שהמדינה מעניקה להם רישיון שתכליתו להדריך אדם אחר או להסיע איתם אדם אחר, שהוא בגדר נוסע תמים משלם. אנחנו לא רוצים שאדם תמים שהוא נוסע משלם או חניך משלם ייהרגו או ייגרם להם נזק בריאותי משמעותי בעקבות רחיפת חוויה או כיף או לימוד, רק משום שלמפעיל המסחרי או למדריך אירע אירוע לב באמצע רחיפה, למשל. יש פה הגנה על האינטרס הציבורי הכללי מבחינת נקודת הראות של המדינה.

ארז:

כל סוגיית המדיקל שאתם מתייחסים אליה- זה לא לפי ה- ICAO. ICAO עדיין חושב אחרת, ואנחנו הולכים אתו. לגבי הנוסע והחניך אנו דורשים את המינימום הנדרש לגבי הרחפן המסיע או מדריך אותם. אני מסכים אתך שכושר הניבוי של בדיקות רפואיות אינו גדול מדי. עדיין ICAO זה מה שמגדיר את הסטנדרט המינימלי, הוא לא ביטל את הבדיקות. צריך ללכת אתו ולא נגדו.

עומרי:

ICAO זה בינלאומי. כאן זה לא בינלאומי. שם עד שאתה מזיז עפרון זו פרוצדורה נוראית.

יבינה:

נתקדם.

דבר נוסף שהוספנו, זו תקנת משנה שלפיה מבקש רישיון אשר זכאי להגדר הדרכה יהיה זכאי באופן אוטומטי גם להגדר מסחרי. זה נעדר מהנוסח הקודם ואולי לא היה מספיק ברור אז הוספנו תקנת משנה מפורשת בנקודה זו.

עמיר:

על הרישיון המסחרי מוסיפים את ההכשרה, המיומנות והזכאות להדרכה. מי שמבקש באופן ישיר את רישיון ההדרכה, יקבל בתוכו גם את ההגדר המסחרי באופן אוטומטי.

יבינה:

בעניין הניסיון - השתנתה התקנה של הניסיון הציבור הנדרש על מנת לבקש רישיון רחפן.

עמיר:

כדי לקבל רישיון רחפן – הן הדרכה והן מסחרי – צריך 250 שעות רחיפה באותו סוג, שנצברות 3 שנים אחורה. לשנה זה 84 שעות בערך. סברנו כך גם בהיוועצות עם אנשים בתחום שזה ניסיון מינימלי להדרכות או רחיפות מסחריות. אדם שירצה להוכיח זאת יצטרך להגיש יומן רחיפות אישי לפיו יוכיח את השעות שנצברו. אם מישהו מתעתד להיות מדריך או טייס מסחרי כדאי שיתחיל לנהל יומן רחיפות אישי.

עומרי:

84 שעות בשנה זה לרחף כל שבוע כשעה וחצי. זה יגרום שמישהו עם 220 לא עובר ואז יצטרך עוד שנה. אני מציע שתכתבו - 5 שנים, במקום 3 שנים.

איתי:

אני חושב שטלמון צודק. מבחינתי מי שטס 250 שעות במהלך 5 שנים הוא מספיק מיומן ואף יותר מכך.

אלן:

אפשר שמישהו היה בחו"ל, במילואים, נפצע, עבר תאונה, או מכל מיני סיבות נאלץ לשהות בבית מספר חודשים, ואז פספס את התקנה.

איתי:

למה לדחוס את השעות בכוח ב- 3 שנים ? תנו 4 או 5.

עמיר:

בסדר. נבדוק את זה.

רמי:

84 שעות בשנה זה הרבה ?

יובל:

אני עשיתי השנה 300 שעות.

עופר:

עשיתי 300-400 שעות.

דרור אלן:

אבל להם יש רישיון מסחרי.

עמיר:

אנו נבדוק את הנקודה.

יבינה:

ההערות נרשמו. נבדוק. תודה.

עמיר:

תקנה על תפעול מצבי חירום. אחת הדרישות להגדר מסחרי וגם להגדר הדרכה הוא קורס מצבי חירום. בישראל קורס של מצבי חירום הוא בעייתי עד בלתי אפשרי, ולכן נתנו את האפשרות להכיר בקורס מצבי חירום שנערך על ידי גורם אחר – גם בארץ וגם בחו"ל. מי שמרחף על "כנף רכה" - מבין במה דברים אמורים.

עומרי:

מנהלת הכנרת מתנגדת לביצוע רחיפות מעל הכינרת?

איתי:

בכנרת הגיעו פקחים, והוכחנו להם שהכול תקין. אף על פי כן, הודיעו לנו בסוף העונה שהם לא מוכנים לזה יותר.

עומרי:

אני מבין שלאימונים בריסוס הם הסכימו. אבל לזה לא הסכימו?

יבינה:

בהמשך הנוסח - אין שינויים מהותיים מהנוסח הקודם. לכן אני מדלגת לתקנה 14 - רישיון זר. וכן תקנה 15 - הוספנו לגבי שמירת כשירות.

עמיר:

לתקנה 14 - מישהו שהגיע עם רישיון של מרחף מסחרי או מדריך ממדינה זרה. מאחר ולא כל המדינות באותה רמת מקצועיות - נתנו את האפשרות שמי שמגיע ממדינה זרה והוא בעל רישיון של מרחף מסחרי או בעל הגדר הדרכה מהמדינה הזרה - יהיה פטור מחלק מדרישות הכשירות, בהתאם לרמת המקצועיות שלו; מי שהגיע, נניח מארה"ב או מאנגליה יהיה פטור, ככל הנראה, מחלק גדול מן הדרישות ומי שהגיע למשל מזימבבווה - יהיו לו פחות פטורים.

לתקנה 15 - הוספנו את שמירת הכשירות - כשקיבלת את הרישיון, אז נשאלת השאלה מה צריך לקרות על מנת שהרישיון יישמר? התשובה - הרישיון יפקע אם לא יהיו 5 חניכים בשנה. הכוונה שלא צריך להגיע לרת"א לחדש את הרישיון. הסעיף השני מדבר על כך שאם בסוג כלי הרחיפה שאתה מפעיל לא ביצעת 10 שעות רחיפה בשנה לפחות אז הגדר הסוג הזה - יפקע. מישהו שיש לו רישיון ובו הגדר ממ"ג וגם הגדר של מצנח רחף - אם הוא לא יצבור 10 שעות בשנה של רחיפה בפועל על מצנח הרחף אז הגדר הסוג של מצנח הרחף ברישיון שלו בלבד - יפקע.

הסעיף השלישי - דן בכך שהתעודה הרפואית צריכה להתחדש.

יובל:

אני חושב שהגזמתם בסעיף א'. זה יכול להיות עשרות שעות. אתה צריך להגדיר כמות של שעות. אני מדריך ממ"גים. בשביל לשמור על הרישיון שלי אני צריך להדריך מצנחי רחיפה כל הזמן. זה מוגזם.

עמיר:

אתה יכול להדריך שניים פה ושלושה שם.

יובל:

בסדר. ניתן ההסבר. הבנתי.

שמואל:

לגבי גילשוני האוויר - השנה התחילו בבי"ס להדרכת הענף 8 אנשים בלבד. אם נסיים עם 5 אנשים - זו תהיה שנה ממש טובה. אם בארץ יש פחות מ- 5 אנשים שמתעניינים בספורט הזה בשנה - אז לא יהיה לענף אף מדריך. לכן יש בעיה בתקנה הזו. זו דרישה מוקצנת מדי.

עמיר:

ההדרכה כאן היא מלאה. עד תום.

עופר:
אבל זה המון.....

עמיר:
מה שמשלים את זה- זו ההוראה שמדברת על איך מחזירים הגדר שפקע. אם אותו מדריך שאתה מדבר עליו ידריך רק 4 חניכים, אז כדי לחדש את הרישיון כנראה שהוא לא יידרש לכל השעות מלכתחילה.
נבדוק את זה.

אלן:
אני מציע שאם יהיו רק 4 חניכים, אז אפשר יהיה לבקש מרת"א אישור מיוחד. תשאירו בבקשה שיקול דעת לרשות הרישוי ואל תכתבו תקנה בנוסח כזה.

עופר:
צריך להוריד את כמות החניכים ולהוסיף שעות הדרכה וכן שיקול דעת כחלופות לנוסח כפי שכתבתם.

עמיר:
נבדוק זאת ונשיב תשובה.

יבינה:
נושא של יומן רחיפות אישי- הוספנו תקנה בעניין זה.

עמיר:
יבהר- מדובר רק על מפעיל מסחרי או מדריך.

יבינה:
התקנה נועדה לסייע לכם לרשום את מספר ההמראות והנחיתות, ושעות הרחיפה בכלל, וזאת על מנת להוכיח היקפי הרחיפה.

יבינה:
תקנה נוספת הדנה בהצגת מידע כוזב ומצג שוא לרשות הרישוי במסגרת תהליך הבקשה לרישיון - תהיה סמכות לרשות הרישוי להחליט שהיא מסרבת להעניק רישיון.

לפרק ג'- סוגיית האזורים המותרים/ אסורים לרחיפה - אין שינוי. אנו מכירים את ההשגות של הציבור בנושא זה. ראינו את המכתב של דרור אלן ואנו מכירים זאת גם מהדיונים שנערכו בקיץ.

דרור אלן:
בכל זאת מבקש כמה מילים. הטענה העיקרית שלנו - אנחנו מבקשים אתכם לשנות את דעתכם. המוסד של המרשה הוא בעייתי וקשה לצאת ממנו.
אנו מבקשים שהמפה ההפוכה תחול על כולם, כולל על הממ"ג. אין הבדל בין כלי רחיפה כזה או אחר בכלל וודאי שאין הבדלים רציניים בין הכלים הממונעים. זה לא נכון שממ"ג שונה תכלית שינוי מהאחרים. אני מבקש אתכם לשנות את התקנה.

יובל:
המצנח המתקדם זה בעצם מצנח רחיפה, אבל יותר גדול. טסתי בגובה 500 רגל עם מצנח כזה.

יבינה:

אם מורידים את הסעיף הקטן שעניינו ה"מרשה" בקשר לתנאים החריגים שמפעיל הממ"ג צריך לעמוד בהם – האם זה כן יהיה מקובל עליכם ?

דרור אלן:

אנו לא מדברים על לטוס מעל מרכזי אוכלוסייה. יש אזורים שבהם נעשה תיאום, שאין שם בועה. הם לא מבקשים מרשה.

עמיר:

גם הממ"רים צריכים לקבל מירשה.

יבינה:

לגבי האזורים, השתנה הנושא של רחיפה מעל מים.

יובל:

זה לא הגיוני.

יבינה:

זה מה שאתם ביקשתם.

נושא נוסף של הגובה המותר לרחיפה - ייקבע בפמ"ת.

קעת נדון בפרק ד': כללים להפעלה בטוחה של כלי רחיפה.

חילקנו את הפרק לסימן א' – דרישות מינימום שחלות על כולם. סימן ב' - כללי הפעלה בטוחה שחלים בעת הפעלה של כלי רחיפה באופן מסחרי או במסגרת הדרכה בלבד. אם אתם מרחפים להנאתכם בשבת - חל הסימן הראשון והפחות מחמיר.

עמיר:

סעיף ראשון – נושא בו הייתה הערה מרכזית, הוספנו חובת הדרכה לצורך הפעלה כללית. לאדם יהיה אסור לרחף אלא אם כן קיבל הדרכה ויש לו אישור בכתב ממדריך. זה קשור למה שאמרנו קודם: מי שיהיה מדריך יצטרך לנהל יומן רחיפות ולרשום את השעות שהדריך. עליו לציין גם את שם החניך. אותו אישור יצטרך להיות מוצג אם יבוא מפקח רת"א ויבקש לראות אישור כזה.

אורי שמיר:

האם יהיה רשום על גבי האישור רת"א או לוגו של רת"א? המדריך הוא בעצם מטעם רת"א?

עמיר:

המדריך קיבל רשיון מרת"א, אך הוא לא מטעמה ולא בנעליה. בסעיף זה אנו נותנים מענה לפן המקצועי של ההערה מן הציבור.

עומרי:

אני מהרהר שעו"ד יגיד שאתה הרשית לטוס, ואיתי יגיד שרת"א נתנה לי אישור להרשות לו. זאת אומרת אתה מחזיר את הכול אחורה אלא עם מילים אחרות. פה רת"א לא תשים משתנים. החסות של רת"א לזה לא קיימת כרגע. יכול להיות שהשופט יקבע שהיא כן קיימת. הנושא המשפטי הזה לא פשוט כאן.

יבינה:

כשסיכמנו את ההערות שלכם מהדיונים שנערכו כאן בקיץ, בסיכומו של דבר הוצגו בפנינו 3 מודלים לסוגיה של רישוי או מעין רישוי למפעיל הכללי, מבחינתכם. מודל אחד - זה שכבר קיים כיום, על פיו האגודות מקבלות רישיון מבצעי מרת"א ומחלקות רישיונות

לחברי האגודה – שכשל. 2 מתוך 3 אגודות החזירו את רישיון ההפעלה המבצעית שלהם לרת"א ולא מחלקות רישיונות לחברים באופן שהם פועלים ללא רישיונות ובאורח שאינו חוקי. המודל השני של רישיון מלא שרת"א תחלק גם למפעילים הכלליים, שאינו תואם את החוק ואת המדיניות. כמו כן בעולם ברוב מדינות המערב אין רגולציה כלל על מפעילים פרטיים של כלי רחיפה. המודל השלישי שאומר בעצם: לא לבוא מנקודת מוצא של רישוי אלא של כללי הפעלה בטוחה, וזאת על מנת שלא יהיה סיכון למפעילים של כלי הרחיפה בעצמם ולסביבתם. למען שמייס בטוחים. המפעילים הכלליים יידרשו ללכת למדריך שהוא עצמו מוסמך, כזה שקיבל רישיון מהמדינה, שיאשר שהמפעיל הכללי הוא כשיר ורשאי להפעיל כלי רחיפה באופן עצמאי ובאופן בטוח. בין שלושת המודלים האלה כאשר הראשון מגלם את ההסדר המשפטי הקיים – שכשל, השני לא עולה בקנה אחד עם החוק ועם מדיניות מנהל רת"א ועם המצב בעולם, והסדר שלישי שהציעו פה - שכן מצליח להתיישר עם החוק ועם המדיניות הכללית שמשקפות תקנות אלה וגם עם המציאות החיים – אותו קיבלנו.

שמואל:

יש גם מודל רביעי. שקלוב התעופה יחלק רישיונות.

יבינה:

זה בעצם מודל של רישוי באמצעות אגודה. זה אותו הדבר כמו המודל הראשון וזה הולם את המצב המשפטי הקיים. זה לא משנה אם קוראים לאגודה קלוב התעופה או אגודת הממ"גים. זה חסר משמעות. רק אגודת גילשוני האויר נכון להיום עומדת בדבר הזה. שני שלישי מהענף הזה – לא עומדים בדרישה הזו. אנו לא רוצים להתקין גזירה שאין הציבור יכול לעמוד בה.

דרור אלן:

כולנו בעמותה מברכים על הדבר הזה.

איתי:

ביום שתחטפו תביעה אתם תהיו כמו כולם פה. אני רוצה להגיד שדרשנו בוועדה של הכנסת להסדיר את ענין הרישוי ונקבע שיהיה עוד דיון בוועדת הכלכלה. אתם לא העליתם זאת שוב לדיון, כי אפשרו לכם להעביר את החוק כך. ואז כתבתם "רשאי השר לשנות את החוק" בסעיף 88 לחוק הטיס. עכשיו אתם אומרים שאי אפשר לקבוע זאת בתקנות. אז איך זה אפשרי? אני מבקש על כך תשובה מסודרת.

אלן:

עמותת הממ"גים לא התפרקה בגלל תביעות. היא עדיין פועלת והחליטה להפסיק להעניק רישיונות מכיוון שהיא לא מאמינה שעמותה עניינה ותפקידה לחלק רישיונות. אנו מאמינים שזה הפתרון הכי טוב. לאף אחד בעמותה אין אינטרס לחלק רישיונות במקום המדינה. אנו כעמותה הכי גדולה של המרחפים - לא מעוניינים בזה.

איתי:

בסוף כל התהליך אם מדריך מוציא מכתב למישהו, אז תהיה על המסמך חותמת של רת"א. בבתי המשפט המשפטים התארכו וכאשר פנו למדינה אז בכל המשפטים מי שדחף לפשרה זו מדינת ישראל והפרקליטות. השופטים כעסו על הטיעון שאומר שאם האגודה נתנה למרחף שהתרוסק רישיון - אז האגודה אשמה. בכל המקרים זה חזר לרת"א, למדינה.

אורי:

סעיף א' הוא מצוין. אני כמדריך במקרה כזה של סעיף א' נותן הסמכה. שם את הלוגו של רת"א. רת"א יודעת שאני מוסמך, שאני כשיר על פי רת"א ואני נותן לו מסמך. כשזה יגיע לבית המשפט אגיד לכם מה קורה שם.

יבינה:

אתה לא יכול לשים את לוגו רת"א על המסמך שאתה מחלק כמדריך לחניך. אתה אינך עובד מדינה.

שמואל:

מה קורה אם מישהו מקבל הדרכה בחו"ל? אנו באגודה הישראלית לגילשוניס מזה 27 שנים מברכים את ההתקדמות, אך מרגישים שזה לא מספיק. מי שמסיים את הקורס הבסיסי רשאי לטוס במסגרת של רישיון שונה. זאת אומרת אסור לצאת לטיסות מרחק, אסור עמדות מסוימות. כעת יגידו שמוסמך לעשות הכול. חובת ההדרכה היא שונה כמובן, אך יש לנו מערכת הדרכה. זה לא סתם.

רומן:

איפה זה יהיה מוגדר?

עמיר:

אתה, כמדריך, נותן את האישור ומהותו לפי שיקוליך המקצועיים.

יבינה:

המדינה נותנת רישיון, ובודקת זאת. מאותו רגע שניתן רישיון למדריך רחיפה – המדריך הוא שיוכל לומר לחניך אם הוא יכול לפעול באופן עצמאי או שאינו יכול לפעול באופן עצמאי עדיין. המדינה מסמיכה אותו לומר זאת בתקנה. הנחת העבודה שאנשים הם ישרים ובעלי מקצוע טובים. התקנות לא מנבאות את כל התקלות שיכולות להיות. הנחת העבודה שאם קיבלת רישיון, המדינה הסמיכה אותך. היו לנו התלבטויות רבות לגבי תקנה 22. זה הגיע למנהל רת"א, והוכרע לטובת העניין. זה נובע מהצעה שלכם ומרעיון שלכם שהובא בפנינו בדיונים שהיו כאן בקיץ. אנחנו קיבלנו את הרעיון שלכם, הציבור, בעניין זה. אני מזכירה ששלחתם לנו מצגת בהקשר זה.

אורי:

אני לא אתן אישור למי שלא מביא תעודת יושר מהמשטרה. אני רוצה לדעת שלמישהו אין עבר בטחוני. מה קורה עם זה?

יבינה:

זה לא כתוב בתקנות. זה לא נדרש.

איתי:

הרי למדריך הם לא רוצים אישור בטחוני, אז אתה מדבר על המפעיל הכללי?

עמיר:

קיבלנו מכתב של 50 מפעילים כלליים שמבקשים שלא תהיה רגולציה למפעיל הכללי. הדעות חלוקות. המטרה של המפגשים כאן זה למצוא את הדבר הנכון ביותר. לכל אחד יש נקודת מבט אחרת, לך יש את שלך ולי יש נקודת מבט אחרת משלך, ומסתבר שלהרבה מפעילים כלליים האינטרס שלהם אחר בכלל. זאת הסיבה שאתם כאן כרגע. כפי שאתם רואים – קיבלנו הערות רבות שלכם והנוסח הזה בא מאוד לקראתכם. אנחנו מנסים לכתוב נוסח שהוא מאוזן ומידתי.

רומן:

לפי איזה מכלול של הדרכה יפעלו המדריכים? כל אחד מהמדריכים יעבוד לבדו? האם כל אחד באופן עצמאי או שיהיה מערך הדרכה אחיד פחות או יותר ומאושר ע"י רת"א? מי יקבע את סטנדרט ההדרכה? רת"א?

עמיר:

בתוך המבחנים ייכנסו התכנים של ההדרכה והנושאים שמדריך יצטרך להעביר לחניך.

רומן:

כשאין מסגרת יכול להיות בלגן שלם. אני מציע לעשות מסגרת. שבעלי המקצוע הרלבנטיים יסכימו על סילבוס כללי ועל נושאי ההדרכה החשובים והמינימאליים. יהיה תיאום בין המדריכים. קודם כל יש ניסיון, יש תכניות הדרכה בינלאומיות לגבי כלי רחיפה. כך אפשר להחליט מה צריך להיות בענף ההדרכה של תחום הרחיפה - כאן בישראל.

שמואל:

האם מותר למדריך לטוס רק באתר מסוים ?

איתי:

זה לא מעניין את רת"א.

יבינה:

אני מתקדמת לתקנה שעניינה רחיפה אירובטית בתנאים מסוימים-

עמיר:

האיסורים צומצמו מאד בהקשר זה בעת הפעלה כללית. מה שנשאר הן החובות שבאו להגן על הצד השלישי - השלכת חפצים וריסוס. הגנה על תמימים שהולכים מתחת לתבור בשדות, ושאף אחד לא יזרוק חפצים, ועוד.

אורי:

מי זה "אדם" בתקנה זו ?

יבינה:

זה כל אדם. בוורסיה הקודמת היה פרק אחד, והיו הרבה הערות לפרק הזה. הסימן השני בפרק ד' - כולל את התנאים היותר מחמירים בקשר לכללי הפעלה בטוחה של מפעילים של כלי רחיפה הפועלים רק באופן מסחרי או כמדריכים.

עמיר:

ברחיפה אירובטית צמצמנו. האיסורים וההגבלות שכן השארנו זה כאלה שבאו להגן על כלי טיס אחרים או על אנשים אחרים בקרקע. מי שרוצה לעשות זאת בהפעלה כללית בגובה נמוך - שיבושם לו.

רומן:

ראיתי שלא יבצעו בכלל טיסה אירובטית אלא רק עם אישור מנהל ?

אלן:

אמרתם שבכללי הפעלה בטוחה יש הגדרה אחרת בנושא הפעלה כללית.

עמיר:

מה שאנו רואים כאן זה כללי הפעלה בטוחה להפעלה כללית שכולל את המסחרית - אסור להשליך חפצים מכלי רחיפה, וכדומה. אם אתה רוצה לעשות זאת אתה צריך לקבל אישור מרת"א. כרגע זה כלל הפעלה. לגבי נוסע תראה זאת בהמשך (פונה לארז).

יבינה:

אני מפנה לתקנה 68 לתקנות ההפעלה. שם יש כללים של זכות קדימה הדנים בשאלה מי בא לפני מי באוויר ביחס שבין סוגי הכלים השונים. ההתייחסות בשימוש של כלים שונים לאותו המרחב האווירי. יש גם כלי טיס וגם כלי רחיפה. זו בעצם התקנה היחידה שלא העברנו לתקנות הרחיפה והשארנו אותה בתקנות ההפעלה משום שהיא מתייחסת גם לכלי טיס ולא רצינו להוציאה מהאכסניה המשפטית של תקנות ההפעלה. פשוט הוספנו לה בניסוח התייחסות גם לרחיפה והותרנו אותה בתוך תקנות ההפעלה.

עמיר:

תקנה שעניינה יירוט – של כלי רחיפה על ידי כלי טיס. גם פה יש הפנייה חלקית, בשינויים המחויבים וכפי שמתאים לכלי רחיפה, להוראות בתקנות ההפעלה המתייחסות באופן כללי לסיטואציה של יירוט.

לגבי כללי הפעלה בטוחה למפעילים כלליים - כלים מינימאליים, מזעריים, רק מה שחשבנו שחייבים כדי לשמור על בטיחות התעופה. לגבי כללי הפעלה בטוחה למפעילים מסחריים או למפעילים שהם מדריכים – יש כללים יותר מחמירים כי יש פה אינטרס ציבורי בהגנה על נוסע/ חניך תמים משלם. הפרדנו בין שני הסימנים בפרק, וחלק מהדברים שהיו כתובים באופן כללי בנוסח שהוצג בקיץ – נשאר רק ביחס למפעיל מסחרי או מדריך.

למשל: בירור אודות מזג האוויר, כמות הדלק הנדרשת, ופעולות שונות שיש לברר ולנקוט מראש לפני ביצוע הרחיפה- יחולו רק על המפעיל המסחרי או המדריך. כך גם איסור גריחה, הדרישה שאסור לרחף מתחת ל- 500 רגל, וכדומה.

יובל:

איך מגדירים טיסה אווירובטית?

עמיר:

זה מוגדר. מפנה לסעיף.

כללי הפעלה בטוחה – לא לטוס לתוך עננים וכו'.

ציוד מגן – התקנה חלה על מפעיל מסחרי בעת רחיפה עם נוסע משלם וכן ביחס למדריך בעת הדרכה.

מפעיל מסחרי או מדריך חייבים לוודא שמתקיימות לגבי הנוסע או החניך שאיתם כל תקנות המשנה.

איסור רחיפה בעת שתיית משתה משכר- בהפעלה מסחרית או בהדרכה בלבד. החוק המסמיך לא מאפשר הרחבת ההוראה.

הוראות כלליות לגבי חניך - קשורות להערות שקבלנו לנוסח שהיה בקיץ ולחובות חניך מול המדריך. המדריך הוא מפקד כלי הרחיפה וצריך לוודא שההוראות מתקיימות. בין אם רחיפות סולו מלכתחילה כמו בהדרכת מצנחי רחף, ובין רחיפות יחיד של ממ"גים.

יש הגדרה מה זו הגדרת רחיפה מעשית מהקרקע.

הוראות המעבר - רישיון רחפן פירושו רישיון הפעלה אישי למפעיל מסחרי או מדריך. 10 שנים זה על פי התיקון שאתם ביקשתם כדי שמי שהיה חבר באגודת מצנחי הרחף שהתפרקה ב- 2005 ייכנס פנימה.

שמואל:

מבקש הבהרה לגבי הוראת המעבר.

עמיר:

אם הוא הוכיח שהוא מדריך או מפעיל מסחרי ברישיון מטעם אחת מהאגודות שהיתה פעילה בעבר או בהווה - אז הוא יהיה פטור מחלק מהדרישות. לשיקול דעתנו.

יובל:

האם יש סיכוי שהתקנות יאושרו בתוך שנתיים מהיום?

עמיר:

באפריל הקרוב אנו אמורים להיות בכנסת.

יבינה:

מי שפטור הוא מי שהיה חבר באגודות - רובם לא יצטרכו לעבור שוב קורס הכשרה. נתון לשיקול דעת רשות הרישוי.

עמיר:

אם היה לו תעודה של גולש אויר מדרגה 2, זה מספיק לאישור. זה כפוף לשיקול דעת. לגבי מפעיל כללי - צריך אישור ממדריך שקיבל רישיון והוסמך על ידי רשות התעופה האזרחית.

יבוא יובל דרורי וירצה רישיון מדריך ויבוא מישהו שמרחף 8 שנים וירצה לרחף להנאתו כמפעיל כללי, הוא ייגש ליובל, ויובל יעשה כל מה שצריך לפי שיקולו המקצועי כדי להחליט אם יכול לפעול עצמאית ויכול לקבל אישור או לא.

יבינה:

האם יש למישהו הערה נוספת לקובץ המרכזי? אני רוצה לומר לגבי שלושת הקבצים הנלווים - התיקונים המוצעים בתקנות ההפעלה, הרישיונות והאגרות. התיקונים הם יותר טכניים. אין שום דבר מהותי. רשמנו את ההערות שלכם. ההערה לגבי הוראת המעבר וסוגיית התחילה התקבלו על דעתנו וכללנו אותם גם בקבצים הקטנים. ההערה לגבי גובה האגרות - לא התקבלה.

איתי:

מה בקשר לסנקציה פלילית?

יבינה:

יש בחוק הטיס הוראות לעניין עיצום כספי ו/או עבירות פליליות אם מפרים חלק מהדינים ומן ההוראות בחוק ובתקנות שמתייחסות לכלי רחיפה ולרחפנים. הטיפול בהקשר הפלילי נעשה על ידי המשטרה.

דרור אלן:

אני רוצה שתגדירו מי יושב מאחורי. נוסע זה רק בהפעלה מסחרית. אז מי שנוסע איתי בהפעלה כללית - איך קוראים לו ומה דינו?

יבינה:

הוא "אדם" באופן כללי. הוא מאחוריך ולא נדרש לכלום. אם לא מוטלת עליו כל חובה חוקית ולא צריך לקבוע לגביו נורמה כלשהי בתקנות - אז מדוע עלי להגדיר אותו? אני לא כותבת תקנה שהיא בגדר קבוצה ריקה. זה לא נהוג ולא מקובל ואין בכך תועלת.

דרור אלן:

אין עלייך שום חובה חוקית, אך עדיין את יושבת מאחורי. כשאת ברכב איתי את נחשבת נוסעת ברכב. כשאת טסה להנאתך במטוס - את נוסעת. כשאת איתי בכלי רחיפה - מה את נחשבת בעצם? מדאיג אותי היעדר הסדרה של הדבר הזה בהיבט של הביטוח למשל.

עמיר:

לא מצאנו לנכון להתייחס לאותו אדם שאתה לוקח אתך מאחורה, מאחר שאין שום תקנה שמצאנו לנכון להחיל עליו. אין עליו כל חובה חוקית או חובה חוקית עליך שתחול בגינו. לכן המושג הזה של טרמפיסט, חבר, שכן, מכר, שאתה לוקח מאחורה, לא מצריך אסדרה בתקנות. לעומת זאת, נוסע בשכר או חניך - כן מצריכים אסדרה. החובה של חבישת קסדה וחגורת כתף וכו' - חלה על נוסע או חניך. לא מצאנו לנכון להטיל עליך חובות לגבי עצמך ולא לגבי אחרים בהפעלה כללית. האחריות שלך כלפיהם ושלהם כלפיך לא עוברות דרך הרשות המנהלית. כמובן שאתה רשאי לאמץ את כל התקנות כולל סימן ב' המחמיר מבחינת כללי הפעלה בטוחה באופן וולנטרי גם ביחסים שלך עם כל אחד אחר שאתה רוצה. זה לשיקול הדעת שלך. זה לא עניין לרגולציה. אתם לא רוצים שיתייחסו למפעיל כלי רחיפה בהפעלה כללית כמו לטייס צסנה.

אורי:

האם מישהו מחייב טייס צסנה לביטוח ב'?

עמיר:

לא.

דרור אלן:

אם אומרים למי שמאחורה שהוא לא מפעיל אלא נוסע אבל הוא אינו נוסע לצרכי תקנות אלה כי לא שילם תמורה למפעיל אז אין לו שום הגדרה בעצם בתקנות ובכלל.

עמיר:

במדינה דמוקרטית אתה יכול לעשות כל מה שלא אמרו לך שאסור לעשות.

דרור אלן:

אני רוצה להבין מה המעמד של מי שיושב מאחורי.

יואב בראל:

הוא צד ג'.

דובר:

הקושי שביטוח צד ג' לא מכסה נוסע.

עמיר:

גם אם לשיטתך היינו מגדירים אותו, זה היה ריק מתוכן מכיוון שזה לא בתקנות.

יבינה:

אם יש תקנה שכותרתה אדם שמתלווה למפעיל כללי - מה היית כותב בה ?

דרור אלן:

הייתי כותב נוסע כללי. מוטלות עליו אותן החובות של המפעיל הכללי. ללא תקנה ספציפית, יש בעיה. אותי מפחיד שאין להם שום מעמד ברור.

יבינה:

אבל זה לא נכון. אתה כמפעיל כללי למשל כן מחויב לידיעת מרחבי האוויר לפי פרק ג'. מי שנוסע איתך מאחורה בטנדם לא נדרש לדעת כלום מבחינה מקצועית. לכן זו השוואה שגויה.

שמואל:

לגבי חובת ההדרכה - מישהו שלמד בחו"ל, מה דינו ?

עמיר:

יבוא למדריך ויגיד לו שלמד בחו"ל ורוצה שיתן לו אישור. המדריך שהוא כשלעצמו בעל רישיון רחפן מרת"א יצטרך להדריך אותו לחוקי הטיסה פה ולאזורים הרלבנטיים לרחיפה. יבחן אותו וכשימצא שהוא עומד בדרישות המקצועיות הנדרשות - אז יתן לו את האישור. עם האישור - יוכל לפעול עצמאית בהפעלה כללית.

שמואל:

יגיד לו שלמרות שלמד במקום מוכר בחוץ לארץ הוא צריך הדרכה כזו בארץ ?

עמיר:

כן.

רומן:

כלומר, כל מדריך יכול לתת אישור לכל אחד?

עמיר:

כן, אם הוא מדריך רשוי. יש סעיף שמדבר על רשיון זר. הוא יבוא לכאן ויצג זאת. אם מישהו רוצה לרחף ברחיפה כללית לא כמדריך ולא כמפעיל מסחרי, אז המדריך שהוא כשלעצמו בעל רישיון רחפן מרת"א יבחן יכשיר אותו ויתן לו את האישור המבוקש. אולי הוא יתרשם באופן מידי מכישוריו ניסיונו והידע שלו ויתן לו אישור אחרי רחיפה אחת בלבד. אולי לא. זה נתון לשיקול דעתו המקצועי. מי שרוצה רישיון רחפן כמדריך או כמפעיל מסחרי ויש לו רשיון זר ממדינה אחרת, אז יבוא לכאן ובהתאם לרישיון שהביא איתו מחו"ל - רשות הרישוי תבחן אם אפשר לתת לו במקביל רישיון ישראלי או שיידרש למספר השלמות על מנת שיקבל רישיון ישראלי. זה עניין של שיקול דעתה של רשות הרישוי בהתאם למה שעבר ולמד בחו"ל או לא.

שמואל:

ואם אין מדריך בארץ ?

עמיר:

כשלא יהיה מדריך בארץ, אז נידרש לעניין הזה. אבל יהיו כאלה שיקבלו כי נכנסים להוראות המעבר.

רומן:

מה עם תיירים שמגיעים לרחף בארץ במסגרת חופשה?

עמיר:

כל מי שירצה לרחף יהיה צריך לקבל אישור. בארה"ב אין חובת רישיון ועדיין יש אתרים שאתה צריך להגיש את האישור של האיגוד האמריקאי. מפעיל כללי בארץ נדרש לדיני מדינת ישראל שמצריכים אישורים של מדריך מרושין וזה נכון גם למפעיל כללי ישראלי וגם למפעיל כללי זר שרוצה לרחף בשטח ישראל.

אורי:

מברך על התקנות. יצא משהו טוב. עם זאת חייבת להיות מסגרת שלכם לסוגיה של איכות הדרכה. רת"א צריכה לקבוע את סטנדרט ההדרכה או לכל הפחות את הנושאים שהם המינימום הדרוש.

עומר:

כל התאונות האחרונות של מצנחי רחיפה הם על ידי מי שלא עבר הדרכה מסודרת ומוסמכת, אלא מחברים.

יבינה:

יש הערה של רומן שסבור שצריכה להיות תכנית הדרכה מאושרת על ידי רת"א. אנחנו נתייחס אליה.

אורי:

אני סבור שסטנדרט ההדרכה - צריך להיקבע על ידי רת"א.

רומן:

רת"א צריכה לאשר, לא לקבוע.

איתי:

במקרה של היעדר אישור מרת"א - מה קורה?

עמיר:

אז תלכו למשטרה.

עופר:

לגבי המשטרה - התלונה תידחה מחוסר ענין לציבור.

עומר:

כל תקנה אם אין אכיפה לא שווה כלום. בנושאי תעופה באופן כללי אין אכיפה על ידי גורמי המשטרה, רת"א צריכה לתת את דעתה על כך.

יבינה:

הנושא של פיקוח ואכיפה לא כתוב בתקנות אלה. אלה סמכויות כלליות. חוק הטיס כולל סעיפים שעניינם סמכויות פיקוח, אכיפה ועיצומים כספיים. תקראו בחוק. הלכנו לקראתכם משום שרצינו שהציבור יוכל לעמוד בתקנות אלה. שהן יהיו מעשיות וברות אכיפה.

יובל:

האם לרת"א יש סמכות לעיצומים כספיים או לסנקציות אחרות?

יבינה:

במשפט המנהלי אתה לומד שהפה שאסר הוא הפה שהתיר. שמי שהטיל חובות ונורמות - יש לו סמכות נגזרת להגביל, להתנות, להתלות, וכיוצא בזאת, בכפוף לדינים החלים. אם משהו לא עומד בכל דרישות הכשירות וקבעתי שהוא לא מדריך, והוא הדריך, אז כמובן שיש לרשות יכולת לעשות כל מיני דברים בעניין זה, בכפוף לחוק הטיס. תלונה למשטרה זו גם דרך אפשרית.

דרור אלן:

אני מבקש דיון נוסף לסעיף 19.

יבינה:

אנחנו לא יכולים בפורום הזה כעת לפתוח דיון על הנושא הזה. אנחנו קראנו את המסמך שלך על סוגיית האזורים ומתחייבים להשיב לך בכתב הגם שאנחנו חושבים שתשובה מאוד מפורטת ניתנה בטבלה שבה העברנו לציבור את תשובות רת"א להערות הציבור מהדיונים שהיו כאן בקיץ.

דרור אלן:

הפגישה היום הוצגה כהצגת התקנות החדשות ולא דיון על האזורים.

יבינה:

נכון, סוגיית מרחבי האוויר אכן אינה עומדת כעת לדיון מורחב.

דרור אלן:

אז אני מבקש שבקשתי תצוין - מבקש דיון נפרד על סוגיית האזורים בלבד.

שמואל:

רוב הדברים כאן זה להוציא את כל הסמכויות מגופים שמייצגים את הציבור כמו האגודות למשל ושמים זאת בידים של אנשים פרטיים שהם מדריכים כלומר הם בעלי אינטרס כלכלי.

עמיר:

אין פה הוצאה מהגופים. מההיסטוריה של האגודות ניתן לראות כי עמותה כמו עמותת הממ"גים נשארה בגדר עמותה אך כבר לא נותנת רישיונות. שתיים מתוך שלוש עמותות החזירו את הרישיונות המבצעיים לרת"א - מרצון. שני שלישי מהענף כבר לא פועל באמצעות עמותות. הדברים המקצועיים של ההדרכה וההפעלה המסחרית - הופרדו. לנושא של מרחף זר - הדבר קיים גם אצל טייסים וגם במדינות אחרות. אתה צריך להציג רשיון, ולקבל שם הדרכה באמצעות מדריך או גוף, וזאת על מנת שתקבל את המידע הנחוץ באותו מקום שאליו נסעת כדי לרחף שם ותוכל לרחף שם באופן בטוח. מדוע שנפעל שונה?

רומן:

אם יוצאים לתחרויות בינלאומיות - אז מה הדין החל?

עמיר:

זה לא קשור לרת"א ולא עניין לתקנות אלה. לכל מדינה דינים שלה. בכל מקום בעולם יחול עליך הדין של אותה מדינה שבשטח שלה אתה מבצע הפעלה של כלי רחיפה.

- סוף ישיבה -