

**הערות הציבור לתקנות הרחיפה בנוסח המתוקן, שניתנו בע"פ בדיון מיום 25/2/14 וכן הערות כתובות, ותשובות רת"א להערות:**

<u>תגובת רת"א להערה</u>	<u>תוכן ההערה</u>	<u>הגורם המעיר</u>	<u>תקנה מס'</u>	<u>מס"ד</u>
<p><b><u>ההערה נדחתה:</u></b></p> <p>ההבדל העיקרי בין הפעלה כללית להפעלה מסחרית הוא רכיב התמורה. ללא תשלום תמורה – אי אפשר לאפיין את ההפעלה המסחרית.</p> <p>לעומת זאת, יחסי מדריך- חניך יכולים בהחלט להתקיים גם מקום שלא שולמה תמורה למדריך, בין אם משום שהמדריך מבצע את ההדרכה בהתנדבות, בין אם, מסיבות כאלה או אחרות המדריך ויתר על שכרו או מקבל חלף השכר בכסף - טובת הנאה אחרת.</p> <p>יתר על כן, גם בסיטואציות בהן לא שולמה תמורה, אם במהות היחסים הם יחסי מדריך- חניך, וההפעלה של כלי הרחיפה היא במסגרת לימוד, נרצה שתהיה תחולה של החובות החוקיות החלות על המדריך ועל החניך בהתאמה, על שני האנשים המפעילים את הכלי (האחד מלמד את האחר להפעילו) גם בסיטואציה בה לא שולמה תמורה בפועל, מסיבות כאלה או אחרות.</p> <p>משכך, ההערה נדחתה.</p>	<p><b><u>בהגדרת המונח "חניך" - חסר רכיב התמורה</u></b></p> <p>במספר תיקים בהם היה מעורב בבתי המשפט, בארץ ובחול, סבר ביהמ"ש כי אם אין תשלום תמורה, אין יחסי הדרכה. סבור שיש להכליל את רכיב התמורה בהגדרת המונח בהצעת התקנות.</p>	<p>איתי לנואל</p>	<p>1- הגדרות</p>	<p>1</p>

<p><b>ההערה נדחתה:</b></p> <p>גורמי המקצוע הרלבנטיים ברת"א סבורים כי דרישה לכשירות רפואית מינימלית (תעודה רפואית מסוג 2), היא רצויה לשם שמירה על שלומו ובטיחותו של הציבור הרחב, המשלם, הן מקום שחניך יזדקק להדרכה והן מקום שנוסע משלם יבקש לרחף יחד עם מפעיל מסחרי.</p>	<p><b>יש להשמיט הדרישה לכשירות רפואית</b></p> <p>מבוקש להשמיט הדרישה לכושר רפואי נאות של מבקש רישיון רחפן, מהתקנה שעניינה דרישות הכשירות של מבקש רישיון רחפן, בהיותה בלתי רלבנטית, מכבידה ומסרבלת הן על ציבור הרחפנים והן על הרשות.</p> <p>במקומות רבים בחו"ל, למשל- בארה"ב, אין דרישות כשירות כלל למפעילים של כלי רחיפה.</p> <p>כלי רחיפה דומה באופיו לאופניים ואין מקום שהרשות המנהלית תבצע בדיקות של כושר רפואי למי שמבקש להפעיל כלי רחיפה.</p>	<p>עומרי טלמון קלוב התעופה</p>	<p>לתקנה 3(2) – דרישות הכשירות של מבקש רישיון רחפן</p>	<p>2</p>
<p><b>ההערה התקבלה:</b></p> <p>התקנה תשונה באופן שיידרשו 250 שעות רחיפה צבורות על פני 5 השנים שקדמו למועד הגשת הבקשה לקבלת רישיון רחפן, ולא 3 שנים כפי שנכתב במקור.</p>	<p><b>סבורים שדרישת הניסיון המזערית מחמירה מדי</b></p> <p>250 שעות מהווה היקף שעות לגיטימי למפעיל כלי רחיפה הפועל באופן מסחרי או כמדריך (קרי: שזה עיסוקו ופרנסתו, ולא רק כתחביב) אך פריסתן על פני 3 שנים מהווה קושי מקום שלמשל אדם הפסיק תקופה מסוימת להפעיל כלי רחיפה מפאת תקלה, מחלה, פציעה, תאונה, שירות מילואים ממושך, שהות בחו"ל ועוד סיטואציות שיכולות לגרום לו "לאבד" את צבירת השעות הנדרשת, ולהתחיל הכול מחדש, בדרך לרישיון הנכסף.</p> <p>מאחר והמדובר באנשים העוסקים בתחום – העיכוב במועד קבלת הרישיון מרת"א עלול לפגוע קשות בפרנסתם.</p>	<p>עומרי טלמון קלוב התעופה, איתי לנואל, דרור אלן</p>	<p>לתקנה 8- ניסיון</p>	<p>3</p>

	<p>בנסיבות אלה, נכון לדעת הציבור לשנות את הדרישה לפריסת השעות המזעריות הנדרשות לשם קבלת רישיון רחפן על פני 5 השנים שקדמו למועד הגשת הבקשה, במקום 3.</p>			
<p><b><u>ההערה התקבלה:</u></b></p> <p>הוחלט לאפשר חלופה על פיה אם אדם ביצע הדרכה מעשית בשיעור מצטבר של 60 שעות בשנה - די בכך כדי לאפשר לו לשמור על רישיון הרחפן עם הגדר ההדרכה שברשותו.</p> <p>הנחת העבודה שממוצע הדרכה לחניך בממ"ג - 12 שעות, במכפלה של 5 חניכים בשנה- 60 שעות.</p> <p>יוער, כי בכלים האחרים ממוצע ההדרכה לחניך גבוה יותר (כ- 15 שעות) אבל כדי לבוא לקראת הציבור בנקודה זו רשמנו בתקנה את מספר השעות המינימלי והחלנו אותה ביחס לכל סוגי הכלים.</p> <p>תשומת הלב לכך שהדרכה מקבילה של מספר חניכים בשטח בו זמנית- תיחשב כהדרכה של חניך אחד.</p>	<p><b><u>מבקשים חלופה של מספר שעות למספר הדרכות מלאות לצורך שמירת כשירות הרישיון:</u></b></p> <p>תקנה 15(א) קובעת שכדי שאדם ישמור על רישיון המדריך שקיבל מרת"א עליו ללמד 5 חניכים בשנה, עד כדי השלמת ההדרכה.</p> <p>יש לזכור שהביקוש ללימוד כלי רחיפה בקרב הציבור – אינו גדול.</p> <p>בהחלט יכול להיות שמדריך רחיפה לא יצליח ללמד 5 חניכים עד להשלמת החניכה וההדרכה באופן מלא ומיטבי, מכל מיני סיבות שאינן תלויות בו, למשל: חניכים שעוזבים באמצע ההדרכה, חניכים שעוברים למדריך אחר, או היעדר ביקוש מספק.</p> <p>בנסיבות אלה, יש לאפשר חלופה של מספר שעות הדרכה בפועל באופן המקביל פחות או יותר להדרכה של 5 חניכים, שתספיק על מנת לשמור על הרישיון גם אם ההדרכות לא בוצעו עד תום.</p>	<p>שמוליק קורב, יובל דרורי, איתי לנואל, דרור אלן, ואחרים</p>	<p>לתקנה 15- שמירת כשירות</p>	<p>4</p>

<p>5</p>	<p>לתקנות 18, 19- אזורים מותרים לרחיפה</p>	<p>דרור אלן</p>	<p><b><u>מבקש להחיל את עיקרון המפה ההפוכה גם על הממ"גים</u></b></p> <p>הבקשה עלתה גם בדיונים הקודמים וגם במסגרת מסמך כתוב שהעביר לפני הדיון.</p> <p>מבקש להבהיר שהבקשה על דעתו כאדם פרטי ולא כמי שמייצג את עמותת הממ"גים.</p> <p>ממשיך להחזיק בדעה שאין הבדל אמיתי בין ממ"ג לכלי הרחיפה האחרים.</p> <p>מבקש על כך דיון מיוחד ברת"א.</p>	<p><b><u>ההערה נדחתה:</u></b></p> <p>רת"א השיבה על כך בעבר בצורה מפורטת, גם בע"פ וגם בכתב.</p> <p>לא הושמעו טיעונים חדשים המחייבים התייחסות מחודשת.</p> <p>רת"א לא שינתה עמדתה בעניין זה.</p> <p>גורמי המקצוע הרלבנטיים ברת"א יקיימו דיון נוסף בנקודה זו עם ציבור בעלי העניין.</p>
<p>6</p>	<p>לתקנה 22- חובת הדרכה למפעיל הכללי</p>	<p>עומרי טלמון, איתי לנואל, דרור אלן, אורי שמיר, שמוליק קורב, רומן קריפק, ועוד</p>	<p><b><u>סטנדרט ההדרכה – לקביעה של הרגולטור:</u></b></p> <p>מברכים על התקנה אך מבקשים שסטנדרט ההדרכה יהיה אחיד ומאושר על ידי הרגולטור. אפשר לעשות זאת באמצעות תכנית הדרכה שתכניה או נושאיה יהיו מוסכמים וברורים, מקובלים מראש על ידי הרשות, כדי לא ליצור בשוק סוגים שונים של הדרכות והיעדר אחידות בתחום.</p>	<p><b><u>ההערה התקבלה:</u></b></p> <p>גורמי המקצוע יוסיפו במסגרת התקנה שעניינה חובת הדרכה למפעיל הכללי גם את רשימת הנושאים, בהיבט העיוני והמעשי, הנדרשים להיות מועברים מהמדריך לחניך הלומד להפעיל כלי רחיפה, והיא זו שתהווה סטנדרט לימוד הרחיפה הנדרש לדידו של הרגולטור.</p> <p>כמו כן, תתווסף תקנה שעניינה חובת הדרכה למפעיל כללי המחזיק ברישיון ממדינה זרה. עם זאת, ינוסח חריג לתקנה כך שאם המפעיל הכללי הזר יוכיח למדריך הישראלי, להנחת דעתו, כי הוא בעל יכולת מוכחת, ניסיון, ידע ומיומנות בחלק מהנושאים – לא תידרש הדרכה לגביהם, אלא רק מבחן. ואולם, במספר נושאים שהם "לוקאליים" (ידיעת המפות המקומיות ומרחבי האוויר בהם מותר לרחף בארץ, למשל) - תהיה חובת הדרכה ולא תהיה אפשרות לבחינה בלבד.</p> <p>הוראת המעבר תורחב כך שתכלול גם מפעילים כלליים</p>

<p>ותיקים, אפילו כאלה שאינם מחזיקים ברישיונות מהאגודות, במובן זה שאם המדריך נוכח לדעת, להנחת דעתו, כי המפעיל בעל ידע, ניסיון ומיומנות מספקים וראויים, לא יהיה חייב להדריכו באופן מלא בכל הנושאים ודי יהיה במבחן בנושאים אלה.</p>				
<p><b><u>ההערה נדחתה:</u></b></p> <p>אין מקום לרגולציה, הבאה לידי ביטוי בנורמה בחקיקה או בחקיקת משנה, מקום שאין התערבות של רגולטור בנעשה.</p> <p>במקרה של מפעיל כללי – הרגולציה הינה מינימאלית באופן שחלה רק חובת הדרכה על המפעיל הכללי, הוראות שעניינן מרחבי האוויר בהם מורשה לרחף (פרק ג'), ודרישות מינימאליות של כללי הפעלה בטוחה (סימן א' לפרק ד').</p> <p>מקום שהמפעיל הכללי לוקח אתו אדם נוסף ברחיפה זוגית ("טנדם") - מן הסתם האדם הנוסף אינו נדרש לדעת דבר ואינו נדרש לדבר.</p> <p>האחריות הכללית מכוח הוראות פרקים ג' וסימן א' לפרק ד'</p>	<p><b><u>דינו של אדם המתלווה למפעיל כללי:</u></b></p> <p>התקנה עוסקת בתחולת הוראות שעניינן ציוד, ציוד מגן ולבוש מגן הנדרשים כאשר יש עם המפעיל המסחרי או המדריך - נוסע או חניך, המתלווה אליו.</p> <p>נוסע מוגדר כמי שמתלווה למפעיל מסחרי וחניך מוגדר כמי שמתלווה למדריך.</p> <p>עולה מכך השאלה - מה דינו של אדם אחר, המתלווה למפעיל כללי, הפועל כאמור לצרכי תחביב, ולא לוקח עמו אדם נוסף בתמורה כמו מפעיל מסחרי וגם אינו מעביר הדרכה לאדם</p>	<p>דרור אלן</p>	<p>לתקנה 31 – ציוד, ציוד מגן, ולבוש מגן</p>	<p>7</p>

<p>– חלה על המפעיל הכללי ולא על האדם הנוסף. מאחר ואין על האדם הנוסף כל חובה חוקית אשר חלה עליו או נדרשת לחול עליו, והוא אינו בגדר מפעיל, נוסע או חניך – ממילא אין מקום לכתיבת הגדרה "ריקה", שלגביה לא כתובה בתקנות שום נורמה או חובה חוקית מחייבת. אין בכך היגיון או תועלת. בנסיבות אלה, אין לנו אלא לדחות את ההערה.</p>	<p>המתלווה אליו כמו מדריך, אלא לשם הנאה ותחביב בלבד, למשל- חבר המרחף עם מפעיל כללי בטנדם בסוף השבוע, מה דינו של הנוסע הנלווה כאמור? חסרה תקנה העוסקת באדם המתלווה למפעיל כללי.</p>			
<p><b><u>תשובות:</u></b></p> <p>1. בעל רישיון רחפן מרת"א ישראל, ובו הגדר הדרכה, החי ומתגורר בחו"ל – רשאי ליתן אישור למפעיל כללי ישראלי לפעול באופן עצמאי; מדריך שאינו בעל רישיון רחפן מרת"א ישראל - לא יוכל ליתן אישור כאמור; השאלה היא שאלת רישויו של המדריך, ולא שאלת מקום מושבו או עיסוקו, ובלבד שישמור על הכשירות הנמשכת לפי ההוראות בתקנות.</p> <p>2. אדם בעל רישיון בחו"ל המבקש לפעול בארץ חייב לפעול לפי דיני מדינת ישראל, כשם שמי שמבקש לרחף בחו"ל נדרש לכבד את דיני המדינה הזרה בה הוא מבקש לרחף. מקום שאדם מבקש לפעול בהפעלה כללית בארץ – יידרש לאישור מאדם בעל רישיון רחפן עם הגדר הדרכה מרת"א ישראל, כמו כל מפעיל כללי אחר בארץ. עם זאת תיוחד לכך תקנה נפרדת, במונח זה שלא יידרש לעבור הדרכה מלאה בכל הנושאים, אלא רק בחלקם, מקום שהוכיח ידע מיומנות וניסיון מספקים, לדעת המדריך הישראלי.</p>	<p><b><u>שאלות בנושאים שונים:</u></b></p> <p>1. האם מדריך החי ומתגורר בחו"ל נחשב מוסמך להכשרת מפעילים של כלי רחיפה הפועלים בארץ? 2. האם מפעיל כלי רחיפה המחזיק ברישיונות מחו"ל רשאי לרחף בארץ? 3. האם אדם שעשה קורס בחו"ל וחזר לארץ רשאי לרחף בארץ? 4. האם מדריך רחיפה (נניח לצורך הדיון שהוא מקצועי ואמין) – רשאי להדריך באופן התנדבותי ?</p>	<p>מר משה ולנסי - בדוא"ל</p>	<p>נושאים שונים</p>	<p>8</p>

<p>אם יבקש לפעול בארץ כמדריך או כמפעיל מסחרי – יידרש לפעול בהתאם לתקנה, שעניינה הכרה ברישיון רחפן שניתן במדינה זרה.</p> <p>3. שאלתך אודות אדם שביצע קורס בחו"ל, שב לארץ, ומבקש לפעול בארץ, אינה ברורה. אם כוונתך לאדם שמבקש לפעול כמפעיל מסחרי או מדריך והוא בעל רישיון הפעלה של כלי רחיפה כמפעיל מסחרי או כמדריך ממדינה זרה - עליו לפעול לפי הוראות התקנה שעניינה הכרה ברישיונות זרים; אם כוונתך לאדם שמבקש לפעול בהפעלה כללית (לצרכיו הפרטיים בלבד, כתחביב וללא תמורה) - יידרש לאישור ממדריך ישראלי (בעל רישיון רחפן עם הגדר הדרכה מרת"א ישראל). עם זאת, אדם המגיע ממדינה זרה ומבקש לפעול בארץ כמפעיל כללי יוכל להיבחן על ידי מדריך ישראלי על מנת להוכיח בפניו ידע, ניסיון ומיומנות, ולא יידרש להדרכה מלאה בכל הנושאים, אלא רק בנושאים שהם באופיים "לוקאליים" כמו מפות ומרחבי האוויר בהם מורשים מפעילים של כלי רחיפה לפעול במדינת ישראל.</p> <p>היחס המשפטי שבין מדריך לחניך, לרבות החובות החוקיות החלות על כל אחד מבין השניים, אינו נגזרת של תשלום תמורה, ואפשר בהחלט לראות באדם (שהוא רחפן בעל רישיון) המלמד אדם אחר <u>בהתנדבות</u> להפעיל כלי רחיפה - מדריך. כמובן שהזכות להדריך שמורה רק לבעל רישיון רחפן עם הגדר הדרכה. ראה לעניין זה גם תשובתנו להערה 1 לעיל. כמו כן, תשומת ליבך להוראת התקנה הדנה בחובות המדריך והחניך והיחסים שביניהם.</p>				
---	--	--	--	--

<p align="center"><b><u>ההערה נדחתה :</u></b></p> <p>סעיף 3(ב)3 לחוק הטיס, התשע"א – 2011 קובע במפורש כך: "השר, באישור הוועדה, רשאי לקבוע תנאים למתן רישיון עובד טיס ובכלל הוראות בעניינים אלה:.....תנאים המביאים בחשבון את עברו הפלילי של המבקש".</p> <p>לעומת זאת, סעיף 87(ד) לחוק הטיס קובע כך: "השר, באישור הוועדה, רשאי לקבוע הוראות לעניין - ..... ההכשרה, המיומנות, הידע והניסיון המקצועי המתאימים הנדרשים לקבלת רישיון... וכו' .... "</p> <p>ישנו כלל פרשני ידוע בחקיקה ששמו "מכלל הן שומעים לאו". אם באותו חוק ממש ישנה הסמכות לשר לקבוע בחקיקת המשנה את הקריטריונים לכשירות של אדם בעל רישיון, כאשר בסעיף הסמכה אחד - נאמר במפורש שיש להתחשב בעברו הפלילי, ובסעיף הסמכה אחר – לא נאמר כך, הרי שאנו למדים כי המחוקק הראשי לא התכוון לכלול הוראות אלה במסגרת דרישות הכשירות שיקבע השר בתקנות לעניין מבקשי רישיון רחפן (ולחבדיל, כן התכוון לכלול זאת בדרישות הכשירות של עובדי הטיס האחרים).</p> <p>יתר על כן, מאחר ורישיון נדרש רק מחלק קטן של העוסקים בתחום (רק מי שפועל באופן מסחרי או כמדריך), ולא מכל העוסקים בתחום, הרי יש קושי לדרוש זאת כדרישת כשירות ממפעיל כלי רחיפה, מקום שהחלק הארי של העוסקים בתחום הם מפעילים כלליים שאין לגביהם חובת רישוי.</p> <p>מטיבה דרישה לבדיקה ביטחונית או פלילית היא דרישת כשירות מקום שישנה דרישה לרישיון, ויש קושי להטילה על ציבור של אזרחים פרטיים (ציבור המדריכים, הנדרש ליתן</p>	<p><b><u>בדיקת עבר פלילי/ בטחוני למבקש רישיון רחפן :</u></b></p> <p>מדוע אין בהצעת התקנות דרישה להיעדר עבר פלילי/ בטחוני של מפעיל כלי רחיפה ?</p>	<p>מר איתי לנואל – בדוא"ל</p>	<p>בדיקת עברו הפלילי או הרקע הביטחוני של מפעיל כלי רחיפה המבקש רישיון מרת"א (כמפעיל מסחרי או מדריך)</p>	<p align="center">9</p>
---	---	-------------------------------	---	-------------------------



<p>למפעילים הכלליים אישור לפעולה עצמאית) – שיידרשו לבצע בדיקה מול רשויות המשטרה והשב"כ, לגבי ציבור אחר של אזרחים פרטיים (המפעילים הכלליים שיבקשו את אישורם לפעול באופן עצמאי).</p> <p>כמו כן, יש קושי לקבוע היעדר עבר פלילי באופן גורף. תקנה כזו, על מנת שתהיה אפקטיבית, תידרש למפות את סוגי העבירות ולהחליט אילו עבירות, מאיזה סוג, ומאיזה מועד/תקופה לא יאפשרו לאדם לקבל אישור לפעול ואילו – כן יאפשרו (כך למשל, גם עבירות תנועה או בנייה נחשבות עבירות פליליות, אך ספק אם הרשעה בהן צריכה למנוע מאדם פעילות בתחום). הדבר מצריך משאבים רבים של מחשבה ובדיקה, ביחס לכל אחד מסוגי העבירות, התייעצות עם גורמים ממשרדי הבט"פ והשב"כ, ועוד.</p> <p>בנוסף, בדיקה כאמור מצריכה משאבים רבים לדידה של המדינה- גורמים במשטרה, בשירותי הביטחון, וברת"א. ספק אם נכון להשקיע תשומות כוח אדם ומשאבים בהקשר זה דווקא, מקום שחלקו הארי של העוסקים בתחום עוסקים בו לשם תחביב, באופן אישי ופרטי, ולא מסכנים צד שלישי (נוסע או חניך משלם) אלא יש בפעולתם משום סיכון עצמי בלבד.</p>				
---	--	--	--	--