

רשות התעופה האזרחית - הלשכה המשפטית
טל. 03-9774652 | סימוכין: 27946814
פקס. 03-9774625 | ג' טבת תשע"ה
25 דצמבר 2014 | zakay@mot.gov.il

לכבוד:

ח"כ אבישי ברוורמן – יו"ר ועדת הכלכלה
ח"כ יצחק וקנין – ועדת הכלכלה
חברי ועדת הכלכלה של הכנסת

נכבדי,

הנדון: הצעת תקנות הטיס (כלי רחיפה) - נייר עמדה בסוגיית הביטוח

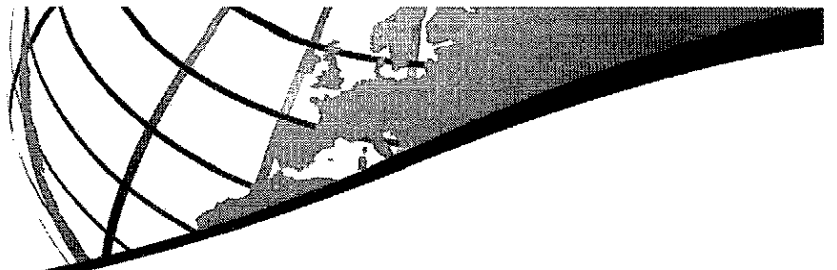
הצעת תקנות הטיס (כלי רחיפה) (להלן - "תקנות הרחיפה"), מסדירה את כלל הנושאים הנוגעים להפעלתם של כלי רחיפה בישראל: רישוי אישי למפעילים של כלי רחיפה הפועלים באופן מסחרי או כמדריכים (מפעילים פרטיים פטורים מחובת רישוי), מרחבי האוויר בהם יורשו מפעילים של כלי רחיפה לפעול, וכן כללים להפעלה בטוחה.

בדיון שנערך בוועדת הכלכלה של הכנסת, ביום 23/11/14, בקשר לתקנות הרחיפה, נשאלה רשות התעופה האזרחית (להלן - "רת"א"), על ידי ח"כ יצחק וקנין, שכיהן כיו"ר הוועדה בדיון, מדוע נעדרת מהצעת התקנות הוראה לעניין חובת מפעילים הפועלים באופן מסחרי או כמדריכים לבטח עצמם, חניכים ונוסעים נלווים, וכן צדדים שלישיים, אשר יכולים להיפגע במהלך הרחיפה.

משכך, ובהתאם לבקשתכם, אנו מתכבדים בזאת להגיש לוועדה נייר עמדה לעניין חובת הביטוח כאמור, לאחר בירור מול מפעילים של כלי רחיפה אודות סוגי פוליסות בתחום והיקפן, ולאחר התייעצות עם משרדי המשפטים והאוצר (המפקח על הביטוח) בסוגייה זו.

1. סעיף 87(ד)(1) לחוק הטיס, התשע"א-2011 (להלן - "חוק הטיס") קובע כך: "השר, באישור הוועדה, רשאי לקבוע הוראות לעניין - (1) רישיונות הניתנים לפי סעיפים קטנים (א) ו-(ב), ולעניין בעלי רישיונות כאמור, ובין השאר לעניין ההכשרה, המיומנות, הידע והניסיון המקצועי המתאימים הנדרשים לקבלת רישיון, ההליכים לקבלת רישיון או חידושו, תקופת תוקפו והפרטים שייכללו בו, וכן לעניין חובות, הגבלות ותנאים שיחולו על בעלי רישיונות כאמור".

2. המצב בהקשר זה במדינות מערביות אחרות: **באירופה** - כלי רחיפה מוחרגים מהחובות בנושא ביטוח החלות על כלי טיס; **בארה"ב** - התחום כולו אינו מאוסדר ונתון לשיקול הדעת של מפעילי כלי הרחיפה; **באוסטרליה** - יש חובה להפעיל כלי רחיפה במסגרת איגוד כאשר האיגוד הוא זה שדואג לצרכי הביטוח של החברים בו (נעיר, כי אין מניעה משפטית שגם בארץ יתאגדו מפעילים של כלי רחיפה באיגוד שיוקם באופן עצמאי וולנטרי מחוץ לגדרי החוק והתקנות והוא שידאג לצרכי הביטוח של חבריו).



3. **ענף הרחיפה המקומי:** בישראל כ- 1000 כלי רחיפה מסוגים שונים: גילשוני אוויר עם וללא מנוע עזר, מצנחי רחף עם וללא מנוע עזר, וכן מצנח ממונע גלגלי. ההערכה של גורמי המקצוע ברת"א, שמרבית הכלים (למעלה מ- 90%) מופעלים על ידי מפעילים "כלליים" (פרטיים), הפועלים לשימוש האישי בלבד, כתחביב, בשעות הפנאי. פחות מ- 10% פועלים באופן מסחרי (לוקחים עמם נוסעים בשכר, או עוסקים בפרסום או בצילום מן האוויר) או כמדריכים, קרי: ישנם לכל היותר כמה עשרות מפעילים אשר עתידים לבקש מרת"א רישיון אישי ("רישיון רחף", כהגדרתו בהצעת התקנות) לשם עיסוק בתחום באופן מסחרי או כמדריכים, לפרנסתם, לאחר שהתקנות ייכנסו לתוקף משפטי.

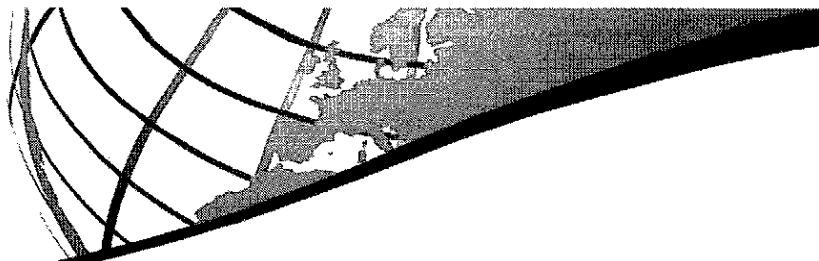
4. **תאונות בענף:** הסטטיסטיקה הידועה לנו לגבי העשור האחרון הינה כדלקמן: ישנם 5- 10 תאונות בשנה בממוצע בהן מעורב כלי רחיפה בארץ; רובן מסתיימות בפציעות קלות עד בינוניות של המעורבים בתאונה; בממוצע כהרוג אחד לשנתיים ופצוע קשה אחד לשנה, כפועל יוצא ממעורבות בתאונות רחיפה בארץ בעשור האחרון כאמור.

5. בירור מול מפעילים בתחום הרחיפה כיום בארץ, הפועלים באופן מסחרי או כמדריכים, העלה כי קיימות ברשותם פוליסות ביטוח המכסות נוסע, חניך וכן צד ג' (עובר אורח תמים אשר ניוזק כפועל יוצא מהרחיפה של החניך או הנוסע), בהיקף של כ- 300,000 \$ (דולר ארה"ב) לאירוע ביטוחי. הפרמיות המוצעות בשוק בעניין זה והמשולמות על ידי המפעילים למבטחים, הינן בטווח המחירים שבין 1000 \$ ל- 5000 \$ לשנה, תלוי בניסיונו של המפעיל, בעבר הביטוחי ובהיקף פעילותו. המפעילים עמם שוחחנו הינם מפעילים גדולים בענף הרחיפה, במובן זה שהיקף עיסוקם בהדרכה ובהפעלה מסחרית, גדול יחסית (עשרות חניכים ונוסעים, מאות רבות של שעות רחיפה בשנה, במספר סוגים של כלי רחיפה במקביל). סכומי הפרמיות שגובות חברות הביטוח, ביחס להיקף הפעילות ורווחי החברות – סביר (כך לדעת המפעילים המבטחים בעצמם).

6. רת"א סבורה, כי לאור ציפייה אפשרית של ציבור הצרכנים, שההפעלה תהיה מבוטחת – בשל "הקירבה הרעיונית" לעולם הרכב ולעולם התעופה – יש מקום לקבוע חובה על בעל רישיון רחף ליידע את הנוסע או החניך בדבר המצב הביטוחי שלו, קרי: האם החניך או הנוסע מבוטח בשל נזקי גוף שעלולים להיגרם לו עקב הפעלת כלי הרחיפה (כך שבעל הרישיון יבצע "גילוי נאות" כלפי הנוסע או החניך, אשר יוכל לבחור האם לקבל את השירות ממי שמבטח או ממי שאינו מבטח), לתעד את עצם היידוע, ולשמור את התיעוד כאמור (כך שניתן יהיה לפקח על קיום החובה).

7. משכך, מוצעת בזאת על – ידינו תקנה בנוסח הבא, שתיכלל בפרק ה' להצעת התקנות (הוראות כלליות):

"(א) לא יספק בעל רישיון רחפן שירות של הסעת נוסע בכלי רחיפה או הדרכה על כלי רחיפה, אלא אם כן הוא גילה לנוסע או לחניך, לפי העניין, מידע לגבי המצב הביטוחי לפני ההתקשרות עמו בעסקה; בתקנה זו - "המצב הביטוחי" - האם קיימת פוליסת ביטוח תקפה המבטחת את נזקי הגוף שעלולים להיגרם לחניך או לנוסע, עקב הפעלת כלי הרחיפה, היקף הכיסוי הביטוחי, ומידע לעניין סייגים בפוליסה;



(ב) בעל רישיון רחפן יתעד את גילוי המידע בדבר המצב הביטוחי לכל נוסע או חניך כאמור בתקנת משנה (א) וישמור את התיעוד למשך שנתיים מיום שסיפק את השירות לאותו נוסע או חניך לראשונה.

8. נוסח התקנה המוצעת לעיל - מקובל על משרד האוצר (המחלקה המשפטית ואגף הפיקוח על הביטוח) ועל משרד המשפטים (אגף ייעוץ וחקיקה).

בברכה,

יבינה זכאני - בראונר, עו"ד
רת"א - המחלקה המשפטית

העתקים:

מר יואל פלדשו, מנהל רת"א
עו"ד רננה שחר, יועמ"ש רת"א
מר רמי ליבלינג, מנהל אגף פיקוח אווירי
מר ארז פלס, מנהל אגף רישוי עובדי טיס
מר מוטי שמואלי, מנהל אגף תשתיות תעופתיות
עו"ד דרור וגשל, משרד המשפטים - אגף ייעוץ וחקיקה
עו"ד ירון גולן, משרד האוצר - המחלקה המשפטית
עו"ד איתי עצמון - יועמ"ש ועדת הכלכלה של הכנסת