

לכבוד
ח"כ דוד ביטן, יו"ר ועדת הכלכלה רשות התעופה האזרחית (רת"א)

נכבדי,

הנדון: עמדת אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ בקשר עם הצעת תקנות הטיס (רישיונות לעובדי טיס) (תיקון מס'), התשפ"ה 2025

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ (להלן: "אל על") מתכבדת להציג את עמדתה ביחס להצעת התקנות שבנדון.

בפתח הדברים נקדים ונציין שאל על מברכת על יוזמת רת"א להתאים את מסגרת הרישיונות והכשירות של טכנאי לבדק כלי טיס (טכבכ"ט) לסטנדרטים העדכניים בעולם התעופה. יחד עם זאת, התיקון המוצע יוצר **כשל יישומי ייעודי במחלקת המנועים במכון הבדק של אל על**: טכנאים הצוברים ניסיון בפועל בבית מלאכה מנועים, בסביבה מוסדרת, אינם יכולים להוכיח ניסיון "בהגדר" המבוסס סוג מטוס, ועל כן עלולים שלא להיות רשאים להשתמש בזכויות הרישיון אף שהם מוסמכים מנוסים ומבוקרים.

לאור העובדה, כי בתקנות לעיל מוטלת על מכון בדק האחריות להוכיח את כשירותם של הטכנאים על בסיס ניסיונם המקצועי, נוצר קושי תפעולי משמעותי הנובע משינוי רף הכשירות, שמחייב את החברה לשבץ טכנאים מבית מלאכה מנועים לביצוע משימות בגוף המטוס – וזאת אך ורק לצורך תיעוד הניסיון הנדרש לשם עמידה בתנאי הרישיון (חצי שנה בשנתיים האחרונות). בהיעדר ניסיון התואם לדרישות הכשירות, לא ניתן יהיה לשמור על כשירותם של הטכנאים גם לביצוע עבודתם השוטפת בבית המלאכה – מה שיצמצם באופן דרמטי גם את כוח האדם העומד בדרישות התקנות החדשות תוך סיכון הפעילות השוטפת. לפיכך, נדרש הסדר רגולטורי ייעודי המאפשר יישום תקין, בטיחותי ומבוקר של דרישת הניסיון.

1. רקע עובדתי

1.1 השינוי ברישוי ובהגדרים: בעבר, במחלקת מנועים טכנאים החזיקו רישיון טכבכ"ט סוג 1 עם הגדרים לפי סוג מנוע. בעקבות הנחיית רת"א, החל מעבר לרישוי טכבכ"ט סוג 2 עם הגדרים לפי סוג מטוס (Aircraft Type Rating), בין היתר משום שרוב עבודות בית המלאכה מבוצעות לפי AMM (Aircraft Maintenance Manual) של יצרן המטוס.

1.2 תיקון 2231 – דרישת ניסיון עדכני: בתיקון המוצע נקבע כי בעל רישיון טכבכ"ט לא יעשה שימוש בזכויות רישיונו אלא אם צבר ניסיון מקצועי בתחום ההגדר במשך שישה חודשים לפחות מתוך השנתיים האחרונות, והניסיון מתועד כנדרש. דרישה זו מעגנת שימוש בזכויות הרישיון בהתקיימות ניסיון עדכני.

1.3 פער יישומי במחלקת מנועים: טכנאי מנועים צוברים ניסיון ב-Shop (מנועים) ולא בגוף המטוס (Airframe) או בתחזוקת Line/Base. כאשר ההגדר נצמד לסוג מטוס, קיים קושי – ולעתים היעדר אפשרות מוחלט – להוכיח את התנאי בדבר "חצי שנה בשנתיים" כניסיון בהגדר לפי סוג מטוס.

1.4 לאור האמור לעיל, נוצר פער רגולטורי/מבצעי שבו הדרישה מתייחסת לפלטפורמה מטוסית ואילו המציאות היא ניסיון מנועי.



2.1 דרישת ניסיון עדכני נועדה לחזק כשירות בפועל ולשמר בטיחות. הכרה בניסיון מנועי מתועד כ"ניסיון בהגדר" במחלקות מנועים אינה חותרת תחת תכלית התקנות אלא מגשימה אותה, שכן:

- **רלוונטיות מקצועית:** עיקר תפקיד הטכנאי במחלקת מנועים הוא תחזוקת מנועים בהתאם להוראות היצרן ולנהלים מאושרים; ניסיון זה הוא ליבת כשירותו.
- **תיעוד ובקרה:** הניסיון מתועד ומאומת במערכות מכון הבדק, באישור מנהלי תחזוקה והגורמים המוסמכים.
- **בטיחות ורציפות תפעול:** שלילת האפשרות להכיר בניסיון מנועי עלולה לפגוע בכשירות כוח אדם מוסמך, בזמינות תחזוקה ובבטיחות – תוצאה אבסורדית והפוכה לחלוטין ממטרת התקנות.

2.2 בהתאם לכך מוצע במסגרת תיקון התקנות, להחזיר את מודל הרישוי שהיה נהוג בעבר בישראל, בדומה למבנה ה-FAA (Mechanic Certificate) כך שתחולת הרישיון תוגדר לפי תחום מערכת (מנועים/מבנה) ולא לפי סוג מטוס וייקבע רישיון **סוג 2 מוגבל לפי סוג מנוע (Engine Limited Type 2 License)**. הרישיון יינתן באחת משתי תצורות אפשריות:

- מבנה ומנועים (Aircraft & Powerplant): רישיון משולב למי שעומד בדרישות המלאות לשני התחומים

- מנועים (Powerplant): לעוסקים במנועים בלבד, לרבות עבודה בסביבת Shop

בהתאם לרישיון מסוג זה, טכנאי מנועים יחזיקו רישיון טכני"ט סוג 2 Powerplant – עם הגדרים לפי סוג מנוע, כאשר דרישת הניסיון העדכני (ובכלל זה תקנה 231ב) תיבחן אך ורק ביחס לתחום המנועי.

החלופה המוצעת משקפת באופן מדויק את תחום ההתמחות והפעילות בפועל במחלקות המנועים, עולה בקנה אחד עם עקרונות רגולציה בין-לאומיים מקובלים, ומספקת לרת"א פתרון יישומי, ברור ויעיל – וכל זאת מבלי לפגוע בתכלית הבטיחותית המרכזית של התקנות

2.3 **היעדר הסדר רגולטורי ייעודי למחלקות מנועים עלול להוביל לפגיעה באל על ועובדיה, וזאת בניגוד לעקרונות המידתיות, השוויון והבטיחות המנחים את התקנות:**

2.3.1 **פגיעה בכוח אדם מוסמך:** הגבלה או מניעה של שימוש בזכויות רישיון, ירידה בכשירות מאושרת ופגיעה בתכנון משמרות ועמידה ביעדים, באופן העלול להוביל להפרה של חובות מעסיק כלפי עובדיו ולפגוע ברציפות התפעולית של החברה.

2.3.2 **פגיעה ברציפות תחזוקה ובבטיחות:** יצירת לחץ תפעולי, הפחתת זמינות תחזוקת מנועים והסתמכות שאינה מיטבית על גורמי חוץ, באופן העלול לסכן את בטיחות הטיסות ולפגוע באיכות השירות והתחזוקה.

2.3.3 **אי-התאמה למבנה הענפי (MRO):** סביבת Shop אינה מאפשרת צבירת ניסיון בגוף מטוס באופן סביר במסגרת התפקיד, ומחייבת התאמה רגולטורית ייעודית, שאם לא תיושם – תוביל לאי-התאמה בין דרישות התקנות לבין המציאות התפעולית, ותיצור סיכון.


2.4 **לסיכום, לאור האמור נבקש, כי במסגרת התקנות או בהנחיה מחייבת של רת"א ייקבע פתרון אחד מן הבאים:** (א) הכרה בניסיון מנועי כניסיון בהגדר; (ב) יצירת תת-הגדר Engine Shop Rating; (ג) מנגנון שילוב/השלמה מדורגת. בנוסף, מבוקש לקבוע הוראת שעה שתאפשר הכרה



זמנית בניסיון Shop למשך 24 חודשים ממועד כניסת התקנות לתוקף, עד להתבססות ההסדר הקבוע.

אל על עומדת לרשות הוועדה להצגת נתונים תפעוליים ולדיון מקצועי עם רת"א.

בכבוד רב,


טלי גודוביץ, עו"ד
הלשכה המשפטית
אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

העתקים:

משרד התחבורה והבטיחות בדרכים
משרד האוצר
משרד המשפטים

שלומי קרקו, סמנכ"ל תחזוקה והנדסה, אל על
עו"ד שרון בראונסטון, היועצת המשפטית, אל על