##### **הכנסת השבע-עשרה נוסח לא מתוקן**

**מושב שני**

**פרוטוקול מס' 83**

**מישיבת ועדת הכלכלה**

**שהתקיימה ביום שלישי, ב' בחשון התשס"ז (24 באוקטובר 2006), שעה 11:15**

**סדר היום**:

**תקנות הטיס (אגרות רישום, רישוי ותיעוד), התשס"ו-2006**

**נכחו**:

**חברי הוועדה**:

משה כחלון – היו"ר

אבישי ברוורמן

יצחק וקנין

דוד טל

רונית תירוש

**מוזמנים**:

גדעון סיטרמן – מנכ"ל משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

עו"ד צביה בלאו – הלשכה המשפטית, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

דפנה עין דור – מנהלת אגף תכנון וכלכלה, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

ישי דון יחיא – יועץ מקצועי למנכ"ל, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

ירון שילת – יועץ השר, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

ליהי גורדון – משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

אבנר עובדיה – משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

אמיר אסרף – אגף תקציבים, משרד האוצר

אודי זוהר – ראש רשות התעופה האזרחית

פבל גרנדל – סגן מנהל מינהל התעופה, רשות התעופה האזרחית

יוסף ורסני – ראש תחום ביקורת כלי טיס, רשות התעופה האזרחית

אורי שטרנברג – ועד עובדים, רשות התעופה האזרחית

ולדימיר נוביקוב – ועד עובדים, רשות התעופה האזרחית

דני מורג – רשות התעופה האזרחית

חזקיה ישראל – התאחדות התעשיינים

אברהם קמחי – יו"ר אי.איי.איי ישראל

מיכאל רביב – מזכיר אי.איי.איי ישראל

עו"ד אמיר שרף – יועץ משפטי ומזכיר החברה, "אל-על"

אורי להב – עוזר ליועץ המשפטי, "אל-על"

אודי טמיר – מנכ"ל "טמיר נתיבי אוויר"

דפנה כהן – יועצת שדולה, "טמיר נתיבי אוויר"

ניר מסיקה – יועץ שדולה, "טמיר נתיבי אוויר"

עו"ד גידי ארנון – יועץ משפטי, "ישראייר"

עו"ד שרון פלדמן – "ישראייר"

אשל חפץ – סמנכ"ל מבצעי אוויר, חברת קא"ל

איתן שטרקמן – מנכ"ל "כימניר"

רן בג – חבר הנהלה, העמותה הישראלית לתעופה זעירה

עמרי טלמון – קלוב התעופה

דוד ארצי – סמנכ"ל, מנהל חטיבת בדק, התעשייה האווירית

עו"ד צבי מעיין – הלשכה המשפטית, התעשייה האווירית

דורון תלמי – "גלפסטרים ישראל"

עובד דבי – ראש אגף כלכלה ותקציבים, רשות שדות התעופה

מתי גרינברג – הסתדרות עובדי המדינה

**ייעוץ משפטי:**

אתי בנדלר

**מנהלת הוועדה**:

לאה ורון

**רשמת פרלמנטרית**:

דקלה אברבנאל

נמסר לשכפול 1.11.2006

##### 

**תקנות הטיס (אגרות רישום, רישוי ותיעוד), התשס"ו-2006**

היו"ר משה כחלון:

אני פותח את ישיבת ועדת הכלכלה. על סדר היום תקנות הטיס (אגרות רישום, רישוי ותיעוד), התשס"ו-2006. בישיבה האחרונה הקראנו את תקנות 6-1. לא הצבענו, כי עדיין היו חילוקי דעות.

ביקשתי מהצדדים לנסות להגיע להסכמות, לצמצם רווחים. היום יש לי כוונה להציע הצעה שמפחיתה חלק מסכומי האגרות. אני רוצה להתחיל בהצבעות. כמובן, על כל סעיף שנצביע נשמע קודם אם יש הערות, ואם לא יהיו, נצביע. אם נצטרך להכריע, נכריע. נעשה מאמץ לסיים היום הכול, ואם לא, תיקבע ישיבה נוספת.

כאמור, הקראנו את תקנות 6-1.

אתי בנדלר:

לגבי תקנות 5-1, היתה הסכמה על כל ההערות. לכן אני לא חושבת שיש טעם לשמוע הערות נוספות עליהן. כדאי לשמוע רק על תקנה 6, שבה יש סכומים.

היו"ר משה כחלון:

היו תיקונים. יש הערות לתקנות 5-1?

צבי מעיין:

בישיבה הקודמת היועצת המשפטית ביקשה לעשות תיקון בהגדרת המונח "הגדר" בתקנה 1. העברנו הצעה לרשות התעופה, והיתה מקובלת עליהם, כפוף לתיקון שבוצע הבוקר. יש לי הנוסח כפי שהעברנו אותו לרשות. זה התיקון הראשון שמופיע בדף הזה. אני קורא את התיקונים.

"הגדר – כהגדרתו בתקנות הרישיונות; ולגבי כלי טיס, גוף מטוס או מנוע כלי טיס, משמעו דגם או קבוצת דגמים כפי שהוגדר בתעודת סוג של אותו דגם, ולרבות הגדרים כמפורט בתקנה 20(א) להלן". ומפה מתחיל השינוי: "כפי שישונו או כפי שיווספו על-ידי המנהל, בהתאם לשיקול דעתו המקצועי, על-פי מידת השונות במאפיינים הטכניים של כלי הטיס או המכשירים שבהגדר, חלקיהם, אביזריהם והטכנולוגיה שעליהם הם מבוססים, ו/או על-פי מידת השונות בתחום ואופי הפעילות נשוא ההגדר".

דוד טל:

מה לגבי אישור ועדת הכלכלה?

דוד ארצי:

לא. שיקול הדעת לראש הרשות.

אתי בנדלר:

בחקיקה לא משתמשים ב"ו/או". תבדקו אם זה "או" או "ו-".

צבי מעיין:

זה "או".

אתי בנדלר:

ההגדרה לא עברה את הנסחית של משרד המשפטים, ולכן זה יהיה כפוף לשינויי נוסח. את הרעיון הוועדה יכולה לאשר, לדעתי.

רונית תירוש:

אני רוצה לומר משהו ברמה העקרונית, לפני ההצבעות. לפני הדיון קיבלנו מסמך בפקס מוועד העובדים. לי זה נראה תלוש מהמציאות, אבל הוא טוען שכל הגבייה של אגרות מוגדלות נועדה לשינויים מבניים שיפגעו בעובדים, או בתיאורי התפקיד או בעצם השיבוץ או בפיטוריהם.

אני לא רואה קשר. אבל אי-אפשר להתעלם מזה. אני רוצה להיאחז בחצי משפט שנאמר פה: "אגרות אשר מוצע כי ייגבו על-ידי רשות התעופה האזרחית עבור מכלול השירותים הניתנים על ידה". "מכלול השירותים" – אני רוצה לקוות שמדובר בשירותים לציבור הנוסעים וכו'.

ירון שילת:

זו העלאה, זו אף פעם לא הורדה.

רונית תירוש:

אלו אגרות שנועדו לשפר את השירותים, ואני מקווה שהנגזרת איננה שינויים מבניים.

דוד טל:

אני מבקש לשאול באותו נושא: האם לעובדים הללו ולעובדים הנוספים שיהיו יש הסכם קיבוצי, או האם הם עובדי מדינה וקשורים להסכם הקיבוצי של עובדי המדינה?

היו"ר משה כחלון:

ישיב מנכ"ל משרד התחבורה והבטיחות בדרכים.

גדעון סיטרמן:

החוק שחוקק על-ידי הכנסת הוא הקמת רשות תעופה אזרחית, במקום מינהל התעופה האזרחי, במסגרת המשרד. כרגע אנחנו במצב שכמות העובדים קטנה, גם בתקן וגם בכמות הפיזית, עד לאישור האגרות, עד לתחילת הנעת התהליך. בסופו של התהליך לא רק שיהיו 60 תקנים, אלא יהיו כ-120 תקנים. אנחנו מגדילים את מספר העובדים.

העובדים נשארים עובדי מדינה. יהיו כמה עובדים שיעבדו על-פי חוזים, מקצועות שונים וכו'. בשבוע הבא אבקר ברשות התעופה, וגם אפגש עם העובדים. קודם כול, אנחנו במצב טוב, לא עושים שום שינוי מבני, אלא השינוי שעל בסיס האגרות והתקציב החדש, ובאישור האוצר, הוא הדגלת מספר העובדים כדי למלא את כל החובות שיש לנו על-פי החוק, של פיקוח וכו'. רובם ככולם יהיו עובדי מדינה.

מתי גרינברג:

בהסכם קיבוצי.

היו"ר משה כחלון:

אם הבנתי נכון את חברת הכנסת תירוש, היא שואלת מה מעמד העובדים היום: האם עומדים לפטר אותם?

אודי זוהר:

אני מזכיר שהוועדה הקימה ועדת משנה שנפגשה עם נציגות העובדים בסדרה של פגישות, בכנסת הקודמת.

מתי גרינברג:

לא היתה פגישה. המכתבים לא נענו, ולא היתה פגישה, לצערי.

אודי זוהר:

את הגברת הנכבדה הכרתי היום. אבל יש לי רקורד של מה שיש לי: אני עוד מעט שנתיים וחצי בתהליך. בכנסת הקודמת היו שני חברי כנסת שנפגשו עם נציגות העובדים, אומנם זאת היתה הנציגות הקודמת, אבל כמו שיש רציפות שלטונית יש גם רציפות בדיאלוג עם העובדים.

הדיאלוג שהם ניהלו עם העובדים קיבל ביטוי בחוק רשות התעופה, במשמעות שעובדי הרשות נשארים עובדי המדינה, כך זה נכתב בחוק. החוק לא מדבר על הסכם קיבוצי, אלא שיהיו עובדי מדינה.

היו"ר משה כחלון:

אתה שולח עשרה הביתה, אתה משאיר את כל 63 העובדים?

אודי זוהר:

זה קצת יותר מורכב.

היו"ר משה כחלון:

אם הם לפני פנסיה ואתה משחרר, בסדר. השאלה היא אם תהיה פגיעה משמעותית בעובדים. אנחנו בעד רפורמות וקידום, אבל לא להרוג אנשים בדרך.

אודי זוהר:

התשובה היא לא. בפרקטיקה הגוף יגדל מ-60 עובדים לכ-125-120 עובדים. ברור שלא.

היו"ר משה כחלון:

זה בהיגיון, מה בפרקטיקה?

אודי זוהר:

בפרקטיקה של החיים, יש קבוצה של אנשים שעובדים היום בחוזה מיוחד, אשים את זה על השולחן: אולי במבנה הארגוני החדש לא יהיה להם מקום במעמדם, והם יעברו לעבוד במעמד של יועצים. מדובר בחמישה או שישה עובדים.

אגב, יש לנו אינטרס שהעובדים שלנו יישארו. רשות התעופה, אין לה בניינים כנכס. הנכס שלה זה העובדים. אבל היום, בנקודת היציאה לדרך, אני לא מוכן להתחייב שאני קולט את כולם. אולי יש אנשים שלא יימצא להם תפקיד מתאים במבנה הארגוני החדש.

היו"ר משה כחלון:

אתה אומר שיהיו חמישה שתסיט מהסכם כזה להסכם אחר? אודי, הבט, אדבר אתך בעברית פשוטה: אם אתה הולך לפטר עובדים, לא תקבל אגרות, לא צריך רשות. אם בכוונתך לשלוח 40-30 איש הביתה – תודה רבה, לא בבית ספרנו.

מתי גרינברג:

זאת הכוונה, זה נאמר בפרוטוקול מ-2004.

היו"ר משה כחלון:

אני מבקש פה התחייבות.

אודי זוהר:

אני מסביר.

היו"ר משה כחלון:

אני לא מבקש הסברים אלא התחייבות שבאופן עקרוני העובדים לא נפגעים. אם יש לכם כוונה כזאת, שימו אותה על השולחן, תנו לנו להתמודד עם זה. אולי הכנסת תעביר לכם תקנות, אבל אצלי בוועדה הן לא יעברו, אם המשמעות היא שאנשים עומדים לאבד את פת לחמם.

גדעון סיטרמן:

אני מבקש להשיב ובכך להפסיק את הדיון. דברי יענו על מה שהיושב-ראש מבקש. אין שום כוונה לנצל את המהלך הזה לפטר עובדים. נקודה. שנית, כל עובד שירצה להשתלב בתהליך, ישתלב בתהליך. אנחנו לא מבקשים תקנים ל-120 עובדים כדי לפטר 30 עובדים ולהביא 90 עובדים. חד וחלק לא. חבל לבזבז על זה עוד מילים.

מתי גרינברג:

אנחנו מבקשים הסכם קיבוצי. אני רוצה להגיד כמה מילים.

היו"ר משה כחלון:

אני חושב שדיברתי כמו איש הסתדרות. אני מודה למנכ"ל על התשובה המספקת. יש עוד התייחסות לסעיף זה?

צביה בלאו:

זה מגובה בחוק הרשות. בסעיף 7 כתוב: עובדי הרשות יהיו עובדי המדינה ויחולו עליהם הוראות חוק שירות המדינה-מינויים.

היו"ר משה כחלון:

תודה. אני מבקש להביא להצבעה את סעיף 1 עם השינויים.

אתי בנדלר:

הנוסח נמצא אצל חברי הכנסת אבל הוא לא מושלם, כי אין בו התיקונים שהוועדה החליטה עליהם בישיבה הקודמת.

היו"ר משה כחלון:

אנחנו מביאים להצבעה את סעיף 1, שמדבר על הגדרות.

לאה ורון:

נוספה לו תוספת: "(ב) בתקנות אלה תהא למונחים שלא הוגדרו בתקנת משנה (א) המשמעות שניתנה להם בחוק, בתקנות, או שאליהם מתייחסים פרקים 7-2, לפי העניין". הפסקה הקודמת היא סעיף קטן (א).

היו"ר משה כחלון:

מי בעד אישור תקנה 1? אושר פה אחד.

אנחנו עוברים לתקנה 2: אגרות לפי תקנות הרישום, אין בה שום שינוי.

עמרי טלמון:

הצעתי להוסיף קטגוריה, בין ה"פשפשים" ל"דקוטה". ההצעה היא עד 3,600 ק"ג, באגרה של נניח 250 ש"ח. אני מזכיר שהמשקל של 5,700 ק"ג מתאים ל"דקוטה".

אודי זוהר:

בהמשך הוספנו קטגוריה נוספת בדברים שהם פרקטיים. כאן זה חסר משמעות. זה משהו חד-פעמי, לא צריך להתעסק אתו בכלל.

אברהם קמחי:

אנחנו מוגבלים ל-600 ק"ג, אבל אנחנו צריכים להימדד לפי ה"דקוטה", 5,700 ק"ג. אנחנו מוגבלים בחוק. היום זה 452 ק"ג ונגיע ל-600 ק"ג. לדעתי צריך לעשות מדרגה לדבר הקטן הזה, האלפיון התחתון.

גדעון סיטרמן:

אודי, זה נידון אתכם?

אודי זוהר:

לא. אין לי תלונה, אבל המדרגה האמיתית בהגדרת התעופה הספורטיבית בישראל תהיה כשנגמור לעצב את תקנות התעופה הספורטיבית. שם גם נדון באגרות. כל דבר שננסה לבודד היום הוא טלאי על טלאי.

היו"ר משה כחלון:

גם מדובר באגרה חד-פעמית, הסכומים אינם גדולים. אין עוד הערות לתקנה 2. אני מקיים הצבעה על תקנה 2, שלא היו בה תיקונים: אושר פה אחד.

נעבור לתקנה 3: אגרות תעודות רישום לסחרן. יש הערות?

אברהם קמחי:

שוב שאלת הבהרה: "סחרן" זה דבר גדול ומפואר, אבל זה גם יכול להיות קיט של "אולטרא-לייט". פתאום ישלמו 60,000 ש"ח על אווירון שעולה חצי מזה.

אודי זוהר:

סחרן הוא מי שהופך למפעל מטוסים וסוחר במטוסים. אם אתה מקים מפעל מטוסי "אולטרא-לייט" ומוכר בו רק מטוס אחד, עשה את יחס העלות תועלת שלך מול התשלומים שלך. אבל אם אתה הולך למכור 500 "אולטרא-לייט", ואני מאחל לך שכך יהיה במפעל שלך, הסכום של 60,000 ש"ח הוא כלום.

אברהם קמחי:

זה רק למפעל, או לכל מי שסוחר במטוסים?

אודי זוהר:

זה מי שהמקצוע שלו הוא סחר במטוסים.

היו"ר משה כחלון:

זה נידון, אני זוכר.

עמרי טלמון:

דיברנו על חברה שמוכרת שלושה כלים בשנה, שעלות כל אחד מהם פחות מ-60,000 ש"ח. הם יצרכו להעמיס 20,000 ש"ח על כל כלי.

דוד טל:

כנראה לא יהיה להם כדאי.

עמרי טלמון:

אנחנו נסבול, לא יהיה איפה לקנות כלים. המחיר יעלה. בסוף הצרכן משלם.

היו"ר משה כחלון:

יש חברה שמייצרת שלושה מטוסים, לאודי יש תשובה.

אודי זוהר:

אין חברה שמייצרת שלושה מטוסים. מי שסוחר במטוסים סוחר במטוסים.

היו"ר משה כחלון:

אני מקיים הצבעה על תקנה 3: אושר פה אחד.

תקנה 4, לא היה פה משהו מיוחד: אני מקיים הצבעה. אושר פה אחד.

אתי בנדלר:

לתקנה 5 יש תיקון, גם בכותרת השוליים וגם בנוסח. צריך לכתוב "סימן רישום מיוחד".

היו"ר משה כחלון:

אני מקיים הצבעה על תקנה 5: אושר פה אחד.

אנחנו עוברים לפרק שלישי. אני קורא את סעיף 6(א) אחרי השורה לגבי 20,001 עד 45,000 ק"ג, אני רוצה להביא ההצעה שלנו: מ-45,0001 עד 100,000 יהיה 35,000 ש"ח במקום 40,000 ש"ח; מ-100,0001 עד 300,000 יהיה 70,000 ש"ח במקום 80,000 ש"ח; מעל 300,000 יהיה 160,000 ש"ח במקום 180,000 ש"ח.

בסעיף קטן (ב): במקום 800 ש"ח אנחנו מציעים 650 ש"ח.

גדעון סיטרמן:

זאת הצעת היושב-ראש?

היו"ר משה כחלון:

זאת ההצעה שלנו. האם יש הערות? השינויים נועדו להקל על המשתמשים בספורט התעופתי וגם על יתר החברות, כמובן. הספורט התעופתי שאתם עוסקים בו, וגם אודי אמר את זה, זקוק לדיון מיוחד. אי-אפשר לעשות את זה כעת, אבל באנו לקראתכם. נדמה לי שתרגישו בזה, הורדנו לכם חלק גדול מהדלתא, ומה שנשאר, אם נשאר, כבר אינו משמעותי, לדעתי. אני מבקש, אם הולכים לקיים שוב דיון אם להוציא את זה או לא – זה לא הזמן ולא המקום.

אתי בנדלר:

אני רוצה להזכיר שהאגרה של 650 ש"ח נהוגה בלאו הכי גם היום. אין העלאה בעצם.

רן בג:

בשבוע שעבר, כשהתייחסתי לזה, אמרתי שכל האגרות הועלו ב-10%-2% לכל שאר הקטגוריות. לנו זה הועלה ב-63%. טענתי שהיום אנחנו משלמים 495 ש"ח והעלו את זה ל-800 ש"ח. אמרו כאן שהנתון לא נכון. שוב הלכתי ובדקתי, גם ברשות התעופה וגם עם האנשים. יש לי הוראת תשלום שאתמול קיבל מישהו מהאנשים. נכון לרגע זה הסכום הוא 498 ש"ח. כלומר, מעלים לנו את האגרות ב-63%. כרגע זה ירד ל-50%. בקשתנו: תייקרו אותנו כמו את כל השאר.

היו"ר משה כחלון:

האגרה היא 613 ש"ח. כך היה. אם אתה צודק, אבקש להוריד את זה לאותו שיעור שהתכוונתי אליו.

אודי זוהר:

הסכום של 495 ש"ח הוא אגרה של טיסה מיוחדת. כאן מדובר על טיסה רגילה. אלו שני דברים שונים.

רן בג:

אני לא יודע אם זה מיוחד או לא. זאת האגרה. כל ה"אולטרא-לייט" מיוחדים.

אודי זוהר:

אז שם העלינו מ-498 ש"ח ל-500 ש"ח, אני לא מבין את הבעיה.

היו"ר משה כחלון:

דברי המנכ"ל מקובלים עלי. אם יהיו פערים, אנחנו עדיין פה, אני לא מאמין שמישהו מנסה לתת נתונים לא נכונים.

עמרי טלמון:

בסעיף קטן (א) הצעתי להרים 1,500 ק"ג ל-2,200 ק"ג ולהוסיף קטגוריה של קטנים, שזה ילך לחוק אחר, של עד 750 ק"ג. עדיין מציע להגדיל את 1,500 ק"ג ל-2,200 ק"ג.

אודי זוהר:

המתודה שהלכנו בה היא שאנחנו לא הופכים את כל העולם. התחלנו עם משהו מיוצב, וחשבנו לבנות עליו משהו. עמרי מדבר על 2,200 ק"ג. היום אני לא יודע אילו סוגים של מטוסים נכנסים לקריטריון הזה.

רונית תירוש:

אני מבקשת לשאול שאלה לפני ההצבעה על הסעיף, בהנחה שזה הסעיף שסביבו דנו בדיון הקודם בשאלה אם להשית את תוספת האגרה על הנוסע, או על הרשות או על כל גורם אחר, ולא על החברות עצמן.

אתמול ראיתי בטלוויזיה ש"אל-על" עומדת לפטר קבוצה גדולה של עובדים כדי להתייעל. אם הולכים להפיל עומס נוסף על החברות וזה יביא לפיטורים נוספים, אני שואלת את עצמי מה עשינו. אני יודעת שהלכו לקראת האנשים ועשו הוזלה. במספרים גלובליים, קחו כל חברה גדולה כדוגמה, ותסבירו לי מה היה הסכום הגלובלי שחברה ממוצעת כזאת היתה צריכה לשלם, ומה חסכו להם אחרי ההצטמקות הזאת. שאראה את הנתונים ביחס לסכום של 60 מיליון ש"ח ש"אל-על" רוצה לחסוך בפיטורי עובדים.

אודי זוהר:

אעיר הערה צינית, אבל קודם אמיר שרף יגיב. השינוי שעשינו בשלוש הקטגוריות האחרונות הוא בממוצע חיסכון של 10,000 ש"ח למטוס. ל"אל-על" יש יותר מ-30 מטוסים. זה 340,000 ש"ח שהורדנו מרשות התעופה מול "אל-על". ל"ישראייר" המטוסים שלהם וכו'.

דוד טל:

כמה הם שילמו קודם?

אמיר שרף:

ראשית, אני מברך על ההפחתה. כמובן, זה פחות ממה שציפינו, אבל יש לזה משמעות ואנחנו בהחלט מברכים על זה. לפי התקנות הקיימות, שילמנו כ-2.3 מיליון ש"ח בשנה לאגרות. בהתאם לנוסח הקודם שנידון בישיבה הקודמת היינו אמורים לשלם 5.22 מיליון ש"ח – גידול של כמעט 3 מיליון ש"ח, ואחרי ההפחתה הזאת מדברים על ירידה של כ-350,000 ש"ח בסכום. עכשיו נשלם כ-4.8 מיליון ש"ח – זה גידול של 2.6 מיליון ש"ח מבחינתנו.

רונית תירוש:

אז למה אתה מברך על זה? זה להכניס עז ולהוציא אותה, ולהגיד שרווח.

קריאה:

הוציאו רק את הרגל של העז.

אודי זוהר:

מה זה 300,000 ש"ח לעומת בונוס שהמנכ"ל מקבל בסוף השנה? זאת ההערה הצינית שהבטחתי.

אמיר שרף:

לפרוטוקול, אני מבקש לומר: אודי דיבר על הבונוס, הסכומים שהוא אמר כמובן היו בציניות, הם לא נכונים. וגם המנכ"ל ויתר על חצי מהבונוס, לנוכח המצב הכלכלי של החברה.

אודי זוהר:

אז זה 8 מיליון ש"ח.

היו"ר משה כחלון:

לחברת תירוש, לוועדה ולנציגים, אני רוצה לומר: המטרה שלי היא להציע תקנות לשנתיים, כדי לבדוק שינויים. שנה זה מעט מדי, אחרי שלוש שנים זה כבר יהיה הרגל. אני רוצה לאשר לשנתיים, כדי שבשנתיים האלה ייבחנו דברים נוספים – אולי אגרת נוסע, למשל, ויש מגוון של אפשרויות. מניח ששנתיים לא ימוטטו אף אחד, זה לא פרק זמן ארוך. אני רק יכול לקוות שלא תבואו ותבקשו להוסיף.

איתן שטרקמן:

זה יכול לעשות נזק בלתי הפיך. אני לא שייך לגדולים.

היו"ר משה כחלון:

כמה יוצא לך לשלם היום אחרי ההפחתה?

קריאה:

אתה עוד לא יודע את כל הנתונים.

היו"ר משה כחלון:

אז אני מציע שתחכה לסוף הדיון, אולי באנו לקראתכם שם.

איתן שטרקמן:

אני לא מדבר בשמי כרגע.

היו"ר משה כחלון:

אמרת את זה גם בפעם הקודמת. אני זוכר מה אמרת בדיון הקודם. הדברים זכורים. אנחנו חברי הכנסת מקשיבים ושומעים.

איתן שטרקמן:

דיברתם כרגע על הנזק שיכול להיות במשך שנתיים. אני סחרן מטוסים. אני לא יודע אם יודעים כאן כמה מטוסים נסחרו במדינת ישראל בשנה האחרונה. אני לא יודע כמה, אני אומר בכנות.

רן בג:

לגבי "אולטרא-לייט" זה כשישה מטוסים.

אודי זוהר:

אדם שמוכר, זה לא סחרן.

איתן שטרקמן:

אני לא סחרן, אני לא מעיר בשם עצמי. אבל יש כמה חברות זרות שמגיעות לנתב"ג כמו "אל-על" – למה שהן ייהנו יותר מ"אל-על", ולמה ש"אל-על" תגלגל את זה על הלקוחות שלה? מבחינה תחרותית זה יכול להעביר לקוחות לחברות אחרות, והם לא יחזרו. מי שיעבור ל"לופטהאנזה" או ל"בריטיש איירוויז" ויהיה לו טוב שם, לא יחזור. אנחנו עושים נזק ל"אל-על".

היו"ר משה כחלון:

הדברים ברורים. לא נחזור לתחילת הדיון.

דוד טל:

בדיון הקודם ולפני כן שמרתי כמה מהדעות לעצמי, במיוחד בתקווה שהחברים מהספורט התעופתי יגיעו להסדר עם הרשות. אבל לטעמי התקנות האלה חשובות וצריך להתקדם ולסיים אותן. בזמנו סברתי שדי לנו לבחון אותן אחרי שנה, כי אז לא עלול לקרות מצב שמישהו יתרסק.

אני רוצה לומר משהו שלא אמרתי בדיון הקודם: ספורט תעופתי זה ספורט יקר. מי שמתעסק במטוסים, או ביאכטות, או במכוניות מירוץ, צריך להבין שזה ספורט יקר. אין לי האיזונים המתאימים, ולכן בדיון הקודם קיוויתי שהם יגיעו להבנה. אם הם לא עשו זאת, צריך לחתוך ולסיים את התקנות. כי זה כבר הופך להיות נושא לאומי, השם של מדינת ישראל תלוי בשאלה אם יהיה או לא יהיה דוח של ה-IDO.

היו"ר משה כחלון:

אנחנו גם צפויים לביקורת בינואר 2007. בסדר. הוועדה שמה את הדברים לנגד עיניה.

עמרי טלמון:

בסעיף 6(ב) יש רשימה של כלים ספורטיביים. יש מטוסים שעוסקים בגרירת דאונים ובהצנחה, ויש לראות אותם כחלק מהפעילות הספורטיבית ולהתייחס גם אליהם.

את סעיף קטן (ג) אני מבקש למחוק בכלל. זה כיוון שאני עובד עליו לא מאתמול מול רשות התעופה האזרחית. עדיין צריך לשלם אגרה בכל שנה. אז זו לא אגרה, זה מס. אני מבקש למחוק.

אודי זוהר:

עניתי על הכלי לגרירת דאונים בפעם הקודמת. אם זה הדבר היחיד שהוא עושה, אפשר לדבר על זה, אבל הכלים האלה עושים גם דברים נוספים.

עמרי טלמון:

שלא יאשרו להם לעשות גם דברים נוספים.

אודי זוהר:

אם על ה"פייפר" של מגידו גם מלמדים טיסת "פייפר", אז זה לא רק לגרירת דאונים.

עמרי טלמון:

אתה צודק בזה מאה אחוז.

אודי זוהר:

אתם רוצים לעשות משהו טוב, ובסוף תעשו משהו רע.

עמרי טלמון:

על ה"פייפר" של באר-שבע לא מלמדים לטוס.

גדעון סיטרמן:

על כל "פייפר" נשים שומר?

היו"ר משה כחלון:

אתה מציע שנעשה תקנה לכל "פייפר".

עמרי טלמון:

בהצעה שלי כתבתי "המשמשים בעיקר".

אתי בנדלר:

זה בעייתי מאוד.

היו"ר משה כחלון:

אני באמת בא לקראתכם וגם אמשיך לסייע לכם בהמשך, אבל אפילו אני לא רואה שאפשר להיכנס לרזולוציות האלה.

עמרי טלמון:

ומה לגבי מחיקת סעיף קטן (ג)? גם אם הוציאו תעודה למשך יותר משנה, עדיין צריך לשלם את האגרה בכל שנה. למה כפל?

אודי זוהר:

הסברתי את זה בפעם הקודמת, ואסביר את זה שוב: התעודה היא חתיכת נייר, אבל מאחורי זה יש סדרה של פעולות שעושים כל השנה: פיקוח, ביקורות וכו'. אני מנפיק תעודה לשנתיים, אבל זה לא אומר שבמשך שנה לא אבצע את הפעולות. רק את פעולת הניירת עושים פעם בשנתיים, אבל סדרת הפעולות הפיקוחיות ממשיכות כל השנתיים.

דפנה עין דור:

עליהם לא גובים תשלום נפרד.

אודי זוהר:

זה לא תשלום נפרד. אתם קונים מניית פיקוח אצלי. זה הפוך מההיגיון, כי זה נותן לך רק חובות. אבל גם אם הנפיקו לשנתיים תעודה, עדיין צריך לעשות את העבודה.

רונית תירוש:

תעודת כושר לשנה ותעודת כושר ליותר משנה, אלו מחירים שונים?

אודי זוהר:

יש כמה כלים שמנפיקים להם תעודה לשנתיים ולא לשנה.

רונית תירוש:

העלות דומה?

היו"ר משה כחלון:

אגב, בכלי רכב במשרד התחבורה המצב חמור יותר: אתה משלם אגרה ובכלל לא בודקים את המכונית.

עמרי טלמון:

יש כלל משפטי שמדבר עוולה לא תצמח עילה. זה אולי לא המקום לדון בזה, אבל זה לא אומר שכלי נזרק לפח לשנתיים ואז מוציאים אותו ועושים לו תעודת כושר. יש מערך ביקורת. המודל שלי הוא ארצות-הברית. שם בכלל אין תעודות כושר. חותם מכונאי בעל רישיון מפקח ונגמר העניין. חותם על זה מכונאי בדרגה אחת יותר גבוהה, שיש לו גם I&A. הוא גם מפקח. למשל, אצל "כימניר" שיינר יחתום על המטוס.

היו"ר משה כחלון:

דיברנו על זה בפעם הקודמת. אני מתחיל להתמחות בתחום.

אודי זוהר:

ככל שאתם יותר מומחים לי יותר טוב.

אברהם קמחי:

יש אייטם קטן שנשכח מאתנו: הספורט של בוני האווירונים. בסעיף 6(ב) כדאי להוסיף את מי שבונים אווירונים. הם מתחילים מהברזל.

צביה בלאו:

יש סעיף של בנייה על-ידי חובב, סעיף נפרד.

היו"ר משה כחלון:

אתה לא מדבר על סוחר, נכון?

אברהם קמחי:

לא, על בנייה של חובב.

היו"ר משה כחלון:

אז אומרים לנו שיש לכך סעיף נפרד. אני מבקש להביא להצבעה את תקנה 6 במלואה, כמובן בשינויים שהקראתי: אושר פה אחד.

נעבור לתקנה 7: תשלום הוצאות למתן שירות בחוץ-לארץ. אני קורא את התקנה.

צביה בלאו:

אסביר. בסעיף הקודם התשלום היה לפי הוצאות ממשיות שהמינהל הוציא. משרד המשפטים הוציא הנחיה שלא יהיו כאן הוצאות ממשיות, שהן משהו כללי, אלא יינקב סכום מפורט עבור הוצאות של מתן שירות בחוץ-לארץ.

אודי זוהר:

למשל הוצאת תעודת כושר טיסה בחוץ-לארץ. כדי לשנות רישום של מטוס ש"אל-על" רוצה להביא לקחו אדם שלי לטיוואן לעשרה ימים, כדי לעשות הסבה ממטוס וייטנאמי למטוס ישראלי. צריך להגדיר איך משלמים על זה.

דוד טל:

ירדתם עד כדי כך?

אודי זוהר:

כן, כך התקנות בנויות. זה לא חדש.

היו"ר משה כחלון:

מי בעד תקנה 7? אושר. שניים בעד, חבר הכנסת טל נמנע.

אקרא את תקנה 8.

גידי ארנון:

זה 250 ש"ח על כל שעת עבודה בחוץ-לארץ? 24 שעות כפול 250 ש"ח?

אבנר עובדיה:

בדרך כלל יועצים בחוץ-לארץ מקבלים לפי שמונה שעות עבודה.

גידי ארנון:

תכתוב "שעת עובד שהושקעה". או "בעבור שעת עבודה בפועל", הייתי מציע.

אודי זוהר:

כתוב: "עבור כל שעה שהושקעה".

היו"ר משה כחלון:

לא כתוב "כל שעה שהוא נושם".

אתי בנדלר:

גם אם ייכתב "שעת עבודה בפועל", עלול להתעורר ויכוח, למשל אם נסיעה מהמלון למקום שבו ניתן השירות היא שעת עבודה או לא. אתה תגיד שלא והם יגידו שכן. שינויי הנוסח לא נותנים לך את מה שאתה רוצה, אם לזה רמזת.

גידי ארנון:

לזה רמזתי, אני מקבל.

צביה בלאו:

אני קוראת את תקנה 8.

היו"ר משה כחלון:

יש הערות?

דורון תלמי:

אני מ"גלפסטרים ישראל", הלקוח של התעשייה האווירית לכל מטוסי המנהלים שנבנים פה. אנחנו בעלי רישיונות הסוג למטוסי המנהלים שיוצרו בתעשייה. לא הוזמנו לישיבות קודמות.

לאה ורון:

ובעקבות פנייה שלכם לוועדה ביקשתי לזמן אתכם.

דורון תלמי:

כן, אחרי שגילינו את קיום הדיונים. במהלך הייצור השוטף על-ידי התעשייה האווירית יש שינויים שמתבצעים על-פי צורכי הלקוחות, צורכי בטיחות הטיסה שלהם וסיבות אחרות. יש היקף ניכר של שינויים במטוסים. נראה לא סביר לשלם על כל שינוי גם את הסכום הנקוב בו וגם לפי שעה.

אם משלמים אגרה חד-פעמית, "מניה", כפי שאודי קרא לה, אל תגבו לפי שעות. אם רוצים לקבל לפי שעות, בכל פעם שיש שינוי קטן והתעשייה האווירית משנה בורג לבקשתנו – צריך שוב לעבור את כל התהליך?

דוד טל:

אדוני אומר "בורג" ואפשר לחשוב שזה באמת בורג. מדובר בכלי טיס. אני מניח שזה נושא בטיחותי, לא פחות מזה. אם שינית משהו שאולי עלול לגרום לכך שרמת הבטיחות במטוס תרד, מישהו צריך לפקח על זה.

דורון תלמי:

בשמחה רבה, אבל לא עד כדי כך שתהיה רתיעה במערכת הייצורית ההנדסית מלבצע שינויים.

אודי זוהר:

לדעתי יש לך טעות בהבנת הנקרא. מדברים על שינויים בתעודת הסוג, לא שינוי באווירון. אם אתה מבקש לשנות בורג ואין במשמעו שינוי בתעודת הסוג,

דורון תלמי:

ואם כן?

אודי זוהר:

אז מה לעשות? צריך לעשות עבודה שלמה ולבדוק.

דורון תלמי:

לדעתי נעשה יותר מדי, אתם דורשים יותר מדי כסף. אני מבקש הזדמנות לדבר על זה, בשבילנו זה חדש. אנחנו מתנגדים לאישור בצורה כזאת, בלי שדעתנו נשמעת.

היו"ר משה כחלון:

לטענתך לא נכון לשלם במקרה זה, ואודי טוען שזה אישור של שינוי מבני?

אודי זוהר:

קודם כול, מי שייצג את "גלפסטרים" בדיאלוג שהיה הוא התעשייה האווירית, כמי שמתעסקת גם בתחום הזה.

דורון תלמי:

לא ידעתי שהם מוסמכים לייצג אותנו. אנחנו עושים הרבה כסף, קונים מטוסים במאות מיליוני דולרים, מספקים תעסוקה לאלפי אנשים, ואתה מסמיך מישהו אחר לייצג אותנו?

אודי זוהר:

אני לא מסמיך אף אחד לייצג אף אחד.

גדעון סיטרמן:

סליחה, זה התבקש על-ידי מנכ"ל התאחדות התעשיינים. מושכל ומקובל שלא מדברים עם כולם, לא כי לא רוצים לדבר. ביקשנו למקד את הנושאים המקצועיים עם גורם מקצועי. יודק'ה שגב פנה אלי. ביקשתי שם של אדם. הוא נתן לי. כך עושים בדרך כלל.

בפועל אני מניח שהביאו בחשבון את הטענה הזאת. אני לא רוצה להיכנס לרזולוציה, מה הדלתא שנוצרת לך. בפועל אתה משלם, והשינוי הוא בהגדרה וגם בסכומים.

דורון תלמי:

זה לא כסף שהתעשייה האווירית, משלמת אלא אגרות שאנחנו משלמים. החברה היא אמריקנית, אבל אנחנו רשומים בישראל ופועלים בארץ לפי דרישת משרד התחבורה והרשות.

היו"ר משה כחלון:

כמה אתם משלמים היום?

דורון תלמי:

אנחנו משלמים כמיליון ש"ח בשנה לדברים מהסוג הזה.

היו"ר משה כחלון:

מה יקרה אחרי השינוי?

קריאה:

בשנה שעברה שילמנו 3.5 מיליון לפי הדלתא. אנחנו מעריכים שנשלם עוד קרוב למיליון ש"ח.

אודי זוהר:

כמה שינויים בתעודות סוג אתם עושים?

דורון תלמי:

הרבה.

אודי זוהר:

בתעודות סוג? STC אתם עושים הרבה?

דורון תלמי:

לא, TC.

דוד טל:

אז זה לא בורג, זה לא שינוי שמביא לשינוי בתעודת סוג.

לאה ורון:

אולי יסבירו מהי תעודת הסוג?

פבל גרנדל:

אני סגן מנהל הרשות. תעודת סוג היא כמו תעודת לידה לאדם, היא מגדירה את כל התכונות הטכניות של הכלי, תכונות הטיסה, הביצועים, המשקלים – כל מה שקשור להגדרה של הכלי. מפרשים כל שינוי בתעודת הסוג כשינוי המותנה בתשלום. גם היום התקנה בנויה על החזר הוצאות ממשיות. גם היום כל מי שמבקש שינוי, כזה שמגיע לשינוי בתעודת הסוג עצמה או כזה שהוא שינוי מבני, שלא משפיע על שינוי פיזי של התעודה, משלם. הסכומים הוגדרו לפי המחיר של הוצאת היועץ הבכיר.

היו"ר משה כחלון:

זה עלה ב-30%?

פבל גרנדל:

מה פתאום?

דוד טל:

הסכום שישלמו יהיה תלוי במספר השינויים.

פבל גרנדל:

אם היום חברת "גלפסטרים" מגישה שינויים, היא משלמת על כל שעת עבודה. התקנה לא שונתה כהוא זה. אלא שבמקום החזר הוצאות ממשיות נכתבה ההגדרה הזאת. לא צריכה להיות שום תוספת.

היו"ר משה כחלון:

אין הרעה.

אודי זוהר:

יש הרעה קונצפטואלית. מה שהיה במקום 1,500 ש"ח בעבר לא גבו מהם, היסטורית.

גדעון סיטרמן:

אגב, כמעט באתי בטענות אליכם. אם מ-3.5 הם עולים רק מיליון ש"ח, למה אתם מפלים אותם לטובה? זה חמור מאוד.

היו"ר משה כחלון:

מר תלמי, אתה רוצה להגיב? אני עומד להביא את זה להצבעה, כי אני מתרשם שאין החמרה.

דורון תלמי:

אחרי התייעצות אני משיב שאין לי התנגדות.

היו"ר משה כחלון:

אני מעמיד להצבעה את תקנה 8: אושרה כפי שהיא.

צביה בלאו:

אני קוראת את תקנה 9.

אתי בנדלר:

יש לי שאלה. בנוסח שלפני נאמר: "המבקש מתן או שינוי...", לא "חידוש". אחר כך, בתקנת משנה (ב) כתוב "בעד הטיפול... וחידוש התעודה". זה לא מתיישב.

אודי זוהר:

נכון, זה צריך להיות "ושינוי". אין מצב של חידוש. יש או מתן או שינוי.

היו"ר משה כחלון:

עוד הערות לתקנה 9?

דוד ארצי:

גם בתקנה 8 יש אותה טעות. זה רק שינוי, לא חידוש. זה מה שפבל רצה לומר קודם.

אתי בנדלר:

אז בתקנה ב-8(א)(2) צריך "שינויה"?

דוד ארצי:

כן.

צבי מעיין:

גם בשורה הראשונה של תקנה 8(א).

לאה ורון:

למחוק "חידוש תעודת סוג"?

אודי זוהר:

את "חידוש תעודת סוג" בתקנה 8(א), מה שבשורה הראשונה, אפשר להוריד.

אתי בנדלר:

וגם בתקנה 8(א)(2) צריך לכתוב: "שינויה או אישור השינויים שבה". מה ההבדל בין שינויה לאישור השינויים שבה? אפשר רק "בעד הטיפול במתן התעודה או שינויה", נכון?

אודי זוהר:

בסדר.

דוד טל:

ומה בתקנה 8(ב)?

אתי בנדלר:

גם כאן מוחקים את "חידושה". אני מבקשת להצביע מחדש, כדי שיהיה ברור. אני חוזרת על התיקונים: בתקנה 8(א) ברישה, המילים "חידוש תעודת סוג" יימחקו. בתקנת משנה (א)(2) במקום "חידושה או אישור השינויים בה" יבוא "או שינויה". בתקנת משנה (ב) המילה "חידושה" תימחק. עוד שינוי לשוני, בשורה האחרונה זה יהיה הנוסח: "בשיעור מחצית האגרה הקבועה בתקנת משנה (א)(1) בתוספת התשלום הקבוע בתקנת משנה (א)(2)".

ובתקנה 9(ב) , במקום "וחידוש" יבוא "ושינוי".

רן בג:

אולי את אותו משפט בתקנה 8(ב) אפשר להוסיף בתקנה 9? "היתה הבקשה למתן תעודה לאווירון זעיר...".

אתי בנדלר:

האם זה רלוונטי – תעודת ייצור, תעודת יצרן חלקים?

רן בג:

כן, אני מחליף מנוע למטוס שלי.

פבל גרנדל:

זה לא קשור, זו תעודת ייצור ותעודת יצרן חלקים. אתם לא מקבלים תעודות מסוג זה.

היו"ר משה כחלון:

זה לא רלוונטי. אני מקבל את התשובה. מי בעד תקנה 8, עם השינויים? אושר פה אחד.

מי בעד תקנה 9? אושר פה אחד.

צביה בלאו:

אני קוראת את תקנה 10(א)-(ב).

היו"ר משה כחלון:

בתקנת משנה (ב) אני מבקש להציע 400 ש"ח.

דוד טל:

כמה זה היום?

קריאה:

485 ש"ח.

היו"ר משה כחלון:

זה מה שאני מציע, הוועדה תחליט.

צביה בלאו:

אני קוראת את תקנת משנה (ג) בתקנה 10.

אתי בנדלר:

כאן יש חידוש?

צביה בלאו:

כן. אני קוראת את תקנת משנה (ד).

היו"ר משה כחלון:

יש הערות?

דוד ארצי:

יש לי הערה, על דעת המינהל. בתעשייה האווירית יש מטוס אחד שהוא מטוס ניסיון. עליו מתקינים התקנות צבאיות, אבל זה מטוס אזרחי, מטוס "בואינג". הוא טס מעט מאוד שעות, ואת הביקורות הוא עושה פעם בשלוש או בארבע שנים. אני מבקש לשחרר אותו מהתשלום. הוא לא עומד בקריטריונים. זה לא מטוסי נוסעים שיוצאים כל יום ועושים להם ביקורת בסוף החודש. עושים לו ביקורת פעם בשלוש או ארבע שנים והוא משלם כמו מטוס שטס אלפי שעות בשנה.

אודי זוהר הסכים, אבל הוא לא יכול ליזום זאת.

אודי זוהר:

לא, היתה בינינו מחלוקת. יש אווירון אחד כזה, ואז עושים תקנה למטוס אחד.

איתן שטרקמן:

יש יותר.

דורון תלמי:

לחטיבת כלי טיס אזרחיים יש מטוס דומה, כרגע אחד.

דוד ארצי:

ובסוף יכולים להיות ארבעה או חמישה מטוסים כאלה. אנחנו מבקשים להוציא את המטוסים האלה מהכלל הזה. כל הזמן מדובר על מטוסים שלוקחים נוסעים. אלו לא לוקח נוסעים. זה מטוס ניסוי. אין בעולם תקדים לכך שמשלמים במקרה כזה. זה כמו לשלם על מעבדה. מדובר ב-80,000 ש"ח בשנה. זה המון כסף.

אודי זוהר:

זה לא 80,000 ש"ח. מעל 300,000 משלמים 50,000 ש"ח. "בואינג 737" נופל בהגדרה של 101,000 ל-300,000. משלמים עליו 25,000 ש"ח.

דוד טל:

אדוני היושב-ראש, כפי שאנחנו לא מתקנים חוק לפי עניין ספציפי, כך לא ראוי לעשות את זה בתקנות האלה. אם הוועדה תמצא לנכון לפצות אותם משום שיש להם כזה מטוס, במסגרת איזונים, אז אפשר במקומות אחרים להוריד כמה שקלים כדי שזה יבוא לידי ביטוי. מר תלמי אומר שיש מטוס כזה פה וכזה שם, לא נוכל לתפור חליפה. מר תלמי אמר שהוא תומך בדוד ארצי כי יש עוד מטוס אחד כזה, ולכן אני אומר את מה שאני אומר.

היו"ר משה כחלון:

ואם נגדיר מטוסי ניסוי?

דוד ארצי:

בסוף יעשו את זה בחוץ-לארץ, ונפסיד עבודה. גם הם וגם אנחנו נפסיד.

היו"ר משה כחלון:

באגרות מדברים על מטוסים שמטיסים נוסעים.

אודי זוהר:

לא בהכרח.

דוד ארצי:

או מטענים. אשים את הדברים על השולחן. היום אנחנו עושים ניסויים להודים. אם נתחיל לדרוש תשלום, הם יעשו את זה בהודו, וארבעה מהנדסים יפסידו עבודה. כי בהודו לא משלמים. אין תקדים לכך שמשלמים על מטוס ניסוי. זה לקחת פרנסה מאנשים, אומר לכם את זה. הלקוח יוכל לבקש לעשות את הניסויים בארצו.

דורון תלמי:

זה כבר קרה בעבר. לקוחות העבירו ניסויים לארצות-הברית או למדינות אחרות.

אודי זוהר:

אין לי כאן שיקול דעת. לא כתוב שיש למנהל שיקול דעת אם לפטור מתשלום זה.

אתי בנדלר:

אין דבר כזה. לא נותנים שיקול דעת למנהל אם לפטור או לא.

אודי זוהר:

אני מרגיש נעלב בשם התעשייה הישראלית. 20,000 ש"ח בשנה הם שיוציאו את הניסוי לחוץ-לארץ?

דוד ארצי:

מחייבים את הלקוח. הוא זה שיוציא את הניסוי.

היו"ר משה כחלון:

התקנות גדולות, יש המון פרטים.

גדעון סיטרמן:

נבחן את זה עוד שנתיים.

היו"ר משה כחלון:

לא. אנחנו לא נסיים את התקנות היום, לא בגלל הסעיף הזה, אלא בגלל אורכן. לפיכך לא נצביע היום על התקנה הזאת, אני מבקש שתנסו למצוא נוסחה שכולם יוכלו לחיות אתה.

אודי זוהר:

למה? אני אבוא אתו במשא ומתן על 20,000 ש"ח בשנה? על מה אתם מדברים? אתם רוצים, תגידו אפס וזהו.

גדעון סיטרמן:

אדוני היושב-ראש, חברי כנסת נכבדים, בואו לא נשכח באיזה קונטקסט אנחנו נמצאים. יש לוח זמנים מוכתב מחוץ-לארץ, יש חוק שלכם שלא מיושם. אנחנו מתעכבים על דברים שהם באמת בשוליים שבשוליים מול העיקר.

אני מודיע לך שזה עניין של ניהול סיכונים. אז אולי לקוח ייקח מטוס מסוים לניסוי בחוץ-לארץ. בכל הכבוד, דוד, אני רואה את התמונה הכוללת. נמנעתי מהתהליך הזה בדיונים מול דוד ארצי, לא הייתי מוכן לשיטת הסלמי, וזה לא מקובל עלי כאן. אני מבקש מהיושב-ראש ומחברי הכנסת: זאת אחריותה של הוועדה לתת לנו כלים לממש את החוק שאתם חוקקתם. לוח הזמנים חשוב מאוד.

גם אם תיתנו לנו את הכלים, אנחנו צריכים לגייס כוח-אדם ולהראות לארגונים הבין-לאומיים שאנחנו פועלים ועושים. אולי בשוליים יהיו 3%-2% של ההחלטות שלא יהיו בדרגת בית מרקחת.

בכל הכבוד, אני מבקש שלא נדחה עוד את התהליך. ב-1 בנובמבר אני רצה אגרות סגורות ומקובלות.

דוד ארצי:

אפשר לכתוב "למעט מטוסי ניסוי".

גדעון סיטרמן:

אי-אפשר לעשות תהליך של שיפור עמדות בכל דיון. מספיק.

היו"ר משה כחלון:

אדוני המנכ"ל, אני חושב שחלק מהדברים שלך עדיף היה אם לא היו נאמרים – אני לא רוצה לומר שהם מיותרים. הוועדה לוקחת מאוד ברצינות את הדברים, היא מקיימת דיונים ברציפות. שום משרד לא מקבל עדיפות כמוכם, ידינו מלאות עבודה גם בלי האגרות שלכם, חלק מהדברים היו תקלה של משרד התחבורה. אני האצתי בכם, הוועדה האיצה בכם, הוועדה רואה את החשיבות של הדברים, וחבר הכנסת דוד טל דיבר על זה בתחילה. אנחנו לוקחים את העניין מאוד ברצינות, חשוב לנו מינהל התעופה, חשוב לנו הפרצוף של המדינה מול העולם.

אבל האגרות מאוד מסובכות. ויש בהרבה תקלות שגם אתם עשיתם, סלח לי, והיינו צריכים לתקן אותן. זאת המטרה של ועדת הכנסת. הוועדה אינה חותמת גומי של אף אחד, היא לא תיכנע ללחצים של שום גוף. אנחנו מחוקקים, התפקיד שלנו הוא להיות זהירים ככל שאנחנו יכולים ולשמוע את כולם. ואם הגיעה לכאן חברה שלא קיבלה ביטוי עד היום, היא תקבל, ואם יהיה צורך לתת לה שוב להתבטא, אז היא שוב תקבל ביטוי. אנחנו עושים דברים שהם כמעט בלתי הפיכים.

יש החלטות בחיים שמחליטים שלא יקרה כלום אם יוכרע לכאן או לכאן. אבל אם אנחנו עלולים לקבל החלטה שתביא לסגירת חברה או לפיטורי עובדים או לעוולות כלשהן – תפקידנו הוא לעבור ולפקח על כך. לכן גם קוראים את החוק ומצביעים על כל סעיף בנפרד. זה תפקיד הוועדה, ואני חושב שאנחנו מבצעים את זה כפי שצריך, באחריות מרובה.

מאחר שאני לא מתכוון לסיים את הדיון בתקנות היום, בגלל קוצר הזמן, לא משום שאני לא רוצה לסיים אותן, ומאחר שבכוונתי לקיים דיון בשבוע הבא, לא בינואר ולא בפברואר, שאז נסיים – לא יקרה כלום אם יישאר סעיף שנוי במחלוקת. תדונו, תדברו. אם לא תגיעו להחלטה, הוועדה תכריע, כפי שהיא הכריעה ביתר הדברים.

ההנחיה היא שהצדדים ינסו להגיע להסכמה עד הדיון הבא, כשנסיים את הדיון באגרות. נסו למצוא נוסח שכולם יוכלו לחיות אתו.

אתי בנדלר:

נוסח שיתייחס למטוסי ניסוי.

דוד ורסני:

אפשר לקבוע אגרה מיוחדת למטוסי ניסוי.

אודי זוהר:

קודם כול, כל הסעיף מדבר על מטוסים בקטגוריה של ניסוי. נעשה את העבודה שאנחנו מבקש, לא נחזור לסעיף הזה, אבל חשוב לי שהמידע יהיה מונח על השולחן.

היו"ר משה כחלון:

למה לא לדון בזה בשבוע הבא? אם תהיה הסכמה, זה ייקח דקה, ונצביע. בואו נתקדם.

צביה בלאו:

אני קוראת את תקנה 11.

היו"ר משה כחלון:

יש הערות?

עמרי טלמון:

שוב לעניין ה"דקוטה", אני רוצה להזכיר שמי שרוצה לייצר "פשפש" או מטוס קל, אין לו ברירה אלא למכור בחוץ-לארץ, כי השוק בארץ שואף לאפס. אני מציע להכניס קטגוריה של עד 2,200 ולחייב אותם ב-800 ש"ח, נניח.

צביה בלאו:

זה נמוך ממה שהיה קודם.

עמרי טלמון:

מה שהיה קודם, כבר הראיתי שזה אסון.

היו"ר משה כחלון:

אנחנו מנסים להקל בדברים שיש בהם החמרה, אם אין החמרה, ודאי שלא נדון בזה עכשיו.

מביא להצבעה את תקנה 11: אושר.

צביה בלאו:

אני קוראת את תקנה 12. אפשר לתקן את התקנות המוזכרות כאן.

אתי בנדלר:

נכון: לכתוב "תקנות התיעוד".

דוד ארצי:

פה אני הולך לקראת אודי זוהר, כי הם לא יכולים להעלות את זה. אנחנו רוצים לשנות פה משהו. יש AOG – aircraft on ground. אנחנו רוצים לתת להם שיקול דעת בעניין הזה. הוא לא יכול ליזום את זה. אנחנו מציעים כך: "המנהל יהיה רשאי לפטור מתשלום אגרת כושר אווירי ליצוא אם הוכח להנחת דעתו כי סכום האגרה בלתי סביר ביחס לעלות ייצור או רכישת המוצר או הפריט שבגינו מוצא האישור עולה עליה. המנהל יקבע נהלים למתן הפטור מאגרה כאמור, לאחר היוועצות עם הגורמים העשויים להיות מושפעים מהם".

אם מטוס נמצא וצריך להוציא לו בורג, בסוף משלמים אגרה של 1,500 ש"ח, והבורג עולה 100 ש"ח. אז הבקשה היא להשאיר לו את שיקול הדעת בעניין הזה.

אתי בנדלר:

נדמה לי שהנוסח המוצע לא יכול לעמוד בשום אמת מידה משפטית. קודם כול, אתה מדבר על כך שסכום האגרה "בלתי סביר ביחס לעלות ייצור או רכישת המוצר או הפריט...". זה לא המבחן לאגרות. לכן זה לא ראוי, למיטב הבנתי.

שנית, אם מסמיכים מנהל לקבוע נהלים, אז המילים "לאחר היוועצות עם הגורמים העשויים להיות מושפעים מהם", לא כל כך ברורות. מי עשוי להיות מושפע: אתה ישירות, הקליינטים שלך? אם רוצים לסייג את זה, לישיבה הבאה יעובד נוסח שיעמוד בקריטריונים משפטיים ויובא לאישור הוועדה.

דוד ארצי:

אני רוצה להסביר לכולם. זה נוגע גם ל"גלפסטרים". זה מכסה גם אותם. התעשייה נדרשת לתת שירותי תמיכה ותחזוקה ללקוחות שרכשו את מטוסי המנהלים ובמסגרת זו לשגר חלפים בודדים ללקוח באספקה מיידית, לפי דרישה. במרבית המקרים,

היו"ר משה כחלון:

אני מצטער שאני מפריע לך. תראה, זו התפרצות לדלת פתוחה. הוועדה לא הביעה התנגדות, המינהל לא. אנחנו רק רוצים נוסח.

דוד ארצי:

תרשה לי להשלים, שהקהל יבין.

היו"ר משה כחלון:

אם אודי יגיד לנו שזה בסדר, יובא נוסח אחר לדיון הבא ונצביע עליו. אנחנו משוכנעים שאתה צודק, ארצי. אבל אנחנו במצוקת זמן.

דוד ארצי:

מדובר על ידיות, על דברים שוליים, שהאגרה לא מתאימה להם.

היו"ר משה כחלון:

אין ויכוח על העיקרון, אבל זה לא מנוסח נכון. בעוד שבוע ניפגש, תנו לנו נוסח מסודר ונצביע.

אודי זוהר:

הם ביקשו להוסיף תוספת לתקנה 12. אני מציע שנצביע על תקנת 12 כמו שהיא, וניקח לנו למשימה להוסיף הערה לתקנה זו , אם נצליח לנסח אותה.

דוד ארצי:

לא.

אתי בנדלר:

כרגע נצביע על התקנה כפי שקראה אותה עו"ד בלאו.

דוד ארצי:

בואו לא נעשה חצי עבודה. נביא נוסח מוסכם בשבוע הבא.

צביה בלאו:

אני חושבת שצריך להצביע על זה, כי סעיף קטן (ב) נוגע לפטור, זה חריג לסעיף המוצע.

צבי מעין:

ברשותך, אולי כל הפטור בעצם נועד למצב שבו החלק זול בהרבה?

היו"ר משה כחלון:

כולנו נוסעים לאותו כיוון. נצביע על תקנה 12, ואם יהיה צורך להצביע שוב בשבוע הבא, נצביע שוב. אנחנו במצוקה של זמן ורוצים להתקדם. איננו מסרבלים תהליכים אלא מקצרים אותם. אני לא רואה חשיבות אם נצביע היום על תקנה 12. זה רק כדי להתקדם.

אני מעלה להצבעה את תקנה 12: אושר פה אחד.

צביה בלאו:

אני קוראת את תקנה 13.

עמרי טלמון:

יש כאן משהו שנראה טעות סופר.

אודי זוהר:

נכון, יש שתי שורות בטבלה שיש להן אותו סכום. בקטגוריה הגבוהה זה צריך להיות 5,000 ש"ח.

עמרי טלמון:

מעבר לכך, יש פה ערבוב בין שני תחומים, נדמה לי. הגבול של ההגדר הראשון הוא 2,730. מאיפה בא מספר משונה כזה? זה המספר של מטוס הריסוס. חברת "כימניר" מתחזקת את מטוסיה שלה, היא מכון בדק ואחזקה עצמית ומתחזקת את מטוסי הריסוס. ויש עוד כמה כאלה.

אבל יש עוד קטגוריה של תחזוקה עצמית: האנשים שבונים אווירון לעצמם, הם היחידים שיודעים איך הוא בנוי באמת, והם מתחזקים אותו. זו אחזקה עצמית וזו אחזקה עצמית. נדמה לי שיש בלבול בין התחזוקות. לכן השינוי המינימלי שאפשר לדבר עליו הוא ליצור גם כאן קטגוריה של "פשפשים" – מטוסים או דאונים, במיוחד כלים בלי מנועים.

אחזקה עצמית זה דבר אחד, אבל לדעתי יש כאלה שצריכים להיות פטורים לחלוטין. אם אדם בונה אווירון אחד, אחד מסוגו, הוא יודע איפה כל בורג, הוא היחיד שיכול לתחזק אותו. אם הוא רוצה לתחזק אותו, הוא צריך להיות מסוגל לעשות זאת. כמו שלא מפריעים לאף אחד ללכת למכונית ולהחליף את הפלגים, לא צריך להכניס אותו למוסך.

קריאה:

מה עם טסט שנתי?

דוד טל:

זה לא דומה. כי לא בונים "מזדה" ומחליפים בה פלג, אלא קונים "מזדה" ורק מחליפים פלג. ובסוף השהה משלמים אגרה כדי שיאשרו שהרכב תקין.

אודי זוהר:

ובדברים שקשורים לבטיחות לא מאפשרים את זה. לא נותנים לעמרי להחליף את הבלמים במכונית, למשל, כדאי שלא תטפל בבלמים במכונית שלך, כי אתה עובר על החוק.

עמרי טלמון:

יכול להיות.

אודי זוהר:

התשובה המקצועית היא שכשאנחנו מסתכלים על ה"פשפשים" של עמרי, אנחנו מדברים גם על היכולת של הבונה לתחזק את האווירון. זה לא כאן. כאן יש טעות סופר במדרגות של הסכומים, כתבנו פעמיים 3,000 ש"ח, ובפעם השנייה צריך להיות 5,000 ש"ח. אנחנו מבקשים לתקן את זה.

עמרי טלמון:

אגיש חשבון לרשות על שעת עבודה, על העבודה שעשיתי להם. אבל יש נקודה נכונה שהעלה אודי: מאיפה אני יודע שהאדם הזה אכן יכול לתחזק את מטוסו? רבותי, המבחן של הפודינג הוא באכילה. יש כאן אדם שעומד לגמור את המטוס, והוא ייכנס ויטוס עליו.

היו"ר משה כחלון:

ומה אם הוא מוכר אותו לאחר?

אודי זוהר:

זאת בדיוק הבעיה.

עמרי טלמון:

זו לא בעיה, זאת הבעיה שאנחנו יוצרים פה.

אודי זוהר:

גם באמריקה יש בעיה של מכירת המטוסים האלה, שנבנו באופן אישי.

עמרי טלמון:

עוד לא מכרנו, אנחנו מדברים על טיסה על המטוס.

אברהם קמחי:

אני יושב-ראש ארגון בוני האווירונים, ה"פשפשים". חלקם גדולים יותר, חלקם קטנים יותר. אודי צודק לגמרי. ההמלצה של בוני האווירונים היא לא למכור את האווירון לאף אחד. כי מעבירים liability לאחר. לא זה נושא השיחה כאן. אם גמרתי לבנות את האווירון ואני רוצה לטוס אתו, האם כוונת המחבר ב"אחזקה עצמית" היא לאותה אחזקה של "אל-על"? הם מתחזקים את האווירונים שלהם ואני מתחזק את האווירון שלי, הבודד, שבניתי? האם זאת כוונת הרשות היום? כי אנחנו כאילו במקום אחר.

רן בג:

נוצר מצב שאנחנו צריכים לשלם כסף עבור הזכות לטפל במטוסים שלנו.

אודי זוהר:

אתה משלם על כך שאני אבדוק שאתה מטפל באווירון נכון, לפי הנהלים שהכתבתי, בזמנים הנכונים. אתה לא משלם על הזכות לטפל באווירון שלך. יש לך זכות קניינית לעשות במטוס שלך מה שאתה רוצה.

רן בג:

אתה חושב ש"אל-על" ואני זו אותה אחזקה עצמית? מבחינת תשלום זה אותו דבר.

אודי זוהר:

לא שמעת אותי אומר את זה.

היו"ר משה כחלון:

עד היום זה היה?

אודי זוהר:

כן, יש כאן רק שינוי בסכום.

בעבודה שלנו עלתה השאלה עד לאיזה עומק של שינוי ניכנס כאן, כי כל דבר כזה הוא קצה הקרחון. מאחורי החדק תמיד יש פיל. יש עבודה שלמה שצריכה להתבצע, ואני צריך להצדיק את זה. בנקודת הזמן ההיא, כשבנינו את זה, לא הייתי בשל לטפל בכל הפילים. ויש הרבה חדקים, ומאחורי כל אחד כזה יש פיל. אני לא יכול לטפל בהם.

דוד טל:

נטפל בפילים בעוד שנה או שנתיים.

היו"ר משה כחלון:

נכון, לכן לא אתן את זה לנצח.

מיכאל רביב:

אני אחד מהאנשים שבונים מטוס, וגם אני בארגון של בוני האווירונים. אני לא מרושם בשום מקום, בטח לא ברשות שדות התעופה. אני לא צריך להיות מרושם. גם אם אני אופה עוגות אני רשאי לבנות מטוס. כדי לבדוק אותי אתה צריך ללמוד אצלי איך להפעיל את האווירון, תלמד אצלי חינם ואני צריך לשלם לך על הזכות לתחזק את המטוס.

יוסף ורסני:

יש תקנות מכוני הבדק, והתקנה משקפת את התקנות ההן.

דוד טל:

לגבי הדברים שאמר מיכאל רביב, אלו מסוג הדברים שאנחנו צריכים לבחון בעוד שנה או שנתיים, אחרי שנראה איך הדברים מתנהלים. מעבר לכך, למען האיזונים המתאימים, לדעתי במקום שכתוב "הגדר גוף מטוס עד 2,730" יש לכתוב 1,500 ש"ח או 1,800 ש"ח. לדעתי זה ישמור על פרופורציה כלשהי.

היו"ר משה כחלון:

אתה מציע להוריד לאיזה סכום?

דוד טל:

1,800-1,500 ש"ח. בעניין הזה אני מתייעץ עם חברי. אם נקבע 1,500 ש"ח אוכל להרשות לעצמי להעביר את שאר הסעיפים ביתר מהירות, כי כבר עשיתי את האיזונים המתאימים בסעיף זה.

היו"ר משה כחלון:

מה דעתה של חברת הכנסת תירוש? אתם הולכים יחד.

רונית תירוש:

אנחנו מאותה סיעה.

היו"ר משה כחלון:

אני מצטרף להצעה להוריד את הסכום כאן ל-1,500 ש"ח לפי הצעת חברי הכנסת טל ותירוש. המטוסים עד 2,730 ק"ג, האגרה שלהם תהיה 1,500 ש"ח ולא 2,000 ש"ח, כפי שכתוב. אני מקיים הצבעה על התקנה: עברה בשינויים.

אתי בנדלר:

אני מזכירה שהיה עוד שינוי, גם התיקון של 5,000 ש"ח.

צביה בלאו:

אני קוראת את תקנה 14.

היו"ר משה כחלון:

יש הערות? אני מקיים הצבעה על תקנה 14: אושר פה אחד.

צביה בלאו:

אני קוראת את תקנה 15(א), את שתי השורות הראשונות בטבלה.

דוד טל:

למה נקבעו שישה הגדרים, למה לא שבעה?

אודי זוהר:

זה לא השתנה. זה משהו היסטורי.

צביה בלאו:

אני ממשיכה בקריאת הטבלה. בשורה שכתוב "מעל 30,000 ק"ג" צריך לכתוב "מעל 30,001 ק"ג". אני קוראת את סעיף קטן (ב).

אברהם קמחי:

ה"פשפש" יצטרך לשלם בכל שנה 3,500 ש"ח להגדר של אווירון אחד, האווירון הבודד. בכל שנה.

דוד טל:

לכן הורדתי לך קודם ל-1,500 ש"ח.

אברהם קמחי:

שם זה היה פעם אחת. כאן בכל שנה צריך לשלם 3,500 ש"ח. הסעיף הקודם היה חד-פעמי. אנחנו 12 איש שבונים אווירונים – זה באמת מעט וכולם על גבול חולי נפש – ונשלם 3,500 ש"ח בכל שנה.

אתי בנדלר:

גם מכון בדק, גם מכון הסמכה ?

מיכאל רביב:

קודם נאמר שיהיה סעיף של בנייה על-ידי חובב. אני לא רואה סעיף כזה.

דוד טל:

אם לא יהיה, נוסיף סעיף כזה. בשבוע הבא תעלה את זה, תזכיר לנו בתום התקנות.

אתי בנדלר:

למה אתם צריכים לשלם 3,500 ש"ח על-פי הסעיף הזה?

אודי זוהר:

זו טעות במתמטיקה. 1,500 ש"ח זה כשמבקשים בפעם הראשונה.

אתי בנדלר:

לא, הוא דיבר על 2,500 ש"ח ועוד 1,000 ש"ח. למה הכוונה?

היו"ר משה כחלון:

על כל הגדר משלמים 1,000 ש"ח.

אודי זוהר:

אבל בסכום של 2,500 ש"ח נכנסים עד שישה הגדרים.

אברהם קמחי:

כתוב "אגרה של 1,000 ש"ח בעד כל הגדר שברישיונו".

אתי בנדלר:

זה מכון הסמכה. תקנת משנה (א) מדברת על מכון בדק או רישיון עצמי.

אברהם קמחי:

או רישיון אחזקה עצמית. זה מה שיש לי.

אתי בנדלר:

לא, חלה עליך רק תקנת משנה (א). יש לך גם מכון הסמכה? תקנת משנה (ב) נוגעת למכון הסמכה.

אודי זוהר:

מכון הסמכה זה בית ספר עם אישור.

אברהם קמחי:

סליחה, טעיתי.

רונית תירוש:

אבל עדיין הטענה היא שכל שנה הוא צריך לשלם 2,500 ש"ח.

דוד טל:

אין לו טענה, אז לנו יש טענה.

אברהם קמחי:

כבוד חבר הכנסת אמר שלפני שזה ייגמר הוא יכניס את החובב פנימה. קיבלתי את ההצעה בשמחה. תודה.

היו"ר משה כחלון:

רציתי להביא להצבעה את תקנה 15, אבל עמרי מבקש לדבר.

עמרי טלמון:

לגבי אווירון בלי מנוע, הפעם לא "פשפש". יש בקלוב שלנו דאונים שאנחנו מחזיקים לבד, זה מכון אחזקה בלי כל ספק, גם יש יותר מכלי אחד. לדעתי צריך להוסיף כאן סעיף שאווירון שאין לו מנוע, זו רק חצי אגרה.

דוד טל:

צריך להתקדם, אם ברצוננו לסיים בשבוע הבא.

היו"ר משה כחלון:

בשבוע הבא נדון בזה בלי הגבלת זמן.

דוד טל:

את זה אמרת בשבוע שעבר.

צביה בלאו:

התשובה היא שזה נכלל בהגדר אחר.

אודי זוהר:

מבחינה מקצועית זה מסובך, יש דאונים בלי מנוע ויש עם מנוע. אפשר לדבר על זה שהדאונים יהיו בסעיף "הגדר אחר", שישנו למטה. אבל לדעתי בסוף הם יעדיפו שישה הגדרים ב-2,500 ש"ח ולא כל הגדר בנפרד.

עמרי טלמון:

אז פתרת רק את הבעיה שלך, אבל לא את שלי.

אודי זוהר:

עמרי הוא איש יקר לעולם התעופה ולרשות.

היו"ר משה כחלון:

לא קיבלת הנחה, אבל קיבלת מחמאה. אני מבקש להביא להצבעה את תקנה 15.

אתי בנדלר:

השינוי הוא שבמקום שכתוב "מעל 30,000 ק"ג" יהיה כתוב "מעל 30,001 ק"ג".

היו"ר משה כחלון:

אני מקיים הצבעה: אושר פה אחד.

צביה בלאו:

אני קוראת את תקנה 16.

היו"ר משה כחלון:

אני מקיים הצבעה: אושר פה אחד.

צביה בלאו:

אני קוראת את תקנה 17, סעיפים קטנים (א)-(ב).

היו"ר משה כחלון:

בסעיף (ב) אני מבקש להוריד ל-70 ש"ח במקום 80 ש"ח.

צביה בלאו:

אני ממשיכה לקרוא את התקנה.

היו"ר משה כחלון:

בסעיף קטן (ד) אני מבקש להוריד ל-170 ש"ח. בסעיף קטן (ה) אני מבקש להוריד ל-150 ש"ח.

צביה בלאו:

אני קוראת סעיף קטן (ו). בשני המקרים זה 210 ש"ח. אני קוראת את סעיפים קטנים (ז)-(ט).

היו"ר משה כחלון:

יש הערות?

עמרי טלמון:

אין שום הבדלה בין קים במשרתו הקודמת, למשל, קברניט בכיר על "747", לבין טייס פרטי על מטוס קטן. בסעיף קטן (ב) רואים מה האגרה האמיתית על תעודה רפואית. 80 ש"ח, ואדוני ביקש להוריד ל-70 ש"ח. צריך לזכור שיש שלושה סוגים של תעודות רפואיות. אני מציע גם פה לעשות הבדל בין תעודה רפואית שמונפקת לטייס מסחרי בנתיבי אוויר לבין תעודה לטייס שהוא בתעופה הכללית או הספורטיבית.

היו"ר משה כחלון:

אחת לכמה זמן הבדיקות?

אודי זוהר:

פעם בשנה, יש שעושים פעמיים, אבל הורדנו להם.

עמרי טלמון:

ההבדל הוא בתכיפות ובכמות הבדיקות. הטייסים המסחריים עוברים יותר בדיקות. המחיר זהה, אבל יש שעושים יותר בדיקות. לרופא משלמים לחוד.

קריאה:

חוץ מזה משלמים עוד 500 ש"ח לרופא.

עמרי טלמון:

חוץ מחברות התעופה שמעסיקות רופאים משלהם. טייס פרטי צריך לשלם 500 ש"ח לרופא, ועוד אגרה למינהל.

צביה בלאו:

יש רופא מורשה.

רן בג:

יש לי עוד הערה: רישיון הטיס שלנו מתחדש על-ידי ביצוע הבדיקה הרפואית. זה חידוש הרישיון.

אודי זוהר:

לא, חידוש הרישיון זה זכויות השימוש.

רן בג:

פעם בשנה אני נדרש בדיקה רפואית שעולה לי סכום מסוים, ואני משלם אגרה על הבדיקה הרפואית. בזה הרישיון שלי ממשיך לעבוד שנה נוספת. כאן יש סעיף נוסף. סעיף (ז), לגבי המבקש חידוש של רישיון טיס. מה זה?

דוד טל:

כמה פעמים בשנה טייס מסחרי עושה בדיקות?

עמרי טלמון:

כל חצי שנה.

דפנה עין דור:

מעל גיל 40.

עמרי טלמון:

טייס אחר זה פעם בשנתיים, ומעל גיל 40 זה פעם בשנה.

דוד טל:

בכמה נוריד את הסכום לטייס מסחרי, כי הוא עושה יותר?

אברהם קמחי:

אני מבקש להעיר: 42 שנה ב"אל-על" לא שילמתי כלום, כי הטייסים לא משלמים. הם משלמים את זה לנו. מי שמשלם הם החברים של עמרי ושלנו.

עמרי טלמון:

נכון, החברות שמעסיקות טייסים משלמות בשביל הטייסים והאוצר משתתף בחצי.

דוד טל:

אודי זוהר טוען שהוריד את הסכום לטייס "פשפש" שצריך לעשות פעמיים את הבדיקה.

עמרי טלמון:

זה עניין של גיל, זה שיקול אחר.

היו"ר משה כחלון:

אני חושב שזה ייפתר כשנטפל בספורט התעופתי. בואו נשים את הדברים על השולחן: אתם צודקים, הטייסים הפרטיים מקופחים. יש היגון בלהחריג אתכם. אבל אני לא רואה איך עושים את זה. המינהל לא יכול לפטור באופן גורף את כל הטייסים. המספרים לא גדולים, ולכן עד הדיון הבא בעניין תשלמו פעם אחת 100 ש"ח. זה לא סוף העולם. המטרה היא שבעוד שנתיים נשב שוב ונבדוק את הדבירם לעומק. במשך השנתיים יהיו עוד התפתחויות.

אודי זוהר:

נבוא קודם.

אתי בנדלר:

למה מבדילים לגבי תעודה רפואית, בתקנת משנה (ב) ובתקנת משנה (ד).

אודי זוהר:

התהליך אחר לחלוטין, גם העיבוד אצלנו.

צביה בלאו:

יש טבלה של דרישות.

עמרי טלמון:

לשם השוואה, בארצות-הברית טייסים פרטיים נבדקים פעם בשלוש שנים, ואחרי גיל 40 הם נבדקים פעם בשנתיים, ולא שנתיים ושנה כמו פה.

רן בג:

ואין אגרה למינהל.

עמרי טלמון:

אין אגרה בכלל. בגרסה של התעופה הספורטיבית אין בכלל צורך בבדיקה רפואית, מספיק רישיון נהיגה.

ביום בטיחות שהיה בחיפה לא מזמן הצגתי את הסטטיסטיקה האמריקנית. בקרב הטייסים שחייבים בבדיקה, שיעור התאונות באוויר שנובעות מסיבות רפואיות הוא 0.5%. זה כולל גם מי שלא יודעים. ושיעור התאונות בין מי שלא חייבים בבדיקה – בלונים, "אולטרא-לייט", דאונים ועוד – הוא 0.5%. תתפלאו. כלומר, הבדיקה לא משמשת לכלום. זאת הערת אגב. דעו שאין שום פגיעה בבטיחות.

אודי זוהר:

לגבי השאלה של רן בג על סעיף קטן (ז). נוצר מצב שאדם מאבד את זכויות הטיסה שלו וצריך לחדש את הרישון. אם הוא לא עשה בדיקה רפואית שלוש שנים, לכל דבר ועניין הוא צריך לבקש חידוש רישיון, ועל זה הוא משלם. מי ששומר על זכויות השימוש ברצף, סעיף קטן (ז) לא רלוונטי.

היו"ר משה כחלון:

אודי, אתה באמת חושב שמוצדק הפער בין סעיף קטן (ב) לסעיף קטן (ד), כפי שהעירה היועצת המשפטית?

אודי זוהר:

בפרקטיקה של החיים כן.

היו"ר משה כחלון:

אני מעמיד להצבעה את תקנה 17. אושר פה אחד.

צביה בלאו:

אני קוראת את תקנה 18.

היו"ר משה כחלון:

אני מקיים הצבעה: אושר.

צביה בלאו:

אני קוראת את תקנה 19.

היו"ר משה כחלון:

בשורה של טייס זעיר אני מבקש לעשות שינוי ל-1,000 ש"ח למעשי ו-155 ש"ח לעיוני. אווירון זעיר בלבד.

דוד טל:

אני מאשר את מה שאתה מציע, אבל אני מניח שזה נובע מהבנות כלשהן.

היו"ר משה כחלון:

בוודאי.

צביה בלאו:

אני ממשיכה בקריאת הטבלה.

היו"ר משה כחלון:

בסעיף (4), הדאון: 500 ש"ח במעשי ו-100 ש"ח בעיוני.

צביה בלאו:

אני ממשיכה בקריאת הטבלה.

היו"ר משה כחלון:

יש הערות?

אברהם קמחי:

יש לי הערה קטנה, מהזקנה שלי. יש ב"אל-על" כ-15 קברניטים שעזבו בשנתיים האחרונות. אני מנסה לשכנע אותם להיכנס לעולם הזה. בינתיים אני היחיד עם הניסיון הגדול של ה"פשפשים". הייתי רוצה לשבת עם אודי ולדון בנושא של מדריכים, לחשוב איך להביא מדריכים חדשים למערכת, שבעצם הם מאוד ישנים – אלו עם הכי הרבה ניסיון וותק. יש כאן המון אגרות קטנות בעניין הזה.

היו"ר משה כחלון:

אתה מדבר על אגרת מדריך טיס?

אברהם קמחי:

לא, יש עוד, לשמור רישיון מכשירים, לעשות הגדר מכשירים, כדי להדריך מכשירים צריך לעשות המון דברים בכל שנה.

היו"ר משה כחלון:

אתה מאמין שהסכום של 2,500 ש"ח שירד יהווה תמריץ לטייסים פנסיונרים של "אל-על", שהשתכרו מעל לשכר המינימום?

עמרי טלמון:

זה לא 2,500 ש"ח אלא 5,000 ש"ח בשנה.

אודי זוהר:

אתה מבקש מהיושב-ראש אישור להיפגש אתי?

אברהם קמחי:

לא, אני מבקש לא להצביע על הפרק הזה.

דוד טל:

בכל הכבוד, אם אתה חושב שמה שאתה אומר עכשיו חשוב, הרי היית יכול להגיע אתו להסדרים כאלה או אחרים בנושא, מאז הדיון הקודם. , לא היינו נגד הגעה להסדרים. אתם מקלים עלינו.

אברהם קמחי:

ניסינו להיפגש. לא הצלחנו.

עמרי טלמון:

אני תומך בשתי ידיים ובשתי רגליים במה שקים אומר, ויש דיונים עם המינהל בשאלה מה לעשות כדי לשפר את רמת ההדרכה. אבל יש עוד דבר שציינתי מזמן, ואכן נעשתה רוויזיה, אם כי זה עדיין רחוק: אם בן של אחד מכם רוצה להיות טייס ב"אל-על" ולא התקבל לחיל אוויר, הוא צריך לבנות את עצמו בתעופה הכללית, עד רמה של טייס בנתיבי אוויר. אם הוא עושה את זה בזמן שיא של חמש שנים, סך האגרות שישלם הוא 35,000 ש"ח, לפי הנוסח פה עד ספטמבר.

אודי זוהר:

וכמה הוא ישלם על הטיסות?

היו"ר משה כחלון:

אנחנו הרי לא מדברים על מקצוע מועדף, אנחנו לא מדברים על מתדלק, זה טייס. מה לעשות?

דוד טל:

כמה עולה להוציא תואר ראשון או תואר שני?

עמרי טלמון:

זה עולה 200,000-50,000 ש"ח כולל הכול. אודי שואל על שעות הטיסה.

בחור כזה לא יכול לשלם עבור הטיסות, כי המחיר מגיע למיליונים, ולכן הוא מוציא רישיון כהדרכה והולך להדריך, ואז הטיסות חינם, החניך משלם אותן. הוא מקבל כמה גרושים אבל בעיקר צובר שעות. כתוצאה מזה רמת ההדרכה יורדת.

רן בג:

לדעתי יש פער גדול מדי בין המטוס הזעיר לדאון, שניהם שייכים לקטגוריה של טיסה ספורטיבית, ההכשרה די דומה, הבחינות מאוד דומות, הבחינה המעשית מאוד דומה. צריך לצמצם את הפער.

אודי זוהר:

הבחינה המעשית לא דומה.

היו"ר משה כחלון:

אני מקיים הצבעה עם עצמי על תקנה 19: אושר.

נעצור בשלב זה, דוד טל יצא ואני לא רוצה להמשיך להצביע לבד. אני מבקש: בשבוע הבא אני מתכוון לסיים את זה, גם אם נבקש מיושבת-ראש הכנסת לשבת ולדון גם בזמן המליאה. אנחנו רואים חשיבות עליונה בסיום התקנות ובמתן אפשרות למינהל התעופה להתחיל לתפקד, להיכנס לחיים נורמליים.

אני לא מאיים, אבל בפעם הבאה אהיה קצת פחות סבלני, כי נצטרך לסיים. כל ההערות וההארות, במהלך השבוע תפנו אותן לאודי. למדתי להכיר את אודי בכמה מפגשים, הוא ענייני, משיב. שהדיונים ביניכם לא יהיו כאן. תגידו אם הסכמתם או לא, וההכרעות יהיו על השולחן הזה. תודה לכולם. הישיבה נעולה.

הישיבה ננעלה בשעה 13:15.