##### הכנסת השמונה-עשרה נוסח לא מתוקן

**מושב שני**

**פרוטוקול מס' 163**

**מישיבת ועדת הכלכלה**

**יום רביעי, ה' בשבט תש"ע (20 בינואר 2010), שעה 9:30**

**סדר היום**:

הצעת חוק פיצוי וסיוע לנוסעים עקב עיכוב או דחייה בטיסה, התשס"ט-2009, של חברי הכנסת אחמד טיבי, אברהים צרצור, טלב אלסאנע ומסעוד גנאים (פ/1374).

**נכחו**:

**חברי הוועדה**:

אופיר אקוניס - היו"ר

חמד עמאר

אחמד טיבי

אמנון כהן

מנחם אליעזר מוזס

עמיר פרץ

נחמן שי

**מוזמנים**:

עו"ד רון חלפון - לשכה משפטית, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

דפנה עין דור - מנהלת אגף כלכלה, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

יערה למברגר - ייעוץ וחקיקה, משרד המשפטים

עו"ד אלי ליפשיץ - סגן היועץ המשפטי, משרד התיירות

יצחק קמחי - ממונה הגנת הצרכן, משרד התעשייה, המסחר והתעסוקה

עומר שלו - היועץ המשפטי ומזכיר חברת אל-על

ליאור יבור - סמנכ"ל מבצעים, חברת אל-על

עו"ד רוני סטבקובסקי – עורכת דין בלשכה המשפטית, חברת אל-על

אהוד שבתאי - חברת ארקיע

גידי ארנון - יועץ משפטי, חברת ישראייר

עו"ד שרון פלדמן - ישקראייר תעופה ותיירות בע"מ

קובי זוסמן - מנכ"ל יאט"א

עו"ד סלעית קולר - יועצת משפטית, המועצה לצרכנות

עו"ד יורם ארן - יועץ לרשות ההסתדרות לצרכנות

איתמר שמש - מועצה לצרכנות

**ייעוץ משפטי**:

אתי בנדלר

איתי עצמון

**מנהלת הוועדה**:

לאה ורון

**רשמת פרלמנטרית**:

תמר פוליבוי

##### 

**הצעת חוק פיצוי וסיוע לנוסעים עקב עיכוב או דחייה בטיסה, התשס"ט-2009, של חברי הכנסת אחמד טיבי, אברהים צרצור, טלב אלסאנע ומסעוד גנאים (פ/1374)**

היו"ר אופיר אקוניס:

אני פותח את הישיבה. אנחנו בדיון שני בוועדת הכלכלה בהצעת חוק פיצוי וסיוע לנוסעים עקב עיכוב או דחייה בטיסה, התשס"ט-2009, של חברי הכנסת אחמד טיבי, אברהים צרצור, טלב אלסאנע ומסעוד גנאים. מישהו מהם פה? אף אחד.

לאה ורון:

חבר הכנסת טיבי ביקש להתנצל, הוא היה פה והוא כבר מגיע.

היו"ר אופיר אקוניס:

או-קי. אנחנו קיימנו דיון ראשון. הצעת החוק מתכוונת להסדיר את המעמד של נוסעים בתחבורה ציבורית מול מפעילי הטיסות, במיוחד במקרים שאינם קיצוניים, אלא באיחורים שנחשבו עד היום לסבירים.

הצעת החוק עוסקת בעיקר בניסיון להקנות מעמד לנוסעים מול מפעילי הטיסות, וליצור מצב שבו הנוסע יידע את זכויותיו, והחברות המפעילות יידעו את זכויות הנוסעים ואת המחויבויות שלהן כלפיו.

ההצעה, כפי שדיברנו בישיבה הקודמת, נוסחה ברוח הדירקטיבה שהתקבלה בפרלמנט האירופי לפני חמש שנים ומייבאת לארץ את הסטנדרטים שהתקבלו באירופה. אנחנו נמשיך לבחון את התאמת הסנטדרטים האירופיים לישראל, ואם יעלה הצורך, נבצע התאמות של הצעת החוק למציאות בישראל.

הוראות החוק יחולו לגבי הנוסעים של כלל חברות התעופה ומפעילי הטיסות, המפעילים טיסות לישראל, וכן לגבי נוסעי כלל הטיסות, למעט נוסעים שכמובן התנדבו לוותר על המקום בטיסה לטובת קבלת פיצוי.

הישיבה הקודמת התקיימה, גברתי מנהלת הוועדה, אם אינני טועה, ב-19 באוקטובר, זה היה בשבוע הראשון של חזרתנו מפגרת הקיץ. דנו בהצעת החוק. אני ביקשתי מכל הגורמים שביקשו לתקן סעיף או סעיפים או להוסיף, שישלחו את ההצעות בכתב למזכירות הוועדה, אם יתקבלו תיקונים ושינויים.

לאה ורון:

התקבלו הערות, ובהתאם לכך עבדה המחלקה המשפטית, היועצת המשפטית לוועדה עורכת הדין, אתי בנדלר, ועורך דין איתי עצמון, והכינו נוסח שהופץ גם באתר הוועדה לכל המוזמנים.

היו"ר אופיר אקוניס:

מצוין, אז אנחנו נדון בכך. אבל מאז קרו עוד כמה דברים. חברי הכנסת, אני לא יודע איפה חבר הכנסת המציע, חברי הכנסת המציעים. אגב, האם הדבר מקובל שחברי הכנסת המציעים לא נמצאים? אני יכול להפסיק את הישיבה עד שהם יבואו.

עמיר פרץ:

למה? הנושא חשוב.

היו"ר אופיר אקוניס:

נושא חשוב ואף אחד מהמציעים לא נמצא. זה כמו שאתה מציע – לא אתה, חלילה, אלא מאן דהו - -

לאה ורון:

הוא היה פה.

היו"ר אופיר אקוניס:

גם אני ראיתי, אבל זה קצת מפליא אותי, אני גם רציתי לבוא ולומר כמה דברים בנושא.

אז אנחנו נמשיך, למרות שכאשר חבר הכנסת פרץ מציע הצעה לסדר היום ולא נמצא באולם, פשוט פוסחים עליו.

עמיר פרץ:

הדוגמה לא במקומה, כי אני עשרים ומשהו שנים פה, ואני מקפיד יותר מכל חברי הכנסת הצעירים בכלל.

היו"ר אופיר אקוניס:

אין שאלה. אני מחריג אותך בצורה מיוחדת, אבל חבר הכנסת פרץ, אני התחלתי לדבר, לפני שאני אולי אשמע אם היועצת המשפטית רוצה לקרוא מספר תיקונים.

חבר הכנסת טיבי, אתה נכנס בדיוק בזמן. לא בכדי הזכרתי, חבר הכנסת טיבי, לפני שאתה נכנסת, את ה-19 באוקטובר, שזה היה הדיון הראשון. מאז אנחנו כולנו קוראים כל יום, כמעט, או אחת לשבוע, ידיעות מדאיגות בנושא הביטחון בנמלי התעופה בעולם, ואני לא מדבר על חברות התעופה, אני מדבר על גורמי טרור, שמנסים לקיים פיגועים או לבצע - אני רואה שנכשל ניסיון לפוצץ מטוס בשמי ארצות הברית מסוף דצמבר; פיגוע טרור גדול כמעט יצא לפועל הלילה, לאחר שמוסלמי מניגריה גרם לפיצוץ בתא הנוסעים של מטוס דלתא, שעשה דרכו מאמסטרדם לדטרויט; אחר כך מטען חבלה נשכח בטיסה מסלובקיה לאירלנד; חומר הנפץ שהשבית נמל תעופה, שדה התעופה בקליפורניה; חשד שגרם לסגירת טרמינל בשדה התעופה בניו-ארק, וכדומה וכדומה. יש הצטברות של מקרים כאלה, באופן מפתיע, לא יודע למה, אבל בחודש האחרון. הייתי רוצה התייחסות, אם יש כאן גורמי ביטחון של חברות התעופה, לדבר הזה, כי הדבר הוא מטריד, זה כבר ברמה של מלחמה בטרור הבין-לאומי בנמלי התעופה.

קריאה:

- - -

היו"ר אופיר אקוניס:

נושא הדיון הוא הצעת חוק פיצוי וסיוע לנוסעים עקב עיכוב או דחייה בטיסה. הדברים הללו משביתים נמלי תעופה, גורמים לשיבושים על לא עוול בכפן של חברות התעופה, וגם של הנוסעים – אין ויכוח, אף אחד לא אשם לבד מהטרוריסטים, או המנסים לקיים פיגועי טרור, ואנחנו ננסה לבדוק כאן, מה ההשלכות של ההידרדרות בתחום הביטחון בחודשיים האחרונים בנושא הזה.

עמיר פרץ:

אני לא חושב שבכל מקום שיש החלטה של שירותי ביטחון על סגירה או עיכוב, שהחברות צריכות לשאת בנזקים מסוג זה, ואם כן, ואם המחוקק רוצה לקבוע מעמד לנוסע אל מול החברה גם במקרה זה, הוא צריך גם לאפשר מעמד לחברה מול המדינה, שיכולה גם לשרשר את התביעה, כי אחרת זה בלתי הגיוני בעליל.

היו"ר אופיר אקוניס:

היועצת המשפטית, האם יש בחוק התייחסות למקרים האלה? איך אנחנו מבחינת החוק ומבחינת המציאות, לדאבון הלב, המדרדרת ברחבי העולם? אני בטוח שכל הגורמים עושים את כל המוטל עליהם כדי לבלום את הניסיונות לפיגועים, אבל הייתי רוצה התייחסות שלך מבחינה משפטית, איך החוק מתייחס לנקודה הזאת.

אתי בנדלר:

החוק מעניק הטבות מסוגים שונים, אנחנו קוראים להן הטבות בעילות המנויות בהצעת החוק, שהן: עיכוב, ביטול – אחר כך נדבר על כל אחד מהדברים האלה – טיסה פיקטיבית, שזה נושא חדש שאנחנו מתייחסים אליו, כפי שאני אזכיר מייד בהצעת החוק הזאת, אבל הוא קובע גם הגנות כמובן למי שחייב באותן הטבות. ההגנות מנויות בסעיף 7 להצעת החוק, ובנוסח המונח בפניכם מופיע בעמוד 5 לעניין זה סעיף (ג) של אותו סעיף האומר "על האמור בסעיף קטן (א), נוסע שטיסתו בוטלה לא יהיה זכאי לפיצוי כספי בהתקיים אחד מאלה", ואני מפנה אתכם לפסקה (3): "מפעיל הטיסה או מארגן הוכיח כי ביטול הטיסה נבע מנסיבות מיוחדות שלא יכול היה לצפותן מראש, וגם אם היה עושה כל שביכולתו – לא יכול היה למנען". אני מניחה שיש מענה בכך, ואם המענה איננו מספיק רחב, כמובן אפשר להרחיב אותו. כשהוועדה תקרא את הסעיף הרלוונטי – הרי לכל אחד מהסעיפים יהיו כאן הערות – אני מציעה, שכיוון שהישיבה הקודמת יועדה אך ורק לשמיעת הערות כלליות והכנו הצעת נוסח, שאין לי ספק שגם בקשר אליה יישמעו הערות רבות, בוודאי חלקן גם הערות נכונות, שאולי יהיה מקום לקבל אותן ולשנות בהתאם את הנוסח. אני מציעה שכשנגיע לסעיף הספציפי הזה, יישמעו הטענות, וככל שתחליט הוועדה לשנות, כך ייעשה.

היו"ר אופיר אקוניס:

אכן כך נעשה, ובכל זאת, לפני כן, אם יש מישהו שרוצה להגיב להערת הפתיחה שלי, אני רוצה לשמוע אותו עכשיו, ואחר כך נתחיל בהקראה ונגיע לסעיף הזה.

נחמן שי:

אבל מה זה קשור?

היו"ר אופיר אקוניס:

זאת השאלה שאנחנו שואלים את עצמנו עוד לפני כן. נתתי כאן מספר דוגמאות עוד מהחודש האחרון על בעיות בשדות תעופה, בנמלי תעופה, שהיו בהם ניסיונות לפיגועי טרור, שהשביתו פעולות והיו עלולים לגרום לאסונות כבדים, שאנחנו לא רוצים לראות אותם. חבר הכנסת מוזס ביקש, ואחר כך כל מי שמבקש להתייחס, בבקשה .

מנחם אליעזר מוזס:

אדוני היושב ראש, חבריי חברי הכנסת, אורחים נכבדים, אני לא מוצא כאן בכל הצעת החוק של חבר הכנסת הנכבד טיבי, מה יקרה עם אל-על בנושאי שבת. הרי יש הסדרים מיוחדים עם אל-על בנושאי שבת, שהיא בניגוד לחברות תעופה אחרות, לא נוסעת בשבת. מה יקרה אם יסתבר שלמטוס בבנגקוק או באיזשהו מקום יש איזושהי תקלה, וכתוצאה מזה הוא לא יגיע לכאן לפני שבת?

נחמן שי:

דבר אחד אני יכול להבטיח לך, הוא לא יישאר באוויר...

מנחם אליעזר מוזס:

זה בטוח, אבל אני הייתי רוצה לשמוע, אם הוא מקורקע עדיין ולא עלה לאוויר ובגלל זה עומדת להתעכב הנסיעה הזאת והיא לא תגיע לפני שבת, איך ייראה הפיצוי הזה. אין לזה בכלל התייחסות בכל הצעת החוק.

בניגוד לחברות תעופה אחרות או שדות תעופה אחרים בעולם, שבהם אפשר לנייד ולהעביר נוסעים מטיסה לטיסה, הרי כאן מספר הטיסות מאוד מצומצם, למשל מספר הטיסות הטרנס-אטלנטיות. כמה חברות כבר עובדות על הקו ניו-יורק ישראל, ישראל ניו-יורק? זה מאוד מצומצם כאן. ארבע חברות, כמה חברות עובדות היום?

ליאור יבור:

בין שלוש לארבע.

מנחם אליעזר מוזס:

שלוש או ארבע?

עומר שלו:

שלוש בישיר.

מנחם אליעזר מוזס:

זאת אומרת שאנחנו הולכים להרע, חלילה, עם חברת התעופה הלאומית שלנו, בניגוד למה שקורה בכל העולם, שאפשר לקחת את הנוסעים ולהעביר אותם בינתיים למטוס אחר. כאן אין משחק רחב כזה. מכאן לאירופה המצב קצת יותר קל, אבל בטיסות טרנס-אטלנטיות? מי יכול לענות לי על כך?

אחמד טיבי:

יש סעיף שמדבר על העובדה שהשדה נסגר ב-1:30 עד 6:00 בבוקר שדנו בו. אני מציע שמה שחל שם על ההגבלה הזאת, כלומר אם מטוס שאמור לטוס ב-1:20 בבוקר מתעכב בגלל סיבה הגיונית ומתקבלת, בגלל העיכוב הזה הוא חייב לטוס ב-7:00 בבוקר כי השדה לא עובד בלילה, הדבר לא ייחשב כעיכוב. אני מציע להשליך את מה שחבר הכנסת מוזס אמר על השבת על הסעיף הזה של השדה הסגור.

היו"ר אופיר אקוניס:

היועצת המשפטית אולי תענה לך.

אתי בנדלר:

בנוסח המוצע כרגע אין סעיף המתייחס לעיכוב בשל הימנעות, או חוסר יכולת חברת תעופה לטוס בשל סגירת שדה תעופה. הנושא הזה מעורר בעיות לכאן ולכאן, וחשבנו שמן הראוי שהוועדה תדון בזה, ובהתאם להנחיותיה נשלב סעיף.

עמיר פרץ:

אני בהחלט מברך על ההצעה ועל המגמות שלה, אני רק רוצה לדעת, עד כמה מחודדות פה פעולות ארגוניות - -

קריאה:

שביתות.

עמיר פרץ:

האם השביתות מוגנות?

היו"ר אופיר אקוניס:

נדמה לי שנושא השביתה עלה.

עמיר פרץ:

עד כמה שאני יודע, בהצעת החוק המקורית היא לא מוגנת.

היו"ר אופיר אקוניס:

נכון, ולכן קיימנו בדיון הקודם - -

קריאה:

- - -

אתי בנדלר:

זה אחד הנושאים שנציגת ההסתדרות שהייתה כאן, וחברת הכנסת שלי יחימוביץ גם היא הפנתה בקשה להוסיף סעיף המתייחס לשביתות או השבתות. הוועדה לא דנה בעניין הזה ולא הנחתה אותנו, ובהתאם לכך לא הוספנו סעיף. גם זה מסוג הנושאים, שרשומים בפנינו, שיש לדון בהם ולקבל החלטה עקרונית, כדי שנוכל להתייחס לנושא.

היו"ר אופיר אקוניס:

אז אני חושב שאנחנו נעגן את זה בבקשה, חבר הכנסת פרץ, כן לדון ולקיים סוג של אלטרנטיבה לסוגיית השביתות.

אתי בנדלר:

שנדון בנושא הזה.

היו"ר אופיר אקוניס:

גם אתה היית בישיבה הקודמת?

עמיר פרץ:

לא, אני לא הייתי בישיבה.

היו"ר אופיר אקוניס:

אבל נציגת ההסתדרות כן.

אתי בנדלר:

ככל שאנחנו חיפשנו תקדים חקיקתי לנושא הזה בחקיקה הישראלית, לא מצאנו סעיף פטור גורף ממתן פיצויים בשל שביתה או השבתה. יש התייחסות לנושא הזה בנושא של "גרם הפרת חוזה" בפקודת הנזיקין, שהוא לא בדיוק קשור לענייננו. יש חוקים צרכניים אחרים שמקנים פיצויים לצרכנים. אף עוסק במשק לא קיבל פטור מפורש בשל שביתה או השבתה, והשאלה גם אם לצורך העניין צריכים לעשות הבחנה בין שביתה או השבתה מוגנים לבין אלה שאינם מוגנים. זה נושא שראוי לדיון בפני עצמו.

עמיר פרץ:

בלי ספק שצריכה להיות הבחנה. שביתה מוגנת היא שביתה מוגנת, שהוכרזה על פי חוק. השבתה, שהיא השבתת מגן של הנהלה, יכולה לשמש בידיה כלי כדי להתמודד מול אירועים כאלה.

היו"ר אופיר אקוניס:

גם בשביתת מגן וגם בשביתה שהוכרזה כסכסוך עבודה גם הנוסעים מפסידים וגם החברות מפסידות. הציבור מפסיד בכל אחת משתי ההשבתות.

מנחם אליעזר מוזס:

אדוני היושב ראש, מה דעת היועצת המשפטית בעניין שביתת שבת?

היו"ר אופיר אקוניס:

גם נשמע את ההתייחסות של חברת אל-על. תודה. אתה רוצה עוד משהו לומר בעניין הזה, חבר הכנסת פרץ?

עמיר פרץ:

לא, אני אחדד את זה.

סלעית קולר:

בדירקטיבה עצמה וגם בדירקטיבה האירופית יש פה סעיף, שלא כל כך תורגם, סעיף 15 לדירקטיבה, שמתייחס לכל מיני דברים, כמו מהסוג שאתה העלית מההתחלה. הוא מדבר על נסיבות מיוחדות, שבהן כתוצאה מכך נאלצים לא להטיס את המטוס או לאחר, כשמדובר פה על traffic controller או כל מיני נסיבות כאלה. זה לאו דווקא ספציפית, הוא לא מתייחס לשביתה או להשבתה, הוא לא מתייחס לאירועי טרור באופן ספציפי, אבל הוא יחסית רחב ויחסית אפשר להכניס הרבה מהנושאים שאתם מדברים עליהם, מבלי שידברו עליהם באופן ספציפי, אם יתורגם הסעיף כמו שצריך.

היו"ר אופיר אקוניס:

אמרה היועצת המשפטית וגם את מפנה אותי לדירקטיבה האירופית. זאת בעיה כלל עולמית. מן הסתם ישראל היא בתוך הליבה, מטוסים ישראלים ונוסעים ישראלים וחברות ישראליות הם באיום הכי גדול, אפשר לבדוק את זה גם אצל גורמי הביטחון שלא נמצאים כאן דרך אגב. אולי אנחנו נכריז על הישיבה הבאה כישיבה לא משודרת וישיבה חסויה, כדי לשמוע את עמדת גורמי הביטחון. לא נרחיב, כי אנחנו משודרים כרגע. יש להם עמדה מאוד ברורה. עורכת הדין קולר, הדבר הזה הוא מהותי.

אחמד טיבי:

אני יכול להיות נוכח בישיבה?

היו"ר אופיר אקוניס:

בוודאי.

אחמד טיבי:

אני לא בטוח.

היו"ר אופיר אקוניס:

בטוח במאה אחוז. אגב, אני לא רואה בזה הלצה ואני לא רואה בזה בדיחה. אני חושב שהניסיון שלנו בטרור על מטוסים שהיה בשנות ה-70 ירד, עלה חזרה באמצעות סרטים הוליוודיים כמעט, שבאו לידי ביטוי במציאות מזעזעת בארצות הברית לפני תשע שנים. אלה דברים שצריך לשים לב אליהם. מי שחושב שזה מצחיק, יכול לחכות לפורים ולספר בדיחות. אני חושב שזה מהותי, אנחנו נקיים בעניין הזה דיון. ביטחון הנוסעים הוא מעל לכל, וביטחון הנוסעים הישראלים הוא עוד יותר מעל לכל, כי הם הכי מאוימים בעולם.

חבר הכנסת טיבי, אם אתה רוצה לבוא ולכפור בכך, אתה יכול. זאת עובדה, ואנחנו נקיים על כך דיון נפרד. אגב, חבר הכנסת טיבי, מדובר בנוסעים ישראלים מכל הדתות, מכל העדות, מכל הגזעים ומכל המינים - יש איום על הנוסעים הישראלים, אין פה שאלה בכלל. אני לא יכול להוציא חוק כזה, בלי התייחסות לדבר. זאת עמדתי, ואני אעמוד עליה.

סלעית קולר:

המועצה לצרכנות - -

היו"ר אופיר אקוניס:

ברור. מצוין, אז כולנו מסכימים פה, אנחנו רק צריכים להביא את זה לידי ביטוי. גם המציע מסכים וגם המועצה לצרכנות מסכימה וגם חברי הכנסת, אז צריך פשוט לחבר את זה לאחד מסעיפי החוק, כשבעיניי, היועצת המשפטית, ברגע זה הבעיה הזאת איננה מקבלת מענה בחוק כפי שהוא כתוב כרגע.

אתי בנדלר:

דווקא לנושא הזה היא מקבלת מענה.

היו"ר אופיר אקוניס:

לטרור הבין-לאומי. בסדר, מאה אחוז.

אתי בנדלר:

דווקא לנושא הזה המענה הוא ברור. יתכן שהוא לא מספיק, משום שהוא מתייחס רק לנושא של ביטול ולא עיכוב.

היו"ר אופיר אקוניס:

מאה אחוז, אז נצטרך לחדד את הדבר. סמנכ"ל מבצעים של אל-על, ואם אין הערות נוספות, אנחנו נתחיל בהקראה. בבקשה.

ליאור יבור:

בוקר טוב, שמי ליאור יבור, אני סמנכ"ל המבצעים של אל-על. אני רוצה לדבר דווקא במסגרת הסעיף הראשון, על סעיף הביטחון.

היו"ר אופיר אקוניס:

בבקשה, וגם תשובה לחבר הכנסת מוזס שביקש לשמוע את עמדתכם בנושא השבת.

ליאור יבור:

בסדר גמור. חברת אל-על אחראית מימים ימימה על אבטחת התעופה הישראלית, קרי: גוף הביטחון שנמצא בחברת אל-על, שאני אחראי עליו כאחראי על, מבצע את אבטחתה של כל התעופה הישראלית, למעט חברת התעופה קא"ל אולי. קרי, ארקיע, ישראייר ששניהם פה, סאן דור ואל-על, כולן מקבלות ונכנסות לתוך מעטפת אבטחת התעופה, שמבוצעת על ידי הגוף שיושב בחברת אל-על.

קיומו של הגוף הזה בחברת אל-על הוא ברירת מחדל, הוא הולך אתנו מהימים שבהם אל-על הייתה חברה ממשלתית. כשאל-על הפכה להיות חברה ציבורית, הנושא לא השתנה. אני יכול להגיד שאולי מרצוננו הטוב, אנחנו ממשיכים לעשות את זה. הדיון הזה הוא דיון מאוד מאוד חשוב בעיניי. כחברת תעופה אנחנו מברכים על הצעת החוק הזאת. אנחנו חושבים שצריך לקדם אותה ולסדר אותה, אבל לזה נתייחס יותר מאוחר.

כבוד היושב ראש, אותם נושאים שאתה העלית פה, הם על השולחן, הם מאיימים על התעופה בעולם. הניסיונות קיימים השכם והערב, והנושא הזה הוא נושא קריטי. הוא צריך להיות מוסדר בהצעת החוק הזאת. אנחנו חושבים ובטוחים, שהוא דורש דיון הרבה יותר גדול וכבד באופן בו אנחנו מבטיחים את המשך קיומה של התעופה הישראלית מחד, תוך עמידה בדרישות הביטחון.

חשוב לומר שגופי המדינה, משרד ראש הממשלה והשב"כ הם אלה המנחים בביצוע פעולות הביטחון, בעוד שחברות התעופה הן גוף מונחה שנבחן. חברות התעופה כגוף מונחה נבחנות כל יום בביצוע ההוראות ועמידה בסטנדרטים. אין לנו החופש לקבוע את הסטנדרטים, וזה נכנס עמוק לתוך ליבה של הצעת החוק הזאת, ואנחנו רואים לא מעט טיסות שמתעכבות עקב הוראות ביטחון, ואנחנו רואים פחות טיסות שמתבטלות לצערנו. לצערנו, עם מפת האיומים הקיימת, קיימים יעדים שלא ניתן לטוס אליהם בכלל על פני הגלובוס. קיימים יעדים, שבהם משתנה מתאר הפעילות ושעות הפעילות בין בוקר ללילה ולילה לבוקר. קיימים יעדים שיש מגבלות אחרות על הפעילות בהם, ולכאורה כל שינוי כזה וכל דבר כזה יכול להוביל לאחד משלושת הסעיפים של החוק – גם לשינוי סוג מטוס שגורר אחריו סירוב, הוא יכול להביא לעיכוב של טיסה והוא יכול להביא לביטול של טיסה, ולכן המעטפת כולה דורשת דיון רחב. אני חושב שאין פה הפורום המתאים.

היו"ר אופיר אקוניס:

אני אעצור אותך. אני ביקשתי ממנהלת הוועדה להזמין לישיבה הבאה את גורם הביטחון הרלוונטי, שהישיבה תהיה סגורה, והיא בוודאי לא תוכל להיות משודרת. אנחנו נשמע את העמדה הברורה שלהם בעניין הזה.

קריאה:

מי זה? משרד התחבורה?

היו"ר אופיר אקוניס:

לא, לא משרד התחבורה, גורם אחר. אתה תקבל על כך הודעה.

קריאה:

- - -

היו"ר אופיר אקוניס:

לא המוסד לביטוח לאומי, אני יכול לבוא ולומר שאני אבקש את עמדת שירות ביטחון כללי. אחת ממטרותיו העיקריות היא שמירה על ביטחון הנוסעים בתעופה הישראלית בארץ ובחוץ לארץ, ובעניין הזה אני אבקש דיון סגור. מותר לי, חבר הכנסת שי?

נחמן שי:

אמרת ביטוח לאומי, אמרתי ביטחוני.

היו"ר אופיר אקוניס:

נציג שב"כ יוזמן והוועדה תוכרז כישיבה סגורה.

נחמן שי:

רק בואו ניזהר שלא נהפוך את הביטחון לדגל. אנחנו צריכים לקחת את זה בחשבון, שיש פה היבטים אחרים.

היו"ר אופיר אקוניס:

לא נהפוך את הביטחון לדגל, נהפוך את השלום לדגל, אבל מה לעשות שלא כולם חושבים כמונו. מה אני יכול לעשות? לי אין בעיה, אני מסכים אתך, גם אני רוצה להפוך את השלום לדגל.

נחמן שי:

אני אמרתי לך להפוך את השלום לדגל? אמרתי שלא על כל דבר ביטחון יכול להיות הטיעון האולטימטיבי. יש לאל-על ולחברות האחרות עוד שורה ארוכה של טיעונים, לא רק ביטחון.

היו"ר אופיר אקוניס:

אין על זה ויכוח, אני מסכים גם עם המועצה לצרכנות, החוק הזה הוא טוב, אני הודעתי שאני הולך לקדם אותו, אנחנו מגיעים לסעיף שאי-אפשר לקיים חיים בלעדיו, וזה מעל כל הדברים. בסוף תחוקק חוקים וביטחון הציבור ייפגע. אני חושב שאנחנו צריכים לקבל תשובה. יכול להיות שהתשובה תסבר את אוזננו, יכול להיות שנצטרך לחדד את סעיף 7, יכול להיות לייתר את סעיף 7. אומרת עורכת הדין קולר, שיש בדירקטיבה האירופית התייחסות – מאה אחוז, אנחנו לא יכולים לקבל תשובה כרגע. כאשר הנציג הביטחוני הרלוונטי יתן את עמדתו, אנחנו נהיה יותר חכמים ונמשיך להתקדם. עד אז נתקדם, אנחנו לא מתכוונים להתעכב, מכיוון שגם אמרתי בישיבה הקודמת, שההצעה היא הצעה צרכנית מן המעלה הראשונה, אבל ביטחון הצרכנים עומד מעל לכל. תודה.

ליאור, אתה רוצה לענות לחבר הכנסת מוזס?

ליאור יבור:

כן, חברת אל-על החליטה ובחרה לשמור על השבת. אנחנו חושבים שהחוק צריך להתחשב בשבת כמו בסגירת שדה, קרי: דחייה של טיסה עקב קדושת החג והשבת צריכים להיות מוחרגים מהחוק בצורה ישירה וברורה, על מנת לא לפגוע בציבור שהוא 25% מהנוסעים שלנו.

אחמד טיבי:

ההצעה שלך להחשיב לא כביטול - -

היו"ר אופיר אקוניס:

אני גם לא הבנתי.

ליאור יבור:

אני אסביר, וחלק נצטרך להסביר כשניכנס ללשונו של החוק, אבל בתוך החוק עצמו קיים שלב, שבו עיכוב הופך לביטול, ואז אין הבדל בין השניים. עיכוב מעל שש שעות, דינו כדין ביטול, ולכן טיסה שתיכנס לתוך השבת, תתעכב מעל שש שעות, היא תתעכב מעל שש שעות – משמעותה ביטול, על כל המשמעויות של הביטול. אגב, בסיבוב השלם, לדעתנו, הגישה הזאת כפי שמופיעה בחוק, תגרום לפגיעה בלקוח, כי בהרבה מאוד מקרים, למפעילים, לחברות התעופה, יהיה כדאי יותר לבטל את הטיסה מאשר להיכנס לגדר הביטול – גם לשאת בעלויות של הביטול וגם להוציא את אותה טיסה. לכן בסופו של יום, אנחנו נפגע בלקוח.

אתי בנדלר:

לא הבנתי את הטיעון שלך.

ליאור יבור:

כשטיסה מתעכבת מעל שש שעות, על פי הצעת החוק היא הופכת לביטול, כשאין לזה אח ורע.

אתי בנדלר:

נדון בשאלה הזאת. בהנחה שכך הדבר, זה יהיה שמונה שעות או חמש שעות, לא משנה.

ליאור יבור:

בואו ניקח את הטיסה, שלצערנו קיימת במקומותינו, שהמטוס אינו מלא. המטוס אינו מלא, עדיין הוא אוכל דלק, הוא כמו הסוס שרץ, הוא אוכל דלק, הוא משלם אגרות מעבר והוא משלם שכר לעובדים והכל, ולכן יכול להיות שטיסה שהתעכבה בשש שעות וחצי, עדיף לי שהיא תהיה מבוטלת. מבוטלת, מחזירים את הפיצוי. זה יותר זול מאשר להפעיל את הטיסה, כי אחרת אני גם מפעיל את הטיסה וגם משלם את הפיצוי על הביטול. יש פה איזשהו מעגל, שהוא אינו סגור ופוגע בסופו של דבר בלקוח.

סלעית קולר:

אפשר להגדיל את סכומי הפיצוי ולהפוך את זה ללא כדאי, אין שום בעיה עם זה.

אתי בנדלר:

מה שאתה אומר באופן כללי זה שמקום שאנחנו עוברים למדרגה, למעבר שבין עיכוב לביטול, זה בעצם יותר משתלם לבטל מאשר לעכב, ולכן אולי כדאי להפוך כל עיכוב של שעתיים לביטול מבחינתכם. אני חושבת שזה קצת אבסורדי. אני חושבת שזה לא משקף את ההטבות להן זכאי נוסע, בהתאם להצעת החוק. אבל מכל מקום, אם הוועדה תשתכנע שיש תמריץ חיובי לבטל טיסות, אולי הדרך הנאותה להתמודד עם זה, זה באמת להגדיל את סכומי הפיצוי.

ליאור יבור:

זה לא מה שאמרתי.

היו"ר אופיר אקוניס:

כשנגיע לסעיף אולי נרחיב את העניין.

יערה למברגר:

אמירה כללית לגבי עמדת ועדת שרים לחקיקה – אני לא זוכרת אם זה צוין בישיבה הקודמת, אבל הוגש ערר על ידי שר התעשייה, המסחר והתעסוקה.

היו"ר אופיר אקוניס:

לא צוין, למיטב זכרוני.

יערה למברגר:

החלטת ועדת השרים לחקיקה בערר הייתה לתמוך בהצעת החוק, בכפוף להשמטת סעיף העונשין, זאת אומרת: שר התעשייה, המסחר והתעסוקה ביקש להשמיט את סעיפים, אני חושבת שזה יוצא בנוסח הנוכחי 12 ו-13, עונשין וסמכות הממונה על הגנת הצרכן, וועדת השרים החליטה לקבל באופן חלקי את הערר ולתמוך בכפוף להשמטת סעיף 12 כרגע, סעיף העונשין. רציתי לציין את זה, לפני שאנחנו מתחילים "לצלול" לתוך הסעיפים.

אחמד טיבי:

לא בהחלטה הראשונית.

היו"ר אופיר אקוניס:

כן, היא אמרה שהוגש ערר. ועדת שרים לחקיקה לפני הערר תמכה בחוק כמו שהוא.

אתי בנדלר:

תמיד תמיכה של ועדת שרים לעניניי חקיקה מותנית בהתאם לנוסח המקובל בכך שקידום הצעת החוק ייעשה בתיאום עם משרדי הממשלה השונים, כך שתמיד התמיכה היא תמיכה מותנית.

לגבי הנושא של העונשין, אני חושבת שיש טעם רע בהחלטת הממשלה לצורך העניין הזה בביטול סעיף העונשין בהקשר הזה. עם זאת, כפי שאנחנו הודענו לידידינו ממשרדי הממשלה, אנחנו חושבים שמן הראוי להציע מנגנון אכיפה יעיל אחר, במקרה שמי שחייב בפיצוי לפי זה, שזה יכול להיות או מארגן או מפעיל, לפי ההגדרות שאנחנו מייד נקרא, אינו מקיים את החובות המוטלים עליו למתן הטבות לנוסעים שטיסתם עוכבה, בוטלה או שהם נרשמו לטיסה שהיא טיסה פיקטיבית, כהצעת ההגדרה כאן, והם לא משלמים את המוטל עליהם. לנוסע שלא מקבל את הפיצוי או את ההטבה הרלוונטית, צריך להיות כלי אכיפה יעיל אחר, כדי לקבל את שמגיע לו.

נחמן שי:

את מדברת על סעיף 6?

אתי בנדלר:

אנחנו מדברים כאן על מכלול סעיפים.

נחמן שי:

כיוון שעמדת הממשלה היא - -

אתי בנדלר:

לא, הביטול שהם מבקשים זה של סעיף 12. סעיף 12 הוא סעיף העונשין.

היו"ר אופיר אקוניס:

הממשלה ביקשה להשמיט אותו לחלוטין. אומרת היועצת המשפטית, שצריכים למצוא כלי אחר.

אתי בנדלר:

כלי אחר, למשל: פיצויים לדוגמה, שהצרכן יהיה זכאי להם, וזאת בקשתנו בפני משרדי הממשלה.

היו"ר אופיר אקוניס:

נציג משרד התעשייה, המסחר והתעסוקה, שמעת את בקשתה של היועצת המשפטית ועד עכשיו לא הנחת בפנינו איזושהי נוסחה אלטרנטיבית לסעיף שביקשתם להשמיט, ואני מבין שגם חבר הכנסת טיבי, אתה הסכמת להשמטה? זה היה בהידברות והיתה הסכמה אתך? כי להסכמה צריך שני צדדים.

אחמד טיבי:

בהחלט. הקשבתי בקשב רב להצעה, ואמרתי שאני אקבל את הכרעת היועצים המשפטיים של ועדת הכלכלה.

היו"ר אופיר אקוניס:

אז אנחנו נחכה להצעת הנוסח, שאנחנו נטיל עכשיו על משרד התעשייה, המסחר והתעסוקה להביא לפנינו.

אחמד טיבי:

מה אתה אומר על זה, עמיר?

היו"ר אופיר אקוניס:

תדהמה במערכת הפוליטית, זה מה שהוא אומר...ירון דקל היה אומר על זה: תדהמה במערכת הפוליטית...

עמיר פרץ:

אני לא בטוח שאני מסכים אתו. הפעם אנחנו נעשה את מלאכתו של חבר הכנסת טיבי בצורה - -

אחמד טיבי:

היא גם תומכת בעמדה שלי, מה קרה לך? הכניעה הייתה וירטואלית...

עמיר פרץ:

גם אני הצגתי אותה באופן מאוד וירטואלי.

אתי בנדלר:

עורך דין עצמון הפנה את תשומת לבי בשקט, שאני טעיתי כשדיברתי על פיצויים לדוגמה בהקשר הזה, ובעצם מה שרצינו לבקש מכם לשקול באהדה זה סעיף של עיצומים כספיים שיוטלו על ידי הממונה על הגנת הצרכן, במקרה של אי-קיום החובות על ידי מפעיל טיסה או מארגן טיסה לפי העניין. אני יודעת שיש לכם הרהורים בנושא.

היו"ר אופיר אקוניס:

בסדר, אנחנו לא נפתח את זה עכשיו. סעיף העונשין הוא סעיף 12, אנחנו לא נגיע אליו היום בוודאות.

יצחק קמחי:

כיוון שמופץ תזכיר שעוסק בעיצומים כספיים ובשינוי הענישה בחוק הגנת הצרכן, אני מציע כרגע, כמובן אם הוועדה תקבל זאת, לקבל את החלטת ועדת השרים לענייני חקיקה שאומרת את סעיף העונשין להוריד. במסגרת הדיונים על עיצומים כספיים, אפשר יהיה כתיקון עקיף לבוא ולהכניס גם לתיקון הזה את העיצומים הכספיים, כי הם יהיו חלק מחוק הגנת הצרכן.

אתי בנדלר:

זאת אומרת שתוך שלוש, ארבע, חמש, שש שנים יהיה לנו סעיף פיצוי עונשין גם לנושא הזה.

יצחק קמחי:

לא. אל"ף, אני מאוד מקווה שלא.

היו"ר אופיר אקוניס:

לא, אתה לא מקווה, אנחנו מבקשים סעיף אלטרנטיבי, הצעתכם לסעיף 12. כשזאת תהיה הצעתך, או שנקבל אותה או שלא נקבל אותה.

לאה ורון:

- - - בוודאי אם הכנתם.

היו"ר אופיר אקוניס:

ואתה גם מבקש שנקבל את החלטת ועדת שרים, אנחנו לא כפופים להחלטות ועדת שרים.

יצחק קמחי:

נכון, המנגנון של עיצום כספי הוא מנגנון שמחזיק עשרות סעיפים, הוא לא איזשהו מנגנון שזה סעיף אחד.

היו"ר אופיר אקוניס:

או-קי, אז תעביר את עמדת משרד התעשייה, המסחר והתעסוקה.

עומר שלו:

כמה נקודות כלליות והערות להצעת החוק בקצרה. אני מזכיר שהיינו פה בוועדה הזאת בשנה האחרונה כמה פעמים, ובכמה נושאים שעל אף המצב הכלכלי הקשה של השנתיים האחרונות, חברות התעופה הישראליות נאלצו לספוג הוצאות נוספות, שקשורות בהליכי חקיקה כאלה ואחרים. היינו פה בהעלאת אגרות רשות שדות התעופה, היינו פה בהעלאת אגרות רשות התעופה האזרחית, היינו פה באימוץ אמנת מונטריאול רק לא מזמן, שכוללת חבות רבה יותר של חברות התעופה כלפי הנוסעים. עכשיו אנחנו נמצאים פה בהצעת חוק – וכפי שאמר ליאור, אנחנו תומכים בהסדרה של הצעת החוק הזאת, אבל אנחנו מבקשים שהיא תותאם מבחינת ההיבט הכלכלי לחברות התעופה הישראלית, אל"ף לעת הזאת, ובי"ת למצבן של חברות התעופה בעולם, וכמובן אותנו מעניינות חברות התעופה הישראליות.

כמה נושאים כלליים, שחשוב לנו להדגיש. אנחנו גם הצגנו את עמדתנו בפני משרדי הממשלה הרלוונטיים לפני הדיון. אחד, מצד אחד יש פה אימוץ של תקנה אירופית. העקרונות לקוחים משם, אכן המספרים לצערנו לקוחים משם, בהתעלם מהשוני בין מדינת ישראל לבין האיחוד האירופי. יחד עם זאת, הצעת החוק הקיימת אף הולכת צעד קדימה ומרחיבה דברים, שאפילו התקנה האירופית לא עשתה. הדוגמה הפשוטה היא שהצעת החוק הקיימת מגדירה, שעיכוב לאחר שש שעות הופך ביטול. אני בכוונה לא אכנס כרגע לנושאים, יש לנו הערות לכל סעיף וסעיף רלוונטי, אבל כהערה עיכוב, הפיכתו של עיכוב שש שעות בלבד לביטול על כל המשתמע מכך, כלומר הפיצוי הכספי, הוא שינוי לעומת התקנה האירופית הקיימת, ודי בזה כדי להבין שיש פה נטל כספי נוסף על חברות התעופה הישראליות.

אני אומר "חברות התעופה הישראליות", כי להבנתנו, וזאת הנקודה העקרונית השנייה, יש ספק האם הצעת החוק תחול גם על חברות התעופה הזרות הפועלות בישראל. הסעיף מפנה להגדרת מפעיל. אנחנו הבאנו את זה לידיעת משרדי הממשלה, ויתכן שהנושא יתוקן, אני מקווה, אבל ברור הוא שהצעת החוק חייבת לחול על כל חברות התעופה הפועלות מישראל ואליה.

היו"ר אופיר אקוניס:

אם אני לא טועה, עסקנו בסוגיה הזאת בישיבה הקודמת והגענו לאיזושהי מסקנה לגבי כולם. חבר הכנסת טיבי, אם אינני טועה, עסקנו בנקודה האחרונה בישיבה הקודמת, חברות התעופה הישראליות וחברות התעופה הזרות?

אחמד טיבי:

בהחלט, הנקודה הזאת הוזכרה. מטרתי כחוק צרכני היא הנוסע, ולכן זה כולל כל מי שמשתמש בנתב"ג.

נחמן שי:

אז זה עוד לא מופיע.

אחמד טיבי:

אנחנו נתקן את הנוסח. אדוני היושב ראש, יש מצב אבסורדי, שבו נוסע ישראלי שמשתמש בחברה בחוץ לארץ, אפילו אל-על באירופה, חלה עליו התקינה האירופית, אבל פה לא. לכן המצב הזה יתוקן על ידי החוק הזה. כל חברה שיוצאת מנתב"ג הישראלי או חברה זרה, תהיה כפופה לחוק.

היו"ר אופיר אקוניס:

אכן כך, אנחנו דיברנו על זה. אני זוכר את הסוגייה הזאת מהישיבה הקודמת, וזאת גם הייתה התשובה. עורך דין שלו, יש כאן איזו ידיעה משבוע שעבר או מלפני שבועיים, שאני לא יודע מה חל עליה כרגע, אולי חבר הכנסת טיבי מכיר. זאת לא דירקטיבה אירופית, כי המקרה היה בארצות-הברית. 400 נוסעי חברת אל-על היו כלואים במשך שבע שעות במטוס ג'מבו על הקרקע בארצות-הברית בשל דליפת דלק, שלא הצליחו להתגבר עליה. בכל אותן שעות לא חולק לנוסעים אוכל, אלא רק שתייה. נוסעים שביקשו לרדת מהמטוס נענו בשלילה על ידי הצוות, ציטוט: אם תרדו מהמטוס, לא תעלו לטיסה. זה דבר שהוא, לפחות כך מופיע ב"עיתון לאנשים חושבים", כך אני מצטט. אגב, חבר הכנסת טיבי, אני מוכרח להגיד לך שזה נראה לי דבר די חמור, ואין כאן בעיה ביטחונית.

עמיר פרץ:

באיזה תאריך זה היה?

היו"ר אופיר אקוניס:

ב-29 בדצמבר 2009, לפני שבועיים וחצי. איך פוצו 400 נוסעי אל-על הכלואים? אגב, אלה ציטוטים.

ליאור יבור:

זאת דוגמה נהדרת לאירוע שבו מטופל הלקוח, והופכים אותו לאירוע ציני.

היו"ר אופיר אקוניס:

לא בכדי העליתי אותה.

ליאור יבור:

יש שעות שבהן שדות תעופה בעולם נסגרים, ואני אתן דווקא דוגמה משבוע שעבר בבייג'ינג. הרבה מאוד שלג, השדה נסגר ב-22:00, מכבים את האורות, מפסיקים את המזגן ובשדה מינוס 19 מעלות, גם בחוץ, גם בפנים, ויש לך 200 נוסעים, שעכשיו אין לך מה לעשות איתם – אתה לא יכול לפנות אותם, אתה לא יכול לקחת אותם. המקום היחיד שבו אתה יכול לטפל בהם הוא להכניס אותם לתוך המטוס, להפעיל את מערכות החימום של המטוס, לחמם את התנורים, לתת לנוסעים אוכל ולטפל בהם בתוך המטוס, שזה המקום הטוב ביותר.

היו"ר אופיר אקוניס:

אתה יכול להחזיר אותם לטרמינל.

ליאור יבור:

לא, כי בטרמינל אין חשמל, אין מיזוג ובתי הקפה סגורים.

היו"ר אופיר אקוניס:

אה, הוא סגור.

ליאור יבור:

בארצות-הברית ה-TSA, רשויות הביטחון, פעם עברת את Gate היציאה, לא מאשרים לך להחזיר את הנוסעים. את הטיפול הכי טוב אתה יכול לתת להם בתוך המטוס, שרק שם אתה יכול לתת להם איזושהי תשומת לב, מקום חם, להקרין סרטים, להביא להם אוכל ולתת להם את כל הטיפול, ואפשר להפוך את זה אחרי זה לכתבה צינית.

עמיר פרץ:

אני הייתי בטיסה הזאת.

היו"ר אופיר אקוניס:

טיסת אל-על 028 מה-16 בדצמבר.

עמיר פרץ:

אני לא יודע להגיד לך בדיוק, אני יודע שהייתי בטיסה שהתעכבה כארבע שעות, בגלל תמהיל דלק לא נכון של המתדלקים בנמל.

היו"ר אופיר אקוניס:

זאת כנראה הטיסה הזאת.

עמיר פרץ:

יכול להיות, הפרטים "מחשידים" מה שנקרא. אני קיבלתי את זה בהבנה, העדפתי שלא יטוסו עם דלק לא מתאים...ההסבר של הקברניט היה, שצריכים לשאוב את כל הדלק חזרה, כי תדלקו בתמהיל שכנראה לא מתאים לאותה טיסה. שאבו אותו חזרה, וזה לקח זמן. הם האריכו הרבה פחות. יכול להיות שזאת אותה טיסה. אם זאת לא אותה טיסה, אלה כנראה כמה מקרים.

היו"ר אופיר אקוניס:

אז זאת עוד כתבה לעיתון "הארץ". הנוסע המתמיד, חבר הכנסת פרץ...

עמיר פרץ:

אני מהנוסעים הלא מתמידים ונופל לטיסות האלה, אבל למען השקיפות, לא אני העברתי זאת ל"עיתון לאנשים חושבים". זאת פעם ראשונה שאני שומע שזה היה בעיתון.

היו"ר אופיר אקוניס:

זאת תקלה טכנית. אני שואל את המועצה לצרכנות, מה קורה במקרה כזה בארצות-הברית.

סלעית קולר:

הדירקטיבה האירופית לא חלה בארצות-הברית, ברור, אבל ברמת העיקרון השאלה גם בדירקטיבה וגם בהצעת החוק מה סיבת העיכוב. אם סיבת העיכוב זה משהו עם נסיבות, שהן לא באחריות חברת התעופה/המארגן לצורך העניין, בוודאי שלא יטילו עליהם אחריות. זה בדיוק הבסיס, הבסיס הוא להימנע מתקלות ועיכובים, שהיו באחריות – למשל, בהנחה שהסיבה לעיכוב היתה תחזוק לא ראוי של המטוס על ידי חברת התעופה וזה מה שגרם לעיכוב וגרם לכל הנזקים אחר כך, חברת התעופה אחראית. אם הסיבה היא תדלוק של מתדלק חיצוני, של שירותים שקונים אותם ממישהו אחר, יכול מאוד להיות שזה בכלל לא אחריותם, או לפחות הם יכולים לגלגל את הנזק.

נחמן שי:

ואז על מי האחריות, אם זה גורם שלישי?

סלעית קולר:

אם זה גורם שלישי, זאת לא אחריות של חברת התעופה. פה אתה מטיל אחריות כספית על חברת התעופה.

נחמן שי:

הנוסע לא יודע.

סלעית קולר:

הוא יידע, וזאת בדיוק הנקודה שהם חייבים להיות שקופים לגבי סיבת העיכוב.

נחמן שי:

אבל הנוסע מכיר את אל-על, הוא לא ירוץ - - -

אחמד טיבי:

אדוני היושב ראש, כאשר אתה פונה לחברה, קונה כרטיס, אתה לא נכנס לחוזה עם ספק המזון, עם ספק הדלק, עם העובדים הטכניים ועם קבלן הניקיון. אל-על היא הכתובת.

היו"ר אופיר אקוניס:

יכול להיות שאל-על תוכיח שהיא לא אשמה.

אחמד טיבי:

אז אל-על תתבע את הצד השלישי.

ליאור יבור:

חבר הכנסת עמיר פרץ, במידה שאתה היית על הטיסה - -

עמיר פרץ:

תן לי לבדוק. אני הייתי בטיסה כזאת בטוח, לא יודע אם זאת.

ליאור יבור:

בטיסה שעתיים וחצי או שלוש מהעיכוב היו בהמתנה לתור להסרת הקרח וניקוי השלג מהמטוס, כי הכל היה בתנאים מאוד מאוד קשים. אני רוצה לספר לכם, וחלקכם קראתם על זה בעיתון, ואולי זה מופיע בקטעי העיתונות שלפני היושב ראש, על טיסה של British Airways מסן-פרנסיסקו ללונדון לפני מספר חודשים. באותה טיסה התקלקל למטוס מנוע, והצוות שם היה בלחץ גדול, שאם הם ינחתו בדרך, הם נופלים לגדר הדירקטיבה האירופית ויישאו בפיצויים על סך הרבה מאוד כסף.

היו"ר אופיר אקוניס:

מסן-פרנסיסקו ללונדון.

סלעית קולר:

זאת טיסה שנוחתת באירופה.

ליאור יבור:

זאת טיסה של British Airways מסן-פרנסיסקו כמדומני, אולי אני טועה ביעד בארצות-הברית, ללונדון. הצוות שם החליט להמשיך בטיסה, מתוך חשש לעלויות הגדולות שייפלו על החברה, וכתוצאה מזה הם נחתו בלונדון על טיפות הדלק האחרונות של המטוס.

אחמד טיבי:

לפני שאנחנו עוברים לסעיף אחר, אני רוצה להזכיר טיסה אחרת לגבי אותה דוגמה. ב-24 לדצמבר האחרון טיסת אל-על מתל-אביב לקהיר. אל"ף, הטיסה התעכבה כמעט בשעה, ואחרי טיסה של 16 דקות באוויר הודיעו להם באוויר: אנחנו נאלצים לחזור בשל תקלה טכנית. הם חזרו לנתב"ג, ואמרו להם: נתעכב עוד חצי שעה, והם התעכבו שעתיים שלמות. בסך הכל, נדמה לי שמדובר בארבע, חמש שעות. כל הנוסעים אומרים: אנחנו צריכים להיות מפוצים. אני מכיר, למשל, משפחה שנסעה בערב מתל-אביב לקהיר כדי להיות בחתונה, אז היא הגיעה למחרת החתונה. מה דינה לפני החוק שלי? נגיד שהחוק שלי לא קיים, התעכבו ארבע שעות, מה עושים איתם?

היו"ר אופיר אקוניס:

לא נגיד שהוא לא קיים, אנחנו עובדים עליו עכשיו...

אחמד טיבי:

חבר הכנסת עמיר פרץ, היה בורג לקוי, זאת בעיה של הנוסע? למה היה בורג לקוי? בעיה טכנית של אל-על.

נחמן שי:

יש לי רושם שהדיון הזה הופך להיות פינת קבילות הציבור. לי יש גם סיפורים, כל אחד מביא זכרונות מטיסותיו. זה לא נושא הדיון. אולי נעשה את זה תוך כדי טיסה, נבדוק את התנאים...

היו"ר אופיר אקוניס:

מאז שנבחרתי לכהונתי לא טסתי אפילו פעם אחת, אז אני מוכרח להגיד שאני לא יכול לדעת. העדפתי להתמקד פה בישיבות של ועדת הכלכלה.

עמיר פרץ:

אני רוצה להשיב לחבר הכנסת טיבי. אני לחלוטין מתנגד לאווירה, שעלולה להיווצר מהדיון כאן, מכיוון שקברניט ומטוס הם למעשה האוטוריטה האחרונה שקובעת. עם כל הכבוד לחבר הכנסת אחמד טיבי, הקברניט יקבע אם הבורג הזה הוא מספיק מסוכן כדי לחזור או לא.

אחמד טיבי:

אבל אני לא אמרתי שהקברניט לא היה צריך להחזיר את המטוס. אמרתי שהקברניט החליט נכון, אבל יש חברה.

עמיר פרץ:

אני לא הפרעתי לך, תן לי להשלים בבקשה.

אחמד טיבי:

לא, חבר הכנסת עמיר פרץ, אתה מעוות את עמדתי.

עמיר פרץ:

תן לי להשלים. אני לא מוכן בשום פנים ואופן, שקברניט יגיד: רגע, זה בדיוק בורג כזה ואחר, והחברה שלי עלולה לספוג נזק כזה ואחר, אז אני אקח עוד קצת צ'אנס. זה שיקול שאנחנו מעלים אותו בלי לדעת, כמו שקורה לצערי הרב עם נהגי משאיות, שבעל הבית אומר להם: אם אתם מעמיסים במקום ארבעה טון חמישה טון, תקבלו ממני צ'ופר, למרות שזה רק טון מעבר לחוק. אנחנו צריכים להגן על שיקול הדעת, עם כל הכבוד, ושלא תיכנס לפה האווירה "מי הקברניט המצטיין, שלקח סיכון קצת יותר גדול וחסך לחברה שלו מיליונים", כי הרי מי קובע? אני בעד שכל זיז קטן שיש בו סכנה טכנית, מייד ההחלטה של הקברניט תהיה ל"בטיחות הנוסעים", לפני הכל, עם כל הכבוד לחתונה. עדיף לי שהוא לא יגיע לחתונה מאשר הסיכוי, חס וחלילה, שכל הנוסעים לא היו מגיעים.

אתה טוען טענה שהיא לא לגיטימית, גם ברכב שלך יכולה להתרחש תקלה, שאתה לא יודע עליה, למרות שבדקת את הרכב לפני כן. מה לעשות, זה קורה.

אחמד טיבי:

אני מסכים שהקברניט יחליט.

עמיר פרץ:

הקברניט יחליט וישלמו.

אתי בנדלר:

זה הדיון השני בכנסת הזאת, ואינני יודעת איזה מספר מהכנסת הקודמת, שאנחנו ממצים את הנושא בדיונים כלליים בלבד, בלי להכיר את פרטי הצעת החוק. אני רוצה לתת לכם דוגמה, למה אני מרגישה חוסר נוחות. למשל דובר כאן על עיכוב, דובר כאן על עיכובים ואיזה נטל קשה מטילים על חברות התעופה, והאם יש מקום להבחין בין חברות תעופה ישראליות לבין חברות תעופה זרות במקרה של עיכוב. אני רוצה לתת לכם תשובה, מה אומרת הצעת החוק, ככל שתאושר בשינויים אלה או אחרים, לעניין עיכוב.

הטבה כלשהי בשל עיכוב – האחראי למתן ההטבות יהיה חייב בה רק בעיכוב של שעתיים לפחות. ככל שהעיכוב איננו מגיע לשעתיים, אין בכלל שום הטבה שהיא. ככל שמדובר בעיכוב של בין שעתיים לחמש שעות, ההטבה היחידה שלא יהיה זכאי הנוסע בהתאם למוצע בהצעת חוק זו היא ארוחות וטלפון, פקס או אי-מייל כדי להודיע על העיכוב שלו, זאת אומרת: ארוחות וטלפון. אם כתוצאה מהעיכוב גם היה צריך להוציא אותו משדה התעופה לצורך לילה וכולי, אז מממנים לו את השהייה במלון באותו לילה והסעה לשדה ובחזרה. צריכים לבדוק על מה אנחנו מדברים לפני שמתחילים לתקוף.

הצעת החוק של חבר הכנסת אחמד טיבי מבוססת בעיקרה על הדירקטיבה האירופית, והדירקטיבה הזאת לא נקבעה כלאחר יד. נעשו הרבה מאוד דיונים, משום שהרצון לא להכביד בצורה מוגזמת על חברות תעופה הוא לא רצון ישראלי בלבד, אני מניחה שהוא מאחד את כל ארצות האיחוד האירופי, כשקבעו את הדירקטיבה שלהן, אז אני מבקשת לא להלך אימים בנושא הזה. כדאי לדעת מה אומרת הצעת החוק.

היו"ר אופיר אקוניס:

אני חושב שבעניין הזה יש הסכמה של כל הנוכחים בחדר הזה.

קובי זוסמן:

בהמשך למה שאמרת, זה לא רק שצריך לעשות הבחנה בין חברות ישראליות לזרות, אלא צריך להוסיף למשוואה הזאת גם את המונח "חברות שכר", כי אם תבדקו סטטיסטית, תראו שבנתב"ג מרבית העיכובים – אני לא אומר שחברות סדירות לא מתעכבות ושאין בעיה עם התפעול שלהן – אבל סטטיסטית החברות שאנחנו כרגע מדברים עליהן, וזה כיף לדבר על עיכוב בתעופה, הן חברות שכר.

אתי בנדלר:

לכן הצעת החוק מתייחסת במפורש גם לטיסות שכר ומרחיבה את הוראות החוק גם עליהן.

קובי זוסמן:

אני קצת רוצה אולי לשנות את האווירה של הוועדה, כי זה נורא פיקנטי לדבר על עיכובים בחברות תעופה סדירות. במקרה אל-על וכל חברות התעופה הסדירות האחרות הן חברות שעומדות בתקנים הכי הכי מחמירים בתחום התעופה והבטיחות בתעופה, וחייבים לעשות הבחנה מאוד מאוד ברורה בין עולם השכר, ששם מרבית הבעיות, לבין חברות התעופה הסדירות, ששם החלק הפחות גדול של הבעיות, אבל מצד שני, הנטל הגדול חל על חברות התעופה הסדירות בנושא האגרות, בנושא הביטחון שליאור הסביר עליו מקודם, ועוד במכלול עצום של דברים, שעושה את החיים של חברת תעופה רווחית או לא רווחית, חברה פושטת רגל או חברה שמתקיימת.

עומר שלו:

אותן דוגמאות מתייחסות באמת לעיכוב מעל חמש שעות, כשאז נכנסים גם פיצוי כספי כזה או אחר בדמות החזר הוצאות או פיצוי כספי, ואנחנו נתייחס לזה. אני מקבל את ההצעה, אנחנו נתייחס לזה, כשנגיע לסעיף הספציפי. יחד עם זאת, ההערה שנאמרה פה שעיכוב או הזכות לפיצוי בגין עיכוב במקרה של כוח עליון לא חלה, היא לא נכונה. הצעת החוק כרגע אומרת, שרק במקרה של ביטול, תוכל חברת התעופה להגיד שיש נסיבות כוח עליון, וזה לא מתייחס לעיכוב וביקשנו את זה.

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה, רבותי. אני חושב שמיצינו את הדיון לסעיף 7 ולסעיף 12. אם אינני טועה, היה סעיף 7 בסוגיית הביטחון, וביקשתי לישיבה הבאה נציג של שירות ביטחון כללי, ולסעיף 12 - לקבל נוסח אלטרנטיבה מהמשרד או התייחסות כללית לישיבה הבאה, עורך הדין קמחי. אתה אמרת שזה מחולק לכמה וכמה סעיפים.

גידי ארנון:

אנחנו גם מברכים על ההסדרה, רק היינו רוצים במעין בקשה כללית גם לוועדה וגם לחבר הכנסת אחמד טיבי לנסות להתאים את החוק באמת למציאות הישראלית, מציאות שבה חברות תעופה נאבקות בקשיים, שחברות תעופה זרות לא נאבקות בהם. יש לנו הוצאות ביטחון כבדות, שמטילים על 1,500 קילומטר ואילך, עד 1,500 קילומטר. רוב הטיסות הבין-לאומיות שלנו, אם לא כולן, מתחילות ב-1,500 קילומטר ומעלה, בעוד שהטיסות של המובילים האירופיים נגמרות ב-1,000 קילומטר בערך, בלונדון לפעמים ולפעמים במילאנו. לכן צריך להתאים את ההצעה למציאות הישראלית.

כשדיברו פה על עיצומים כספיים - ואני מסתכל על גובה הקנסות, וניקח את הקנס הבינוני, שהוא 2,500 שקל מ-1,500 קילומטר, שזה מרבית הטיסות שלנו, אנחנו לא מוכרים את הכרטיסים במחיר הזה. אנחנו לא מצליחים להביא את התשואה הזאת. הקנסות ברמה שהן כיום הם למעשה עיצומים. הם לא פיצוי, הם עיצום, ולכן כשנגיע לסעיפים הספציפיים של החוק, אני מבקש מכל חברי הוועדה שיזכרו שמדובר בתעופה ישראלית, ועוד נתון אחד – הרבה החלטות ממשלה קבעו שהתעופה הישראלית היא נכס אסטרטגי של המדינה, והתעופה הישראלית היא הנכס ששומר על הקשר. דיבר עומר על כך, שלאחרונה מוסיפים פה עוד ועוד עלויות כספיות כבדות יותר ויותר על התעופה הזאת. אז כאשר מטילים – וזאת עלות כספית, אולי עלות כספית ראויה במקומות מסוימים, אבל זאת עלות כספית – את העלויות הכספיות האלה, וכן הלנת אנשים במלון זאת הוצאה כספית כבדה; במקרה הספציפי הנוכחי, אני צריך להלין אותם, אם זה לא יתוקן, גם אם יש סופת שלג, ולהלין נוסעים בלונדון, והיה לנו אירוע כזה, כשאתה צריך להזמין 80 חדרים באותו ערב.

היו"ר אופיר אקוניס:

אבל אתה לא מזמין בבונד פינת אוקספורד, אתה מזמין בשדה הסמוך לשדה התעופה.

גידי ארנון:

200 פאונד לחדר.

נחמן שי:

שישנו בשדה…

היו"ר אופיר אקוניס:

לא בשדה. אגב, בעולם המתוקן – אגב, בישראל זה לא עובד כך, אין בית מלון סמוך, היה פעם מלון שפירקו ובנו במקומו שכונת מגורים – אתה רק יוצא מהשדה, יש לך כל הרשתות, והמחיר הוא גם הרבה פחות יקר.

ליאור יבור:

בגלל סופת השלגים כל בתי המלון האלה מלאים, אין שם מקום.

היו"ר אופיר אקוניס:

אז אתה מחזיר אותם לסיטי, לבתי המלון היקרים ביותר?

קובי זוסמן:

זה לא בהכרח נכון שהעלות של מלון בשדה התעופה זולה יותר.

גידי ארנון:

אני מתנצל, לא התכוונתי לעורר ויכוח בדוגמה הספציפית.

עמיר פרץ:

אני מציע לנציגי החברות, לא להעלות את זה, כי בא לי אחרי מה שאתם אומרים עכשיו להוסיף סעיף לחוק, שלא תוכלו לשלוח אותם למלון בפחות מ-200 יורו, כדי שלא תוכלו לשלוח אותם למלון ב-50 יורו ללילה. זה פשוט חסר כל רגישות מבחינתכם לנסות להסביר כמה יעלה לכם אם יש שלג. מה אתה רוצה? שבשלג אני אשאיר אותם בשדה?

גידי ארנון:

ניסיתי להסביר - -

עמיר פרץ:

אל תסביר, זה הסבר שגורם לכך שאנחנו אומרים: רגע, בואו נגן על הנוסע עוד יותר.

נחמן שי:

אבל אלה דברים טריביאליים.

עמיר פרץ:

זה דבר בסיסי, שאדם נוסע יקבל חדר במלון.

נחמן שי:

מה, אתה תקבל חדר באכסניית נוער?

עמיר פרץ:

מאיפה אני יודע? מי יכול להבטיח לי את זה? אתה יודע איזה בתי מלון יש סמוך לשדה התעופה?

היו"ר אופיר אקוניס:

אז תציע חברת ישראייר את הערותיה ותגיש לנו הצעה אלטרנטיבית.

גידי ארנון:

אני רק רוצה לענות לכבוד חבר הכנסת, אם אפשר.

היו"ר אופיר אקוניס:

לא, אי-אפשר, אמרתי לך להציג לנו הצעה אלטרנטיבית, אם יש לך השגות.

גידי ארנון:

אני ניסיתי להסביר, אולי בדוגמה, את העלויות הכספיות והבקשה היא שכשבאים - -

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה. סיכמנו עם חברת ישראייר, שאם יש לה הערות לגבי המרחקים וגובה הקנסות, תעביר לוועדה במהירות את ההצעה האלטרנטיבית ונדון בה. כדי שלא יהיו פה טענות לקיפוח, אתה מארקיע תהיה אחרון הדוברים, ואז החברות ארקיע, ישראייר ואל-על, כולן ימצו את הדיונים שלהן.

אהוד שבתאי:

בהצעת החוק יש סעיף שאומר שאין בהוראות חוק זה כדי לגרוע מזכותו של נוסע לפיצוי לפי כל דין. במילים אחרות, אחרי שהנוסע מקבל פיצוי, אין סופיות דיון, ממשיכים לדון. אבל מדינת ישראל אימצה אמנה שקוראים לה "אמנת ורשה", עכשיו דנים באימוץ "אמנת מונטריאול".

אתי בנדלר:

נתייחס לזה כשנגיע לסעיף. אני מוצאת קושי כרגע - -

היו"ר אופיר אקוניס:

זאת שאלה משפטית מן המעלה הראשונה.

אהוד שבתאי:

בעניין העקרוני, אמנת מונטריאול ואמנת ורשה, יש בהן תקופת התיישנות לתקופה של שנתיים בלבד בתעופה. בנוסף, יש עניין של איחוד עילה, זאת אומרת התביעות ידונו רק על פי חוק זה. כאן יש הרחבה של העניין הזה גם מבחינת העובדה שנוסע יכול לפנות אחרי שהוא כבר קיבל ממני פיצוי לבית משפט לקבל עוד סעד – זה דבר אחד, ודבר שני – הוא יכול לעשות את זה בתקופה של שבע שנים. יש כאן סתירה.

אתי בנדלר:

אני לא הבנתי את הטענה, אבל אני מציעה שנדון בזה כשנגיע לסעיף הרלוונטי.

אהוד שבתאי:

אם נוסע, חלילה, נפגע בטיסה או איבד מזוודה, יש תקופה של שנתיים שבה הוא יכול לתבוע, אבל אם הוא התעכב, יש לו שבע שנים ללכת ולתבוע. זה נשמע לא הגיוני.

היו"ר אופיר אקוניס:

מאה אחוז, נדון בזה. עורך דין עצמון, אתה יכול להתחיל לקרוא בבקשה.

איתי עצמון:

אני אתחיל לקרוא מהנוסח, שכולל הערות ב"עקוב אחר שינויים" על הנוסח שאושר בקריאה טרומית:

"הצעת חוק פיצוי וסיוע לנוסעים עקב עיכוב או דחייה בטיסה, התש"ע-2010

הגדרות 1. בחוק זה –

"החזר הוצאות" – כממשעותו בסעיף 3(2)".

אני מציע שכאשר נגיע לסעיף 3(2), אני אקרא בפירוש את הגדרת החזר הוצאות. מדובר על הוצאות שהוציא נוסע לרכישת כרטיס טיסה, ולמקרה מסוים גם בשל העברות - -

היו"ר אופיר אקוניס:

אני מציע שתקרא ברצף את כל סעיף 1 ואז תתחיל להסביר, אם יהיה צורך, או שנשמע כל מי שיבקש להעיר הערה בנושא.

איתי עצמון:

"חבילת תיור" – צירוף של שניים או יות רמשירותי סוכנות נסיעות, הכולל הזמנה

או מכירה של כרטיס טיסה;

"חוק שירותי תיירות" – חוק שירותי תיירות, התשל"ו-1976;

"טיסה" – טיסה מסחרית, הממריאה מתחומי מדינת ישראל או אליה, לרבות טיסה

הכוללת חניית ביניים".

אנחנו מחקנו כאן טיסה סדירה או טיסת שכר לפי הערת משרד התחבורה, אבל כמובן שברור שטיסה מסחרית כוללת גם טיסת שכר, אני רוצה להבהיר את זה במפורש לפרוטוקול.

"טיסה מסחרית" – טיסה לשם הסעת נוסעים או הובלת טובין בתמורה, או טיסה

לצורכי עסק או מתן שירות;

"טיסה שבוטלה" – טיסה שלא התקיימה או טיסה שהמריאה באיחור של שש שעות

לפחות מהמועד הנקוב בכרטיס הטיסה;

"יעד סופי" – היעד הנקוב בכרטיס הטיסה בטיסה ישירה, או היעד האחרון הנקוב

בכרטיס טיסה המשולבת עם טיסות אחרות;

"כרטיס טיסה" – אישור לרבות מסר אלקטרוני, שמונפק על ידי מפעיל טיסה,

מארגן או מי שהוסמך לכך על ידם, המעניק זכות לטיסה, לרבות אם הונפק כחלק

מחבילת תיור";

"מארגן" – אדם השוכר קיבולת בכלי טיס, כולה או חלקה, לצורך מכירתה

לאחרים;

"מפעיל טיסה" – מוביל אווירי שניתן לו רישיון להפעלת כלי טיס לפי סעיף 2(א)

לחוק רישוי שירותי תעופה, התשכ"ג-1963;

"נותן שירותי סוכנות נסיעות" – כמשמעותו בסעיף 12א לחוק שירותי תיירות;

"פיצוי כספי" – כמשמעותו בסעיף 3(4);

"רישום יתר" – רישום מקומות מוזמנים ומאושרים בידי מפעיל טיסה או מארגן,

בכמות העולה על קיבולת כלי הטיס;

"שירותי סיוע" – שירותים לנוסע כאמור בסעיף 3(1);

"שירותי סוכנות נסיעות" – כהגדרתם בחוק שירותי תיירות".

אני אוכל לקרוא, מתוך הגדרת שירותי תיירות, על מה מדובר. מדובר על ארגון ומכירה של סיור לישראל או למדינות חוץ, או הזמנת שירותים לצורכי סיור כאמור, הזמנה או מכירה של כרטיסי טיסה או שוברי טיסה אל מחוץ לישראל וכו', הזמנת שירותי לינה בבתי מלון בישראל או מחוץ לישראל, טיפול בהשגת אשרות כניסה, שהייה וכן מתן ייעוץ מקצועי בכל עניין בעניינים שפירטתי להלן.

"השר" – שר התחבורה והבטיחות בדרכים.

היו"ר אופיר אקוניס:

לגבי הטיסה המסחרית, טיסות צ'ארטר וכדומה, כפי שעלה קודם, זאת הייתה בקשה של משרד התחבורה?

איתי עצמון:

הערה מקצועית של משרד התחבורה.

היו"ר אופיר אקוניס:

כי הנוסח הקודם היה "טיסה סדירה או טיסת שכר", שאני חושב שזה יותר ברור.

איתי עצמון:

אני מציע שעורך דין רון חלפון יסביר את ההערה שלו. הנוסח שונה בעקבות ההערה.

היו"ר אופיר אקוניס:

אתם ביקשתם בבקשה של משרד התחבורה? נדמה לי שזה היה אצלך, חבר הכנסת טיבי, במקור, ואני חושב שהדבר מחדד יותר את הסוגיה.

איתי עצמון:

זאת הערת נוסח, אבל ברור - -

היו"ר אופיר אקוניס:

אז המובן מאליו, מוטב שייאמר.

סלעית קולר:

- - לרבות טיסת שכר.

רון חלפון:

ההבחנה היום בין טיסה סדירה לבין טיסת שכר לא כל כך ברורה, מכיוון שבטיסת שכר ייתכן שמפעיל טיסה ימכור מקומות על הטיסה, ובטיסה סדירה ייתכן שתימכר קיבולת על ידי מה שנקרא מארגן. לכן ההגדרות ההיסטוריות של טיסה סדירה וטיסת שכר אינן תקפות. ברור לחלוטין שהחוק הזה חל על כל טיסה מסחרית, טיסה סדירה וטיסת שכר. כדי למנוע בלבול, הצענו להשמיט את זה, כדי שלא יהיו יצירים שלא ייכנסו לגדר החוק, זו הסיבה.

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה. הערות נוספות ליועצת המשפטית ואחר כך עורכת הדין קולר, ואם אין הערות נוספות לסעיף, נאשר אותו.

קריאה:

יש הרבה.

היו"ר אופיר אקוניס:

אף אחד לא ביקש. מה שקורה בדרך כלל, הרי אנחנו מורגלים מחוקי התקשורת, שמייד מתחילה הסתערות אחרי שרק המקריא מסיים את המילה האחרונה, עוד לא מסיים אפילו. נראיתם לי כל כך שלווים ביום הזה. אנחנו דנים בהערות לסעיף 1.

אתי בנדלר:

אני רוצה להפנות את תשומת הלב למספר נושאים, שכלולים בהגדרות האלה. אל"ף, ההגדרה "טיסה מסחרית" – "טיסה לשם הסעת נוסעים או הובלת טובין בתמורה, או טיסה לצורכי עסק או מתן שירות", מכאן ברור שזה חל גם על טיסת שכר, לא יכול להיות ספק בעניין הזה.

לגבי ההגדרה "טיסה שבוטלה", הדירקטיבה האירופית, כמו גם הצעת החוק, דנו בביטול טיסה ובעיכוב טיסה והיו דיונים לא מעטים מה היא ההבחנה בין טיסה שעוכבה לבין טיסה שבוטלה. נכון שהדירקטיבה האירופית לא נותנת הגדרה, שנותנת כלי יעיל כדי להבחין בין שני הדברים והפסיקה שם התחילה להתייחס לנושא הזה, וגם שם הסתבר שההבחנה איננה ברורה תמיד בין טיסה שעוכבה לבין טיסה שבוטלה. אני אתן דוגמה. נוסע שהיה צריך לטוס לארצות הברית בשעה חצות ודקה, אלה הטיסות הסדירות לארצות הברית, נכון?

ליאור יבור:

הטיסה הטובה היא ב-1:00 בלילה.

אתי בנדלר:

לצורך העניין, וזו דוגמה היפותטית לחלוטין, הוא לא יצא באותה טיסת לילה בגלל שהחברה הודיעה לו שהטיסה בוטלה, אבל הציעה לו לצאת בטיסה למחרת - האם מדובר בטיסה שבוטלה לחלוטין או בעיכוב טיסה, כי הוא יצא בטיסה שמספרה זהה לטיסה שהייתה אמורה לצאת בלילה הקודם לאותו יעד בעיכוב של 24 שעות למעשה? מה הדין במקרה כזה? האם אנחנו מדברים על טיסה שעוכבה או על טיסה שבוטלה?

הוועדה הנחתה אותנו לנסות למצוא הבחנה ברורה ולהגדיר באופן ברור מתי תיחשב טיסה כטיסה שבוטלה, ומתי היא תיחשב כטיסה שעוכבה, שהרלוונטיות של ההבחנה הזאת היא רק לצורך ההטבות שבסופו של דבר הנוסע יהיה זכאי להן. בישיבות התייעצות שנערכו עם הצוותים שמטפלים בנושא הזה מטעם משרדי הממשלה, הגענו למסקנה שראוי להגדיר את הנושא לפי מספר שעות העיכוב, זאת אומרת: או שהיא בוטלה לחלוטין, היא לא קיימת, שזה קיים בעיקר בטיסות שכר שמודיעים על טיסה מסוימת שבסופו של דבר בכלל לא יצאה אל הפועל, או שאנחנו נדבר על עיכוב, זאת אומרת שהחל מ-X שעות, הטיסה לצורך מתן ההטבות תיחשב כטיסה שבוטלה. אנחנו חשבנו שהמספר הנכון לצורך העניין הוא שש שעות, אבל כמובן שאפשר לדון על הנושא הזה.

נושא נוסף שאני רוצה להפנות את תשומת הלב אליו הוא להגדרת "מארגן", שהיא בעצם הגדרה שרלוונטית, אם אינני טועה, אך ורק לטיסות שכר.

נושא אחרון שאני אפנה אליו את תשומת הלב במסגרת ההגדרות הוא של "נותן שירותי סוכנות נסיעות". סוכני הנסיעות טענו כאן בפני הוועדה, ואנחנו הבנו שאכן זו ההנחיה, לא לכלול אותם במסגרת הצעת החוק, כי הם לא יכולים להשפיע על מועדי הטיסות. ובכן, אישרנו בכל זאת את ההגדרה שלהם, אבל כפי שתראו בהמשך, ההתייחסות אליהם בהצעת החוק היא רלוונטית אך ורק להודעות, ככל שהם מוסרים כאלה בשם המארגנים או בשם מפעילי הטיסות, דהיינו: חברות התעופה, ולא לצורך הטלת אחריות לפיצוי או להטבות.

עמיר פרץ:

אדוני היושב ראש, לגבי סוכני הנסיעות, באמת לא נתתי את דעתי על כך עד הסוף, אבל לאור הערתה של היועצת המשפטית, אני קיבלתי פנייה לפני כחודש מנוסעת שארגנה לעצמה חבילת תיור שלמה, שדבר היה קשור בדבר, וסוכן הנסיעות הודיע לה שעה לפני, שהטיסה לא יוצאת ליעד הראשון מישראל, ואז כדי לא להפסיד את כל חבילת התיור שהיא ארגנה, היא לקחה בעצמה טיסה אחרת וביצעה את מה שביצעה, וזה גרם לנזקים של אלפי דולרים, לה ולמשפחתה. השאלה במקרה הזה מי הנתבע, כי הקשר היחיד שיש לה זה עם סוכן הנסיעות, לא עם החברה, אז איך אנחנו פה עושים את ההבחנה הזאת? כי הנקודה שעלתה כאן היא נקודה מאוד חשובה.

סלעית קולר:

החוק לא נועד לטפל בסוכנות נסיעות, כמו שאומרת היועצת המשפטית.

היו"ר אופיר אקוניס:

נכון, אבל חבר הכנסת פרץ העלה סוגיה חדשה.

סלעית קולר:

הסוגיה הזאת של האחריות של סוכני הנסיעות לגבי הודעות וכל זה מטופלת במקומות אחרים, יש להם אחריות מבחינת החוק, יש להם אחריות מבחינת הפסיקה, החוק הזה לא ממצה את כל נושא שירותי תיירות ואחריות של סוכני נסיעות, ולכן יכול להיות שהתקלה הייתה אצל הסוכן.

עמיר פרץ:

החברות ייצרו קיר מלאכותי בינן לבין הנוסע, ובזה נגמר העניין, את יכולה אחר כך רק לדבר הרבה ולא יותר מזה.

סלעית קולר:

זאת השאלה, השאלה איפה הייתה התקלה. חבר הכנסת פרץ, השאלה היא איפה הייתה התקלה, זאת אומרת: בהעברת ההודעה, האם מסירת ההודעה נמסרה לסוכן הנסיעות בדיוק שעה לפני ואז הוא הודיע, ואז זה באחריות החברה, או אם התקלה הייתה במקום אחר, זאת אומרת: בהעברה שהוא העביר את הנתונים, ואז זאת אחריותו, ויש לו אחריות ויש פיצויים על העניינים האלה.

עמיר פרץ:

אחת הבעיות בצרכנות וביכולתו של אזרח לממש את זכויותיו זה כל הסרבול הזה מי הגורם האשם.

סלעית קולר:

אני מסכימה עם כבודו.

עמיר פרץ:

ואם עכשיו "יגלגלו" את הנוסע בין גורם לגורם, הוא יגיד: אתה יודע מה? תנו לי את הכרטיס שלי, תעזבו אותי בשלום ובזה נגמר העניין. לכן את צריכה להחליט, או שאת מחדדת את העניין או לא.

סלעית קולר:

אני עניתי לזה.

היו"ר אופיר אקוניס:

ליועצת המשפטית של הוועדה יש תשובה. רבותי, היום אנחנו בשעה 11:00 חייבים לסיים.

נחמן שי:

בואו נמשיך.

היו"ר אופיר אקוניס:

לא, אי-אפשר היום, יש דיון על 40 חתימות – אתם ביקשתם, לא אני. אני אמנם עונה לכם, כדאי שתהיה שם לשמוע, אבל אני לא ביקשתי את הדיון, אתם ביקשתם.

אחמד טיבי:

לי יש שאילתה בעל-פה.

היו"ר אופיר אקוניס:

יפה, אז אנחנו רק נשמע את היועצת המשפטית.

נחמן שי:

אני בא לשמוע אותך.

היו"ר אופיר אקוניס:

דרך אגב, אני גם בא לשמוע אתכם. אני תמיד מקפיד לשבת בישיבות האלה.

עמיר פרץ:

למען הפרוטוקול, אני ביררתי, והטיסה שלי היא טיסה אחרת. רציתי שהפרוטוקול, חלילה, לא יקבל דיווח לא מדויק.

היו"ר אופיר אקוניס:

אם כך, היו בחודש דצמבר שני מקרים בארצות הברית.

עמיר פרץ:

זאת לא הטיסה שלי.

היו"ר אופיר אקוניס:

היועצת המשפטית תענה ואנחנו נסיים. אני מבין שיש הערות רבות על סעיף ההגדרות, ואנחנו נתחיל בזה כמובן את הישיבה הבאה, ואז כמובן ניגש להצבעה.

אתי בנדלר:

השתדלנו לתת מענה לסיטואציות האלה בהצעת החוק, מעבר להוראות הדירקטיבה האירופית. אינני משוכנעת שההצעות מספקות, אבל יש התייחסות. אחת היא תיקון עקיף לחוק רישוי שירותי תעופה בסעיף 19 להצעת החוק, שמחייב מינוי נציג מארגן בטיסות שכר, כדי שתהיה כתובת בארץ לדעת למי לפנות במקרה של חברות תעופה זרות, שמארגנות טיסות שכר בארץ, ולא תמיד יודעים מי הכתובת לפנייה או לתביעה וכיוצא בזה.

סעיף נוסף שאיננו כלול עדיין בנוסח שלפניכם, אולי הוא חולק, אנחנו מציעים להוסיף סעיף נוסף, שעניינו בטיסות פיקטיביות, דהיינו: לא פעם מוכרים כרטיסים, בעיקר לטיסות שכר, למועד מסוים, ומסתבר לאחר מכן שהמועד הזה מעולם לא אושר על ידי רשות שדות התעופה, ולעתים קרובות בזמן לא רב לפני הטיסה עצמה מודיעים לנוסע הפוטנציאלי, ששעת הטיסה שונתה או שאין טיסה. לכן, לגבי טיסות כאלה, אנחנו הצענו סעיף של פיצויים לדוגמה, כשאולי צריכים גם לחזק את הסעיף הזה, אבל על כל פנים, יש התייחסות לסיטואציות.

עמיר פרץ:

לישיבה הבאה אני אביא את המקרה המפורט הזה.

היו"ר אופיר אקוניס:

מכיוון שרבים נרשמו להעיר הערות על סעיף 1, נתחיל בכך ונמשיך בהקראת החוק.

תודה רבה לכם, אני נועל את הישיבה.

**הישיבה ננעלה בשעה 11:00**