**הכנסת השמונה-עשרה נוסח לא מתוקן**

**מושב שני**

**פרוטוקול מס' 192**

**מישיבת ועדת הכלכלה**

**יום שני, ח' אדר התש"ע (22 בפברואר 2010), שעה 11:15**

**סדר היום:** הצעת חוק הטיס, התש"ע-2010

**נכחו:**

**חברי הוועדה**:

אופיר אקוניס – היו"ר

**מוזמנים**:

אבנר עובדיה, דובר משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

יצחק רז, החוקר הראשי, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

עו"ד מלי סיטון, היועצת המשפטית, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

רון חלפון, לשכה משפטית, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

גיורא רום, מנהל רשות התעופה האזרחית

רננה שחר, יועצת משפטית, רשות התעופה האזרחית

מייקי אברהמי, סגן בכיר למבצעים, רשות התעופה האזרחית

אבי בן-חור, סגן בכיר לקשרי תעופה בין לאומיים, רשות התעופה האזרחית

פוול גרנדל, סגן בכיר לכושר אווירי, רשות התעופה האזרחית

ישי דון-יחיא, יועץ מקצועי למנהל רת"א

גדי רגב, ראש מטה תעופה, רשות התעופה האזרחית

מוטי שמואלי, סגן בכיר לתשתית, רשות התעופה האזרחית

קובי מור, מנכ"ל רשות שדות התעופה

רינה פאר, המשנה ליועץ המשפטי, רשות שדות התעופה

גיא ישראלי, רמ"ט מנכ"ל, רשות שדות התעופה

הניה ברקוביץ, מנהלת השירות המטאורולוגי

פיני שחר, מנהל מחלקת ביטוח כללי, משרד האוצר

מאור שטיינמן, מחלקת ביטוח כללי, שוק ההון, משרד האוצר

יערה למברגר, ייעוץ וחקיקה, משרד המשפטים

הדס פיקסלר, לשכה משפטית, המשרד להגנת הסביבה

נצ"מ נועם אדר, מפקד יחידה אווירית, משטרת ישראל, המשרד לביטחון פנים

סנ"צ קלוד גוגנהיים, עוזר היועמ"ש, משטרת ישראל, המשרד לביטחון פנים

ד', לשכה משפטית, שב"כ, משרד ראש הממשלה

ו', יועץ משפטי, שב"כ, משרד ראש הממשלה

רוברט נויפלד, יועץ משפטי, חיל האוויר, משרד הביטחון

אל"מ משה מנור, מפקד מערך הבקרה, משרד הביטחון

קובי מלכה, נהג של מפקד מערך הבקרה, משרד הביטחון

עומר שלו, היועץ המשפטי ומזכיר החברה, אל-על

שמואל ארז, רא"ג בטיחות ואיכות, אל-על

עו"ד קרן כהן סעד, מנהלת הלשכה המשפטית, אל-על

קברניט יובל לוטן, מנהל תכנון ותפעול מבצעים, אל-על

עו"ד שרון בראונסטון, הלשכה המשפטית, אל-על

גידי ארנון, יועץ משפטי, חברת ישראייר

שרון פלדמן, ע. יועץ משפטי, חברת ישראייר

חזי הרפז, מנהל מבצעים, חברת ישראייר

ישי גורפינקל, סמנכ"ל מבצעים, חברת ארקיע

ניר דגן, משנה למנכ"ל, חברת ארקיע

עו"ד אהוד שבתאי, יועמ"ש מזכיר וסמנכ"ל החברה, חברת ארקיע

יצחק וייס, ועד ארקיע

אברהם רזיאל, ראש אגף מבצעי אוויר, התעשייה האווירית

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

אבנר ירקוני, טייס, חברת קא"ל

יועד פאר, טייס ראשי, חברת טלם תעופה

מיכה לוי, מנכ"ל האגודה הישראלית לתעופה זהירה

אברהם גרייצר, חבר הנהלה, האגודה הישראלית לתעופה זהירה

יאיר פארן, חבר הנהלה, האגודה הישראלית לתעופה זהירה

אברהם קמחי, יו"ר התעופה הקלה, קלוב התעופה

עמרי טלמון, מנכ"ל קלוב התעופה

רקפת וינטראטב, דוברת, קלוב התעופה

דוד גורודצקי, חבר הנהלה, קלוב התעופה

דן ארזי, יו"ר קלוב התעופה צפון

ראובן משולם, יועץ משפטי ומזכיר חברת ממ"ן

עו"ד רפאל דורון, יו"ר אגודת פקחי הטיסה

דני רוט, יו"ר יוצא, אגודת פקחי הטיסה

בנימין קלנר, רופא, החברה הישראלית לרפואה תעופתית

עו"ד אורנה זהבי, סגנית היועץ המשפטי, החברה הישראלית לרפואה תעופתית

ירון אשכלות, סמנכ"ל, כים ניר שירותי תעופה

דיויד גולן, מנכ"ל כים ניר שירותי תעופה

אלי פרץ, מנכ"ל עיט שירותי תעופה ותיירות

ויקטור חג, מנכ"ל מטיילי קריית שמונה ובעל מנחת

חזקיה ישראל, מנהל המחלקה לביטוח סוציאלי, התאחדות התעשיינים

עו"ד ירון אליאס, יועץ משפטי, איגוד חברות הביטוח

עו"ד יוסי הלוי, יועץ משפטי, איגוד חברות הביטוח

שמואל מלכיס, מנהל מחלקה כלכלית, איגוד חברות הביטוח

עופרה ציון, מזכירת חטיבת התעופה באיגוד עובדי תחבורה בהסתדרות החדשה

עו"ד ורד ויץ, לשכה משפטית של האיגוד המקצועי, ההסתדרות החדשה

עו"ד בטי מצר לוי, סמנכ"ל אג"מ, הסתדרות העובדים הלאומית בישראל

אייל ממיה, מתמחה באג"מ, הסתדרות העובדים הלאומית בישראל

קובי זוסמן, מנכ"ל יאט"א

יניב סורני, מנהל תחום מטענים, יאט"א

בועז חטיבה, יו"ר איגוד הטייסים

גדי אריאל, יו"ר הוועדה המשפטית של איגוד הטייסים

עמוס לפידות

**ייעוץ משפטי:** אתי בנדלר

**מנהלת הוועדה**: לאה ורון

**רשמת פרלמנטרית**: הדס צנוירט

**הצעת חוק הטיס, התש"ע-2010**

היו"ר אופיר אקוניס:

שלום רב, אני מתכבד לפתוח את הישיבה. אנחנו מקיימים היום את הדיון הראשון בהצעת חוק הטיס, התש"ע-2010, שעברה בקריאה הראשונה ב-8 בפברואר במליאת הכנסת, ואנחנו נכין את הצעת החוק לקריאה השנייה והקריאה השלישית.

אחת הישיבות הראשונות פה בוועדה בראשותי היתה העלאה מחודשת של דירוג התעופה הישראלי למקום הראשון, שאנחנו היום במצב קצת פחות טוב, ואז אמרתי בישיבה שאני מקווה שזה יקרה עד סוף 2009. זה לא קרה, ואנחנו צריכים לפעול כדי שזה יקרה במהירות במהלך 2010, מבלי להתחייב לנקודת זמן כלשהי בשנת 2010, אבל מוקדמת ככל האפשר, ואת זה נשתדל לעשות גם באמצעות חקיקת הספר הזה, וזה ספר. אני אומר לממשלה ולנציגיה, שאנחנו אמורים לצאת לפגרת הפסח ב-16 במרס, ואני מודיע, כפי שאמרתי לשר התחבורה, שקשה לי להאמין שנצליח לקיים את החקיקה הזו בסד הזמנים הזה. מבחינתי היה טוב אם הממשלה היתה מביאה את חוק הטיס בתחילת המושב, ואז לא היתה בעיה, אבל כאשר הממשלה מביאה את ההצעה בסוף המושב, מתקיימת בעיה. גם אם נעשה פה דיונים בימים שאינם עבודת הכנסת, ונשב פה עד השעות הקטנות של הלילה, גם אז אני מאמין שזה יהיה ארוך, וודאי נשמע כאן כבר גורמים רבים שפנו אליי במהלך הימים האחרונים עם השגות על החוק הזה, ומה שיותר גרוע, יותר מטריד אותי מהשגות על החוק עצמו, זה שהטענה העיקרית, שלא היתה להם אוזן קשבת אצל הרגולטור – זה דבר שמאוד מטריד אותי, ואשמח לשמוע את ההטענה ההפוכה, כמובן.

אנחנו היום בדיון ראשון. נשתדל למצות אותו ככל האפשר ולהתחיל אולי בהגדרות, אבל גם את זה איני יכול להבטיח כרגע. אני מציע שהרגולטור יציג את החוק עצמו.

לאה ורון:

גם את רת"א.

היו"ר אופיר אקוניס:

למה? אנחנו רוצים לעסוק בהצעת חוק הטיס. יש קשר שצריך להציג את רת"א?

מלי סיטון:

יש קשר הדוק.

היו"ר אופיר אקוניס:

למה לא מתאמים אתי את זה? אני לא מקבל את זה בתחילת הישיבה.

לאה ורון:

זה תואם אתנו.

היו"ר אופיר אקוניס:

זה לא תואם אתי. אני שומע מזה פעם ראשונה. תציג בבקשה, גיורא רום, את חוק הטיס.

גיורא רום:

אני מודה ליושב ראש על דברי הפתיחה. אנחנו נציג עכשיו את חוק הטיס. זה חוק שמכיל 70 אלף מילים; זה יותר מהספר "מיכאל שלי" של עמוס עוז. 25 אלף מילים של החוק עצמו, וכ-45 אלף מילים של דברי ההסבר. הוא תוצר של עבודה – אני ראיתי כבר הרבה מבצעים בחיי - עבודה קשה, מורכבת, שבהשתתפות כמעט כל אנשי רת"א ובשיתוף פעולה עם הרבה מאוד גופים חיצוניים, שאתייחס אליהם. לא תמיד הם הסכימו אתנו, אבל הם היו קואופרטיביים והביאו לכך שאנחנו יכולים להציג היום את חוק הטיס.

אלה הגופים שהיו מעורבים בתהליך הכנת הצעת חוק הטיס. יש פה 11 גופים ממשלתיים. התייעצנו עם הציבור במהלך ההכנה של החוק. בנובמבר 2007 הופץ תזכיר חוק הטיס. התקבלו הערות של הגופים האלה. ביוני 2009 פורסמה טיוטה מעודכנת לציבור לצד טבלה השוואתית; כתוצאה מזה שחשבנו שהציבור יתלונן, כמו שהיושב ראש אמר לנו, פרסמנו קודם כל טבלה השוואתית שתשווה בין הנוסח הקודם והנוסח הנוכחי, כי החוק התעדכן כל הזמן, כדי להקל על הציבור. לאחר מכן, אחרי שקיבלנו הרבה מאוד התייחסויות, הוצאנו נייר מאוד מפורט, שכולל כ-184 התייחסויות. זה הדף הראשון של המסמך, שבו אספנו את כל 184 ההסתייגויות, ההערות, התרומה של הציבור, וכתבתנו מה מהות ההערה, מה תשובתנו, וספררנו את זה בסדר עולה. הכול היה כל הזמן על הרשת. זה רק הצריך לדעת לתקתק.

בין יוני לאוקטובר קיבלנו הערות מצד הגופים הבאים שמופיעים פה, וכל העבודה על החוק היא עבודה מתמשכת. היו אנשים שביקשו מאתנו את הנוסח הנוכחי. זה כמו לקבל את הנוסח הנוכחי של סופלה; אין נוסח נוכחי לסופלה, הוא כל הזמן תופח, ואי אפשר להפסיק את התנור ולהוציא את הסופלה, כי הוא נופל, ולכן הוא כל הזמן היה על הרשת, ולא היתה שום בעיה להיכנס, לתקתק, ולדעת מה קורה שם.

בנובמבר פרסמנו לציבור את טיוטת הצבעת החוק, שזה לפני ארבעה חודשים. הודענו באתרים השונים שזה קיים, ומאז ועד היום הדבר העיקרי שעשינו היה עבודה על מה שנקרא עריכה לשונית. השינויים במהות היו שינויים די שוליים, עד כדי אחוז או שניים. מהות החוק היתה מונחת על שולחן הציבור מנובמבר 2009. זיהינו גם די הרבה אנשים חרוצים שקראו את זה כבר אז, והתייחסו לזה.

יסודות הצעת חוק הטיס; חוק הטיס הנוכחי נחקק ביום הולדת 20 לטיסתם של האחים רייט. החוק הזה נחקק ביום ההולדת ה-100 של התעופה. זה סגירת פער לא מבוטל כלל וכלל. בשביל הקוריוז אציין שחוק הטיס, הנוסח המחייב הוא הנוסח האנגלי - הוא לא הנוסח בעברית, כי חקיקה היא בנוסח שבה היא נכתבת. אז קודם כל היא משקפת התפתחות, ואני לא צריך להסביר פה לקהל מה קרה בענף התעופה.

החוק הוא אחד מחוקים ראשיים שעוסקים בתעופה. החוק הזה מרכז את הרגולציה של הבטיחות. הוא לקח גם חלקים מחוקים אחרים. הרגולציה היא מאוד מקצועית, מאוד מפורטת ומסועפת ועם הרבה קשרים פנימיים, ועוסקת בשלושת המרכיבים של התעופה, שזה אנשים, פלטפורמות וגופים שמפעילים את התעופה, זה חברות שמפעילות חברות תעופה, חברות אחזקה, בתי ספר וכן הלאה. אלה שלושת המרכיבים.

החוק צריך להיות בהתאמה לרגולציה הבין לאומית, שמוביל אותה ICAO, שזה הארגון הבין לאומי לתעופה. אנחנו מחויבים לאחידות בסטנדרטים.

יש בחקיקה הבין לאומית את אמנת שיקגו, שהיא אמנת היסוד, שהיא משנת 44', נדמה לי, ויש לה 18 נספחים. זו הרשימה. לפי חוק רת"א, היא הגוף שצריך לדאוג למימוש הנספחים האלה והחוק צריך להיות בהתאמה ל-18 הנספחים גם כן.

החוק, מכיוון שהוא חוק ראשי, קובע את היסודות ואת ההסדרים הראשוניים. הוא לא תחליף לתקנות שמתוקנות מאוחר יותר על ידי השר או הוראות שנותן מנהל רת"א. לכן יש לו במקרים רבים לשון כללית שנותן לאחר מכן לשר ולמנהל רת"א את היכולת לתקן תקנות הרבה יותר מפורטות.

החוק צריך להקיף את כלל התחומים בתעופה, החל במטוסים הכבדים ביותר וכלה בתעופה, אפילו בתעופה שהיא התעופה הספורטיבית הכי בסיסית, שחלק מהכלים שמשתמשים בהם שם לא מוגדרים ככלי טיס ועדיין רת"א אחראית עליהם. החוק צריך לאפשר לגזור תקנות שנובעות מהחוק לגבי כל המגוון של הכלים האלה.

הצעת החוק מסדירה את הקיום בצוותא של התעופה האזרחית והתעופה הצבאית. הקיום הזה בצוותא אינו עניין של מה בכך, והצורך בו הולך ומתחזק מיום ליום. השמיים שלנו נשארים באותו גודל, שדות התעופה הם אותם שדות תעופה. הצרכים משתנים, נקודות שיווי המשקל משתנות. בפעם הראשונה בתולדות המדינה הגענו להסדרה של קיום בצוותא של התעופה האזרחית והתעופה הצבאית.

החוק מכיל 13 פרקים, ואני אבקש עכשיו מרננה שחר, שהובילה באמת בנחישות בלתי רגילה את כתיבת הצעת החוק, להציג את זה.

אסיים בתשובה להערה שלך, אני הצגתי לפני כמה שקפים את כל הגופים שעבדנו מולם, שקיבלנו מהם פניות, שענינו להם, שישבנו אתם. עוד השבוע ישבנו עם איגוד הטייסים ישיבה מאוד ארוכה. היינו אמורים לשבת ביום חמישי עם אל-על, שברגע האחרון שינו את זה. כמעט לא היה מקרה שמישהו פנה אלינו ולא קיבל תשובה - או בדרך של ישיבה או בדרך של תשובה בכתב. אני בספק אם מישהו יכול להציג את השקפים שאני הצגתי בכל מה שנוגע לדיאלוג עם הציבור בין 2007 ל-2009, וכמה נתנו לציבור בצורה כתובה ומסודרת את מצב העניינים, התאמה בין נוסחים שונים של החוק, תשובות על הערות והדרך שבה כן הטמענו או לא הטמענו אותם, אבל אנחנו נמשיך לשרת את הציבור, לא משנה כמה הוא יתלונן, זה תפקידנו.

לפני שאני מעביר לרננה, אני רוצה להודות לאנשי משרד המשפטים ויערה בראשם, וטל גינס, שהיתה העורכת הלשונית שלנו, שעשתה עבודה פנומנלית אבל לא של מה בכך בעריכה הלשונית של החוק הזה. אבל היו עורכי דין נוספים במשרד המשפטים שבשלב זה או אחר היו מאוד מעורבים. יש בחוק הזה הרבה מאוד דברים שלא היו קודם גם מבחינה קונספטואלית בכל מה שקשור בחקיקה. אני רוצה להודות לעו"ד מלי סיטון, היועצת המשפטית של משרד התחבורה, שתמכה בנו כל הזמן וייעצה לנו וסייעה לנו בניסיון שלה. אני רוצה להודות, נמצא פה סא"ל רוברט, היועץ המשפטי של חיל האוויר. זה היה לא עניין של מה בכך בשביל חיל האוויר לעשות כמה פריצות דרך משפטיות, ואני מזכיר לוותיקים שיושבים פה, ואני לא ביניהם - חיל האוויר היה אחד הגורמים שבשנת 96' הרג במחי יד את הצעת חוק הטיס משנת 96', שבדיעבד יצא טוב, כי זו הצעת חוק נוראית. אבל עכשיו הדברים התהפכו, והיה לנו חיל האוויר ששיתף אתנו פעולה, ואני רוצה להודות לכל האחרים שלא ציינתי את שמם ושנעזרנו בהם כדי לתת הצעת חוק שלדעתי, שקולה, ולוקחת אותנו בכלל למישור אחר. אני מקווה שנצליח לסיים את זה לפני שהכנסת תצא לפגרה.

היו"ר אופיר אקוניס:

חבל על הזמן. אם מעכשיו באופן רצוף אנחנו יושבים פה עד 16 במרס כל יום במשך 8 שעות, גם אז לא נגיע לזה, ואחר כך הדבר צריך לבוא למחלקה המשפטית של הכנסת כדי לבוא לקריאה שנייה ושלישית. אני מודיע ואני מצטער שהממשלה לא הגישה את הדבר לפני כן, למשל משרד אחר הגיש הצעות חוק עצומות, שגם אותן לא סיימנו וחשבנו, למשל חוק התקשורת, הרפורמה העצומה בשידורי טלוויזיה ורדיו, וגם אנחנו לא מגיעים. יש פה המון דברים, יש פה סדר יום עמוס ביותר, וצריך להציג את זה קצת לפני כדי להגיע – לפני כנס החורף אני בספק, וזה בלשון המעטה. כך אמרתי גם לשר התחבורה, אגב. אמרתי לו את הדברים האלה - אנחנו במערכת יחסים כזו שהשקיפות היא בראש ובראשונה אבן יסוד של היחסים הללו, והודעתי לו את זה. אז אני מודיע את זה גם לפרוטוקול. נעשה מאמץ כביר, אבל אני בספק בעניין הזה. בבקשה, רננה.

רננה שחר:

אנחנו הכנו הצגה של חוק הטיס. כמו שגיורא אמר, חוק הטיס כולל 13 פרקים, אני אכנס לכל אחד ואחד מהם.

מבוא לחוק הטיס. פרק א' הוא פרק פשוט, שכולל 70 הגדרות של מונחים שמשמשים בחוק, שהמשמעות שלהם אינה משמעות מילונית. בדרך כלל השתדלנו להסתמך על נספחי האמנה.

פרק ב' עוסק ברישוי העוסקים במקצועות התעופה, פרט ליצרנים שמוסדרים בפרק ג', גיורא דיבר על שני סוגי רישוי האנשים, זה סימן א' וסימן ב', ואחר כך יש לנו רישוי הגופים שעוסקים בתעופה.

סימן א' עוסק בעובדי טיס. ההסדרים בנושא עובדי טיס הם קיימים בנספח 1 לאמנת שיקגו, לפי זה אנחנו הולכים. אתם רואים פה מיהם עובדי טיס – טייסים, אנשי צוות אוויר, טכנאי בדק, מפקחי התעבורה האווירית, קציני המבצעים בחברות התעופה והמדריכים והמאמנים המוסמכים של כל אחד מהמקצועות האלה. ההסדרים בנושא הזה קיימים היום בתקנות הטיס, רשיונות לעובדי טיס. פירטנו פה את הנושאים העיקריים שבהתחשב בהם ניתנים רשיונות והגדרים, שזה הכשירות המקצועית, כלומר הידע, המיומנות והניסיון, העבר הפלילי, הסיווג הביטחוני וההתאמה הבריאותית. הפרק נוגע בכל אחד מהנושאים האלה. יש הנושא של חובת שמירה על כשירות מתמשכת במקצועות הטיס השונים. גם טייס, גם מפקח תעבורה אווירית, גם במידה מסוימת טכנאי הבדק, לא יכולים להמשיך ולבצע את תפקידם כעובדי טייס אם הם לא ביצעו אותו בתקופה האחרונה בכמויות כאלה ואחרות - הפרק עוסק גם בזה. הפרק עוסק גם בחובות המעסיק עובד טיס, כי גם לחברות התעופה, למכוני הבדק ולרשות שדות התעופה כמנהל את התעבורה האווירית בישראל יש חובות ספציפיות לגבי העסקת עובדי טיס והבטחת כשירותם לתפקידם.

סימן ב' עוסק בהדרכה לתפקידי עובדי טיס. איחדנו פה - יש תקנות לבתי ספר ותקנות של מכוני הסמכה שנוגעות לנושאי הסמכת טכנאי הבדק. הפרק נותן מטרייה להסמכה של כל מקצועות עובדי הטיס. ההדרכה מאושרת, היא יכולה להיות או בדרך של מוסד שמאושר, מקבל רשיון, ואז לא צריך לאשר לו תוכנית הדרכה לכל חניך, והאפשרות השנייה היא ההדרכה האישית, אז ההדרכות מאושרות פר חניכים במתכונת כפי שזה מתבצע היום, נניח מול רשות שדות התעופה והדרכה אישית של טייסים. הנושאים האלה מוסדרים בתקנות בתי הספר ובתקנות מכונים, שם יש הנושא של מכוני הסמכה.

סימן ג' בפרק הזה עוסק במפעילי כלי הטיס בהפעלה מסחרית, כלומר בחברות התעופה. חברות התעופה צריכות, מנספח 6 לאמנת שיקגו יש להן AOC שנקרא היום רשיון להפעלה מבצעית ובחוק המוצע – רשיון להפעלה אווירית. בישראל פעילים חמישה מובילים אוויריים בין לאומיים, 27 חברות תעופה אחרות, והפרק הזה כולל את כל הסדרת התנאים לקבלת רשיון לחברת תעופה - אגב, בין אם היא מוביל אווירי ובין אם היא עוסקת בפעילות כמו עבודות אוויר וכו'. בישראל זה מוסדר בצורה דומה למובילים האוויריים.

סימן ד' עוסק בנושא ביצוע פעולות בדק ותחזוקה קלה. מכוני הבדק גם הם מכונים רשויים על פי נספח 6 לאמנת שיקגו, מוסדר בתקנות המכונים דהיום. בישראל פעילים 30 מכוני בדק. הפרק עוסק גם בהסדרת הרישוי של מכוני הבדק, אבל פעולות בדק ניתן לבצע על ידי שלושה גופים: מכון בדק או יצרן שמוסמך לבצע תיקונים ובדק וגם באישור בדק אישי או עצמי. החוק מניח את היסודות גם לנושא הזה, שמותאם יותר לתעופה הספורטיבית והקלה. יש פה גם הנושא של אחזקה עצמית - אחזקה עצמית זה פעולות שלא צריך להיות טכנאי בדק כדי לבצען.

סימן ה' עוסק בשירותי ניהול תעבורה אווירית. זה לפי נספח 11 לאמנת שיקגו, מנהל התעבורה האווירית בישראל היא רשות שדות התעופה, ובמידה מסוימת גם חיל האוויר נותן שירותי ניהול תעבורה אווירית לתעופה האזרחית. יש הבדל בחוק המוצע לבין המצב הקיים, שרשות שדות התעופה היום נותנת שירותי נת"א מכוח רשיון אחד, ואנחנו נצטרך, יש שם הוראת מעבר של שנתיים, לרשיין את יחידות הנת"א של רשות שדות התעופה לפי נספח 11 לאמנת שיקגו. זה יצריך גם תיקוני חקיקת משנה. הדברים מוסברים בדברי ההסבר.

סימן ו' נוגע בהפעלת שדות תעופה ומנחתים. שדות התעופה מופעלים על ידי רשת, שבעה במספר. יש 46 מנחתים מרושיינים בישראל, מופעלים על ידי גורמים פרטיים. ההסדרים לרישוי שדות תעופה ומנחתים נגזרים מנספח 14 לאמנת שיקגו, וסימן ו' עוסק בנושא של רישוי הגורמים המפעילים שדות תעופה ומנחתים.

סימן ז' עוסק בהפעלת מתקן עזר לטיסה, שהוא פלטפורמה. זה יכול להיות גם המסלולים, כל הדברים שיש להם הוראות יצרן, בין היתר מסלולי הטיסה, מתקני העזר לניווט וכו'. הם משמשים או בהקשר של מפעיל שדה תעופה ומנחת או בהקשר של מפעיל יחידת נת"א.

סימן ח' עוסק בביטול התליה והגבלה של רשיונות. הוא חל על כל הרשיונות שראינו בסימנים א' עד ז', וקובע את הליך ההתליה, את עילות ההתליה, קובע הוראות מיוחדות לעניין התליה אוטומטית של רשיון טיס לאחר תאונה. זה הסדר שלא קיים כיום בחקיקה. קובע את מעמד ועדת הערר לעניין החלטות המנהל בהתליה, ביטול או שינוי של רשיונות עובדי טיס, רשיונות אישיים.

סימן ט' קובע הוראות כלליות לגבי כל הרשיונות.

פרק ג' הוא פרק כלי הטיס. סימן א' עוסק בתכנון וייצור של כלי טיס וציוד תעופתי. כל הנושא הזה של תיכון וייצור לא קיים כיום בחוק הטיס. יש לו ביטוי בתקנות הטיס השונות, אבל בחוק הטיס אין לו זכר. ההסדרים המפורטים לתיכון וייצור של כלי טיס נובעים מנספח 8 לאמנה. ישראל היא אחת מעשר המדינות בעולם שקיימת בהן תעשיית תיכון וייצור כלי טיס. הנושא של הסמכת השר לקבוע בתקנות כללי כושר אווירי, בעצם המדינות התחייבו באמנת שיקגו לאמץ סטנדרטים מפורטים ונרחבים לרישוי הכשירות האווירית של הכלים, והמדינות שעוסקות בייצור ותיכון מחויבות לקבוע מהם הסטנדרטים שעל פיהם מרושיינים הכלים. זה נעשה היום בתקנות התיעוד, השר קובע את זה בתקנות. הסימן הזה מסדיר תנאים למתן תעודת סוג. תעודת סוג זה התהליך הרגיל בכלים הגדולים של רישוי כלים גדולים. קודם כל יש רישוי לדגם של הכלי עצמו, וכשיש אישור ליצרן לייצר על בסיס הדגם, ממנו נגזר גם רישוי היצרן וגם תעודת כושר טיסן. לא כל כלי הטיס, הרישוי שלהם מחייב מתן תעודת סוג, למשל הכלים הספורטיביים - יש בעולם תהליכים שבהם ניתן לרשיין כלים ספורטיביים בלי שניתנה תעודת סוג לתכן הסוג, וזה מקבל ביטוי גם בחוק הטיס, כפי שגיורא אמר קודם.

סימן ב' עוסק ברישום והסימון. אחרי שהכלי תוכן ויוצר מגיע שלב הרישום והסימון שלו. הרישום הוא האקט של הענקת הזהות הישראלית, הלאומיות לכלי. זה מוסדר היום בתקנות הרישום. זה כמובן מבוסס על אמנת שיקגו, שקובעת שלכלי טיס תהיה לאומיות של המדינה שבה הוא רשום, וקובעת את האיסור על רישום כפול. הפרק הזה קובע את המסגרת לרישום כלי הטיס, את הסמכת השר לקבוע את הזיקה הישראלית שמאפשרת רישום כלי במרשם הישראלי לכלי טיס – אתם רואים את הנתונים: 800 כלים, 650 פעילים.

אתי בנדלר:

מה המשמעות של 150 לא פעילים?

רננה שחר:

הרישום, יש לו משמעות שזה הנכס שלך. כלי לא פעיל זה כלי שיכול להיות שלא חודשה לו תעודת כושר הטיסה והכלי עומד, אבל הוא עדיין נכס, הוא עדיין רשום. גריעה מהמרשם היא תהליך יותר מורכב, צריך להוכיח שהוא יצא מכלל שימוש. לא מדובר בכלים שנגרעו מהמרשם.

סימן ג' – סימן של כשירות אווירית נמשכת, גם הוא סימן יחסית חדש, בחוק הטיס דהיום לא תמצאו לו שום ביטוי. הוא מדבר על כך שברגע שהכלי רושיין ויצא מהיצרן, כל הדברים שחלים עליו במהלך חייו, החל מתעודת כושר טיסה שניתנת, ושם יש ההארכה התקופתית לגבי הכשירות האווירית שלו, תעודת רעש שמסדירה את הנושא של הרעש לפי נספח 16 לאמנה. חובות המפעיל האווירי – כמובן, למפעיל האווירי, בין אם זה בהפעלה פרטית ובין אם זה בהפעלה מסחרית, יש חובות ברורות ביחס לצורך לשמור על הכשירות האווירית הנמשכת של הכלי, גם זה מוסדר פה. יש כל מיני הסדרים שנוגעים לציוד תעופתי, אלה הסדרים מאוד מורכבים בתקנות. החוק קובע הסמכה כללית של השר לקבוע את התקנות. הוראות כושר אווירי זה אותן הוראות שכאשר מתגלית תקלה בדגם מסוים של כלי טיס, נותנים אותם לכל המפעילים של כלי הטיס, זה בא או דרך מדינת התכן של כלי הטיס, אם כלי הטיס תוכן לא בישראל, נגיד בוינג בארצות הברית, זה יגיע מה-FAA, תגיע הודעת כושר אווירי שתגיע לרת"א והיא תעביר אותם ותעקוב אחר ביצועם מול המפעילים השונים, או זה יכול להיות גם AD'S, שרת"א מוציאה בעצמה הן כמדינת התכן של כלי הטיס, ואז היא צריכה להוציא את זה לכל העולם, והן כמדינת הרישום - גם כמדינת הרישום ניתן להוציא AD'S.

סימן ד' עוסק בהפעלת כלי טיס. הוא עוסק בנושא של כפיית הרכב צוות אוויר. הרכב צוות אוויר נקבע מכל מיני סיבות, וכמובן, הכול נקבע בתקנות; החוק הוא חוק של הסדרים ראשוניים, אינו קובע ולו הסדר מפורט אחד, לדעתי. הסמכה בתקנות לקבוע הרכב צוות אוויר – הרבה צוות אוויר נקבע מכל מיני שיקולים – שיקולי בטיחות, שיקולי מנוחה, שיקולי הפעלה מיוחדת, ויש לכך כל מיני ביטויים בתקנות. חובת נשיאת מסמכים היא חובה שנגזרת מסעיף 29 לאמנת שיקגו. כללי הטיסה, שמוסדרים בנספח 2 לאמנת שיקגו, ויש להם מעמד מיוחד לפי סעיף 12 לאמנת שיקגו. הם מוסדרים היום בתקנות הטיס, הפעלת כלי טיס וכללי טיסה בפרק הרביעי והחמישי.

הסמכה לקביעת ספי רעש סביבתיים – ניכנס לזה, זה דבר שגם מוסדר היום בפמ"ת מכוח תקנות ההפעלה, והובלה אווירית של חומרים מסוכנים, לפי נספח 18 לאמנה, מוסדר היום בתקנות הובלת חומרים מסוכנים.

סימן ה', הוראות כלליות, יש הוראה אחת לגבי טייס מפקד, לגבי אחריותו וסמכותו, והוראה לגבי סמכויות המנהל לקרקוע כלי טיס, שדוממה היום להסדר הקבוע בסעיף 11 לחוק הטיס.

פרק ד' לחוק, מרחב הפיקוח התעופתי, הוא פרק חדש, הוא לא קיים, הוא בקושי קיים בתקנות הטיס. יש לו זרעים בחוק הטיס דהיום וגם טיפה בתקנות. קודם כל, יש בו הסדרת מנגנון להקצאת מרחב הפיקוח התעופתי לתעופה האזרחית והצבאית, שזה בהסכמה בין שר התחבורה לשר הביטחון, ובהיעדר הסכמה ביניהם על ידי הממשלה, ומנגנון דומה בנושא נקודות הכניסה והיציאה בנתיבים בין לאומיים במרחב האווירי, ששם יש גם נושא מעורבות המשרד להגנת הסביבה. יש הסמכת המנהל לקביעת הוראות התעבורה האווירית, שזה כל הנתיבים הפנימיים, תהליכי הגישה, כל המפות שמפורסמות היום בפמ"ת.

אתי בנדלר:

מה זה פמ"ת?

רננה שחר:

פרסומי מידע תעופתי. לפי נספח 15 לאמנה, כל מדינה מחויבת לפרסם את פרסומי המידע התעופתי שלה במתכונת מסוימת. אנחנו הגענו להסכמה עם משרד המשפטים, שהגם האופי הבין פועל דחיקתי של ההוראות האלה, הן לא יפורסמו ברשומות אלא בפמ"ת גם בשל הפורמט המיוחד וגם בשל ההתחייבות הבין לאומית לפרסם שם וגם בשל העובדה שמשרד המשפטים מכיר בכך שאם נפרסם גם שם וגם שם, עלולה להיות תקלה. יערה, אם את רוצה להשלים דברים, את מוזמנת.

יערה למברגר:

נשלים בהמשך, כשנדון בסעיפים עצמם.

רננה שחר:

כמובן, יש סעיף מיוחד על הסדרת הפרסום בפמ"ת. לציבור הפרסום בפמ"ת נראה מאוד טבעי וברור. הוא מעלה שאלות משפטיות, שאת המשפטנים הן מאוד מעניינות.

פרק ה' עוסק בדרגה שמתחת לאווירונים הזעירים, שזה בעלי הכנף הגמישה, שזה מצנחי רחף למיניהם. גם גלשונים בעלי כנף קבועה נכנסים להגדרת כלי רחיפה. הם לא כלי טיס. בשונה מהמצב היום בחקיקה, הם יותר לא יהיו כלי טיס, כלומר לא כל הוראות הפרקים מא' עד ד' חלים עליהם ככתבם וכלשונם. יש להם הסדרים מיוחדים, בין היתר הסדר של אפשרות להכרה באגודות ספורט שישריינו רכיבים מהפעילות הזאת.

פרק ו' עוסק בסמכויות הפיקוח של מפקחי רת"א. סמכויות הפיקוח לא חלות על פרק ז'; יש הפרדה בין פרק החקירות לשאר הפרקים בחוק לעניין סמכויות הפיקוח. ל-FAA, שהוריד אותנו דירוג, הוא התמקד בשלושה דברים עיקריים לגבי החקיקה הראשית. הראשון והשני בהם זה סמכויות מינהל וסמכויות פיקוח וסמכויות אכיפה אפקטיביות בחוק הטיס לגבי כל דיני הטיס, והפרק הזה נוגע בליקוי הספציפי הזה, שה-FAA הצביע עליו. כלומר הוא אמר: רכזו את כל סמכויות האכיפה המינהליות ברת"א, תנו סמכויות פיקוח אפקטיביות, ותקבעו קנסות אזרחים אפקטיביים על כלל ההפרות של דיני הטיס. זה הליקויים המרכזיים, ופה חלק מהליקויים מוסדרים. הפרק מסדיר הסדרת תנאים למינוי מפקח, הוא מסדיר את תנאי הסף וכו', וגם את נושא בדיקות אלכוהול וסמים לעובדי טיס גם על ידי מפקח וגם על ידי שוטר. הוא נערך יחד עם המשטרה, כמובן, ובדיקות אלכוהול וסמים מבוססות על ההסדר בפקודת התעבורה, סעיפים 64ב עד 64ד.

פרק ז' מסדיר את הנושא של חקירת אירוע בטיחותי. המטרה של חקירה בטיחותית היא שיפור הבטיחות, ואין מטרתה קביעת אשמה פלילית או אחריות אזרחית. מכוח זה נגזרים כמה וכמה הסדרים, שתכף אדבר עליהם.

סימן ג' בפרק ז' מסדיר את חובת ההודעה – בגלל שהודעה זו הדרך שבה מתניעים חקירה בטיחותית, מתחילים בנושא ההודעות. סימן ד' מסדיר את מעמדו של החוקר הראשי, סמכויותיו וחוקרים אחרים. אנחנו סבורים שהחוק המוצע, או הסימן הזה, נותן לחוקר הראשי סמכויות הרבה יותר טובות ממה שיש לו היום כדי להתמודד עם המטלות שלו. מסדיר גם את מעמדם של החוקרים שהחוקר הראשי מכשיר.

סימן ה' מסדיר את מעמדו של דוח החקירה הבטיחותית מצד אחד, את הפרסום שלו לציבור, ומצד שני יש בו חידוש, הנושא של העברת החלק העובדתי לתגובות הנוגעים בדבר – דבר שאנחנו מאמינים שיש בו גם כדי לשפר את התהליך וגם כדי להגן על כבודם של מי שנחקר או מי שדוח החקירה נוגע אליו.

סימן ו' כולל הוראות כלליות. הפרק הזה, יש בו שאלות חוקתיות לא פשוטות. יש פה הנושא של הענקת חיסיון מפני הפללה עצמית. נוכל להיכנס לזה ולהסביר את השיקולים שעמדו, אבל יש דברים בחוק הזה שהגיעו - חלק למשנים ליועץ המשפטי לממשלה, חלק ליועץ המשפטי עצמו, זה אחד מהם.

הפרק, בעינינו, מעניק הגנות טובות מאוד או הרבה יותר טובות ממה שמוענקות כיום לחומר החקירה שנאסף אגב חקירה בטיחותית לעומת ההגנות שיש לו היום. הוא עושה איזונים בינו לבין החקירה הפלילית בצורה שאנו חושבים שהיא טובה.

סימן ז' עוסק באירוע בטיחותי מעורב, הכי בולט זה אירוע שבין התעופה הצבאית לתעופה האזרחית, ובשוליים יכול גם לעסוק באירוע שבין כלי משטרתי לכלי אזרחי או לכלי צבאי, וקובע הסדרים מיוחדים לגבי אירוע בטיחותי מעורב.

פרק ח', פרק העונשין, שכולל סעיף אחד. כמעט כל הוראות החוק, ההפרה שלהן היא עונשית, למעט שלושה חריגים, וזאת כי זו רגולציה בטיחותית, שהשלכותיה בחיי אדם יכולות להיות חמורות, ולכן ההפרה היא הפרה פלילית. יש לזה שלושה חריגים – הפרת ספי רעש, שהוא לא פלילי, הפרת הוראות התעבורה האווירית והפרת הוראות המנהל. מטעמים שונים אני לא אכנס לזה עכשיו, למה שלושת אלה חריגים. מעבר לכך, החוק קובע מדרג של ארבע רמות חומרה, מקנס בלבד ועד 5 שנות מאסר. אני אאפיין את זה: קנס בלבד זה אי נשיאת מסמכים, 5 שנות מאסר זה העברות שהן התנהגויות שמפרות את בטיחות הטיסה בצורה המובהקת ביותר. שנת מאסר זה כמעט כל הפרת ההוראות הרגולטיביות, ו-3 שנות מאסר זה מקרים קצת יותר חמורים, למשל ביצוע פעולה שטעונה רשיון לפי החוק בלא רשיון, ביצוע פעולות שקשורות לחומרים מסוכנים, זה משווה את הענישה עם הענישה לפי חוק חומרים מסוכנים. אני גם אומר שיש פה עוד סוגים של עברות שהם לא הפרת הוראות החוק – התייחסנו פה לנושא של נוסעים מתפרעים. על פי הנחיית ה-ICAO, יש צורך לטפל בנושא של נוסעים מתפרעים, אז זה לא הפרת רגולציה, אך קבועות פה עברות גם מהסוג הזה, בשנת מאסר וב-3 שנות מאסר.

פרק ט' הוא פרק העיצומים הכספיים. ליקוי מפורש שהאמריקאים מצאו בחקיקה שלנו הוא היעדר טווח של קנסות אזרחיים לאכיפת כלל דיני הטיס במדינת ישראל. השתדלנו לעמוד במשימה הזאת. יש פה מטריצה שמורכבת משני משתנים: אחד זה זהות המפר, ופה יש החלוקה – באופן כללי - בין מובילים אוויריים, החברות הגדולות שמובילות נוסעים ומטען בתעופה הבין לאומית והכלים הגדולים ומכוני הבדק שלהם ושדות התעופה שמשמשים אותם, שהם בצד הגבוה של הסולם, זה הולך ויורד לתעופה כללית, תעופה ספורטיבית ואנשים פרטיים בצד הנמוך. גם העברות מחולקות לפי דרגת חומרה. כל שאר ההוראות מבוססות על מודל שפותח במשרד המשפטים.

פרק י' הוא פרק חשוב, פרק השונות. יש בו הסדר לגבי חסינות דיונית מפני תביעות בשל השגת גבול או מטרד, בשל טיסה מעל רכוש – נושא שכיום קיים בסעיף 9 לדבר המלך. יש פה הסמכת מנהל רת"א לתת פטורים אישיים. הנושא של פטורים אישיים קיים היום בתקנות התעופה בצורה מאוד נרחבת. זה מכשיר בתחום כזה שבו הטכנולוגיות מתפתחות מהר והחקיקה כל הזמן מנסה להדביק, ועדיין הסדרים מידתיים והסדרים נכונים פר מקרה הם הסדרים שצריכים אישורי חריגה. פה יש הסדרה אחידה, וגם עשינו עבודה השוואתית מול החוק הניו זילנדי, הקנדי, הבריטי והאוסטרלי, והסתכלנו שם איך זה מוסדר בנושא הפטורים.

יש פה נושא הוראות שעה דחופות. הליקוי השני שה-FAA דיבר עליו זה חוסר אפשרות של מנהל רת"א לתת הוראות כלליות, שיפתרו בעיות בטיחות באופן מהיר. אנחנו רוצים שבסופו של דבר כל הנורמות ייכנסו לתקנות הטיס. אנחנו לא רוצים לפתח שני מכשירי חקיקה נפרדים, שאחר כך לך תדע מי ביניהם גובר ומה הפרשנות ביניהם. אבל הפתרון שמצאנו, ורק בדיון הזה היו מעורבים בערך עשרה עורכי דין שונים ממשרד המשפטים, כי הוא דיון לא פשוט, אנחנו אומרים: יהיה למנהל סמכות להתקין הוראות שעה לתקופה מסוימת, והן צריכות או להיות משולבות בתקנות תוך תקופה מסוימת, או שתוקפן יפוג. זה יאפשר יישום מהיר של נספחי אמנת שיקגו. אני לא נכנסת פה לליקויים שה-FAA מצא לגבי חקיקת המשנה של ישראל והצורך להתאים אותה לנספחים 1, 6 ו-8 לאמנת שיקגו בתחום שה-FAA עסק בו, זה גם יבוא לפתחכם בדרך של תיקוני תקנות מסיביים, אבל הנושא של פערי חקיקה בינינו לבין הסטנדרטים של ה-ICAO – אנחנו מרגישים שאנחנו צריכים לתת מענה אמיתי לנושא הזה של עדכון מול החקיקה הבין לאומית, וזה המענה שאנחנו מצאנו, וזה יידון פה גם.

פרק י"א הוא פרק התחולה. בניגוד לחוקים רגילים, שבהם סעיף התחולה הוא סעיף אחד, פה יש פרק שלם. כלי טיס מאופיו, בגלל שהוא נע ממדינה למדינה וכו', הוא מעורר שאלות של תחולה. הפרק קובע הוראות לגבי תחולת החוק על כלי טיס ישראלי בהיותו מחוץ לישראל, קובע הוראות לגבי תחולת החוק על כלי טיס זר בהיותו בישראל, קובע הוראות לגבי STATE AIRCRAFT , קובע הוראות לעניין החלפה מסוימת בין תחולת דינים בין מדינת הרישום למדינת המפעיל, כפי שהיא באה לידי ביטוי בסעיף 83 לאמנת שיקגו, קובע הוראות מיוחדות על תחולה על כלי טיס של מדינת ישראל בשלוש דרגות: כלי טיס של המדינה, כלי טיס של משטרת ישראל וכלי טיס של צה"ל. לגבי צה"ל, באופן כללי, כלי טיס צבאי, כפי המצב היום, החוק לא ימשיך לחול. צה"ל הוא אוטונומיה רגולטורית גם על הכלים שלו. על משטרת ישראל מוצעת תחולה מסויגת עם הסדרים מפורטים, שבהם יש למשטרת ישראל את היחידה האווירית שלה, הסדרים מפורטים שמתחשבים בצרכים המיוחדים של משטרת ישראל.

פרק י"ב הוא פרק התיקונים העקיפים. הוא מבטל את חוק הטיס מ-1927. הוא מבטל את מרבית הוראות דבר המלך. יש שתיים או שלוש הוראות שאנחנו משאירים – ניכנס לזה. הוא כולל שורה של, נדמה לי, תשעה תיקונים של תיקוני התאמה, אבל הוא כולל שני תיקונים יותר מהותיים – התיקון של חוק רישוי שירותי תעופה, שהוא חוק שמסדיר את הרגולציה הכלכלית של הטיס לעומת חוק הטיס, שמסדיר את הרגולציה הבטיחותית של הטיס, ואנחנו עושים שם כמה שינויים שנדבר עליהם. הוא מתקן גם באופן קצת יותר עמוק את חוק רשות התעופה האזרחית, גם על זה נדבר.

פרק י"ג, פרק התחילה והוראות המעבר, בגדול, יש לו שלוש מטרות עיקריות. קודם כל, יש לו מטרה ליצור המשכיות של מה שהיה עד עכשיו ליום שאחרי חוק הטיס ייכנס לתוקף. הוא יוצר המשכיות גם לתקנות הטיס וגם להוראות המינהל שניתנו מכוחו גם לעניין העונשין והעיצום הכספי. יש שניים-שלושה נושאים שחוק הטיס כן עושה בהם שינויים מהותיים. הבולטים ביניהם זה הצורך ברישוי שדות התעופה ויחידות הנת"א של רשות שדות התעופה, מה שלא קיים כיום, ויש תקופת התארגנות של שנתיים. השני הוא חובת ביטוח ליצרני כלי טיס ומכוני בדק – דבר שלא קיים היום, ונותן תקופת התארגנות של שנה, ויש גם הנושא של מפלסי רעש שפורסמו בפמ"ת ערב תחילת החוק, שיראו אותם כאילו פורסמו לפי סעיף 70, גם לצורך הנושא של אכיפתם במתכונת המוצעת בחוק הטיס.

היו"ר אופיר אקוניס:

מכיוון שיש פה מספר משתתפים שביקשו להעיר את הערותיהם הכלליות – אנחנו לא בהקראה עדיין, לכן ההערות הן כלליות - אני חייב לצאת להצביע בוועדה לביקורת המדינה בעוד שלוש דקות על הצעה שאני ביקשתי אותה. אנחנו מנסים למצוא מישהו שיחליף אותי בהקדם. אם לא, כשתסתיים ההצבעה, אנחנו נחדש את הדיון, ואני מודיע על הפסקה של רבע שעה, תודה.

**הפסקה**

היו"ר אופיר אקוניס:

אני מחדש את הישיבה. רננה, יש לך תוספות לדברים?

רננה שחר:

אני מבקשת לומר לציבור, לנצל את ההזדמנות לדבר על התהליך. כפי שראינו, זו הצעת חוק מאוד גדולה ומורכבת, ואנחנו התמקדנו במאמצים שלנו בצורה מאוד ברורה להביא הצעת חוק ממשלתית, להתקדם. עצם המעשה של לקחת את כל גורמי הממשלה, ושיסכימו לזה, והיתה פה עבודה פנים ממשלתית מאוד גדולה. אנחנו עשינו תהליך מול הציבור של שקיפות, של פעמיים קבלת הערות, של הטמעת הערות וכו'. אנחנו באמת חושבים שאין תחליף לוועדת הכלכלה בפרט במובן שיושב כל הציבור, זה לא תהליך של רת"א מול גורם כזה או אחר בציבור אלא תהליך שכל הציבור יושב, וכל אחד שומע את ההערות של כולם, כי בחקיקה ההערות הפרטניות הן אינן מספיקות. לכן אני חושבת שעשינו תהליך כמה שיכולנו של דיאלוג ושקיפות מול הציבור.

היו"ר אופיר אקוניס:

גיורא, פנו אלינו מספר גורמים בבקשה לדחות את הישיבה, כי לא היה מספיק זמן להיערך וכדומה, ובתוך כך הודיעה מנהלת הוועדה שסדר היום כבר הופץ – אתם הראיתם את לוח הזמנים שלכם, אנחנו הודענו שב-9 בפברואר סדר היום הופץ למוזמנים, כלומר מאז היו כשבועיים וחצי, ובתוך ההודעה של מנהלת הוועדה, שהיתה על דעתי, גם התבקשנו להודיע לפונים שקיבלו תשובה שלילית על דחיית הוועדה לתת כמה משפטים על רת"א, אז אם תוכל, למשל על התקציב שלכם, על הפעילות שלכם; לא זכרתי אם אתם פועלים רק מאגרות או גם מתקציב מדינה וכדומה, רק בקצרה, אם אפשר, בבקשה.

גיורא רום:

רת"א היא הרגולטור של התעופה. היא מציעה את החקיקה, היא מרשיינת, היא מפקחת, והיא אמורה לאכוף. תקציבה הוא 55 מיליון שקל, פחות או יותר, פחות או יותר מורכב בחציו מתקציב המדינה וחציו מאגרות. עובדים בה כ-115 עובדי מדינה.

היו"ר אופיר אקוניס:

אני מאוד מודה לך. אנחנו נתחיל בדיון, ומסגרת הזמן שלנו היא מעכשיו עד 13:30, כי בימי שני יש גם ישיבות סיעה ויש גם פעילות נוספת בכנסת. ראשון הדוברים שנרשם הוא בועז חטיבה מאיגוד הטייסים וגם גדי אריאל מאיגוד הטייסים, הם שני הראשונים שנרשמו לזכות דיבור, בבקשה.

בועז חטיבה:

תודה על רשות הדיבור. שמי בועז חטיבה, משמש יו"ר איגוד הטייסים. אתי קברניט עו"ד גדי אריאל מאל-על, יו"ר הוועדה המשפטית של איגוד הטייסים. איגוד הטייסים מייצג 700 טייסים ומהנדסי טיסה מכל חברות התעופה הכבדה הישראלית, שזה ארקיע, אל-על, קא"ל תעשייה אווירית וישראייר. איגוד הטייסים טען מאז ומתמיד שצריך לחזק את רשות התעופה האזרחית, בין השאר על ידי חקיקת חוק טיס חדש ועדכני, אשר יענה על צורכי ענף התעופה ואשר יחליף את דבר המלך על הטיס במושבות. הדברים נאמרו בפורומים שונים כולל כאן, בוועדת הכלכלה, במסגרת הדיונים על חוק הרשות ב-2005. מדובר בתופעה חסרת תקדים, לפיה גוף מפוקח קורא דווקא לחיזוק הרגולטור אשר מפקח עליו, ואנחנו עשינו את זה, כי חשבנו שזה הכרחי לטובת שמירת ושיפור בטיחות הטיסה. למעשה, אם היה מתקיים אז מה שביקשנו, כל האירוע המביך הזה של הורדת הדירוג, ייתכן שהיה נחסך ממדינת ישראל, אבל אנחנו לא שם.

חשוב להדגיש שאנחנו לא האשמים בהורדת הדירוג. מי שהביא להורדת הדירוג זה משרד התחבורה, שהזניח משך שנים את הטיפול בתחום, התעלם מכל ההתרעות, מכל הדוחות של ה-ICAO ושל FAA ומכל נורות האזהרה שהצביעו על מה שעתיד להתרחש, והיו רבים כאלה. חברות התעופה הישראליות על אלפי עובדיהן, ובכלל זה הטייסים, הן קורבן תמים של הורדת הדירוג, והן גם הנפגעות העיקריות ממנו. חשוב להבין את זה היטב. הסטנדרטים הבטיחותיים וחברות התעופה הישראליות הם מהגבוהים בעולם. אנחנו לא הבעיה, אנחנו הקורבן. מכיוון שאנחנו הנפגעים העיקריים, אין מי שחפץ יותר מאתנו בהשבתו המהירה של הדירוג כמו משרד התחבורה על זרועותיו השונות. עם זאת, לדעתנו, למרות ההתקדמות הגדולה שנעשתה לקראת השבת הדירוג בכל התחומים, במיוחד עם חוק הטיס, כפי שראיתם כאן, הצעת החוק אינה בשלה עדיין, נפלו בה מספר פגמים מהותיים, פגמים שיש לתקנם גם במחיר של דחייה סבירה נוספת בת מספר חודשים בהגעה ליעד הנכסף. אסור להשלים עם מצב שבו המרוץ להשבת הדירוג יוביל להנצחת פגמים אלו. עלולות להיות לכך השלכות חמורות, ותהיה זו בכייה לדורות.

מעבר לפגמים בהצעה עצמה נפלו, לעניות דעתנו, פגמים גם בתהליך החקיקה, כפי שיוסבר מייד; איגוד הטייסים מלווה את הצעת החוק במשך שנים רבות, והעביר הערות והתייחסויות לנוסחיה השונים, כפי שהיו מעת לעת, כל אימת שהתאפשר לו, עוד הרבה לפני נוסח 2007 שאליו התייחסו כאן. לצערנו, בניגוד למה שהוצג כאן, מאז יוני 2009 לא ניתנה לנו אפשרות להתייחס לנוסח הצעת החוק בניגוד להצהרות, בניגוד להתחייבויות מפורשות שנתנו גורמים שונים במשרד התחבורה מעל במות שונות ובניגוד למה שמקובל בתהליכי חקיקה דומים בעולם.

היו"ר אופיר אקוניס:

זה לא היה מעל במות שונות. זה היה לפני שעה פה בוועדה. אמרו שנשמעה דעת הציבור.

בועז חטיבה:

הטבלאות שהוצגו פה מתייחסות לתזכיר חוק הטיס משנת 2007. זה לפני הורדת הדירוג, זה בתקופתו של השר הקודם ומנהל רת"א הקודם - אמנם בתקופה הנוכחית, אבל מתייחסות לנוסח של 2007. הנוסח העדכני אינו דומה לו כלל וכלל. אנחנו התייחסנו בפעם האחרונה לנוסח שפורסם ביוני 2009, שאליו הגבנו בפרוטרוט – מסמך מפורט באוגוסט 2009. אנחנו לא יודעים מה התקבל ומה לא. הלכו עם זה בריצה לוועדת שרים לענייני חקיקה בתחילת נובמבר 2009. רק אחרי שאושר הנוסח בוועדת השרים שדנה באותו יום בזמן קצר מאוד ב-33 הצעות חוק שונות, ואישרה את הנוסח, רק לאחר מכן פורסם הנוסח באתר הרשות, בעודנו לומדים אותו - נוסח חדש, כבד, שונה לחלוטין מקודמו, פתאום מתברר לנו שהולך לקריאה ראשונה בכנסת. עוד ניסינו להעביר הערות, אמרו לנו: הנוסח כבר נעול, ואנחנו עומדים פה.

למעשה, רק לפני כמה ימים בעודנו לומדים את הנוסח העדכני שהתפרסם ב-2 בפברואר חודש הדיאלוג עם רת"א, אותו דיאלוג שהיה עד אמצע 2009, ופתאום כשיושבים ומדברים אז מסתבר שההערות שלנו דברי טעם, וחלקן צריך לקבל, וחלקן אנחנו לומדים שאולי אנחנו טועים, ומה שהערנו הוא לא נכון, אבל הדיאלוג הזה היה צריך להתקיים מוקדם יותר, כי אני לא יודע איך מתרגמים את ההבנות שהשגנו לפחות בחלק מהדברים להשפעה אפקטיבית על נוסח הצעת החוק, ואני פונה אל היושב ראש ואל חברי הוועדה הנכבדים להעביר למשרד התחבורה מסר ברור: חוק הטיס – כן, אבל לא במתכונתו הנוכחית. צריך לשוב לקיים דיאלוג רציני, ענייני עם הגורמים בענף, לא רק עם הגורמים הממשלתיים, כי אנחנו אנשי המקצוע, ודעתנו לא נשמעה, לא מספיק. תודה.

היו"ר אופיר אקוניס:

קודם כל, בהחלט חוק ענק בהיקפו, הגדול ביותר מבחינת ההיקף שלו בשנה האחרונה. בשביל זה קיימות במדינת ישראל שתי רשויות נפרשות - הרשות המבצעת היא הממשלה, והכנסת, שהיא גם מפקחת וגם מחוקקת. לא בכדי יש הליך בוועדות הכנסת להכנה לקריאה שנייה ושלישית. אנחנו אחרי קריאה ראשונה, אני לא זוכר, לא בוועדה שאני יושב בראשה ולא בוועדות קודמות שנים רבות, שהיה דבר אחד שהוא הצעת חוק – אני לא מדבר על תקנות – תקנות לפעמים כן אנחנו מאשרים, וודאי יש בהן שורה או שתיים שמאשרים אותן כמו שהן נכנסות - אין דבר כזה. קבעו מייסדי המדינה הזאת, וכך הם הפרידו את הרשויות, שכאשר הממשלה מציעה, הם מביאים את הדברים לדיון בכנסת, ומתקיים דיון. אני מניח שגם רת"א וגם משרד התחבורה ואחרים, ודאי חלק מההערות שיישמעו לסעיפים – אתה השמעת עכשיו הערה כללית, אבל לגבי הסעיפים עצמם, ודאי גם חלק מההערות שלכם יתקבלו. חלק גם לא יתקבלו. ברור שתתקיים כאן הצבעה, ואתה מוזמן לשכנע את חברי הכנסת ואותי ואת כל חברי הוועדה בטיעונים שלכם, ואז מתכנסים להחלטה. יש ויכוחים רבים בהצעות חוק גם בינינו לבין הממשלה עצמה ובתוך הגורמים שהם מול גורמי הממשלה ובין חברי הכנסת מתקיימים דיונים, בסוף מגיעים להכרעות. כל הכללים יחולו לגבי חוק הטיס.

גדי אריאל, בבקשה.

גדי אריאל:

תודה. הערה מקדימה לגבי נושא ההתייחסות שלנו לחוק הטיס – חלק מההערות שהעברנו, קיבלנו לגביהן תשובה שאומרת: גם במצב היום זה המצב. אנחנו לא רוצים להתייחס אל המצב היום כנקודת מוצא, משום שאנחנו מאמינים שהמצב היום בהרבה תחומים, ולא רק בנושא של סמכויות הפיקוח, שהחוק מטפל בהן בצורה ראויה, אנחנו צריכים לעלות מדרגה, ואנחנו רואים את החוק הזה כהזדמנות לעלות מדרגה בכל הנושאים ובעיקר בתחום שציין מנהל רת"א, שזה הנושא של רגולציה בתחום הבטיחות. מאחר שאנחנו נמצאים פה דיון שמתייחס רק לכותרות, אני רוצה להתמקד רק בנושא של בטיחות הטיסה, ולומר כמה דברים.

אל"ף, לגבי סמכויות החוקר הראשי, חוקר ראשי זה גוף מקצועי נטו, שאסור שיהיה מושפע מגורם חיצוני. כל לחצים שיופעלו על החוקר הראשי במסגרת עבודתו יביאו לתוצאה לא טובה, ויש סעיף אחד שאותנו מאוד מטריד בחוק, שמדבר על הנושא של מינוי חוקר חיצוני, שלצורך העניין גם שר התחבורה יכול להעמידו בראשות החקירה. בעינינו, הדבר הזה הוא סיכול ממוקד לחקירה.

נושא נוסף, כל המתודה של חקירת תאונות או בכלל מתודת הבטיחות בענף התעופה, שהיא מתודה מאוד ייחודית - אני אישית לא מכיר מתודה דומה בשום תחום מקצועי אחר, זו מתודה שמבוססת על רמות שונות של טיפול, והרמה הבסיסית מתחילה בדיווח יום-יומי – לצורך העניין אני מדבר על טייסים, אבל אני מניח שגם במקצועות אחרים שעוסקים בתחום זה נכון גם – דיווח יום-יומי על טעויות שאנשים אומרים: אני עשיתי טעות כזאת ואחרת, גם אם לא נגרמה תאונה. להפך, במיוחד אם לא נגרמה תאונה, אנחנו רוצים ללמוד מהאירוע הזה, ובמצב הזה באים אנשים ואומרים: טעינו. המתודה הזו מתקיימת בחברות התעופה, וגם אירועים ברמה שאינה נחקרת על ידי החוקר הראשי אלא נחקרת בתוך חברות התעופה, המתודה הזו נשמרת גם שם, כלומר גם במסגרת חקירה כזאת אנשים אומרים את האמת, ויש להם ציפייה שהאמת הזו לא תפעל כנגדם בשום הליך – לא פלילי ולא אזרחי. נכון להיום אין הגנה כזאת על חקירות פנימיות, ואנחנו רוצים שבמסגרת החוק אותם כללים שיוחלו לגבי הגנה על חומרי חקירה שחלים לגבי חקירות של החוקר הראשי יחולו גם על חקירות פנימיות בחברות התעופה.

יש, לטעמנו, עירוב בכל הקונספט של הצעת החוק הזו בין החקירה הפלילית לחקירה בטיחותית. אלה שתי חקירות שמתנהלות מתוך יעדים שונים. בחקירה פלילית המשטרה, הפרקליטות רוצים למצוא מי עבר על הוראות חוק ומי אשם בביצוע עברה. בחקירה בטיחותית זה לא מעניין. שם הכוונה היא לדעת מה קרה, למה קרה, ואיך מונעים שהדבר הזה יחזור על עצמו. לכן הדרך היחידה שבה ניתן להבטיח שחקירות תתבצענה, וכך אנחנו נחזק את בטיחות הטיסה, זה על ידי הפרדה מוחלטת בין החומרים שנאספים במסגרת חקירה בטיחותית לבין חומרים שנאספים במסגרת חקירה משטרתית.

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה. עו"ד בטי מצר לוי, נציגת הסתדרות העובדים הלאומית, בבקשה.

בטי מצר לוי:

הסתדרות עובדים לאומית מייצגת את טייסי אל-על ואת מרבית חברי איגוד הטייסים. מהסקירה שקיבלנו גם מהטייסים וגם מהאיגוד על כל התהליך שנעשה בגיבוש החקיקה, וכמו שיושב ראש האיגוד ציין פה, אנחנו סבורים, כשאנו עוברים על החוק ועל ההשפעות היום-יומיות שיש בעבודת הטייסים, גם ההוראות שנחזות להיות כלא משפיעות על העבודה הישירה, אבל בהכרח יש להן השפעה, אם זה על העבודה ועל נורמות העבודה, אנחנו סבורים שוועדת הכלכלה היא המקום הנכון לשבת ולרדת לרזולוציה של כל הוראה והוראה.

היו"ר אופיר אקוניס:

לא בהכרח. למשל, כשחוקקנו כאן את החוק להארכת הזיכיון של חברת ישראל 10, ואני ראיתי שהדיון לא מתקדם לשום מקום, כי הריבים היו כל כך קשים, והחלטתי שחברי הכנסת לא יכולים לעסוק בזה. שלחתי את הרגולטור, את הרשות השנייה ואת משרדי התקשורת והאוצר ואת חברת ישראל 10 להידברות שנמשכה שלושה שבועות. נעלתי את הישיבה, והם חזרו לפה תוך שלושה שבועות. הגענו למסקנה שיש מקום להידברות נוספת, היא לא חייבת להיות פה.

בטי מצר לוי:

זה בדיוק מה שאנחנו חושבים שצריך להיות, אדוני, וההצעה שלך זה בדיוק ההצעה שאנחנו רוצים במקרה הזה, לשבת עם רת"א ומשרד התחבורה, לתת לנו את ההזדמנות. אנחנו מבטיחים להיענות, גם אם צריך מבוקר ועד לילה, לשבת, להגיד את השגותינו. אנחנו יודעים שלא יקבלו את כולן, אבל לפחות שתינתן לנו הזכות להשמיע טענותינו, שבהכרח ישפיעו על עולם הטיס בישראל.

היו"ר אופיר אקוניס:

עדיין לא קבענו את מועד הישיבה הבאה. ניתן לכם פרק זמן עד הישיבה הבאה – ייקבע תאריך לישיבה הבאה, והוא לא יהיה בעוד שבוע, אז יהיה זמן לקיים את ההידברות. תודה.

דני רוט, אגודת פקחי הטיסה, בבקשה.

דני רוט:

אדוני היושב ראש, תודה על רשות הדיבור. אנחנו אגודה מקצועית טהורה, אף כי אנחנו שייכים להסתדרות הכללית, אנחנו עוסקים רק בנושאים המקצועיים, ואנחנו מייצגים את כלל פקחי הטיסה האזרחיים במדינת ישראל. יש כ-160 כאלה, וכמו שאמרתי, ענייננו הוא המקצוע בלבד.

ראשית, אני בקש להביע הערכה עמוקה וכנה לעבודה שנעשתה סביב הצעת חוק הטיס לכל מי שעסק במלאכה וממשיך לעסוק בה.

אני לא אחזור על דברים שאמר עמיתי, מר בועז חטיבה, אבל אנחנו מחזקים את תוכנם, ויש דברים בחוק שדורשים עדיין עידון ותיקון, ויש לעסוק בעניין, כי החוק הזה הוא באמת פריצת דרך וזו הזדמנות שאסור לפספס. התוכן חשוב, כל השאר הם אמצעים שצריכים לסייע לנו להגיע למטרה. גם אם יתעכב מעט, חשוב לעשות זאת. יש דברים מאוד מהותיים שדורשים תיקון, כמו למשל ההפרדה בין התחקיר המקצועי, שעניינו הצלת חיים, לבין החקירה הפלילית, שעניינה לבוא חשבון עם מי שטעה או מי שעשה דבר בפלילים. צריך להסדיר את היחסים בין מוסד החוקר הראשי לבין רת"א כרגולטור, במיוחד בנושא הדוח הראשוני שמאפשר לרת"א לפעול מיידית על דברים שדורשים תיקון מיידי לטובת הבטחת בטיחות הטיסה וחיי אדם ועוד כהנה וכהנה נושאים, שריבוי של הדברים וחשיבותם, לדעתנו, מצריכה הפניית קשב נוסף לגורמים המקצועיים. מפאת החוק, שהוא סופר מקצועי, יש להפנות עוד קשב, ואנחנו נירתם למשימה במלוא המרץ. אני מניח שנזכה, כפי שזכינו בעבר, לאוזן קשבת, זה מה שצריך לעשות.

היו"ר אופיר אקוניס:

אני חוזר על מה שאמרתי לגבי זמן ההידברות שיינתן לכם – חדשו את ההידברות, ואז נקיים את הישיבה הבאה. עד אז חבל לקבוע אותה. עו"ד קרן כהן סעד, מנהלת הלשכה המשפטית של חברת אל-על, בבקשה.

קרן כהן סעד:

תודה. רציתי להתייחס לתהליך ולדברים שנאמרו על ידי גיורא רום. אל-על שלחה הצעת חוק מפורטת בגרסת שינויים ביולי 2009. עבדנו על זה לילות כימים. לצערנו, על אף שרת"א הבטיחה להיפגש אתנו לפני ההגשה של הצעת חוק חדשה, היא לא עשתה זאת. בנובמבר הגיעה הצעה מבלי התייחסות עניינית להערות שלנו. אבל מה שיותר מטריד אותנו, שב-10 בפברואר קיבלנו את הצעת החוק הנוכחית, ועל אף דבריו של מר גיורא רום, שההערות הן שוליות והעריכה היא לשונית, הדברים ממש לא כך.

ראשית, ההצעה הזו יצאה אחרת לגמרי, הסעיפים שונים לגמרי. 12 יום לעבור על הצעת חוק חדשה, איך שהיא נראית, זה לא נותן שהות לתת התייחסות עניינית, והחוק הזה חשוב מדי כדי לא להתייחס אליו בצורה הזו.

לדוגמה, יש פרקים חדשים לגמרי על הדרכה, פרק חקירות התאונות, ההתייחסות לחוק העונשין, אלה סעיפים ענקיים חדשים בצורה שהם נעשו עכשיו, וקשה שלא להתייחס לזה בצורה רצינית. ועדת הכלכלה היא ללא ספק הפלטפורמה, אבל בפעם הראשונה שרת"א ישמעו את ההערות שלנו בדיון הזה זה יהיה ארוך, ואני לא בטוחה שיעיל. אני חושבת שכדאי לחזור להידברות עם רת"א על סעיפי החוק.

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה. אל"מ מנור, מפקד מערך הבקרה בצה"ל, בבקשה.

משה מנור:

תודה, אדוני היושב ראש. חיל האוויר מברך על הקידום של חוק הטיס, שלמרות שהוא לא חל באופן ישיר על מטוסי חיל האוויר, הוא משפיע על כל ניהול התעופה במדינת ישראל ועל המרחב. חיל האוויר היה שותף לחוק הזה. החוק הזה הוא חוק מאוד מורכב. הוא מנסה למצוא איזון בין צורכי הביטחון של מדינת ישראל, שהם מאוד מיוחדים, לבין צורכי התעופה, שגדלים, ואני חושב שהוא הגיע לנקודת איזון ראויה, מאוד מורכבת, ולכן יש פה לא מעט הערות שעלו בדרך, שכשאתה נוגע במקום אחד, אתה מגלה שנגעת או הזזת לא מעט דברים במקומות אחרים.

הצעת החוק הזו היא קצה קרחון של תהליך מאוד גדול שקורה בשנתיים-שלוש האחרונות במדינת ישראל, שראוי שהוועדה תכיר אותו וראוי לברך עליו, של הסדרת כל נושא התעופה במדינת ישראל. הוא מביא את זה לידי ביטוי בהצעת חוק, אבל יש הרבה מאוד תהליכים שנסגרים בתקנות ובתהליכים אחרים בין הארגונים, וראוי לברך עליהם.

חיל האוויר קיבל אוזן קשובה, ואני מברך את הגישה הפרגמטית שהובלה, שהצליחה להבשיל חוק שנותן את האיזונים האלה בצורה מאוד יפה ומאוד ראויה. תודה.

היו"ר אופיר אקוניס:

משרד המשפטים, בבקשה.

יערה למברגר:

אני הבנתי שאנחנו לא מעירים לסעיפים ספציפיים בשלב הנוכחי, ולכן לא אענה לחלק מההערות המאוד ספציפיות שהושמעו פה. חלקן נשמעו על ידינו. לפחות חלק מהסוגיות מוכרות, נשקלו, הושקעה הרבה מחשבה, ועצם העובדה שלא התקבלה הערה זה לא אומר שהיא לא נשקלה. נגיע לזה כשנדון בדברים, לכן אני לא מוצאת להרחיב מעבר לכך – הערה מקדמית.

רננה שחר:

- -

היו"ר אופיר אקוניס:

ההערה שלך היא נכונה, החוק הוא לא תוכנית כבקשתך, אבל אם ציבור מסוים מבקש לומר את דברו, הוא יגיד את דברו, ואם הוא עדיין חושב שיש לו הערות, שהוא מרגיש שלא מיצה את הטיעונים שלו, אז הוא ימצה את הטיעון שלו.

עמרי טלמון, בבקשה.

עמרי טלמון:

הזכירו פה את הדירוג. אני מבקש להעיר שדירוג 1 אינו מטרה בפני עצמה. המטרה היא לתקן את העיוותים שקיימים במערכת הישראלית לתעופה, שעליה עמדו ה-FAA וה-ICAO כבר בשנת 2001. השיפור בדירוג יהיה פועל יוצא. אנחנו כמי שטסים באווירונים ומי שמשתמשים במרחב האווירי, אנחנו מבקשים לתקן את מה שטעון תיקון, ולא להציב את המדרוג כמטרה בפני עצמה, מה גם שיש עוד שבעה סעיפים שבהם כשלה מדינת ישראל. סך הכול שמונה מתוך שמונה, שחוק הטיס הוא רק אחד מהם, ולא שמענו מה הצפי לגבי שבעת האחרים.

כאשר שאלתי לתומי לאחר הגרסה של נובמבר, מה אני צריך לעשות עכשיו, נעניתי: הצעתי היא כי תעיינו בהצעה החדשה כדי להכיר את הנושאים הכלולים בה, אך תמתינו עם גיבוש הערותיכם בכתב להצעת החוק הממשלתית (הכחול) שתתפרסם ברשומות - זו עצה רשמית של רת"א, כלומר נא להמתין עד 2 בפברואר. אף אחד פה לא קורא את רשומות חוץ אולי משניים-שלושה עורכי דין. כשאני הערתי תשומת לב גורם ברת"א, כאשר הגיעה אליי הידיעה, שבאתר משרד התחבורה מופיעה ההצעה מנובמבר, אז שינו את זה ב-11 בפברואר. כלומר האתר של משרד התחבורה עצמו היה בפיגור.

דיברו הרבה על שיתוף הציבור. שתי הערות גדולות לחוק שיש לי מתוך 20 או 30, אחת מהן, שהחוק הזה מתעלם לחלוטין מהנושא של שיתוף הציבור. יתרה מזו, זרקו גם את ועדת הכלכלה מהחוק. זה אולי נוח לוועדה, אבל זה פחות נוח לציבור. אין יותר צורך באישור ועדת הכלכלה לכל מיני תקנות ולכל מיני דברים, כאשר צוין פה שהחוק הוא רק תחנה ראשונה בדרך הארוכה של תיקון תקנות וכן הלאה, המנגנון הזה חייב להישמר, ואינו בחוק.

אתי בנדלר:

כשנגיע לסעיפים שבהם אתה חושב שיש צורך בפיקוח פרלמנטרי, תעיר את תשומת לבנו, והוועדה תשקול את זה.

עמרי טלמון:

כל מקום שכתוב "יתקן", "יתקין"- -

היו"ר אופיר אקוניס:

לא כל דבר צריך לבוא. אתה יודע כמה דברים יש שלא באים לפה? לא בעניין הזה – בעניינים אחרים: חשמל, מים, גז, רכבת, תיירות. בשביל זה, למשל, הוקמו רשויות – רשות המים, רשות החשמל.

עמרי טלמון:

הגרסה של נובמבר, שהיתה בפורמט WORD, יכולתי לספור את "ועדת הכלכלה" ארבע פעמים. פה אני לא יכול לספור, כי זה ב-PDF. בכל מקרה, רוב התקנות, ראוי שיעברו ביקורת ציבורית, והכנסת היא בעצם הקצה של התגובה הציבורית. לכן בחרנו כנסת, כדי שתשגיח על הממשלה, כפי שציינת. ואני מצטרף לכל מה שאמרו קודמיי, שכדי לגבש טיוטה סופית של החוק שתונח פה עם מינימום של קונפליקטים בין כל מיני גופים חשוב לא רק שאכתוב שמונה עמודים של הערות, אלא גם שתהיה לכך התייחסות ציבורית במפגש, רב שיח, ימי עיון, יומיים-שלושה-ארבעה-חמישה, כמה שצריך, שכולם דנים יחד.

היו"ר אופיר אקוניס:

ברור. את העיקרון קבענו, שתהיה הידברות מחודשת. לגבי פורמט ההידברות, ודאי רת"א יזמינו אתכם למתקניהם, ותקיימו את ההידברות.

עמרי טלמון:

בעגלא ובזמן קריב ואמרו אמן.

היו"ר אופיר אקוניס:

זה באמת יהיה בזמן קרוב ביותר, כי אנחנו רוצים לחדש את הדיונים, אז יתקיים זמן סביר.

האלוף לפידות, אני מבין שעמדת בראש ועדה שעסקה בין היתר בבטיחות הטיס, ויש לך הערה. תרצה שנפתח את הדיון הבא בדבריך?

עמוס לפידות:

תודה רבה.

היו"ר אופיר אקוניס:

בסדר.

תודה רבה, הישיבה נעולה.

**הישיבה ננעלה בשעה 13:35.**