**הכנסת השמונה-עשרה נוסח לא מתוקן**

**מושב שני**

**פרוטוקול מס' 215**

**מישיבת ועדת הכלכלה**

**יום רביעי, 27 באפריל 2010 , י"ג באייר התש"ע, שעה 09:30**

**סדר היום:**

**הצעת חוק הטיס, התש"ע-2010**

**נכחו:**

**חברי הוועדה**:

יצחק וקנין – מ"מ היו"ר

חמד עמר

**מוזמנים**:

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

גיורא רום – מנהל רשות תעופה אזרחית, רשות התעופה האזרחית

מוטי שמואלי – מנהל אגף תשתיות, רשות התעופה האזרחית

גד רגב – מנהל אגף מטה תעופה, רשות התעופה האזרחית

פוול גרנדל – מנהל אגף כושר אווירי, רשות התעופה האזרחית

עו"ד רננה שחר – רשות התעופה האזרחית

רינה פאר – משנה ליועץ המשפטי, רשות שדות התעופה

ניר סתיו, סגן מנהלת השרות המטאורולוגי מבצעית, השירות המטאורולוגי

עו"ד יערה למברגר – יעוץ וחקיקה, משרד המשפטים

זינה פרפליצין – האגף לתכנון נושאי, משרד הפנים

בני זלמנוביץ – עוזר ראשי ליועץ המשפטי, משרד הפנים

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

ד' – משרד ראש הממשלה

ו' – משרד ראש הממשלה

סא"ל רוברט נויפלד – מפצ"ר יועמ"ש ח"א, משרד הביטחון

סגן אלוף יהורם מזרחי, ראש ענף תעבורה, חיל האוויר, משרד הביטחון

קמ"ש אריאל סימן, משרד הביטחון

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

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

יובל לוטן – מנהל תכנון מבצעים, חברת אל-על

בני ליבנה – קברניט, חברת אל-על

עו"ד רוני סטבקובסקי – לשכה משפטית, חברת אל-על

חזי הרפז – סמנכ"ל מבצעים, חברת ישראייר

אברהם רזיאל, ראש אגף מבצעי אוויר, התעשייה האווירית

ליזה גינזבורג – חברת ועד אגודת התעופה הכללית

אברהם קמחי – יו"ר התעופה הקלה, קלוב התעופה

עמרי טלמון – מנכ"ל קלוב התעופה

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

קלנר בנימין - רופא, החברה הישראלית לרפואה תעופתית

שי אשכנזי – איש מבצעים, מגידו תעופה, מפעילי מנחתים

עמוס לפידות – אלוף במיל (מפקד חיל האוויר לשעבר)

בועז חטיבה – יו"ר איגוד הטייסים

**ייעוץ משפטי:** עו"ד איתי עצמון

**מנהלת הוועדה**: לאה ורון

**רשמת פרלמנטארית**: אתי אפלבוים

**הצעת חוק הטיס, התש"ע-2010**

היו"ר יצחק וקנין:

בוקר טוב. אני פותח את ישיבת ועדת הכלכלה. על סדר-היום: הצעת חוק הטייס, התש"ע-2010.

לפני שאתן את רשות הדיבור למפקד חיל האוויר לשעבר עמוס לפידות, אני אגיד מספר מילים על המתכונת של עבודת הוועדה בכל התקופה שבה נדון בחוק. לקחתי על עצמי משימה לא פשוטה, להעביר פה חוק שלא נגעו בו 80 שנה. פה אנחנו צריכים לתקן איזה דבר בהתאם לכללים שנהוגים היום בעולם.

הנחיתי את צוות הוועדה שיישבו עם כל הגופים. הבנתי שהיתה ישיבה כזאת מספר פעמים. לא כל הגופים הגיעו לישיבות. אני מציע, רבותיי, שהדברים יהיו ברורים מלכתחילה כדי שלא תגידו שלא אמרתי אותם. אני לא מתכוון בשום פנים אופן לגרור את הנושא הזה, למרוח אותו. קיבלתי על עצמי משימה לא פשוטה ואני מתכוון לעבוד בצורה עקבית על החוק הזה. כל יום שלישי יהיו דיונים בנושא הזה ואני מתכוון לסיים את החוק כמה שיותר מהר.

כמובן שאני לא מתכוון לדלג על שום סעיף, אני אתן לכולם להתבטא, מניסיוני בוועדה הזאת ואני יושב פה כבר 14 שנים, ככל שהגופים יישבו עם רת"א, אני חושב שהתוצאות הסופיות של החוק הזה יהיו לטובת כולנו. אם יהיו סעיפים שיישארו במחלוקת הם יגיעו לפה. נשמע את כולם ונשתדל להוציא את הדברים בצורה הטובה ביותר.

היו אלי פניות מגופים שונים בבקשה להיפגש. אני אפגש עם כולכם, כדי שמישהו לא יחשבו שאני לא נפגש עם כולם. אני אפגש עם כולם ואשמע את כולם. אני אשתדל להביא את הדבר הזה לסיומו על הצד הטוב ביותר.

כעת אני אתן את רשות הדיבור לעמוס לפידות שביקש כ-10 דקות.

עמוס לפידות:

בוקר טוב לכולם. רובכם הייתם פה בישיבה הקודמת. בסוף הישיבה היושב ראש הקודם ביקש שאני אדבר קצת על הוועדה שעמדתי בראשה מ-2007 במשך כשנה. הצעתי שאני אומר כמה מילים בישיבה הבאה ולא ברגע האחרון כשכולם רוצים כבר לברוח. אני אפילו כתבתי את הדברים בכתב כדי שלא להאריך יותר מידי.

מי שעקב אחרי הוועדה מכיר את רוב הדברים אבל בכל זאת יש כמה דברים שהם נכונים להיום ואולי היו פחות ברורים קודם. בעקבות התקרית החמורה שהתרחשה בנתב"ג ב-18.2.2007, מינה שר התחבורה דאז, שאול מופז, ועדה ציבורית לבחינת היבטי בטיחות התעופה האזרחית בישראל. הוועדה פעלה במשך 8 חודשים ממאי עד דצמבר 2007 והגישה שני דוחות, דוח ביניים ודוח מסכם. חשוב לציין שישראל היא חברה בארגון העולמי של התעופה האזרחית ה-IKO. כבר בתחילת עבודתנו מצאנו שלמרות שישראל חברה בגוף העולמי הזה, ישראל מפגרת בעשרות שנים בכל הקשור לתקינה בסטנדרטים בינלאומיים ואף במכשור מתקדם.

ממצאי הוועדה עד כה - הכוונה היא שמסרנו את הדוח החלקי בהתחלה. ממצאי הוועדה מצביעים כי המצב הנוכחי הוא תוצאה של הידרדרות זוחלת הנמשכת זה עשרות שנים.

להלן עיקר הבעיות: יכולת תפקוד לקויה מאוד של רשות התעופה האזרחית רת"א. מצב זה מקרין לכל גורמי התעופה הישראלית. חוק הטייס הישראלי הוא אנכרוניסטי ולא רלוונטי. מערך התקנות הוא אקראי ולוקה בחסר. נמל התעופה בן-גוריון סובל משורה של פגמים, אילוצים ומגבלות. לעניין הזה אני אחזור בהמשך.

מרחבי האוויר של ישראל המשמשים את התעופה הצבאית והאזרחית הם צפופים ועמוסים והשימוש בהם אינו מוסדר באופן ממלכתי ראוי. הדגש הוא על "ראוי" כי בכל זאת היה קשר ויש קשר עם חיל האוויר. בעשורים האחרונים חלו בעולם התפתחויות משמעותיות בטכנולוגיות מתקדמות, בשדות תעופה במערכות שליטה ובקרה ובתשתיות. בישראל ההתפתחויות הללו בחלקן, או אולי אפילו ברובן, לא הגיעו בכלל. זאת אומרת, ישראל לא שאבה אותם ולא עשתה איתם שום דבר.

למי שעוד זוכר, דבר שאני מקווה שהוא שייך כבר לעבר, שידורים של תחנות פיראטיות גורמים להפרעות חוזרות ונשנות לתקשורת התעופה עד כדי איבוד שליטה על התעבורה האווירית.

מצד שני, כדי קצת להמתיק את הגלולה, אני רוצה להדגיש שחברות התעופה הישראליות, החברות המסחריות שטסות בקווים הבינלאומיים וגם בארץ הם ברמה טובה ומעלה ברמת הידע, הסטנדרטים וטיב הציוד שהן מפעילות.

נקודת אור נוספת שמצאנו היא תפקודה של יחידת החוקר הראשי. היחידה הזאת פועלת ברמה מקצועית גבוהה בתת תקצוב ובמחסור באמצעים בסיוע של קבוצה גדולה יחסית של מתנדבים, כולם אנשי תעופה טייסים ומהנדסים בעלי מודעות לבטיחות הטיסה ותחושת שליחות עמוקה.

בדוח הביניים שהגשנו באוגוסט 2007 סיכמנו שמצב בטיחות התעופה בישראל הוא קשה וימשיך להידרדר - אני חוזר לאוגוסט 2007 - אם לא תינקטנה פעולות נמרצות בהקדם. השאלה האמיתית היא איך ולמה הגענו למצב הזה בכלל?

אני חילקתי את זה לשני סוגי גורמים, גורמים אובייקטיביים וגורמים אחרים. לגבי הגורמים האובייקטיביים. מימדיה הצרים של ישראל, קיומו של חיל אוויר גדול יחסית, המציאות הגיאופוליטית ובעיות ביטחון שוטף. אנחנו יודעים גם את עניין הביטחון, סגירת שדה וכל הבעיות שיש לנו בעניין הזה.

הגורמים האחרים הם: גורמי שלטון ומנהל לקויים, חוסר יציבות מתמשכת במערכות השלטון, חוסר ידע והבנה של נושאי משרה בכירים במשרדי התחבורה לדורותיהם בתחומי תעופה מודרניים, הגבלת העצמאות, אי האצלת סמכויות מספיקות לרשות התעופה האזרחית. כל אלה, בדרך-כלל, עקב רדיפת שררה ועמדות כוח של ראשי המשרד לדורותיהם.

על אף ששר התחבורה יזם את הקמת הוועדה ואישר את המלצותיה, לא נהגו בגישה זאת בכירי המשרד, לא שיתפו פעולה והמשיכו את דרכם הקלוקלת של קודמיהם. למעשה, מנכ"ל המשרד, היועצת המשפטית והחשב לא סייעו לממש את ההמלצות הדחופות שאושרו על-ידי השר ואף טרפדו אותן.

ניתן לומר בביטחון רב שאם בכירי המשרד היו משתפים יותר פעולה לא היו האמריקאים מורידים את דירוג הבטיחות של התעופה האזרחית, בגלל פיגור של שנה וחצי שנתיים לטפל בדברים שאנחנו דרשנו אותם שבוע אחרי שרק נכנסנו לוועדה.

לגבי המרחב האווירי. מכל בעיותיה של התעופה האזרחית בישראל, בעיית המרחב האווירי היא בעיה אובייקטיבית, אמיתית וקשה לפיתרון. מעבר לצפיפות הגדולה של המרחב, ובמיוחד במרכז הארץ, מצטרפת בעיה ביטחונית, במיוחד באזור נתב"ג המוסיפה קושי על קושי. הבקרה והפיקוח על המרחב נעשה במשולב על-ידי חיל האוויר והתעופה האזרחית. התיאום בין הגופים אמנם התהדק בשלוש השנים האחרונות, מאז שהתחלנו לבדוק את העניין, אך לדעתי זה עדיין לא מספיק.

בין חדרה וגדרה ישנם 7 שדות תעופה, כולם שדות פעילים. התנועות בנתב"ג נעשות בחלק גדול מהזמן בכיוונים מנוגדים. כלומר, מטוסים שבאים לנחיתה וממריאים החוצה באותו גוש אוויר. זוהי בעיית בטיחות בסיסית. הבעיה הזאת עדיין קיימת אבל במסגרת הפעולות, העבודות והתכניות ארוכות הטווח, זה אמור להיפתר פחות או יותר כשיפעילו את מסלול 2103 ובאמת יסדירו את העניין של נחיתות על המסלול הזה.

בהתמודדות עם קשיי המרחב האוויריים המליצה הוועדה לבחון הקמת מרכז פיקוח טיסה משולב צבאי ואזרחי במרכז הארץ שיכסה את כל התנועות במרכז עם דגש על תל נוף, נתב"ג ושדה דב. אני מדגיש שאני מדבר על מרכז פיקוח בניגוד לבקרה אווירית האזורית הכללית, שעל זה לא הערתי פה וזה פחות או יותר בסדר. אני מדבר על מרכז פיקוח שמשם מכניסים מטוסים לנחיתה, מפקחים על טיסות יוצאות. כל הדברים שעושים כמו בנתב"ג אבל על כל האזור הזה שהוא לא אזור גדול אבל הוא צפוף בצורה מסוכנת.

מרכזי פיקוח צבאיים ואזרחיים משולבים קיימים במקומות שונים בעולם. אפשר ללמוד מהם וגם הצענו שתצא משלחת ללמוד מהם. אנשי ה-FAA הזמינו אותנו לבקר אצלם במרכז כזה.

באופן כללי, על התעופה האזרחית לנצל ככל האפשר טכנולוגיות מתקדמות בהן ישראל חזקה – אני מדבר על הייטק - כדי לשפר את השליטה במרחב האווירי, מרחב שהוא משאב במחסור במלוא מובן המילה.

ברמה היותר לאומית, אני חושב שיש להדק את התאום, באופן כללי, לא רק על מרכז פיקוח שזה עניין תעופתי מקצועי נטו, אלא גם ברמה הממשלתית, להגיע לתיאום וקשרי גומלין יותר טובים ממה שיש היום בין התעופה האזרחית וחיל האוויר.

עוד כמה המלצות קטנות. אני ממליץ לחזק את יחידת החוקר הראשי על-ידי תוספת כמה חוקרים והגדלת התקציב. אני רוצה להזכיר שלפני כשנתיים הועלו אגרות הנחיתה בנתב"ג. היה על זה ויכוח, כן, לא, האוצר התנגד. הנימוק לכך היה שיש ליצור קרן מיוחדת לשיפור הבטיחות של התעופה האזרחית. מעניין מה עושים עם 50 מיליון שקל בשנה. הקרן הזאת היא כתובת מצוינת כמקור לתקציב הנדרש שהצעתי פה לחוקר הראשי.

דבר נוסף. אחד הדברים שכן קשור לעבודה של חוק הטייס, לגבי החוקר הראשי. צריך להיצמד למה שמקובל בעולם בנושא בטיחות וחקירת תאונות. צריך להתייחס גם לדברי אחרים אבל כעת אני מדבר על הדבר הזה. אנקס 13 עוסק בבטיחות טיסה וחקירת תאונות ותקנות אחרות שקיימות. לא להמציא את הגלגל מחדש מבחינת סמכויות, למי זה כפוף וכן הלאה וכן הלאה. זה נכון, גם בדברים אחרים. כל מיני צרות ודברים שקרו במשך הרבה שנים, בדרך כלל מתוך משרד התחבורה, זה שכל פעם המציאו איזה פטנטים אחרים של תקנות, של דברים, שעובדים ככה ועובדים ככה, ולא ערים לזה שאין דבר יותר קוסמופוליטי מאשר התעופה האזרחית, שכולם טסים לכל מקום בעולם ואנחנו צריכים להיות חלק מהדבר הזה. על הדבר הזה צריך לשים דגש מיוחד גם בכל מה שקשור לחוק שכעת הולכים לחוקק.

היו"ר יצחק וקנין:

תודה למר עמוס לפידות. אני חושב שכולנו מבינים את חומרת הדברים כפי שהשמעת. אמרת דברים קשים מאוד. הדברים האלה מוזכרים גם בהסבר להצעת החוק. לכן אני חשוב שחובה עלינו לשנס מותניים ולעשות ככל שביכולתנו כדי להסדיר את הדברים על מנת שחלילה וחס לא יהיה איזה אסון ושנוכל להגיד: "ידינו לא שפכו את הדם הזה". המצב מחייב שינויים דרסטיים. שמענו את זה גם בישיבות הקודמות.

לכן, רבותיי, אני חושב שחשוב מאוד שהמפגשים שישנם בין הגופים שיושבים סביב השולחן, עם רשות התעופה האזרחית, יהיו לאורך כל התקופה שאנחנו נדון בחוק הזה, על-מנת שנוכל ללכת כמה שיותר מהר ולתקן את השינויים הנדרשים.

גיורא רום יגיע בהמשך הדיון. אני נותן את רשות הדיבור למר רגב. אם מישהו מהגופים סביב השולחן רוצה לומר דברים כלליים אני אאפשר לו ואחר-כך נתחיל את הקראת החוק.

גד רגב:

בוקר טוב, אדוני היושב ראש. אני ראש המטה של רשות התעופה האזרחית ואני ממלא מקום של מר גיורא רום, מנהל רשות התעופה האזרחית.

ראשית אני רוצה להתייחס בכמה מילים למה שנאמר פה על-ידי מר עמוס לפידות. התמונה שהוצגה על-ידי עמוס לפידות נכונה לשנת 2007. מאז 2007 חלו הרבה מאוד דברים, השתנו הרבה מאוד דברים. אני לא בטוח שמר לפידות מכיר את כל השינויים שחלו מאז. בכל אופן, אנחנו חושבים שהתמונה היא שונה בהרבה דברים ממה שהוצג פה.

לגבי חוק הטייס. ביום 22.2.2010 קיימה הוועדה דיון ראשון בהצעת חוק הטייס שהונח על שולחן הוועדה. בסיום הישיבה הנחה יושב ראש הישיבה את רשות התעופה האזרחית לשמוע את הערות הציבור לאותו נוסח שפרסמנו ב"כחול".

בעקבות הנחיית הוועדה ישבה רת"א במשך 7 דיונים בתוך רת"א. הדיונים פורסמו מראש לכלל הציבור בהתראה יחסית ארוכה ונקבע סדר דיונים של פעם בשבוע, 4 שעות כל דיון. כל הדיונים הוקלטו, תומללו והם פורסמו באתרי אינטרנט שונים, בעיקר של רת"א, וגם נשלחו במיילים לכל אותם משתתפים ואחרים.

בדיונים השתתפו, באופן מפתיע, מספר גופים לא גדול למרות שכולם ידעו על הדיונים האלה. חלק מהגופים החליטו לא להופיע או הופיעו בצורה מאוד חלקית. כרגע מתוכננים להמשך עוד מספר דיונים שבהם בכוונתנו להשלים את המעבר על כל חוק הטייס, על כל הסעיפים, לשמוע את הערות הציבור ולקבל אותם לבדיקה ולשמיעה.

כל ההערות שהציבור העלה באותן ישיבות רוכזו בטבלאות. הטבלאות הופצו לאנשים וב-15.4, לפני 10 ימים, הופצו הטבלאות האלה עם התייחסויות של רשות התעופה האזרחית להערות.

לפני חמישה ימים, ביום חמישי האחרון, קיימה רת"א ישיבה שביעית שהוקדשה ספציפית לאותן הערות של הציבור. ישבנו איתם והעברנו להם את התייחסויות רת"א. שמענו מהם התייחסות להתייחסויות. אתמול הוצאנו התייחסויות להתייחסויות. יותר מהר מזה או יותר מזה לא יכולנו לעשות.

אני רוצה להדגיש שמתוכננים עוד מפגשים עד שנעבור על כל הצעת חוק הטיס. עד היום אנחנו השלמנו בערך 60%-70% מהמעבר. אנחנו משיגים את הדיונים של הוועדה במגמה שכל מה שיגיע הנה לפחות דובר עם הציבור. לא הכול אנחנו מסכימים, לחלק אנחנו מסכימים וחלק שינינו. זה מופיע כבר בטקסטים שהעברנו לוועדה. חלק אנחנו לא מקבלים ואני מניח שזה יעלה על שולחן הוועדה.

לאה ורון:

משקיבלה הוועדה את הנוסח המתוקן שהפצתם אתמול, הוועדה העבירה את זה גם לנציגים והגורמים השונים שהוזמנו לדיון.

היו"ר יצחק וקנין:

כבר ציינתי שהמפגשים עם רת"א חשובים לאין ערוך. זה יגרום לכך שאנחנו לא נצטרך לעשות את אותה פעולה פה. כל הסכמה שתגיעו שם תקל עלינו פה ונוכל להתקדם יותר מהר. אני מברך על המפגשים. זה טוב שאתם מקדימים אותנו וזה יסייע לנו להגיע לפה מוכנים יותר.

אני מבקש הערות כלליות. כל מי שמקבל רשות דיבור יאמר את שמו ואת תפקידו.

ליאור יבור:

בוקר טוב, כבוד היושב ראש. אני סמנכ"ל המבצעים של חברת אל-על.

אנחנו רוצים להצטרף לדברי רת"א. רת"א קיימו תהליך למופת בריכוז ההערות, במתן מענה, למעט אותם סעיפים שעדיין לא הגענו לדבר עליהם. אני רוצה לומר תודה כי אני חושב שנעשית פה עבודה רבה שמאוד עוזרת.

אני רוצה להתייחס גם לדבריו שלאלוף לפידות ולסייג את זה בשני דברים. אסור לנו להפחיד את הציבור. במדינת ישראל יש תעופה בטוחה. חברות התעופה הישראליות עומדות בשורה הראשונה של החברות בעולם. כל הביקורת וכל הטענות מתרכזות בשני דברים, ביכולתו של הרגולאטור ובתשתיות. אני חושב שחוק הטייס מקדם אותנו קדימה וצריך לעשות את התהליך הזה מהר כדי שנוכל לחזור להיות מדינה בין העמים.

הערות כלליות לחוק ועוסקות במספר נושאים שהיינו רוצים שיעלו פה. הראשון הוא סמכויות האצלה, אותן סמכויות שמותר למנהל להאציל צריכות להיות מוגדרות יותר טוב ולטעמנו הן לא מוגדרות מספיק טוב. הנושא של העיצומים הכספיים עלול לפגוע בבטיחות. באותו מסגרת נכנס גם נושא העונשין. אנחנו לא רוצים שצעדים עונשיים או עיצומים כספיים יביאו לפגיעה בבטיחות. אנחנו נעלה את זה בסעיפים המפורטים.

יש סוגיה קשה וכבדה של רעש שהטיפול בה עד היום, לטעמנו, הוא לא מספיק מקצועי. כשנגיע למקום נבקש להתייחס באופן ספציפי.

אברהם רזיאל:

בוקר טוב. אני ראש אגף מבצעי אוויר בתעשייה האווירית. ראשית, אני רוצה להצטרף לליאור יבור ולברך על ההליך שמתקיים. אין ספק שהדו-שיח שמתקיים יתרום לכך שהחוק יהיה יותר טוב. אני חושב שגם רת"א למדה שהידע לא נמצא רק ברת"א אלא נמצא גם אצל ציבור המפעילים. התעשייה האווירית, היא גוף קצת שונה מאשר מרכז הכובד שהחוק עוסק בו, כי באופן טבעי רת"א נתנה את מרכז הכובד לפעילות המסחרית של הטסת נוסעים ומטען לישראל בעוד שגוף כמו תעשייה אווירית שאיננו גוף קטן – אני במיוחד מדגיש את זה פה בישיבה, שמעסיק 15,000 בתי אב בישראל באופן ישיר ועוד אלפים רבים במפעלים בישראל, פגוע מאוד מהמצב הנוכחי, הן של החוק והן של תקנות הטייס. יש לנו מה לומר בעניין הזה. אני מוכרח לומר שבדו-שיח המתקיים יש נכונות רבה מאוד והבנה לצרכים המיוחדים שלנו.

מצד שני, אני קובל על-כך, שבצד הטכני של העניין - הישיבה האחרונה היתה ביום חמישי האחרון, לפני 4 ימים. קיבלנו את הגרסה האחרונה של הצעת החוק המתוקנת אתמול אחר הצהריים. אף אחד מהיושבים כאן אינו מתעסק רק בזה. יש כאלה, כמוני, שראו אותי רק ב-7 בערב. גיליתי, ואני לא רוצה להתבטא במילים חריפות, שדברים שסוכמו בישיבה, שכל-כך חשוב שיסוכמו מראש ולא יגיעו לכאן עם מחלוקות, שונו. גיליתי שדברים שסוכמו בישיבה שונו ובחלק מהדברים חזרנו אחורה.

היו"ר יצחק וקנין:

אמרתי מראש שהם לא חייבים להגיע איתכם להסכמה על כל סעיף. כנראה שיהיו סעיפים שבהם הם לא יסכימו איתכם.

אברהם רזיאל:

זה ברור לכולנו. אני אומר שגם דברים בהם הגיענו להסכמה, בין יום חמישי לאתמול בוצעו שינויים שנחשפנו אליהם רק אתמול ובהם חזרה רת"א מהבנות ונוסחים כתובים שהיו ביום חמישי.

לאה ורון:

הוועדה תגיע לסעיפים האלה.

היו"ר יצחק וקנין:

אנחנו נגיע לסעיפים ואתה תעירו את ההערות.

בועז חטיבה:

אני יושב ראש איגוד הטייסים. אני רוצה להצטרף, כמו רוב הדוברים, למברכים על התהליך שהתחיל להתנהל בעקבות ישיבת הוועדה ב-22.2. אבל, אני גם מצטרף להערה של רזיאל מהתעשייה האווירית. התהליך עדיין לא הושלם ולא מוצה. כמו שאמר היושב ראש עצמו, כל מה שנוכל לנהל בדיונים המקצועיים מול רת"א ולבוא לפה עם הסכמות ודברים סגורים, יועיל גם למהות וגם לתהליך העבודה של ועדת הכלכלה. אתמול בשעות הצהריים והערב קיבלנו נוסח חדש. זה קצת לו"ז לא ריאלי להפנים,לעכל, להבין ובכלל לגבש את העמדה לגבי הדברים האלה, אם אנחנו מקבלים או מתנגדים. על זה אני מצר. לא אחזור מעבר לזה על דברי קודמיי. תודה.

היו"ר יצחק וקנין:

רבותיי, אנחנו בתחילת הליך החקיקה. אנחנו נשמע את מה שאתה אומר עוד הרבה פעמים. מהניסיון שלי, גם לאחר שיש הסכמה, לא תמיד אפשר לנסח את הדברים בדיוק כפי שאתם רוצים. בשביל זה יש יועצים משפטיים.

אנחנו נשמע את ההערות, לא נדלג על אף סעיף. חבל על הזמן, בואו נתחיל. אני אאפשר לעורכת דין רננה שחר, מרשות התעופה האזרחית, להתחיל בהקראה. אנחנו מתחילים בפרק א' פרק הגדרות.

רננה שחר:

תודה אדוני.

"חוק הטיס, התש"ע–2010

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  |  | פרק א': הגדרות |
| הגדרות | 1. | בחוק זה – |
|  |  | "איש צוות" – אדם הממלא תפקיד בכלי הטיס בזמן הטיסה, אף אם אינו עובד טיס, שהוצב לתפקיד האמור בידי המפעיל האווירי של כלי הטיס ובכלל זה חניך טיס;" |

איתי עצמון:

יש לי שאלה. הוספתם הגדרה של חניך טייס. השאלה היא: האם חניך טייס הוא אדם הממלא תפקיד בכלי הטייס. אני חושב שיש אי התאמה בין ההגדרה של חניך טייס לבין התוספת שלכם להגדרת איש צוות. הוא ממלא תפקיד או שהוא יושב שם ומקבל הדרכה או עובר איזו הכשרה.

רננה שחר:

בשלבים רבים מטיסת ההדרכה הוא ממלא תפקיד, הוא מטיס את הכלי. זה חלק מטיסת ההדרכה. זאת שאלה קונספטואלית שהתלבטנו בה, האם כאשר בשיעור נהיגה אתה הנהג או החניך? הערה שלך היא האם לכתוב "לרבות" או "בכלל זה" כי אפשרות "לרבות" גם מי שאינו כלול ברישה. אנחנו חשבנו שהוא ממלא תפקיד. יש גם סיטואציות של יותר מחניך אחד שבה בחלק מהטיסה החניכים ממלאים תפקיד ובחלק לא. אנחנו חשבנו שבסופו של דבר הוא ממלא תפקיד.

קריאה:

זה יכול להיות חניך בטיסת סולו.

עמרי טלמון:

אני מקלוב התעופה. חניך טייס מקבל הדרכה גם כשהוא לא יושב ליד ההגאים. הוא לא ממלא תפקידו. תפקידו זה לשמוע, להפנים, לראות ולהבין. יכול להיות בהחלט שהוא לא ימלא תפקיד אקטיבי בטיסה, היינו, לא יחזיק הגה, אבל הוא עדיין חניך טיס, הוא עדיין לא נוסע. זה צריך למצוא את ביטויו. "ממלא תפקיד" זאת הגדרה בכלל לא ברורה. אם תפקידו לשמוע, הוא ממלא תפקיד. אם תפקידו להטיס, הוא לא ממלא תפקיד.

רננה שחר:

אפשר לכתוב "לרבות" במקום "ובכלל זה".

יערה למברגר:

מבחינה משפטית אפשר לכתוב "לרבות" ואז גם אם יש ספק מסוים - - -

איתי עצמון:

אנחנו נשנה.

לאה ורון:

"לרבות חניך טיס".

בועז חטיבה:

סליחה, יש הערה לנושא שהתלבטנו בו לגבי מעמד של איש צוות לא פעיל.

היו"ר יצחק וקנין:

רבותיי, מזכירת הוועדה מעירה לי דבר שבו היא צודקת לחלוטין. אני מעדיף לאשר את זה כדי שלא נחזור אחורה ולאחר-מכן נקבל הערות.

ליאור יבור:

לא ניתן לאשר את ההגדרה בלי לשמוע את ההערות. יש לי עוד הערות.

לאה ורון:

אגב, יכולים חברי הכנסת לקבל החלטה שהם מאשרים סעיפים מבלי לשמוע הערות, לאחר שהם למדו את הסעיפים בדרכים אחרות.

היו"ר יצחק וקנין:

אני מאפשר. אני לא אדלג ואשמע את כולכם. לפעמים, ברציונאל של הוועדה מצביעים ולא רוצים לשמוע.

לאה ורון:

לא בוועדת הכלכלה.

היו"ר יצחק וקנין:

מניסיוני בוועדת הכספים, לפעמים לא שומעים אף אחד.

בועז חטיבה:

ישנה סוגיה של איש צוות לא פעיל, שזה מושג שקיים בפרקטיקה ולא נכנס כאן לחוק. מצד אחד, רשות תעופה אזרחית קיבלה הערה של איגוד הטייסים שלא ניתן להטיל על איש צוות לא פעיל את אותה אחריות שיש על איש צוות פעיל.

לאה ורון:

למה הכוונה "לא פעיל"?

בועז חטיבה:

נניח שאני אמור להפעיל טיסה מיעד מסוים באירופה חזרה לתל-אביב. החברה מטיסה אותי כאיש צוות אל אותו יעד על-מנת שאני אחזיר טיסה. ברור לחלוטין, ורשות התעופה האזרחית קיבלה את זה, שכאשר אני לא איש צוות פעיל, לא יכולות לחול עלי אותן חובות ואותה אחריות כמו שיש על הצוות הפעיל שיושב בתא הטייסים ומפעיל את הטיסה.

מצד שני, חייבים ליצור מענה בחוק לאותו איש צוות לא פעיל שהוא עדיין איש צוות. מצד אחד, אני מברך את ההבנה וההכרה של רת"א בזה שלא ניתן להטיל על איש הצוות הלא פעיל את אותה אחריות שיש על איש הצוות הפעיל. מצד שני, חייבת להיות הגדרה שתכסה את איש הצוות הלא פעיל. הוא יוצא כאיש צוות, הוא עובר ביקורת גבולות כאיש צוות. לא נוכל לצאת מישראל כנוסעים ולחזור כאיש צוות או לצאת כאיש צוות ולחזור כנוסעים. הפעולה הסדירה של חברות התעופה מבוססת במידה רבה על שימוש באנשי צוות לא פעילים בקטעי טיסה מסוימים. נדמה לי שגם חברת אל-על וגם חברות אחרות יסכימו שצריך לתת לדבר הזה מענה.

אברהם רזיאל:

אני מהתעשייה האווירית. אני חושב שבאבחנה שיש היום בחוק ובתקנות הקיימות בין איש צוות לבין איש צוות אוויר, יש מענה גם לעניין הזה. איש צוות הוא לא בהכרח עובד טייס היושב על הגאים, זאת ההגדרה של אותו איש צוות. לכן אותו טייס, שהוא מה שנקרא "dead head", הוא איש צוות שהמפעיל שם אותו במטוס לצורך תפקיד אבל הוא לא איש צוות אוויר בקטע שהוא לא יושב על ההגאים. לכן לא יחולו עליו החובות של איש הצוות המטיס באותו קטע. Dead head זה עוד מקרה קל. יש מקרה יותר קשה, כאשר מסיבות של מגבלות שעות מנוחה בתפקיד בטיסה, טסים 3 טייסים על מטוס שמוטס בדרך כלל על-ידי שניים והם מתחלפים תוך כדי טיסה. לא כזה שהוא טס לבריסל בשביל לחזור מבריסל. שם קיים אותו מצב ואולי אפילו יותר חמור כי הוא הולך להיות איש צוות פעיל באותו קטע. אני חושב שהאבחנה הזאת שבין איש צוות לבין איש צוות אוויר בחוק ובתקנות, יש בו מענה לעניין הזה. התעשייה האווירית, לפחות, מפעילה גם כן מצבים כאלה בעיקר לצוות מתוגבר בעיקר בשל מגבלות מנוחה.

היו"ר יצחק וקנין:

עוד הערה לפני שנצביע?

בועז חטיבה:

התשובה שלו היא לא נכונה מכיוון שאיש צוות מוגבר ואחד מאנשי הצוות במנוחה, הוא חלק מהצוות הפעיל, על זה אין ויכוח. אנחנו מדברים על מישהו שהוא אינו חלק מהצוות הפעיל. יש להבדיל בין אדם שלישי שנמצא שם כי הטיסה היא ארוכה ואנשי הצוות מתחלקים ביניהם - - -

היו"ר יצחק וקנין:

אתה מדבר על מישהו שנמצא על טיסה והוא לא קשור לטיסה הספציפית.

בועז חטיבה:

נכון, הוא יפעיל טיסה אחרת. הוא לפני הפעלת טיסה או אחרי הפעלת טיסה.

רננה שחר:

אנחנו מבקשים להשיב. להערה של איגוד הטייסים. הבעיה פה היא בעיה בחוקי כניסה לישראל ולא בחוק הטיס. אנחנו חושבים שאת המעמד של אדם כזה, שקוראים לו dead head בשפה של התעופה, המעמד שלו צריך להיות מוסדר באמצעות צו הכניסה לישראל. זה מוצא את ביטויו בנספח 9 לאמנת שיקגו. לא נכון להגדיר את אותו אדם שאינו חלק מצוות הטיסה, אף לשיטת איגוד הטייסים, כאיש צוות לעניין חוק הטיס.

כתבנו את זה גם בתשובה שהעברנו אתמול וגם פנינו למנהל האוכלוסין כדי לברר. יש את צו הכניסה לישראל פטור שמסדיר כניסה ויציאה של אנשי צוות אוויר. יכול להיות שצריך לתקן אותו ולהרחיב את צו הכניסה לישראל כדי להסדיר את הנושא שמטריד, אבל זה לא מצדיק החלת חובות איש צוות, שזה בעצם המשמעות של הכללת אדם כזה בהגדרת איש צוות לפי חוק הטייס.

האבחנה שמדבר עליה רזיאל היא לא האבחנה בתקנות. האבחנה בין איש צוות אוויר לאיש צוות היא אבחנה בין אדם עם רישיון, כלומר שהוא עובד טיס, לבין אנשים שאין להם רישיון עובד טיס וזה יכול להיות דיילים, או מטוסאים, שכולם נכללים בהגדרת איש צוות. אנחנו חושבים שברזולוציה של החוק הגדרת איש צוות ולא אבחנה בין איש צוות אוויר לאיש צוות היא הנכונה.

היו"ר יצחק וקנין:

איש צוות נהנה מהסדרים בכל הנוגע לעלייה למטוס ובנחיתה, בכניסה וביציאה.

בועז חטיבה:

כבוד היושב ראש, לא מדובר על הטבות.

היו"ר יצחק וקנין:

אני לא מדבר על הטבות. מכוח זה שהוא איש צוות, גם אם אין לו תפקיד פעיל באותה טיסה, הוא נהנה מאותן הטבות.

בועז חטיבה:

אין פה שום הטבה, יש פה רק מגבלות.

היו"ר יצחק וקנין:

הסעיף ברור לי. מכוח זה שהוא איש צוות באל-על הוא נהנה מהטבות מסוימות. אני כאזרח פשוט, לא אוכל לעבור בביקורת הגבולות כמו שאתה עובר. יש פה הטבה שניתנת לך כאיש צוות. אבל זה לא משנה את המינוח שלך בתוך המטוס מפני שאתה לא משמש בשום תפקיד באותו רגע.

בועז חטיבה:

אבל אז אני לא יכול להיכנס לבריטניה, למשל, על מנת להפעיל שעה לאחר מכן את הטיסה שחוזרת משם. כי אני לא איש צוות, אני לא נכנס עם תעודת צוות אלא אם דרכון. אני צריך לעבור עם דרכון. לא מדובר פה על הטבה, זה צורך מבצעי. אין לי פה הטבות במכס, להיפך, יש לי רק יותר חובות.

היו"ר יצחק וקנין:

אני לא חושב שזה נוגע לסעיף הספציפי הזה. ברור לי לחלוטין שזה לא נוגע לסעיף הזה. במידה ואנחנו נראה שבמשך ההקראה יהיה משהו שנוגע למה שאתה מעיר עכשיו, נשנה. אני לא חושב שזה נוגע לסעיף הזה.

ליאור יבור:

כבוד היושב ראש. כחברת אל-על אנחנו יכולים לחיות עם הסעיף הזה ועם הגדרתו כפי שהוא מופיע. חשוב להבין, שאם יש איש צוות על המטוס, בין אם הוא פעיל ובין אם אינו פעיל, מאושר להפעילו וניתן להפעילו בכל שלב של הטיסה במידה והוא שם ולכן אין פה בעיה. הוא רשאי להיכנס ולצאת בהתאם לחוקי הכניסה והיציאה של כל אחת ואחת המדינות החברות. לכן אנחנו יכולים לחיות עם זה.

לאה ורון:

זה מה שקיים בכל העולם.

גד רגב:

ממילא בכל מדינה חל החוק המקומי. חוק הטיס הישראלי לא חל בבריטניה.

היו"ר יצחק וקנין:

אני אצביע על הסעיף ונמשיך הלאה. מי בעד ההגדרה, כולל התיקון של "לרבות"?

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

היו"ר יצחק וקנין:

הסעיף אושר, אנחנו ממשיכים.

רננה שחר:

|  |  |
| --- | --- |
|  | "האמנה" – אמנת התעופה האזרחית הבין-לאומית שנחתמה בשיקגו ביום כ"א בכסלו התש"ה (7 בדצמבר 1944)‏, לרבות הנספחים לאמנה האמורה, ולרבות התיקונים שנערכו לה, ככל שמדינת ישראל הצטרפה לתיקונים אלה;" |

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות.

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

היו"ר יצחק וקנין:

ההגדרה מאושרת.

רננה שחר:

"ארגון התעופה הבין-לאומי" (ICAO) – הארגון הבין-לאומי לתעופה אזרחית, שנוסד באמנה;

היו"ר יצחק וקנין:

יש הערות?

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

היו"ר יצחק וקנין:

מאושר.

רננה שחר:

"דיני הטיס" – כהגדרתם בחוק רשות התעופה האזרחית;"

היו"ר יצחק וקנין:

יש הערות?

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

לאה ורון:

שתי ההגדרות מאושרות.

רננה שחר:

"הגדר" – הסמכה המהווה חלק מרישיון עובד טיס, הקובעת תנאים, זכויות והגבלות בקשר לשימוש ברישיון;"

איתי עצמון:

רציתי לשאול לגבי ההגדרה. האם יש מצב שבו מדובר גם על תנאים והגבלות לגבי זכויות?

"קובע תנאים, זכויות והגבלות לגבי השימוש ברישיון. השאלה שלי, האם יש גם תנאים והגבלות לגבי הזכויות.

רננה שחר:

באופן כללי הרישיון עובד טיס הוא רישיון שאפשר לומר שהוא סך כל הגדריו. אתה לא מקבל רישיון נהיגה ב', אלא אתה מקבל רישיון לנהוג בטויוטה מדגם כך וכך באופן כללי. זה מורכב מסך הגדריו ויש עוד סוגים של הגדרים, לא רק אותו הגדר טיפוס אלא הגדר מכשירים, הגדרים כאלה ואחרים. ההגדר מגדיר את היכולת שלך להטיס. הוא בעצם קובע את זכויותיך. האם הוא מגביל את הזכויות?

יערה למברגר:

זאת יותר שאלה פילוסופית.

איתי עצמון:

אתם חושבים שצריך להשאיר את זה כך?

רננה שחר:

כן.

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות.

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

היו"ר יצחק וקנין:

ההגדרה מאושרת.

רננה שחר:

"הוראת גורם ביטחוני מוסמך" – הנחיה מקצועית שניתנה לפי סעיף 10 לחוק להסדרת הביטחון בגופים ציבוריים, התשנ"ח–1998‏, או הוראה שניתנה לפי חוק הטיס (ביטחון בתעופה האזרחית), התשל"ז–1977‏;"

אפילו אחרי אתמול בשעה 12:00 אני מבקשים לשנות. אנחנו מבקשים שאת הסיפה שמתחילה במילים: "או הוראה שניתנה לפי חוק הטייס" תימחק.

איתי עצמון:

אפשר להסביר למה?

רננה שחר:

הוראת גורם ביטחוני מוסמך מופיעה פעמיים בהקשר של התליית רישיונות בסעיף 35 ואחד בסעיף 77 בנושא הוראות תעבורה אווירית. בעקבות הערה של חברת אל-על לעניין שני הליכים מנהליים, שקיימים לגבי התליית רישיון בעקבות הפרת הוראה לפי חוק הטייס (ביטחון בתעופה האזרחית), שאנחנו לא שמנו לב אליה כשהצענו את הצעת החוק, קיבלנו את ההערה ובעצם חשבנו שנכון להשאיר את ההסדר לגבי ההתליות לפי חוק הטיס (ביטחון בתעופה האזרחית), ולא לפי הצעת החוק הזאת.

בהקשר של סעיף 77, הובהר לגורמי הביטחון ולמשרד התחבורה שלא ניתנות הוראות סגירה כלליות כאלה ואחרים וזה לא נחוץ. עוד נציע תיקון עקיף לסעיף 17 לחוק הטיס.

לאה ורון:

מי זה אותו גורם ביטחוני מוסמך?

רננה שחר:

הקצינים המוסמכים זה שב"כ ומשטרה, לפי התוספות לחוק הסדרת הביטחון בגופים ציבוריים. מי שמוגדר היום גופים ציבוריים אלה חברות התעופה ורשות שדות התעופה.

היו"ר יצחק וקנין:

יש הערות?

בועז חטיבה:

את יכולה להקריא שוב את הנוסח המתוקן שאתם מציעים?

רננה שחר:

"הוראת גורם ביטחוני מוסמך" – הנחיה מקצועית שניתנה לפי סעיף 10 לחוק להסדרת הביטחון בגופים ציבוריים, התשנ"ח–1998‏".

בועז חטיבה:

גם לנו היתה התנגדות לסעיף הזה. יכול להיות שהתיקון נותן מענה. אני לא אביע עכשיו התנגדות אבל אני מבקש שבמידה והיועצים המשפטיים שלנו עדיין יראו פה בעיה, יתאפשר לנו לחזור ולהעיר לסעיף הזה. אני חושב שלא תהיה בעיה כי נעשה פה תיקון אבל מכיוון שזה דבר שעכשיו הונח על השולחן, ואני לא משפטן, אני מבקש שבמידה ותעלה הערה נוספת - - -

היו"ר יצחק וקנין:

אני לא אוכל לנקוט בשיטה הזאת כי אז לא אסיים את החוק הזה בעוד 3 שנים. אם אני לא אאשר סעיפים שאין עליהם הערות מהותיות אז אני אתקע, אצטרך לחזור אחורה ושוב פעם לדון. אני לא מתכוון לנהוג בשיטה הזאת. אנחנו נאשר את ההגדרה ונמשיך. במידה ויהיה דבר שהוא קריטי וזה יהיה בהסכמה, אני אהיה מוכן לפתוח ולדון בסעיף.

בועז חטיבה:

תודה.

לאה ורון:

הוראות גורם ביטחוני מוסמך, ההגדרה מאושרת כפוף למחיקת הסיפה.

היו"ר יצחק וקנין:

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

היו"ר יצחק וקנין:

ההגדרה מאושרת כפוף למחיקת הסיפה.

רננה שחר:

"ההוראות הטכניות לחומרים מסוכנים" – ההוראות הכלולות בספר "Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air" בהוצאת ארגון התעופה הבין-לאומי, כפי שעודכנו מזמן לזמן, ואשר עותק מהן מופקד לעיון הציבור במשרדי הרשות;"

איתי עצמון:

האם העיון יהיה ללא תשלום?

רננה שחר:

העיון בעותק שנמצא במשרדי הרשות יהיה ללא תשלום. רכישת הספר עצמו כרוכה בתשלום.

איתי עצמון:

זאת הסיבה שההוראות אינן מתפרסמות באתר האינטרנט, מהסיבות של זכויות יוצרים?

רננה שחר:

כן.

איתי עצמון:

אולי לצורך הבהרה נוסיף שהעיון יהיה ללא תשלום? אנחנו נסגור את הנוסח הסופי אבל זאת תהיה החלטה.

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות.

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

היו"ר יצחק וקנין:

אם כן, ההגדרה מאושרת, בהתאם לתוספת שהוצעה.

רננה שחר:

"הוראות תעבורה אווירית" – הוראות שניתנו לפי סעיפים 77 או 83;

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות.

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

היו"ר יצחק וקנין:

ההגדרה מאושרת.

רננה שחר:

"הפעלה", לעניין כלי טיס – שימוש בכלי טיס למטרת טיסה, ובכלל זה גרימה או הרשאה לשימוש כאמור;"

איתי עצמון:

אני מבין שהפעלה כוללת גם הטסה?

רננה שחר:

כן.

איתי עצמון:

צריך יהיה לעשות התאמה מכיוון שבסעיף 2 להצעת החוק כתבתם: "לא ימלא אדם תפקיד שקבע השר בקשר להטסה או להפעלה". אם זה כולל, צריך יהיה להבהיר. או לכתוב כאן שהפעלה כוללת גם הטסה או למחוק משם את ההטסה.

רננה שחר:

בסדר. מבחינתנו הפעלה כוללת הטסה ואפשר לכתוב פה "ובכלל זה הטסה".

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות.

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

היו"ר יצחק וקנין:

ההגדרה מאושרת כולל התיקון שהוצע.

רננה שחר:

"הפעלה מסחרית" – הפעלת כלי טיס לצורכי עסק או מתן שירות שעיקרם הפעלה כאמור, ובכלל זה הפעלת כלי טיס לשם הסעת נוסעים או הובלת טובין, בתמורה;"

איתי עצמון:

אני מוכרח לומר שלא הבנתי את התוספת שלכם. מדובר על כלי טייס שמשמש אך ורק להפעלה מסחרית או כלי טיס שעיקר השימוש בו הוא להפעלה מסחרית? קראתי את התוספת כמה פעמים ואני מוכרח להגיד שלא הבנתי. גם בגרסה הקודמת לא הבנתי.

רננה שחר:

על זה קובל גם רזיאל. קודם כל, אין מחלוקת במהות. אנחנו רק באמת מתלבטים - - -

איתי עצמון:

מה בעצם המהות ואז נוכל לתרגם את זה לנוסח ברור יותר.

רננה שחר:

מה שהולך יד ביד עם הפעלה מסחרית, באופן כללי, זה רישיון ההפעלה האווירי, ה-AOC לפי הדינים הבינלאומיים בשיש לחברות התעופה. יש גופים שעוסקים בהפעלת כלי טייס וזה לא העסק העיקרי שלהם, כגון תעשייה אווירית, בין כמתכנן וכיצרן ובין כמכון בדק. הוא לא מפעיל טיס אבל אגב עסקו הוא מפעיל כלי טיס או בין אם זאת חברה גדולה שיש לה מטוס מנהלים שבו היא מטיסה את מנהליה. עסקה הוא מכירת נעליים. היא לא צריכה AOC, היא לא צריכה את אותה רגולאציה מאוד מקיפה ומפורטת תקנות שחלה על ההפעלה המסחרית. הם נכנסים להפעלה הכללית. רצינו שההגדרה של הפעלה מסחרית תיוחד לאותן חברות שמובילות נוסעים, מטען, צילומי אוויר, כיבוי אש, עבודות אווירית. הן החברות המסחריות. בהתחלה חשבנו על נוסח שעל דרך השלילה, למעט עסק שאיננו.

איתי עצמון:

גם זה לא היה ברור.

רננה שחר:

אנחנו נשמח להצעה טובה.

איתי עצמון:

אולי אפשר "הפעלה בתמורה של כלי טיס המיועד בעיקרו לצרכי עסק או מתן שירות" ולמחוק את "שעיקרם הפעלה כאמור".

יערה למברגר:

אם המהות מוסכמת אפשר לאשר את ההגדרה ואחר-כך ננסח.

איתי עצמון:

הבעיה היא שהמהות מוסכמת אבל כל פעם אנחנו קצת משנים את הנוסח.

יערה למברגר:

התחבטנו הרבה עם הנוסח הזה וגם התייעצנו שוב עם הממונה על נוסח החוק. כמו שרננה אמרה, כולם הסכימו והבינו את המהות אבל התקשינו למצוא את הדרך המשפטית הברורה. לכן אני חושבת שזאת באמת שאלת נוסח ויהיה קל יותר לשבת בשקט ולראות.

היו"ר יצחק וקנין:

אז בינתיים לא נאשר את ההגדרה. אני מקווה שבישיבה הבאה יבוא לפה נוסח מוסכם שיענה על כל השאלות שעלו פה ואז אנחנו נאשר את ההפעלה המסחרית.

רזיאל אברהם:

אני חושב שההצעה, למרות ההסתייגות של עורך דין עצמון – הנוסח הקודם, לעניות דעתי, גם נסמך בתקנות האמריקאית, למרות שזה לא הבסיס של החוק. אני יודע שרת"א מתייחסת מאוד לתקנות האמריקאיות. צריך גם לזכור שהורדת הדירוג היא של ה-FAA. גם שם את המונח: “common or non common transportation. ". זה בדיוק מה שכתוב בנוסח שסוכם עליו בפגישות ברת"א. אתמול, כאמור, השינוי הזה יצר בלבול ופתח את זה לצערי לפרשנות. כשרננה, גיורא רום גדי ואני נתחלף, הבאים אחרינו לא ידעו למה הכוונה.

עמרי טלמון:

הסעיף הזה הוא דוגמה טובה למה שעשוי או עלול לקרות כשרצים מהר מידי ונכשלים ונופלים. היה דיון ארוך על הנושא של הפעלה מסחרית. מבחינתנו, כאנשים שיש להם לא מעט מטוסים פרטיים – בזמנו היתה פרשנות שאם אני, למטרת עסקי שלי שהוא מכירת נעליים, משתמש במטוסי הפרטי, זה למטרות עסק. זה סוכם כבר שלא. זאת אומרת, אם העסק איננו הטסה אלא מטוס המשמש ככלי תחבורה דוגמת אוטו פרטי למטרת עסקו של בעל המטוס, כמו שזה לא הופך את הרכב הפרטי למונית, כך הטיסה איננה מסחרית.

היו"ר יצחק וקנין:

ידידי היקר. אני הערתי הערה חשובה. נתנו את האפשרות שבישיבה הבאה תשבו ותגיעו להסכמה. למה סתם להכביר במילים. אני מקווה שתגיעו להסכמה.

עמרי טלמון:

הושג סיכום של נוסח מסוים ואתמול, בלי להגיד שהנוסח שונה, הוא שונה.

היו"ר יצחק וקנין:

אם הייתי חושב שהדבר הזה הוא כל-כך קריטי בדיון שלנו, תאמין לי, שהייתי מחדד.

עמרי טלמון:

הקריטי פה הוא לא השינוי אלא הצורה שהוא נעשה.

היו"ר יצחק וקנין:

בוא נדון אותם לכף זכות.

עמרי טלמון:

אני דן אותם לכף זכות ולפיכך מרשה לעצמי גם להעיר לטובת כולנו. לכולנו יש אינטרס משותף. בואו נעשה את זה בצורה הנכונה.

היו"ר יצחק וקנין:

נכון. אני מקווה שבישיבה הבאה יבוא נוסח מוסכם על כולם.

נמשיך הלאה.

רננה שחר:

|  |  |
| --- | --- |
|  | "הפעלה כללית" – הפעלת כלי טיס שאינה הפעלה מסחרית;" |

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות.

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

היו"ר יצחק וקנין:

ההגדרה מאושרת.

רננה שחר:

|  |  |
| --- | --- |
|  | "ועדת הערר" – הוועדה שמונתה לפי סעיף 37; |

קריאה:

סעיף 37 דורש דיון מורחב.

היו"ר יצחק וקנין:

נגיע לסעיף.

קריאה:

הבעיה היא איזונים ובלמים. ועדת ערר זה נושא כאוב מאוד וחשוב מאוד שהוסדר בחוק.

היו"ר יצחק וקנין:

מראש אני אומר לך שבמידה ונצטרך לשנות את ההגדרה, כשנגיע לסעיף 37, נשנה אותה.

אין הערות.

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

היו"ר יצחק וקנין:

ההגדרה מאושרת.

רננה שחר:

"חומר מסוכן" – פריט, חפץ או חומר העלולים להוות סיכון לבריאות, לבטיחות, לרכוש או לסביבה, המפורטים בהוראות הטכניות או המסווגים על-פיהן;"

איתי עצמון:

בכל מקום שיהיו הוראות טכניות אנחנו בעצם גם נוסיף לחומרים.

רננה שחר:

כן. סליחה, זה פספוס שלי. אני מוכרחה להגיד שיש פה בעיה של שירות הביטחון הכללי להוסיף פה גם לביטחון.

איתי עצמון:

יש עוד דברים, אפשר להוסיף חיי אדם.

רננה שחר:

זה דבר שלא בדקנו אותו. אם אפשר להשאיר את ההגדרה הזאת פתוחה, אנחנו ניתן תשובה.

גד רגב:

אנחנו נבקש להשאיר את ההגדרה הזאת פתוחה. אנחנו נתייחס אליה בדיון הקרוב שלנו.

רננה שחר:

"חוק השיפוט הצבאי" – חוק השיפוט הצבאי, התשט"ו–1955‏;"

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות.

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

היו"ר יצחק וקנין:

ההגדרה מאושרת.

רננה שחר:

"חוק רשות התעופה האזרחית" – חוק רשות התעופה האזרחית, התשס"ה–2005‏;"

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות.

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

היו"ר יצחק וקנין:

ההגדרה מאושרת.

רננה שחר:

"חוק רשות שדות התעופה" – חוק רשות שדות התעופה, התשל"ז–1977‏;"

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות.

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

היו"ר יצחק וקנין:

ההגדרה מאושרת.

רננה שחר:

"חוק רישוי שירותי תעופה" – חוק רישוי שירותי תעופה, התשכ"ג–1963‏;"

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות.

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

היו"ר יצחק וקנין:

ההגדרה מאושרת.

רננה שחר:

"חייל" – כהגדרתו בחוק השיפוט הצבאי וכן מי שהוראות החוק האמור חלות עליו לפי סעיף 8(2) או (3) לאותו חוק;"

איתי עצמון:

גם עובד צה"ל וגם מי שעובד בשליחות?

רננה שחר:

כן.

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות.

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

היו"ר יצחק וקנין:

ההגדרה מאושרת.

רננה שחר:

"חניך טיס" - מי שמקבל הדרכה בטיסה , או עובר מבחן בטיסה, לצורך קבלת רישיון עובד טיס או הגדר שבו, או לצורך שמירה על זכויותיו לפי הרישיון או הגדר שבו;"

איתי עצמון:

מדובר כאן רק על מי שממש נמצא בטיסה ולא על סימולאטור?

רננה שחר:

לא. ההגדרה רלוונטית להגדרת איש צוות. איש צוות היא הגדרה שרלוונטית לשעת הטיסה.

איתי עצמון:

למה הכוונה שמירה על זכויותיו? אתם מדברים על חידוש רישיון?

רננה שחר:

באופן כללי רישיון עובד טיס הוא רישיון שניתן לתמיד, כאשר יש שמירה על זכויות. יש הרבה מאוד דברים. עובדים טיס באופן כללי לא יכולים לא לעסוק בעבודה שלהם ולשמור על זכויותיהם. הם חייבים או לבצע טיסות או לבצע משמרות, אם הם פקחי טיסה או לבצע עבודות בדק אם הם טכנאים לבדק כלי טיס. הן נדרשים כדי לשמור על הזכויות כדי להמשיך להפעיל את הרישיון. הדברים האלה מפורטים בתקנות הרישיונות וסעיף 8 להצעת החוק דן בהם.

היו"ר יצחק וקנין:

יש הערות?

בועז חטיבה:

יש לי שאלה. אני איש צוות מוסמך במבחן "נתיב". זה הופך אותי לחניך? זה מה שיוצא לפי ההגדרה.

רננה שחר:

זה פיקוח נתיב, זה לא מבחן נתיב.

בועז חטיבה:

זה מבחן לצורך שמירה על זכויותיי. אני חושב שיש פה איזו בעיה שצריך לתקן כי הכוונה פה לחניך בהסכמה ראשית. אני מניח שזאת היתה כוונתכם, או בהסבה ממטוס למטוס.. כשאני כבר מחזיק ברישיון לאותו כלי טייס - - -

רננה שחר:

הגדרת חניך טיס נוספה לצורך הגדרת איש צוות. כדי שלא יהיו ספקות אם חלק מהצוות או חלק מהצוות, הייתי מציעה כן ללכת על הדבר המרחיב. הוא טייס הרבה שנים אבל עכשיו הוא עושה הגדר טיפוס חדש והוא עובר עכשיו - - -

בועז חטיבה:

שם אני חניך, אין ספק, אבל כשאני עושה מבחן שמירת כשירות תקופתי על המטוס שעליו אני כבר מוסמך, יש לי את כל הרישיונות וכל ההגדרים ואני רק מבצע את הפעולה לצורך שמירה על זכויותיי.

גיורא רום:

מה יקרה אם תיכשל במבחן? האם אתה תוכל להטיס את המטוס ב"לג" הבא?

בועז חטיבה:

לא.

גיורא רום:

זאת אומרת שאתה היית חניך, נכשלת, תודה רבה ויום נעים.

ליאור יבור:

השאלה היא, האם באותה עת הוא יכול להיות חלק מאנשי הצוות המוסמך. צריך איזה תיקון בנוסח.

יערה למברגר:

האם ההגדרה חניך משמשת במקום אחר חוץ מהגדרת איש צוות?

רננה שחר:

לא, רק בהגדרת איש צוות.

יערה למברגר:

השאלה מה הנפקות של השאלה שלך.

בועז חטיבה:

נדרש כאן כיוונון עדין.

יערה למברגר:

השאלה מה המשמעות והנפקות? כשקוראים הגדרות, צריך לקרוא הגדרות לאור החוק, ההקשר והמקום שהם משמשים. ההגדרות הרי לא עומדות לבדן, הן באות לשמש. לכן, מה המשמעות? נניח שבסיטואציה שתיארת אתה נכלל כחניך. איפה מופיעה הגדרת חניך ולמה היא משמשת? אם היא משמשת להגדרת איש צוות, מה הנפקות של מה שתיארת עכשיו? מה המשמעות? אתה נכנס להגדרת איש צוות.

בועז חטיבה:

המשמעות היא שאני הטייס המפקד וחניך בו זמנית לפי ההגדרות הקיימות וזה לא הולך.

יערה למברגר:

איזו בעייתיות יש מבחינת החוק?

קריאה:

כי על החוק הזה יתבססו עוד הרבה מאוד תקנות ששם זה בטוח יגיע להתנגשות.

ליאור יבור:

אני רוצה להסביר לכם את המשמעות של הסעיף בבחינה הפרקטית ומשם תבינו את השאלה. למטוס שיוצא לניו יורק יש לו טייס ויש לו טייס מפקד. באותה טיסה הטייס והמפקד הזה נבחן לצורך שמירה על זכויותיו לפי רישיון ההגדר שהוא אוחז בו והוא תקף. על מנת שהוא ימשיך להיות תקף הוא צריך להיבחן. לכן באותה טיסה הוא גם מפקד הטיסה והוא גם חניך. אם הוא חניך יש לו מישהו שמדריך ובוחן אותו. מה מעמדו? מה המעמד ביניהם? יש פה הגדרה שלא סגורה עד הסוף. אני מציע שנדבר על הסעיף הזה עם רת"א.

איתי עצמון:

אבל איפה זה מפריע לך מבחינת הסעיפים האופרטיביים?

רננה שחר:

מאחר וזה מאוד מפריע להם ומאחר ואנחנו נפגשים איתם, אני מציעה להשאיר את הסעיף הזה.

היו"ר יצחק וקנין:

נמשיך הלאה.

רננה שחר:

"טייס מפקד" – הטייס, ובכלל זה מטיס של כלי טיס בלתי מאויש, המפקד על הטיסה והאחראי לניהולה הבטוח, שמונה לכך על-ידי המפעיל האווירי של כלי הטיס;"

איתי עצמון:

המפקד על הטיסה רלוונטי גם לכלי טיס בלתי מאוייש? השאלה האם המינוח של מפקד על הטיסה מתאים כאן?

רננה שחר:

אנחנו חושבים שזה לא נורא. גם באנגלית זה כתוב כך.

לאה ורון:

אם כתוב שהוא מטיס כלי טיס בלתי מאוייש, אז הוא יכול להיות גם מפקד.

רננה שחר:

אנחנו חושבים שזה בסדר.

איתי עצמון:

מאיפה הגיע המפקד על הטיסה?

רננה שחר:

מההגדרה באנגלית "In command and charged with the safe conduct" .

איתי עצמון:

גם שם מופיע כלי טיס בלתי מאויש?

רננה שחר:

לא במפורש. האמנה חלה גם על כלים לא מאויישים.

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות.

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

היו"ר יצחק וקנין:

ההגדרה מאושרת.

רננה שחר:

"יחידת נת"א" – יחידה הנותנת שירותי ניהול תעבורה אווירית, כמשמעותה בסעיף 26;

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות.

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

היו"ר יצחק וקנין:

ההגדרה מאושרת.

רננה שחר:

|  |  |
| --- | --- |
|  | "יצרן", של כלי טיס – מי שאחראי להרכבתו הסופית של כלי טיס;" |

איתי עצמון:

יש מקרים שבהם יש שני גורמים שאחראים להרכבה?

רננה שחר:

לא, רק היצרן. יש אחריות בסוף להרכבה הסופית של כלי הטיס ואת זה עושה רק גורם אחד.

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות.

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

היו"ר יצחק וקנין:

ההגדרה מאושרת.

רננה שחר:

"כלי טיס" – כלי או מיתקן שביכולתו להיתמך באטמוספרה מתגובות האוויר שאינן תגובות האוויר במגעו עם פני כדור הארץ, למעט כלי רחיפה כהגדרתו בסעיף 80, ולמעט כלי או מיתקן אחר שקבע השר:"

איתי עצמון:

תוכלי להסביר למה שיניתם ומה מקור השינוי?

רננה שחר:

שינינו בעקבות הערות הציבור. ההגדרה כרגע מנסה להיצמד כמה שיותר להגדרת האמנה שהיא ההגדרה טכנית בעיקרה. את הסיפה לא שינינו.

איתי עצמון:

מאיפה שאבתם "שביכולתו להיתמך באטמוספרה".

רננה שחר:

זאת ההגדרה בנספחי האמנה.

אברהם רזיאל:

האם נכון לכתוב פה "לרבות כטב"ם" או שזה ברור מאליו?

רננה שחר:

בעינינו זה ברור ומובן.

עמרי טלמון:

ההערות נאמרו עוד בדיון ברת"א ולא נתקבלו. יש פה למעט כלי רחיפה וכן הלאה. זאת אומרת, יש לנו פה משהו שטס באוויר עם שני נוסעים והוא לא כלי טיס. זה נשמע לי קצת מוזר. אנחנו הצענו להשאיר את ההגדרה באמנה כפי שהיא, זאת אומרת, בלי "הלמעט". יתכן ויש מקום להוסיף סעיף הגדרה של כלי טיס ספורטיבי שבו יימנו מצנחי הרחיפה ועוד כלים שקיימים. אחר-כך בסעיפים השונים להחריג אותם מתכולת סעיף כזה או אחר. אבל להגיד שמשהו הוא לא כלי טיס כאשר הוא טס בשמים ועוד נמצאים בפנים אנשים, ושזה יהיה כתוב בחוק, נראה לנו מוזר ביותר.

רננה שחר:

פרק ה' להצעת החוק מסדיר את הסוגיה של כלי רחיפה ואת הממשקים שלה עם כלי הטייס. אנחנו חושבים שהרגולאציה מפרקים ב' עד ד' להצעת החוק לגבי כלי רחיפה היא רגולאציית יתר. אנחנו לא חושבים כך לגבי מטוס ספורט, אותו ציין עמרי טלמון. לגישתנו, לא נכון לכלול פה כלי רחיפה ואחר-כך להגיד שפרקים א' עד ד' לא חלים. החוק גם בנוי כך שבכל מקום גם של עבירות וגם של עיצומים כספיים, יש התייחסות מיוחדת לכלי רחיפה והתייחסות מיוחדת לכלי טייס. לטעמנו זה מוסדר בצורה נכונה.

עמרי טלמון:

מאחר ופרק ה' יידון רק בשבוע הבא, אז נראה לי שכדאי להשאיר פה את ההגדרה קצת פתוחה עד שנגיע לפרק ה' הדן במצנחי רחיפה. ואז אם יהיה צורך להגיע להגדרה הזאת.

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות.

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

היו"ר יצחק וקנין:

ההגדרה מאושרת.

רננה שחר:

|  |  |
| --- | --- |
|  | "כלי טיס אזרחי" – כלי טיס ישראלי או כלי טיס זר;" |

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות.

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

היו"ר יצחק וקנין:

ההגדרה מאושרת.

רננה שחר:

"כלי טיס זר" – כלי טיס הרשום במרשם המתנהל במדינה חברה, לפי הדין החל בה;"

היו"ר יצחק וקנין:

הערות?

אברהם רזיאל:

אני מבקש לכלול בתוך זה, לרבות כלי טייס צבאי.

רננה שחר:

זה לא נכון כי אז הוא יהיה אזרחי.

אברהם רזיאל:

עוד לא הגענו ל-151 אבל אז, אם תקבלו את עמדתנו, נצטרך לחזור לפה.

רננה שחר:

אני אסביר. כלי טיס זר זה כלים רשומים במדינות, זאת אומרת, כלים אזרחיים לכל דבר ועניין. אתה רואה את זה גם מהגדרת כלי טיס אזרחי, כלי טיס ישראלי או כלי טיס זר. הכלי שמדבר עליו רזיאל הוא כלי מדינתי, שבאמת ההסדר שלו הוא בסעיף 151 להצעת החוק ואנחנו חושבים שלא נכון יהיה לכלול את הכלים הצבאיים או כלים מדינתיים בהגדרת כלי טיס זר.

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות.

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

היו"ר יצחק וקנין:

ההגדרה מאושרת.

רננה שחר:

"כלי טיס ישראלי" – כלי טיס הרשום בפנקס הרישום;

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות.

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

היו"ר יצחק וקנין:

ההגדרה מאושרת.

רננה שחר:

"כלי טיס משטרתי" – כלי טיס של משטרת ישראל, או כלי טיס המשמש את משטרת ישראל בפעילות מבצעית והמופעל על-פי הנחייתה".

איתי עצמון:

למה בהגדרת כלי טיס צבאי כתוב "לפיקוחו המלא של צבא הגנה לישראל" ,וכאן כתוב "המשמש את משטרת ישראל" . יש סיבה להבדל?

רננה שחר:

כן. יש הבדל בין הכלים הצבאיים לכלים המשטרתיים. הצעת חוק הטיס תופסת את הצבא כרגולאטור עצמי מלא. בנסיבות שבהן הוא רגולאטור עצמי מלא והוא מרשיין את הכלים שלו והוא הכול לכלי הטיס שלו. הכלים המשטרתיים, וזה מתוך הדיאלוג עם המשטרה, הגם שהם כלי מדינתי לפי האמנה, רוב הוראות החוק או חלקים ניכרים מהוראות החוק חלים עליהם. לכן, המשמעות של הגדלת הקבוצה הזאת הן משמעויות יותר נמוכות. ממילא חלים עליהם ההוראות של הרישוי, של עובדי טיס.

איתי עצמון:

כלומר, מדובר על כלי טיס שבאירוע מסוים משמש את המשטרה. בזמן שהוא משמש אותה, אז הוא נתון לפיקוחה המלא.

רננה שחר:

כן.

ליאור יבור:

יכול להיות מצב של שכירת כלי טיס ובזמן שימושו בפועל הוא יהיה כלי טיס משטרתי.

רננה שחר:

ההסדרים של הטייסים, של האחזקה שלו וכו' נשארים אותם הסדרים ממילא, לכן המשמעות היא יותר קטנה.

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות.

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

היו"ר יצחק וקנין:

ההגדרה מאושרת.

רננה שחר:

"כלי טיס צבאי" – כלי טיס של צבא הגנה לישראל, כלי טיס שגויס לצבא הגנה לישראל לפי חוק רישום ציוד וגיוסו לצבא הגנה לישראל, התשמ"ז–1987‏, וכל כלי טיס אחר שכשירותו האווירית, כשירות אנשי הצוות שבו והפעלתו נתונים, באופן קבוע או זמני, לפיקוחו המלא של צבא הגנה לישראל;"

היו"ר יצחק וקנין:

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

היו"ר יצחק וקנין:

ההגדרה מאושרת.

רננה שחר:

"כלי טיס של מדינת ישראל" – כלי טיס שיוחד, באופן קבוע או זמני, לשירות ממשלתי, שהוא בבעלות מדינת ישראל או המופעל על ידה, למעט כלי טיס צבאי וכלי טיס משטרתי;

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות.

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

היו"ר יצחק וקנין:

ההגדרה מאושרת.

רננה שחר:

"מדינת המפעיל" (State of Operator) – מדינה שהיא צד לאמנה ושבה מצוי מקום עסקיו העיקרי של המפעיל האווירי, ואם אין למפעיל האווירי מקום עסקים עיקרי – מדינה שהיא צד לאמנה ושבה מצוי מקום מושבו הקבוע;"

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות.

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

היו"ר יצחק וקנין:

ההגדרה מאושרת.

רננה שחר:

"מדינת הרישום" (State of registry) – מדינה שהיא צד לאמנה ושבה רשום כלי הטיס;"

היו"ר יצחק וקנין:

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות, ההגדרה מאושרת.

רננה שחר:

"מדינה חברה" – מדינה זרה שהיא צד לאמנה;

היו"ר יצחק וקנין:

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות, ההגדרה מאושרת.

רננה שחר:

"מיתקן דיווח מזג אוויר" – מיתקן למדידת נתוני מזג אוויר, חיזויים או דיווחם, לצרכי התעופה האזרחית;"

איתי עצמון:

מהיכן מגיעה התוספת הזאת?

רננה שחר:

היה לנו דיאלוג עם השירות המטאורולוגי שלא התבצע לפני הכחול, שזאת היתה טעות שלנו. המתקנים האלה מפוקחים לפי נספח 3 לאמנת שיקגו. יש לזה ביטוי בתקנות ההפעלה, הן מדברות על כלי טיס. ראינו לנכון לכלול את זה בהגדרת מתקן עזר לטיסה, כאשר מוצעים תיקונים לסעיפים מסוימים, 33, 35 ו-155, לצורך ההסדרה של הנושא.

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות.

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

היו"ר יצחק וקנין:

ההגדרה מאושרת.

רננה שחר:

"מיתקן עזר לטיסה" – מיתקן הנמצא מחוץ לכלי הטיס ואינו מחובר אליו, המשמש או המיועד לשמש עזר לטיסה, ובכלל זה מיתקן המשמש או המיועד לשמש עזר לניווט אווירי או לביצוע תהליכי טיסה, מערכת הקולטת נתונים מכלי טיס או משדרת אליהם נתונים לצורך ניהול תעבורה אווירית, מסלול נחיתה, המראה או הסעה, מיתקן קרקע לתקשורת עם כלי טיס, מיתקן לתאורת סימון ואזהרה לכלי טיס ומיתקן דיווח מזג אוויר;"

איתי עצמון:

למה הכוונה בתהליכי טיסה?

רננה שחר:

תהליכי טיסה של תהליך נחיתה ותהליך עזיבה, שהרבה פעמים הם תהליכים עם מכשירים, שבהם המטוס והמכשיר על הקרקע משדרים אחד שני תשדורות והטייס נעזר במכשיר כדי לבצע את הנחיתה.

איתי עצמון:

אתם לא חושבים שיש צורך להגדיר תהליכי טיסה?

רננה שחר:

אני חושבת שלא.

איתי עצמון:

אני חושב שהמונח לא ברור.

מוטי שמואלי:

מערכת עזר שמשמשת לתהליכי טיסה. זה מבהיר את ההקשר. זה מבהיר שמדובר על מתקן שהוא מחוץ למטוס ומסייע לתהליכי טיסה. מדובר על מכשירים שעוזרים למטוס ולטייס להתמצא במרחב ומסייעים בהקשר הזה לתהליכי הטיסה. לא מדובר על מערכות במטוס.

גיורא רום:

השאלה היא מה זה תהליכי טיסה? יש בטיסה קטע שבו המטוס מבצע תבנית מסוימת, נניח כניסה לנחיתה לשדה תעופה היא לא כניסה עצמאית. המטוס מוציא לפועל תבנית שמוגדרת היטב בצורה תלת מימדית במרשם מסוים. זאת דוגמה לתהליך טיסה. זה שונה מטיסה במובן השלם שלה. זה תהליך שהוגדר על-ידי רשות מוסמכת.

היו"ר יצחק וקנין:

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות, ההגדרה מאושרת.

רננה שחר:

|  |  |
| --- | --- |
|  | "מכון בדק" – מקום שבו עוסקים בביצוע פעולות בדק;" |

אברהם רזיאל.

לא זכור לי שיש באיזה מקום הגדרה או רשימת פעולות הבדק.

רננה שחר:

יש הגדרה לפעולות בדק.

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות.

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

היו"ר יצחק וקנין:

ההגדרה מאושרת.

רננה שחר:

"המנהל" – מנהל הרשות, או עובד הרשות שהוא הסמיך לעניין חוק זה, כולו או מקצתו;"

איתי עצמון:

הבנתי מהדיונים הפנימיים שקיבלתם הערה שצריך לפרסם את דבר ההסמכה ואת העניינים שלגביהם יוסמך עובד הרשות.

רננה שחר:

כמובן, הסמכה איננה בת פועל תחיקתי ולכן תוקפה מיום חתימתה ולא מיום פרסומה ברשומות. את זה אנחנו כמובן לא רוצים לעשות.

איתי עצמון:

זה ברור. השאלה האם לא ראוי, לאור הסמכויות הרבות שניתנות כאן, כן לפרסם את זה? הבנתי שבאופן עקרוני כן קיבלתם את העמדה. זה לא מופיע בנוסח לכן אני שואל.

רננה שחר:

מקובל עלינו שזה יפורסם. לא מקובל עלינו שההסמכה תהיה מיום פרסום אלא רק מיום - - -

יערה למברגר:

אפשר שתפורסם ברשומות ועדיין זה לא ישנה.

איתי עצמון:

נכון, אבל אלה שני דברים שונים. אולי נכתוב שהודעה על הסמכה כאמור תפורסם ברשומות וגם בעניינים שלגביהם ניתנה ההסמכה. מקובל?

ליאור יבור:

כמו שאמרתי בפתיח, זה אחד המקומות שבהם יש לנו השגה. אנחנו מבקשים להגביל את הסמכות, ואני אתן מספר דוגמאות. השני, לפרסם למפרע ולא בדיעבד. אני אתן דוגמאות. יש דברים כמו סירוב לחדש רישיון, הגבלות של רישיון, התליה של רישיון. לא יתכן שהמנהל יאציל את זה למזכירתו. זה צריך להיות מאוד מוגדר. עיצומים כספיים שעולים על גובה של סכום בסיסי, שיכולים לאיים על קיומה של חברה או גוף. זכות טיעון, פטור אישי, הוראות שעה דחופות, כל אלה אנחנו חושבים שלא יכולים להיות מואצלים. צריך להגדיר אותם וצריכים להיות מפורסמים למפרע ולא בדיעבד.

איתי עצמון:

יש סמכויות שמבחינה משפטית לא ניתן לאצול אותם. אלה רק גדול מהעניינים שתיארת.

ליאור יבור:

זה מכסה שניים מתוך החמישה, עדיין יש שלושה שהם פתוחים.

רננה שחר:

בהם אני אגיד שכמובן לא יתכן שהמנהל יאצול למזכירתו. זה עניין של משפט מנהלי ולא עניין של החוק. אני חייבת להגיד שליאור מדבר על התלייה או סירוב לחדש רישיון של חברת תעופה. הסעיף שדן בחידוש והתליה של רישיונות דן על כל הרישיונות. מי שמבצע היום כעניין של קבע ולפי התקנות את ההתלייה ואת האי חידוש של רישוי אישי של רישיון הטיס היא רשות הרישוי. זאת אומרת, עובד ברת"א ולא מנהל רת"א. את ההערה הזאת אנחנו לא יכולים לקבל.

אני יכולה להגיד על הוראות שעה דחופות, שאיתי התייחס אליהן, שלא ניתן לאצול את הסמכות, זאת תקנה בפועל תחיקתי ואת נושא העיצומים הכספיים, שאני מבינה שלא ניתן לאצול לפי מדיניות משרד המשפטים.

קרן כהן סעד:

אני מאל-על. ללא ספק החוק הזה נותן סמכויות רחבות למנהל. אני חושבת שזאת לא בקשה מוגזמת שאנחנו נדע – אם רת"א רוצה להתארגן ולדעת למי להאציל את הסמכויות וכמו שרננה אומרת, גם היום ניתן, לפרסם את זה מראש ולא בדיעבד. זכותנו לדעת מראש מי האדם שאליו אנחנו צריכים לפנות.

איתי עצמון:

מה הסיבה שאתם רוצים פרסום?

היו"ר יצחק וקנין:

מה זה ייתן?

ליאור יבור:

בשביל לתת את הסיכוי לערער או לפעול בטרם ולא בדיעבד.

יערה למברגר:

זה לא מקובל לפרסם מראש הודעה על האצלת סמכויות. אני לא מכירה דוגמה כזאת. אני אשמח אם תוכלו להפנות. אני מכירה רק דוגמאות של פרסום בדיעבד ולכן יש לא מעט דברי חקיקה שבהם הודעות על הסמכות או האצלת סמכויות מפורסמת ברשומות.

ההערה שלכם לגבי פרסום מראש, בוודאי אני לא מכירה אותה. אפשרות אחרת היא להגיד על הוראות מסוימות, שלגביהן המנהל לא יוכל לאצול את סמכותו. תיאורטית אפשר לחשוב על זה ולנקוב במפורש בחוק.

איתי עצמון:

כשנגיע לסעיפים הרלוונטיים.

היו"ר יצחק וקנין:

כשנגיע לאותם סעיפים תעירו הערות ואולי נוכל להכניס שם את התיקונים שאתם מבקשים.

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

היו"ר יצחק וקנין:

הסעיף מאושר עם התוספת.

בועז חטיבה:

סליחה, מה התוספת?

איתי עצמון:

התוספת היא שההודעה על ההסמכה והודעה לגבי העניינים שלגביהם ניתנה הסמכה תפורסם ברישיונות.

רננה שחר:

העניינים נובעים מההסמכה. בהסמכה כתוב למה אתה מסמיך.

איתי עצמון:

זה לצורך הבהרה. את הנוסח הסופי נסגור, אבל שיהיה ברור שעל-כך מדובר.

רננה שחר:

"מנחת" – שטח יבשתי או ימי לרבות כל מבנה, מיתקן או ציוד שבו, המשמש או המיועד לשמש, כולו או חלקו, לנחיתה, להמראה, להסעה או לחנייה של כלי טיס, שאינו שדה תעופה;"

איתי עצמון:

אני רוצה לשאול לגבי ההגדרה. יכול להיות שזה חשש שווא אבל אתם אומרים "מיועד לשמש בכולו או חלקו", האם לא יכול להיווצר מצב שיש מגרש שחלקו מיועד למנחת וחלקו למגורים ועדיין לא נעשתה פרצלציה, ואז יוצא שבעצם כל האזור הוא מנחת?

רננה שחר:

מוטי שמואלי יענה.

מוטי שמואלי:

כל הרישוי של מתקן שאמור לשמש לנחיתה או כמנחת, יש לו הגדרות מפורטות בתקנות והוא מקבל רישיון בהתאם. זאת אומרת, שאם יש שטח שחלקו משמש כמנחת, אז החלק שמשמש למנחת מקבל את הרישיון ונכנס להגדרה. אין קשר בהכרח לעניין סטטוטורי. אם יש בניין שחלקו מנחת וחלקו לא, אז החלק שמיועד למנחת מסומן, מפורסם ומקבל רישיון.

איתי עצמון:

אז למה בעצם צריך "כולו או חלקו"?

מוטי שמואלי:

זה יכול להיות חלק ממנחת, למשל מסלול הסעה או מסלול חנייה. הוא מיועד לשימוש גם אם ממעטים להשתמש בו וגם אם מטוס מסוים לא משתמש בו.

רננה שחר:

אלה יכולים להיות בנייני משרדים באמצע המנחת או לצד המנחת. אני רוצה להגיד שההגדרה נסמכת על ההגדרה באנקס 14 לאמנת שיקגו, שלא מבחינה בין מנחת לשדה תעופה והיא מדברת על כולו או חלקו. זאת ההגדרה המשמשת כיום ואנחנו לא רואים איתה בעיה.

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות.

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

היו"ר יצחק וקנין:

ההגדרה מאושרת.

רננה שחר:

"מפעיל אווירי" – כמפורט להלן, לפי העניין:

(1) בהפעלה מסחרית – מי שבידו רישיון הפעלה אווירית;

(2) בהפעלה כללית – בעל כלי הטיס או שוכר של כלי הטיס או מי שהורשה לבצע הפעלה מטעמו, למעט שוכר ממפעיל אווירי בהפעלה מסחרית;"

רזיאל אברהם:

ראשית אני מודה על התוספת "למי שהורשה", בעקבות ההערה בדיון אבל אני חושב שיש בעיה עם הסיפה "למעט שוכר ממפעיל אווירי בהפעלה מסחרית". אני חושב שצריך יותר לפרט ולהבהיר כי הרבה פעמים תהיה השכרה ממפעיל שהוא מפעיל בהפעלה מסחרית אבל לצרכים שהם אינם הפעלה מסחרית. אז ההפעלה הזאת היא כללית ולכן הסיפה הזאת לא טובה.

רננה שחר:

אני אסביר. הגדרת מפעיל אווירי משמש בחוק, בסופו של דבר, המפעיל האווירי יש לו בעיקר אחריות לכשירות האווירית הנמשכת של כלי הטיס והוא גם משמש ה-point of contact הקבוע לגבי כלי הטיס. הוא הגורם שזכאי לקבל את תעודת כושר הטיסה, הוא הגורם שזכאי לקבל את תעודת הרעש, הגורם שאליו מופנים ה-AD. זאת כתובת קבועה. מבחינתנו, אדם ששכר להפעלה כללית, להפעלה פרטית, ממפעיל אווירי, כל האחראויות של המפעיל האווירי לא עוברות אליו, הן נשארות אצל המפעיל המסחרי שהשכיר. אלה האחראויות שדיברתי עליהן, אותן אחראויות קבועות של שמירת שירות אווירית נמשכת, של העמדה לבדיקות ביקורת וכדומה. זאת היתה הבנתנו ובגלל זה יש את הסיפה "למעט מי ששוכר ממפעיל אווירי בהפעלה מסחרית".

אברהם רזיאל:

שוכר זה גם במובן של חוכר, נכון?

רננה שחר:

כן.

אברהם רזיאל:

מדברים על הסכמי חכירה. כאשר אתה חוכר, זה לא נשאר אצל המפעיל. הכול עובר אליך. בחלק מסוגי ההחכרה אתה לוקח גם את הכושר האווירי על אחריותך, הכול. מחר אני לוקח מטוס 767 מאל-על. אני חוכר אותו בהחכרה רטובה שזה אומר צוות ותחזוקה. הכול שלי, באחריותי. אני לא מפעיל אותו בטיסה מסחרית אלא לצורך ניסויים. מה קורה?

ליאור יבור:

הכול מתייחס פה למפעיל. זה בגדר הסעיף.

אברהם רזיאל:

מדברים על מפעיל אווירי בהפעלה כללית. אם שכרתי מאל-על מטוס שהוא החכרה מלאה, אני לא המפעיל של הטיסה, אתה נשאר המפעיל. אני חוכר ממך מטוס והאחריות נשארת שלך?

ליאור יבור:

אם זה רטוב אז כן.

אברהם רזיאל:

סליחה, התכוונתי ל"יבש". לגבי "רטוב" זה ברור לי, הפכתי את המונחים. "יבש", כלומר, הכול עלי השוכר.

גד רגב:

זה תלוי בהסכם.

אברהם רזיאל:

ברור אבל ממה שמשתמע מכאן, האחריות נשארת של המחכיר.

ליאור יבור:

עדין לא. כשאתה חוכר "יבש", גם אם אתה עושה פעילות כללית, וגם הסיפה "למעט שוכר מפעיל אווירי בהפעלה מסחרית", אז זה מחזיר אותך להפעלה מסחרית. בהפעלה מסחרית, במקרה הזה, מי שבידו רישיון הפעלה אווירית עובר אליך כי הרישיון לא קיים.

אברהם רזיאל:

עלולה להיות סתירה.

גד רגב:

אנחנו נבדוק את ההגדרה מחדש.

היו"ר יצחק וקנין:

אם כן, אנחנו לא נאשר את ההגדרה. תנסו להגיע לנוסח מוסכם ובישיבה הבאה במידה ותגיעו לנוסח מוסכם, נאשר את ההגדרה. אם כן, לא מצביעים על המפעיל האווירי.

רננה שחר:

"מפרטי הפעלה" – כמשמעותם בסעיף 17(ב);

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות.

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

היו"ר יצחק וקנין:

ההגדרה מאושרת.

רננה שחר:

"מרחב הפיקוח התעופתי של ישראל" (TEL AVIV FIR) – המרחב האווירי הנתון לפיקוחה האווירי של מדינת ישראל שבו ניתנים שירותי נת"א, שנקבע על-ידי ארגון התעופה הבין-לאומי ושגבולותיו מפורסמים במסגרת שירותי המידע התעופתי;"

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות.

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

היו"ר יצחק וקנין:

ההגדרה מאושרת.

רננה שחר:

"משקה משכר" – משקה שריכוז האלכוהול בו גבוה מהריכוז שקבע השר, בהתייעצות עם שר הבריאות ובאישור ועדת הכלכלה של הכנסת; לעניין זה, רישום ריכוז האלכוהול על גבי מכל המשקה יהיה ראיה לכאורה לריכוז האלכוהול המצוי במשקה;"

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות.

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

היו"ר יצחק וקנין:

ההגדרה מאושרת.

רננה שחר:

"נתון תחת השפעת אלכוהול" – מי שבגופו מצוי אלכוהול בריכוז גבוה מהריכוז שקבע השר, בהתייעצות עם שר הבריאות ובאישור ועדת הכלכלה של הכנסת;"

|  |
| --- |
|  |

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות.

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

היו"ר יצחק וקנין:

ההגדרה מאושרת.

רננה שחר:

"סם מסוכן" – כהגדרתו בפקודת הסמים המסוכנים [נוסח חדש], התשל"ג–1973‏, למעט סם שקבע שר הבריאות ובתנאים שקבע;"

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות.

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

היו"ר יצחק וקנין:

ההגדרה מאושרת.

רננה שחר:

;"עובד טיס" – מי שבידו רישיון עובד טיס;

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות.

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

היו"ר יצחק וקנין:

ההגדרה מאושרת.

רננה שחר:

"פנקס הרישום" – פנקס הרישום המתנהל לפי הוראות סעיף 56;

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות.

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

היו"ר יצחק וקנין:

ההגדרה מאושרת.

רננה שחר:

"פעולות בדק" – פעולות בכלי טיס, במנוע של כלי טיס, במדחף (פרופלר) שלו או בציוד תעופתי, הדרושות להבטחת הכשירות האווירית הנמשכת של כלי הטיס, לרבות פעולות בדיקה, ביקורת, שיפוץ, תיקון, תחזוקה, שימור החלפת חלקים ושינוי, ולמעט תחזוקה קלה;"

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות.

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

היו"ר יצחק וקנין:

ההגדרה מאושרת.

רננה שחר:

"ציוד תעופתי" – כל אחד מאלה:

(1) מערכת, מנגנון, מכשיר, אבזר, מיתקן או ציוד, לרבות ציוד קשר וניווט, המשמשים או המיועדים לשמש בהפעלת כלי טיס או בשליטה בו בטיסה, המיועדים להתקנה או לנשיאה בכלי טיס או המותקנים או הנישאים בו, ובלבד שאינם חלק מגוף כלי הטיס, ממנועו או מהמדחף שלו;

(2) ציוד ההטסה של כלי טיס שאינו מאויש;"

איתי עצמון:

מה מוסיפות התוספות שהוספתם בסעיף 1? יש פה: מנגנון ומתקן. יש כאן מערכת, מכשיר, אביזר, ציוד. למה הוספתם את זה?

רננה שחר:

בעקבות ההערות לציוד תעופתי בדקנו שוב את ההגדרה מול התקנות האמריקאיות והחלטנו למען הזהירות להשתמש בעוד כמה מונחים.

איתי עצמון:

למרות שנראה לי שיכולה להיות איזו כפילות. לא כל-כך ברור לי מה האבחנה בין מנגנון למכשיר.

רננה שחר:

אני מניחה שיש אנשים שזה ברור להם.

אברהם רזיאל:

הכבל של הקלאצ' הוא המנגנון ובסוף המצמד עצמו הוא מכשיר אחר.

גד רגב:

מנגנון זה תת יחידה של המכשיר.

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות.

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

היו"ר יצחק וקנין:

ההגדרה מאושרת.

רננה שחר:

"רופא הרשות" – עובד הרשות שהוא רופא מורשה כמשמעותו בסעיף 2 לפקודת הרופאים [נוסח חדש], התשל"ז–1976‏, בעל הכשרה וניסיון ברפואה תעופתית, שמונה בידי השר, בהתייעצות עם שר הבריאות;"

איתי עצמון:

בעצם הוא כבר מונה, נכון?

רננה שחר:

יש הוראת מעבר. לפי חוק הטיס היום הוא ממונה על-ידי שר הבריאות בהתייעצות עם שר התחבורה. יש פה קצת היפוך מבחינת תפקידים.

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות.

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

היו"ר יצחק וקנין:

ההגדרה מאושרת.

רננה שחר:

"רישיון הפעלה אווירית" – כמשמעותו בסעיף 16;"

רזיאל אברהם:

סיכמנו שזה 17, לא?

רננה שחר:

נתנו לזה תשובה. אני אפתח את זה בפני הוועדה. כל ההגדרות מעכשיו, עד "רישיון עובד טיס" מפנות לסעיף שבו יש את חובת הרישוי ולא הסעיף שמפרט את התנאים לקבלת הרישיון. לטעמה של הנסחית במשרד המשפטים, זאת הדרך הנכונה יותר משום שהסעיף שמגדיר כבר את התנאים לקבלת הרישיון, כבר משתמש במונח עצמו. משום שסעיף חובת הרישוי בעצם מסביר את המהות של הרישיון. היא כן הציעה שאם זה מאוד קשה, אפשר להפנות לסימנים עצמם. אני משאירה את זה לשיקול הוועדה.

איתי עצמון:

זה כבר ענייני נוסח שאפשר לסגור אותם אחר-כך.

אברהם רזיאל:

אני מציע שהמשפטנים יחשבו על זה כי בסוף החוק בא לשמש את המשתמש ולא את בתי המשפט. גם את בתי המשפט, אבל בואו נמנע את הצורך להגיע לשם.

איתי עצמון:

יש ממונה על נוסח בלשכה המשפטית של הכנסת, אנחנו נשב איתה והיא תבדוק את העניין.

היו"ר יצחק וקנין:

אתם רוצים להשאיר את זה?

איתי עצמון:

אפשר לאשר את זה, זה ענייני נוסח.

היו"ר יצחק וקנין:

אנחנו נאשר ואם יהיה שינוי בנוסח נודיע על-כך באחת מהישיבות.

איתי עצמון:

לאחר שנסיים את כל העבודה על החוק, נשב עם הנסחית.

היו"ר יצחק וקנין:

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

היו"ר יצחק וקנין:

אם כן, ההגדרה מאושרת.

רננה שחר:

|  |  |
| --- | --- |
|  | "רישיון להפעלת שדה תעופה או מנחת" – כמשמעותו בסעיף 30;" |

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות.

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

היו"ר יצחק וקנין:

ההגדרה מאושרת.

רננה שחר:

|  |  |
| --- | --- |
|  | "רישיון ייצור" – כמשמעותו בסעיף 48(א) או (ב);" |

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות.

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

היו"ר יצחק וקנין:

ההגדרה מאושרת.

רננה שחר:

|  |  |
| --- | --- |
|  | "רישיון להפעלת בית ספר למקצועות התעופה" – כמשמעותו בסעיף 12;" |

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות.

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

היו"ר יצחק וקנין:

ההגדרה מאושרת.

רננה שחר:

|  |  |
| --- | --- |
|  | "רישיון להפעלת מכון בדק" – כמשמעותו בסעיף 21; |

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות.

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

היו"ר יצחק וקנין:

ההגדרה מאושרת.

רננה שחר

|  |  |
| --- | --- |
|  | "רישיון להפעלת יחידת נת"א" – כמשמעותו בסעיף 26;" |

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות.

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

היו"ר יצחק וקנין:

ההגדרה מאושרת.

רננה שחר:

"רישיון עובד טיס" – כמשמעותו בסעיף 2;"

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות.

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

היו"ר יצחק וקנין:

ההגדרה מאושרת.

רננה שחר:

"הרשות" – רשות התעופה האזרחית שהוקמה לפי חוק רשות התעופה האזרחית;

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות.

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

היו"ר יצחק וקנין:

ההגדרה מאושרת.

רננה שחר:

"רשות שדות התעופה" – רשות שדות התעופה שהוקמה לפי חוק רשות שדות התעופה;"

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות.

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

היו"ר יצחק וקנין:

ההגדרה מאושרת.

רננה שחר:

"שדה תעופה" – שטח יבשתי או ימי לרבות כל מבנה, מיתקן או ציוד שבו, המשמש או המיועד לשמש, כולו או חלקו, לנחיתה, להמראה, להסעה או לחנייה של כלי טיס, הקבוע בצו שקבע השר;"

איתי עצמון:

אני מניח שאתם ערים לכך שיש שתי הגדרות. יש הגדרה אחת בחוק רשות שדות התעופה. זאת לא בדיוק הגדרה אלא הפנייה לתוספת והגדרה נוספת כאן.

רננה שחר:

יש שם הגדרה.

איתי עצמון:

נכון, יש הגדרה ואחר-כך הפנייה לתוספת בסעיף 5.

רננה שחר:

אנחנו ערים, השינוי הוא מכוון. הרגולאציה לפי חוק רשות שדות התעופה חלה על יותר שטחים מאשר הרגולאציה לפי חוק הטייס, דהיינו, שטחי המסחר, הכניסות היבשתיות וכדומה.

איתי עצמון:

את זה הבנתי. השאלה, האם לא כדאי לחבר בין ההגדרות?

יערה למברגר:

להיפך, אנחנו לא רוצים לחבר בין ההגדרות.

איתי עצמון:

בעצם יש כאן צו שיקבע השר ובנוסף לכך - - -

רננה שחר:

יש הוראת מעבר שקובעת שכל היסודות שמנויים בתוספת יראו אותם כאילו – יש הוראת מעבר.

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות.

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

היו"ר יצחק וקנין:

ההגדרה מאושרת.

רננה שחר:

""שירותי מידע תעופתי" (AIS) – איסוף, עריכה, פרסום, הפצה או העברה של מידע תעופתי לפי סעיף 79;"

איתי עצמון:

מהו מידע תעופתי?

רננה שחר:

מידע תעופתי הוא מידע שהוא דרוש לבטיחות, הסדירות והיעילות של התעופה האזרחית. הוא גם מידע לגבי מזג אוויר, לגבי אזהרות כאלה ואחרות, מפות אוויריות וכל הדברים האלה.

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות.

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

היו"ר יצחק וקנין:

ההגדרה מאושרת.

רננה שחר:

"שטח ישראל" – שטח הריבונות של מדינת ישראל כולל רצועת מימי החופין שלה, לרבות המרחב האווירי שמעל השטח האמור;"

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות.

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

היו"ר יצחק וקנין:

ההגדרה מאושרת.

רננה שחר:

"שירותי ניהול תעבורה אווירית", "שירותי נת"א" – פיקוח ובקרה על התעבורה האווירית, מתן מידע תעופתי או אישור תכניות טיסה;"

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות.

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

היו"ר יצחק וקנין:

ההגדרה מאושרת.

רננה שחר:

"שליטה" – כהגדרתה בחוק ניירות ערך, התשכ"ח–1968‏;"

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות.

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

היו"ר יצחק וקנין:

ההגדרה מאושרת.

רננה שחר:

"השר" – שר התחבורה והבטיחות בדרכים;"

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות.

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

היו"ר יצחק וקנין:

ההגדרה מאושרת.

רננה שחר:

"תחזוקה קלה" – פעולות בדיקה, תחזוקה, שימור והחלפת חלקים בכלי טיס, שאינן פעולות מורכבות, כפי שקבע השר;

איתי עצמון:

אני מבין שהפעולות האלה לא כוללת תיקון בעצם. אם אני משווה את זה להגדרה של "פעולות בדק". לא מדובר על תיקון או שיפוץ, רק על פעולות שנועדו לשמר?

פוול גרנדל:

יש הגדרה ברורה.

רננה שחר:

זאת ההגדרה. ההגדרה נסמכת גם על ההגדרה בתקנות היום.

איתי עצמון:

מבחינתכם, החלפת חלקים זה התיקון היחידי שנכלל בגדר תחזוקה קלה?

פוול גרנדל:

זאת פעולה תחזוקתית שמוגדרת על-ידי ספרות היצרן. כל המסמכים שמגדירים תיקון נמצאים בספרים אחרים. זה לא תיקון.

איתי עצמון:

אנחנו מבינים אבל אנחנו עוסקים בהגדרות בחוק. צריך להבהיר.

רננה שחר:

כתוב "כפי שקבע השר". יש לכך סכנות. אומצה תקינה אמריקאית בנושא הזה כך שזה כן מקבל מענה ספציפי בתקנות.

היו"ר יצחק וקנין:

יש הערות?

בועז חטיבה:

יש לי שאלה לנוסח. בסיומת כתוב "כפי שקבע השר" ובהגדרה מוקדמת יותר "בצו שקבע השר". במקום אחר ראינו "השר יקבע בתקנות". יש שימוש בצורות שונות ומשונות איך קובע השר. נשאלו על זה הרבה שאלות וקיבלנו כל מיני תשובות שלא מספקות לדעתנו.

היו"ר יצחק וקנין:

האפשרויות של השר זה להתקין תקנות. אפשר להביא חוק שהשר מכין אותו והשר מגיש את החוק. המשרד מכין לו את הדברים כך שהניסוחים הם בהתאם לעבודת הכנסת.

בועז חטיבה:

אבל איפה שלא כתוב "בתקנות", לכאורה שר יכול לקבוע או משרד התחבורה ללא כל פיקוח פרלמנטארי.

היו"ר יצחק וקנין:

יש תקנות שבאות לוועדה והוועדה מאשרת אותן.

בועז חטיבה:

אם כתוב "השר יקבע" בלי "בתקנות".

איתי עצמון:

לפי חוק הפרשנות, כשכתוב "שקבע" זה "קבע בתקנות". לגבי שאלת הפיקוח הפרלמנטארי, זאת שאלה שנצטרך להתייחס אליה. דיברתי על-כך עם היועצת המשפטית של רת"א. אנחנו נדון בעניין.

יש צו שהשר יכול לקבוע. יש תקנות שכאשר אומרים "שיקבע" או "שקבע" מדובר על תקנות ואין על-כך שום בעיה. אני לא מבין למה זה מפריע לכם.

בועז חטיבה:

זה מפריע בעצם העובדה שבחלק מהמקומות טרחו והדגישו "יקבע בתקנות". לכאורה, אם לא נכתב בחלק מהמקומות "בתקנות", אז אולי היתה פה כוונת מכוון. חוק הפרשנות, לדעת יועצינו המשפטיים, לא נותן פה תשובות מספיק טובות ולכן אנחנו חושבים שצריך להיות כתוב באופן ברור, לכל אורך הצעת החוק, "יקבע בתקנות". על-ידי כך יישמר הפיקוח הפרלמנטארי.

איתי עצמון:

זה לא קשור לפיקוח הפרלמנטארי.

בועז חטיבה:

כי מרבית התקנות יצטרכו לעבור בוועדת הכלכלה של הכנסת.

היו"ר יצחק וקנין:

יש תקנות שלא באות לאישור הוועדה. ישנן נקודות שבהן יבקשו שזה יובא לוועדת הכלכלה לאישור. זה קורה בכל הצעת חוק. לוועדה יש סמכות להגיד לשר שהוא יתקין תקנות אבל הוא יביא אותן לאישור הוועדה. יש צווים שהשר לא מביא אלינו, בדיוק כמו תקנות. הוא מתקין תקנה והוא לא חייב להביא אותה.

איתי עצמון:

כשכותבים תקנות זה לא אומר שזה מובא לאישור הוועדה.

היו"ר יצחק וקנין:

אבל אם אתה רואה שהדבר הזה חשוב והם הגיעו למסקנה שראוי שזה יובא לוועדת הכלכלה, אז זה יובא לוועדת הכלכלה. אם לא, לא יביאו את זה. אני לא חושב שהשר צריך להביא כל דבר לוועדת הכלכלה כי אחרת הוא כל הזמן יהיה תלוי בנו ואנחנו תלויים בו. גם ככה לא זז היום דבר במדינה.

יערה למברגר:

זאת הערה רוחבית שעולה בהקשרים שונים אבל היא בדרך-כלל עולה מאנשים שלא מתעסקים בחקיקה באופן תדיר. אנחנו שכן מתעסקים בחקיקה, ואם תעשו בדיקה לאורך החקיקה, המילה "שקבע", כמו שאמר עורך דין עצמון, לפי חוק הפרשנות באופן רגיל, אם כתוב שקבע השר או שהשר יקבע, זה מתפרש כקבע בחקיקת משנה. חקיקת משנה כוללת תקנות, צווים וכדומה.

אם יש מקום שבו רצו להבהיר, שמהנוסח היה ספק – זה כמו לפנים משורת הדין שנכתוב "קבע בתקנות", זה אפילו לא מחויב. לכן דווקא ההנחה שלך שאיפה שזה לא כתוב, זה מניח שזה לא יהיה בתקנות, זה בדיוק להיפך. המילה "שקבע" אומרת "בתקנות". איפה שהוספנו את המילה "בתקנות" זה רק כדי להבהיר מעבר לדרוש. לכן, למרות שאני שומעת את ההערה הזאת לא מעט, אנחנו בהחלט לא חושבים שהיא נכונה מבחינה משפטית ואנחנו לא חושבים שבכל מקום שכתוב בחוק "שקבע" צריך להוסיף אחריו "בתקנות".

היו"ר יצחק וקנין:

הערות נוספות.

עמרי טלמון:

איני יודע אם זה המקום, אבל מעבר לנושא של קבע השר ואם זה בתקנות, יש נושא של התייעצות עם הציבור, מה שמתרחש עכשיו ביחס לחוק הטיס והתרחש גם ביחס לתקנה שאדוני ישב בראש. אנחנו סבורים שצריכה להיות חובה על משרד התחבורה/רת"א, להתייעץ עם הציבור. זה לא מופיע פה ואני לא יודע לפי איזו פרשנות זה מופיע. אמנם היועצת המשפטית של רת"א אומרת שבכל מה שכרוך בעבירה פלילית או בקנס כספי, בגלל חוק כזה או אחר – אני בוש ונכלם אבל אני לא משפטן, חובה להתייעץ עם הציבור שעלול להיפגע או עשוי להיפגע. בכל מקרה, החובה הזאת שאובה מכוח איזה הוראות של היועץ המשפטי, בוודאי יותר חלשה, להבנתי, ממה שנקבע בחקיקה ראשית. יועץ משפטי בא, יועץ משפטי הולך. הוא כותב, הוא משנה, לו עצמו חובה להתייעץ עם הציבור, לא כל שכן עם ועדה מוועדות הכנסת. אנחנו סבורים שבנושאי טיס צריכה לחול חובה להתייעץ עם הציבור, בדומה למה שנעשה בארץ שאסור להגיד את שמה.

היו"ר יצחק וקנין:

מפאת גילך המבוגר אני משתדל כמה שפחות לעצור אותך. אני רוצה להגיד לך משהו. כבר אמרתי לך משהו ואולי לא הבנת. אני חושב שעם בכל דבר נתייעץ הציבור – חז"ל אמרו: "תוחלת ממושכה זה מחלת לב". כשאתה לוקח דבר ואתה טוחן אותו הרבה, אני חושב שהדבר הזה נעשה בצורה הטובה ביותר. אם אני מדבר על החוק הספציפי, ניתנה פה אפשרות לכל הגורמים לשבת יחד, להכין את הדברים ולהשתדל להגיע למשהו מוסכם.

אני רוצה שתבין. מפרסמים לציבור והציבור רואה אבל אי-אפשר לתת לכל אחד להחליט מה שהוא רוצה. אפשר לשמוע אותו. אתה בא לפה, שומעים אותך, מקשיבים לך, ואם הדבר נראה אנחנו גם מתקנים אותו. זה הציבור. זה לא הציבור? מי זה הציבור?

עמרי טלמון:

זה נכון מאוד אבל אני מבקש שהשר, לפני שהוא מחליט מה מותר לי ומה לעשות לי במטוסי, תחזוקה קלה במקרה זה, ישמע אותי גם כן.

היו"ר יצחק וקנין:

אני חושב שהשר לא מחליט החלטות על דעת עצמו. בדרך-כלל השר הוא לא טייס והוא נסמך על אנשים אנשי המקצוע והם אלה שמביאים לו את הדברים. אני אומר לך, כמי שוותיק פה בכנסת שבדרך כלל מביאים לכאן דברים כשהם כבר גמורים ואתה רק שם את החתימה למטה. במיוחד בנושא כזה כבד, אני בטוח שבסופו של דבר, כשהשר הביא את כל הדבר הזה והוא חתום בסוף החוק, הוא לא קרא את החוק אלא היועצים אמרו לו מה הם חושבים. השר צריך לתת את המדיניות הכללית. מעבר לזה, תאמין לי שיש לנו מספיק יועצים משפטיים, יועצים בוועדה, ויועצים בכל תחום שהם אמונים על הניסוחים הדקים ועל כל ניואנס.

עמרי טלמון:

בעובדה היא, שבנושא הזה שאדוני דן בו, שזה הנושא של השפה, אכן היועצת המשפטית של רת"א מצאה לנכון לקרוא לאיגוד הטייסים ולנו להתייעצות. נעשו שני שינויים בתקנה הזאת.

היו"ר יצחק וקנין:

ידידי היקר, אני בעד זה שהדו-שיח הזה יהיה כמה שיותר רחב כדי שזה יועיל לחוק. אחרת אנחנו נטחן פה הרבה מים ולא נגיע למטרה העיקרית של החוק הזה. המטרה היא באמת ללכת קדימה. ההצעה שלי אליהם היתה לשבת איתכם כמה שאפשר כדי שתגיעו לכמה שיותר הסכמות ולא לנהל פה את הויכוחים. פה אנחנו צריכים ללכת קדימה. אם יהיו דברים שהם שנויים במחלוקת – אנחנו לא נדלג על דבר. אני מבטיח שנעשה פה עבודה כדי שמתחת ידינו יצא דבר טוב. חבל על כל דקה.

קריאה:

בארצות הברית יש מושג שנקרא notice of proposed rulemaking(NPRM), וזה צריך להיות מעוגן בחוק. אין כאן שום דבר על זה.

רננה שחר:

ה-NPRM לא מעוגן בחקיקה אלא בנהלים. לפי הנחיית היועץ המשפטי לממשלה לחקיקת משנה, כמובן שחלה חובת התייעצות עם הציבור. אנחנו מקבלים באופן מלא את הערך המוסף של התייעצות עם הציבור לצורך השגת הסדרים מאוזנים וטובים לתחום. אנחנו מקיימים את זה. אנחנו חושבים שהנחיית היועץ המשפטי לממשלה, שטובה לכל החקיקה במדינת ישראל, טובה גם לענף התעופה.

גיורא רום:

אנחנו לא עושים שום דבר בשביל ארצות הברית. אנחנו עושים חוק טייס בשביל האזרחים של מדינת ישראל. חשוב לי שזה יהיה ברור לכל אחד.

היו"ר יצחק וקנין:

הערות? היינו בתחזוקה.

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

היו"ר יצחק וקנין:

ההגדרה מאושרת.

רננה שחר:

"תעודת כושר טיסה" (Certificate of Airworthiness )– כמשמעותה בסעיף 60;

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות.

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

היו"ר יצחק וקנין:

ההגדרה מאושרת.

רננה שחר:

|  |  |
| --- | --- |
|  | "תעודת סוג" (Type Certificate) – כמשמעותה בסעיף 47;" |

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות.

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

היו"ר יצחק וקנין:

ההגדרה מאושרת.

רננה שחר:

|  |  |
| --- | --- |
|  | "תעודת רעש" – כמשמעותה בסעיף 61;" |

יו"ר יצחק וקנין:

אין הערות.

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

היו"ר יצחק וקנין:

ההגדרה מאושרת.

רננה שחר:

"תעודה רפואית" – כמשמעותה בסעיף 6(א)(1);"

יו"ר יצחק וקנין:

אין הערות.

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

היו"ר יצחק וקנין:

ההגדרה מאושרת.

רננה שחר:

"תשתית אזרחית" – תשתית תעופה המיועדת לשימוש התעופה האזרחית, למעט תשתית צבאית או תשתית משטרתית;"

יו"ר יצחק וקנין:

אין הערות.

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

היו"ר יצחק וקנין:

ההגדרה מאושרת.

רננה שחר:

"תשתית משטרתית" – מנחת או מיתקן עזר לטיסה, המופעל על-ידי משטרת ישראל והמיועד לשימוש כלי טיס משטרתיים;"

יו"ר יצחק וקנין:

אין הערות.

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

היו"ר יצחק וקנין:

ההגדרה מאושרת.

רננה שחר:

"תשתית צבאית" – כל אחד מאלה:

(1) שדה תעופה או מנחת המופעלים על-ידי צבא הגנה לישראל, לרבות שדה תעופה צבאי שרשות שדות התעופה נותנת בו שירותים מכוח צו לפי סעיף 5(א)(4) לחוק רשות שדות התעופה, ומרחב הפיקוח האווירי שלהם;

(2) מיתקן עזר לטיסה המופעל, ככלל, על-ידי צבא הגנה לישראל;

(3) מרחב אווירי שהוקצה לתעופה הצבאית כאמור בסעיף 75, למעט נתיבים או אזורי מרחב אווירי בתוכו שהוקצו לשימוש התעופה האזרחית;

(4) תשתית תעופה אחרת, בעת שהיא משמשת את צבא הגנה לישראל באופן בלעדי;"

איתי עצמון:

האם יש מצב שבו תשתית משמשת גם לשימוש צבאי וגם לשימוש אזרחי, שזאת אותה תשתית?

רננה שחר:

כן. עובדה ושדה דב הם כמובן השימושים הקלאסיים. אתה מכוון בשאלתך לפסקה 4?

איתי עצמון:

אני מכוון לכל ההגדרה וגם לאור ההגדרה של מנחת. רציתי לדעת אם יש אזור שמשמש גם הצבא ואחר כך גם את - - -

רננה שחר:

יש שדות צבאיים שבהם יש פעילות אזרחית, שזאת עובדה ושדה דב. יש מצב שבו הצבא לוקח שדה תעופה לשימושו. למשל, בשדה במחניים, שבנקודת זמן נתון הופך אותה לתשתית צבאית. זה פסקה 4. הוא לא צריך רישוי בשביל להפעיל את התשתית, על כל המשתמע מכך.

איתי עצמון:

הכוונה שלכם בפסקה 2 במילה "ככלל", אומרת מה?

רוברט נויפלד:

אני יועץ משפטי לחיל האוויר. יכול להיות שמתקן בתוך בסיס צבאי משמש אותנו בדרך כלל. בנקודת זמן מסוימת יעשה בו שימוש גם לתעופה האזרחית. זה לא יעשה את המתקן כולו לאזרחי.

רננה שחר:

יכול להיות שבשלב מסוים מתקנים בשדה תעופה שדה דב יופעלו על-ידי פקחי הטיסה של רשת.

רוברט נויפלד:

הדוגמה היותר קיצונית היא בעובדה שברוב הזמן זאת פעילות צבאית לחלוטין ובנקודת מסוימות נוחתים במקום מטוסים אזרחים.

יו"ר יצחק וקנין:

אין הערות.

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

היו"ר יצחק וקנין:

ההגדרה מאושרת.

רננה שחר:

תשתית תעופה" – שדה תעופה, מנחת, מרחב פיקוח אווירי ומיתקן עזר לטיסה".

יו"ר יצחק וקנין:

אין הערות.

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

היו"ר יצחק וקנין:

ההגדרה מאושרת.

רבותיי, היו לנו 4 הגדרות שינוסחו מחדש ויובאו לישיבה הבאה. שמתם לב שעסקנו רק בפרק ההגדרות. בישיבה הבאה ניגע במהות של הצעת חוק הטיס.

בועז חטיבה:

אבקש לעניין אחת ההגדרות שאמרת שיהיה בהן דיון חוזר וזה לגבי ההגדרה של הפעלה מסחרית. לפני הפעלה מסחרית, בצמוד לזה, היתה "הפעלה" ונעשה פה שינוי שמהותו לא ברורה לי עד הסוף ואני מבקש, במידת הצורך, להתייחס גם להפעלה במידת האפשר.

היו"ר יצחק וקנין:

מתי אמורה להיות לכם ישיבה?

בועז חטיבה:

השבוע.

היו"ר יצחק וקנין:

שבו על הדבר הזה, תבואו לפה ואני מקווה שתגיעו להסכמה. אנחנו נקריא את זה מחדש ונאשר.

הישיבה נעולה.

(**הישיבה ננעלה בשעה 11:23)**