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

**מושב שני**

**פרוטוקול מס' 228**

**מישיבת ועדת הכלכלה**

**יום שלישי, כ"ז באייר התש"ע (11.05.2010), בשעה 09:00**

**סדר היום**:

הצעת חוק הטייס, התש"ע-2010

**נכחו**:

**חברי הוועדה**:

יצחק וקנין – מ.מ היו"ר

עמיר פרץ

**מוזמנים**:

ד"ר אלי רוזנברג – מנהל המחלקה לבריאות, משרד הבריאות

רויטל קסטרו – מנהלת תחום תשתיות תחבורה, משרד הפנים

יערה למברג – ייעוץ וחקיקה, משרד המשפטים

הניה ברקוביץ – מנהלת השירות מטאורולוגי, משרד התחבורה

גיורא רום – מנהל רת"א- רשות התעופה האזרחית

עו"ד רננה שחר – יועמ"ש רת"א- רשות התעופה האזרחית

גד רגב – ראש מטה רת"

א- רשות התעופה האזרחית

ד"ר יוסף פקטור – רופא רת"א- רשות התעופה האזרחית

פבל גרנבל – סגן המינהל, רת"א- רשות התעופה האזרחית

רינה פאר – משנה ליועמ"ש, רשות שדה התעופה

טל אילון – ראש אגף פיקוח ובקרה, אל על

בני ליבנה – סמנכ"ל מבצעים, אל על

עומר שלו – יועמ"ש, אל על

קרן כהן-סעד – מנהלת הלשכה המשפטית, אל על

רוני סטבקובסקי, לשכה משפטית, אל על

רוברט נוייפלד – יועמ"ש, חיל אוויר, צה"ל

יהורם מזרחי – רע"ן תעבורה, צה"ל

רון גנט – יועמ"ש איגוד הטייסים

גד אריאל – קברניט אל על, איגוד הטייסים

ליז גינזבורג – אגודת התעופה הכללית, ועדת זכויות הטייסים

אברהם קמחי – התעופה לישראל

עמרי טלמון – התעופה לישראל

עו"ד רביב מייזל – ראש תחום, מדיניות ציבורית הר"י

אברהם רזיאל – ראש אגף מבצעי אוויר, תעשייה אווירית לישראל

**ייעוץ משפטי:** איתי עצמון

**מנהלת הוועדה**:לאה ורון

**רשמת פרלמנטרית**: מיטל בר שלום

**הצעת חוק הטייס, התש"ע-2010**

##### 

ממלא מקום היו"ר יצחק וקנין:

שלום, אני פותח את ישיבת הוועדה. לפני שאני מתחיל את הדיון, אני רוצה לשאול לגבי הסעיפים שהוקראו בישיבות האחרונות ולא הצבענו עליהם. האם היו דין ודברים והגעתם להסכמות ואפשר להצביע עליהם?

לאה ורון:

היושב ראש מדבר גם על ההגדרות.

רננה שחר:

לגבי ההגדרות – הגענו לגבי 3 מהן להסכמה. לגבי ההגדרה הרביעית אנחנו דנים עם שירות הביטחון, והם עדיין לא נתנו תשובה. התחייבנו בפניהם שנחכה לישיבה הבאה ורק אז נדון בהגדרה הזו של "חומר מסוכן". הצענו תיקון, שגם החברות עוד לא התייחסו אליו.

ממלא מקום היו"ר יצחק וקנין:

כלומר, זה הסעיף היחידי בהגדרות שלא סגור.

רננה שחר:

לגבי סעיף 6(ג) הצענו תיקון נוסח. אני לא יודעת אם הוא מוסכם או לא. באופן כללי אני אגיד, שהדיאלוג מיצה את עצמו והוועדה צריכה להכריע. לא הגענו להסכמות לגבי הכל, אבל היה דיון ותיקוני נוסח. אנחנו חושבים שיותר ממה שהגענו לא ניתן להגיע.

ממלא מקום היו"ר יצחק וקנין:

אני מבין, שכל ההגדרות בפרק הראשון, מלבד ההגדרה של "חומר מסוכן", סוכמו. היתה הגדרה של "הפעלה מסחרית", שגם לגביה לא הצבענו. האם אתם רוצים להקריא את הסעיף, נצביע עליו ונאשר אותו? לגבי הגדרת "החומר המסוכן" אנחנו לא נצביע. נשאיר את זה עד אשר תהיה הסכמה או עד שאנחנו בעצמנו נכריע. את יכולה להתחיל להקריא. אנחנו נשאל אם יש הערות, ואם זה יהיה מקובל על כולם אנחנו נצביע.

רננה שחר:

קוראת "הפעלה מסחרית" –הפעלת כלי טיס לצורכי עסק שעיקרו הסעת נוסעים, הובלת טובין, או מתן שירות באמצעות כלי טיס, בתמורה".

ממלא מקום היו"ר יצחק וקנין:

האם זה מקובל על כל הצדדים? מי בעד?

ה צ ב ע ה

בעד – 1

נגד – אין

נמנעים – אין

ההגדרה התקבלה

רננה שחר:

ההגדרה הבאה היתה "חניך טיס". אנחנו מבקשים לבטל את הגדרת "חניך טיס", ולפתוח את הגדרת "איש צוות".

"איש צוות" – אדם הממלא תפקיד בכלי הטיס בזמן הטיסה, אף אם אינו עובד טיס, שהוצב לתפקיד האמור בידי המפעיל האווירי של כלי הטיס לרבות 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.

ממלא מקום היו"ר יצחק וקנין:

האם יש למישהו הערות?

לאה ורון:

אתה קודם כל צריך לקיים הליך של בקשה לדיון מחדש בהגדרה של "איש צוות". האם אתה מאשר פתיחה לדיון מחדש?

ממלא מקום היו"ר יצחק וקנין:

אני פותח את הסעיף לדיון מחדש. זה הסעיף היחידי שצריך לפתוח לדיון מחדש. על שאר הסעיפים אפילו לא הצבענו. האם יש הערות לסעיף? מי בעד?

ה צ ב ע ה

בעד – 1

נגד – אין

נמנעים – אין

ההגדרה התקבלה

רננה שחר:

הגדרת "חניך טיס" תימחק. ההגדרה האחרונה שדיברנו עליה היא הגדרת "מפעיל אווירי". "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.

ממלא מקום היו"ר יצחק וקנין:

האם יש הערות? מי בעד?

ה צ ב ע ה

בעד – 1

נגד – אין

נמנעים – אין

ההגדרה התקבלה

אם כן, אין עוד הגדרות מלבד הגדרת "החומר המסוכן", שעדיין לא הצבענו עליה. אנחנו נשאיר אותה לישיבה הבאה במידה ותגיעו להסכמה לגביה. במידה ולא, אנחנו נחליט לגביה.

רננה שחר:

יש סעיף שלא סגרת אותו, סעיף 6(ג).

איתי עצמון:

סעיף 6 עניינו התאמה בריאותית של עובד טיס. אני באתי בדברים עם היועצת המשפטית של רת"א ועם משרד המשפטים, וניסינו לצמצם את סעיף קטן (ד) בעניין מסירת מידע רפואי. אני מבקש לפתוח את הסעיף.

רננה שחר:

כך גם לגביי סעיף קטן (ה) – כתב ויתור על סודיות רפואית.

איתי עצמון:

אני מבקש לפתוח את שני הסעיפים האלה, כדי שנוכל לדון בתיקונים.

ממלא מקום היו"ר יצחק וקנין:

אני מאשר. אנחנו פותחים את הסעיפים לדיון מחדש.

רננה שחר:

קוראת סעיף 6(ג): "רופא המטפל בעובד טיס שבידו רישיון עובד טיס או הגדר מסוג שקבע השר לפי סעיף קטן (א), היודע כי המטופל הוא עובד טיס כאמור, והסבור כי אותו עובד טיס, בהשתמשו ברישיונו, עלול לסכן את עצמו או את זולתו מחמת מצבו הרפואי, יודיע על כך לאותו עובד טיס. עובד הטיס ידווח על כך לרופא מוסמך".

ממלא מקום היו"ר יצחק וקנין:

האם יש הערות?

דני אריאל:

אנחנו ביקשנו למנוע את הצורך של רופא להיות במצב שהוא חייב להלשין. אמרנו שאנחנו מבקשים, שהחובה על הרופא המטפל תהיה להודיע לאותו עובד טיס. אנחנו לא ביקשנו שתהיה חובה על עובד הטיס לדווח על כך לרופא המוסמך. אני כבר מקדים ואומר לגבי סעיף (ג1), שאם היה לו ספק לגבי התאמתו הבריאותית, יפנה לרופא המוסמך לשם בירור הספק.

אני רוצה להבהיר, הבעיה העיקרית של טייסים או אנשי צוות בכלל והתאמתם לטיסה היא בכלל לא בתחום הרפואי. זו בעיה יומיומית, בראש ובראשונה של עייפות. בעניין הזה לא קובעות התקנות שאם אתה עייף אתה חייב לפנות למישהו. גם אין חובה לישון מספר שעות מסוים, כמו שקיימת בהוראות חיל האוויר. יש הגדרות מסוימות בחוק, שאומרות שבין פעילות לפעילות צריך לנוח מספר שעות. מה שאתה עושה בזמן הזה, זה עניינך האישי. בסופו של דבר לאיש הצוות שמגיע לטיסה יש חובה להיות כשיר לטיסה. בתוך זה, גם הכשירות הרפואית שלו. אם יש לו ספק, זה ברור שהוא צריך לפנות. ההגדרה של סעיף (ג1) והסיפה של סעיף ג, לדעתי, זו אות מתה. אי אפשר לעשות מזה שום דבר. לחייב את עובד הטייס לדווח על כך לרופא המוסמך זו חובה טכנית, שלא תמיד יש מאחוריה משהו.

ממלא מקום היו"ר יצחק וקנין:

כלומר, זה תלוי בשיקול דעתו של אותו איש צוות. אם הוא יחליט שהוא מדווח, הוא ידווח. אם הוא יחליט שלא, הוא לא ידווח.

דני אריאל:

נכון. רופא המשפחה, מאחר והוא לא רופא תעופתי, יכול להגיד לך: "אני חושב שאתה יכול להשפיע עליך", אבל אתה דיברת, ידעת ושמעת שזה לא אמור להשפיע עליך ברמה הטיסתית, ולכן אתה לא צריך ללכת עכשיו לרופא המוסמך ולהודיע לו על זה.

רננה שחר:

סעיף קטן (ג) מדבר על מצב שבו הרופא המטפל, שיודע שאתה עובד טיס, חושב ואמר לך שיש לך בעיה עם ההתאמה הבריאותית לתפקיד עובד טיס. הסכמנו שלא תהיה מלשנות, שהרופא המטפל הוא לא זה שידווח מאחורי גבו של עובד הטיס לרופא הרשות. הסכמנו שהאחריות תהיה של עובד הטיס, כפי שביקש איגוד הטייסים. זו אינה אות מתה. זו קביעת אחריות ברורה לעובד הטיס להיות בטוח שהבריאות שלו מאפשרת לו למלא את תפקידו.

יערה למברג:

אני רוצה להוסיף, שיש יחסים מסוימים בין עובד הטיס לבין הרשות. כלומר, הרשות נותנת רישיון לעובד הטיס, ולכן יש איזושהי מערכת יחסים – מערכת חובות ביניהם. לכן, יש הגיון להטיל חובה על עובד הטיס לדווח לרשות. זה לא שהוא מנותק מהרשות. זה בדיוק כמו כל הדיווחים האחרים שהוא צריך להעביר.

ממלא מקום היו"ר יצחק וקנין:

נניח שאותו טייס יודע, שבמידה והוא מדווח על בעיה מסוימת מחר הוא לא מטיס את המטוס. האם אני יכול לקחת סיכון ולתת את האפשרות לאותו טייס, שהוא זה שיעשה את הפעולה, או שאני רוצה שמישהו אחר יקבע את הסנקציה הזו? יש פה בעיה. אני נותן פה שיקול דעת לאותו אדם עצמו, שגוזר על עצמו את הסנקציה. אני חושב שזה לא פשוט, ולכן אני התנגדתי למרות שהיועץ המשפטי של הוועדה אמר את מה שאמר לגבי ויתור הסודיות. זה משיק לזה. אין שום שוני ביניהם. יש פה אחריות גדולה. אדם לוקח מטוס עם 400 אנשים. צריך לשקול את הדבר לעומק. תשועה ברוב יועץ. אני לא רוצה לעשות שום פעולה, שבסופו של דבר תגרום לנזק.

יוסף פקטור:

אני רופא הרשות. הנוסח כפי שרננה הקריאה זו פשרה שעשינו על הנוסח הקיים בחוק הישן ובחוק החדש, שמטיל חובה על רופא כלשהו שבודק איש צוות אוויר לדווח על כך לרופא הרשות. העברנו את האחריות, שהיא ממילא אצל איש צוות האוויר. לכל עובד טיס יש רישיון, ובתעודה הרפואית כתוב גם בעברית וגם באנגלית, שאם חל שינוי כלשהו במצבו הבריאותי אסור לו לנצל את זכויות הטיס שלו. אם אנחנו מדברים על בדיקה רפואית, אנחנו מנצלים את אותו מעמד כאשר הרופא מודיע לו: "יש לך יתר לחץ דם, ואני צריך לתת לך תרופות להורדת לחץ הדם, שעלולות לפגוע בתפקודך בתור איש צוות אוויר. גש לרופא הרשות, ואז תוכל לקבל טיפול".

ממלא מקום היו"ר יצחק וקנין:

כלומר, אתה משאיר את זה לשיקול דעתו.

יוסף פקטור:

נכון.

ממלא מקום היו"ר יצחק וקנין:

למה להשאיר את זה לשיקול דעתו? זו אחריות כבדה מאוד.

דני אריאל:

אני רוצה להבהיר, איגוד הטייסים לא מנסה להביא למצב שבו החוק יאפשר לטייסים לא כשירים לעלות לטיסה.

ממלא מקום היו"ר יצחק וקנין:

זה ברור לי. אני הולך לחומרה, למצב שבו טייס ברגע מסוים יבין שבמידה שהוא יגיד את הנתון המסוים הוא לא יעלה למטוס. אז הוא ישקול, האם הוא כן או לא יכול. זו אחריות לא פשוטה, ואנחנו משאירים את זה לטייס או לאיש הצוות.

דני אריאל:

אמרתי, ואני חוזר ואומר: האחריות להיות כשיר לטיסה היא אחריות על הטייס תמיד. אמר את זה גם ד"ר יוסף פקטור: האחריות הזו קיימת עליו, וזה גם מופיע בתעודה הרפואית. זה גם בהקשר הרפואי, ולא רק בהקשר של עייפות, שהיא בעיה יותר אקוטית ויומיומית. האחריות היא תמיד על איש הצוות. אני טוען, שהחובה הזו היא חובה טכנית שאין מאחוריה דבר אמיתי, מהסיבה הפשוטה שיכול מאוד להיות שרופא המשפחה שמטפל בך, מאחר והוא לא מבין בתעופה, יכול להגיד שהוא חושב שזה משפיע על התעופה, כאשר אתה יודע שלא. במקרה כזה אתה לא תלך לרופא המשפחה, כיוון שאתה יודע שזה לא משפיע. סעיף (ג)(1) הוא באותו מקום. אם היה לך ספק, זה ברור שאתה צריך ללכת. איך אפשר לאכוף את הדבר הזה? בסופו של דבר המבחן הוא מבחן סובייקטיבי. איך אפשר לאכוף את זה שעובד הטיס היה צריך לפנות, אם הוא לא חשב שהוא צריך לפנות?

לאה ורון:

שמת לב לנוסח: "עלול לסכן את עצמו או את זולתו"? לא מדובר על הצטננות. מדובר על מצב בו הרופא המטפל אומר לעובד הטיס, שהוא עלול לסכן את עצמו או את זולתו.

דני אריאל:

זה ברור מאליו. זה נכון לכל אורך הדרך. אני רוצה להבהיר: המקצוע שלנו הוא מקצוע מאוד רציני. אנחנו מתייחסים אליו ברצינות.

ממלא מקום היו"ר יצחק וקנין:

הוא דיבר על מצב סביר, בו רופא המשפחה עושה בדיקה שגרתית ומוצא בעיה מסוימת. אותו טייס או אותו איש צוות לא מדווח עליה, כי הוא יודע שזה עלול להשפיע.

דני אריאל:

אני לא רוצה להעלות על דעתי שיש מצב, שבו טייס חושב שהוא עלול להיות לא כשיר לטיסה והוא עולה לטיסה.

ממלא מקום היו"ר יצחק וקנין:

אני לא הייתי משאיר את זה לשיקול דעתו. אני חושב, שאותו רופא צריך לדווח. למה אני צריך להשאיר את זה לשיקול דעתו?

אלי רוזנברג:

באמנה שאנחנו נסמכים עליה וגם בהוראות של ה-FAA האחריות היא על הרופא שצוות אוויר פוגש. אין ספק, שפה יש גיבוי נוסף. אני עבדתי עם צוות אוויר שנים, ואנחנו יודעים שיש מצבים בהם היצר מתגבר. אנחנו רוצים להבטיח שלום של מאות נוסעים. אני בדקתי עם רופאי משפחה ועם רופאים אחרים, ואני יודע שהם מדווחים יומיום לגבי נהגים מקצועיים.

אני חושב שצריך לסגור את המעגל, ולהוסיף לחוק שאיש צוות אוויר יידע את הרופא שהוא איש צוות אוויר. פעם ב-5 יש בעיה כזו חריפה, ואני הייתי רוצה שיהיה עוד שלייקס על הנושא הזה.

ממלא מקום היו"ר יצחק וקנין:

היועץ המשפטי של הוועדה כותב לי, שעובד טיס מחויב גם בבדיקות תקופתיות. אם אני לא טועה, הבדיקות נערכות כל שנה.

יוסף פקטור:

בהתאם לסוג הרישיון.

ממלא מקום היו"ר יצחק וקנין:

בין לבין הוא לא מחויב בבדיקה. נניח שנתגלתה בעיה, מה הוא עושה. הוא לא מדווח לאף אחד עד לבדיקה הבאה.

איתי עצמון:

יש סעיף מקביל בפקודת התעבורה, ולפי הנתונים שאני ראיתי הסעיף לא ממש מיושם.

לאה ורון:

אולי בצבא הוא מיושם.

רוברט נוייפלד:

אני מודה שקצת הופתעתי מכברת הדרך שרשויות המדינה הלכו כאן בתיקון הסעיף. בצבא, המידע לגבי כל אדם שנקבע לו פרופיל רפואי עובר למשרד התחבורה. יש רשות במשרד התחבורה, שקוראת לאותם אנשים ובודקת את המשך התאמתם להחזיק ברישיון נהיגה. זה לגבי רישיון נהיגה ולא לגבי רישיון טיס, שהסיכון ממנו הוא חמור שבעתיים. אני כרשות ציבורית ארגיש מאוד לא בנוח להחזיק בידיי מידע אודות אדם, שלדעתי מסכן את הציבור, והמידע הזה לא יעבור וייבדק על ידי הרופאים המתאימים במשרד התחבורה. אצלנו הדברים מתבצעים בצורה מאוד מקצועית. אני הייתי מציע לחזור לנוסח המקורי של הסעיף, או לאפשר לנו לדבר עם שר התחבורה בנושא שוב.

עמרי טלמון:

ראשית, מדובר פה כל הזמן על טייס שהלך לרופא. זה לא בדיוק ככה. מה שאמר גדי, זו המציאות. אדם הולך לטוס, ובאותו רגע הוא צריך להחליט אם הוא כשיר לטיסה או לא. בחברות התעופה יש מכאניקה לזה. אם אדם מרגיש שהוא לא כשיר, הוא לא מודיע ולא טס. כך צריך להיות. מראש וממילא סומכים על הטייס. אי אפשר לעשות משהו אחר, כיוון שזו החלטה יומיומית. אני טייס בתעופה הכללית, וב- 40 שנות הטיס שלי ביטלתי 3 טיסות בגלל שהיה לי חשש לגבי מצבי הבריאותי באותו רגע. צריך להניח, שהטייסים לא רק רוצים לשמור על רישיונם אלא גם על חייהם.

לאה ורון:

וגם על האווירון.

עמרי טלמון:

יש כלל שאלומיניום ניתן להחלפה, ובן אדם קצת פחות. לרוב הטייסים אין נטיות אובדניות. הם קודם כל רוצים להישאר בחיים. הטייס יושב קדימה, והוא לא רוצה למות. טייסים אחראיים – ורובם הגדול הם כאלה - מחזיקים את גורלם בידיהם, ואין ספק שאם יש להם חשש הם לא ילכו לטוס או ילכו לרופא. נכון שיש פורצי גדר, אבל יש פורצי גדר בכל מקום. אי אפשר ליצור כללים לפי פורצי גדר יחידים. גם בצבא יש פורצי גדר, ואני לא רוצה לספר על טייסים שרצו לטוס טעוני תרופות מפה ועד להודעה חדשה וכמעט הכשילו מבצע.

רוברט נוייפלד:

אתה טועה. אני אשמח אם תספר לי על כך.

עמרי טלמון:

אני לא רוצה לבזבז את הזמן. זה היה לפני שאתה היית יועץ משפטי. זה קורה, ויש בודדים כאלה. יש בודדים שהם לא אחראיים. זה בנהיגה, בבנקים ובכל מקום. גם בכנסת וגם בממשלה.

גיורא רום:

מה אתה מציע? איזה נוסח אתה מציע?

עמרי טלמון:

אני סבור, שהנוסח שהרופא יעיר את אוזנו של הטייס הוא נוסח נכון. בסופו של יום הטייס הוא האחראי על מצבו.

לאה ורון:

כלומר, אתה תומך בנוסח שהביאו.

עמרי טלמון:

לגמרי. אני גם מסכים, שלחייב אותו לפי חוק להודיע זה דבר חסר משמעות. האחריות היא על הטייס.

רביד מייזל:

אנחנו גם כן תומכים בנוסח המוצע, שהטייס הוא זה שצריך לדווח. הרופא כמובן יאמר לו, שהוא עלול לסכן את עצמו והוא לא כשיר לטוס, אבל החובה חלה על הטייס. אני רוצה לומר לאדוני היו"ר, שהחשש שלו מטייסים שיודעים שהם עלולים לסכן את עצמם או את זולתם ולא ידווחו יתממש גם אם הרופא יצטרך לדווח, כי אותו טייס פשוט לא יגיע לרופא, הוא לא יגיע לגורם שידווח.

ממלא מקום היו"ר יצחק וקנין:

אתה מדבר על מקרה בו אף אחד לא יודע כלום. כאשר אף אחד לא יודע כלום, זה בסדר. אני מדבר על מקרה בו יש בדיקה, והרופא יודע שיש בעיה מסוימת. אתם אומרים: לא הרופא ידווח, הטייס ידווח. לא מדובר על כך שאף אחד לא יודע כלום. במקרה הזה הרופא יודע, ואתם אומרים שלא הרופא ידווח אלא הטייס יבוא ויגיד.

רביד מייזל:

אני לא מאמין שיקרו מקרים כאלה, אבל נניח שיהיו טייס-שניים שיודעים שהם לא כשירים ועדיין יעלו לטוס. אותם טייסים ימצאו את הדרך גם לא לדווח לרופא.

ממלא מקום היו"ר יצחק וקנין:

אנחנו מדברים על מצב של בדיקה שגרתית. אתה בא לבדיקה שגרתית, והרופא מוצא ליקוי מסוים. אתה אומר לטייס: אתה הולך ומדווח למעסיק. אנחנו נותנים כאן את שיקול הדעת לטייס ולאיש הצוות. אנחנו לא נותנים את שיקול הדעת לרופא. יש פה הרחבה מסוכנת, ואני לא הייתי לוקח את הסיכון.

גיורא רום:

אני בעד לחזור לנוסח הישן, ולחייב גם את הרופא וגם את עובד הטיס. בסופו של דבר מה שעומד על הפרק זה לא הטייס, אלא 400 נוסעים. לא מדובר בדוגמא שהביא מר טלמון, שטייס באופן זמני חד-פעמי מרגיש לא טוב ולא טס. אנחנו מדברים על שינוי קבוע בשיווי המשקל שלו, שמחייב בדיקה או התבוננות חדשה לגבי התאמתו, מה ששם אותו בלחץ הרבה יותר גדול. זה לא כמו שיש לך נזלת באיזשהו יום.

מבחינת רשות התעופה האזרחית - אנחנו אחראים לביטחון ולבטיחות של הנוסעים, של אלה שקנו כרטיסים ורוצים להגיע בשלום, ואנחנו מעוניינים שגם הרופא וגם הטייס יהיו מחויבים. אם מדווחים או לא, זה רק עניין של התרבות שנוצרת. יצירת התרבות היא בעיה של רשות התעופה האזרחית. אם אנחנו מממשים את החוק, מפעילים אותו ומוציאים אותו לפועל, אנחנו יוצרים תרבות אחת. אם אנחנו לא עושים את זה, אנחנו יוצרים תרבות אחרת. זאת בעצם כל הבעיה של המדינה במובנים הרבה יותר רחבים.

ממלא מקום היו"ר יצחק וקנין:

אני יכול לתת דוגמא. לא פעם עולה בדיונים בוועדה הזו נושאים, שלי כחבר כנסת יש נגיעה אליהם. אני צריך להודיע בתוך הוועדה, שיש לי נגיעה אישית ואני לא מצביע. אני יכול להגיד לכם, ששיקול הדעת הוא רק שלי. אני יכול לשבת פה ולהצביע, ואחר כך ייודע שהיתה לי נגיעה בדבר ואני נגוע באיזשהו עסק. זה שיקול דעת מאוד צר, שמשאירים לאדם שיכול לחתוך את גורלו שלו. יכול להיות שזה סימפטום חד פעמי. אני לא הייתי רוצה להשאיר את השיקול הדעת במקרה הזה.

גיורא רום:

אני מסכים, והייתי מציע לחזור לנוסח הקודם בצורה שונה קצת: גם להטיל את זה על הרופא וגם על עובד הטיס.

רביד מייזל:

אנחנו מתנגדים להטיל את החובה על הרופא. הרופאים פה שלא ברצונם נקלעים לקונפליקט.

ממלא מקום היו"ר יצחק וקנין:

זה תפקידם. זו אחריות של הרופא.

רביד מייזל:

לטייס במקרה הזה יש אחריות. אני רואה אותו חלק מרשות התעופה, והאחריות שלו היא כלפי עצמו וגם כלפי הנוסעים.

קריאה:

הטייס הוא לא חלק מרשות התעופה.

ממלא מקום היו"ר יצחק וקנין:

אתה יודע מה יקרה בשיטה הזו? כל אחד יחפש את הכיסוי שלו. אני נותן פה פתח למצב שעלול להיות מסוכן. אז הסתדרות הרופאים תגיד: אני הודעתי לטייס. אתה רוצה כיסוי: אני עשיתי את הבדיקה, ובזה נגמר העניין שלי.

רביד מייזל:

יהיו פחות דיווחים, כמו שיש לגבי פקודת התעבורה.

רננה שחר:

זה קיים בחוק הטיס משנת 1992. האם יש לך סטטיסטיקה שמראה שיש פחות דיווחים מאז?

רביד מייזל:

אין לי שום סטטיסטיקה. אני יודע על רופאים שבאים אלינו.

רננה שחר:

ההסדר הזה שהרופא חייב לדווח קיים משנת 1992.

ממלא מקום היו"ר יצחק וקנין:

אני מבין, שגם באמנה הבינלאומית מי שמחויב זה הרופא. אנחנו פה רוצים לשנות את זה.

יוסף פקטור:

אני רוצה לתת דוגמא. בשבוע האחרון התקשר אליי רופא משפחה ודיווח לי, שטייס חקלאי הרגיש בזמן הטיסה חוסר הימצאות בחלל. הוא לא הלך לרופא הרשות או לרופא התעופתי אלא לרופא המשפחה. אותו רופא משפחה דיבר איתו, אמר לו שיש בעיה ושהוא מציע שלא יטוס, והתקשר אליי ודיווח לי על זה. זו לא הלשנה, אלא העברת מידע. כפי שאמר מנהל הרשות, אנחנו מדברים כאן על בטיחות טיסה, בתרבות של החלפת מידע ולא בהלשנה.

ממלא מקום היו"ר יצחק וקנין:

יש לי שכנה רופאה, שמנהלת אזור שלם של קופת חולים לאומית, והיא מספרת לי דברים מזעזעים. אני לא רוצה לפגוע בהסתדרות הרפואית או בגורם אחר ולומר, איך מגלגלים מאחד לשני. פה אנחנו מדברים על חיי אדם, על מישהו שאחראי בצורה ישירה לחייהם של 400-700 נוסעים. זה בלתי אפשרי להשאיר את שיקול הדעת הזה לאותו גורם בודד שיקבל את ההחלטה. תאר לעצמך שאותו רופא לא היה מתקשר אליך. אולי היה שוכח מאותו טייס. פה מדובר באחריות כבדה. אני אמרתי את זה בישיבה הקודמת גם לגבי הסודיות הרפואית. לכן, קיבלתי את ההחלטה הזו.

דני אריאל:

אני רוצה להתחבר למה שאמר מנהל רשות התעופה האזרחית לגבי נושא של תרבות. אני חושב, שמדובר פה ביצירת תרבות, ויצירת תרבות היא לא על ידי יצירת נורמות שלא ניתן לאכוף אותן. יצירת תרבות היא דבר הרבה יותר רחב. בראש ובראשונה, יצירת התרבות הזאת היא על ידי מתן הכלים הנכונים לאנשי הצוות, לקבל את ההחלטות הנכונות בזמן הנכון. זה כולל החלטות לגבי כישרותם הרפואית ומצב העייפות שלהם בזמן הטיסה. יש לזה גם השלכות במקומות אחרים בחוק. כאשר אנחנו מדברים על תרבות צריך להבין, שבסופו של דבר טייס, בין אם הוא טועה בשיקול הדעת שלו לגבי זה שהוא עולה לטיסה לא כשיר ובין אם הוא טועה בשיקול הדעת שלו במקומות אחרים, הוא יכול לעשות נזקים גדולים. כל הטייסים מבינים את הדבר הזה.

אילון טל:

בעולם הבטיחות יש תפיסה הנקראת "בניית רשתות בטיחות", שהם לא משאירות את עניין הקריטי רק בידי מערכת אחת או אדם אחד ומנסות לבנות רשתות ביטחון. במקרה הזה צריכה להיות הלימה בין התפיסה של החוק לבין כך שהמערכת הרפואית תתמוך בתפיסה ותהפוך אותה לא לדבר אקראי, אלא לדבר שיטתי. השאלה שעולה היא, האם לכל רופא יש אינפורמציה שהפציינט שלו טייס, או רק במקרה שנודע לו הוא ידווח. צריכה להיות חובה מתאימה גם בצד הרפואי, כדי שזה יהפוך לרשת ביטחון ולא לתהליך מקרי.

רננה שחר:

אני קוראת את הנוסח הקודם של סעיף 6(ג): "רופא המטפל בעובד טיס שבידו רישיון עובד טיס או הגדר מסוג שקבע השר לפי סעיף קטן (א), היודע כי המטופל הוא עובד טיס כאמור, והסבור כי אותו עובד טיס, בהשתמשו ברישיונו, עלול לסכן את עצמו או את זולתו מחמת מצבו הרפואי, ידווח על כך לרופא הרשות".

איתי עצמון:

רופא רשות או רופא מוסמך?

רננה שחר:

ד"ר פקטור, האם החובה היא לדווח לרופא הרשות או לרופא מוסמך.

יוסף פקטור:

כפי שזה מופיע היום, זה לרופא הרשות.

רננה שחר:

זה צריך להיות לרופא הרשות, או שזה יכול להיות גם לרופא מוסמך?

יוסף פקטור:

יכול להיות לרופא מורשה.

רננה שחר:

לרופא הרשות או לרופא מוסמך.

קריאה:

אמרנו שהחובה תחול גם על הטייס.

איתי עצמון:

אנחנו מדברים על דיווח גם לרופא מוסמך וגם לרופא הרשות.

ממלא מקום היו"ר יצחק וקנין:

"או".

יוסף פקטור:

בידיעת המטופל.

יערה למברג:

אפשר להגיד: "ויידע את עובד הטייס כאמור". אפשר להגיד את זה בצורה, שזה לא נעשה מאחורי גבו של עובד הטיס.

רננה שחר:

אני קוראת את הנוסח: "רופא המטפל בעובד טיס שבידו רישיון עובד טיס או הגדר מסוג שקבע השר לפי סעיף קטן (א), היודע כי המטופל הוא עובד טיס כאמור, והסבור כי אותו עובד טיס, בהשתמשו ברישיונו, עלול לסכן את עצמו או את זולתו מחמת מצבו הרפואי, ידווח על כך לרופא הרשות או לרופא מוסמך, ויידע את עובד הטיס לגבי הדיווח".

קריאה:

"יביא לידיעת הטייס".

לאה ורון:

הרעיון ברור.

אלי רוזנברג:

הסעיף: היודע כי המטופל עובד טיס" צריך להיסגר יותר טוב. צריך לומר: שאיש הצוות צריך ליידע את הרופא שהוא איש צוות אוויר.

רננה שחר:

אנחנו לא בנויים פה להתחיל לשנות במערכת הבריאות את כל הדברים האלה.

יערה למברג:

אני יודעת ברמה האישית, שלפעמים הרופא שואל: מה העיסוק, מה המקצוע שלך. זה חלק ממערכת היחסים עם הרופא.

אלי רוזנברג:

בנושא הזה אנחנו עמלים, כדי שיהיה שדה של מקצוע במחשב של כל רופא משפחה. פה זה מקרה קיצוני חשוב מאוד. אני לא רואה שום בעיה שאיש צוות, בין שלל דרישות האחריות שלו, כאשר הוא בא לרופא יגיד שהוא איש צוות אוויר. אחרת, לרופא המשפחה לא יהיה סיכוי, וזאת תהיה אות מתה.

יוסף פקטור:

יש עם זה בעיה. אם הוא מנכ"ל חברה ויש לו רישיון טיס פרטי, הוא לא יציין את זה בפני הרופא.

ממלא מקום היו"ר יצחק וקנין:

בוא נשאיר את זה כפי שהיה.

רביד מייזל:

יש לי הערה לנוסח. לא צריך לציין: רופא מוסמך ורופא מורשה, כיוון שבהגדרה רופא מוסמך כולל רופא מורשה.

רננה שחר:

כן צריך. זה לא אותו דבר. רופא הרשות איננו רופא מוסמך.

ממלא מקום היו"ר יצחק וקנין:

מי בעד?

ה צ ב ע ה

בעד – 1

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיף 6(ג) התקבל

רננה שחר:

קוראת סעיף 6(ג1) בשינוי נוסח קטן, שייתן ביטוי לחובה של עובד הטיס: "היה לעובד טיס ספק לעניין התאמתו הבריאותית למילוי תפקידו ובכלל זה בעקבות בדיקת רופא כאמור בסעיף קטן (ג) יפנה לרופא מוסמך לשם בירור הספק".

ממלא מקום היו"ר יצחק וקנין:

האם יש הערות? מי בעד?

ה צ ב ע ה

בעד – 1

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיף 6(ג1) התקבל

רננה שחר:

אנחנו עוברים לסעיפים 6(ד)(ה).

איתי עצמון:

הסעיפים הקטנים האלה אושרו, וצריך לפתוח אותם מחדש כדי לתקן כפי שאנחנו דיברנו.

ממלא מקום היו"ר יצחק וקנין:

אני פותח את הסעיפים 6(ד) ו-6(ה) לדיון מחדש.

רננה שחר:

קוראת סעיף 6(ד)(1) בנוסח מתוקן:

"רופא רשות, רופא מורשה או ועדת הערר הרפואית רשאים לדרוש מכל אדם, לרבות ממטפל או ממוסד רפואי, כהגדרתם בחוק זכויות החולה, התשנ"ו-1996, למסור להם מידע או מסמך, המצוי בידם, לגבי מצבו הבריאותי של מי שנבחנת התאמתו הבריאותית למלא תפקידי עובד טיס, שיש בו כדי להשפיע על הכרעה בדבר התאמה בריאותית כאמור".

עד עכשיו דובר על "כל מידע", וזה מאוד הטריד את הלשכה המשפטית של הוועדה. במקום "כל מידע" אנחנו מציעים שזה יהיה מידע לגבי מצבו הבריאותי של מי שנבחנת התאמתו הבריאותית למלא תפקידי עובד טיס, שיש בו כדי להשפיע על ההכרעה בדבר ההתאמה הבריאותית כאמור. כלומר, רק מידע שיש בו כדי להשפיע על ההכרעה בדבר ההתאמה כאמור.

יערה למברג:

בעצם רק מידע רלוונטי באופן ישיר, מידע שהוא דרוש לשם ההכרעה הבריאותי. לא כל מידע.

דני אריאל:

האם אפשר לקרוא את זה פעם שנייה?

רננה שחר:

"רופא רשות, רופא מורשה או ועדת הערר הרפואית רשאים לדרוש מכל אדם, לרבות ממטפל או ממוסד רפואי, כהגדרתם בחוק זכויות החולה, התשנ"ו-1996, למסור להם מידע או מסמך, המצוי בידם, לגבי מצבו הבריאותי של מי שנבחנת התאמתו הבריאותית למלא תפקידי עובד טיס, שיש בו כדי להשפיע על הכרעה בדבר התאמה בריאותית כאמור".

רוברט נוייפלד:

אין לי התנגדות לסעיף, אבל אני שואל את עצמי איך הוא אמור להיות מופעל. איך יידע אותו רופא מה הנושאים הרלוונטיים, כי הבעיות הרפואיות יכולות לצוץ מכל מיני כיוונים. הרבה מאוד בעיות יכולות להתעורר.

יוסף פקטור:

זה קל מאוד. אני שוב נותן דוגמא מהחודש האחרון. מגיע אלינו טופס בקשה של בחור צעיר, שרוצה ללמוד לטוס. הוא מסר לרופא המורשה שהוא שוחרר מצה"ל פעמיים, וטען שזה לא על סעיף נפשי אלא שהיתה לו בעיה של הסתגלות. כאשר אני קיבלתי את זה, הייתי חייב להחליט מה לעשות עם אותה בקשה. התייעצתי עם מנהל מחלקת רישוי אצלנו, והחלטנו שבהתאם לאותו סעיף שקיים גם היום, שהאדם חתום עליו והרופא המורשה בתור עד. פנינו לגורמי הצבא, ראש ענף בריאות הנפש של חיל רפואה, בידיעת אותו אדם נתן לנו חוות דעת. פונים רק כאשר המועמד לתעודה רפואית מוסר על כך או שזה נמצא בזמן הבדיקה.

רוברט נוייפלד:

אבל זה מכפיף אותך לדיווח של אותו אדם. לולא בא אותו אדם ואומר לך, שהוא שוחרר מצה"ל מסיבות כאלה ואחרות, לא היית יודע לפנות.

רננה שחר:

בכל מקרה, האינסטנציות הרפואיות הן אלה שרשאיות לדרוש. הן דורשות לפי מה שנחוץ להן.

יערה למברג:

זה סעיף שבו לא רופא משפחה פונה לרשות. הסעיף עצמו מנוסח כך, שרופא מוסמך או רופא הרשות הם אלה שפונים. אתה טוען כנגד כל הרעיון שהסעיף בנוי סביבו. זה לא קשור רק למידע. בכל מקרה מי שפונה זה אדם שהתעורר בו חשד או ספק. הם הרי לא פונים לכל הרופאים.

יוסף פקטור:

זה מופיע בכל רשויות התעופה האזרחיות בעולם. באנמנזה שהאדם עצמו מוסר הוא נשאל: אם הוא היה באשפוז, אם הוא עבר ניתוחים, אם הוא מקבל תרופות, אם הוא קיבל דחיית שירות מצה"ל.

איתי עצמון:

לגבי סעיף קטן (ד) יש גם פסקאות (2)-(4) וצריך לעשות התאמות בעקבות השינוי שעשינו. כאן כתוב: דרש "רופא הרשות או רופא מוסמך", וצריך להוסיף את ועדת הערר הרפואית בפסקה (2) ובפסקה (3).

ממלא מקום היו"ר יצחק וקנין:

אנחנו נצביע על כל סעיף (ד) כולל כל התיקונים. מי בעד?

ה צ ב ע ה

בעד – 1

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיף 6(ד) אושר

רננה שחר:

אנחנו רוצים גם לצמצם את סעיף קטן (ה), ולומר שהתכלית שלו שהוויתור על הסודיות יהיה לגבי המידע שקבוע בסעיף קטן (ד). כלומר, אותו מידע שדרוש להכרעת ההתאמה הבריאותית.

קוראת סעיף 6(ה): "המבקש תעודה רפואית או חידושה יחתום עם כתב ויתור על סודיות רפואית כלפי רופא הרשות, רופא מוסמך וועדת הערר הרפואית הפועלת לפי סעיף 6א, לגבי מידע או מסמך כאמור בסעיף קטן (ד)(1)".

לאה ורון:

קודם התקיימה פתיחת הסעיף ובקשה לדיון מחדש.

ממלא מקום היו"ר יצחק וקנין:

מי בעד סעיף 6(ה)?

ה צ ב ע ה

בעד – 1

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיף 6(ה)אושר

ממלא מקום היו"ר יצחק וקנין:

אנחנו עוברים לסעיף 15.

רננה שחר:

סעיף 15 קבע, שאפשר שתהיה הדרכה לתפקידי עובדי טייס באחת משתי אפשרויות: או במסגרת בית ספר לעובדי טיס או במסגרת תוכנית הכשרה מאושרת. אנחנו מציעים שהנושא של הדרכה במסגרת בית ספר לעובדי טיס בהתאם לתוכניות הדרכה ישולב בסעיף 12 הקיים, ואת סעיף 15 נשאיר כסעיף מסמיך לקבוע בתקנות את האופציה השנייה של הדרכה בהתאם לתוכנית הדרכה מאושרת, שלא במסגרת בית ספר לעובדי טיס. לכן, אני מבקשת לפתוח גם את סעיף 12.

ממלא מקום היו"ר יצחק וקנין:

אני פותח לדיון חדש את סעיף 12.

רננה שחר:

קוראת סעיף 12: "לא יפעיל אדם ולא ינהל בית ספר לעובדי טיס ולא ייתן בו הדרכה לתפקידי עובד טיס, אלא אם כן בידו רישיון לכך שניתן לפי הוראות סימן זה, ובהתאם לתנאי הרישיון, לתוכנית הלימודים שאישר המנהל כאמור בסעיף 13(א)(1), ולהוראות לפי חוק זה".

ממלא מקום היו"ר יצחק וקנין:

האם יש הערות?

עומר שלו:

אנחנו העברנו את ההערה שלנו, שהסעיף צריך לקבוע דרישות מינימום ולא למנוע מאיתנו שכל הדרכה נוספת או יום עיון או העשרה מקצועית, שאנחנו נוהגים לתת מעת לעת, שאינם במסגרת תוכנית ההדרכה, אבל חלקם נעשים באופן שוטף במסגרת ההדרכה שאנחנו מבצעים, יצטרכו לעמוד בתנאים האלה.

ממלא מקום היו"ר יצחק וקנין:

את זה העליתם בישיבה הקודמת. אני הבנתי שסוגרים את זה בסעיף 15.

רננה שחר:

ההדרכה שמדובר בה היא הדרכה אגב הרישוי של עובדי הטיס. חברת אל-על מדברת על הרבה הדרכות אחרות ולא על ההדרכות האלה.

לאה ורון:

אבל כתוב: לא יפעיל אדם.

רננה שחר:

בית ספר לעובדי טיס. הדרכה לתפקידי עובד טיס מוגדרת כהדרכה לצורך הרישיון ולצורך שמירת הזכויות לפי רישיון או הגדר. כתוב פה, שההדרכה חייבת להתבצע בהתאם לתוכנית הלימודים שאושרה. זה נראה לי ברור שההדרכה חייבת להתבצע בהתאם לתוכנית הלימודים שאושרה. הוויכוח הוא, האם תוכנית לימודים שמוסיפים לה תכנים צריכה אישור מחדש. אני מציעה שרמי ליבלינג מנהל מחלקת מובילים אוויריים, יענה. לפי כל האמנות הבינלאומיות, תוכניות כזו חייבת להיות מאושרת.

רמי ליבלינג:

אני אוחז ברישיונות טיס, והייתי בעמדות של ניהול חברות תעופה בחו"ל: יפן וארצות הברית. קביעת דרישות מינימום לא מספקת. כל מה שזז בתעופה מסחרית הוא מאושר: AOC, שניתן להפעלת חברת תעופה, ואם זה רישיון הטיס של עובד הטיס. אחת הבעיות שיש לנו בתפעול היומיומי שלנו, היא שאנשים שמפעילים חברות תעופה לא עובדים לפי תוכניות שאושרו להם. זו בעיה יומיומית. בדקנו את זה באמנה ובפארים, וראינו שתוכנית הדרכה צריכה להיות בתחילת הדרך באישורה של חברת תעופה, ובהמשך, גם אם יש תוספת עליה.

אברהם רזיאל:

התייחסת לעניין טיסה מסחרית. האם זה נכון לכל התעופה?

רננה שחר:

ההדרכה היא לכל רישיונות הטיס, גם לרישיונות הפרטיים. רמי התמקד בתשובתו בחברת אל-על.

ממלא מקום היו"ר יצחק וקנין:

הוא העיר הערה ספציפית לגבי תוכניות נוספות.

רמי ליבלינג:

ייתכן מצב בו עושים הרחבה מעל למינימום זה פוגע בבטיחות הטיסה. לא ניתן בפורום הזה להתייחס לכל פרט, אבל יש לכך דוגמאות. כאשר עושים יותר מדי, זה פוגע באיכות ההדרכה.

ממלא מקום היו"ר יצחק וקנין:

כלומר, "תפסת מרובה, לא תפסת".

רמי ליבלינג:

אינני בקיא בקטע הזה של החיים, אבל כן.

עומר שלו:

אין לנו מחלוקת לגבי תוכנית ההדרכה. כמובן שהיא צריכה להיות מאושרת מראש. מה קורה אם אנחנו קולטים מטוס חדש לצי המטוסים שלנו ובמסגרת תוכניות ההדרכה נעשות פעולות מסוימות?

ממלא מקום היו"ר יצחק וקנין:

אתם מביאים את זה לאישור.

רננה שחר:

תוכנית ההדרכה מראש נותנת אפשרות להוסיף תכנים. היא מכשיר גמיש ולא קבוע.

רמי ליבלינג:

אני רוצה לחבר את הפורום לאייך אנחנו עובדים היום ברשות התעופה. אנחנו מינינו לכל חברת תעופה אדם שיושב עם היד על הפולס, שנמצא בקשר תמידי יומיומי. לא מדובר בשתי מערכות מקבילות שלא נפגשות. אותו אדם יודע שקולטים את המטוס, מדברים איתו לפני קליטת המטוס, וביחד מחליטים יחד על התוכנית. זו אינטראקציה יומיומית. זו לא בעיה שיוצרת לחברת התעופה עומס שהיא לא יכולה לעמוד בו.

ממלא מקום היו"ר יצחק וקנין:

אני אאשר את הסעיף כפי שהוא. אני מקבל את הדעה של רת"א. מי בעד סעיף 12?

ה צ ב ע ה

בעד – 1

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיף 12 התקבל

רננה שחר:

קוראת סעיף 15:

1. השר רשאי לקבוע הוראות לעניין הדרכה לתפקידי עובד טיס לא במסגרת בית ספר לעובדי טיס, בהתאם לתוכנית הדרכה שאושרה על ידי המנהל, ורשאי הוא לקבוע סוגי הדרכות לתפקידי עובד טיס שאסור לתתן אלא במסגרת בית ספר לעובדי טיס או במסגרת תוכנית הדרכה שאושרה על ידי המנהל.
2. לעניין סעיף קטן (א) רשאי השר לקבוע את התנאים לאישור תכנית הדרכה בידי המנהל, לרבות בעניינים המנויים בסעיפים 13(א) ו-41, ככל שהם נוגעים לעניין, לקבוע את ההליכים לקבלת אישור כאמור, וכן לקבוע תנאים, הגבלות וחובות שיחולו על מבצע הדרכה כאמור, לרבות בעניינים המנויים בסעיפם 14 ו-42.

ממלא מקום היו"ר יצחק וקנין:

האם יש הערות?

איתי עצמון:

מדובר על סעיף שיש בצדו סנקציה פלילית, ועל כן נוסיף את אישור ועדת הכלכלה.

עמרי טלמון:

האם במסגרת הסעיף הזה אדם יוכל לקבל הדרכה במטוסו שלו?

רננה שחר:

כן. זה סעיף שיאפשר את זה.

רינה פאר:

הנוסח החדש של סעיף 15 עוסק בדרך שבה רשות שדות התעופה מדריכה את עובדי הטיס שלה, ואני שמעתי רק עכשיו את הנוסח החדש.

רננה שחר:

הוא עבר ביום ראשון במייל.

רינה פאר:

אנחנו לא קיבלנו אותו.

לאה ורון:

אנחנו לא שולחים אותו לכל אחד בנפרד, אלא מפרסמים אותו ביחד עם סדר היום.

רינה פאר:

אני מבקשת לא לאשר אותו עד הישיבה הבאה. אני רוצה שאנשי המקצוע שלנו יוכלו לעבור עליו.

ממלא מקום היו"ר יצחק וקנין:

אני אאשר את הסעיף, ואם תהיה לך הערה ספציפית אני אפתח את הסעיף מחדש. כל כוונתנו היא להתקדם עם החוק הזה, ולא להיות מקובעים. היום כל הישיבה היתה חזרה אחורה. אחד שומע את השני, ואנחנו הולכים קדימה בצורה מסודרת. במידה ותעלי נקודה שתיראה לנו, אנחנו נפתח את הסעיף שוב.

עמיר פרץ:

איך תוכל לפתוח את זה אחר כך?

לאה ורון:

הוא מבקש רביזיה, בקשה לדיון מחדש. הוא יבקש רביזיה, אלא אם כן אתה תתנגד כשאתה תהיה ואז הוא לא יוכל לפתוח דיון מחדש.

עמיר פרץ:

אני מציע לאפשר להם לפנות אלינו, והיה ולא תהיה פנייה הסעיף יאושר. לפי התקנות אתה צריך להודיע עכשיו שאתה מצביע.

ממלא מקום היו"ר יצחק וקנין:

אני כיו"ר הישיבה יכול לפתוח את הסעיף, במידה וזה מתקבל על דעת כולם.

עמיר פרץ:

אני בעד, אבל אני לא רוצה שתיפול.

לאה ורון:

לחה"כ פרץ יש ניסיון לא נעים עם עניין של רביזיה.

עמיר פרץ:

לעיתים בגלל דברים פורמאליים אתה נופל בחוק שלם.

ממלא מקום היו"ר יצחק וקנין:

בגלל זה אני מודיע שאני פותח את הסעיף.

עמיר פרץ:

על רביזיה אפשר להודיע בזמן שהיו"ר מודיע על תוצאות ההצבעה. צריכה להתקבל הודעה באותו זמן. היו"ר מודיע מתי דנים ברביזיה. במקום לומר: מאושר, וייפתח מחדש במידה ויהיו הערות, תאמר: במידה ואין הערות האישור נתון. אם לא יגיעו הערות תוך 48 שעות האישור נתון. מבחינתי, שהיועץ המשפטי יחליט.

איתי עצמון:

אני מאשר את מה שהיו"ר אמר. כך אנחנו נוהגים לעשות בהליכי החקיקה כאן בוועדה. זה בסדר גמור.

עמיר פרץ:

זה לא תקין.

ממלא מקום היו"ר יצחק וקנין:

זה תקין לחלוטין.

עמיר פרץ:

אם אני ארצה לערער על ההליך הזה, הוא ייפול.

איתי עצמון:

ככה נוהגים.

לאה ורון:

כל עוד לא עלתה הצעת חוק למליאת הכנסת וכל עוד לא יצא מכתב ממזכירות הוועדה שמאשר, ניתן על ידי כל אחד מחברי הכנסת לבקש בקשה לדיון מחדש.

ממלא מקום היו"ר יצחק וקנין:

כל עוד לא העליתי אותו להצבעה לקריאה ראשונה.

עמיר פרץ:

זה הנוהל, זה לא התקנון.

ממלא מקום היו"ר יצחק וקנין:

גם לפי התקנון, אם לא העליתי את הצעת החוק לקריאה ראשונה עוד לא אישרתי את החוק.

עמיר פרץ:

אני רק לא רוצה שתיפול טעות בידך.

ממלא מקום היו"ר יצחק וקנין:

אני סומך על הוותק שלך, אבל תסמוך גם על הוותק שלי בוועדה הזו. לא פעם פתחנו את הסעיפים. כל עוד לא הבאנו את זה לאחת הקריאות במליאת הכנסת, זה כחומר ביד היוצר לשנות איך שאנחנו רוצים.

איתי עצמון:

אנחנו בהליך פתוח, ואם צריך לשמוע הערות ולעשות תיקונים אנחנו עושים זאת, כדי שיהיה חוק הכי טוב שאפשר.

עמיר פרץ:

אני באתי לגבות אותך, אדוני היו"ר.

אברהם רזיאל:

מה קורה לגבי נושאים שנסגרו, כאשר צצות תהיות ושאלות? מה הוא התהליך שאפשר לעשות?

ממלא מקום היו"ר יצחק וקנין:

אמרתי ואני חוזר ואומר, שמידה שאדם סביב השולחן הזה או גורם אחר שלא נמצא פה יחשוב שיש משהו שלא שקלנו נכון – ואני אומר כי "מכל מלמדיי השכלתי" – וזה מוסכם ומקובל על כולם, נפתח את הסעיף ונשנה אותו.

לאה ורון:

אבל רק חברי הכנסת רשאים לבקש בקשה לדיון מחדש, ולא המוזמנים והגורמים המשתתפים בדיונים. עליך לשכנע את מי מחברי הכנסת, ובמקרה הזה הודיע לך ממלא מקום יו"ר הוועדה שהוא ייענה, ככל שישכנעו לגבי פתיחה של סעיף זה או אחר, והוא יפתח את הסעיף.

ממלא מקום היו"ר יצחק וקנין:

אני יושב אתכם גם אחרי הדיונים. כל הגורמים פה יושבים איתי, ומעירים לי הערות. אני אומר: תשבו ביחד. זה דבר מפרה מאוד. עשינו את זה בחוק הזה במיוחד, כיוון שהוא לא חוק רגיל. זה חוק מורכב וגדול. לכן, הכוונה שלנו לעשות את זה בצורה הזו. אנחנו נעבור להצבעה. מי בעד?

ה צ ב ע ה

בעד – 1

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיף 15 התקבל

ממלא מקום היו"ר יצחק וקנין:

אנחנו עוברים לסימן ג', הפעלה מסחרית של כלי טיס.

רננה שחר:

קוראת סעיף 16:

1. לא יפעיל אדם כלי טיס בהפעלה מסחרית, אלא אם כן בידו רישיון הפעלה אווירית שניתן לפי הוראות סימן זה או שהוא עובד טיס מטעם בעל רישיון כאמור.
2. מפעיל אווירי לא יפעיל כלי טיס בהפעלה מסחרית אלא בהתאם לתנאי הרישיון, למפרטי ההפעלה המהווים חלק מן הרישיון, ולהוראות לפי חוק זה.

איתי עצמון:

יש לי שאלה לגבי מינוח. אתם השתמשתם כאן ב"הפעלה מסחרית" ו"הפעלה אווירית". אני מבין, שכל מי שרוצה להפעיל כלי טיס בהפעלה מסחרית צריך רישיון הפעלה אווירית. מה כוללת הפעלה מסחרית? היא כוללת שורה ארוכה של הפעלות.

רננה שחר:

היא כוללת הובלה של נושאים טובין ודואר, והיא כוללת את השירותים הניתנים באמצעות כלי טיס.

איתי עצמון:

לרבות שימושים חקלאיים.

רננה שחר:

כן: ריסוס, גרירת כרזות, זריית עננים.

קרן כהן-סעד:

מה לגבי רשות השימוש ברישיון הפעלה אווירית? רישיון הפעלה אווירית מפנה לסעיף 16. סעיף 16 יש שימוש בהגדרה.

רננה שחר:

זה עניין של נוסח. בהגדרות הרישיון כתוב: רישיון לפי סעיף 16. בהגדרה עצמה אולי נפנה לסימן. זו היתה הצעה של הנסחית: רישיון הפעלה אווירית – רישיון שניתן לפי סימן ג' לפרק ד'.

יערה למברג:

בהגדרות של הרישיונות הפנינו לסעיף מסוים. אפשר להפנות לסימן. זה יהיה יותר ברור.

איתי עצמון:

זה ענייני נוסח.

ממלא מקום היו"ר יצחק וקנין:

מי בעד?

ה צ ב ע ה

בעד – 1

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיף 16 התקבל

רננה שחר:

קוראת סעיף 17(א)(1):

"(א) המנהל ייתן רישיון הפעלה אווירית ובכלל זה מפרטי הפעלה, למבקש שמתקיימים בו התנאים המפורטים בסעיף 41 וכן התנאים המפורטים להלן, ולאחר ששוכנע כי המבקש מסוגל לבצע את ההפעלה המבוקשת בבטחה:

1. המבקש הוא אחד מאלה, לפי העניין:
2. לעניין מבקש שהוא יחיד – הוא תושב קבע בישראל שאין לו מקום עסקים עיקרי מחוץ לישראל, או אזרח ישראלי שיש לו מקום עסקים עיקרי בישראל.
3. לעניין מבקש שהוא תאגיד – הוא התאגד בישראל, אין לו מקום עסקים עיקרי מחוץ לישראל והשליטה בו היא בידי אזרח ישראלי או תושב קבע בישראל או שהשליטה בו היא בידי אדם אחר בהתאם להוראות אמנה בין-לאומית בענייני תעופה, שישראל צד בה".

איתי עצמון:

אני מבקש הסבר לפסקת משנה (ב), בהתייחס לדברי ההסבר שלכם לעניין "שמים פתוחים".

רננה שחר:

אם ייחתם הסכם "שמים פתוחים", המאפשר לגורמים ישראלים להחזיק בבעלות חברת תעופה אירופאית או גורמים אירופאים להחזיק שליטה בחברת תעופה ישראלית, הדבר הזה יתאפשר מבלי צורך בתיקון חקיקה. זו הסיפה. דרישות השליטה לא יתקיימו אם זה לפי אמנה בינלאומית בענייני תעופה, שישראל צד לה.

ממלא מקום היו"ר יצחק וקנין:

נעבור לסעיף 17(2):

"(2)המבקש מחזיק ברישיון הפעלה מסחרית, לפי חוק רישוי שירותי תעופה."

איתי עצמון:

תיקון מינוח: מדובר על רישיון להפעלת כלי טיס בטיסה מסחרית. צריך להתאים את המינוח לחוק רישוי שירותי תעופה.

רננה שחר:

מקובל. קוראת סעיף 17(א)(3):

"(3) המבקש הוכיח, להנחת דעתו של המנהל, כי ברשותו כלי הטיס, המיתקנים והציוד, לרבות ציוד תעופתי, הדרושים לצורכי ההפעלה המבוקשת לפי סעיף 19(3)(א)".

ממלא מקום היו"ר יצחק וקנין:

האם יש הערות?

רננה שחר:

קוראת סעיף 17(א)(4):

"(4) המבקש המציא למנהל ספר עזר כנדרש לפי סעיף 19(3)(ב)".

ממלא מקום היו"ר יצחק וקנין:

האם יש הערות?

רננה שחר:

קוראת סעיף 17(א)(5):

"(5) המבקש קיבל אישור מאת בעל רישיון להפעלת שדה תעופה או מנחת לכך ששדה התעופה או המנחת, לפי העניין, יהווה בסיס לפעולתו של המפעיל האווירי, בישראל".

איתי עצמון:

מה קורה אם הוא לא מקבל אישור כזה?

רננה שחר:

פיזית, חברת תעופה שרוצה להפעיל צריכה בסיס הפעלה, בסיס אם. את בסיס האם בוחנים גם בצד הקרקעי וגם בצד התשתיות האוויריות של השתלבות במרחב האווירי, של הפעילות המבוקשת. פיזית, הדרישה הזו היא דרישה שצריכה להתקיים. אם אין לו אישור כזה הוא לא יוכל לפעול.

איתי עצמון:

אבל כאן מדובר על כל הפעלה מסחרית, והפעלה מסחרית תחול על כל הסוגים של כלי טיס. יש הגדרה מאוד רחבה של כלי טיס. השאלה היא, האם זה רלוונטי לגבי כל הפעלה מסחרית, לגבי כל כלי טיס. אם לא, צריך להחריג את זה.

רננה שחר:

מקובל לעשות החרגה, שאומרת שאם יש כלי טיס, כמו כדור פורח, שלא צריך לפעול משדה תעופה או מנחת, הוא יוכל להיות פטור מהדרישה הזו. כאשר זה לא נדרש בגלל סוג ההפעלה, ניתן לוותר על הדרישה הזו. מקובל למצוא החרגה שתאפשר את זה.

איתי עצמון:

אנחנו ננסח הוראה שאומרת, שהוראות פסקה (5) לא יחולו על מבקש שרוצה להפעיל כלי טיס מסוג שהמנהל אישר שהפעלתו אינה מחייבת בסיס אם.

פבל גרנבל:

שלא ישים לגביו.

רינה פאר:

שהדרישה לבסיס אם אינה ישימה לגביו.

איתי עצמון:

אני לא יודע מה זה "אינה ישימה". שההפעלה אינה מחייבת בסיס אם.

רננה שחר:

זאת הכוונה. אותם כלים שלא צריכים לפעול ממנחת או משדה תעופה. כדורים פורחים הם במסגרת הזו.

רננה שחר:

קוראת סעיף 17(ב):

"(ב)המנהל יצרף לרישיון הפעלה אווירית מפרטי הפעלה, שבהם יפרט, בין השאר, את אלה:

* 1. סוגי כלי הטיס שבעל הרישיון רשאי להפעיל.
  2. ההרשאות, התנאים והמגבלות להפעלת כלי הטיס, ובכלל זה סוגי ההפעלה המורשים והאזורים שבעל הרישיון מורשה לפעול בהם".

ממלא מקום היו"ר יצחק וקנין:

מי בעד סעיף 17 עם התיקונים המוצעים?

ה צ ב ע ה

בעד – 1

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיף 17 התקבל

רננה שחר:

את סעיף 18 הצענו למחוק. העברנו אותו לסימן ג' לפרק ד'. חשבנו שהוא צריך לחול על כל המפעילים האוויריים ולא רק על המפעילים האוויריים המסחריים. זה סוכם עם הציבור שאיתו אנחנו באים בדברים.

רננה שחר:

קוראת סעיף 19:

בלי לגרוע מסמכותי לפי סעיפים 42(ב) ו-43, רשאי השר לקבוע הוראות לעניין רישיון הפעלה אווירית ובעל רישיון כאמור, בעניינים אלה:

1. ההדגמות והבדיקות שמבקש רישיון חייב לעמוד בהן לצורך קבלת הרישיון.
2. פרטים נוספים שייקבעו במפרטי ההפעלה, ואופן שינוים.
3. חובות בעל הרישיון כמפורט להלן:
   1. חובה להחזיק ולעשות שימוש, במסגרת פעילות על פי הרישיון, בכלי טיס, במתקנים ובציוד, מתאימים, לרבות ציוד תעופתי, הדרושים לצורכי ההפעלה המסחרית במסגרת הרישיון.
   2. חובה להחזיק ולנהל, ספר עזר למבצעים וספר עזר לתחזוקה, הכוללים הוראות והנחות לעניין אופן הפעלת כלי הטיס, ביצוע פעולות בדק בהם, הדרכה והכשרה של עובדי הטיס ואנשי הצוות המועסקים על ידי בעל הרישיון הוראות נוספות שקבע השר, וכן חובה לעדכן את ספר העזר ולהפיצו לנוגעים בדבר, וחובה לפעול על פי ספר העזר המעודכן כאמור. בתקנות לפי פסקת משנה זו רשאי השר לקבוע סוגי הוראות בספר העזר הטעונות אישור מראש מאת המנהל.

(4) הדרכים למסירת הוראות והודעות לבעל הרישיון".

איתי עצמון:

בפסקה (2) מדובר על אופן שינוי מפרטי ההפעלה ולא על אופן שינוי הפרטים.

רננה שחר:

כן.

איתי עצמון:

אז אנחנו נוסיף את זה. ככל שאין סנקציה פלילית לצד ההוראות האלה, האם אתם רוצים אישור ועדה?

רננה שחר:

חובות בעל רישיון הן חובות שיש בגינן סנקציות.

ממלא מקום היו"ר יצחק וקנין:

אם כן, זה יהיה באישור הוועדה. מי בעד סעיף 19?

ה צ ב ע ה

בעד – 1

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיף 19 התקבל

רננה שחר:

קוראת סעיף 20: "בסימן זה, "כלי טיס" – כלי טיס, מנוע של כלי טיס או מדחף שלו".

ממלא מקום היו"ר יצחק וקנין:

האם יש הערות? מי בעד?

ה צ ב ע ה

בעד – 1

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיף 20 התקבל

רננה שחר:

קוראת סעיף 21: "לא יפעיל אדם ולא ינהל מכון בדק, אלא אם כן בידו רישיון לכך שניתן לפי הוראות סימן זה, ובהתאם לתנאי הרישיון ולהוראות לפי חוק זה".

היינו מבקשים את המונח "מערכת לפיקוח איכות וביקורת", שזה מונח שלקוח מהתקנות, לשנות ל"מערכת לאבטחת איכות" ו"בקרת איכות", שאלה המושגים הנכונים יותר.

ממלא מקום היו"ר יצחק וקנין:

האם יש הערות?

רננה שחר:

קוראת סעיף 22(ב):

"(ב) המנהל רשאי לקבוע ברישיון להפעלת מכון בדק, תנאים ומגבלות שיחולו על בעל הרישיון ובכלל זה -

1. סוגי כלי טיס או ציוד תעופתי שבהם מורשה מכון הבדק לבצע פעולות בדק
2. סוגי פעולות הבדק שמכון הבדק מורשה לבצען
3. הגבלת בעל הרישיון לבצע פעולות בדק רק בכלי טיס הרשומים על שמו."

ממלא מקום היו"ר יצחק וקנין:

מי בעד?

ה צ ב ע ה

בעד – 1

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיף 22 התקבל

רננה שחר:

קוראת סעיף 23:

"(א) לא יבצע אדם פעולות בדק אלא אם כן מתקיים אחד מאלה:

1. הוא עובד טיס המוסמך על פי רישיון עובד הטיס שבידו לבצע פעולות בדק, והמבצע פעולות אלה במסגרת מכון בדק שניתן רישיון להפעלתו לפי סעיף 22, או שהוא מבצע פעולות בדק בהשגחת עובד טיס כאמור, במסגרת מכון בדק כאמור, ולפי תנאים שקבע השר לעניין זה.
2. הוא עובד טיס המוסמך על פי רישיון עובד הטיס שבידו לבצע פעולות בדק, והוא מבצע פעולות אלה בכלי טיס הרשום על שמו בפנקס הרישום, המיועד להפעלה כללית, על פי אישור לביצוע פעולות בדק באופן עצמי שנתן לו המנהל, ובהתאם לתנאי האישור. השר רשאי לקבוע את התנאים למתן אישור לפי פסקה זו בידי המנהל, לרבות בעניינים המנויים בסעיפים 22(א) ו-41, ככל שהם נוגעים לעניין, וכן לקבוע את ההליכים לקבלת אישור כאמור".

איתי עצמון:

האם ניתן לערוך בדק עצמי בציוד תעופתי? השמטתם "ציוד תעופתי". האם זה מכוון או שזה נשמט במקרה?

רננה שחר:

ניתן לערוך בדק בציוד תעופתי, ובלבד שזה מותאם לתנאי האישור. אנחנו נוסיף את זה.

איתי עצמון:

אז זה יהיה: "ומבצע פעולות אלה בכלי ציד הרשום על שמו..."

רננה שחר:

"או בציוד התעופתי של כלי הטיס". ציוד תעופתי זה ציוד המותקן או נישא בכלי הטיס, שהוא משמש אותו. הכוונה היא לציוד התעופתי המותקן או נישא בכלי הטיס. זה בהתאם לתנאי האישור ולהכשרות שהוא עבר.

איתי עצמון:

איך תכתבו את זה?

רננה שחר:

"ציוד תעופתי של כלי הטיס".

איתי עצמון:

"של כלי הטיס כאמור".

עמרי טלמון:

מלשון הסעיף הזה עולה, שמי שרוצה לתחזק את מטוסו צריך רישיון מכונאי. יש לנו את הנושא של בנייה על ידי חובב, שהוא מתחזק את מטוסו בעצמו והוא גם בנה אותו. הוא ברוב המקרים איננו מחזיק ברישיון של מכונאי. האם יש תשובה לזה?

רננה שחר:

כן. הכוונה היא שזה עובד טיס מוסמך על פי רישיון עובד הטיס שלו לבצע. כלומר, הוא יכול להיות גם טייס, ובלבד שהוא יוסמך על פי רישיון עובד הטיס שלו לבצע את הדבר הזה. אנחנו נעגן את זה בצורה נכונה, כך שאותו טייס שהוא עובד טיס יוסמך לבצע פעולות בדק במטוסו.

עומר שלו:

אני רוצה להעיר לסעיף 22(ב)(3), לגבי ההגבלה לבצע פעולות רק בכלי טיס הרשומים על שמו. יש אפשרות למפעיל כלי טיס לבצע תחזוקה עבור אחר. מהסעיף הזה עלולים לחשוב שזה מוגבל רק לעצמו.

רננה שחר:

לא, זו הסמכה לקבוע ברישיון ספציפית למישהו מסוים. תיקנו את הנוסח ונאמר: "או בציוד התעופתי של כלי הטיס כאמור".

רננה שחר:

קוראת סעיף 23(א)(3): "הוא מבצע את פעולות הבדק מטעמו של היצרן המחזיק בתעודת סוג הנוגעת בדבר".

איתי עצמון:

האם היית רוצה להשאיר: "הנוגעת בדבר", "מתאימה", "תעודת סוג של כלי הטיס"?

רננה שחר:

יכול להיות "תעודת סוג של כלי הטיס" זה הנוסח הנכון.

רננה שחר:

קוראת סעיף 23(ב): "מפעיל אווירי לא יקבל שירותי בדק לכלי טיס או לציוד תעופתי, אלא ממי שמורשה לכך לפי סעיף קטן (א)".

עומר שלו:

זה סעיף עם סנקציה פלילית.

רננה שחר:

אבל זה לא סעיף עם תקנות.

איתי עצמון:

אבל כתוב: השר רשאי לקבוע.

ממלא מקום היו"ר יצחק וקנין:

כל סעיף שיש בו סנקציה פלילית יהיה בו אישור ועדת הכלכלה.

איתי עצמון:

ככל שיש אנחנו נוסיף אישור ועדה.

עומר שלו:

אנחנו לא נחזור על ההערה הזו יותר.

איתי עצמון:

בכל סעיף שיש לצדו סנקציה פלילית נכתוב שזה יהיה באישור ועדת הכלכלה. אם אין, הוועדה תצטרך להחליט אם יש אישור או אין אישור.

אברהם רזיאל:

לסעיף (א)(3) צריך להוסיף: "בתעודת סוג הנוגעת של כלי טיס וציוד תעופתי", כי יש תעודת סוג גם לחלקי מטוס וציוד.

פבל גרנבל:

זה לא תעודת סוג. זה TSO. זה על פי ההגדר. קבענו, שפעולות בדק יכולות להיות על פי ההגדר או ההסמכה. אתה יכול לקבל הגדר גם על הכלי וגם על הציוד.

רננה שחר:

אתה רוצה שייאמר: ומבצע את פעולות הבדק מטעמו של יצרן המחזיק בתעודת סוג של כלי הטיס או בתעודת מתאימה לציוד תעופתי. זה מקובל. אנחנו נמצא נוסח.

אברהם רזיאל:

אני רוצה להעיר בנוגע לדברים שסיכמנו כבר בעבר, וקצת כעסו עליי פה שהעליתי את זה. בדיוק בנקודה זו, בסעיף הגדרות יצרן, לא נכללים כל אותם יצרני חלקים. יש הגדרה מאוד צרה שמדברת על אחראי להרכבה סופית של כלי הטיס, בעוד שתעודת יצרן על פי החוק החדש מחויבת גם ליצרני חלקים, לפי PMR, ו-TSo.

ממלא מקום היו"ר יצחק וקנין:

אם יש לנו חלק במטוס, שמישהו מייצר אותו לחברת בוינג, לאותו יצרן חלק תהיה אחריות. האחריות היא של יצרן המטוס, בדיוק כמו ברכב. ניקח לדוגמא תיבת הילוכים. האחריות היא של היצרן ממנו אני קונה את הרכב.

אברהם רזיאל:

אני מציע שרת"א תביע את דעתה בעניין הזה. לדעתי, היא תסכים איתי שזה שווה בחינה, וזה לא מסובך להרחיב את זה. אני מציע לבחון את זה. אם על דעת המשפטנים ואנשי המקצוע ברת"א ההגדרה כפי שהיא היום נותנת מענה גם לצורך המוגדר בסעיפי החוק המקבילים לגבי יצרנים של חלקי מטוסים ו-TSO וציוד תעופתי על כל מרכיביו, אז יכול להיות. אני חושב, שתהיה פה לקונה בחוק.

ממלא מקום היו"ר יצחק וקנין:

מה אתה מציע?

אברהם רזיאל:

אני מציע לכלול בהגדרת יצרן גם את אחריותם של יצרני חלקים וציוד תעופתי. בסופו של דבר יצרני חלקים וציוד תעופתי מייצרים אותם והם מונחים על המדף. נכון שאם הם בסופו של דבר מורכבים בכלי טיס האחריות עוברת אל זה שמרכיב אותו באופן סופי. אני מציע שאנשי רת"א יקיימו חשיבה נוספת.

רננה שחר:

אם זה לא מותח את גבול הסבלנות שלך, אני מציעה שנשאיר את פסקה 23(א)(3) פתוחה. אני לא בטוחה שמה שהסכמנו עליו לגבי הציוד התעופתי הוא נכון.

ממלא מקום היו"ר יצחק וקנין:

אנחנו נצביע על סעיף 23 למעט פסקה (3). מי בעד?

ה צ ב ע ה

בעד – 1

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיף 23 התקבל, למעט פסקה (3)

אברהם רזיאל:

בכל הדרישות של הרישיונות כאן, שנוגעות להפעלה האווירית, אין אזכור לכוח אדם.

רננה שחר:

זה בסעיפים הכלליים, בסעיף 42(ב), למיטב זכרוני.

ממלא מקום היו"ר יצחק וקנין:

אנחנו עוברים לסעיף 24.

רננה שחר:

קוראת סעיף 24:

"בלי לגרוע מסמכותו לפי סעיף 42(ב), רשאי השר לקבוע חובות, הגבלות ותנאים שיחולו על בעל רישיון להפעלת מכון בדק, על יצרן כלי טיס ועל מי שקיבל אישור לבצע פעולות בדק באופן עצמי לפי סעיף 23(א)(2), ובכלל זה –

(2) שיטות הבדק, אופן ביצוע פעולות הבדק ותהליכי הבדק, לרבות אישור סיום פעולות הבדק והחזרה לשימוש של כלי טיס או ציוד תעופתי שבוצעו בו פעולות בדק

(3) חובות תיעוד פעולות בדק ואופן שמירת התיעוד

(4) חובות דיווח למנהל ביחס לפעילותו

(5) חובה להחזיק ולעשות שימוש, במסגרת פעילותו, במתקנים ובציוד מתאימים הדרושים לביצוע פעולות בדק.

(6) חובות שיחולו על בעל רישיון להפעלת מכון בדק, בעניינים אלה:

(א) חובה לקיים מערכת לפיקוח איכות וביקורת.

את פסקה (1) אנחנו מציעים למחוק. אנחנו מבקשים גם פה לדבר על מערכת לאבטחת איכות ומערכת לבקרת איכות.

24(6)(ב): "חובה להחזיק ולנהל, ספר עזר, אחד או יותר, הכולל הוראות והנחיות לעניין נוהלי עבודה, אבטחת איכות והוראות נוספות שקבע השר, וכן חובה לעדכן את ספר העזר האמור ולהפיצו לנוגעים בדבר, וחובה לפעול על פי ספר העזר המעודכן כאמור בתקנות. לפי פסקת משנה זו רשאי השר לקבוע סוגי הוראות בספר העזר הטעונות אישור מראש מאת המנהל".

איתי עצמון:

כתבתם: "השר רשאי לקבוע חובות, הגבלות ותנאים שיחולו על יצרן כלי טיס". אני חושב שצריך להוסיף: "ועל מי שמבצע פעולות בדק מטעמו", לאור סעיף 23(א)(3).

רננה שחר:

לא להוסיף, אלא לתקן ולכתוב: על מי שמבצע פעולות מטעמו של יצרן.

אברהם רזיאל:

לא, יש גם הרשאה ליצרן לבצע פעולות בדק, או אפילו חובה. לכן, צריך להוסיף ולא לתקן.

רננה שחר:

בסדר.

ממלא מקום היו"ר יצחק וקנין:

האם יש הערות נוספות? מי בעד סעיף 24 כולל התיקון שהוצע?

ה צ ב ע ה

בעד – 1

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיף 24 התקבל

רננה שחר:

קוראת סעיף 25: "השר רשאי לקבוע הוראות לעניין ביצוע תחזוקה קלה בכלי טיס, ובכלל זה תנאים לביצוע תחזוקה קלה, לרבות תנאי כשירות, וכן חובות שיחולו על המבצע תחזוקה כאמור".

איתי עצמון:

אני מניח, שאתם מכוונים לתנאי כשירות לגבי מי שמבצע תחזוקה קלה ולא לגבי ביצוע תחזוקה קלה.

רננה שחר:

כן.

ממלא מקום היו"ר יצחק וקנין:

האם יש הערות? מי בעד?

ה צ ב ע ה

בעד – 1

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיף 25 התקבל

ממלא מקום היו"ר יצחק וקנין:

אנחנו עוברים לסימן ה, מתן שירותים לניהול תעבורה אווירית.

גיורא רום:

כבוד היו"ר, פנה אליי הבוקר מנכ"ל רשות שדות התעופה, ביקש לשוחח איתי על סעיף 26, ושלא נדון בסעיף הזה היום.

קריאה:

קודם זה היה סעיף 27.

רננה שחר:

הכל קשור, וזה במשך שנים מונח בפני רשות שדות התעופה.

לאה ורון:

אז בסעיפים 26-27 נדון בישיבה הבאה.

גיורא רום:

מחמת כבודו של מנכ"ל רשות שדות התעופה, אני מקבל את הפנייה.

ממלא מקום היו"ר יצחק וקנין:

אם כך נעבור לסעיף 28.

רננה שחר:

קוראת סעיף 28: "בעל רישיון להפעלת יחידת נת"א ייתן שירותי נת"א, על בסיס מידע תעופתי עדכני שפורסם לפי סעיף 79, ובהתאם לנוהלי התיאום האמורים בסעיף 27(א)(3)".

ממלא מקום היו"ר יצחק וקנין:

האם יש הערות? מי בעד?

ה צ ב ע ה

בעד – 1

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיף 28 התקבל

רננה שחר:

קוראת סעיף 29: "בלי לגרוע מסמכותי לפי סעיפים 42(ב) ו-43, רשאי השר לקבוע הוראות לעניין שירותי נת"א, ובכלל זה בעניינים אלה:

* 1. סוגי שירותי הנת"א ומטרותיהם
  2. סוגי המרחבים האוויריים שלגביהם יינתנו שירותי נת"א
  3. חובות בעל רישיון להפעלת יחידת נת"א כמפורט להלן:

1. חובה להחזיק ולעשות שימוש, במסגרת פעילותו על פי הרישיון, במתקנים ובציוד מתאימים הדרושים לצורך מתן שירותי נת"א, ובכלל זה אמצעי תקשורת.
2. חובה להחזיק ולנהל, ספר עזר, אחד או יותר, הכולל הוראות והנחיות לעניין נוהלי עבודה, אבטחת איכות והוראות נוספות שקבע השר, וכן חובה לעדכן את ספר העזר האמור ולהפיצו לנוגעים בדבר, וחובה לפעול על פי ספר העזר המעודכן כאמור. בתקנות לפי פסקת משנה זו רשאי השר לקבוע סוגי הוראות בספר העזר הטעונות אישור מראש מאת המנהל.
3. חובה לספק לטייסים ולמפעילים אוויריים מידע מסוג שיקבע השר".

ממלא מקום היו"ר יצחק וקנין:

מי בעד?

ה צ ב ע ה

בעד – 1

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיף 29 התקבל

רננה שחר:

קוראת סימן ו', הפעלת שדות תעופה ומנחתים, סעיף 30: "לא יפעיל אדם שדה תעופה או מנחת ולא יתיר המראה, נחיתה או הפעלה של כלי טיס בהם, אלא אם כן בידו רישיון לכך שניתן לפי הוראות סימן זה, ובהתאם לתנאי הרישיון ולהוראות לפי חוק זה".

ממלא מקום היו"ר יצחק וקנין:

האם יש הערות? מי בעד?

ה צ ב ע ה

בעד – 1

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיף 30 התקבל

רננה שחר:

קוראת סעיף 31(א):

"(א) המנהל ייתן רישיון להפעלת שדה תעופה או מנחת, למבקש שמתקיימים בו, נוסף על התנאים המנויים בסעיף 41, החלים לגביו כל אלה:

1. המנהל שוכנע כי ההפעלה המבוקשת תשתלב בבטחה בשימושים במרחב האווירי שהותרו לפי סעיף 77.
2. המבקש הוכיח, להנחת דעתו של המנהל, כי ברשותו הציוד והמתקנים המתאימים הדרושים לצורך ההפעלה המבוקשת לפי סעיף 32(1)(א), ובכלל זה אמצעי תקשורת, מתקני עזר לטיסה ואמצעי כיבוי והצלה.
3. המבקש המציא למנהל ספר עזר, ככל שנדרש לפי סעיף 32(1)(ב).
4. המבקש הוכיח להנחת דעתו של המנהל כי מבנה שדה התעופה או המנחת ובכלל זה המסלולים, שטחי התנועה, החניה והבטיחות, הגידור, הסימון והתאורה, מבטיחים הפעלה בטוחה של שדה התעופה או המנחת, לפי העניין, כנדרש לפי סעיף 32(2).
5. לעניין המבקש להפעיל שדה תעופה המיועד לכלי טיס בטיסה בין-לאומית – המנהל שוכנע כי מבקש הרישיון ממלא אחר כל התנאים הקבועים בנספח 14 לאמנה הנוגעים להקמתו ולהפעלתו של שדה תעופה".

איתי עצמון:

אתם בעצם קובעים כאן החלה ישירה של תנאי נספח 14 לאמנה. כלומר, זה לא יעוגן בתקנות אלא המנהל יצטרך לבדוק את התנאים בנספח. אתם לא רוצים לקבוע הוראות ספציפיות לעניין.

רננה שחר:

התקנות יהיו תקנות גם לשדה תעופה וגם למנחתים, שנספח 14 חל על שניהם. נספח 14 הוא נפסח של תקינה טכנית מאוד מפורטת. אנחנו חושבים, שמי שמפעיל שדה תעופה, שפתוח להובלה בינלאומית, כמו גם מי שמפעיל יחידת נת"א הפתוחה להובלה בינלאומית, צריך לעמוד בתקינה הטכנית של ה-AKO באופן ישיר. גם אם יהיו פערים בין התקנות לבין התקינה הטכנית של ה-AKO, הוא צריך לעמוד בהם.

לפי התיקון העקיף לחוק רשות התעופה האזרחית מנהל הרשות רשאי להודיע לארגון התעופה הבינלאומית על הוראות בנספחי האמנה שישראל פועלת באופן שונה לגביהן. אנחנו כן חושבים שנכון להחריג את אותן הוראות, שהמנהל הודיע לגביהן שישראל פועלת באופן שונה, בתוקף סמכותו לפי אותו סעיף.

איתי עצמון:

האם אתם רוצים להוסיף את זה כאן?

רננה שחר:

כן.

יערה למברג:

בסעיף (5).

גיורא רום:

למה צריך את המילה "כל". אני מבקש להוריד את המילה "כל".

לאה ורון:

תקריאי את מה שאת מבקשת להוסיף.

רננה שחר:

"המנהל שוכנע כי מבקש הרישיון ממלא אחר התנאים הקבועים בנספח 14 לאמנה, הנוגעים להקמתו ולהפעלתו של שדה תעופה, למעט הוראות בנספח 14 כאמור, לגביהן הודיע המנהל לארגון התעופה הבינלאומי כי ישראל פועלת באופן שונה לגביהן לפי סעיף 4(ב) לחוק רשות התעופה האזרחית".

איתי עצמון:

אני מבין, שהתקנות שמסמיכים כאן להתקין זה לגבי גם מנחתים וגם שדות תעופה.

רננה שחר:

זה יהיה בסעיף הבא. קוראת סעיף 31(ב) ו-(ג):

1. המנהל רשאי לקבוע ברישיון להפעלת שדה תעופה או מנחת, בין השאר את אלה:
   1. שעות ההפעלה של שדה התעופה או המנחת.
   2. מגבלות הפעלה לשם שמירה על הבטיחות.
   3. תנאים שמטרתם לנטר ולצמצם מטרדי רעש וזיהום אוויר. קביעת תנאים כאמור תיעשה בהתייעצות עם מי שהשר להגנת הסביבה הסמיכו לעניין זה.

(ג) מתן רישיון לפי סעיף זה טעון התייעצות עם מי ששר הביטחון הסמיכו לעניין זה. אין בהוראות סעיף קטן זה כדי לגרוע מסמכות השר לפי סעיף 44 או מסמכות המנהל לפי סעיף 144.

ממלא מקום היו"ר יצחק וקנין:

האם יש הערות? אם כן, אנחנו מצביעים על סעיף 31 בהתאם לתיקונים. מי בעד?

ה צ ב ע ה

בעד – 1

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיף 31 התקבל

רננה שחר:

קוראת סעיף 32(1):

"בלי לגרוע מסמכותו לפי סעיפים 42(ב) ו-43, רשאי השר לקבוע הוראות לעניין הפעלת שדות תעופה ומנחתים ובכלל זה בעניינים אלה:

1. חובות בעל רישיון להפעלת שדה תעופה או מנחת, כמפורט להן:
2. חובה להחזיק ולעשות שימוש, במסגרת פעילותו על פי הרישיון, במיתקנים ובציוד מתאימים הדרושים לצורך הפעלת שדה התעופה או המנחת, לפי העניין ובכלל זה אמצעי תקשורת, מתקני עזר לטיסה ואמצעי כיבוי והצלה.
3. חובה להחזיק ולנהל, ספר עזר, אחד או יותר, הכולל הוראות והנחיות לעניין הפעלת שדה התעופה או המנחת, לפי העניין, לרבות לעניין שירותים תפעוליים בעת חירום, שירותי קרקע, הפעלת רכב בשדה תעופה או במנחת, הסרת מכשולים, סימונם או הארתם, ותחזוקת שדה התעופה או המנחת, וכן חובה לעדכן את ספר העזר האמור ולהפיצו לנוגעים בדבר, וחובה לפעול על פי ספר העזר המעודכן כאמור. בתקנות לפי פסקת משנה זו רשאי השר לקבוע סוגי הוראות בספר העזר הטעונות אישור מראש מאת המנהל.

1. חובה למסור למשתמשים בשדה התעופה או במנחת, לפי העניין, מידע מסוג שיקבע השר.

איתי עצמון:

יש לי הערה כללית לגבי הסימן הזה. הסימן הזה, למעשה, חל גם על מנחתים וגם על שדות תעופה. אני מניח, שתהיה כוונה לקבוע הוראות שונות לגבי סוגי מנחתים ולגבי שדות תעופה. אני חושב, שכדאי להוסיף את זה בסעיף ההסמכה.

רננה שחר:

ברישא של הסעיף: "רשאי הוא לקבוע הוראות שונות לשדה תעופה או לסוגים שונים".

איתי עצמון:

גם הוראות שונות לגבי מנחתים ושדות תעופה, וגם הוראות שונות לגבי סוגי מנחתים.

רננה שחר:

סעיף 32(2)-(9):

1. מבנה שדות תעופה ומנחתים, ובכלל זה דרישות לגבי המסלולים, שטחי התנועה, החניה והבטיחות, מישורי הגישה, הנסיקה, המעבר וההליכה סביב, גידור סימון ותאורה.
2. שירותים תפעוליים בחירום ובכלל זה שירותי כיבוי והצלה, ופינוי כלי טיס.
3. שירותי קרקע לרבות תדלוק, אספקת חשמל לכלי טיס וגרירת כלי טיס.
4. טיפול בחומרים מסוכנים.
5. הסרת מכשולים, סימונם או הארתם.
6. תחזוקת שדה תעופה או מנחת.
7. שעות הפעלה.
8. תנועה קרקעית של כלי טיס וכלי רכב בשדה תעופה או במנחת והפיקוח עליה.

איתי עצמון:

האם התקנות לא יתייחסו לגישה לשדה התעופה או למנחת?

רננה שחר:

לגישה הקרקעית?

איתי עצמון:

כן.

רננה שחר:

הן יכולות להתייחס. האם אתה רוצה להוסיף את זה?

איתי עצמון:

אולי כדאי להוסיף את זה.

גיורא רום:

למה אתה מעלה את זה?

איתי עצמון:

אני יודע שזה קיים היום בתקנות המנחתים, ואני לא רואה את זה ברשימה הארוכה של הנושאים שלגביהם יש הסמכה.

רננה שחר:

קודם כל, סעיף 32 הוא סעיף פתוח.

יערה למברג:

אבל מה זה מישורי הגישה בסעיף (2)?

רננה שחר:

מתייחס לאווירי.

גיורא רום:

יש פה חלק אווירי, והסיפא עוסקת בביטחון. גישה למנחת זה עניין טכני.

רננה שחר:

אבל אין לנו התנגדות.

איתי עצמון:

אם אתם חושבים שזה מיותר, אז אין צורך להוסיף את זה.

רננה שחר:

זה לא שזה מיותר, אלא שהגישה היבשתית למנחת או לשדה התעופה איננה בליבת ההסדרה התעופתית או של בטיחות הטיסה. פה מנויים הדברים שהם בליבת ההסדרה של בטיחות התעופה.

יערה למברג:

אפשר אולי לשלב את זה בסעיף (9).

רינה פאר:

זה נובע מההגדרה של שדה תעופה בחוק הזה, שהיא מצומצמת. אם תקרא את דברי ההסבר תראה, שההגדרה של שדה התעופה איננה נוגעת לצד הקרקעי.

איתי עצמון:

אבל מדובר גם על מנחתים, ולגבי מנחתים יש הגדרה אחרת.

רינה פאר:

אולי צריך לעשות את ההבחנה, ולצמצם את דרכי הגישה והגידור רק למנחתים.

רננה שחר:

לא, הגידור הוא גם בחלק התפעולי של השדה.

גיורא רום:

הגידור עוסק בביטחון, בבטיחות קרקעית.

רינה פאר:

אבל אז זה לא חל בשדה התעופה בגלל ההגדרה של שדה תעופה.

רננה שחר:

שדה תעופה הוא אותו חלק תפעולי שאנחנו מדברים עליו, ששם יש את תאורות הסימון, הסימונים ויכולת הגידור. כל הדברים האלה נמצאים היום בתקנות הטיס-בטיחות בשדות התעופה של רשות שדות התעופה. אין פה עניינים חדשים. לגבי גישה קרקעית למנחת, ניתן.

רינה פאר:

צריך לסייג את זה רק למנחת.

רננה שחר:

מה שהוועדה רוצה.

ממלא מקום היו"ר יצחק וקנין:

האם יש הערות נוספות?

איתי עצמון:

אם אתם לא רוצים, אז לא.

גיורא רום:

אני לא חושב שצריך את זה. זה גם לא בסמכות שר התחבורה. זה עשוי להיות בסמכותו של שר אחר, כמו שר הפנים.

איתי עצמון:

בגלל שזה מופיע היום בתקנות שאלתי. אם אתם חושבים שזה מיותר, אז בסדר.

רויטל קסטרו:

בסופו של דבר החוק הזה הוכפף גם לחוק התכנון והבנייה, וחשוב לציין את ההקשר של הסעיפים האלה לעמידה בחוק התכנון והבנייה.

רננה שחר:

סעיף שמירת הדינים בחוק כולל הפנייה ספציפית לחוק התכנון והבנייה.

ממלא מקום היו"ר יצחק וקנין:

אנחנו מצביעים על סעיף 32 כולל התיקון ברישא. מי בעד?

ה צ ב ע ה

בעד – 1

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיף 32 התקבל

רננה שחר:

קוראת סעיף 32א: "השר רשאי להורות על מגבלות לעניין שעות פעילות טיסה בשדה תעופה".

איתי עצמון:

למה הוספתם את הסעיף?

רננה שחר:

הנושא של מגבלות שעות טיסה בשדה תעופה הוא נושא מוסדר על ידי שר התחבורה מזה הרבה מאוד שנים, אבל לא היה לזה סעיף מפורש בחוק הטיס. לכן, זה נפל בין הכיסאות. באנו בדברים עם רשות שדות התעופה בנושא הזה, והוספנו את הסעיף. לכאורה, יכול היה להשתמע שזה כלול במסגרת סמכות המנהל בסעיף 31(ב)(1), לקבוע ברישיון את שעות ההפעלה של שדה התעופה או המנחת, אבל הנושא הזה באופן מסורתי מתבצע על ידי שר התחבורה ויש לו השלכות רוחב יותר רחבות מאשר בטיחות הטיסה והתפעול של שדה תעופה.

יערה למברג:

ראינו הבחנה בין שעות ההפעלה של השדה לבין שעות פעילות הטיסה. אלה דברים שונים, ולכן חשבנו לשנות.

איתי עצמון:

כלומר, שעות פעילות טיסה לא יופיעו ברישיון.

רננה שחר:

בדרך כלל הגבלה של שעות על מנחתים – השר בשדות תעופה הוא זה שיהיה רשאי לקבוע הגבלות על שעות פעילות טיסה.

איתי עצמון:

אני רוצה להבין את היחס בין שעות הפעלה בסעיף 32(ב)(1) לבין שעות פעילות טיסה. השאלה היא, האם זה גם חלק שיהיה כלול ברישיון.

רננה שחר:

לגבי שדות תעופה, לא.

רינה פאר:

זה גם היום בסמכות השר. ההחלטה על המראות ונחיתות זה ביד השר. זה מצלם את המצב בפועל.

עומר שלו:

מדובר בסעיף חדש, שאנחנו עוד לא הספקנו לרדת לעומקו. יש לו השלכות רוחב מבחינת שעות פעילות, הזכויות שנובעות משעות הפעילות או המגבלות עליהן, לדוגמא סלוטים או היחס בין חברות נכנסות לחברות ישראליות. יש לזה השלכות רוחב. אנחנו עדים לזה היום עם המגבלות החדשות על נתב"ג עקב השיפוץ. אנחנו מבקשים זמן נוסף כדי לבחון, האם צריך לקבוע קריטריונים להפעלת המגבלות האלה, זכות טיעון לגורמים הרלוונטיים או השוואה של זכויות של חברות ישראליות לעומת חברות זרות במקרה של מגבלות כאמור.

רננה שחר:

בכל מקרה זה מצלם מצב קיים. הסעיף הזה הועבר כבר די ממזמן.

ממלא מקום היו"ר יצחק וקנין:

אני לא אצביע על הסעיף. תדונו ותרדו לעומק הדברים. כאשר זה יהיה בהיר ונהיר, תבואו לפה.

רננה שחר:

קוראת סעיף 33(א):

1. "לא יפעיל אדם מיתקן עזר לטיסה המשמש או המיועד לשמש כלי טיס אזרחיים, אלא אם כן אישר המנהל את המיתקן בכתב, והמיתקן מותקן, מתוחזק ומופעל בהתאם לתנאי האישור".

איתי עצמון:

בהגדרה של מתקן עזר יש גם מסלולים, וכאן כתבתם "מותקן". אני חושב שצריך לכתוב: "בנוי". המילה לא מתאימה להגדרה.

רננה שחר:

בסדר.

איתי עצמון:

נוסיף את המילים: "או בנוי לפי העניין".

רננה שחר:

קוראת סעיף 33(ב) ו-(ג):

1. "על אף האמור בסעיף קטן (א) אישור מיתקן דיווח מזג אוויר יהיה על ידי מנהל השירות המטאורולוגי במשרד התחבורה והבטיחות בדרכים, בהסכמת המנהל".
2. "השר רשאי לקבוע תנאים למתן אישור לפי סעיף קטן (א), והליכים לקבלת אישור כאמור".

ממלא מקום היו"ר יצחק וקנין:

מי בעד?

ה צ ב ע ה

בעד – 1

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיף 33 התקבל

רננה שחר:

קוראת סימן ח': ביטול, התליה והגבלה של רישיונות, סעיף 34:

בסימן זה – "רישיון" – כל אחד מאלה:

1. רישיון עובד טיס, לרבות הגדר ברישיון כאמור
2. רישיון להפעלת בית ספר לעובדי טיס
3. רישיון הפעלה אווירית, לרבות מפרטי הפעלה
4. רישיון להפעלת מכון בדק
5. רישיון להפעלת יחידת נת"א
6. רישיון להפעלת שדה תעופה או מנחת
7. אישור תכנית הדרכה שניתן לפי סעיף 15(2)
8. אישור לביצוע פעולות בדק באופן עצמי שניתן לפי סעיף 23(א)(2)
9. אישור להפעלת מיתקן עזר לטיסה שניתן לפי סעיף 33

ממלא מקום היו"ר יצחק וקנין:

האם יש הערות?

יערה למברג:

בסעיף 34(7) זה לפי סעיף 15 ולא לפי סעיף 15(2).

ממלא מקום היו"ר יצחק וקנין:

מי בעד?

ה צ ב ע ה

בעד – 1

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיף 34 התקבל

רננה שחר:

קוראת סעיף 35:

1. המנהל רשאי להגביל רישיון, להתלותו לתקופה שלא תעלה על שנה, לבטלו או לסרב לחדשו, לאחר שנתן לבעל הרישיון הזדמנות להשמיע את טענותיו, בהתקיים אחד מאלה:
2. הרישיון ניתן על יסוד מידע כוזב

(1א) הרישיון ניתן על יסוד מידע שגוי אשר אילו היה ידוע למנהל לפני מתן הרישיון יש יסוד סביר להניח שהרישיון לא היה ניתן.

עמרי טלמון:

בכמה מקומות ניפגש בעניין של "נתינת הזדמנות להשמיע את טענותיו". זה בעצם שימוע. אני מבין שזה לא עניין לחקיקה ראשית, אבל היה דרוש שרת"א תפרסם את נוהל השימוע, כדי שכולם יידעו איך ומה עושים.

רננה שחר:

אנחנו בתהליכים של גיבוש נוהלי השימוע. אני חושבת, שאין מניעה לכך. אני לא יכולה להתחייב.

גיורא רום:

רת"א תפרסם כל נוהל שהוא קשור בציבור והציבור צריך לדעת. אם נוהל השימוע הוא אחד מהדברים האלה, אנחנו נפרסם אותו כאשר הוא ייכתב.

ממלא מקום היו"ר יצחק וקנין:

אפשר להוסיף את זה.

רננה שחר:

אין צורך. לפי חוק חופש המידע יש חובה לרשות ציבורית לפרסם לידיעת הציבור הנחיות מנהליות הנוגעות לציבור.

לאה ורון:

יש התחייבות לוועדה, שנרשמה בפרוטוקול, של ראש רת"א.

רון גנט:

לעניין החלטה בכתב, איגוד הטייסים מחכה לתשובה של רת"א ומשרד המשפטים. איגוד הטייסים ביקש, שהחלטות המנהל יינתנו בכתב, ותינתן החלטה מנומקת. יש לכך ביטוי גם בחקיקה השונה. אנחנו ממתינים לתשובת משרד המשפטים.

יערה למברג:

העובדה שההחלטה תינתן בכתב וחובת ההנמקה, נגזרות מהדין הכללי והמשפט המנהלי. עם זאת, אין לנו התנגדות עקרונית שזה ייכתב במפורש. אנחנו חושבים שזה מיותר, אבל אין לנו התנגדות.

איתי עצמון:

אני מציע, שנבדוק את זה בדברי חקיקה אחרים דומים, שיש בהם הוראות לעניין התלית רישיונות והגבלת רישיונות, ונראה מה מקובל בחקיקה. אני לא רוצה שנמציא את הגלגל דווקא בסעיף הזה.

יערה למברג:

מהבדיקה שלנו עולה שיש דוגמאות לכאן ולכאן.

איתי עצמון:

אני מעדיף גם לבדוק את העניין בעצמי.

רננה שחר:

קוראת סעיף 35(א)(2)-(5):

(2) חדל להתקיים תנאי מהתנאים לקבלת הרישיון.

1. בעל הרישיון הפר תנאי מתנאי הרישיון או הוראה מההוראות לפי חוק זה, לרבות חובה, הגבלה או תנאי לשימוש ברישיון שנקבע לפי פרק זה.
2. בעל רישיון הפר הוראה לפי דיני הטיס האחרים או הוראת גורם ביטחוני מוסמך, החלה לגביו.
3. לעניין רישיון עובד טיס – עובד הטיס גילה חוסר מקצועיות במילוי תפקידו, באופן העלול לפגוע בהפעלה הבטוחה של כלי הטיס.

"אנחנו מוכנים שבמקום "גילה חוסר מקצועיות" זה יהיה לעניין רישיון טיס: "עובד הטיס גילה מיומנות, כישורים, ידע מקצועי או כושר ביצוע לקויים במילוי תפקידו, באופן העלול לפגוע בהפעלה הבטוחה של כלי הטיס".

רון גנט:

זו הערה כללית בקשר למונח "התליה". אנחנו מבקשים להסב את תשומת לב הוועדה למונח כפי שהוא מופיע בפקודת התעבורה: "פסילה מלהחזיק רישיון נהיגה עד להתקיימותו של תנאי שציינה רשות הרישוי בהחלטת ההתליה". אני רוצה לחזור לסעיף קטן (2): "חדל להתקיים תנאי מהתנאים לקבלת הרישיון". איגוד הטייסים מבקש, שכאשר חזרו להתמלא אצל מחזיק הרישיון התנאים שהעדרם הוביל להגבלת או להתליית הרישיון, החל מאותו הרגע הרישיון יוחזר. סעיף (3) לא נותן שיקול דעת למנהל. העלינו את הנוסח לרת"א, והם אמרו שלעתים יש למנהל שיקול דעת. למנהל אין שיקול דעת. יש תנאים מסוימים שנקבעו בחוק: תעודה רפואית, סיווג, תשלום אגרה, מבחנים וכו'. אלה תנאים אובייקטיבים. ברגע שהם מתמלאים, ההתליה חייבת להתבטל.

יערה למברג:

התליה שהיא אקט מנהלי, שהיא מדתית יותר מביטול רישיון, הינה רחבה יותר ממה שאתה תיארת בפקודת התעבורה. יכול להיות שבחוק ספציפי השתמשו במונח התליה ובגלל זה מצאו לנכון להגדיר את זה שם. לרוב לא מגדירים את המונח. שם משתמשים בהיבט מיוחד ושונה מהמשמעות הרגילה של המונח. יש התליה מסוגים שונים. יש סוג של התליה שהיא התליה עד למילוי תנאים, יש סוג אחר של התליה שהיא התליה לתקופה קצובה. בדברי חקיקה רבים יש התליה לתקופה קצובה: לפעמים עד שלושה חודשים, לפעמים עד שישה חודשים, ולעתים עד שנה. זה לא מדויק להציג את ההתליה כקיימת רק עד למילוי תנאים.

רון גנט:

איגוד הטייסים מתכוון לעניין סעיף קטן (2), שאומר שחדל להתקיים תנאי מהתנאים לקבלת רישיון. פועל יוצא מכך, שברגע שהתנאי חוזר להתקיים ההתליה חייבת להיפסק.

ממלא מקום היו"ר יצחק וקנין:

אני מציע שתבואו בדברים עד לישיבה הבאה, כך שזה יהיה מקובל על הצדדים. אם נצטרך להכריע פה בישיבה, נכריע בישיבה הבאה. תודה רבה, הישיבה נעולה.

**הישיבה ננעלה בשעה 11:00**