**הכנסת השמונה-עשרה נוסח לא מתוקן**

**מושב שני**

**פרוטוקול מס' 238**

**מישיבת ועדת הכלכלה**

**יום שלישי, י"ב בסיוון, התש"ע (25 במאי 2010) שעה 09:00**

**סדר היום:**

**הצעת חוק הטיס, התש"ע-2010**

**נכחו:**

**חברי הוועדה**:

יצחק וקנין – היו"ר

**מוזמנים**:

עו"ד יערה למברגר – משרד המשפטים

יצחק רז – החוקר הראשי, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

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

גיורא רום – מנהל רשות התעופה האזרחית

מיכאל אברהמי – סגן בכיר למבצעים, רשות התעופה האזרחית

עו"ד רננה שחר – יועמ"ש, רשות התעופה האזרחית

יואב בראל – מטה תעופה, רשות התעופה האזרחית

פוול גרנדל – סגן בכיר לכושר אווירי – רשות התעופה האזרחית

גדי רגב – ראש מטה תעופה, רשות התעופה האזרחית

ארז פלס – מנהל מחלקת רישוי, רשות התעופה האזרחית

מרדכי שמואלי – סגן בכיר לתשתיות, רשות התעופה האזרחית

עו"ד רינה פאר – המשנה ליועץ המשפטי, רשות שדות התעופה

אילון טל – ראש אגף פיקוח ובקרה, רשות שדות התעופה

ניר סתיו – סגן מנהל השירות למטאורולוגיה מבצעית

עו"ד דני גבע – משרד ראש הממשלה

סא"ל יהורם מזרחי – ראש ענף תחבורה, חיל האוויר, משרד הביטחון

סא"ל רוברט נויפלד – יועץ משפטי, חיל האוויר

עומר שלו – יועץ משפטי ומזכיר החברה, חברת "אל-על"

יובל לוטן, מנהל תכנון מבצעים, חברת "אל-על"

עו"ד רוני סטבקובסקי – חברת "אל-על"

חזי הרפז – סמנכ"ל מבצעים, חברת ישראייר

עו"ד אורנה זהבי – סגנית היועץ המשפטי, התעשייה האווירית

אברהם רזיאל – ראש אגף מבצעי אוויר, התעשייה האווירית

דוד גורודצקי – חבר ועד, חבר ועד

אברהם קמחי – יו"ר התעופה הקלה, קלוב התעופה

עמרי טלמון – מנכ"ל, קלוב התעופה

אלחנן רוזנשטיין – מד"ר מרכז דאיה מגידו, קלוב התעופה

דני רוט – נציג אגודת פקחי הטיסה

טל אנגל – יועץ מומחה לביטוח תעופתי, חברת מארש ישראל

בועז חטיבה – יו"ר איגוד הטייסים

עו"ד רון גנט – יועץ משפטי, איגוד הטייסים

זיו מגידוב – טייס מסחרי

**ייעוץ משפטי:** עו"ד איתי עצמון

**מנהלת הוועדה**: לאה ורון

**רשמת פרלמנטארית**: אתי אפלבוים

**הצעת חוק הטייס, התש"ע-2010**

היו"ר יצחק וקנין:

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

יש לנו מספר סעיפים שנשארו פתוחים מהישיבות הקודמות: סעיף 23א(3), סעיף 26, סעיף 27 וסעיף 32א. ביקשנו מכל הגורמים לשבת יחד ולמצוא נוסח שיענה לדרישות כל הגורמים.

אם כן, הייתי מציע שאנחנו נחזור לסעיף 23 כדי לראות איפה אתם עומדים והאם הגעתם לנוסח מוסכם.

אני פותח מחדש את הדיון לגבי סעיפים אלה.

רננה שחר:

סעיף 23א(3) לא אושר.

בעיקרון, קיבלנו את ההערה של התעשייה האווירית לסעיף 23א(3) באופן שהוא גם מחייב תיקון מסוים לסעיף 24 ומחיקת הגדרת "יצרן".

"23א: לא יבצע אדם פעולות בדק אלא אם כן מתקיים אחד מאלה:

(3) הוא יצרן כלי הטיס המחזיק בתעודת הסוג של כלי הטיס או יצרן הציוד התעופתי הנוגעת בדבר."

היו"ר יצחק וקנין:

יש הערות לסעיף? אם כן נצביע על הסעיף. מי בעד הסעיף כפי שתוקן?

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים אין

היו"ר יצחק וקנין:

הסעיף מאושר.

רננה שחר:

אדוני, זה מחייב תיקון של סעיף 24 רישה.

יצחק וקנין:

אני פותח את סעיף 24 רישה.

רננה שחר:

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

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות. מי בעד התיקון?

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים אין

היו"ר יצחק וקנין:

הסעיף מאושר.

רננה שחר:

הבקשה האחרונה שלנו, בסעיף 1, למחוק את הגדרת יצרן. זה הכול נובע מהתיקון הזה.

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות. אני פותח רק את ההגדרה של יצרן. מי בעד? מי נגד?

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים אין

היו"ר יצחק וקנין:

הסעיף אושר.

אנחנו עוברים לסעיף 26.

לאה ורון:

אושרה המחיקה של ההגדרה של יצרן.

רננה שחר:

"26. לא יפעיל אדם ולא ינהל יחידה הנותנת שירותי ניהול תעבורה אווירית, אלא אם כן בידו רישיון לכך שניתן לפי הוראות סימן זה, ובהתאם לתנאי הרישיון ולהוראות לפי חוק זה".

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות. מי בעד סעיף 26?

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים אין

היו"ר יצחק וקנין:

הסעיף אושר.

רננה שחר:

"27. (א) המנהל רשאי בהתחשב בצרכי התעבורה האווירית לתת רישיון להפעלת יחידת נת"א למבקש שמתקיימים בו, נוסף על התנאים המנויים בסעיף 41, החלים לגביו, התנאים המפורטים להלן ולאחר ששוכנע כי המבקש מסוגל לתת שירותי נת"א באופן המבטיח את בטיחות האווירית, סדירותה ויעילותה."

איתי עצמון:

אני מציע למחוק את "החלים לגביו" מכוון שעשיתם תיקון בסעיף 41 בהמשך. כרגע התיבה הזאת לא רלוונטית.

רננה שחר:

מקובל.

"(1) המבקש הוכיח, להנחת דעתו של המנהל, כי ברשותו הציוד והמיתקנים המתאימים הדרושים לצורך מתן שירותי נת"א לפי סעיף 29(3)(א), ובכלל זה אמצעי תקשורת;

(2) המבקש המציא למנהל ספר עזר כנדרש לפי סעיף 29(3)(ב);

(3) המבקש הוכיח, להנחת דעתו של המנהל, כי גובשו נוהלי תיאום בינו לבין יחידות נת"א אחרות, גופים המוסמכים לספק שירותים מטאורולוגיים, כפי שקבע השר, וצבא הגנה לישראל;

(4) לעניין המבקש לספק שירותי ניהול תעבורה אווירית לכלי טיס בטיסה בין-לאומית – המנהל שוכנע כי המבקש ממלא אחר כל התנאים הקבועים לפי האמנה לעניין זה למעט הוראות כאמור שלגביהן הודיע המנהל לארגון התעופה הבינלאומי לפי סעיף 4(ב) לחוק רשות התעופה האזרחית כי ישראל פועלת באופן שונה".

איתי עצמון:

יש לי הערה לפסקה 3, "גופים המוסמכים לספק שירותים מטאורולוגיים",. אני מציע לכתוב "לצרכי התעופה האזרחית" כדי להתאים את המונח כאן להגדרת "מתקן דיווח מזג אוויר".

רננה שחר:

מקובל.

"(ב) המנהל רשאי לקבוע ברישיון להפעלת יחידת נת"א, בין השאר את אלה:

(1) סוגי שירותי נת"א שייתן בעל הרישיון וסוגי הטיסות שלגביהם יינתנו שירותים כאמור;

(2) המרחב האווירי שלגביו יינתנו שירותי נת"א;

(3) נוהלי הפעלה ומגבלות הפעלה שבעל רישיון להפעלת יחידת נת"א ינהג לפיהם.

איתי עצמון:

בסעיף 79ב בהמשך, יש הוראה שאומרת שהמנהל רשאי להרשות לבעל רישיון להפעלת נת"א לפרסם ולהפיץ מידע תעופתי כחלק מהרישיון. אני מציע שנשלב את זה גם כאן, אולי כפסקה 4 לסעיף קטן ב', אם זה מקובל עליכם.

רננה שחר:

בסדר, זה מקובל עלינו. אני רק רוצה להגיד שהיתה הערה מהציבור שבכוונתנו לקבל אותה. לפי 79ב אין ההתייחסות של קביעת השר בהוראות נספח 15 לאמנה. אם תראה את 79א אנחנו נשלב גם את זה.

אנחנו מקבלים את מה שאתה אומר.

היו"ר יצחק וקנין:

השאלה, האם אתם רוצים להכניס את זה פה?

רננה שחר:

אנחנו מסכימים להכניס שבין תנאי הרישיון ניתן יהיה להסמיך יחידת נת"א לתת שירותי מידע תעופתי ולכלול את התנאים שכתובים ב-79א שזה אומר ששירותי מנהל תעופתי יינתנו לפי נספח 15 לאמנה ולפי קביעת השר, כלומר, לפי תקנות שיקבע השר בעניין.

יערה למברגר:

אני חושבת שצריך לנסח את תת הסעיף הזה בהתאם לניסוח שנקבע בסעיף 79.

איתי עצמון:

בהחלט.

יצחק וקנין:

יש הערות לסעיף 27 כולל התיקונים שהציע היועץ המשפטי?

אין הערות.

אם כן אני מצביע על סעיף 27. מי בעד? מי נגד.

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים אין

היו"ר יצחק וקנין:

הסעיף אושר.

עוברים לסעיף 32א.

רננה שחר:

חברת “אל-על” שבפעם שעברה ביקשה לדחות את הדיון בסעיף עדיין - - -

עמר שלו:

אנחנו ביקשנו לדחות את זה. אנחנו בוחנים את ההשלכות של הסעיף הזה גם על דברים אחרים. אנחנו מבקשים עוד קצת זמן כדי שנוכל לבוא עם הערות מוסדרות לרשות התעופה האזרחית ולהביא נוסח מוסכם.

יצחק וקנין:

אנחנו לא מצביעים על סעיף 32א. אני אאפשר לצדדים לשבת ולגבש עמדה מוסכמת.

רינה פאר:

בהקשר של התיקון בסעיף 27, אני חושבת שצריך להתאים גם את סעיף 28, מפני שהוא מדבר על-כך שבעל רישיון להפעלת יחידת נת"א ייתן שירותי נת"א על בסיס מידע תעופתי עדכני. מאחר ואנחנו אומרים שהוא יוכל להיות זה שיפרסם את המידע התעופתי, צריך לעשות התאמה בין 27 ל-28, למקרה שהוא גם מפרסם וגם פועל לפי המידע הזה.

רננה שחר:

אני אסביר. מידע תעופתי זה בכמה וכמה פורמטים. יש את המידע הקבוע ויש את ההוראות הקבועות שמתפרסמות ויש להן תוקף של קבע, לעומת מידע שניתן כמו מידעים שניתנים עד הוק. לפני הטיסה חברת התעופה מגיעה ליחידת מודיעין טייס, מבקשת את התיק, מקבלת את כל הנתונים, שאלה נתונים שמתקבלים. עדיין יחידת נת"א צריכה לתת שירותי מידע תעופתי גם בהתאם למידע שפורסם בהתאם לסעף 79, מאחר שחלק מהמידעים ימשיכו להתפרסם על-ידי המנהל לפי סעיף 79. להבנתי צריך להשאיר את זה. כך.

היו"ר יצחק וקנין:

נשאיר את זה כך.

כבר הצבענו עליו ולא היו הערות לפני כן. אני מקבל את הדברים של עורכת הדין.

לגבי סעיף 32א אמרנו שאנחנו לא מצביעים עליו ונצביע עליו בישיבות הבאות.

אנחנו בסעיף 35.

בועז חטיבה:

סליחה, כבוד היושב ראש. אם אפשר שאלה אחת לגבי דברים שכבר עברנו עליהם. הועלו כמה הערות בדיונים קודמים. היו נוסחים שונים לגבי "קבע השר", "קבע השר בתקנות" או "באישור ועדת הכלכלה" . נאמר לגבי כמה מקומות שיתווסף "באישור ועדת הכלכלה" ולא ראינו את זה בנוסח.

היו"ר יצחק וקנין:

הערנו בישיבה הקודמת שזה יהיה בהגדרות של החוק. בעצם כל מה שאנחנו אומרים, באישור ועדת הכלכלה, זה יהיה באישור ועדת הכלכלה גם אם לא נכתב בסעיף.

איתי עצמון:

אני רוצה להשלים את דברי היושב ראש. בישיבות הוועדה קודמות אמרנו שכל הסמכה לקבוע תקנות, כל הוראה שיש בצידה סנקציה פלילית, כמובן שזה יהיה באישור ועדת הכלכלה ואנחנו נציין את זה במפורש. בנוסחים הבאים גם נכתוב ליד כל סעיף במפורש. אין רבותא אם ייכתב בחוק "לקבוע" או "לקבוע בתקנות" או "לקבוע הוראות". בשלב הניסוח הסופי של הצעת החוק נעשה התאמה שהנוסח יהיה אחיד אבל אין לזה משמעות. ברור שאם כתוב "לקבוע" אז לפי חוק הפרשנות זה בתקנות. ככל שיש צורך, הם יהיו באישור ועדת הכלכלה, אם יש סנקציה פלילית או אם הוועדה תמצא לנכון שמדובר באמת בהוראות מהותיות שיש צורך בפיקוח פרלמנטארי לגביהן.

היו"ר יצחק וקנין:

בכל הישיבות הערתי שלגבי סנקציה פלילית או כספית, הנושא יהיה באישור ועדת הכלכלה. אמרתי את זה לא פעם אחת. גם אם הדברים לא נכתבו כרגע, אני מאמין שעד שהחוק יהיה מוכן הכול יתבצע. יש פרוטוקול והכול יתבצע בהתאם לזה.

בועז חטיבה:

בסדר, התשובות העקרוניות ברורות לחלוטין, פשוט היו מקומות שספציפית הוסכם שייכתב ולא ראינו שנכתב.

רננה שחר:

זה נכתב בסעיף 146ג'.

בועז חטיבה:

תודה.

יערה למברגר:

אני רוצה להוסיף הערה כללית. אני חושבת שאמרנו את זה בדיונים הקודמים. יש חקיקה כללית. אם אני לא טועה, סעיף 21א לחוק יסוד הכנסת, זאת חקיקה כללית שמסדירה. זה לא שאני מתנגדת לעניין פה אבל יש את החקיקה הכללית. חוק העונשין מתייחס בכלל לסנקציות פליליות ולאישור על-ידי ועדה של הכנסת. לכן אני לא כל-כך מבינה את החשש שעולה בדיונכם איתכם. החוק הזה לא גורע מחקיקה אחרת שתמשיך להתקיים. חוק העונשין ימשיך בהוראות בו, לרבות הוראות סעיף 2ב ימשיך לעמוד בתוקפו. לכן, גם אם היינו טועים ושותקים, סעיף 2ב עדיין נותן מענה.

יצחק וקנין:

הוא גובר על החקיקה הזאת.

סעיף 35.

רננה שחר:

"35. (א) 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:

(1) 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;

(2) חדל להתקיים תנאי מהתנאים לקבלת הרישיון;

(3) בעל הרישיון הפר תנאי מתנאי הרישיון או הוראה מההוראות לפי חוק זה, לרבות חובה, הגבלה או תנאי לשימוש ברישיון שנקבע לפי פרק זה;

(4) בעל רישיון הפר הוראה לפי דיני הטיס האחרים או הוראת גורם ביטחוני מוסמך, החלה לגביו;

4(א) בעל הרישיון הורשע בעבירה שמפאת מהותה חומרתה ונסיבותיה אין הוא ראוי להחזיק ברישיון ולהפעילו לפי העניין;

(5) לעניין רישיון עובד טיס – עובד הטיס גילה במילוי תפקידו חוסר מיומנות, כישורים לקויים או ידע מקצועי חסר, באופן העלול לפגוע בבטיחות התעופה."

היו"ר יצחק וקנין:

הערות לסעיף 35א ולכל תתי הסעיפים.

רננה שחר:

בסעיף 4א רבתי: "מהותה חומרתה או נסיבותיה".

איתי עצמון:

אני חושב שגם "בעבירה שלדעת המנהל מפאת".

רננה שחר:

כן.

דוד גורודצקי:

אני מאגודת התעופה הכללית. אנחנו כבר נתקלנו בשימועים של הרשות ובשימועים הוזמנו אנשים כאשר הם לא ידעו כמעט דבר על מה הם מוזמנים. לא הוצגה בפניהם כל הוכחה או כל ראיה על המקרה שבגינו מוזמנים. בהזמנה לשימוע לא הסבירו לו על איזה סעיפים רלוונטיים הוא בא.

אם אפשר, אני רוצה להתייחס לזה באיזה מקום בחוק.

היו"ר יצחק וקנין:

אתה משתתף בדיונים המקדימים לפני שבאים לוועדה?

דוד גורודצקי:

מידי פעם.

היו"ר יצחק וקנין:

זה חשוב מאוד. יכולת להעיר את ההערה שם. ההערה היא הערה במקומה. אני חושב ששם אפשר היה לסדר את זה יותר מהר ואז הייתם מגיעים להסכמה.

רננה שחר:

אנחנו נשמח לבדוק מקרים לגופם, אם היתה טעות או היתה בעיה. באופן כללי, כל ההזמנות לשימוע נשלחות בכתב ובהן מפורטות כל העובדות וההפרות המיוחסות למי שמוזמן לשימוע. החומר מוצג באופן מלא, נערך פרוטוקול לשימוע, ניתנת החלטה לשימוע. ההלכות בעניין שימוע הן הלכות מפורטות מאוד ואנחנו כמובן מחויבים להן. אם היתה תקלה בעבר אנחנו נשמח לבדוק אותה. יש פה, כמובן, את סעיף 35ד שלא הגענו אליו, שבמקרים חריגים הוא מאפשר התליה ללא שימוע. אנחנו נגיע אליו.

עמרי טלמון:

סבורני שבדיונים של רת"א העליתי את העניין הזה שצריך להיות נוהל שימוע ברור, ידוע ומפורסם. ונעניתי שזה יבוצע. אני מקווה שזה יבוצע בעגלה ובזמן קריב.

היו"ר יצחק וקנין:

ככל שתשבו לפני כן, אני מאמין שתגיעו להסכמות. אני מאמין בתהליך הזה שמקל עלינו בעבודה פה.

עמרי טלמון:

בסעיף 5 יש שאלה שגם עלתה בדיונים. מדובר פה על רמת טיסה וכן הלאה. אלה דברים שקשה מאוד לשפוט אותם. השאלה, על סמך מה מתבססים פה בכלל?

אולי אני מקדים את המאוחר, כשנגיע לפרק ז', חקירת תאונות, צריך להיות ברור שיש היררכיה מסוימת בבדיקה ובחקירה. כאשר חקירה מתנהלת זה לא הרגע להתחיל להחליט אם הטיס היה בסדר או לא היה בסדר. קודם שתסתיים החקירה, אחר-כך נדבר.

רננה שחר:

ההערה של עמרי מכוונת לסעיף 35ב' שעדיין לא הגענו אליו.

בועז חטיבה:

איגוד הטייסים מבקש להתייחס לסעיף 35(א). כללית, לפני שאני מתייחס ספציפית, אני רוצה לומר שברור לנו לחלוטין שצריך לתת למנהל סמכויות ויכולת לבצע את תפקידו. חלק מהסמכויות האלה הן התליית רישיונות וביטולם ויש נסיבות שמחיבות ומצדיקות את זה ואין על כך עוררין. למרות זאת העלנו הרבה מאוד טענות בקשר לסעיף 35, רובן נדחו.

כרגע ההערות שלנו מתמקדות במקומות שבהם הסיבה לביטול הרישיון היא לא הפרת חוק או דברים מהסוג הזה, אלא מקום כמו בסעיף קטן 2 "שחדלו להתקיים התנאים לקבלת הרישיון". פה אנחנו חושבים שהעניין הוא טכני. כשם שמתן הרישיון נעשה בהתמלא תנאים טכניים. זאת אומרת, פעם שאדם עומד בדרישות שנקבעו, אז הוא זכאי לקבל רישיון. כשחדלו להתקיים התנאים אז אין לו רישיון ואם חוזרים להתמלא אותם תנאים טכניים, אז חייב, לדעתנו, להינתן לו הרישיון חזרה. שוב, זה לא בסתירה לסמכויות של רת"א להפעיל סנקציות וענישה במקרים של הפרות. אנחנו לא מדברים על הפרות ולתפישתנו, סעיף 2 גם הוא אינו עוסק בהפרות. לכן אנחנו חושבים שהדחייה של ההערה שלנו פה היא לא מוצדקת.

אותו דבר, באופן דומה, בהתייחס לסעיף 5, שבו הסיבה להתליה היא דברים שקשורים לרמה מקצועית. שוב, אין עוררין שיכולים להיות מצבים, למרות שהם מאוד קשים לשיפוט ולהגדרה, שיש בעיה מקצועית לאדם והוא לא יכול להמשיך לשמש בתפקידו.

יצחק וקנין:

בשביל זה יש שימוע, נותנים לו הזדמנות להשמיע את דבריו.

בועז חטיבה:

אם הוא חזר לכושר, אין סיבה שלא יינתן לו הרישיון מייד בסמוך לחזרתו לכשירות ואין צורך להמתין תקופת המתנה. אני מדגיש שההערות פה הן לא על מקרים של הפרות, ששם אין לנו ויכוח עם הסמכות והחובה, אפילו, של רת"א להפעיל את מלוא סמכויותיה. אנחנו מדברים על מקרים ספציפיים של תת סעיף 2 ו-5.

אני רוצה להתייחס גם לסעיף 4א, שראינו אותו רק אתמול כשהופץ הנוסח. לא ניתן היה לדון בו בדיונים המוקדמים ברת"א ולכן אני אתייחס עכשיו.

אני מבקש לעשות השוואה בין סעיפים 3ב(3) ו-43(1)(א), שבשני המקרים, כשיש נסיבות של עבירות שבגינן לא ניתן רישיון או נלקח רישיון, אני מדבר באופן כללי ולא ספציפית - בשני המקרים האלה הם מקרים שנעשים על פי קביעת השר ופה נתונה למנהל סמכות מוחלטת ללא שום מנגנוני בקרה. עם כל הכבוד, אנחנו סבורים שזה לא נכון. סעיף 4א צריך לעקוב אחרי הנורמות שנקבעו ב-3(ב)(3) וב-43(1)(א).

היו"ר יצחק וקנין:

אני לא הייתי משייך סעיף אחד לסעיף אחר. הנורמות ניתנות בסעיף מסוים. אני חושב שלמנהל צריכה להיות אפשרות של סנקציה ברורה כאשר אותו טיס לא עומד – אותו גורם שבעצם הורשע בדבר כזה או אחר או שהוא לא עומד בבדיקות רפואיות, אין ברירה אלא לפעול. אולי באמת הוא עשה איזו עבירה שהמנהל מחויב לפעול במהירות. הוא ישמע אותו וייתן לו את האפשרות להשמיע את דבריו, אבל בסופו של דבר צריך מישהו שיקבל החלטה וזה המנהל ולא מישהו אחר.

אני לא יודע עד כמה השר ייכנס לעומק הדברים הללו. יש לו מספיק בעיות במשרד והוא לא ייכנס לכל בעיה של שימוע של כל עובד.

לכן הייתי משאיר את זה בידיים של המנהל.

יובל לוטן:

אני מחברת "אל-על". אני רוצה להגיד שדנו הרבה בסעיף הזה בדיונים המקדימים ולצערי לא הגענו להסכמה, למרות שלעניות דעתי כל הגופים המקצועיים כן מסכימים אבל כרגע אני אדבר רק בשמי.

אין ספק שפה מדובר בסמכות קשה ובעלת משמעויות מרחיקות לכת.

היו"ר יצחק וקנין:

אני רוצה לשאול שאלה טכנית. חלקכם עובדים שנים רבות בתוך המערכת הזאת. כמה סנקציות היו בשנים האחרונות? כמה פעמים ננקטו צעדים משמעותיים. מישהו יכול לתת לי נתונים.

מר טלמון, אתה יודע כמה רישיונות בוטלו עד היום?

עמרי טלמון:

אני לא יודע מספרים. אני מתכוון לדבר על זה כשנגיע לסעיף ד'. רק לפני 11 יום ננקטה סנקציה כזאת. ביום שישי, 14 לחודש, היו שתי התליות. אחת מהן אני לא מכיר.

היו"ר יצחק וקנין:

כמה התליות היו בעשר השנים האחרונות? כמה ביטולים?

מיכאל אברהמי:

אני ראש אגף מבצעים ברת"א. לגבי השנתיים האחרונות, היו בסך הכול 2 ביטולי רישיון.

היו"ר יצחק וקנין:

את יכולה להמשיך, אותי זה מספק. אני חושב שאתם עושים פה רעש מדבר שהוא לא מוצדק.

איתי עצמון:

אני רוצה להתייחס להערה של איגוד הטייסים. התוספת לגבי הרשעה בעבירה נוספה בעקבות הערה שלי וגם כדי להתאים את החקיקה הזאת להרבה מאוד דברי חקיקה בתחום הרגולאציה. אני יכול לתת דוגמאות החל מחוק פיקוח על שירותים פיננסיים ביטוח וחוקים רבים אחרים שבהם יש סמכויות להתלות, להגביל או לבטל רישיון. אחת העילות היא באמת הרשעה בעבירה שהיא באמת עבירה שיש עימה קלון. היום כבר לא כותבים כך בחקיקה אבל זאת עבירה שהיא חמורה, שמפאת חומרתה לא ראוי שבעל הרישיון ימשיך להחזיק בו. זאת הוראה מאוד מקובלת. חזקה על המנהל שהוא ישקול רק שיקולים מקצועיים כי הסמכות ניתנה לו כאינסטנציה מקצועית ולא לשר. הסמכויות האלה צריכות להינתן למנהל ולא לשר ולכן אני לא מבין את ההערה. זאת הוראה שאתה מוצא בהרבה דברי חקיקה.

בועז חטיבה:

בהתייחס ל-4א, ההשוואה שאנחנו עשינו היא לשני מקומות אחרים בחוק הזה עצמו. עובדה שהמחוקק מצא לנכון כן לתת את הסמכות לשר.

היו"ר יצחק וקנין:

אתה יודע, אני עושה איזו מגבלה, אבל לא בהכרח המגבלה מוצדקת. היום, מי שנוהג ברכב ועובר מהירות מסוימת, השוטר אוטומטית לוקח את הרישיון, בעל הרכב שם את הרכב, ל-30 יום או 90 יום, תלוי במהירות שבה הוא נתפס.

שמענו שבמשך שנתיים היו שני מקרים. אני לא יודע מה היה במשך כל השנים.

מיכאל אברהמי:

גם בחמש השנים האחרונות, זה עדיין שניים.

היו"ר יצחק וקנין:

חבר'ה, תהיו רציניים. אל תיתפסו פה בדברים שאני חושב שאתם סתם הולכים לאיזו פינה. אולי אתם חוששים ממשהו אבל אני חושב שאין לכם ממה לחשוש וזאת בהתאם לכמות האנשים שננקטה נגדם סנקציה כזאת או אחרת עד כה.

יובל לוטן:

אדוני, ברשותך, בכל זאת הייתי מבקש להבחין בין כל תת הסעיפים האלה מ-1 עד 4א לבין תת סעיף 5. קודם כל, אנחנו מדברים על 3 סנקציות: הגבלה, התליה וביטול. אלה שלושה דברים שונים והם לא בהכרח אותו דבר. ביטול זאת סנקציה מאוד חמורה.

בתת סעיף 5 אנחנו מדברים על כל אחת מהאפשרויות האלה בהקשר של רמה מקצועית. זאת אומרת, לא מדובר פה על עבירה שאדוני הזכיר ולא על אי עמידה בדרישות החוק ולא על דברים כאלה. מדובר על עניין מקצועי גרידא.

גדי רגב:

בבטיחות התעופה.

יובל לוטן:

הוא גילה רמה מקצועית נמוכה, עם כל השינוי בנוסח. אני לא חושב שהדרך הנאותה לטפל בכשירות מקצועית של אדם זה או אחר, ולא משנה מה מקצועו, בטח עובד טיס, על-ידי התליית הרישיון או ביטולו. אם אדם הפגין בצורה כזאת או אחרת רמה מקצועית נמוכה צריך ללמד אותו, צריך להדריך אותו, צריך לבחון אותו.

לאה ורון:

עד אז לא להתלות לו את הרישיון?

יובל לוטן:

לא בהכרח.

לאה ורון:

כל עוד הוא לא יודע והוא מבחינה מקצועית לקוי, לא צריך להתלות לו?

יובל לוטן:

אם רוצים להתלות עד למעבר מבחן מקצועי, זה בסדר גמור. אבל פה מדובר על סנקציה עונשית. לא מדובר על זה שההתליה היא לצורך הדרכה נוספת. אם יהיה כתוב פה שזה עד שיעמוד במבחנים מקצועיים או משהו מהסוג הזה, זה בהחלט מקובל עלינו. לפי מה שהבנתי, גם מהדיונים המקדימים, פה מדובר באיזו סנקציה עונשית. נאמרו פה ביטויים כמו: שיישב רגע בבית ויפשפש במעשיו. זאת לא דרך להעלות רמה מקצועית של אדם. צריך לנסח את זה אחרת או לבטל. אני מדבר על תת סעיף קטן 5.

היו"ר יצחק וקנין:

אני מקבל את הסיפה שלך לתת סעיף 5, שההתליה צריכה להיות מה יהיה אחרי אותה התליה. צריך לתת לזה פיתרון.

בועז חטיבה:

מה גם שלאחר שהותלה אי-אפשר להדריך.

רננה שחר:

אנחנו לא מסכימים לכך. אנחנו חושבים שגם רמה מקצועית, בסופו של דבר, יכול להיות שאינה ניתנת לתיקון.

יובל לוטן:

שיעמוד במבחנים ואם הוא לא יעמוד בהם הוא לא יקבל את הרישיון.

רננה שחר:

אז יבטלו לו את רישיונו או יגבילו את רישיונו. זאת אומרת, יש דברים שאינם ניתנים לתיקון. עם כל הצער שבדבר והיות הטייסים באמת אנשים מיוחדים, יש דברים שאינם ניתנים לתיקון.

יובל לוטן:

אני מבקש למחות על הנימה הצינית.

רננה שחר:

סליחה, סליחה.

יובל לוטן:

אני מבקש להדגיש, לפחות לגבי טייסים. טייסים עומדים ממילא בבחינות מקצועיות 3 פעמים בשנה. מי שלא עובר את המבחן המקצועי, ממילא רישיונו מותלה עד לתיקון. לא צריך את הסעיף הזה בשביל זה. זה מעבר לכל המבחנים המקצועיים שעושים.

היו"ר יצחק וקנין:

אותו עובד טיס עשה - - -

רננה שחר:

מגלה רמה מקצועית נמוכה פעם אחר פעם. דברים כאלה קורים. זה דבר שיכול לקרות.

עמר שלו:

לא כתוב "פעם אחר פעם".

רננה שחר:

נכון שלא כתוב "פעם אחר פעם", הסעיף הוא סעיף כללי.

יערה למברגר:

אני רוצה להתייחס לשתי נקודות. באמת הסעיף מדבר על מספר סמכויות מנהליות שיש למנהל: הגבלת רישיון, התליה וביטול. הסעיף נוקט באיזו הדרגתיות שגם מראה על מדתיות. זאת אומרת, ישנן הפרות שבהן לא סביר שהמנהל יבטל רישיון.

יובל לוטן:

בסעיף 5 לא מדובר על הפרה, מדובר על רמה מקצועית.

יערה למברגר:

בהתקיים התנאי, יתכן שלאור האירוע המדובר לא יהיה סביר לבטל את הרישיון. מפאת חומרת האירוע, למשל, יהיה מתאים להתלות אותו עד למילוי תנאים או להתלות אותו לתקופה קצרה או להגביל אותו לטיסות מסוימות. לכן ביטול זה סוף הסקאלה, זה הצעד החמור ביותר שמבחינת המידתיות, המנהל צריך להפעיל את שיקול דעתו באופן הולם. ברור שיש פה פגיעה בחופש העיסוק ולכן היא תופעל באופן מידתי.

בנוסף, נאמר פה קודם על-ידי איגוד הטייסים שזאת סמכות ללא אמצעי בקרה או משהו בסגנון הזה. אני ממש לא מבינה את ההערה הזאת מכיוון שיש פה אמצעי בקרה ברורים. דוגמה אחת היא ועדת הערר. אין כמו ועדת ערר להפעלת סמכות כאמצעי לבקרה ולביקורת על החלטה. כמובן שעליה יש אפשרות לפנות אחר-כך לבית משפט לעניינים מנהליים, מלבד השימוש שדיברנו עליו.

היה לנו חשוב לבנות מנגנון שיש לגביו אמצעי בקרה וביקורת.

רננה שחר:

אני רוצה להשלים. אני חושבת שבאופן כללי אין מחלוקת עם מה ש"אל-על" אומרים, שאם אדם גילה כושר מקצועי נמוך וניתן לתקן את זה, אז כמובן הדבר הראשון הוא לנסות לתקן את זה. זאת אומרת, התליה עד למילוי תנאים.

אנחנו חושבים שזה עניין של מדתיות, של היגיון, של סבירות, כל הדינים המנהליים שחלים על המנהל. כך זה נעשה מזה שנים רבות.

עמר שלו:

אנחנו הפנינו את תשומת לב רשות התעופה האזרחית לתקנות שקיימות היום, תקנות הטיס (רישיונות לעובדי טיס), מבחינות בשתי תקנות שונות, בין התליה לבין ביטול. האבחנה הזאת קיימת שם מבחינה פיסית, אלה תקנות שונות.

שנית, כשמדברים על התליה, וזאת עיקר הטענה שלנו כאן, מדברים על התליה עד לביצוע פעולות מסוימות. זאת אומרת, כבר בתקנה 15 כתוב מה הפעולות שאפשר להטיל על אדם כדי שאחרי שהותלה רישיונו הוא יוחזר. לא רק פרק זמן מקסימאלי של שנה. אנחנו סומכים על הרשות שהיא תפעל בסוף בסבירות, אבל התקנה עצמה כבר מכוונת למה הפעילות או מה הפעולות שהרשות צריכה לקבוע לאדם לעשות כדי שרישיונו שהותלה יוחזר אליו.

בסעיף זה, באותו סעיף קטן 5, כשהוא יחד עם סעיפים עונשיים כבדי משקל, כמו מידע כוזב או הפרה של עבירה, לא מורגשת האבחנה הזאת. לכן אנחנו חוזרים ומציעים להבחין בין התליה וביטול, לפחות לעניין סעיף קטן 5, שעניינו, יכולת מקצועית שיתכן שניתנת לתיקון במבחן כזה או אחר או בהדרכה כזאת או אחרת.

אילון טל:

אני מרשות שדות התעופה. בדיונים המוקדמים עם רת"א, שמתקיימים בימי חמישי, עלה מספר פעמים נושא האיזון בין עידודה של תרבות בטיחות לפי המלצות ארגון התעופה העולמי, מה שנקרא מתודולוגיה של בטיחות או SMS, או מה שהמדינה אמורה להקצות שנקרא - SSP Safety State Program. המגמות שמסתמנות היום בעולם בחסות ארגון התעופה העולמי הם לעודד תרבות של דיווח על תקריות כאשר המימד העונשי, מוותרים עליו. הם קוראים לזה No Blame Policy, יש את זה גם בארצות הברית. כולם יודעים את זה פה ברת"א. אני לא מדבר על הצד המשפטי אלא יותר על הצד המבצעי.

שנית, יש נטייה בעולם לראות בתקלות או בטעויות מימד ארגוני. זאת לא טעות של אדם אחד, קוראים לזה Organization Error. יש רשימה שלמה של גורמים שתורמים בסוף להתהוותה של טעות. זה לא מקצועות רגילים שאפשר לשבת עם ספר ולתקן. הטייס טס באוויר או פקח טיסה נותן הוראה עכשיו בתגובה למצב. מעצם ההחלטה בשניות - עם כל האימונים שהוא מקבל ועם כל המערכות שאנחנו בונים, הוא חשוף לטעויות. צריך למצוא את האיזון הראוי בין קידומה של תרבות בטיחות, שרוצה לקדם דיווחים ולגלות טעויות מבניות, לתקן אותן ולשפר - - -

יצחק וקנין:

יש טעות שאם אתה עושה אותה אז בסדר גמור. אבל יש טעות שאם אתה עושה אותה – 130 אנשים רק לפני יומיים.

אילון טל:

אתה יכול לעשות את אותה טעות ולא יקרה כלום. הטעות יכולה לקרות.

בקשר לסעיף 35 (4). אני יודע מהניסיון שלי שבפיקוח טיסה, טייסים עושים במשך יום אחד עשרות הפרות של דיני הטיס. הם פועלים בניגוד לאיזו הוראה של מערכת פיקוח טיסה ופקחי טיסה מפעם לפעם - - -

היו"ר יצחק וקנין:

חשבתי שרק על הכביש אנחנו עושים בעיות.

אילון טל:

לא. הם מפעילים מערכות מאוד מורכבות בתנאי מזג אוויר, בתנאים שהם לא תנאים רגילים ומאוד מורכבים. יש פה אנשי מבצעים, נמצא פה מייקל אברהמי, טייס חיל אוויר וגיורא רום, הם יודעים על מה אני מדבר. העניין של לקחת את ההפרה, את הטעות המקצועית ולהכניס אותה למימד של מעבר עבירה, יש פה איזה דבר שצריך לאזן אותו.

רון גנט:

אני היועץ המשפטי לאיגוד הטייסים.

אני רוצה לעשות סדר בדברים ולהתייחס לסעיף קטן 5. אני רוצה להשלים את מה ש"אל-על" אמרה. הנושא הזה עלה מספר פעמים בדיונים ברת"א. גם בתשובות שלהם וגם בפרוטוקולים נאמר שוב ושוב שמדובר בסנקציה עונשית, מדובר בהפרה, מדובר בצורך שאותו טייס יישב בפינה ויפשפש במעשיו. כך נאמר.

אני רוצה לתת עוד דוגמאות לגבי האוויר, הים ומהיבשה. מהאוויר אנחנו דיברנו על סעיף 15, תקנות הטיס הראשונות לעובדי טיס. שם נקבע שהרשות תתלה עד שיעבור בדיקות רפואיות, בחינות עיוניות, או בחינות להוכחת כושר ביצוע. ואם מצא מתאים לשמש בתפקידו כעובד טיס, הכול בהתאם לנסיבות העניין.

בתקנות לספנות (ימאים – משיטי כלי שיט קטנים), נקבע שהרשות הרישוי תתלה את המשיט לצורך השתלמות ועמידה בדרישות עיוניות ומעשיות להסמכה. בפקודת התעבורה, סעיף 52, נקבע שרשות הרישוי, אם היא סבורה כי בדרך נהיגתו של אדם יש סכנה לבטיחות, היא תזמן אותו לבחינות.

היו"ר יצחק וקנין:

אתה אומר דברים כלליים אבל יש גם יוצא מן הכלל. נתתי דוגמה של נהג שנוהג במהירות מופרז. במקום לוקחים לו את הרישיון.

רננה שחר:

תקרא את סעיף 15ב.

היו"ר יצחק וקנין:

גם פה, אני מאמין שזאת הכוונה. אם עובד טייס עשה דבר - - -

רון גנט:

מה שאדוני מדבר עליו זה בעל רישיון שהפר הוראה לפי דיני הטייס האחרים. לא מדובר פה על הפרה של דיני הטייס. אם נסע במהירות גבוהה, הפר הוראות, עשה כל פעולה שלא בהתאם לדין או לפי הוראת נת"א או לפי הוראות המנהל, אין בכלל שאלה.

האיגוד עומד על-כך. נכון, צריך להתלות, צריך להעניש, יש מקום לסנקציה. אין על-כך ויכוח וכל הגורמים המקצועיים שיושבים פה תומכים בנושא הזה.

בעניין של כושר מקצועי, כושר לקוי, יש מקום לקבוע בחוק – אתה שואל מה קרה בשנים האחרונות. חוק הטיס הוא מ-1927 ובשאיפה שהחוק הזה ילווה אותנו למאה השנים הבאות אם לא יותר.

נכון שכרגע יש גורמים פרסונאליים כאלה ואחרים ברת"א. האחריות של הוועדה היא לקבוע את הנורמות בחוק כיום מהיום והלאה. נכון שניתן לומר מה היה אחורה אבל זה המקום שלנו לקבוע את זה קדימה. אם אנחנו משווים את זה לחיקוקים אחרים, אנחנו רואים שיש מקום. גם מבחינה רציונאלית, כל הגורמים המקצועיים לא מבינים מדוע ההתעקשות לא לאפשר התליה עד התקיימו תנאים.

רננה שחר:

זה אפשרי, מה זאת אומרת?

רון גנט:

אם אנחנו מסתכלים על פקודת התעבורה, תיקון מ-2008, מדובר על התליה, פסילה מלהחזיק רישיון נהיגה עד להתקיימותו של תנאי שציינה רשות הרישוי בהחלטת ההתליה.

ב-2008 הכירו בנושא של התליה עד להתקיימות תנאים. אנחנו מדברים פה גם על סעיף קטן 2, שתכף נחזור אליו וכרגע אנחנו מדברים על תת סעיף 5. מדובר פה בכושר לקוי, כושר מקצועי.

היו"ר יצחק וקנין:

הבנתי את הכיוון שלך.

דני רוט:

אני מאיגוד פקחי הטיסה. אני רוצה להעיר הערה לגבי ההבדל בין שמים לארץ, בין עולם התעופה לבין מה שמתנהל על הכבישים. בעולם התעופה קובע הזמן. התליה של שנה לאדם, על-אף שזה מקרה קיצוני, מאוד כבדת משקל מבחינת היכולת שלו והכשירות שלו. זה אדם שנלקח מהעולם הזה ויוצא ממנו החוצה ולא מקבל הדרכה בשל היעדר רישיונו, יקשה עליו מאוד לחזור. בניגוד לנהג על הכביש שהעובדה שלא נהג שנה בעצם איננה פוגעת, לא בעיניי החוק - - -

לאה ורון:

אדוני שם לב שמדובר על תקופה "שלא תעלה על שנה". זאת אומרת, ההתליה יכולה להיות גם חודשיים, שלושה או ארבעה.

דני רוט:

זה נכון, אבל היא גם יכולה להיות שנה. אני מודע למה שכתוב. אני לוקח את המקרה הגרוע ביותר כי אחרת לא היה טעם לכל הויכוח.

דבר נוסף שקיים בעולם התעופה, ולצערי איננו קיים בעולם הנהיגה הפרטי, הוא המבדק והדגימה התדירה, גם של ה רגולאטור, גם של המפעילים, גם של החברות, גם של רשות שדות התעופה בנושא מתן שירותי פיקוח וכן הלאה. כל האספקט המקצועי עומד למבחן אדיר. תדיר מספיק כדי שישמש לשביעות רצונו של הרגולאטור.

זאת אומרת, שבעצם אנחנו לא מחכים לטעות או לאירוע כדי להבחין שאדם לא כשיר. המקרים שבהם מתעורר בעיניי הרגולאטור ספק לגבי כשירותו של אדם, הוא מקרה באמת מאוד נדיר. רוב המקרים הם מקרים שבהם נדרשת באמת אבחנה, כפי שנאמר כאן קודם, לגבי החלק הענישתי, משום שהוא נדיר כל-כך.

לגבי הדברים שבהם אנחנו דנים, שעוברים ממילא ביקורת על-ידי כל הגורמים שכבר הזכרתי. אנחנו חושבים שכן צריכה להיות אבחנה שכזאת. צריכה להיות התניה, צריכה להיות גרירה מיידית של התליה שכזאת לתהליך שאמור האדם לעשות כדי להחזיר את רישיונו. זה צריך להופיע בחוק הזה, כמו שמופיע בתקנון דהיום.

הסעיף הכללי הזה נותן פתח לדברים שאנחנו לא רוצים לראות בעולם התעופה, שאינם מתיישבים עם המגמה העולמית היום בנושא התעופה וקידום הבטיחות.

אברהם רזיאל:

אני מהתעשייה האווירית. אני מבקש להצטרף להערות שניתנו פה על-ידי גורמים שונים, לגבי הנושא של סעיף 5. חייב להיות קשר ישיר בחוק.

חזי הרפז:

אני מחברת ישראייר.

לעניין שני הביטולים בעשר השנים האחרונות. רת"א של היום זה לא המנהל של ה-10 השנים האחרונות ויכול להיות ששני ביטולים זה בכלל תעודת עניות. אנחנו שמחים לרת"א החדשה. אנחנו שמחים ומקדמים ואיפה שאפשר נעזור.

הבעיה בסעיף 5 היא בעיית העמימות. המיומנות צריכה לעבוד מולה קריטריונים ברורים. יש שני מבחנים בשנה ושם יש תרגילים ברורים ומי שלא עובר, הרמה שלו נמוכה מול קריטריונים. לעומת האמירות האחרות, כמו שמופיעות בסעיף 5, שזה משהו מאוד כללי. היום מפקח יכול לעלות על כל טיסה ויכול להתרשם שרמת עבודת הצוות לא מספיק טובה. מה? הוא יתלה את הרישיון? אין פה דברים ברורים, אין פה מהירות מותרת, אין קריטריון ברור ואין מדדים ברורים. יש את המבחנים את הפורמאליים. אדם שקיבל רישיון צריך לעבור מבחן בציון 80.

רון גנט:

אני רוצה, אם אפשר, שתי נקודות קצרות. לגבי סעיף קטן 2. נקודת המוצא של איגוד הטייסים היא סעיף 3א: "המנהל ייתן בלי שיקול דעת אם יתקיימו תנאים". הסעיף החדש "אם התקיימו תנאים לקבלת הרישיון", בבדיקה שאני ערכתי, לא מצאתי אותו באופן שכיח בחקיקה. במקומות שמופיעים פרסונאלית, כמו למשל, בחוק הפיקוח שירותים פיננסיים ייעוץ פנסיוני רשום בסעיף 10ז': "מי שרישיונו בוטל ותעודת הביטול תוקנה, רשאי הממונה לחדש את הרישיון". זה מופיע בעוד שני מקומות בנושא של כוח אדם.

ברגע שאנחנו קוראים לזה הפרה "חדל להתקיים תנאי מהתנאים", כמו, למשל, תעודה רפואית, סיווג או דברים כאלה, זאת לא הפרה. זה צריך להיות חד-ערכי, דהיינו, יש – יש רישיון, אין – אין רישיון. זה לגבי סעיף קטן 2.

לגבי סעיף קטן 4א. בועז לא ביקש להשוות את הנושא לסעיף 3א אלא לומר שהתנאים, עברו הפלילי של המבקש כפי שהשר קבע ב-3ב, אלו התנאים שבעצם מונעים מאיתנו לקבל את הרישיון אלו גם הגורמים שיגרמו להתליה או לביטול ולא באופן כללי. לא באופן כללי, אלא התנאים שקבע השר כפי שהוא קבע לגבי קבלה. זה צריך להיות חד-ערכי גם לנושא התליה וביטול.

היו"ר יצחק וקנין:

גיורא, אתה רוצה לסכם את הדברים?

גיורא רום:

אני רוצה לומר את דעתי בצורה קצת יותר כללית. חוק הטיס הוא אחד משבעה או שמונה חוקים שעוסקים בטיס. הוא החוק שעוסק בבטיחות הטיסה. הנאמן של תושבי מדינת ישראל לנושא בטיחות הטיסה הוא מנהל רת"א, אין בלתו. הוא הנאמן של 7.5 מיליון אנשים והוא הנאמן של 400 האנשים שאתה מזכיר כל פעם בחכמה רבה.

אני נזכר בחודשים האחרונים בשני מקרים. לדוגמה, טיס מחברת תעופה גדולה בישראל שאיבד הרבה מאוד גובה לפני שהוא בא לנחיתה וסיכן את המטוס. קברניט בחברה אחרת שנחת על מסלול שגוי בשדה התעופה, תוך הצגת מיומנות מאוד נמוכה כקברניט. מנהל רת"א טוב היה מתלה את רישיונם תוך 5 דקות ולא נותן להם להטיס נוסעים, לא שעה אחרי זה, לא יום אחרי זה, לא שבוע אחרי זה, כי המנהל אחראי לנוסעים האלה.

החוק עוסק במתן שיקול הדעת למנהל רת"א. הוא יחיד ומיוחד בתחום הטיסה. במידה מסוימת הוא זהה לעוד כמה אנשים במדינה, שהחוק מטיל עליהם נאמנות לתושבי המדינה.

מה שמפריע לי מאוד כל הזמן, מהיום שנפגשנו פה לראשונה לדון בחוק, מאותה ישיבת פתיחה, זאת התחושה של כל הקהל הקדוש הזה, שכאילו מתקיימים פה שני צדדים למתרס, רת"א וכל שאר הקהילייה. חשבתי על זה שרת"א נתפסת כמו איזה טייקון שמנסה "לדפוק" את בעלי האג"ח שלו, כי אנחנו מנסים לשלול מבעלי אג"ח איזשהם תקבולים כדי לשמור ברת"א. החוק הוא בשביל הקהילה לא בשביל רת"א.

בישיבות האחרונות חלק מהיחס שאני שומע מהאנשים, כאילו שרת"א היא לא מה שהיא באמת. מנהל רת"א ממונה על-ידי הממשלה בדיוק כדי שיהיה ניחן בתכונות המתאימות, יהיה לו את הארגון המתאים והוא יעשה בשביל תושבי המדינה מה שהוא צריך לעשות. יש מעליו ועדת ערר ובית משפט לעניינים מנהליים. הוא לא איזה דיקטטור שהוא התחנה הסופית. צריך להירגע קצת מהחיפוש המתמיד הזה והחפירה בכל סעיף. זה מנותק מהמציאות ולא מביא לידי ביטוי את החוק.

לי אין בעיה ובזה יתעסקו המשפטנים, האם להוסיף פה איזה משהו שיעסוק בהקשר שבין משך ההתליה לבין האם מתקיימים תנאים שיכולים לקצר את זמן ההתליה. אין לי בעיה, המשפטנים יעבדו על זה, יציעו נוסח, אין לי בעיה עם זה.

אני רוצה להעיר עוד הערה טכנית. אני הייתי מפציר באנשי הקהילייה לבוא לדיונים המקדימים ברת"א. זה די מפריע לי , שמישהו שהדלת היתה פתוחה בפניו בדיונים מקדימים ברת"א, לא בא ובא לפה ומתחיל את כל הסיפור מחדש. זה עולה לנו בזמן יקר. אתה יודע מה מגבלת הזמן שיש לנו.

היו"ר יצחק וקנין:

איך אמר מר טלמון? בעגלה ובזמן קריב. אני מבטיח לך שעד סוף מושב הקיץ החוק הזה יהיה גמור. גם אם אצטרך לשבת פה בימי ראשון וחמישי, אני אדון בו כדי לסיים אותו. רבותיי, אמרתי את זה בתחילת הדיון בחוק הזה. אם יש למישהו מחשבה שאני מתכוון לתת לזה ככה, כמו שהדיונים נעשים בהרבה חוקים – אני לא מתכוון לעשות את זה. אני מתכוון שעד סוף מושב הקיץ החוק הזה עובר קריאה שנייה ושלישית. אני אומר את זה חד וחלק. אני מתכוון בתקופה הקרובה לקבל על עצמי גם את ימי ראשון, שלישי וחמישי. קבענו דיונים גם לימי שלישי ורביעי. הכוונה שלי לסיים את החוק הזה.

לכן אני מציע לכל הגורמים סביב השולחן. אתם רואים שאני משתדל לתת לכם אפשרות לשבת יחד. אני מכיר את הדיונים בכנסת, במיוחד בוועדה הזאת. יש לכם אפשרות לשבת יחד. אתם רואים שאם יש רצון אתם מגיעים להסכמות. אני מקבל את כל מה שאמר גיורא. אני חושב שיש פה איזו מחשבה שיש פה צד אחד וצד שני. אין פה צד אחד וצד שני, כולנו באותה סירה וצריך להבין את זה.

לכן חובתנו וחובתכם אתם להעיר את ההערות שלכם. אני אשמע גם אם לא תגיעו לדיונים המקדימים של הוועדה שמתקיימים ברת"א. אני אשמע כל הערה. אבל שאף אחד לא יחשוב שהוא יכול לעכב את הדיון או שתהיה איזו סחבת. אתם טועים טעות. תרדו מהנושא הזה, תלכו קדימה ואני חושב שזאת חובתנו לעשות את הדבר הזה. אנחנו נמצאים במקום שהשדרוג של מדינת ישראל הורד. אנחנו נמצאים במקום אחר לגמרי, צריכים ללכת קדימה ולסיים את החקיקה.

בכל אופן, אני מציע שבנושא עליו דיברנו, אם יש ניסוח שיכול לענות על הדברים שעלו פה, אשמח אם זה יהיה בהסכמה.

אני מבין שדיברתם על משהו כרגע.

רננה שחר:

בפסקה 5 כתוב: "לעניין רישיון עובד הטייס. עובד הטייס גילה במילוי תפקידו חוסר מיומנות, כישורים לקויים או ידע מקצועי חסר באופן העלול לפגוע בבטיחות התעופה". להוסיף את המילים "להלן הליקוי". ואז להוסיף סעיף קטן א(1): "ביטול רישיון או התליה לתקופה שלא תעלה על שנה, בהתקיים התנאי לפי סעיף א(5) ייעשה רק אם שוכנע המנהל כי לא ניתן להטיל על בעל הרישיון תנאים שקיומם יביא לתיקון הליקוי".

היו"ר יצחק וקנין:

תנו להם לעכל את זה. לא נצביע על הסעיף – או שאני אצביע עליו ואני אקבל תיקון במידה ותגישו.

תקריאי שוב פעם.

רננה שחר:

בסעיף 5 בסופו יוספו המילים: "להלן הליקוי".

אחר-כך יבוא סעיף א(1): ""ביטול רישיון או התליה לתקופה שלא תעלה על שנה, בהתקיים התנאי לפי סעיף א(5) ייעשה רק אם שוכנע המנהל כי לא ניתן להטיל על בעל הרישיון תנאים שקיומם יביא לתיקון הליקוי".

בועז חטיבה:

עם כל הכבוד, אולי בכל זאת אפשר לחזור?

היו"ר יצחק וקנין:

בכל מקרה אני אצביע על הסעיף. במידה ובדיון הפנימי שלכם איתם יהיו עוד תיקונים של הניסוח אני אפתח את הסעיף ונתקן.

בועז חטיבה:

אם אפשר לבקש שזה יחול על סעיף קטן 2?

היו"ר יצחק וקנין:

לא, אין שום שייכות, אני לא קושר את הסעיפים אחד בשני.

בועז חטיבה:

ההנמקות בסעיף 2 היו בתחום ההפרות ואנחנו חוזרים ומנסים להסביר שהבקשה שלנו בסעיף 2 היא שהוא לא עוסק בהפרות. אין לנו ויכוח בכלל עם כל מה שנאמר לגבי הפרות. גם הטייסים וגם חברות התעופה חרדים לבטיחות בדיוק כמו רשות התעופה האזרחית וגם לנו יש אחריות בנושא הזה.

יערה למברגר:

הנוסח של סעיף 2, יכול להיות שהנוסח עצמו הוא יחסית נוסח יותר מודרני שניסינו לעשות לעומת דברי חקיקה אחרים אבל המהות קיימת גם בדברי החקיקה האחרים. פעמים רבות בעבר פשוט ציינו את אותם תנאים שנדרשים לשם קבלת הרישיון, ציינו אותם גם כעילות לקבלת הרישיון. זה משהו אלגנטי יותר. במקום לחזור על התנאים אנחנו אומרים: "חדל להתקיים תנאי מהתנאים לקבלת הרישיון". זאת מן אלגנטיות חקיקתית.

בועז חטיבה:

אין ויכוח. כל הטענה היא שאם חזרו להתמלא התנאים, יוחזר הרישיון. הרי אם יש הפרה, תינקט סנקציה וזה ברור. אנחנו אומרים שאם התמלאו אותם תנאים טכניים שבגינם ניתן רישיון, אין סיבה כשהם חזרו להתמלא, לא להחזיר את הרישיון. זה לא פוגע בסמכותו של מנהל רת"א למלא את תפקידו בדיוק באופן שהוא אמר. אני רואה שגם מסכימים על המהות. אפשר לתקן את הנוסח כך שיענה על המהות.

רון גנט:

אני מבקש לציין שהאיגוד הציע נוסח נקודתי לגבי התיקון הנקודתי לסעיף קטן 2 שעוסק בדבר הזה והוא נדחה.

רננה שחר:

אנחנו חושבים שזה לא נכון. אגיד כמה דברים לגבי מה שנאמר על-ידי איגוד הטייסים. קודם נאמר שבאופן אוטומטי, כאשר חדלים להתקיים התנאים, הרישיון מותלה. זה לא נכון. הרישיון לא מותלה מכוח החוק כשלא מתקיימים תנאים אלא צריכה להיות פעולה אקטיבית של המנהל כדי להתלות. אני נותנת כדוגמה את תקנה 375(ג) לתקנות ההפעלה, בהקשרים של חברות התעופה.

הדבר השני הוא שיכול להיות שחדל להתקיים באדם פעם אחת את תנאי הרישיון ופעם שנייה את תנאי הרישיון ופעם שלישית את תנאי הרישיון ובסוף צריך פה טיפול שהוא לא רק התליה לשם מילוי תנאים. יש משפט מנהלי, יש שכל ישר, יש היגיון, יש מידתיות, יש היעדר ניגוד עניינים. יש כל-כך הרבה כללים שחלים על ההחלטה וכפי שגיורא ציין, יש שימוע, יש ועדת ערר ויש בית משפט מנהלי.

אני לא מכירה מקרה שבו לא החזירו רישיון.

בועז חטיבה:

את הופכת את זה לסעיף עונשי.

רננה שחר:

זה לא סעיף עונשי זה שיקול דעת.

היו"ר יצחק וקנין:

אני סיימתי את הדיון בסעיף 35א. אני מצביע עליו ואם תעשו תיקונים בישיבה הבאה אני אפתח אותו, כולל התוספת שרננה הקריאה. מי בעד? מי נגד?

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים אין

היו"ר יצחק וקנין:

אושר.

עוברים לסעיף 35ב'.

רננה שחר:

"(ב) היה בעל הרישיון מעורב באירוע בטיחותי הנחקר לפי פרק ז', ולדעת המנהל התליית רישיונו נחוצה לשם שמירה על בטיחות הטיסה, רשאי הוא, לאחר שנתן לבעל הרישיון הזדמנות להשמיע את טענותיו, להתלות את רישיונו; תקופת ההתליה לפי סעיף קטן זה תסתיים במועד הגשת הדוח הסופי לפי סעיף 110 או במועד מוקדם יותר שיורה המנהל."

איתי עצמון:

אני חושב ברישה כדאי להוסיף: "מבלי לגרוע מהוראות סעיף קטן א'", כדי להבהיר שמדובר בסיטואציות שונות.

רננה שחר:

אנחנו מסכימים.

עמרי טלמון:

הערה לדבריו של מר רום קודם, שמתלונן במידה מסוימת על רגישות של הקהל הקדוש הזה. מר רום עצמו כשנכנס לתפקיד התבטא על התנהלותה של רת"א בשנים שקדמו לו. אני יודע שלא באותה הזדמנות הוא השתמש גם בביטוי מאוד לא פרלמנטארי. צריך להבין שמי שנכווה ברותחין וכן הלאה, אז היום אנחנו שומעים אמנם זמירות מעודדות מאוד מהכיוון של רת"א, אבל עדיין חובת ההוכחה היא על רת"א. יש מספיק אנשים שנכוו. לכן, אם מר רום מביע תרעומת לכיוון הקהל הקדוש, אני אומר שהם חייבים במשנה זהירות לדרוך ממש בזהירות בשביל לא לפגוע באנשים, כדי ליצור את המצב שכולנו מאמינים שהוא יחידי האפשרי, דהיינו, שיתוף פעולה מלא. הכיוון הוא נכון אבל - - -

לאה ורון:

מר טלמון, מה אתה מציע ביחס לסעיף 35(ב).

עמרי טלמון:

יש כמה בעיות עם הסעיף. ראשית, מטרת החקירה, כפי שעוד נדבר עליה, היא בטיחותית בלבד. זאת אומרת, שאם מחכים לתוצאותיה בשביל להחליט על סנקציות, זה לא כל-כך מתאים.

הדבר השני הוא שזה בעצם אומר שהחוקר או החקירה מתנהלים תחת לחץ. יש כאן אדם שרישיונו הותלה ועד שהחקירה לא תסתיים הוא נשאר עם רישיון מותלה. זה אומר שנכנס פה גורם שלוחץ לסיים מהר את החקירה כי יש פה עניין של אדם שממתין, בעוד שהחקירה דורשת את הזמן שלה כדי שתהיה טובה. העניין הזה מאוד מציק לי.

על סמך מה החליט המנהל כשהטייס הוא מסוכן, כשהחקירה עדיין לא הסתיימה. שנית, הקשר בין גמר החקירה וגמר ההתליה.

היו"ר יצחק וקנין:

זה כמו שתגיד שתפסו מישהו במהירות 180 ואיך אני אדע אם הנהג מסוכן או לא.

עמרי טלמון:

יש הבדל גדול מאוד, אדוני. ה-180 הזה הוא דבר שנקבע והתקבל בבתי המשפט כראייה. זאת אומרת, במקום נקבעה ראייה שהיא קבילה, שהנהג המדובר עבר 180 קמ"ש לשעה. בתעופה זה נדיר מאוד שקיים מצב שבו באופן אינסטנט יודעים מה קרה. לא יודעים. לפעמים חקירות דורשות שנה, שנתיים ושלוש. יש זמן שדרוש בשביל לעשות בדיקות, בשביל לראיין את כל מה שצריך. יושב כאן החוקר הראשי שהוא ידבר. בינתיים הטייס כבר קיבל את עונשו. יכול להיות שהחקירה תרמוז שהטייס בסדר.

היו"ר יצחק וקנין:

זה טוב להנהלת חשבונות לא למטוס. שם אם אתה טועה זאת בעיה רצינית. אם לא תתלה לו את הרישיון ותאפשר לו להמשיך לטוס וכשיקרה משהו נגיד: "ידינו לא שפכו את הדם הזה"?

עמרי טלמון:

יש פה שאלה טובה. נדמה לי שבארץ יש 1,000 דיווחי בטיחות בשנה ו-70 או 80 חקירות.

היו"ר יצחק וקנין:

ושתי התליות בחמש שנים.

עמרי טלמון:

מדובר על ביטולים. רק ביום שישי שעבר היו שתיים, אז שלא יגידו לי שבחמש שנים היו שתיים.

היו"ר יצחק וקנין:

ביטולים.

עמרי טלמון:

אבל כאן מדובר על התליה. יש הרבה יותר. לכן יש בעיה בסעיף הזה מכמה וכמה כיוונים.

דני רוט:

אנחנו מפסידים את מיטב בנינו על הכבישים משום שאנחנו נחפזים תוך 5 דקות, כאשר אנחנו חושבים שהם עברו את המהירות, אנחנו מתלים את רישיונם. אם היינו לוקחים את הזמן הדרוש לכך – על הכביש אולי זאת בעיה, בתעופה לא – וחוקרים באמת מתוך כוונה לשנות את דרכי ההדרכה וקבלת הרישיון, ההכשרה, בדיקת הכשירות פעם ב-5 ימים וכן הלאה, כמו שקיים בתעופה, יכול להיות שסוף סוף היינו מצליחים לפתור את בעיית המוות ב כבישים, ואולי לא.

בתעופה יש מנגנון, יש מגמה, שעיקרה הוא לא החלק העונשי ולא הסנקציה אלא הרצון האמיתי הכן והמובנה לרדת לעומקם של דברים.

גיורא רום:

פה לא מדובר על עונש. כל הדיון הזה מתנהל בכביש. פה לא מדובר על עונש. נחת טייס של ארקיע על המסלול הלא נכון. החקירה לקחה 9 חודשים. אני לא מתכוון יותר שהוא יטוס בתור קברניט כל זמן שאני מנהל רת"א. זה הכול. כל ההסברים והפלפולים הם בעיניי דברי הבל. הוא לא יהיה קברניט של מטוס שנוסעים בו נוסעים ולא משנה לי כמה זמן תיקח החקירה. מה לא ברור בזה?

דני רוט:

התגובה אינה לדבריי או לפחות אינני מבין את הקשר.

גיורא רום:

מה לא ברור בעניין העקרוני ומה זאת כל הפילפולציה הזאת?

היו"ר יצחק וקנין:

אתם רואים שיש לי אורך רוח.

דני רוט:

אני חושב שהנושא מצדיק אורך רוח. אנחנו מאוד מאוד רוצים - - -

גיורא רום:

אני אומר לך עוד דבר. שני טייסים בארצות הברית, מסיבה שלא ברורה, פספסו את הנחיתה באיזה 150 מייל. הם שיחקו במחשב או משהו כזה. אני לא יודע אם החקירה נגמרה אבל למחרת העניין ה-FAA התלה את רישיונם, כי הוא לא השתתף כאן בדיון הזה.

יצחק רז:

אני החוקר הראשי.

כיוון שברישה כתוב "באירוע בטיחותי הנחקר לפי פרק ז'", אני רוצה להגיד כמה דברים.

אחד, היום יש בתקנות סידור למקרה של חקירה, אז המלצת החוק הראשי. זאת אומרת, כמו שיש רשות רגולאטור יש גם רשות חוקרת ויש לה את שיקול הדעת שבבדיקה הראשונית יש פה מקום להתלות רישיונות. אני עושה את זה גם מידי פעם. לא תמיד רת"א מקבלת, אבל אני עושה את זה. זה צריך להיות הסידור. ברגע שזה נחקר על-ידי החוקר הראשי, שתבוא המלצה של החוקר הראשי.

שניים. אמרת 180 קמ"ש. החוקר הראשי, גם על-פי התקנות וגם על-פי הצעת חוק הטייס, אם יש עבירה שהיא מאוד ברורה הוא צריך להעביר אותה למשטרה לטיפול, אפילו לא לרגולאטור. כמובן שהוא יכול להעביר לרגולאטור ואפשר לעשות גם את זה וגם את זה. כלומר, שיקול הדעת זה לא רק לדעת אם כך או אחרת.

שלוש. אם מזדרזים לטפל באדם כזה שספק עשה עבירה, או בעיה של שיקול דעת או גורמים אחרים, זה מהווה לחץ על החקירה. אני יכול להגיד במפורש שהרבה פעמים זה מלחיץ. נשלחות כל מיני שאלות למה אתה לא מסוים. גם בדוגמה של נחיתה על מסלול לא נכון, היו גורמים סביבתיים, היו נהלי גישה שהיו בעייתיים. זה לא כל-כך שסתם קברניט עושה את הטעות. נכון שבסוף הוא עושה את הטעות אבל צריך לדעת שלפעמים יש גם דברים אחרים שתורמים לעניין הזה. אני חושב שבנושא של אירוע שנחקר על ידי החוקר הראשי, על-פי פרק ז', צריך לתת את מה שקיים בחוק, על-פי המלצת החוקר הראשי. זה לא מבטל מצבים מאוד ברורים.

באותה תקנה 13 יש גם "מקרה הנחקר על-ידי מפקח". זאת אומרת, התקנות של היום מאפשרות שני מצבים. אחד, שהחוקר הראשי ממליץ, שניים, שמפקח מטעם רת"א חקר את העניין. אני מציע את זה לדיון.

רננה שחר:

אני רוצה להשיב לכל הדברים. אשיב באופן כללי לכל מה שנאמר.

כמובן שמנהל רת"א, בבואו לעשות שימוש בסמכותו לפי סעיף קטן ב', חייב לעשות בדיקה עצמאית. הוא לא עושה את זה בשליפה. הדברים הם ברורים, יש הרבה דברים לתחקר. זה לא רק הטייס, זאת חברת התעופה, זה מכון הבדק, הנתיבים, המנחת או שדה התעופה. יש הרבה דברים לבדוק ועל בסיס זה פועלים. לכן התיבה: "ולדעת המנהל התליית רישיונו נחוצה לשם שמירה על בטיחות הטיסה", היא בדיוק התיבה שאומרת שהוא צריך שיהיה לו את היסוד העובדתי לסבור כך.

דבר שני. מדברים פה כל הזמן על לטפל באדם. אני רוצה להדגיש שרישיון פה זה גם רישיון לחברת תעופה, גם למכון בדק, כל הרישיונות הקיימים.

אני רוצה להפנות לתקנה 11 לתקנות החקירות, שמשום מה נשכחה פה ואומר: "המנהל רשאי להתלות רישיונו של עובד טייס שהיה מעורב בתאונה ובתקרית עד להשלמת חקירה, בלי שום צורך בהמלצת החוקר הראשי".

קרו מקרים בעבר שהחוקר הראשי ורת"א לא ראו עין בעין את אחריות המעורבים. אנחנו חושבים שעצמאות ונפרדות של החוקר הראשי ושל רת"א מחייבת עצמאות ונפרדות גם במקרה הזה.

כמובן, כמו שגיורא אמר, אלה דברים של בטיחות התעופה. אני אתן דוגמה את מסוק ה"רובינסון" שהתרסק עם 4 הרוגים. היה צורך לתחקר, היה צורך לבדוק גם את החברה, גם את המסוקים, לראות את ההשלכות המיידיות, האם מחר בבוקר יש השלכות רוחב. אין ברירה, יש חקירה, היא צריכה לקחת את הזמן שלה, 8 חודשים, 9 חודשים, שנה, 3 חודשים. זה לא רלוונטי למסקנות מהירות ומיידיות שחייבים לקבל אותן למען בטיחות התעופה. הדבר הזה קיים היום בחקיקה ואנחנו מציעים לשמר אותו.

רון גנט:

עד לרגעים אלה ממש היה נדמה לאיגוד הטייסים שהיתה לו הסכמה עם רת"א לדחות את ההצבעה על הסעיף הזה עד שיושלם הדיון על פרק החקירה. אני די מופתע שזה עלה. זאת היתה הסכמה או הבטחה שניתנה לי בשבוע שעבר, שאנחנו נדחה את זה. עדיין זה עולה לדיון ועל-כן האיגוד לא התכונן לכך, הוא האמין לרת"א. גם ביום חמישי לא נאמר, גם ביום ראשון לא נאמר וגם ביום שני לא נאמר. אני מצוי בקשר טלפונית עם רת"א בטלפון ובמייל וגם בפגישות יום חמישי שאנחנו מגיעים אליהם.

אנחנו מבקשים לדחות את ההצבעה על הסעיף הזה עד לאחר הדיון בפרק החקירות. בפרק החקירות יש נושאים רבים, דוחות ביניים, המלצות ביניים. במילים כלליות, כאשר במשווה יש דוח סופי של החוקר, האיגוד לא רואה כיצד לא ניתן לקבל או לשמוע על המלצת החוקר.

על-כן האיגוד מבקש לדחות עד להשלמת פרק החקירות על כל ההיבטים שלו.

רננה שחר:

אנחנו לא מסכימים.

היו"ר יצחק וקנין:

אני לא מקבל את הבקשה. אני מצביע. אם יהיה צורך, אני אפתח את הדיון.

אני רוצה לומר משהו. יש תקלה בטיסה שנגרמת וברגע האחרון מצליחים איכשהו להציל את המצב. מקסימום עושים חקירה 8 חודשים. אבל במקרה שיש תאונה בטיסה, אין למי להתלות את הרישיון אחרי-כן. בדרך-כלל לא נשארים אנשים כדי שאפשר יהיה להתלות להם משהו.

לכן אני מקבל שצריכה להיות סמכות מעבר לכל החקירה והפרוצדורה שקיימת בחוק. צריך מישהו שיקבל אחריות. גיורא אמר את זה בדבריו באריכות. מישהו צריך לקבל אחריות. האחריות הזאת היא לא קטנה, גם לטוב וגם לרע, לצערי הרב.

לכן אני אצביע על הסעיף.

בועז חטיבה:

הסמכות לכל הדברים המיידים נתונה בסעיף ד'.

רננה שחר:

זאת עילה נפרדת. אנחנו מבקשים שיירשם במקום "בטיחות הטיסה" שיירשם "בטיחות התעופה".

היו"ר יצחק וקנין:

תמשיכי להקריא ונצביע על כל הסעיף.

רננה שחר:

"(ג) לא ינקוט המנהל אמצעים לפי סעיפים קטנים (א) ו-(ב), בשל נסיבות הקשורות להתאמתו הבריאותית של עובד טיס למלא את תפקידו, אלא לאחר התייעצות עם רופא הרשות.

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות לסעיף ג'.

רננה שחר:

"(ד) היה למנהל יסוד סביר להניח כי מתקיימת לגבי בעל רישיון עילה מהעילות האמורות בסעיפים קטנים (א) ו-(ב), וסבר כי קיים צורך דחוף להתלות את רישיונו לשם הגנה מיידית על שלום הציבור, רשאי הוא להתלות את הרישיון, לאלתר, ובלבד שייתן לבעל הרישיון הזדמנות לטעון את טענותיו בהקדם האפשרי לאחר ההתליה, ולא יאוחר מתום 30 ימים ממועד ההתליה."

היו"ר יצחק וקנין:

הערות.

עמרי טלמון:

קודם הזכרתי את האירוע שהיה ביום שישי ה-14 לחודש. רישיונו של טייס הותלה 3 ימים אחרי האירוע וזה בכלל לא מתיישב עם מה שדובר פה, שום דבר. לא היתה חקירה, אין דוח חקירה, לא שאלו אפילו את הטיס, לא שאלו עדים לאירוע, שאחד מהם במקרה יושב פה. שום דבר, התלו לו את הרישיון, ככה סתם, הייתי אומר. לא ברור בכלל שזה מסכן את הציבור, לא ברור איזה ציבור. זאת דוגמה רעה מאוד.

היו"ר יצחק וקנין:

לא תמיד זה צריך להיות סכנה של הציבור, זה סכנה גם לאותו אחד.

עמרי טלמון:

למיטב ידיעתי, החוק שאוסר על התאבדות בוטל. מותר לי להתאבד אם אני רוצה בכך. אפילו כבר קוברים אותי בתוך הגדר. הסעיף הזה - - -

היו"ר יצחק וקנין:

אני לא רוצה להתפלפל איתך מהמקורות שלנו, זה לא המקום.

עמרי טלמון:

הסעיף הזה מקנה למנהל רת"א סמכות - - -

היו"ר יצחק וקנין:

יש חיים לאחר המוות, אתה יודע.

עמרי טלמון:

אבל רישיון אי-אפשר לקבל.

הסעיף הזה מקנה למנהל רת"א סמכות גורפת ביותר וכבדה ביותר ומחייבת אותו לכמה דברים. הדוגמה מיום שישי זה לא מצביעה על מקרים אלה בכלל. כמו שאמרתי קודם, הנכווה ברותחים וגומר.

גיורא רום:

מה זה שייך? נניח שרת"א עשתה – אני לא נכנס לדוגמה הזאת. נניח שרת"א פעלה – רת"א צריכה לקבל הערה, רת"א צריכה להיקרא לסדר. מה זה קשור לחוק?

לאה ורון:

מר טלמון, תנסה להתרכז בהערות לסעיפים עצמם. לא יתכן שכל אחד ינצל זכות דיבור לרבע שעה.

עמרי טלמון:

זאת ההערה שלי לסעיף עצמו.

לאה ורון:

מה אתה מבקש בסעיף הזה?

עמרי טלמון:

הואיל ונאמר בדיונים בימי חמישי שזה דבר נדיר מאוד. אם זה נדיר מאוד וצריך כובד ראש, אז צריך להיות פה איזה משהו שיגיע למנהל עצמו, שהוא יוציא מכתב מנומק וחתום על ידו, לפחות זה.

גיורא רום:

רק בשביל הקוריוז. הטייס שהתלנו לו את הרישיון היה טייס בטייסת שלי במלחמת יום כיפור. אני פיקדתי עליו, הוא נפגע ונפל בשבי. אני החזרתי אותו ממצרים. אני מדבר על מישהו שהחיים שלי קשורים איתו משנת 1973 והתליתי לו את הרישיון.

אם מישהו חושב שזה עניין של מה בכך, הוא חי בעננים. זה אדם שאני נלחמתי איתו במלחמת יום כיפור ואני התליתי את רישיונו כי אני חושב שהוא עשה משהו לא בסדר.

אם רת"א עשתה פרוצדוראלית משהו לא בסדר, רת"א תהיה הראשונה לקחת חזרה את הפרוצדורה ולסדר את העניין מאוד מסודר. אין פה איזה פיל בחנות חרסינה שמסתובב ומתלה רישיונות כל שני וחמישי. זה הרבה יותר מורכב ממה שנראה לעין הבלתי מזוינת.

היו"ר יצחק וקנין:

יש הערות?

לאה ורון:

על זה נאמר: דברים שרואים מכאן לא רואים משם.

רננה שחר:

"(ה) סמכויות לפי סעיף זה לעניין הגבלה, התלייה, ביטול או סירוב לחדש אישור להפעלת מיתקן דיווח מזג אוויר שניתן לפי סעיף 33(ב) יופעלו על ידי מנהל השירות המטאורולוגי במשרד התחבורה והבטיחות בדרכים, בהסכמת המנהל."

יצחק וקנין:

אין הערות.

רננה שחר:

"(ו) המנהל לא יאצול את סמכותו לפי סעיף 35(א)(5) ואולם רשאי הוא להסתייע בעובד הרשות שהוא הסמיך לכך לשם קבלת ההחלטה".

איתי עצמון:

רציתי להעיר לגבי סעיף קטן ו', לגבי הסיפה שלו שמתחילה במילה "ואולם". אני חושב שהיא מיותרת מכיוון שחזקה על כל רשות שניתנים לה תפקידים וסמכויות מכוח חקיקה, שהיא יכולה להסתייע מאחרים. אני יכול לתת לכם ציטוטים מפסקי דין. אני גם לא מכיר הוראה כזאת בחקיקה ולכן אני מבקש למחוק את הסיפה.

רננה שחר:

אנחנו מסכימים. אנחנו חששנו שיתפרש מההוראה שלא מאפשרת לאצול גם את הנושא שבעצם כל התהליך צריך להתקיים על-ידי המנהל. כידוע, שולחנו של המנהל עמוס ולכן כן הסכמנו שהוא זה שבסופו של דבר יפעיל את שיקול הדעת, יקבל את ההחלטה. אם זה מובן, אנחנו כמובן מסכימים.

איתי עצמון:

זה מובן לחלוטין.

עמר שלו:

שאלה לגבי סעיף קטן ו'. למעשה רק סעיף קטן א(5) למעשה נשאר על המנהל, מכיוון שהוסף 4(א) שעניינו "הורשע בעבירה פלילית שלדעתו מפאת מהותה, חומרתה ונסיבותיה". אני חושב שמן הראוי להוסיף גם את 4(א) לדברים שיהיו אך ורק בסמכות המנהל.

במאמר מוסגר, יתכן וכל הסעיף, אבל אנחנו מבינים את שולחנו של המנהל ולכן אנחנו סבורים שדי ב-4(א).

רננה שחר:

אנחנו מסכימים ל-4א.

היו"ר יצחק וקנין:

אנחנו מצביעים על סעיף 35 על כל תתי הסעיפים, כולל התיקונים שהוצעו.

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים אין

היו"ר יצחק וקנין:

הסעיפים אושרו.

אני מבין שסעיף 36 נמחק כולו.

רננה שחר:

כן. קיבלנו את הערת הציבור, במקרה הזה קלוב התעופה ומחקנו את הסעיף.

היו"ר יצחק וקנין:

אנחנו עוברים לסעיף 37.

רננה שחר:

"ערר על החלטה בעניין רישיון עובד טיס

37. (א) עובד טיס הרואה את עצמו נפגע מהחלטת המנהל לפי סעיף 4 או עובד טיס   
 הרואה עצמו נפגע לפי סעיף 35, לגבי רישיונו, רשאי לערור עליה בפני ועדת   
 הערר.

(ב) ועדת הערר תדון בערר לפי סעיף קטן (א) במותב של שלושה, והם:

(1) יושב ראש ועדת הערר או ממלא מקומו, שמינה שר המשפטים לפי סעיף

קטן (ג), והוא ישב בראש המותב;

(2) שני חברים שימנה יושב ראש המותב כמפורט להלן:

(א) עובד טיס בעל רישיון עובד טיס מסוג הרישיון הנדון   
 בערר, מתוך רשימה שהכין השר לפי סעיף קטן (ד)(1);

(ב) נציג ציבור או עובד המדינה, מתוך רשימה שהכין השר   
 לפי סעיף קטן (ד)(2).

היו"ר יצחק וקנין:

יש הערה עד כאן?

איתי עצמון:

ההפניה ברישה לדעתנו צריכה להיות בסעיף 3 ולא בסעיף 4.

רננה שחר:

הכוונה היא לסעיף 4. לנושא של ולידציה של רישיונות. מי שסירבו לעשות לו ולידציה לרישיון.

בועז חטיבה:

אנחנו חושבים שגם על סעיף 3 צריך לאפשר ערר.

רננה שחר:

זאת הערה שעלתה וענינו עליה בצורה מפורטת. הנושא של אי מתן רישיון. אדם שהוא עדיין בתהליך הרישוי שלו. יש מערכת שלמה ברת"א, רשות הרישוי, מייקי אברהמי וארז פלס עומדים בראשה, שזה הדבר היום יומי, שיקול הדעת היום יומי. מדובר בעשרות ומאות אנשים.

מתי לא נותנים רישיון. כאשר אדם לא הוכיח את המיומנות, את הניסיון ואת הידע. זה עניין מקצועי מאוד מאוד בלב העשייה של רת"א. זה לא אדם שכבר יש לו רישיון, שכבר הוכיח את המיומנות ואת הכול ועכשיו באים ולוקחים לו את זה. זה אדם שעדיין לא הוכיח. אנחנו חושבים שלשים פה ועדת ערר לרישוי, על התהליך הזה שהוא תהליך מאוד מרכזי בעבודה - - -

היו"ר יצחק וקנין:

זה ברור, את יכולה להמשיך.

רננה שחר:

"(ג) שר המשפטים, בהתייעצות עם השר, ימנה משפטן הכשיר להתמנות לשופט בית משפט שלום, בעל רישיון עובד טיס ובעל ידע בדיני הטיס שאינו עובד מדינה, ליושב ראש ועדת הערר, וכן משפטן שמתקיימים בו התנאים האמורים לממלא מקום קבוע ליושב ראש ועדת הערר.

היו"ר יצחק וקנין:

הערות?

עמרי טלמון:

אני הולך קצת אחורה. כתוב שהתנאים לעובד ועדת הערר: "עובד טיס בעל רישיון עובד טיס" וכן הלאה. לדעתי צריך לציין "או שהיה בעל רישיון" ובזה להרחיב את המעגל של האנשים שראויים לשמש בוועדה וגם לחזק את הנושא של התלות, כי מי שהוא עובד טיס בעל רישיון, הוא תלוי ברת"א.

נציג ציבור או עובד מדינה, אני מציע להכניס עובד מדינה שהוא איננו עובד משרד התחבורה.

היו"ר יצחק וקנין:

אתה רוצה שיביאו מישהו ממשרד החקלאות?

עמרי טלמון:

אם הוא מתמצא בדיני טייס, יכול להיות. אחר-כך כתוב שהוא בעל ידע בטייס. אם, למשל, הוא היה טייס ריסוס בעברו ואולי היום אין לו רישיון, יכול להיות.

עמר שלו:

לגבי סעיף קטן ג'. אנחנו מבקשים שהמשפטן שכשיר להתמנות יהיה בעל רישיון עובד טיס או בעל ידע בדיני הטיס. זה יאפשר הרחבה של המועמדים הפוטנציאליים לתפקיד הזה אחרת נדרש גם משפטן, גם רישיון עובד טיס וגם בעל ידע. כך הוא יהיה משפטן או בעל רישיון טיס או בעל ידע.

גיורא רום:

ואז זה גם פותר את הסוגיה של מר טלמון כי אם מכניסים את ה"או", שבעיניי זה מתקבל על הדעת, מיניי וביי, גם עונה להערה של מר טלמון.

היו"ר יצחק וקנין:

מקובל עליכם?

רננה שחר:

כן.

גיורא רום:

"בעל רישיון עובד טיס או בעל ידע בדיני הטיס".

רננה שחר:

לגבי זה שהוא לא יהיה עובד משרד התחבורה, רק אגיד שחוק בתי דין מנהליים, שמוחל על הוועדה הזאת, קובע את כל הסייגים לעניין ניגודי העניינים ושלא יכול להתמנות חבר בוועדת הערר מי שמצוי בקשרי עבודה יום יומיים עם הרשות שעליה עוררין, או משהו מהסוג הזה.

(ד) לצורך מינוי מותבים לוועדת הערר לפי סעיף קטן (ב), יכין השר רשימות כמפורט להלן:

(1) רשימת עובדי טיס שתכלול שלושה עובדי טיס, לפחות, מכל תפקיד מתפקידי עובדי טיס כאמור בסעיף 2, שהם בעלי ניסיון של חמש שנים לפחות במילוי התפקיד האמור; הכנת הרשימה כאמור תיעשה על פי המלצת הגופים המייצגים, לדעת השר, את עובדי הטיס באותם תפקידים;

(2) רשימה הכוללת עובדי המדינה ואנשי ציבור בעלי ידע וניסיון בתחום התעופה; הכנת הרשימה כאמור תיעשה על פי המלצת המנהל.

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות.

רננה שחר:

"(ה) החלטת ועדת הערר ניתנת לערעור לפני בית משפט לעניינים מינהליים.

(ו) על ערר לפי סעיף זה ועל ועדת הערר יחולו ההוראות לפי חוק בתי דין מינהליים, התשנ"ב–1992‏, בשינויים המחויבים, בשינויים המפורטים בסעיפים קטנים (ב) עד (ה), ובשינויים אלה:

(1) יושב ראש ועדת הערר יהיה ראש בית הדין וממלא מקומו יהיה סגן ראש   
 בית הדין;

(2) עיכוב ביצוע של החלטת המנהל שעליה עוררים, לפי סעיף 33   
 לחוק האמור, יהא מטעמים מיוחדים שיירשמו;

(3) תקנות לפי סעיף 54(ב) לחוק האמור, לעניין ועדת הערר וערר לפי סעיף   
 זה, יותקנו גם בהתייעצות עם השר."

היו"ר יצחק וקנין:

הערות?

איתי עצמון:

רציתי להעיר לעניין החלה של חוק בתי דין מנהליים. בסעיף 54(ג) לאותו חוק כתוב שתקנות לפי סעיף קטן ב' 7 ו-9, כלומר, לעניין קביעת שיעורים או שיעורים מרביים של הוצאות שכר טרחה לבעלי דין או לעדים וכן נושא האגרות טעונות אישור ועדת החוקה חוק ומשפט של הכנסת. מכיוון שכל תקנות הטיס מגיעות לוועדת הכלכלה, צריך להבהיר שהתקנות האלה יהיו באישור ועדת הכלכלה.

היו"ר יצחק וקנין:

כן.

רננה שחר:

אין בעיה עם זה.

אלחנן רוזנשטיין:

אני חבר בוועדת הערר.

אני חושב שהמבנה של ועדת הערר כפי שהוא קיים היום, שבו נציגי ענפי התעופה השונים משמשים שם והם מובילים בתחומם, נהנה מקרדיט גדול מאוד הן בעיניי המערערים והן בעיניי רת"א. יש לנו רקורד די טוב בשנים האחרונות. הוועדה הזאת שבעיקרה הופכת להיות בית משפט והקישור היחיד שצריך להיות שם הוא ליושב ראש או לממלא מקומו, להבין בדיני תעופה או להיות בעל רישיון עובד טיס, שזה יכול להיות טכנאי או פקח, או גם בעל רישיון טיס פרטי או אלחוטן טיס. הוא לא יכול לשמש כאינסטנציה מקצועית לעניין הזה. אם הערר מתגלגל בסופו של דבר לפלפולים משפטיים, קיים בית המשפט המנהלי שיטפל בעניין הזה או בית המשפט העליון, כפי שזה קורה היום.

אני חושב שחשוב לשמור על הקטע המקצועי. אם יש תקלה בעבודה של רופא, הוועדה המקצועית היא ועדה של רופאים בעלי ניסיון.

רננה שחר:

אנחנו חושבים שנשמר באופן מלא הידע המקצועי, האוריינטציה המקצועית גם של יושב ראש ועדת הערר וגם של חברי ועדת הערר. אני אפנה לתקנה 54 לתקנות הרישיונות דהיום. כתוב שוועדת הערר תידון בשלושה, יושב ראש ושני חברים. האחד, בעל מקצוע בתחום התעופה הקשור לנושא והאחר משפטן בעל ידע בתעופה האזרחית. זאת אומרת, גם התנאים בתקנות היום הם פחות עם אוריינטציה לתעופה ממה שאנחנו כתבנו.

אנחנו חושבים שבאמת ניסינו לשמור על הצביון המקצועי של ועדת הערר, כפי שהיא מתנהלת היום אבל להתאים את זה לחוק בתי דין מנהליים ולמדיניות החקיקה הרוחבית של משרד המשפטים באופן כללי.

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות. אני מצביע על סעיף 37 כולל כל התיקונים שהוצעו פה והתקבלו.

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים אין

היו"ר יצחק וקנין:

הסעיף אושר.

עוברים לסעיף 38.

רננה שחר:

"38. אדם שהמנהל ביטל את רישיון עובד הטיס שהיה בידו או הגדר שבו לפי סעיף 35, לא יגיש בקשה לרישיון או להגדר חדש, אלא לאחר שחלפה שנה ממועד הביטול כאמור."

איתי עצמון:

אני מבין שהכוונה היא לרישיון או הגדר מאותו סוג שבוטל? לכך אתם מתכוונים?

רננה שחר:

אנחנו חושבים שכן.

איתי עצמון:

אז הבהיר את זה.

רון גנט:

האיגוד מבקש שהתקופה של השנה לא תחול על ביטולים שקשורים לסעיף קטן 35(א)(2) תנאים ו-35(א)(5) שזה כושר לקוי. הליך קבלת הרישיון הוא ממילא הליך שלוקח זמן והוא עולה כסף. פה יש עונש כפול. בוטל הרישיון – בסדר גמור. עם התמלאות התנאים תנו אפשרות להגיש שוב בקשה. נעבור שוב פעם את כל המבחנים ואת כל הבדיקות ואין עם זה שום בעיה.

כנ"ל לגבי 35(א)(5) כושר לקוי. אם לא עברתי מבחן אני לא אקבל רישיון. אין מקום להעניש פעמיים את עובד הטיס.

רננה שחר:

יערה אמרה קודם. ביטול היא הסנקציה החריפה ביותר. היא קיימת רק בנסיבות מאוד חריגים. אמרו כאן שפעמיים שבחמש השנים האחרונות, במקרים האלה, כאשר כבר הופעל כל שיקול הדעת והוחלט שזה מקרה שמצדיק את הפעולה של ביטול, אנחנו חושבים ששנה היא אפילו תקופה קצרה מידי, גם בהשוואה לחקיקה אחרת, כאשר מבוטל רישיון.

אנחנו לא מקבלים את ההערה.

רון גנט:

אם הטיס הוא בעל כושר לקוי, מה תעזור לו השנה.

רננה שחר:

אם יבוטל בגלל כושר לקוי, זה אומר שיבוטל בגלל שהגיעו למסקנה שלא ניתן להחזיר חזרה.

רון גנט:

ולאחר שנה הוא יהיה בעל כושר מתאים?

יערה למברגר:

שיהיה ברור, לאחר שנה הוא לא מקבל אוטומטית.

רננה שחר:

זאת הערה כללית.

רון גנט:

הקפאה משמעותה עונש, סנקציה נוספת. אני שואל האם השנה שהוא יושב בבית תורמת לכושר התעופתי שלו?

מיכאל אברהמי:

אני רוצה להבהיר. ביטול רישיון נעשה אך ורק אם נעשה משהו במזיד ורת"א חושבת שהאדם הזה לא יאה ולא נאה.

רון גנט:

זה כתוב בחוק?

רננה שחר:

הוא מדבר על מדיניות.

מיכאל אברהמי:

ביטול רישיון כתוצאה מרמה לקויה, זה לאחר שניתנה לו האפשרות לתקן. במידה ורת"א הגיעה למסקנה שהוא לא מסוגל לתקן, אז מבוטל רישיונו.

כמו שאמרה רננה, הדבר הזה הוא הפיתרון האולטימטיבי כשאין פיתרון אחר. אלה הם התנאים שבהם אנחנו משתמשים בביטול רישיון. האצבע היא מאוד לא קלה על ההדק.

היו"ר יצחק וקנין:

השאלה, איך אתה מביא לביטוי בכתובים את מה שאמרת? מה שאתה אומר זה לא בדיוק מה שכתוב.

רננה שחר:

אנחנו הוספנו עכשיו את הפסקה שמדברת על-כך שהמנהל לא ישתמש בסמכויות להתליה כתובה ולביטול לפי פסקה 5 שעליה מדברים פה, אלא אם כן הוא נוכח לדעת שאין אפשרות לתקן את הליקוי.

בועז חטיבה:

אני מסכים שבעצם התיקון שמדובר עליו ב-35א, פותר את מרבית הבעיה שאנחנו מתייחסים אליה ב-38, אבל עם כל הכבוד, אני מבקש שוב להתייחס גם ל-35(2). אני חושב שאם תהיה התייחסות ראויה שם, אני חושב שאין מה להלין על 38.

אני מנסה שוב להסביר. כל המקרים של הפרות, אין איתם שום ויכוח. אנחנו דיברנו על מקרה שהוא טכני, ששם אם הגענו למצב שאין רישיון, אין סיבה להעניש את האדם. גם אם זה שוב ושוב וזה גורם טרחה לרת"א, עם כל הכבוד, כשמדובר באדם שהוא לא עבריין, הוא לא פושע, הוא לא מפר, הרשות צריכה לתת לו את השירות.

אני לא רוצה להתחיל עכשיו להפליג בתסריטים דמיוניים איך יילקח הרישיון ולמה יילקח כי זה לא רלוונטי. החוק צריך להיות כתוב נכון, בין אם אנחנו נותנים ביטחון מלא ברת"א, שהיא תפעל בשיקול דעת. תמיד יש חשש שיהיו אנשים אחרים ברת"א שלא יפעלו בשיקול דעת ואנחנו נהיה אלה שנרוץ לוועדות ערר ולבתי דין מנהליים. בסוף אנחנו נהיה בלי פרנסה בזמן הזה.

אני מאוד מבקש להדגיש שוב, אנחנו חרדים לבטיחות לא פחות מכל אחד שיושב פה סביב השולחן. יש לנו את כל האחריות למרות שאנחנו לא הרגולאטור.

היו"ר יצחק וקנין:

תודה. יש אפשרות למצוא ניסוח לסעיף הזה שייתן מענה למה שהם אומרים?

רננה שחר:

אנחנו חושבים שזה לא נכון. אנחנו חשובים שברגע שבוטל – אנחנו חושבים שמה שאיגוד הטייסים אומר, שיבוטל רישיון במקרים שבהם לא היה צריך להיות מבוטל רישיון, זה לא נכון. מי שבוטל רישיונו, זה עניין ששנה היא תקופה קצרה מידי.

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות, אני מצביע על הסעיף. מי בעד?

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים אין

היו"ר יצחק וקנין:

הסעיף מאושר.

עוברים לסעיף 39.

רננה שחר:

"איסור שימוש ברישיון חוץ

1. עובד טיס שרישיונו הותלה או בוטל לפי הוראות סימן זה, ובידו גם רישיון מאותו סוג שניתן לו בידי הרשות המוסמכת לכך במדינה חברה, לא יעשה שימוש ברישיון הזר האמור בשטח ישראל."

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות. מי בעד?

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים אין

היו"ר יצחק וקנין:

הסעיף אושר.

רננה שחר:

"הגדרת רישיון

1. בסימן זה, "רישיון" – רישיון כאמור בפסקאות (1) עד (6) להגדרה "רישיון" שבסעיף 34."

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות. מי בעד סעיף 40?

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים אין

היו"ר יצחק וקנין:

הסעיף מאושר.

.

"41. (א) בלי לגרוע מהתנאים לקבלת רישיון הקבועים בסימנים ב' עד ו', המנהל ייתן רישיון רק למבקש שמתקיימים בו כל אלה:

רננה שחר:

פסקה 1 נמחקה בעקבות הערות הציבור ודיון שעשינו בנושא הביטוח.

"(2) המבקש הוכיח להנחת דעתו של המנהל כי ברשותו ספרות מקצועית מעודכנת כנדרש לפי סעיף 42(ב)(1), וכן כוח אדם בעל ניסיון וכשירות מתאימים כנדרש לפי סעיף 42(ב)(2)."

(ב) הוראות סעיף זה לא יחולו לגבי רישיון עובד טיס."

איתי עצמון:

אני חושב שצריך להוסיף כאן פסקה שאומרת שהמבקש שילם את האגרה בעד הגשת בקשה לרישיון בהתאם להוראות לפי חוק זה. יכול להיות שזה ברור אבל למען הסדר הטוב אולי כדאי להבהיר. אני חושב שהפסקה הזאת תהיה רלוונטית לכל סוגי הרישיונות ולא רק לגבי רישיון כאמור בפסקאות 1 עד 6. נצטרך למצוא איזו דרך לנסח את זה כך שזה יחול על כל הרישיונות.

רננה שחר:

מקובל.

יצחק וקנין:

אין הערות לסעיף 41.

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים אין

היו"ר יצחק וקנין:

הסעיף אושר, כולל התיקונים שהוצעו.

רננה שחר:

את א' מחקנו בגלל נושא הביטוח. אני רוצה לציין בפני הוועדה כי הציבור כבר ראה את זה, שאת נושא הביטוח העברנו לחובה מכוח התקנות. קיבלנו את העמדה שצריך עדיין לעשות פה עבודת מטה לעניין סוגי הביטוח, סכומי הביטוח, סוגי המבטחים וכו', גם לגבי רישיונות שונים, גם לגבי מפעילים אוויריים שונים. לכן הצענו להעביר את לתקנות. תראו את זה בסעיף 146 בעתיד.

"(ב) השר רשאי לקבוע, באישור ועדת הכלכלה של הכנסת, חובות, הגבלות ותנאים נוספים שיחולו על בעל רישיון, ובכלל זה –

(1) חובה להחזיק ספרות מקצועית הנדרשת לצורך הפעלת הרישיון, לעדכנה ולהפיצה לנוגעים בדבר, ולפעול על פי הספרות המקצועית המעודכנת כאמור;

(2) חובה להעסיק כוח אדם בעל ניסיון וכשירות מתאימים ופעולות שעל בעל רישיון לנקוט במטרה להכשיר ולהדריך את כוח האדם האמור ולשמור על כשירותו;

(3) חובת תיעוד הפעולות שמבצע בעל הרישיון במסגרת רישיונו, ואופן שמירת התיעוד;

(4) חובות דיווח למנהל ביחס לפעילותו של בעל הרישיון.

(ג) הוראות סעיפים קטנים (א) ו-(ב) (1) ו-(2) לא יחולו לגבי עובד טיס."

איתי עצמון:

כמובן זה יהיה הוראות סעיף קטן ב(1) ו-(2) כי א' נמחק.

יצחק וקנין:

אין הערות. מי בעד סעיף 42?

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים אין

היו"ר יצחק וקנין:

הסעיף מאושר.

רננה שחר:

"43. השר רשאי לקבוע תקנות לעניין רישיונות, ובין השאר בעניינים אלה:

(1) הוראות לעניין התנאים לקבלת רישיון, המנויים בפרק זה, וכן תנאים נוספים לקבלת רישיון ובכלל זה –

(א) תנאים המביאים בחשבון את עברו הפלילי של המבקש.

(ב) תנאים המביאים בחשבון ביטול הגבלה או התליה קודמים של רישיון   
 שניתן למבקש. "

איתי עצמון:

אני מציע שלגבי פסקה 1, התקנות כאן לא טעונות אישור ועדה אבל אני מציע שהתנאים לקבלת רישיון כן יהיו באישור ועדה.

רננה שחר:

את (א) ו-(ב)?

איתי עצמון:

1 (א) ו-(ב).

רננה שחר:

בסדר.

"(2) ההליכים לקבלת רישיון או חידושו, לרבות הוראות בדבר אופן הגשת הבקשה לקבלה או לחידוש של רישיון, המסמכים שיש לצרף לבקשה כאמור, והתנאים הנדרשים לשם חידושו;

(3) תקופת תוקפו של רישיון;

(4) פרטים שייכללו ברישיון, ובכלל זה תנאים להפעלתו ולשימוש בו;

(5) תיקון רישיון בין ביוזמת בעל הרישיון ובין ביוזמת המנהל ובכלל זה הוראות לעניין אופן בקשת הבקשה והליכים לתיקון הרישיון לפי העניין;

(6) הגבלות לעניין העברת רישיון."

איתי עצמון:

הערה לעניין פסקה 6. אני חושב שכדאי להעביר את ההוראה הזאת לסעיף מהותי נפרד שיקבע במפורש שרישיון או הגדר אינם ניתנים להעברה אלא בהתאם להוראות ותנאים שקבע השר.

גם הוראה זאת אני חושב שראוי שתחול על כל סוגי הרישיון.

רננה שחר:

מקובל.

יצחק וקנין:

אין הערות. אני מצביע על סעיף 43 כולל התיקונים כפי שהוצעו.

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים אין

היו"ר יצחק וקנין:

הסעיף מאושר.

עוברים לסעיף 44.

רננה שחר:

."44. השר רשאי לקבוע בתקנות, נסיבות שבהן לא תחול חובת רישיון, לפי הוראות פרק זה, או לא יחול תנאי מהתנאים לקבלת רישיון, ורשאי הוא לקבוע תנאים חלופיים לעניין זה."

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות. מי בעד סעיף 44?

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים אין

היו"ר יצחק וקנין:

הסעיף מאושר.

רננה שחר:

"44א. לא יתחזה אדם לבעל רישיון ולא ישתמש בתואר או בכינוי שמשתמע מהם שהוא בעל רישיון אלא אם כן הוא בעל רישיון".

איתי עצמון:

גם כאן אני חושב שזאת צריכה להיות הוראה כללית שתתייחס לכל בעלי הרישיונות, כלומר, רישיון כהגדרתו בסעיף 34 ולהוסיף: "אלא אם כן הוא בעל רישיון תקף לפי חוק זה".

רננה שחר:

בסדר.

יצחק וקנין:

אין הערות. אני מצביע על הסעיף. סעיף 44א.

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים אין

היו"ר יצחק וקנין:

הסעיף מאושר.

רבותיי, אני נועל את הישיבה כי יש לנו המשך דיון באולם ההרצאות.

אני מודה לכולם.

לאה ורון:

הפצנו היום סדרי יום עד ה-16 לחודש. אתם מוזמנים להיכנס לאתר הוועדה ולראות שהוספנו ישיבה ליום רביעי, בנוסף לישיבה הקבועה ביום שלישי.

**(הישיבה ננעלה בשעה 10:55)**