**הכנסת השמונה-עשרה                                                                                נוסח לא מתוקן**

**מושב שני**

**פרוטוקול מס' 253**

**מישיבת ועדת הכלכלה**

**יום שלישי, כ"ו בסיוון, התש"ע (08/06/2010) בשעה 09:00**

**סדר היום:**

**הצעת חוק הטיס, התש"ע-2010**

**נכחו:**

**חברי הוועדה:**

יצחק וקנין – מ"מ היו"ר

**מוזמנים:**

עו"ד יערה למברגר - משרד המשפטים

יצחק רז - החוקר הראשי, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

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

מיכאל אברהמי - סגן בכיר למבצעים, רשות התעופה האזרחית

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

פבל גרנדל - סגן בכיר לכושר אווירי - רשות התעופה האזרחית

גדי רגב - ראש מטה תעופה, רשות התעופה האזרחית

אודי גילאי – מנהל תחום תקינה וכשירות אווירית, רשות התעופה האזרחית

מרדכי שמואלי - סגן בכיר לתשתיות, רשות התעופה האזרחית

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

טניה אדלשטיין – רשות שדות התעופה

אילון טל - ראש אגף פיקוח ובקרה, רשות שדות התעופה

זינה פרפליצין – אגף לתכנון נושאי, משרד הפנים

רפ"ק דנית גלעד – תובעת באת"ן, משטרת ישראל, המשרד לביטחון פנים

אלי דוידסון – קצין חקירות משטרת ישראל, המשרד לביטחון פנים

רפ"ק דוד כתר – קצין מיחשוב וטכנולוגיה, משטרת ישראל, המשרד לביטחון פנים

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

סא"ל רוברט נויפלד - יועץ משפטי, חיל האוויר

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

עו"ד רוני סטבקובסקי - חברת "אל-על"

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

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

אברהם רזיאל - ראש אגף מבצעי אוויר, התעשייה האווירית

ערן רוזנטל – טייס ראשי, חברת קא"ל

אברהם קמחי - יו"ר התעופה הקלה, קלוב התעופה

ליזה גינזבורג – ועדת האגודה – זכויות הטייסים, אגודת התעופה הכללית

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

בנימין קלנר – רופא, החברה הישראלית לרפואה תעופתית

בועז חטיבה - יו"ר איגוד הטייסים

עו"ד רון גנט - יועץ משפטי, איגוד הטייסים

**ייעוץ משפטי:** עו"ד איתי עצמון

**מנהלת הוועדה:** לאה ורון

**רשמת פרלמנטארית:** אתי אפלבוים

**הצעת חוק הטיס, התש"ע-2010**

היו"ר יצחק וקנין:

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

עצרנו בסעיף 65, הסעיף לא הוצבע. רננה, אני מציע שנקרא שוב את ה סעיף.

רננה שחר:

אנחנו מבקשים לאשר את סעיף 52 אותו לא אישרנו בישיבה הקודמת.

היו"ר יצחק וקנין:

הגעתם למסקנה?

רננה שחר:

כן, זה היה משהו פנים ממשלתי.

היו"ר יצחק וקנין:

אני פותח את סעיף 52. נקרא אותו ונצביע עליו ואז נעבור לסעיף 65.

רננה שחר:

מקריאה את סעיף 52:

"ייבוא וייצוא של כלי טיס או ציוד תעופתי

52. השר רשאי לקבוע הוראות לעניין ייבוא וייצוא של כלי טיס, חלק מכלי טיס או ציוד תעופתי, ובכלל זה תנאים והגבלות לייבוא ולייצוא כאמור, הכל במטרה להבטיח את בטיחות הפעלתם של כלי טיס."

זה הנוסח ויש סעיף של שמירת דינים שבו נוסיף באופן מפורש שהחוק אינו גורע מהוראות ודת היבוא והיצוא.

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות. הסעיף הזה לא הוצבע בישיבה הקודמת ולכן נצביע עכשיו.

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים אין

היו"ר יצחק וקנין:

סעיף 52 אושר.

אנחנו עוברים לסעיף 65.

בועז חטיבה:

סליחה, בסוף הדיון האחרון נכנסו שתי מילים לסעיף 64 ולא הספקנו להתייחס ואני מבקש בכל זאת להתייחס. הוספנו לסעיף את המילים "ספר התחזוקה". יש שם ויכוח ארוך על מגבלות ההפעלה ואנחנו נסוגים מהערותינו לעניין הזה. אני רק רוצה לשאול אם אפשר להעיר לתוספת של "ספר תחזוקה".

יצחק וקנין:

אני אפתח את סעיף 64. אני מבין שהוספנו משהו בסעיף הזה.

רננה שחר:

הבנתי שאפשר לפתוח סעיף פעם נוספת רק פעם אחת. האם הוועדה יכולה לשמוע את ההערה בלי להחליט על פתיחת הסעיף כדי שבסופו של דבר, אם יצטרכו לפתוח את הסעיף הזה מסיבות נוספות, אפשר יהיה – זה רק ליתר ביטחון. יש לנו עכשיו שנצטרך - - -

לאה ורון:

הוא לא הודיע שהוא פותח את הסעיף. הוא נתן למר חטיבה אפשרות להשמיע את דבריו.

יצחק וקנין:

מר חטיבה, בבקשה.

בועז חטיבה:

אני מבקש להגיד שזאת דוגמה לעוד אחד מהסעיפים שבו עלול להיות טשטוש גבולות מסוים, בין המפעיל האווירי, בעל רישיון ההפעלה, חברת התעופה, לבין הטייס המפעיל שיושב על ההגאים, בגלל אותה סוגיה שדשנו בה בסעיף ההגדרות.

גם בסעיף 64 נוצרת סיטואציה שעלול להיות איש צוות אחראי לדברים שאין לו שליטה עליהם, שהוא אפילו לא מכיר אותם, שזה ספר התחזוקה שלא נמצא ברשות הטייסים והם לא מכירים את מה שכתוב בו. הדברים הרלוונטיים מתוך ספר התחזוקה שצריכים להיות ידועים לטייסים, נמצאים בספרות שלהם. אפילו יש מצבים שבהם טייס שהעמיק חקור ומכיר משהו בספר התחזוקה, אפילו שלא נדרש ממנו, אז נתקלים בסיטואציות שאומרים לאותו טייס: מדוע העמקת חקור, זה לא עניינך בכלל. לכן אני חושב שצריכה להיות פה הפרדה. מכיוון שלא דנו בזה בדיונים מול רת"א, אולי צריך לדון בזה בנפרד. צריך לעשות פה איזו הפרדה. אני לא מנסה בשום אופן להתחמק מאחריות על דברים שנתונים לאחריותי כטייס.

היו"ר יצחק וקנין:

אני מבין שמה שהוסף פה אלה המילים "ספר התחזוקה".

רננה שחר:

נכון. הרציונאל הוא שבמגבלות ההפעלה קבועות גם בספר הטיסה וגם בספר התחזוקה. למשל, מתי מטוס צריך להיכנס לאיזו בדיקה לפי מספר השעות שהוא עשה, הטיסות שהוא עשה וכדומה. אלה דברים שיכולים לקבל ביטוי בספר התחזוקה. גם את ההוראות האלה הטייס צריך להכיר. אם הכלי צריך להיכנס לתחזוקה ולא צריך לטוס אז הוא צריך לדעת את זה ולפעול לפי אותן מגבלות.

בועז חטיבה:

אני יכול לתת דוגמה מאוד פשוטה. פנה אלי טייס וסיפר לי את הסיפור הבא: דרישת החמצן לשיגור לטיסה על-פי הספרות של הטייס, היא 900 פי.אס.איי. זה הלחץ שצריך להיות במיכל החמצן. בספרות התחזוקה כתוב 1,100. אותו טייס מכיר את ספרות התחזוקה ודרש מהטכנאים למלא ל-1,100. הוא ננזף על ידי מנהליו מדוע הוא מתעסק בעניינים לא לו. ספר הטייס אומר 900. יש לך 900? צא לדרך. הוא עמד בפני דילמה מה עליו לעשות.

כמובן שאנחנו לא כופרים בדוגמה שרננה נתנה. ברור שהמטוס צריך להיות מתופעל על-פי ספר התחזוקה אבל יש שם דברים שאני לא מכיר.

יצחק וקנין:

הסעיף ברור לי לחלוטין.

אודי גילאי:

אדוני היושב ראש, זה לא המקרה. במקרים שמר חטיבה מציין, כל עוד יש הוראות מפורשות בספר הטיס, לטיס יש עילה וכל דין להגיד שזה מה שכתוב והוא מוסמך לעשות את זה.

כפי שרננה ציינה, יש הוראות שמופיעות בספר התחזוקה, ואינן מופיעות בספר הטיסה. ההוראות האלה כן באות לידי ביטוי אצל הטייסים. לדוגמה, כאשר מטוס צריך להיכנס לביקורת מסוימת, בספר המטוס כתוב שהמטוס צריך להיכנס לביקורת כי כך כתוב בספר התחזוקה. זאת היתה כוונתנו. לדעתי זה חייב לבוא בתוך הסעיף. זאת לא מגבלה שכתובה בספר הטיסה, זאת מגבלה שכתובה בספר התחזוקה והטיס כן מודע למגבלות האלה. אין מדובר פה בשום מקרה שיש בהם סתירה בין סעיפים כאלה ואחרים.

אברהם קמחי:

אין ספק שזה נכון לגבי מטוסים פרטיים. זה מאה אחוז נכון וזה חייב. לגבי מפעילים, לטייס אין מושג כמה שעות יש לאווירות. כשאני יוצא עם 777 אני לא יודע מתי היתה לו ביקורת. אני רק יודע שהכול חתום. אני לא יודע מתי תהיה לו ביקורת, אני לא יודע מתי יחליפו או לא יחליפו מנוע. זה לא בשטח שלי בכלל. אני מקבל אווירון חתום על-ידי החברה ויש ההפרדה. אני מצטרף לבועז. ההפרדה הזאת צריכה להופיע באיזה מקום, בין מי שאחראי אישית על האווירון, general aviation, ובוודאי מטוס פרטי, לבין מטוס של חברת תעופה. זה לגמרי אחרת.

יצחק וקנין:

רת"א, אני רוצה להעיר הערה מסוימת. אני שם למשהו שחוזר על עצמו ברוב הישיבות שלנו. אנחנו מבזבזים על זה הרמון זמן. הטייסים עומדים פה כל הזמן במגננה. אני מבין אותם. באיזשהו מקום אני חושב שאולי יש צורך לחפש ניסוח שייתן את האחריות הראויה על הטייס בקטעים שלו, אבל מצד שני, אי-אפשר לדרוש מהטייס להיות עילוי כזה. יש פה ניואנסים קטנים מאוד ודקים שאני חושב שצריך לחשוב עליהם.

הייתי רוצה לשמוע אתכם לפני שאני פותח את ה עניין.

גד רגב:

יש פה סוגיה של סמכות ואחריות. מטבע הדברים, איגוד הטייסים שואף לקבל את מלוא הסמכויות עם אחריות הולכת וקטנה. זה מאוד טבעי והגיוני. זה מתנהל ככה גם בדיונים שלנו איתם בתוך רת"א. זה מוכר בכל מקום. אני גם בא מהענף הזה והייתי בו לא מעט שנים. עדיין יש מספר נושאים שהם מחויבים להיות תחת אחריות הטייס. אחריות הטייס באה לידי ביטוי בזה שהוא מקבל סדרה גדולה של מסמכים שעליהם הוא בודק אותם. הוא לא צריך לבדוק את הבורג, הוא לא צריך לבדוק האם נעשתה פעולה אחזקתית. הוא צריך לבדוק האם בעוד שעה המטוס צריך להיכנס לביקורת. הוא צריך לבדוק סדרה של מסמכים, כולל מסמכים תחזוקתיים שמוגשים לו לפני טיסה. המסמכים התחזוקתיים צריכים להיות מלאים ונכונים ומתאימים למגבלות אותה טיסה. זה מה שהוא צריך לבדוק. אף אחד לא אומר שהוא צריך לבדוק את המנוע.

זה לכל אורך הדרך. זה מדובר גם בנושא של מטענים, בנושא של ציוד – זה תכף ידובר.

בועז חטיבה:

לא, זה לא ידובר כי לא נעיר את ההערה כי נחה דעתנו.

גד רגב:

זה ידובר בעוד כל מיני נושאים לאורך כל הדרך. יש מעין נטייה קצת להוריד מהעניין של האחריות. אנחנו חושבים שמכיוון שהוא גם חותם על הניירת הזאת, אז החתימה מבטאת אחריות מסוימת וזאת אחריותו.

יצחק וקנין:

כל אותם דברים שאתם מעלים אותם פה מופיעים לו לפני שהוא מפעיל את המטוס.

גד רגב:

נכון.

אם יותר לי להוסיף עוד משהו. מאחורי הטייס עומדת חברת תעופה. אני מדבר על נושא ה-air lines. מאחוריו עומדת חברת התעופה היא זאת שצריכה בסוף להביא לטייס את המוצר הנכון לאותה טיסה, שעומד במגבלות וכשיר לאותה טיסה. אם שם היתה חריגה, אני מניח שבשרשרת המזון זה ילך למקום ששם אולי מישהו כשל. אבל עצם החתימה של הטייס מחייבת אותו ואומרת שהוא בדק וראה את הדברים, ולפי מה שהוצג בפניו זה כשיר ועומד במגבלת התחזוקה.

בועז חטיבה:

אין לי שום ויכוח עם מה שאמר גדי, זה נכון לחלוטין. אנחנו בודקים את המסמכים וחותמים עליהם. הבעיה היחידה היא עם אותם דברים - במהות אין לי בעיה. הבעיה היחידה היא עם הנוסח שמטיל עלי אחריות על דברים שלא בדקתי, לא אבדוק ואין באפשרותי לבדוק.

נכון הוא, שבהתנהלות סבירה - גדי דיבר על שרשרת המזון. כנראה שבשרשרת המזון לא יגיעו אלי כי ימצאו את הטכנאי אשם. אני חושש ממצב שכן יגיעו אלי באיזשהן נסיבות קיצוניות. כל החוק וכל היוזמה הממשלתית היא להגן על הציבור מפני אותם עובדי טיס או טייסים לא סבירים. אנחנו מנסים להתגונן בפני אותן סיטואציות לא סבירות, זה הכול.

אולי נדון על הסעיף הזה עם רת"א. זה הסעיף האחרון בסדרה של הסעיפים האלה, כי בסעיף 65 קיבלנו תשובות שהניחו את דעתנו ואין לנו יותר שום טענה לסעיף 65. לא כי לשון החוק נותנת מענה, אלא כי הנהלים הפנימיים בחברות נותנים מענה.

היו"ר יצחק וקנין:

רבותיי, מאחר ואת סעיף 64 כבר עברתי והצבעתי עליו, אני מציע שנכון לרגע זה הסעיף יישאר כפי שהוא, בהתאם לתיקונים ולנוסח שתיקנו. אני מאפשר לרת"א ולאיגוד הטייסים לדון שוב על הסעיף. במידה ותגיעו למסקנה שאפשר לעשות תוספת מסוימת, אני אפתח את זה. כרגע נשאיר את הסעיף כפי שהוא ונמשיך לסעיף 65.

רננה שחר:

" 65. (א) לא יפעיל אדם כלי טיס אלא אם כן מותקן או נישא בו ציוד תעופתי או ציוד אחר הקשור להפעלת כלי הטיס שקבע השר, והציוד כאמור תקין, בהתאם לתנאים שקבע השר לעניין זה, באישור ועדת הכלכלה של הכנסת.

1. לא יפעיל אדם ציוד תעופתי ומפעיל אווירי לא יתיר לו להפעיל ציוד תעופתי, אלא אם כן הוא איש צוות המורשה לכך, בהתאם לתנאים שקבע השר לעניין זה, באישור ועדת הכלכלה של הכנסת."

איתי עצמון:

רציתי לשאול. ציוד תעופתי רלוונטי בעצם גם לכלי טיס שאינו מאויש. האם התיבה "איש צוות" רלוונטית גם לכלי טיס שאינו מאויש?

אברהם רזיאל:

גם אותו מפעילים.

איתי עצמון:

חייב להיות איש צוות, לא פשוט מי שמורשה לכך בהתאם לתנאים שקבע השר?

רננה שחר:

נכון, איש צוות או עובד טייס.

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות.

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

היו"ר יצחק וקנין:

סעיף אושר.

רננה שחר:

"הוראות כושר אווירי

66.(א) היה למנהל יסוד סביר להניח כי כלי טיס כהגדרתו בסעיף 45 או ציוד תעופתי, אינם בטוחים לשימוש, וכי מצב דומה עלול להתפתח בכלי טיס או בציוד תעופתי אחרים שיוצרו על בסיס תכן זהה או דומה, רשאי הוא ליתן הוראות כושר אווירי לגבי כלי הטיס או הציוד התעופתי כאמור, שמטרתן להבטיח את שמירת כשירותם האווירית ובטיחות השימוש בהם.

(ב) המנהל ימסור הוראות כושר אווירי שנתן לפי סעיף קטן (א) לכל מפעיל אווירי העושה שימוש בכלי הטיס או בציוד התעופתי שלגביהם ניתנו; מפעיל אווירי שקיבל הוראות כאמור יביאן לידיעת כל עובד טיס המפעיל את כלי הטיס או הציוד האמורים, מטעמו, וכן לידיעת הגורם האחראי מטעמו לביצוע פעולת בדק בכלי הטיס כאמור בסעיף 60(ב)(5).

(ג) מפעיל אווירי ועובד טיס שנמסרו להם הוראות כושר אווירי לפי סעיף זה, לא יפעילו את כלי הטיס או הציוד התעופתי שלגביו ניתנו ההוראות אלא בהתאם להן."

היו"ר יצחק וקנין:

הייתי מבקש הסבר לגבי הסעיפים האלה.

רננה שחר:

אבקש מפבל גרנדל, ראש אגף כושר אווירי, להסביר.

פבל גרנדל:

הוראות כושר אווירי הם בחזקת התקנה. אם מתגלה שיש תקלה בתקן של המטוס או מנהל רואה בכל מיני סוגי הפעלה שונים המתאימים למדינת ישראל, לשנות או להוציא הוראה נוספת, זה בא לידי ביטוי בהוראת כושר אווירי. הוראת כושר אווירי יכולה להיות אם תקופה מסוימת מטוסים מיובאים, שבדרך-כלל מבוססים על הוראת כושר אווירי של היצרן. על כל הוראה כאת הרשות מפעילה שיקול דעת ורואה עד כמה היא מתאימה מבחינת זמן ההפעלה, או לפחות חלופה שיכולה על-ידי מפעיל להתקבל לרת"א והיא נשקלת ויכולה להתקבל כי היא חלופה לדרישה המקורית של היצרן.

אחרי שרת"א מוציאה את המכתב או דף אימוץ של ההוראה הזאת זה הופך להיות מנדטורי בחזקת התקנה. זאת בעצם המהות של כל העניין.

היו"ר יצחק וקנין:

יש הערות? מי בעד סעיף 66?

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

היו"ר יצחק וקנין:

הסעיף אושר.

רננה שחר:

"66א. מפעיל אווירי אחראי לתחזוקתם ולהפעלתם הבטוחות של כלי הטיס שהוא מפעיל, בהתאם להוראות לפי חוק זה."

איתי עצמון:

אני מניח שמקום של סעיף כזה הוא בחלק של הוראות כלליות יותר ולאו דווקא בחלק הזה.

רננה שחר:

בסימן ה' בהוראות כלליות?

איתי עצמון:

אני חושב שאולי זה יותר רלוונטי שם. בשלב הנוסח נבדוק את המיקום הנכון של הסעיף הזה.

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות לסעיף 66א. מי בעד?

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים אין

היו"ר יצחק וקנין:

הסעיף אושר.

תנאים להפעלת כלי טיס, סעיף 67.

רננה שחר:

"67. לא יפעיל אדם כלי טיס אלא אם כן בכלי הטיס אנשי צוות במספר ובתפקידים כפי שקבע השר, באישור ועדת הכלכלה של הכנסת."

היו"ר יצחק וקנין:

הערות?

יובל לוטן:

אני מחברת אל-על. יש מצב שמפעילים כלי טיס עם צוות שהוא מעל לצוות המזערי הנדרש. אני חושב שהתקנה צריכה לתת ביטוי לעניין שיש צוות מזערי. מעבר לזה, ניתן להפעיל כלי טיס בצוות שהוא גדול יותר. לפי לשון הסעיף הזה, זה מחייב בדיוק את המספר, צריך לתקן את כך "שלא יפחת" ממספר אנשי הצוות המזעריים.

איתי עצמון:

במספר שלא יפחת מזה שקבע השר?

יובל לוטן:

במספר ובתפקיד.

יערה למברגר:

שלא יפחת.

רננה שחר:

בסדר, זה מקובל.

אברהם רזיאל:

אני מהתעשייה האווירית. הייתי מבקש להבהיר. הרי בסופו של דבר, בדרך כלל התפקידים ומספר אנשי הצוות נקבעים על-ידי היצרן. ב"type certificate" מוגדר מספר אנשי הצוות. קצת נקראה לי מוזר שהשר קובע. יכול להיות שזאת אפשרות והוא מוסיף על זה, אבל איך השר קשור?

יערה למברגר:

זה בתקנות.

רננה שחר:

באופן כללי יש שלושה מקורות לדבר הזה. הראשון הוא כמובן הוראות היצרן, הדבר השני הוא הוראות מפעיל אווירי. למשל, בטיסת זריעת עננים, זה לא קשור. יש משימות מיוחדות שבהן צריך יותר. הדבר השלישי זה נושא שעות מנוחה של הצוות, שגם מכוחן נקבעות הוראות לפי סעיף זה. לכן זה לא רק הוראות יצרן יש מספר תקנות שעוסקות בזה.

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות.

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים אין

היו"ר יצחק וקנין:

הסעיף אושר.

רננה שחר:

"68. (א) לא יפעיל אדם כלי טיס אלא אם כן מצוי בכלי הטיס כל אחד מהמסמכים

המפורטים להלן:

(1) תעודת רישום תקפה של כלי הטיס;

(2) תעודת כושר הטיסה התקפה של כלי הטיס;"

סעיף 3 מבוטל.

"(4) אם כלי הטיס מוביל נוסעים – רשימה של שמות הנוסעים, יעד טיסתם ומקום עלייתם לכלי הטיס;

(5) רישיון תקף לתחנת טלגרף אלחוטי שניתן לפי פקודת הטלגרף האלחוטי [נוסח חדש], התשל"ב–1972‏.

(6) כל מסמך אחר שקבע השר.

(א1) לא ישמש עובד טיס כאיש צוות, ומפעיל אווירי לא יתיר לעובד טיס לשמש כאיש צוות, אלא אם כן אותו עובד טיס נושא עימו רישיון עובד טיס ותעודה רפואית, מתאימים ותקפים.

1. השר רשאי לקבוע סוגי כלי טיס או סוגי הפעלות שלגביהם לא תחול חובת הנשיאה של מסמכים כאמור בסעיפים קטנים (א)ו-(א1), כולם או חלקם, בתנאים שיקבע."

היו"ר יצחק וקנין:

הערות?

איתי עצמון:

בסעיף קטן (א)1 כתוב "תעודת רישום תקפה". אני חושב שצריך לכתוב "ככל שחלה חובת רישום" מכיוון שכמו שראינו בישיבה הקודמת, יש מקרים שבהם לא חלה חובת רישום.

אני חושב שאולי כדי לכתוב כאן תעודת רעש, ככל שיש חובה לשאת אותה לפי חוק זה.

רננה שחר:

"ככל שחלה חובת רישום", אני מבקשת לבדוק אם זה כתוב "ככל שחלה חובת רישום" או "ככל שחלה חובת תעודת רישום".

איתי עצמון:

יש מקרים שחלה חובת רישום ואין חובה לשאת תעודת רישום. אני חושב שנוסח הסעיף הוא "ירשום ויתן לממציא תעודת רישום".

רננה שחר:

אבל יש שם את הנושא של תעודת רישום לשכרן.

מה שאתה אומר מקובל. אם אין חובת רישום אז לא צריך לשאת כמובן גם תעודת רישום. המקרים שם זה הנושא של "הפתק הוורוד", התעודה הזמנית שאותה צריך לשאת ותעודת רישום לשכרן. אני מבקשת לבדוק את זה בנוסח.

איתי עצמון:

ולגבי תעודת רעש? – "ככל שחלה החובה".

בסעיף קטן (ב) אני מניח שצריך לכתוב "סוגי הפעלות אוויריות".

רננה שחר:

כן.

יערה למברגר:

יש הגדרה של הפעלה לעניין כלי טיס.

איתי עצמון:

לא צריך אווירית?

יערה למברגר:

הפעלה לעניין כלי טיס. ההגדרה בסדר.

איתי עצמון:

אז את התיקונים לגבי תעודת רישום ותעודת רעש נוסיף.

יצחק רז:

לא בהכרח שזה אווירי.

אברהם רזיאל:

הפעלות יש רק אוויריות.

רננה, יש לי רושם ותקנו אותי אם אני טועה, שבסעיף א1, "לא ישמש עובד טיס כאיש צוות". לגבי הגדרת איש צוות, הוא לא בהכרח עובד טיס, אלא אם אתם מדברים על איש צוות שהוא עובד טיס.

רננה שחר:

אנחנו מדברים על איש צוות שהוא עובד טיס, כי רק הוא חייב בנשיאת רישיונות ותעודות רפואיות. אנשי צוות אחרים יש להם תעודת איש צוות אבל זאת תעודה שהיא פריבילגיה.

אברהם רזיאל:

טכנאי בדק מטוסים מחויב ברישיון שלו כשהוא עולה לאווירון?

רננה שחר:

לא שאני יודעת.

אודי גלעד:

אבל הוא לא איש צוות.

אברהם רזיאל:

הוא כן איש צוות. כל עובד, גם אם הוא לא עובד טיס יכול להיות איש צוות וזאת לפי הגדרת "איש צוות".

רננה שחר:

נגיע לזה בהמשך. זאת הערה שעלתה מחברות התעופה ומאיגוד הטייסים, שגיבשו סעיף שנכניס אותו בנושא תעודת איש צוות והרישום של אדם שנושא תעודת איש צוות אבל הוא לא משמש בצוות הטיסה במסגרת רשימת הצוות. זה דבר שיוסבר. זה הסדר אחר. אם אתה מטיס מכונאי לצורך טיפול קרקעי במקום אחר, זה לא הסעיף. הוא לא איש צוות במובן שהחוק מגדיר אותו איש צוות. יהיה סעיף מיוחד ואנחנו נדון בו בהמשך.

אברהם רזיאל:

ואם יש לו תפקיד בטיסה?

רננה שחר:

אם יש לו תפקיד בטיסה אז הוא איש צוות ואז הוא צריך תעודות ורישיונות.

אילון טל:

אני מרש"ת. בסעיף א1 כתוב "אלא אם כן אותו עובד טיס נושא עימו רישיון עובד טיס או תעודה רפואית". לגבי צוות אוויר, אני יודע שממרץ 2011 יש צורך בתעודה שנקראת "language Proficiency" של הוכחת מיומנות בשפה האנגלית. השאלה, האם זה חלק מרישיון עובד הטיס או שזאת תעודה נפרדת? אם כן, אז צריך לכלול את זה כאחד מהסטנדרטים הבינלאומיים שנכנס ממרץ 2011.

רננה שחר:

באופן כללי, גם לפי הסטנדרט של ה-ICAO וגם לפי התקנות שאושרו פה בוועדה על-ידך, רמת המיומנות באנגלית מצוינת ברישיון של עובד הטיס והיא לא תעודה נפרדת.

אודי גילאי:

אבל הגדרת איש צוות, זה איש צוות הממלא תפקיד בכלי טיס. זה לא רלוונטי.

איתי עצמון:

האם כל עובד טיס צריך תעודה רפואית בהכרח?

רננה שחר:

אם הוא לא חייב בו - - -

איתי עצמון:

את בטוחה שהנוסח מתאים?

רננה שחר:

"תעודה רפואית ככל שהוא נדרש לכך". ברור שהסעיף לא נועד להמציא, הוא רק נועד לקבוע חובת נשיאת התעודה שאותו אדם - - -

איתי עצמון:

מלשון הסעיף אפשר להבין אחרת. אז "תעודה רפואית ככל שהוא חייב".

אברהם רזיאל:

זה גם עם הרישיון, זה לא מסתדר לי. יש סיטואציה שאנחנו התעשייה האווירית נמצאים בה. זה לא חברת תעופה, אנחנו לוקחים מכונאים וטכנאים לטיסה ויש להם תפקיד בטיסה. הם לא צריכים רישיון. הם אנשי צוות.

רננה שחר:

רזיאל, העלית את ההערה הזאת. אמרנו שהשר רשאי לקבוע סוגי כלי טיס או סוגי הפעלות. הדבר הזה נכנס לבקשת התעשייה האווירית בגלל הנקודה הזאת ששכנעת שיש טיסות שמתחילות ונגמרות בישראל ואין יודעים מי היה על הטיסה וחובת נשיאת התעודות היא פחות טובה. בדיוק בשביל זה הוסף התיקון של סעיף קטן (ב).

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות. מי בעד סעיף 68, כולל התיקונים שהוצעו?

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים אין

היו"ר יצחק וקנין:

סעיף 68 אושר כולל התיקונים.

רננה שחר:

"69.(א) לא יפעיל אדם כלי טיס באופן העלול לגרום סכנה לחיי אדם או לרכוש, ובכלל זה לא יפעילו בניגוד לכללי הטיסה שקבע השר לפי סעיף קטן (ג).

(ב) לא יצנח אדם מכלי טיס, לא יטיל ממנו כל חפץ, לא ירסס ממנו כל חומר, לא יגרור דבר באמצעותו ולא יתיר פעולה כאמור, אלא בהתאם לכללי טיסה שקבע השר לפי סעיף קטן (ג).

(ג) לצורך שמירה על בטיחות הפעלתם של כלי טיס והגנה על חיי אדם ורכוש, רשאי השר, בתקנות, לקבוע כללי טיסה בעניינים הקבועים בנספח 2 לאמנה ובעניינים המפורטים להלן:"

היו"ר יצחק וקנין:

עד כאן יש הערות? אין הערות, תמשיכי.

רננה שחר:

"(1) הוראות לעניין הפעלת כלי טיס בטיסה ובכלל זה גובהי טיסה ושיוט, הפרדות בין כלי טיס, הימנעות מהתנגשויות, אותות וסימנים, מדידת זמן, המראה, גישה לנחיתה, נחיתה, יירוט, תנאים מטאורולוגיים לטיסה, דיווחים שטייס יקבל וימסור, נוהלי דיבור בקשר, טיסה במבנה, טיסה אווירובטית טיסה תחרותית, וטיסת ניסוי;"

יובל לוטן:

אני רוצה להבהיר. יש פה שינוי שרק עכשיו נחשפנו אליו. כתוב פה שההוראות בסעיף ג1 לגבי הפעלת כלי טיס בטיסה. אם אני בודק את הנוסח הקודם של אותו סעיף, אז ההוראות האלה הן כלליות. הן חלות, למשל, גם על יחידת בקרה, יחידת נת"א, או על כל סוג של הפעלת כלי טיס. כל הנושאים של גבהי טיסה, שיוט, הפרדות במטוסים וכן הלאה, הם לא כללים שחלים רק על מי שמפעיל את כלי הטיס אלא גם על מי שמבקר אותו, גם מי שמתכנן תהליכי בקרה וכן הלאה.

בתוספת המשפט הזה, שמדבר רק על הפעלת כלי טיס בטיסה, בעצם מה קורה עם כל שאר אותם גורמים, כמו בקרה וכן הלאה? האם יש הוראות שמחייבות אותם בעניין הזה? הסעיף הזה מתייחס ספציפית רק לגבי המפעיל. אני רוצה להבהיר או לשאול, בעצם, האם זה כתוב באיזה מקום אחר? אם לא, אז נוצר פה פער שצריך להשלים אותו.

אודי גילאי:

סעיפים 2 ו-3 ממשיכים גם בהפעלה קרקעית.

רננה שחר:

האיסור קבוע ב-(א). האיסור ב-(א) אומר: "לא יפעיל אדם כלי טייס באופן העלול...". כללי הטיסה באופן כללי הם כללי טיסה שמכוונים למפעילי כלי טיס. כללי התעבורה האווירית או ההפרדות וכו', תמונת הראי של זה – כמובן שיש תקנות לעניין הפרדות וכו', נדמה לי בסעיף 29, תקנות לעניין שירותי נת"א: "בלי לגרוע, רשאי השר לקבוע הוראות לעניין שירותי נת"א סוגי שירותי נת"א, סוגי המרחבים, חובות בעל רישיון וכו'". זאת גם לא רשימה סגורה. יש סעיף שמסמיך לקבוע מהצד של שירותי הפיקוח האווירי. להבנתי, כללי הטיסה, הוא סעיף שמכוון למפעילי כלי הטיס וזה נובע מסעיף קטן (א).

איתי עצמון:

גם אני רציתי להעיר לגבי סעיף 1.

רננה שחר:

עוד פעם, זה מופיע בסעיף 29. הסמכות לקבוע בתקנות את הדברים האלה מופיעה בסעיף 29. "רשאי השר לקבוע הוראות לעניין שירותי נת"א" וכתוב "ובכלל זה". זאת אומרת, זה לא סעיף סגור. יש גם את נהלי התעבורה האווירית והוראות התעבורה האווירית, אבל כללי הטיסה, אם תבדקו את הפרק - - - -

קרן כהן סעד:

אני מאל-על. אני חושבת שהתוספת הזאת מצמצת את האפשרות לקבוע הוראות. למה לא להשאיר אותה רחבה כמו שהיא היתה?

רננה שחר:

את המילה "בטיסה"?

יובל לוטן:

המשפט הנוסף החדש הזה, מצמצם את המשמעות של הסעיף רק לנושא של המפעיל. אנחנו חושבים שהנוסח הרחב שהיה קודם הוא - - -

רננה שחר:

המילה "הפעלת כלי טיס בטיסה ובכלל זה" היא מרחיבה. אם לא היה את זה, זאת היתה רשימה סגורה. אולי, לגישתם, המילה "בטיסה" היא בעייתית.

יובל לוטן:

התיבה, "הפעלת כלי טיס בטיסה". היא מצמצמת.

יערה למברגר:

אם יהיה כתוב "הפעלת כלי טיס", זאת אומרת, רק המילה "בטיסה" היא מצמצמת?

איתי עצמון:

מדובר בכללי טיסה.

רננה שחר:

תראה, יש כללי טיסה שהם צריכים לשמור על הפרדות ויש את הגופים שעושים את ההפרדות ושומרים את ההפרדות מהצד שלהם.

היו"ר יצחק וקנין:

אחד קשור לשני.

יובל לוטן:

אדוני, ברשותך, הייתי רוצה להבהיר. פה מדובר על גבהיי טיסה, שיוט, הפרדות שהם נושאי תעבורה. התעבורה האווירית היא מבוקרת וזה סוג של טנגו שעושים הטייס והבקר. נניח שבקר נותן הוראה לטוס בהפרדה שהיא לא סטנדרטית משיקולי בטיחות וכן הלאה, וזאת זכותו, הטייס חייב לציית. אם יש הוראה שהיא חד צדדית והיא חלה רק על הטיס, הוא יגיד: יש לי את סעיף קטן ג1 ואני עושה את ההפרדות כי זה מה שקבע לי השר. אנחנו יוצרים פה מצב בלתי אפשרי מבחינה בטיחותית. לכן אני חושב שצריך לחשוב עוד פעם על נוסח הסעיף.

מוטי שמואלי:

אני מרשות התעופה האזרחית. שתי הערות לעניין הזה. אל"ף, חובת מפעיל כלי הטיס בעניין הפרדות ועניין התנגשות וכדומה, חלים גם על טייסים או סוגי טיסות שאינן מבוקרות שאו שבהן הבקרה לא יוצרת את ההפרדה. למשל, מטוסים קלים בגובה נמוך במרחבים שבהם בתוך מרחב תחום כל האחריות היא על מפעיל כלי הטיס, תחת תקנות והוראות שנכתבו ופורסמו.

בי"ת, אותם כללי הפרדה עצמם, מחייבים בפרסומים שהם מכוונים גם ליחידת ניהול התעבורה האווירית וגם לטייס. למשל, בפרסום המידע התעופתי ובתקנות. במקום שבו כתוב שכלי טיס בטיסה מסוג כללי טיסת מכשירים, מחויבת בהפרדה של 1,000 רגל בין כלי טיס, ההוראה הזאת אינה מופנית רק למפעיל כלי הטייס. זאת הוראה כללית והיא גם למתכנן, היא גם למנהל התעבורה האווירית וגם למפעיל כלי הטיס, אלא אם יש גם סמכות למנהל רשות התעופה האזרחית גם לחרוג מהכללים האלה ואז גם זה מפורסם. כך שהמקום שבו מפורסמים הכללים הם אינם מכוונים לאוכלוסייה מסוימת. הכללים חלים על כולם.

רננה שחר:

אני מציעה שסעיף 29, שהוא הסעיף שמדבר על תקנות לעניין שירותי נת"א וגם פה מדובר על תקנו, אז אנחנו נוסיף שם פסקה שאומרת שניתן להתקין תקנות בכל העניינים המנויים בסעיף 69 או נבדוק איתך איך אתה חושב, אבל שתהיה תמונת ראי ל-69 בסעיף 29, שהוא הסעיף שמכוחו מתקינים תקנות לשירותי נת"א. זאת הצעה אחת אפשרית.

היו"ר יצחק וקנין:

זה מקובל עליכם?

יובל לוטן:

נראה את הנוסח.

רננה שחר:

אפשר לכתוב בצורה כזאת או אחרת שאפשר להחיל את התקנות האלה גם על מתן שירותי נת"א.

איתי עצמון:

זה יותר פשוט.

היו"ר יצחק וקנין:

תקריאו את הסעיף בהתאם לתיקון שהצעתם.

קריאה:

אולי נשאיר את זה לדיון נוסף.

היו"ר יצחק וקנין:

זה עניין של ניסוח.

משה מנור:

אני מחיל האוויר. אני מציע "הוראות לעניין הפעלת כלי טיס ושירותי נת"א ובכלל זה" וגומר. זה נותן מענה לכל מה שהצדדים אמרו פה ואין מחלוקת.

רננה שחר:

או שנכתוב ב-(ג): "רשאי השר בתקנות לקבוע כללי טיסה" ואולי גם "כללי ניהול תעבורה אווירי". ואז "בכל העניינים האלה" זה יהיה בסדר?

איתי עצמון:

מה יהיה היחס בין הסעיף הזה לבין סעיף 77?

רננה שחר:

זה תקנות וסעיף 77 זה נהלי התעבורה ואנחנו נדבר עליו. אלה המפות שמצוירות בשמים, אותם דברים שלא באים לידי ביטוי בתקנות, באים לידי ביטוי בתקנות התעבורה.

היו"ר יצחק וקנין:

אני מציע שנקריא את הסעיף ונצביע עליו.

רננה שחר:

אני אקריא את הסעיף:

"ג) לצורך שמירה על בטיחות הפעלתם של כלי טיס והגנה על חיי אדם ורכוש, רשאי השר, בתקנות, לקבוע כללי טיסה וכללי ניהול תעבורה אווירית, בעניינים הקבועים בנספח 2 לאמנה ובעניינים המפורטים להלן:

(1) הוראות לעניין הפעלת כלי טיס בטיסה – "

זה עם טיסה או בלי טיסה?

איתי עצמון:

אבל אחר-כך אתם כותבים "הפעלת כלי טיס". זאת אומרת, יש בחוק גם וגם. צריך להחליט.

יערה למברגר:

אני לא כל-כך מבינה את המילה "בטיסה" פה.

יובל לוטן:

אני רוצה להציע נוסח. בסעיף ג(1) לכתוב: "הוראות לעניין הפעלת כלי טיס וניהול תעבורה אווירי" ובכלל זה" וכן הלאה.

רננה שחר:

בסדר, אבל כתבנו את ניהול תעבורה אווירית. ניהול תעבורה אווירית רלוונטי גם ל-2 וגם ל-3 וכנראה גם ל-4.

יובל לוטן:

שם זה קיים.

רננה שחר:

בסדר. אז נוסיף פעמים "וניהול תעבורה אווירית".

איתי עצמון:

איפה את רוצה להוסיף?

רננה שחר:

הוספתי אותו ב-(ג): "לקבוע כללי טיסה וכללי ניהול תעבורה אווירית, הוראות לעניין הפעלת כלי טיס בטיסה וניהול תעבורה אווירית".

איתי עצמון:

מה זה טיסה במבנה?

אברהם רזיאל:

שניים ויותר מטוסים אחד ליד השני.

רננה שחר:

טיסה של מספר מטוסים יחד, כשיש מפקד למבנה והטייסים צריכים לשמור על קשר ביניהם.

היו"ר יצחק וקנין:

זה כשיש יותר ממטוס אחד באוויר.

רננה שחר:

לא.

דוד רזיאל:

מטוס יום העצמאות.

היו"ר יצחק וקנין:

מבנה זה יותר ממטוס אחד.

אברהם רזיאל:

זה כשהם טסים אחד בהקשר של השני.

יצחק רז:

אני חושב שכן צריך להגדיר מה זה "מבנה". היום זה לא מוגדר כמו שצריך ויש לנו היום הרבה פעמים בעיות, האם הטיסה הזאת היתה במבנה, איזה סוג מבנה, איזה כללים.

לאה ורון:

יש טיסות אזרחיות שהן במבנה או רק טיסות צבאיות?

רננה שחר:

יש.

לאה ורון:

מתי טסים בטיסות אזרחיות במבנה?

קריאה:

ביום העצמאות אל-על עושה - - -

אברהם רזיאל:

לא בהכרח. קלוב התעופה רוצה לטוס - - -

רננה שחר:

יש צדק בדברי החוקר הראשי אבל אני יכולה להגיד שגם טיסת מבנה, טיסה אווירובטית, טיסה תחרותית, אף אחד מהן לא מוגדרת. אם ניכנס כאן לכל ההגדרות - - -

איתי עצמון:

ההגדרות יהיו בתקנות, לכן זאת הסמכה לקבוע בתקנות.

לעניין הזה אני חושב שכדאי להוסיף גם את מהירות כלי הטיס, שמופיעה בתקנה 70 לתקנות ההפעלה. פשוט להוסיף להסמכה הזאת.

רננה שחר:

אנחנו מסכימים.

היו"ר יצחק וקנין:

יש הערות? רננה תמשיכי.

רננה שחר:

"(2) הוראות לעניין טיסה במרחב הפיקוח התעופתי של ישראל ובכלל זה חובת הגשת תכנית טיסה, קבלת מירשה טיסה, שמירה על קשר רדיו עם יחידת הנת"א הנוגעת בדבר, כללי טיסת ראייה וכללי טיסת מכשירים;"

היו"ר יצחק וקנין:

יש הערות? אין הערות.

רננה, תמשיכי.

רננה שחר:

"(3) הוראות לעניין תנועה קרקעית של כלי טיס;

(ד) תקנות לפי סעיף זה לעניין יירוט או לעניין הגנה וזיהוי של כלי טיס וכן תקנות לפי סעיף זה העשויות להשפיע על השימוש במרחב הפיקוח התעופתי של ישראל שהוקצה לתעופה הצבאית לפי סעיף 75, ייקבעו בהסכמת שר הביטחון; תקנות לפי סעיף זה בכל עניין אחר, ייקבעו בהתייעצות עם שר הביטחון."

לאה ורון:

זה מקובל על אנשי משרד הביטחון, אני מבינה.

היו"ר יצחק וקנין:

כן. תמשיכי.

רננה שחר:

"(ה) תקנות לפי סעיף זה הקובעות הוראות שהפרתן מהווה עבירה יותקנו באישור ועדת הכלכלה של הכנסת."

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות. אם כן, אני מצביע על סעיף 69, כולל כל התיקונים שהוכנסו. מי בעד? מי נגד?

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים אין

היו"ר יצחק וקנין:

הסעיף מאושר, כולל התיקונים.

סעיף 70.

רננה שחר:

אנחנו מבקשים, וגם סיכמנו את זה עם המשרד להגנת הסביבה, שלא נמצא פה היום, לא לדון היום בסעיף ולהגיע עם הסכמות.

היו"ר יצחק וקנין:

סעיף 71.

רננה שחר:

"71.(א) (1) לא יוביל אדם חומר מסוכן בכלי טיס אלא אם כן בידו רישיון   
 הפעלה אווירית מתאים, או שהוא עובד טיס של בעל רישיון   
 כאמור, ובכפוף לתנאי הרישיון כאמור ולהוראות לפי סעיף זה.

(2) לא ימסור אדם חומר מסוכן להובלה בכלי טיס אלא לבעל רישיון הפעלה אווירית כאמור בפסקה (1)."

היו"ר יצחק וקנין:

הסעיף הוא ארוך, יש הערות?

תמשיכי.

רננה שחר:

"(ב)(1) לא ימסור אדם חומר מסוכן להובלה בכלי טיס אלא לאחר שסיווג, ארז, סימן ותייג את החומר המסוכן ומסר מידע לגביו לבעל הרישיון כאמור בסעיף קטן (א)(1), הכל כפי שקבע השר.

(2) לא יקבל בעל רישיון כאמור בסעיף קטן (א)(1) חומר מסוכן, להובלה בכלי טיס שבהפעלתו אלא אם כן נתקיימו לגבי אותו חומר מסוכן כל התנאים לפי פסקה (1)."

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות.

רננה שחר:

"(ג) השר, רשאי לקבוע הוראות לעניין הובלת חומרים מסוכנים בכלי טיס, ובכלל זה בעניינים המפורטים להלן:

(1) הוראות בנוגע לאחסונם, לשינועם, לטעינתם ולפריקתם של חומרים מסוכנים;

(2) חובות שיחולו על המוסר חומר מסוכן להובלה בכלי טיס, ועל בעל רישיון כאמור בסעיף קטן (א)(1) או עובד טיס של בעל רישיון כאמור, המקבל חומר מסוכן להובלה בכלי טיס;

(3) הוראות לעניין הדרכת עובדי טיס להכרת חומרים מסוכנים וזיהוים, ולטיפול באירוע חומרים מסוכנים בכלי טיס;

(4) סוגי חומרים מסוכנים שהובלתם בכלי טיס אסורה."

היו"ר יצחק וקנין:

יש הערות?

איתי עצמון:

בעצם סעיף קטן (ג), כמו שאני מבין אותו, לא מדבר רק על הובלת חומרים מסוכנים. יש כאן הוראות נוספות, גם על הדרכה.

גד רגב:

זה עבור ההובלה, זה לטובת ההובלה, זה חלק מהמכלול.

רננה שחר:

טניה אדלשטיין היא הממונה על חומרים מסוכנים.

טניה אדלשטיין:

כל התהליך של הכנה לשינוע, קבלה של חומר מסוכן ואחרי זה הובלה, זה הכול בעצם תהליך אחד ויש את התקנות שמגדירות איך עושים. זה הכול תהליך אחד. אין שם רק הובלה. יש שם גם הכנה, הדרכה, קבלה, אחסון.

איתי עצמון:

אולי כדאי למחוק "הובלה"?

טניה אדלשטיין:

זה לא יכול להיות רק הובלה. עד שהוא יגיע להובלה, צריך להכין.

גד רגב:

כתוב "לעניין ההובלה", זה מוסיף את כל התמונה.

רננה שחר:

איתי, אולי "לרבות"?

איתי עצמון:

יש כאן גם הדרכות לגבי טיפול באירוע חומרים מסוכנים. יש פה עוד ועוד נושאים.

היו"ר יצחק וקנין:

מתחת לעניין של הובלה יש את כל הדברים שאנחנו צריכים.

אברהם רזיאל:

אלה לא תקנות לטיפול בחומרים מסוכנים בנמל תל-אביב ביפו. מדובר פה על הובלה בכלי טיס.

טניה אדלשטיין:

גם ההוראות הן טכניות לגבי נסיעה בטוחה. בכל מקרה, יש שם את כל התהליך, את ההכנה, קבלה, איטום, שינוע.

איתי עצמון:

אולי טיפול בחומרים מסוכנים לצורך הובלתם?

היו"ר יצחק וקנין:

הוא מדבר על הובלה. מתחת להובלה יש את כל מה שצריך, זה בסדר.

טניה אדלשטיין:

זה מגדיר את כל התהליך.

היו"ר יצחק וקנין:

לי זה ברור.

טניה אדלשטיין:

הובלה זה כל התהליך.

לאה ורון:

המשמעות של "בעניין זה", בכל הכרוך בנושא ההובלה ולכן אין עם זה בעיה.

יצחק רז:

צריך להתייחס גם לנושא של הכללים של ICAO לגבי הובלת חומרים מסוכנים. יכולים להיות מצבים שאין התאמה.

דבר שני. כשכתוב "באירוע של חומרים מסוכנים", זה לא הובלה, כי אם זה נפרץ וזה מתפזר, זה כבר לא הובלה. זה באמת טיפול באירוע מסוכן שאנחנו אמורים לטפל וצריך לתת לזה כללים.

גד רגב:

פה הסעיף עוסק בנושא ענייני ההובלה, הוא לא עוסק בנושא חומרים מסוכנים.

יצחק רז:

צריך להרחיב את זה, שתהיה לך אפשרות גם בנושא טיפול. ברגע שיש אירוע, יורדים מהכללים?

רננה שחר:

אני אשיב לשני הדברים.

יצחק רז:

הטיפול הוא גם באירוע שהוא כבר לא הוראה סדירה.

רינה פאר:

כתוב: "יש סמכות לטיפול באירוע חומרים מסוכנים".

רננה שחר:

בסעיף קטן (ו) כתוב: "תקנות לפי סעיף זה יותקנו בהתייעצות עם השר להגנת הסביבה ובהתאם להוראות נספח 18 לאמנה ולהוראות הטכניות". זאת אומרת, יש לך את התאימות לאמנה, מה שביקשת קודם.

לעניין אירוע חומרים מסוכנים, יש את חוק חומרים מסוכנים שיש בו פרק שלם על אירוע חומרים מסוכנים, כאשר האירוע הוא קרקעי. זה יכול לעמוד בסתירה לחוק חומרים מסוכנים ולדרכים שהוא מתווה לטיפול באירוע חומרים מסוכנים. המשרד להגנת הסביבה נמצא עמוק בתוך הנושא הזה. פסקה 3 מתייחסת לטיפול להדרכת עובדי טיס לטיפול בחומרים מסוכנים. זאת אומרת, קורה משהו ועכשיו צריך לטפל אבל עדיין יש את כל המערך של חוק חומרים מסוכנים שנכנס והוחל, לפי הבנתי וידיעתי, בדבר הזה.

טניה אדלשטיין:

קיים גם תיאום עם המשרד לאיכות הסביבה.

יצחק רז:

כדאי שתדעי שזה מתנגש עם נושאים אחרים. זה לא כל-כך נקי. היו לנו מצבים שנפרץ ה"קרגו" על המטוס והיו נוסעים על המטוס. צריך לחשוב מי נותן שם את ההנחיות. האם אני צריך לחכות למשרד העבודה או לחוק חומרים - - -

טניה אדלשטיין:

יש תיאום עם המשרד לאיכות הסביבה.

היו"ר יצחק וקנין:

איך זה בא לידי ביטוי בחקיקה?

גד רגב:

להוריד נוסעים זה לא צריך להיות בחוק של איכות הסביבה. צריכה להיות אצלנו הנחיה פנימית, להוריד את הנוסעים מהמטוס.

טניה אדלשטיין:

לזה יש ספר עזר מבצעים של חברת התעופה, ששם יש נוהל ברור איך מטפלים בכאלה מקרים. יש שם הנחיות ברורות לחברת התעופה, למי היא צריכה לפנות ואיך מטפלים באירוע כזה.

ערן רוזנטל:

איך בא לידי ביטוי שיש אש במנוע בספר התקנות? זה אותו דבר, הכול זה למניעה.

קריאה:

שם יש יצרן. בחומרים מסוכנים גם יש הוראות יצרן, הוראות מוביל ומשלח.

טניה אדלשטיין:

הפסקה הראשונה אומרת לך שמי שמותר לו להוביל חומרים מסוכנים זה רק מי שיש לו רישיון. ברישיון יש בדיוק את התנאים איך הוא עושה את זה, כולל הטיפול במקרים.

איתי עצמון:

שאלה נוספת לגבי פסקה (2) של סעיף (ג). כתוב כאן: "חובות שיחולו על המוסר חומר מסוכן להובלה בכלי טיס ועל בעל רישיון, או עובד טיס של בעל הרישיון". למה צריך פה עובד טיס של בעל הרישיון? זה לא ברור שאם החובות חלים על בעל הרישיון, זה גם חל על העובד של בעל הרישיון?

רננה שחר:

בתקנות הובלת חומרים מסוכנים, כאשר מסתכלים על הפרק של חובות המפעיל, יש שם חובות שחלות: לא יטעין אדם ולא ישים אדם וכדומה, שהן מכוונות בסופו של דבר גם למי שפועל מטעמו של בעל הרישיון ומטעין את המטוס. אם אתה אומר שמכוח הסעיף הזה אפשר יהיה לקבוע את "לא יטעין אדם" - - -

איתי עצמון:

אני חושב שכן. כתבתם: "לא ימסור אדם חומר מסוכן להובלה אלא לבעל רישיון". יש כאן חובות שיחולו על המוסר.

טניה אדלשטיין:

היה צריך להוסיף פה שזה עובד שפועל מטעם.

איתי עצמון:

אבל גם בסעיף קטן (ב) וסעיף קטן (ג) אני לא רואה "או עובד". כתוב: "לא יקבל בעל רישיון חומר מסוכן להובלה בכלי טיס שבהפעלתו אלא אם כן יתקיימו" וכדומה. למה צריך פה "או עובד טיס"?

רננה שחר:

זה צריך להיות "עובד מטעמו של בעל הרישיון" כי בעל הרישיון צריך להדריך את כל מי שעובד מטעמו בהפעלת חומרים מסוכנים.

היו"ר יצחק וקנין:

זאת אומרת, זה צריך להיות "או עובד מטעמו".

קריאה:

זה דווקא לא עובד טיס.

טניה אדלשטיין:

זה כל מיני חברות שפועלות בשם של חברת התעופה או בשם של בעל המטען, מי שמסר לך את המטען.

יערה למברגר:

לא לעובד, אולי לכתוב "מי מטעמו". לא בהכרח צריך להיות יחסי עובד-מעביד כי זה יכול להיות גם בקבלנות. זה מישהו מטעמו של בעל המטען.

איתי עצמון:

אתם רוצים להחיל בתקנות חובות על כל מי שמטעם אותם אנשים?

רננה שחר:

כתוב "אסור להטעין". החובה הזאת היא כלפי כוליי עלמא והיא חלה בין אם אתה מטעין מטעם המטעין או מטעם מוסר המטען.

איתי עצמון:

אתם רוצים לכתוב "או מי מטעמם"?

רננה שחר:

כן.

יובל לוטן:

הערה נוספת, כמעט טכנית. בהתחלה השתמשנו במונח "הוראות טכניות" ואחר כך זה תוקן ל"הוראות טכניות לחומרים מסוכנים". לפחות בשני מקומות, גם בסעיף ה1 וגם - - -

היו"ר יצחק וקנין:

עדיין לא הגענו.

איתי עצמון:

אנחנו נתקן את זה בשלב הנוסח.

היו"ר יצחק וקנין:

רננה, את יכולה להמשיך.

רננה שחר:

"(ד) במקרים דחופים, רשאי המנהל לפטור אדם מהוראות לפי סעיף זה, אם מצא כי הדבר נחוץ לשם הגנה על ביטחון המדינה, חיי אדם, הסביבה או הרכוש, ובלבד ששוכנע כי אותו אדם ינקוט אמצעים מתאימים, ככל האפשר, לשם שמירה והגנה על הבטיחות, הסביבה ושלום הציבור, ברמה שוות ערך לזו המושגת בקיום ההוראות לפי סעיף זה."

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות.

רננה שחר:

"(ה) הוראות סעיף זה לא יחולו על חומר מסוכן כמפורט להלן, ורשאי השר לקבוע הוראות לעניין הובלה של חומר כאמור, הפעלתו או שימוש בו, בכלי טיס:

(1) חומר מסוכן שהימצאותו בכלי הטיס נחוצה בהתאם להוראות לפי חוק זה, לרבות ההוראות לעניין ציוד תעופתי שנקבעו לפי סעיף 65, והוראות כושר אווירי כמשמעותן בסעיף 66, או שהימצאותו נחוצה בהתאם להוראות הטכניות;"

רננה שחר:

כן, זה צריך להיות לחומרים מסוכנים, כפי שהעירו.

"(2) חומר מסוכן שלפי ההוראות הטכניות לחומרים מסוכנים מותר להובילו על ידי נוסע או איש צוות, לשימושו האישי, בכמות שאינה עולה על האמור בהוראות הטכניות."

היו"ר יצחק וקנין:

היתה הערה לגבי סעיף ה'.

יובל לוטן:

אמרתי רק שצריך לתקן איפה שכתוב "הוראות טכניות" ל-"הוראות טכניות לחומרים מסוכנים". יש עוד הרבה הערות טכניות אחרות.

היו"ר יצחק וקנין:

אין עוד הערות. תמשיכי.

רננה שחר:

"(ו) תקנות לפי סעיף זה יותקנו בהתייעצות עם השר להגנת הסביבה בהתאם להוראות נספח 18 לאמנה ולהוראות הטכניות לחומרים מסוכנים, ובאישור ועדת הכלכלה של הכנסת."

אני מבקשת, אפילו שכתבנו את זה כך, שיהיה כתוב "תקנות שהפרתן מהוות עבירה פלילית, יותקנו באישור ועדת הכלכלה של הכנסת. אם במקרה יהיה תיקון בעתיד שהוא אינו - - -

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות, הלאה.

"(ז) השר יפרסם ברשומות ובאתר האינטרנט של הרשות הודעה על כל שינוי בהוראות הטכניות לחומרים מסוכנים בנוגע לחומרים מסוכנים ועל מועד תחילתו של השינוי כאמור; בהודעה לפי סעיף קטן זה יצוין כי ההוראות הטכניות לחומרים מסוכנים המעודכנות מופקדות לעיון הציבור במשרדי הרשות."

יערה למברגר:

צריך לנסח את זה יותר טוב ולא "הוראות טכניות לחומרים מסוכנים בנוגע לחומרים מסוכנים".

רננה שחר:

ההוראות הטכניות לחומרים מסוכנים מאומצות באופן ישיר רק לעניין החומרים שנמצאים בהם ומסווגים על פיהם, כל השאר מאומץ בתקנות. הפרסום הזה של שינוי הוא פרסום רק לאותו חלק שבאמת מאומץ ישירות על-ידי הגדרת חומר מסוכן והגדרת ההוראות הטכניות. זאת אומרת, אם יש שינוי בנושא ההדרכה, למשל, בכל מקרה צריך להביא אותו לידי ביטוי בתקנות. עליו לא צריך לעשות הודעה.

יערה למברגר:

ננסה לשפר את זה קצת בנוסח.

איתי עצמון:

בנוסח נתקן הכול. יש לך רעיון מה את רוצה שנשפר?

יערה למברגר:

המשפט פשוט לא מנוסח טוב.

טניה אדלשטיין:

אני רק רוצה להגיד שבכל העולם נהוג להגיד "הוראות הטכניות". באף מקום לא מוסיפים "חומרים מסוכנים" כי כולם יודעים על מה מדובר. אין הוראות טכניות למשהו אחר. זה technical instructions ובכל מקום אתה יכול לראות את הקיצור TI.

כבר שיניתם זה בסדר, אבל בכל מקרה - - -

יערה למברגר:

זאת ההוראה שבחוק.

בועז חטיבה:

לגבי סעיף ו', שכתוב "באישור ועדת הכלכלה" שהוא יידרש רק במקרה שזאת עבירה פלילית, אני מזכיר שיש גם סנקציות מנהליות ועיצומים כספיים. אני מבקש שאישור ועדת הכלכלה יהיה גם לדברים אלה.

היו"ר יצחק וקנין:

סיכמנו שאם הסנקציה היא פלילית או כספית, זה יבוא לאישור ועדת הכלכלה.

בועז חטיבה:

פה נאמר פלילית.

איתי עצמון:

אמרנו שאם יש סנקציה פלילית על הוראה אנחנו נכתוב במפורש ואם לא אנחנו נשקול האם מהותן של ההוראות ומידת הפגיעה שלהן, אם ישנה, בזכויות וכדומה, נדרש באמת פיקוח פרלמנטארי? זאת שאלה שאתה צריך להכריע אם אתה רוצה פיקוח פרלמנטארי או לא?

בועז חטיבה:

למיטב הבנתי, יש פה סנקציות כספיות.

רננה שחר:

הסנקציה הכספית בדיוק זהה בנוסח לסנקציה הפלילית. זאת אומרת, אותם דברים בדיוק יגיעו לכנסת מכוח הסעיף הפלילי.

אני אתן דוגמה קטנה. נניח שצריך להגיש משהו תוך 15 יום ועכשיו רוצים לשנות את זה ולהגיש תוך 20 ימים. עצם ההגשה לא תהיה הפרה. יש פרוצדורות שחייב להטריד את הוועדה בהם. אלה לא דברים מהותיים.

לאה ורון:

מה גם שעל ועדת הכלכלה יש עומס רב של חקיקת משנה ולפיכך מה שאין חובה שיועבר אליה, ממש כדאי להימנע מלהעביר לאישורה.

היו"ר יצחק וקנין:

עוד הערות?

קרן סעד כהן:

סעיף 71 הוא סעיף שהוא פלילי, דין מאסר 3 שנים.

איתי עצמון:

ככל שיש עבירה זה יבוא לוועדה.

יערה למברגר:

כחלק מההוראות שהפרתן מהווה עבירה פלילית, זה יבוא לוועדה.

שוב, גם אם לא היה נכתב מילה בחוק על זה, זה היה מכוח סעיף 2ב לחוק – וסעיף 21א לחוק יסוד הכנסת. לכן, גם אם החוק היה שותק, זה בכל מקרה היה חל מכוח דינים אחרים.

איתי עצמון:

אנחנו נבהיר את זה שזה יעבור לאישור וועדת הכלכלה.

היו"ר יצחק וקנין:

מי בעד סעיף 71 כולל כל התיקונים שאושרו?

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים אין

היו"ר יצחק וקנין:

הסעיף אושר כולל התיקונים.

רננה שחר:

"72.(א) לא ימריא אדם כלי טיס, בישראל, אלא משדה תעופה או ממנחת שניתן רישיון להפעלתו לפי סעיף 31, ולא ינחית אדם כלי טיס, בישראל, אלא בשדה תעופה או במנחת כאמור, ובלבד שעל פי המפורסם במסגרת שירותי המידע התעופתי, המנחת או שדה התעופה מתאים להמראה או לנחיתה של אותו כלי טיס, והכל אלא אם כן קבע השר אחרת ולפי התנאים שקבע."

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות לסעיף (א).

רננה שחר:

"(ב) על אף הוראות סעיף קטן (א) -

(1) הוא לא יחול על בלון או על דאון;

1. רשאי אדם להמריא כלי טיס ולהנחיתו בשדה תעופה או במנחת שהוא תשתית משטרתית או תשתית צבאית, לפי הוראות סעיפים 154(ג) או 155(ג)(1), לפי העניין.

(ג)בסעיף זה –

"בלון" - כלי טיס קל מהאוויר שאינו מונע על ידי מנוע;

"דאון" - כלי טיס כבד מהאוויר שטיסתו החופשית אינה תלויה באופן עיקרי במנוע; "

היו"ר יצחק וקנין:

יש הערות? אין הערות לסעיף 72. מי בעד הסעיף?

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים אין

היו"ר יצחק וקנין:

הסעיף אושר.

רננה שחר:

73. (א) טייס מפקד אחראי לעניינים המפורטים להלן, והוא הסמכות המקצועית, המכרעת   
 והסופית לגביהם:

(1) בטיחותם של אנשי הצוות, הנוסעים והמטען שבכלי הטיס;

(2) הפעלת כלי הטיס ובטיחות הטיסה מרגע שכלי הטיס מוכן לתזוזה עד לעצירתו המלאה בסוף הטיסה וכיבוי כל מנועיו הראשיים."

היו"ר יצחק וקנין:

יש הערות לסעיף (א)?

איתי עצמון:

לעניין, מרגע שכלי הטיס מוכן לתזוזה, אני חושב שכדאי להבהיר, שכפי שקבע השר בהתאם לכלי הטיס, כי הבנתי שיש ניואנסים שונים.

רננה שחר:

קרטיזציה בתקנות, זה בסדר.

איתי עצמון:

צריך לכתוב את זה.

רננה שחר:

"כפי שקבע השר בהתאם לסוג כלי הטיס".

בועז חטיבה:

זאת אומרת שתהיה הגדרה ברורה בתקנות מה זה מוכן לתזוזה? זאת סוגיה בעייתית, אתם יודעים.

רננה שחר:

תהיה הגדרה ברורה ככל הניתן. סגירת דלתות בכלים שיש להם דלתות. כלים שאין בהם דלתות זה משהו אחר.

יצחק רז:

מה קורה אם הוא נוחת במקום שהוא לא היעד שלו, היה לו מצב והוא נחת? גמר הטייס בזה שהוא פתח את הדלתות? אני חושב שבגלל שהוא במקום אחר, יש לו חובה שהיא מעבר.

רננה שחר:

החוקר הראשי העיר שאם נחתו על אי בודד - - -

יצחק רז:

איסלנד זה לא אי בודד. היה מטוס שנחת שם והם היו תקועים שם 22 שעות. היתה לו תקלה.

היו"ר יצחק וקנין:

אני מבין שכל השיקול הוא של הטייס בלבד. הטייס הוא מפקד האחראי לעניינים המפורטים לעניין והוא הסמכות המקצועית המכרעת והסופית לגביהם. יש תקלה והוא מקבל שיקול דעת מה לעשות.

רננה שחר:

החוקר הראשי מדבר על מצב שבו היה מצב חירום והנוסעים ירדו מכלי הטיס. הם כבר לא בכלי הטיס אבל מישהו צריך להיות אחראי להם.

קריאה:

זה המפעיל ולא הטיס.

יצחק רז:

הוא אחראי למטוס ואחראי לזה שיבוא מכונאי עם רישיון לטפל במטוס.

קריאה:

מה פתאום, זה המפעיל.

רננה שחר:

"(ב) במקרה חירום המצריך פעולה - -

אנחנו הצענו למחוק את המילה "מיידית". אנחנו חוזרים בנו מהצעתנו למחוק את המילה "מיידית". אנחנו רוצים שיהיה כתוב

"במקרה חירום המצריך פעולה מיידית לצורך הגנה על חיי אדם או שמירת הבטיחות, כאמור בסעיף קטן (א), רשאי טייס מפקד לסטות מהוראות כל דין לעניין הפעלת כלי הטיס, ככל שהדבר דרוש בנסיבות העניין. פעל טייס מפקד כאמור, יודיע על כך למנהל, בעל פה, בהקדם האפשרי, וידווח על כך למנהל, בכתב, הכל כפי שקבע השר; אין בהוראות סעיף קטן זה כדי לגרוע מהוראות סעיף 97.

היו"ר יצחק וקנין:

מה אומר סעיף 97?

רננה שחר:

סעיף 97 זה הסעיף של הודעה על אירוע בטיחותי. יש חובה להודיע עליו ויש חובה להודיע על סטייה מהוראות כל דין. אלה הם שני דברים שצריכים להתקיים במקביל.

לגבי הנושא של "מיידית". זה מתקשר גם לתיקון שאתה רוצה להציע.

איתי עצמון:

כשאני קראתי את סעיף קטן (ב), שאלתי את עצמי מה קורה אם אותו טייס מפקד לא נמצא בתא הטייס. האם אותו פטור שמעניקים כאן במקרה חירום, לדעתי אמור לחול גם על מי שאמור למלא את מקומו.

אברהם רזיאל:

תצטרף לדיונים של רת"א.

איתי עצמון:

אני קורא את הפרוטוקולים.

לכן אני מציע שנכתוב "במקרה חירום שמצריך לדעת טייס מפקד או בהיעדרו מתא הטייס, טייס אחר הממלא את מקומו בטיסה או בהטסה". כך בעצם הפטור שניתן כאן מקיום הוראות כל דין במקרה חרום, יחול גם על אותו טייס שממלא את מקומו. בזה אנחנו נותנים מענה למצב שבו טייס מפקד עדיין נמצא בכלי הטייס והוא עוד נשאר טייס מפקד לצורך סעיף קטן (א), אבל רק לעניין סעיף קטן (ב), לעניין אותו פטור, הפטור הזה יחול גם על מי שממלא את מקומו.

בועז חטיבה:

איגוד הטייסים סבור שההצעה שלך היא נכונה וטובה ונותנת מענה לסיטואציות שהיינו מוטרדים מהן.

רננה שחר:

אנחנו גם מסכימים לזה ובלבד שהמילה "מיידית" תישאר, משום שכאשר מרחיבים את הסמכות לא רק לטייס המפקד אלא גם לטייס המשנה, או לטייס אחר, ברור שאם זה לא מיידי, הוא צריך להביא את הטייס המפקד כדי לאפשר לו לממש את אחריותו וסמכותו לפי סעיף קטן (א).

אברהם קמחי:

מכיוון שאמרת גם "תקרית" ופה יש כאילו להודיע רק למנהל, האם לא צריך להודיע לחוקר ראשי באותה מידה? היא הוסיפה את המילה תקרית ולכן אני אומר.

רננה שחר:

זה סעיף 97.

אברהם קמחי:

נכון, אבל גם פה כתוב "חיי אדם, שמירת בטיחות" וזה חוזר על 97. האם צריך תוך 24 שעות להודיע באותה מידה גם לחוקר.

רננה שחר:

ההודעה לחוקר היא מכוח סעיף 97 והסיפה פה אומרת שאין בהודעה למנהל כדי לגרוע מהחובה להודיע לחוקר לפי סעיף 97. מסעיף 97 נגזרת החובה להודיע על אירוע בטיחותי.

קרן סעד-כהן:

לא כל-כך הבנו את הקשר. התיקון המוצע מובן, אבל לא הבנו את ההסבר בקשר ל"מיידית".

רננה שחר:

יש לזה שני נימוקים. ברגע שאתה מרחיב את הסמכות הזאת לא רק לטייס המפקד אלא גם לטייס אחר שיושב במקומו, אז אם זה לא מיידי, יש טייס ויש לו אחריות. כתוב שהוא אחראי לטיסה. אם אפשר להחליט את זה לא באופן מיידי, אז צריך לקרוא לטייס מפקד כדי שיחליט על זה אם צריך לסטות פה מהוראות כל דין. זה מספיק חשוב כדי לקרוא לו.

הנימוק השני. היה דיון עם הוועדה אבל מצאנו גם את ה-JAR OPS שמאפשר את זה. גם הנושא של מיידי מקבל ביטוי גם ב-JAR OPS וגם בחקיקה הניו-זילנדית וגם ב-ICAO והוא לא סתם. אחר-כך ישלימו אותי פה.

כאשר יש חירום, באופן כללי הטייס אמור לפעול לפי נהלי החירום. יש נהלי חירום ויש לו את רשימות החירום שעליהן הוא מתאמן ונבחן והוא צריך לעשות את זה.

מתי הוא סוטה מזה? הוא סוטה מזה או כאשר החירום לא הוגדר, או כשיש כמה מקרי חירום מצטברים וכדומה. לכן אנחנו חושבים שהמילה "מיידי" היא חשובה וצריך לשמור אותה, הן לנוכח ההרחבה והן לנוכח העובדה שבמקרה חירום יש הליכים והטייס מצופה לפעול על פיהם.

קרן סעד-כהן:

גם ההסבר שלכם והציטוט מאמנת שיקאגו מתייחס ל-emergency situation. במקרה חירום הוא מכיל בתוכו את ההכרח הזה. לכן לא ברור לי למה צריך גם חירום וגם מיידי. אולי תרחיב מבחינת הטיסה מה זה נקרא "מיידי".

יובל לוטן:

אני יכול פשוט להתייחס לנוסח של ה-JAR, שקיבלנו עכשיו מאודי. הוא מדבר על immediate decision or action. יכול להיות בהחלט מצב שהחלטה היא מיידית והביצוע של ההחלטה יהיה בעוד שעה או שעתיים. לפי נוסח הסעיף המוצע זה אומר בעצם רק פעולה שהיא מיידית, שזה לא כל-כך מתאים לדרישות המציאות באוויר. יכולה להיות פעולה שהמימוש שלה יהיה רק בעוד כמה שעות, כאשר המטוס מגיע לנחיתה או משהו כזה.

היו"ר יצחק וקנין:

זה נקרא חירום? מצב חירום יכול לקרות בעוד שעה?

יובל לוטן:

אם, למשל, יש תקלה במערכת הגלגלים של המטוס והטייס מחליט לסטות למקום אחר, כי שם הוא יכול לפעול בצורה יותר בטוחה. הוא מחליט על זה עכשיו אבל המימוש יהיה בעוד שעתיים או שלוש. ההחלטה היא המיידית. זה אלמנט שחסר בנוסח המוצע.

אם מדברים על המובן של "מיידי", צריך להכניס פה את העניין של ההחלטה המיידית. המימוש של ההחלטה יכול שייקח יותר זמן.

לאה ורון:

אתה מציע שבמקום המילה "פעולה" יאמר "החלטה"?

יובל לוטן:

החלטה או פעולה.

מייק אברהמי:

אני מאגף מבצעים של רת"א. ברגע שיש חירום, גם אם עכשיו אני מעל הים ואני אנחת עוד רבע שעה ואז אצטרך לחרוג מכל חוק, וזה מה שעמיתי יובל מתכוון אליו, ברגע שאני מודיע לכל העולם מה שאני עושה, בעצם אני לא שובר שום חוק, כי אז החוקים מוכנים עבורי. ברגע שהגדרתי שאני בחירום, השמים פתוחים לפניי. הבעיה היא ברגע שאני עכשיו מבצעים דברים שעוברים ומפתיעים את כל העולם ואחר-כך אני צריך לתת את הדין. פה נאמר, שברגע שאני חייב לפעול מיידית, אני רשאי לעשות את זה משום שאני שומר על גוף ונפש. זאת הכוונה.

רוברט נויפלד:

אני רוצה להבהיר שגם אנחנו תומכים בהחזרת המילה "מיידית". הביטוי מיידי יש לו משמעויות גם מבחינתנו מהיבטים של הגנת שמי המדינה. אם יש אפשרות להודיע ואם החירום כבר קיים והפעולה הנדרשת היא בעוד שעה, אנחנו צריכים לדעת מהדברים האלה, צריך להיערך לזה. זאת יכולה להיות גם חדירה לתוך מרחב צבאי שיש בו אימונים. יש סדרה של פעולות שאם אפשר לעשות אותן, צריך לעשות אותן.

לאה ורון:

לא עולה פה מחלוקת על המילה "מיידית" אלא על המילה "פעולה".

רוברט נויפלד:

להבנתי, המחלוקת היא סביב המילה "מיידית".

לאה ורון:

ולגבי העניין של פעולה או החלטה, או גם וגם?

רוברט נויפלד:

להבנתי, זאת פעולה מיידית שנדרשת להתבצע. אם יש זמן לבצע להתריע שיש חירום וגופים שונים צריכים להיערך לאותו חירום, אז צריך להודיע.

בועז חטיבה:

המצב הוא שיכולות להיות תקלות שעכשיו אני לא עושה שום דבר מיידי ואני אחרוג מן הדין בעוד שעה או שעתיים. זאת הסיטואציה.

רננה שחר:

זה לא נכון משפטית.

היו"ר יצחק וקנין:

אני הבנתי שישנו מקרה מסוים שטייס נקלע למקרה חירום והוא צריך להודיע על המקרה. נכון שהפעולה תתבצע יותר מאוחר, אבל יש מחויבות של הגורמים להכין לך את כל מה שצריך.

רון גנט:

הנושא של פעולה מיידית עלה בדיון ורת"א הסכימה. אני חושב שהרעיון של פעולה מיידית היא בעצם הגנה על אותו טייס שהוא לא טייס מפקד. אני חושב שהדרך הנכונה היא שההגנה תחול על אותו טייס שמחליף את טייס המפקד. הוא יצטרך פעולה מיידית, אבל הטייס המפקד יוכל לבצע פעולה שלא בהכרח מיידית, והיא פעולה שלוקחת לאורך זמן. כמובן הוא יודיע, אם יקראו לו, הוא יגיע לתא הטייס וייקח את הפיקוד. אבל הטייס שמחליט כטייס המפקד, תהיה לו הגנה בפעולה מיידית.

יערה למברגר:

אני חושבת שבדיון הזה קצת שכחנו מה הכלל ומה החריג. הסעיף הזה הוא סעיף חריג מאוד. אני לא מכירה הרבה סעיפים בחוק שאומרים שאדם רשאי לסטות מהוראות כל דין. אני חושבת שבדיון הזה קצת נכנסו לפרטים ושכחנו את ההקשר הכללי. ההקשר הכללי הוא מצב שבו נותנים לאדם רשות לסטות מהוראות כל דין צריך להיות מצומצם ומוגדר.

רון גנט:

ההקשר הוא בטיחות הטיסה לנוסעים.

יערה למברגר:

ההקשר הוא בטיחות הטיסה אבל יש הקשרים רבים אחרים בתחום המשפט שיש להם הקשרים של בטיחות ולא נותנים לאדם מן שיק פתוח לסטות מהוראות כל דין.

גם יש פה משמעות למה אומרות האמנות הבינלאומיות ומה ההוראות הבינלאומיות. יש פה הבנה כללית שהיא ספציפית לתחום הטיסה ובטיחות התעופה. ההבנה הכללית מדברת על הטייס המפקד. הטייס המפקד נדרש במקרים חריגים ביותר, זה לא המקרה הרגיל – אני מכירה את הסיטואציות שבהן אתה צריך להחליט ולפעול באופן מיידי. אם אתה לא צריך לפעול באופן מיידי, יש לך את השהות להודיע, לחשוב, לקרוא לטייס המפקד. אם זה משהו שזה לא מיידי, אז אתה לא מקבל את השיק הפתוח לסטות מהוראות כל דין.

רננה שחר:

אני רוצה להגיד עוד משהו. יש נהלי חירום. באופן כללי, היצרן נותן ספרות שהיא ספרות חירום שמגדירה מה צריך לעשות בחירום. הטייס מתאמן עליה ונבחן עליה ומצופה ממנו לעשות את הנהלים האלה. זה חלק מהדין החל עליו. אם הוא עשה את נהלי החירום ונניח המטוס נחת לא במקום שמתאים לו, או נחת על ההדסון, כנראה שנחיתה על ההדסון זה לא הכלל הרגיל. זה לא הפרת דין.

יובל לוטן:

זה בהחלט כן. קחי את הסעיף הקודם שהקראת. אמרת שלא ינחת אדם אלא במנחת שאושר על-ידי השר. זאת דוגמה קטנה. אז ההדסון לא אושר כמנחת לא על-ידי השר שלנו ולא על-ידי השר שלהם.

רננה שחר:

ברגע שזה בנהלי החירום שלך, שקורה משהו חירום, אתה צריך לנחות במקום הקרוב ביותר או מה שזה לא יהיה, אני חושבת שהמצב שזה לא יהיה מיידי, זה אומר שהטייסים גם לא מחויבים לנהלי החירום. עכשיו הם לא צריכים לבדוק כלום. זה נשמע לי לא הגיוני.

יצחק רז:

כל הזמן חשבתי שכל זה בדיעבד, אבל פה מדברים גם על זמן אמת. צריך לעשות הפרדה בין דיווח ליחידות בקרה וכדומה, כי שם צריך לדווח ולהכין את הכוחות, לבין מצב שזה בדיעבד קרה לי ועכשיו אני מדווח. מכיוון שאמרו פה אירוע בטיחותי ב-97, סעיף 97(ב) מדבר על אירוע חמור. צריך להודיע בעל-פה באופן מיידי לחוקר הראשי. הייתי מבקש שיהיה כתוב פה על הסעיף הזה, או שיישאר פתוח עד שנדון ב-97(ב) - - -

היו"ר יצחק וקנין:

אני לא משאיר פתוח. בשום פנים ואופן אני לא משאיר פתוח.

יצחק רז:

או בכפוף לנאמר.

רננה שחר:

כנראה שהטייס קודם צריך לטפל - - -

היו"ר יצחק וקנין:

הערה אחרונה.

יובל לוטן:

אני רוצה בכל-זאת לחזור לעניין המהותי. הכלל הזה נהוג בכל העולם בכל סוגי חוקי התעופה משום הייחוד של המקצוע הזה של הטיסה, שטייס מפקד, למרות כל מה שכתוב בכל חוק ובכל דין, אם הוא מוצא לנכון, מבחינת הצורך בהגנה על חיי אדם ובטיחות הטיסה, יכול לחרוג מהוראת כל דין. זה כלל שהוא מקובל בכל העולם ואני חושב שאין עליו מחלוקת.

רננה שחר:

אם זה מיידי.

יובל לוטן:

אני חושב שנכנסים פה למקרה מאוד ספציפי, של מקרה שבדיוק צריך לסטות מהנתיב. יש מגוון מאוד רחב של מקרים שחלקם הם באמת בעלי משמעות של חלקיק שנייה וחלקם בעלי משך זמן יותר ארוך, והחוק אמור לתת מענה לכל המקרים האלה.

עוד הערה חשובה בהקשר הזה. זה שנתת הודעה או הכרזת על מצב חירום – עצם ההודעה בקשר על זה שאתה במצב חירום, זה עדיין לא פוטר אותך מקיום הוראות החוק. זה לא שעכשיו אתה מודיע בקשר ליו"ר הוועדה שישנה לי עכשיו את החוק כדי שאני אוכל לעמוד בו. החוק ממשיך לעמוד בתוקפו. הדוגמה הקלאסית שפה ניתנה, שאם יש מנחת, אסור לאדם לנחות אלא במנחת שאושר על-ידי השר. השר לא יאשר לו מנחת אם הוא ישלח – במקרה חירום, בדיוק בשביל זה הוא רשאי לסטות מאותה הוראת דין.

רננה שחר:

גם אם זה לא מיידי?

יובל לוטן:

גם אם זה ייקח עוד שעה. יש הרבה מצבים כאלה שהם לא צפויים ולא חזו אותם מראש ובזמן אמיתי אתה נתקל בהם וצריך להגיב. לפעמים זה בתוך חלקיק, שנייה, לפעמים בתוך דקות ולפעמים בתוך שעות, בפרק זמן סביר בהתאם לנסיבות המקרה. לכן הסמכות הזאת היא בהחלט סמכות גורפת. אני מזכיר שהיא לא גורפת לחלוטין כי כתוב כאן בפירוש שזה לצורך הגנה על חיי אדם, לצורך שמירת הבטיחות. הדבר דורש דיווח וכן הלאה ואתה תצטרך לדווח ולתת את הדין על מעשיך. זה לא שאתה עושה מה שאתה רוצה וזהו, אלא יש פה מספיק הגנות מספיק טובות.

איתי עצמון:

אני חושב שהנוסח הזה נותן מענה למה שביקשתם. בחקיקה בינלאומית מקובל לכתוב "מיידי".

היו"ר יצחק וקנין:

אני מציע שתקרא את הסעיף עם כל התיקונים שהצעת.

אילון טל:

במקרה חירום, עם כל מה שנאמר פה, כשטייס סוטה באופן בלתי צפוי ומיידי, כדי להציל חיי אדם לצורך הבטיחות, יכול להיווצר סיכון מול מטוס אחר. להערכתי, במקרה הזה צריך לתת מענה ליחידת נת"א שהיא אחראית על הבקרה של המרחב האווירי.

איתי עצמון:

יש בסעיף 77ז.

אילון טל:

אני לא מדבר על סמכות, אני מדבר על-כך שיחידת נת"א תהיה פטורה מאחריות לשמירת הבטיחות בקטע שטייס סטה ואני לא יכול להבטיח - - -

רננה שחר:

שמענו את ההערה הזאת והשבנו לה. יחידת נת"א לא אחראית לפעולות הטייס. הטייס אחראי לפעולות שלו ויחידת נת"א אחראית לפעולות שלה. אני לא מבינה את ההערה.

אילון טל:

מגע בין כלי טייס זה של יחידת נת"א.

רננה שחר:

אז יחידת נת"א אחראית לפעולותיה, היא אף פעם לא יכולה להיות אחראית לפעולות הטייס. היא אחראית לשירותי הנת"א שהיא נותנת. לא הבנתי את ההערה.

אילון טל:

ההערה היא שלגבי מטוס שלישי, שנמצא במרחב האווירי, ברגע שטייס סוטה, הוא עלול לחרוג מתקני הבטיחות.

היו"ר יצחק וקנין:

אני מציע שנקרא את הסעיף בהתאם לתיקון.

איתי עצמון:

"(ב) במקרה חירום כשלדעת הטייס המפקד או בהיעדרו מתא הטייס, טייס אחר הממלא את מקומו בהטסה מצריך פעולה מיידית לצורך הגנה על חיי אדם או שמירת הבטיחות כאמור בסעיף קטן (א), רשאי טייס כאמור, לסטות מהוראות כל דין לעניין הפעלת כלי הטיס, ככל שהדבר דרוש בנסיבות העניין; פעל טייס כאמור, יודיע על כך למנהל, בעל פה, בהקדם האפשרי, וידווח על כך למנהל, בכתב, הכל כפי שקבע השר; אין בהוראות סעיף קטן זה כדי לגרוע מהוראות סעיף 97."

איתי עצמון:

כתבתם כאן "הכול כפי שקבע השר" ואני רואה שבסעיף קטן (ג) כתוב: "השר באישור ועדת הכלכלה רשאי לקבוע חובות שיחולו". השאלה, האם גם הקביעה של השר כאן בתקנות טעונה אישור ועדה?

רננה שחר:

"הכול כפי שקבע השר" פה מתייחס לנושא "בהקדם האפשרי" ולנושא של הדיווח בהקדם והן בכתב. אני לא חושב שקבענו על 73(ב) איזו סנקציה פלילית.

איתי עצמון:

אני לא מדבר על סנקציה פלילית. אמרנו שכאשר לא מוטלת סנקציה פלילית אנחנו נבחן לגופו של עניין האם ראוי שיהיה פיקוח פרלמנטארי. אני שואל מקל וחומר, האם חובות שיחולו על טייס מפקד בקשר להפעלה, בכלל זה לפני הטיסה ובמהלכה וכו' כן נדרש אישור ועדה, האם בעניין כזה שהוא כן עניין רגיש, אתה לא חושבים שראוי שיהיה גם באישור ועדת הכלכלה?

רננה שחר:

הכוונה שלנו ב"הכול כפי שקבע השר", אתה רואה שמחקנו בתוך 24 שעות ועשינו בהקדם האפשרי. בקיצור, הכוונה היתה שפרוצדורת הדיווח תוסדר בתקנות. אם הוועדה חושבת שזה מהותי - - -

איתי עצמון:

כתבתם "הכול כפי שקבע".

רננה שחר:

הכול, הכוונה גם בעל-פה וגם בהקדם האפשרי.

איתי עצמון:

וגם מתכונת הדיווח?

רננה שחר:

זה לא עניין של מתכונת הדיווח. אם הוועדה רוצה להיות מעורבת במתכונת הדיווח, אנחנו לא מתנגדים.

איתי עצמון:

אני שואל, לאור סעיף קטן (ג), שכתבתם "לקבוע חובות שיחולו על טייס מפקד בקשר להפעלה". אז אם זה דורש אישור ועדה אז - - -

רננה שחר:

לא. חובות טייס מפקד אם הוא יפר אותן, כמו בדיקת בד"חים, כמו כל החובות, יומן התחזוקה, כל המסמכים שהוא צריך לבדוק – נאמר כאן כבר קודם שהשרשרת האחרונה בחולייה שיכולה לעצור את הטעות, שם יהיו סנקציות. כמובן שוועדת הכלכלה צריכה - - -

איתי עצמון:

יהיה מדובר על אותו סט של תקנות בשני המקרים האלה, סעיף קטן (ב) ו-(ג)? זה מה שאני שואל.

רננה שחר:

אני מניחה שזה יהיה בתקנות ההפעלה. אבל אם יש תיקון לתקנה מסוימת - - -

יערה למברגר:

יהיה תיקון רק לעניין ההצעות של הדיווח.

היו"ר יצחק וקנין:

מבחינתי, הסעיף יכול להישאר כפי שהוא.

בועז חטיבה:

מקובל עלינו הנוסח שהקריא היועץ המשפטי.

קרן סעד כהן:

אולי יש משהו במה שאתה אומר, שזה לא צריך להיות הכול "כפי", כי זה כבר לא ברור מה השר קובע ואיזה חובות יש ב(ג). האם הקביעה של השר היא רק לתקופה? אני גם חושבת שזה פחות ברור.

יובל לוטן:

סעיף (ב) מדבר רק על הדיווח. סעיף (ג) הוא מאוד כללי, הוא מדבר על כל החובות.

יערה למברגר:

יש הבדל בין (ב) ו-(ג).

היו"ר יצחק וקנין:

אני חושב שאתם מחברים את הסעיפים ואין שום ממשק ביניהם.

רננה שחר:

אתה רוצה שאני אוריד את המילה "הכול"? הכוונה היא שזה גם על הדיווח בעל-פה בהקדם האפשרי וגם לדיווח בכתב.

יערה למברגר:

אפשר להוריד את המילה "הכול".

רננה שחר:

אם אתה חושב שצריך להוריד את המילה "הכול", אני מסכימה.

היו"ר יצחק וקנין:

סעיף (ג).

רננה שחר:

"(ג) השר, באישור ועדת הכלכלה של הכנסת, רשאי לקבוע חובות שיחולו על הטייס המפקד בקשר להפעלת כלי הטיס ובכלל זה לפני הטיסה, במהלכה ולאחר סיומה."

איתי עצמון:

אני מציע כאן לכתוב "גם לעניין חילופי פיקוד".

רננה שחר:

רגע, יש דבר כזה. איתי מתכוון לחילופי פיקוד כאשר טייס מפקד נבצר מתפקידו, כפי שמוסדר בתקנה 5 לתקנות ההפעלה.

איתי עצמון:

"חילופי טייס מפקד אם נבצר ממנו למלא את תפקידו", כלומר, להסמיך את השר לקבוע גם הוראות לעניין הזה.

רננה שחר:

לזה אנחנו לא מתנגדים.

אברהם רזיאל:

אולי לכתוב "חובות נוספים"?

רננה שחר:

אני חושבת שפה אין חובות נוספים. (א) קובע אחריות ו-(ב) קובע סמכות לחרוג ו-(ג) קובע חובות. אתה רוצה חובות נוספים?

אברהם רזיאל:

אני שואל אם זה לא יותר נכון.

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות. אני מצביע על סעיף 73, כולל התיקונים כפי שהוקראו. מי בעד? מי נגד.

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים אין

היו"ר יצחק וקנין:

הסעיף אושר.

רננה שחר:

"73א. כל אדם בכלי טיס חייב לציית להוראת טייס מפקד, או איש צוות מטעמו, שניתנה כדין, לשם הבטחת בטיחות כלי הטיס, נוסעיו, אנשי הצוות או המטען שבו וביטחונם או לשם שמירת הסדר בכלי הטיס."

היו"ר יצחק וקנין:

הערות?

רון גנט:

צמד המילים "שניתנה כדין" כדין אינו מובן ויוצר בלבול. הסעיף הזה בעצם קובע חובת ציות לטייס מפקד. המונח "שניתן כדין" בעצם יוצר עוד ערכאות ערעור. יש חובה לציית לטייס המפקד, זה כמו בצבא. אם לדעת אותו אדם מדובר בפקודה בלתי חוקית בעליל, ההלכה לעניין הזה ברורה. אבל אין מצב שבו הטייס המפקד נותן הוראה לטייס המשנה או לאיש צוות, או לנוסע, ונוצר דיון האם זה ניתן כדין או לא כדין. הדבר הזה הוא בלתי אפשרי.

אגב, כאן אני מייצג גם את טייס המשנה וגם את הטייס המפקד.

רננה שחר:

אני מבקשת שיערה תענה.

יערה למברגר:

כמו בצבא, החובה היא לציית להוראה שניתנה כדין. כמו שאמרת, אם היא לא ניתנה בהתאם לדין, אין חובה לציית לה. כמו בחיים בכלל, הוראות משפטיות יש להן את הפרשנות שעושים להם בחיי היום יום. לפעמים יש להם פרשנויות לאחר המקרה בהתדיינויות משפטיות, אבל זה לא אומר שצריך לחייב אדם לציית להוראה שניתנה שלא כדין.

אני חושבת שההפניה שעשית לצבא היא דווקא הפנייה נכונה ואני הולכת בכיוון שלך.

רון גנט:

כאשר טייס מפקד נותן הוראה לטייס המשנה והוא בעצם מפקד הטיסה והוא אומר לו: אתה צריך לעשות ככה וככה. מאחר והוא הסמכות המכרעת והסופית לפי 73(א), אין מקום ליצור פה דיון נקודתי. זאת אומרת, יש דיון והטייס אומר: או.קיי אני מחליט. על-כן גם טייס המשנה יקבל את ההגנה מכוח 73(ב). לאחר מכן לא צריך לשאול האם הוא היה צריך לעמוד על זה או לא לעמוד על זה. הטייס מפקד הוא סמכות מכרעת והוא זה שקובע. ה"ניתנה כדין" כל החוק הוא כדין.

היו"ר יצחק וקנין:

חייב להיות קצה שבו הוא מחליט. ברור שזאת האחריות שלי כמפקד לתת הוראות. הוא צריך לבצע אותה.

רון גנט:

שניתנה כדין זה ברור.

קריאה:

האחריות היא לא טבעית, האחריות היא על-פי דין.

היו"ר יצחק וקנין:

בכל מטוס יש מישהו שמנהל את הטיסה ואחראי לה. הוא בעצם הסמכות העליונה בטיסה הזאת.

רננה שחר:

הם אומרים "שניתנה כדין" זה מכניס אותנו – למה לכתוב "שניתנה כדין"? לכתוב או "איש צוות מטעמו לשם הבטחת בטיחות כלי הטיס, נוסעיו, אנשי הצוות, או המטען שבו או לשמירת הסדר".

קודם כל, אני רוצה להגיד שסעיף 73א רבה, הנושאים שהוא חל עליהם, של ביטחונם ושמירת הסדר, זה רחב מ-73א של הבטיחות וזה בעקבות הדיון איתכם, שבו אמרתם שהבטיחות זה הכי חשוב אבל יש עוד נושאים. אי-אפשר לקשר את זה רק לסעיף 73. השאלה, האם באמת אתה נותן "קארט בלאנש" למה שנקרא פקודה בלתי חוקית בעליל הזאת.

רון גנט:

כאשר אותו טייס יורד חזרה לקרקע ונמצא שהפעולה שהוא ביצע היתה לא נכונה או לא ניתנה כדין, למנהל יש סמכויות נרחבות לטפל בנושא. כאשר מדובר בזמן טיסה באוויר, כאשר בעצם הוא הסמכות המכרעת, אין מקום לדיונים.

כשיורדים לקרקע ניתן לטפל ולהסביר הכול. באוויר אין מקום לדיון.

איתי עצמון:

עדיין סמכות הטייס שאובה מהוראות החוק. אתה לא יכול לומר שהוראה כזאת לא נשאבת משום מקור חוקי. זה בלתי אפשרי להגיד משפטית.

רון גנט:

איגוד הטייסים ואל-על יוציאו נוסח שהוראה שניתנה מתוקף סמכותו בסעיף 73 - - -

רננה שחר:

אני אומרת שזה לא טוב. בחנו את ההצעה הזאת. סעיף 73 צר מסעיף 73א. 73 נוגע אך ורק בבטיחות. סעיף 73א נוגע גם בביטחון ובשמירת הסדר.

מייק אברהמי:

סמכות הטייס המפקד אין עליה עוררין, אך ורק אם היא ניתנה כדין. תפקידו של איש צוות אחר, אני מדגיש, עם ההוראה שנותן עכשיו טייס מפקד והיו מקרים כאלה, היא היתה הוראה שלא על-פי דין ונגדה את החוק. תפקיד של איש הצוות האחר או אנשי הצוות זה לקום ולומר שאין לעשות את זה. לשמחתנו, בגלל שאנשים קמו ואמרו, ניצלו חיי אדם. לפיכך זה חייב להיות על-פי דין.

היו"ר יצחק וקנין:

הערות נוספות?

איתי עצמון:

רציתי לשאול מבחינת היחס בין 73 ל-73א רבה. כאן כתוב שטייס מפקד הוא סמכות מקצועית לגבי בטיחות ובסעיף 73א רבה מדבר בעצם על מתחם רחב יותר: הבטחת בטיחות, ביטחון ושמירת סדר. ביקשתי לבדוק האם לא צריכה להיות התאמה בין שני הסעיפים?

רננה שחר:

אני חושבת שלא. אני חושבת שאת 73א הוספנו במפורש בגלל שקיבלנו את ההערות של הציבור, שהבטיחות זה הדבר החשוב ביותר אבל זה רק חלק. זאת אומרת, בכל מקרה, הטייס הוא איזה אוטונומיה באוויר כי אין לך שם משטרה וכדומה. כמובן שדברים יכולים להידרדר לרמת הבטיחות - - -

היו"ר יצחק וקנין:

כמו שקרה בכנסת בשבוע שעבר.

רננה שחר:

אבל יש דברים שהם לא תמיד בטיחות ועדיין הטייס המפקד חייב להיות הסמכות הסופית כשהם באוויר.

יובל לוטן:

אפשר לתת כדוגמה בן אדם ששותה בכלי טיס ואתה רואה שעוד מעט הוא יהיה שיכור והוא יהיה מסוכן. אתה רוצה לעצור את זה לפני זה. אתה אומר לא להגיש לאדם הזה משקאות. זאת עדיין לא בעיית בטיחות אבל יש לך סמכות לא לתת לו את זה.

איתי עצמון:

אני הבנתי את הכוונה של הסעיף. כשקוראים את שני הסעיפים יחד קוראים: "טייס מפקד הוא הסמכות המקצועית המכרעת והסופית לגבי בטיחות". לאחר מכן כתוב שיש חובת ציות גם לגבי נושא של ביטחון ושמירת סדר.

יובל לוטן:

אלה היבטים שונים של אותה סוגיה.

איתי עצמון:

כלומר, לגבי ביטחון ושמירת סדר הוא לא הסמכות המקצועית המכרעת והסופית.

לאה ורון:

יובל, זה נושא משפטי.

היו"ר יצחק וקנין:

יש הערות נוספות?

רון גנט:

אם החשש הוא שסעיף 73 צר מידי, אפשר להוסיף שאחריות טייס מפקד לא רק לבטיחות אנשי הצוות ובטיחות הטיסה אלא בעיקרון אפשר להוסיף אחריות נוספת על הטייס, שמירת הסדר בכלי הטיס. אין עם כך שום בעיה. אני עדיין לא הצלחתי להבין מבחינה משפטית מה זה "הוראה שניתנה שלא כדין". אם הטייס מפקד נתן הוראה, סימן שהוא נתן אותה כדין. החוק מאפשר לו לתת את ההוראות האלה. אם זה נועד לבטיחות ולשמירת הסדר.

איתי עצמון:

יש הוראות לא סבירות שלא באות בגדר סעיף 73. אתה חייב לקשור בין שני הסעיפים. אתה לא יכול לקבוע חובת ציות בחוק כשאין לה שום מקור חוקי. זה דבר שהוא לא נכון משפטית.

רון גנט:

73א נותן לה את הסמכות, חובה לציית להוראת המפקד להבטחת בטיחות כלי הטיס, המטען, ביטחונם ושמירת הסדר. הסעיף עצמו בעצם מקנה לו את הסמכות והציות הוא לצורך הדברים האלה, מכאן היא הסמכות.

שוב פעם, ניתן שהטייס המפקד ייקח על עצמו עוד אחריות. להוסיף לסעיף 73 על שמירת הסדר בכלי הטייס.

איתי עצמון:

זה נוגע לשאלה שעוררתי לגבי ההתאמה בין שני הסעיפים.

יערה למברגר:

אולי ב-73א רבתי אולי נוריד את המילה "ביטחון". יש הבדל בין בטיחות לבין ביטחון. לעניין שמירת הסדר בכלי הטייס - - -

איתי עצמון:

זה חלק מהבטיחות.

יערה למברגר:

אם חושבים שיש צורך בזה, אפשר להכניס את שמירת הסדר בכלי הטיס לתוך 73 (א) קטן. העניין של ביטחון נראה לי מערב שיקולים ותחומים אחרים ומומחיות אחרת.

יצחק וקנין:

אתם רוצים להקריא את הסעיף המתוקן?

רננה שחר:

ההצעה של יערה זה לתקן את 73א ולכלול שם גם את שמירת הסדר בכלי הטייס.

"73(א) טייס מפקד אחראי לעניינים המפורטים להלן, והוא הסמכות המקצועית, המכרעת והסופית לגביהם:

(1) בטיחותם של אנשי הצוות, הנוסעים והמטען שבכלי הטיס;

(2) הפעלת כלי הטיס ובטיחות הטיסה מרגע שכלי הטיס מוכן לתזוזה עד לעצירתו המלאה בסוף הטיסה וכיבוי כל מנועיו הראשיים. "

להוסיף סעיף (3)

"(3) שמירת הסדר בכלי הטייס."

להוריד את המילה "לביטחונם".

יובל לוטן:

ממש לא, הוא גם אחראי על ביטחונם, אוי ואבוי אם לא.

איתי עצמון:

אם טייס מפקד הוא הסמכות העליונה לגבי ביטחון, אז צריך לכתוב את זה. אני חושב שצריכה להיות התאמה.

לאה ורון:

בסעיף 73 רבה לא מופיע ביטחון.

אברהם רזיאל:

להגיד שהוא "הסמכות המקצועית" זה קצת מוגזם להגיד. הוא הסמכות בנתונים האלה כטייס באוויר.

בועז חטיבה:

עם כל הכבוד, הוא הסמכות המקצועית גם על הביטחון. אפילו שיש לו מאבטח שהוא היועץ שלו, הוא המפקד האחראי. לא יכול להיות שיבוא המאבטח ויגיד שהוא הסמכות.

אברהם רזיאל:

הוא הסמכות, בלי לומר את המילה "מקצועית". זה מחייב משהו שהוא לא בהכרח יכול. אין לו כישורים של ביטחון.

קריאה:

אין כאן אף מילה על ביטחון.

איתי עצמון:

יש בסעיף 73א אבל לא בסעיף 73 רבה.

יובל לוטן:

סעיף 73 כולו נותן מענה לתחום המקצועי. כתוב "הטייס הוא הסמכות המקצועית". אלה נושאים שהם בתחום אחריותו המקצועית כאיש מקצוע כטייס. סעיף 73 א' רבתי מדבר על דברים שהם מעבר להתמחות המקצועית הישירה. לכן אני חושב שהחלוקה כפי שהיתה במקור היא נכונה, עם התיקונים שהועלו כאן. סעיף 73א' מרחיב את הסמכות של הטייס וזה בסדר גמור באותם תחומים שהם לא מקצועיים פרופר.

איתי עצמון:

יש עוד מקורות דין לסמכות הזאת של הטייס המפקד להורות הוראות לעניין ביטחון או שמירת סדר למעט סעיף 3?

רננה שחר:

לא. זה סעיף 73א. הוא היה בהתחלה רק כסנקציה. בסעיף הפלילי כתוב שמי שהפר את הוראת הטייס מפקד שניתנה כשורה שנוגעת לביטחון ולשמירה על הסדר, אז הוא חייב בדין פלילי וזה חלק מהנחיות ה-ICAO בעניין נוסעים מתפרעים ויש מסמך שלם בנושא הזה.

במקום שזאת תהיה רק סנקציה, חשבנו שנכון לקבוע גם הוראה מהותית של חובת ציות. חובת הציות מתפרסת גם על 73 אבל גם מעבר ל-73.

איתי עצמון:

האם לא נכון לומר שטייס מפקד הוא הסמכות העליונה גם בנושא ביטחון?

קריאה:

אגב, זה גם בנושאים רפואיים. אם יש מישהו שחולה בטיסה זה נכנס לשלומם של הנוסעים ולא לבטיחות.

אברהם רזיאל:

לכן, כפי שיובל לוטן אמר, ההפרדה היא נכונה.

רננה שחר:

אנחנו מבקשים להגיש את 73א פעם נוספת בשבוע הבא.

היו"ר יצחק וקנין:

רק 73א. סעיף 73 הוצבע. אם כן, 73א ישבו על הניסוח ואנחנו לא נשב עליו עכשיו. אני מקווה שתגיעו להסכמה ותביאו את הניסוח הנכון ונצביע עליו בשבוע הבא.

רננה שחר:

"74. היה למנהל יסוד סביר להניח כי אדם עומד להפעיל כלי טיס בניגוד להוראות לפי סעיפים 16, 60(א), 61(א), 63 עד 66, 69(ג)(2) או 71, או כי הפעלת כלי טיס עלולה לגרום סכנה לחיי אדם או לרכוש, רשאי הוא להורות למפעיל האווירי, לטייס, לבעל רישיון להפעלת יחידת נת"א, לבעל רישיון להפעלת שדה תעופה או מנחת, ולכל אדם אחר הנוגע בדבר, כמפורט להלן, לפי העניין:

(1) להימנע מהפעלת כלי הטיס או למנוע את הפעלתו, לתקופה שיורה;

1. לנקוט פעולות לבדיקת כלי הטיס ולתיקון ליקויים לצורך הכשרתו לטיסה, בתוך תקופה שיורה או כתנאי להפעלת כלי הטיס."

היו"ר יצחק וקנין:

הערות?

איתי עצמון:

אני מציע שכן תינתן זכות שימוע למפעיל האווירי של כלי הטיס או למי שניתנה לו הוראה כאמור. כלומר, הזדמנות לטעון טענותיו בהקדם האפשרי ולא יאוחר מ-30 יום לאחר שניתנה ההוראה לפי סעיף זה.

רננה שחר:

אנחנו מסכימים לכך ובלבד שיהיה ברור שזאת הוראה של דחיפות מיידית. זאת אומרת, "היה למנהל יסוד סביר להניח", זאת אומרת שיש לו תשתית עובדתית שעומדים להפעיל את הכלי או "שעלול לגרום סכנה לחיי אדם או לרכוש". אז, קודם כל מתבצעות ההוראות ורק אחר-כך, בהקדם האפשרי, כמו שאמר איתי, ולא יאוחר בתוך 30 ימים, לחול לו חובה לשמוע. אנחנו מסכימים לזה.

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות. אנחנו נצביע על סעיף 74 בהתאם לתיקון שהוצע. אתם כבר תנסחו את זה לישיבה הבאה. אני מצביע על הסעיף כולל התיקון. מי בעד? מי נגד?

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים אין

היו"ר יצחק וקנין:

אושר סעיף 74 כולל התיקונים.

רננה שחר:

"75. הקצאת מרחב הפיקוח התעופתי של ישראל לתעופה האזרחית ולתעופה הצבאית תיעשה בידי השר ושר הביטחון, ובהעדר הסכמה ביניהם – בידי הממשלה."

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות. מי בעד? מי מנגד?

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים אין

היו"ר יצחק וקנין:

סעיף 75 אושר.

רננה שחר:

"76.(א)קביעת נקודות ונתיבים שדרכם ייכנס כלי טיס למרחב הפיקוח התעופתי של ישראל, יצא ממנו או יחלוף בו, תיעשה בידי השר ושר הביטחון, בהתייעצות עם השר להגנת הסביבה, ובהעדר הסכמה בין השר ושר הביטחון – בידי הממשלה.

(ב) נקבעו נקודות ונתיבים לפי הוראות סעיף קטן (א), לא יטיס אדם כלי טיס הנכנס למרחב הפיקוח התעופתי של ישראל או היוצא ממנו, אלא דרכם, אלא אם כן יחידת נת"א, בהסכמת חיל האוויר, הורתה למטיס כלי טיס לסטות מנקודות ונתיבים כאמור.

(ג) הוראות סעיף קטן (ב), לא יחולו על כלי טיס הנאלץ לנחות או לשנות את מסלול טיסתו מחמת תאונה, תנאי מזג אוויר, כוח עליון או מקרה חירום אחר כאמור בסעיף 73(ב); אין בהוראות סעיף קטן זה כדי לגרוע מהוראות לפי חוק הכניסה לישראל, התשי"ב–1952‏, ומההוראות לפי פקודת המכס‏, לעניין ההליכים הנדרשים לצורך כניסת בני אדם או מטען למדינת ישראל."

לאה ורון:

למה בסעיף 76א נדרשת התייעצות עם השר להגנת הסביבה, בגלל רעש?

רננה שחר:

כן.

היו"ר יצחק וקנין:

הערות?

איתי עצמון:

לעניין סעיף קטן (א), כתוב: "קביעת נקודות תיעשה בידי השר והשר הביטחון" כדי להבהיר שלא מדובר על תקנות. אני חושב שעדיף לכתוב "תהיה בהוראת השר ושר הביטחון".

רננה שחר:

אנחנו מסכימים.

איתי עצמון:

לעניין סעיף קטן (ג), אני חושב שצריך לכתוב "הוראות סעיף קטן (ב) לא יחולו על מי שמטיס כלי טיס הנאלץ לנחות". החריג הוא לגבי הטייס, מי שמטיס את כלי הטיס.

לעניין המושג "כוח עליון", אני חושב שהמונח הזה פחות שגור בחקיקה.

היו"ר יצחק וקנין:

פעם ראשונה שאני נתקל בחקיקה בכוח עליון.

רננה שחר:

יש בחוק הטיס 1927.

איתי עצמון:

אני מציע אולי לומר "בשל נסיבות שאינן בשליטתו המונעות את קיום הוראות סעיף קטן (ב) וכל עוד מתקיימות אותן נסיבות".

היו"ר יצחק וקנין:

אתם יודעים שבנזיקין אין דבר כזה כוח עליון. דהיינו, על האדם מוטלת אחריות בכל מקרה, גם בשנה. שום דבר לא פוטר אותו. הוא אחראי על מעשיו בכל רגע, גם כשהוא ישן. אין מושג כזה בהלכה היהודית של כוח עליון בנזיקין.

יערה למברגר:

עכשיו כשאנחנו אומרים כוח עליון, לכולם ברור למה הכוונה. איתי, אולי נסגור את הניסוח המדויק אחר-כך.

איתי עצמון:

אני לא בטוח מכיוון שזה כן עניין מהותי. אני מניח שמדובר על נסיבות שהן לא בשליטתו, למשל ענן האפר הוולקני הוא דוגמה למצב כזה.

רננה שחר:

כוח עליון שהוא לא תנאי מזג אוויר?

היו"ר יצחק וקנין:

בגימטרייה, טבע, זה אלוקי. יש מידת הרחמים ויש מידת הדין. מידת הרחמים הם בשם הוויה שזה 26. יש מידת הדין שזה אלוקים. בראשית ברא אלוקים. ברא את העולם בדין. ראה שאין העולם יכול להתקיים בדין, צירף את מידת הרחמים. איך כתוב? "אלה תולדות השמים והארץ בהיבראן ביום עשות השם אלוקים". זאת אומרת, הקדים את מידת הרחמים למידת הדין, אחרת העולם לא היה יכול להתקיים. במיוחד היום לאור מה שאנחנו רואים, השם ירחם עלינו.

יערה למברגר:

השאלה האם יש באמת צורך בתוספת הזאת, כשיש גם הפניה למקרי חירום כאמור בסעיף 73ב.

רננה שחר:

יש צורך.

איתי עצמון:

פה מדובר על מיידי.

בועז חטיבה:

אני לא בטוח שאני מצליח לעקוב אחרי הדיון הקטן שמתקיים שם, אבל חייבת להישאר היכולת לסטות.

איתי עצמון:

בוודאי. אני רק רציתי להבהיר מה זה כוח עליון.

איתי עצמון:

אני אקרא שוב את מה שהצעתי.

הצעתי: "או בשל נסיבות שאינן בשליטתו המונעות את קיום הוראות סעיף קטן זה וכל עוד יתקיימו אותן נסיבות".

קריאה:

זה במקום כוח עליון?

איתי עצמון:

כן.

היו"ר יצחק וקנין:

בגמרא נאמר שבדרך-כלל הקדוש ברוך הוא לא משנה את הטבע. גם אם הוא עושה משהו, הוא מצביע על זה בתוך הטבע כדי שאנשים יבינו שזה מנהגו של עולם. אבל, יש מקרים בתלמוד הבבלי שמראים שצדיק גוזר והקדוש ברוך הוא משנה את כל הטבע על-פי גזרתו של הצדיק.

סופר בגמרא ב"חגיגה", שפעם אחת רבי פנחס בן יאיר הגיע לנהר והנהר היה גועש והוא לא יכול היה לעבור. הוא הלך לפדיון שבויים. אז הוא אמר לנהר שיבקע לו כי הוא רוצה לעבור. אמר הנהר: אני עושה את רצונו של הקדוש ברוך הוא ויש ספק שלא תצליח בפדיון השבויים. אמר הרב: אני גוזר עליך עכשיו להיבקע כי אם אתה תתייבש. פתח הנהר את המים.

כשהוא עבר היה איתו מישהו שסחב חיטים. אמר לרב: תבקש ממנו שגם אני אעבור. ביקש בשבילו. הגמרא מספרת שהיה עוד מקרה , שהיה עוד איזה גוי שהיה עם החמור שלו והרב ביקש גם בשבילו. הגמרא מפלפלת איך זה יכול להיות? משה רבנו כשהוא עומד לבקוע את ים סוף, הוא אמר לים שייקבע והיום אמר: אני לא נקבע לך. אני נבראתי ביום השלישי ואתה נבראת ביום השישי. אני לפניך בבריאה.

תשמעו משהו שהוא באמת קצת מפליא. שואלת הגמרא: האם פנחס בן יאיר יותר גדול ממשה רבנו? משה רבנו לא קם כמוהו, השם ידעו השם לכל האותות והמופתים והיד החזקה. אורך החיים הקדוש אומר חידוש: עד שלא ניתנה התורה במעמד הר סיני – רבי שמעון בר יוחאי אומר כך: הקדוש ברוך הוא הסתכל באורייתא ברא עלמא, הסתכל בתורה ברא את העולם. על-פי התורה הוא ברא את העולם. משניתנה התורה כל אחד שיבוא, צדיק, כל אדם בגדר שהוא כבר ביטל את כל המידות שלו, יכול לגזור על-פי התורה וכל הטבע ישתנה על-פי התורה. למה? כי כל הבריאה של העולם – אנחנו מתעסקים פה הרבה בספר הוראות. התורה היא ספר הוראות היצרן. זאת אומרת, על-פי התורה אתה יכול לשנות את כל הבריאה, מכוח התורה כי היא הוראות יצרן. הסתכל בתורה ברא את העולם.

אם כן, רבי פנחס בן יאיר היה אחרי שניתנה התורה ולכן היה לו כוח לשנות על-פי התורה. משה רבנו היה לפני נתינת התורה. קריעת יום סוף היתה 50 יום לפני מתן תורה ולכן לא יכול היה לגזור עליהם והים עמד באיתנו ואמר: אני לא נגזר לך. כך מתרצת הגמרא את העניין.

קריאה:

גם כשהוא אמר: קח את בנך יחידך, הוא הגדיר מינימום צוות.

היו"ר יצחק וקנין:

יש בדיחה של הרב עובדיה על מה שאמרת. אתם יודעים ששם כתוב: "ואני והנער להשתטח". הרב אומר: היום, מה זה אני והנער? היום האבא משתטח עם השלט ומתחילים לריב מה רואים. כל אחד תופס לו שלט ורוצה - - -

קצת סטינו.

יערה למברגר:

להבנתי, ההצעה שהציע עורך דין עצמו היא יותר רחבה מכוח עליון. אני לא זוכרת בעל-פה איפה זה מופיע, אבל אני כן זוכרת פסיקה שמפרשת כוח עליון בצורה מאוד מצמצמת.

קריאה:

זה בחוזים.

איתי עצמון:

המטריה פה היא שונה.

דוד כתר:

עדיף, לדעתי, להשאיר כוח עליון כי הניסוח שלך הוא מצמצם את האחריות. גם בשעת מבחן הטייס צריך לבדוק עוד כמה דברים שבשליטתו, אולי לא הישירה אלא עקיפה.

איתי עצמון:

אתם רוצים להשאיר מונח מאוד סתום בסעיף זה?

יובל לוטן:

אנחנו רוצים להשאיר מונח מאוד מצמצם בסעיף הזה.

יערה למברגר:

מבדיקה מאוד מהירה שעשיתי עכשיו ראיתי שזה כן נמצא בחקיקה.

איתי עצמון:

בשתי תקנות.

יערה למברגר:

גם בחוק של קניון ים המלח.

איתי עצמון:

זה חוק ישן.

יערה למברגר:

אני אומרת שצריכים להיות מודעים שזה לא אותו דבר. התכלית היא לא אותו דבר כמשמעות כוח עליון.

איתי עצמון:

אולי נאשר את א' ו-(ב) ונבדוק לגבי (ג)?

רננה שחר:

זה אפשרי?

היו"ר יצחק וקנין:

כן.

רננה שחר:

כן.

היו"ר יצחק וקנין:

אני אסיים בסעיף 76 מכיוון שסעיף 77 הוא ארוך ואני לא מאמין שנספיק ב-3 דקות.

אנחנו נצביע על סעיפים א' ו-ב' בסעיף 76. מי בעד? מי נגד?

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים אין

היו"ר יצחק וקנין:

הסעיפים אושרו. בשבוע הבא נצביע על סעיף (ג).

הישיבה נעולה, תודה רבה.

**(הישיבה ננעלה בשעה 11:00)**