**הכנסת השמונה-עשרה נוסח לא מתוקן**

**מושב שני**

**פרוטוקול מס' 262**

**מישיבת ועדת הכלכלה**

**יום רביעי, ד' בתמוז התש"ע (16 ביוני 2010), שעה 8:00**

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

**נכחו:**

**חברי הוועדה**: יצחק וקנין- היו"ר

**מוזמנים**: רון חלפון לשכה משפטית, משרד התחבורה

יצחק רז החוקר הראשי, משרד התחבורה

גיורא רום רשות התעופה האזרחית

פנחס ברגר מנהל תחום מגבלות בנייה, רשות התעופה האזרחית

יהודה גילאי מנהל תחום תקינה וכשירות אווירית, רשות התעופה האזרחית

גדי רגב ראש מטה תעופה, רשות התעופה האזרחית

יואב בראל רשות התעופה האזרחית

אברהם ליבלינג מנהל תחום מובילים אזוריים, רשות התעופה האזרחית

רננה שחר יועמ"ש, רשותה תעופה האזרחית

פבל גרנבל רשות התעופה האזרחית

אילון טל ראש אגף פיקוח ובקרה, רשות שדות התעופה

גבי פיסמן משרד המשפטים

יערה למברגר משרד המשפטים

זינה פרפליצין אגף לתכנון נושאי, משרד הפנים

סטליאן גלברג אגף רעש, המשרד להגנת הסביבה

הדס פיקסלר לשכה משפטית, המשרד להגנת הסביבה

רב פקד אלי דוידסון ק' מדור חקירות, המשרד לביטחון פנים

יעל אהרונוביץ' ק' חקירות, המשרד לביטחון פנים

רב פקד דנית גלעד תובעת, המשרד לביטחון פנים

עודד ברוק עוזר יועמ"ש, המשרד לביטחון פנים

יובל לוטן מנהל תכנון מבצעים, חברת אל-על

רוני סטבקובסקי עו"ד, חברת אל-על

עומר שלו יועץ משפטי ומזכיר חברת אל-על

דרור גורליק ראש אגף מבצעי אויר, חברת אל-על

חזי הרפז סמנכ"ל מבצעים, חברת ישראייר

אשל חפץ סמנכ"ל מבצעי אוויר, חברת קא"ל

ערן רוזנטל טייס ראשי, חברת קא"ל

עמרי טלמון מנכ"ל, קלוב התעופה

אברהם קמחי חבר הנהלה, קלוב התעופה

גילי קפלנסקי ייעוץ משפטי, אגודת פקחי הטיסה

קובי זוסמן מנכ"ל, יאט"א

ד"ר חיים מהל ראש תחום טיפול ושיקום, רשות למלחמה בסמים

רוברט נויפלד יועמ"ש, צה"ל

רון גנט יועץ משפטי, איגוד הטייסים

בועז חטיבה יו"ר איגוד הטייסים

רמי ליבלינג ראש תעופה אזרחית

**ייעוץ משפטי**: איתי עצמון

**מנהלת הוועדה**: לאה ורון

**רשמה:** יפעת שפרכר

**הצעת חוק הטיס, התש"ע-2010**

היו"ר יצחק וקנין:

אני פותח את ישיבת ועדת הכלכלה. חוק הטיס, התש"ע-2010. הגענו אתמול לסעיף 88(א).

רננה שחר:

88(א) לשם פיקוח על ביצוע ההוראות לפי חוק זה רשאי מפקח – (1) לדרוש מכל אדם למסור לו את שמו ומענו ולהציג לפניו תעודת זהות או תעודה רשמית אחרת המזהה אותו;

(2) לדרוש מכל אדם הנוגע בדבר למסור לו כל ידיעה או מסמך הנוגעים לקיומן של ההוראות לפי חוק זה; בפסקה זו, "מסמך" – לרבות פלט כמשמעותו בחוק המחשבים, התשנ"ה-1995;

(3) לערוך בדיקות או מדידות וכן ליטול דוגמאות לשם בדיקה, ולהורות על מסירת הדוגמאות לבדיקת מעבדה או על שמירתן לתקופה שיורה, או לנהוג בהן בדרך אחרת, ובכלל זה לפי סעיף 89;

(4) להיכנס לכל מקום, לרבות לכלי טיס, ובלבד שלא ייכנס למקום המשמש למגורים, אלא על פי צו של בית משפט, ולא ייכנס לתא הטייס בעת טיסה אלא בתיאום עם הטייס המפקד.

אברהם קמחי:

הסעיף הזה נוגע לאושיות הבסיסיות של המקצוע של הטייס במעבר בין העבודה שלו להמשך החקירה אם קרה משהו. כל עוד אין חקירה והנושא הוא נושא פשוט של בדיקת רישיונות אין לנו בעיה. הבעיה מתחילה כשזה לא כך. הסעיף הזה הוא כל כך רחב וכללי לטובת מקומות שיש בהם חקירה. אני מבין את הצורך של הרגולטור להשגיח על כל דבר, על כל נייר ועל כל פעילות, אלא שפה במקום הזה אנחנו מתחילים לגעת בנושא של החקירה הבטיחותית. אנחנו לא מחפשים אשם, אנחנו מחפשים את הלמה. בסעיף 3 אפשר לקחת ניירת שדובר עליה, הקלטות שדובר בהם, רשימות של מק"מ. כל אלה קשורים לחקירה. אם לא מדובר בשום צורה של חקירה הכל בסדר, אין טענות, אבל הסעיף הזה כולל יותר מידי.

היו"ר יצחק ועקנין:

אני לא רוצה שייווצר מצב שאנחנו מנטרלים את החוקר הראשי. אני לא ישבתי עם אף אחד. קראתי את החומר שקיבלתי. יש מן הרגשה שרוצים לנטרל את הגוף הזה. זו לא הכוונה של החקיקה הזאת. הכוונה של החקיקה הזאת לגרום לכך שתהיה חקירה מעמיקה, שכל אחד יעשה את תפקידו כפי שצריך. ישנן טענות שבתקופה האחרונה כל מיני גורמים מנסים להצר את צעדיו של החוקר הראשי, או לבוא במקומו. אני חושב שזאת לא הכוונה.

רננה שחר:

מה שאמרת נכון מאוד. הכוונה של החוק שכל אחד יעשה את התפקיד שלו. יש את הנושא של מיצוי החקירה הבטיחותית מצד אחד, ומצד שני את פעולות האכיפה של החוק. לפעולה של אכיפת החוק יש הרבה משמעויות, בין אם זה בטיחות של מחר בבוקר, בין אם זה כלי טיס שקרתה לו תאונה וצריך להשבית כלים דומים. אני מתחברת לסעיף 35(ב) שהוועדה אישרה, שמסמיך את מנהל רת"א במקרה של אירוע בטיחותי להתלות רישיונות, להגביל וכו'. אם אתה לא עושה את אכיפת החוק זה זלזול בשלטון החוק של מדינת ישראל, זה קיפוח ואפליה של כל מי ששומר על החוק, זה זילות של מעמד החוק במדינת ישראל לאורך זמן. הדברים האלה חייבים להתבצע. בכל העולם הפיקוח והבדיקות של רת"א מתבצעים במקביל לחקירת החוקר הראשי.

פרק ז' הוא פרק שנועד להבטיח את החקירה הבטיחותית, הוא נותן לה מעמד, כלים ומשדרג אותה בעשרות מונים ממה שהיא קיימת היום. חוק הטייס עושה שירות שאין כדוגמתו לחקירה הבטיחותית. במקביל לחקירה הבטיחותית יתבצע פיקוח של רת"א. אם אתה מעניק ב-35(ב) סמכות להתלות רישיונות ואתה לא מעניק סמכות לבדוק את סמכויות הפיקוח, אז אתה מאלץ את המנהל לפעול ללא תשתית עובדתית, דבר שלא מתקבל על הדעת.

היו"ר יצחק וקנין:

אין לי ויכוח על סמכויות הבדיקה. הויכוח הוא אם לא הרחבתם את זה יותר מידי.

רננה שחר:

הנושא של שיתוף פעולה עם החוקר הראשי להבטחת מיצוי החקירה הבטיחותית ואכיפת החוק צריך להתבטא בנוהלים שרת"א והחוקר הראשי עובדים עליהם.

גיורא רום:

בדרך לפה שמעתי חדשות. שמעתי שהנשיא אובמה הודיע שהוא לא חוזר בו מהחלטתו לעצור קידוחי נפט ל-6 חודשים נוספים, זאת למרות שהחקירה בדבר כל הפרשה של הדליפה במפרץ מקסיקו טרם הושלמה. זה בקליפת אגוז ההבדל בין הרשות המבצעת לרשות החוקרת. הרשות המבצעת צריכה להגיב מיד. הנשיא אובמה לא עשה את זה לא כי הוא קרא את ההורוסקופ בידיעות אחרונות או שהוא ביקש ממשהי שתקרא לו בעלי תה, הוא קיבל את העובדות ובעקבות זה הוא קיבל החלטה אופרטיבית.

לפני חצי שנה או שנה התרסק מסוק ונהרגו 4 שנים מול נתניה. על בסיס העובדות הראשונות שקיבלתי מהחוקר הראשי החלטתי לקרקע את כל המסוקים האלה בארץ. החוקר לא היה בדעתי. החוקר נדרש לבצע את תפקידו. לא מצרים את צעדיו בכלום. פרק ז', שאני לא יודע אם הוא יעבור או לא, מרחיב ומעמיק את סמכויות החוקר הראשי בצורה מעוררת הערכה. היא נותנת לו סמכויות שאין לו היום בחוק. מנהל רת"א זקוק לכלים כדי שהדרך שבה הוא מוציא את החוק אל הפועל לא תהיה דרך ההתרשמויות שלו, דרך זה שהוא חלם בחלום הלילה או היה נדמה לו. הוא צריך עובדות בסיסיות כדי לקבל החלטה. הוא מקבל חלק גדול מהעובדות מהחוקר הראשי דרך מנגנון של ממצאים ראשונים של החקירה. חלק מהדברים הוא מקבל באופן ישיר. בהרבה פעמים הוא צריך להגיב מעכשיו לעכשיו. הוא נושא באחריות לבטיחות הטיסה במדינה. זה צריך להיות כתוב פה על הקיר כל פעם שיש את הדיון הזה.

יערה למברגר:

מהדברים שנאמרו מהציבור עלה כאילו יש פה סמכויות חריגות שחורגות מהמקובל. לפחות להבנתי ומההיכרות שלי בחקיקה מהשנים האחרונות, סמכויות הפיקוח שמוענקות פה למפקח לפי סעיף 88 הן סמכויות שמקובלות בעשרות דברי חקיקה. אני לא רואה פה מקום לאיזו שהיא אמירה שמדובר בסמכויות חריגות. צריך לקרוא אותן יחד עם סעיף 86 ו-87. הדגשים המיוחדים שרציתי להצביע עליהם זה העובדה שהמנהל רשאי למנות מפקחים מבין עובדי המדינה. ישנן סמכויות פיקוח מסוימות שניתנות רק לעובדי מדינה, הן לא יכולות להינתן לאיזה שהוא קבלן חיצוני או לאיזה שהוא זכיין. זה חלק מהסמכויות השלטוניות. בסעיף 86(ב) יש את התנאים לעניין הרשעות פליליות, לעניין ההכשרה המתאימה שהם צריכים לקבל, לעניין תנאי כשירות והמעורבות של השר לביטחון פנים שמוסיף את התפיסה המיוחדת והניסיון שיש למשרד לביטחון פנים לגבי פיקוח והפעלת סמכויות פיקוח. לגבי דרך הפעלת הסמכות יש את סעיף 87. אני חושבת שאנחנו יכולים להראות שהסמכויות האלו מקובלות בהקשרים כאלה בחקיקה הישראלית.

אני לא מבינה את הכריכה שנעשתה בין הסעיפים של סמכויות הפיקוח לנושא החקירה של פרק ז'. סמכויות המפקחים הן לא רק בהקשר של חקירת אירוע בטיחותי. מפקחי רת"א צריכים להשתמש בסמכויות הפיקוח שלהם בכל עת. אם יש אירוע בטיחותי יש רלוונטיות לבדיקה אם התקיימו הוראות החוק. אני לא מבינה למה דווקא במצב של אירוע בטיחותי הציבור סבור שרת"א לא צריכה לפקח. היא לא חוקרת את האירוע הבטיחותי. היא עושה את התפקיד הרגיל שלה שקיים בכל עת אחרת, שזה פיקוח על הוראות החוק.

בועז חטיבה:

אין עוררין על זכותה וחובתה של רת"א לבצע את מטלותיה וסמכויותיה. סמכויות המפקח זה כותרת הסעיף, אבל יש פה גם סמכויות חקירה. מה שכואב לנו זה שגם בדיונים פה, גם בדיונים ברשות התעופה האזרחית וגם בתשובות שקיבלנו על חלק מהערותינו יש לנו תחושה שלפעמים מנסים להציג אותנו כאילו בטיחות היא לא בראש מעיינינו ושיש גוף אחד במדינה שהבטיחות בראש מעייניו. אני כמובן חולק על זה. אני מסתכל ואני רואה שיש עוד גופים שיש להם תפקיד ביצירת אקלים הבטיחות, אווירת הבטיחות ואחריות על בטיחות. הסעיף האופרטיבי בתקנון איגוד הטייסים הוא לשמר, לפתח רמה גבוהה של בטיחות טיסה ולעזור לכל גוף או לכל ארגון בשמירה ופיתוח בטיחות טיסה. הרשויות מכירות אותנו ויודעות שאנחנו מקיימים את זה באופן יום יומי.

היו"ר יצחק וקנין:

זה לא מחייב אף אחד.

בועז חטיבה:

זה מחייב אותנו. כשאני מסתכל על החקירה ומטרתה בתקנות הטייס אני רואה שכתוב שם כך: "הסקת מסקנות, קביעת הסיבות ומתן המלצות לשיפור רמת בטיחות הטיסה". החוקר הוא לא חוקר סתם בשביל לברר מה היה אחורה, אלא הוא חוקר בשביל לברר מה צריך לעשות קדימה ולהמליץ המלצות שהגופים אחר כך יקבלו או ידחו בהתאם לנהלים שמקובלים בהקשר הזה. יש פה עוד גופים שאחראים על בטיחות הטיסה. דווקא בטיחות הטיסה בחוק רשות התעופה האזרחית מופיעה במקום מאוד מאוד נמוך, איפה שהוא במובלע בסעיף 3. עם כל הכבוד לרת"א ולאחריותה, יש פה עוד גופים ששותפים לעשייה בטיחותית.

הממשלה הביאה כדוגמה את הנוהלים של ה-FAA בהקשר הזה. כל מה שהממשלה הביאה הוא נכון, אבל הוא לא שלם. נתנו לנו רק חלק מהסעיף. הקריאו לנו את הסעיף של קדימות החקירה הבטיחותית. הסבירו לנו שקדימות החקירה הבטיחותית היא לא בסתירה לסמכות של כל רשות חוקרת אחרת לבצע את מטרותיה. יש בפירוש קדימות לחקירה הבטיחותית. כשיש תאונה או אירוע בטיחות והגוף שחוקר את התאונות צריך לחקור , הוא כבר לא יוכל לחקור. אם אני הולך הלאה באותם חוקים, אז תפיסה של ראיות, הקלטות, מטען, דואר היא קודם כל לגוף החוקר. כשהוא מחליט שהוא לא צריך את זה יותר הוא משחרר את זה לרשויות האחרות. הדבר הזה קשור לפרק ז'. פרק ז' לא מסדיר את הנושאים האלה. אם אנחנו נאחזים במנגנוני ה-FAA, נא להיאחז בהם במלואם.

היו"ר יצחק וקנין:

אני לא חושב שרת"א אמרה שהחוקר הראשי לא יחקור. הוא יחקור. תפקידו לחקור. מנהל רת"א יקבל את ההחלטות. הוא נושא באחריות.

בועז חטיבה:

לא אמרנו שרת"א לא צריכה לקבל החלטות.

היו"ר יצחק וקנין:

אתה הקראת מהתקנון של איגוד הטייסים. ברור שאותו גורם שהתקלה הייתה אצלו חייב לבדוק את התקלה כדי לתקן את הדברים. אתה לא יכול לתת לו את הסמכות של הסקת המסקנות. מישהו צריך לקבל החלטות אופרטיביות.. זה לא החתול שישמור על השמנת.

בועז חטיבה:

אני רק אומר שיש עוד גופים ששותפים לעשייה הבטיחותית.

היו"ר יצחק וקנין:

מישהו צריך לקבל אחריות ולתת את הדין. המישהו הזה הוא מנהל רת"א.

בועז חטיבה:

בהחלט. הוא עושה את הפיקוח. יש גוף שעושה את החקירה וצריך לאפשר לו לעשות את החקירה. כל טענתנו היא לגבי העיקרון של קדימות החקירה. לא הטלנו ספק בסמכות של רת"א, באחריות של רת"א. כששאלנו בדיונים עם הציבור איך רת"א רואה את הדבר, נאמר לנו שרת"א מכירה בעיקרון של קדימות החקירה הבטיחותית ושהדבר צריך להיקבע בנוהל. אני לא מצאתי את הביטוי לדבר הזה בפרוטוקולים.

היו"ר יצחק וקנין:

כשנגיע לפרק ז' נכנס לגופו של עניין ונראה את כל הסעיפים ואת כל תתי הסעיפים.

בועז חטיבה:

זה איננו שם.

היו"ר יצחק וקנין:

לא סתם הביאו את הספר הזה לפה. אנחנו נמצאים במצב שהוא לא הכי טוב בדירוג העולמי שלנו. אנחנו לא רוצים להיות מדינת עולם שלישי. יש פה דברים שהם מחויבי המציאות לאור האירועים שקרו בשנים האחרונות. צריך לתת למישהו את האחריות. בשיחות שקיימתי איתכם הערתם הערות לגבי ההתנהלות של רת"א בשנים האחרונות עד שגיורא הגיע. לא שגיורא בא להציל את העולם. הוא בא לתקן את הדברים כמה שאפשר. אני חושב שיש לו ניסיון רב. אני לא חושב שיש פה צד אחד של מתרס שרוצה להכביד וצד שני שהוא במגננה. זאת לא המציאות. המציאות היא שאנחנו נמצאים במצב לא טוב. חייבים ללכת קדימה. מה שקרה עד היום בהתנהלות זאת קטסטרופה . אני שומע דברים מתוך המערכת. אמרו לי שלא הייתה רת"א, או שהייתה רת"א אבל הכל גסס. אנחנו צריכים להתקדם. העירו אנשי רת"א שפרק ז' לא ייכלל בתוך החוק. אני מודיע לכם שלפי השיחות עם גורמי הממשלה ועם גורמים אחרים אין סיכוי שנוציא את הדבר הזה. זה בעצם הלב של המערכת. יהיה קשה מאוד לנתק אותו מתוך החקיקה הזאת. עדיין אין החלטה סופית. אני לא חושב שתהיה אפשרות להוציא את הפרק הזה מגוף החקיקה. אם הדבר הזה ייאלץ אותנו להאריך את הדיונים שלנו אנחנו נעשה את זה. אני לא מתכוון ללכת במהירות.אני מאפשר לכל אחד להביע את דעתו, אבל מישהו בסוף צריך להכריע.

עמרי טלמון:

נדמה לי שכולם מסכימים עם העיקרון. מה שנשאר לכתוב ברישא של סעיף 88 הוא כך: "רשאי מפקח, בתיאום עם החוקר הראשי.."

גיורא רום:

זה לא קשור לחקירות. אנחנו עושים את זה יום יום. לפני כמה ימים המריא מטוס מנתב"ג לא בנהלים הנכונים. הוא טס ישר מערבה. זה לא קשור בחוקר הראשי. רת"א מיד נקטה בפעילות. לפני שנה הגיע מטוס בולגרי ועשה מהומה בשמי הארץ. רת"א טסה לאילת, עצרה את המטוס, תחקרה את הטייס, לקחה ממנו תעודות, עשתה בתיאום עם המשטרה בדיקות דם. זו לא חקירה. זה הפיקוח שרת"א לא עשתה הרבה שנים והיא עכשיו עושה. מה מסובך להבין פה?

עמרי טלמון:

אם אין חקירה אין בעיה.

גיורא רום:

אי אפשר להכניס את העניין של תיאום עם החוקר.

עמרי טלמון:

אמרתי שזה יהיה בתיאום החוקר בנסיבות המקרה. אם יש עניין של חקירה בטיחותית יש תיאום, אם אין לא צריך תיאום. אין ספק שכל אחד שטס עבר פיקוח. גם אני עברתי פיקוח בחו"ל. אין בעיה עם זה.

גיורא רום:

מפקח שלי יכול ברגע זה להגיע למגידו, לעצור מטוס ולממש את כל מה שכתוב בסעיף. את זה אני שואב מסעיף 88.

רון גנטי:

אנחנו אומרים לא למנוע ולא לגרוע מסמכות המנהל או המפקחים. אתמול רת"א אמרה שלפי הסעיף הזה היא מבצעת חקירה מקבילה לחקירת החוקר הראשי.

גילי קפלנסקי:

העמדה שלנו היא שלרת"א אין סמכות חקירה של אירועים. אנחנו לא שוללים ולא חולקים על כך שלרת"א יש סמכויות פיקוח. אין שום ויכוח על זה. הבעיה היא שלאורך כל הדיונים רת"א חוזרת ואומרת שיש לה סמכות חקירה. העמדה שלנו היא שאין לרת"א שום סמכות חקירה.

היו"ר יצחק וקנין:

לרת"א יש סמכות לקבל החלטות אם לחקור נושא מסוים או לא לחקור נושא מסוים.

גילי קפלנסקי:

זאת לא הסמכות של רת"א. זה לא מופיע בשום מקום בחוק. הסמכות של החוקר הראשי היא להחליט אם הוא רוצה לחקור או לא. אם הוא לא יחקור רת"א יכולה לחקור. זה מה שכתוב בהצעת החוק.

היו"ר יצחק וקנין:

אם רת"א חושבת שצריך לחקור היא תמנה חוקר.

בועז חטיבה:

הדיון היה על מצב שבו יש אירוע ששני הגופים רוצים לחקור.

גילי קפלנסקי:

אם לרת"א יש סמכויות חקירה, אז על החקירה הזאת צריכים לחול כל הכללים של חקירה. אין בחוק שום דבר על זה. אם רת"א תחקור בלי שיש את ההגנות לנחקרים, הנחקרים לא ישתפו פעולה.

היו"ר יצחק וקנין:

העניין של איך תתבצע החקירה והכללים יהיו בחקיקה.

גילי קפלנסקי:

החקיקה עומדת להסתיים ואין שום דבר על ההגנות מפני חקירות של רת"א.

רננה שחר:

הטרמינולוגיה הנכונה שצריך להשתמש בה היא לקיים פיקוח במקביל לאירוע הבטיחותי הנחקר על ידי החוקר הראשי. בפרק ז' יש דברים שבהם לחוקר הראשי יש קדימות על פני רת"א. אנחנו מקבלים על עצמנו שצריכים להיות נוהלי שיתוף פעולה שיבטיחו את התקדמות שני הדברים. אם קרה אירוע בטיחותי וכעבור 3 ימים יקרה אירוע בטיחותי דומה, אין ספק שב-3 ימים אף אחד לא יוכל להספיק לחקור חקירה בטיחותית מעמיקה. מי שיעמוד לדין ומי שיהיה אחראי לכך זה מנהל רת"א, כי הוא צריך לדאוג לבטיחות של מחר בבוקר.

בועז חטיבה:

איך מתמודד עם זה יושב-ראש ה-FAA?

היו"ר יצחק וקנין:

כשנגיע לפרק ז' אני אאפשר להיכנס לעומק הסעיפים. אם נצטרך לשנות סעיפים נשנה אותם. אל תנסו לתקוע אותנו בסעיפים שאפילו לא דומים למה שאנחנו מדברים.

בועז חטיבה:

סמכויות החקירה מוגדרות בסעיף הזה. בפרק ז' אין הסדרה של סוגיית קדימות החקירה.

היו"ר יצחק וקנין:

כשנגיע לפרק ז' תעיר את כל ההערות.

אילון טל:

לפי ההגדרות הקיימות היום, סטייה מנתיבים מהווה תקרית בטיחותית, אפילו תקרית בטיחותית חמורה. הסיפור שטייס סוטה מאיזה שהוא נתיב או מבצע משהו בניגוד להוראות זה לא רק מחייב סמכות פיקוח, אלא זה גם מהווה תקרית שיש לה נגיעה בטיחותית.

היו"ר יצחק וקנין:

כשנגיע לפרק ז' נרד לכל הניואנסים.

רון חלפון:

גם אדוני וגם הציבור מתבלבלים בהפרדה בין הסמכויות של רת"א והסמכויות של החוקר הראשי. לרת"א אין סמכות לנהל חקירה בטיחותית. מי שמנהל חקירה בטיחותית זה החוקר הראשי. לרת"א יש סמכות לבצע פעולות אכיפה ופיקוח שאותם אין לחוקר הראשי. שתי הסמכויות האלו צריכות להתנהל במקביל כל עוד אין הפרעה של האחת לשנייה. בהצעת החוק יש מספר סעיפים שמדברים על אי הפרעה של רת"א לחקירה בטיחותית, כמו גישה למטוס. בנוהל עליו מדברת רננה ייקבע שבמסגרת סמכויות הפיקוח של רת"א לא יהיה שיבוש של החקירה. שהדברים יצטרכו להיעשות בתיאום עם החקירה כדי לא לפגוע בחקירה. לא ברור לי הוויכוח.

היו"ר יצחק וקנין:

גם לי לא ברור הויכוח. אתם בעצמכם אומרים שברוב המקרים זה תואם לאמנה הבינלאומית. אני לא מבין על מה אתם מלינים.

בועז חטיבה:

הויכוח הוא על הקדימות.

יערה למברגר:

אפשר יהיה לחזור לסעיף הזה לאחר הדיון בפרק ז'.

איתי עצמון:

בפסקה (2) של סעיף 88(א) אני מציע שבמקום המילים "הנוגעים לקיומן" ייכתב "שיש בהם כדי להבטיח או להקל את ביצוע הוראות לפי חוק זה". בפסקה (3) כתוב "ובכלל זה לפי סעיף 89". לא כל כך ברורה לי התוספת. סעיף 89 והסעיפים אחריו מסדירים בצורה מאוד מפורטת נטילת בדיקות לצורך זיהוי אלכוהול וסמים. אני לא מבין למה זה נכנס כאן.

רננה שחר:

זה נכנס כאן בגלל הוראות סעיף קטן (ג) של סמכות עיכוב. אם לא תהיה הפנייה לסעיף 89, אז סמכות העיכוב שמוקנית בסעיף קטן (ג) לא תחול במקרה הזה.

איתי עצמון:

סעיף קטן (ג) מדבר על עיכוב רק אם יש חשש שהאדם יימלט או שזהותו אינה ידועה, לא לצורך עצם ביצוע הבדיקות.

יערה למברגר:

אם יש צורך לבצע בדיקת נשיפה באדם אחד ו-2 אנשים ממתינים זה לא נחשב עיכוב.

איתי עצמון:

את מודעת להוראות בפקודת התעבורה שמדברות על עיכוב, לרבות עיכוב של מי שאינו חשוד? שם מדובר על עיכוב שלא יעלה על חצי שעה. משמעות הדברים היא שאם יהיו 20 אנשי צוות שצריך לערוך להם בדיקות, לא תהיה סמכות לעכב.

רננה שחר:

הסיפא הזאת מכוונת רק לסמכות העיכוב בסעיף קטן (ג).

איתי עצמון:

פסקה (3) מדברת על כך שיהיה אפשר לקחת את אותן דגימות לבדיקת מעבדה, לשמור אותן לתקופה כלשהי ולנהוג בהן בדרך אחרת. אני חושב שזה קצת רחב לגבי דגימות כאלו.

יערה למברגר:

אפשר רק לגבי 88(ג) להפנות לסעיף 89.

איתי עצמון:

בשלב הזה אנחנו מוחקים את התוספת.

רננה שחר:

שירות הביטחון הכללי ביקש שנכניס איזו שהיא הסתייגות לגבי מפקח שצריך לראות ידיעה או מסמך שנקבע לגביהם סיווג בטחוני בכניסה למקומות שהוגבלו לאנשים בעלי סיווג בטחוני לפי חוק שירות ביטחון כללי. אנחנו עבדים על נוסח שנגיש בנפרד.

איתי עצמון:

אני מציע שככל שתביאו נוסח אנחנו נאשר את התוספת.

בועז חטיבה:

בפסקה (4) יש את הסמכות להיכנס לכלי טיס. נדמה לי שיש היום בתקנות מצב שבמקרה חירום אפשר לבקש מהמפקח לצאת. יש משהו כזה?

רננה שחר:

אני אבדוק.

בועז חטיבה:

האם במידה ויש סמכות כזאת אפשר יהיה להוסיף את זה פה?

רננה שחר:

אני לא חושבת שזה העניין. העניין הוא סמכות הכניסה. סמכות הכניסה זה דבר שמסדירים אותו בחקיקה. אתה מדבר על משהו שהוא יותר תפעולי.

בועז חטיבה:

אני מדבר על מצב חירום שלפעמים הנוכחות של אדם נוסף בקוקפיט לא נוחה. נדמה לי שיש היום בחוק סמכות לבקש ממנו לצאת רק במצב חירום.

רננה שחר:

אנחנו נבדוק את זה.

יערה למברגר:

סעיף 73א יכול לתת לזה מענה מסוים.

איתי עצמון:

שם מדובר על חובת ציות לשם שמירה על הסדר הטוב והבטחת הבטיחות.

יערה למברגר:

המפקח נכנס להגדרה.

רננה שחר:

(ב) שוכנע השר לביטחון הפנים כי הדבר דרוש לצורך פיקוח על ביצוע ההוראות לפי חוק זה, רשאי הוא, בהתייעצות עם שר המשפטים, להסמיך מפקח שמונה בידי המנהל לפי סעיף 86, גם בסמכויות המפורטות להלן שיהיו נתונות לו במקרים שבהם מתעורר חשד לביצוע עבירה לפי חוק זה, למעט עבירה לפי סעיף 125(ד), ובלבד שלא יוסמך מפקח בסמכויות כאמור אלא אם כן הוא בעל כשירות והכשרה מתאימים לכך כאמור בסעיף 86(ב)(2) ו-(3). (1) הסמכות לחקור כל אדם הקשור לעבירה, או שעשויות להיות לו ידיעות הנוגעות לעבירה; על חקירה לפי פסקה זו יחול הוראות סעיפים 2 ו-3 לפקודת הפרוצדורה הפלילית (עדות), בשינויים המחויבים; (2) הסמכות לתפוס כל חפץ הקשור לעבירה; על תפיסה לפי פסקה זו יחולו הוראות הפרק הרביעי לפקודת סדר הדין הפלילי (מעצר וחיפוש) (נוסח חדש), התשכ"ט-1969 ( בסעיף זה – פקודת מעצר וחיפוש), בשינויים המחויבים; (3) הסמכות לבקש מבית משפט צו חיפוש לפי סעיף 23 לפקודת מעצר וחיפוש, ולבצעו; על חיפוש לפי פסקה זו יחולו הוראות סעיפים 24(א)(1), 26 עד 28 ו-45 לפקודת מעצר וחיפוש, בשינויים המחויבים.

היו"ר יצחק וקנין:

הייתי רוצה הסבר לסעיפים האלה.

רננה שחר:

אחת הבעיות בדוח של ה-FAA היא העדר סמכויות אכיפה, פיקוח וחקירה של מפקחי רת"א. ה-FAA הגיעו לישראל, בדקו וראו מצב שבו יש דיני טיס מיושנים שלא נאכפים בשום דרך. הם ראו שלא מוגשים כתבי אישום ולא חוקרים. סמכויות התפיסה והחיפוש הן סמכויות שמוקנות כבר היום למפקחי רת"א לפי חקיקה קיימת. משטרת ישראל עמדה על כך שהסמכויות האלו לא יוקנו באופן אוטומטי לפי החוק החדש, אלא רק אם שוכנע השר לביטחון פנים כי הדבר דרוש לצורך פיקוח על ביצוע הוראות לפי חוק זה. יהיה תהליך של בחינה כעבור שנה או שנתיים, יראו אם המעורבות של המשטרה באכיפה מספקת כדי להחליט אם רת"א תיכנס לתחום יותר נרחב של אכיפה . הדברים האלה קיימים במשרד להגנת הסביבה, זאת לא המצאה של חוק הטיס.

(ג) סירב אדם להיענות לדרישות מפקח, על פי סמכותו בהתאם להוראות סעיף זה וסעיף 89, והיה חשש שיימלט או שזהותו אינה ידועה, רשאי המפקח לעכבו עד לבואו של שוטר, ויחולו על עיכוב כאמור הוראות סעיף 75(ב) ו-(ג) לחוק סדר הדין הפלילי (סמכויות אכיפה – מעצרים), התשנ"ו-1996, בשינויים המחויבים.

היו"ר יצחק וקנין:

אני מצביע על סעיף 88 כולל כל התיקונים שהוצעו. מי בעד?

ה צ ב ע ה

בעד – פה אחד

אושר

רננה שחר:

70(א) לא יפעיל אדם כלי טיס, בשטח ישראל, באופן הגורם לרעש העולה על מפלס רעש או מכסת רעש שקבע השר, בהסכמת השר להגנת הסביבה, אלא אם כן תנאי מזג אוויר, בטיחות הטיסה , או הוראת יחידת נת"א שניתנה לפי סעיף 77(ז) מחייבים זאת; מפלס רעש או מכסת רעש כאמור ייקבעו בהתחשב בדירוגי הרעש שלא נאסרו להפעלה לפי סעיף 63, בהוראותיה של כל תכנית לפי חוק התכנון והבניה, התשכ"ה-1965, הנוגעת בדבר, ובהוראות התעבורה האווירית שעניינן הגישה האווירית לשדה תעופה או למנחת ועזיבתו. השרים יבחנו מעת לעת ולפחו אחת לחמש שנים, את הצורך בעדכון מפלס רעש או מכסת רעש שנקבעו כאמור. (ב) השר, בהתייעצות עם השר להגנת הסביבה, רשאי לקבוע חובות שיחולו על מפעיל אווירי לצורך עמידה במפלס הרעש או במכסת רעש שנקבעו לפי סעיף קטן (א), ולצורך הפחתת רעש.

גיורא רום:

סוגיית הרעש מהתעופה היא סוגיה כלל עולמית. צריך למצוא דרך איך ליישב קיום אזרחי נורמאלי עם העובדה שהמטוסים עושים רעש. שדות תעופה הם תמיד במקומות מגורים. אי אפשר לשים שדה תעופה במטולה. ה-IKO, שזה גוף התעופה הבינלאומי, נדרש לזה באופן פורמאלי החל משנת 68. נושא הרעש הוא בלב המערכת האזרחית. זה תכלית כל העניין.

החקיקה העולמית בנושא הרעש ניסתה לאפשר מצד אחד את המשך קיום התעופה, ומצד שני לנסות לכוון את התעופה לייצר פחות רעש. החקיקה הזאת השפיעה על ייצור מנועים יותר שקטים ומטוסים יותר שקטים. היה צריך למצוא את שביל הזהב. זה נוגע גם אלינו.

החוק הזה צריך לבטא מה יהיה הסרגל של מי שאמור לאכוף את החוק הזה עבור ילד שגר בבית דגן, בראשון לציון או בחולון. המצב הוא לא אקוטי. בשנה האחרונה היו 6000 המראות בנתב"ג. רק בחצי אחוז מהם הייתה חריגה ממדדי הרעש. החצי אחוז הזה מרוכז בשני סוגי מטוסים מאוד ספציפיים. חלקם ישראלים, חלקם זרים. יש איזו חברת קרגו זרה שראינו שבמשך חודש חרגה מהרעש. ראש אגף מבצעים שלנו פנה לחברה הזאת ומאז הם לא חורגים מהרעש אפילו פעם אחת. אנחנו מקבלים דוח מרש"ת ומבצעים פעולות למרות שאין לנו פעולות אכיפה שיבואו לידי ביטוי בחוק. המצב הוא לא קטסטרופאלי, אפילו לא קרוב לזה. הוא נמצא בנישה מאוד צרה.

אל על משיגה על הסרגל שקבענו פה. החוק קובע שהמעבר של הסף הוא על ידי מדידה במכשירי מדידה קרקעיים שנפרסים בהיצע משותפת של המשרד לאיכות הסביבה ורש"ת. לאורך נתיב היציאה מהארץ ממקמים את המוניטורים כדי לוודא שעוצמת הרעש לא עוברת. גישה אחת, שזאת הגישה שבאה לידי ביטוי בחוק, זה לא לעבור על הסף שקבענו . הגישה של אל על אומרת משהו טיפה שונה. היא אומרת שאם המטוס טס בנתיב שהוכתב לו על ידי מי שתכנן את נתיב היציאה ועל ידי המחשב של המטוס, אז הרעש הוא לא באשמתם. זאת בעצם הולכת להיות מהות אי ההסכמה בין רת"א לבין אל על.

אין פה כוונה להצר את רגליה של התעופה הישראלית. חצי אחוז מההמראות חרגו. אין לרת"א שום כוונה להצר את רגלי התעופה. להיפך. אנחנו לא יכולים שלא לחשוב על האזרחים שגרים במקומות השונים, קל וחומר עכשיו כשהממשלה החליטה לפתוח את נתב"ג לפעילות בלילה. צריכים למצוא דרך איך לפקח ולעזור לאזרחים ולחברות התעופה.

היו"ר יצחק וקנין:

אני מבין שבסעיף הזה יש סנקציה כספית לאותה חריגה.

גיורא רום:

יש סנקציה כספית. בדיון מקדים ברת"א קיבלנו את עמדת החברות. במקור זה היה על הטייס המטיס. העברנו את זה לחברה. זה בין רת"א ובין החברה. זאת כל מהות העניין.

יובל לוטן:

גיורא קיים דיון במשרדו בנוכחות הרבה מהנוכחים פה. לא הצלחנו להגיע להסכמה. אף אחד לא מתנגד פה לאיכות הסביבה, אף אחד לא מתנגד לעניין שלא יהיה רעש ולכך שתהיה אכיפה, השאלה באיזה פרמטרים ובאיזה נקודות מדברים כאשר מתייחסים לנושא של הרעש.

צריך להיות ברור שהרעש הוא תוצאה. הוא לא עומד בפני עצמו. מטוס שטס עושה רעש. הרעש נובע מהסוג של המטוס. לכל מטוס יש תעודת רעש. תעודת רעש זו לא תעודת שליש של בית ספר, אלא תעודה שהמטוס הזה צריך להיות מופעל בנתונים כאלה ואחרים שמוכתבים בצורה ספציפית. אם אתה מודד לפי סטנדרטים שקבועים באותה אמנה של IKO אתה Nקבל רעש כזה או אחר ובנקודה כזאת או אחרת. יש פרמטרים פיזיקאליים, הנתיבים מוכתבים, הפרופיל האנכי של הטיסה מוכתב והשעות שבהן מותר לטוס מוכתבות. כל הנתונים האלה מוכתבים על ידי הרשות. אף אחד לא עושה מה שהוא רוצה. אכיפה נכונה היא בדרך של קביעת אותם פרמטרים שבהם צריך לטוס, בין אם זה נתיבים, סוג מטוס, פרופיל אנכי.

אני מחזיק פה דוח של מטוס שנחשב למטוס שקט - מטוס 747-400 - שביצע בדיוק את הנתיב שהוא היה צריך לבצע ולפי כל החוקים והכללים, אבל בנקודה מסוימת הרעש חרג בדציבל אחד ממה שהיה שמותר. הדוח הזה הוא דוח שרומז לסנקציה. אני לא יודע להסביר את זה.

היו"ר יצחק וקנין:

מה במידה והטייס חרג?

יובל לוטן:

זה בסדר גמור. באירופה קצת יודעים על נושא איכות הסביבה. יש בידי את הדוח של שדה התעופה של פרנקפורט, שהוא שדה התעופה העמוס ביותר במערב אירופה. הוא מוציא מידי חודש דוח עם פירוט מלא של כל המטוסים, עם כל ההמראות ואיזה רעש הם ייצרו. הדוח נועד לתת תמונה מדויקת למנהל רת"א ולמנהל איכות הסביבה מה קורה בשדה ואיך לטפל בזה. הטיפול צריך להיות מערכתי, כלומר נותנים הגבלות כאלו ואחרות, משנים את השעות, משנים את הנתיבים, או שבודקים אם הטייסים טסו כפי שהוכתב להם. אם הטייס טס לאותו מקום שהוכתב לו, או שהמנוע עמד בפרמטרים הנדרשים טכנית, אז הוא יצא בזה ידי חובתו. אין מקום להטיל עיצומים וקנסות.

יש מטוסים מסוג 747-200 שעליהם יש תעודת רעש בדרגה 3. מותר להפעיל את המטוסים האלה בנמל התעופה בן גוריון לפי כל הכללים. רת"א לא קבעה שאסור להפעיל 747-200. כמעט כל פעם שממריא 747-200 הוא חורג מהכללים.

אנחנו מדברים על חקיקה. לא חשוב אם זה חצי אחוז או 5%. למה הדבר דומה? אם בכביש מסוים מותר לנסוע 100 קילומטר בשעה, לא ייתכן שכל מי שנמדד נוסע 90 יקבל קנס. זה לא יעלה על הדעת. אם החוק אומר שמותר להפעיל מטוס מהסוג הזה, בנתיב כזה ובתנאים כאלה, אז הסיפים צריכים להיגזר מהדבר הזה. אם הוא חרג ברעש אבל עמד בכל שאר הפרמטרים שנדרשים ממנו, זה לא נושא לעיצומים ולקנסות וכן הלאה. אני חושב שהסעיף שאומר שהשר, בהתייעצות עם השר להגנת הסביבה, יקבע את החובות שיחייבו את המפעיל הוא סעיף נכון. עמידה בכללים יכולה להיות גם סטטיסטית. במקומות רבים בעולם אומרים שאם 90% מההמראות עמדו בתנאים, אז זה בסדר והמדיניות היא נכונה. לא ייתכן להכניס בדלת האחורית ולהגיד שמותר להפעיל מטוסים כאלה, אבל מי שמפעיל אותם מקבל קנס. זאת לא מדיניות ראויה.

רמי ליבלינג:

העולם עובר בנושא רעש התקדמות מתמדת. המטוסים בדרגת רעש 2 לא טסים יותר בעולם. יובל מאל-על הזכיר מטוסים בדרגה 3. יש כבר מטוסים בדרגה 4. רמת השקט הולכת וגדלה כתוצאה מאותו לחץ. האינטרסים הם אינטרסים כלכליים להמשיך לקיים תעופה ואינטרסים של לשמור על איכות הסביבה ובטיחות הטיסה. יש דוגמאות מקנדי. המוניטורים יושבים ממש בסוף מסלול כך שהטייס גם אם הוא לא רוצה חייב לעבור בנתיב הטיסה ומקבל קנס. המדיניות נקבעת לפי אותה מדינה ושקלול האינטרסים על ידי המנהל של אותו שדה תעופה. במקום שנקרא ליאז' בבלגיה, שהכלכלה שם נשענת חזק מאוד על תנועת המטענים באותה מדינה, מודדים את הרעש אבל לא אוכפים. במקומות אחרים מחליטים לאכוף. במקומות עשירים כמו יפן סוגרים שדה תעופה ועוברים לים. אני התייעצתי עם האמריקנים בנושא הזה. לא יעלה על הדעת שלא תהיה סנקציה על מטוס שטס בנתיב.

היו"ר יצחק וקנין:

לנציג אל-על אין התנגדות לסנקציה, רק הוא טוען שהסנקציה צריכה להיות בפרמטר מסוים. אם הטייס חרג מהנתיב או עשה פעולה בניגוד למסלול שניתן לו צריכה לבוא סנקציה. למה אתה מעניש אותו אם הוא עמד בכל הפרמטרים?

רמי לובלינג:

אתה לא מעניש אותו, אתה מעניש את המפעיל.

היו"ר יצחק וקנין:

זה אותו דבר.

סטליאן גלברג:

הרעש שהמטוס יוצר הוא כתוצאה מהנתיב וסוג המטוס, אבל גם של פרמטרים אחרים שתלויים בחברה, כמו רמת התחזוקה של המטוס, המשקל בהמראה. מזג האוויר. אתם צריכים לקחת בחשבון שכל פעם שעובר מטוס שגורם לרעש מעל לרמה מסוימת, כמה עשרות אלפים או מאות אלפים מקבלים קנס. כל אלה שזה מפריע להם בפעילות השוטפת, מפריע להם בהנאה מהרכוש שלהם, מפריע להם בשינה, מקבלים קנס. סיפי הרעש נקבעו כך ש-99.5% מהמטוסים עומדים בהם. זה לא כמו במדינות המתוקנות, שזה 90%.

יובל לוטן:

הסף שנקבע הוא 95%.

סטליאן גלברג:

אם הנתיב הוכנס נכון למחשב המטוס ב-100% מהמקרים יעשה את הנתיב במדויק. גרימת הרעש נגרמת מתחזוקה לקויה או מבעיה במשקל.

היו"ר יצחק וקנין:

האם גם כאשר הטייס עומד בכל הפרמטרים שהתבקשו ממנו, כלומר מסלול ההמראה, גובה ההמראה, המטען הוא חייב בסנקציה?

רננה שחר:

לפי תקנה 85(א) לתקנות ההפעלה, חריגה מסף רעש היא פלילית. הצעת החוק מיטיבה עם הציבור, משום שהסנקציה היא לא פלילית אלא סנקציה כספית. הדבר השני שעולה פה הוא אם סיפי רעש יכולים להיות כלי מדיניות במובן הזה שאתה תשית על החברות את ההוצאה הכספית שבסופו של דבר תעודד אותן להוציא את הכלים האלה מהצי שלהן. לנושא של עמידה בכל הפרמטרים יכול להיות שניתן לתת מענה בתקנות ההפחתה.

היו"ר יצחק וקנין:

מה גובה ההיטל שאתם מדברים עליו?

רננה שחר:

15 אלף שקל.

היו"ר יצחק וקנין:

גם אם הוא עמד בכל הפרמטרים?

רננה שחר:

כן.

גיורא רום:

אתה לעולם לא יודע אם הוא עמד במדויק בכל הפרמטרים. יש פרמטרים נוספים, כמו אם הוא פתח מנוע, אם הוא טיפס בקצב הנכון. רת"א מוציאה הוראה לחברות לשנות את הפרופיל של עזיבת בן-גוריון. ההנחיות של רת"א הן להעדיף טיפוס הרבה יותר מוקדם כדי להגיע כמה שיותר מהר לגובה. הטייס לא פעם משפיע על קצב הטיפוס. אתה לא ממש יודע את כל הפרטים עד הסוף. השאלה היא אם יש ערך למדידה של המוניטור כשהמטוס נמצא בתוך הצינור.רת"א סבורה שכן, כי המוניטורים מייצגים את מה שמתרחש על הקרקע, אל-על סבורה שלא.

יובל לוטן:

אנחנו סבורים שצריך למדוד ולנתח כדי להבין מה קרה. יש לנו נתונים מאוד מדויקים. אפשר לתחקר מה קרה בהמראה מסוימת. הכל מוקלט עד הפרט האחרון. הנקודה היא אם עמדנו בכל הפרמטרים הנדרשים.

היו"ר יצחק וקנין:

אני מבין שעד היום לא הייתה סנקציה כספית.

רננה שחר:

גם לא התבצעה אכיפה.

דרור גורליק:

החוק שנותרנו איתו אחרי כל כך הרבה שנים של הזנחה הביא אותנו לאיפה שאנחנו יושבים. אנחנו מנסים לייצר פה חוק פרוגרסיבי שיביא אותנו חזרה לחזית התעופה העולמית. צריך לראות לאן הולך העולם.

היו"ר יצחק וקנין:

אתם הרי טסים לא רק מבן-גוריון אלא בכל העולם. מה קורה שם?

דרור גורליק:

עד לפני 5 שנים קיבלנו משדות באירופה דוחות רעש. מאז העסק הזה פסק. העולם עובר למקום אחר. העולם עובר לניטור נתיבים ודיוק בניווט. הרצון של חברות תעופה הוא לצמצם ככל האפשר את ההפרעה לסביבה. המטוסים מאושרים על ידי רשות המפקחת. תעודת הרעש נגזרת מיכולת המטוס לעמוד בהגדרות שמושתות עליו על ידי הרשות. זה כולל את הרעש שהמטוס יעשה. זה מדבר על המטוס בתפעול במשקלו המרבי בהמראה ובנחיתה. זה כולל בתוכו את צורת תפעול המטוס. כשאנחנו מביאים מטוס לאישור רת"א, היא מאשרת אותו על תעודת הרעש. מקובל על רת"א שהמטוס עומד במגבלות שהוא צריך לעמוד בהן. נתיבי היציאה והכניסה ניתנים על ידי הרגולטור, אין לנו שום שליטה על זה. יש לנו התדיינות איתם על הנושא מידי פעם, אבל בסופו של דבר את מה שמוכתב אנחנו מחויבים לעשות. הדבר הנוסף שנקבע הוא סיפי הרעש. תמדדו אותנו על רמת הדיוק של הביצוע של מה שאתם מגדירים לנו. פיזור רעש באוויר הוא לא מדויק, לא חד-ערכי ולא ניתן להערכה. טמפרטורה משפיעה עליו, רוחות משפיעות עליו. הרבה גורמים משחקים פה. לבוא ולקבוע סף שכולל בתוכו את נתיבי העזיבה, את מגבלות הגובה ובסוף למדוד ולקנוס אותנו זה לא קביל בעיני. העולם הולך למקום אחר.

קובי זוסמן:

יש תכנית סדורה ומוגדרת מה חברות התעופה ומה התעשייה עושות על מנת להפחית את הנושא הפרובלמטי הזה. חברות התעופה עוברות בדיקות תפעוליות מבצעיות ותחזוקתיות מאוד מחמירות שבסופו של דבר נותנות להן את התקן הגבוה ביותר בעולם בתעופה. תו התקן לחברת התעופה הופך אותה מחברה סדירה לחברה לא סדירה. מרבית חברות התעופה הסדירות עברו את התקן הזה ופועלות על פי התקנים העולמיים הגלובאליים המאוד מחמירים. ברוב המקרים החברות מפעילות מטוסים בדרגה 4. המשמעות היא שהטכנולוגיה לוקחת בחשבון תקני רעש עולמיים. קשה לארגון יאט"א לקבל את הניסוח של החוק כפי שהוא, כלומר שעצם עשיית רעש גוררת בחובה סנקציה. זה פרובלמטי בישראל כי יש לנו מסלול אחד. לא הזכיר גיורא שלמטוסים שממריאים במסלול אחד יש השלכה על היכולת שלהם להמריא עם מטוסים כבדים או לא כבדים. זה בסופו שלד דבר גורם להם להוריד נוסעים או מטענים.

היו"ר יצחק וקנין:

האם שיפוץ המסלול ישפיע על הנושא של הרעשים?

קובי זוסמן:

יש לזה משמעות על היכולת של חברת התעופה לייצר מקסימום הכנסה, כי המסלול הוא קצר יותר, יש עליו הגבלות של המראה בשעות מסוימות. בעולם כולו יודעות חברות התעופה שמדינת ישראל קשה לתפעל תעופה אזרחית.

יהודה גילאי:

אנחנו עשינו בדיקה מול עשרות ומאות שדות תעופה בעולם. הסיפים שלנו נמצאים במקום טוב באמצע. אני חושב שלגבי מדינת ישראל ההסדר של קביעת סיפי רעש וקנסות בעקבות סיפי רעש הוא ההסדר המאוזן ביותר שניתן לקיים. בשדות אחרים בעולם יש אפשרות ללכת בשעות מסוימות למסלול מרוחק שמביא את ההמראות ואת הנחיתות לאזורים שוממים. זה לא רלוונטי למדינת ישראל. יש שדות אחרים שבהם נהוג, מעבר לתעודת הרעש, להגביל כלי טיס מסוימים. יש אפשרות אחרת לבוא ולהטיל מראש אגרת רעש. הכלי של קביעת סיפי רעש זה כלי אופטימאלי ומאזן בין הרצון של הרגולטור להגן על האזרחים שנמצאים באזור של שדה התעופה בן-גוריון, לרצון של רת"א לאפשר לחברות התעופה לתפעל כלי טיס מיושנים. מטוס 747-200 זה מטוס שנמצא בשוק כ-30 שנה. מנהל רת"א לא בא לאל-על ואמר לו לא להפעיל את המטוס הזה, אלא אמר שהמשמעויות הכלכליות של הפעלת מטוס כזה הן כאלו וכאלו.

היו"ר יצחק וקנין:

כמה מטוסים כאלה יש לאל-על?

עומר שלו:

היו לה 2 מטוסים. שניהם יצאו השנה מכלל שימוש.

יהודה גילאי:

אם מנטרלים את המטוס הזה מכלל חריגות הרעש, אז מתוך 31 חריגות רעש שמדדנו 22 חריגות רעש היו של המטוס הזה. יש עוד 3 חריגות של 747-400. האמירה שמדובר ב-5% זאת סתם אמירה, זו לא המציאות. אנחנו בדקנו את הנתונים במציאות. להגיד שאחת ל-5 שנים ייבדקו הנתונים האלה זה איזה שהוא מדד על-מנת להגן על האוכלוסייה. יגיד לך פה נציג התעשייה האווירית שהמריא מפרנקפורט שהוא שילם את הקנס כי הוא החליט לבוא עם מטוס מרעיש.

גד רגב:

רת"א מקבלת את הדוח הזה של רשות שדות התעופה ומנתחת אותו. אין השתה אוטומטית של קנס. נשמע כאילו זה אוטומטי. לא כך הדבר. נעשית על ידי רת"א בדיקה עם אותו גורם.

היו"ר יצחק וקנן:

האם על מטוס שעומד בכל הפרמטרים וחורג יטילו קנס?

רננה שחר:

זה צריך להיות כפוף לשימוע.

היו"ר יצחק וקנין:

השאלה אם אנחנו לא יכולים לעגן את זה בחקיקה.

גיורא רום:

העובדה שזה כל כך נדיר מראה שהיה פה משהו יוצא דופן. כשהמטוס עומד בכל הפרמטרים אנחנו צריכים לקבל את אותה תוצאה. כשיש תוצאה שונה יש צורך ללמוד את הנושא. המוניטור זה הכלי לבדוק את העניין. בחוק עצמו מופיעה התייחסות למקרה של בטיחות ולמקרים יוצאי דופן שבהם יש לטייס את כל חופש הפעולה.

יובל לוטן:

המוניטורים היו מושבתים הרבה מאוד זמן בנמל התעופה בן-גוריון. כשהם הופעלו בתחילת 2010 קיבלנו יותר מ-40 דוחות. מכל שדות התעופה בעולם לא קיבלנו אפילו דוח אחד. כשאנחנו מקבלים דוח ממדינה במערב אירופה הדוח בא על זה שחרגנו מהנתיב. זה שכותב את הדוח בודק אצלו בתרשימים אם המטוס חרג מהנתיב. אם המטוס לא חרג מהנתיב הוא לא שולח את זה וזה נשאר אצלו עם טיפול פנימי.

היו"ר יצחק וקנין:

על נושא הרעש אתה לא מקבל?

יובל לוטן:

רק חריגה מנתיב.

היו"ר יצחק וקנין:

זה יכול להיות אסון.

יובל לוטן:

מדובר בחריגה מאוד קטנה. אם זאת לא הייתה חריגה מהנתיב הם לא היו מוציאים את הדוח החוצה.

עומר שלו:

המוניטורים חשובים כדי לדעת מה הרעש שנוצר כתוצאה מהפעילות. הבקשה שלנו היא שהמוניטורים ישמשו איזה שהוא מדד ואמצעי לימוד לקביעת אותם כללים והוראות. אם יגלו באמצעות המדידה שאכן נעשה רעש, למרות שעומדים בכללים ובהוראות שנקבעו על ידי אותה רשות, צריך אולי לחשוב לשנות את הכללים, לשנות את הנתיבים ואת ההוראות שהרגולטור נותן.

היו"ר יצחק וקנין:

מה שאמרת מופיע פה.

עומר שלו:

הבקשה שלנו היא שבמקום שהתוצאה או ההשתה של העיצום הכספי תהיה באמצעות חריגה ממכסת רעש מסוימת, היא תהיה מחריגה מאותן הוראות. איך ייקבעו ההוראות ומה יהיה הבסיס שלהן זה יהיה כנראה מאותה מדידה. במקום שהסנקציה תופעל כתוצאה מרעש שעולה על מפלס מסוים הסנקציה תופעל רק כאשר חרגו מאותם כללי טיסה.

רננה שחר:

אנחנו בחנו את הנוסח הזה. אנחנו לא חשבנו שהוא נוסח שנותן את המענה הנכון.

היו"ר יצחק וקנין:

האם הסנקציה היא רק אחרי שזה מגיע למנהל רת"א או ליחידת הפיקוח שלכם?

עומר שלו:

אנחנו נמצא במצב של הפרת החוק עוד לפני שנסביר.

יובל לוטן:

כשאתה רואה שחברה מסוימת חרגה 3 פעמים אתה קורא למנהל של אותה חברה או מי מטעמו ומברר את העניין.

היו"ר יצחק וקנין:

אתה בעצם מסכים להכל חוץ מהסנקציה.

יובל לוטן:

אנחנו אומרים שצריכה להיות תאימות בין הסנקציה לחוק. לא יכול להיות שאדם עומד בחוק ומוטלת עליו סנקציה.

סטליאן גלברג:

לפי חוק למניעת מפגעים אם גרמת לרעש - לא משנה אם טסת לפי ההוראות או לא לפי ההוראות -אתה אשם. אם אני נוסע 90 קילומטר בשעה ואני פוגע ברכב של השכן שלי, אני אשלם על הנזק.

יובל לוטן:

אם נסעת 90 בכביש שמותר לנסוע בו 100 אתה לא תשלם קנס.

סטליאן גלברג:

אני מדבר על הנזק שגרמת. אם גרמת לרעש, דהיינו גרמת לנזק, אז הנושא עובר כולו למשרד התחבורה שיבדוק אם זה בגלל התחזוקה, אם זה בגלל הנתיב שהוכנס לא נכון למחשב. כל הדברים האלה ייבדקו. אם מנהל רת"א ימצא שיש הצדקה לכך הוא ייתן את הקנס.

יערה למברגר:

שיעור העיצום של 15 אלף שקל שנקבע על ידי רת"א הוא נמוך באופן יחסי.

עומר שלו:

אני לא יודע מה זה נמוך, אבל כשמדובר בעשרות מקרים זה כבר לא נמוך. אסור לזלזל בעשרות אלפי או מאות אלפי שקלים בשנה. הנושא הוא נושא עקרוני אידיאולוגי.

היו"ר יצחק וקנין:

כשיש חריגה רת"א קוראת לחברה ובודקת את הדברים. אם הייתה רשלנות של החברה מישהו צריך לשלם על זה. אני מאמין שיהיה שיקול דעת מעמיק כך שהדבר לא ייעשה לאחר יד. מישהו יצטרך לשלם על הפגיעה האת. אי אפשר לפטור אתכם לגמרי מהעניין הזה.

עומר שלו:

אנחנו גם לא מבקשים. האם אתה יכול לאפשר לנו לפנות שוב לרת"א אף על פי שכבר התקיימו דיונים? המנכ"ל שלנו דיבר עם ראש רת"א וביקש להיפגש איתו שוב.

היו"ר יצחק וקנין:

אני אאפשר לכם להמשיך להתדיין איתם. אם תגיעו להסכמה אחרת שתניח את דעתכם אני אפתח שוב את הסעיף ואצביע עליו. אני לא מאמין שיש רצון ללכת במכוון כדי להעניש על כל פעולה של חריגה. יש כוונה לדאוג לאזרחים שסובלים מהמציאות הזאת.

גיורא רום:

דיברתי פעמיים עם מנכ"ל אל- על. סיכמנו שניפגש בנושא הזה.

היו"ר יצחק וקנין:

אני מציע לכם לשבת איתם. תנסו להגיע לניסוח כזה שיניח את דעתם.

גיורא רום:

הבעיה היא העיקרון. אני מבקש שתהיה הצבעה. אני לא סוגר את הדלת בפני אל-על.

איתי עצמון:

מה הבדל בין מפלס רעש למכסת רעש?

גיורא רום:

מכסת רעש לא עוסקת במטוס בודד. אתה יכול לתת ערך כלשהו לכל סוג של המראה. אתה יכול לתת לחברה מסוימת 100 נקודות. אתה יכול להפנות את זה למקומות אחרים בארץ, כמו למשל על ידי המראה על מסלולים שונים. אתה יכול להגביל המראות בשעות קריטיות, כמו בלילה, ולמספר מסוים של המראות. אתה עושה את זה על ידי זה שאתה שולט במכסת הרעש. זה נתון כמותי. אתה מייצר נתון כמותי. על ידי זה אתה שולט ברעש המצטבר ממערב לנתב"ג, ממזרח לנתב"ג. אתה גם מחלק את אי הנעימות ב-360 מעלות סביב שדה התעופה.

היו"ר יצחק וקנין:

אני מבין שכל ההמראות היום הן על המסלול הקצר. האם יכול להיות מצב שבתקופה הזאת תהיה חריגה?

גיורא רום:

אין שום סיבה שתהיה חריגה. המסלול הוא אותו מסלול. אין בין סגירת המסלול לרעש דבר וחצי דבר.

יובל לוטן:

דווקא בתקופה הזאת אנחנו רואים שיש יותר חריגות. אולי כדאי לשנות את הסיפים בהתאם.

גיורא רום:

למה יש יותר חריגות?

יהודה גילאי:

אין הבדלים בין ההמראות מאז שסגרו את המסלול הארוך. יש לנו את המסלולים שמהם התקבלו נתוני הרעש.

גיורא רום:

אני מוכן להסתכל על כל העניין הזה בתור כלי לעדכון המדיניות שמנהל רת"א צריך להוציא לפועל. אם יתברר לי שכתוצאה מהסטת ההמראות הכבדות מהמסלול הארוך שנסגר למסלול שנקרא 30 יש עלייה בכמות החריגות יכול להיות שבראייה הכללית אני אצטרך לשקול ולהגיד שלתקופה מסוימת אני מעלה את סף הרעש. הכלי הזה של כל המדידות זה כלי ליצירת מדיניות שפויה. אנחנו בדקנו את סיפי הרעש בכל מיני מקומות בעולם. יש מקומות שהסיפים בהם יותר גדולים, יש מקומות שהסיפים יותר נמוכים. יושב צוות של רת"א על-מנת לנסות ולהציע ניהול שונה בזמן שבין 11 בלילה ל-6 בבוקר. בין השאר הוא יכול להציע תפישה אחרת של סיפים. זה משפיע על איזה מטוסים ימריאו. כל הנושא הזה הוא נושא רב משתנים. ההצגה הזאת של עברת תשלם כאילו אנחנו מכונה אוטומטית היא הצגה לא נכונה.

אשל חפץ:

אני פניתי לרת"א בהקשר הזה של הדיון בסעיף הזה. ביקשתי להיות שותף בהתדיינות המקדימה, אבל לצערי הם לא זימנו אותנו לדיאלוג. יש לנו עניין עצום בתהליך הזה. אני מבקש שבדיון הבא שתעשו נהיה מעורבים בתהליך.

יהודה גילאי:

ההסדר בארץ יוצר דיפרנציאציה בין מטוסים כבדים למטוסים פחות כבדים. זה הסדר ייחודי למדינת ישראל. לא ראיתי הסדר כזה בשום מקום אחר בעולם.

איתי עצמון:

כתבתם שמפלס הרעש או מכסת הרעש ייקבעו בהתחשב בדירוגי הרעש שלא נאסרו להפעלה. אני חושב שכדאי למחוק את המילים "שלא נאסרו להפעלה". שרים שמוציאים לפועל מדיניות באמצעות תקנות מחויבים מתוקף תפקידם לבחון מעת לעת את הצורך בעדכון מדיניות. אני חושב שהתוספת מיותרת. האם לגבי כל שאר סעיפי החוק אין צורך לבחון מעת לעת? אני ממליץ לא לכתוב את זה.

עומר שלו:

אולי צריך לציין שמפלס הרעש או מכסת הרעש ייקבעו בהתחשב בתעודת הרעש ובכללי הטיסה שנקבעו.

היו"ר יצחק וקנין:

בכל מקרה נתתי לכם את האפשרות לשבת ולנסות להגיע לניסוח אחר.

עומר שלו:

אנחנו מבקשים שההצבעה תידחה.

רננה שחר:

סעיף 63 הוא הסעיף שקובע איזה תעודות רעש מותרות להפעלה בישראל, לכן אין צורך להזכיר את סעיף 61. הוראות התעבורה האווירית הן ההוראות שקובעות את נוהלי העזיבה מנתב"ג, לא כללי טיסה. כללי הטיסה הם הכללים בפרק ד' לתקנות ההפעלה. אלה הפרמטרים הנכונים שבהם צריך להתחשב.

איתי עצמון:

אני הערתי לגבי סעיף קטן (א). הבנתי שהסנקציה היא על מפעיל אווירי, לכן גם כאן נתקן. אני חושב שאולי כדאי שתבחנו למחוק את המילים "מעת לעת".

יערה למברגר:

מספיק אחת ל-5 שנים.

היו"ר יצחק וקנין:

אני מצביע על סעיף 70 בהתאם לתיקונים שאושרו. אני נותן את האפשרות לכל חברות התעופה לשבת ולנסות להגיע לניסוח. במידה ורת"א תגיע למסקנה שזה כן אפשרי אני אפתח את הסעיף ונתקן אותו בהתאם. מי בעד סעיף 70?

ה צ ב ע ה

בעד – פה אחד

אושר

רננה שחר:

בדיקות אלכוהול וסמים זה דבר שנובע מנספח 1 לאמנה. יש שם איסור על ביצוע תפקידי עובד טיס והצוות תחת השפעת אלכוהול וסמים. הסמכות לערוך בדיקות מהסוג הזה קיימת היום בתקנות הטיס (הפעלת כלי טיס וכללי טיסה), ובתקנות הטיס (רישיונות לעובדי טיס). מכיוון שסברנו שהדבר הזה מערב בדיקות מהסוג שהיום לא קובעים בחקיקת משנה, ההסדר כולו עלה לחקיקה ראשית. בקביעת ההסדר התבססנו על ההוראות בפקודת התעבורה, שקובעות הסדר דומה לעניין פגיעות אלכוהול וסמים אצל נהגים. ההסדר שונה מפקודת התעבורה בכך שהוא עושה מדרוג בין בדיקות לשם גילוי עבירות ואכיפת הדין, שאלו בדיקות של המשטרה, לעומת בדיקות מניעתיות רנדומאליות, שאלו בדיקות בעלות אופי פיקוחי. יש אבחנה בין מה שמוסמך שוטר לקחת לעומת מפקח. מפקח מוסמך לקחת רק דגימת נשיפה ודגימת רוק. דגימת נשיפה, שתן ודם זה בסמכות המשטרה.

איתי עצמון:

אני מבין שתחולת ההוראות האלו היא על עובד טיס שבידו רישיון טיס מהסוג שקבע השר.מה הכוונה?

רננה שחר:

מדובר על עובדי טיס שחלה עליהם חובת התאמה בריאותית, שאלה הטייסים, אנשי צוות אוויר ופקחי הטיסה. מדובר באנשים שמקבלים החלטות בפרקי זמן מאוד קצרים והבריאות שלהם היא עניין שהוא חלק מהבטיחות.

89(א) מפקח רשאי לדרוש מעובד טיס שבידו רישיון עובד טיס או הגדר מסוג שקבע השר לפי סעיף 6(א) או מאיש צוות, העומד למלא את תפקידו, הממלא את תפקידו, או שסיים זה עתה למלא את תפקידו – (1) לתת לו דגימה של ואויר הנשוף מפיו, לשם בדיקה אם מצוי בקופו אלכוהול ובאיזה ריכוז, באמצעות מכשיר שאושר לשם כך לפי סעיף 91(ח) (בסימן זה – דגימת נשיפה); (2) לתת לו דגימת רוק, לשם בדיקה אם מצוי בקופו סם מסוכן או תוצר חילוף חומרים של סם מסוכן, באמצעות מכשיר שאושר לשם כך לפי סעיף 91(ח) (בסימן זה – דגימת רוק).

בועז חטיבה:

איגוד הטייסים לא מתנגד לביצוע הבדיקות.הבדיקות מוסדרות בכמה מקומות בחוק. הסעיף הזה מסדיר את הבדיקות. אין שום עדות שהבעיה קיימת בקרב טייסים בישראל. יש אולי בעיות בעולם, אין את זה בקרב טייסים בישראל. אין שום אירוע בטיחותי או מקרה של תאונה שבמסקנותיהם נמצא שימוש באלכוהול או בסמים. יש לנו הסתייגויות מסוימות מהמנגנונים של הבדיקה. העברנו את זה בנייר עמדה מפורט לרת"א ולוועדה. אנחנו סבורים שמנגנוני הבדיקה צריכים להתבסס על מנגנונים שמפעיל ה-FAA. יש לו תורה שלמה וסדורה בעניין הזה. זה לא בא לידי ביטוי בסעיפים בהצעת החוק. היו לנו ויכוחים מאוד כבדים על בעיות שמתקיימות לעיתים רחוקות.

יש אוכלוסיות אחרות סביב המטוס שיש להן השפעה על בטיחות הטיסה שהחוק הזה לא חל עליהן. אולי בקרב האוכלוסיות האלו יש סבירות יותר גבוהה שיהיה שימוש בחומרים אסורים. אני לא מפנה אצבע מאשימה לאף אחד, אבל אצלנו מטפלים בבעיה שלא קיימת.

הבעיה הכי חמורה בהקשר הזה היא שיימצא איש צוות טיס כאילו הוא השתמש בסמים. אנחנו מוטרדים ממצב ששימוש בתרופות מותרות, false positive בבדיקות או פירוש לא נכון של ממצאי בדיקה יביאו להרשעה לא מוצדקת של אדם.

היו"ר יצחק וקנין:

נניח שבדקו איש צוות, מצאו שיש לו רמה מסוימת של סמים והטענה שלו הייתה שהוא לוקח תרופה מסוימת. יש לו את אפשרות הערעור.

בועז חטיבה:

חסר פה מנגנון הערעור שיש בסעיף 6(א) להצעת החוק. אין שום מנגנון ערעור, למעט האפיק המשפטי. חסר המנגנון הכל כך חשוב של פענוח בדיקות.

חיים מהל:

אני מברך על עניין הדגימות. אני אשמח אם את מה שקיים פה יעשו לרופאים כירורגים לפני שהם נכנסים לניתוח, לנהגי משאיות. איפה שהוא צריך להתחיל. אני חולק על כך שאין בארץ טייסים שמשתמשים באלכוהול ובחומרים אחרים. זה קיים לא בממדים גדולים. יש הבדל בין המפקח שיכול לקחת רק דגימת רוק לשוטר שיכול לקחת רוק, שתן ודם. דגימת רוק היא דגימה בעייתית, כי אדם שלוקחים ממנו דגימת רוק לפעמים נמצא בלחץ, במתח, הפה שלו יבש. גם בדיקת שתן היא בעייתית, אבל מסיבות אחרות.

רננה שחר:

את בדיקת המפקח אנחנו לא נרחיב.

איתי עצמון:

גם ככה יש לי בעיה עם סמכות כזאת שניתנת פעם ראשונה בחקיקה למפקח ולא לשוטר.

חיים מהל:

צריך לדעת שהדגימה היא לא ראיה משפטית. במידה והדגימה יוצאת חיובית ניתן לשלוח אותה למעבדה בתל השומר על-מנת לאשר אותה.

בועז חטיבה:

זה המנגנון שאנחנו מציעים ואין בהצעת החוק. אם יורדים לרמת פירוט כל כך גדולה בחוק לגבי נטילת הדגימות, אז צריך להשלים את התמונה לגבי פענוח הבדיקות. כל הגופים יודעים שבכל מה שקשור לביצוע הבדיקות ד"ר אלמוג הוא המומחה בארץ. לא יכול להתקיים דיון בלעדיו. אנחנו לא חולקים על העיקרון . יש כמה מרכיבים שחסרים. מי שישב בבית בלי רישיון לא יחזור לטוס.

רננה שחר:

ההערות של איגוד הטייסים נשמעו. ההערות הן לסעיף 91, לא לסעיף 89. אנחנו חושבים שהנושא של אופן נטילת הדגימות, סדר נטילת הדגימות צריך לבוא לידי ביטוי בתקנות. יש את תקנות התעבורה. חס וחלילה אם התקנות בנושא הטיס יגרמו לכך שהתקנות בנושא התעבורה יתפרשו כמשהו שפוגם בהסדר הראיתי בפקודת התעבורה, כמשהו שלא מאפשר את הפעילות של המשטרה לפי פקודת התעבורה. הדברים האלה חייבים להיות אחד עם השני. אי אפשר לעשות איפה ואיפה בין נהגים לטייסים. בנושא של הרשעה על שימוש בסמים הדברים צריכים להתנהל בצורה דומה ככל האפשר.

איתי עצמון:

הסיטואציה כאן קצת שונה מפקודת התעבורה. בפקודת התעבורה מדובר על נהג. אתם לא החלתם את זה רק על טייס, אתם החלתם את זה על שורה ארוכה של עובדי טייס ואנשי צוות. צריך לזכור גם את זה כשמשווים בין ההסדרים.

רננה שחר:

כשאתה מרשיע אדם הראיה צריכה להיות אותה ראיה.

רוברט נויפלד:

אני יכול לספר על מכונאי מטוסים שסבל מבעיית אלכוהוליזם. האיש עסק בכל מה שקשור לחוטים בתוך כלי הטיס. הסיכון של זה לא נופל מהסיכון של הטייס.

איתי עצמון:

לא אמרתי שלא צריך להטיל את החובות ואת ההוראות האלו על כל עובדי הטייס כפי שמוצע, רק ציינתי שיש הבדל בין הסיטואציות.

יערה למברגר:

צריך להסתכל על התכלית של האיסור, על אופי הפעולה. בעיני זה לא משנה אם זו נהיגה או פעולה אחרת.השאלה היא לא אם הוא נוהג, אם הוא מטיס וכו'.

בועז חטיבה:

אנחנו לא מציעים איפה ואיפה. אנחנו סבורים שאם נעשה עוול באופן ביצוע הבדיקות שיכול להטיל דופי בנהג או בכל מישהו אחר שלא בצדק צריך לתקן את זה, לא להנציח עוולה. הענישה על עובד טיס חמורה הרבה יותר מענישה על נהג. עובד טיס מקבל 5 שנים לעומת נהג שמקבל שנתיים. מה שקורה אצל הטייס זה שהוא לעולם לא יחזור לטוס בשום מקום. צריכים להיות פה זהירים שבעתיים. צריכה להיות גישה זהירה שבעתיים. אני מניח שנהג משאית או נהג מונית שיורשעו ימצאו עבודה איפה שהוא. טייס בחיים לא. כל ההערות שלנו מכוונות רק להסדיר את אותם מקרים שמישהו עלול להימצא כמשתמש בטעות. יש הרבה מאוד תרופות מותרות, כולל משככי כאבים, שאתה יכול לקנות בלי מרשם רופא.

איתי עצמון:

זה רלוונטי לסעיפים הבאים, לא לסעיף 89.

בועז חטיבה:

יש אוכלוסיות רלוונטיות שאולי לא צריכות לעשות פעולה מידית כמו טייס או פקח. אם מישהו מסומם או שיכור סוגר לי את הברגים במנוע או מטפל בתקלות הטכניות זאת אותה דרגת סיכון כמו של טייס. אנחנו לא יכולים לפקח על זה.

חזי הרפז:

יש לנו מקרים של טייסים בחברות זרות ששתו. כשאנחנו ניגשים לקוקפיט הם נעלמים.להביא כל פעם משטרה זה לא מעשי. היו לנו מצבים שהם הריחו חזק מאוד מאלכוהול. כל המקרים שאני מכיר היו עם זרים. אני חושב שצריך לתת את הסמכות הזאת בידי המפקח והחוקר הראשי.

עמרי טלמון:

בסעיף 89 זה בדיקת אלכוהול וסמים בידי מפקח. יש לי בעיה עם המילים "סיים זה עתה את תפקידו". יכול אדם כשהוא מסיים את תפקידו להוציא פחית בירה והמפקח יופיע. המילים "זה עתה" זאת הגדרה לא כל כך טובה. לגבי סמים זה לא משנה, כי זאת בדיקה שמראה כמה ימים אחורה. לגבי אלכוהול זה בעייתי.

גיורא רום:

בארצות הברית נהוג שאתה לא שותה 4 שעות אחרי נחיתה כיוון שאתה עשוי להיבדק. אחרי נחיתה זה זמן לגיטימי.

איתי עצמון:

בדברי חקיקה אחרים, כמו חוק החיפוש שלא חל לענייננו ופקודת התעבורה שההסדר שאוב ממנה, הסמכות ליטול דגימות נתונה לשוטר. כאן נתנו את הסמכות הזאת למפקח. אני חושב שלכל הפחות יש לשקול אם לא כדאי שהסמכות הזאת תהיה אך רק של שוטר, או למצוא איזה שהוא מנגנון אחר כדי להתאים את ההוראות שקיימות היום בחקיקה. כשלוקחים דגימה מאדם יש בזה אלמנט פוגעני. צריך לזכור את ההשלכות. אני לא יודע מה השימוש שיכול להיעשות בתוצאות של דגימות כאלו. אני מציע שאולי לא נאשר כרגע את הסעיף הזה.

היו"ר יצחק וקנין:

אני חושש ששוטר יעשה את זה. זה יותר פוגעני. כשאתה רואה טייס או איש צוות שמתלווה לשוטר זה לא נראה כל כך..

אלי דוידסון:

בחוק הספורט השר הוסמך לקבוע כללים לעריכת בדיקות אצל ספורטאים לגילוי של כל מיני חומרים אסורים. זה לא איזה משהו חריג.

גיורא רום:

מי עושה את הבדיקות?

אלי דוידסון:

לא המשטרה. כתוב שהשר רשאי לקבוע כללים לעניין עריכת בדיקות רפואיות. שם זה בדיקות הרבה יותר פולשניות ופוגעניות מהבדיקות שאנחנו מדברים עליהן פה.

בועז חטיבה:

דווקא לזה שמכניס גול עושים בדיקות ברמת אמינות יותר גבוהה ולא הולכים לבדיקות שאמינותן יותר נמוכה.

גבי פיסמן:

הנטייה לתת את הסמכות למפקח הייתה קיימת גם אצלנו. אנחנו מדברים על סמכות מניעתית. אנחנו מדברים על אפשרות לסיכון חיי הציבור בצורה הכי בוטה שיכולה להיות. המטרה של אותו מפקח היא לא לאפשר את עלייתו של אותו איש צוות או של אותו טייס למטוס ככל שמתברר שיש איזה שהוא בסיס לדברים. הסמכות הזאת היא סמכות שאמנם ניתנת ללא חשד לביצוע עבירה, אבל המטרה שלה ליצור הסדרה כללית של התנהגות צוות האוויר במטוס. ככל שאנחנו מדברים על מתן סמכות לשוטר שלא נמצא במקום, צריך לזכור שהמשמעות תהיה שאותו איש צוות יהיה צריך להיות מעוכב עד שיבוא שוטר. צריך לזכור שהריכוזים משתנים בדם באותה סיטואציה של המתנה. יש חשיבות לבדיקה על המקום. המכלול של הדברים האלה הנחה אותנו. ניסינו לצמצם את הסמכויות האלו ככל שניתן.

רננה שחר:

המשטרה אומרת שהיא פועלת על בסיס חשד. זאת הפעילות של המשטרה. כששוטר נלווה לטייס זה נראה אחרת מאשר מפקח. זה מצמיד קלון או משהו מהסוג הזה. חשבנו שאלו צריכות להיות סמכויות מפקח.

דנית גלעד:

בשיחות המקדימות שלנו מול רת"א דובר על כך שמתן הסמכות לפקחים תהיה כדי למנוע עלייה למטוס.

היו"ר יצחק וקנין:

ברור שאחר כך תתבצע חקירה משטרתית.

דנית גלעד:

הבדיקות של המשטרה הן אלו שישמשו כראיה בבית משפט. המכשירים של המפקח יהיו מהירים יותר לשימוש ועם רמת מהימנות שונה. חשוב לנו שהנוסח יהיה כזה שיהיה שברור שלא מדובר באותה בדיקה.

רננה שחר:

אני חושבת שהנוסח עונה על זה. אני חושבת שזאת שאלת נוסח אם בסימן זה דגימת נשיפה ובסימן זה דגימת רוק משמעותם שהמכשירים הם אותם מכשירים. בעיני זאת שאלת נוסח. אני מקבלת את ההערה של דנית גלעד מהמשטרה שלא צריך שיהיה מחויב בנוסח שהשתמשו באותם מכשירים.

דנית גלעד:

סעיף 89(א)(1) מגדיר דגימת נשיפה כדגימה שבוצעה באמצעות מכשיר שאושר לשם כך בסעיף 91(ח).

רננה שחר:

בסעיף 91(ח) כתוב שאפשר לאשר מכשירים שונים.

גילי קפלנסקי:

בארצות הברית אסור להכניס אלכוהול ליחידות פיקוח טיסה. הכנסת אלכוהול ליחידה כזאת נחשבת לעבירה פדראלית. אני לא רואה שום צעד כזה בחוק הטיס. אני חושב שצריך לתת על זה את הדעת, בעיקר נוכח הנוהג הנפוץ אצלנו להרים כוסית לכבוד ראש השנה או לכבוד זה שלמנהל יחידת הבקרה נולדה נכדה. אם ירחיקו אלכוהול מיחידות פיקוח טיסה נתרום תרומה נוספת להגנה על הציבור.

היו"ר יצחק וקנין:

מי שרוצה להגיע לזה יגיע לזה.

גיורא רום:

מנהל רש"ת יכול לתת הוראה כזאת.

בועז חטיבה:

לא קיבלתי תשובה לגבי אוכלוסיות נוספות שקשורות לאופרציה. ה-FAA בודק את כולם. כרגע בודקים את האוכלוסייה שהיא בסבירות הכי נמוכה. לא יכול להיות שאת האוכלוסיות שאצלן יש חשש יותר גבוה לא בודקים.

רננה שחר:

בסעיף 7, שהוא הסעיף המהותי שאוסר שימוש באלכוהול וסמים, קשרנו את האיסור של אלכוהול וסמים לאותם עובדי טיס שנקבעה לגביהם חובת התאמה בריאותית. אם יש למצב הפיזי שלך השפעה על התפקיד שלך זה דבר שיקבל ביטוי בקביעת חובת ההתאמה הבריאותית. אנחנו מוכנים לבחון את זה שוב.

גיורא רום:

החוק הזה לא יכול לשחרר את כל יתר דרגי הניהול והפיקוח במדינה מעבודתם. אנחנו לא יכולים לקחת על עצמנו את העניין של איך עובדים המכונאים של אל- על, המתדלקים, הסבלים.

בועז חטיבה:

נאמר פה שלא יכולים להרשיע על סמך בדיקת מפקח. אני לא מצליח להבין את זה מלשון החוק.

רננה שחר:

בסעיף קטן (ג) תוכל לראות מה התוצאות של בדיקת מפקח. (ב) מפקח רשאי להפעיל את סמכויותיו לפי סעיף קטן (א) גם בהעדר חשד כי נעברה עבירה לפי סעיף 125(ד)(4).

איתי עצמון:

לעניין הזה צריך להבהיר שזה כשיש לו חשד סביר וגם בהעדר חשד. לא כתוב ברישא של סעיף קטן (א) שיש לו חשד סביר.

רננה שחר:

(ג) ראה מפקח לנגד עיניו עובד טיס או איש צוות השותה משקה משכר בעת מילוי תפקידו או במהלך פרק הזמן לפני מילוי תפקידו שבוע עליו להימנע משתיית משקה משכר לפי סעיף 7, או מצא, לפי דגימת נשיפה או דגימת רוק, כי עובד טיס או איש צוות נתון תחת השפעת אלכוהול או כי מצוי בגופו סם מסוכן או תוצר חילוף חומרים של סם מסוכן, יחולו הוראות אלה, לפי העניין; (1) לעניין עובד טיס או איש צוות העומד למלא תפקידו – רשאי המפקח למנוע ממנו למלא את תפקידו; (2) לעניין עובד טיס או איש צוות הממלא את תפקדו – יהיה בכך כדי לבסס חשד סביר כאמור בסעיף 90(א), ורשאי המפקח למנוע ממנו להמשיך במילוי תפקידו; (3) לעניין עובד טיס או איש צוות שסיים זה עתה למלא תפקידו - יהיה בכך כדי לבסס חשד סביר כאמור בסעיף 90(א).

היו"ר יצחק וקנין:

אני מצביע על סעיף 89. מי בעד?

ה צ ב ע ה

בעד – פה אחד

הסעיף אושר

רננה שחר:

90(א) היה לשוטר חשד סביר כי עובד טיס או איש צוות עבר עביר לפי סעיף 125(ד)(4), רשאי הוא לדרוש ממנו, לשם בדיקה אם מצוי בגופו אלכוהול ובאיזה ריכוז או אם מצוי בגופו סם מסוכן או תוצרי חילוף חומרים של סם מסוכן, לתת לו סגימת נשיפה, דגימת רוק, דגימת שתן או דגימת דם.

בועז חטיבה:

לאור העובדה שהבדיקה הראשונית על ידי המפקח היא באמצעות המכשירים היותר זמינים, היותר מהירים לתפעול והפחות אמינים, אז אנחנו מציעים שב90(א) לא תהיה בדיקת נשיפה אלא בדיקות דם ושתן שהן יותר אמינות. נציגת המשטרה העלתה טענה דומה.

דנית גלעד:

הטענה לא דומה. אני מבינה את ההתנגדות של רת"א למה שאתה מציע. יהיו מקרים שבהם אדם מסיבות רפואיות לא יוכל לתת דגימת דם. חייבת להישאר האופציה בידי רשויות האכיפה לבצע דגימת נשיפה. מדובר במכשיר שהוא אמין. אם יהיה ספק לגבי הראיות ילכו לבית המשפט.

אלי דוידסון:

סעיף 90(א) לא תלוי בביצוע בדיקה מקדמית על יד מפקח של רת"א. למשטרה יש את הסמכות שלה.

היו"ר יצחק וקנין:

למשטרה יש בכל מקרה זכות לעשות את הבדיקה. גם אם המפקח לא בדק למשטרה יש את הסמכות.

רון גנטי:

ניתן להציע דגימת שתן ודגימת דם, כשבהעדר היכולת לתת דגימה כזאת תינתן דגימת נשיפה או רוק. מדובר באוכלוסייה מצומצמת. יש חשיבות מאוד גדולה לאחוז דיוק גבוה.

איתי עצמון:

הבדיקות שאתה מציע הן יותר פוגעניות.

רון גנטי:

הן יותר מדויקות.

רננה שחר:

בסעיף 91(ז)(2) הוספנו את האפשרות לקבוע בתקנות את סדר נטילת הבדיקות.

רון גנטי:

צריך לתת לאדם את האפשרות של בדיקת דם ושתן ואם הוא לא מוכן אז נשיפה.

רננה שחר:

המכשירים לבדיקות נשיפה נקבעו כאמינים. ברגע שמתבצעת בדיקת נשיפה באמצעות המכשיר שאושר במנגנונים השונים אין מחלוקת שזה מעיד על רמת האלכוהול.

היו"ר יצחק וקנין:

למשטרה יש יותר ניסיון בנושא הזה של בדיקת נשיפה אצל נהגים.

דנית גלעד:

אני מוחה על כך שאומרים שהמכשיר הוא לא אמין. הטענה של משרד המשפטים שבדיקת דם היא בדיקה חודרנית זאת טענה נכונה. צריך לאפשר לרשויות האכיפה לבצע בדיקות שהן פחות חודרניות. ההיעתרות של אגף התנועה לבצע בדיקות נשיפה לצורך האכיפה של החוק הזה תבוא על חשבון זה שנבצע כלפי נהגים. אצל נהגים יש חשיבות שנבצע שימוש במכשיר של הנשיפה בגלל שיש חשיבות למיידיות. צריך לעצור את הנהג לאלתר ולהפסיק את הנהיגה שלו. יכול להיות שיש מקום לשקול העדפה של בדיקות דם לגבי טייסים דווקא מהסיבה הזאת שפה אין חשיבות למיידיות. ברגע שהמפקח מאתר טייס או עובד טיס שנמצא עם אלכוהול וסמים בגופו ומנעו את העלייה שלו למטוס, העניין של המהירות פחות חשוב, אפשר לעכב אותו לבדיקות דם. השאלה איזה בדיקות יעדיפו זאת שאלה שיש מקום להשאיר אותה לתקנות או לנהלים. בחוק צריך לאפשר לרשויות האכיפה להפעיל שיקול דעת ולהסמיך אותן לבצע את כל סוגי הבדיקות.

איתי עצמון:

כשהתקנות יגיעו לוועדת הכלכלה יתקיים דיון נוסף בעניין.

רון גנטי:

הינשוף נמצא כרגע בהליכים משפטיים. אנחנו יודעים שהבדיקה היא לא אמינה. עובדה שהריכוז הועלה ושזה עדיין בדיון. מעבדה זאת מעבדה. הבדיקות המדעיות מוכחות. אין כרגע תקנות. ייקח זמן עד שיהיו תקנות. יש חשיבות להסדיר בחוק את הנושא. כל עוד אין תקנות לא מיישמים. אנחנו רוצים שהנושא ייושם ולא נמתין לתקנות.

איתי עצמון:

יש את פסק דין אהוד גורן, שבו כתוב: "אין מחלוקת שהינשוף מהווה מכשיר בדיקה אמין מבחינה ראיתית וראוי מבחינה חוקתית".

רון גנטי:

הריכוז הועלה. המשטרה התנגדה לספק את המכשיר. זה לא חלוט. יש על זה ערעור.

איתי עצמון:

התקבלה החלטה בבית המשפט העליון.

דנית גלעד:

השאלה מאיזו רמה המכשיר אמין היא שאלה שנבחנת בבית המשפט. אין מחלוקת שהמכשיר הוא אמין, רק השאלה מאיזו דרגה. טרם נקבעה בתקנות מה הרמה שבה עובד טיס ייחשב כשיכור. אם יקבעו שהרמה שהוא ייחשב כלא שיכור יותר נמוכה משל נהג ושמכשיר הינשוף לא יכול לתת מענה, אז לא יהיה מנוס ממתן בדיקות דם. את כל הסוגיות האלו יצטרכו לבחון במסגרת בדיקת התקנות.

עמרי טלמון:

יש בעיה מסוימת עם בדיקת הדם. מדובר בבדיקה פולשנית עם תופעות לוואי. אם אדם מסרב לתת בדיקת דם מטילים עליו סנקציה של 5 שנות מאסר. אני לא מוכן לתת בדיקת דם. אני לא חושב שאפשר לאיים על אדם ב-5 שנות מאסר.

איתי עצמון:

כשבוחנים את ההסדרים בפקודת התעבורה ובחוק החיפוש חסרה התייחסות לעניין של סיכון בריאותי שנובע מנטילת דגימת דם. זה סיכון שלא נובע מעצם מהות הנטילה. דיברתי בשיחות מוקדמת עם היועצים המשפטיים של רת"א ומשרד המשפטים על כך שנוסיף הוראה שאומרת שבעל מקצוע רפואי יברר עם האדם שממנו נדרשת בדיקת דם קודם נטילתה את מצב בריאותו ככל שהדבר נוגע לנטילת דגימה. אם התעורר חשש סביר כי נטילת הדגימה עלולה לפגוע בבריאותו של אותו אדם פגיעה שאינה נובעת ממהות הנטילה, לא ייטול ממנו בעל המקצוע הרפואי בדיקת דם כאמור. אנחנו נשלב את זה גם בסעיף שנוגע לסירוב כך שסירוב מטעמים אלה לא ייחשב כסירוב.

רננה שחר:

(ב) לצורך נטילת דגימת נשיפה, דגימת רוק, דגימת שתן או דגימת דם לפי סעיף זה מוסמך שוטר לעכב את עובד הטיס או את איש הצוות שממנו נדרשת הדגימה, לפרק זמן כאמור בסעיף 73(ב) לחוק סדר הדין הפלילי (סמכויות אכיפה – מעצרים ), התשנ"ו-1996.

(ג) לא יורשע אדם על סמך תוצאת דגימת רוק בלבד.

עמרי טלמון:

בכמה וכמה הזדמנויות דיברנו על הנושא של בדיקת שיער כחלופה בלתי פולשנית ובלתי בעייתית. ד"ר אלמוג הסביר שהשיער מחזיק עד חודש את ההיסטוריה. למה זה לא נזכר פה?

רננה שחר:

שוחחתי בנושא הזה עם ד"ר אלמוג. ד"ר אלמוג אמר שאין בישראל מעבדות לבדיקת שיער. הוא אמר שבדיקת שיער מראה את ההיסטוריה מאז שהשערה צמחה, אבל היא לא אינדיקציה למה קורה עכשיו בגוף. בבדיקות של ספורטאים כשבוחנים אחורה את השימוש בסמים זה נכון, אבל בבדיקות של טיס אתה בודק מה קורה עכשיו, לא היסטוריה. לכן, מבחינתו, בדיקות שיער לא יהיו רלוונטיות.

היו"ר יצחק וקנין:

מי בעד סעיף 90?

ה צ ב ע ה

בעד – פה אחד

אושר

רננה שחר:

אופן נטילת הדגימות 91(א) מפקח או שוטר הדורש מעובד טיס או מאיש צוות לתת לו דגימת נשיפה, דגימת רוק, דגימת שתן או דגימת דם (בסעיף זה – דגימה), בהתאם לסמכויותיו לפי סעיפים 89 או 90, לפי העניין, יודיע לו את מטרת נטילת הדגימה, יבקש את הסכמתו ויסביר לו את המשמעות המשפטית של סירוב לתת דגימה, כאמור בסעיף 92.

איתי עצמון:

כאן נכניס את ההוראה לגבי בירור מצב בריאותי. התיקון מתוך פקודת התעבורה – יש גם הוראה מקבילה בחוק החיפוש - אומר כך: "בעל מקצוע רפואי יברר עם האדם שממנו נדרשה בדיקת דם קודם נטילתה את מצב בריאותו ככל שהדבר נוגע לנטילת הדגימה; התעורר חשש סביר כי נטילת הדגימה עלולה לפגוע בבריאותו של אותו אדם פגיעה שאינה נובעת ממהות הנטילה, לא ייטול ממנו בעל המקצוע הרפואי בדיקת דם כאמור; ואולם בעל מקצוע רפואי שאינו רופא, רשאי לדרוש כי רופא יבדוק את האדם ולא ייטול ממנו דגימת דם אלא אם כן הרופא שבדק אותו אישר כי אין מניעה בריאותית ליטול את הדגימה".

רננה שחר:

(ב) נטילה של דגימה לפי סעיפים 89 ו-90, תיעשה באופן ובמקום שיבטיחו שמירה מרבית על כבוד האדם, על פרטיותו ועל בריאותו, ובמידה המועטה האפשרית של פגיעה, אי-נוחות וכאב.

(ג) נטילה של דגימת נשיפה או דגימת רוק או מתן דגימת שתן תיעשה במקום שבו הנבדק ממלא את תפקידו או עומד למלא את תפקידו, סמוך למקום כאמור או במקום אחר שהורה המפקח או השוטר, לפי העניין.

איתי עצמון:

אולי כדאי להפריד כאן בין נטילת דגימה על ידי שוטר לנטילת דגימה על ידי מפקח ולומר שנטילת דגימה על ידי מפקח תיעשה במקום שבו הנבדק ממלא את תפקידו או עומד למלא את תפקידו, או אם הדבר נדרש לקיום סעיף קטן (ב) במקום אחר שהורה.

גילי קפלנסקי:

האם מפקח או שוטר לפי החוק הזה רשאי לקחת ממני דגימת דם?

דנית גלעד:

לא מפקח.

איתי עצמון:

יש הוראות לעניין הזה בהמשך.

רננה שחר:

(ד) נטילה של דגימת דם תיעשה בידי בעל מקצוע רפואי כהגדרתו בחוק סד הדין הפלילי (סמכויות אכיפה – חיפוש בגוף החשוד ונטילת אמצעי זיהוי), התשנ"ו-1996 (בסעיף זה – חוק החיפוש), המוסמך כדין ליטול דגימת דם; נטילת הדגימה תיעשה במקום שבו נוהגים ליטול דגימה כאמור, לרבות בתחנת משטרה בתנאי מרפאה.

(ה) הנוטל דגימה, ירשום בתום הנטילה דין וחשבון על מהלך הנטילה, ויחתום עליו; דין וחשבון כאמור יכלול את אלה: (1) שמו ופרטי זהותו של עוד הטיס או איש הצוות שממנו ניטלה הדגימה; (2) נסיבות נטילת הדגימה, וכן תוצאות בדיקתה, אם נתקבלו במעמד הנטילה; (3) התאריך, השעה והמקום שבהם ניטלה הדגימה; (4) שמו וכשירותו או דרגתו של נוטל הדגימה; (5) שמו ופרטי זהותו של מי שנכח בעת נטילת הדגימה, אם נכח.

איתי עצמון:

אני מציע שהעתק הדין וחשבון מיד יימסר לאדם שממנו ניטלה הדגימה.

רננה שחר:

מקובל.

(ו) הוראות חוק החיפוש לא יחולו על נטילה של דגימה לפי סעיף זה.

(ז) השר ושר הבריאות, באישור ועדת הכלכלה של הכנסת, יקבעו תקנות בעניינים אלה: (1) שיטות לבדיקת האלכוהול או הסם בהתאם להוראות סעיף זה; (2) אופן נטילת הדגימות לפי סעיף זה, סדר נטילתן ובדיקתן, מקומות הבדיקות ותעודות שיינתנו על תוצאות בדיקה.

איתי עצמון:

בסעיף קטן (ח) מדובר על אישור אותם מכשירים שישמשו לנטילת הבדיקה. בהודעה ברשומות לא כתוב איך שיטות ההפעלה של המכשיר הזה.

רננה שחר:

זה בתקנות.

איתי עצמון:

אני חושב שכדאי להבהיר את זה, בפרט נוכח המשקל הראיתי שיכול להיות למכשיר שלא מפעילים אותו כמו שצריך. גם כאן יש אמירה של בית משפט. אני מציע שנבהיר את זה. בהודעה ברשומות לא כתוב איך מפעילים את המכשיר, לכן כדאי שנכתוב שיטות הפעלת מכשיר שאושר לפי סעיף קטן (ח).

רננה שחר:

הדעת נותנת שרשויות האכיפה לא יעשו סתם שימוש במכשירים שלא אושרו ובדרכים שלא אושרו כדי לעשות דגימות שווא שהם לא יכולים להשתמש בהן.

איתי עצמון:

יש אמירה של בית משפט בעניין הזה על כך שאי קיומן של תנאי ההפעלה עלול לפגוע במשקלה הראיתי של הבדיקה. לאור זאת אני מציע להכניס את זה.

רננה שחר:

(ח) השר, בהסכמת שר הבריאות, רשאי לאשר, בהודעה ברשומות, מכשיר שישמש לקבלת דגימה של אויר הנשוף מפיו של אדם, לשם בדיקה אם מצוי בגופו אלכוהול ובאיזה ריכוז, וכן מכשיר שישמש לקבלת דגימת רוק מפיו של אדם, לשם בדיקה אם מצוי בגופו סם מסוכן או תוצר חילוף חומרים של סם מסוכן, ורשאי הוא לקבוע כי מכשיר שאושר לשימוש כאמור, ישמש לצורך נטילת דגימות כאמור בידי מפקח או בידי שוטר.

איתי עצמון:

אני חושב שצריך להבהיר את סוגי המכשירים שישמשו שוטרים בלבד.

רננה שחר:

קיבלנו את טענת חברת אל על שאמרה שהם לא בטוחים שהמכשירים הם בהסכמת שר הבריאות. מכאן נבע חלק מהתיקון. יכול להיות שיהיו מכשירים כמו הינשוף לבדיקת שוטר ונשיפונים לבדיקת מפקח. אני מציעה שזה מה שיאושר.

איתי עצמון:

זה יהיה העיקרון. בהתאם לעיקרון הזה ננסח את הסעיף.

רננה שחר:

בסעיף (ז)(2) כתוב סדר בדיקתן ונטילתן. המילה "סדר" לא אמורה לחול גם על בדיקתן, לכן נכתוב אופן בדיקתן. (ט) בית משפט הדן בעבירה לפי סעיף 125(ד)(4) רשאי לקבל כראיה תעודה שניתנה לפי סעיף קטן (ז)(2).

עמרי טלמון:

יש לי הערה של הדיוט משפטי. ב(ו) כתוב "הוראות חוק החיפוש לא יחולו". אני שומע פה כל הזמן את המילים "לפי הוראות חוק החיפוש".

איתי עצמון:

חוק החיפוש הוא המסגרת הכללית שקובעת הוראות לעניין נטילת דגימות, חיפוש חיצוני וחיפוש פנימי. בפקודת התעבורה עוגן הסדר ייחודי לפקודה שקבע הסדר אחר. מה שעושים במסגרת הצעת החוק הזאת זה מנגנון דומה, כלומר קובעים הסדר ספציפי ייחודי לגבי נטילת דגימות, לא מחילים את ההוראות מחוק החיפוש. עשינו את ההתאמות הנדרשות שחלק בהן באו לידי ביטוי בנוסח, חלק מהן באו לידי ביטוי בהערות שהערתי. זאת הכוונה.

היו"ר יצחק וקנין:

מי בעד סעיף 91, כולל כל התיקונים?

ה צ ב ע ה

בעד – פה אחד

אושר

רננה שחר:

92(א) סירב עובד טיס או איש צוות לתת דגימת נשיפה, דגימת שתן או דגימת דם לפי דרישת שוטר כאמור בסעיף 90, יראו אותו כמי שעבר עבירה לפי סעיף 125(ד)(4).

איתי עצמון:

למעט מקרה שהוא מטעמים בריאותיים.

רננה שחר:

(ב) סירב עובד טיס או איש צוות לתת דגימת נשיפה או דגימת רוק לפי דרישת מפקח כאמור בסעיף 89(א), יחולו לגביו הוראות סעיף 89(ג)(1), (2) או (3), לפי העניין.

היו"ר יצחק וקנין:

מי בעד סעיף 92?

ה צ ב ע ה

בעד – פה אחד

אושר

תודה רבה, הישיבה נעולה.

**הישיבה ננעלה בשעה 10:50**