**הכנסת השמונה-עשרה נוסח לא מתוקן**

**מושב שני**

**פרוטוקול מס' 288**

**מישיבת ועדת הכלכלה**

**יום שלישי. כ"ד בתמוז התש"ע (6 ביולי 2010), שעה 9:35**

**סדר היום:** הצעת חוק הטיס, התש"ע-2010 (מ/482)

**נכחו:**

**חברי הוועדה**:

יצחק וקנין – היו"ר

**מוזמנים**:

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

יצחק רז - החוקר הראשי, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

אבישי פדהצור - סגן יועמ"ש, רשות התעופה האזרחית

גדי רגב - ראש מטה תעופה, רשות התעופה האזרחית

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

עמיר שלום - מנהלת תחום רישוי עובדי טיס, רשות התעופה האזרחית

יואב בראל - מנהל תחום תקינה מבצעים, רשות התעופה האזרחית

רן בג - ראש תחום תעופה ספורטיבית, רשות התעופה האזרחית

אילון טל - ראש אגף פיקוח ובקרה, רשות שדות התעופה

רינה פאר - משנה ליועץ המשפטי, רשות שדות התעופה

מיכה פרלמן - אגף תקציבים, משרד האוצר

מאור שטיינמן - מחלקת ביטוח כללי אגף שוק ההון, משרד האוצר

יערה למברגר - ייעוץ וחקיקה, משרד המשפטים

רויטל קסטרו - מנהלת תחום תשתיות תחבורה, משרד הפנים

פקד יעל אהרונוביץ - ק' מדור תחקירים במשטרה, המשרד לביטחון פנים

סא"ל יהורם מזרחי - חיל האוויר, ראש ענף תעבורה

קמ"ש אריאל סימון - מפקדת פרקליט צבאי, ק' ייעוץ ליועמ"ש חיל האוויר

עו"ד רוני סטבקובסקי - עו"ד בלשכה המשפטית, אל-על

עומר שלו - יועץ משפטי ומזכיר חברת אל-על

דוד גורודצקי - חבר ועד אגודת התעופה הכללית

אודי זהר - יו"ר קלוב התעופה

עמרי טלמון - מנכ"ל קלוב התעופה

אברהם קמחי - חבר הנהלת קלוב התעופה

עו"ד גלעד קפלנסקי - נציג אגודת פקחי הטיסה

ד"ר בנימין קלנר - רופא, החברה הישראלית לרפואה תעופתית

בועז חטיבה - יו"ר איגוד הטייסים

גדי אריאל - חבר מועצה, איגוד הטייסים

עו"ד גדי אלבז - יועמ"ש העמותה הישראלית לטייסי ממ"ג

משה אדרי - נציגי הציבור למצנחי רחיפה

איתי לנואל - נציגי הציבור למצנחי רחיפה

**מנהלת הוועדה**:

לאה ורון

**ייעוץ משפטי:**

איתי עצמון

**רשמת פרלמנטרית**:

יפה קרינצה

**הצעת חוק הטיס, התש"ע-2010**

היו"ר יצחק וקנין:

שלום, אני פותח את הישיבה בנושא חוק הטיס.

רננה שחר:

אדוני, אנחנו מבקשים לנסות להשלים אחורה, מה שניסינו בפעם הקודמת ולא כל כך הלך.

היו"ר יצחק וקנין:

הצלחתם להגיע להסכמות?

רננה שחר:

אני מקווה שהצלחנו להגיע להסכמות, וגם מה שלא הצלחנו להגיע להסכמות בשל להכרעות. הסעיף הראשון שאנחנו מבקשים להעלות הוא סעיף 32א, שטרם הוחלט בוועדה וטרם אושר.

"מגבלות לשעות פעילות טיסה בשדה תעופה 32א. השר רשאי להורות על מגבלות או שינויים בשעות פעילות טיסה בשדה תעופה לאחר שנתן לנוגעים בדבר הזדמנות להשמיע טענותיהם."

היו"ר יצחק וקנין:

למישהו יש הערות לניסוח של הסעיף? אין הערות. מי בעד הסעיף?

**סעיף 32א אושר פה אחד**.

היו"ר יצחק וקנין:

תודה, הסעיף אושר. מה עוד פתוח?

רננה שחר:

סעיפים 64 ו-65. בסעיף 64 היו שני נושאים ובסעיף 65 היה נושא אחד.

איתי עצמון:

אלה סעיפים שכבר אישרו בוועדה, אתם מבקשים לפתוח אותם מחדש.

היו"ר יצחק וקנין:

אתם מעדיפים לפתוח אותם עכשיו?

רננה שחר:

בגלל שהיועץ המשפטי של הוועדה רוצה שאת סעיף העונשין נאשר רק - - -

היו"ר יצחק וקנין:

אז אני פותח את הסעיפים.

רננה שחר:

בסעיף 64 אנחנו מבקשים לערוך שני שינויים. אחד לבקשת איגוד הטייסים, וזה הנושא של הפרדת האחריות להפעלת כלי טיס בהתאם למגבלות ההפעלה שבספר התחזוקה, ולייחס אותה למפעיל האווירי בלבד ולא לטייס משום שספר התחזוקה כשלעצמו אינו נגיש לטייסים. יחד עם זאת, לקבוע בסעיף 64(א) שאסור להפעיל כלי טיס, אלא אם הוא מופעל בהתאם למגבלות ההפעלה שבספר הטיסה במסמך אחר שקבע השר. יש מסמכים שנגזרים ממסמך התחזוקה. יש מסמך שקוראים לו CDL, שזה configuration deviation list – אותם שינויים או בעיות בגוף הכלי או במבנה של הכלי, שאתם עדיין מותר להמריא והכלי עדיין כשיר לטיסה. הוא נגזר מספר התחזוקה אבל הוא מובא לידיעתם של הטייסים אז המסמכים האחרים שנקבעו כן יכולים להיות באחריותו של כל אדם, בנוסח של "לא יפעיל אדם". זה השינוי הראשון שאנחנו מבקשים לעשות.

השינוי השני שאנחנו מבקשים לעשות הוא להכניס בסעיף 64 ובסעיף 65 סייג לאחריות לגבי תקלות שקורות באוויר או תוך כדי טיסה. הסעיפים אומרים שאסור להפעיל כלי טיס אלא אם הוא במצב כשיר לטיסה. נשאלה השאלה מה קורה אם תוך כדי הטיסה המנוע מתקלקל או קורית תקלה. האם הבן-אדם הופך להיות עבריין אוטומטית, כי הוא מפעיל כלי במצב שאינו כשיר לטיסה. יש את האפשרות שיגיד לכולם שלום ויקפוץ מהמטוס – החלטנו שזאת לא האפשרות הטובה. הכנסנו פה הגנה שמדברת על מה קורה כאשר נגרמת תקלה בכשירות האווירית או בציוד התעופתי בעת טיסה. אלה ההסברים.

היו"ר יצחק וקנין:

הייתי רוצה שתקראי את הסעיפים ואחרי כן נשמע הערות.

רננה שחר:

אז אני קוראת את 64(א), 64(א)(1) ו-(א)(2). סעיף 64(ב) אושר.

"כשירות אווירית נמשכת 64.(א) בלי לגרוע מהוראות סעיפים 60 ו-62, לא יפעיל אדם כלי טיס אלא אם כן כלי הטיס: (1) במצב כשיר לטיסה; (2) מופעל בהתאם למגבלות ההפעלה שבספר הטיסה או במסמך מתאים אחר שנקבע לפי סעיף 60(ב)(3) או במסמך אחר שקבע השר לעניין זה.

(א)(1) על אף האמור בסעיף קטן (א)(1) לא ייחשב אדם כמפר את הוראות אותו סעיף קטן רק בשל כך שהוא הפעיל כלי טיס שאירעה בו לאחר תחילת תנועתו בכוח מנועיו" – פה אני מבקשת להגיד תיקון – "או בכלי טיס לא ממונע לאחר המראתו תקלה הפוגעת בכשירותו לטיסה, ובלבד שבעת תחילת הפעלתו היה כלי הטיס במצב כשיר לטיסה."

איתי עצמון:

תוכלי לחזור על התיקון?

רננה שחר:

אחרי "לאחר תחילת תנועתו בכוח מנועיו" יבוא "או בכלי טיס לא ממונע לאחר המראתו".

(א)(2) מפעיל אווירי לא יפעיל כלי טיס אלא בהתאם למגבלות ההפעלה שבספר התחזוקה או במסמך מתאים אחר, שנקבע לפי סעיף 60(ב)(4)".

לאה ורון:

אין לנו את הנוסח הזה.

רננה שחר:

סליחה, אני מתנצלת. הייתה אתמול תקלה במייל.

היו"ר יצחק וקנין:

יש למישהו הערות? אני מבין שהגעתם להסכמה לגבי הסעיפים האלו.

רננה שחר:

אני מקווה. שמענו את ההערות פעם אחר פעם וניסינו להפנים.

עומר שלו:

על פניו הסעיף נראה בסדר ותואם את ההערות שלנו. לא היה לנו זמן מספיק לבחון אחד לאחד. יש לנו שאלה של פרשנות שמתעוררת עכשיו בסיפא של (א)(1). האם "ובלבד שבעת תחילת הפעלתו היה כלי הטיס במצב כשיר"? אולי צריך להיות "תנועתו", כמו קודם.

רוני סטבקובסקי:

אבל תחילת ההפעלה שלו הכנסתם אותה שהיא "עם תנועתו".

רננה שחר:

זה המועד שבו קורית התקלה, שאחריה זה כבר יוצא מתוקף או - - -

עומר שלו:

עד ההמראה אפשר לעצור. הסיבה שאנחנו מקפידים פה זה כדי לוודא שלא ייווצר מצב לפיו החלו בהפעלה כשהכלי לא היה כשיר. לכן, אולי במקום "בעת תחילת הפעלתו" - אנחנו חושבים בקול רם, כי לא היה לנו זמן לבחון את הנוסח הזה – צריך להיות "בעת ההמראה היה כלי הטיס כשיר".

יערה למברגר:

אנחנו חושבים שזה משהו שהוא מוקדם מההמראה, "בעת תחילת הפעלתו". אני חושבת שברור, אם קוראים את כל הסעיף כמכלול, שאנחנו מדברים על סיטואציה שבה לכלי טיס מסוים, לאחר תחילת תנועתו בכוח מנועיו, אירעה תקלה. לגבי אותו כלי טיס מסוים, שלאחר תחילת תנועתנו אירעה תקלה לגביו, בעת תחילת הפעלתו – שזה קוד מועד שהוא מוקדם יותר בהכרח - היה כלי הטיס במצב כשיר לטיסה, כדי לא לתת פה הכשר לכלי טיס שמלכתחילה היה לא כשיר. אנחנו רוצים לאפיין את הסיטואציה שקרתה.

היו"ר יצחק וקנין:

עוד מישהו רוצה להעיר לפני שאני מצביע על הסעיף?

דוד גורודצקי:

לגבי סעיף (א)(2), יש לנו מטוסים בחיפה והמוסכים בהרצליה, כלומר כבר יש איזשהו ניתוק.

היו"ר יצחק וקנין:

מה השייכות?

דוד גורודצקי:

השייכות היא שאנחנו לא מפעילים אוויריים למעשה. כמטוסים פרטיים, אנחנו צריכים לדאוג לכך שספר התחזוקה, נענה לדרישות שלו כי לפעמים יש הוראות שאנחנו חייבים לבצע ולא יודעים עליהן בכלל. ההוראות עוברות ישירות למוסך התחזוקה.

רננה שחר:

בספר התחזוקה יש מגבלות הפעלה שאומרות מתי כלי טיס צריך להיכנס לצ'ק כזה או אחר: אחרי שעות מנוע, אחרי שעות טיסה.

דוד גורודצקי:

זה באחריות המוסך. הוא מקבל את האינפורמציה אליו.

רננה שחר:

אבל האחריות הסופית לא להפעיל את הכלי בניגוד למגבלות היא כמובן אחריות הטייס. אני רואה את אודי מהנהן.

היו"ר יצחק וקנין:

לא ירדתי לסוף דעתך.

דוד גורודצקי:

כשזה מופרד למפעיל, המפעיל דואג לכך שספר התחזוקה יהיה בסדר וכל המטוסים יעבדו כמו שצריך. אבל כשאין מפעיל, כשהמטוס פרטי שלך או של חברה אחרת, אתה המפעיל אבל אתה מנותק לחלוטין מהתחזוקה. נתתי דוגמה על חיפה. המוסך שלנו הוא בהרצליה. המטוס, אני מטיס אותו ויש הוראה שאני חייב לעשות אותה במטוס. המטוס הגיע למוסך והוא לא עשה אותה, הוא גם לא יידע אותנו. אז האחריות היא עליו.

רננה שחר:

קודם כול, המפעיל האווירי בהפעלה כללית הוא הבעלים או השוכר של כלי הטיס. דבר שני, למכוני הבדק או המוסך יש כמובן את האחריות המקצועית לבצע את הטיפולים בצורה מקצועית. האחריות להכניס למכון הבדק לפי לוחות הזמנים שנקבעו על-ידי היצרן או על-ידי המפעיל האווירי היא אחריותו של המפעיל האווירי. המפעיל האווירי, לא מצפים ממנו לשאת באחריות המקצועית של מכון הבדק, אבל האחריות הכוללת לתחזוקה של כלי הטיס היא על המפעיל האווירי גם בתעופה הכללית.

היו"ר יצחק וקנין:

הערות נוספות? אין הערות. אם כן, אני מצביע על סעיפים 64(א)(1) ו-(2).

**סעיפים (א)(1) ו-(2) אושרו פה אחד.**

רננה שחר:

בסעיף 65 אנחנו מבקשים להוסיף 65(א)(1), שהוא דומה ל-(א)(1) ב-64. אקרא אותו. "על אף האמור בסעיף קטן (א), לא ייחשב אדם כמפר את הוראות אותו סעיף קטן רק בשל כך שהוא הפעיל כלי טיס שארע בציוד תעופתי או ציוד אחר שבו, לאחר תחילת תנועת כלי הטיס בכוח מנועיו או בכלי טיס לא ממונע לאחר המראתו, תקלה הפוגעת בתקינות הציוד האמור, ובלבד שבעת תחילת הפעלת כלי הטיס היה הציוד התעופתי והציוד האחר שבו תקין".

איתי עצמון:

כאן מדובר על סיטואציה אחרת. מדובר על חובת אחזקה של ציוד תעופתי וציוד נוסף כשהוא במצב תקין. השאלה לגבי אותה תקלה, מה לגבי אפשרות להחליף את אותו ציוד. זאת אומרת, אם ציוד מסוים מתקלקל אם אפשר להחליף אותו. איפה זה נכנס כאן?

רננה שחר:

אחרי שהכלי כבר המריא או התחיל לנוע בכוח מנועיו, כאשר יש תקלות בציוד, בכלי טיס יש עניין של יתירות - הוא נושא ציוד כפול לפעמים, אם זה ציוד רדיו או ציוד אחר, שיוכל להמשיך לפעול גם אם הציוד יתקלקל. יש הוראות איך להפעיל את הכלי אם הציוד מקולקל. כמובן, לא כל תקלה בציוד מחייבת נחיתה מיידית, אבל יש ספרי נהלים, בין אם זה בספר הטיסה או ספר העזר למבצעים, כל הספרים שעומדים לרשותו של הטייס ואומרים לו מה לעשות. לא על כל תקלה בציוד צריך לנחות.

איתי עצמון:

השאלה שאני מעלה, האם הנוסח המוצע כאן נותן מענה לסיטואציה כזאת. כי כאן כתוב באופן די ברור שאם יש תקלה אז אדם לא ייחשב כמפר את הוראות סעיף קטן (א).

רננה שחר:

רק בשל כך שהוא המשיך להפעיל, אבל אם הוא המשיך להפעיל בניגוד לספר הטיסה, בניגוד לנהלים, בניגוד לבד"חים, בניגוד לכל הדברים שמחייבים אותו, אז הוא כבר ייכנס להפרות אחרות. עצם התקלה לא גורמת לו להיות מפר.

היו"ר יצחק וקנין:

הדבר ברור, רבותי. יש הערות? אין הערות. אני מצביע על סעיף 65(א)(1).

**סעיף 65(א)(1) אושר פה אחד.**

רננה שחר:

סעיף 73א – חובת הציוד לטייס המפקד. אנחנו מבקשים לאשר אותו. "כל אדם בכלי טיס חייב לציית להוראת טייס מפקד או איש צוות מטעמו, שניתנה לפי דיני הטיס לשם אבטחת בטיחות כלי הטיס, נוסעיו ואנשי הצוות או המטען שבו וביטחונם או לשם שמירת הסדר הטוב בכלי הטיס או המשמעת בו".

איתי עצמון:

את רוצה להסביר את השינויים שעשיתם בנוסח הסעיף מאז הדיון הקודם?

רננה שחר:

במקום "שניתנה כדין" הוספנו "שניתנה לפי דיני הטיס". מבחינת דיני הטיס יש שתי סמכויות עיקריות, אחת בסעיף 73 בחוק הטיס עצמו והשניה בפרק ב' לחוק הטיס, עבירות ושיפוט, שמעניקה סמכויות לקברניט, סמכויות ביטחון במקרה שמתבצעות בכלי הטיס פעולות שמסכנות את ביטחון כלי הטיס, את הסדר הטוב או את המשמעת שבו. לכן גם שינויי הנוסח באים לאחד את הנוסח מול זה של חוק הטיס (עבירות ושיפוט) ולהבהיר שחובת הציות לקברניט היא חובה מכוח הסמכויות שלו לפי דיני הטיס.

היו"ר יצחק וקנין:

יש הערות? אין. אני מצביע על סעיף 73א.

**סעיף 73א אושר פה אחד.**

רננה שחר:

בפרק כלי הרחיפה אנחנו חייבים שני סעיפים שלא אישרת. אחד, סעיף ההגדרות שהתבקשנו לתקן, והשני סעיף הביטוח, 80ד. כמו כן, לאחר מחשבה נוספת אנחנו רוצים להציע עוד סעיף על משהו שקצת הטריד את הוועדה ועורר פה אי נוחות.

אתחיל עם ההגדרות. סעיף 80. "כלי רחיפה" – כל אחד מאלה: (1) גילשון אוויר (Hang-glider), מתקן לא ממונע הכולל כנף הנתונה במסגרת קשיחה או העוטפת מסגרת קשיחה, שהמראתו יכולה להתבצע ללא כוח נוסף על כוחו של המפעיל ואשר המפעיל רתום אליו באמצעות רתמה;"

היו"ר יצחק וקנין:

יש הערות? אין הערות.

רננה שחר:

"(2) גילשון אוויר עם מנוע עזר (Powered Hang-glider), גילשון אוויר אליו מחובר מנוע עזר או שמפעילו נושא על גופו מנוע עזר ואשר טיסתו אינה תלויה באופן בלעדי במנוע".

היו"ר יצחק וקנין:

יש הערות? אין הערות. יש פה מישהו מקלוב התעופה? אם יש לכם הערות אתם יכולים להעיר אותן, גם כשאתם יושבים בצד.

רננה שחר:

מצנח רחף ,(Paraglider) מתקן לא ממונע הכולל כנף גמישה, שהמראתו יכולה להתבצע ללא כח נוסף על כוחו של המפעיל , שצורתה נקבעת באמצעות לחץ אוויר הנכנס דרך פתחים מיוחדים בקדמת הכנף, אשר המפעיל רתום אליו באמצעות ריתמה, והוא נשלט באמצעות מיתרי ניהוג ;"

איתי עצמון:

מה זה מיתרי ניהוג?

עמיר שלום:

מצנח רחף, כמו שמוגדר פה, הוא כנף רכה שמחוברת במיתרים לרתמה שבה יושב המפעיל. בין המיתרים יש בדרך כלל שני מיתרים גדולים יותר, עבים יותר, שבאמצעות משיכה שלהם מנהגים את הכלי.

היו"ר יצחק וקנין:

יש הערות? אין הערות.

רננה שחר:

"(4). מצנח רחף עם מנוע עזר (powered paraglider) מצנח רחף אליו מחובר מנוע עזר או שמפעילו נושא על גופו מנוע עזר, ואשר טיסתו אינה תלויה באופן בלעדי במנוע;"

היו"ר יצחק וקנין:

יש הערות? אין הערות.

רננה שחר:

"(5). מצנח ממונע (Powered Parachute) מיתקן הכולל מנוע כן נסע ומושב לכל מרחף, שמחוברת אליו כנף גמישה, אשר טיסתו תלויה באופן בלעדי במנוע; "

היו"ר יצחק וקנין:

הערות? אין הערות.

רננה שחר:

"(6) טיסן ממונע, נהוג רדיו, שאינו מאוייש, המשמש או המיועד לשמש למטרות שעשוע או ספורט, כפי שקבע השר;"

עמרי טלמון:

אני מתייחס למילה "שעשוע" שצורמת את אוזני. זה לא שעשוע בכלל. הטסת טיסן כזה היא מקצוע. הכוונה פה היא לתרבות פנאי ולא לשעשוע.

היו"ר יצחק וקנין:

קיבלנו את ההערה.

לאה ורון:

אז מה יהיה במקום "למטרות שעשוע או ספורט"?

רננה שחר:

תיקנתי: "למטרות פנאי או ספורט". אני לא בטוחה בדיוק בניסוח, אבל נשלב את המילה "פנאי" בדרך כזו או אחרת. בסעיף (7) לא עשינו שום שינוי.

"(7) כלי או מיתקן אחר המרחף או הנישא באוויר, שאינו כלי טיס, בין שהוא ממונע ובין שאינו ממונע, שקבע השר."

היו"ר יצחק וקנין:

הערות, רבותיי? אין הערות. אני מצביע על כל סעיף 80.

**סעיף 80 אושר פה אחד.**

רינה פאר:

מה עם מז"טים – מטוסים זעירים ללא טייס – איפה הם נכנסים פה?

רננה שחר:

אם זה לתחביב ועד גודל מסוים, ככל הנראה זה ייכנס בכלי רחיפה, סעיף (6). אם זה מטוסים גדולים, כתב"ם, לעניינים מסחריים – הם כבר כלי טיס לכל דבר ועניין.

נעבור לסעיף 80ב1, שמסומן בצהוב. בדיון הקודם אישרת את התפיסה לפיה הרחפן לא יצטרך שום רישוי מהשלטון. עשינו חשיבה נוספת וחשבנו שבסופו של דבר ראוי להשאיר אופציה, שהשר יוכל לקבוע בתקנות, לעשות מיון ולהחליט שסוג מסוים של הפעלת כלים יותר מסוכן או יותר בעייתי, מחייב יותר מיומנות, גבהים יותר גבוהים, טיסות יותר ארוכות, לפי מאפיינים מסוימים, וסוג אחר פחות מחייב מיומנות. לכן חשבנו להשאיר גמישות בתקנות לתת הסדרי רישוי, כאשר הסדרי הרישוי המוצעים הם רישוי על-ידי רת"א, לא בשום דרך אחרת, לא בשום קיצורי דרך כפי שהמשתמשים ביקשו.

זה נוסח הסעיף: "80ב1. רישוי הפעלת כלי רחיפה (א) השר רשאי לקבוע סוגי כלי רחיפה שהפעלתם תהא טעונה רישיון לכך מאת המנהל, ובכלל זה רשאי הוא לקבוע הוראות לעניין ההכשרה, המיומנות, הידע והניסיון המקצועי המתאימים הנדרשים לקבלת הרישיון, ההליכים לקבלת רישיון או חידושו, תקופת תוקפו והפרטים שייכללו בו."

איתי עצמון:

אלה תנאים לקבלת רישיון?

רננה שחר:

כן.

איתי עצמון:

אבל לא כתבתם במפורש "תנאים לקבלת רישיון".

רננה שחר:

למה? "התנאים המקצועיים המתאימים הנדרשים לקבלת רישיון".

איתי עצמון:

בסעיף קטן (ב) כתבתם: "ובהתאם לתנאי הרישיון". תנאי הרישיון זה התנאים שנקבעים בסעיף קטן (א)?

רננה שחר:

לא, זה התנאים לקבלת הרישיון, ויש תנאים ברישיון.

איתי עצמון:

השאלה היא אם לא כדאי להגיד בסעיף קטן (א) "תנאים לקבלת רישיון, ובכלל זה לעניין הכשרה, מיומנות - - -" כדי להבהיר.

רננה שחר:

טוב.

איתי עצמון:

הערה שניה, מעיון בתקנות ההפעלה ראיתי שיש תנאים לגבי גיל מזערי להפעלה לגבי חלק מכלי הרחיפה. האם אתם חושבים שראוי לקבוע את זה כאן?

רננה שחר:

יש תנאים לגיל מזערי, ראינו לגילשון גיל 16 ויכול להיות שיש עוד. אני חושבת שזה כדאי.

יערה למברגר:

הנושא של גיל מזערי, במשרד המשפטים המדיניות היא נגד לקבוע הוראות בעניין גיל מזערי. בעקבות חוק יסוד: חופש העיסוק נעשה תיקון חקיקה שקוראים לו, לדעתי, חוק חופש העיסוק, שעשה תיקון רוחבי בכל דברי החקיקה ומחק כמעט את כל הגבלות הגיל. זה מין תיקון שעשה ניקוי של דברי החקיקה, מחקו כמעט את כל ההגבלות של גיל מזערי. פה זה היה קבוע בתקנות, ולאחר עידן חוק יסוד: חופש העיסוק, דבר כזה אי אפשר לקבוע בתקנות. היום יש ממש מספר ספור שנשאר: נשאר לגבי צלילה ספורטיבית. זו הדוגמה היחידה שיצאה מהתזכיר ונשאר בה גיל מזערי. עכשיו הוספנו בחוק הטיס הסמכה לקביעת גיל מרבי.

איתי עצמון:

גם מזערי וגם מרבי. בסעיף 3, שאושר, כתבנו דרישת גיל מזערי או גיל מרבי, גם כן כדי להתאים לתקנות. מה שאני אומר זה שאם כרגע יש תקנות שקובעות את זה אנחנו רוצים שתהיה התאמה. האם יש כוונה להגביל או לא?

רננה שחר:

היום יש הגבלה. עמיר, אתה רוצה להגיד משהו?

עמיר שלום:

בתקנות לגבי רישיונות גיל שונים יש הגבלה.

היו"ר יצחק וקנין:

מה ההגבלה?

עמיר שלום:

גיל 16.

איתי עצמון:

והתקנות האלה יוסיפו לעומד בתוקפן, אני מניח. לכן אנחנו צריכים להתאים.

היו"ר יצחק וקנין:

מה עומד מאחורי שיקול הדעת שלא נקבע גיל מינימלי. גם ילד בגיל חמש יכול להפעיל - - -?

לאה ורון:

השאלה אם להפעיל או גם העניין של מצנחי הרחיפה והדברים האלה, שאנשים עושים את זה גם בגיל 12?

יערה למברגר:

הגישה אומרת שאפשר לקבוע תנאים לקבלת רישיון, והתנאים צריכים להיות תנאים מהותיים. זאת אומרת, צריך לקבוע את התנאים המקצועיים. צריך הצדקה מאוד מיוחדת כדי לקבוע גם תנאי של גיל, כי ההנחה היא שבדרך כלל תוכל להבטיח בעזרת התנאים המקצועיים האחרים: הקורס, ההכשרה, הלימודים או כל תנאי אחר.

היו"ר יצחק וקנין:

אני מבטיח לך שאת יכולה לקחת היום ילד בגיל 14 ולתת לו רישיון נהיגה על רכב. מה הבעיה? הוא יעבור את כל מה שאת רוצה, אפילו את הטסט. יש כאלו שגם נוהגים מגיל 12 בלי רישיון.

יערה למברגר:

התקנות בכל מקרה יצטרכו להיות תואמות לחוק. אם לא תהיה הסמכה בחוק יהיה צריך לתקן את התקנות בהתאם.

לאה ורון:

השאלה המעניינת היא המהות, אחר כך תתרגמו את זה לחקיקה.

יערה למברגר:

לגבי ההסכמה הכללית בסעיף 3 קיבלנו הצדקות מיוחדות מרת"א – מדובר על כלי טיס, אנחנו מדברים על אנשים שמטיסים הרבה פעמים הרבה נושאים – שוכנענו שיש לכך הצדקה. אבל פה, לגבי כלי רחיפה של רת"א, לגבי רוב המקרים, אפילו לא חושבת שיש הצדקה לרישוי על-ידי רת"א, אז פתאום עכשיו אומרים שיש הצדקה לקביעת גיל? או שרת"א תסביר שיש הצדקה לרישוי הכלים האלה באופן מקיף, ואם רת"א חושבת שלא, אז רק לגבי גיל יש הצדקה? אני חושבת שהנושא הזה לא לובן בצורה מסודרת.

היו"ר יצחק וקנין:

אני זוכר את הדיון בישיבה הקודמת, מי שהיה את זה היה אסף חפץ. הוא אמר את מה שאת אומרת, שאי אפשר להשאיר את הדבר הזה פתוח, וצריך לתת לזה מגבלות מסוימות.

לאה ורון:

אבל רת"א הסבירה ארוכות למה לא צריך.

היו"ר יצחק וקנין:

הבנתי גם למה רת"א לא רצתה להיכנס לזה. גם את זה אני זוכר. השאלה היא אם אנחנו לא משאירים את זה יותר מדי פרוץ בזה שלא ניגע בדברים שלדעתי הם מהותיים.

יערה למברגר:

אני מציעה שתשמעו את דוקטור קלנר.

בנימין קלנר:

אני בכלל מתנגד לקביעת גיל, ודאי גיל מרבי. לגבי גיל מזערי, עוד מילא, אני עוד מבין משהו. מבחינה רפואית – זה המקצוע שלי - מה שקובע זה הכישורים ולא הגיל. לכן אני בעד להוציא את עניין הגיל, ודאי את הגיל המרבי. לגבי גיל מזערי אני עוד מוכן להבין, שילד בן שנה שעוד לא יודע ללכת לא יתחיל לטוס. אבל מה זה בר מצווה? 13. בארצות הברית, באמצע שום מקום רוכבים על סוס במדבר בגיל 6 ואני לא רואה את ההבדל. כלומר, אני בעד להוציא את עניין הגיל בכלל ולהסתמך רק על הכישורים.

אודי זהר:

כישורים זה יפה אבל זה לא הדבר היחיד שנמדד.

היו"ר יצחק וקנין:

אני לא מסכים אתך לגבי הגיל המזערי. אני חושב שאתה עדיין צריך להיות באיזה שיקול דעת, כי בחור צעיר לא תמיד דעתו מיושבת עליו, ואנחנו רואים את זה, לצערי הרב, בהרבה מקרים. אני לא אומר שהמבוגר תמיד דעתנו מיושבת עליו, אנחנו נתקלים גם בזה וגם בזה, אבל באיזשהו מקום צריך לקבוע סטנדרטים.

בנימין קלנר:

אבל לא בעזרת חוק. בעיקר בגיל המרבי, אבל גם בגיל המזערי, יש אנשים בגילאים שונים שכישוריהם שונים. הגיל לא קובע את הכישורים. זה נותן איזושהי מסגרת כללית וזהו. תראו מה נעשה בעולם, אז אנחנו לא יכולים להמציא מחדש. יושבים באמצע ערבות אמריקה, במדבר, רוכב על סוס ואם היה לו גלשן זכותו הייתה לעשות את זה. אצלנו אין את הסיטואציה הזאת, אבל אסור להכניס את הגיל בכלל.

היו"ר יצחק וקנין:

תודה. מר טלמון, בבקשה.

עמרי טלמון:

אני רוצה להזכיר שבחור פולני בשם מקולה, שהוא היום קברניט, היה אלוף העולם בדאייה בגיל 14. עוד בזמנו, כשהדרכתי נער כזה, הילד טס אחרי השיעור השני כאילו הוא טס 20 שנה. כמו שאמר דוקטור קלנר, יש לאנשים כישורים שונים ומשונים, אם כי זה הגיוני מה שאדוני אומר, שנער שלא יכול לקרוא אין לו לתת לו לטוס משום שלא יוכל לקרוא את התקנות ולחזור עליהן. המבחנים, אם יהיו מבחנים, יעמידו את עניין הגיל על מוכנות כי מי שאין לו את הכישורים לא יגיע למבחנים, זה פשוט מאוד. מי שהוא חריג בנוף כן יגיע.

היו"ר יצחק וקנין:

תודה. בבקשה, אדוני.

משה אדרי:

לדעתי, יש פה עניין של שיקול דעת ועניין הגיל מאוד משמעותי, במיוחד בתחום שלנו, של מצנחי רחיפה. אני לא רואה שום הצדקה, שיכול לטוס על כלי טיס, שיכול לעשות שטויות בגלל החבר'ה ומושפע מהשפעות כאלה ואחרות יוכל לטוס. אני חושב שזה מאוד מסוכן. הגיל המינימלי אצלנו הוא גיל 16, שבו יש בגרות.

היו"ר יצחק וקנין:

זאת אומרת, אתה בעד הגבלת הגיל.

משה אדרי:

כן, אני בעד הגבלה. עושים פחות שטויות - - -

רננה שחר:

הגבול הוא עניין שרירותי בכל מקרה.

איתי עצמון:

רציתי להשלים את מה שאמרתי קודם לכן. בוודאי שהחוק גובר על התקנות, אנחנו יודעים את זה. אבל במסגרת הליכי החקיקה של הצעת החוק הזו אנחנו מביאים בחשבון סט רחב מאוד של תקנות הטיס שקיימות היום, בהם מעוגנים הסדרים, גם הסדרים ראשונים, שאנחנו מנסים לשלב בחוק - או בהסדרים מפורשים או בסעיפי הסמכה. רציתי להעלות את השאלה, מכיוון שהיום יש מגבלת גיל לגבי סוגים של כלי רחיפה, האם יש כוונה להשאיר את הדרישה הזאת ואם כן, צריך לעגן זאת; אם לא, צריך להבהיר את זה. אבל השאלה צריכה לעלות.

יצחק רז:

אני חושב שהגבלת גיל חשובה מהסיבה שבניגוד לעצם המוטוריקה, שהוא מטיס, הקואורדינציה והדברים האלה לא מספיקים כי הוא מסכן אחרים, מסכן מטוסים אחרים. זה מסוג הדברים ששום מבחן שיעשו לא יבטיח שבבוא הרגע הוא ייקח את שיקול הדעת הנכון. בגלל שמדובר במרחב אווירי, שהוא מסכן אחרים – והוא לא נמצא בערבות אריזונה – אז צריך לדעת גם לחתוך.

עמיר שלום:

אותו חניך של מר טלמון בגיל 14, אני בטוח שרישיון נהיגה הוא היה מקבל בקלות, ובכל זאת מגבלת הגיל קיימת.

היו"ר יצחק וקנין:

עוד מישהו? אתם רוצים שזה יהיה בתקנות או שנכניס את זה פה?

רננה שחר:

הגיל עצמו – כמובן בתקנות. אבל שתהיה הסמכה מפורשת, כדי שבכלל אפשר יהיה לקבוע כאלה חובות.

יערה למברגר:

אז למה שלא נקבע את הגיל בחקיקה?

איתי עצמון:

גם בתנאים לרישיון לא כתבנו את זה, ורישיון של עובד טיס מאוד מהותי.

היו"ר יצחק וקנין:

אם הרישיון הוא בתקנות אז גם זה יהיה בתקנות.

בנימין קלנר:

מעצם הוויכוח הזה שאני רואה כאן, עם דעות לכאן ולכאן, אז צריך להוציא את עניין הגיל מהחוק בכלל. לא צריך להתעסק עם גיל.

היו"ר יצחק וקנין:

אתה רוצה לשנות סדרי בראשית. אתה רוצה בעצם שגם ברישיון נהיגה נגיד שלא צריך גיל. למה? תן לילד בן 12, הוא יודע לנהוג יותר טוב ממני וממך, תן לו את ההגה ביד, לשיקול דעתו.

בנימין קלנר:

הרי החוק צריך לשקף את המציאות. בפועל, בתוך קיבוצים בזמנו היו נוהגים בגיל 12.

היו"ר יצחק וקנין:

אין יותר טוב ממני שמכיר את זה, אני גר במושב. חצי מהחבר'ה שלנו, הילדים – והיו כבר דברים שהשם ירחם – על טרקטורונים בתוך היישוב, על שני גלגלים, עם האופנוע על גלגל אחד, בלי רישיון. בגלל שאנחנו גרים ביישוב קטן, אי אפשר ללכת למשטרה להלשין כי אתה השכן שלו ומחר תסתכסך אתו. צריך להיות דבר ברור, אי אפשר להשאיר את הדבר הזה פרוץ שכל אחד יעשה מה שהוא רוצה. ההורים לא כל כך משתלטים על הילדים, לא כל כך כופים עליהם והילדים עושים מה שהם רוצים. ברור שאם לא יהיה איזה משהו שמרחף עליהם, שהם עלולים להיענש כי הם עוברים על החוק ואין גיל, אז יכולים לעלות על הרכב ולעשות טסט בגיל 12 ולא צריך שום מגבלה ואז איש הישר בעיניו יעשה. אוי ואבוי; אם אין מוראה של מלכות, איש את רעהו חיים בלעו. זה ברור לי לחלוטין.

בנימין קלנר:

אבל לא ראוי שיחוקק חוק שלא עומדים בו.

היו"ר יצחק וקנין:

אז אתה רוצה שנוסף חטא על פשע.

בנימין קלנר:

לא, פשוט אל תיגע בזה.

היו"ר יצחק וקנין:

טוב רבותי, ההחלטה ברורה.

איתי עצמון:

אנחנו נוסיף גיל מזערי. שאלה נוספת שאני מעביר להכרעתך, האם התקנות האלה יהיו באישור ועדת הכלכלה?

לאה ורון:

בהחלט, כי זה עניין של גיל.

היו"ר יצחק וקנין:

כן, עדיף. בגלל שמדובר פה על גיל יש פה עניינים - - -

לאה ורון:

עין ציבורית.

היו"ר יצחק וקנין:

כן. אנחנו עושים את זה ברישיונות הנהיגה ובכל הדברים.

רננה שחר:

לנושא הגיל או לכל שאר הנושאים.

איתי עצמון:

אתם בטח תביאו סט אחד של תקנות.

היו"ר יצחק וקנין:

תסיימי את הקריאה.

רננה שחר:

"(ב) לא יפעיל אדם כלי רחיפה מסוג שנקבעה לגביו חובת רישוי לפי סעיף קטן (א) , אלא אם כן בידו רישיון לכך שניתן מאת המנהל לפי סעיף זה, ובהתאם לתנאי הרישיון ולהוראות לפי חוק זה.

(ג) על הגבלת רישיון שניתן לפי סעיף זה, התלייתו, ביטולו וסירוב לחדשו, יחולו הוראות סעיף 35 , בשינויים המחויבים."

היו"ר יצחק וקנין:

יש הערות? בבקשה.

גדי אלבז:

במידה שהשר לא יתקין תקנות או יקבע הוראות לגבי חלק מהענפים, המשמעות תהיה שמשתמש סופי יוכל לעשות שימוש בכלי הרחיפה על דעת עצמו, אפילו ללא צורך בהדרכה.

רננה שחר:

ובכל גיל.

גדי אלבז:

האם לא נכון לקבוע שתהיה לפחות חובת הדרכה לגבי אלה שלא ייקבעו הוראות לגביהם? לפחות הדרכה.

רננה שחר:

לגבי מי שעוסק בהדרכה - - -

גדי אלבז:

לא מי שעוסק. אני מדבר כרגע על המשתמש הסופי.

רננה שחר:

אתן לדוגמה את הטיסנים לתחביב. נניח שהתקנות לעניין הטיסנים האלה יהיו שצריך להפעיל אותם - - -

גדי אלבז:

אני חושב שהדוגמה היותר טוב היא מצנחי רחיפה כי נהרג אדם לפני חודשיים.

רננה שחר:

אני חושבת שהדוגמה היותר טובה היא להראות את הדברים שלא יצטרכו רישיון ולא את הדברים שיכול להיות שיצטרכו רישיון.

איתי עצמון:

מה למשל?

רננה שחר:

עכשיו אני מדברת על מפעיל טיסן. למפעיל טיסן הקצה עד היום אין רישיון, למיטב ידיעתי. הוא פועל במסגרת רישיון ההפעלה של קלוב התעופה. אם בסופו של דבר יש כלי רחיפה –אפילו ממ"גים - שהניתוח יראה שמידת הסיכון איננה גבוהה ולכן האדם לא צריך לקבל רישיון, אז זו נשארת אחריותו האישית להחליט. כמו שאני הולכת לעשות סנפלינג ולא כתוב לי בחוק שאני חייבת הדרכה לסנפלינג, אבל אם אני רוצה להגיע בשלום הביתה אפעיל את השכל שלי ואלך לקבל הדרכה או כמו שאני שוחה בים או נוסעת באופניים בכביש וכו'.

לאה ורון:

או הרכינוע, המתכנה סאגווי, שאתה לא עולה עליו לפני שאתה מקבל הדרכה, משום שאם אתה לא יודע להפעיל את המכשיר הזה תיפול.

רננה שחר:

יש גם אחריות אישית של האדם בתחום שלא נקבע רישוי לקבל את ההדרכה מתאימה. אבל אנחנו כן מניחים, ובזה אני מסכימה עם עמרי, שהציבור איננו מתאבד בפוטנציה, הציבור רוצה לחזור הביתה בשלום.

איתי עצמון:

אני רוצה להשלים את הדברים של רננה לגבי השאלה ששאלת. ההסדרים לגבי ההדרכה, כמו גם הסדרים רבים נוספים מכוח חוק, נקבעים בתקנות. מדובר על הסדרים מאוד פרטניים. כלומר, בכל מקרה, לגבי נושאים רבים שמוסדרים כאן, נצטרך להמתין להתקנת תקנות.

גדי אלבז:

בשורה התחתונה, לגבי הדרכה – אני לא משוכנע שצורת ההדרכה תיקבע בתקנות.

רננה שחר:

לפי סעיף 85ב יש הסמכות לקבוע חובות שיחולו על מפעילי כלי רחיפה.

בנימין קלנר:

ניתן לעקוף את הנושא הזה על-ידי חובת ביטוח. הקונץ הוא שצריך שיהיה לו ביטוח, ואז אם הוא מתחת לגיל זה עולה יותר, אם הוא מעל לגיל זה עולה עוד יותר. זו הדרך לתקוף את זה.

לאה ורון:

אבל זו לא הדרך שקשורה להדרכה, זו הדרך שקשורה לגיל.

בנימין קלנר:

אם הוא לא מודרך הוא לא יקבל ביטוח.

אודי זהר:

אני חושב שכשמסתכלים על כל הפרק הזה, אז מצאנו אולי תת-סעיף של גוף שאולי תהיה לגביו תמימות דעים שהוא לא צריך רישוי, וזה אותם ילדים שמטיסים טיסני רדיו עד משקל וגודל מסוים. טיסני הרדיו של היום כבר מזמן אינם מה שאנשים חושבים. יש טיסנים עם מנועים סילוניים, הטיסנים הם מאוד גדולים, הם מין כתב"מים לכל דבר ועניין. להגיד שזו דוגמה למה לא צריך רישיון, אז אני חושב שצריך להגדיר את הכלל וכשיהיה יוצא מן הכלל שהשר יגדיר מיהו היוצא מן הכלל ולא להיפך. אני חושב שכל מי שמרים לשמיים כלי תעופתי לא מסכן רק את הסנפלינג של עצמו, אם הוא ייפול במצוק, הוא יעבור עם כלי כזה דרך ג'מבו - כולנו נבכה. זה לא עובד אחרת. אני חושב שהכלל צריך להיות שכולם צריכים רישיון, למעט אם מחליטים שמישהו לא.

רננה שחר:

היום בתקנות אין חובת רישוי אישי על אף מפעיל כלי רחיפה. אין הסדר של רישוי אישי על-ידי המנהל. כך או כך, בין אם כברירת מחדל, שכולם חייבים רישוי אישי, למעט מי שיקבע השר, ובין אם יש סמכות רשות לשר לקבוע בתקנות, אנחנו מחכים לתקנות. זה לא משנה באיזו ברירה אתה נוקט. אני חושבת שמה שהצענו הוא דבר הוגן ונכון. למשל, הוא מציין פה את הממ"גים. בפעם שעברה נציגי הממ"גים חשבו שההסדר שהצענו מראש, בלי חובת רישוי, הוא הסדר טוב לתחום שלהם. אני כן חושבת שצריך להפעיל פה מחשבה, משפט השוואתי, לראות איך זה קורה ולא לקבוע חובת רישוי מראש עם אפשרות לסייג, שכולנו נמתין לתקנות ואז או שכולם לא ירחפו לעולם עד שיהיו תקנות או שתהיה הוראת מעבר שהם יכולים להמשיך לרחף עד שיהיו תקנות. אז נראה לי שהוויכוח פה הוא ויכוח ריק.

יערה למברגר:

אמרת מה אין, אבל אולי כדאי לציין מה יש בתקנות.

רננה שחר:

היום יש חובת פעולה במסגרת רישיון הפעלה של מפעיל וזה מה שקרה כשהאגודות התפרקו. אני חושבת שעל זה שמענו פה בפעם הקודמת. לגבי הרחף אין בכלל כלום.

איתי לנואל:

אני חייב לתקן אותך. את אומרת: בואו נראה בתקנות של היום, ובתקנות של היום אין כלום. זה לא נכון – אין כלום לגבי רחיפה, יש חובת רישוי לממ"ג. עכשיו את אומרת שבתקנות החדשות נהפוך, שלא צריך רישיון לממ"ג וכן צריך רישיון למרחף.

רננה שחר:

אין חובת רישוי לממ"ג.

איתי לנואל:

יש חובת רישוי מפעיל. מפעיל ממ"ג צריך לטוס תחת רישוי מפעיל, ותראי איזה ספר מבצעים הוצאתם להם ועל מה הם חתומים שם בשביל להפעיל ממ"ג.

רננה שחר:

בסדר, אבל הפתרון של פעולה במסגרת רישיון הפעלה מבצעי של אחר הוא פתרון שאתם פסלתם אותו. נכון? נכון.

איתי לנואל:

אנחנו לא פסלנו, הסתבכנו אתכם בזה שנתתם לנו רישיון ואחר כך אמרתם שלא צריך לתת לנו רישיון.

קריאה:

החיים פסלו את זה.

רננה שחר:

אני חושבת שכך צריך לאשר את הסעיף, אדוני.

עמרי טלמון:

האם בסופו של דבר התקנות האלה יהיו חייבות באישור ועדת הכלכלה?

היו"ר יצחק וקנין:

ודאי. הערנו את זה כבר בסעיף א.

לאה ורון:

זאת אומרת שגם 80ב, גם 80ב1 וגם 80ג יהיו חייבים באישור ועדת הכלכלה?

יערה למברגר:

כן.

היו"ר יצחק וקנין:

אני מצביע על הסעיף.

**סעיף 80 אושר פה אחד.**

איתי עצמון:

יש לי ספיח לאישור של 80ב(1). בסעיף 80ב(2), שהוא סעיף שנוסף בדיון שהתקיים בפרק הזה קבענו איסור שימוש באלכוהול וסמים לגבי מי שנותן הדרכה להפעלת כלי רחיפה ומי שמפעיל כלי רחיפה בהפעלה מסחרית. השאלה שצריך להעלות, האם לאור הוספת הסעיף שיסמיך את השר לקבוע סוגי כלי רחיפה שלגביהם תהיה חובת רישוי, האם אותם מפעילי כלי רחיפה לא יהיו חייבים גם כן באותה הקפדה?

רננה שחר:

יחולו עליהם אותם איסורים. אנחנו חושבים שכן.

אודי זהר:

אני חושב שאסור לתת בשום אופן יד לזה שמישהו מכל סוג שהוא יעלה מעל הקרקע – אני גם נגד שזה יהיה על הקרקע - כשהוא משתמש באלכוהול וסמים, בלי שום קשר לזה אם זה מסחרי או פרטי, לצורכי שעשוע, פנאי או כל דבר אחר.

בועז חטיבה:

זו עמדה שגם איגוד הטייסים הביע בהתייחס לסוגיה הזו.

אודי זהר:

ולמרות שהוא לא מרושיין, צריך לעצור אותו מלעשות את זה אם הוא משתמש בסמים ואלכוהול.

איתי עצמון:

אני מציע שנבחן את השאלה הזאת ואם יהיה צורך נשנה. אבל כרגע - - -

לאה ורון:

יש לי נייר של הרשות הלאומית למלחמה בסמים, של דוקטור חיים מהל, בנושא הזה. הם מבקשים הרחבה להגדרת איש צוות בנושא.

היו"ר יצחק וקנין:

בישיבה הקודמת סיפר הנציג של חיל האוויר סיפור של איש צוות שלהם. בעקבות זה הערה של חיים מהל, שהדבר הזה לא יחול רק על הטייסים אלא גם על אנשי צוות קרקע.

בועז חטיבה:

זאת הערה של איגוד הטייסים שקיבלה גיבוי מחיל האוויר.

רננה שחר:

הגשנו לוועדה חוות דעת שאומרת שצריך להרחיב, וזה עדיין בבחינת הלשכה המשפטית.

איתי עצמון:

נכון, והנושא שאני כרגע מעלה הוא לגבי כלי הרחיפה, שזה פרק נפרד בהצעת החוק הזו.

לאה ורון:

אפשר להודיע לאנשי הרשות למלחמה בסמים שבדיון הבא תציגו לוועדה את ההרחבה שאתם מציעים?

רננה שחר:

זה תלוי ביועץ המשפטי של הוועדה.

איתי עצמון:

השאלה שאני מעלה כרגע היא לגבי כלי רחיפה שיהיו חייבים באישור. מכיוון שקבענו אישור שימוש באלכוהול וסמים, שיחול על מי שנותן הדרכה להפעלת כלי רחיפה או שמפעיל כלי רחיפה בהפעלה מסחרית – שהם שני גורמים שיהיו מרושיינים לפי הצעת החוק - אני חושב שמשהוספנו חובת רישוי צריך להוסיף אותם גם כאן.

רננה שחר:

אנחנו מסכימים.

היו"ר יצחק וקנין:

אני מציע שנפתח את סעיף 80ב2, נקרא אותו ונוסיף מה שצריך.

רננה שחר:

"איסור שימוש באלכוהול וסמים 80 ב 2. הנותן הדרכה להפעלת כלי רחיפה, המפעיל כלי רחיפה בהפעלה מסחרית, או המפעיל כלי רחיפה הטעון רישוי לפי סעיף 80ב 2לא ישתו משקה משכר בעת מילוי תפקידם כאמור ולא ימלאו את תפקידם כשהם נתונים תחת השפעת אלכוהול או לאחר ששתו משקה משכר וטרם חלף פרק הזמן שקבע השר או כאשר מצוי בגופם סם מסוכן או תוצר חילוף חומרים של סם מסוכן."

רק אגיד שאולי המילים "ולא ימלאו את תפקידם" צריך לחשוב עליהן פעם נוספת, אבל זה עניין של נוסח כי אולי אתה לא בדיוק ממלא תפקיד כשאתה רוחף בכלי רחיפה.

היו"ר יצחק וקנין:

תודה. הערות? בבקשה, מר טלמון.

עמרי טלמון:

הכל טוב ויפה רק להוריד את "טעון רישוי". צריך להיות: "המפעיל כלי רחיפה". אנחנו לא סבורים שרישוי או לא רישוי שייך לעניין. אלכוהול וסמים הם טאבו בנושא האווירי בכל כיוון אפשרי, זה הכול.

רננה שחר:

אני חושבת שהעמדה שלי פה היא לא כמו של משרד המשפטים והוועדה, אז אתן להם לענות.

יערה למברגר:

קודם מר יצחק רז התייחס לעובדה שהאנשים האלה עולים לאוויר ולכן יש פה איזושהי סכנה לבטיחות. אבל אם התפיסה המקצועית של רת"א היא שברירת המחדל היא שכלי רחיפה יכולים לעלות לאוויר ללא רישוי, אלא אם כן השר יקבע אחרת – שזה סוגי כלי רחיפה שהפעלתו טעונה רישוי – זאת אומרת, העמדה המקצועית של רת"א היא שמבחינה בטיחותית כלי רחיפה, כעיקרון, לפי הפרק הזה בחוק, יכולים לעלות לאוויר ללא רישוי. התפיסה היא שלא צריך רישוי וזה בטיחותי, אבל רק לגבי סמים ואלכוהול זה לא בטיחותי? כל הפעלה אחרת, כל תנאי אחר - - - ?

רננה שחר:

אתקן. קודם כול, סעיף 85 מאפשר החלת חובות גם על מפעיל כלי רחיפה לא מרושיין וגם סעיף 83, גם מבחינת מרחבי התעבורה האווירית ואיפה שהם פועלים וגם מבחינת חובות נוספות. ניתן לקבוע תקנות כלליות. כמו שאני נוסעת באופניים ואני לא צריכה ברישיון, וחלות עליי תקנות התעבורה.

יערה למברגר:

לא, אני חושבת - - -

רננה שחר:

כשאני נוסעת בכביש חלות עלי תקנות התעבורה, כשאני הולכת רגל גם אינני צריכה רישיון אבל אני צריכה לחצות כביש במעבר חצייה. זאת רגולציה כללית שאיננה קשורה לנושא הרישיונות. יש הצעה, גם בסעיף 83 וגם בסעיף 85 להחיל רגולציה כללית על כל מפעילי כלי הרחיפה. אין כוונה שמפעיל כלי רחיפה לא תהיה עליו שום רגולציה. כמובן שבנושא המרחבים התעופתיים וההשתלבות במרחב האווירי תהיה רגולציה, ותיתכן גם רגולציה נוספת לפי סעיף 85. לכן אני חושבת שהטיעון שהוצג פה לא שלם.

היו"ר יצחק וקנין:

יש עוד הערות? אין הערות. אני מצביע על סעיף 80ב2, כולל התיקון.

רננה שחר:

מה החלטת לגבי ההערה של מר טלמון? האם להוסיף את כל מפעילי כלי הרחיפה או רק אלה שטעונים רישיון?

איתי עצמון:

נבחן את השאלה כשנדון ביישום.

היו"ר יצחק וקנין:

אני מצביע על הסעיף. תבחנו את הדבר, במידה שתראו לנכון שאפשרי - אפתח את הסעיף ואצביע עליו שוב, כולל התיקון. אם כן, מי בעד סעיף 80ב2, כולל התיקון?

**סעיף 80ב2 אושר פה אחד.**

רננה שחר:

אנחנו עוברים לסעיף 80ד. תקנות בעניין ביטוח צד שלישי. "השר רשאי לקבוע את חובת מפעיל כלי רחיפה להחזיק בפוליסת ביטוח תקפה המבטחת את חבותו לנזקי גוף ורכוש לצד שלישי, העלולים להיגרם עקב הפעלת כלי הרחיפה; בתקנות לפי פסקה זו רשאי השר לקבוע, בין השאר, הוראות לעניין זהות המבטח, סכומי הביטוח ופרטיו; הוראות אלו יכול שיהיו שונות לכל סוג של ביטוח או כלי רחיפה."

היו"ר יצחק וקנין:

הערות, רבותיי?

איתי לנואל:

יש הערה שהיא נכונה לכל התחום שלנו, ואני חושב שגם עמרי טלמון העלה אותה פה בהרבה דיונים קודמים. כמעט לא ניתן להשיג ביטוח לתחום שלנו היום, בטח ובטח לגופים מסחריים. אם לא יקום בארץ פתרון חקיקתי - - -

היו"ר יצחק וקנין:

אתם באותה קטגוריה של האופנועים?

איתי לנואל:

יותר גרוע. היום לגוף מסחרי בישראל שרוצה להפעיל טיסות בשכר - אם זה מצנח רחיפה, אם זה גלשן אוויר, אם זה בממ"ג – יש רק אופציה אחת שנקראת "כלל". הם נותנים איזושהי אופציה לפי מיון שלהם. הם נתנו את האופציה עד 2009, מתחילת 2010 הם מחדשים פוליסות למי שבא להם, למי שלא בא להם הם לא מחדשים ולא מוכנים להציע פוליסות חדשות, לא משנה מה התנאים. בעצם הגענו למצב שלא ניתן להשיג פוליסות. אם לא תקום אופציה כמו "ענבל" או "אבנר" או משהו שאפשר לבטח דרך המדינה, החוק יגרום לזה שהענף ייכחד. לא יהיה ניתן לעסוק בו, לא באופן פרטי ולא באופן מסחרי. אין אופציה להשיג ביטוח.

היו"ר יצחק וקנין:

לגבי הסעיף שלכם, יכול להיות שנבקש את הממונה על הביטוח - - -

רננה שחר:

יש את פה נציג הממונה.

מאור שטיינמן:

לחובת הביטוח יש כמה השלכות שליליות והבולטת שביניהן היא זמינות הביטוח. נתקלנו בזה במספר מקומות נוספים, כמו בנהיגה הספורטיבית. בפועל פשוט אי אפשר לקנות את הביטוח.

היו"ר יצחק וקנין:

מה קורה בחוץ לארץ בנושאים האלו? אני חושב שאנחנו קצת שונים ממדינות אחרות בנושא הביטוח. גם בקטע של אופנועים, אני זוכר את הדיונים בוועדת הכספים וגם פה.

לאה ורון:

גם בקטע של התוצרת הכלכלית. התקיים דיון בוועדת הכלכלה ושמענו מהמפקח על הביטוח דאז שלא ניתן לחייב את חברות הביטוח לבטח או להוציא פוליסות על ציוד חקלאי וכו'. האם המפקח על הביטוח יכול לכפות על מי מחברות הביטוח להציע תוכניות ביטוח או פוליסות לתחום זה או אחר?

מאור שטיינמן:

למעט דרך ה"פול", שזה ביטוח רכב חובה, המפקח על הביטוח לא נוטה לחייב.

היו"ר יצחק וקנין:

למה הוא לא נוטה? אתה נותן היום רישיון לחברת ביטוח, אז לא יכול להיות שהם יעשו מה שהם רוצים, מה שנוח להם.

מאור שטיינמן:

בסופו של דבר הוא בוחר עם מי לקשור עסקים.

היו"ר יצחק וקנין:

אתה יכול להגיד את זה היום על כל הדברים במשק. עוד מעט לא נחייב שום דבר, לפי השיטה שלכם.

מאור שטיינמן:

למה לא לחייב את חברת "אוסם" למכור במבה עם - - - ?

אודי זהר:

במקום שיש כשל שוק המדינה צריכה להתערב ולהגדיר את ההגדרות שלה. יש פה כשל שוק, אי אפשר להתעלם מזה.

מאור שטיינמן:

זה לא רק עם חובת הביטוח. יש חלופות נוספות.

יערה למברגר:

הדבר המקובל, ואנחנו עושים אותו בהרבה הקשרים – והוועדה ודאי נתקלה בזה בהרבה הקשרים, אפילו לאחרונה בהקשר של כלי שיט וספנות - זה נוסח שאנחנו מקבלים מהממונה על הביטוח שמדבר על ביטוח או חלופה אחרת. בדרך כלל, בתוך הסעיף עצמו אנחנו נותנים חלופות כדי לא להשאיר את הכול בידיים של חברות הביטוח. אם אני זוכרת, החלופות הן בדרך כלל חלופות של ערבות או פיקדון. זאת אומרת, נותנים מספר אפשרויות בסעיף; אם יותר ישתלם ביטוח ילכו ביטוח ואם לא ניתן יהיה למצוא ביטוח, שזה עדיין לא ימנע את העיסוק בפעילות או בספורט.

לאה ורון:

אם אנחנו לא מדברים על משהו שהוא רישוי. איפה תופקד הערבות? אני לא מבינה את התהליך שאתם מציעים.

גלעד קפלנסקי:

רק עשירים יוכלו לעסוק בזה?

לאה ורון:

אבל גם העשירים, איפה הם יפקידו את הערבות ואת הפיקדון? בוועדת הכלכלה?

יערה למברגר:

ברשות התעופה האזרחית.

לאה ורון:

אבל רשות התעופה האזרחית היא חלק מהכלים, היא בכלל לא הולכת לתת להם רישוי.

היו"ר יצחק וקנין:

זה עלה בנושא של האופנועים בצורה יותר בוטה, כאשר חברות הביטוח לא רצו לבטח אותם בכלל או שהקפיצה בפוליסה הייתה בהפרשים גדולים לעומת מה שנעשה בחוץ לארץ. אנחנו קצת חריגים.

מאור שטיינמן:

זה לא אותו פיצוי.

היו"ר יצחק וקנין:

פה אין אפילו אפשרות אפילו לקנות את המוצר. גם אם מישהו רוצה לעשות את הביטוח עם התעריף הגבוה – אין לו אפשרות לעשות את זה. זו הבעיה. גם אם אני אומר שאני מוכן לקנות את הפוליסה, אפילו אם היא כפולה במחיר או במחיר משולש – אין לי אפשרות כזו בכלל.

מאור שטיינמן:

אז נטיל חובת ביטוח על כל מקצוע שיש.

היו"ר יצחק וקנין:

אתה רוצה להתחמק? זה דבר קל. הדבר הקל האחר הוא להביא לפה את המפקח על הביטוח ואת חברות הביטוח ולקיים פעם אחת דיון מעמיק בכל הנושא הזה, כי הדבר הזה חוזר על עצמו בהרבה מקרים. אני, לפחות, נתקלתי בזה בוועדת הכספים מספר פעמים וגם בוועדת הכלכלה.

לאה ורון:

בגלל גניבות של כלי רכב בבאר שבע סירבו לבטח כלי רכב, אתם בוודאי זוכרים את זה. יש עכשיו פניות לוועדת הכלכלה בנושא של המפעלים ובתי העסק בעטרות, שטוענים שמסרבים לבטח אותם.

היו"ר יצחק וקנין:

אתן לך דוגמה חיה. יש לי ארגון "חסד גדול" בשלומי, 1,800 מטר. לפני פסח הייתה שם פריצה. יש כל מערכות המיגון שנדרשו על ידי חברת הביטוח ויותר ממה שחברת הביטוח דרשה, כולל מצלמות. מיד אחרי הפריצה אמרו לנו: אנחנו לא מוכנים לבטח אתכם אם לא תעשו השקעה של קרוב לחצי מיליון שקלים. הלכנו לחברת ביטוח אחרת. הפעלתי את מערכת היחסים האישיים שלי עם מנהל החברה על מנת לעשות ביטוח. כלומר, יש פה עניין של התחמקות. אין שום חובה שמחייבת את חברות הביטוח. זה עניין שלכם, של המפקח על הביטוח, כי אתם לא מצליחים להביא את חברות הביטוח למינימום של דברים. אני מוכן לשלם, אני מוכן לעשות הכול, ומה אתם אומרים לי? לא, אדוני, אני לא מוכן לבטח אותך גם אם תכפיל את הפוליסה ותשלש אותה. אני חושב שפה המפקח על הביטוח לא עושה את עבודתו. סלח לי שאני אומר את זה לפרוטוקול, אבל זו המציאות. יכול להיות שנצטרך ליזום דיון עם המפקח על הביטוח ונעלה את כל הבעיות האלה. פעם אחת צריך לסיים את הסאגה הזאת. לדעתי, אתם נותנים חופש יותר מדי גדול לחברות הביטוח.

מאור שטיינמן:

שייכנסו ויבטחו בכל מקום שלא רוצים לבטח?

היו"ר יצחק וקנין:

אדוני, זו חובתכם שלכם. אתם אולי לוקחים את זה בקלות ורוצים לחפף את זה ולתת את חופש הפעולה הזה לחברת הביטוח. אני שוב אומר: צריך לאפשר את הדבר הזה, גם אם אני צריך לשלם יותר כסף. אבל לא יכול להיות שמישהו יעשה דין לעצמו ויאמר: אני לא רוצה לבטח.

מאור שטיינמן:

יש חברת ביטוח ממשלתית למדינה, "ענבל".

היו"ר יצחק וקנין:

אתה יודע מה? לא צריך חברות ביטוח, בוא נעשה את הכול ב"ענבל".

מאור שטיינמן:

איפה שהן מוצאות לנכון, חברות הביטוח ייכנסו.

היו"ר יצחק וקנין:

אם זו המדיניות של המפקח על הביטוח – אני צריך לדעת.

גלעד קפלנסקי:

בוא נלאים את כל חברות הביטוח.

איתי עצמון:

אולי כדאי שלגבי כלי הרחיפה מהסוג שחייב ברישוי, רק לגביהם, נקבע את חובת הביטוח ואז גם אפשר יהיה לקבוע חלופה, כדי להימנע מאותה תלות בחברות הביטוח, כפי שדובר כאן.

איתי לנואל:

זה לא פותר את הבעיה. כבר עכשיו יש חובת רישוי למי שרוצה לעסוק בהדרכה או בפעילות מסחרית. אם יש חובת רישוי יש לו חובת ביטוח, וכרגע הסברתי לך שאלה שהכי קשה להם להשיג ביטוח זה הגופים המסחריים. אז חזרנו לנקודת האפס.

איתי עצמון:

אבל אז אפשר לקבוע חלופה.

איתי לנואל:

איזו חלופה? רק אלה שיש להם כסף להפקיד ערבות? זה מה שהם מציעים. שיציעו קודם את החלופה, לא לכתוב "חלופה" ואחר כך נלך לחפש מה היא.

איתי עצמון:

אני לא מכיר את סוגי החלופות. אתה צודק.

רננה שחר:

כמו שאנחנו רואים, הסעיף מציע לקבוע חובת ביטוח צד ג' בלבד. כלומר, הוא בא לענות על נזקים לגופים שלישיים. האחריות של האדם כלפי עצמו היא כלפי עצמו. מבחינת המפקח על הביטוח, הפתרון של כל בעיות הביטוח הוא פשוט לא לקבוע חובת ביטוח. זה הפתרון שמציע לנו המפקח על הביטוח, או שהוא אומר ללכת לחברת "ענבל" ולעשות שם את התהליכים. אני לא מכירה את התהליכים, איך מחייבים את חברת "ענבל" להוציא פוליסה. בטח לא צריך לקבוע את זה בחוק.

לאה ורון:

אולי מר שטיינמן יסביר אם זה בכלל אפשרי.

מאור שטיינמן:

יש עידוד הפקת סרטים זרים. מפיק של סרט זר בא למדינה, הוא לא יכול לרכוש פה ביטוח במקרה של ביטולים. המדינה החליטה שבמקרה הזה היא נותנת כתב שיפוי, החשכ"ל נותן כתב שיפוי, ו"ענבל" מוציאה פוליסה.

רננה שחר:

אבל זה מטרות לאומיות. מדובר פה בפעילות פרטית.

אודי זהר:

מפיקים של סרטים זרים מופיעים פה כל סוף שבוע - זו דוגמה נהדרת, אבל לא רלוונטית.

עמרי טלמון:

העיקרון צריך להיות שאם מטילים חובת ביטוח צריך להטיל חובה לבטח. אי אפשר להשאיר את זה שצד אחד חייב ואין לו לאיפה ללכת.

דרך אגב, רציתי להציע שהשר רשאי לקבוע בהתייעצות עם הממונה על הביטוח, אבל אני שומע שממונה על הביטוח לא רוצה שיתייעצו אתו.

הסוגיה הזו היא כבדה ביותר. אמנם זה רק צד ג', אבל צד ג' זה ביטוח שאין לו שיעור ולכן אי אפשר סתם ככה לקבוע חובת ביטוח וזהו.

רננה שחר:

זה לא קובע חובת ביטוח. זה קובע סמכות לקבוע חובת ביטוח בתקנות. הסעיף מסמיך את השר לקבוע חובת ביטוח בתקנות, כך שהעבודה לגבי סכומי הביטוח, מהויות הביטוח, אופציות קיימות – אם קיימות – ולפי זה האם לקבוע חובת ביטוח או לא לקבוע חובת ביטוח, סברנו שצריך לעשות על זה עבודה ולכן השארנו את זה לתקנות.

היו"ר יצחק וקנין:

לא אצביע על הסעיף. אני מציע שהשר התחבורה ידבר עם שר האוצר, ינסה לפתור אתו את הבעיה הזאת. שידברו עם הממונה על הביטוח. תרצו שנעשה ישיבה עם הממונה על הביטוח – אני מוכן. אני אומר שוב, הנושא הזה לא יכול להישאר פתוח בשום פנים ואופן.

רננה שחר:

מקובל, אדוני.

גדי אלבז:

בכל מקרה, הוצאנו מכתב לפני הישיבה וביקשנו שסעיף כזה בחקיקה ראשית יקבע חובת התייעצות עם הממונה על הביטוח. גם אם יש חילוקי דעות, לפחות ראוי שהסוגיה הזאת תידון בצורה מקצועית כי הנושא הזה מאוד אקוטי לקיומם של חלק מהענפים.

יצחק רז:

כיוון שאני נתקל פעם אחר פעם בחקירות במצבים של חוסר ביטוח, אני רוצה לומר שרק בתחום הרחיפה, אם היו צריכים לשלם את העלויות של הנפגעים בשנה, זה מיליונים. אם נחלק את זה לעוסקים בזה זו עלות ביטוח שהם לא יוכלו לעמוד בה. הסוגיה היא פשוט מאוד עניין של ענף רווחי או לא רווחי מבחינת הביטוח. צריך לראות איך עושים שענפים רווחיים יסבסדו ענפים לא רווחיים. בדיוק כמו שרשות שדות התעופה דרך נתב"ג מחזיקה שדות אחרים, אז גם פה חברות הביטוח צריכות להבין שבמקומות מסוימים הן מרוויחות הרבה, והן מסבסדות מקומות פחות רווחיים.

לאה ורון:

פה בכלל מדובר על ביטוח צד ג'.

רננה שחר:

אני חושבת שזאת בדיוק הנקודה הממונה על הביטוח מתנגד לכך. אלה גופים עסקיים.

מאור שטיינמן:

למה שאסבסד פעילות של מישהו אחר?

גלעד קלפנסקי:

אבל המדינה רוצה.

יערה למברגר:

ערכתי עכשיו בירור מהיר עם הגורמים שמטפלים בענייני ביטוח במשרד המשפטים, ואני חושבת שלא קיימת בחוק שלפיה ניתן לחייב חברת ביטוח למכור ביטוח מסוים. הסיבה לכך שלא קיימת סמכות, ולדעתי גם לא ניתן לקבוע אותה, זה שיש עם זה בעיה חוקתית. ברגע שתיקבע בחוק הזה חובה כזאת, מיד חברות הביטוח יעתרו לבג"ץ וכנראה שתהיה להן טענה חזקה לגבי פגיעות בחופש העיסוק וחופש ההתקשרות. אני לא בטוחה שקביעת חובה כזאת תהיה מידתית. צריך לזכור שבעינינו היא סוגיה מאוד בעייתית.

לאה ורון:

לכן השאיר את זה יושב ראש הוועדה להיוועצות של שני השרים ולהחלטה. שיציגו לוועדה מה הפתרונות שהם מציעים.

היו"ר יצחק וקנין:

יהיה פתרון – יהיה; לא יהיה פתרון - נדע לפחות איפה אנחנו חיים. היום זה מצב פרוץ. דרך אגב, אני לא צריך לחפף את זה כל כך בקלות, בשיטה של חופש העיסוק. אפשר להגיד על כל דבר "חופש העיסוק" ואז נגיד: את זה אני רוצה, את זה אני לא רוצה. אנחנו לא פעם כופים דברים כדי לתת מענה לאותם קצוות שאין להם פתרון. זה בשבילי קצה. האופנועים זה קצה, ועוד דבר. יהיה יותר קל להגיד שלא נוסעים על אופנועים במדינת ישראל ולא מרחפים במדינת ישראל, יותר קל להגיד את זה מאשר לחפף את זה בצורה של חופש העיסוק. זה הדבר הכי נוח לכולם.

לאה ורון:

בכל מקרה, אדוני, אני חושבת שתיענה לבקשה שלהם וזה יהיה השר בהתייעצות, עם הסכמת המפקח על הביטוח.

רננה שחר:

אבל המפקח על הביטוח לא מוכן לזה, גברתי.

לאה ורון:

אבל יכול להיות שלוועדה מאוד חשוב שהמפקח על הביטוח יהיה שותף.

רננה שחר:

יש את הנחיית היועץ המשפטי לממשלה לעניין התייעצות מינהל עם גוף ממשלתי אחר הנוגע בדבר. כמובן שההתייעצות מתקיימת, רק שהמפקח על הביטוח לא מוכן לקבוע אותה בחוק.

לאה ורון:

אז הוא יתווסף בכל מקרה.

היו"ר יצחק וקנין:

מר טלמון, בבקשה.

עמרי טלמון:

אני מבין שמה שייקבע בסופו של דבר יהיה חייב באישור ועדת הכלכלה.

איתי עצמון:

כרגע לא קבענו את זה.

עמרי טלמון:

אבל אני חושב שהדיון הזה מחייב שבסופו של דבר מה שהשר יקבע יהיה באישור ועדת הכלכלה.

איתי עצמון:

היום לא מאשרים את הסעיף.

היו"ר יצחק וקנין:

ממילא אני לא מאשר את הסעיף. נשאיר אותו פתוח עד לפעם הבאה.

עמרי טלמון:

הערה אישית: בפעם הקודמת שהעלו את תעריפי הביטוח לאופנועים רוכב אופנוע אחד הפסיק לרכוב על האופנוע ומכר את אופנועו.

היו"ר יצחק וקנין:

וזה אתה.

אודי זהר:

אני השני.

קריאה:

יש אלפים שנוסעים בלי ביטוח.

רינה פאר:

הסיכון לתעבורה האווירית, לפחות לאותם כלים שרת"א מרשיינת, הוא אדיר. דיברנו כבר על אמות המידה השונות בטיס ובמרחבים אוויריים לעומת כל דבר אחר. צריך לקחת את זה בחשבון. אני חושבת שההחלטה שאדוני קיבל זה עתה היא החלטה שלפחות תבדוק את הנושא הזה לאשורו על מנת לא להשאיר פרצה. כי זו לא פרצה, זה השבר הסורי-אפריקני.

אודי זהר:

יש לי הערה לסעיף שרת"א לא מעלה פה וזה סעיף 85, שאושר. אני לא מצליח להבין למה רשום פה שר הספורט ולא, למשל, שר החוץ או השר לאיכות הסביבה. אני לא רואה בשום מקום שלשר הספורט יש איזשהו עניין שנוגע לתעופה, אולי בעתיד כן.

היו"ר יצחק וקנין:

אולי בגלל שזה ענף ספורטיבי. מה קורה בענף רכבי הספורט?

יערה למברגר:

גם שר הספורט.

אודי זהר:

יכול מאוד להיות שהתפיסה שאומרת שזו תעופה ספורטיבית הובילה להכניס פה את שר הספורט.

היו"ר יצחק וקנין:

אני לא בטוח שזו הכוונה. יש ענפים מסוימים שמקבלים כסף מהמדינה, ומי שנותן את הכסף, מי שמתקצב את הסעיף המסוים, כנראה שהוא צריך לקבל את ההחלטה.

איתי לנואל:

נשמח לקבל משר הספורט כסף, אבל עד היום לא ראינו שקל.

היו"ר יצחק וקנין:

יכול להיות שהענף שלכם לא, אבל אני יודע שזה קיים בענפים אחרים.

אודי זהר:

אני חושב שהחוק הזה בעיקרו דן בבטיחות טיסה. לצערי, אני לא כל כך רואה את תרומה משרד הספורט לבטיחות הטיסה של הענף.

רננה שחר:

חשבנו על הנושא הזה פעם נוספת ופנינו בשאלה רשמית למשרד הספורט. עדיין לא קיבלנו תשובה.

היו"ר יצחק וקנין:

מאחר ומדובר פה רק בהתייעצות, זה לא - - -

יערה למברגר:

זה משרד רלוונטי. אי אפשר להגיד שהוא לא רלוונטי.

משה אדרי:

לא נהיה תמימים, ברשותך. יש כוונה, אמנם סמויה, של רת"א להעביר את כל ענף הרחיפה למשרד הספורט, את כל הפרק. לכן לא סתם הסעיף נכנס ולא סתם העבירו את זה לשרת הספורט. זה לא תמים.

היו"ר יצחק וקנין:

אתה עושה את זה כל כך דרמטי. זה הדיון השני שברובו אנחנו דנים בנושא שלכם. אל תיקח את זה לשוליים ותחשוב שיש פה כוונה. אין שום כוונה, אחרת לא היינו דנים בזה. לא הייתי שובר את הראש לי פה ארבע שעות כבר כדי לתקן דברים. ראית שרת"א עשתה מהלך מאוד גדול כלפיכם, ואחר כך לתת להם סטירה? זה לא הוגן.

גדי רגב:

אל"ף, זה מאוד לא סמוי ולא להטיל עלינו כתמים כאלה. אנחנו לא עובדים בצורה סמויה. בי"ת, מתקיימת כרגע, הכי על השולחן, ועדה שהקמנו יחד עם משרד הספורט, שבוחנת רעיונות ומחשבות להעביר חלקים מסוימים, מה ההיקף ומה המשמעויות. יושבת ועדה משותפת של שני הגופים בשיתוף נציגי ציבור, היא תבחן את זה, היא תעביר את זה. ראש הוועדה זה אסף חפץ, שהיה פה, ואין פה שום דבר סמוי. הכול על השולחן, ואנחנו לא חושבים שזה ישפיע כהוא זה על החוק.

אודי זהר:

למרות מה שנאמר - ואני מאוד מכיר, מוקיר ומעריך את הדוברים מרת"א - אני חושב שבשלב הזה לא נכון שזה יהיה שר הספורט, ואני אומר את זה גם לפרוטוקול ולא רק כנושא לדיון. אני יכול לשים על השולחן עוד חמישה שרים שהם יותר רלוונטיים משר הספורט לבטיחות התעופה במדינת ישראל.

יערה למברגר:

את הנחיית היועץ, שרננה הזכירה קודם לכן בהקשר אחר, אזכיר שוב. לפי הנחיית היועץ בחקיקת משנה יש חובה להיוועץ עם כל משרד רלוונטי. לכן, גם אם לא היינו כותבים פה כלום, להבנתי הייתה חובה על רת"א להיוועץ עם שר הספורט. למה? כי להבנתנו משרד הספורט הוא משרד רלוונטי.

אענה גם להערה שלאה אמרה עכשיו. משרד רלוונטי זה לא אומר שכל התקנות בהכרח, אפילו אם חלק מסוים מהתקנות רלוונטי למשרד הזה, יש חובה להיוועץ עמו. לכן גם אם חלק מהתקנות נוגעות לבטיחות - - -

לאה ורון:

אבל הסעיף מתחיל: "לצורך שמירה על בטיחות הפעלתם - - - "

רננה שחר:

אבל, אדוני, פנינו למשרד הספורט. יכול להיות שעמדתם תהיה כעמדת הציבור, ואז פשוט נבקש למחקו את זה.

היו"ר יצחק וקנין:

בלי שום קשר, לא פעם – אני חושב שלאה מכירה את זה אפילו יותר טוב ממני, כמנהלת הוועדה - יש תקנות ששני שרים חותמים עליהם. פה זה עניין של התייעצות בלבד. אבל אני יכול להחמיא לך, רננה – אם זה המצב שהגעתם אליו, אתם במצב טוב.

לאה ורון:

אדוני הזכיר את ניסיוני בוועדה, אז ניסיוני בוועדה מצביע על הקשיים החזקים שיש בהבאת חקיקה או תקנות או מינויים, כששני שרים צריכים להיוועץ זה בזה שלא לומר להחליט זה עם זה.

היו"ר יצחק וקנין:

יותר קל להצביע לבד ולהחליט לבד.

יערה למברגר:

יש לנו תשובה מסוימת. אם משרד מסוים לא משיב בתוך זמן מסוים, למרות שפנו אליו, רואים את זה כאילו חובת ההיוועצות קוימה. לכן אנחנו לא נותנים לחובת ההיוועצות להוות חסם שימנע הבאת תקנות. את זה גם רננה מכירה. הסכמה, אי אפשר לראות אותה כאילו קוימה אם מישהו לא ענה, אבל היוועצות יש חזקה כאילו קוימה.

משה אדרי:

אנחנו מדברים על בטיחות הפעלתם של כלי טיס והגנה על חיי אדם. מה מבין משרד הספורט בנושא הזה? זו בדיוק אחריות של שר התחבורה ורת"א, שאחראים על הדברים האלה.

רננה שחר:

נקבל את עמדת משרד הספורט ונחזור עם זה לוועדה.

היו"ר יצחק וקנין:

ברגע שנקבל את העמדה של משרד הספורט נדון ונשקול מחדש את כל העניין, וכל העם הזה על מקומו יבוא בשלום.

איתי עצמון:

רציתי לפתוח את סעיף 93 כדי להוסיף תוספת קטנה. אני מזכיר, הסעיף עוסק במינוי נאמני בטיחות תעופה. דנו בנושא ניגוד העניינים בישיבה הקודמת ושכחתי לציין לגבי תפקיד אחר. כלומר, לא ימונה נאמן בטיחות מי שעלול להימצא בניגוד עניינים וגם לא יפעל נאמן בטיחות תעופה כאשר הוא עלול להימצא במצב של ניגוד עניינים. הגדרנו מה זה בדיוק ניגוד עניינים. בתוך ההגדרה הזאת יש הגדרה של עניין אישי. לצורך ההגדרה הזאת, צריך להבהיר שגם אם אותו אדם ממלא תפקיד אחר, בין בתמורה ובין שלא בתמורה, הוא עדיין ייחשב כמי שמצוי בניגוד עניינים. זו הוראה שגורה מאוד בדברי חקיקה שעניינם ניגוד עניינים, ואני מבקש ממך לאשר את התוספת.

יצחק רז

מה המשמעות? דיילת תוכל להיות נאמן בטיחות?

רננה שחר:

לגבי נושאים מסוימים, שאין לה ניגוד עניינים, היא תוכל כמובן.

היו"ר יצחק וקנין:

יש הערות לתיקון שביקש עורך הדין עצמון? אין. אנחנו פותחים מחדש את סעיף 93 ומצביעים עליו, כולל התיקון.

**סעיף 93, כולל התיקון, אושר פה אחד.**

היו"ר יצחק וקנין:

הסעיף אושר. תודה, אני נועל את הישיבה.

**הישיבה ננעלה בשעה 10:55.**