**הכנסת השמונה-עשרה נוסח לא מתוקן**

**מושב שלישי**

**פרוטוקול מס' 337**

**מישיבת ועדת הכלכלה**

**יום שלישי, י"ח בחשוון, תשע"א (26/10/2010) בשעה 08:30**

**סדר היום:**

**הצעת חוק הטיס, התש"ע-2010**

**נכחו:**

**חברי הוועדה:**

יצחק וקנין – מ"מ היו"ר

**מוזמנים:**

יצחק רז – החוקר הראשי, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

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

גיורא רום – מנהל הרשות התעופה האזרחית

עו"ד רננה שחר – יועצת משפטית, רשות התעופה האזרחית

ישי דון יחיא – עוזר מנהל רשות התעופה האזרחית

אבישי פדהצור – לשכה משפטית, רשות התעופה האזרחית

אורי אורלב – מנח"ט תעבורה אווירית, רשות שדות התעופה

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

עו"ד יערה למברגר – יעוץ וחקיקה, משרד המשפטים

פרופסור סטליאן גלברג – אגף רעש, המשרד להגנת הסביבה

עו"ד הדס פיקסלר – לשכה משפטית, המשרד להגנת הסביבה

קמ"ש אריאל סימן – עוזר יועמ"ש חיל האוויר, משרד הביטחון

סא"ל מוריס הירש – פרקליטות צבאית ראשית – יועמ"ש חיל האוויר, משרד הביטחון

אורי אפשטיין – תחום אכיפה, הרשות למלחמה בסמים, המשרד לביטחון פנים

יובל לוטן – מנהל בטיחות בטיסה, חברת אל-על

עו"ד עומר שלו – יועמ"ש ומזכיר חברת אל-על

עו"ד רוני סטבקובסקי – לשכה משפטית, חברת אל-על

עו"ד אהוד שבתאי – סמנכ"ל ויועץ משפטי, חברת ארקיע

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

אברהם רזיאל – ראש אגף מבצעי אוויר, התעשייה האווירית

עמרי טלמון – מנכ"ל קלוב התעופה

אברהם קמחי – חבר הנהלת קלוב התעופה

עמרי אבני – יו"ר אגודת פקחי הטיסה

עו"ד אלי נידם – אגודת פקחי הטיסה

ד"ר בנימין קלנר – החברה הישראלית לרפואה תעופתית

דיויד גולן – מנכ"ל ובעלים חברת כימניר

חנן ליס – מנהל מבצעים, כימניר שירותי תעופה

עו"ד לורה לויט – כימניר תעופה

בועז חטיבה – יו"ר איגוד הטייסים

עו"ד רון גנט – יועץ משפטי, איגוד הטייסים

יורם מיליון – יו"ר העמותה הישראלית לטייסי ממ"ג

**ייעוץ משפטי:** איתי עצמון

**מנהלת הוועדה**: לאה ורון

**רשמת פרלמנטרית**: אתי אפלבוים

**הצעת חוק הטיס, התש"ע-2010**

היו"ר יצחק וקנין:

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

אנחנו ממשיכים בדיון בשבוע שעבר. לפני שנמשיך את הדיון, רננה, היו דברים שלא סגרנו בשבוע שעבר והטלנו עליכם לשבת עם הצדדים. האם יש דברים שאתם רוצים להגיד לפני ההקראה?

אתה רוצה להגיד משהו?

יורם מיליון:

אני מעמותת הממ"גים. יש לנו הערה לגבי ההתנהלות מול רת"א. אנחנו יודעים שחוק הטיס הוא חוק גדול ומלא עם מאות סעיפים. הנושא שנוגע בנו הוא ב-5-6 סעיפים קטנים אבל מבחינתנו זה עולם ומלואו.

לאחרונה אנחנו לא מקבלים מרת"א למרות פניות שאנחנו פונים אליהם. אנחנו לא מקבלים הבהרות ואנחנו מבקשים מהוועדה להפנות את תשומת לב רשות התעופה שאנחנו קיימים ויש גם להתייחס אלינו. נכון שאנחנו לא מופיעים בכל חוק הטיס ויש מעט מאוד סעיפים שנוגעים לנו.

היו"ר יצחק וקנין:

אני אטפל בזה. רננה, יש לכם מה להגיד?

רננה שחר:

החברים מהתעופה הספורטיבית מכותבים לכל התכתובות שנוגעות לחוק הטיס באותה רשימת תפוצה שכל הציבור פה מכותב אליה ללא יוצא דופן. לגבי הפנייה שמדבר עליה מר מיליון, היא הגיעה אלינו אתמול או שלשום בפעם הראשונה. אני אומרת מתי היא הגיעה ולא מתי היא נשלחה. היתה שם תלונה לגבי תיקון תקנות ה הפעלה שגם הן הופצו באינטרנט לכל הציבור וגם הן עם דברי ההסבר המפורטים שלהן, עומדות לעיון ציבור הרחפנים. אנחנו כמובן משתדלים ונשתדל לא להתעלם מאף אחד ולהמשיך בדיאלוג עם כל הציבור.

יורם מיליון:

אנחנו מבקשים הבהרות על הפרסומים שלכם ואת לא עונה. אם את מפרסמת בשביל להודיע לנו ולא להתייעץ איתנו – לא להתייעץ מילא, אבל לא להבהיר לנו ולא להסביר לנו, אז את בסדר גמור?

היו"ר יצחק וקנין:

אתה משתתף בדיונים שרת"א מקיימת עם כל הגורמים?

יורם מיליון:

אני משתתף במה שקשור אלינו. פרק ה' כמעט סגור לגמרי ופה ושם יש שורה שנוגעת לנו. רצוי שרת"א יסבו את תשומת לבנו לסעיפים הרלוונטיים אלינו.

רננה שחר:

זה לא עובד כך.

היו"ר יצחק וקנין:

זה לא הולך כך, אתה צריך לעבור על הסעיפים.

יורם מיליון:

בסעיפים שאנחנו מוצאים אנחנו פונים לרת"א להבהרה ולא מקבלים.

היו"ר יצחק וקנין:

אני לא חושב שרת"א צריכה להפנות אותך לסעיפים. כל גורם שיושב פה קורא לבד את הסעיפים. יש לכם יועץ משפטי שקורא?

יורם מיליון:

יש יועץ משפטי שפנה בכתב לרת"א ולא קיבל תשובות.

אבישי פדהצור:

הפניה של היועץ המשפטי של האיגוד התקבלה אצלנו לפני יומיים ונענתה באותו יום בתשובות מפורטות לעניין ההתייחסות שלהם לתקנות ההפעלה. יותר משהעגל רוצה לינוק רוצה הפרה להניק וההיפך. אנחנו לא יכולים ללעוס עבורכם את החומר. יש לכם בא כוח שעושה עבודה טובה וזה התפקיד שלו. אנחנו מנסים.

יורם מיליון:

או שאני לא מבין, או שאתה לא יודע. עד היום לא קיבלנו תשובה לפניה של היועץ המשפטי שלנו אליכם.

רננה שחר:

ישי, עזוב, זה בזבוז זמן הוועדה.

היו"ר יצחק וקנין:

נאמרו פה תשובות ברורות. שלחתם וקיבלתם תשובה. על פי מה שאני שומע, זה הגיע רק לפני יומיים ומייד שלחו אליכם תשובה. יש לכם יועץ משפטי שמטפל לכם בחומר שיעמוד מול רת"א ויקבל תשובות. במידה והתשובות לא יספקו אתכם, נשמע אתכם בוועדה. עד הרגע הזה לא סתמנו את הפה לאף אחד. אנחנו משתדלים ללכת קדימה ושהדברים יהיו במקסימום לשביעות רצון כולם.

לגבי שבוע שעבר.

רננה שחר:

ביקשו לדבר איתנו נציגי איגוד הטייסים על הנושא של עיצומים לעובדי טיס, חבר אל-על על העיצומים של החברות וגם חברת ארקיע. סיכמנו איתם שהם יעבירו תגובות בכתב והצעות משלהם אבל לא קיבלנו אותם ולכן אין הסכמות חדשות.

היינו חייבים תשובה לגבי מצב שבו יש הפרה נמשכת שכל יום – הרי בהפרה נמשכת כל יום נוסף על הקנס 2%. השאלה, מה קורה עם המפר עובר סיווג בשלב שבו הוא מבצע הפרה נמשכת. הוא היה עם 7 מטוסים, הוא מכר אחד ועכשיו הוא עם 6, או הוא היה עם 6 מטוסים, קנה אחד ועכשיו הוא עם 7.

התשובה שלנו, אחרי התייעצות עם משרד המשפטים היא שהסכום יחושב לפי 2%לפי הסכום הבסיסי ביום ההפרה, דהיינו, כסיווג המפר ביום תחילת ההפרה. זה יהיה לטוב ולרע, גם אם הוא העלה סיווג וגם אם הוא הוריד סיווג. אנחנו לא חושבים שצריך לעגן את זה בנוסח.

איתי עצמון:

זאת המשמעות של הפרה נמשכת. מעצם המהות של הפרה נמשכת, אני חושב שהנוסח שחשבתם להציע אין בו צורך.

יערה למברגר:

אולי בשלב הנסחות, הנסחית תראה.

איתי עצמון:

אבל הבהרתם לפרוטוקול את הכוונה שלכם. לא הגענו עדיין לסעיף.

רננה שחר:

זה סעיף 134. אם אתם רוצים, אנחנו נקריא נוסח אבל כנראה שהמשפטנים חושבים שאין צורך.

היו"ר יצחק וקנין:

כשנגיע לסעיף.

עמרי אבני:

אני מאגודת פקחי הטיסה. אנחנו מצטרפים לבקשה של איגוד הטייסים. מסיבה טכנית, המסמך המנומק שלנו לא יצא עדיין. לאותו דיון של חשיבה מחודשת על עיצומים כספיים לאיגוד הטייסים, אנחנו רוצים להיות שותפים בדיון הזה.

היו"ר יצחק וקנין:

אין בעיה.

בועז חטיבה:

אני מאיגוד הטייסים. רציתי לומר שאנחנו נעשה מאמץ לאסוף נתונים. אלה נתונים שקשה להגיע אליהם וזה לוקח זמן. בדיון הקודם הסברתי בצורה ארוכה ומפורטת מדוע הטיעונים שבהם השתמשה רשות התעופה האזרחית בהנמקה, מוצדקת לדעתי, להפחית את שאר העיצומים הכספיים, בטיעונים מאוד לא ברורים, אולי אפילו טיעוני סרק נאמר – כל הטיעונים האחרים שהיו יפים לעניין שאר העיצומים, לעניין עובדי הטיס הם לא רלוונטי. חזרתי חזור והסבר ונראה שפשוט לא כל-כך יש עניין להקשיב. אולי יש סיבות אחרות ברקע - - -

היו"ר יצחק וקנין:

אני מצטער, אני לא מבין. הייתם אמורים להעביר להם חומר ולא העברתם ועוד יש לך טענות כלפיהם?

בועז חטיבה:

אנחנו נאסוף נתונים ונעביר.

היו"ר יצחק וקנין:

מה הטענה?

בועז חטיבה:

הביאו סדרה ארוכה של הנמקות למה צריך להפחית את כל העיצומים - - -

היו"ר יצחק וקנין:

אמרתם את זה פה ואמרתי להם לשבת איתכם בנושא הזה. אתם הייתם אמורים להעביר אליהם חומר ולא העברתם.

רון גנט:

אני רוצה להבהיר. איגוד הטייסים התבקש להעביר נתונים על משכורות.

היו"ר יצחק וקנין:

אני לא מתכוון לפתוח את הנושא כרגע. אם לא העברתם חומר, תשאירו את זה לישיבה הבאה.

רון גנט:

אני רוצה להבהיר במה מדובר.

היו"ר דוד רותם:

אני לא מתכוון לבזבז את הזמן שלי. אמרתי חד וחלק. ביקשתי לשבת איתכם בשני נושאים. הם קיבלו את זה. תעבירו את החומר. במידה ולא תגיעו להסכמה אני אהיה הבורר ביניכם.

רון גנט:

אני רק רוצה לומר שככל הנראה יש בעיה באיסוף החומר עצמו. מדובר בנתונים שאין לאיגוד עצמו ויכול להיות שהוא לא יוכל להגיע לחומר הזה.

היו"ר יצחק וקנין:

הבנו, בסדר. אנחנו נמשיך בהקראה.

חנן ליס:

אני מנהל המבצעים של "כימניר". אני מעורב בזה משני הצדדים. אני רוצה להעיר לגבי החלוקה של גודל מטוסים ומטוסים חקלאיים.

היו"ר יצחק וקנין:

דנו בזה בשבוע שעבר. אתה מתכוון לפתוח את זה עוד פעם? אני לא מתכוון לפתוח. רבותיי, שיהיה ברור - - -

היית בשבוע שעבר? רבותיי, אני מצטער, אני לא מתכוון ללכת לסאגה כזאת של דיונים. זה לא יעזור לכם, חבר'ה. אל תנסו לקחת אותי לפינה שזה לא יהיה טוב בסופו של דבר. אני סבלני מאוד, אני חושב שאני משתדל להבין ולעזור ולסייע ולנסות להוביל את זה למקום שזה יהיה על דעת כולם. בשום פנים ואופן זה לא ילך אם לא היית בישיבה קודמת ועכשיו אתה רוצה לפתוח את זה שוב.

לורה לויט:

אדוני, אנחנו ממשיכים מהישיבה הקודמת.

היו"ר יצחק וקנין:

אנחנו נקרא את הסעיפים ואם יהיה לכם משהו להעיר על הסעיפים, תעירו. אני לא מתכוון לפתוח את זה.

אנחנו בסעיף 5.

רננה שחר:

"(5) לגבי בעל רישיון מכון בדק -

(א) המורשה לבצע פעולות בדק בכלי טיס גדול שמסתו המרבית המורשית להמראה הינה 200,000 ק"ג או יותר – 100,000 שקלים חדשים;

(ב) המורשה לבצע פעולות בדק בכלי טיס גדול שמסתו המרבית המורשית להמראה הינה 30,000 ק"ג או יותר ואינה עולה על 200,000 ק"ג – 75,000 שקלים חדשים;

(ג) המורשה לבצע פעולות בדק בכלי טיס גדול שמסתו המרבית המורשית להמראה אינה עולה על 30,000 ק"ג– 25,000 שקלים חדשים;

(ד) המורשה לבצע פעולות בדק בכלי טיס בינוני או במנוע, במדחף או בציוד תעופתי של כלי טיס שאינו כלי טיס קטן, או המורשה לבצע תהליכים מיוחדים – 15,000 שקלים חדשים;

(ה) המורשה לבצע פעולות בדק בכלי טיס קטן, מנוע , מדחף, או ציוד תעופתי שלו – 5,000 שקלים חדשים;"

היו"ר יצחק וקנין:

הערות.

איתי עצמון:

יש לי כמה הערות לנוסח. כתבתו "שמסתו המרבית המורשית להמראה". האם יש צורך להגיד לפי מה? כי כאן לא השתמשנו באותה טרמינולוגיה שהשתמשנו בהגדרת כלי טיס גדול. השאלה האם צריך.

רננה שחר:

אנחנו חושבים שלא. המסה המרבית המורשית להמראה תהיה ב"flight manual" או ב-"operating manual". תעודת כושר טיסה מתייחסת אליהם. הדברים ברורים. אנחנו חושבים שלא צריך להיכנס לכאן בהגדרה.

איתי עצמון:

לגבי פסקת משנה ד' כתבתם: "המורשה לבצע תהליכים מיוחדים". מהם אותם תהליכים מיוחדים?

רננה שחר:

אתה יכול לראות את זה בתקנות הטיס מכוני בדק. נושא של תהליכים כמו: ציפוי מתכות - - -

אברהם רזיאל:

יש הגדרה לתהליכים מיוחדים. יש מקום אולי לומר "כמוגדר בתקנות מכוני הבדק".

רננה שחר:

בדיקות ללא הרס לפי סוג הבדיקה, תהליכים טכנולוגיים כמו ציפוי מתכות, טיפול תרמי וכיוצא באלה, ציוד חרום לפי סוג כלי הטיס, ביצוע עבודות או תהליכים שימצאו על-ידי המנהל כראויים.

יערה למברגר:

אפשר לומר תהליכים מיוחדים לפי החוק. זה בתקנות לפי כוח של חוק.

איתי עצמון:

זה תקנה 14 לחוק המכונים. אז אולי נכתוב "עבודה הדורשת ציוד וידע מיוחדים, כפי שקבע השר"?

רננה שחר:

כן, תודה.

איתי עצמון:

מדובר על תהליכים מיוחדים שנעשים לגבי כל גודל של כלי טיס. כלומר, כאן בעצם אין לנו סיווג.

רננה שחר:

כן.

איתי עצמון:

גם כאן נבדוק אם צריך להבהיר.

בפסקה 3 של ההגדרה, לגבי בתי ספר לעובדי טיס, יש לנו בעצם את המונח. נבדוק אם לא צריך להתאים את זה גם בשלב הנוסח.

עמרי טלמון:

לגבי סעיף ה'. המכון המורשה היחיד שכלול פה זה קלוב התעופה?

רננה שחר:

אצלי בטבלאות מופיע "אומני הורייזן".

עמרי טלמון:

אנחנו לא מסתכלים על אותו טבלה.

רננה שחר:

אתה צודק.

עמרי טלמון:

בתור מוסד שרובו ככולו התנדבות, 5,000 שקל זה לא מעט כסף. צריך לזכור שכל העסק הוא לא למטרת רווח, זאת לא חברה מסחרית. זה נשמע קצת גבוה.

יערה למברגר:

זה גם הסכום הבסיסי. מהסכום הבסיסי גוזרים אחר-כך בהתאם לאחוזים. יש הפרות שהן 100% ויש הפרות שהן פחות אחוזים. כמובן שהסכום הבסיסי הוא המקסימאלי. אני כבר אגיד שסכום של 5,000 שקלים נחשב סכום מאוד נמוך בעולם של עיצומים כספיים. כמעט אין לזה אך ורע. אלה סכומים שצריכים להוות הרתעה. אני מבינה את הטענה שלך לגבי מוסד ללא כוונת רווח אבל אם הסכומים יהיו נמוכים מידי, גם לגבי מוסד כזה לא יהיה בזה משום הרתעה והכוונת התנהגות.

עמרי טלמון:

במושגים שלנו גם 1,000 שקלים זה הרתעה. אולי בממשלה 5,000 שקלים זה לא כסף.

היו"ר יצחק וקנין:

זה בטוח אחרי התקציב של אתמול.

עמרי טלמון:

בכל זאת הייתי מבקש לחשוב על זה בפעם השנייה.

רננה שחר:

אנחנו חושבים שהאחריות היא של מכון בדק, וגם אין התייחסות מיוחדת לקלוב כזה או אחר. מוגדר מכון בדק לכלי טיס קטנים. יכולים להיות עוד כאלה בעתיד גם למטרות רווח. אנחנו חושבים שהאחריות מבחינת הבטיחות, מבחינת מה שעלול לקרות כאשר מכון הבדק פועל לא לפי החוקים שחלים עליו, זה דבר מאוד חמור ולכן ההרתעה צריכה להיות בהתאם. אנחנו לא חושבים ש-5,000 שקלים זה סכום גבוה.

עמרי טלמון:

מה בעניין אחזקה עצמית, זה גם נחשב מכון בדק?

רננה שחר:

לא, אחזקה עצמית איננה מכון בדק. אחזקה עצמית מי שעושה אותה הוא עובד טיס ולכן העיצום יהיה לפי עובד טיס.

עמרי טלמון:

גם אם הוא יזלזל בזה, הוא ישלם את המחיר.

רננה שחר:

שם באמת זה 1,000 שקל.

היו"ר יצחק וקנין:

מכון הבדק לא גובה עבור הפעולות שהוא עושה?

עמרי טלמון:

המכון של הקלוב?

היו"ר יצחק וקנין:

לא כתבו פה קלוב התעופה. כמכון בדק הוא לא גובה עבור השירות שהוא נותן?

עמרי טלמון:

מכון הבדק שמתחזק את המטוס גובה היטב. לעומת זאת, קלוב התעופה שמכון הבדק שלו משרת את הכלים שלו, לא גובה כסף מאף אחד.

היו"ר יצחק וקנין:

כי הוא משרת את הכלים שלו.

אתה לא רוצה שנחייב אותו?

עמרי טלמון:

אני לא מתכוון לומר שאם ננהג בפזיזות נהיה פטורים מעונש אבל צריך שתהיה פרופורציה. ארגון כזה שכל פעולתו היא לא למטרות רווח אלא לטובת חבריו, מוטיבציה יש לו. לא צריך לחשוב שהוא ישתדל להערים או לא לתחזק בשביל להרוויח כסף כי כסף הוא לא מרוויח.

היו"ר יצחק וקנין:

אבל אי=אפשר לפטור אותו מאחריות.

עמרי טלמון:

האחריות קיימת, אבל החברים הם אלה שנוסעים.

היו"ר יצחק וקנין:

דיברנו על הנושא בשבוע שעבר בהרחבה ואני לא חושב שאפשר לפטור או להקטין את הקנסות הללו. שינינו חלק מהדברים אבל אני לא חושב שהסכום הזה הוא סכום חריג. לכן זה יישאר כמו שזה.

יש עוד הערות?

מי בעד סעיף 5? מי נגד?

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

היו"ר יצחק וקנין:

הסעיף אושר.

רננה שחר:

|  |  |
| --- | --- |
|  | "(6) לגבי בעל רישיון להפעלת יחידת נת"א – 100,000 שקלים חדשים;" |

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות. מי בעד סעיף 6?

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים אין

היו"ר יצחק וקנין:

סעיף 6 אושר.

רננה שחר:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| " | (7) לגבי בעל רישיון לפי סעיף 31 – | |
|  |  | (א) להפעלת שדה תעופה – 100,000 שקלים חדשים; |
|  |  | (ב) להפעלת מנחת – 15,000 שקלים חדשים;" |

לורה לויט:

בהמשך לדיון שהתקיים בשבוע שעבר. חקלאות זה ענף נפרד. כאשר דובר על הרתעה מדובר על גודל הכלים ומספר הנוסעים שמוטסים. בחקלאות יש טיס בודד, אין נוסעים. קודם היה מדובר על 5,000 שקלים למנחת ומשום מה זה קפץ ל-15,000. כשמדובר במנחת חקלאי מי שנמצא שם זה טיס חקלאי שמטיס מטוס חקלאי בלי נוסעים. אני מצטרפת לדברים של עמרי, לגדולים קיצצו ולקטנים העלו. לעומת ההורדה למטוסים גדולים של למעלה מ-33%, פה זאת העלאה של 300%, מ-5,000 ל-15,000.

היו"ר יצחק וקנין:

מה ההגדרה של הפעלת שדה תעופה? מה ההבדל בין שדה תעופה למנחת?

כשאתם מבצעים ריסוס, מאיפה אתם מבצעים את ההמראות שלכם?

לורה לויט:

אחד בבארי, אחד במגידו.

חנן ליס:

יש 9 מנחתים שמשמשים לחקלאות.

לורה לויט:

לא כולם שלנו.

חנן ליס:

יש מנחת שיכול לשמש לתעופה כללית ומשם מטוסים קטנים נוסעים. במנחת חקלאי לא מטיסים נוסעים. אין את האחריות שצריך עיצומים. חברה שלוקחת 200-300 נוסעים זאת אחריות אדירה. אנחנו לא לוקחים נוספים. שנית, אנחנו שייכים למגזר שבכלל המדינה הוא די מוכר. הרי אותו מגזר פטור ממס ערך מוסף, מכירים שזה מגזר מיוחד.

היו"ר יצחק וקנין:

אין קשר, אל תערבב.

חנן ליס:

עדיין, אנחנו משרתים אך ורק את המנחת, אין לנו נוסעים בכלל. המטוס יושב עם טייס בודד, מפוזר מהחולה בצפון ועד גבולות בדרום. אנחנו חושבים שיש מקום להתייחסות למנחת חקלאי כמשהו מיוחד כי זה לא מנחת רגיל.

גיורא רום:

לשאלתך, יש שני סוגי מקומות שאפשר להפעיל מהם מטוסים.

היו"ר יצחק וקנין:

האם אפשר לקרוא לזה שדה תעופה?

גיורא רום:

לא, לא. שדות תעופה, יש 6 כאלה במדינה והם מופעלים על-ידי רש"ת. כל יתר המקומות שמהם ממריאים ונוחתים מטוסים נקראים מנחת, הם מופעלים על ידי מפעיל שרת"א מרשיינת. יש מקומות שזה מפעיל פרטי. למשל, "כימניר" היא מפעיל במנחתים שלה.

בחצי שנה האחרונה או ב-9 החודשים האחרונים 3 התאונות החמורות שקרו לחברת "כימניר" קרו בשל מצב המנחתים. לפי דעתי, אני לא נכנס לספרים של "כימניר" אבל עלות תיקון שלושת המטוסים עלתה לעין ארוך על הקנס שהיינו משיתים עליהם על הקנס שהיינו משיתים עליהם על זה שהם הזניחו את הטיפול במנחתים.

לורה לויט:

בוא לא נדבר על זה כי זה לא מדויק. אמרת שאתה לא נכנס לספרים אז אולי מה שאתה לא נכנס הוא גם לא מדויק?

גיורא רום:

מה לא מדויק?

לורה לויט:

שהעלות יותר גבוהה.

גיורא רום:

עזבי את העלות, כמה עלה לכם לתקן, אבל שלושת התאונות היו בגלל מצבו הירוד של המנחת שהוא לא היה מטופל. נקטנו באמצעים, בתיאום עם חברת "כימניר" שהמנחתים יתוחזקו כראוי.

יש פה שתי טענות שחוזרות על עצמן כל הזמן. אחד, הטענה שאם עדכנו את הסכום הבסיסי של פלוני, אנחנו חייבים גם לעדכן את הסכום הבסיסי של אלמוני, כאילו שיש פה איזה חתוך לרוחב, כאילו שיש פה איזה קיצוץ ב-5%. כשאין לך את המתודה, אז אתה עושה קיצוץ רוחבי חד פעמי. זה חוזר על עצמו כל הזמן מכיוונים שונים. אנחנו צריכים לתת את הדעת האם זה ארגומנט שאנחנו מקבלים בדיונים שלנו.

יש ארגומנט נוסף, שהגברת יערה ממשרד המשפטים חוזרת עליו כל הזמן ואני לא רציתי להזכיר אותו. כשהכנו את הנוסח הזה סברתי שפה מדובר בסכומים שהם לא משמעותיים, בעיקר ובמיוחד כשמדובר בענף התעופה. המטרה של הפרק הזה, כמו של פרק ח', היא הרתעה. אין פה מטרה לייצר הכנסות למדינה כי ההתרעה פה היא הסיפור.

לי לא אכפת שמר טלמון מעלה את הנושא של קלוב התעופה. יש לי את הסימפטיה לזה. אני לא יודע איזה סכום הוא היה מציין אם היו נותנים לו לנקוב בסכום, אבל בסופו של דבר, גם אם הם עושים את התחזוקה לעצמם - מהיום שהתחלנו בדיונים אנחנו עוסקים בשאלה איך בטיחות התעופה באה לידי ביטוי גם בהגנה על הציבור. לא איזה ענף במשק היא משרתת. לא, האם אנחנו עוסקים בארגון ללא כוונת רווח. העיסוק שלנו הוא בבטיחות ולא עיסוק בלסדר את המשק.

אתמול פתחתי את אחד העיתונים וראיתי שרשות לניירות ערך הטילה קנסות בסכום מצטבר של 700,000 שקל על מנהלי קרנות ועל נאמן. זה מהארץ כי אם הייתי מביא ציטוטים מעיתונות עולמית, היה מדובר בהרבה מאוד מיליונים.

אני חושב שהבאנו פה הצעה עם סכומים שהם מתחת לסכומים שהייתי נוקב לו הייתי עושה זאת באופן אישי. כולל 5,000 שקלים בתור סכום בסיסי לעובד טיס. אני הייתי ממליץ לידידיי מאיגוד הטייסים ומאיגוד הפקחים לעשות מה שעושים לא פעם. להגיד: רבותיי, הבנו, אנחנו מקבלים את זה, תודה רבה אנחנו איתכם. לא לנסות ולפתח נוסחה מאוד מורכבת שתראה שזה בעצם צריך להיות 4,170 שקלים. בעיניי ההבדל הוא זניח והם מחמיצים את ההזדמנות להגיד: 5,000 זה הסכום ואתם תגזרו מזה את מה שמופיע פה ותודה רבה ובואו נמשיך.

אותו דבר נכון גם לגבי חברת "כימניר". אנחנו השתנו את הסכום הבסיסי על מנחתים, שהוא סכום לדעתי לא גדול, ממש לא גדול. אני לא יודע להתמודד עם הטיעון של טיפוח החקלאות ולא עם הטיעון של 3 התאונות האחרונות שהיו כולן בגין מנחתים מוזנחים. כן מטיסים נוסעים, לא מטיסים נוסעים, יש המון צורות לשימוש בתעופה.

היו"ר יצחק וקנין:

הם משתמשים במנחתים שלא שייכים לכם, נכון?

גיורא רום:

הם המפעילים שלהם.

לורה לויט:

חלק מהמנחתים נמצאים בהחלט ברישיון שלנו ואנחנו מפעילים אותם בלעדית. בחלק אנחנו משתמשים יחד עם אחרים. לא נדבר על תאונות, אבל חלק גדול מהמקרים שהיו בשנה האחרונה לא נובעים בכלל ממצב המנחת. זה נובע מזה שהחוקים לא נאכפים על-ידי מי שצריך לאכוף אותם. אולטרלייט ים נוחתים ברוחמה על אפנו ועל חמתנו. אנחנו שולחים מכתבים ואף אחד לא מתייחס. למה מסתכלים רק עלינו? למה בודקים רק לנו בציציות?

כחברה כחקלאית אנחנו עושים כל מה שאנחנו יכולים. אנחנו עומדים למסדר ועושים כל דבר שמבקשים מאיתנו, בין אם זה קיצוץ עשביה. השקענו מיליונים ואפשר לראות את זה בספרים כי א נחנו חברה ציבורית וזה מופיע. השקענו מיליונים בשיפור התשתיות בכל המנחתים החקלאים שלנו. אני לא חושבת שזה צודק. אותה תאונה שאולי עלולה לקרות בעתיד - - -

גיורא רום:

היא כבר קרתה.

לורה לויט:

אדוני, יכול להיות שאותו מנחת מופעל על-ידי כמה מפעילים וזה קורה. לפעמים נוחתים אנשים לא מורשים.

גיורא רום:

זה לא העניין שלכם. הרי פה מדברים על מפעיל המנחת. אם מדובר על מגידו, שלא אתם מפעילים, אז זה לא עניינכם. אנחנו מדברים על המנחתים שאתם מפעילים. אם אתם משקיעים מיליונים בכל מה שאתם עושים, אז אנחנו נותנים כאן איזה "צוויץ" קטן, כמו ב"טוויטר", 15,000 שקלים תזכורת להשקיע את המיליונים. הדיספרופורציה כל-כך זועקת שאני לא מצליח להבין את המאבק הזה של "כימניר". זה פשוט נראה לי מאבק לא מכובד. יש לכם מנחתים, זאת אחריות אדירה. אתם מפעילים מטוסים מלאי חומרי ריסוס בהמון מקומות בארץ. הדבר היחיד שאומרים לכם הוא שיש לכם אחריות על הפעלת המנחתים והקנס הבסיסי שממנו צריך להיגזר וגומר הוא ממש נראה לי סמלי. 14,000 כן ישביע את הארי?

לורה לויט:

למה 14,000? אני לא ראיתי ולא הבנתי את ההיגיון מדוע זה עלה מ-5,000, כפי שהיה בדיון האחרון, לסכום של 15,000?

היו"ר יצחק וקנין:

אני לא ראיתי סכום אחר.

לורה לויט:

זה היה 5,000 וזה עלה ל-15,000. למה? ככה. כי מותר וכי אנחנו רוצים להרתיע. בסופו של דבר אנחנו רוצים לעמוד בכל החוקים אבל לא תמיד זה תלוי בנו. יש גם עבירה נמשכת ולא תמיד מגיעה הביקורת. אנחנו באמת עובדים בשיתוף פעולה עם מחלקת התשתיות שלכם ובאמת יש קורלציה והדברים רצים ועובדים. לא תמיד זה תלוי רק בנו. כל יום זאת עבירה נמשכת של עוד 2%. לאן נגיע? אז יש תקציב לשיפור תשתיות אבל אין תקציב לעיצומים. בגלל שזה תלוי בשיקול דעת, אין עיכוב ביצוע, אתה צריך לשלם ואחר-כך ללכת לבית משפט להוכיח למה אין לך אחות. זה בעייתי, אדוני.

אותו דבר לגבי מפעיל חקלאי. 25,000 שקלים בגלל שרוצים להרתיע כי מטיסים נוסעים. לנו יש 9 כלי טיס חקלאים. אז בגלל שיש לנו 9 כלי טייס ולא 6 כלי טייס, אנחנו קופצים מ-15,000 ל-25,000 שקלים עיצומים, כאשר אנחנו לא מסיעים אף נוסע. איפה ההיגיון?

אל-על, למשל, מטיסים 400 נוסעים - - -

היו"ר יצחק וקנין:

אין שום קשר, זאת דעתי.

לורה לויט:

נאמר בדיון הקודם, הסופרמרקט בהכרח ישלם יותר ממכולת.

היו"ר יצחק וקנין:

כבר קרה שבאמשטרדם נחת מטוס על בניינים. או שאתה עושה נזק באוויר או שאתה עושה אותו למטה.

לורה לויט:

יש סנקציה אזרחית, יש הליך פלילי. אנחנו מדברים על עיצום.

היו"ר יצחק וקנין:

לא שמתי לב אבל מה קרה ששיניתם את הקנס מ-5,000 שקלים ל-15,000 שקל?

דפנה עין דור:

אני מנהלת אגף כלכלה במשרד התחבורה. כשהתחלנו, עשינו בחינה מחודשת לגבי כל התעריפים תוך התייחסות לפוטנציאל הנזק ולחשיפה. במקרה הספציפי הזה ראינו שהסכום שנקבע במקור היה נמוך מידי משמעותית ולא מהווה הרתעה מספקת לאור החשיפה והפוטנציאל של הנזק. גם בהתחשב בסוג הפעילות. מדובר פה לעיתים בפעילות מזדמנת.

היו"ר יצחק וקנין:

התאונות ב"כימניר" קרו בשנה האחרונה? החוקר הראשי, אתה רוצה להתייחס?

יצחק רז:

ברמה הבסיסית אני מסכים עם רת"א. כשהיתה התאונה הראשונה לא תיקנו מייד ואז באה התאונה השנייה באותו מקום. אני חושב שצריך לעשות הפרדה בין מפעילים שצריך ליצור להם מוטיבציה לתקן ולשפר ואולי פחות על עובדי טיס שכשמאשימים אותם כל העולם נחרב להם כי הם אנשים מסודרים. ברמה הבסיסית, בקטע הזה, אני מסכים עם רת"א.

איתי עצמון:

כתבתם פה "הפעלת מנחת" ללא התייחסות להיקף פעילות ולגודל. כלומר, הסיווגים שנעשו לגבי גורמים מפוקחים אחרים לא נעשו כאן. האם תוכלו להסביר לוועדה למה כאן הסכום הוא קבוע לגבי כל סוג של מנחת?

דפנה עין דור:

אלף, לאור הפוטנציאל של החשיפה. דווקא הקטנים, אלה שהם יותר מזדמנים, הפוטנציאל שתהיה שם בעיית בטיחות הוא יותר גדול. זה באמת לוודא שגם במנחת שמשתמשים בו לא באופן רצוף תהיה את המוטיבציה להשקיע.

איתי עצמון:

לא היתה לכם אפשרות לעשות סיווג לפי היקף פעילות, גודל.

דפנה עין דור:

יש אפשרות אבל היא פשוט לא נראית מתאימה במקרה הזה כי דווקא אלה שמשתמשים בהם אולי פחות גם משקיעים בהם פחות בבטיחות ושם החשיפה הגדולה.

גיורא רום:

אם, למשל, בעוד שנה מכל מיני סיבות, המנחת במצדה יהפוך להיות מאוד פופולארי, נרוץ לכנסת בשביל לשנות את הסכום?

איתי עצמון:

אני לא מתייחס בהכרח לגודל של הסכום. יכול להיות שהסכומים צריכים להיות מ-15,000 - - -

גיורא רום:

כשאתה מתחיל להכניס את המנחתים בארץ הקטנה שלנו ועוד לפצל אותם לפי היקף פעילות ולהתחיל לשנות את זה רק בגלל שבמצדה יש פתאום עלייה בפעילות או בקציעות כי השתנו דברים. עכשיו נצטרך להקים יחידה שתמדוד את היקף הפעילות לפי פרמטרים שהם נפלאים מבינתי ולשנות את החוק כל 6 חודשים. זה המנחת, הסכום הוא לא גדול. יש משמעות אדירה.

עמרי, איזה אחוז מהתאונות מתרחשות באזור הנחיתה?

יצחק ר ז:

70% עד 80%.

גיורא רום:

80% מהתאונות בעולם מתרחשות בטווח של 5 מייל מהמסלול שממנו אתה ממריא או נוחת. יש לכך חשיבות פנומנאלית. רשטיק חקר לאחרונה שתי תאונות אידיוטיות אבל בסוף זה יכול היה להיגמר במוות. אזמ"ים שנחתו במקום שנקרא עין-ורד.

יצחק רז:

פעמיים שטוצר ופעם אחת על הגדר.

גיורא רום:

כל מיני דברים שנראים לכם שטותיים, אלא אם אתם האדם שיושב בתוך המטוס ופתאום אתם עוברים חוויה שאתם לא רוצים לעבור. ועכשיו אנחנו צריכים להתחיל לפתח לדבר הזה מתודה? לפעמים לא שווה להיכנס למתודות מורכבות. יש בעיה של מנחת, המנחתים צריכים להיות מסודרים, נקיים. החוק מגדיר בדיוק מה צורתו של מנחת, איך צריכים להיראות השוליים של המנחת. רת"א לא תרוץ כל יום עם פנס לבדוק את כל המנחתים. זאת אחריות המפעיל והוא צריך לדעת שאם הוא לא יעמוד באחריותו, הסכום הבסיסי הוא 15,000 שקלים, בין אם משתמשים במנחת הזה להטיס תיירים לראות את מצדה או פעילות חקלאות, או פעילות אז"מית או כל פעילות אחרת.

איתי עצמון:

מה לגבי היקף הפעילות הכלכלית של מפעיל המנחת, שזה גם הקריטריון?

דפנה עין דור:

ההשקעה כדי לשמור על בטיחות מנחת היא גבוהה יחסית. ככל שהעיצום הכספי גבוה יותר זה מעלה את המוטיבציה. במידה וניתן עיצום כספי של 5,000 שקלים, בעלות תועלת הוא יגיד שלא כדאי לעשות את העבודות ויותר כדאי לקבל את העיצום הכספי. זה צריך להיות סכום שגם רלוונטי לעלות ההשקעה.

גיורא רום:

צריך רוחב מסוים של שוליים וזה מוגדר בתקנות. אני אומר לך שיום עבודה של "גריידר" הוא יותר מ-15,000 שקלים. שווה לו לא לעשות את זה. לא נקפיד על השוליים, ולא יהיו 8 מטר נקיים מכל צד, כדי שיום אחד ינחת מישהו עם חומרי ריסוס, או עם הבת שלו במושב האחורי וירד מהמסלול הוא יגמור את זה הפוך בתוך איזה תעלה שנקוותה בחורף ממי הנגר. אי-אפשר להתעסק עם כל הפרטים האלה, זה חוק יסוד.

חנן ליס:

אני רוצה להעיר לגבי התאונות. לא ארצה לגבי סך כל התאונות אבל זה לא תמיד רלוונטי לחקלאים. אני מסכים עם גיורא ש- 80% מהתאונות קורות בסביבות מנחתים. אלף, זה אינו כך בחקלאי. שנית, התאונה החריפה במידת מה כי המסלול לא היה בסדר. אגב, כל המסלולים שלנו, פרט לאחד שהשבוע ייגמר, אנחנו עומדים בכל התקנות. נכון שבמנחת הזאת היתה לנו בעיה.

התאונות נגרמו משום שעשינו קורס לטייסים חקלאיים. מקובל בעולם שטייסים חקלאיים, תוך כדי האימונים, פה ושם יש תאונות. זה לא טוב ואני לא מקבל את זה כתורה מסיני. מאחר והיה שיקול דעת לא נכון אז לקחו חניך למסלול חקלאי, שהוא לא היה צריך להיות שם. אין לזה קשר לעובדה שהמסלול היה טוב או לא וזאת לא הסיבה לתאונה. הסיבה לתאונה היא לא המנחת.

לורה לויט:

נושא ההתרעה לא השתנה מהטבלה הראשונה של 5,000 ל-15,000.

היו"ר יצחק וקנין:

זה ברור.

עמרי טלמון:

ישנו מושג של מנחת פרטי. זה אמנם לא תדיר אבל זה מנחת שרק בעל הבית נוחת בו. נדמה לי שהמוטיבציה שלו שהמנחת שלו יהיה טוב היא גדולה מאוד. פה אין הבדל בין מנחת ציבורי למנחת פרטי. אולי כדאי להכניס כזה דבר. זה לא כל-כך מסובך כפי שמר רום מציג, אבל נדמה לי שיש לזה מקום.

רננה שחר:

הנושא של מנחתים פרטיים נמצא עכשיו בהסדרה. זה לא קיים עדיין בתקנות המנחתים ואין לזה ביטוי. זה נמצא בחיתוליו בטיוטה שבה גם אותם בעלי מנחתים פרטיים ירושיינו. הנתונים יפורסמו בפמ"ת כדי שאם במקרה יש שהוא באזור והוא נמצא במצוקה, יידע שיש את המנחת הזה שם וזה יוכל לסייע באופן כללי. אני חושבת שבמסגרת תקנות ההפחתה ניתן יהיה לקבוע הפחתה לגבי מנחת.

היו"ר יצחק וקנין:

הם נמצאים בהגדרה של מנחתים פרטיים?

רננה שחר:

לא. הריסוס האווירי הוא פעולה מסחרית לכל דבר ועניין.

לורה לויט:

הרוב המכריע של המנחתים שלנו, שבהם אנחנו לא נמצאים בשיתוף עם אחרים, משמשים אך ורק אותנו. רק אנחנו יכולים לחנות ולנחות שם. אם קורה ובשבת מטוסי "אולטרלייט" נכנסים לנו למסלול, למרות השמירה שאנחנו מציבים ולמרות השלטים, אנחנו לא יכולים להיות אחראים לכך. גם אם המנחת 100% בסדר, איפה האכיפה?

כמו שאין היגיון ואומרים ש-5,000 שקל לא מהווים הרתעה, אני אומרת: עם ההיגיון גם נגיע ל-100,000 שקל עיצומים. תשאירו את זה על 5,000 ותנו לנו לנתב את המשאבים באמת לשיפור התשתיות. אל תתפסו אותנו בגרון, גם ככה אנחנו נתקענו ב-25,000 שקל על מפעיל אווירי, למרות שהמטוסים שלנו בכלל לא מטיסים נוסעים.

לא סגרנו את הנושא של הסכומים מהישיבה הקודמת ואני מציעה שלפחות הסיווג הזה בין 7 ומעלה, שזה ילך לפי 25,000.

יצחק רז:

אני חושב שהסכום הגבוה הוא בסדר. אני אומר את זה במפורש, הוא בסדר. יכול להיות שבתקנות ההפחתה צריך לעשות תהליך כי רת"א מנהלת פיקוח. יש התראה ראשונה, התראה שנייה. יכול להיות שאפילו אחרי קבלת מכתב מתקנים. לדעתי זה צריך להיות בתקנות ההפחתה. צריך את ההרתעה הזאת ממנחתים שאומרים להם וזה ממשיך וממשיך.

אני יכול להגיד לכם שב-FAA יש מצב שאם מציגים ליקוי, זה לא 2% על כל יום נוסף אלא מתחילים הכול מהתחלה.

אברהם רזיאל:

נכון.

היו"ר יצחק וקנין:

אתה חושב שצריך להעלות את זה?

אברהם רזיאל:

כן. הדיון פה על 15,000 שקלים נשמע לי הזוי. הסכום הבסיסי - - -

לורה לויט:

אבל זה עלה מ-5,000.

אברהם רזיאל:

אז מה עם זה עלה? זה היה נמוך מידי. זה מגוחך. כולם כאן מתחבאים שותקים. אני צריך לדאוג שאני לא אעשה שטויות ולא אשלם.

לורה לויט:

זאת חקלאות, זה לא טיסות מסחריות.

אברהם רזיאל:

חנן, אתה בא ממקום שאסור לך להגיד את זה.

בועז חטיבה:

אני מבקש להתייחס לדבריו של מנהל רת"א לפני מספר דקות, בהתייחס לעובדי הטיס. אני חושב שיתכן ולא הסברנו את עצמנו כראוי אז אני אסביר שוב. הטענה שלנו לא היתה שיש להפחית לנו כי הפחיתו לכולם. הטענה שלנו היתה שאותם נימוקים שבהם השתמשה רת"א להצדיק את ההפחתה לגורמים רבים – הפחתות משמעותיות, לפעמים ב-30% ולפעמים עד כדי 3% מהעיצום הכספי המקורי, הם יפים גם לעניין עובדי הטיס.

ההנמקות שניתנו במסמך של רת"א, שבאמת הוא מסמך מאוד מפורט ויפה, לעניין הזה הן נראות בעינינו הנמקות לא נכונות ולא רלוונטיות ולמעשה הן לא הנמקות. הן איזה טיעון כדי לנסות להתחמק מאותה עובדה שכל ההנמקות שניתנו קודם מצדיקות הפחתה גם במגזר של עובדי הטיס.

לגבי הסכום הגדול שמנהל רת"א קרא אתמול ב"הארץ". מדובר על מוסדות פיננסיים, וגם על זה אמרנו בשבוע שעבר. יש להתייחס אחרת לאותם מוסדות פיננסיים שהם תמיד מרוויחים, כמו בנקים, חברות ביטוח וכן הלאה, לבין חברות תעופה שאתם יודעים שהן כמעט תמיד מפסידות ועל כל שנה טובה יש 10 שנים רעות. תשאלו את איזי בורוביץ שאמר פעם שבתעופה יש סיכוי גבוה להפסיד הרבה כסף וסיכוי נמוך להרוויח מעט כסף. זה בדיוק המצב בתעופה ולכן השוואה למוסדות פיננסיים היא לא רלוונטית.

בעניין הקנסות הגדולים שמוטלים על חברות תעופה בעולם, שמחלקים את זה פר הפרה אז יורדים לסכומים הרבה יותר נמוכים. לכך רת"א כן התייחסה וכן קיבלה את הדבר הזה. רק במגזר שלנו לא קיבלו.

אני מבקש שלא לנסות להציג את זה כלא מכובד. אם אנחנו חושבים שנעשה לנו עוול או שנשקלו שיקולים לא נכונים בעניין שלנו, עומדת לנו הזכות להביע את עמדתנו. בבקשה לא להציג את זה כלא מכובד ולא לגלוש למגרש הזה. יש לנו זכות להביע את עמדתנו.

היו"ר יצחק וקנין:

בינתיים אתם מביעים אותה בצורה החופשית והברורה ביותר.

בועז חטיבה:

אין לי טענה לוועדה, אני מתייחס לדבריו של מנהל רת"א.

רננה שחר:

אני רוצה להבהיר עוד דבר אחד לגבי המנחתים. אני מקווה שנגיע פעם לסעיפים 127 עד 130, שמפרטים ומדרגים את ההפרות שבהן יש 100%, 50%, 25% ו-10% מסכום העיצום הכספי.

לאה ורון:

את רומזת שצריך לייעד עוד כמה ישיבות לנושא של הצעת חוק הטיס?

רננה שחר:

ההפרה היחידה שהיא 100% מבחינת המנחתים, כי כל השאר הן הפרות של 7,500, 3,250, היא הנושא של הפרת תנאי הרישיון שנוגעים לשעות ההפעלה, מגבלות הפעלה לשם שמירה על הבטיחות שמטרתן לשמור על הבטיחות ותנאים שמטרתם לנתר ולצמצם מטרדי רעש וזיהום. כל שאר הדברים שדובר פה עליהם, רוחב רצועת מסלול, דברים מהסוג הזה, הפרות של התקנות, זה כבר 7,500. אם אדוני יקבל את הטענה של 5,000 זה יהיה 2,500 שקל. אלה סכומים נמוכים.

היו"ר יצחק וקנין:

ה-15,000 לגבי מנחת זה הסכום המקסימאלי, אפשר שזה יהיה פחות מזה?

רננה שחר:

רוב ההפרות הן פחות. אם תשווה את סעיף 127 לעומת כל הסעיפים, סעיף 127 מכיל מעט מאוד הפרות. ברוב הסעיפים העיצום המרבי - - -

לורה לויט:

הבעיה שב-15,000 נכנסים דברים שעד היום אף אחד לא התייחס אליהם לגבי מנחתים כמו זיהום, רעש.

רננה שחר:

אם יהיו תנאים חדשים, אז הם יהיו.

לורה לויט:

יש מעלינו גם משרד לאיכות הסביבה ואנחנו עומדים איתם בקשר הדוק ובשיתוף פעולה. בנוסף לזה גם רת"א יתחילו לאכוף נושא של מטרדי רעש וריח? לאן נגיע? 15,000 שקלים על כל דבר? למי אנחנו נקשיב?

דבר נוסף. לרת"א יש סמכות לסגור מנחת והם באמת לא מהססים להשתמש בסמכות הזאת עם כל בעיה קטנה ביותר. סגרתם מנחת, תאמינו לנו זה כואב לנו הרבה יותר. אנחנו מנסים ופועלים לשפר ולתקן כל מה שצריך. אבל, רבותיי, אל תכניסו לנו יד לכיס. תנו לנו את ה-15,000 שקלים האלו או חלק מהם, לנתב לדברים אחרים. יום של "גריידר" בחקלאות זה הרבה. תנו לנו לשים את ה-15,000 האלה על ה"גריידר".

היו"ר יצחק וקנין:

אם תפעילו את ה"גריידר", לא תצטרכו לקבל את ה-15,000.

לורה לויט:

אדוני, מדובר פה על אלמנט הרתעה. אני לא מצליחה לקלוט איך בין 5,000 ל-15,000 שקלים זה משתנה. יש היום כלי הרתעה יוצא מן הכלל שזה סגירת מנחת ובאמת משתמשים בו. אז בהתרעה עסקינן, אז נהדר. תנו לנו לנתב את הדברים האלה לדברים הנכונים.

היו"ר יצחק וקנין:

אני לא מתכוון לשנות את זה. אני מבין את המצוקה שאתם מעלים. כשהשר יקבע את התקנות תעלו את הדבר הזה. אולי תהיה אפשרות להקטין או לקבוע פרמטרים אחרים לגביכם.

לאה ורון:

עורכת דין לויט מודעת גם לסעיפים הנוספים של ההפחות, של 50% מהסכום.

איתי עצמון:

15,000 זה הסכום הבסיסי.

ליאורה עין-דור:

זה לפני תקנות ההפחות.

היו"ר יצחק וקנין:

רבותיי, צריכה להיות אחריות. אני שומע את כל הדוברים פה וחלקם אמרו את זה בצורה ברורה. אם לא יהיה משהו שירתיע, אני חושב שאתם לא תעשו את מה שמוטל עליכם. היום זה אתם ומחר זה יכול להיות מפעיל מנחת אחר. לכן אני לא אשנה את הסכום. ברור שזה הסכום המקסימאלי שממנו נגזרות ההפחות. אני מציע שברגע שנגיע לתקנות והשר יתקין אותן, תעלו את הדברים. יכול להיות שנוכל להפחות ולקבוע פרמטרים לכם או לגורם אחר שמפעיל.

איתי עצמון:

אני רק רוצה לחזור על דברים שאמרתי בישיבות קודמות. כשנגיע לסעיף שמסמיך את השר לקבוע את תקנות ההפחתה, אני אציע להתנות את כניסתו לתוקף של פרק העיצומים בכך שיותקנו אותן תקנות הפחתה. יכול להיות שיש מקום לשקול גם הכוונת שיקול דעת השר בבואו להתקין את תקנות הפחתה. למשל, שייקח בחשבון גם את היקף פעילות, סוג הפעילות וכדומה. נגיע לנושא הזה כאשר נגיע לסעיף 135.

גיורא רום:

אני מצטער, הדיון על תקנות ההפחתה - - -

היו"ר יצחק וקנין:

אין שום קשר.

גיורא רום:

אנחנו מחמיצים פה את הנושא. תקנות ההפחתה הן לחלוטין לא חשובות. אנחנו קובעים עכשיו איך אנחנו מעריכים את היחס בין אלמנט מסוים בבטיחות התעופה והסכום הבסיסי. זה הכול. לא תקנות הפחתה ולא שום תקנות אחרות.

בואו לא נרמה את עצמנו, אני חושב שמנחת תקין, אם הוא לא נשמר, מצדיק 15,000 שקל. תעזבו את כל העניין של תקנות ההפחתה ואל תנסו להוליך אותנו בכיוונים לא נכונים. מי שחושב שזה צריך להיות 5,000 ולא 15,000, כמו כימניר, אני חושב שהם טועים. רת"א חושבת שזה 15,000 שקלים, נקודה.

לורה לויט:

אדוני, אני שוב מזכירה שיש כלי הרתעה הרבה יותר אפקטיבי.

היו"ר יצחק וקנין:

אמרתי את מה שאמרתי, הקשבתי לכם בקשב רב. זה עיצום שהוא סביר, הוא חיוני לכך שהמנחתים יהיו ראויים לנחיתה ולהמראה. אם החוקר לא היה אומר את מה שאמר, הייתי שוקל משהו. אבל החוקר דיבר ואמר דברים ברורים. הוא סיפר שתאונה קרתה באותו מקום. זה מראה על זלזול. אולי בפעם הראשונה לא היה אבדן של חיי אדם, אבל פעם שנייה או פעם שלישית, זה יכול לעלות בחיי אדם.

אני מצביע על פסקה 7.

לורה לויט:

לפני ה הצבעה על פסקה 7. ברשות אדוני, אני חוזרת לנושא החקלאי כי בשביל זה אני פה ובשביל זה כימניר נמצאת פה.

היו"ר יצחק וקנין:

תאמיני לי שהחקלאות חשובה לי מאוד.

לורה לויט:

אני רוצה לחדד את החלוקה של מעל 7 כלי טיס ועד 7 כלי טיס.

רננה שחר:

זה כבר נסגר.

איתי עצמון:

כבר אישרנו את זה.

לורה לויט:

אבל דובר על זה שהסכומים ייפתחו וגם איגוד הטייסים, אם אני לא טועה - - -

היו"ר יצחק וקנין:

אמרתי בישיבה הקודמת ואני חוזר ואומר. הצבענו על הסעיפים ואישרנו אותם. אמרתי שבמידה ותהיה הסכמה נביא את זה לפה ונפתח את הסעיף. אלה הדברים שנאמרו בישיבה, אפשר לקרוא את זה בפרוטוקול. לגבי סעיף 7 אני לא אומר את זה. כשנגיע לתקנות ונצטרך לעשות שינויים מסוימים בהפחתה, אבל זה לא שייך. אני מסכים לעיצום, אני חושב שהעיצום הוא לא גבוה ולא קריטי וזה מחויב המציאות.

לכן אני אצביע על סעיף 7 ונמשיך.

מי בעד סעיף 7?

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים – אין

היו"ר יצחק וקנין:

הסעיף אושר.

רננה שחר:

"(8) לגבי בעל רישיון ייצור -

(א) המורשה לייצר כלי טיס גדול– 100,000 שקלים חדשים;

(ב) המורשה לייצר כלי טיס בינוני או מנוע או מדחף של כלי טיס גדול או בינוני – 75,000 שקלים חדשים

(ג) המורשה לייצר כלי טיס קטן, מנוע או מדחף של כלי טיס כאמור– 25,000 שקלים חדשים;

(ד) המורשה לייצר ציוד תעופתי או חלק של כלי טיס, מנוע או מדחף שלו – 5,000 שקלים חדשים."

איתי עצמון:

יש לי שאלה לגבי סעיף ד'. כתבתם: "מנוע או מדחף שלו" וזה כבר מופיע בפסקאות המשנה הקודמות.

רננה שחר:

הכוונה "חלק של מנוע או חלק של מדחף".

איתי עצמון:

אז נוסיף: "חלק של מנוע או מדחף".

רננה שחר:

בסדר.

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות לסעיף 8.

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

היו"ר יצחק וקנין:

הסעיף אושר.

רננה שחר:

"(9) מפעיל אווירי בהפעלה כללית -

1. של כלי טיס גדול – 25,000 שקלים חדשים;
2. של כלי טיס בינוני– 5,000 שקלים חדשים;
3. של כלי טיס קטן – 1,000 שקלים חדשים;"

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות לסעיף 9.

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים אין

היו"ר יצחק וקנין:

הסעיף אושר.

רננה שחר:

"(10) לגבי מפעיל כלי רחיפה -

(א) שהוא בעל רישיון להדרכה להפעלת כלי רחיפה לפי סעיף 80(ב)(א) או שהוא בעל רישיון להפעלת כלי רחיפה למטרות מסחריות לפי סעיף 80ב(ב) – 2,500 שקלים חדשים;

(ב) שהוא אינו כאמור בפסקת משנה (א) – 1,000 שקלים חדשים."

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות לסעיף 10.

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

יצחק וקנין:

סעיף 10 אושר.

רננה שחר:

"(ב)

(1) מפר שיש לו רישיון מהרישיונות האמורים בפסקאות (1), (3), (4) , (5) , (7) או (8) להגדרה "הסכום הבסיסי" וניתן לסווגו ליותר מפסקת משנה אחת במסגרת פסקה כאמור, יחול לגביו הסכום הבסיסי הגבוה ביותר מבין הפסקאות המשנה שניתן לסווגו לפיהן;"

איתי עצמון:

אני מבקש שתסבירי למה קבעתם שזה יהיה לפי הגבוה.

רננה שחר:

קודם כל, זה בתוך התחומים עצמם, בין אם זה מכון בדק, מפעיל אווירי בהפעלה מסחרית. הסיווגים בתוכו הם סיווגים שמדרגים את האיכות של הקבוצה של נפח הפעילות הכלכלית שמאפיין את הקבוצה הזאת וכו'.

נניח שאתה מכון בדק ויש לך הגדרים שאתה יכול לטפל בכלים גדולים וגם בכלים בינוניים. אתה עדיין מכון בדק גדול מבחינת כוח האדם שאתה מחזיק, ההכשרות שלו, הציוד שאתה מחזיק, האחריות שלך וכו'. כשאנחנו מדברים על עיצום כספי ואנחנו מכוונים להרתיע את המפר, אנחנו מסתכלים על הפעילות הכוללת של המפר. אנחנו לא עושים פילוח. נניח שחברת אגד מפעילה גם מוניות, היא עדיין חברת "אגד".

אולי דפנה תרצה להרחיב.

דפנה עין-דור:

אלה באמת הסטנדרטים של החברה בפעילות הרצינית שלה. אחר-כך, אם יש לה משהו בפעילות פחותה יותר, עדיין היא צריכה לעמוד בסטנדרטים של החברה.

איתי עצמון:

מה שאת אומרת מתקשר למה שרציתי לשאול. למשל, בית ספר לטיסה. אני נותן עכשיו דוגמה דמיונית שאני לא יודע אם זה קיים. בית ספר לטיסה שעיקר הפעילות שלו הוא הדרכה בכלי טיס קטנים ויש לו חלק קטן מהפעילות לגבי כלי טיס בינוניים. אתם תטילו עליו את העיצום לפי כלי טיס בינוני?

רננה שחר:

כן.

דפנה עין-דור:

המכנה המשותף הגבוה ביותר.

איתי עצמון:

זאת אומרת שאין התחשבות בעיקר הפעילות אלא מספיק - - -

דפנה עין-דור:

הסטנדרט הגבוה ביותר.

רננה שחר:

חייבים להבין שקפיצת המדרגה הזאת, גם אם מבחינה כמותית, 4 קורסים לעומת קורס אחד, 4 מטוסים לעומת מטוס אחד, קפיצת המדרגה מבחינת האיכות של הפעילות, רמת הבטיחות שנדרשת, רמת ההשקעה שנדרשת, ככל שהכלים עולי בגודל שלהם, היא הרבה יותר גדולה.

אברהם רזיאל:

אני רוצה להראות דוגמה הפוכה ואני מבקש שבכל זאת נשקול את העניין הזה. התעשייה האווירית בעיקרון היא מכון בדק ויצרן והסכומים הם גדולים כי היא מטפלת בעיקר בכלים גדולים.

לעומת זאת, יש לה איזו נישה קטנה שהיא כמעט נותנת אותה כשרות לחלק מאלה שרכשו מטוסים שהיא מייצרת. יש לה היקף פעילות וכמות מטוסים מזערית בנושא של הפעלה מסחרית.

דפנה עין-דור:

אלה 3 קטגוריות שונות.

רננה שחר:

אם אתה גם מפעיל אווירי וגם מפעיל מנחת - - -

אברהם רזיאל:

אני מפעיל אווירי בשני מישורים.

רננה שחר:

נניח שאתה גם מפעיל כללי וגם מפעיל מסחרי, גם מפעיל מנחת וגם יצרן. אם הפרת משהו שקשור ליצרן, אנחנו מסתכלים לפי היצרן. אם לפי המנחת, מסתכלים לפי המנחת.

יערה למברגר:

השאלה רק לפי גודל כלי טיס.

אברהם רזיאל:

זה לא מה שכתוב כאן.

איתי עצמון:

אני מסכים עם השאלה ולכן רציתי להציע הצעה לתיקון ברמה העקרונית. נקבע שמפר שניתן לסווגו ליותר מפסקה אחת מפסקאות 1 עד 10, להגדרת הסכום הבסיסי, יחול לגביו הסכום הבסיסי בהתאם לסוג הפעילות, הרישיון או האישור שבמסגרתם בוצעה ההפרה". זה נותן פיתרון לבעיה שאתה העלית. כלומר, אם ביצעת את ההפרה בכובע שלך כמכון בדק, תקבל את העיצום לפי מכון בדק ולא לפי הפעלה מסחרית, למשל.

יצחק רז:

אבל אם מכון בדק לקטב"ם ולג'מבו, זה אותו דבר.

רננה שחר:

לפי ג'מבו.

איתי עצמון:

זה לפי הגדול.

היו"ר יצחק וקנין:

בעצם זה לא משנה כלום. אם הוא מכון בדק לג'מבו אז הוא יקבל את התקנה שלו בכל מקרה לפי ג'מבו, גם אם העבירה שלו יותר נמוכה.

רננה שחר:

זה נכון, אדוני. אבל אם הוא גם מכון בדק וגם מפעיל מנחת והוא עשה הפרה כמפעיל מנחת, אז זה לא משנה שהוא מכון בדק לג'מבו, הסכום הבסיסי כמפעיל מנחת זה 15,000 שקל.

לורה לויט:

אפשר לתקן את זה? אני הבנתי את זה בדיוק כמו מר רזיאל.

יערה למברגר:

אנחנו נעשה הבהרה.

עומר שלו:

עדיין, האבחנה שנעשתה פה ברורה. עדיין אנחנו מבקשים לשאול בתוך ההפרות. לצורך העניין, אנחנו נהיה מכון הבדק של הכלי הגדול ביותר או בית הספר להדרכה לכלים הגדולים ביותר. עדיין יכולות להיות פעילויות בתוך אותו מכון בדק או בתוך אותו בית ספר להדרכה לכלי טיס אחרים. למה לגביהם אוטומטית אנחנו עוברים לרף הגבוה.

אני אתן דוגמה מבית הספר להדרכה. נניח ונרצה לתת שירותי הדרכה לחברת "כימניר" לצורך העניין. האם בגין עבירות שנעשו בעניין הזה אנחנו נשלם כמו להדרכה לחברת "אל-על" בגין ההדרכה של עצמנו? רק בגלל שאל-על עצמה יש לה גם בית ספר גם עבור זה? אנחנו חושבים שזה לא נכון. אנחנו חושבים שזה גם לא נכון ביחס למפעיל ודיברנו על זה בפעם הקודמת. אני רק אזכיר, אותו מטוס 757 שטס מתל-אביב לפריז בטיסת "ארקיע" או בטיסת "אל-על" העיצומים בגין העבירות בגין אותה טיסה לאותו סוג מטוס העיצומים יהיו שונים לחברת "אל-על" ולחברת "ארקיע" רק בגין העובדה שלחברת "אל-על" יש 15 מטוסים או כי היא עושה הדרכה גם למטוסים גדולים.

אני חושב שבנושא הזה ראוי לעשות בחינה נוספת ולנסות לבחון על מה נעשתה ההפרה ולא מי עשה אותה. האם ההפרה היא בגין מטוס 757 או מטוס קטן, או בגין הדרכה לכלי טיס קטן ולא מי עושה את זה.

היו"ר יצחק וקנין:

אני חושב שהנושא הזה עלה בשבוע שעבר ודיברנו עליו. אמרנו שאנחנו לא נוכל להיכנס לכל הקטגוריות. נצטרך ספר עבה וגדול רק לגבי הקטגוריות שבו נמיין את כל המקרים, את כל המטוסים, גודל החברות.

עומר שלו:

אדוני, רוב העבודה כבר נעשתה.

רננה שחר:

אדוני, דובר על זה בהרחבה.

עומר שלו:

אדוני, אולי במקום לקבוע שאוטומטית זה עובר לרף העליון, תהיה איזו בחינה מהותית יותר. לדוגמה - - -

היו"ר יצחק וקנין:

עדיין יהיה את הקנס המרבי אבל לא תמיד זה הולך ישר למרבי.

עומר שלו:

נכון, אבל הסכום הבסיסי יהיה הסכום המרבי. אם זה לא עיקר העבודה של אותה חברה אבל במקרה היא גם נותנת שירותים לכלי טיס גדול, שיבחנו את מהות העסק ולפי זה יקבעו ולא רק לפי הסכום הגבוה. פה הלכו בדרך הקלה, דהיינו, אוטומטית לסכום הגבוה.

היו"ר יצחק וקנין:

בתקנות ההפחתה תמיד אפשר יהיה להתחשב בסוג הפעילות.

רננה שחר:

אבל אדוני, כבר דובר שגבול הוא דבר שרירותי בהגדרה. המדרגות הן מדרגות מוצדקות מאופי הפעילות והיקפי הפעילות והצורך להרתיע. לכן החזרה הזאת על הטיעונים של אותו מטוס של "ארקיע" ו"אל-על" – כן, אין מה לעשות, אלה גופים אחרים, עם הקיפים אחרים וההרתעה כלפיהם מוצדק שתהיה שונה.

עומר שלו:

למה ההרתעה היא שונה לגופים שונים?

היו"ר יצחק וקנין:

אני אסביר לך למה. אני חושב שגוף גדול, אם תקנוס אותו בהתאם לסוג העבירה, הוא יכול לזלזל ולהמשיך לעשות את אותה עבירה, כיוון שזה לא מדגדג אותו בכלל. לעומת זאת, אם תשית עליו קנס גדול מאוד, זה ירתיע אותו מלעשות את העבירה הזאת. זה השיקול שעומד מאחורי המספרים שיש פה.

עומר שלו:

אדוני, יש איזו תפישה שלכאורה עושים פה איזה בדיקה כלכלית. חברה מסחרית, בוודאי חברה ציבורית - - -

היו"ר יצחק וקנין:

זה לא עניין של בדיקה כלכלית, יכול להיות ש"אל-על" אפילו מפסידה כסף.

עומר שלו:

אנחנו מתייחסים ברצינות לעיצומים. גם אם היה עולה לנו פחות להמשיך להפר, אנחנו לא נרצה להמשיך להיות שם. מדובר בכל זאת בחוק פלילי עם אספקטים פליליים.

היו"ר יצחק וקנין:

ראינו את זה בשבוע שעבר. בכל הקטגוריות שהביאו לנו, לפחות בעולם הגדול יש קטגוריה אחת ועוד אחת ולא יותר. לעומת זאת, נעשתה פה עבודה וניסו כמה שיותר ללכת לכל האפשרויות וחילקו ל-5. רואים שיש פה רצון לתת מענה גם לכם וגם לקטן ביותר.

עומר שלו:

אדוני, אנחנו בסעיף ספציפי שמדבר מה קורה כשיש שתי קטגוריות. אין לנו מחלוקת, אנחנו מעריכים את העבודה ואמרנו זה גם בשבוע שעבר. אנחנו בסעיף ספציפי שמדבר על-כך שאפשר ליפול במסגרת שתי קטגוריות. בחרה רת"א לגשת אוטומטית לרף הגבוה. אנחנו חושבים שצריכה להיעשות בדיקה נוספת ואפשר לעשות את זה. אפשר לבדוק לפי מה הנתח העיקרי של אותה חברה. רת"א מכירה את הפעילות של הגופים מדוע שהיא לא תיכנס לעשות את זה?

רננה שחר:

מה שאדוני אמר הוא מאוד נכון. אם מפעיל גדול מתעסק אווירונים זעירי משקל, 5,000 שקלים לא ידגדגו.

עומר שלו:

עיצום כספי מדגדג לכל חברה, אף אחד לא רוצה להפר. תוציאו לכם את זה מהראש, אנחנו לא רוצים להיות שם.

דפנה עין דור:

הציפייה היא שככל שהיקף הפעילות גדול יותר, יש יותר טיסות, יש יותר סיכוי שתקרה תקלה. חברה גדולה צריכה להקים מערך של בדיקה, שלכל עובד טיס יש את האישורים הדרושים. יש להם יכולת יותר טובה להקים את המערך הזה כדי לפקח על ההפרות.

היו"ר יצחק וקנין:

לדעתי, חלק מפיתרון יהיה בתקנות. אפשר למצוא איזו קטגוריה? יש לך איזה רעיון?

איתי עצמון:

אין לי כרגע רעיון טוב וזה גם דבר שעבר בחינה מקצועית של משרד התחבורה. בכמה דיונים פנימיים הצעתי שאולי נקבע לפי כלי הטיס שלגביו בוצעה ההפרה אבל הוסבר לי שזה פשוט לא נכון.

רננה שחר:

זה גם לא נכון, זה לא ירתיע ולא אפשרי.

עומר שלו:

למה זה לא נכון?

רננה שחר:

זה מה שהסברנו, כי בעינינו זה לא ירתיע. המטרה היא להרתיע ולכן משפטית לא נכון לקבוע את זה. מבחינת ההיתכנות למיין את ההפרות, לא כל הפרה ניתן למיין לפי סוג כלי הטיס. יש הפרות מערכתיות של החברה עצמה, בנהלים שלה, ההדרכות שלה.

היו"ר יצחק וקנין:

אפילו הבאתי דוגמה מהמקורות, שזה לא משנה אם אתה עשיר או עני, אתה תשלם אותו סכום.

עומר שלו:

פה זה הפוך.

היו"ר יצחק וקנין:

כשיבוא מלך המשיח אז אולי – אמרתי מה שקורה ברחוב ונתתי לכם דוגמה על הפשע. כל יום נרצחים אנשים. אין הרתעה ואין מורה של מלכות. אמרתי את זה בהרחבה ואמרתי גם מה הרמב"ם אומר. גם אז אמרתי, שבדיני שמים החשבון הוא אחר. בדיני שמים יגידו לעשיר, למה גנבת, היה לך מספיק כסף. עדיין לא הגענו לשלב שחוקי התורה הם שפועלים.

לאה ורון:

יש הצעה איך לתקן את סעיף ב'?

רננה שחר:

איתי הקריא את התיקון.

איתי עצמון:

שאלת הבהרה. ראיתי שלא מניתם את פסקאות 9 ו-10 ב-ב(1). בעצם, אם אני מפעיל אווירי בהפעלה כללית שיש לי גם כלי טיס גדול וגם בינוני, אז המבחן יהיה לפי גודל כלי הטיס שלגביו בוצעה ההפרה. זאת אומרת, שכאן זה יהיה המבחן, גם ב-9 וגם ב-10.

רננה שחר:

ב-10 לא מתעוררת השאלה כי אתה לא יכול להיות ממוין גם לזה וגם לזה. ב-9 השאלה הזאת מתעוררת והתשובה היא חיובית, זה לפי גודל כלי הטיס.

אברהם רזיאל:

נוכל לראות את הנוסח המתוקן?

רננה שחר:

תוכל לראות אותו בהפצה הבאה.

איתי עצמון:

גם זה לא נוסח סופי כי הנוסחים כפופים לאישור ממונה על הנוסח, בלשכה המשפטית. זה ברמה של עיקרון והעיקרון ברור והוסכם.

אברהם רזיאל:

כתעשייה אווירית יש פה איזו אפשרות – מצד אחד אנחנו מכון בדק וכל ההפעלה שלנו במסגרת הזאת היא במסגרת מכון בדק. איך לקרוא לזה? האם זאת הפעלה? כלי הטיס כשהם טסים הם מכון בדק או הם הפעלה כללית? הסכומים פה שונים מהותית.

רננה שחר:

זה תלוי בסוג החובה שהפרת.

אברהם רזיאל:

אני חושב שאת זה לא הבהרנו מספיק בראשית הדרך של הגדרות החוק.

רננה שחר:

דווקא זה מובהר בצורה מאוד ברורה. אגב, מכון בדק היא הפעלה כללית ולא מסחרית. הפעלה מסחרית היא מתן שירות באמצעות כלי טיס, שזה משהו אחר.

עכשיו זה תלוי בחובה הספציפית שאתה תפר. אם זאת חובה מתוך תקנות המכונים באופן כללי, אז אתה מכון. אם זאת חובה מתקנות ההפעלה כמפעיל כללי, אז אתה תוחזק כמפעיל כללי. הרי מרבית הרגולאציה שלנו היא בתקנות ולא בחוק. זה תלוי בתקנות.

אברהם רזיאל:

זה צריך לבוא לידי ביטוי בנוסח המתוקן.

לורה לויט:

אני רוצה להבין. אנחנו כ"כימניר" יש לנו חברה שמפעילה כלי טיס לחקלאות וחברה שמפעילה כלי טיס לתעופה כללית. נניח שבתעופה כללית יש לי 4-5 כלי טיס ואני בקטגוריה של 15,000 שקל ואני בקטגוריה של בינוני, דהיינו, 5,000. אבל, לפי ההגדרה שלי, אני כ"כימניר", יכול להיות שיש לי למעלה מ-7 כלים חקלאיים, אז העיצום יהיה לפי 25,000? איך זה עובד?

רננה שחר:

יש לכם שני רישיונות הפעלה מבצעיים נפרדים?

לורה לויט:

כן.

רננה שחר:

אז יש לכם שני רישיונות, אתם שני מפעילים. החברה עצמה מחזיקה שני רישיונות הפעלה.

היו"ר יצחק וקנין:

איפה שיהיו 4, זה יהיה 4, לפי רישיון ההפעלה. מה שקובע זה מה שכתוב ברישיון ההפעלה.

עמרי טלמון:

בדיון הקודם נאמר מה קורה אם מתחזקים כלי גדול או כלי קטן וכן הלאה. הבעיה יכולה לצוץ כאשר מביאים כלי טיס קטן למכון בדק שנניח יש לו ג'מבו, מכיוון שיש לו ידע ספציפי. אז הוא יזרוק אותי החוצה ויגיד שבגללי הוא עלול להיכנס לעיצום כספי שעולה על ערך המטוס.

היו"ר יצחק וקנין:

זה כבר שיקול דעתו.

רננה שחר:

טוב מאוד. אם הוא מתכוון להפר, אז טוב שהוא זרק אותו. אתה מנעת מעצמך מלתקן במכון בדק שהולך להפר ולקבל עיצום כספי על זה.

עמרי טלמון:

אני אתן לך דוגמה מעולם הרפואה ואני מקווה שהרופא לא יכעס עלי. בגלל התביעות על רשלנות רפואית, יש מדינות בארצות הברית שבהן אין רופאים מסוג מסוים כי לא כדאי להם לעבוד שם. לא כי הם מתכוונים לעשות רשלנות רפואית אלא שאם וכאשר יתבעו אותם סופם לאבדון.

אם אני מביא כלי טיס קטן לארקיע, יגידו לי ללכת, לא רוצים להתעסק איתך. חס וחלילה אני אפר, הסיכון יותר גדול מהסיכון.

היו"ר יצחק וקנין:

זה מזכיר לי את הויכוח על חברות הביטוח של האופנועים שלא רצו לבטח אותם. הסיכון הוא גדול מאוד.

עמרי טלמון:

בגלל זה מכרתי את האופנוע שלי, כשהביטוח עליו עבר ב-50% את הביטוח על האוטו, זה אבסורד מוחלט.

היו"ר יצחק וקנין:

בכל מקרה אני חושב שהקדוש ברוך הוא אוהב אותך. יש לנו פינה חמה לעמרי טלמון.

עמרי טלמון:

מה אומר כאשר "אלפי הדל במנשה ואנכי הצעיר בבית אבי".

היו"ר יצחק וקנין:

אני מאשר את סעיף ב1 כולל התוספת.

מי בעד סעיף ב1?

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים אין

היו"ר יצחק וקנין:

סעיף ב(1) אושר.

רננה שחר:

"(2) על אף האמור בפסקה (1) , מפר שיש לו רישיון עובד טיס כאמור בפסקה (1)(ב) להגדרה "הסכום הבסיסי" וגם כאמור בפסקה (1)(ג) להגדרה כאמור, וההפרה לא הייתה במסגרת ביצוע תפקידו כמדריך, יחול לגביו הסכום הבסיסי האמור בפסקה (1)(ג) להגדרה "הסכום הבסיסי" ;"

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות. מי בעד סעיף 2?

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

היו"ר יצחק וקנין:

הסעיף אושר.

רננה שחר:

לגבי סעיף 127 אקדים ואומר שהסעיף הזה הוא הסעיף שכולל את ההפרות שבהן יש עיצום כספי בגובה הסכום הבסיסי. הדירוג בין 127, 128, 129 ו-130, זאת ההנחה של החומרה החוקית של ההפרה. בחוק עצמו נקבעו חובות יסוד מסוימות. מרבית החובות כבר נקבעות בתקנות. לא בחוק עצמו אלא יש לשר הסמכה מפורשת לקבוע תקנות בענייני ספרי עזר, ציוד, כשירות לטיסה וכו'. הפרות של החוק עצמו הן ב-127, הם הסכום הבסיסי הכבד, מתוך הנחה שהדברים הבסיסיים והרציניים הם בחוק.

הפרות של תקנות שהן תקנות שיש עליהן התייחסות מפורשת, שקבענו אותן בחוק באופן מפורש ואמרנו: בנושא הזה והזה השר יתקין תקנות, זה הנושאים החשובים שאליהם התייחסנו והם 50% מהסכום הבסיסי.

25% מהסכום הבסיסי אלה הפרות יותר קלות ערך או שסווגו כיותר קלות ערך או כדברים שהם יותר שיוריים כלליים. ב-130 זה הנושא של סימון, נשיאת מסמכים ורעש.

יכולה להיות טיפה חלוקה כלפי מטה. זאת אומרת, דברים של החוק ירדו למטה או דברים של תקנות מפורשות ירדו למטה. אין העלאה כלפי מעלה של החלוקה הזאת.

איתי עצמון:

הערה מקדימה לפני שאנחנו נכנסים לעובי הקורה בסעיפי העיצומים. הסמכות ניתנת כאן, כמובן, למנהל, מכיוון שבסעיף 8ב לחוק רת"א נקבע שהמנהל רשאי לאצול מסמכויותיו לעובדי רת"א. מכיוון שמדובר בכל זאת על סמכות כבדת משקל, להטיל עיצום כספי, אני מציע שנקבע, שהמנהל לא יוכל לאצול סמכותו להטיל עיצום כספי לפי פרק זה.

יערה למברגר:

אולי אפשר לומר: על אף האמור בפרק זה.

איתי עצמון:

או לומר "על אף האמור בסעיף 8 לחוק רת"א". אנחנו נבדוק בדיוק את הנוסח אבל העיקרון הוא שרק המנהל יוכל להטיל עיצום.

היו"ר יצחק וקנין:

מקובל.

רננה שחר:

זה גם נובע מהגדרת המנהל, אנחנו מסכימים.

היו"ר יצחק וקנין:

את יכולה להתחיל.

רננה שחר:

"עיצום כספי בגובה הסכום הבסיסי

127. המנהל רשאי להטיל עיצום כספי לפי הוראות פרק זה בגובה הסכום הבסיסי, על כל אחד מאלה:

(1) עובד טיס שביצע תפקיד שאינו מורשה לבצעו על פי רישיונו, בניגוד להוראות סעיף 2;

(2) עובד טיס שמילא את תפקידו בלא תעודה רפואית תקפה או בניגוד לתנאים הקבועים בה או כשחל שינוי במצב בריאותו העלול לפגוע ביכולתו למלא את תפקידו, בניגוד להוראות סעיף 6(א);

(3) מי ששימש כאיש צוות בעמדתו בכלי טיס ישראלי המופעל בשטחה של מדינה חברה, בלא אישור מאת הרשויות המוסמכות של אותה מדינה, בניגוד להוראות סעיף 9(ב);"

היו"ר יצחק וקנין:

הערות לסעיפים 1 עד 3.

עמרי טלמון:

לגבי סעיף 2, עניין התעודה הרפואית. יש כאן שתי בעיות. "מילא את תפקידו בלא תעודה רפואית תקפה" יכולות להיות לזה שתי סיבות. האיש לא חידש את התעודה ביודעין או מפני שהוא טעה בתאריך ולא חידש אותה. אלה שני מקרים שונים לחלוטין. על הראשון הייתי נוטה להסכים, השני הוא בעייתי.

שניים. "כשחל שינוי במצב בריאותו העלול לפגוע ביכולתו". מאיפה הוא יודע? יש שינויים במצב הבריאות שבהחלט יכולים לפגוע בתפקוד והאדם לא יודע עליהם עד שקורה מקרה או עד שהוא הולך לבדיקה רפואית ומוצאים את זה.

לדעתי צריך להכניס מילה או שתיים שאומרים שהוא יודע על מצבו הרפואי.

רננה שחר:

אשיב קודם לחלק השני. כתוב פה: "בניגוד להוראות סעיף 6א". הנוסח של סעיף 6א: "לא חל שינוי במצב בריאותו ממועד מתן התעודה הרפואית ועובד הטיס מודע לכך שהשינוי האמור עלול לפגוע ביכולתו למלא את תפקידו".

איתי עצמון:

זה לא קשור.

יערה למברגר:

יש לך מודעות בסעיף אבל בעיצום הכספי אין יסוד נפשי.

רננה שחר:

אבל כתוב שהוא צריך להיות בניגוד לסעיף 6א.

איתי עצמון:

אני חושב שבכלל היה צריך לוותר על הסיפה מהטעם הזה. בדרך-כלל אנחנו מטילים עיצומים כספיים על הפרות טכניות יותר. הפרות שדורשות יסוד נפשי קבועות בסעיף הפלילי. אני חושב שיש בעיה עם הסיפה "שחל שינוי במצב בריאותו".

רננה שחר:

דנו בזה לאורך ולרוחב והתשובות שנתנו ואני חושבת שהן נכונות, שההפרה היא ההפרה של הנורמה. הנורמה עצמה קבעה שלא ימלא עובד טיס את תפקידו בהתאם לרישיון ההגדר אלא אם כן מתקיימים בו שניים אלה. 2. לא חל שינוי במצב בריאותו, כשהוא מודע לכך שחל שינוי". זאת הנורמה. אם לא, הוא לא הפר אותה.

איתי עצמון:

אנחנו לא רוצים לתת סמכות לגוף מנהלי לקבוע מודעות, כן או לא. אני חושב שיש עם זה בעיה. אני מציע לכם לוותר על הסיפה.

גיורא רום:

אנחנו נוותר על הסיפה.

רננה שחר:

לגבי הדבר הראשון שאמר עמרי. אנחנו יוצאים מנקודת הנחה שתעודה רפואית זה דבר חשוב, צריך לחדש אותה בזמן, ללכת לבדיקות הרפואיות בזמן. זה לא איזה משהו אוטומטי. הולכים לבדיקות והדבר הזה חשוב מאוד לכשירות של עובד הטיס.

בתקנות ההפחתה, ואני כן מציעה לכולם להסתכל על תקנות הפחתה אחרות שקיימות היום, בין אם זה חומרים מסוכנים וכדומה, הנושא של הפרה ראשונה או הפרה שדווח עליה לפני שהתגלתה ההפרה, הם בהחלט דברים שמקבלים ביטוי בהפחתות, אם זאת פעם ראשונה שזה קרה. לא צריך להתייחס באותה סלחנות לפעם השנייה שזה קרה. אני חושבת שזה יקבל פיתרון.

לורה לויט:

אפשר אולי להכניס הערה מסוג "נסיבות התלויות בו". יכול להיות שהתעודה לא חודשה בגלל שהיו עיצומים או שביתות ברשויות.

רננה שחר:

העיצום כולל הליך שימוע שנותנים לאדם להשמיע את טענותיו.

בנימין קלנר:

לגבי העניין של הבדיקות הרפואיות. העליתי את זה כבר כמה פעמים ואני מבין שמקבלים תשובה. צריך לעשות כמו עם רישיון נהיגה ועם רישיון כלי ירייה, הרשות צריכה להודיע לך שעליך לעבור את הבדיקות. היום היא לא עושה את זה.

היו"ר יצחק וקנין:

החוק קובע מתי צריך לעשות.

רננה שחר:

תקנה 66 לתקנות הרישיונות קובעת במפורש.

היו"ר יצחק וקנין:

אתה רוצה בעצם שתהיה הודעה. מה סיכמנו בנושא הזה?

אבישי פדהצור:

ברשותך, אדוני, דיברנו על זה לאורך ואמרנו שיש כמה טעמים שלא תומכים בטענה הזאת. קודם כל, ברמה העובדתית זה יסיט את הדיון מהשאלה האם היתה תעודה תקפה או לא לשאלה האם הרשות הודיעה לי או לא הודיעה לי ומתי קיבלתי את ההודעה ממנה שאני צריך לחדש.

זה רק התיאור הטכני. מבחינה מהותית, בכל הכבוד, אדם מוחזק, ככל שאני מכיר את הדין, כמי שאחראי למעשיו ומודע להם. יש פה אנשי מקצוע שמתהדרים באתוס מקצועי מאוד מאוד מכובד של יכולות טכניות ומקצועיות אדירות. אז הפעולה הפשוטה לראות מתי פוקעת לי התעודה הרפואית הם אינם מסוגלים לעשות? בשביל זה רת"א צריכה להקים את כל המנגנונים הבירוקרטים הנלווים ועוד לכפות את זה? אני מאמין שרת"א ביום מן הימים אולי תגיע למצב שבו, כהסדר מנהלי - - -

היו"ר יצחק וקנין:

סליחה, אני לא מקבל את הטענה הזאת. גם בפעם הקודמת אמרתי. כשאני רוצה לחדש רישיון נהיגה, אני מקבל ממשרד הרישוי לחדש את הרישיון. אם אני לא אקבל, אני לא אחדש אותו. האדם טרוד ועסוק. אתם צריכים למצוא מנגנון שיודיע להם על החידוש.

רננה שחר:

לבקשת הוועדה, רת"א העבירה מסמך מפורט לוועדה בעניין תכניות המחשוב.

לאה ורון:

באחת הישיבות הבאות המסמך יוצג בפני המוזמנים.

רננה שחר:

הצגנו מה תהיה ההתקדמות.

בנימין קלנר:

למען עשיית סדר בנושא הזה. האחריות על מצבו הבריאותי של העובד היא עליו. הרופא בסך הכול נותן לו שירות. כבר דיברנו על זה שלא ננהיג כאן חוק מלשנות, לחייב את הרופא להודיע. אם הרופא חושב שהוא לא מתאים הוא צריך להגיד לו על-כך.

היו"ר יצחק וקנין:

לא הסכמתי איתך וגם עכשיו אני לא מסכים איתך.

בנימין קלנר:

מה לעשות?

היו"ר יצחק וקנין:

זה טוב למי שנוסע לבד ואין איתו אף אחד. שיעשה מה שהוא רוצה.

לורה לויט:

לנהגי מוניות ולנהגי אגד אין חובות כאלה. הם לא חייבים לזכור מיוזמתם מתי הם צריכים לעבור את הבדיקות.

רננה שחר:

מה זאת אומרת? אם היתה תקלה במשרד הרישוי ומישהו לא קיבל את הדואר, אז משרד התחבורה אחראי שהוא נוהג בלי בדיקות רפואיות בתוקף? על מה אתם מדברים?

היו"ר יצחק וקנין:

אתם מערבבים פה שני דברים. אני דיברתי על משהו אחר. הוא דיבר על אחריות הרופא. האם הרופא צריך להודיע לממונים או לא. כבר אמרתי בפעם הקודמת שאני לא מסכים. בוודאי שהרופא צריך להודיע כי אני לא יכול לסמוך על שיקול דעתו האם הוא יודע או לא יודע.

בנימין קלנר:

זה בניגוד לחוק - - -

היו"ר יצחק וקנין:

אם זה גורם לכך שהטיס הזה לא יוכל להיות יותר טיס בגלל הבדיקה, הוא יגיד לעצמו אולי הוא יכול עוד לסחוב. אתה מוכן לקחת את הסיכון הזה ל-700 או 400 נוסעים?

לאה ורון:

אתה מדבר על להודיע על המבדק.

היו"ר יצחק וקנין:

אמרתי כבר את דעתי, שצריך להודיע לו שהוא צריך לעבור בדיקה.

לאה ורון:

זה ברור. השאלה האם צריך להודיע גם לרשויות האחרות?

היו"ר יצחק וקנין:

אני מדבר על-כך שהוא צריך להודיע לממונים עליו ב"אל-על". אם הוא טייס ב"אל-על" הוא צריך להודיע ל"אל-על": הטייס שלכם לא נמצא כשיר ויש לו בעיה כזאת וכזאת. אמרתי את זה בפעם הקודם. הוא ניסה לשכנע אותי ועדיין מנסה לשכנע אותי. אני חושב שיש פה סיכון גדול מאוד. יש 400 נוסעים או 700 נוסעים בטיסה הזאת. אם הטייס יחשוב שזה לוקח לו את הרישיון והוא לא יוכל להמשיך להיות טייס, אני לא יודע אם הוא יעשה את זה.

גם אם זאת בעיה קטנה, אני לא יכול להשאיר את הדבר הזה לשיקול דעתו של הנבדק. זה קריטי, זה לא דבר שאפשר להשאיר אותו.

יצחק רז:

אני רוצה לחזק דווקא אותך. הרופאים הם רופאים מטעם רת"א והם צריכים לדווח ויש עליהם חובה לדווח לרת"א. רק לאחרונה חקרתי אירוע שבן אדם עשה תאונה ומרת"א שלחו אותו לרופא. אנחנו לא יודעים מה הוא סיפר שם. הוא לא חזר. הרופא מצידו גם לא הוציא בצורה שאתה מדבר עליה. עכשיו אותו אחד עשה תאונה שנייה. הסתבר שאז הוא לא מילא את מה שמפקח רת"א אמר לו לעשות. כיוון שהטייס לא חזר לרת"א, זה התפספס ברת"א. לכן צריך שהרופא ידווח לרת"א.

היו"ר יצחק וקנין:

אל תנסה לשכנע אותי בדבר הזה, זה לא יעזור לך. גם אם כולם יגידו הפוך, אני לא אשנה את דעתי.

בנימין קלנר:

שמו בסל אחד את מפעיל הג'מבו עם 400 נוסעים ואת טייס הססנה עם נוסע אחד. זה לא אותו דבר. כבר אמר סיד כהן, שהוא בכיר רופאי התעופה בארץ:

" The only person who knows how fit you are to fly is ICD next to you in the cockpit". זה נכון לגבי ג'מבו ושם חלה חובת הודעה. צריך גם למצוא את המנגנון של הדיווח - - -

היו"ר יצחק וקנין:

אמרתי לך, לגבי הודעה שהוא צריך לעבור בדיקה, אני חושב שצריך להיות מנגנון להודיע כמו שעושים עם רישיונות נהיגה. הבעיה היא לא קריטית והסכמתי לזה.

אבל זה שהרופא לא יודיע את מצבו הבריאותי של הנבדק, לא יקום ולא יהיה.

לורה לויט:

איפה זה תגובה חובת מתן הודעה על-ידי רת"א.

היו"ר יצחק וקנין:

דיברנו על זה ונפתור את הבעיה עד שנסיים את החקיקה. הם ימצאו פיתרון. במדינת ישראל אין אלפי טייסים במדינת ישראל. אני אתן לכם דוגמה ממה שקרה לי. לא קיבלתי את רישיון הרכב. אשתי ממשיכה לנסוע עם הרכב.

אלי נידם:

אני מאיגוד פקחי הטיסה. אני רוצה לחזק את מה שאדוני אמר בעניין מתן הודעה. כחוט השני עובר כאן בכל הדיונים העובדה שכל המטרה היא לחזק את עניין הבטיחות. חלק מהבטיחות זה למנוע מצב שעובדי טייס יפעלו ללא רישיון בתוקף. כמובן שאנחנו לא מדברים על מצב שהם עושים את זה ביודעין. המטרה כאן היא לצמצם מצב שעובד הטיס באמת לא מודע. כמו שנאמר כאן, אנחנו רואים את זה קורה מידי יום בכל מה שקשור לרישיון רכב. מצד אחד, אנחנו לא יכולים להגיד שבשם הגברת הבטיחות, להגביר את החובות שמוטלות פה על חברות מסחריות ועל עובדי הטיס אבל מצד שני, החובות של רת"א נשארות אותו דבר.

כמו שאדוני אמר, באמת מדובר במספר מצומצם של אנשים, במנגנון לא כל-כך מורכב שיכול באמת לחסוך בעיצומים כספיים. צריך להדגיש את העובדה שמדובר על עובדי טיס ולא מדובר על חברות. מדובר על אנשים עם משפחות.

היו"ר יצחק וקנין:

אנחנו מתקדמים.

לורה לויט:

לפי מה שאני מבינה, עובדי טיס זה כולל עובדי בדק לתחזוקה עצמית? כלומר, גם בבדק אנחנו צריכים תעודות רפואיות, להבדיל מטייסים.

היו"ר יצחק וקנין:

זה לא הסעיף.

בועז חטיבה:

אני רוצה שוב להדגיש את המחויבות והאחריות שלנו לבטיחות. אני חושב שיש ליצור הפרדה בין מצב שאדם שכח לחדש את התעודה, שוב, מבלי להקל ראש באחריותו.

היו"ר יצחק וקנין:

למה אתם חוזרים על הדברים?

בועז חטיבה:

כי יש הבדל בדרגת החומרה.

היו"ר יצחק וקנין:

אמרתי את הדברים ואני לא אחזור עליהם.

הערות מהותיות?

עומר שלו:

הערה לסעיף 2. במקרה הזה יש גם סנקציה נוספת של התליית רישיון. רציתי לדעת איך הם עומדים זה לצד זה? האם זה נלקח בחשבון?

צריך לזכור שמדובר פה בעיצום שהוא ב-100%, זה סכום של 100% מהסכום הבסיסי והוא יכול לבוא, כך סביר, יחד עם התליית רישיון של עובד טייס. אנחנו מבקשים להבין האם יש איזה עקרונות לפיהם נקבע מתי בנוסף להתלייה גם עיצום כספי? אם שתי הסנקציות האלה יכולות לחיות יחד, אז לפחות להעביר את זה לדרגה נמוכה יותר, מתוך הבנה שכנראה יש סנקציה נוספת לאירוע הזה.

יש לי גם התייחסות לסעיף 3.

רננה שחר:

כן, יכולות להיות גם הפעולה במישור המנהלי וגם עיצום כספי. כאשר נגמור לאשר את העיצומים הכספיים, רת"א תשב לכתוב את מדיניות האכיפה, שתבהיר גם לרת"א עצמה וגם לציבור שלה את היחס ומתי באמת ראוי לנקוט בשני הצעדים. כמובן שלא בכל מקרה ראוי לנקוט בשני הצעדים גם יחד. באיזה מקרים זה ראוי? תלוי בדרגת החומרה, שכח פעם ראשונה, שכח פעם שנייה וכדומה.

היו"ר יצחק וקנין:

אני מבקש שתעדכנו את הוועדה כאשר תסיימו.

עומר שלו:

אולי אפשר להעביר את זה לדרגה נמוכה יותר? אנחנו עכשיו נעלה את הטיעונים האלה, שבמקום 100% אנחנו נציע דרגות נמוכות יותר, מתוך הבנה שלטעמנו שבעבירות המסוימות האלה, הם לא צריכים להיות בעיצומים בדרגה הגבוהה יותר. התשובה כרגע לא ניתנה. ניתנה כרגע תשובה ברמה העקרונית אבל אין לנו כרגע את מדיניות האכיפה, אם אפשר להעביר את זה לדרגה נמוכה יותר של 50%.

רננה שחר:

אנחנו מתנגדים לזה.

יערה למברגר:

ההערה היא על-כך שיש אופציה של התליית רישיון. בהתבסס על זה אין מה לקבוע עיצומים כספיים.

עומר שלו:

זה לא מה שאמרתי וזאת לא הפרשנות המתאימה.

רננה שחר:

יש חפיפה - - -

עומר שלו:

הצעתנו היא שהסכום הבסיסי פשוט לא יהיה 100% ממנו אלא 50% מתוך הבנה שיתכן ותופעל סנקציה נוספת.

רננה שחר:

זה נכון לכל ההפרות, אדוני, לכל הגופים המרושיינים. הפרות פה זה הפרות של החוק. הפרת החוק, עילה בסעיף 35. אנחנו חושבים שזה צריך להישאר.

היו"ר יצחק וקנין:

רבותיי, תנו לי להתקדם.

עומר שלו:

אני רוצה להתייחס לסעיף 3. סעיף 3 מתייחס ל"מי ששימש איש צוות בעמדתו בכלי טיס בשטחה של מדינה חברה בלא אישור". הנושא הוא נושא מורכב שלפחות אל-על התייחסה אליו גם במסגרת תקנות גיל טייסים 67-65 ואנחנו חושבים שיש פה בעייתיות. אחד, הוא לא צריך להיכלל במסגרת הסכום הבסיסי של 100%. שניים, יתכן וחלק ממנו כבר נכלל במסגרת סעיף 1 של עובד טייס שביצע תפקיד שהוא לא מורשה לפי הרישיון. שלוש, בכל מקרה, מכיוון שיש פה בעייתיות עם הניסוח "ביחס למדינות אחרות", אנחנו מבקשים שזה יימחק, או לפחות שירד העיצום, שנדע מה רת"א עושה בעניין הזה.

רננה שחר:

אדוני, אני רוצה להזכיר דבר אחד. אתה כבר אישרת את כל ההסדרים, על הרופא שמדווח, על המעבר למדינות אחרות. הדברים אושרו. סעיף 9 אושר, סעיף 6 אושר, כל ההסדרים אושרו.

בדיונים המקדימים, לגבי הסעיף הספציפי הזה, איגוד הטייסים ואל-על טענו שהדבר הזה לא צריך להיות פלילי, זה צריך להיות רק עיצום כספי. לפיכך באנו והורדנו וזאת לא עבירה פלילית, זה רק עיצום כספי. בעינינו הנושא הזה הוא התחייבות יסוד באמנה מבחינת מדינת ישראל וזה לא יכול להיות פחות מהסכום הבסיסי.

יובל לוטן:

בסעיף 1 הרי כתוב שעובד טייס שביצע תפקיד שאינו מורשה לבצעו. סעיף 3 הוא בעצם אחד מאותם תפקידים.

רננה שחר:

ממש לא. בסעיף 1 זה מי שאין לו רישיון הגדר ל-747 ורק ל-737 ואתה מטיס מטוס שאין לך הגדר אליו. זה סעיף 1. הסטנדרטים לרישוי נקבעים בנספח 1 לאמנה. ישראל התחייבה לאמץ ככל האפשר את נספח 1 לאמנה אבל לפעמים היא לא יכולה מסיבות שונות ועושה סטנדרטים אחרים. אז, לפי האמנה, צריך לכתוב לך ברישיון במה אתה לא עומד ואסור לך, לפי האמנה, לטוס לשטחה של מדינה אחרת אם היא קיבלת את האישור המפורש לגבי החריגה הזאת. זה לא אומר שאתה לא מורשה . בישראל אתה מורשה להפעיל, עובדה שנתנו לך את ה"endorsement". הזה. עובדה שהוכר לך הרישיון בלי אנגלית, בגיל שחורג מהאמנה וכו' דברים מהסוג הזה. עדיין אתה צריך את ה-"endorsement" ואתה צריך לפי חוקי ה-ACOA ומה שישראל התחייבה אליו, לקבל אישור מפורש.

יובל לוטן:

הרי יש דיון שונה שמתנהל במקביל ומן הסתם הוא יגיע לשולחן הוועדה הזאת על נושא תקנות הרישיונות וגיל הטייסים, ששם כל הנושא הזה עולה. אני חושב שזה לא נכון, כאשר הדיון ההוא מתנהל במקביל וטרם הוכרע, לקבוע מסמרות בחקיקה ראשית על דיון שמתנהל במקום אחר.

רננה שחר:

זה לא שייך אחד לשני.

היו"ר יצחק וקנין:

מהניסיון, בשיטה שלך אתה יכול לשתק את המדינה.

יובל לוטן:

אני חושב שסעיף 1 נותן מענה.

היו"ר יצחק וקנין:

אתה יודע כמה דברים קשורים אחד לשני? אי-אפשר לתקוע דברים.

רננה שחר:

במקרה הזה זה גם לא שייך אחד לשני.

היו"ר יצחק וקנין:

מי בעד סעיפים 1, 2 ו-3? מי נגד?

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים אין

היו"ר יצחק וקנין:

הסעיפים אושרו כולל התיקון, כולל מחיקת הסיפה של 2.

רננה שחר:

"(4) בעל רישיון להפעלת בית ספר לעובדי טיס שהפר תנאי מתנאי רישיונו המפורטים בסעיף 13(ב) או (ג)(1) עד (5), או שנתן הדרכה לתפקידי עובדי טיס שלא בהתאם לתוכנית הלימודים שאישר המנהל ,בניגוד להוראות סעיף 12;"

איתי עצמון:

כתבתם "או שנתן הדרכה", כלומר, זה המדריך או מפעיל בית הספר?

רננה שחר:

זה אותו בעל רישיון. זה או בעל רישיון לעובדי טייס שהפר או שנתן הדרכה. זאת חובה של בעל הרישיון.

אברהם רזיאל:

יש גם הדרכה עצמית.

רננה שחר:

זה משהו אחר.

היו"ר יצחק וקנין:

בעל רישיון ההדרכה.

יערה למברגר:

אפשר לפסק אחרת.

היו"ר יצחק וקנין:

הערות לסעיף 4.

עומר שלו:

כפי שנעשה בסעיפים אחרים שנגיע אליהם, שההתייחסות לסעיפים 13ג 5-1 לא תהיה כמקשה אחת ל-100% אלא שאפשר יהיה לפצל. הצעתנו היא לפצל בין סעיפים קטעים ג5-1. 1 ו-5 מדברים בצורה מהותית על סוגי ההדרכות ותנאים לעריכת מבחנים, העיצום בגינם יישאר 100%. לגבי 2 ו-4, שזה הדרכות לגבי מתקנים או לגבי תנאים שמטרתם להבטיח את רמת ההדרכה, העיצומים לגביהם יעברו ל-50%. ההתייחסות לאזורי טיסה או נתיבי טיסה יופחת לחלוטין או יופחת בצורה משמעותית.

רננה שחר:

אנחנו לא מסכימים. אני רוצה להבהיר את הקונטקסט. מדובר על הגבלות שייקבעו ברישיון עצמו. הגבלות ספציפיות לא על תנאים בתקנות. הרי התקנות קובעות הוראות כלליות לגבי סוגי הדרכות, מתקנים, כלי טיס וכו', שזה הפרה של 50% באמת. אבל, אם ברישיון עצמו נקבע תנאי והוא תנאי מחמיר והוא כי מפעיל בית הספר הזה יש לו משהו מיוחד, אז ההפרות האלה צריכות להיות 100%.

היו"ר יצחק וקנין:

זה ברור לחלוטין גם לי. נכתב ברישיון מפורשות שאתה צריך לעשות אחד, שניים, שלוש. אתה מפר את הרישיון שקיבלת. זה לא איזה דבר שולי שלא כתוב ברישיון.

עומר שלו:

גם בזה אפשר לעשות מדרוג.

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות. מי בעד סעיף 4?

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים – אין

היו"ר יצחק וקנין:

סעיף 4 אושר.

רננה שחר:

"(6) בעל רישיון הפעלה אווירית שהפר הוראה מההוראות הקבועות במפרטי ההפעלה המהווים חלק מרישיונו, המפורטות בסעיף 17(ב)(1) ו-(2), בניגוד להוראות סעיף 16; "

יצחק וקנין:

אין הערות לסעיף 6 . מי בעד? מי נגד?

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים אין

היו"ר יצחק וקנין:

סעיף 6 אושר.

רננה שחר:

"(7) בעל רישיון להפעלת מכון בדק שהפר תנאי מתנאי רישיונו המפורטים בסעיף 22(ב)(1) עד (3), בניגוד להוראות סעיף 21;"

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות. מי בעד? מי נגד?

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים אין

היו"ר יצחק וקנין:

סעיף 7 אושר.

רננה שחר:

"(8) מי שביצע פעולות בדק, בניגוד להוראות סעיף 23(א);

לאה ורון:

את רוצה לומר מה זה סעיף 23(א)?

רננה שחר:

סעיף 23(א) אומר כך: "לא יבצע אדם פעולות בדק אלא אם נתקיים אחד מאלה: הוא עובד טיס המוסמך על-פי רישיון עובד הטייס שבידו לבצע פעולות בדק והוא מבצע את זה במסגרת בעל מכון בדק או בהשגחתו; הוא עובד טייס המוסמך על פי רישיון עובד הטיס שבידו לבצע פעולות בדק", שזה הבדק העצמי. "הוא יצרן כלי הטיס המחזיק בתעודת הסוג של כלי הטיס או יצרן הציוד התעופתי הנוגע בדבר".

אלה שלושת הקונסטרוקציות האפשריות למתן שירותי בדק בישראל. מחוץ לישראל יש סעיף אחר.

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות. מי בעד סעיף?

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים אין

היו"ר יצחק וקנין:

סעיף 8 אושר.

רננה שחר:

"(9) מפעיל אווירי שקיבל שירותי בדק לכלי טיס או לציוד תעופתי ממי שאינו מורשה לכך לפי סעיף 23(א), בניגוד להוראות סעיף 23(ב), ובלבד שלא התקיימו הוראות סעיף 148(4)(א);"

עמרי טלמון:

בדומה לקודם, יכול להיות שאני מראה פה את בורותי במבחן הסעיפים פה, אבל בזמנו שאלתי מה קורה אם אני מכניס מטוס למכון בדק שעל פניו הוא בסדר והוא עשה פעולה לא בסדר. למה אני אשם?

רננה שחר:

קודם כל, אנחנו יודעים שמכון הבדק שלך מאושר במהלך הרישום הראשוני של כלי הטיס וקבלת תעודת כושר טיסה אתה מציג את חוזה התקשרות עם מכון הבדק ומקבל אישור למכון הבדק. אחר-כך השאלה, האם המכון עצמו, נגיד שהורדו לו ההגדרים, הותלה לו הרישיון וכדומה. כל הדברים האלה הם בידיעת רת"א ובשימוע ניתן יהיה לטעון אותם.

לכן, במקרים שבהם באמת זה היה על לא עוול בכפך והכול בסדר, אז סביר להניח שבשימוע הדבר הזה יקבל ביטוי.

עמרי טלמון:

עם עורכי דין. במקום לשלם את העיצום הכספי לרת"א, אני אשלם אותו לעורך דין.

רננה שחר:

עמרי, אתה תצליח לייצג את עצמך מצוין, אני בטוחה בזה.

עמרי טלמון:

אני אולי, אבל נניח השכנים מימין פחות. יש פה בעיה של מודעות. באיזה מקום לוקחים את האיש הקטן, המפעיל הפרטי, ומטילים עליו חבויות שהוא לא מסוגל לעמוד בהן.

רננה שחר:

דנו ארוכות בשאלה מי אחראי לתחזוקה של כלי טיס. ישבו הציבור הרחב שלנו שאמר לנו שמי שאחראי לתחזוקה זה המפעיל. הוא אחראי לכשירות האווירית הנמשכת של הכלים שלו. הוא ורק הוא ובלעדיו אין. הוא אומר למכון הבדק מה לעשות, הוא קובע את מכון הבדק והאחריות היא שלו. בהתאם לכך גם תיקנו והוספנו את סעיף 66ב להצעת החוק שאומר שהאחריות לכשירות האווירית הנמשכת היא של המפעיל האווירי.

אנחנו מכירים את כל ההסדרים. אתה לא נכנס לאיזה מוסך שאתה רוצה. אלף, המוסך מאושר לך. בית, למוסך עצמו יש הגדרים ורשימת יכולת שאומרת בדיוק איזה פריטים הוא מוסמך לטפל בהם. זה מוצג לראווה לעיון הציבור. אין פה איזה מישהו שבתום לב על לא עוול בכפו נכנס במקרה למוסך מוטי ותיקנו לו ועכשיו הוא מוצא את עצמו נבוך ומתבלבל.

עמרי טלמון:

מוסך מוטי זה דבר אחד. אם אני מתחזק את מטוסי קרוב ל-40 שנה באותו מכון, אז לא כל פעם שאני נכנס אני מסתכל על הקיר. אולי הורידו לו הגדר ואני לא יודע? אני לא יכול כל פעם להעמיד אותו לביקורת שלי.

דבר שני, כל מה שאמרת עכשיו תגידי גם לורסנו ולפבל גרנדל, שאני אחראי על התחזוקה ולא אף אחד אחר.

רננה שחר:

כך אמרנו בחוק.

עמרי טלמון:

הם לא יודעים מזה.

היו"ר יצחק וקנין:

אתה לוקח רכב למוסך כדי להעבירו טסט. בכל מקרה האחריות היא על בעל הרכב. בשורה התחתונה האחריות היא על המפעיל.

רננה שחר:

אני שבה ומחזקת. הנושא הזה של הקשר בין מכון הבדק נבדק על-ידנו ומאושר על-ידנו בצורה פרטנית.

היו"ר יצחק וקנין:

זה כמו כל מכון בדק של רכב, שאתה מקבל חותמת ואישור. אם אין לו אישור הוא לא יחתום לך. אל תשכח שהעבירה שלו, מר טלמון, היא הרבה יותר קשה משלך. גם אם נכנסת למוסך בחוסר ידיעה והמוסך הזה לא מורשה – יש הרבה שנכנסים למוסכים לא מורשים. אני מדבר כרגע על רכבים. במטוסים אין כל-כך הרבה מכוני בדק. אם אני לא טועה, יש בודדים.

איתי עצמון:

כמובן שאני לא מטיל ספק בחשיבות ההוראה המהותית של להכניס כלי טיס למכון בדק מורשה. אם אינני טועה, יש על-כך גם עבירה פלילית.

אני כן מעלה סימן שאלה, האם לאור העובדה שאין דרישה של יסוד נפשי בהטלת עיצום כספי – כלומר, מה שבעצם הצעת החוק קובעת זה שברגע שביצעת את אותה הפרה, זה הסכום שאתה צריך לשלם. אין בכלל מקום לשיקולים אם ידעת או לא ידעת, האם נגרם או לא נגרם נזק. הדברים האלה גם מעוגנים בפסיקה.

אני לא כל-כך בטוח אם באמת כדאי להכניס את ההפרה הזאת לסעיף העיצום הכספי.

רננה שחר:

אני אגיד כמה דברים. אלף, יש צומת שקוראים לה צומת השימוע. לפי דעתי יש מקום לטענה האם ידעת או לא ידעת וזה נמצא בשלב השימוע.

לגבי הצורך לעשות את זה כעיצום כספי. אנחנו מקבלים שיש בזה אחריות, כך הצבנו את זה, אחריות המפעיל האווירי לתחזוקה שלהם. אסור למפעיל האווירי לשים, ההוראה המהותית נקבעה. אנחנו מקבלים שזה עונשין. אנחנו רק אומרים: בואו לא נאכוף את זה ביעילות, נכון?

הרי אדוני, יש לנו היום עונשין בחוק הטיס, "העובר על הוראה מהוראות אלה" ואישום אחד לא התנהל במשך 60 שנה ולכן אנחנו בקטגוריה 2. הפרק של העיצומים הכספיים נועד לאפשר אכיפה יעילה גם של הדבר הזה. עכשיו אני שואלת: האם נורמה יסודית מהסוג הזה, של האחריות של המפעיל האווירי להכניס רק למוסך מורשה בידיעתו – מה שבידיעתו, מה שהוא יכול לברר. האם לתת לו את המוטיבציה הזאת או להשאיר אותה כאות מתה כתובה בספר החוקים. לעולם לא תיפתח חקירה פלילית בנושא הזה ולעולם לא יוגש כתב אישום. זאת השאלה.

לפי דעתי זה המתח שבפניו עומדת הוועדה והוועדה תחליט.

היו"ר יצחק וקנין:

מי בעד סעיף 9?

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים אין

היו"ר יצחק וקנין:

סעיף 9 אושר.

רננה שחר:

"(10) בעל רישיון להפעלת יחידת נת"א שהפר תנאי מתנאי רישיונו המפורטים בסעיף 27(ב)(1) עד (4), בניגוד להוראות סעיף 26;"

יצחק וקנין:

אין הערות לסעיף 10. מי בעד? מי נגד.

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים אין

היו"ר יצחק וקנין:

סעיף 10 אושר.

רננה שחר:

"(11) בעל רישיון להפעלת שדה תעופה או מנחת שהפר תנאי מתנאי רישיונו המפורטים בסעיף 31(ב)(1) עד (3), בניגוד להוראות סעיף 30;"

לורה לויט:

אנחנו בעד בטיחות ואנחנו בהחלט מסכימים לסעיפים קטנים ב(1) ו-(2), לגבי שעות הפעלה והמגבלות לשם שמירה על הבטיחות. יש לנו בעיה עקרונית עם סעיף קטן 3 בסעיף 31 לחוק, שמדבר על מטרדי רעש וזיהום אוויר.

בקטע הזה אנחנו כפופים לרגולאטור אחר, שזה המשרד לאיכות הסביבה. לא כתוב פה "באישור השר להגנת הסביבה" אלא כתוב "בהתייעצות". אנחנו נהיה בין הפטיש לסדן. לא בטוח שההוראות תהיינה בקורלציה אחת. לא בטוח שהן חופפות. זה פותח פתח רחב מידי, זה גם לא קשור לבטיחות. אנחנו חרטנו על דגל החוק הזה את נושא הבטיחות. פה זה מוציא אותנו וזה מטיל עלינו עיצום כספי גבוה.

איתי עצמון:

לא כל-כך הבנתי את הטענה שלך.

לורה לויט:

כל מה שקשור לבטיחות טיסה. בהפעלת מנחת, לא משנה אם זה מנחת חקלאי או לא, מדובר על היגיון - - -

היו"ר יצחק וקנין:

נושא הרעש עלה פה.

איתי עצמון:

כרגע זה הפרת תנאים שמטרתם לנתר או לצמצם מטרדי רעש וזיהום אוויר, והתנאים האלה, קביעתם נעשית בהתייעצות עם מי שהשר להגנת הסביבה הסמיכו לעניין זה. לא הבנתי למה המעורבות של השר להגנת הסביבה - - -

לאה ורון:

היא מבקשת שזה לא יהיה התייעצות אלא אישור.

איתי עצמון:

למה זה רלוונטי להפרה, אם הפרת או לא הפרת?

לורה לויט:

כי יש עיצום כספי מקסימאלי. עם סעיפים קטנים, שעות פעולה ובטיחות טיסה אין לי בעיה עם עיצום מקסימאלי. אלה דברים שקל להגדיר אותם וקל לעמוד בהם יחסית.

איתי עצמון:

את מתייחסת לסעיף המהותי והסעיף המהותי אושר. אנחנו לא יכולים עכשיו לכל סעיף מהותי ולכל סעיף של עיצום כספי.

לורה לויט:

לא, לא. אני מדברת על סעיף קטן 11 בפרק של עיצומים. כתוב: "בעל רישיון להפעלת שדה תעופה או מנחת שהפר תנאי מתנאי רישיונו המפורטים בסעיפים 31(ב) (1) עד (3)".

לאה ורון:

אבל את מעירה לגבי 31(ב)(1)(3) שזה סעיף שאושר ולגביו התקבלה החלטה של הוועדה שתהיה התייעצות עם השר להגנת הסביבה ולא אישור של השר להגנת הסביבה.

לורה לויט:

אני מעירה לגבי עיצום ולגבי הפרת סעיף קטן 3. אין לי בעיה כאן של התייעצות.

יערה למברגר:

אני מנסה להבין את הטיעון. מבחינתך, אין בעיה שהתנאים האלה יהיו בהתייעצות עם השר להגנת הסביבה. את תהיי מחויבת בהם בכל מקרה, גם אם לא ייקבע סעיף של עיצום. אז זה בסדר שתהיה רק התייעצות עם השר להגנת הסביבה, אבל, ברגע שמוטל עיצום הסעיף כבר לא בסדר?

לורה לויט:

יש לי בעיה עם הטלת עיצום. עיצום זה מן משהו שאין לי זכות טיעון. סליחה, אין לי עיכוב ביצוע של הדבר הזה. זה גם משהו שהרבה יותר מופשט והרבה יותר קשה לעמוד בו מבחינת התנאים, לעומת נושא הבטיחות ושעות פעילות.

הקדמתי ואמרתי שלגבי מנחת אין היגיון, חלקו עלי אז בסדר. העיצום נשאר על 15,000 שקל. אבל על הדגל של הדבר הזה היה כתוב הנושא בטיחות. עם כל הכבוד, סעיף 3 זה לא בטיחות. זה קשור לנושא אחר לגמרי, לאופרה אחרת, חשובה כשלעצמה. אנחנו בעד ואנחנו עושים מה שאומרים לנו, אבל לא חייב להיות על זה עיצום. נושא הבטיחות כן, הדבר הזה חורג מההיגיון הכללי שעומד מאחורי העיצום.

איתי עצמון:

לא דובר על בטיחות, דובר על הפרה של תנאי מתנאי הרישיון. כחלק מתנאי הרישיון ישנם תנאים שעניינם מטרדי רעש וזיהום אוויר. אז את אומרת שבעצם לא צריכים לאכוף הפרת תנאים כאלה?

לורה לויט:

אני אומרת שהדבר לא מתחיל ונגמר בעיצום. מעבר לעיצום יש הרבה מאוד כלי אכיפה והרבה מאוד אמצעי אכיפה. אני לא חושבת שצריך להטיל על זה עיצום.

היו"ר יצחק וקנין:

היית בדיון על סעיף 30?

לורה לויט:

לא.

היו"ר יצחק וקנין:

אני מרגיש שלא היית, כי הנושא הזה עלה פה מספר פעמים. אנחנו נכנסנו לנושא הרעש. אני מבין שאת רוצה שהנושא הזה אולי יצא ולא יהיה בעיצום הכספי אבל כשדנו דיברנו למה אנחנו חושבים שדווקא זה צריך להיות. הסכמנו שזה יהיה בהתייעצות עם השר להגנת הסביבה.

הדס פיקסלר:

אני מהמשרד להגנת הסביבה. רציתי להבהיר, שאנחנו כמעט המשרד היחיד שבחוקים שלנו יש עיצומים כספיים. זה מאוד מקובל שיוטל עיצום כספי גם על הפרת דין שעניינה איכות הסביבה. מבחינתנו אין הבדל בין בטיחות טיסה, שזה אינטרס מאוד חשוב, לבין בטיחות שנובעת מחשיפה של אנשים שגרים בסמוך למטרדים. גם זה נושא של בריאות ובטיחות. בנושא הזה, אם צריך להטיל עיצום אז צריך להטיל.

היו"ר יצחק וקנין:

אני מאשר את סעיף 11. מי בעד? מי נגד?

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים אין

היו"ר יצחק וקנין:

סעיף 11 אושר.

רננה שחר:

"(12) מי שהפעיל מיתקן עזר לטיסה שלא אושר בידי המנהל או בידי השירות המטאורולוגי במשרד התחבורה והבטיחות בדרכים, בהסכמת המנהל, לפי העניין, בניגוד להוראות סעיף 33(א) או (ב); "

יצחק וקנין:

אין הערות. מי בעד סעיף 12? מי נגד?

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים אין

היו"ר יצחק וקנין:

סעיף 12 אושר.

רננה שחר:

"(13) בעל רישיון ייצור שהפר תנאי מתנאי רישיונו המפורט בסעיף 49(ג)(1)   
ו-(2), בניגוד להוראות סעיף 48;"

יצחק וקנין:

אין הערות לסעיף 13. מי ב עד?

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים אין

היו"ר יצחק וקנין:

סעיף 13 אושר.

רננה שחר:

"(14) מי שהפעיל כלי טיס בלי שקיימת לגביו תעודת כושר טיסה תקפה, בניגוד להוראות סעיף 60 (א);

(14א) בעל רישיון הפעלה אווירית שהוביל חומר מסוכן בכלי טיס בניגוד להוראה המפורטת ברישיונו לפי סעיף 71(א)(1) בניגוד להוראות אותו סעיף;"

היו"ר יצחק וקנין:

הערות?

בועז חטיבה:

לאיגוד הטייסים יש הערה לגבי תעודת כושר טיסה תקפה. זאת אחת החובות שחלה על עובד טיס, לבדוק שיש תעודה, אבל אנחנו רואים שבראש ובראשונה האחריות על הדברת הזה חלה על המפעיל במקרה של עובדי טיס וקנס בגובה הסכום המרבי על הדבר הזה הוא לא סביר בעינינו. להיפך, הוא מסית אותנו מהעיקר.

היו"ר יצחק וקנין:

תעצור רגע. יש אפשרות לקחת את הקלטות שעוסקות בסעיף הזה ולהשמיע מה היה בדיון? אתם חוזרים על עצמכם.

בועז חטיבה:

אנחנו חוזרים כי לא ניתן מענה בסעיף 60. הבעיה שעלתה בסעיף 60 עלתה כבר בסעיף ההגדרות שלא יצרו את ההפרדה הנחוצה בין המפעיל לבין עובד הטיס ולכן זה גורר ויכוחים. אמרו לנו: תעלו את זה בכל מקום שזה יהיה רלוונטי. עכשיו כשאנחנו מעלים במקום הרלוונטי, אז אנחנו חוזרים על עצמנו. יש פה בעיה מסוימת. יש הבדל בין אחריות המפעיל, במקרה הזה, לבין אחריות עובד הטיס. אם אני כעובד טיס צריך להקדיש את הקשב לדבר הזה, אני פחות מכין את הטיסה ואת הדברים החשובים בטיסה.

רננה שחר:

להגיד שתעודת כושר טיסה לא תקפה זה דבר לא חשוב בטיסה, זה בעייתי. יש הבדל בין עובד הטיס למפעיל האווירי והוא מתבטא בסכום העיצום הכספי הבסיסי. ההבדל בין 5,000 שקל ל-100,00 שקל, אכן יש הבדל. הטיס הוא הרבה פעמים החוליה האחרונה. החוקר הראשי ילמד אותך וילמדו אותך הרבה אנשים שיש את תיאוריית הגבינה השוויצרית בתעופה. מתי קורית תאונה? היתה שרשרת של תקלות ואז התרחשה התאונה. צריכים להיות הרבה מחסומים בדרך. הרבה נהלים ודברים שצריכים להיות כדי שתאונה הבאה לא תקרה.

הטיס, לצערו, הוא חוליה חשובה מאוד בדבר הזה. הבדיקות שלו, הסמכות המקצועית שלו, האוטוריטה שלו על כלי הטיס. לכן, לפי דעתנו, כך זה נכון להיות אדוני. שוב, זאת מחויבות יסוד בחוק. אנחנו לא רואים דרך אחרת.

בועז חטיבה:

אני מודה לרננה על ההסבר, אני מסכים איתו למעט הפרשנות. בסופו של דבר, כשבאים להפעיל טיסה, יש אלפי דברים שאנחנו צריכים לבדוק. תעודת כושר טיסה היא הפחות חשובה מביניהם. היא לא אחריות שלנו. אתם רוצים להטיל גם אחריות עלינו בעניין הזה, אז תטילו, אבל לא בגובה של 5,000 שקל. יש לנו דברים הרבה יותר חשובים לבדוק. להכין את כלי הטיס, להכניס את תכנית הטיסה למחשב, לבדוק אלפי דברים, אלפי פרטים. יש עניין של מזג אוויר, יש תקלות, יש לחץ זמנים.

היו"ר יצחק וקנין:

זה כבר פעולות טכניות ישירות שאתם צריכים לבצע.

בועז חטיבה:

נכון. אם זה יהפוך לעיקר, אז הדברים העיקריים יהפכו לתפל.

היו"ר יצחק וקנין:

אם אני מבין נכון, תעודת כושר טיסה זה בעצם תעודה שמאפשרת את הטיסה הספציפית. המטוס מקבל תעודת כשירות לטיסה. התעודה הזאת נמצאת על הדלת של המטוס.

אברהם רזיאל:

זה לשנה קדימה.

גיורא רום:

כבוד היושב ראש, אני מוכן להעביר את זה לסעיף 128, לגבי עובד הטיס.

אברהם רזיאל:

אני מסכים. גיורא, התעודה לא כל-כך חשובה.

גיורא רום:

אבל בתנאי ששאר 99% מהדברים - - -

אברהם רזיאל:

החובה של הקברניט לבדוק היא בוודאי לא אחריות מלאה של 100%.

גיורא רום:

הוא אמר שיש להם 1,000 דברים. את ה-999 דברים שיבדקו ואת זה נעביר לסעיף 128. המפעיל נשאר 100%. לגבי עובד הטיס, נעביר את זה לסעיף הבא, שזה סעיף ה-50%.

אברהם רזיאל:

גם זה יותר מידי.

עומר שלו:

לגבי סעיף 14א, לא ראינו התייחסות. דיברו קודם על אחריות לכל המעורבים, לא ראינו הטלת אחריות על השוגר אלא רק על המפעיל. מה עם זה שבעצם שולח את אותו חומר מסוכן, מי שמוסר למפעיל האווירי את אותו חומר מסוכן? רצינו לדעת למה הם לא נכללים במסגרת הזאת.

רננה שחר:

זה נכון שדובר לגבי השוגרים, מי שמכין את החומר המסוכן. זה לא נכלל בהצעה המקורית שלנו. השוגרים הם לא בדיוק ציבור המפוקחים שלנו. אנחנו עושים על זה איזו עבודה ואם נגיע לתוצאות נביא אותן בפני הוועדה. כרגע זה רחוק מלהיות בשל.

אברהם רזיאל:

סעיף קטן א02) בסעיף 71 לחוק.

רננה שחר:

בעצם מי שמוסר חומר מסוכן, צריך להכין אותו, לסווג אותו, לארוז אותו, לתייג אותו ולמסור מידע למפעיל האווירי. אכן לא הצלחנו להגיע עדיין להצעה בדבר הזה. אנחנו עובדים על זה.

לאה ורון:

אבל בדקתם את האחריות שמוטלת עליהם על-פי חקיקה אחרת?

רננה שחר:

המשרד להגנת הסביבה שותפים איתנו בדבר הזה.

לאה ורון:

יש גם משהו במשרד התחבורה.

היו"ר יצחק וקנין:

גם בפעם הקודמת כשדיברנו על זה, הנושא עלה.

רננה שחר:

נכון, אדוני. יותר קשה למפות את הגורמים המפוקחים.

היו"ר יצחק וקנין:

אני מאשר את סעיף 14 בהתאם לתיקון. מי בעד? מי נגד?

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים אין

היו"ר יצחק וקנין:

סעיף 14 אושר, כולל התיקון וכולל סעיף 14(א).

רננה שחר:

"(15) מי שהפעיל כלי טיס בניגוד להוראת המנהל שניתנה לו לפי סעיף 74;"

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות. מי בעד? מי נגד?

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים אין

היו"ר יצחק וקנין:

סעיף 15 אושר.

רננה שחר:

"(17) בעל רישיון הדרכה להפעלת כלי רחיפה שנתן הדרכה להפעלת כלי רחיפה שאינו מורשה לתיתה על-פי רישיונו או הפר תנאי מתנאי רישיונו בניגוד להוראות סעיף 80ב(א);"

|  |  |
| --- | --- |
|  |  |

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות. מי בעד? מי נגד?

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים אין

היו"ר יצחק וקנין:

סעיף 17 אושר.

תקריאי את כל הסעיפים.

רננה שחר:

"(17א) בעל רישיון להפעלת כלי רחיפה למטרות מסחריות שהפר תנאי מתנאי רישיונו, בניגוד להוראות לפי סעיף 80ב(ב);

(17ב) מפעיל כלי רחיפה מסוג שהפעלתו טעונה רישיון לפי סעיף 80ב1, שהפר תנאי מתנאי רישיונו, בניגוד להוראות סעיף 80ב1;

(17ג) מפעיל כלי רחיפה שהפעיל כלי רחיפה ללא פוליסת ביטוח תקפה בניגוד להוראות לפי סעיף 80ה;"

איתי עצמון:

סליחה, אני רוצה לעצור אותך כאן. בהתאם לאותו עיקרון שנהגנו לפיו באישור הסעיפים העונשיים אני מציע ליושב ראש שלא לאשר את סעיפי העיצום הכספי על הפרת סעיפים מהותיים שטרם אושרו על-ידי הוועדה. כנ"ל לגבי 17 ג, 17ד ו-17ה.

יערה למברגר:

א' ו-ב' אפשר.

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות ל-17א ו-17ב. מי בעד? מי נגד?

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים אין

היו"ר יצחק וקנין:

הסעיפים אושרו.

רננה שחר:

18 זה אותו עיקרון שאמר איתי.

איתי עצמון:

כן, כן, אני חושב שאנחנו צריכים לעבור ל-128.

היו"ר יצחק וקנין:

אנחנו מדלגים על הסעיפים הללו והם לא הוצבעו. אנחנו בסעיף 128 – עיצום כספי.

רננה שחר:

"עיצום כספי בשיעור 50% מהסכום הבסיסי

128. המנהל רשאי להטיל עיצום כספי לפי הוראות פרק זה בסכום השווה ל-50% מהסכום הבסיסי, על כל אחד מאלה:

(1) עובד טיס שהפר חובה, הגבלה או תנאי החלים עליו לפי סעיף 8;

(2) בעל רישיון כאמור בסעיף 10 שהעסיק אדם בתפקיד כאמור בסעיף 2 או הציב עובד טיס, בניגוד להוראות אותו סעיף;"

היו"ר יצחק וקנין:

יש הערות?

יובל לוטן:

אנחנו מבקשים להעיר לגבי סעיף קטן 1. כתוב: "עובד שהפר חובה, הגבלה או תנאי החלים עליו לפי סעיף 8". סעיף 8 הוא מאוד רחב והוא כולל תחתיו אלפי סוגי הפרות אפשרויות. אנחנו חושבים שלא דין הפרה פעוטה וחסרת משמעות כדין הפרה יותר רחבה.

לכן חשבנו שצריך להכניס פה סוג של נוסח שמדבר על הפרה שהיא מגבלה מהותית. שלא בכל פרט הכי קטן מייד אנחנו רצים לעיצום בשיעור של 50%.

רננה שחר:

מכוח סעיף 8 להצעה, קובע השר בעצם תנאים שמטרתם להבטיח שמירה על הכשירות, המיומנות, הידע והניסיון המקצועי הנדרשים מעובד טיס.

חזרנו והדגשנו הרבה פעמים שעובד טיס, בניגוד למקצועות אחרים, כמו עורכי דין, למשל, שיכולים פעם אחת לעבור בחינה ואחר-כך כל החיים להתהדר בתעודה שלהם בלי לנקוף אצבע אחת בתחום עריכת דין, עובדי הטיס הם שונים. הם צריכים לשמור על כשירות נמשכת. זה לא רק הטייסים, זה גם טכנאי הבדק, גם פקחי הטיסה. הם חייבים לעשות שעות, משמרות, לצבור ניסיון מתמשך כדי שהם יישארו בכשירות מתמדת. אלה התנאים, אדוני, הם חיוניים לבטיחות הטיסה.

היו"ר יצחק וקנין:

מה הסכום המרבי?

רננה שחר:

5,000 שקלים ולכן זה או 2,500 או 500 תלוי בסוג עובד הטיס. זה עד 2,500 אלא אם כן יש נסיבות שמצדיקות הפחתה. 2,500 זה הסכום לטייסים של המובילים האוויריים ושל פקחי הטיסה. הסכום של שאר עובדי הטיס הוא 500 במקרה הזה.

איתי עצמון:

מקריאת סעיף 8 שכאמור אושר, יש כאן בעצם סמכות מאוד רחבה של השר, תנאים שמטרתם "להבטיח שמירה על כשירות, מיומנות, ידע, ניסיון מקצועי הנדרשים מעובד טיס". זה מאוד רחב. אנחנו לא בדיוק יודעים מהם אותם תנאים. ההסמכה גם לא מפורשת.

רננה שחר:

היא הסכמה מאוד מפורשת. אנחנו יודעים משום שבדברי ההסבר פורטו כל התקנות בתקנות הרישיונות שבהם קבועים הדברים האלה.

אברהם רזיאל:

רננה, את יודעת שמדובר באלפים רבים.

רננה שחר:

אבל הצגנו רשימה סגורה של התנאים האלה.

אברהם רזיאל:

לא דנו עדיין בתקנות הטייס המעודכנות. אפילו עדיין לא התחלתם לטפל בתקנות הרישיונות. רק בהפעלה מדובר על 600 תקנות שאני מעריך שבתוכן יש 10,000 הוראות שאפשר להפר.

יובל לוטן:

מה גם שחלק גדול מהן בכלל מפנות לתקנות של מדינות זרות. מדובר באלפי אלפי פריטים.

אברהם רזיאל:

אי אפשר תחת סעיף אחד כזה לאפשר 50% של כל עובד טיס, ממש בעשרות אלפי הוראות שאפשר להפר בקלות.

יערה למברגר:

אני מודה שגם אני בקריאה ראשונה הרגשתי שהסעיף מאוד רחב. דברי ההסבר בהחלט עוזרים להבין את הסעיף, כי בדברי ההסבר מנויים כ-20-25 תקנות בלבד, לא 600 תקנות, שקיימות היום בתקנות הרישיונות. אם מסתכלים על התקנות 20, 22, 23, 24, 37, 38, 39, 73, 103, 104, 105, 122, 123. אני יכולה להמשיך אבל יש פה כ-20 עד 30 הפרות.

איתי עצמון:

זה לפי המצב היום.

רננה שחר:

אבל זה תנאי כשירות.

יערה לברגר:

זה מראה את הנושאים. אתה הולך לתקנות האלה וזה נותן קונקרטיזציה לכותרות שנמצאות שם, כותרות כלליות שבסעיף 8. לכן דברי ההסבר פה - - -

בועז חטיבה:

קונקרטיזציה רפה מאוד.

לאה ורון:

אולי תיתנו דוגמאות.

היו"ר יצחק וקנין:

מה, למשל, אומרת תקנה 39?

אברהם רזיאל:

אדוני, זאת טעות. אם הסעיף הזה יתייחס רק לתקנות המופיעות בדברי ההסבר, אני קונה. אבל, על איש צוות חלות חובות בתקנות ההפעלה. דיונים וויכוחים שנעשו כאן שעם רובם לא הסכמתי, עדיין זה רלוונטי. האם הוא אחראי על החגורה במושב 728 באווירון? הוא יפר את זה?

רננה שחר:

תקנה 39 מסבירה איך מזכים זמן טיסה. מה יוכר? איך יוכר וכו'. תקנות 37 ו-38 זה מבחני הרמה.

סעיף 37 אומר: "לא ישמש אדם כטיס מפקד של כלי טיס אלא אם עמד במבחן רמה תקופתית תוך 24 חודשים שקדמו לאותה טיסה, הכולל מבחן בידע מקצועי ומבחן מעשי כאמור בתקנה זאת. המבחן ייערך על-ידי בוחן או על-ידי מחזיק ברישיון מדריך טיס לפי בחירת הטיס. טיס פרטי הזכאי להטיס...".

זאת תקנה ארוכה, היא מסבירה מה קורה למבחן, המיונים, מה כולל המבחן המעשי, מי עורך את המבחן וכדומה. זה תנאי. כל טיס פרטי כל 24 חודש חייב לעבור מבחן רמה.

תקנה 38, מבחן רמה תקופתי לטייס מסחרי ייערך כאמור בתקנות ההפעלה. יש אכן תקנות שלמות שעוסקות - - -

אברהם רזיאל:

אין לזה גבול.

אבישי פדהצור:

אבל כבר היום תקנות ההפעלה הן הוראות פליליות. כבר היום, לפי תקנות האלה אתה יכול להטיל עונש. מה הטיעון פה? מפחדים שבאמת תהיה אכיפה יעיל?

כבר היום ההוראה היא פלילית ובאים ואומרים פה שלא להפוך את לעונש עם כל הסנקציות הפליליות נהפוך את זה לעיצום מנהלי, שיש פה גם הפחתה של הקלון על מי שהוא "עבריין" וגם הקלה עם הרשות מבחינת יכולת אכיפה אפקטיבית.

זאת אומרת שכבר היום הכללים האלה, בוודאי אלה הקבועים, הם עבירות פליליות. פה מסמיכים את המנהל, בשינויים המחויבים, לקחת את הכללים האלה ובמקום להפוך אותם לכלים שהם רק פליליים - - -

היו"ר יצחק וקנין:

עד היום כמה סנקציות כאלה היו?

רננה שחר:

לא היו בכלל.

היו"ר יצחק וקנין:

למה, בגלל שלא היו תקנות?

רננה שחר:

אין חוק, אין עיצומים כספיים.

היו"ר יצחק וקנין:

אם טיס עשה עבירה מסוימת, איך נהגתם כלפיו?

רננה שחר:

בהליך מנהלי של התלייה או ביטול רישיון או שליחה לעוד מבחן או דברים מהסוג הזה, לא בהליכים אחרים.

אבישי פדהצור:

לא הוגשו כתבי אישום, למיטב ידיעתנו.

רננה שחר:

אבל הכשירות המתמדת של עובדי טיס היא בלב ליבו של המקצוע.

היו"ר יצחק וקנין:

יש אפשרות שאתם תסווגו את הדברים המהותיים?

לאה ורון:

ממילא הישיבה חייבת להסתיים בתוך דקה. אפשר לנצל את הזמן עד לישיבה הבאה ולהיענות לבקשתו של יושב ראש הוועדה.

היו"ר יצחק וקנין:

אם ניקח את סעיף 39 כדוגמה. נכון שזה סעיף ראשי אבל מתחתיו מתחילים עוד תתי סעיפים. השאלה האם אפשר לעשות איזו עבודה בנושא?

אברהם רזיאל:

אפשר שהנושאים שבדברי ההסבר לסעיף 8 הם יהיו הסעיפים שאליהם יתייחסו.

רננה שחר:

אבל הנושאים כתובים: כשירות, מיומנות, ידע – נעשה אולי עבודה שמראה מה זה כשירות, מה זה מיומנות, מה זה ידע ומה זה ניסיון. אגב, התקנות אומרות: הניסיון הנדרש, הידע הנדרש והמיומנות הנדרשת. זה לפי האמנה, אדוני, לא המצאנו כלום.

לורה לויט:

גם בסעיף קטן 2 יש את אותו היגיון. יש יותר מידי סעיפים ויש יותר מידי אי בהירויות.

היו"ר יצחק וקנין:

אני נועל את הישיבה, תודה רבה לכולם.

**(הישיבה ננעלה בשעה 10:45)**