**הכנסת השמונה-עשרה נוסח לא מתוקן**

**מושב שלישי**

**פרוטוקול מס' 343**

**מישיבת ועדת הכלכלה**

**יום שלישי, כ"ה בחשוון התשע"א (2 בנובמבר 2010), שעה 8:30**

**סדר היום:** הצעת חוק הטיס, התשע"א-2010

**נכחו:**

**חברי הוועדה**:

יצחק וקנין – היו"ר

**מוזמנים**:

יצחק רז - החוקר הראשי, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

דפנה עין דור - מנהלת אגף תכנון וכלכלה, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

רננה שחר - יועצת משפטית לרשות התעופה האזרחית

יהודה גילאי - מנהל תחום תקינה וכשירות אווירית, רשות התעופה האזרחית

אילון טל - ראש אגף פיקוח ובקרה, רשות שדות התעופה

יערה למברגר - ייעוץ וחקיקה, משרד המשפטים

רס"ן מירב בן עטר - יועמ"ש נכנסת של חיל האוויר

סא"ל מוריס הירש - יועמ"ש חיל האוויר

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

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

עמרי טלמון - מנכ"ל קלוב התעופה

אברהם קמחי - אחראי רגולציה, קלוב התעופה

עמרי אבני - יו"ר אגודת פקחי הטיסה

גיא שני - נציג אגודת פקחי הטיסה

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

בועז חטיבה - יו"ר איגוד הטייסים

רון גנט - יועמ"ש איגוד הטייסים

**ייעוץ משפטי:**

איתי עצמון

**מנהלת הוועדה**:

לאה ורון

**רשמת פרלמנטרית:**

יפה קרינצה

**הצעת חוק הטיס, התשע"א-2010**

היו"ר יצחק וקנין:

בוקר טוב, אני פותח את ישיבת ועדת הכלכלה. על סדר היום הצעת חוק הטיס. אנחנו בסעיף 128. רננה, יש לכם עדכונים לפני שנתחיל?

רננה שחר:

בישיבה הקודמת דובר על סעיף 128(1). הועלתה טענה שהוא מנוסח באופן רחב מדי, שלא ברור איזה הפרות הוא מכיל. הגשנו לוועדה שני מסמכים: אחד שמתאר את ההפרות שהוא מכיל והשני טבלאות וציטוטים מהתקנות.

איתי עצמון:

אני רוצה להגיד הערה כללית. אם באמת הכוונה בסעיף 128 היא להטיל עיצום כספי על הפרת תקנות, אז יכולנו להפנות לתקנות. אני לא חושב שזה נכון, התקנות הולכות לעבור עדכון מאוד מסיבי. אני חושב שיותר נכון יותר להפנות לסעיף המסמיך אבל פשוט לפרט קצת. ההצעה שלי הייתה לכתוב: עובד טיס שעשה שימוש ברישיונו מבלי שמתקיימות בו - - -

לאה ורון:

איתי, לא הבנתי את הדילמה ואת הפתרון. עכשיו תדברו בלשון של לא משפטנים.

איתי עצמון:

סעיף 8 קובע הסמכה מאוד רחבה להתקין תקנות בנוגע לדרישות כשירות, מיומנות, ידע מקצועי וכו'. עלתה כאן שההגדרה של ההפרה לפי סעיף 128(1) היא רחבה מדי ולכאורה אנחנו לא יודעים על מה מדובר.

לאה ורון:

זה הועלה עוד בישיבה הקודמת.

איתי עצמון:

בדיוק, ועכשיו השיבה עורכת הדין שחר. אני חושב שיכולנו, למשל – זה פתרון אפשרי, אני לא חשוב שהוא רצוי במקרה הזה - פשוט להפנות לתקנות. כלומר, עובד טיס שהפר חובה לפי תקנה כך וכך - - -

יערה למברגר:

למנות את התקנות.

איתי עצמון:

למשל. אבל כיוון שראינו שיש מספר רב של תקנות, שגם הולכות לעבור עדכון, אני חושב שזה לא נכון בחקיקה ראשית להפנות למספר כל כך רב של תקנות, שגם הולכות לעבור שינויים רבים.

כדי להבהיר שהנוסח יהיה יותר מפורט הצעתי לכתוב: עובד טיס שעשה שימוש ברישיונו מבלי שמתקיימות בו דרישות ניסיון, כשירות מיומנות וידע מקצועיים, בניגוד לחובות הגבלות ותנאים, שנקבעו לפי סעיף 8. ואז אנחנו עונים בדיוק לדרישות הניסיון, כשירות, מיומנות וידע, כפי שפירטה עורכת הדין שחר במכתב שנשלח לוועדה, ואז אני חושב שמאוד ברור לכולם על מה מדובר.

היו"ר יצחק וקנין:

יש למישהו הערות?

רון גנט:

לצערי, אנחנו לא יכולים להתייחס למסמך שהפיצה רת"א - - -

היו"ר יצחק וקנין:

לא קיבלתם אותו.

רון גנט:

נכון.

רננה שחר:

הוא לא הופץ על-ידי הוועדה?

לאה ורון:

שמנו אותו באתר, לדעתי.

רון גנט:

ביום ראשון בערב הוא עדיין לא היה באתר. אתמול ב-3:30 לפנות בוקר יצאתי לטיסה וחזרתי אחר הצהריים. אני מאוד מצטער, עם כל הכבוד. אני מבין שהושקעה פה עבודה רצינית ויכול להיות שההסברים נכונים וראויים, אני פשוט לא - - -

רננה שחר:

אגיד באופן כללי, אדוני. המסמך מתאר את הדין הקיים, אין בו הסברים גדולים. הוא מונה את כל אותן תקנות, שאתם מכירים היטב מתפקידכם, שבהן קבועות החובות והמגבלות מבחינת הניסיון, ההכשרות, האימונים, שחלים על עובד טיס שיש בידו רישיון, כתנאי לשימוש בזכויותיו. הדברים האלה קבועים בתקנות הרישיונות. התקנות פורטו בדברי ההסבר בכחול ובתקנות ההפעלה. במקרה הזה עשינו פשוט טבלאות והעתקנו את התקנות מתקנות הרישיונות ומתקנות ההפעלה - לא משהו שלא צריך להיות מוכר לכם – וצירפנו מסמך מלווה שמסביר את הנושא. זה לא משהו חדש, אדוני.

היו"ר יצחק וקנין:

לנוהל הכללי של הגשת מסמכים – אני חושב שהדבר חוזר על עצמו כמעט בכל ישיבה. כאשר אתם מעדכנים משהו או מפיצים מסמך מסוים ראוי שהאנשים שיושבים סביב השולחן יידעו את זה לפחות מספר ימים ויידעו שמקבלים את זה. מה שקורה שמקבלים יום לפני כן או בתוך הישיבה. אנשים שנמצאים פה מפסידים ימי עבודה, באים לפה על מנת לסייע בחקיקה, וראוי שהדברים יהיו ברורים לחלוטין. לא יעלה על הדעת שמישהו יקבל את המסמך דקה לפני שהוא נכנס לישיבה או יום לפני כן, בלילה. בכל מקרה, אני מבקש שתקפידו על הדבר הזה, גם אם זה דבר לא רלוונטי, שיש לו איזו השפעה מיוחדת. אני חושב שאנשים שבאים לפה, ומקפידים בכל שבוע לבוא, חובה עלינו לתת להם את כל החומר שהם צריכים.

רננה שחר:

הפצנו בזמן, ביום חמישי בערב.

יערה למברגר:

אני רוצה להתייחס ספציפית למסמך הזה. אני חושבת שעורכת הדין שחר עשתה אפילו יותר ממה שהייתה צריכה. עלתה הערה בדיון, אפשר היה פשוט להגיע לדיון ולתת תשובה להערה.

היו"ר יצחק וקנין:

זה לא הנושא. הנושא - - -

יערה למברגר:

בגלל שעורכת הדין שחר עושה מעבר, עושה מסמך שאליו היא מעתיקה את כל התקנות, עושה משהו שהוא אקסטרה - - -

היו"ר יצחק וקנין:

אני טוען בדיוק ההיפך. עבדה כל כך קשה, עשתה פעולה כל כך טובה, מן ראוי שהדבר הזה יגיע. אני חושב שלא פעם ציינתי לשבח את העבודה שרננה עושה. אין לי ויכוח על הדבר הזה. אבל אני חושב שהיא כבר השקיעה עבודה, מן הראוי שהדבר הזה יופץ.

רננה שחר:

אנחנו תמיד מפיצים כמה זמן שאנחנו יכולים, משום שזה בדרך כלל דיון משבוע לשבוע ואנחנו משקיעים מיד אחרי הדיון בוועדה את המאמצים כדי להכין את הניירות לוועדה ולציבור ותמיד מפיצים. בדרך כלל אני מפיצה לכל הציבור שיושב פה במקביל אליכם. הפעם, מאחר שזה נייר שנראה לי שלועס את הקיים, הפצתי רק לוועדה.

ההערה זאת נראתה לי פחות ראויה מצד הציבור שלנו, שמכיר את הדברים. אז עשיתי עבודה עבור הוועדה, מבחינתי, ולכן לא הפצתי מראש לכולם. אתקן את זה, אדוני, לא אפיץ דברים רק לוועדה יותר. הכול יהיה וכמה שיותר מהר, כמובן.

היו"ר יצחק וקנין:

אוקיי. אז אנחנו בסעיף 128. נקרא את הסעיף.

רננה שחר:

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

עובד טיס שעשה שימוש ברישיונו מבלי שמתקיימות בו דרישות הכשירות, המיומנות, הידע והניסיון המקצועי, בניגוד לחובה, הגבלה או תנאי החלים עליו לפי סעיף 8.

היו"ר יצחק וקנין:

רבותיי, יש הערות? אין הערות.

אילון טל:

יש לנו שאלה לגבי היחס בין העיצומים הכספיים או הקנס שנזכר בתקנות – איך הם חלים זה לצד זה? בתקנות ההפעלה, למשל, שנזכרות פה כחלק מהתקנות החלות, תקנה 5(4)(5) אומרת: העובר על הוראות תקנות אלה דינו קנס. רצינו לדעת מה היחס ואיך שני הדברים האלה מוסדרים.

רננה שחר:

באופן כללי, פחות או יותר בכל תקנות הטיס, יש הוראה עונשית שאומרת שהעובר על הוראת תקנות אלה המאסר הוא חצי שנה. יש טבלה שמפרטת את הדברים האלה. החוק קובע מדרג חדש של עונשין, והוא גובר. זאת אומרת, התקנות האלה בחלקן הגדול יהיו אולטרה וירס ואנחנו צריכים לטפל בהן ולתקן אותן באופן אקטיבי.

יערה למברגר:

התשובה היא בסעיף 142. הם דיברו על קנס, אני מבינה מזה שזו עבירה פלילית, זה קנס פלילי.

רננה שחר:

הקנס בתקנה מול העיצום הכספי בחוק או הקנס בתקנה מול הקנס בחוק.

היו"ר יצחק וקנין:

אני מבין שמה שגובר זה מה שבחוק.

יערה למברגר:

העונש בתקנות מול העיצום הכספי בחוק הוא מחלק מהשאלה הכללית של הדין הפלילי מול עיצומים כספיים. אני חושבת שסעיף 142 נותן תשובה.

אילון טל:

שעוד לא הגענו אליו.

יערה למברגר:

עוד לא הגענו עליו, לכן אפשר להעלות את השאלה הזאת.

רס"ן מירב בן עטר:

הוא גובר בכל מקרה, גם על התקנות.

יערה למברגר:

כן. כשאני אליו אפשר להעלות את זה שוב, אבל אני חושבת שזה נותן תשובה לשאלה הזאת.

רון גנט:

אפשר לחזור על הנוסח?

רננה שחר:

עובד טיס שעשה שימוש ברישיונו מבלי שמתקיימות בו דרישות הכשירות, המיומנות, הידע והניסיון המקצועי, בניגוד לחובה, הגבלה או תנאי החלים עליו לפי סעיף 8.

יצחק רז:

אני רוצה לשאול שאלת הבהרה. הרעיון המרכזי של סעיף (2) על פי החוק המלא, ולעומת זאת (8) לפי תקנות שר? זה הרעיון? במה זה הופך ל-50%, מבחינת הרעיון?

רננה שחר:

הסברנו את זה בפעם הקודמת. החובות שקבועות בחוק, שהן החובות הבסיסיות – במקרה זה סעיף (2) שאסור לעובד טיס לפעול ללא רישיון או בניגוד לתנאים שברישיונו – זה דבר אחד. אחר כך, החובות שקבועות בתקנות, אנחנו חושבים שהן מדרגה שניה של חשיבות וזה השלוש נחיתות ושלוש המראות ב-90 הימים שקדמו. הם כבר בדרגה פחותה מבחינת חומרת העיצום.

היו"ר יצחק וקנין:

הערות נוספות לסעיף 128(1)? אם כן, אני מצביע על 128(1), כולל התיקון שהוצע פה.

**סעיף 128(1) אושר.**

רננה שחר:

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

(2א) איש צוות שאינו עובד טיס שהפר חובה החלה עליו במילוי תפקידו לפי סעיף 10א; (2ב) מפעיל אווירי שהפר חובה לעניין הכשרתם והדרכתם של אנשי צוות שאינם עובדי טיס החלה עליו לפי סעיף 10א;"

היו"ר יצחק וקנין:

יש הערות? אין הערות. אני מצביע על סעיפים (2א) ו-(2ב).

**סעיפים (2א) ו-(2ב) אושרו.**

רננה שחר:

"(3) בעל רישיון להפעלת בית ספר לעובדי טיס שהפר חובה החלה עליו לפי סעיפים 14 או 42(ב)(1) או (2); (3א) מי שנתן הדרכה לתפקידי עובדי טיס , בניגוד לתנאי , הגבלה או חובה החלים עליו לפי סעיף 15;"

היו"ר יצחק וקנין:

הערות?

איתי עצמון:

בסעיף (3א) מטילים עיצום כספי גם על בית-הספר לטיסה וגם על המדריך או שמדובר רק על בעל אישור לתוכנית הדרכה לעובדי טיס?

רננה שחר:

הכוונה היא לבעל האישור.

איתי עצמון:

אוקיי, אז מקובל עליכם שנשנה את זה? "בעל אישור לתוכנית הדרכה לתפקידי עובד טיס לפי סעיף 15", כך שיובהר שמדובר על המפעיל ולא על המדריך.

רננה שחר:

כן.

היו"ר יצחק וקנין:

הערות נוספות? אין הערות. אני מצביע על סעיף (3), כולל התיקון שהוצע.

**סעיפים (3) ו-(3א) אושרו.**

רננה שחר:

"(4) בעל רישיון הפעלה אווירית שהפר חובה החלה עליו לפי סעיפים 19(3) או 42(ב)(1) או (2);"

היו"ר יצחק וקנין:

יש הערות? אין הערות.

**סעיף (4) אושר.**

רננה שחר:

"(5) מבצע פעולות בדק שהפר חובה החלה לגביו לפי סעיף 24(2);"

היו"ר יצחק וקנין:

יש הערות? אין הערות.

**סעיף (5) אושר.**

רננה שחר:

"(6) בעל רישיון להפעלת מכון בדק שהפר חובה החלה עליו לפי סעיפים 24(6) או 42(ב)(1) או (2);"

היו"ר יצחק וקנין:

יש הערות לסעיף (6)? אין.

**סעיף (6) אושר.**

רננה שחר:

"(7) בעל רישיון להפעלת יחידת נת"א שנתן שירותי נת"א שלא על בסיס מידע תעופתי עדכני או שלא בהתאם לנוהלי התיאום, בניגוד להוראות סעיף 28, או הפר חובה החלה עליו לפי סעיפים 29(3) או 42(ב)(1) או (2);"

איתי עצמון:

תוכלי להזכיר לוועדה – מכיוון שהסעיף חוזר - מה אומר סעיף 42(ב)(1) ו-(2)?

רננה שחר:

הסעיף קובע את סמכות שר התחבורה לקבוע תקנות לגבי כל בעלי הרישיונות, שאנחנו כבר מכירים. בנושא חובה להחזיק ספרות מקצועית נדרשת – זה האחד. השני, חובת הכשרת כוח אדם מתאים כדי להפעיל תעופה. ספרות מקצועית זה מסד ובסיס בתעופה, בין אם זו ספרות היצרן, ספרות המתכן, כל הספרות הנדרשת כדי להפעיל תעופה. חובה להחזיק את הספרות המקצועית, לעדכנה ולהפיצה לנוגעים בדבר. הנושא של כוח אדם בעל ניסיון וכשירות מתאימים – גם זה חוזר אצלנו בכל הגופים, בין אם זה מכון בדק, חברת תעופה, בית-ספר. אנשים מקצועיים שקבועים בתקנות, שיש להם הכשרות מתאימות וכו'.

היו"ר יצחק וקנין:

יש הערות נוספות? אין הערות.

**סעיף (7) אושר.**

רננה שחר:

"(8) בעל רישיון להפעלת שדה תעופה או מנחת שהפר חובה או הוראה החלה עליו לפי סעיפים 32(1) עד (9) או 42(ב)(1) או (2);"

היו"ר יצחק וקנין:

יש הערות לסעיף (8)? אין הערות.

**סעיף (8) אושר.**

רננה שחר:

"(9) מי שהתקין, תיחזק או הפעיל מיתקן עזר לטיסה שלא בהתאם לתנאי האישור שנתן המנהל, או מנהל השירות המטאורולוגי במשרד התחבורה והבטיחות בדרכים, בהסכמת המנהל, לפי העניין, בניגוד להוראות סעיף 33(א);"

היו"ר יצחק וקנין:

הערות?

יצחק רז:

זה צריך להיות מה שאמר איתי לגבי (3א), שזה מי שנתן אישור לעשות עבודה כזאת. את לוקחת קבלן שינקה את האזור מסביב ללייזר ניווט הוא ישלם עיצום מפה, או שזה שיש לו את האישור לעשות את העבודה הזאת?

רננה שחר:

ההערה נכונה. "בעל אישור להפעלת מתקן עזר לטיסה לפי סעיף 33, שהתקין, תיחזק או הפעיל מתקן טיסה שלא בהתאם לתנאי האישור".

היו"ר יצחק וקנין:

יש הערות נוספות לסעיף? אין. נתקן את הסעיף ונצביע עליו כולל התיקון שהוצע.

**סעיף (9), כולל התיקון, אושר.**

רננה שחר:

"(9א) מי שהעביר רישיון כמפורט בסעיף 34 בניגוד להוראות ותנאים החלים עליו לפי סעיף 44ב;"

היו"ר יצחק וקנין:

יש הערות לסעיף?

אילון טל:

בסעיף 44ב לא מצוין שזה יהיה באישור ועדת הכלכלה וגם אנחנו מבקשים שגם התנאים להעברה יהיו באישור הוועדה.

איתי עצמון:

אתה מדבר על הסעיף המהותי, שכבר אושר אם אני לא טועה. אנחנו לא אמורים לתקן כרגע את הסעיפים המהותיים שאושרו. כרגע אנחנו קובעים הפרות על הסעיפים המהותיים שאושרו.

אילון טל:

כרגע יש פה עיצום כספי שאומר שמי שמעביר רישיון, יחול עליו העיצום של 50%.

איתי עצמון:

התקנות לפי סעיף 44ב שאושרו בוועדה, אתה רוצה לחזור אליו ולקבוע שהתקנות בו יהיו באישור הוועדה.

אילון טל:

אגב העיצום הכספי שמפנה ל-44ב אנחנו רואים שאין התייחסות לאישור ועדת הכלכלה, להבדיל מ-42ב. לדעתי גם צוין באופן כללי שבכל מקרה שבו תקנות כוללות חובות והגבלות הן תובאנה לאישור הוועדה.

רננה שחר:

לא, לא כל מקום. רק כשיש סנקציה פלילית.

יערה למברגר:

השאלה אם יש.

אילון טל:

אבל אני לא יודע מה כתוב ב-44ב. הוא נותן סמכות רחבה לשר.

איתי עצמון:

יש סנקציה פלילית, אז זה בכל מקרה יהיה באישור.

היו"ר יצחק וקנין:

אמרנו ככלל, לגבי כל הסעיפים שיש בהם סנקציה פלילית, שהם יהיו באישור ועדת הכלכלה.

איתי עצמון:

כך קובע הדין הכללי. כדאי לציין זאת בסעיף הספציפי.

רננה שחר:

בסדר.

היו"ר יצחק וקנין:

נתקן את זה בהתאם. אנחנו מבהירים שכל סעיף שיש בו סנקציה פלילית, זה באישור הוועדה. אמרנו את זה לגבי כל הסעיפים של החוק. אני מצביע על סעיף (9א).

סעיף (9א) אושר.

רננה שחר:

" (10) בעל רישיון ייצור שהפר חובה החלה עליו לפי סעיף 51(א)(4)(א) עד (ד);"

איתי עצמון:

אם מתאימים את זה לנוסח הסעיף זה צריך להיות: חובות ותנאים לעניין תהליך הייצור ושלביו. כלומר, זו לא רק חובה.

רננה שחר:

אפשר.

"(10א) מי שהפעיל כלי טיס שקיימת לגביו תעודת כושר טיסה בניגוד לתנאים שבאותה תעודה, בניגוד להוראות סעיף 60(א);"

היו"ר יצחק וקנין:

יש הערות לסעיפים?

איתי עצמון:

זה יהיה: בעל רישיון ייצור שהפר חובות ותנאים לעניין תהליך הייצור ושלביו, החלים עליו לפי סעיף 51(א)(4)(א) עד (ד). כלומר, אנחנו מתאימים את נוסח הסעיף המהותי להפרה.

היו"ר יצחק וקנין:

הערות נוספות? אין הערות. נצביע על סעיפים (10) ו-(10א), בהתאם לשינוי שהוצע.

**סעיפים (10) ו-(10א) אושרו.**

רננה שחר:

"(11) מי שהפעיל כלי טיס בלי שקיימת לגביו תעודת רעש תקפה, או בניגוד לתנאים באותה תעודה, בניגוד להוראות סעיף 61(א);"

היו"ר יצחק וקנין:

יש הערות? אין.

**סעיף (11) אושר**.

רננה שחר:

"(12)מי שהפעיל כלי טיס המדורג בדירוג רעש שהפעלתו אסורה לפי סעיף 63, בניגוד להוראות הסעיף האמור;"

היו"ר יצחק וקנין:

יש הערות? אין הערות לסעיף (12).

**סעיף (12) אושר.**

רננה שחר:

"(13) מי שהפעיל כלי טיס כשכלי הטיס אינו במצב כשיר לטיסה או בניגוד למגבלות ההפעלה שבספר הטיסה, בספר התחזוקה או במסמך אחר שקבע השר, בניגוד להוראות סעיף 64(א) או (א2);"

איתי עצמון:

החלטת הוועדה הייתה להפריד בין האחריות של האדם לבין אחריות של מפעיל אווירי. אני מציע שבשלב הנוסח נפריד את סעיף ההפרה.

רננה שחר:

הוא יתייחס, כמו ב-64א, שלגבי ספר התחזוקה זה רק המפעיל האווירי?

איתי עצמון:

בדיוק. הייתה החלטה מאוד מפורשת של הוועדה להפריד.

רננה שחר:

ולגבי המגבלות בספר הטיסה זה יהיה למי שהפעיל.

איתי עצמון:

נכון.

אילון טל:

ומה לגבי מסמך אחר?

רננה שחר:

למדנו שיש דגמים מסוימים של כלי טיס שאין להם ספר טיסה – פייפר, למשל. הם מאוד ישנים והמשתמשים או אוכלוסיות אחרות, באישור הרשות המוסמכת במדינה, שהיא מדינת התכן של הכלי, הפיקו ספר שהוא שקול לספר הטיסה, ה-flight manual. לפעמים אפשר במקום ה- flight manual לאשר מסמך אחר, אבל זה מסמך שהוא כמו ה- flight manual. זאת אומרת, אם לכלי יש flight manual, זה ה- flight manual.

אילון טל:

אז אפשר רק לציין שהכוונה למסמך אחר, שבא במקום ספר טיסה או תחזוקה?

רננה שחר:

כתוב: או במסמך אחר שקבע השר. אם תקראו את סעיף 60(ב3) – קיים לגבי כלי הטיס ספר טיסה, flight manual, או מסמך מתאים אחר המפרט את מגבלות ההפעלה של כלי הטיס וכן כל מידע אחר הנחוץ להפעלתו הבטוחה של כלי הטיס, הכול כפי שקבע השר". זאת אומרת, אפשר להפנות ל-60(ב3) ול-60(ב4).

אילון טל:

הייתי גם משתמש בביטוי "מסמך מתאים אחר".

יצחק רז:

זאת אומרת, זה מסמך שאושר על יד רת"א?

רננה שחר:

צריכה להיות בתקנות פרוצדורה לקביעת מסמך במקום flight manual או maintenance manual, כשאין כאלה מסמכים.

היו"ר יצחק וקנין:

בבקשה, מר טלמון.

עמרי טלמון:

מי שהפעיל כלי טיס כאשר כלי הטיס אינו במצב כשיר לטיסה – פה נכנסת שאלה של מודעות. אני מדבר על הטייס הקטן, חובה עליו, וגם רצוי לטובתו, שיבדוק את המטוס לפני הטיסה ובשלבים שונים של הנעה וכן הלאה. הוא לא מצא שום פסול והמריא. במטוס יש תקלה שאי אפשר היה למצוא אותה והמטוס לא כשיר לטיסה, את זה הוא מוצא באוויר או אחר כך. לכן חשוב כאן אפקט המודעות. הייתי כותב פה: הפעיל כלי טיס ביודעו או בהיותו צריך לדעת - כי אם הוא לא עשה את הבדיקות הוא בוודאי לא בסדר, למרות שהוא לא יודע. צריך להכניס פה את אפקט המודעות.

היו"ר יצחק וקנין:

את מה שאתה אומר עכשיו אפשר להגיד כמעט על כל סעיף.

איתי עצמון:

אני רוצה לחזור על דברים שאמרתי בישיבה הקודמת. לגבי סעיפי העיצום הכספי, בניגוד לסעיפים הפליליים, אין שום דרישה של יסוד נפשי. הכוונה בסעיפים אלה שמדובר על הפרות יותר טכניות, מבלי שנדרש לבדוק מודעות.

רננה שחר:

אולי נגיע לזה היום - יש הליך שימוע. הגיונית, אני לא רואה מקום שבו טייס בדק, יצא לדרך ופתאום באמצע הדרך התקלקל משהו ואז מטילים עליו עיצום כספי כי באמצע הדרך התקלקל לו משהו. זה נשמע לי לא הגיוני.

עמרי טלמון:

גם לא לי, לכן אני מבקש שזה יהיה כתוב, כדי למנוע ספק. מה שאת אומרת פה לא תמיד החברים שלך שם עושים. דיברנו על זה בפעם הקודמת ואתמול היה לי ויכוח גדול עם אחד מהם וזה יגיע אלייך. את אומרת פה דבר הגיוני ונכון, וחברייך אומרים את ההיפך. יש לי בעיה עם זה.

יערה למברגר:

אני בטוחה שמר טלמון יודע כמוני, שלמשל, בהשאלה לכלי רכב, אדם שנוסע בלי אורות זו עבירה של אחריות קפידה. מה המשמעות של זה? אם אתה נוסע כשאורות הדרך לא תקינים - אין דרישה של לא הייתי מודע לזה או הייתי צריך לדעת – זה מבחן עובדתי פשוט: האורות עבדו או האורות לא עבדו. לכן פעמים רבות מקובל שנושא של תקינות וכשירות, רואים אותן כעבירות טכניות שאין לצידן יסוד נפשי. זה בהשלמה למה שרננה אומרת. אני לא חושבת שניצור פה מצבים אבסורדיים, אבל אני לא חושבת שהסעיף וסוג ההפרה נועד להיות סעיף עם דרישת מודעות.

יצחק רז:

הרעיון שאמרת, זה לא אותו דבר. מטוס טס בתגובה לאוויר. על הקרקע לא תמיד אפשר לגלות תקלות שמגלים באוויר כי צריך את האפקט של היחס עם האוויר. לכן, יש פעמים שרק כשאתה באוויר תגלה שמשהו מסוים לא עובד. יש בעיות של כיול מטוס, יש עשרות דברים שמכיילים במטוס ומצאנו מצבים שאם לא כיילת טוב את הפיילוט יש פתאום אובדן דיחוס בגובה.

זה לא עניין שאני אומר את דעתי לכאן או לכאן, אני אומר שיש דברים שאי אפשר לדעת על הקרקע, כמו ברכב.

יהודה גילאי:

זה נכון לחלוטין ולכן שמו את הסייג שזה בניגוד למגבלות ההפעלה שבספר הטיסה. מגבלות ההפעלה בספר הטיסה קובעות סדרה של בדיקות ונהלים שעל טייס מפקד ועל צוות האוויר לבצע לפני שהם עולים לטיסה.

עמרי טלמון:

כתוב שם "או". זה משנה את כל העסק.

רננה שחר:

נכון מאוד, זה "או". אני לא חושבת שצריך להמציא את הגלגל. גם היום בתקנות ההפעלה אסור להמריא כשכלי הטיס לא כשיר לטיסה. זה ה-basic, יותר basic מזה אין.

לאה ורון:

אבל הם מדברים על תקנות שמתגלות במהלך הטיסה, לא בטרם הטיסה, ועל זה לא ניתנה להם תשובה. ההשוואה שנעשתה לגבי האורות של המכונית, קשה שלא לחשוב על גובה הקנס שניתן בשני המקרים. אז צריך לתת איזושהי תשובה שבכל זאת עושה שכל.

יערה למברגר:

זה סכומים נמוכים.

עמרי טלמון:

אולי להוריד את ה"או" הזה, כמו שאודי הציע. זה יהיה טוב מאוד.

היו"ר יצחק וקנין:

רננה, ה"או" מחויב המציאות?

רננה שחר:

כן, אני חושבת שהוא מחויב המציאות. אם נקרא את הסעיף המהותי, 64: "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)" וכו'.

זאת אומרת, יש פה שתי חובות שהן חובות עצמאיות: גם כשיר לטיסה וגם מגבלות ההפעלה. יכול להיות שבמגבלות ההפעלה לא נכתב משהו והטייס רואה במו עיניו – אני מצטערת שאין לי מספיק דוגמאות – שהכנף נפלה. אולי זה לא כתוב במגבלות ההפעלה, אבל כנראה שאי אפשר להמריא.

עמרי טלמון:

כל הזמן מדברים פה על הפעלה בספר המטוס. ספר המטוס כולל הרבה יותר. יש בספר המטוס בדיקות, מה שקוראים preflight. אדם בא למטוס, לפני שהוא בכלל מתחיל לדבר על להניע אותו הוא צריך לעשות מספר מסוים של בדיקות. אחרי שהוא הניע אותו הוא עדיין צריך לעשות מספר מסוים של בדיקות, כשהוא מתחיל להסיע הוא עושה עוד בדיקות, לפני ההמראה הוא עוצר לפני שהוא עולה על המסלול ועושה עוד בדיקות. יש שורה שלמה של דברים שהספר מכתיב, אבל לא הייתי קורא לזה מגבלות הפעלה. לכן, יכול להיות שמה שאודי אומר זה נכון – להוריד את ה"או" ושיישאר: בניגוד להוראות בספר הטיסה או בספר המטוס – אני לא יודע אם המינוח פה מתאים. זה כולל גם את כל הבדיקות שטייס חייב לעשות לפני טיסה.

רננה שחר:

יש לנו פתרון, אדוני. כשעשינו את הדיון הארוך על הסעיף המהותי אמרנו בסעיף 64(א1): "על אף האמור בסעיף הקטן לא ייחשב אדם כמפר את הוראות אותו סעיף קטן רק בשל כך שהוא הפעיל כלי טיס שארעה בו, לאחר תחילת תנועתו בכוח מנועיו, או בכלי טיס לא ממונע – לאחר המראתו, תקלה הפוגעת בכשירותו לטיסה, ובלבד שבעת תחילת הפעלתו היה כלי הטיס במצב כשיר לטיסה." אז נשלב, ברור שההגנה הזאת צריכה לחול גם בתחום העיצום הכספי.

איתי עצמון:

חלה. אנחנו מפנים לסעיף המהותי, אז ברור שההגנה חלה.

רננה שחר:

אז זה פתור בסעיף המהותי.

היו"ר יצחק וקנין:

עוד הערות? אין. אני מצביע על סעיף (13), כולל ההערות שנתקבלו.

**סעיף (13) אושר.**

רננה שחר:

"(14) מפעיל אווירי שהפר תנאי או חובה החלים עליו לפי סעיף 64(ב);

(14א) מי שהפעיל כלי טיס בלא ציוד תעופתי או ציוד אחר הקשור להפעלת כלי הטיס שקבע השר לפי סעיף 65(א), או כשהציוד כאמור אינו תקין בהתאם לתנאים שקבע השר לפי סעיף 65(א), בניגוד להוראות לפי הסעיף האמור;

(14ב)מי שהפעיל ציוד תעופתי ואינו איש צוות המורשה לכך, בהתאם לתנאים שקבע השר לפי סעיף 65(ב) או מפעיל אווירי שהתיר לאדם כאמור להפעיל ציוד תעופתי בניגוד להוראות אותו סעיף;"

איתי עצמון:

לגבי (14ב) – כמובן: "ואינו איש צוות או עובד טיס המורשה לכך", כדי להתאים את ההפרה לסעיף המהותי.

רננה שחר:

כן.

היו"ר יצחק וקנין:

יש הערות?

בועז חטיבה:

יש לנו הערה, היא חוזרת יותר לסעיף המהותי. אני מצטער שאני מעלה את זה רק עכשיו, לא היינו ערים לזה קודם. יש מצבים בטיסה שצוות הטייסים נדרש לטפל בבעיות שהוא לא מוסמך. למשל, נוסע חולה מלווה ברופא עם בקבוק חמצן או כל מיני דברים שקורים לדיילים או דיילות בציוד שהם אחראים עליו, ולפעמים בסוף האנשים האלה באים אלינו ואומרים: אנחנו לא יודעים מה לעשות, תטפל. אני לא מורשה ולא מוסמך על הציוד הזה, ואני צריך לפתור להם את הבעיה כי עכשיו אני באוויר ואני הטייס המפקד. איכשהו צריך לתת התייחסות למצבים החריגים האלה. זה לא מצב חירום, שאז יש מענה, שאז יש סמכות לטייס המפקד לסטות מכל הוראה – על זה דיברנו מספיק - אלא מצבים טריוויאליים של יום-יום, שבסוף בא מישהו שזאת עבודתו. על הקרקע אין לי בעיה כי אני תמיד עוצר ופונה לטכנאי או למכונאי או לעובד שמוסמך לבצע; באוויר המון פעמים נתקלים במצבים שבהם מי שמוסמך לא יודע וצריך למצוא לו פתרון. אתה לא מכיר את המערכת, לא למדת, לא הוסמכת, אבל עכשיו המטוס באוויר ואתה זה שצריך לתת פתרון. פתרון סביר, בגבולות ההיגיון, בשיקול דעת – הכול נכון, אבל צריך למצוא פתח למצבים הלא שגרתיים האלה, שלא נימצא עכשיו כמפרים, כי אחריותנו לתת מענה לכל דבר, גם אם הוא לא בהגדרת הרישיון שלנו.

רננה שחר:

אנחנו חושבים שיש בתקנות ההפעלה כבר היום הוראה שמתירה לטייס המפקד לעשות את הדברים האלה.

בועז חטיבה:

גם אם זה לא מצב חירום?

יהודה גילאי:

טייס מפקד הוא המפקד של הטיסה והוא מסמך לבצע את כל תפקידיו של איש צוות, בין אם מוסמך לכך או לא.

בועז חטיבה:

אם יש לזה מענה אז זה מקובל, זה בסדר גמור.

איתי עצמון:

התשובה שלכם הייתה לסעיף המהותי?

רננה שחר:

השאלה היא לסעיף המהותי אז התשובה היא לסעיף המהותי. קודם כול, זה בהתאם לתנאים שקבע השר. גם הסעיף המהותי הוא סעיף מסמיך ואנחנו חושבים שהדבר הזה פתור בתקנות ההפעלה. אנחנו מחפשים את זה.

היו"ר יצחק וקנין:

אתם רוצים שנדלג עליו עד שתמצאו ואז נחזור לסעיף?

יערה למברגר:

הדוגמה שדיברה על בלון החמצן של הרופא, השאלה אם זה נכנס להגדרת ציוד תעופתי?

יהודה גילאי:

גם סירת הצלה לא מיועדת להפעלת הטיסה, אבל אם יש איזשהו - - -

יערה למברגר:

בדוגמה הוא דיבר על משהו שעלה עם הנוסע, לא משהו של המטוס עצמו.

בועז חטיבה:

זה לא משנה לעצם המהות. מדובר על מצבים לא שגרתיים.

רננה שחר:

אני מציעה שנתקדם.

היו"ר יצחק וקנין:

נדלג על סעיף (14ב). נצביע על סעיפים (14) ו-(14א), כולל השינויים שהוצעו.

**סעיפים 14 ו-(14א) אושרו.**

רננה שחר:

"(15) מי שהפעיל כלי טיס או ציוד תעופתי שלא בהתאם להוראות כושר אווירי שניתנו לגבי אותו כלי טיס או ציוד תעופתי, ושנמסרו לו, בניגוד להוראות סעיף 66(ג);"

היו"ר יצחק וקנין:

יש הערות?

יצחק רז:

האם זה רק כושר אווירי או גם מבצעי? לפעמים המגבלות להפעלת כלי הן לא רק מכושר אווירי, למרות שזה היבט טכני זה בא מהצד המבצעי.

רננה שחר:

הסעיף הזה מתעסק עם הוראות כושר אווירי.

יצחק רז:

אני שואל אם יש מקום אחר שההגבלה שנותנים למבצעים, לגבי ההפעלה של המכשיר או הכלי היא גם - - -

רננה שחר:

יש כלים רבים להגביל את הפעלת המכשיר או הכלי מבחינה מבצעית: בין בתעודת כושר הטיסה - עם תעודת כושר טיסה מיוחדת הרי ניתנות מגבלות, תלוי בסוג ההפעלה; בין ברישיון המפעיל; בין ברישיון האישי של האדם; יש את סעיף 74 - הוראות המנהל, שבאות למנוע הפעלת כלי טיס כאשר יש מצב שמסכן את הטיסה. זה איננו הסעיף. החוק מלא בכלים שמאפשרים הטלת מגבלות אבל זה לא שיושב אדם שהוגה הגיגים ולמחרת הן הופכות להיות מגבלות.

יצחק רז:

לא הבנת את השאלה – אני חושב שצריך לחזק. יש מצבים שאת נותנת הוראות להפעלת כלי שהן לא הוראות כושר אווירי אבל הן נוגעות להפעלה הטכנית של המטוס, לכן אני חושב שגם זה צריך להיכנס.

רננה שחר:

אני חושבת שזה לא המקום להערות מהסוג הזה. אנחנו דנים עכשיו בעיצומים הכספיים על הסעיפים המהותיים כפי שכבר נקבעו. החוק מלא בכלים להטלת מגבלות תפעוליות על הפעלת כלים. אפשר אחר כך לדון, אולי צריך עוד כלי חדש שאני לא מכירה אותו. זה לא נראה לי המקום.

יצחק רז:

למה כלי חדש? את מצרפת ל-C of A דף הגבלות מבצעי, שהוא לפעמים יותר חשוב מכל ה - C of A.

רננה שחר:

זה דבר שקיים.

יצחק רז:

זה לא הפרה?

רננה שחר:

זה הפרה לפי סעיף (10א) שכבר אושר: מי שהפעיל כלי טיס שקיימת לגביו תעודת כושר טיסה בניגוד לתנאים שבאותה תעודה, בניגוד להוראות סעיף 60א. לפי סעיף 60א נותנים תעודת כושר טיסה וניתן לקבוע בה מגבלות. יש מגבלות שכבר קיימות והן לאו דווקא - - -

יצחק רז:

אבל הן לא חלק מה- C of A. ניסיתי לחזק, לא הצלחתי. בסדר.

היו"ר יצחק וקנין:

הערות נוספות לסעיף (15)? אין הערות.

**סעיף (15) אושר**.

אני מבין שסעיף (16) נמחק כולו.

רננה שחר:

כן, אדוני.

"(17) מי שהפעיל כלי טיס כשמאיישים את כלי הטיס אנשי צוות במספר ובתפקידים פחות מכפי שקבע השר לפי סעיף 67, בניגוד להוראות לפי הסעיף האמור;"

היו"ר יצחק וקנין:

הערות, רבותיי? אין הערות.

**סעיף (17) אושר.**

רננה שחר:

"(18) מי שהפעיל כלי טיס בניגוד לכללי טיסה שנקבעו לפי סעיף 69;"

היו"ר יצחק וקנין:

יש הערות? אין.

**סעיף (18) אושר**.

רננה שחר:

"(18א) מי שנתן שירותי ניהול תעבורה אווירית בניגוד לכללי ניהול תעבורה אווירית שנקבעו לפי סעיף 69;"

היו"ר יצחק וקנין:

יש הערות?

אילון טל:

הסעיף הזה הועלה כבר בעבר. לא ניתנה התייחסות לנושא של טעויות לתוך כדי עבודה – גם צוות אוויר, אבל פה זה עניין שירותי נת"א.

רננה שחר:

זה חוזר להערה הקודמת שמדברת על היסוד הנפשי: למה הפרת. אני חושבת שלנושא הזה צריכה להיות התייחסות בשני מישורים: גם בתהליך השימוע, כשמטילים עיצום כספי, וגם בתקנות ההפחתה. אבל זה עדיין צריך לעבור בקרה של משרד המשפטים, כי היום בכל תקנות ההפחתה הקיימות יש הנושא של השגגה בהיסח הדעת או שגגה בהיסח הדעת שלא סטתה באופן חמור מהסטנדרט של האדם – תלוי איזה סוג של היסח דעת ולמה הוא נגרם. אני מניחה שאילון מדבר על טעויות שהן סבירות ולא טעויות שמהוות רשלנות חמורה. נכון, אילון?

אילון טל:

אני לא מתייחס למימד הרשלנות אלא למימד שמוגדר בספרות המקצועית כ-honest mistake, שזו טעות אנוש שיכולה להיגרם כתוצאה מלחץ משימתי או כתוצאה ממצב מסובך. זה נופל פה גם בגדר הסעיף המהותי וגם בגדר סעיף הענישה.

רננה שחר:

בכל הספרות העולמית של honest mistake או human error השאלה מה גודל הטעות היא שאלה שמשפיעה על השאלה אם זה honest mistake או לא. הדבר השני הוא שאנחנו חושבים שצריך לתת לזה ביטוי בתקנות ההפחתה, שזו תהיה סיבה להפחית מהעיצום הכספי או – תלוי בנסיבות – בכלל לא להטיל במסגרת השימוע.

איתי עצמון:

אני לא בטוח שזה אפשרי מכיוון שלא נדרש יסוד נפשי. הסיבה לכך היא שאין כוונה להפוך את מנהל רת"א או כל גוף מנהלי אחר לגורם שיפוטי, שאמור להחליט אם בן-אדם התכוון או לא התכוון, האם הוא פעל במודעות או לא פעל במודעות. אני לא בטוח שזה אפשרי ואני חושב שזה בעייתי מבחינת מודל העיצום הכספי, כפי שהוצג כאן לוועדה וכפי שקיים גם בחוקים אחרים ובתקנות הפחתה מכוח חוקים אחרים.

היו"ר יצחק וקנין:

יש פה בעיה של אבחנה ביסוד נפשי. היא לא פשוטה.

יערה למברגר:

השאלה לא צריכה להיות שאלת רשלנות או לא רשלנות או רשלנות חמורה. השימוע אמור להתייחס לנסיבות חריגות ולכן מצב של טעות יכול להיכנס למצב של הפרה ראשונה, למשל, או אופי ההפרה והנסיבות שלה. אני חושבת שננסה למצוא לזה מענה בתקנות ההפחתה. בכל מקרה, זה לא יהיה מענה שיתבסס על בסיס של יסוד נפשי, לדעתי.

רננה שחר:

אם פקח קרא עיתון וכיוון לא נכון או נתן clearance כשלא היה צריך לתת clearance - דברים חמורים – צריך לטפל בהם. אבל לא דבר מישהו שקרא עיתון כמו מישהו שהיה בעומס עבודה, כמו שאמר אילון.

היו"ר יצחק וקנין:

יש דברים ברורים שאין עליהם ספק. למשל, היום עוצרים נהג שתוי, אז יש בדיקה ברורה עם הינשוף ויודעים אם הוא שתה. זה מראה על רשלנות.

רננה שחר:

יש דברים שהם ברורים, נכון. אבל יש גם דברים שהם - - -

היו"ר יצחק וקנין:

פה אין דבר ברור. נתחיל לשער? עם הינשוף אפשר לברר אם האדם שתה או לא שתה, ואפילו כמה שתה.

איתי עצמון:

אותה בעיה שמעלה נציג רשות שדות התעופה יכולה לעלות לגבי כל אחת ואחת מההפרות. מדברים על הפרה בהיסח דעת או שאדם יגיד לא התכוונתי וכו'. הכוונה בסעיפי העיצום הכספי היא לא לתת בכלל משקל לשאלה הזאת, האם התכוון או לא התכוון; האם התרשל; האם פעל במודעות או לא במודעות. לכן מראש אנחנו בוחנים כאן כל הפרה והפרה בצורה מאוד זהירה כדי לוודא שמדובר על הפרות בעלות אופי יותר טכני, אם אפשר לקרוא לזה כך, כך שהמנהל יוכל לקבוע חד-משמעי שעובד טיס או תאגיד הפר ולכן יש להטיל עליו עיצום כספי.

עמרי אבני:

אני לא מצליח להבין מהמילים לאן אנחנו מתקדמים באבחנה בין טעויות. הטעויות שציינת, של שתייה, של רשלנות בקריאת עיתון – על זה אין ספק, הכול ברור. פקח טיסה, כמו גם טייס באוויר, צריך לתת פתרונות תוך כדי עבודה. הפתרונות שהוא צריך לתת הם לא תוך כדי עבודה בישיבה מול מסך, כשיש לך מטוס אחד ואתה אומר לו: המתן, אני עכשיו נותן לך את הפתרון. הפתרון צריך להיות בלחץ כי יש הרבה מאוד תנועה, ובמצבים האלה אתה נצמד לכללי העבודה אבל אתה יכול גם לגרום לטעויות כי יש אולי משהו שגרם לך לטעות בשיקול הדעת, לא מתוך שום כוונה אחרת. אם נצטרך לשבת מול המסך, בתנועה ערה של מטוסים, ולפחד מכל מה שאנחנו עושים - אדוני, נמצא פקחי טיסה עם עורכי דין לידם. נשב על הספר ונגיד לכל מטוס: המתן, אפתח את הספר ואראה מה מותר ומה אסור. אני חושב שחייבים לתת פתרון למצבים האלה.

היו"ר יצחק וקנין:

אני מקווה שלכם זה לא יקרה. דרך אגב, שרי הממשלה עובדים לפי השיטה הזאת היום. תדבר עם השר, הוא יגיד לך: רק רגע, אני צריך לשאול את היועץ המשפטי. הוא פונה למשרד המשפטים, וכך המערכת עובדת. לצערנו הרב, אין יותר שיקול דעת לשרים, וזה מצב לא טוב. אם אני, כמקבל החלטות, לא מסוגל לקבל החלטה על פי מה שאני רואה ואני צריך לשאול ולבדוק, ויש פרמטרים ואני צריך לבדוק לפיהם מה נתתי ומה לא – אין יותר שיקול דעת. מצד שני, אני לא אומר שצריכה להיות היד פתוחה. אני אומר את זה לחבר'ה ממשרד המשפטים – ואני נתקל בזה ביומיום – אי אפשר לנהל מדינה בלי שלשר יהיה שיקול דעת לקבל החלטה במצב נתון. גם כשיש לו שיקול דעת, הוא צריך את הפרמטרים. פעם זה לא היה. פעם שר בא למקום, ראה את המציאות, פעל ועשה את מה שעשה. היום אין מצב כזה כמעט. אנחנו מעלים בעיות מהשטח לשרים והם אומרים: מה אתם רוצים ממני? היועץ המשפטי. ככה אנחנו מתנהלים. מצב לא טוב בכלל. אני לא אומר שלא צריכות להיות אמות מידה ואיך הדברים צריכים להתבצע – בשביל זה יש כללים ויש חוקים, אבל זה הפך להיות יותר מדי מרובע וכתוב, ואתה לא יכול לקבל שום החלטה היום. שרים לא מקבלים החלטות. הם באים לישיבות הממשלה כשכבר הכול מוכתב. בשביל זה יש הרבה ועדות חקירה.

אילון טל:

לא שהבאתי נוסחת קסם בכיס לעניין הזה, אני רק רוצה להעיר. יש מצד אחד רצון או דרישה לחזק את הבטיחות בתעופה על-ידי הגברת דיווחים כל הוויברציות הקטנות, הטעויות הקטנות והסטיות הקטנות, כדי למצוא מגמות ולתקן ליקויים קטנים לפני שמגיעים לאירועים גדולים. מצד שני, כל דיווח כזה של בעל התפקיד, כל פקח טיסה מעודדים אותו לדווח – גם רת"א יודעים את זה וגם החוקר הראשי - הדיווחים האלה הם דיווחים על סטיות מהסרגל. להבדיל מדיון בכנסת או בממשלה, ההחלטות פה נקראות החלטות זמן אמיתי; המטוסים טסים במהירות גבוהה, ההחלטות והשידורים מתבצעים עכשיו. כל האימון שלך, ההכשרה והתנאים שנוצרו עכשיו מחייבים אותך לתת עכשיו את השידור. בנסיבות האלה יש סטיות מהסרגל. להיפך, אומרים לנו לדווח מה היה, כשהמגמה עד היום הייתה לא עונשית אלא למידת לקחים וסגירת פערי בטיחות. את הדבר הזה, איפשהו - - -

היו"ר יצחק וקנין:

הייתה לי שיחה עם חלק מהיושבים פה והנושא הזה הוא מאוד חשוב. עצם זה שמעירים הערה או מדווחים על תקלה ואין בצידה סנקציה, זה יכול להיות לתועלת למקרים שיישנו. בכלל, העולם של תיקון או למידת לקחים זה מכוח זה שמעירים הערות. הפחד הגדול שלא ירצו להעיר יותר.

לאה ורון:

השאלה היא אם יש למר אבני מה להציע לוועדה בעניין הזה.

רננה שחר:

אגיד שלושה דברים נפרדים. אחד, לעניין הדיווחים לרת"א, באילו תנאים ניתן לדווח בלי להיות נתונים לסנקציה – מתקיימת על זה עבודה ברת"א ורת"א תציע סעיף כזה בחוק. זה דבר שיטופל על-ידך, אדוני. לגבי העיצום הכספי – משרד המשפטים וגם היועץ המשפטי של הוועדה אומרים את התורה הרגילה של העיצומים הכספיים: ללא יסוד נפשי, הפרות טכניות, ברור שהתקיימו ולא התקיימו. אני חושבת שמי שמקבל החלטות בזמן אמת, צריך לאפשר לו את הגמישות הזאת. אומרים לי: תקנות ההפחתה חייבות להיות עכשיו, תראו לנו אותן וכו'. לנו יש עוד משא ומתן מול משרד המשפטים כדי להתקדם ולהציג תפיסות שלא קיימות היום בהפחתות של העיצומים הכספיים, כי אנחנו כן חושבים שיש מקרים שלא צריך להטיל או שצריך להקטין את העיצום שמתייחס לנסיבות הספציפיות של ההפרה, לסיכון שנגרם ממנה וכו'. אנחנו חושבים שעוד יש דרך לצעוד מול משרד המשפטים. אני לא יכולה לעשות את הדיון הזה עכשיו. לכן אני עוד פעם חוזרת להצעה המקורית שלי, אדוני, שנושא הדיווחים יוסדר בנפרד. הנושא של מענה לטעויות - - -

לאה ורון:

לא נדרש לכך סעיף מסמיך בחוק?

רננה שחר:

יש את תקנות ההפחתה ויש את סעיף השימוע. יש הסדרים שמאפשרים גם אי-הטלה וגם הפחתה.

היו"ר יצחק וקנין:

בכל מקרה, אני אומר גם למשרד המשפטים לקחת את זה בשיקול הדעת. זה דבר חשוב מאוד, במיוחד בנושא שאנחנו מטפלים פה, שהוא התעופה האווירית. צריך לקבל החלטות מהירות וחשוב מאוד שזה לא יהיה בצד סנקציה כזו או אחרת. יש מקרים שלא צריכה להיות ענישה בכלל אלא לימוד לקחים ממה שקרה. אני מבקש, תנו את דעתכם על זה כדי שבשלבים המאוחרים של החקיקה נוכל לתקן ולא נעניש סתם אנשים על דברים שלא צריך.

רננה שחר:

כמו שיערה אומרת, גם הנושא של התחקירים הפנימיים והדיווחים הם דברים שאנחנו מטפלים בהם והם יגיעו הנה. נבקש לאשר הסדרים.

איתי עצמון:

אני מסכים אתך שבעולם חיי המעשה צריך לתת מענה לטעויות אנוש, אבל יכול להיות שהמקום הוא לא בפרק של עיצומים כספיים. יכול להיות שחלק מההפרות שכללתם כאן פשוט לא מתאימות לפרק, כי אני לא חושב שראוי שמנהל רת"א יישב גם כערכאה שיפוטית וישפוט אם התכוון או לא התכוון, הייתה טעות אנוש או לא הייתה טעות אנוש. אני חושב שזה מאוד מסוכן, ואמרתי את זה גם כשהתחלנו לדון בפרק ט'. נותנים כאן סמכויות מאוד רחבות לגוף מנהלי: לחקור, לשפוט, להוציא לפועל את העונש.

היו"ר יצחק וקנין:

לא הוא מבצע את החקירה, יש מישהו אחר.

איתי עצמון:

לא חקירה במובן פלילי. אני לא חושב שאנחנו צריכים עוד להרחיק לכת ולהסמיך את מנהל רת"א לשפוט אם בן-אדם התכוונן או לא. יכול להיות שצריך לשקול פשוט להוציא את ההפרה הזאת מפרק העיצומים.

רננה שחר:

אני לא חושבת שצריך להוציא את ההפרה הזאת. נתנו פה לפחות כמה דוגמאות שמבהירות למה ההפרה הזאת צריכה להיות פה: פקח קרא עיתון, פקח עשה כך או כך. לפקח יש אחריות. לתעבורה האווירית יש תמונת ראי: יש את הטייסים, את המטוסים, ומצד שני יש את הפקחים. זה אותם כללי תעבורה אווירית שחלים, זו תמונת ראי. לא הגיוני להטיל על טייסים עיצומים כאשר הם מפרים את כללי הטיסה ולא מנגד להטיל את אותה רמת אחריות על הפקח. זה נשמע לי לא שקול.

עמרי אבני:

דיברתי גם בשם הטייסים.

איתי עצמון:

אז מה הפתרון שאתם מציעים? להשאיר ככה?

רננה שחר:

אני מציעה להשאיר את זה ככה, אדוני, ואני מקווה לטפל בזה במסגרת תקנות ההפחתה. זו התשובה שלי.

לאה ורון:

את מה להשאיר ככה?

היו"ר יצחק וקנין:

להשאיר את הסעיפים כפי שהם.

יערה למברגר:

טענת הטעות, אני מצד אחד מבינה אותה ומזדהה אתה. מצד שני, זו טענה שאפשר לטעון אותה על כל סעיף וסעיף, ולא רק בחוק הזה. בכל חוק לגבי כל הפרה שמביאה לעיצום כספי אפשר להעלות את טענת הטעות.

היו"ר יצחק וקנין:

אני מסכים עם מה שאת אומרת, אבל מצד שני אנחנו צריכים להפיק לקחים מטעויות. בסך הכול אנחנו בני-אדם, וכשאדם עושה משהו סביר להניח שיכולה להיות טעות, והטעות לא מכוונת. ברור שהדבר הזה צריך להיבחן על-ידי מישהו.

אני מציע שנאשר את הסעיפים הללו, אבל אני אומר לכם שבתקנות ההפחתה אתייחס לנושאים האלה במלוא כובד המשקל, כי אחרת נשאיר דלת פרוצה, שאף אחד לא ייגש לאף אחד להעיר הערות. גם אם יהיו טעויות מסוימות – אנשים לא יעירו עליהן.

לאה ורון:

אני לא יודעת אם תדון בתקנות ההפחתה. נדרש אישור לתקנות ההפחתה?

יערה למברגר:

לא, באף חוק לא.

לאה ורון:

הוועדה לא תידרש בכלל לתקנות ההפחתה.

רננה שחר:

אבל ההסדרים של דיווח לעונש או מידע בטיחותי יובאו לאישורך במסגרת הצעת החוק.

יערה למברגר:

אתן דוגמה למה שאני חושבת שאפשר לתת מענה בתקנות הפחתה. למשל, אם זו הפרה ראשונה של אדם, והוא דיווח על כך לרשות. מצב שבו אדם אומר: פישלתי, זה לא משהו שאני עושה כל יום, הייתה לי טעות חד-פעמית ומיד התקשרתי ודיווחתי על זה – זו יכולה להיות נסיבה להפחתה. ככה אפשר לתת מענה מסוים. מצד שני, אנחנו לא רוצים שבכל מקרה של הפרה יגידו שזו טעות.

היו"ר יצחק וקנין:

ברור שלא, לא זאת הכוונה.

יערה למברגר:

לכן צריך לתחום את זה באיזושהי צורה. איתי, אם זו הפרה ראשונה שהוא דיווח עליה זה לא שהמנהל עכשיו בודק הבנה. אפשר להכניס את זה.

יצחק רז:

הנושא של טעויות בטיסה, בין אם זה של פקח ובין אם זה של טייס, זה משהו מאוד רווח. זה קורה המון, ורובן לא משפיעות בסוף על התוצאה כי תוך כדי ההפעלה הרגילה הם מזהים ומתקנים. אני חושב שהמבחן צריך להיות הפוך; זה לא מי שפעל בניגוד לכללים, אלא מי שהתרשל. זאת אומרת, חובת ההוכחה על מי שרוצה להטיל את העיצום שהאדם הזה התרשל ולא טעה. אני חושב שאם נהפוך את הנוסחה זה יהיה הרבה יותר הוגן, כי אני מאוד חושש מזה שפקחים וטייסים, כל פעולה שהם יעשו יצטרכו לחשוב פעמיים אם זה ככה או האם זה ככה. לפעמים פשוט אין זמן, צריך לשלוף תשובה מתוך הידע, המיומנות והניסיון שלך.

רננה שחר:

אדוני, צריך להבין גם את הקונטקסט. צריכה להיות פה הפרה. לא כל טעות היא הפרה, יש הרבה מאוד טעויות. הפרה זה אומר שהיית צריך לטוס בגובה מסוים וירדת מהגובה המינימלי שמותר לך. ירדת, חרגת, עשית הפרה. אז קודם כול, התנאי צריך להיות הפרה. החוק איננו כולל עבירות רשלנות, הוא כולל רק עבירות של מודעות מלאה. רשלנות זה יסוד מתחת למודעות מלאה.

לגבי העיצומים הכספיים – הם לא כוללים יסוד נפשי כלל. רז חוזר על ההצעה להכניס פה יסוד של רשלנות, שנאמר שהיא לא מקובלת.

יערה למברגר:

אפשר היה לעשות את זה עבירות פליליות של רשלנות, אבל זה דווקא הולך לרעת הטייסים. אסביר. התרשלות זה אומר להעביר את זה למישור פלילי, לעבירות של רשלנות. אני חושבת שדווקא המעבר לעיצומים כספיים ופחות דגש על המשפט הפלילי. משפט פלילי אומר סנקציה פלילית, רישום פלילי, על כל המשתמע. האם זה לטובת הטייסים שהכול ילך למישור של חקירות פליליות של רשלנות? זה לא נראה לי מיטיב.

היו"ר יצחק וקנין:

סעיפים (18) ו-(18א) לא נצביע עליהם. בישיבה הבאה נצביע עליהם. אני רוצה התייעצות נוספת.

אני חוזר לסעיף (14ב), לא הצבענו עליו.

רננה שחר:

להניח את דעתו של איגוד הטייסים, אקרא את תקנה 469ה לתקנות ההפעלה: בעת הטיסה לטייס המפקד השליטה והסמכות המלאות בהפעלת כלי הטיס, ללא הגבלה לגבי אנשי צוות אחרים ותפקידיהם, בין אם הוא מחזיק ברישיונות תקפים המתירים לו לבצע את תפקידיהם של אותם אנשי צוות ובין אם לאו.

בועז חטיבה:

נחה דעתנו. תודה.

היו"ר יצחק וקנין:

מי בעד סעיף (14ב)?

**סעיף (14ב) אושר.**

על סעיפים (18) ו-(18א) אנחנו לא מצביעים. נצביע עליהם בישיבה הבאה.

בועז חטיבה:

מותר לי להגיד עוד הערה בקשר לדיון שהיה פה עכשיו, למרות שהחלטת שאתה לא מצביע על שני הסעיפים האלה? אני רוצה להגיד משהו על תקנות ההפחתה. צודקת יערה שאמרה שנותנים לרגולטור את המכשיר של העיצום הכספי על מנת לא לקחת כל דבר למישור הפלילי. זה טוב, אבל גם בעיצום הכספי עמדתנו היא שצריך להיכנס האלמנט שמסתכל על מהות ההפרה והסיבות. זה לא שחור-לבן, וכן נכנס הפאן של טעויות מקצועיות, שדיברו עליו כולם ולא ארחיב. זה מחזק את האמירות שהיו קודם, שבפני הוועדה חייבות להיות מוצגות תקנות הפחתה, ואני מבקש שזה ייכנס בסעיף 135 שהתקנות האלה צריכות לבוא בפני ועדת הכלכלה, כי כרגע זה לא רשום כך.

אני רוצה להגיד עוד מילה על מה היא טעות. כשהייתי חניך בקורס קברניטים באל על היה לי מדריך שאמר: לכל בעיה יש לפחות חמישה פתרונות: שניים טובים, אחד בינוני ושניים רעים. כל מה שאני מבקש ממך – תתרחק מהרעים. מה אני רוצה להגיד? מדובר פה על ים של סיטואציות, שאין על כל אחת מענה בספר. אין יום דומה למשנהו, תמיד יש איזו סיטואציה חדשה או סיטואציה מיוחדת שהיא לא בדיוק הספר ומנסים להחיל את הידע והניסיון על אותה סיטואציה, ותמיד יהיו טעויות שהן לפעמים סטייה מלשון החוק. אנחנו צריכים להכיר את החוק, אנחנו לומדים את זה, מתאמנים על זה, מוכשרים על זה – בסוף אתה לא מתנהל לפי סעיפים. זה לא עובד ככה. זה דברים בזמן אמת, בקצב גבוה של אירועים ותמיד יש דברים שהם לא בדיוק מה שהתכוון המשורר וצריך לתת פתרון. צריך להינתן לזה מענה גם בסעיף של העיצומים הכספיים. אם העיצומים הכספיים יהיו שחור-לבן – יש הפרה או אין הפרה – אז הם מחטיאים את מטרתם.

רננה שחר:

ההפרה היא של כללי טיסה שנקבעו בתקנות.

גדי רגב:

אפשר להקצין פה כל דבר ואפשר להציג תמונה מעוונת. אנחנו לא יושבים אצלכם בקוקפיטים ולא כל היום אנחנו יושבים מול מסך להסתכל איך אתה מנהל את הקוקפיט. אנחנו לא מסתכלים אצלך כל היום, איזה מפסק ואיזה דיבור אמרת. זו לא הסיטואציה שמתאימה למצב הזה. המצב הוא אחר. זה מצב שבו הייתה הפרה של סעיף בחוק שאושר כבר, שעבר את הוועדה. זו הסיטואציה. אתם מטעים ומטים את הדיון לכיוון שהוא לא הכיוון האמיתי של הסיטואציה הזאת.

בועז חטיבה:

אנחנו לא מבקשים cart blanche להפרת תקנות. אנחנו אומרים שבסיטואציות האלה קורה שסוטים מתקנה.

רננה שחר:

כללי תעבורה פשוטים.

היו"ר יצחק וקנין:

כן, מר טלמון. אולי תניח את דעתנו במשהו.

עמרי טלמון:

סבורני שהזכרתי את זה כבר באחד הדיונים הראשונים - יש הקבלה לעתים קרובות בין הים לבין האוויר. באנגלית משפטית עתיקה כינו את הקברניט master before God. למה? מפני שכשהוא נמצא שם בים, במרחבים - לא היה קשר ולא כלום - אין בינו לבין הקדוש ברוך הוא שום דרגת ביניים. יש הקבלה מסוימת, כמו שבועז אומר. ולבועז יש פריבילגיה שהם שניים לפחות בקוקפיט, ואנחנו ברוב המקרים אחד בקוק פיט, זאת אומרת אפילו אין עם מי להתייעץ. חוק הטיס – נדמה לי שגם את זה אמרתי – הוא קודם כול טיס ואחר כך חוק. אסור להפוך את הסדר, מהנימוקים שדוברו פה. ההנחה הבסיסית שטייסים הם - - -

היו"ר יצחק וקנין:

אתה יודע שיש דיון בגמרא על מה שאתה אומר? יש דיון שיש איברים של האדם שהם לא בשליטתו ויש איברים שהם בשליטתו. אמר רבי לוי: שלושה שברשותו ושלושה שלא ברשותו. שלושה שברשותו זה הפה, הידיים והרגליים; שלושה שלא ברשותו הם העיניים, החוטם והאוזניים. לדוגמה, אדם הולך ברחוב ויש ריח לא נעים, הוא מריח קודם ואחרי כן הוא יכול לסתום את האף. זאת אומרת, זה לא ברשותו. או שאדם שומע משהו שלא רוצה לשמוע וסותם את האוזניים. אותו דבר העיניים – רואה מה שהוא לא רוצה לראות, אחרי כן הוא יכול לעצום את העיניים. אבל על הפה הוא תמיד יכול לשלוט ולכן אמרו: "שומר פיו ולשונו שומר מצרות נפשו". על הידיים הוא יכול לשלוט: רוצה – עושה; רוצה – לא עושה. אותו דבר על הרגליים. אז יש איברים שאין שליטה עליהם.

במקרה של הטייסים, איברים שפועלים אצלם הרבה זה העיניים. זו פעם ראשונה שנתקלתי בחוק שיש כוח עליון. לא מצאנו בחוקים אחרים שיש כוח עליון, יש דברים שלא תלויים לא בטייס ולא באף אחד.

עמרי טלמון:

מה שנאמר פה, יש כיסוי מלא למצב חירום שבו טייס מכריז חירום ואז מותר לו לעבור על כל הכתוב, המדובר והכול בשביל להציל את הנפשות במטוס, ואחרי זה את המטוס עצמו. קודם כול הנפש, קודמת לרכוש. אבל זה מצב קיצוני, שלא קורה לעתים תכופות ולא על זה מדובר. המדובר על מקרים אחרים, וזה כמעט עניין של יומיום. אני לא יודע כמה טיסות מסתיימות ללא שמשהו קטן אירע שם ואילץ לעבור על תקנה. הזכירו פה סטייה מנתיב - לפעמים חייב הטייס לסטות מנתיב בגלל שקרה משהו, למשל במזג אוויר נגיף ולא קיבל התראה על כך. כשהנגיפות עוברת גבול מסוים הוא פונה וסוטה - - -

היו"ר יצחק וקנין:

אני לא חושב שלזה התכוון המשורר.

עמרי טלמון:

אני לא יודע למה התכוון, אבל שנינו: הנכווה ברותחין נזהר בצוננין.

היו"ר יצחק וקנין:

בכל מקרה, קבענו שלא מצביעים על סעיפים (18) ו-(18א). בשבוע הבא, בעזרת השם, כשתנוח דעתנו, נתייעץ ונראה מה שאנחנו עושים. בכל מקרה, אני מקבל בעיקרון את הסעיפים, אבל אני רוצה התייעצות נוספת עם עוד גורם, ואז נראה מה שאנחנו עושים.

אילון טל:

אני רוצה להציע הצעה פרוצדוראלית. יש פה הרבה אנשים שעוסקים בתעופה בצורה מקצועית. לנו אין אינטרס לזכות אנשים שמסכנים את התעופה, ואני בטוח שלרת"א אין אינטרס ללכת לצד השני – רק בגישה המשפטנית. אבל אני חושב שיש דבר אחד שאפשר לעשות וזה – אם יש לנו שבוע - שרת"א תזמן לפגישה את כל הגורמים המעורבים ונעשה פעם אחת דיון - - -

היו"ר יצחק וקנין:

בימי חמישי אתם יושבים.

רננה שחר:

רת"א ישבה, רק על הסעיפים האלה, שתי ישיבות עם כל האנשים שיושבים פה. אם יש הצעה קונסטרוקטיבית, שיעבירו.

היו"ר יצחק וקנין:

אני חושב שלא היה עוד חוק שהייתה הכנה עם הגורמים מחוץ לישיבת הוועדה כמו החוק הזה. לא היה עוד חוק כזה, ואני מכיר את הכנסת ישר והפוך. אתם כל יום חמישי באופן קבוע, כל הגורמים. לא רק זה, יש לי הנחיות – אולי אתם לא יודעים – ואני מדבר מדי פעם עם אנשי רת"א כדי ללכת לקראתכם בכל מיני עניינים. אני גם מדבר אתכם כל שבוע כמעט, עם חלק גדול מהאנשים שיושבים פה, ומנסה להשפיע כשאני רואה שיש היגיון בדברים.

אברהם קמחי:

אני חושב שכדאי להציע לבואינג ולאיירבוס להוסיף עוד כיסא בקוקפיט ולשים שם יועץ משפטי.

היו"ר יצחק וקנין:

לא. דיברתי במלוא הרצינות, אל תחשבו שאמרתי דברים סתם.

רננה שחר:

"(19) בעל רישיון הפעלה אווירית שקיבל חומר מסוכן להובלה בניגוד להוראות סעיף 71(ב)(2), או הפר הוראות או חובות החלות עליו לפי סעיף 71(ג)(1) עד (3) או הוביל חומר מסוכן בכלי טיס שהובלתו נאסרה לפי סעיף 71(ג)(4), או איש צוות שהפעיל חומר מסוכן שהמצאותו בכלי טיס נחוצה כאמור בסעיף 71(ה)(1) או עשה בחומר מסוכן כאמור שימוש בניגוד להוראות לפי סעיף 71(ה);"

היו"ר יצחק וקנין:

הערות, רבותיי.

עומר שלו:

יש לי שאלה לגבי הניסוח. איש צוות שהפעיל חומר מסוכן – מה המשמעות?

רננה שחר:

יש בכלי הטיס חומרים מסוכנים, אפילו החמצן נחשב חומר מסוכן. לפי סעיף 71(ה): חומר מסוכן שהימצאותו בכלי הטיס נחוצה בהתאם להוראות.

עומר שלו:

(ה) לא חל עליו, (ה) זה החריג.

יערה למברגר:

אולי במקום "הפעיל", "עשה שימוש"?

רננה שחר:

זה גם וגם. אבל כבר הבהרנו בסעיף המהותי שיש גם הפעלה ויש גם עשיית שימוש. זה מה שכתוב.

גדי רגב:

דייל שהפעיל בקבוק כיבוי אש - - -

רננה שחר:

או עשה שימוש.

עומר שלו:

סעיף 71 מדבר על מספר הפרות בחומרים מסוכנים, ואז מגיע 71(ה) ואומר שהסעיף לא יחול במקרים מסוימים שמצוינים שם. ההפניה פה לא ברורה לנו.

רננה שחר:

כתוב שהוראות סעיף זה "לא יחולו על חומר מסוכן כמפורט להלן,ורשאי השר לקבוע הוראות לעניין הובלה של חומר כאמור, הפעלתו או שימוש בו בכלי טיס". זאת אומרת, לא צריך לסווגו, לתייגו, לסמנו, לארזו וכו' כפי שקורה בחומרים מסוכנים שמיועדים להובלה, שעושים להם shipment, אבל יש הסמכה לשר לקבוע תקנות לעניין איך כן מפעילים או משתמשים בחומרים מסוכנים שנחוצים לכשירות האווירית של כלי הטיס: הדלק, השמנים וכו'. יש כל מיני דברים שהם חומרים מסוכנים, אדוני.

עומר שלו:

לקחת רק את הסיפא. כתוב שהוראות סעיף זה לא יחולו על חומר מסוכן, ואז מצוין מה הוא. בכוונה דילגתי על ההמשך, על הסמכת השר. "חומר מסוכן שהימצאותו בכלי הטיס נחוצה בהתאם להוראות לפי חוק זה" וכו.' הדוגמאות שנתת לגבי חמצן נופלות במסגרת של חומר שמותר להובילו.

היו"ר יצחק וקנין:

השר יקבע את ההוראות.

עומר שלו:

ועכשיו אנחנו חוזרים לסעיף שממנו התחלנו, סעיף (19), ואנחנו פשוט לא מבינים.

יערה למברגר:

ההפניה צריכה להיות ל-71(ה). הרישא, שהשר קובע תקנות, זה ב-71(ה).

עומר שלו:

מה זה "הפעיל חומר מסוכן"? מה עושה איש הצוות שהפעיל חומר מסוכן? אנחנו מנסים להבין מה העבירה פה, על מה העיצום הכספי ניתן.

גדי רגב:

דייל שמפעיל חנקן, בקבוק חמצן או חומר כיבוי אש.

יצחק רז:

שלא לצורך.

גדי רגב:

ברור שאם הוא כיבה שריפה הוא יקבל צל"ש ולא טר"ש.

עומר שלו:

אני מבין את הסיפא שאומר: עשה בחומר מסוכן שימוש בניגוד להוראות. איש הצוות שהפעיל חומר מסוכן – לא ברור לנו מה העבירה.

רננה שחר:

נתנו כבר כמה דוגמאות על הנושא של הפעלת חומר מסוכן.

יערה למברגר:

אני מצטערת שאני חוזרת, אבל זו שוב הערה לסעיף המהותי.

עומר שלו:

ממש לא. ההערה היא לסעיף (19).

יערה למברגר:

אנסה להגיד למה אני חושבת שזו הערה לסעיף המהותי. הסעיף המהותי מדבר בצורה מפורשת על הפעלתו של חומר מסוכן, תסתכל על הרישא של (ה). לכן נושא ההפעלה זה מה שכבר אושר בסעיף המהותי. למה דווקא בעיצום, בהפרה של זה, מתעוררת השאלה כאשר זה מה שקבוע בסעיף עצמו?

עומר שלו:

אני מצטער, יערה. סעיף 71 מהותו: לא יוביל אדם, לא ימסור אדם, לא יקבל בעל רישיון.

יערה למברגר:

אני מדברת על 71(ה).

עומר שלו:

הוראות הסעיף לא יחולו על חומר מסוכן, ורשאי השר לקבוע הוראות.

יערה למברגר:

זו ההסמכה של השר.

עומר שלו:

אבל זה רק לעניין הסמכת השר, לא לעניין המהות.

יערה למברגר:

פעמים רבות אנחנו קובעים הפרות של חובות שייקבעו בתקנות. אנחנו קובעים את זה רק מתי שיש לנו הסמכה מפורשת. מה שקבוע בסעיף זאת ההסמכה. החובות ייקבעו בתקנות.

עומר שלו:

בסעיף מצוינות גם הובלה, מסירה ושימוש. אני חושב שאולי הדווקנות - - -

קריאה:

אין הפעלה.

יערה למברגר:

למה אין הפעלה? השר יקבע הוראות לעניין - - -

יהודה גילאי:

כדאי באמת להוסיף: שהוביל, הפעיל או עשה שימוש.

יערה למברגר:

אבל זה כתוב.

יהודה גילאי:

בסעיף (19): איש צוות שהוביל, הפעיל או עשה שימוש בחומר מסוכן.

היו"ר יצחק וקנין:

זה כתוב בסעיף (ה).

עומר שלו:

זה כתוב ביחס לבעל הרישיון.

היו"ר יצחק וקנין:

"הוראות סעיף זה לא יחולו על חומר מסוכן כמפורט להלן. רשאי השר לקבוע הוראות לעניין הובלה של חומר כאמור, הפעלתו או שימוש בו בכלי הטיס."

עומר שלו:

עם זה אין בעיה. אנחנו רק שואלים על מה מוטל העיצום הכספי על איש הצוות לעניין הפעלת חומר מסוכן. אנחנו לא מצליחים להבין. אני חושב שאפשר היה להסתפק: או איש צוות שעשה בחומר מסוכן שימוש בניגוד להוראות סעיף 71(ה), ובכך זה יחול על הובלה, על הפעלה או על כל מה שיקבע השר. למה להתעקש על המשפט הזה, שהוא לא ברור?

איתי עצמון:

מה החשש? אתה אומר שהמונח "הפעלה" הוא לא נכון?

עומר שלו:

אנחנו לא יודעים מה העבירה, אני לא יודע על מה ניתן העיצום.

איתי עצמון:

אין מקרה, לדעתך, שיכולה להיות הפעלה של חומר מסוכן?

עומר שלו:

אני רוצה שעשיית שימוש בניגוד להוראות תהיה גם הפעלה, לכן יש פה כפל.

בועז חטיבה:

"שימוש" מכסה הכול.

יערה למברגר:

הסעיף עצמו מדבר: הפעלתו, עשיית שימוש. אתה בעצם אומר שהמילה "הפעלתו" מיותרת בסעיף המקורי.

עומר שלו:

אם תצאו רגע מהנוסח שלכם ותסתכלו על המהות תראו שיש פה הערה שלא פוגעת ברצון - - - בסעיף המקורי הניסוח לא נכון, הוא פשוט לא ברור.

יערה למברגר:

זה קו הגבול בין נוסח לשאלה מקצועית: האם בחומר מסוכן רק עושים שימוש או יש מקרים שיותר נכון להגיד שמפעילים חומר מסוכן ולא עושים בו שימוש? אני לא מתעסקת בחומרים מסוכנים - - -

עומר שלו:

אבל כתבת את זה כך.

רננה שחר:

אבל שכנענו את הוועדה. הייתה פה טניה אדלשטיין והסבירה מה זה שימוש ומה זו הפעלה של חומר מסוכן.

עומר שלו:

המילה הפעלה לא "מופיעה" בסעיף, למעט הסמכת השר לקבוע תקנות. בסעיף עצמו כתוב: ימסור, יוביל ויעשה את כל - - -

יערה למברגר:

על זה ההפרה, על הסמכת השר ולא על שום דבר אחר. ההפרה היא על חובות שייקבעו בתקנות בהתאם להסמכת השר. החובות בתקנות לא יוכלו לצאת מהגדר שקובעת להן הסמכת השר, אם הן יעשו את זה הן יהיו אולטרה וירס, הן יהיו ללא סמכות. זאת אומרת, זה הגדר של ההסמכה, רק על זה יכולות להיות חובות ורק על זה נקבעת ההפרה.

עומר שלו:

אבל העיצום הכספי מדבר על משהו אחר. הוא לא ברור, לטעמנו, ואני חושב שההתעקשות על הנוסח הספציפי הזה כשיש משהו לא ברור - אנחנו לא מבינים.

היו"ר יצחק וקנין:

מה אתה מציע?

עומר שלו:

הצעתי היא שבסיפא יהיה כתוב: או איש צוות שעשה בחומר מסוכן כאמור שימוש בניגוד להוראות סעיף 71(ה).

גדי רגב:

זה לא נובע ישירות מההפעלה. אחד לא נובע מהשני ולכן תהיה פה סנקציה על אותה - - -

עומר שלו:

עשיית שימוש בניגוד לא נובע מהפעלה? אז ממה זה נובע.

קריאה:

איך אפשר לעשות שימוש בלי להפעיל?

יהודה גילאי:

אם אתם רוצים, אפשר לכתוב: הוביל, הפעיל או עשה שימוש.

עומר שלו:

את זה לא ביקשנו.

יהודה גילאי:

אז זו ההסמכה.

לאה ורון:

עורך דין שלו, איך אתה מציע לנסח את הסעיף?

רננה שחר:

למחוק את ההפעלה. זו הצעתו.

יערה למברגר:

זה ייצור מצב שאם יש משהו שנקבע בתקנות, שהתקנות מתייחסות אליו כהפעלה ולא כעשיית שימוש, אי אפשר להטיל על זה עיצום. אני עדיין לא מבינה מה ההצדקה לזה, אלא אם כן הכוונה היא לתקן את הסעיף המסמיך.

עומר שלו:

אני לא יודע מה "הפעיל".

יצחק רז:

למשל, הפעלת בלון חנקן לכיבוי אש או שימוש במטפה - - -

קריאה:

אבל זה שימוש, זו לא הפעלה. אתה בעצמך אומר שאתה משתמש במטפה.

היו"ר יצחק וקנין:

רבותיי, לי לא אכפת שתשבו על הניסוח, על מילה זו או מילה אחרת. לדעתי מה שכתוב פה בסדר גמור, לא נראה לי שצריך לעשות פה שינוי.

איתי עצמון:

אני שומע את הוויכוח ואני לא לגמרי מבין את הטענה. אם הסעיף המסמיך יקבע חובות על איש צוות לגבי איסור הפעלה או איסור שימוש אז ההפניה נכונה ומה שכתוב בפסקה (19) נכון. כמו שאמרתי גם לגבי פסקאות קודמות, צריכה להיות התאמה בין פסקת ההפרה לבין הסעיף המהותי, והסעיף המהותי מדבר על חובות לגבי הובלה, הפעלה או שימוש. אני מניח שבתקנות יהיה כתוב: איש צוות או טייס אינו רשאי לעשות שימוש בחומר מסוכן כזה וכזה אלא בהתאם לתנאים כאלה וכאלה. על זה יוטל העיצום הכספי.

רננה שחר:

כן. גם היום יש בתקנות ההפעלה יש הרבה תקנות שמדברות על איך מפעלים, איך עושים שימוש בבלוני חמצן. ביקשתי את יהודה גילאי לצאת החוצה ולדבר על טניה אדלשטיין ולהביא עוד פעם דוגמאות לוועדה. מבחינתנו, הסעיף המהותי אושר, אדוני. אבל אם אנחנו צריכים לתת פעם נוספת דוגמאות, לחזור על כל דיון פעמיים – אז זה מה שאנחנו עושים.

עומר שלו:

אנחנו לא רוצים לבזבז את זמן הוועדה. אין בעיה.

לאה ורון:

הוועדה עוסקת בחקיקה ומאוד חשוב לה, מאוד חשוב לחבר הכנסת וקנין, להוציא מתחת ידו את החוק הכי טוב שהכנסת יכולה לעשות, גם אם צריך לחזור ארבע פעמים. זה לא המקרה הראשון שקורה בוועדת הכלכלה, עם כל הכבוד.

רננה שחר:

גם אנחנו רוצים את החוק הכי טוב.

לאה ורון:

אז תימנעי מההערות האלה.

היו"ר יצחק וקנין:

רננה, אמתין לתשובה לגבי סעיף (19). כשנקבל תשובה נצביע עליו. נעבור ל-(19א).

רננה שחר:

"(19א) טייס מפקד שהפר חובה החלה עליו לפי סעיף 73(ג);"

היו"ר יצחק וקנין:

כן, רבותיי.

בועז חטיבה:

לאיגוד הטייסים יש כאן הערה. ברור לנו שיש חובות שיותקנו לפי 73(ג), שמקומן הוא בעיצום כספי לפי (19א), וזה חובות שקשורות בבטיחות התעופה. מצד שני, לפי 73(ג) אפשר שיותקנו גם הרבה חובות שהן בעלות אופי מנהלי, שאין להן קשר לבטיחות הטיסה. אפשר אולי להביא דוגמה של מסמך חסר או דברים מהסוג הזה. לכן אנחנו חושבים שצריך ליצור הפרדה בין הדברים שיש להם זיקה ישירה וברורה לבטיחות הטיסה, שעליהם אין לנו מחלוקת, לבין דברים בעלי אופי יותר טכני, מנהלי, שגם הם צריכים להיות כמובן מסודרים, אבל דרגת החומרה והחשיבות שלהם היא פחותה.

איתי עצמון:

אם אני מבין נכון, אנחנו דנים כבר כמה חודשים בהצעת חוק הטיס ולימדו אותנו שגם הבורג והמסמך חשובים מאוד לבטיחות התעופה. אז אם נקבל את ההערה שלך נצטרך להוסיף בכל אחת מהפסקאות את התוספת: שיש בכך כדי לפגוע בבטיחות התעופה, ואני לא בטוח שלזאת הכוונה. מה גם שההפרות הטכניות אלה בדיוק ההפרות – כמו שאמרתי קודם - שמתאימות לפרק עיצום כספי.

רננה שחר:

אבל נשיאת מסמכים זה בכל מקרה בדירוג יותר נמוך.

רון גנט:

אני מבקש להסב את תשומת לבך לסעיף 130(2): "מי שהפעיל כלי טיס בלי שמצוי בו מסמך מהמסמכים שהוא נדרש לשאתם לפי סעיף 68".לפי סעיף (19א), שאנחנו מדברים בו כרגע, השר רשאי להתקין, למשל, שהטייס המפקד חייב לשאת עליו אישור מהמפעיל האווירי לפיו הוא מוסמך לשרת כטייס מפקד. הדבר הזה יותקן בתקנות. פועל יוצר מכך, שאי נשיאת המסמך יביא לעיצום כספי בגובה של 2,500 שקלים, כשהמקבילה לו היא רק 500 שקלים. לכך התכוונו.

איתי עצמון:

אולי נבדוק בשלב הנוסח אפשרות להוסיף שלא מדובר על נשיאת מסמכים לגבי (19א).

רון גנט:

ישנן עוד דוגמאות רבות כמו, למשל, חובת דיווח - - -

יערה למברגר:

התשובה בעיניי היא כללית יותר. אם יש הוראה ספציפית שמתייחסת לעניין יחול העיצום וההפרה הספציפית. זה לא שעכשיו מכוח ההוראה הכללית - - -

רון גנט:

אנחנו כרגע עוסקים בתקנות שעדיין לא הותקנו.

רננה שחר:

אפשר להכניס יותר מנוסח הסעיף ולכתוב: טייס מפקד שהפר חובה החלה עליו בקשר להפעלת כלי הטיס, ובכלל זה לפני הטיסה, במהלכה ולאחר סיומה וכן הוראות לעניין חילופי טייס מפקד.

היו"ר יצחק וקנין:

בסוף תעתיקי את כל הסעיף.

רננה שחר:

זאת ההצעה שלי - להעתיק את הסעיף.

גדי רגב:

אבל השיטה של סעיף ספציפי שולטת בחקיקה בצורה מאוד קבועה.

היו"ר יצחק וקנין:

במיוחד שזה מפנה לסעיף 73.

בועז חטיבה:

כוונתנו להפריד בין חובות. זה לא נותן מענה, כי עדיין יש להפריד בין חובות מנהליות, שגם אותן צריך להקפיד ולקיים, אבל הפרתן היא בדרגת חומרה שונה.

רננה שחר:

זה בד"חים – בדיקות חיוניות לפני טיסה.

בועז חטיבה:

זה לא מנהלי.

רננה שחר:

זה לא מנהלי.

בועז חטיבה:

בוודאי שלא.

רננה שחר:

אז מה זה מנהלי?

בועז חטיבה:

דוגמה אחת יכולה להיות נשיאת מסמכים.

גדי רגב:

לנשיאת מסמכים יש סעיף ספציפי.

בועז חטיבה:

יש דברים בעלי אופי מנהלי והם נכנסים לסל הזה של סעיף 73.

היו"ר יצחק וקנין:

נתת דוגמה של מסמכים. יש עוד דוגמה?

בועז חטיבה:

כתוב פה גם חובות שאחרי הטיסה. יקבעו שאחרי הטיסה אני חייב לעבור במרכז השליטה של החברה שלי על מנת לתת דוח על הטיסה. יש כל מיני חובות מהסוג הזה. זה דבר מנהלי. זו עבירה? אם עשיתי פה עבירה אז מגיע לי משהו, לא רוצה פטור בלא כלום, אבל צריך למצוא דרך להפריד בין דברים אופרטיביים - - -

רננה שחר:

אז ההצעה של יערה בקשר להפעלת כלי הטיס היא טובה לך.

יערה למברגר:

מעבר לזה, התפיסה שלכם שכאילו הפרות מנהליות לא צריך להטיל עליהם עיצום היא תפיסה שמנוגדת לכל רעיון העיצום הכספי.

בועז חטיבה:

זה לא מה שאמרנו.

יערה למברגר:

אתה אומר שצריך לשים בצד את המנהלי. אני לא מסכימה עם זה.

בועז חטיבה:

אמרנו ליצור הפרדה. גם אתם מכירים, ממקומות אחרים, שאין דין הפרה בעלת אופי מנהלי, שאין לה השפעה על בטיחות התעופה, כדין הפרה שיש לה השלכה ישירה על בטיחות התעופה. אם אני סוטה מהוראות - ואני משאיר רגע את כל הדיון האקדמי שעשינו קודם על טעות מקצועית, טעות תמימה וטעות ברשלנות - יש הפרה שקשורה ישירות להפעלת כלי הטיס ויש הפרות שיש להן אופי - - -

יערה למברגר:

ואם מוסיפים "בקשר להפעלת כלי הטיס", זה עונה על זה?

בועז חטיבה:

זה יותר טוב. אם, למשל, קבוע בתקנות שאני צריך לדבר עם הנוסעים ולא נתתי נאום לנוסעים. פגעתי בבטיחות הטיסה? לא, פגעתי בשירות.

יהודה גילאי:

אתה צריך לתת תדרוך לנוסעים לפני מצב חירום.

בועז חטיבה:

הם מקבלים תדריך על ציוד הבטיחות. אני לא דיברתי אתם על נתיב הטיסה, גובה הטיסה ומזג האוויר. פגעתי בשירות, כנראה שהמנהל שלי בחברה מאוד יכעס עליי, אבל לא פגעתי בבטיחות טיסה.

יהודה גילאי:

אין בתקנות תדרוך לנוסעים בעניין מזג האוויר ונקודת הטיסה. יש תדרוך שלפני מצב חירום אתה צריך - - -

בועז חטיבה:

בוודאי, אבל לא על זה אני מדבר.

גדי רגב:

אבל זה לא בתקנה.

בועז חטיבה:

אז יהיה משהו אחר בתקנה, שהוא מנהלי.

היו"ר יצחק וקנין:

רבותיי, אני רוצה לעשות סדר. הרי גם התקנות יהיו ברורות לכם. התקנות לא יהיו תלושות מהמציאות, תראו אותן. לא ייעשו דברי שרירותיים.

לאה ורון:

והפעם כתוב שהשר באישור ועדת הכלכלה של הכנסת רשאי לקבוע.

היו"ר יצחק וקנין:

עדיין הדברים האלה הם לא דברים שיהיו לשרירות ליבו של השר. השר יתקין תקנות, יביא אותן לוועדה, יתקיים דיון פה בוועדה, תגידו את מה שיש לכם וכל הצדדים יגידו מה שהם חושבים ובסופו של דבר יתקבלו התקנות, כמו שאנחנו עושים בכל החקיקה הזאת.

בועז חטיבה:

אם כך, אני מקבל את ההצעה בקשר להפעלת כלי הטיס. אני חושב שזה נותן לפחות איזשהו מענה, גם אם חלקי.

היו"ר יצחק וקנין:

תקראו את הסעיף בהתאם למה שאתם רוצים.

רננה שחר:

"טייס מפקד שהפר חובה החלה עליו בקשר להפעלת כלי הטיס בניגוד להוראות לפי סעיף 73(ג)".

היו"ר יצחק וקנין:

טוב, נצביע על סעיף (19א), כולל התיקון.

**סעיף (19א) אושר.**

רננה שחר:

יש לנו דוגמה לסעיף (19).

היו"ר יצחק וקנין:

אנחנו חוזרים לסעיף (19).

יהודה גילאי:

אני רוצה להסביר את ההבדל שבין הפעלה ועשיית שימוש. לדוגמה, בכלי טיס חקלאיים שבהם נושאים – זה חלק מהתפעול - תרכובות של חומרי ריסוס שונים, נושאים אותם לפעמים בצורה נפרדת ובנקודה מסוימת באוויר מחברים אותם לכדי התרכובת הסופית שבסוף משליכים כחומר ריסוס. ההפעלה היא חיבור התרכובות, עשיית השימוש היא הריסוס עצמו. זו דוגמה קונקרטית של אבחנה בין הפעלה ועשיית שימוש. למיטב זכרוני, גם דנו בזה בסעיף 71, כשדיברנו על האבחנה בין הפעלה לעשיית שימוש

היו"ר יצחק וקנין:

יש הערות נוספות לסעיף (19)? אין.

**סעיף (19) אושר.**

רננה שחר:

"(20) מי שהפעיל כלי רחיפה בניגוד לכללי רחיפה שנקבעו לפי סעיף 85(א);"

היו"ר יצחק וקנין:

יש הערות? אין הערות.

**סעיף (20) אושר.**

אנחנו מדלגים על סעיף (21), (22), (23), (24) ועוברים לסעיף 129.

רננה שחר:

"עיצום כספי בשיעור 25% מהסכום הבסיסי 129. המנהל רשאי להטיל עיצום כספי לפי הוראות פרק זה בסכום השווה ל–25% מהסכום הבסיסי, על כל אחד מאלה: (1) מי שביצע תחזוקה קלה בכלי טיס, בניגוד לתנאים שנקבעו לפי סעיף 25;"

היו"ר יצחק וקנין:

יש הערות? אין.

**סעיף 129(1) אושר.**

סעיף (2) נמחק כולו.

רננה שחר:

"(1א) מבצע פעולות בדק שהפר חובה החלה לגביו לפי סעיף 24(3) או (4); "

היו"ר יצחק וקנין:

יש הערות?

**סעיף 129(1א) אושר.**

רננה שחר:

"(3) בעל רישיון לפי חוק זה שהפר תנאי מתנאי רישיונו או חובה החלה עליו לפי חוק זה, שאינם מפורטים בסעיפים 127 ו-128, לרבות חובה שנקבעה לפי סעיפים 42(ב)(3) ו-(4) או 51(4)(ה) ו-(ו);"

איתי עצמון:

סעיף 51(4) מדבר רק על בעל רישיון ייצור.

רננה שחר:

כן. לייצור יש פרק אחר.

היו"ר יצחק וקנין:

יש הערות לסעיף (3)? אין.

**סעיף (3) אושר.**

רננה שחר:

"(4) מי שהפעיל כלי טיס שאינו רשום בפנקס הרישום או שלא קיימת לגביו תעודת רישום תקפה, בניגוד להוראות סעיף 53;"

היו"ר יצחק וקנין:

הערות?

איתי עצמון:

בסעיף 53 יש גם מקרים שאין בכלל חובת רישום. הפסקה הזאת חלה רק על מי שחלה עליו חובת רישום בפנקס הרישום. כלומר, 53(א) בעצם.

רננה שחר:

ניתן להתאים, כמו שעשינו בעונשין. באמת לא עשיתי את ההתאמה. בעונשין קבענו סעיף אחר: מי שהפעיל כלי טיס שלא חלה עליו חובת רישום לפי סעיף 53(א), בניגוד לתנאים והוראות שקבע השר לפי סעיף 53(ב).

היו"ר יצחק וקנין:

עוד הערות לסעיף? אין הערות. נצביע על סעיף (4) כולל התיקון שהציע איתי.

**סעיף (4) אושר.**

היו"ר יצחק וקנין:

סעיף (5) נמחק, עבור לסעיף (6).

רננה שחר:

"(6) מי שהמריא כלי טיס או הנחיתו, בניגוד להוראות סעיף 72;"

היו"ר יצחק וקנין:

הערות?

בועז חטיבה:

אני רוצה לוודא שאני מבין נכון – אם במצב חירום אנחנו נוחתים בשדה צבאי שלא אושר מראש על-ידי המנהל אז סעיף החירום מכסה אותנו גם פה?

רננה שחר:

אני חושבת שכן.

היו"ר יצחק וקנין:

למיטב זכרוני, במצב חירום נתנו שיקול דעת לטייס.

יערה למברגר:

לסטות מהוראות כל דין.

עמרי אבני:

מניסיוני הצבאי והאזרחי כאחד, ישנם מצבים קיצוניים מאוד, שבהם טייס מגיע ויש התראה על מצב קיצוני בתוך המטוס, שאפילו הטייס לא יודע עליו. חיל האוויר, הצבא או שר הביטחון מחליטים להנחית אותו בבסיס צבאי. האם יש פה פתרון גם למצב הזה?

רננה שחר:

לא נקריא את זה, זה בפסקה (8). כן, יש פה עניין של נחיתה בבסיס צבאי. החוק מתייחס להפעלה של כלי טיס אזרחי בבסיס צבאי.

היו"ר יצחק וקנין:

הערות נוספות לסעיף (6)? אין הערות.

**סעיף (6) אושר.**

רננה שחר:

"(7) מי שהפעיל כלי טיס בניגוד להוראות תעבורה אווירית שניתנו לפי סעיף 77, או שלא בהתאם להוראות יחידת נת"א שניתנו לפי סעיף 77(ז), בניגוד להוראות אותו סעיף;"

היו"ר יצחק וקנין:

יש הערות? אין.

**סעיף (7) אושר.**

רננה שחר:

"(7א) בעל רישיון הדרכה להפעלת כלי רחיפה שהפר חובה תנאי או הגבלה החלים עליו לפי סעיף 80ב(ג);"

היו"ר יצחק וקנין:

יש הערות? אין.

**סעיף (7א) אושר.**

רננה שחר:

"(7ב) בעל רישיון להפעלת כלי רחיפה למטרות מסחריות שהפר חובה תנאי או הגבלה החלים עליו לפי סעיף 80ב(ג);"

היו"ר יצחק וקנין:

יש הערות? אין.

**סעיף (7ב) אושר.**

רננה שחר:

"(7ג) מי שהפעיל כלי רחיפה בניגוד בניגוד לתנאים או הגבלות שנקבעו לפי סעיף 85(ב);"

היו"ר יצחק וקנין:

יש הערות? אין.

**סעיף (7ג) אושר.**

רננה שחר:

על סעיף (8) אנחנו מדלגים, לפי הכלל של איתי.

איתי עצמון:

כי סעיף 155 טרם אושר.

רננה שחר:

"(9) מי שהפעיל כלי רחיפה בניגוד להוראות תעבורה אווירית שניתנו לפי סעיף 83(א)(1), או הפר תנאי מהתנאים שקבע השר לפי סעיף 83(א)(2), או הפעיל כלי רחיפה כשאינו בקיא בהוראות התעבורה האווירית החלות במרחב האווירי הסמוך לאזור פעילותו של כלי הרחיפה, בניגוד להוראות סעיף 83(ב);"

היו"ר יצחק וקנין:

יש הערות לסעיף (9)?

איתי עצמון:

אני חושב שכדאי לכתוב כאן: מי שהפעיל כלי רחיפה ממונע. כי בסעיף המהותי כתוב שהשר רשאי לקבוע בתקנות תנאים להפעלת כלי רחיפה ממונעים מחוץ לאזורי פעילות.

רננה שחר:

זה אפשרי. בכל מקרה, אי אפשר להפר את 83(א)(2) אם אתה לא ממונע.

איתי עצמון:

ודאי, אבל אמרנו שאנחנו מבהירים ומתאימים.

היו"ר יצחק וקנין:

עוד הערות? אני מצביע על סעיף (9), כולל התיקון שהציע איתי.

**סעיף (9) אושר.**

רננה שחר:

"(10) מי שהפעיל כלי רחיפה שלא בהתאם להוראות יחידת נת"א שניתנו לפי סעיף 83(ג), בניגוד להוראות אותו סעיף;"

היו"ר יצחק וקנין:

יש הערות? אין.

**סעיף (10) אושר.**

רננה שחר:

על (11) אנחנו מדלגים. נעבור לסעיף 130.

"130. המנהל רשאי להטיל עיצום כספי לפי הוראות פרק זה בסכום השווה ל–10% מהסכום הבסיסי, על כל אחד מאלה:(1) מפעיל אווירי שהפעיל כלי טיס שאינו מסומן בסימני לאומיותו ורישומו, בניגוד להוראות לפי סעיף 59(א) או בלי שקבועים עליו סימני זיהוי, בניגוד להוראות לפי סעיף 59(ב);"

היו"ר יצחק וקנין:

יש הערות לסעיף (1)? אין.

**סעיף 130(1) אושר**.

רננה שחר:

"(2) מי שהפעיל כלי טיס בלי שמצוי בו מסמך מהמסמכים שהוא נדרש לשאתם לפי סעיף 68, בניגוד להוראות אותו סעיף;"

היו"ר יצחק וקנין:

יש הערות?

**סעיף (2) אושר**.

רננה שחר:

"(2א) עובד טיס ששימש כאיש צוות בלי שהוא נושא עימו רישיון עובד טיס ותעודה רפואית, מתאימים ותקפים;"

איתי עצמון:

בניגוד לסעיף 68(א1), נכון?

רננה שחר:

כן.

עמרי אבני:

קצת קשה לי להבין מדוע עושים אבחנה בין עובד טיס שיש לו תעודה ורישיון תקפים אבל הוא לא נושא את זה אתו באותו רגע, אל מול נהג שנוהג בכביש ויש לו רישיון בתוקף רק הוא לא נושא אותו. נהג שלא נושא תעודה, אבל יש ברשותו תעודה בתוקף, נותנים לו פרק זמן שבו הוא צריך להציג את התעודה.

יערה למברגר:

כבר דיברנו על זה. סיפרתי את זה, אבל אחזור על זה שוב כי אנחנו בשידור חוזר בוועדה. מה שאתה מדבר זה שיקול דעת באכיפת הדין בענישה. זאת אומרת, נהג שנוהג ללא מסמכים עובר עבירה, זו אפילו עבירה מסוג של עבירה פלילית כי זו תעבורה. יש למשטרה הנחיות פנימיות שלה, של שיקול דעת באכיפה והעמדה לדין ואז היא אומרת, כהחלטת מדיניות, שהוחלט לתת לאדם פרק זמן להגיע. זה לא אומר שלא עברת את העבירה, זה במסגרת שיקול הדעת של המשטרה.

היו"ר יצחק וקנין:

אני חושב שיש קנס על אי נשיאת מסמכים.

יערה למברגר:

כן. לכן זה לא שלא מתקיימים שם יסודות העבירה, מתקיימים יסודות העבירה פשוט נותנים איזשהו גרייס.

עמרי אבני:

עם משפטנים אני לא יכול להתווכח אף פעם, אבל אני יודע מניסיון שבהצגת התעודה הייתי פטור מקנס.

יערה למברגר:

גם לי קרה. אתן לך דוגמה אחרת: יש לך רישיון נהיגה, לא חידשת אותו בזמן. יום אחרי זה זו כבר עבירה. לעומת זאת, הייתי בדיון בוועדה לפניות הציבור שבו המשטרה אמרה שמדיניות המשטרה היא לא להעמיד לדין עד שעבר פרק זמן מסוים – אני לא זוכרת בדיוק כמה. אבל לא מיד, נותנים לאדם זמן. שכחת? בסדר, נותנים לך הזדמנות של זמן קצר לחדש את זה.

אילון טל:

רציתי לספק עוד רעיון אחד על חובת נשיאת מסמכים. פה, להבדיל מנהיגה, מדובר במטוסים שטסים למדינה אחרת חברה באמנה, והחובות של מדינות אחרות זה מכוח הסדרים בין-לאומיים. זה לא אותו המקרה. טייס שמגיע מפה לצרפת עלול להידרש להציג את המסמכים שלו בצרפת, ולכן יש חובה כזאת.

היו"ר יצחק וקנין:

אני מצביע על סעיף (2א), כולל התיקון.

**סעיף (2א) אושר.**

רננה שחר:

"(2ב) מפעיל אווירי שהתיר לעובד טיס לשמש כאיש צוות, ואותו עובד טיס לא נושא עימו רישיון עובד טיס ותעודה רפואית, מתאימים ותקפים;" גם פה צריך להיות: בניגוד לסעיף 68(א1).

היו"ר יצחק וקנין:

עוד הערות לסעיף הזה? אנחנו מצביעים על סעיף (2ב), כולל התיקון.

**סעיף (2ב) אושר.**

רננה שחר:

"(3) מפעיל אווירי שכלי טיס המופעל על ידו גרם לרעש העולה על מפלס הרעש – צריך להיות גם "או מכסת הרעש" - שקבע השר לפי סעיף 70(א), בניגוד להוראות אותו סעיף."

נתנו עוד אופציה לקביעת תקנות, שלא יהיו מפלסי רעש אלא תהיה מכסת רעש, שזה סוג אחר של מנגנון.

היו"ר יצחק וקנין:

הערות? אין.

**סעיף (3) אושר.**

אם כך, כל סעיף 130 אושר. אנחנו עוברים לסעיף 131 – הטלת עיצום כספי.

רננה שחר:

131(א) היה למנהל יסוד סביר להניח כי אדם הפר הוראה מההוראות לפי חוק זה כאמור בסימן א' (בפרק זה – המפר), ובכוונתו להטיל עליו עיצום כספי לפי אותו סימן, ימסור למפר הודעה על כוונה להטיל עליו עיצום כספי (בפרק זה – הודעה על כוונת חיוב).

(ב) בהודעה על כוונת חיוב יציין המנהל בין השאר את אלה: (1) המעשה או המחדל (בפרק זה – המעשה), המהווה את ההפרה; (2) שיעור העיצום הכספי והתקופה לתשלומו; (3)זכותו של המפר לטעון את טענותיו לפני המנהל לפי הוראות סעיף 132; (4) שיעור התוספת על העיצום הכספי בהפרה נמשכת או חוזרת לפי סעיף 134."

היו"ר יצחק וקנין:

יש הערות לסעיף 131? אין הערות.

**סעיף 131 אושר.**

רננה שחר:

"132. מפר שנמסרה לו הודעה על כוונת חיוב לפי הוראות סעיף 131 רשאי לטעון את טענותיו בכתב, לפני המנהל, לעניין הכוונה להטיל עליו עיצום כספי ולעניין סכומו, בתוך 30 ימים ממועד מסירת ההודעה."

היו"ר יצחק וקנין:

הערות?

יצחק רז

זה אומר שהתשלום יהיה רק אחרי 30 יום לפחות?

רננה שחר:

לחובת התשלום נגיע אחר כך. היא רק בסוף, אלא אם כן ויתרת על זכות הטיעון.

בועז חטיבה:

אנחנו סבורים שצריך לתת פרק זמן יותר גדול מ-30 יום. זה פשוט לא מותיר לבן-אדם זמן - - -

היו"ר יצחק וקנין:

כמה זמן אתם רוצים?

בועז חטיבה:

אני חושב ש-60 יום זה סביר.

היו"ר יצחק וקנין:

רבותיי, אתן 60 יום.

יערה למברגר:

הסעיפים שאנחנו מתחילים להקריא עכשיו הם סעיפי דרך ומנגנון הטלת העיצום הכספי. למיטב ידיעתי, הם כמעט זהים בעשרות חוקים. בכל החוקים האחרים נמצא ש-30 יום זה מתאים - - -

יצחק רז:

יערה, יש אנשים שטסים לחו"ל לעשרה ימים. עד שהם חוזרים, עד שהם מקבלים את הדבר הזה, ולאחר יומיים הם עוד פעם יוצאים.

יערה למברגר:

אני לא מבינה למה רק בחוק הזה אנחנו צריכים לחרוג בזה. שום ועדה אחרת לא נתנה את זה.

בועז חטיבה:

אולי אנחנו נסלול את הדרך.

עמרי אבני:

עד כמה שאני יודע, בקנסות תעבורה שניתנים על-ידי המשטרה נותנים 90 יום.

יערה למברגר:

כן. קנסות תעבורה, כמו שאמרנו, זה משפט פלילי. שוב – אציע את החלופה שנחזור לעולם הפלילי.

עמרי אבני:

אז פה לא במשפט פלילי, אני חושב ש-90 יום זה הוגן, בהנחה - - -

יערה למברגר:

זה גם לא לתשלום. אתה אמרת 90 יום לתשלום – זה 30 יום לשימוע ואחר כך עוד 30 יום לתשלום. זאת אומרת, אנחנו מגיעים ל-60 יום.

עמרי אבני:

לאן את ממהרת? מה הבעיה לשלם את זה אחרי 90 יום?

יערה למברגר:

אני עונה לך: המועד שאמרת, 90 יום, הוא מועד לתשלום. הסעיף הזה בכלל לא מדבר על המועד לתשלום אז אני אומרת שההשוואה לא נכונה בהקשר הזה.

היו"ר יצחק וקנין:

רבותיי, תקבלו את ההצעה שלי ל-60 יום. במקרה של הטייסים אני חושב שזה ראוי. אני מצביע על הסעיף עם 60 יום.

**סעיף 132, עם התיקון, אושר.**

גדי רגב:

חלק ניכר מהדברים זה לא טייסים. זה בכלל תאגידים, אנשים, זה משהו רגיל לגמרי. פשוט ליישר את התמונה.

היו"ר יצחק וקנין:

אוקיי.

רננה שחר:

"133. (א) טען מפר את טענותיו לפני המנהל לפי הוראות סעיף 132, יחליט המנהל, לאחר ששקל את הטענות שנטענו, אם להטיל עיצום כספי, ורשאי הוא להפחית את סכום העיצום הכספי לפי הוראות סעיף 135(ב)."

היו"ר יצחק וקנין:

יש הערות? אין.

רננה שחר:

"(ב)(1) החליט המנהל לפי הוראות סעיף קטן (א) להטיל על מפר עיצום כספי, ימסור לו דרישה לשלם את העיצום הכספי (בפרק זה – דרישת חיוב); בדרישת החיוב יציין המנהל, בין השאר, את נימוקי החלטתו, את סכום העיצום הכספי המעודכן והתקופה לתשלומו. (2) החליט המנהל לפי הוראות סעיף קטן (א) שלא להטיל על מפר עיצום כספי, ימסור לו הודעה על כך.

(ג) לא ביקש המפר לטעון את טענותיו לפי הוראות סעיף 132, בתוך 30 ימים מיום שנמסרה לו ההודעה על כוונת חיוב, יראו הודעה זו, בתום 30 הימים האמורים, כדרישת חיוב שנמסרה למפר במועד האמור." אני מניחה שאדוני מנחה לתקן ל-60 יום.

לאה ורון:

בכל ההודעות הכוונה היא בכתב?

רננה שחר:

כמובן.

לאה ורון:

זה מעוגן איפה שהוא או לא מעוגן? כמובן בינינו זה לא טוב לחקיקה.

היו"ר יצחק וקנין:

מה זה "ימסור לו דרישה"? דרישה זה בכתב.

לאה ורון:

אני לא יודעת, אפשר לדרוש בטלפון. אני עושה את זה חדשות לבקרים.

היו"ר יצחק וקנין:

אפשר להוסיף את זה, אם זה - - -

לאה ורון:

תבדקו את זה. אם הכוונה היא, לפי החקיקה הישראלית, ש"דרישה" ו"ימסור" זה בכתב – טוב; אם לא – צריך להוסיף.

היו"ר יצחק וקנין:

בכל מקרה, אצביע על הסעיף. אם צריך להוסיף "בכתב" אז נוסיף את זה. בבקשה, מר טלמון.

עמרי טלמון:

כתוב שיראו את זה כדרישת חיוב שנמסרה למפר במועד האמור. מה זה המועד האמור?

רננה שחר:

ביום שנמסרה לו ההודעה.

עמרי טלמון:

זאת אומרת, לא נותנים לו שהות של 60 יום לשקול.

רננה שחר:

נתנו לו 60 יום.

עמרי טלמון:

אבל המועד שנמסרה, לעניין התשלום, תוך 30 יום וכן האלה, אז מכללה הוא הפר את זה.

היו"ר יצחק וקנין:

אתה רוצה פעמיים 60 יום?

עמרי טלמון:

לא, אבל המועד הוא אותו מועד שהוא הודיע שהוא מוותר על זכותו או משהו כזה.

יערה למברגר:

אם הוא שתק ולא פנה, הוא מוותר?

עמרי טלמון:

שתיקה פירושה הודאה?

יערה למברגר:

לא, זו לא הודאה. אם הוא שתק זה אומר שהוא לא רוצה להגיע לשימוע. הוא לא רוצה, לא מעניי אותו. אז אחרי שעוברים 60 הימים האלה, שלא קרה בהם כלום, בסוף ה-60 יום האלה ההודעה הראשונית שלו רואים אותה - - -

עמרי טלמון:

אבל הוא היה צריך לשלם את זה כבר לפני 60 יום. אם מחזירים את השעון אחורה זה מסבך את כל העניין.

יערה למברגר:

בתום 60 הימים האמורים כדרישת חיוב שנמסרה.

יצחק רז:

אם קיבלו.

עמרי טלמון:

יערה, תסתכלי על 137.

יערה למברגר:

המועד שנמסרה לו דרישת החיוב יראו אותו כמועד בסוף ה-60 יום , ולכן ה-30 יום מתחילים מסוף ה-60 יום.

עמרי טלמון:

בסוף ה-60 יום זה בסדר.

יערה למברגר:

כן. כל הסעיף נועד לכך שלא צריך לשלוח עוד מכתב, אלא אומרים שאם לא באת ההודעה על כוונת חיוב, עכשיו תראה אותה כדרישת חיוב ולא צריך לשלוח לך עוד מכתב בעניין. זה לא יוצר בעיה עם המועדים.

רננה שחר:

אגיד את מה שיערה אמרה בנוסח, ואחר כך נשפר את הנוסח. (ג) ייקרא כך: "לא ביקש המפר לטעון טענותיו לפי הוראות סעיף 132 בתוך 60 ימים מיום שנמסרה לו ההודעה על כוונת חיוב, יראו הודעה זו בתום 60 הימים האמורים כדרישת חיוב שנמסרה למפר בתום 60 ימים מיום מסירת ההודעה על כוונת חיוב." זאת הכוונה, ננסח את זה יותר טוב.

היו"ר יצחק וקנין:

הסעיף ברור, רק ניסוח.

אילון טל:

כתוב פה שמפר שנמסרה לו הודעה רשאי לטעון את טענותיו בכתב. לאחר מכן, בסעיף (ג), כתוב: לא ביקש המפר לטעון את טענותיו. לא צריך בקשה לטעון טענות - - -

יערה למברגר:

אם הוא שולח מכתב עם טענותיו זה אומר שהוא טענותיו בכתב. זה נקרא שימוע בכתב.

אילון טל:

אז לא צריך לבקש לטעון, הוא צריך לטעון את טענותיו בתגובה לבקשת חיוב. נוצר פה הרושם כאילו בתהליך יש בקשה להגיש את טענותיי, ואולי גם בעל-פה, ואחר כך לטעון אותן.

היו"ר יצחק וקנין:

זה עניין של ניסוח.

יצחק רז:

הרעיון הוא שהכול נעשה בהתכתבות?

היו"ר יצחק וקנין:

כן, הכול בהתכתבות.

בועז חטיבה:

הנושא של בכתב או לא בכתב עלה בדיונים עם הציבור והתשובה שקיבלנו - - -

היו"ר יצחק וקנין:

בדרך כלל, לפי מה שהבנו, כל מה שמדובר פה זה בכתב, לא בעל פה. אם זה כך, ברור שהסעיפים האלה הם בכתב - גם ההודעה שנמסרה נמסרת בכתב וגם המכתב של אותו אחד שביקש לטעון את הטענות חייבים להיות בכתב ולא בעל פה.

בועז חטיבה:

כך נאמר לנו באותם דיונים. אבל מכיוון שפה עולה ספק אולי פשוט צריך לחדד את זה.

איתי עצמון:

יש לנו עשרות חוקים שמדברים על עיצומים כספיים ואם כאן נכתוב זה אומר - - -

יערה למברגר:

זה מביא למשהו פרשני. זה בעצם אומר שהמחוקק חושב ששם זה לא בכתב ולכן פה הוא אומר שזה בכתב.

היו"ר יצחק וקנין:

עוד הערות? אנחנו מבזבזים את זמננו, הדברים ברורים, נאמרו לפרוטוקול. מי בעד סעיף 133, כולל התיקונים?

**סעיף 133 אושר.**

רננה שחר:

"134 (א) בהפרה נמשכת ייווסף על העיצום הכספי החלק החמישים שלו לכל יום שבו נמשכת ההפרה.

(ב) בהפרה חוזרת ייווסף על העיצום הכספי שהיה ניתן להטיל בשלה אילו היתה הפרה ראשונה, סכום השווה לעיצום הכספי כאמור; לעניין זה, "הפרה חוזרת" – הפרת הוראה מההוראות לפי חוק זה כאמור בסימן א', בתוך שנה וחצי מהפרה קודמת של אותה הוראה שבשלה הוטל על המפר עיצום כספי או שבשלה הורשע."

היו"ר יצחק וקנין:

אם אני מבין נכון, זה 2% ביום?

רננה שחר:

כן, 2% בכל יום שבו נמשכת ההפרה. זה בהפרה נמשכת. בהפרה חוזרת – זה כפל. חוזרת זה תוך שנה וחצי מיום שהפרת. הוטל עליך עיצום כספי, וכעבור פחות משנה וחצי ביצעת את אותה הפרה פעם נוספת.

איתי עצמון:

אני רוצה לשאול לגבי הפרה חוזרת. כיוון שהסיווג שערכתם, ושאותו הוועדה אישרה, הוא לפי גודל כלי הטיס, השאלה היא אם בהפרה חוזרת מדובר על הפרת אותה הוראה לגבי כל גודל כלי טיס או לגבי אותו גודל של כלי טיס שלגביו בוצעה ההפרה הראשונה?

רננה שחר:

המבחן של הפרה חוזרת הוא הפרה של הוראת חוק – להטיס כלי טיס ללא תעודת כושר טיסה - בלי קשר לגודל כלי הטיס או גודל המפר. הכפל הוא כפל של ההפרה הנוכחית. אני מניחה שאתה מתכוון למקרה שבו המפר שינה סיווג מההפרה הקודמת להפרה הזאת.

איתי עצמון:

שינה סיווג או שהוא מחזיק בכמה גדלים של כלי טיס.

יערה למברגר:

השאלה היא מה תכלית ההוראה הזאת. התכלית היא להגיד יש חומרה גדולה יותר שאנחנו רואים אם אתה חוזר ומפר את אותה הוראה. פה אני יכולה להיעזר בתעבורה או בעולם הפלילי; הפר אותה הוראה – אם הוא שוב נסע באור אדום, ולא שואלים האם זה היה באופנוע שלו או ברכב שלו או במשאית שלו. גם בעולם התעבורה, למשל, יש רישיון נהיגה ציבורי, ולרוב מקובל להתייחס להפרה המהותית של ההוראה.

יצחק רז:

דיברת עכשיו על הפרה חוזרת לעומת מתמשכת, שזה נמשך.

איתי עצמון:

אני רוצה לתת דוגמה לחשש שהעליתי. למשל, אם ההפרה בוצעה לגבי כלי טיס בינוני ולאחר מכן הפרה חוזרת היא לגבי כלי טיס גדול. כלומר, כפל הקנס יהיה לפי הסכום הבסיסי החל לגבי כלי טיס גדול, אם אני מבין נכון. השאלה היא אם זה לא יוצר מצב קצת מעוות.

רננה שחר:

בעיניי לא.

יערה למברגר:

עשית הפרה שניה. גם עשית אותה בכלי טיס גדול וגם זו הפרה שניה, כשקודם הייתה לך אותה הפרה על כלי טיס בינוני. זאת אומרת, החומרה מתווספת להפרה שעשית עכשיו, השניה.

עומר שלו:

ואם זה הפוך?

יערה למברגר:

גם אם זה הפוך; אם ההפרה הראשונה הייתה בכלי טיס גדול, השניה תהיה כפל הבינוני. כפל ההפרה הוא על האחרון.

היו"ר יצחק וקנין:

הנושא הזה עלה בשבוע שעבר בנשא אחר, וגם שם אמרנו שזה על פי האחרון.

איתי עצמון:

זו שאלה אחרת.

רננה שחר:

אתן עוד פעם דוגמה מנושא התעבורה, שיערה נתנה. בן-אדם אוחז גם ברישיון אופנוע וגם ברישיון אוטובוס. נניח שהקנסות במעבר ברמזור אדום על אופנוע ועל אוטובוס היו שונים, אבל עברת פעמיים. אם פעם ראשונה עברת עם האופנוע ופעם שניה עם האוטובוס - יהיה לך כפל אוטובוס, כי גם עשית את עם אוטובוס וגם עשית את זה פעם שניה. אם פעם ראשונה עשית את זה עם האוטובוס ופעם שניה עם האופנוע – יהיה לך כפל אופנוע כי עשית את זה פעם שניה, אז זה כפל, אבל עשית את זה רק עם אופנוע.

עומר שלו:

אני מתייחס להפרה חוזרת. העיצום הניתן פה הוא בסכום השווה לעיצום הכספי, כלומר כפל. בדקנו גם חקיקה אחרת ואנחנו מבקשים לעשות את זה סכום השווה למחצית. כלומר, 150% ולא כפל. כך לדוגמה, בחוק הדואר, בחוק הפיקוח על שירותים פיננסיים, בחוק ניירות ערך, בפקודת הבנקאות. אלה רק דוגמאות שהבאנו לעניין, יש גם דוגמאות אחרות. הבקשה שלנו היא לנהוג כך.

איתי עצמון:

בגלל החשש שהעליתי אני בדעה שאולי כדאי לשקול בחיוב את ההצעה, מכיוון שעלול להיווצר עיוות.

היו"ר יצחק וקנין:

מקובל.

רננה שחר:

אני רוצה להגיד לך דבר נוסף, אדוני. אתה רואה שבמקור זה היה בתוך שנתיים מיום ההפרה והורדנו את זה לשנה וחצי, שזה מיטיב עם המפרים. אתה יכול עכשיו כעבור שנה ושבעה חודשים לבצע את אותה הפרה והיא לא תיחשב כחוזרת.

היו"ר יצחק וקנין:

ואם זה היה שנתיים והיה עושה אחרי שנתיים וחודשיים – גם היית אומרת אותו דבר.

רננה שחר:

אני רק אומרת שכבר הורדנו.

היו"ר יצחק וקנין:

אתם רוצים לחזור לשנתיים ו-150%?

עומר שלו:

אנחנו מבקשים שנה וחצי ו-150%.

היו"ר יצחק וקנין:

אני מקבל את ההערה שלך.

רננה שחר:

למחצית סכום העיצום הכספי. ואתה משאיר את התקופה?

היו"ר יצחק וקנין:

שנה וחצי, כן.

רננה שחר:

אדוני, אתה רחום וחנון.

בועז חטיבה:

מה הבסיס לחלק החמישים - 2% ביום?

היו"ר יצחק וקנין:

רבותיי, אני מאשר את הסעיף בהתאם לתיקון.

עמרי טלמון:

על ההפרה החוזרת דובר, אבל מה שהעיר פה בועז, הפרה נמשכת עם אחד חלקי חמישים, נדמה לי שבמציאות שבה אנחנו חיים יום, יומיים, חודש זה בכלל לא פרק זמן. כאן מדברים על המפר אבל לא מדברים על זה שעומד מולו. הנה, ניסיתי לטפל במשהו עם מישהו ברת"א והוא בטיול שלושה ימים. אז אני צריך לשלם עוד 6% כי הוא נסע לטיול?

רננה שחר:

את ההפרה אתה יכול להפסיק לבד. כדי להפסיק הפרות אתה לא תלוי ברת"א. אסב את תשומת לבך, אדוני היושב ראש, שבחוק הדואר זה אכן פי 1.5 למשך שנתיים, לא למשך שנה.

יערה למברגר:

גם בחוק הגנת השכר זה למשך שנתיים.

לאה ורון:

יש גם דוגמאות לשנה וחצי? זאת השאלה.

יערה למברגר:

נראה שהוועדה מתאימה את עצמה לחוקים אחרים כאשר זה מקל עם הטייסים ואנחנו לא מתאימים את עצמנו לחוקים אחרים כאשר לא.

היו"ר יצחק וקנין:

רבותיי, אני חושב שעד היום כל מה שהבאתם, 99% אישרנו. תשאירו את זה שנה וחצי, כמו שאמרנו. אני מצביע על סעיף 134(א) ו-(ב), כולל התיקונים.

**סעיף 134 אושר.**

רננה שחר:

"(א) המנהל אינו רשאי להטיל עיצום כספי בסכום הנמוך מהסכומים הקבועים בסימן א', אלא לפי הוראות סעיף קטן (ב).

(ב) השר, בהסכמת שר המשפטים, רשאי לקבוע מקרים, נסיבות ושיקולים שבשלהם יהיה ניתן להפחית את סכום העיצום הכספי הקבוע בסימן א', בשיעורים שיקבע."

היו"ר יצחק וקנין:

הערות?

עומר שלו:

רבות דובר בישיבות על תקנות ההפחתה. הבנתנו הייתה שהן חלק בלתי מהחוק. אנחנו מבקשים שתקנות ההפחתה תאושרנה על-ידי הוועדה. דובר בפעם הקודמת שהן תיכנסנה לתוקף יחד עם החוק. אנחנו מבקשים שזה יהיה באישור הוועדה.

בועז חטיבה:

אנחנו מצטרפים לבקשה. מכיוון שרת"א כבר התחייבה בפני הוועדה שהדבר ייעשה במקביל לאישור החוק, אני חושב שצריך להיות כתוב פה באופן מאוד ברור שהשר יקבע ולא רשאי לקבוע. יש פה גם בעיה עם הסכמת שר המשפטים. למרות שברור לי שרת"א מתכוונת לעמוד בהתחייבות שלה, יכול להיות מצב שיש פה התערבות של שר המשפטים שיכולה לחבל בזה.

היו"ר יצחק וקנין:

כנראה שאתה לא מכיר את החוקים בכנסת.

בועז חטיבה:

אני מודה, אני לא מכיר. מכיוון שהכוונה ברורה והוצהרה מעל הבמה הזאת כמה פעמים באופן הכי ברור, הניסוח צריך לתת תוקף לדברים שנאמרו.

היו"ר יצחק וקנין:

אתה יודע, על האישה אומרים: אי אפשר אתה ואי אפשר בלעדיה. על משרד המשפטים אומרים אותו דבר.

עמרי טלמון:

אולי במקום "בהסכמה" שיהיה כתוב "בהתייעצות", אחרת יש לשר המשפטים זכות וטו.

בועז חטיבה:

צריך להוריד את המילה "רשאי". השר יקבע. היה לנו דיון כזה בסעיפים קודמים.

היו"ר יצחק וקנין:

אתה יודע שאף שר לא רוצה לוותר על הסמכויות, גם ככה לא נשארו לו הרבה. זה הוויכוח שעולה בוועדה הזאת הרבה פעמים: בהתייעצות, בהסכמה, בחתימה. האם הוא יחתום? מה אני צריך להיות תלוי בו או שהוא תלוי בי? איתי, בבקשה.

איתי עצמון:

אני רוצה להגיב לדברים שנאמרו וגם לחזור על כמה דברים שכבר אמרתי. כמו שאמרתי בדיונים קודמים, דעתי היא שתקנות ההפחתה או האפשרות להפחית זה חלק אינטגראלי מפרק העיצומים הכספיים, מה גם שפסיקת בית המשפט פירשה שאם לא כותבים שיש חובה להתקין את התקנות אפשר להפעיל את הפרק בלי התקנות. לכן, אם אדוני חושב שחייבים להתקין תקנות הפחתה צריך לקבוע חובת התקנה. כלומר, לקבוע שהשר, במקום "רשאי לקבוע" "יקבע" חובת התקנה. מעבר לכך, אני חושב שראוי לשקול להתנות את כניסתו לתוקף של פרק העיצומים בכך שיותקנו תקנות ההפחתה.

היו"ר יצחק וקנין:

לזה אני מסכים.

רננה שחר:

אדוני, אולי תרשה לי.

היו"ר יצחק וקנין:

אני מבין את החשש שלך, אבל אנחנו צריכים לתת את דעתנו. ברור לי לחלוטין שיש קשר הדוק בין ההפחתות לבין כל החקיקה שלנו, אי אפשר לנתק את זה. צריך לחשוב על הנושא הזה כדי שלא נאשר את כל החקיקה כשאין תקנות הפחתה.

איתי עצמון:

אני רוצה להשלים עוד משהו לגבי הבקשה שהייתה כאן לאישור ועדה. עברתי על כמה מעשרות החוקים שיש בהם פרקים של עיצומים כספיים. אני חושב שמצאתי דוגמה אחת או שתיים לאישור ועדה. אני רוצה גם להעלות שאלה – כמובן שההכרעה היא של אדוני - האם באמת ראוי שההליך של התקנת תקנות ההפחתה יימשך זמן רב יותר. הרי אתם צריכים לפרסם טיוטה, להראות לציבור ולאחר מכן להעביר את זה למשרד המשפטים ולאחר מכן לאישור הוועדה.

אם אתה חושב שתקנות ההפחתה הן חלק אינטגראלי מפרק העיצומים הכספיים, וראוי שיהיו תקנות הפחתה כמה שיותר מהר כדי שניתן יהיה לתת מענה לכל השאלות שהועלו כאן לגבי סעיפי ההפרות, אני לא חושב שראוי שיהיה אישור ועדה לתקנות האלה.

היו"ר יצחק וקנין:

גם אני לא חושב שצריך להביא. אבל מאחר שאנחנו עוסקים פה בחקיקה שלא הייתה בעבר – חוק הטיס כולו - לצורך העניין, לקטע הראשון של התקנות ששייכות לפה, של ההפחתה, צריך שנאשר אותן. אחרי כן השר יצטרך להסתמך על אותן תקנות.

רננה שחר:

לגבי אישור הוועדה – אתה הרי לא קובע הליך אחר להתקנת התקנות היסודיות ואחר כך הליך שונה לתיקונן. תקנות ההפחתה הן הדרך היחידה לאפשר גמישות בהטלת עיצומים כספיים. אין גמישות, המנגנון איננו גמיש. אני חושבת שלקבוע באופן רגיל את אישור הוועדה - ומכך אני אומרת גם באופן הבסיסי את אישור הוועדה - זה דבר שמקשה על משהו שנועד להקל על השימוש במנגנון, להקל על הציבור. אם אתה עוד שנה חושב: אוי, לא חשבנו על העילה הזאת, שהיא עילה להפחתה, עכשיו יחכו כמה זמן שמחכים בתור לוועדת הכלכלה – אדוני יודע יותר טוב ממני – כדי לאשר את העילה הזאת להפחתה. זה דבר שהוא לא טוב.

היו"ר יצחק וקנין:

אין לי בעיה עם זה שזה לא יבוא לאישור הוועדה, אבל אתם חייבים להתקין את תקנות ההפחתה לפני שאני מעביר את זה בקריאה שניה ושלישית. אם תעשו את זה – אין לי בעיה.

אני יכול להגיד: אין לי בעיה, תתקיני את התקנות מתי שאת רוצה, בזמנך החופשי. אני לא אעביר את החוק בקריאה שניה ושלישית אם לא יהיו לי תקנות. אני יכול להגיד את זה. אני לא אעשה את זה, לכן אני אומר שאני חייב ליצור איזה לינקג' בין הדברים מפני שתקנות ההפחתה, חייבים אותן עם החוק הזה.

רננה שחר:

אדוני, אני רוצה להציע לך שני דברים. אחד, להגיד לך שבכל זאת הסכומים שאישרת אינם סכומים גבוהים. עובדה שבית המשפט פסק, כפי שאמר היועץ המשפטי של הוועדה, שבמקרים אחרים לא היתנו את יישום הפרק של העיצומים הכספיים בתקנות הפחתה. אני חוזרת ואומרת שאנחנו יכולים לעשות את המכסימום, אני לא יודעת אם הבהרתי את עצמי מספיק טוב – אנחנו רוצים תקנות הפחתה.

היו"ר יצחק וקנין:

מה ההערכה שלכם?

רננה שחר:

אמרתי שבדצמבר אנחנו מתכוונים להפיץ אותן לעיון הציבור. אנחנו עוד לא נהיה בסוף החוק בדצמבר, אנחנו יודעים את זה.

גדי רגב:

מה עם קטגוריה 1? יש פה לינקג' - - -

היו"ר יצחק וקנין:

אני לא סתם מזרז אתכם. אני מזרז אתכם לתקנות ההפחתה כי יש להן חשיבות גדולה לחקיקה הזאת. בלי שום קשר, מול עיניי אני גם רואה את כל העניין של הדירוג שלנו. לא סתם קיבלתי עליי את המטלה הזאת, אני עושה את כל מה שאני יכול כדי שהחקיקה תתקדם האלה, ואתם רואים את זה. אבל אני חושב שגם אתם צריכים לעשות מאמצים בנושא הזה.

רננה שחר:

אנחנו מוכנים שיהיה כתוב "יקבע מקרים, נסיבות ושיקולים" כפי שהציע היועץ המשפטי של הוועדה וכפי שהציעו בציבור, במקום "רשאי לקבוע מקרים".

יערה למברגר:

אם את אומרת "יקבע" זה אומר שאת לא יכולה להטיל עיצום עד שאת לא קובעת.

רננה שחר:

אני לא בטוחה.

יערה למברגר:

מבחינת פרשנות משפטית, אם סמכות חובה לקביעת תקנות, האם את יכולה להפעיל מבלי לקבוע תקנות?

רננה שחר:

תקראי את הנחיית היועץ המשפטי לממשלה לעניין סעיפים שחייבים לקבוע הסדרים כדי להפחית. ברור שאי אפשר להפחית בלי קביעת התקנות.

רון גנט:

אני מבקש להפנות את תשומת לב הוועדה לחוות הדעת של היועצת המשפטית של המשרד להגנת הסביבה. אני מסתכל תוך כדי הדיון בפרסום דובר המשרד מ-28.4, שם נאמר: על פי חוות הדעת של היועץ המשפטי של המשרד להגנת הסביבה, לא ניתן להפעיל את סמכות המשרד להטלת עיצום כספי על חוק המזהם משלם אלא לאחר שיותקנו תקנות הפחתה המאפשרות למי שהוטל עליו עיצום לבקש הפחתה מהסכום המכסימלי." עורכת הדין דלית דרור, זו חוות דעתה. אני חושב שמה שהוועדה אומרת זה לא משהו חדש, גם המשרד להגנת הסביבה חושב אותו דבר.

היו"ר יצחק וקנין:

השאיפה שלנו היא שהדברים יהיו כך. זה הרצון שלנו.

רננה שחר:

גם שלנו, אדוני. אז תכתוב: השר יקבע.

היו"ר יצחק וקנין:

לפי ההצעה: תקנות ההפחתה יותקנו עד שלושה חודשים מיום תחילתו של החוק. תחילתו של פרק ט' במועד התקנת התקנות.

רננה שחר:

אני לא בעד, אבל נקבל את מה שאתה אומר.

היו"ר יצחק וקנין:

בסדר. אני מצביע על סעיף 135, כולל העקרונות שהקראתי כרגע והשינויים שהוצעו.

**סעיף 135 אושר.**

תודה רבה, אני נועל את הישיבה.

**הישיבה ננעלה בשעה 10:55.**