**הכנסת השמונה-עשרה נוסח לא מתוקן**

**מושב שלישי**

**פרוטוקול מס' 349**

**מישיבת ועדת הכלכלה**

**שהתקיימה ביום שלישי ב' בכסלו התשע"א (9 בנובמבר 2010) בשעה 8:30**

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

**נכחו:**

**חברי הוועדה**:

יצחק וקנין – היו"ר

**מוזמנים**:

יצחק רז – החוקר הראשי, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

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

עו"ד יערה למברגר – ייעוץ וחקיקה, משרד המשפטים

גיורא רום – מנהל רת"א

עו"ד רננה שחר – יועצת משפטית, רת"א

ארז פלס – מנהל תחום רישוי, רת"א

יהודה גילאי – מנהל תחום תקינה מבצעים, רת"א

עו"ד אבישי פדהצור – לשכת היועץ המשפטי, רת"א

גדי רגב – ראש מטה התעופה, רת"א

אילון טל – ראש אגף פיקוח ובקרה, רת"א

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

פיני שחר – מנהל מחלקת ביטוח כללי אגף שוק ההון, משרד האוצר

אילון טל – ראש אגף פיקוח ובקרה, רשות שדות התעופה

רס"ן מירב בן עטר – יועצת משפטית, חיל האוויר

סא"ל מוריס הירש – ראש ענף זרועות, חיל האוויר

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

יובל לוטן – מנהל בטיחות בטיסה, חברת אל-על

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

עו"ד מיכל שטיין – אגודת פקחי הטיסה

בנימין קלנר – רופא, החברה הישראלית לרפואה תעופתית

טל אנגל – ראש צוות תעופה, איגוד חברות הביטוח

שמואל מלכיס – מנהל מחלקה כלכלית, איגוד חברות הביטוח

בועז חטיבה – יו"ר איגוד הטייסים

גדי אריאל – חברת מועצת איגוד הטייסים

רון גנט – יועץ משפטי, איגוד הטייסים

עופרה ציון – מזכירת חטיבה אווירית באיגוד התחבורה בהסתדרות הכללית החדשה

**ייעוץ משפטי:** איתי עצמון

**מנהלת הוועדה**: לאה ורון

**רשמת פרלמנטרית**: שרון רפאלי

**הצעת חוק הטיס, התש"ע-2010**

היו"ר יצחק וקנין:

בוקר טוב. אני פותח את ישיבת ועדת הכלכלה (הצעת חוק הטיס), התש"ע-2010. אני רוצה לפתוח את הישיבה הזאת בנושא שהועלה בעבר וביקשנו להביא אותו לדיון בתחילת אחת הישיבות שלנו – שירותי רישוי לציבור ברשות שדות התעופה. אמרנו שאחד האנשים מרת"א יציג את זה. הבנתי שזה יהיה גדי רגב. אני אאפשר לכם להציג את הנושא הזה רבע שעה עכשיו ונמשיך בחוק הטיס.

גדי רגב:

בוקר טוב, אדוני. אני חושב שנצטרך פחות זמן.

בדיון בוועדה ביום 13 ביולי 2010 התבקשה רת"א על-ידי הוועדה לעדכן בכתב לגבי מימוש תוכניות מחשוב של שירותי הרישוי של רת"א. באותו דיון עלו שאלות לגבי שני תחומים עיקריים: האחד הוא יכולת תשלום אגרות של רת"א דרך האינטרנט, והסוגיה השנייה עלתה היא הצורך במתן הודעות מוקדמות על סיום תוקף רישיונות או מסמכים דומים. אנחנו עדכנו באותו מועד שמתבצעת פעילות, והתבקשנו על-ידי הוועדה להעביר עדכון נוסף בכתב, ואכן הנייר הזה יצא אליכם באוקטובר 2010 והגיע אליכם.

רת"א פעלה בכיוונים שאני תכף אפרט תחת מספר מגבלות: ראשית מדובר באוכלוסיית עובדי טיס שהיא יחסית קטנה. מדובר במגוון גדול מאוד של סוגי רישיונות, ובתוך כל רישיון מדובר בסוגי הגדרים רבים. יש שונות רבה בסוגי הבדיקות הרפואיות הנדרשות, יש צורך ברענונים תקופתיים לחלק מהאוכלוסיות ולחלק לא. ברת"א יש כ-150 אגרות שונות. כל הסלט הזה של ההערות מביא לזה שפרויקט המחשוב של שירותי הרישוי של רת"א שעשינו הוא יחסית מורכב. הוא מתנהל זה כ-3/4 שנה, השקענו בו מתקציבי רת"א לא מעט כסף, והוא כולל את השלבים הבאים: בשלב הראשון במקום תשלום ידני כפי שמתבצע עד היום ומחייב את הבן אדם לבוא לרת"א, לקבל מרת"א את האגרה ולשלם אותה פיזית ולהחזיר אותה פיזית, ניתן יהיה לקבל מרת"א או בעל-פה או בטלפון או במייל מספר שובר ומספר זיהוי. באמצעות אותם מספרים הוא יוכל לפנות ולשלם את האגרה דרך האינטרנט, הוא לא יצטרך לבוא לרת"א, הוא לא יצטרך לפנות, חוץ מאותה פנייה שהזכרתי. כל זה דרך אתר רת"א באמצעות כרטיס אשראי.

הפרויקט הזה מורכב מאוד מכיוון שיש בו המון ממשקים: יש פה ממשק למערכת שנקראת "מרכבה" ויש פה ממשק ל"ממשל זמין". הוא צפוי להסתיים בסוף נובמבר השנה, קרי בעוד כשלושה שבועות. אנחנו נעשה עליו את הטסטים, והתכנון הוא ש-1 בינואר המערכת תהיה פתוחה לציבור. אנחנו נפרסם על זה הודעות באתר האינטרנט של רת"א.

שלב שני שנעשה פחות או יותר במקביל הוא שרת"א תשלח התראות ביוזמתה לעובדי טיס שרישיונותיהם קצובים בזמן. ההתראה תינתן לאוכלוסיות הבאות: מדריכי טיס, טכנאי בדק ובעלי תעודות רפואיות. אלה בלבד, כי לגבי כל האחרים יש לנו בעיה לממש את זה כי הם לא קצובים בזמן, כמובן. ההתראות האלה יישלחו בדואר, יכללו שובר תשלום שאותו ניתן יהיה לשלם גם באינטרנט וגם פיזית. בנוסף לכך, יצאו התראות לכאלה שרישיונם פקע באותן קבוצות לאחר חודשיים ממועד הפקיעה. ייתכן שנעשה עוד צעד ובתוך שנה נשלח עוד הודעה. דרך זה כיסינו את העניין הזה. המערכת תתחיל לפעול גם היא בסוף השנה הנוכחית.

יש שלב שלישי שאנחנו שוקלים, עוד לא החלטנו לגביו, שבעצם כל עובד טיס יוכל בצורה עצמאית, אפילו בלי לקבל את אותו מספר reference מרת"א למצוא את האגרה באתר ולשלם אותה דרך האינטרנט, ובזה לממש את העניין. אנחנו קצת מהססים מפני שיש פה הרבה סוגי אגרות. אנחנו לא החלטנו לגבי השלב הזה, אבל בכל מקרה, אם זה יבוצע, זה יבוצע ב-2011.

לסיכום, השקענו בפרויקט הזה הרבה מאוד מאמצים, זמן וכסף; ולא רק אנחנו, אלא גם אגף מערכות מחשוב של משרד התחבורה. לדעתנו, לרישוי בתעופה יש מאפיינים ספציפיים שלא מאפיינים יישום אוטומטי שיש גם בענפים או בתחומים אחרים, ולכן הלכנו בדרך הספציפית הזאת. אנחנו מקווים שנעמוד בזמנים כי זאת מערכת מאוד לחוצה, אבל כיוון שאנחנו בסוף הזמנים נראים ריאליים ומתאימים. אנחנו מקווים שזה יביא לשיפור ניכר בשירות שלנו לציבור ונחכה לתגובות. יגיעו תגובות – נמשיך, נעשה מקצה שיפורים, נשפר, ונביא לעוד דברים. השירות עצמו יפורסם באתר האינטרנט שבועיים מראש, ונשמח לקבל הערות. תודה.

היו"ר יצחק וקנין:

יש למישהו סביב השולחן פה הערה?

עמרי אבני:

בוקר טוב. רק שאלה קטנה: אמרתם פה שהקבוצה שנמנית עם אלה שיקבלו את ההתראות על פקיעת הרישיון ובעלי תעודות רפואיות – אתה יכול להיות יותר ספציפי ולומר מה זה "בעלי תעודות רפואיות"?

גדי רגב:

כל עובדי הטיס שמחויבים בתעודה רפואית יקבלו את ההתראה הזאת, על-פי מקצועם, כי התוקף, כידוע לך משתנה בתלות בזאת.

היו"ר יצחק וקנין:

תודה. בבקשה, גברתי.

רינה פאר:

מאחר שהחוק משית אחריות גם על המעביד אנחנו מבקשים שההתראה תישלח גם אל המעבידים.

היו"ר יצחק וקנין:

זה דבר חדש. לא שמעתי על זה. זה כמו שאם אני אהיה נהג משאית בחברת משאיות יצטרכו לשלוח את רישיון הנהיגה שלי גם אליהם.

רינה פאר:

אבל החוק משית פה קנסות כבדים על המעבידים.

לאה ורון:

אבל זאת אחריות של הבן אדם עצמו כמו ברישיון עריכת הדין שלך. את מקבלת את זה, את מאריכה, ואת נותנת למעביד שישלם לך. או שהוא משלם מלכתחילה, אני לא יודעת איך זה אצלכם.

רינה פאר:

זה נכון, אבל החוק מטיל במקרה הזה אחריות למשל בענייני פיקוח טיסה על רשות שדות התעופה או על מנהל יחידת - - -

לאה ורון:

איך את מצפה מהם לדעת מי המעביד שלך?

רננה שחר:

לגבי פקחי טיסה זה קל.

לאה ורון:

אבל איך את מצפה מהם לדעת לגבי כל האוכלוסייה שלהם מי המעביד שלך?

רינה פאר:

החוק מצפה מהם.

לאה ורון:

החוק מצפה מהם לדעת מי המעביד לגבי כל אחד ואחד?

היו"ר יצחק וקנין:

אני לא חושב.

רננה שחר:

קודם כול, נכון מה שאומרת עורכת הדין פאר שמעבידים של עובדי טיס אסור להציב עובדי טיס לתפקידם אם הם לא כשירים. זה קבוע בסעיף 10 להצעת החוק. יש על כך עונשין ועיצומים כספיים. לדעתי, זאת לא מערכת מחשובית מסובכת לרשות שדות התעופה לעשות לעצמה את המעקבים שלה משום שהתקופות הן ידועות ובתקנות כל אחד יודע תוך כמה זמן יש לפקח הטיסה הוא צריך ללכת לבדיקות רפואיות, וזה לא דבר מסובך. באמת פקחי טיסה זה דבר מיוחד כי כולם מועסקים על-ידי רשת לעומת אנשי צוות אוויר שיכולים להיות מועסקים בכל מיני חברות, אנחנו לא חייבים לדעת באיזו חברה הם מועסקים, יש כאלה שלא מועסקים בכלל, הם אנשים פרטיים. לכן המצב שונה. אפשר לבחון מה אפשר לעשות. נכון או לא?

גדי רגב:

לבחון אני מוכן. אני לא חושב שנכון לתקוע את המערכת הזאת, וצריך לצאת לדרך. אני מוכן במקביל לבדוק את זה. צריך גם לראות את האחריות שמוטלת על רת"א אם טייס או איש צוות עובר מחברה לחברה, להמשיך לרוץ אחריו. מה גם שהיום גם ללא כל המערכת הזאת כל המערכות הגדולות יודעות לטפל בזה. כלומר גם היום רשת יודעת לטפל באותם דברים שנעשים. אז פה אנחנו מוסיפים עוד שירות, זה לא שאנחנו גורעים שירות. אנחנו נבדוק טכנית את המשמעות הזאת של היידוע, אבל אני מבקש לא לחייב אותנו מידית.

היו"ר יצחק וקנין:

אנחנו לא מחייבים אתכם בכלום.

רינה פאר:

הרשות מודה לכם על הנכונות לבדוק את זה.

היו"ר יצחק וקנין:

יש עוד הערות, רבותיי? אין הערות. אני מודה על המהלך שאתם עושים, הוא חשוב מאוד. במיוחד שהאוכלוסייה שמדובר עליה היא אוכלוסייה שאין לה בעיה להיכנס לאינטרנט. זה לא אותו ציבור שצריך תעודת זהות, והוא לא כל כך מתמצא או שאין לו אינטרנט בבית. מדובר פה על אוכלוסייה מסוג אחר שיש לה כל האמצעים והאפשרויות להיכנס לאתרים ולבדוק. הדבר הזה חשוב מאוד, וטוב שאתם עושים את זה.

אנחנו נתחיל בחוק הטיס. היינו בסעיף 136. יש עדכונים?

רננה שחר:

יש שתי פסקאות בסעיף 128: סעיפים 18 ו-18(א) שלא אישרת בדיון הקודם.

היו"ר יצחק וקנין:

נכון. אנחנו בסעיף 128.

רננה שחר:

לא הצבענו על 18 ועל 18(א), אדוני.

איתי עצמון:

מכיוון שהסעיפים המהותיים לא אושרו.

היו"ר יצחק וקנין:

אני רושם לי על מה לא הצבעתי – גם על 18(א) לא הצבענו.

רננה שחר:

סעיפים 18 ו-18(א) קובעים הטלת עיצום כספי בשיעור 50% מהסכום הבסיסי על הפרת כללי טיסה ועל הפרת כללי תעבורה אווירית שהם בעצם הראי לכללי הטיסה.

כללי הטיסה הם כמו כללי התעבורה – בשמים: באיזה גובה לטוס, באיזו מהירות לטוס, באיזו קרבה לטוס, מה קורה כששני מטוסים מתקרבים זה לזה, מי צריך לפנות דרך ובאיזה כיוון, איך עוקפים בשמים – ממש כמו כללי תעבורה.

היו"ר יצחק וקנין:

הבעיה היא שאין פס לבן.

רננה שחר:

נכון, אין פס לבן. לכן הם בעלי אופי שונה מהבחינה הזאת. הוזכרו פה גם כללי מניעת התנגשויות בים, אמנת הקולרידג' שקובעת את כללי התעבורה בים. גם בים אין פסים לבנים, לא צובעים על הגלים, אבל אנשי המקצוע יודעים לתמרן את הכלים.

היו פה הערות מה קורה כאשר הופרו הכללים בשל טעות – בשל טעות בתום לב, בשל טעות בהיסחר הדעת. אנחנו השבנו שצריך לאשר את העיצומים הכספיים, שיכול להיות שנמצא דרך להתייחס לנושא של טעויות שאינן מסכנות את הבטיחות בתקנות ההפחתה. אנחנו צריכים לדון על זה, זה לא משהו שקיים היום בתקנות ההפחתה?

היו"ר יצחק וקנין:

אז אולי נשאיר את הסעיף בינתיים, כפי שהוא, לא מוצבע?

רננה שחר:

אנחנו חושבים שצריך לאשר אותו, אדוני.

היו"ר יצחק וקנין:

אם אתם עצמכם אומרים שאתם בוחנים- -

רננה שחר:

אנחנו חושבים שהסעיף צריך להתאשר, אנחנו בוחנים בתקנות ההפחתה איך ניתן להתמודד עם שאלות של טעות בהיסח הדעת שלא גרמה לנזק של ממש. אבל הדברים האלה נכונים רוחבית. אדוני אישר עשרות פריטים שבאותה מידה- -

היו"ר יצחק וקנין:

אני מציע שלא נצביע עליו היום.

רננה שחר:

מה שאתה אומר, אדוני.

איתי עצמון:

- - -

היו"ר יצחק וקנין:

135? אבל אישרנו אותו. אתה רוצה שנפתח אותו?

איתי עצמון:

כן.

היו"ר יצחק וקנין:

לפני שנפתח את הסעיף אני אתן לך להסביר אותו. אנחנו בסעיף 136, אבל לפני כן אני רוצה לשמוע הבהרה מסוימת לסעיף 135. בבקשה.

בנימין קלנר:

ב-131 דנו?

היו"ר יצחק וקנין:

בוודאי.

בנימין קלנר:

אפשר להעיר הערה לגביו?

היו"ר יצחק וקנין:

הערה אני מוכן לשמוע כדי שלא תגיד שאני סותם לך את הפה, אבל אני לא מתכוון לפתוח את הסעיף, שיהיה ברור.

בנימין קלנר:

העיקרון כאן הוא "אין מענישים, אלא אם מזהירים". כאן אנחנו קופצים ישר לזה שאם המנהל ראה שעובד לא עשה בדיקות הוא הולך לקנוס אותו. הוא יכול לערער ולעשות כל מיני דברים. השיטה הנכונה היא למנוע את הדברים האלה בכך שאומרים לו, אתה לא בסדר, תפסיק עם זה.

היו"ר יצחק וקנין:

איפה היית בישיבה הקודמת?

בנימין קלנר:

הייתי כאן.

היו"ר יצחק וקנין:

ישבת פה ולא הערת כלום. אני לא חשוד כמי שלא נותן את אפשרות הדיבור לכל מי שרוצה.

בנימין קלנר:

הבעיה היא שאנשים שוכחים לעשות את הבדיקות הרפואיות, ואז אפשר מיד לקנוס אותם. למה? צריך להודיע להם.

היו"ר יצחק וקנין:

הערתם על כך גם בישיבות הקודמות וקיבלתם תשובה. אני מוכן שתהיה התייחסות לדברים שלך, אבל לא במסגרת פתיחת הסעיף. הסעיף הזה הוצבע, ובזה נגמר העניין. את רוצה להתייחס, רננה?

רננה שחר:

אני גם יכולה להגיד שהנושא ש"אין עונשים, אלא אם מזהירים" הוא בכלל לא קשור לסעיף 131. זה עיקרון שאומר שההפרות צריכות להיות קבועות בחוק כדי שניתן יהיה להעניש עליהן. במקרה הזה ההפרות קבועות בחוק. לגבי העניין שקודם צריך להגיד לך לתקן ורק אחר כך להעניש מכיוון שמישהו שכח לחדש תעודה רפואית, יערה נתנה פה דוגמה פעם אחר פעם של מדיניות אכיפה של משטרת ישראל, שכאשר אתה לא נושא איתך מסמכים או לא מחדש את רישיון הנהיגה שלך למשך חצי שנה, היא לא אוכפת. ההפרה קיימת, האפשרות להעניש קיימת, אבל יש עניין של מדיניות אכיפה. לכן במסגרת של מדיניות אכיפה בהחלט ניתן יהיה להגיד שמי ששכח עד חודש או עד חודשיים או פעם ראשונה – לא יאכפו עליו, אבל זה לא עניין מקובל או ראוי לעגון אותו בחקיקה.

היו"ר יצחק וקנין:

תודה. הערה לסעיף 135 אף על פי שאושר. אתה רוצה שאפתח את הסעיף?

איתי עצמון:

התיקון שאני מבקש להוסיף מתייחס להוראת המעבר לסעיף הזה.

היו"ר יצחק וקנין:

אבל בכל מקרה אני אפתח אותו. אני פותח את סעיף 135.

איתי עצמון:

בסוף הדיון הקודם אישרת שפרק ט', פרק העיצומים הכספיים ייכנס לתוקף בתוך שלושה חודשים מיום תחילתו של החוק, כלומר התחילה נדחית, ובלבד שעד לאותו מועד יותקנו תקנות לפי 135(ב).

יערה למברגר:

לא. סוכם שהוא לא ייכנס לפני כן. אם התקנות יהיו בזמן, והן יהיו יחד עם חוק הטיס, הוא לא ייכנס שלושה חודשים אחרי כן.

איתי עצמון:

איך התקנות יהיו יחד עם חוק הטיס, הסעיף המסמיך צריך להיות בתוקף.

רננה שחר:

אין שום בעיה לקבוע תחילה באותו יום.

היו"ר יצחק וקנין:

אני חושב שהיא צודקת.

רננה שחר:

אין שום בעיה עם זה.

היו"ר יצחק וקנין:

רבותיי, אם תקנות ההפחתה יהיו לפני כן אין לי שום בעיה.

רננה שחר:

וזה גם מה שאישרת, אדוני.

יערה למברגר:

זה לא יכול להיות לפני החוק.

היו"ר יצחק וקנין:

אין ספק, ברור.

איתי עצמון:

לשיטתך, מה הנוסח שאישרנו?

רננה שחר:

אישרנו שהחוק לא יתחיל לפני תחילתן של תקנות ההפחתה ושתקנות ההפחתה הראשונות יותקנו בתוך שלושה חודשים. אלה שתי ההוראות שאושרו.

היו"ר יצחק וקנין:

צודקת.

איתי עצמון:

אני רוצה להוסיף שכדי לאפשר פיקוח פרלמנטרי אם לא הותקנו תקנות במועד כפי שאנחנו קובעים, ששר התחבורה ידחה באישור הוועדה את המועד בשלושה חודשים נוספים או בשלושה חודשים נוספים בכל פעם.

היו"ר יצחק וקנין:

כמו שזה נעשה הרבה פעמים פה.

איתי עצמון:

נכון.

לאה ורון:

תחילתו של פרק ט'?

איתי עצמון:

כן. כך נבטיח שהפרק ייכנס לתוקף.

יערה למברגר:

בצו?

איתי עצמון:

זה לא משנה.

היו"ר יצחק וקנין:

אם הוא מביא את זה לוועדה זה לא משנה.

רננה שחר:

אדוני, הסעיף הוא בסוף החוק.

היו"ר יצחק וקנין:

אז אני מציע שתקריא את כל הסעיף.

איתי עצמון:

את כל התיקונים?

כמו שאמרנו, הסכמנו שהפרק ייכנס לתוקף כאשר יהיו תקנות, אבל לא יאוחר משלושה חודשים. כלומר יש חובת התקנת תקנות בתוך שלושה חודשים. במידה שלא הותקנו תקנות באותו מועד אני מציע לקבוע כי שר התחבורה ידחה, באישור הוועדה, בצו או לא בצו את המועד הזה בשלושה חודשים נוספים בכל פעם.

היו"ר יצחק וקנין:

רבותיי, יש הערות לסעיף הזה? אין הערות. אני מצביע לפי הנוסח המתוקן: מי בעד? מי נגד? מי נמנע?

הצבעה

בעד סעיף 135 – רוב

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיף 135 התקבל.

היו"ר יצחק וקנין:

סעיף 135 אושר.

סעיף 136, בבקשה, רננה.

רננה שחר:

סכום מעודכן של העיצום הכספי 136. (א) עיצום כספי יהיה לפי סכומו המעודכן ביום מסירת דרישת החיוב, ולגבי מפר שלא טען את טענותיו לפני המנהל כאמור בסעיף 133(ג) – ביום מסירת ההודעה על כוונת חיוב; הוגש ערעור לבית משפט לפי סעיף 140 ועוכב תשלומו של העיצום הכספי לפי אותו סעיף – יהיה העיצום הכספי לפי סכומו המעודכן ביום ההחלטה בערעור.

אדוני, כתוב בסעיף (ב) "עליית המדד"; אנחנו מבקשים שיהיה כתוב "שינוי המדד", כדי שאם תהיה ירידת מדד אז זה ייקח בחשבון גם את זה.

המשך הקראה:

(ב) סכום העיצום הכספי יעודכן ב-1 בינואר בכל שנה (בסעיף קטן זה – יום העדכון), בהתאם לשיעור שינוי המדד הידוע ביום העדכון לעומת המדד שהיה ידוע ביום י"ז בשבט התש"ע- - "

אדוני, גם את התאריך, 1 בפברואר 2010 נצטרך להחליף.

איתי עצמון:

כן, כדאי לשנות את התאריך ל"מועד תחילתו של חוק זה".

רננה שחר:

"ביום תחילתו של חוק זה".

יערה למברגר:

כותבים בדרך כלל מועד עגול. נתאים את זה לפי "מועד תחילתו של חוק זה", 1 בחודש.

איתי עצמון:

מה שתחליטו.

יערה למברגר:

"1 בחודש שלאחר מועד תחילתו של חוק זה".

איתי עצמון:

ב-1 בחודש לאחר יום התחילה?

יערה למברגר:

כן.

איתי עצמון:

אני ראיתי בהרבה הוראות שמקובל לכתוב "יום תחילתו", אבל אין לי העדפה.

רננה שחר:

זה תלוי. המדד יתעדכן ב-15. אם החוק מתפרסם לפני 15 בחודש או אחרי ה-15 זה שונה.

שמואל מלכיס:

מה זה משנה? בכל יום נתון יש מדד.

רננה שחר:

כן, אבל השאלה היא לאיזה מדד מתייחסים.

שמואל מלכיס:

זה ידוע. באותו יום.

רננה שחר:

המשך הקראה:

הסכום כאמור יעוגל לסכום הקרוב שהוא מכפלה של 10 שקלים חדשים; לעניין זה, "מדד" – מדד המחירים לצרכן שמפרסמת הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה.

(ג) הודעה על סכום העיצום הכספי המעודכן לפי סעיף קטן (ב) תפורסם ברשומות.

היו"ר יצחק וקנין:

רבותיי, הערות.

איתי עצמון:

לא הבנתי, אתם רוצים שזה יהיה ביום תחילתו או ב-1 בחודש שלאחר יום התחילה?

יערה למברגר:

זה נראה לא משנה.

איתי עצמון:

אבל צריך לדעת מה לכתוב בחוק.

היו"ר יצחק וקנין:

בדרך כלל ביום שאחרי התחילה.

רננה שחר:

המדד שהיה ידוע ביום התחילה.

היו"ר יצחק וקנין:

יש הערות?

עמרי אבני:

אני רוצה להתייחס 136(ב) לפרק שמדבר על שיעור שינוי המדד. ב-57 שנות הניסיון שיש לי המדד הוא באופן כללי בגרף עלייה. יכול להיות שבחודש מסוים הגרף קצת יורד אבל באופן כללי הוא עולה. המשכורות של הפקחים, של עובדי הטיס, אינן צמודות לשינוי בשיעור המדד. לכן להזכירך היו לנו גם הערות לגובה העיצום הכספי. עכשיו עוד מכפילים לנו את הסכום בכך שמצמידים את זה למדד.

הנושא השני שאני רוצה לערער עליו הוא בעניין העיגול ל-10 שקלים. נהוג בדרך כלל לעגל שקלים בודדים, למה צריך לעגל פה ל-10 שקלים, זה סתם מקפיץ פה שוב את הקנס. נראה לי שאלה שני סעיפים שמקפיצים לנו את הקנס שלא בצדק.

רננה שחר:

ההוראה לעגל ל-10 שקלים, כמו כל הוראת עיגול סכומים, לא בהכרח מקפיצה. עיגול עושים או למעלה או למטה, תלוי בסכום שיצא אחרי העדכון. זאת אומרת שסטטיסטית ב-50% מהמקרים זה יקטין את הקנס, וב-50% מהמקרים זה יגדיל את העיצום ב-5 שקלים לכאן או לכאן. העיגול הזה איננו שונה גם בסכומים של 100 אלף – העיגול הוא לא לשקל, אלא ל-10 שקלים, וכך בהרבה חקיקות.

לגבי העדכון למדד – העדכון למדד מקובל בכל החקיקות ולא מעדכנים לפי דברים אחרים. מאוד ברור שעליית המדד בשנים האחרונות איננה מאוד גבוהה, לפי ידיעתי.

היו"ר יצחק וקנין:

עוד הערות, רבותיי.

בועז חטיבה:

אנחנו מצטרפים להערה לעניין מדד המחירים. במדד צנוע של 4%-3% בשנה תוך כמה שנים הסכומים עולים בריבית דריבית. מראש אלה סכומים גבוהים, והמגמות בענף, שרת"א ומשרד התחבורה מכירים היטב, הם של שחיקה ברווחי החברות ושחיקה גם בשכר של עובדי הטיס.

היו"ר יצחק וקנין:

אתמול במקרה מישהו סיפר לי משהו לגבי חוק הדגל. מישהו אמר שהקנס היה אז 3 לירות, אם אני לא טועה, והוא לא עודכן, נשאר כך. היום אם אתה מנסה לפרוט את זה, אני לא יודע אם יש עודף כזה. אז המציאות של מדינת ישראל מתאימה את עצמה למונחים אפשריים והגיוניים ולא להיות תלושים מהמציאות. לכן הפתרון היחידי הוא עליית מדד המחירים, אין משהו אחר.

בועז חטיבה:

אנחנו הצענו הצעה שנדחתה, להשאיר פתח לעדכון גובה העיצומים הכספיים בתקנות. זה גם יאפשר גמישות לשני הצדדים. אם חלילה יהיה בענף מערב פרוע ויהיה צריך להחמיר זה משאיר פתח לשני הכיוונים- -

היו"ר יצחק וקנין:

מה שאתם מעלים זה דברים ממש שוליים, לא דברים מהותיים. על הקנס אני עדיין מקבל. נכון שהקפצנו את הקנסות למעלה, אבל מצד שני בכל זאת נעשתה עבודה גם בעניין של הקנסות. אם אני לוקח את ההצעה המקורית, מ-150 אלף הורדנו ל-100 – עשינו שינויים. אני מתאר לעצמי שיש עבודה לוביסטית מסוימת, אני שם פה את הדברים על השולחן בכוונה. היום תפס אותי חבר כנסת מסוים, ואתמול תפסו אותי חברי כנסת אחרים, ואמרו, אנחנו לא באים לחוק הטיס, אנחנו יודעים שאתה עושה עבודה טובה, אבל שמענו שאתה יורד עליהם בקנסות משהו פחד. אתם צריכים להבין, אני מצביע פה לבד, והכוונה של חברי הכנסת היא שהם יבואו וינסו לשנות את הדברים בהצבעה. אמרתי להם, אתם יכולים לבוא, אני אשים לכם את הכול על השולחן ותקבלו את ההחלטות שאתם חושבים. אני לא אומר שלא נעשית עליית מדרגה גדולה, ואני מבין את החששות ומבין הרבה דברים, ולא פעם אני מתלבט פה גם בישיבה לגבי חלק מהדברים, אבל עדיין לאור המציאות שאנחנו נמצאים בה חייבים לעשות מהלכים מסוימים. אם עד היום הכול היה בצורה מופקרת, גם אם עשית דברים שגובלים פעמים מסוימות בפיקוח נפש, וידעת שאין מעליך שום חרב שתנחת או שאתה עלול להיפגע מזה, היום בטוח תחשוב פעמיים לפני שאתה עושה את הדברים. אז אותם חברי כנסת תפסו אותי ואמרו לי שהם רוצים לבוא לישיבה, אמרתי להם, תבואו. הסברתי להם בכמה דקות איך העניינים מתנהלים.

בכל אופן הפעולות שאנחנו עושים – אתם אולי לא שמים לב – אתם הולכים לישיבה מסוימת כאשר בחוק המקורי מופיעים מספרים מסוימים, ובדרך כלל כל המספרים ירדו למטה, זה לא היה כלאחר יד. זה שיחות שלי גם עם אנשי רת"א, גם עם גיורא וגם עם כולם כדי שנתקדם. אתם יודעים מה גובה הקנסות שהיו בספר הכחול. אני עושה את העבודה הזאת כדי לתת פרופורציה מסוימת, אבל אי אפשר להשאיר את הדברים תלושים מהמציאות. גם פה כשיהיו התקנות זה גם ייטיב שוב עוד הטבה מסוימת בתקנות ההפחתה. אבל עדיין אנחנו מדברים על הקנסות המרביים, כאשר יש עדיין שיקול דעת למנהל להשית קנס אחר יותר קטן – יותר גדול מזה הוא לא יכול להיות. לכן רבותיי, יש דברים שוליים. הקטע שאתה מעיר פה הוא שולי, אין צורך לשנות אותו כפי שאתה רוצה.

בועז חטיבה:

אדוני, אנחנו מעירים את ההערה רק מכיוון שלפחות בקטע של עובדי הטיס לא נעשה שום שינוי בקנסות, אבל אני מושך את ההערה כי עדיין לא מיצינו את הדיאלוג עם רת"א בנושא העיצומים על עובדי הטיס.

היו"ר יצחק וקנין:

אתה יודע מה, אני מוכן לעשות איתך משהו: תגיד לי מה הקנסות שמשלמים טייסים בחו"ל.

בועז חטיבה:

רת"א הציגה את זה בעבודה שלה. זה עלה פה בדיון.

היו"ר יצחק וקנין:

קח את ארצות-הברית.

בועז חטיבה:

כל הדיון מתייחס למודל של ה- - -

היו"ר יצחק וקנין:

אני מדבר מניסיון של חקיקה לא של שנה אחת בכנסת, ואני יושב לא רק בוועדה הזאת, אלא גם באחרות. לא פעם מביאים לנו דוגמאות מ-OECD, ואז אנחנו מחפשים לראות איפה אנחנו נמצאים לעומתם. בכל הפרמטרים אנחנו למטה. אני אומר לכם את זה באחריות. אני מוכן שתביאו את הדוגמאות, תניחו אותם פה, ואז נראה איפה אתם עומדים. הערתי על כך שרת"א עשתה עבודה טובה בעניין העיצומים הכספיים בכך שקבעה מספר קטגוריות ולא קטגוריה אחת. גם בזה אתם צריכים להבין, שזה חלק מהעבודה שלי, ואני מנסה לעשות את זה גם מול רת"א וגם מולכם כדי שנתקדם בחקיקה. בסופו של דבר גם אותם דברים שראיתם לפני כן מזווית אחרת, היום אתם רואים אותם אחרים גם באותם סעיפים שלדעתכם היו קריטיים. אני גם שומע את זה מרת"א. אתמול במקרה פגשתי את רננה בשיחה מקרית, אבל אנחנו מתקדמים גם בנושא של התאונות. בסעיף הזה דילגנו על מתן הניסיון למערכת להשתלב יחד, להגיע למקסימום לקראת כל הגורמים שיושבים פה. אבל תבינו שאנחנו חייבים ללכת קדימה לסיים את החוק הזה אף על פי שיהיו דברים שלא ימצאו חן בעיניכם.

יש לעוד מישהו הערות ל-136? מר טלמון, בבקשה.

עמרי טלמון:

בהמשך למה שאמר בועז, 3% מדד ל-10 שנים ייתן עלייה של כ-40%. לית מאן דפליג שב-10 השנים הללו השכר לא יעלה ב-40%. דרך אגב, ראיתי בעיתון אתמול שהשכר שלי, כלומר תגמולי ביטוח לאומי הולכים להוריד בשיעור עליית המדד, לא להעלות. אז יש פה בעיה לא מבוטלת לגבי עובדי הטיס. יכול להיות שלגבי עובדי הטיס שהכנסותיהם לא יהיו צמודות למדד צריך לחשוב על מנגנון אחר.

היו"ר יצחק וקנין:

יערה, מה נהוג בכל מערכת הקנסות?

יערה למברגר:

אני חייבת להגיד שהדיון פה קצת הזוי בעיניי, ואני לא סתם משתמשת במילה חריפה זו. אנחנו מדברים פה על עדכון סכומים, אנחנו מדברים פה על עדכון המדד. זה דבר אלמנטרי מבחינה כלכלית ומבחינה משפטית. האם יכול להיות פה משפטן שיכול לקום על הרגליים ולהגיד שזה לא דבר מקובל לגבי קנסות ועיצומים? האם באמת אפשר לעמוד מאחורי אמירה כזאת? זאת פשוט אמירה הזויה להתייחס אליה. הטיעונים שלכם נכונים בדברים רבים, אבל להתייחס לעניין עדכון המדד, שזה לא דבר לגיטימי?

שמואל שמואל מלכיס:

זאת לא שאלה משפטית, זאת שאלה כלכלית.

יערה למברגר:

זאת שאלה שהיא גם משפטית וגם כלכלית, זאת שאלה של דבר מקובל. אנחנו אפילו עשינו פה תיקון מנוסח של חקיקה אחרת. הנוסח המקובל בחקיקה אחרת הוא "עדכון בהתאם לשיעור עליית המדד". אני אישית לא הבנתי למה הם נקבו בנוסח הזה, אף על פי שאני מודה שבדרך כלל המדד עולה ולא יורד בטווח שנתי, אבל אמרתי שראוי שגם אם תהיה ירידת מדד זה יעודכן כלפי מטה ולא ראוי שזה יעודכן רק כלפי מעלה. אני אישית חשבתי שלא משנה שזה הנוסח המקובל בדברים אחרים. זה צריך להיות בשני הכיוונים. אבל ליצור מצב שסכומי העיצומים יישחקו? מה ההצדקה לזה, כי השכר לא מתעדכן? גם השכר שלי לא מתעדכן לפי המדד, ועדיין דברים רבים מתעדכנים לפי המדד. האם בפעם הבאה שמצמידים למדד קנסות ותשלומים אני אשלח מכתב שהשכר שלי לא התעדכן לפי המדד? מי ישמע טיעון כזה?

היו"ר יצחק וקנין:

עוד הערות, רבותיי.

בועז חטיבה:

אני לא אתייחס ל"הזוי", אני חושב שזה לא ראוי, אני לא אתייחס מעבר לזה. אני אתייחס להערות של אדוני. רת"א עשתה עבודה מאוד מקיפה על נושא העיצומים. היא לא חלה על עובדי הטיס, ולכן הערנו פה את מה שהערנו ביחס למדד. לא היינו מתעסקים עם מדד אם היה נעשה טיפול בקנסות. אני מושך את ההערה על המדד כרגע כי לא מיצינו את הדיאלוג עם רת"א על נושא העיצומים.

היו"ר יצחק וקנין:

אתה רוצה שאני אחזור על דברים שכבר אמרתי אותם? אני רוצה להגיד לך משהו: לגבי קנסות של 100 אלף שקל או 75, שחייבנו את חברות התעופה בנושאים מסוימים, ניקח את הקטגוריה שלכם הטייסים – מה הקנס המקסימלי?

רננה שחר:

5,000 שקל על שלוש הפרות, אדוני. כל שאר ההפרות – 2,500 שקל.

היו"ר יצחק וקנין:

רבותיי, זה הבסיס.

רננה שחר:

רק ניתן לרדת ממנו. יש שם שלוש הפרות: אחד שהמריא בלי תעודת כושר טיסה – הפרות שמסכנות – דברים שאוזניים תצילינה.

בועז חטיבה:

רננה, בלי דרמות, בסדר? שום "אוזניים" ושום "תצילינה". יש הרבה דברים שלא קשורים.

היו"ר יצחק וקנין:

לא צריך לא דרמות ולא כלום.

גדי רגב:

הדרמות על שחיקת השכר זה לא דרמה?

בועז חטיבה:

זה עובדות ברורות.

היו"ר יצחק וקנין:

אל תנצלו את אורך הרוח שלי. כן, בבקשה.

עמרי אבני:

סליחה שאנחנו קצת מציקים, אבל אנחנו בעצם האוכלוסייה היחידה שהכסף הזה ייצא מכיסה ולא מכיס המעביד. לכן זה מאוד עקרוני לנו, אדוני, והייתי מאוד רוצה שתקבל את זה בהבנה.

היו"ר יצחק וקנין:

אני מבין את הכול. תראו רבותיי, אני שוב אומר: הקנסות שמושתים עליכם בגין עבירה כזאת או אחרת עדיין לא מגיעים למה שקורה במדינות אחרות. אבל לא זה הפרמטר שלי. אני עדיין מדבר על זה כשהקנסות באמת נמוכים, עוד לפני תקנות ההפחתה. אם זה המקסימום זה יכול להיות רק למטה יותר.

עמרי אבני:

אני מצטרף למה שאמר בועז שמכיוון שעוד לא מיצינו את נושא גובה הקנס ויש עוד סיכוי שזה ישתנה אז יכול להיות שכל הדיון הזה כרגע לא רלוונטי. אבל במסמך שאנחנו עומדים להפיץ יש אוכלוסייה מאוד גדולה של פקחי טיסה צעירים שהסכום 5,000 שקל הוא 63% מהשכר שלהם. זה לא כזה סכום נמוך שכל אחד יכול לעמוד בו. נכון, יש פקחים בכירים יותר ומבוגרים יותר שמרוויחים יותר. אני מדבר על אוכלוסייה גדולה מאוד של פקחי טיסה שזה 63%, והם חשופים לאותן עבירות.

היו"ר יצחק וקנין:

עוד הערות, רבותיי. אין.

מי בעד סעיף 136? מי נגד? מי נמנע?

הצבעה

בעד סעיף 136 – רוב

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיף 136 אושר

היו"ר יצחק וקנין:

סעיף 136 אושר, כולל השינוי.

סעיף 137 – הוראות כלליות.

רננה שחר:

המועד לתשלום העיצום הכספי 137. העיצום הכספי ישולם בתוך 30 ימים מיום מסירת דרישת החיוב כאמור בסעיף 133.

היו"ר יצחק וקנין:

הערות?

עמרי טלמון:

לא ברורה לי כאן כל כך המתמטיקה. צריך לשלם אותו בתוך 30 יום, אבל בתוך 30 יום אפשר להגיש ערעור ואז אם בית המשפט יקבע לא צריך לשלם- -

היו"ר יצחק וקנין:

אנחנו אישרנו 60 יום בישיבה הקודמת- -

עמרי טלמון:

לא בסעיף הזה.

היו"ר יצחק וקנין:

אתה מדבר על זכות הערעור.

עמרי טלמון:

כן, אבל זכות הערעור זה דבר אחד. כאן מבקשים לשלם את העיצום תוך זמן קצוב, וכאן כתוב 30 אפילו אם זה 60. בסעיף הבא נאמר שזה אם המנהל הסכים לדחות את התשלום או אם בית המשפט קבע כך או הורה אחרת. אבל תוך התקופה הזאת אי אפשר בכלל להגיע להחלטה של בית משפט באופן ריאלי. זאת אומרת ששני הסעיפים נוגדים זה את זה. אם הוגש ערעור, לדעתי הצנועה, צריכה להיות דחייה אוטומטית של העיצום עד שבית המשפט יחליט לשלם או לא לשלם. אז זה יהיה אפשרי, כרגע זה בלתי אפשרי.

היו"ר יצחק וקנין:

בשום חקיקה אין מה שאתה טוען. אין דבר כזה.

עמרי טלמון:

לדאבוני או לשמחתי – עוד לא החלטתי – אני לא עורך דין ואני לא מומחה בחקיקה. אני רק מדבר על הפרקטיקה של הדברים ועל חישוב מתמטי פשוט שלא מסתדר לי.

רננה שחר:

אדוני, זאת לא המצאה של חוק הטיס. בכל מקום בהטלת קנסות ועיצומים כספיים יש לשלם. יש פה החלטה מנהלית שצריך לבצע אותה, ויש לשלם, אלא אם כן הגורם שנתן את ההחלטה, כלומר המנהל או בית המשפט מורה אחרת. בית המשפט, כמובן, לא יכול להחליט בערעור תוך 30 יום, אבל ניתן להגיש, כמובן, יחד עם הערעור בקשה לעיכוב ביצוע. בית המשפט כן יודע לתת החלטות מהירות בנושאים האלה.

היו"ר יצחק וקנין:

אני מכיר את זה ממשהו אחר, למשל, קיבלת דוח תנועה שאתה לא מסכים איתו. שוטר אמר שלא עצרת בתמרור עצור- -

רננה שחר:

אתה חייב לשלם.

היו"ר יצחק וקנין:

אני לא בטוח.

רננה שחר:

אתה יכול או לשלם או להישפט- -

היו"ר יצחק וקנין:

אז אני מבקש בקשה להישפט ולא לשלם את הקנס.

רננה שחר:

ואז מוגש נגדך אישום פלילי.

היו"ר יצחק וקנין:

אין בעיה, אבל אני לא משלם את הקנס. פעמיים קרה לי הדבר הזה על תמרור "עצור". אני עצרתי ועצר אותי שוטר, ואמר שלא עצרתי. הלכתי לבית משפט, ביקשתי להישפט ויצאתי זכאי בשני המקרים.

יערה למברגר:

זה מנגנון שונה, אדוני. לא מדובר במצב שאתה מערער על כך שהוטל עליך קנס. זה מנגנון של ברירת משפט בעבירות קלות. בעצם התשלום אתה בעצם מודה בעבירה, ואתה חוסך לכולם את המשפט, יש בדרך כלל 90 יום לעשות את זה. או שאתה אומר שאתה רוצה להישפט, ואז אומרים, טוב, זאת הפרוצדורה הרגילה, אתה לא רוצה את הדרך העוקפת שאתה מודה מיד- -

היו"ר יצחק וקנין:

אבל פה אתה נותן אפשרות לערער. אם הוא צריך לערער הוא צריך זמן.

רננה שחר:

יש פה שני דברים שצריך להבין אותם: ראשית בקנסות תעבורה השוטר הגיש לך את הדוח ואמר לך לחתום ונותן את הדוח, לא הייתה פרוצדורה של שימוע שאישרת אותה ודיברנו עליה שבו הודיעו לך על הכוונה, והייתה לך הזדמנות לטעון את טענותיך, ובאת וטענת את טענותיך ובכל זאת הוחלט שטענותיך נמצאו לא מוצדקות. זה אין לך בתעבורה, ויש לך פה. הדבר השני שקיים בתעבורה ולא פה זה החשיפה לאישום הפלילי. פה אין לך חשיפה לאישום הפלילי, אלא כשאתה הולך לבית משפט אתה לוקח על עצמך סיכון מסוים.

היו"ר יצחק וקנין:

עוד הערות, רבותיי.

בועז חטיבה:

אני מבקש לשאול מה הדחיפות – האם לא ניתן לקבוע 60 או 90 יום במקום 30 יום. מה הדחיפות בתשלום תוך 30 יום?

רננה שחר:

אדוני כבר נתן 60 ימים בזכות לשימוע, האריך אותה מעבר לכל מה שמקובל.

היו"ר יצחק וקנין:

היא הניחה את דעתי. 30 יום יישאר, זה בסדר.

עוד הערות, רבותיי? מי בעד סעיף 137? מי נגד? מי נמנע?

הצבעה

בעד סעיף 137 – רוב

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיף 137 אושר.

היו"ר יצחק וקנין:

סעיף 137 אושר.

סעיף 138, בבקשה.

רננה שחר:

הקראה:

הפרשי הצמדה וריבית 138. לא שולם עיצום כספי במועד, ייווספו עליו, לתקופת הפיגור, הפרשי הצמדה וריבית לפי חוק פסיקת ריבית והצמדה, התשכ"א–1961‏ (בפרק זה – הפרשי הצמדה וריבית), עד לתשלומו.

היו"ר יצחק וקנין:

יש הערות?

יצחק רז:

לא הבנתי פה: הרעיון הוא שבן אדם ישלם בכל מקרה, גם אם הוא הגיש ערעור, והערעור יידון אחרי 60 יום או יש לו 60 יום?

רננה שחר:

כן.

היו"ר יצחק וקנין:

כלומר אחרי שנעשה לו השימוע- -

רננה שחר:

כן, זה כתוב בסעיף 140(ב) יש לו שתי אפשרויות: או שהמנהל יגיד שהוא מסכים לדחות את התשלום על הערעור או שבית המשפט יחליט שהוא מעכב את ביצוע התשלום.

יובל לוטן:

שאלת הבהרה: מהו בית המשפט המוסמך לעניין הזה?

איתי עצמון:

בית משפט השלום.

היו"ר יצחק וקנין:

הערות נוספות, רבותיי. מי בעד סעיף 138? מי נגד? מי נמנע?

הצבעה

בעד סעיף 138 – רוב

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיף 138 אושר.

היו"ר יצחק וקנין:

סעיף 138 אושר.

סעיף 139, בבקשה.

רננה שחר:

גבייה 139. עיצום כספי ייגבה לאוצר המדינה, ועל גבייתו תחול פקודת המסים (גבייה)‏.

היו"ר יצחק וקנין:

מה הכוונה?

רננה שחר:

פקודת המסים (גבייה) היא פקודה שמסדירה אכיפה או גביית כספים דרך המדינה לא דרך פתיחת תיק בהוצאה לפועל, אלא בדרך שונה. כל מה שנקבע לאוצר המדינה נקבע לפי פקודת המסים (גבייה).

היו"ר יצחק וקנין:

הערות? אין.

מי בעד סעיף 139? מי נגד? מי נמנע?

הצבעה

בעד סעיף 139 – רוב

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיף 139 אושר.

היו"ר יצחק וקנין:

סעיף 139 אושר.

סעיף 140, בבקשה.

רננה שחר:

יש פה שני סעיפים – 140 ו-141 שאנחנו מבקשים מהוועדה לא לדון בהם. בסעיף 140 אנחנו בודקים משהו בעניין הגבלת גובה האגרה, וב-141, פרסום דבר הטלת עיצום כספי, אנחנו בדיאלוג עם פקחי הטיסה ועם איגוד הטייסים שאמורים להגיש חוות דעת בנושא פרסום שמות אישיים של עובדי טיס.

יערה למברגר:

אני לא יודעת אם זה יהיה בשבוע הבא, אבל במועד שבו נדון בסעיף 140 צריך לזמן את הנהלת בתי המשפט לדיון. הם ביקשו לבוא ולהביע את דעתם.

איתי עצמון:

אני רק אסביר את גדר המחלוקת כי לא אמרתם. השאלה שעלתה אצלי לגבי ערעור בכל הנוגע לסכומי עיצומים נמוכים, של 500 שקלים ומטה, שבהתחשב בגובה האגרה הקבועה היום בתקנות בתי המשפט שעומדת, לדעתי, על כ-600 שקלים, בעצם יוצא שלאדם פשוט לא כדאי להגיש ערעור. לכן כדאי, לדעתי, לשקול האם לא ראוי להטיל אגרה נמוכה יותר.

עמרי טלמון:

אפשר להעלות את הקנס.

בועז חטיבה:

אנחנו תומכים בזה.

רננה שחר:

אנחנו מתלבטים בה. אלה שתי השאלות שאנחנו מתלבטים בהן, אנחנו מבקשים מהוועדה לא לדון בזה.

היו"ר יצחק וקנין:

לגבי 141, לעניין פרסום השם, אני מציע לכם שתרדו מזה כי אני לא אתן לזה לעבור בוועדה.

רננה שחר:

אפילו אם זה קיים בחקיקה אחרת, ויש פסיקה של בית המשפט העליון שמחייבת את זה, אדוני?

היו"ר יצחק וקנין:

אני לא אתן לזה לעבור בוועדה. חד וחלק.

בנימין קלנר:

למה? משפט זה דבר פומבי, אין כאן סודות.

היו"ר יצחק וקנין:

אנחנו לא מדברים על אוכלוסייה של רוצחים. באמת, נו.

בנימין קלנר:

זה לא סוד רפואי, זה בן אדם שהוא טייס בחברה, עבר עבירה- -

היו"ר יצחק וקנין:

הבנתי אותך.

סעיף 142, בבקשה.

רננה שחר:

הקראה:

שמירת אחריות פלילית 142. (א) תשלום עיצום כספי לפי פרק זה לא יגרע מאחריותו הפלילית של אדם בשל הפרת הוראה לפי חוק זה כאמור בסימן א'.

(ב) הוגש נגד מפר כתב אישום בשל הפרת הוראה לפי חוק זה כאמור בסימן א', לא ינקוט נגדו המנהל הליכים לפי פרק זה, ואם שילם המפר עיצום כספי – יוחזר לו הסכום ששולם בתוספת הפרשי הצמדה וריבית מיום תשלומו עד יום החזרתו.

היו"ר יצחק וקנין:

אני חייב לחזור רגע לעניין הקודם: אין אדם שלא טועה. כולנו טועים. אבל יש דברים שלפעמים ממיטים על האדם קלון כזה שאתה אפילו לא יודע מה הוא עשה, ואתה שומע סיפורים. חכמים הזהירו ואמרו: "שופך דם האדם באדם דמו יישפך". מדובר על רצח, אבל חז"ל אומרים, לא. הם מסבירים שכל המלבין פני חברו ברבים כאילו שופך דמים. אז בטח אם אתה מפרסם דבר כזה. הפרסום הזה עלול להטעות את אותו ציבור שקורא את הפרסום. יש לנו ניסיון כי אנחנו עובדי ציבור. לא פעם אנחנו חשופים יותר מכל אחד. אני לא מאמין שיש ציבור כמו חברי הכנסת שעל כל פעולה שאנחנו עושים יש פרסום. אנחנו יכולים לספוג את זה, אנחנו נבחרי ציבור, אפשר לשפוך עלינו מה שרוצים, גם אם אין טיפה של אמת במה שכתוב – אני אומר באחריות – הכול שקר מההתחלה ועד הסוף. נכון שפה הכוונה שנעשתה עבירה מסוימת, אבל אני צריך לתת לזה פומביות מיוחדת לפרסם את זה?

יערה למברגר:

הוועדה צריכה להיות מודעת לפסיקה של בית משפט עליון בנושא דומה ולקחת את זה בחשבון טרם קבלת החלטתה- -

היו"ר יצחק וקנין:

תחת ידי לא יוצא דבר כזה. אם יישב פה מישהו אחר שיעשה מה שהוא רוצה.

יערה למברגר:

שרק הוועדה תדע, שיש היום חוק חופש המידע, ולהבנתנו, מחוק חופש המידע ניתן יהיה לקבל את המידע הזה.

היו"ר יצחק וקנין:

אין לי בעיה עם החופש הזה. אם היה ציבור אחר, אני מבין. זה לא ציבור שצריך לעשות לו דברים כאלה. על הקנסות אנחנו בוכים, קל וחומר על זה.

יצחק רז:

אני מחזק את מה שאתה אומר מהסיבה הפשוטה שמכיוון שציבור הטייסים כל כך קטן, מהר מאוד יהיו רשימות שחורות באינטרנט של טייסים שנקנסו בגין דבר כזה או אחר- -

היו"ר יצחק וקנין:

אל תדאג, לא יהיה.

יצחק רז:

- - יסרבו לטוס איתו כשישמעו את השם שלו. זה עשוי להיות בעייתי, פרסום שמותיהם של טייסים.

איתי עצמון:

כיוון שעורכת הדין למברגר התייחסה לפסיקת בית המשפט העליון אני רק רוצה להזכיר שהפסיקה דיברה על הסדרי כופר במס הכנסה, כשמדובר בעצם על הליך אחר. אפשר היה להבין כאילו מדובר על הליך העיצום. הליך כופר הוא הליך ביוזמת האדם שהואשם בפלילים, והוא בוחר לשלם כסף. זה לא אותו דבר. אנחנו מדברים כאן על עיצומים כספיים, ואלה שתי מטריות שונות, להבנתי. לכן הגזירה השווה שעשית כאן היא לא מדויקת, לדעתי.

עמרי טלמון:

הרי אמרו: "בחמתם הכו שור, ובאפם הרגו איש". איך הורגים איש עם האף? ככה, עם האף? זה מה שיהיה פה, יהרגו עם האף את הבן אדם.

היו"ר יצחק וקנין:

אני מסכים איתך לחלוטין. אני אומר לכם, רבותיי, אחד הדברים שאנחנו לא נזהרים בהם פה זה כבוד האדם. כמה שאנחנו חושבים שאנחנו עושים נכון בדברים מסוימים, לצערנו הרב, אנחנו בעידן של תקשורת פתוחה עד כמה שאפשר, ולמה זה גורם – אף אחד לא יודע. אני לא אומר שיש דברים שלא צריך להתריע עליהם ולא להגיד אותם, אבל מדובר פה בציבור אחר לגמרי. הדברים שצריך לעמוד עליהם זה חיי אדם, דברים קשים מאוד, אבל לא בדבר הזה.

עוד הערות ל-142? אין הערות. מי בעד? מי נגד? מי נמנע?

הצבעה

בעד סעיף 142 – רוב

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיף 142 אושר.

היו"ר יצחק וקנין:

סעיף 142 אושר.

אנחנו עוברים לפרק י' – שונות.

עמרי טלמון:

אני מתנצל שאני פתאום קופץ אחרי ההצבעה, ואולי אני לא בקי, אבל בסעיף 138 כתוב שאם לא שולם העיצום הוא יהיה לפי חוק פסיקת ריבית והצמדה התשכ"ה. למה לא להוסיף אותו דבר פה, ב-142?

איתי עצמון:

יש הגדרה וכתוב: "בפרק זה – הפרשי הצמדה וריבית". זה אותו דבר.

עמרי טלמון:

אם זה אותו דבר, נחה דעתי.

היו"ר יצחק וקנין:

עוברים לפרק י' – שונות. אנחנו מדלגים על סעיף 143, ולא מצביעים עליו. סעיף 144, בבקשה, רננה.

יובל לוטן:

אדוני, אני מבקש להעיר לעניין סעיף 143.

היו"ר יצחק וקנין:

אנחנו לא דנים בו. יש לך הערה שאתה רוצה להעיר?

יובל לוטן:

הנושא של סעיף 143 קשור במהותו בסעיף 70, שזה סעיף בעניין הרעש שמחוללים כלי טיס. כל ההסדר שבזמנו אושר, וכל הדיון שהיה סביב סעיף 70 מסתמך בעצם על סעיף 143 בהנחה שהוא - - - . אני מבקש להעיר שאם הולכים לפתוח עכשיו את סעיף 143, צריך לכרוך בזה מחדש את הדיון בסעיף 70 ביום שתחליט להעלות אותו לדיון.

לאה ורון:

לא פותחים את 143 לדיון מחדש כי לא דנו בו.

היו"ר יצחק וקנין:

לא, הוא מדבר על סעיף 70.

יובל לוטן:

אני מדבר על סעיף 70 שכבר אושר. הוא אושר בהנחה שמסתמכת על סעיף 143. צריך לכרוך בין הדברים יחד, אי אפשר להפריד ביניהם.

היו"ר יצחק וקנין:

בסדר, כאשר נדון בסעיף 143 אני מקווה שעד אז תגיעו להבנות. אני אומר את זה לרת"א.

רננה שחר:

יש הבנות מלאות בסעיף הזה.

היו"ר יצחק וקנין:

אני שמח.

יערה למברגר:

בשל בקשת הייעוץ המשפטי של הוועדה, הסכמנו לדחות את הסעיף הזה. יש הבנות מלאות.

היו"ר יצחק וקנין:

גם אני חשבתי לנכון שראוי שתגיעו להסכמה.

סעיף 144, בבקשה.

איתי עצמון:

אולי קודם הסבר כללי.

רננה שחר:

מאחר שבענף התעופה יש הרבה מאוד רגולציה בהרבה מאוד רבדים, והוא בעיקר מאופיין ברגולציה מאוד מפורטת ומאוד טכנית, הצורך במכשיר שקוראים לו "פטור", זאת אומרת להתאים מקרה ספציפי – יכולים להיות מקרים ספציפיים רבים, שבהם ציוד א' על כלי טיס מסוים לא ניתן להתקין אותו או שתיים מתוך מערכות הציוד לא עובדות, אבל יש ציוד אחר מקביל וטוב לא פחות ששומר על הבטיחות ועל אותן מטרות שהסעיף נועד בשבילן. מכשיר הפטור נועד לייצר מידתיות בעולם שבו הרגולציה כל-כך מפורטת ונוקשה, לאפשר פתרונות למקרים ספציפיים גם בגלל התפתחויות טכנולוגיות וגם בגלל שינויים טכנולוגיים בלי להתפשר ברמה של הבטיחות. כלומר לאפשר פתרונות אקוויוולנטיים, מקבילים בערכם, הגם שהם סוטים מהוראות התקנות במידה כזאת או אחרת. המכשיר הזה קיים היום בחלקו בחקיקה. במדינות העולם הוא, כמובן, קיים – עשינו סקירה שהגשנו גם למשרד המשפטים וגם לוועדה, ואנחנו חושבים שצריך לעגן את המכשיר הזה בחקיקה ראשית עם הסייגים והמגבלות שלו. לכך נועד הסעיף.

איתי עצמון:

את יכולה לתת דוגמאות למקרים שנתקלתם בהם שבהם ראוי היה לפטור מהוראות לפי החוק?

רננה שחר:

כן.

אודי גילאי:

אני מרת"א. יש מערכת שנקראת F.D.R – מערכת שהיא רשם נתוני הטיסה. זאת מערכת שרושמת למעלה מ-80 נתונים שונים של המטוס. התקנה הישראלית קובעת שיש צורך ברישום של נתוני הטיסה כפי שמבוצע על-פי התקינה האמריקנית. אם הגיע מטוס מאירופה וחסרים לו שני ערוצים מתוך כ-80 שיש לו, במקרה כזה לאחר שבחנו את ההוראות הן בתקינה הישראלית, הן באמריקנית, הן בתקינה העולמית הנוספת, מצאנו שיש מקום לפטור לתקופה מסוימת את כלי הטיס מהתקנה של שני הערוצים האלה כי זה לא מהווה מיידית השלכה בטיחותית על כלי הטיס. יש מקומות שבהם, לדוגמה, קיבלנו בקשה לבצע תמרונים אווירובטיים, תצוגה אווירית, באירועים מסוימים. כמובן, לאחר שמנהל רת"א שקל את מכלול הנתונים ואת ההגנה על האוכלוסייה במקומות מסוימים הוא מצא מקום שיש פטור מתקנה בתנאים מסוימים שעדיין מבטיחים את בטיחות התעופה באירוע מסוים.

רננה שחר:

מבחינת גובה טיסה.

אודי גילאי:

מבחינת גובה טיסה, מרחק מאוכלוסייה והגנה על כל הסביבה.

לאה ורון:

הוספתם פה את הדרישה שהפטור יינתן בכתב, אני מבינה. מה שעבר בקריאה הראשונה לא מופיע בכתב. אני מבינה שהוספתם את זה.

רננה שחר:

לנו היה ברור שהפטור צריך להינתן בכתב, והוספנו את זה בצורה ברורה.

היו"ר יצחק וקנין:

יש עוד הערות? אין.

תקריאי את סעיף 144.

רננה שחר:

הקראה:

פטור 144. (א) המנהל רשאי לפטור אדם, לרבות בעל רישיון, תעודה או אישור, לפי חוק זה, וכן לתת פטור לגבי כלי טיס, ציוד תעופתי, שדה תעופה או מנחת, בכתב, מהוראה מההוראות שנקבעו לפי סעיפים 3(ב), 4(ב), 14, 19, 24, 29, 32, 42(ב), 43, 46, 51, 52, 60, 63, 65, 68, 69(ג), 81, 82, 84, 85, ו-146(א)(7), לפי העניין, אלא אם כן נקבע בהוראות האמורות אחרת, אם מצא כי ההוראה שלגביה מתבקש הפטור אינה סבירה או אינה מתאימה בנסיבות העניין, ובלבד ששוכנע כי יינקטו צעדים מתאימים לשם שמירה על בטיחות התעופה וסדירותה, לשם הגנה על הסביבה ולשם הגנה על בריאות הציבור; אין בהוראות סעיף זה כדי לגרוע מסמכות אחרת של המנהל לתת פטור, לפי כל דין.

רננה שחר:

יש פה שני סייגים שאני רוצה להסב את תשומת לבה של הוועדה אליהם: כתוב אחרי מניית הסעיפים: "אלא אם כן נקבע בהוראות האמורות אחרת". זאת אומרת שבתקנות ניתן יהיה לקבוע תקנות שמהן לא ניתן לפטור. הסיפא של הסעיף שאומרת: "אין בהוראות סעיף זה כדי לגרוע מסמכות אחרת של המנהל לתת פטור, לפי כל דין", הכוונה שלנו הייתה שרשימת הסעיפים איננה ממצה. זה אומר שסעיף 17 שלא מנוי בסעיף 144, והוא הסעיף שקובע מתן רישיון הפעלה אווירית לחברת תעופה למטרה מסחרית, ראינו לנכון שאם יש תנאים שנראה לנו שצריך יהיה לקבוע להם פטור, ניתן יהיה לקבוע בתקנות סמכות פטור הגם שהסעיף איננו מנוי עם הסעיפים האלה. הסיבה לכך היא שהיום יש תנאים מסוימים כמו למשל שחברת תעופה חייבת להפעיל לפחות שני כלי טיס מאותו סוג של ההפעלה. היה לנו אתמול דיון עם היועץ המשפטי של הוועדה, ואני מציעה שאולי תמשיך מכאן.

איתי עצמון:

יש לי כמה וכמה הערות: אתם מניתם כאן רשימה של סעיפים בהצעת החוק שמהם אתם מבקשים לאפשר מתן פטור. אני עברתי על כל סעיף וניסיתי למצוא רציונל למה בחרתם דווקא את אותם סעיפים. מצאתי שברוב המקרים מדובר על תנאים, הגבלות וחובות שחלים על בעל רישיון, ויש שני מקרים שבהם מדובר על תנאים למתן רישיון. ישבנו אתמול וניסינו למפות ולמצוא עוד סעיפים שמהם יהיה ניתן לתת פטור כדי שההסדר יהיה קוהרנטי ויהיה ברור למה, למשל, ניתן יהיה לתת פטור מדרישות לפי סעיף 3(ב) שמדבר על תנאים לרישיון, אבל לפי רשימת הסעיפים המופיעה כרגע אי אפשר לתת פטור מסעיפים אחרים המדברים לתנאים לרישיון לגבי מפוקחים אחרים, כמו בתי ספר לטיסה או בעלי רישיונות הפעלה אווירית וכולי. לכן הצעתי להחליט על רציונל, ואני מבין שקיבלתם שהרציונל יהיה רחב יותר, כלומר שיהיה אפשר לפטור גם מתנאים למתן רישיון, ככל שנקבעים בתקנות. אז אני מציע להוסיף לרשימת הסעיפים סעיפים נוספים, ואני אגיד אלו סעיפים.

היו"ר יצחק וקנין:

זה בעצם כל חוק הטיס.

רננה שחר:

יש הוראות שמהן חשבנו שלא צריך לפטור, למשל, כל ההוראות שקובעות חובת רישוי. בלי קשר מהם התנאים הספציפיים, אבל למשל, שאסור לבצע תפקידי עובד טיס בלי רישיון או אסור להוביל נוסעים בצורה מסחרית בלי רישיון או אסור להקים בית ספר בלי רישיון. מהחובות האלה אנחנו לא מציעים לפטור אדוני. מתנאים שקבועים בתקנות למתן רישוי אנחנו כן מציעים שתהיה האפשרות לפטור משום שזה מתאפיין בהרבה מאוד רגולציה שהיא מאוד נוקשה בדרך כלל ומאוד מפורטת. אתה צריך כלי ליצור מידתיות.

היו"ר יצחק וקנין:

אוקיי.

איתי עצמון:

אני אקרא עכשיו רשימת סעיפים נוספים שמהם ניתן יהיה לתת פטור: סעיף 10 שנוסף לגבי תנאים לכשירות, להכשרה ולהדרכה של אנשי צוות; סעיף 13(א)(2),(3) שעוסק במתקנים וציוד הדרושים להדרכה בבתי ספר לטיסה; סעיף 15 שעוסק בהדרכה במסגרת תוכנית הדרכה מאושרת; סעיף 17(א)(3), (4) שעניינו רישיון הפעלה אווירית; סעיף 22(א) – רישיון להפעלת מכון בדק; סעיף 25 – תחזוקה קלה; סעיף 27(א)(1),(2),(4); סעיף 31(א)(2),(3),(4),(5) – רישיון להפעלת שדה תעופה ומנחת; סעיף 38 – בקשה לרישיון עובד טיס לאחר ביטולו; סעיף 41 – תנאים כלליים לקבלת רישיון; סעיף 42 – חובות, הגבלות ותנאים החלים על בעל רישיון; סעיף 49 – רישיון ייצור- -

יצחק רז:

תגידו "למעט הרישוי".

לאה ורון:

אולי בסוף כשהם יעבדו על הנוסח זה מה שיקרה.

יערה למברגר:

לא נגיד את זה הפוך גם מסיבה עקרונית כי הכלל הוא שלא לפטור.

איתי עצמון:

שמקיימים את הוראות החוק, כמובן.

סעיף 59 – חובות סימון כלי טיס וזיהויו; סעיף 61 – תעודת רעש; סעיף 63 – איסור הפעלת כלי טיס בדירוגי רעש מסוימים; סעיף 64 – כשירות אווירית נמשכת; סעיף 67 – חובת איוש כלי טיס באנשי צוות וציוד; סעיף 72 – המראה ונחיתה של כלי טיס; סעיף 73(ג) שעניינו הסמכה לקבוע תקנות לעניין טייס מפקד; מספר סעיפים חדשים שנוספו במהלך הדיונים לגבי כלי רחיפה: 80ב(ג) – הדרכה להפעלת כלי רחיפה והפעלה מסחרית; 80ב1(א) – רישוי כלי רחיפה שיהיו חייבים ברישיון; סעיף 80ג – לבוש מגן וציוד מגן לגבי מפעילי כלי רחיפה.

רננה שחר:

146 יש לך?

איתי עצמון:

בסעיף 146 אתם ביקשתם רק פסקה 7 שעוסקת ביישום תנאי האמנה. אתם מבקשים גם ביטוח.

רננה שחר:

ו-3.

את סעיף 64 הקראת, אבל הכוונה היא ל-64(ב).

איתי עצמון:

כן.

רננה שחר:

עד כאן מקובל עלינו.

היו"ר יצחק וקנין:

עוד הערות?

איתי עצמון:

יש עוד כמה הערות. הסמכות כאן ניתנת למנהל, כמו שאמרתי לגבי הטלת עיצום כספי, לפי סעיף 8(ב) לחוק רת"א, המנהל רשאי לאצול מסמכויותיו לעובדי רת"א. השאלה שצריכה לעמוד כאן לדיון היא האם ראוי שהמנהל יוכל לאצול את סמכותו לתת פטור. לדעתי, ראוי לקבוע כלל שהוא לא יוכל לאצול את סמכותו, אלא במקרים מסוימים כאשר מדובר במתן רישיון ליחידים.

רננה שחר:

אנחנו אמרנו שגם לנוכח הפרקטיקה ולנוכח התקנות הקיימות לגבי רישוי עובדי טיס, מי שנותן את הרישיון זה רשות הרישוי. ברישוי עובדי טיס בעניין שקילת הכשרה אקוויוולנטית להכשרה שקבועה בתקנות זה דבר שקורה מדי יום ביומו, ואם זה יעלה כל פעם למנהל רת"א זה מאוד יעמיס על המערכת, ולדעתנו, לא נחוץ. זה פועל ככה במשך הרבה מאוד שנים. צריך להבין שבסופו של דבר גם יש רישיון, זה לא שעובד הטיס מצופה להסתובב עם כתב פטור כלשהו, אלא מבחינתו הוא קיבל את הרישיון, והוא עמד בכל הדרישות, כפי שהוצבו לו על-ידי רשות הרישוי. חשבנו שנכון להשוות את מעמדם של הרחפנים במקרה הזה, שהם לא עובדי טיס, אבל הם אוכלוסייה יחסית גדולה בקנה המידה של הגורמים המפוקחים בחוק הטיס ועם אותם רציונלים של רישוי אישי.

היו"ר יצחק וקנין:

אתה הערת את ההערה.

איתי עצמון:

כן, פתחתי את הנושא לדיון.

היו"ר יצחק וקנין:

נושא של האצלת הסמכות. הפטור ניתן כרגע רק למנהל. הוא רשאי לתת פטור. השאלה היא האם במקרים מסוימים המנהל יכול להאציל את סמכותו לעובד רת"א אחר.

איתי עצמון:

אם לא נקבע אחרת הוא יוכל, לפי סעיף 8 לחוק רת"א.

רננה שחר:

אני אחזור על ההסבר: יש לנו כמה וכמה אוכלוסיות מפוקחות, אם אתה זוכר, אדוני: יש לנו כמה אוכלוסיות מפוקחות, ואני רוצה להבדיל באוכלוסיות האלה את עובדי הטיס – הטייסים, הפקחים – שלפי התקנות היום, מי שנותן להם את הרישיון זה לא המנהל, אלא רשות הרישוי. ברשות הרישוי יש מחלקה שלמה, ומדי יום ביומו הם צריכים לשקול ולהגיד אם ההכשרה של טכנאי בדק, למשל, היא אקוויוולנטית להכשרה, אני מכיר בה, היא בסדר, הוא עבר את זה בחו"ל או פה – הדברים האלה קורים כעניין שבשגרה זה הרבה מאוד שנים. לחייב שהמנהל לא יוכל לאצול את סמכותו בנושא הספציפי הזה זה מאוד יעמיס על המערכת. לעומת זאת כל שאר הרישיונות אכן ניתנים על-ידי המנהל בחתימתו. לכן בזה אין לנו בעיה שלא תהיה האצלת סמכויות – אנחנו רוצים להשוות את מעמדם של מפעילי כלי הרחיפה למעמדם של עובדי הטיס.

היו"ר יצחק וקנין:

הערות נוספות, רבותיי.

יובל לוטן:

אני מבקש להצטרף למה שאמרה עכשיו רננה. כלקוח של רת"א אנחנו יודעים שלפעמים התהליכים לא פשוטים. יש הרבה מאוד סוגיות טכניות שנדרשת בהן מומחיות, ועם כל הכבוד, מנהל רת"א אינו מומחה אישית בכל אחד מהתחומים האלה. דווקא בנושא הזה ראוי ונכון, ואולי אפילו יותר מאשר בנושאים אחרים – להעניק את אותה סמכות של האצלת הסמכות שקבועה כרגע גם בחוק, לעובדים השונים. זה לא סעיף שהוא יותר קריטי מאשר סעיפים אחרים בחוק שבהם הסמכות הזאת נתונה. אני אולי אפילו יכול להצביע על דוגמאות חמורות יותר.

איתי עצמון:

מדובר על חריג. הכלל הוא שמקיימים את הוראות החוק.

היו"ר יצחק וקנין:

החוק מאפשר לו.

איתי עצמון:

החריג הוא מתן פטור.

יובל לוטן:

אבל החריג הזה בהחלט דרוש. דווקא באותם סעיפים טכניים ספציפיים שנזכרים פה, והיועץ המשפטי הרחיב אותם, יש מקום למומחיות של עובדי רת"א, ולא בכל דבר ליצור את הפקק הזה בשולחנו של המנהל. כלקוח של רת"א אנחנו לפעמים נתקלים בפרקי זמן מאוד ארוכים בדברים שצריכים פתרונות מידיים. לכן מה שאמרה רננה בהחלט נכון וראוי.

היו"ר יצחק וקנין:

עוד הערות.

רון גנט:

מכיוון שנכנס סעיף 42, האם יש מקום גם לסעיף 8?

רננה שחר:

אנחנו חשבנו שלא.

רון גנט:

למה?

רננה שחר:

משתי סיבות: חוות הדעת על סעיף 8 הועברה בשבוע שעבר, ובאופן כללי, כפי שהנושא של שמירת הכשירות קבוע היום בתקנות, יש הרבה מאוד חלופות – או שלוש המראות ושלוש נחיתות, ואם לא הספקת – תעשה בסימולטור, ואם לא עשית אז אתה הולך להכשרה מיוחדת, ואם לא עשית – אז תעשה אחרת. זאת אומרת באופן כללי הדברים האלה בנויים עם הרבה מאוד חלופות בתוך התקנות עצמן.

הנימוק השני הוא שבאופן כללי אתה צריך לשמור על עצמך כשיר לפעילות. המחשבה שאפשר יהיה לפטור אותך מהכשירות לפעילות היא בעייתית. אתה לא יכול לצאת לא כשיר לפעילות. אבל בכל מקרה זה לא הטיעון החזק; הטיעון החזק הוא שהתקנות עצמן מאוד מפרטות את זה. ועוד דבר, כחוכמת המעשה – אני מעולם לא נתקלתי מהבקשה לפטור מהדברים האלה ברת"א.

היו"ר יצחק וקנין:

זה הדבר הכי חזק.

יצחק רז:

כמי שנתקל פעמים רבות בעניין הפטורים, גם אני חושב שצריך להרחיב, אבל צריך לקבוע מדיניות שקביעת הפטור הוא פר-סעיף לממלא תפקיד ולא לאדם.

איתי עצמון:

אבל הפטור הוא לאדם, לפי מה שאני מבין.

יצחק רז:

לא לזה שמקבל, לזה שמעניק. למשל, ראש מחלקת הרישוי נותן פטור בתחומי סעיפים אלה ואלה, ראש מחלקה אחרת – נותן אחרים. ולא, אנחנו מוצאים אחר כך בתיקים שונים כל מיני פטורים הזויים של אנשים שאתה לא יודע באיזו סמכות הם קיבלו. הדברים צריכים להיות עם איזשהו עיקרון.

איתי עצמון:

אבל אני חושב שנתתי באיזשהו מקום תשובה להערה שלך בכך שהצעתי לקבוע שהמנהל לא יוכל לאצול את סמכותו לתת פטור, אלא במקרים שבהם מדובר על מתן פטורים ליחידים – לעובדי טיס ולמפעילי כלי רחיפה.

יערה למברגר:

וגם אז יהיה ברור למי הוא יאצול את סמכותו.

איתי עצמון:

יש לנו גם בהגדרת המנהל שיתפרסם בכל מקרה. זה כבר היה לנו בסעיף 1. זה כבר נותן תשובה.

רון גנט:

אני רוצה להשיב למה שרננה אמרה: סעיף הפטורים מדבר על כך שהמנהל רשאי – לא חייב – על-פי שיקול דעתו המקצועית, ואין פה חובה. מדינת ישראל היא לא מדינה רגילה, ובסעיף 8 ייתכנו מצבים שבהם לא ניתן יהיה לבצע משהו מסוים, למשל, סימולטורים בבלגיה או באמסטרדם, ולא ניתן יהיה להגיע, והמנהל יחליט לעשות שינוי מסוים מול המדינות האלה עד שייפתר המצב. הדבר הזה בעצם נותן למנהל את הגמישות על-פי דעתו המקצועית, האם לפטור למצב נתון, לזמן נתון ובמקרה נתון מההוראות שהשר קבע בתקנות. זה בעצם מרחיב את שיקול הדעת של המנהל. אני לא מבין למה ההתנגדות שלכם לפטור, על-פי הסעיף הזה.

יערה למברגר:

אתה לא מבין למה ההתנגדות. רננה הסבירה בצורה ברורה שיש סעיפים קשיחים. מה ההצדקה בפטור? זה גם סעיף פטור די רחב ולא סעיף מקובל לפטור בחקיקה. היא הסבירה שיש פה עולם מיוחד, וגם אני לפעמים מבינה שמדובר פה בעולם מיוחד, שהוא עולם של רגולציה מאוד הדוקה. כשהרגולציה כל-כך קשיחה והדוקה ברור שצריך איזשהו מנגנון שייתן לה גמישות, ולכן סעיף הפטור פה כל כך רחב. אם בנושא הספציפי של סעיף 8 התקנות הן לא של רגולציה הדוקה, אלא נותנות כל-כך הרבה חלופות ואופציה, זה לא מוגדר בעיניי כרגולציה קשיחה והדוקה, אלא זה דווקא סוג של רגולציה שנותנת המון חלופות ואפשרויות ולתת מענה לצרכים ולנסיבות משתנות. כאשר הרגולציה היא לא מסוג קשיח אין הצדקה לפטור, שהוא בעצם דבר חריג. לכן לא מדויק להגיד שההתנגדות שלנו היא גסה בלי להסביר מדוע היא הייתה ומה הבסיס לך. אלא אם כן יש לרת"א משהו להוסיף.

גיורא רום:

אני רוצה לומר כמה מילים על הפטור כי בעיניי זה סעיף מאוד חשוב בניגוד לסעיפים אחרים שנדונו פה שהם ברמת חשיבות הרבה יותר זוטרה.

אני חותם על הפטורים. זאת אחריות שקשה להגזים בכובדה ובגודלה. אני כבר מקדים ואומר שאם נציג אל על חושב שאני יושב בחדרי לבד מול הבקשה לפטור, ואני מעבד את זה בראשי ונותן פטור- -

היו"ר יצחק וקנין:

לי לא היה ספק. זה באמת הזוי.

גיורא רום:

אני גיליתי שפטורים ניתנו בעבר על בסיס העובדה שקהיליית התעופה במידה מסוימת ניצלה לרעה את רת"א וגרמה לרת"א לתת פטורים בצורה לא אחראית, לא מנומקת. קהיליית התעופה, כמו שאומרים באנגלית – "לקחה את רת"א לסיבוב".

אנחנו עשינו שינוי די משמעותי כי לפטור יש שני היבטים: יש לו היבט של חיי אדם – מר גילאי דיבר על הנושא של אירובטיקה. באירובטיקה הגובה המזערי הוא 1,500 רגל. אני חתמתי לפני שבוע על פטור לפלוני לעשות אירובטיקה עד גובה של 300 רגל.

לאה ורון:

וישנת אחר-כך בלילה?

גיורא רום:

אני אומר לך, הגברת ורון, שזאת לא חתימה קלה בכלל. ישבנו על זה ועסקנו בזה ימים ארוכים. יש פטורים שיש להם משמעות כספית אדירה. נתתי לאל-על פטור לפני מספר ימים לדחות ביקורת על מטוס בשבוע. אם לא הייתי נותן לה את זה אל-על הייתה מפסידה כחצי מיליון דולר. אני נותן פטורים לחברות ממרכיבים מסוימים שעולים עשרות אלפי דולרים. לכן אנחנו עשינו נוהל מאוד מפורט לפטור. ראשית הוא צריך להיות בשקיפות מלאה; שנית כל פטור שאני חותם עליו, מתלווה אליו מכתב מאוד מפורט שמפרט את כל השיקולים, את כל הנתונים, את כל האנשים שעסקו בזה, והסעיף האחרון שלו נקרא: "Equivalent Level of Safety" – איך אני מוודא שבמתן הפטור לא פגעתי ולו כשערה בבטיחות הטיסה. וכל זה נשמר. בסעיף ב' דרשתי שלא יהיה בפטור שום דבר שהוא סמוי מן העין. כי אם נתתי פטור לך על הדבר הזה אני צריך לתת בנסיבות דומות גם לו על אותו דבר, אני לא יכול לעשות אפליה.

נושא הפטורים היום ברת"א הוא מאוד מסודר. כל פעם כשאני מקבל בקשה לפטור, לא שזה מכניס אותי לאי שקט, אני לא רוצה להישמע דרמטי, אבל זה לא בא לי בקלות. אני מתנגד לאצול את סמכותי – לא מכיוון שאני אוהב להישאר עד 20:00 במשרד, אלא כי זה עניין כבד מאוד. אני מעוניין לשמוע את דעתו של ראש אגף מבצעים, של ראש אגף כושר אווירי. אני לוקח על עצמי את האחריות לחתום, למעט בעניין שרננה דיברה – נושא רישיון כוח אדם שזה עניין מאוד טכני במידה מסוימת.

לאה ורון:

האם אין מצבים שבהם הפטור צריך להינתן מידית, ויכול שראש רת"א יהיה באיזשהו מקום שהוא לא במדינת ישראל וזה יסרבל את ההליך? לא שזה בלתי ניתן להעביר אליך פקסים ומיילים, אבל בכל זאת.

גיורא רום:

אני לא יודע. אני צריך לשאול את רננה מה קורה במצב שבו נסעתי לשבוע – האם זה שמיניתי באופן רשמי את ממלא מקומי, נניח את גדי רגב, האם זה מעביר אליו את הסמכות לתת את הפטור. אני לא יודע, זה נושא למשפטנים- -

איתי עצמון:

אני לא בטוח.

גיורא רום:

אבל תפיסתית, פטור זה במידה מסוימת עושר ששמור לבעליו.

היו"ר יצחק וקנין:

אם זה לא כתוב בחקיקה, זה לא מעביר את הסמכויות.

יערה למברגר:

אפשר לכתוב: "או לממלא מקומו".

גיורא רום:

צריך לתת את זה לממלא מקומי.

היו"ר יצחק וקנין:

צריך לממלא מקומך.

רננה שחר:

יש לזה פתרונות אחרים משום שגם כשהוא בחו"ל אפשר להעביר ניירות. זה קורה.

לאה ורון:

השאלה אם רוצים את זה. אם יוצאים מתוך הנחה שיכול להיות מצב שיהיה מישהו שימלא את מקומו של ראש רת"א, אז בסיטואציה הזאת צריך לקחת בחשבון שאפשר לאפשר לו. גם למר רום עצמו זה עדיף.

יצחק רז:

זה רק לפטורים נקודתיים. יש פטורים ארוכי טווח. כשהייתי מנהל רת"א נתקלתי במצבים שעובדים שלי נתנו בלי ידיעתי פטורים לחברות, ופתאום אתה מוצאים את זה לאורך שנים. אם זה משהו נקודתי – אין בעיה, אבל אם זה משהו שמשנה מצב לאורך זמן מנהל רת"א צריך להיות בתמונה גם אם הוא לא היה בחו"ל בזמן המתן.

רננה שחר:

אתה מאוד צודק, אבל זה רק מדגים שאתה לא יכול לקבוע מסמרות בחקיקה ראשית בעניין העיתוי שבו אתה מעביר את הסמכות.

לאה ורון:

אבל החקיקה הראשית צריכה לאפשר את זה.

רננה שחר:

צודקת.

איתי עצמון:

אז אולי נציע שאם נבצר ממנו למלא את תפקידו הוא יוכל לאצול סמכות ספציפית זו לממלא מקום.

יערה למברגר:

הכלל בחוק רת"א הוא שמותר לאצול. פה אנחנו עושים על אף חוק רת"א שאסור לאצול, ואנחנו עושים שני סייגים: אחד לעניין רישוי ליחידים והשני, אם המנהל אצל סמכותו בהיעדרו.

איתי עצמון:

בהיעדרו אם נבצר ממנו.

היו"ר יצחק וקנין:

זאת אומרת, הכול נשאר אצל המנהל. אם הוא האציל את סמכותו – האציל אותה; לא האציל אותה – זה נשאר אצלו.

אתם מסכימים? יש עוד הערות לפני שאני מקריא את הנוסח החדש ואת כל התיקונים?

רון גנט:

- - - אני מקבל את עמדת רת"א. האם אתם מעוניינים לקבל את הסמכות לפי סעיף 8 או לא? מבחינת האיגוד, מה שרת"א מחליטה מקובל עלינו.

גיורא רום:

אני לא רוצה.

רון גנט:

אז מושכים את ההערה.

איתי עצמון:

עקרונית התיקון יהיה: "על אף האמור בסעיף 8(ב) לחוק רשות התעופה האזרחית, המנהל אינו רשאי לאצול סמכותו לפי סעיף זה, למעט לעניין מתן רישיון ליחידים, כלומר עובדי טיס ומפעילים כלי רחיפה, ולמעט אם אצל סמכותו לעובד מעובדי רת"א במידה שנעדר או נבצר ממנו למלא את תפקידו".

רננה שחר:

בסדר. זה גם צריך להיות "על אף האמור בהגדרת המנהל בסעיף 1 לחוק.

איתי עצמון:

האם הפטור הזה יהיה ניתן להעברה? כפי שאני מבין מדובר על פטור פרטני ספציפי מאוד, אז הוא לא ניתן יהיה להעברה, וצריך לומר את זה במפורש בסעיף. מכיוון שהפטור הזה יינתן בכתב אני מציע שהוא יכלול גם את הנימוקים. אני מניח שאתם תעשו את זה בכל מקרה.

גיורא רום:

לא.

רננה שחר:

כתב הפטור לא כולל את הנימוקים.

גיורא רום:

כתב הפטור הוא שאני, למשל, פוטר פלוני מנשיאת ארגז עזרה ראשונה במטוס.

רננה שחר:

הוא כולל את הזהות, את החובה שממנה פוטרים, את הזמן, את התנאים בפטור – יש כל מיני דברים.

יערה למברגר:

במה הוא מלווה?

רננה שחר:

יש מסמכים.

היו"ר יצחק וקנין:

אבל יש בקשה שמוגשת להם על סמך זה.

רננה שחר:

יש בקשה וגם מסמך בתוך רת"א שמגישים לגיורא שבו יש כל הנימוקים.

יערה למברגר:

בסדר, אבל הוא יכול לכתוב שהוא מקבל את הנימוקים.

היו"ר יצחק וקנין:

כן.

לאה ורון:

הוא נותן את הפטור על בסיס הנימוקים שהוא קרא.

רננה שחר:

כתב פטור הוא כמו הוראת מנהל, כמו רישיון – אתה לא מנמק אותו.

איתי עצמון:

אבל זה חריג, בכל זאת.

רננה שחר:

יש נימוקים. כמובן, הפטור לא ניתן ללא נימוקים, אבל בכתב הפטור עצמו לכתוב נימוקים זה לא נכון, לדעתי. מאחר שכתוב: "אם מצא כי ההוראה שלגביה מתבקש הפטור איננה סבירה או איננה מתאימה בנסיבות העניין", אז במשפט הזה כמשפט מסמיך כתוב: "לאחר שמצא- - -. זה כתוב, אבל זה כתוב כי זה חלק ממסגרת הסמכות למתן הפטור. הנימוקים עצמם נמצאים במסמכים נפרדים, ואני מבקשת שלא יהיו בכתב הפטור.

גדי רגב:

אנחנו מתכוונים להעלות את נוהל הפטור הזה לאתר האינטרנט של רת"א כך שהוא יהיה שקוף לציבור.

היו"ר יצחק וקנין:

עוד הערות?

רננה שחר:

היה פה עוד חידוד שאם הפטור ניתן לגבי כלי טיס ומותר להתקין בו ציוד אקוויוולנטי אחר, כאשר מחכירים את כלי הטיס הוא מוחכר עם הפטור שלו, נכון? זה לא נחשב להעביר את הפטור, כי הפטור ניתן לגבי הכלי.

איתי עצמון:

כן. זה פטור ספציפי לגבי כלי טיס.

יערה למברגר:

אם זה לא לגבי אדם. אם זה לגבי אדם אז אי אפשר.

איתי עצמון:

מכיוון שאני מבין מבחינה מהותית שמדובר על שמירה על רמת בטיחות שוות ערך, וכך גם כתוב בחוקים זרים, לדעתי, צריך להוסיף כאן: "אם מצא כי ההוראה שלגביה מתבקש הפטור אינה סבירה או אינה מתאימה בנסיבות העניין ונשמרה רמת בטיחות שוות ערך לזו המושגת בקיום הוראות, לפי הסעיפים האמורים" – זה משפט חשוב.

יערה למברגר:

כמו שמנהל רת"א אמר בעל-פה.

איתי עצמון:

חייבת להישמר רמת בטיחות.

גיורא רום:

שזה יופיע במפורש בסעיף בחוק, לא בכתב הפטור עצמו.

יערה למברגר:

כן. בחוק אתה מונחה שתהיה רמת בטיחות.

איתי עצמון:

זאת המהות של הפטור.

רננה שחר:

הבטיחות היא שיקול מאוד מרכזי, אבל יש סעיפים שנועדו להגן על דברים אחרים כמו על סדירות התעופה או על הגנה על הסביבה או על בריאות הציבור.

איתי עצמון:

מה מקובל בעולם?

גיורא רום:

אני רוצה להגיד משהו כי זה כל הזמן חוזר על עצמו: כל תכליתה של רת"א היא לשמור על רמת בטיחות שוות ערך באין-ספור מצבים, נקודות, כלים, טייסים. זה כל כך בסיסי שלציין את זה בסעיף מסוים זה כאילו מעלה את השאלה למה זה לא היה מצוין במקומות אחרים. זה הרזון דטרה של רת"א. רת"א אחראית לרמת בטיחות. כשמביאים בפניי בקשה לפטור ספציפי אני מבקש מהמומחים שעובדים אצלי – ויש לי כאלה 115 – שישכנעו אותי שבהמלצתם לתת פטור על דבר מסוים לא נפגעת רמת הבטיחות, ולו כחוט השערה. אבל בוודאי שכל מהות רת"א היא לשמור על רמת בטיחות.

איתי עצמון:

הדברים נאמרו גם בסעיפים אחרים בהצעת החוק, אם אני לא טועה. מכיוון שזה הרציונל של מתן הפטור, ומכיוון שהמשפט מופיע בחוקים זרים אחרים מן הראוי להגיד, זאת אמירה מאוד חשובה.

יערה למברגר:

אבל להשאיר את ההתייחסות בסעיף גם להגנה על הסביבה וההגנה על בריאות הציבור לאינטרסים האחרים.

היו"ר יצחק וקנין:

יש עוד הערות?

איתי עצמון:

כתבתם: "אין בהוראות סעיף זה כדי לגרוע מסמכות אחרת של המנהל לתת פטור לפי כל דין". למה התכוונתם?

רננה שחר:

במקור התכוונו, כפי שהסברנו, שניתן יהיה בתקנות הטיס לקבוע פטורים גם על סעיפים שלא נמנו פה. לאחר השינוי שעשינו בהתייעצות שהובאה פה לאישור הוועדה, שבה הרחבנו את מסגרת הסעיפים, שזאת בעצם רשימה ממצה, מהבחינה הזאת איננו צריכים את הסיפא הזאת.

איתי עצמון:

בכלל? או שאתם רוצים לשנות אותה ולכתוב: "למעט לפי חוק זה"?

רננה שחר:

אפשר לכתוב את זה. עיונית סמכות בחוק אחד לא גורעת מסמכות בחוק אחר.

יערה למברגר:

אפשר להשאיר.

איתי עצמון:

אולי בשלב הנוסח נבדוק האם צריך את התוספת הזאת?

רננה שחר:

כן.

היו"ר יצחק וקנין:

רבותיי, יש הערות? לא קראת את סעיף (ב). תקריאי אותו ונצביע על כל סעיף 144.

רננה שחר:

הקראה:

(ב) פטור שניתן לפי סעיף קטן (א), למעט פטור מההוראות שנקבעו לפי סעיפים 3(ב) ו-4(ב), יעמוד לעיון הציבור במשרדי הרשות.

זאת אומרת, הפטורים האישיים לא יעמדו לעיון הציבור במשרדי הרשות. סליחה שלא אמרתי את זה קודם, אני מציעה שנמנה שם גם את הסעיפים האישיים המקבילים שנוגעים לרחפנים.

איתי עצמון:

את כל הסעיפים?

רננה שחר:

מיד אני בודקת.

יצחק רז:

אני מעלה נקודה שאולי לא דנו עליה, וצריך לחשוב עליה. יכול להיות שרת"א יסכימו איתי שבנתינת פטור צריך לקבוע מועד תפוגה. יש הרבה מצבים שאנשים אחרי עשרות שנים עם איזשהו פטור שלא קבעו לו מועד תפוגה. אם בעל הפטור רוצה להמשיך הוא יצטרך יחדש כי השתנו הנסיבות.

גדי רגב:

אמרנו קודם שהכול קצוב בזמן.

רננה שחר:

לא כל פטור קצוב בזמן. יש פטורים שמטבעם לא יכולים להיות קצובים בזמן.

יצחק רז:

מה למשל? אז מאריכים את זה. יש הליך הארכה.

רננה שחר:

אם בהליך הרישוי לעובד הרישוי אתה מכיר בהכשרה אחרת שהיא אקוויוולנטית להכשרה שקבועה בתקנות, אז הכרת בזה פעם אחת, ואחר כך הוא קיבל את הרישיון ובזה נגמר הסיפור.

יצחק רז:

לא. יכולים להשתנות אחר כך דברים: שצריך ללמוד עוד מקצוע ולעשות מבחן.

רננה שחר:

אבל זה לא קשור לפטור.

יצחק רז:

זה מופיע, ואין שום בעיה שאותו אחד אחרי עשר-עשרים שנה יבוא שוב, ואם זה לא קשור אז בדקה אחת יאריכו לו.

רננה שחר:

לא, שום דבר לא עושים בדקה.

יצחק רז:

אבל נמצאים כל מיני פטורים שאין להם מועד תפוגה, וזאת תקלה חמורה מאוד. כל פטור חייב להיות עם תפוגה בשביל הסדר.

רננה שחר:

לדעתי, זה לא נכון. כמובן, יש פטורים שצריך היה לקצוב אותם בזמן ולא קצבו אותם, כפי שאמר החוקר הראשי, ואם דבר כזה קיים זה לא בסדר, וצריך להיות מתוקן. אבל אני לא מסכימה שעיונית כל פטור צריך להיות קצוב בזמן. יש פטורים שלא צריכים להיות קצובים בזמן. אם לדוגמה רשות שדות התעופה מפעילה את שדה התעופה "עובדה", ושדה התעופה "עובדה" בגלל מגבלות ברורות וידועות לכל הציבור שיושב פה, לא יכול לעמוד במה שכתוב ב"אנקס 14" לאמנת שיקגו מבחינת אורך המסלולים, רוחבם המסלולים וכדומה מכיוון שזה שדה צבאי בעל מתקנים צבאיים, יש שם פטורים שצריכים להיות קבועים, ואין מה להגביל אותם בזמן. זה מאולץ ומכניס את כל המערכת לעבודת יתר. אם מוצא מנהל רת"א לנכון שגם במקרה כזה צריך להגביל בזמן כדי לתת תמריצים כאלה ואחרים – יגביל בזמן. מראש לא נכון לקבוע שכל פטור יהיה קצוב בזמן.

יערה למברגר:

אני רוצה לשאול את רת"א עוד שאלה: האם פטורים כאלה שלא מוגבלים בזמן הם גם תחליף לרישיונות או לתנאים שמוגבלים בזמן? הרי יש לכם סוגי רישיונות שמוגבלים בזמן, וסוגי רישיונות שאינם מוגבלים. האם יכול להיות מצב שאם אדם היה צריך לקבל את הרישיון הוא היה מוגבל בזמן, אבל הפטור ניתן באופן קבוע?

רננה שחר:

אין לנו כמעט אף סוג רישיון שמוגבל בזמן. המצב הוא כמו שאת אומרת, למשל, טכנאי בדק או מדריכי טיסה – הרישיון שלהם הוא לשנתיים, ולכן אם בשלב ההכשרה הכרת לו במשהו לא צריך להכיר לו את זה כל פעם מחדש כל שנתיים.

יערה למברגר:

זאת אומרת אם היה לו רישיון הוא היה צריך להאריך את הרישיון, ועכשיו כשיש לו פטור- -

רננה שחר:

לא, לא, אין לו פטור מזה.

יערה למברגר:

יש לו פטור ותנאי, והוא עדיין צריך לבוא כל שנתיים לחדש את הרישיון שלו.

רננה שחר:

כן, אבל זה לא קשור. הפטור עצמו כבר ניתן, והרישיון הוכר.

קריאה:

אני אלך דווקא לדוגמה שהיא נתנה. זאת כבר עובדה – נתנו פטור. נאמר פה במפורש שמתן הפטור מלווה בחשיבה איך נותנים תיקון לבטיחות כדי שבסך-הכול הבטיחות לא תיפגע. כך שיכול להיות שמשהו אחר בשדה התעופה משתנה במשך הזמן, ולכן כשאתה חשבת שזה יהיה בצורה מסוימת, כשבנו מבנה מסוים שאת מישורי הגישה, יש סדקים במסלול, כל המשוואה השתנתה.

רננה שחר:

כל פטור ניתן לביטוי- - -

קריאה:

אבל לא ניתן פטור עד שיהיה סדק במסלול.

יצחק רז:

כל דבר שאתה נותן לגביו פטור, ויש שם התחשבות בגורמי בטיחות, כשאתה נותן תיקון אתה צריך לבדוק את זה שוב. כי אתה לא יכול להבטיח שכל אמצעי התיקון שנתת היום במתן הפטור יהיו קיימים בעוד עשר שנים. אני לא מדבר על כל שנה-שנתיים, אני מדבר על עשרות שנים שחברות ואנשים מחזיקים פטורים, ועד היום אם לא יתקנו את זה, גם בעוד חמש שנים יבוא מישהו עם פטור שהוא קיבל לאורך שנים שהוא תקף מבחינה משפטית כי לא נתנו לזה שום תפוגה.

רננה שחר:

כמו כל הוראת מנהל, אדוני, מי שהוציא אותה יכול גם לשנות אותה ויכול לבטל אותה אם הוא רואה שהשתנו התנאים. זאת אומרת מנהל רת"א, גם אם נתן פטור לא קצוב בזמן, יכול בהינתן השתנות התנאים להגיד שהוא מתכוון לשנות את הפטור או לבטל ולתת זכות שימוע.

איתי עצמון:

אני רק אזכיר את סעיף 12 לחוק הפרשנות שאומר: "הסמכה ליתן פטור, הקלה, הנחה וכיוצא באלה, משמעה הסמכה ליתן אותם אף במקצת או בתנאים". כלומר יש לו סמכות לעשות את זה, והוא יפעיל את מיטב שיקול דעתו המקצועית, אם צריך או לא צריך.

יצחק רז:

להפך, אני רוצה להביא את זה לשיקול דעתו.

איתי עצמון:

אתה רוצה לקבוע חובה שהוא חייב לשקול מעת לעת, ואני חושב שזה לא נכון.

יצחק רז:

אני מבקש שבעל חברה שקיבל פטור יחזור אליו בעוד כמה שנים ויגיד, קודמך לפני שניים, שכבר שכחתם לגמרי – נתן פטור לחברה שלי. אני רוצה לחדש אותו, שייבדק שוב אם המשוואה של הבטיחות קיימת. זה המינימום לבטיחות. רת"א שדוחה את זה, דוחה מעצמה את היכולת לבדוק פטורים שניתנו בעבר שיכולים לסבך אותה בעוד 5 שנים.

איתי עצמון:

אבל הוא יכול להפעיל את שיקול דעתו בכל מקרה. אה רוצה שבעצם תהיה חובה לעדכן את זה.

יצחק רז:

זה שקיבל את הפטור, אם קבעו לו מועד תפוגה והוא היה רוצה לחדש את זה, יחזור אל מנהל רת"א ויבקש להאריך את הפטור שלו.

היו"ר יצחק וקנין:

השאלה אם זה לא יטרטר לחינם- -

יערה למברגר:

אכן זה יטרטר.

יצחק רז:

זאת בדיוק הבטיחות.

רננה שחר:

לדעתנו, אם במועד מתן הפטור רואה מנהל רת"א לנכון לקצוב אותו בזמן, אז הוא קוצב אותו בזמן. אם מבחינת המטרייה לא נכון לקצוב בזמן, לא נכון ליצור מראש מה שאתה קראת ובצדק: "לטרטר".

היו"ר יצחק וקנין:

הערות נוספות?

איתי עצמון:

אני מציע שאולי הפרסום יעמוד לעיון הציבור באתר האינטרנט של הרשות.

רננה שחר:

אין בעיה.

היו"ר יצחק וקנין:

עוד הערות? אין.

ב.אני מצביע על 144 (א),(ב), כולל התיקונים שהוצעו

אודי גילאי:

צריך להוסיף את הסעיפים של הרחפנים.

רננה שחר:

כתבתי אותם: 80ב(ג), ו-80ב1(א).

איתי עצמון:

80ג לא?

רננה שחר:

לא. 80ג זה ציוד המגן.הוא מנוי למעלה, הוא לא מנוי באלה שאפשר לאצול.

היו"ר יצחק וקנין:

הגיעו לפה אנשי הביטחו.אני אדלג על סעיף 145, ואעבור לסעיף 146 שנוגע בנושא הביטוח. נחזור אחר כך ל-145 אם נספיק.

לאה ורון:

- - - להטריד אותם גם לישיבה הבא.

היו"ר יצחק וקנין:

146(א) – ביצוע התקנות.

רננה שחר:

הצבעת על סעיף 146?

היו"ר יצחק וקנין:

הצבעתי, כולל התיקונים, והסעיף אושר.

144 – הוצבע ואושר.

רננה שחר:

הקראה:

ביצוע ותקנות 146. (א) השר ממונה על ביצוע הוראות חוק זה והוא רשאי להתקין תקנות בכל עניין הנוגע לביצועו, ובין השאר, בעניינים אלה:

(1) כללי התנהגות לנוסעים בכלי טיס, לרבות כללים שמטרתם מניעת סיכון לבטיחות הטיסה ואיסור עישון בכלי טיס;

(2) כללי התנהגות של אנשי צוות בכלי טיס;

(3) הגבלות לשימוש בחפץ או להפעלה של חפץ, לרבות מחוץ לכלי טיס, העלולים ליצור סיכון לבטיחות התעופה;

היו"ר יצחק וקנין:

עד כאן, רבותיי, הערות? אין הערות.

רננה שחר:

הקראה:

(4) אגרות בעד שירותים שנותנים הרשות או החוקר הראשי לפי חוק זה, ובכלל זה אגרות בעד הגשת בקשה לרישיון, לתעודה או לאישור לפי חוק זה ואגרות שנתיות לבעלי רישיון, תעודה או אישור כאמור; תקנות לפי פסקה זו יותקנו בהסכמת שר האוצר ובאישור ועדת הכלכלה של הכנסת;

(5) תשלומים שישלם מפעיל אווירי לחוקר הראשי בעבור הוצאות שהוציא החוקר הראשי במסגרת חקירה בטיחותית לשם שמירה על מקום האירוע הבטיחותי, כלי הטיס או כל חלק שבו, לשם שינוע כלי הטיס או החזרת חפץ, מסמך או דבר אחר שנתפס על ידו, או לשם ביצוע פעולה דומה;

היו"ר יצחק וקנין:

עד כאן. יש הערות? את יכולה להסביר את (5)?

רננה שחר:

רז, אתה רוצה להסביר?

יצחק רז:

יש עניין של הזזת שברים מאתר תאונה ושמירתם לצורך חקירה, ואחר כך אם בעלי העניין צריכים את זה לבתי משפט, ונקבע שהתשלום בעד בשינוע הזה יעשה בעל כלי הטיס. אנחנו עושים את זה מיידית כי לפעמים הוא חלילה פצוע, אבל אם אנחנו צריכים אנחנו מפוצים על העניין הזה.

איתי עצמון:

מה המצב היום בעניין התשלומים? היכן הם נקבעים ומהם התשלומים?

יצחק רז:

קצת מוזר כי הייתה תקנה שנמחקה בטעות בסוף 2006, שגם הוצאות ממשיות שהוציא החוקר הראשי בגין חקירת תאונותגם על זה הוא יכול להיות מפוצה. אנחנו בשלב זה בחוק הלכנו לדבר המינימלי של הזזה ושמירת השברים כי אם החוקר לא שומר את זה, גם בעל כלי הטיס במילא צריך להזיז את זה מתוקף דין אחר. אז הוא לא יכול להשאיר את זה בשטח. אנחנו נותנים את השירות הזה מיידית ויחסית בזול.

לאה ורון:

יש לכם אנשים שלכם?

יצחק רז:

כן, יש לנו מכרז שעושה משרד התחבורה, יש לי אתר גדול בשירות המטאורולוגי שהוא מוגן ושמור, ואנחנו שומרים על השברים האלה כדי שזה ישמש גם אותם, את בעלי העניין, את חברות הביטוח, יש פה נציגים שצריכים את זה אחר כך.

היו"ר יצחק וקנין:

יש הערות ל-4, 5?

איתי עצמון:

על איזה סכומים מדובר?

יצחק רז:

אלפים בודדים. זה יכול להיות 2,000-1,000 שקלים.

איתי עצמון:

איך התקנות יהיו בנויות?

רננה שחר:

התקנה שהייתה ומתייחסת לחוקר הראשי שבוטלה רק קבעה את החובה להחזיר את התשלום, היא לא נקבה בגובה התשלום.

יצחק רז:

היא דיברה על הוצאות ממשיות, לא על שכר עובדים.

איתי עצמון:

בסכומים ריאליים.

יצחק רז:

כן.

יערה למברגר:

זה החזר הוצאות, זה מחיר, זאת לא אגרה. אין בזה רכיב של מיסוי.

יצחק רז:

וזה גם לא שאני תמיד עושה את זה. זאת אומרת, לפי העניין. צריך לזכור שבעל המטוס בדרך כלל גם נהנה מהחקירה כי אחרי זה הוא מקבל חוות דעת, והוא יודע בדיוק מה קרה. יש מקום לאפשר לנו לחקור לפעמים בנסיבות מיוחדות דברים שעולים קצת כסף.

היו"ר יצחק וקנין:

יש הערות למישהו על הסעיפים שהקראנו עד עכשיו – 4 ו-5? אין.

סעיף (6), בבקשה.

לאה ורון:

4 ו-5 מאושרים?

היו"ר יצחק וקנין:

לא, אני אצביע על הכול. עד עכשיו לא היו כמעט הערות.

רננה שחר:

הקראה:

(6) חובת בעל רישיון לפי חוק זה , למעט בעל רישיון עובד טיס ולמעט רשות שדות התעופה, וכן חובת מפעיל אווירי להחזיק בפוליסת ביטוח תקפה המבטחת את אחריותו לנזקי גוף שיגרמו לכל אדם בעקבות פעילותו במסגרת הרישיון או בשל הפעלת כלי הטיס, לפי העניין , וכן לבטח את עצמו מפני חבות לנזק רכוש לצד שלישי, העלול להיגרם עקב פעילותו במסגרת הרישיון או עקב הפעלת כלי הטיס, לפי העניין; בתקנות לפי פסקה זו רשאי השר לקבוע , בין השאר, הוראות לענין מבטחים מורשים ובכלל זה מחוץ לישראל.

היו"ר יצחק וקנין:

יש הערות, רבותיי?

פיני שחר:

אני מהפיקוח על הביטוח.

צריך לעשות הפרדה בין חובות ביטוח שהן תוצאה של אמנות בינלאומיות לבין חובות ביטוח שאנחנו מחילים על כל הפרטים במסגרת החוק הזה. ככלל, חובת ביטוח זה מעין נוסחת קסם שאנחנו נקבע לכל בן אדם שהוא חייב לבטח את עצמו, והוא יקנה ביטוח.

אבל יש הרבה בעיות שאנחנו מתמודדים איתם בשטח בעקבות חובות ביטוח אחרים שנקבעו בחוק. זה מתחיל מהדברים הפשוטים – מה הכיסוי הביטוחי. הכיסוי הביטוחי שנקבע פה, שהוא חובה לצד ג' זה לא המקרים שאנחנו ביקשנו דוגמאות עליהם בעניין נזקים שנגרמו; הם לא מכסים את הנזקים שנגרמו. רוב המקרים שאמרו לנו שחבל שלא היה ביטוח, זה בדרך כלל נזקים שנגרמו למפעיל עצמו, ולכן הוא נפל לנטל על בני המשפחה שלו. הכיסוי הביטוחי שנגרם פה הוא אם המפעיל עצמו נכנס ופגע בבן אדם חיצוני, גרם נזק לרכוש או משהו אחר. אחר כך יש בעיות של מס סכומי הביטוח– כמה לקבוע? מיליון שקל? 5 מיליון שקל? 10 מיליון שקל? אני יכול להגיד שמשרד המשפטים מנסה כבר הרבה זמן לכתוב תקנות לחברות שמירה – מה סכום הפיצוי שהם צריכים לקנות. אז נשאלת השאלה, האם לכולם בצורה אחידה או לעשות את זה דיפרנציאלי לפי מספר השומרים או לפי מספר האנשים שמחזיקים את הנשק? האם לפי טיב הנכסים שהם שומרים עליו, כי יש הבדל בין מי ששומר על מחסן לבין מי ששומר על גן ילדים.

אבל הבעיה הכי גדולה שצריך להתמודד איתה היא בזמינות הביטוח. בזה אנחנו יכולים להביא דוגמאות מהשטח מחוק הנהיגה הספורטיבית, מחוק ספקי גז, שהוועדה הזאת דנה בהם פה לפני 4 שנים. הרבה פעמים מה שאנחנו רוצים לא נמצא בשטח. לפני 4 שנים בחוק ההסדרים הייתה כוונה לפתוח את שוק הגז הביתי לתחרות. על הדרך קבעו שם גם חובת ביטוח לספקי גז ביתיים בסכום של 4 מיליון דולר. מה שקרה הוא שחברות הגז הגדולות שכבר פעלו בשוק היו מסוגלות לקנות את הביטוח הזה, אבל חברות הגז הקטנות שלא פעלו בשוק או שלא היה להן היצע לקנות את הביטוח הזה או שהיה מדובר בפרמיות מאוד גבוהות שמי שכן היה לו הסכום לקנייה לא היה מסוגל לעמוד בהן. אנחנו יכולים לדבר על מיילדות בית שמחובתן לרכוש ביטוח, והן לא מצליחות לרכוש ביטוח; אנחנו מדברים גם על נהיגה ספורטיבית שבמשך שנים היה ניסיון להסדיר את התחום הזה, ובאמת נחקק חוק נהיגה ספורטיבית והותקנו כל התקנות, וכבר שנה אי אפשר להפעיל מרוצים במדינת ישראל מכיוון שאין היצע של תוכניות ביטוח.

היו"ר יצחק וקנין:

חברות לא רוצות לבטח?

פיני שחר:

בגלל סיכון מאוד גדול, מכיוון שלא מכירים את אופי הפעילות עצמה- -

היו"ר יצחק וקנין:

בשורה התחתונה – אני כבר הערתי על כך בזמנו – חברות הביטוח נמנעות מלבטח בחלק מהמקרים מסיבות כאלה כמו האופנועים וכל מיני דברים אחרים.

פיני שחר:

פה יש בעיה. הדוגמה שאני אוהב להציג תמיד היא שאנחנו יכולים להגיד לכל אזרח בישראל שהוא חייב לשתות מים מינרליים, אבל מה קורה אם יש שנה שחונה ולא יהיו מים מינרליים במדינת ישראל? מה נעשה אז? אנחנו יכולים או להקטין את הדרישה ולומר, אוקיי, תשתו מים מהברז או שאנחנו נצטרך ללכת לחו"ל כדי לייבא מים מינרליים במיוחד כדי לעמוד בחוק הזה.

היו"ר יצחק וקנין:

אורנג'דה היא יותר זולה.

שמואל מלכיס:

גם כאן המרכיב העיקרי הוא מים.

פיני שחר:

יש פה הרבה בעיות שגם רת"א צריכה להכיר, גם הוועדה צריכה להכיר, אבל בסופו של דבר גם כל העוסקים בענף הזה צריכים להכיר כי בסופו של דבר אדם שלא יוכל לרכוש ביטוח למעשה לא יוכל לעשות- - -

שמואל מלכיס:

אני מאיגוד חברות הביטוח. אני אתחיל וידידי טל אנגל, שהוא המקצוען בתחום הזה ישלים את הדברים שלי במיוחד בהיבט הבינלאומי שקיים בנושא הזה.

קודם כול אני מסכים עם פיני שחר שהעיקרון שמקובל גם עלינו שביטוח חובה, על-פי חוק, צריך להיות חריג, לא צריך להיות דרך המלך. בהזדמנויות אחרות שהייתי פה בוועדה בנושאים אחרים, לפחות מנהלת הוועדה יכולה להעיד שזאת עמדה עקבית שלי ושל איגוד חברות הביטוח. אבל אין מחלוקת שבתחום שקשור לתחבורה, ובייחוד להסעה המונית חובת הביטוח קיימת, וההוכחה הטובה ביותר היא שלביטוח רכב יש ביטוח חובה לגבי נזקי גוף. לכן גם בחקיקה הקשורה לכלי שיט, לנמלים ולמעגנות אכן הוועדה המכובדת הזאת קיבלה את העיקרון שיש תחומים שבכל זאת חייבת להיות חובת ביטוח מסוימת. נדמה לי שגם אין מחלוקת שבכל מה שקשור לטיס רמת הסיכון מאוד גבוהה.

גיורא רום:

אני לא מבין את המשפט האחרון, על סמך מה אתה אומר את זה? למה בטיס רמת הסיכון גבוהה?

שמואל מלכיס:

עובדה שאנחנו עוסקים בחקיקה שעוסקת הרבה מאוד בנושאים של סיכון.

גיורא רום:

זה שאנחנו עוסקים בחקיקה זה לא אומר שרמת הסיכון היא גבוהה. למה אתה חושב שרמת הסיכון היא גבוהה? סתם מעניין אותי.

שמואל מלכיס:

לדעתי, היא לא פחותה מנהיגה בכלי רכב - -

היו"ר יצחק וקנין:

אם אתה שואל אותי היום, יותר מסוכן על הכביש מאשר בכלי טיס, לפחות לפי התאונות שיש.

גיורא רום:

על סמך מה אתה אומר את זה? אני מבין שמרעילים אותך בעיתונים כל הזמן - -

היו"ר יצחק וקנין:

גיורא, ההערה שלך לא- -

שמואל מלכיס:

נכנסתי פה לדרך צדדית, אני לא חושב שהשאלה הזאת היא רלוונטית.

גיורא רום:

תיזהר מכל מיני הכרזות כאלה. בימי שישי בערב שוטפים לך את המוח בעיתון – אל תיקח את זה ככה.

שמואל מלכיס:

דווקא אני מכיר את הסטטיסטיקה ואני טס הרבה.

גיורא רום:

נו, תראה, ואתה עדיין איתנו.

שמואל מלכיס:

אני גם נוהג הרבה, ואני עדיין כאן, touch wood.

לכן למרות העיקרון הכללי שלא להטיל חובת ביטוח סטטוטורית, בתחום הזה של תחבורה יש מקום לזה. אני מסכים עם פיני שבסך הכול העיקרון הכללי כאן צריך להיפרט לפרוטות בתקנות, ושם צריך לקבוע גבולות אחריות. קודם כול, הרי אנחנו מדברים על ביטוח צד ג' בלבד – גם נזקי גוף וגם נזקי רכוש.

רננה שחר:

לא. "נזקי גוף שייגרמו לכל אדם בעקבות פעילותו במסגרת הרישיון"- -

שמואל מלכיס:

מה שמוגדר פה זה חבות. על-פי חוק חוזה הביטוח חבות באחריות מוגדרת כלפי צד שלישי בלבד. אם התכוונתם למשהו אחר צריך לנסח את זה אולי קצת אחרת, אבל מה שכתוב כאן זה רק חבות כלפי צד שלישי, גם רכוש וגם גוף, ובמקרה הזה, מה שהתקנות צריכות לעשות זה לקבוע למשתמשים השונים או לפעילויות השונות גבולות אחריות סבירים, לדעתי גבולות מינימליים שאז כל גורם כזה יוכל לבחור גם להרטיב את גבולות האחריות; אבל בהחלט בסיטואציה הזאת, למרות מה שאמר מר רום, לדעתי, יש מקום לקבוע אותם בתחום התחבורה האווירית לסוגיה.

טל אנגל:

אני מנהל מחלקת תעופה ב"מארש ישראל" ומעורב בתחום ביטוח התעופה בישראל למעלה מ-15 שנה. אני רוצה להתייחס להערה של פיני – קודם כול כבר יש חובת ביטוח כזאת או אחרת בישראל לביטוח של כלי טיס למפעילים מסחריים. זאת אומרת אנחנו לא מכניסים אלמנט חדש שהשוק לא היה מודע לו. גם לא מכניסים פעילות חדשה שהשוק לא יודע מבחינה ביטוחית, כלומר שספקי הביטוח לא יודעים לבטח אותה, כמו למשל עוזרות בית או תחבורה ספורטיבית שהיא באמת "עוף" חדש, אלא מדובר באיזושהי הגדרה או הרחבה של גדר שכבר קיים. יותר מזה – הגדרה שנותנת בסך-הכול סמכות – והניסוח כאן הוא נכון וטוב – שאומרת שלראש הרשות תהיה סמכות לקבוע מינימום של ביטוח- -

רננה שחר:

לשר. לשר בתקנות.

טל אנגל:

לשר בתקנות. בסופו של דבר מישהו יצטרך לכתוב את התקנות האלה, והם יקבעו מינימום או איזשהו משהו להנחת דעתו. אף אחד לא מכריח אותו לקבוע בחוק סף בלתי סביר. מתוך העניין הזה ברור שמי שכותבת את התקנות האלה בתוך עמו הוא יושב, ובוודאי שהתקנות תהיינה בראי של טובת הציבור.

דבר נוסף שצריך לקחת בחשבון הוא שאנחנו חיים בתוך העולם המערבי. אני בודק את הנושא של ביטוח בעולם כמעט 10 שנים; באירופה החל מ-2004 יש תקנה גורפת מנורווגיה ועד קפריסין יש מינימום חובת ביטוח אחידה, מסודרת, ידועה, מאוד דומה לסמכויות שניתנו פה של חיוב במתן ביטוח לנזקי צד שלישי. טוב נעשה אם ניצור קונסטרוקציה שנוכל אנחנו במדינת ישראל להיות חלק מאותו מרחב אווירי ביטוחי. כי כל כלי שיוצא היום צפונה ממדינת ישראל לאירופה, למעשה, נכנס באופן מיידי לעולם דרישות הביטוח של הקהילה האירופית, וברגע שהוא יוצא מהקהילה האירופית ונוחת בישראל, אין עליו שום דרישת ביטוח.

צריך לקחת בחשבון שכל מי שמפעיל טוסטוס, אופנוע עם מנוע עזר 50 סמ"ק בישראל, יש עליו דרישת ביטוח מאוד חמורה. לעומת זאת אתה יכול להפעיל מטוס פרטי בישראל היום שאיננו מופעל בהפעלה מסחרית ובלי שום קשר לגדלו, ולא חלה עליך חובת ביטוח. אין לרשות היום כל אפשרות לאכוף את הנושא של חובת ביטוח, אלא אם כן יחוקק חוק נפרד.

היו"ר יצחק וקנין:

רננה, שאלה טכנית: מה היה עד היום בנושא הביטוח לאור ההערה האחרונה שלו? יכול להיות שהיה לי מטוס פרטי ולא ביטחתי אותו?

רננה שחר:

כן. יש כמה דברים: לגבי כל מי שהוא מפעיל אווירי בהפעלה מסחרית, יש חובת ביטוח מכוח חוק רישוי שירותי תעופה; לגבי ביטוח כלפי נזקים לנוסעים יש חובת ביטוח לפי חוק התובלה האווירית- -

היו"ר יצחק וקנין:

זאת אומרת שגם אם לא היה לי ביטוח על המטוס, היה לי ביטוח על הנוסעים?

רננה שחר:

לא. אמנת התובלה האווירית זה על נוסעים בתשלום, לפי אמנת ורשה ועכשיו אמנת מונטריאול שמדינת ישראל- - -

היו"ר יצחק וקנין:

אבל אם החזקתי מטוס פרטי שהיו לי בו ארבעה מקומות, והעליתי ארבעה נוסעים, הם לא היו מבוטחים.

רננה שחר:

לא, הם לא היו מבוטחים, אלא אם כן אמנת ורשה חלה. אני מכירה עכשיו פסיקה שאמנת ורשה חלה על מקרה מסוים – מטוסי אולטרה-לייט, דווקא הקטנים ביותר כן חויבו בביטוח, לעומת זאת מפעילי צסנה פרטיים לא חויבו בביטוח. לגבי הפעלת מנחתים יש חובת ביטוח בתקנות, לגבי מכוני בדק אין חובת ביטוח בתקנות, לגבי יצרני כלי טיס – אמנם אין חובת ביטוח בתקנות, אבל יש חוק אחריות על מוצרים פגומים בישראל שמייחס את האחריות ליצרן בכל מקרה, ולכן יצרנים מחזיקים ביטוח.

שמואל מלכיס:

יש טענת הגנה, זה לא מוחלט.

יערה למברגר:

יש אחריות כמעט מוחלטת, זה חוק- - -

רננה שחר:

כן, אחריות מאוד מחמירה, ולכן הם מחזיקים ביטוחים. לגבי אוכלוסייה אחת שלא מדובר עליה כרגע, מפעילי כלי רחיפה, מכיוון שהם פועלים דרך אגודות ספורט, אז לפי סעיף 7 לחוק הספורט יש חובת ביטוח, אבל לא לפי דיני הטיס.

אז המצב הוא שאנחנו מציעים חובות חדשות למכוני בדק, ליצרנים, למפעילי טיס פרטיים. לכל השאר יש חובות ביטוח כבר היום. מעבר לכך, אדוני, אני מבקשת שיודגש, כפי שגם אמרו נציגי חברות הביטוח, שהחוק לא מציע קביעת חובת ביטוח מכוח החוק. זאת אומרת, ביום שאתה מאשר את החוק לא נכנסת איתו לתוקף חובת ביטוח. כל מה שהחוק מציע הוא שהשר יוכל לקבוע בתקנות חובת ביטוח, להטיל חובת ביטוח.

היו"ר יצחק וקנין:

אם למשל אנחנו סיימנו את החקיקה, השר לא התקין את התקנות?

רננה שחר:

אין חובת ביטוח.

היו"ר יצחק וקנין:

כלומר אדם יוכל להמריא עם מטוס כשהנוסעים אצלו לא מבוטחים?

רננה שחר:

כן. רק לאחר שיותקנו התקנות - -

היו"ר יצחק וקנין:

מה ההבדל בין זה לבין רכב, שפה יש חובה ופה אין חובה? גיורא, יכול להיות שאתה צודק, רמת הסיכון היא נמוכה. הוא אמר שיש רמת סיכון גבוהה.

רננה שחר:

ברכב יש הסדר מאוד מיוחד.

היו"ר יצחק וקנין:

ביטוח חובה אתה חייב לעשות, צד ג' אתה לא חייב לעשות.

פיני שחר:

ביטוח רכב חובה כולל גם נזקים שגורם לצד ג' – רק נזקי גוף, וגם נזקי גוף שאני גורם לעצמי.

היו"ר יצחק וקנין:

לא אכפת לי שהמטוס יתרסק, אבל שהנוסעים יישארו חיים.

פיני שחר:

אנחנו ממש לא רוצים להעתיק את המנגנון של ביטוח רכב חובה ביטוח לכאן. המנגנון של ביטוח רכב חובה מביא יחד איתו כל-כך הרבה מנגנונים אחרים: מנגנונים לטיפול בתעריפים, מנגנונים לפיקוח על הדבר הזה. אגב, איך מבטיחים באמת שלבעל כלי רחיפה יש באמת פוליסת ביטוח? אני יכול להגיד לכם שבחוק הצלילה יש גם חובת ביטוח על צוללנים, ויש להם בעיה שם עם האכיפה כי אחד מראה תעודת ביטוח של הפניקס ואחר מראה תעודת ביטוח של חברה איטלקית, ולך תגיד האם התעודה הזאת עומדת בתקנות או לא. הרבה מהמנגנונים שהכנסנו ברכב חובה כבר לפני 40 שנה אני לא חושב שאנחנו רוצים להכניס לחוק הטיס. אני דיברתי על החובות החדשות שאנחנו מחילים, לא על החובות הקיימות כבר היום. אם "מארש ישראל" אומרת שהיא מוכנה להציע לכולם ביטוח ולא תהיה בעיה של זמינות במדינת ישראל – נחה דעתנו.

יערה למברגר:

אבל אי אפשר להגיד.

היו"ר יצחק וקנין:

אתה מאמין שהוא יגיד את זה?

פיני שחר:

לא. ולכן אני גם מאמין שתהיה בעיה.

שמואל מלכיס:

אבל זה ברור שלא כל אחד ראוי לביטוח. אולי הוא לא עומד בתנאים ובדרישות, למה הוא יזכה לביטוח?

היו"ר יצחק וקנין:

אני שואל על מטוס פרטי. למה אני לא אחייב אותו? מה הסיבה? מי שרוצה להתאבד ועושה את זה על רחפן ועושה את זה, יש בזה סיכון גדול – אני מבין, אבל במטוס – זה כמו רכב, זה כמו כל כלי. אני לא מבין למה לא תהיה חובה לבטח.

שמואל מלכיס:

הנוסח פה נראה מאוד סביר, אני מוכרח להודות. מכיוון שהשר יכול לפטור בתקנות, למשל, ריחוף מחובת ביטוח- -

רננה שחר:

אבל השאלה של יושב ראש הוועדה היא האם הסעיף הזה מאפשר הטלת חובת ביטוח לגבי נוסעים בטיסה פרטית. זה מאפשר?

טל אנגל:

אין שום בעיה. כתוב פה במפורש, כמו שאני קורא, לבטח את אחריותו לנזקי גוף שייגרמו לכל אדם בעקבות פעילותו. "כל אדם" זה כל אדם.

היו"ר יצחק וקנין:

השאלה האם זה מחייב אותו או לא מחייב אותו.

רננה שחר:

זה מחייב רק מיום כניסת התקנות לתוקף בנושא, אדוני.

פיני שחר:

לשאלה של רננה: אם יש לי מצנח רחיפה, ואני התרסקתי ולא פגעתי באף בן אדם אחר, אבל בגלל מזה אושפזתי – הביטוח לא חל.

רננה שחר:

זאת לא השאלה. השאלה היא נוסעים, לא אתה.

שמואל מלכיס:

אתה לא צד ג' במקרה הזה.

פיני שחר:

אם לקחתי יחד איתי בן אדם אחר, אם זה בן משפחה זה בדרך כלל מוחרג, אם זה עובד שלי – בדרך כלל זה מוחרג מהפוליסות. צריך להסתכל על כל סיטואציה בנפרד.

טל אנגל:

זה יידון בתקנות. אנחנו בסך הכול נותנים סמכות לשר לקבוע חובות ביטוח, לא קובעים את התקנות פה.

שמואל מלכיס:

השר גם יכול לקבוע בתקנות מי ייחשב צד ג' לצורך הביטוח בנזקי גוף.

היו"ר יצחק וקנין:

אני גם חושב. מר טלמון, בבקשה.

עמרי טלמון:

אני מדבר כאן קצת מניסיון אישי של 40 שנות בעלות חלקית על מטוס פרטי. בן אדם סביר מנסה לבטח את עצמו כנגד סיכונים שאין להם שיעור. לאובדן המטוס יש שיעור, לנזקים לצד ג' ייתכן שאין שיעור. אז סביר לבקש ולקבל ביטוח. בכל שנותיי כבעל מטוס אני מבוטח. נכון שבאירופה, כמו שאמר פה טל שמכיר אותי היטב, יש היום חובת ביטוח עם סכומים מסוימים, לא להזכיר את נורווגיה שאצלה זה אחרת, אבל באירופה יש מספר די גדול של חברות ביטוח, ואפשר להשיג ביטוח בסכום סביר. כאן אנחנו מגיעים לנקודה העיקרית: גם שותפיי ואני היינו מבוטחים שנים באירופה, אבל ברגע מסוים חברות הביטוח החליטו שהן לא מבטחות מטוסים בישראל. אז צריך ללכת היום לביטוח באמצעות חברות מקומיות. אנחנו שוק קטן, וביטוח מבוסס על מספרים גדולים. יש תאונה פה, תאונה שם, ויש הרבה שמשלמים, אז בסך-הכול זה מסתדר. לעומת זאת בארץ השוק הוא קטן מאוד, מספר המטוסים הפרטיים הוא לא גדול, תאונה אחת פה מחסלת את הפרמיה ל-10 שנים, טל? תתקן אותי.

טל אנגל:

היא אוכלת הרבה.

עמרי טלמון:

זאת אומרת עכשיו כשאנחנו מבוטחים פה בארץ עלות הביטוח היא פי שלושה ממה שהיינו משלמים קודם. זה מגיע לסכומים די אסטרונומיים, וזאת הבעיה פה. אין לי כל ספק שצריך להיות ביטוח, אבל המחיר שלו גם צריך להיות סביר. פה זאת שאלה שאני לא יודע לפתור אותה, ואולי נדון בה כשיגיעו לתקנות.

היו"ר יצחק וקנין:

אנחנו בבעיה רצינית בנושא הזה.

עמרי טלמון:

לשלם עשרות אלפי שקלים לביטוח, כך שזה יכול לצאת 1,000 שקל לשעת טיסה זה בגדר אבסורד.

שמואל מלכיס:

מה יעשה אותו בעל מטוס אם הוא ייתבע על-ידי צד ג' לשלם מיליונים? אז הוא יפתור את הבעיה?

עמרי טלמון:

אינני יודע- -

שמואל מלכיס:

זה - - - של הביטוח.

עמרי טלמון:

בחיים לא הייתי לא מבוטח- -

לאה ורון:

מר מלכיס, הוועדה הזאת עסקה גם במקרים שבהם חברות הביטוח מסרבות לבטח, למשל, את החקלאים בצפון. הוועדה דנה בזה בישיבה ארוכה, וניסתה לחייב את המפקח על הביטוח לכפות על חברות הביטוח לבטח.

שמואל מלכיס:

את יודעת שלא ניתן לכפות, זה עסק מסחרי. אבל שוק ביטוח אווירי הוא שוק בינלאומי.

עמרי טלמון:

שלילי בתכלית. אם זה היה בינלאומי לא הייתי מדבר, אבל זה לא שוק בינלאומי.

לאה ורון:

שמעת מה אמר כרגע מר טלמון.

היו"ר יצחק וקנין:

יש בעיה עם הנושאים האלה.

טל אנגל:

אם יורשה לי, אני אעיר הערה: אין אף חברת ביטוח ישראלית שאני מכיר, ואני חושב שאני מכיר את כולן, שנוגעת במישרין בתחום הביטוח התעופתי. אם הן עושות משהו הן משמשות בעצם כזרוען הארוכות של מבטחים מחו"ל. שוק ביטוח התעופה הבינלאומי הוא באופן מסורתי שוק בינלאומי, כמו שוק ה-Marine Insurance שהוא שוק בינלאומי. אלה שווקים שרמת ההחלטה שנקבעת פה בארץ היא מינימלית אם בכלל. זה נגזר ממה שעמרי אמר ששוק הצרכנים פה הוא מאוד קטן. זאת אומרת הספקים יושבים בחו"ל, כמות הצרכנים ובכלל תעופה של מטוסים בארץ היא קטנה, ואנחנו תלויים בשווקים בינלאומיים שיש לנו מעט מאוד השפעה עליהם. על זה אנחנו יכולים להשפיע ככל שאנחנו רוצים, אבל אנחנו לא קובעים את העניין הזה. זאת בעצם השאלה.

היו"ר יצחק וקנין:

כן, גיורא.

גיורא רום:

קודם כול, זה מרתק לשמוע את הסיפורים. אבל אנחנו עוסקים רק ביצירת קונסטרוקציה משפטית לתת לשר אפשרות לתקן תקנות. כשהשר יתקן תקנות ניפגש פה, ונשב ונשמע את כל הסיפורים מההתחלה. למה אנחנו צריכים לשמוע את הסיפורים כבר היום? החוק צריך לזוז קדימה. משונה מאוד שלא ניתן לו את האפשרות הזאת.

היו"ר יצחק וקנין:

בכל מקרה אני מבקש שאישור התקנות יהיה באישור ועדת הכלכלה.

רננה שחר:

אנחנו לא מתנגדים.

איתי עצמון:

ושהתקנות יהיו בהתייעצות עם מפקח על הביטוח.

פיני שחר:

זה היה הנוסח הקודם, ואנחנו ביקשנו למחוק את זה. יש לנו כבר ניסיון עם תקנות כאלה. עד היום לא היה אף משרד ממשלתי שהצליח לכתוב תקנות שסגרו את כל הבעיות. לכן אנחנו לא רוצים להיות שותפים לדברים כאלה, כי גם אין לנו הידע לכתוב אותן.

שמואל מלכיס:

רוצים רק להתייעץ איתכם.

רננה שחר:

התייעצות.

איתי עצמון:

זאת התייעצות.

פיני שחר:

גם באנו לכאן כדי לתת התייעצות- -

יערה למברגר:

אבל התייעצות זה לא אומר שיש לכם אחריות. זה אומר שבהתייעצות דעתכם תתקבל ותישקל. חייבים לשקול אותה. אני גם חייבת להגיד לך שזה נגזר מהנחיית היועץ המשפטי לממשלה להיוועץ בכם.

רננה שחר:

התייעצות תתקיים בכל מקרה, השאלה אם צריך חובה מכוח החוק- -

שמואל מלכיס:

אני מרשה לכם לכתוב שאפשר להתייעץ גם עם איגוד חברות הביטוח.

היו"ר יצחק וקנין:

תאר לעצמך שכל גורם ידבר כפי שאתה מדבר, פיני – רוצה להסיר אחריות, לזוז הצידה.

פיני שחר:

זאת לא הסרת אחריות. אנחנו תמיד נותנים התייעצות- -

היו"ר יצחק וקנין:

זה יהיה באישור המפקח על הביטוח.

רננה שחר:

לא באישור, אדוני.

היו"ר יצחק וקנין:

בהתייעצות איתכם. אתם תגידו את מה שיש לכם להגיד, וזה יעבור לוועדה כאן. אתה תגיד את מה שאתה חושב כפי שאמרת עכשיו. אבל אל תיקח את עצמך הצידה, זה חלק מהתפקיד שלכם, רבותיי.

פיני שחר:

לא מוגדר.

היו"ר יצחק וקנין:

לא מוגדר. אתה יודע מה, אוי ואבוי לנו – מה שלא כתוב היום - -

איתי עצמון:

אני מבין שהסעיף הזה לא נוגע לכלי רחיפה.

רננה שחר:

לא. יש סעיף 80ד.

איתי עצמון:

אז צריך לומר.

יערה למברגר:

"למעט".

איתי עצמון:

"למעט"?

יערה למברגר:

כי חלקם בעלי רישיון, אז צריך לכתוב "למעט".

רננה שחר:

הוועדה מתכוונת לדון היום ב-80ד?

היו"ר יצחק וקנין:

לא נראה לי שנגיע לזה.

רננה שחר:

זה בנושא ביטוח כלי רחיפה.

היו"ר יצחק וקנין:

בסדר.

איתי עצמון:

נבהיר אם כך, שמדובר "למעט כלי רחיפה". גם את רשות שדות התעופה מיעטתם כאן. אולי היה צריך להגיד: "בתוקף היותה בעלת רישיון להפעלת שדה תעופה ויחידת נת"א".

יערה למברגר:

אפשר להגיד- -

איתי עצמון:

לפי החוק הזה היא אמורה להיות בעלת רישיון.

יערה למברגר:

כי אחרת אין הצדקה אם היא לא בעלת רישיון.

רננה שחר:

ברור.

אני אקריא את סעיף קטן (7):

(7) יישום הוראות האמנה.

היו"ר יצחק וקנין:

מי בעד סעיף 146 (א) (1)-(7), כולל התיקונים שהוצעו? מי נגד? מי נמנע?

הצבעה

בעד סעיף 146 (א)(1)-(7)– רוב

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיף 146 (א)(1)-(7) התקבל.

היו"ר יצחק וקנין:

סעיף 146 כולו אושר.

אני מדלג לסעיף 80ד.

רננה שחר:

הקראת 80ד:

תקנות בעניין ביטוח צד שלישי

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

איתי עצמון:

גם כאן אתם רוצים לעשות את ההתאמה כפי שניסחתם את סעיף 146 לגבי מבטחים מחוץ לישראל?

פיני שחר:

עקרונית הנוסח צריך להיות אותו נוסח.

איתי עצמון:

אנחנו צריכים להתאים.

רננה שחר:

תהיה התאמת נוסחים.

איתי עצמון:

גם פה אתה רוצה אישור ועדה והתייעצות עם המפקח על הביטוח?

היו"ר יצחק וקנין:

כן.

הערות?

בנימין קלנר:

אני משווה את זה קצת לביטוח הבריאות הממלכתי. אם אנחנו רוצים שתהיה תעופה אנחנו צריכים לשים גם את זה בתור משהו ממלכתי ולא עסקי, כי אחרת לא יהיה. יש פתאום שהטייס מבוטח, הנוסע לא מבוטח, צד ג' כן – הכול צריך להיות בצורה ממלכתי כמו ביטוח בריאות ממלכתי וכמו הביטוח הלאומי.

רננה שחר:

לא.

היו"ר יצחק וקנין:

נושא הביטוח הממלכתי הוא בסבירות הדעת, שאין למדינה ברירה, והיא חוקקה חוק, קבעה את הפרמטרים שלו, ואפשרה לכל אדם לקבל את הדבר המינימלי שהוא צריך לקבל. גם פה אנחנו רואים שזה לא תמיד הולך לפי מה שאתה רוצה. לפעמים אתה רוצה בריאות יותר טובה אתה הולך לרופאים פרטיים. אתה משלם הרבה כסף, ולא מעט כסף. בדרך כלל מי שיש לו האפשרויות הולך לרופא מומחה יותר. אני כל כך מכיר את הדיונים בנושא הביטוח כמעט בכל הנושאים – אתה לא יכול לחייב את חברות הביטוח לבטח נושא שהם לא רוצים לבטח בו שרמת הסיכונים בו היא גבוהה מאוד. זה הרבה כסף, וחברה יכולה לפשוט את הרגל רק מרמת הסיכון. אני לא אומר שדווקא בתעופה רמת הסיכון היא גבוהה, אבל אתה לא יכול לחייב.

בנימין קלנר:

בדיוק בגלל זה אני אומר לך – אתה רוצה שיהיה טיס אז אתה צריך לתת גם את המסגרת. בביזנס זה לא ילך.

יצחק רז:

לגבי רחיפה, מה קורה אם המגזר הזה עובר למשרד הספורט?

היו"ר יצחק וקנין:

אני לא חושב.

יערה למברגר:

אם הוא יעבור למשרד הספורט יעשו תיקון.

רננה שחר:

בחוק יסוד: הממשלה יש העברת שטחי פעולה ממשרד למשרד, על-פי החלטת ממשלה.

היו"ר יצחק וקנין:

לא צריך להעביר את זה. זה לא משרד הדתות שהעבירו אותו מצד לצד.

יערה למברגר:

למה זה משנה לעניין הביטוח?

רננה שחר:

העברת שטחי פעולה ממשרד למשרד זה אומר שגם הסמכויות של השרים עוברות.

עמרי טלמון:

בתור אנקדוטה של השפעת הביטוח על התפתחות התעופה בארצות-הברית: תביעות נגד היצרנים בגין נזקי מטוסים הגיעו לסכומי עתק, כאשר מטוסים טסים עד גיל מבוגר. זה הביא לזה שמטוס חדש שמציעים למכירה, שליש ממחירו זה פרמיה לחברת הביטוח. זה הפסיק להצחיק, והמכירות ירדו פלאים עד שהקונגרס חוקק את החוק הידוע בכינויו "GARA" – General Aviation Revitalization Act" – ושם קבעו שאין לבוא בתביעה ליצרן המטוס כעבור 18 שנה מתאריך ייצורו, וראה זה פלא: המחירים ירדו והמכירות עלו, וזה החזיר לקדמותו את המצב של התעופה הכללית בארצות-הברית. נכון שעורכי דין ניסו לפרוץ את המסגרת – היה מקרה ידוע של מטוס צסנה בן 23 שגרם לתאונה, ועורכי הדין מצאו שהחברה הוציאה דף נוסף לספר המטוס שהיה בן פחות מ-18, וטענו שזה עושה reset לשעון, מעביר אותו לאפס- -

לאה ורון:

גם אנחנו קצת בבעיה עם השעון, מר טלמון.

עמרי טלמון:

- - השופט זרק אותו מבית המשפט, אבל זאת דוגמה להשפעה קשה מאוד של ביטוח ומשפט גם יחד בנושא התעופה. מזה צריך להיזהר.

טל אנגל:

עמרי דיבר פה על אחריות, ואנחנו מדברים על ביטוח, ולא חד הם. החוק דיבר על הסרת אחריות ולא קבע קביעת ביטוח בארצות הברית. לכן הוא הגביל את האחריות ללא יותר מ-18 שנה מתאריך הייצור. אין לזה שום קשר לביטוח, אלא שחברות הביטוח יכולות לתמחר את הסיכון שלהן אחרת בעקבות קביעת האחריות.

עמרי טלמון:

ודאי, לזה התכוונתי.

היו"ר יצחק וקנין:

יש עוד הערות? לפני שאני מסכם: על סעיף 80ד תחול אותה החלטה כמו לגבי סעיף 146, שזה יהיה באישור הוועדה בהתייעצות עם המפקח על הביטוח.

איתי עצמון:

והנוסח יותאם, כמובן.

היו"ר יצחק וקנין:

בהחלט. הנוסח יותאם לפי סעיף 146.

רננה שחר:

או שסעיף 146 יותאם בהתאם אליו. אני ממש מתנצלת- -

היו"ר יצחק וקנין:

לא משנה, זה היינו הך.

רננה שחר:

יש חוות דעת לגבי מה שצריך להיות.

היו"ר יצחק וקנין:

מי בעד סעיף 80ד? מי נגד? מי נמנע?

הצבעה

בעד סעיף 80ד – רוב

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיף 80ד התקבל.

היו"ר יצחק וקנין:

סעיף 80ד התקבל.

רננה שחר:

יש רק סעיף קטן (ב) בסעיף 146 כי את סעיף (ג) אנחנו לא רוצים לאשר בכל מקרה. את (ג) איתי יסביר למה אנחנו לא רוצים לאשר.

איתי עצמון:

ב-(ג) אתם ניסיתם לפרט את הסעיפים שלגביהם נדרש אישור ועדה. אנחנו קבענו את זה לאורך החוק וננסח סעיף בנפרד בשלב הנוסח. כרגע אין צורך לכתוב את זה שוב כאן. אנחנו אמרנו לגבי כל סעיף שהוא יהיה באישור ועדה.

לאה ורון:

אני כותבת: "ינוסח בתום הדיונים בחוק".

היו"ר יצחק וקנין:

תקריאי, בבקשה.

רננה שחר:

(ב) לא יתקין השר תקנות לפי חוק זה אלא לפי הצעת הרשות או לאחר התייעצות עמה.

זה בעקבות הביקורת של IKO ו-FAA לעניין מעמד רשות התעופה האזרחית בהליכי התקנת תקנות הטיס.

היו"ר יצחק וקנין:

למישהו יש הערות לסעיף (ב)? אין הערות.

מי בעד סעיף (ב)? מי נגד? מי נמנע?

הצבעה

בעד סעיף 146(ב) – רוב

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיף (ב) התקבל.

היו"ר יצחק וקנין:

סעיף (ב) אושר.

תודה, הישיבה נעולה.

**הישיבה ננעלה ב-11:00**