**הכנסת השמונה-עשרה נוסח לא מתוקן**

**מושב שלישי**

**פרוטוקול מס' 359**

**מישיבת ועדת הכלכלה**

**יום שלישי, ט"ז בכסלו התשע"א (23/11/2010) בשעה 08:30**

**סדר היום:**

**הצעת חוק הטיס, התש"ע-2010**

**נכחו:**

**חברי הוועדה**:

היו"ר – יצחק וקנין

חמד עמאר

ציון פיניאן

**מוזמנים**:

יצחק רז – החוקר הראשי, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

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

גיורא רום – מנהל הרשות התעופה האזרחית

גד רגב – ראש מטה, רשות שדות התעופה

יהודה גילאי – ראש תחום תקינה כושר אווירי, רשות התעופה האזרחית

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

אבישי פדהצור – לשכה משפטית, רשות התעופה האזרחית

יואב בראל – רשות התעופה האזרחית

פוול גרנדל – סגן בכיר כושר אווירי, רשות התעופה האזרחית

מייקי אברהמי – סגן בכיר מבצעים, רשות התעופה האזרחית

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

אילון טל – ראש אגף פיקוח ובקרה, רשות שדות התעופה

עו"ד יערה למברגר – יעוץ וחקיקה, משרד המשפטים

תמר קלהורה – יעוץ וחקיקה, משרד המשפטים

פרופסור סטליאן גלברג – אגף רעש, המשרד להגנת הסביבה

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

מרגריטה רוגינסקי – אגף איכות אוויר, המשרד להגנת הסביבה

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

ג' – משרד ראש הממשלה

ו' – משרד ראש הממשלה

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

רס"ן מירב בן עטר – יועמ"ש חיל האוויר בפרקליטות צבאית ראשית, משרד הביטחון

סא"ל יהורם מזרחי – ראש ענף תעבורה, משרד הביטחון

סנ"צ קלוד גוגנהיים – עוזר יועמ"ש, משטרת ישראל, המשרד לביטחון פנים

רפ"ק אלי דוידסון – קצין מדור חקירות, משטרת ישראל, המשרד לביטחון פנים

רפ"ק גדי ווינר – נציג מ' אווירית, משטרת ישראל, המשרד לביטחון פנים

נצ"מ נעם אדר – מפקד יח' אווירית, משטרת ישראל, המשרד לביטחון פנים

קברניט בנימין ליבנה – סמנכ"ל מבצעים, חברת אל-על

יובל לוטן – מנהל בטיחות בטיסה, חברת אל-על

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

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

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

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

אברהם רזיאל – ראש אגף מבצעי אוויר, התעשייה האווירית

בועז חטיבה – יו"ר איגוד הטייסים

עו"ד רון גנט – יועמ"ש, איגוד הטייסים

עמרי טלמון – מנכ"ל קלוב התעופה

עמרי אבני – יו"ר אגודת פקחי הטיסה

עו"ד אלי נידם – יועמ"ש, פקחי הטיסה

אברהם קמחי – חבר הנהלת קלוב התעופה

ד"ר בנימין קלנר – החברה הישראלית לרפואה תעופתית

עו"ד יצחק וינדר – הרמן, מקוב עורכי דין

מוטי ששון – ראש עיריית חולון

חיים ביבס – ראש עיריית מודיעין, מכבים רעות

עו"ד דנה חפץ-טוכלר – יועמ"ש, עיריית מודיעין מכבים רעות

דב צור – ראש עיריית ראשון לציון

אריה פכטר – ראש המועצה המקומית אזור

עו"ד נועה בן-אריה – יועמ"ש, מרכז השלטון המקומי

**מנהלת הוועדה**: לאה ורון

**ייעוץ משפטי:** איתי עצמון

**רשמת פרלמנטרית**: אתי אפלבוים

**הצעת חוק הטיס, התש"ע-2010**

היו"ר יצחק וקנין:

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

ראשי הרשויות הגיעו? אני רואה שלא כולם הגיעו. אני לא אגיע לסעיף הרעש עד שראשי הרשויות לא יגיעו, כדי שלא יגידו שעשיתי מחטף.

קריאה:

הם באים דרך כביש 443 ויש שם פקק גדול.

רננה שחר:

סעיף 148 אושר אבל ביקשתם הבהרה ואנחנו ניתן אותה.

היו"ר יצחק וקנין:

אם כך, נתחיל בסעיף 148.

רננה שחר:

הוועדה שאלה אותנו, בהקשר של 148 של תחולת החוק על כלי טיס ישראלי מחוץ לישראל. נשאלה השאלה מה קורה אם אותה הפרה, נניח טיסה ללא תעודת כושר טיסה, היא עילה להטלת עיצום כספי גם בישראל וגם בחוץ לארץ? מה קורה במקרה הזה? האם יוטל עיצום כספי או לא?

משרד המשפטים בדק את זה. באופן כללי, הבדיקה שלנו אומרת שהעיקרון של סיכון כפול, הוא עיקרון של המשפט הפלילי ולא עיקרון של המשפט המנהלי. אנחנו חושבים שהדבר הזה צריך לבוא לידי ביטוי בתקנות ההפחתה. למשל, יכול להיות שהדין הישראלי מייחס חומרה רבה להפרה מסוג מסוים שבדין הזר מייחסים לה חומרה הרבה יותר נמוכה וכך יהיו גם הקנסות. לכן, אנחנו חושבים שבמקרים מסוימים זאת תהיה סיבה להפחית ובמקרים מסוימים בכל זאת תהיה סיבה לא להטיל עיצום כלל. זה יישקל במסגרת השימוע.

איתי עצמון:

אני רק רוצה להתייחס לתשובה ששמענו ולהפנות את תשומת לב הוועדה שככל שמקבלים את התשובה הזאת, בעצם אנחנו לא קובעים הוראה מיוחדת לעניין הזה בהצעת החוק. אני גם מזכיר ש תקנות ההפחתה לא יובאו והן לא טעונות אישור הוועדה, כך שבעצם לא יהיה לנו כלי לפקח על ההוראות שיהיו בתקנות ההפחתה. זה לשיקול דעתך, האם אתה רוצה לקבוע הוראה לעניין זה? האם אתה רוצה להשאיר את הנושא הזה בתקנות ההפחתה? כמובן שבתקנות ההפחתה מדובר על הפחתת העיצום ולא על אי הטלת עיצום בשל הטלת עיצום במדינה זרה בשל אותו מעשה ואת זה חשוב להבהיר .

רננה שחר:

אנחנו חושבים שלקבוע כלל נוקשה של אי הטלת עיצום לא יהיה נכון. ניקח בחשבון שאכן הופרו שני דינים. הנושא השני הוא, שלפעמים כן צריך יהיה להטיל עיצום, הגם שהוטל עיצום. נתתי את אחת הדוגמאות לנושא הזה. לכן זה יישקל במסגרת השיקולים. אני חושבת שזאת דוגמה טובה למה טוב שתקנות ההפחתה הן לא באישור הוועדה כי עכשיו חשבנו על עוד שיקול - - -

היו"ר יצחק וקנין:

השאלה האם יהיה מצב של קנס כפול גם פה וגם שם?

רננה שחר:

אמרתי שכן. נניח שההפרה היא הפרה חוזרת. לדוגמה, הפרה פעם ראשונה במדינה זרה אבל החברה הזאת עשתה את זה כמה פעמים בארץ. זאת מערכת דינים שונה.

לאה ורון:

לא הבנתי את הדוגמה.

רננה שחר:

החומרות יכולות להיות שונות. גם החומרה שהמדינה הזרה מייחסת להפרה יכולה להיות שונה מהחומרה שהדין הישראלי מייחס לה.

לאה ורון:

אבל זאת לא השאלה. השאלה שנשאלתם היא - - -

היו"ר יצחק וקנין:

התשובה היא כן.

רננה שחר:

בתור התחלה אמרתי שכן ואחר-כך ניסיתי להסביר למה.

יערה למברגר:

אני רוצה לתת דוגמה מתחום אחר שאולי תשפוך אור. אמנם במשפט הפלילי, כפי שצוין, אדם לא יכול להיות חשוף לסיכון כפול. פה אנחנו מדברים כמובן על המשפט המנהלי ולא על המשפט הפלילי. אני יכולה לתת דוגמה מתחום דיני המס. לדוגמה, כלפי אותה השתכרות, אותה הכנסה, לשלם מס גם בישראל וגם במדינה זרה. למשל, אם אדם ישראלי השתכר סכום מסוים במדינה זרה, הוא יכול להיות חב במס באותה מדינה וגם בישראל על אותה הכנסה. אלא אם כל יש כמובן אמנות למניעת כפל מס, שחלות במדינות מסוימות אבל הן לא חלות בכל העולם. לכן בהחלט יכולות סיטואציות שבהן אדם ישלם - - -

היו"ר יצחק וקנין:

את מדברת על כפל מס מהכנסה שהוא מכניס. אם יש לו עסק בשוויץ, הוא יבוא לפה, יצהיר על ההכנסה הזאת והוא ישלם גם פה מס. אבל מה זה שייך? אם אדם עובר על איזה דין פה, למה הוא צריך לשלם את הדין גם פה וגם שם?

יערה למברגר:

לחלק מהדוגמאות רננה התייחסה ואני אנסה לתת קצת יותר צבע לדוגמה. למשל, יש איזו מדינה, זימבבואה. שם קבועים עיצומים מאוד נמוכים. הפרה שאצלנו היא הפרה שהדין הישראלי ראה בה חומרה מאוד גדולה, שם הדין ראה בה מהעבירות הפחות חמורות. זה מראה כל הזמן את החשיבות של השימוע.

במהלך השימוע, זאת ההזדמנות של האדם להראות שבזימבבואה הוא שילם עיצום על אותה הפרה. אז המנהל יכול לבחון, האם מדובר באותה הפרה? מה נ נקט שם? איזה סכום.

מאוד יכול להיות שבהרבה מקרים המנהל ייקח חשבון ויגיד שלא סביר להטיל עיצום כספי עכשיו. האדם, על אותה הפרה, שילם את חובו. לכן זה מישור שבכלל לא בא בתקנות ההפחתה, זה מישור שבא לפני. הפחתה של 100% היא הפחתה שבאה בתקנות ההפחתה. 100% לא להטיל עיצום זה אחרי השימוע. אני חושב שמקרים רבים יפלו בתוך זה.

רננה אמרה שזה לא 100%, אנחנו יכולים לקחת בחשבון מקרים, למשל, בגלל חומרתם, בגלל נסיבות שמאפיינות את ההפרה בארץ. היא נתנה דוגמה של הפרה חוזרת. יכולות להיות נסיבות נוספות, שבהן המנהל ייקח את זה בחשבון בעיצום ובכל זאת הוא יחשוב שנכון להטיל פה עיצום כספי, אבל – ופה נכנסות לתמונה תקנות ההפחתה, בשלב השני. אם החלטתי שנכון בנסיבות האלה להטיל עיצום וסביר בנסיבות האלה, שהן יהיו בסך הכול נסיבות יחסית חריגות, בתקנות ההפחתה תהיה לזה תשובה. למשל, להפחית 50% כי כבר הוטל על האדם עיצום בשל אותה הפרה.

היו"ר יצחק וקנין:

הערות.

יובל לוטן:

אני מאל-על. אני מבין את כל מה שנאמר פה ולא נחשוב על זה. בכל אופן, לפי רוח הדברים שנאמר על-ידי משרד המשפטים, בעצם מדובר במקרה חריג, סוג של עיצום כפול או ענישה כפולה. אני חושב שמן הראוי, במקרה כזה תהיה חובת נימוק. אם אכן מוטל עונש, מאותם השיקולים שהוזכרו על ידי המנהל, בנוסף למה שנקבע, אני חושב שמן הראוי שתהיה חובת נימוק ושיסביר את הנסיבות שהביאו אותו להחלטה.

היו"ר יצחק וקנין:

ברור. בכל מקרה יהיה שימוע.

יערה למברגר:

הטיעון יועלה בשימוע ויש חובת הנמקה למנהל.

היו"ר יצחק וקנין:

הקושי הוא שצריך לשלם כפל קנס, לא השימוע ולא הליך ההנמקה.

רוני סטבקובסקי:

אני מאל-על. אנחנו רוצים להימנע ממצב שבו המנהל, גיורא או כל מישהו אחר שיהיה אחריו, יגיד שהשיקול הזה בכלל לא מעניין אותו, זה לא שיקול רלוונטי ואני בכלל לא מוכן לדון בעניין הזה. אולי מהטעם הזה כן יש איזה מקום שבחקיקה הראשית תהיה חובה למנהל לשקול בכלל את העובדה שהוטל עיצום כספי במדינה אחרת.

היו"ר יצחק וקנין:

מנהלת הוועדה מעירה לי הערה מאוד חשובה. האם יש דוגמה כזאת, חוץ ממדינת ישראל, של עיצומים כפולים?

רננה שחר:

תיאורטית, בדיני הטיס זה יכול להתקיים בכל העולם. אני רוצה להגיד שיש גם חובה, לפי נספחי האמנה לתאם פעולות אכיפה. לפני שנוקטים פעולות אכיפה כלפי חברה זרה, אנחנו כלפי כלי טיס זר בישראל, ומדינה זרה כלפי כלים ישראלים - - -

לאה ורון:

אני חושבת שחובת התיאום מעידה אולי על הרצון שלא להטיל עיצומים כפולים על אותה עבירה. בדיוק לשם כך נדרשים בכל המקרים כל נושאי התיאום.

רננה שחר:

אני חושבת שחובת התיאום נועדה להבטיח ששתי המדינות שומרות על הריבונות שלהן. מדינת הלאום על הריבונות שלה כמדינת לאום ומדינת המקרה, על המקרה שקרה אצלה. לכן, הריבונות של כל מדינה אומרת שהיא גם יכולה להעניש על הפרות של הדינים שלה. אני לא חושבת שהתיאום הזה אומר שמישהו מהמדינות נסוג מהיכולת הריבונות הבסיסית ביותר הזאת. אני שבה ואומרת, זה צריך להישקל כמובן בשלב השימוע. זה יכול להוות נסיבה להפחתה במקרים מסוימים או נסיבה לאי הטלת עיצום בכלל. בסעיף 133ב(1) כתוב באופן מפורש שהמנהל צריך לנמק את החלטתו. אנחנו חושבים שזה יהיה לא נכון לקבוע איזה סוג של שיקולים המנהל צריך לשקול כי אתה נקלע ל"הן" ותשמע את ה"לא".

יכולים להיות עוד הרבה שיקולים. אדוני, אנחנו מברכים על העלאת השאלה בוועדה אבל זאת שאלה אחת ויכולות להתעורר שאלות נוספות בעתיד. זה לא נכון, המנהל צריך לשקול את כל השיקולים הרלוונטיים כמו כל רשות מנהלית. זהו שיקול רלוונטי. אנחנו לא חושבים שנכון לקבוע אותו כי זה ישמיע ששיקולים אחרים אולי הם פחות חשובים.

אילון טל:

אני מרשות שדות התעופה. הודגמו פה מצבים שבהם עיצום כספי שחל במדינה חברה אחרת הוא נמוך יחסית. אבל למען ההגינות צריך להגיד שבמדינה אחרת יוטל קנס חמור על אחת החברות ואז השאלה מה המצב?

שאלה שנייה: מהו הדין אם אותו מעשה או אותה הפרה אצלנו היא מהווה הפרה על סעיף אחד ובמדינה אחרת היא הפרה על סעיף אחר? בעצם על אותו מעשה ניתנים שני עונשים, במובן הזה.

יערה למברגר:

יש פה שתי שאלות שונות. שאלה אחת היא שאלת המעשה. מאוד יכול להיות שמעשה אחד שאדם עושה מהווה מספר הפרות שונות. זה יכול להתקיים בדין הישראלי וגם בדין הזר. השאלה היא לא שאלת המעשה. זה דבר ידוע במשפט הפלילי אבל זה נכון פה גם לגבי העיצומים הכספיים. האקט, המעשה עצמו, יכול מעצם עצמו להוות שתי הפרות.

היו"ר יצחק וקנין:

יש לי בעיה עם זה. הערתי את זה בישיבה הקודמת ואני אומר את זה שוב. גם על-פי הרמב"ם, על פי דיני תורה, תמיד הולכים על העונש החמור, אחד משניים. הולכים לעונש החמור, לא מענישים שני עונשים. אדם חייב בעונש מסוים, נותנים לו את העונש החמור. זה קצת מכביד עלי. אני לא עושה שיוך לדברים אבל בכל זאת, אדם עושה עבירה הוא משלם על מה שהוא עושה. למה אני צריך לעשות השלכה כפולה של הדבר? בכל דיני התורה אין דבר כזה. תמיד זה העונש החמור מבין השניים.

קריאה:

באותה מערכת משפט.

היו"ר יצחק וקנין:

ברור. לא רק זה, גם אם האדם הוא רם מעלה וגם אם הוא איזה אחד מהקצה. לא משנה, דין אחד לכולם. דרך אגב, אני לא מוצא בחקיקה הישראלית מציאות כזאת. אני לא מדבר על מיסים, זה משהו אחר לגמרי. יש דוגמה כזאת מהחקיקה הישראלית.

רננה שחר:

יש דוגמאות מהים, אדוני. הדין הישראלי שהולך עם האוניה, דין האנייה הוא דין מדינת הדגל. דין מדינת ישראל אם זאת אנייה ישראלית.

היו"ר יצחק וקנין:

הוא משלם גם פה וגם שם?

רננה שחר:

תיאורטית זה יכול לקרות.

היו"ר יצחק וקנין:

אל תדברו איתי בתיאוריה. אני מדבר באופן מעשי. אני מחוקק פה חוק שמחר צריך להפעיל אותו.

רננה שחר:

האניות הן ציבור מאוד צייתני.

יערה למברגר:

השאלה היתה, מה קורה אם בעצם בדין הזר זאת לא בדיוק אותה הפרה? אני מניחה שיסתכלו למהות ההפרה. הרי זה לא אותו חוק שחל בחו"ל. יצטרכו ללכת ולראות את הסעיף המקביל בחקיקה הזרה שמביא להטלת העיצום. לכן הבחינה תצטרך להיות מהותית.

רננה שחר:

אני רוצה לתת דוגמה. נניח שכלי ממריא עם מערכת לא כשירה ביודעין. הוא עובר על שתי הוראות חוק לפחות, גם על טיסה במצב לא כשיר וגם על הפרה של ציוד תעופתי, של סעיף 65 להצעת החוק. יש שני עיצומים שונים לדבר הזה ולדבר הזה. ההפרה יכולה להיות גם בחוץ לארץ ואתה נכנס פה למצב יותר מורכב. גם אצלם, יכול להיות שבנושא של הפעלה ללא ציוד תעופתי כשיר או בניגוד לרשימת הציוד התעופתי המינימאלי - - -

היו"ר יצחק וקנין:

אני מדבר על אותה עבירה.

רננה שחר:

אבל זה מעשה אחד.

היו"ר יצחק וקנין:

אני מסכים איתך שאם אדם עשה עבירה אחת ועוד עבירה, שהוא צריך לקבל עונש בהתאם לכללים שנקבעו. אבל, אם זאת אותה עבירה שם ואותה עבירה פה, אני מעניש אותו פעמיים על אותה עבירה.

רננה שחר:

אנחנו נותנים לזה שתי פיתרונות. אחד, זאת באמת תהיה סיבה לא להטיל - - -

היו"ר יצחק וקנין:

אז תשקלו את זה בתקנות ההפחתה ותביאו את זה. קשה לי מאוד עם הסעיף הזה.

רננה שחר:

אבל תקנות ההפחתה זה המקרה הפחות מקל כי יש מקרה יותר מקל שבכלל לא יוטל עיצום. אנחנו אומרים שזה יהיה במסגרת השימוע. חזקה על המנהל שהוא ישקול את הדבר הזה ויפעיל את שיקול דעתו הסביר בנושא.

איתי עצמון:

לגבי השימוע, לא יכול להיות שמנהל רת"א, יאמר בשלב השימוע שאדם הפר דין זר והפר דין ישראלי ודווקא בשל כך הוא כן צריך לשאת בכפל קנס.

רננה שחר:

עוד פעם, זה תלוי בנסיבות העניין. כן, יכול להיות, אתה הפרת פה שני דינים, גם את הדין הישראלי וגם את הדין הזר. בנסיבות העניין יכול להיות שהגישה תהיה שהוא צריך לשלם פעמיים. אני אתן דוגמה את ההפרה החוזרת. יש כל מיני נסיבות שיכולות לקרות. בגלל זה אנחנו חושבים שלא צריך לסייג את זה מראש.

רוני סטבקובסקי:

רננה, האם אתם יודעים מה הקונסטרוקציה בארצות הברית לעניין מצב של הפרות כפולות, כאשר טייס אמריקאי הפר הפרה שהיא גם בדין האמריקאי והיא התרחשה בישראל ואז למעשה שתי המערכות - - -

היו"ר יצחק וקנין:

שאלנו את השאלה הזאת.

רוני סטבקובסקי:

האם גם שם בעצם המנגנון מאפשר הטלה של כפל קנס? אנחנו מנסים ללמוד מה מקומות אחרים בעולם עושים עם דבר כזה.

רננה שחר:

אנחנו יכולים לברר את זה.

היו"ר יצחק וקנין:

אני לא אצביע על הסעיף הזה.

לאה ורון:

זה הוצבע בישיבה הקודמת אבל כפוף להבהרות ביחס לאותן שאלות.

רננה שחר:

אנחנו נברר את זה שוב.

היו"ר יצחק וקנין:

אני מציע שתבדקו מה עושים בעולם. אנחנו לא צריכים להיות חריגים בעניין הזה. אני לא מכריע, הסעיף עדיין כפוף להבהרות.

ראשי הרשויות הגיעו ולכן אני חוזר לסעיף 143. אנחנו דנו בנושא והכרענו. לא הצבענו מסיבה אחת, היועץ המשפטי של הוועדה אמר שכנראה לא נגיע לסעיף 158. מאחר ו-158 הוא נוגע ל-143, דחינו את כל ה**הצבעה** להיום.

אני פותח שוב את הדיון על סעיף 143. אני חושב שבישיבה הקודמת נאמרו הדברים, אני לא מתכוון לחזור על כל הדברים. אני אומר את זה באופן חד משמעי. ראשי רשויות שירצו לדבר ולא היו בישיבה הקודמת, אני אאפשר להם.

רננה, תקריאי את סעיף 143 וגם את סעיף 158א. אנחנו נדון בו כי הוא בעצם פותר את הבעיה של 143.

רננה שחר:

"חסינות דיונית מפני תביעות

143. לא תוגש תובענה נגד בעל כלי טיס, מפעיל אווירי, או מי מטעמם, בשל הסגת גבול, מטרד לציבור או מטרד ליחיד כמשמעותם בפקודת הנזיקין [נוסח חדש]‏ או בשל רעש חזק או בלתי סביר לפי חוק למניעת מפגעים, התשכ"א–1961‏, רק בשל כך שכלי טיס הוטס מעל קרקע או רכוש כלשהו, ובלבד שבנסיבות העניין קוימו ההוראות לפי חוק זה הנוגעות להטסה."

"תיקון חוק למניעת מפגעים

158א. בחוק למניעת מפגעים, התשכ"א – 1961, אחרי סעיף 17 יבוא:

"17א. חוק זה לא יחול על רעש מכלי טיס.".

היו"ר יצחק וקנין:

אני פותח שוב את הדיון בסעיפים האלה. אני חושב שבדיון הקודם רוב המשתתפים שרצו, העירו את הערותיהם. היה פה ראש העיר מודיעין ונמצאים פה ראש עירית מודיעין, ראש עיריית ראשון לציון, ראש עיריית אזור.

מוטי ששון:

בוקר טוב. אני יושב ראש הפורום של כל הערים שהן נפגעות נתב"ג 2000. אני מכיר את החוק הזה כבר מלפני 12, שנה כאשר חבר הכנסת אבי יחזקאל היה בראש ועדת הכלכלה. הסעיף הזה נדון אז. דרשנו בתוקף שכל חברת תעופה, כל טייס שיסטה מהנתיב וינמיך טוס יקבל קנס. גם החברה תקבל קנס וגם הטייס יקבל קנס. הטעם הוא פשוט: אי-אפשר למנוע את הזכות האלמנטארית של כל תושב ותושב לישון בלילה כמו כל תושב ישראל.

אני מזכיר לכבודו, אנחנו עכשיו נמצאים בבג"צ. יש צו על תנאי שאוסר על רשות שדות התעופה להטיס מטוסים בין 2 ל-5, סגר מוחלט. השופטת אמרה במפורש: לא אתן לכם להפוך את הלילה ליום ואני אשמור על הזכות האלמנטארית של התושבים לישון בלילה.

מה מציע החוק הזה? אין מושג כזה של רעש. מה זאת אומרת רעש של מטוסים? פתרנו את כל הבעיות, אין רעש. אנשים ישנו, הטיסות זה מוסיקה קלאסית שהיא גם מרגיעה וגם מרדימה את האנשים. אף אחד לא חושב שילדים לא ישנים בלילה, קמים בבוקר אחר-כך לא מרוכזים. אף אחד לא חושב על אותם אנשים שמתעוררים באמצע הלילה. אף אחד לא חושב על הדברים האלה. איפה ההשפעה שלהם על התפוקה הלאומית שלנו? על התל"ג שלנו? כשבאים עייפים.

אני מנהל את המאבק כבר 15 שנה בכל האינסטנציות. מה אתם רוצים להגיד? שרעש מטוסים זה לא רעש?

פה בוועדה לאיכות הסביבה - אתה יודע מה? המפוחים זה רעש, אבל רעש מטוסים זה לא רעש, זה לא מפגע. מחר תחליטו שגם זיהום אוויר זה לא מפגע. אז מה הבעיה? בהבל פינו אנחנו מחליטים כל מיני החלטות.

אני אומר לכבודו, במשטרים הכי טוטליטאריים לא מעבירים חוק כזה. רעש זה רעש.

היו"ר יצחק וקנין:

ששון, אל תרחיק לכת.

מוטי ששון:

אתה מכיר אותי לא מהיום, חבר הכנסת וקנין. זה הסגנון שלי. כשכואב לי אני אומר את מה שעל לבי. אני 15 שנה מנהל את המאבק הזה. לא נחתי לרגע ואני לא אנוח לרגע כי התפקיד שלי לשמור על איכות החיים של התושבים שלנו.

אני אומר, לא יקום ולא יהיה כסעיף הזה. אני מבקש מכבודו, גם הוא נציג ציבור, גם אני נציג ציבור. אנחנו שומרים על התושבים שלנו. התפקיד שלי הוא לא להגן על חברות התעופה.

היו"ר יצחק וקנין:

תודה לראש עיריית חולון.

דב צור:

אני ראש עיריית ראשל"צ.

אני רוצה להוסיף לדברים של מוטי. אחד, יש כמעט מוסכמה בסיסית בכלכלה שכשיש גורם פוגע ויש גורם נפגע, מטילים נטל על הפוגע ומעבירים אותו בדרך זאת או אחרת לטובת הנפגע. המשמעות היא, חייב להיות מנגנון שקונס על המפגע. אני מקווה שאנחנו לא צריכים לחזור לאמת המידה כי נשמע מהדברים שלך קודם כאילו באמת מישהו סבור שרעש אינו מפגע.

היו"ר יצחק וקנין:

בכתובים כתוב: "לא ברעש ה'". מטוס עושה רעש, זה בטוח.

דב צור:

יש עוד כמה דברים בקשר לרעש אבל אני מזמין את כבודו למוקד העירוני שלנו כל פעם שיש הפרה של שעות הלילה ותראה את הצג אדום מהודעות ופניות של תושבים, כדי שנבין שמדובר בכל זאת במפגע. אנשים לא קמים ב-3 בלילה להתקשר למוקד העירוני רק בשביל התענוג. הם עושים את זה כי משהו מקים אותם.

לכן אנחנו דורשים שבצד קנס שיוטל וחייב להיות קנס כספי שיוטל על גורם הרעש, גורם המפגע, הוא יעבור לטובת אלה שנפגעים. אנחנו כנראה לא יכולים להזיז את נתב"ג, את זה כבר קיבלנו. כנראה שהאפשרות של חלוקת הרעש לאזורים אחרים בארץ כבר למעלה מכוחותינו בטווח הנראה לעיין לפחות. אבל אם נגזר עלינו, מי שגורם נזק צריך לשלם בעד הנזק. זה לא מצוי כרגע בחוק. אנחנו חושבים שזה דבר בסיסי שצריך להיות.

גד רגב:

אתה פשוט לא מבין את החוק.

היו"ר יצחק וקנין:

בחוק יש ענישה.

דב צור:

לא דיברתי רק על הצד של הענישה, דיברתי על שני הצדדים. מה עושים עם הענישה?

היו"ר יצחק וקנין:

רננה, אני אתן לכולם לדבר. בדיון הקודם נאמרו דברים גם על ידי היועצים המשפטיים של חלק מהעיריות שהיו פה. אני אשמע את כולם, ואחר-כך היא תשיב לכם. אני לא מקל ראש במה שאתם אומרים. לאחר שאתם תסיימו אני אאפשר לה לענות לכם.

דב צור:

אני מבין שאתה מדבר כרגע גם על 143 וגם על 158. אם מקובלת עליך ועל חברי הוועדה המוסכמה הזאת שרעש הוא מפגע, אי-אפשר לנטרל את הדבר הזה מחוק למניעת מפגעים רק משום שמישהו החליט שהחוק הזה הוא אות מתה. על-סמך החוק הזה אנחנו נמצאים היום בדיונים בבג"צ.

היו"ר יצחק וקנין:

אתם לא על סמך החוק, אתם פשוט מרגישים שזה עובר כל גבול.

דב צור:

סליחה, אבל אנחנו לא יכולים לעשות את זה סתם רק כי זה עובר כל גבול. אנחנו עושים את זה על סמך החוק.זה אחד הכלים שמשרתים אותנו כשאנחנו באים לדיון בבית המשפט העליון.

איתי עצמון:

אדוני מדבר על החוק למניעת מפגעים.

דב צור:

כן.

היו"ר יצחק וקנין:

לא על חוק הטיס.

דב צור:

אבל בתוך חוק הטיס יש ביטול של אותה אפשרות להשתמש בכלל הזה של פעולה על-פי חוק למניעת מפגעים. הוא פשוט מבטל את הסעיף. הוא מבטל את מפגע הרעש מהחוק למניעת מפגעים.

יצחק וקנין:

אני לא בטוח שזאת ההבנה של הסעיף.

דב צור:

סליחה, אני קורא את תוכנו. למה אתה אומר מה פתאום? אנחנו מבינים עברית, לא משהו אחר, בסדר? כתוב בצורה הכי ברורה. אם אתם רוצים נקרא את הסעיף. אם אתם מפרשים את זה אחרת, בבקשה.

"חוק זה לא יחול על רעש מכלי טיס". מה יותר פשוט מזה. החוק למניעת מפגעים לא חל יותר על רעש ממטוסים. הוא חל על רעש ממכוניות, הוא חל על רעש שמישהו שעושה בגלל אבל הוא לא חל על רעש ממטוסים. מה יותר ברור מזה? איך אפשר לפרש את זה אחרת.

גיורא רום:

תכף אני אסביר לך.

היו"ר יצחק וקנין:

אל תנהלו דו-שיח. תנו להם לסיים ואחר-כך תשיבו.

דב צור:

ההבדל בין חוק הטיס לבין חוק למניעת מפגעים זה במהות של החוק. חוק הטיס - - -

גיורא רום:

זה במי השר שמופקד על הפעלתו.

דב צור:

אני מייד מגיע לזה. מה שאמרת, זה בדיוק מה שאני אומר. חוק הטיס נועד להסדיר טיס. חוק למניעת מפגעים נועד להגן על אותם אלה שנפגעים מכל מיני הפעלות של חוקים אחרים. אם אתה מבטל את הדבר הזה ומעביר את זה לחוק הטיס, אתה בדיוק מעביר את המהות של העניין. זה הדבר המהותי. המהותי מבחינתנו בהיבט הזה, אני לא מדבר על איך טסים מטוסים, זה נושא הרעש ואתה לא יכול להוציא את זה משם. זה מתקשר בדיוק לנקודה הבאה.

לאורך החוק, בסדרה של דברים אתם הופכים את השר להגנת הסביבה – אני מדבר רק על שקשור להיבטים של מפגעי רעש, אני לא מדבר על כל הפעולות האחרות. בכל הפעולות אחרות שר התחבורה צריך להיות המוביל במה שקשור לחוק הטיס, הוא הממונה על החוק. בנושא המפגעים אתם לוקחים בסדרה של סעיפים ומעבירים את הסמכות והופכים את המעורבות של השר להגנת הסביבה כסמכות מייעצות.

רננה שחר:

בהסכמת השר.

דב צור:

בהסכמתו איתו. יש מקומות שאתם אומרים בהתייעצות איתו, לרבות בנושא הרעש. נכון?

רננה שחר:

לא.

דב צור:

תכף נקרא את זה יחד ונראה.

אלה הנקודות העיקריות.

אריה פכטר:

בוקר טוב. אני ראש המועצה המקומית באזור. אני הייתי מזמין כל אחד מחברי הוועדה אלי הביתה, לשבת אצלי בבית בין 24:00 ל-5:00 בבוקר ולהרגיש מה שמרגישים התושבים שלנו. אני בטוח, אחרי שהייתם יושבים, שומעים ומרגישים את הרעשים, כולכם הייתם בעד החוק הזה. סך הכול התושבים שלנו זה לא תושבים סוג ב'. צריך שדה תעופה, אנחנו לא נגד שדה תעופה, אבל תנו לנו לחיות. תנו לתושבים שלנו לחיות.

בשבת בבוקר, אני חושב שהבית שלי עומד ליפול עלי. למה? מה, אנחנו תושבים סוג ב'? אנחנו לא משרתים את המדינה? לא תורמים, לא נותנים? למה? שבת בבוקר, יום מנוחה.

אני אומר לכם, אני מוכן לארח את כל חברי הוועדה, שיבואו אלי הביתה באחד ימי השבוע או בשבת בבוקר ותרגישו מה שאנחנו מרגישים. עד מתי?

לא רוצים לפתוח שדה תעופה בדרום, לא רוצים לפתוח שדה תעופה נוסף בצפון, רוצים שאנחנו נמשיך לסבול.

היו"ר יצחק וקנין:

אולי יעבירו את הערים לדרום?

אריה פכטר:

בסדר, תביא את זה לישיבה.

קחו את זה לתשומת ליבכם ושכל אחד יחשוב שהוא גר בערים האלה והוא חי את החיים האלה. תודה רבה.

היו"ר יצחק וקנין:

הערות נוספות?

גיורא רום:

ארגון התעופה הבינלאומי ה-ICAO, כשהוא מגדיר מה שלושת הנושאים העיקריים שעומדים לנגד עיניו זה: Security, Safety, Environment - ביטחון, ביטחון וסביבה. זה בא לידי ביטוי בשני דברים: בפליטת Co2 ובנושא הרעש. נשים עכשיו את נושא ה-Co2 כי זה לא הנושא.

אני רוצה להגיד עוד דבר, שאני לא אומר אותו בשביל מתק שפתיים. יש לי המון כבוד לראשי ערים. יש כאלה שאני עובד איתם יותר בצמידות. עם מוטי דיברתי בטלפון לפני 10 ימים. הוא כתב איזה מכתב ואני מייד טלפנתי לענות לו. הוא לא סיפר שבבג"צ ששם עוצר בין 2:00 ל-5:00, הבג"צ הגדיר אותי כאדם שמסוגל לאשר טיסות. היתה לנו שיחה בנושא הזה וטרחתי לטלפן אליו.

עבדתי עם דב צור בעבר בנושא מסוים.

היו"ר יצחק וקנין:

האם הכלל של 2:00 עד 5:00 נשמר?

מוטי ששון:

כרגע בגלל הצו.

גיורא רום:

לא נמצא פה ראש עירית מודיעין, שאני חושב שהוא באמת אדם לעילה ולעילה. זה בכלל לא עניין אישי, יש לי המון כבוד לראשי הערים.

אחד הדברים שתפס אותי מלכתחילה כשנכנסתי לתפקידי היתה החזרה הרבה פעמים של מוטי ששון על העובדה שהוא עוסק בזה כבר 15 שנים. אם יורשה לי לומר, הוא עוסק בזה 15 שנים – אני אומר בזהירות – לא בהצלחה גדולה. שאלתי את עצמי למה 15 שנים הוא עוסק בזה לא בהצלחה יתרה? אני לא צריך לדבר בשבחו כי קטונתי.

רשות התעופה האזרחית, בניגוד לשקלא וטריא על רוחב העוצר, אורך העוצר וכן הלאה, הכנו מסמך שהוא יותר ברוח של התפישה של ה-ICAO. בנושא רעש. זאת תפישה שמורכבת מארבעה מרכיבים:

אחד, מה האספקטים הטכנולוגיים שהתפתחו במשך השנים. מבלי להיכנס ליותר מידי פרטים, זה כבר לא בואינג 707 וזה לא DC8, אלה מנועים אחרים לגמרי.

המרכיב השני הוא מה התכנון האורבאני שסביב השדה, שאנחנו לא נזיז אותו לדרום ולא נזיז אותו לצפון. בואו לא נבנה על זה, אני נותן לכם עכשיו עצה חינם.

אגב, אני אחד מאלה שגרים ליד השדה ושומע כל המראה. כל פעם אני רואה איך הבתים של אור יהודה הולכים ונבנים יותר ויותר קרוב לשדה, כאילו שאין שם שדה. ניסע פעם לאור יהודה ולא לאזור, פשוט עיניי נפקחות. אז יש את התכנון האורבאני.

המרכיב השלישי זה נהלי טיסה של הקטנת רעש. זה נקרא בשפה מקצועית:

Noise Abetment Departure Procedure .

הדבר הרביעי זה הגבלות תפעולית, מה שראשי הערים מתייחסים עליהן. הגבלות תפעוליות באות לידי ביטוי בתעופה המודרנית בשדות שונים באירופה בעיקר כי בארצות הברית זה פתוח בעיקר לגמרי. באירופה יש המון גישות איך לנהל את הרעש. אף אחד לא חושב שאפשר לחסל את הרעש. העיסוק הוא באיך מנהלים את הרעש. יש שיטות שונות של הקצאות רעש, של מכסות רעש. כי מהצד השני עומדת השאלה מה עושה מדינה, במיוחד מדינת ישראל - - -

יצחק וקנין:

מה קורה בכל העולם בנושא הזה?

גיורא רום:

תכף אני אגיד לך. מה עושה מדינה כמו מדינת ישראל ששדה התעופה הוא הדרך היחידה שלנו להיות מקושרים לעולם החיצוני?

מוטי דיבר על התל"ג של תושבי חולון. אם נצליח להביא תיירים, גם תושבי ערד ודימונה שגרים ליד ים המלח ייצרו תל"ג.

מוטי ששון:

מי מפריע להם היום?

גיורא רום:

לא מפריע. שר התיירות צריך לדאוג שיהיו יותר תיירים.

מוטי, אל תפריע לי, אני לא מתנצח איתך. תאמין לי, אף מילה לא תשמע ממני של התנצחות. יש לתפוס את השדה לא בתור קוריוז או תחביב, יש לו משמעות פנומנאלית.

אם אני מבין נכון את הפן המשפטי, יש לנו פה שתי חלופות. חלופה אחת היא ללכת לשיטתם של ראשי הערים, כי הרי לא יעלה על הדעת שנושא מסוים יטופל על-ידי שני חוקים, גם חוק הטיס וגם החוק למניעת מפגעי רעש. דרך אחת היא דרך חוק מפגעי הרעש. השר לאיכות הסביבה למעשה יצטרך לנהל את העניין.

דב צור:

למה זה לא יעלה על הדעת?

גיורא רום:

אני אגיע לזה.

דב צור:

אתה אומר את זה באופן כמעט אקסיומטי.

רננה שחר:

לא הגיוני שיהיה בשני חוקים.

דב צור:

שיהיה בשני חוקים שתי מערכות. את רוצה שאני אתן לך דוגמאות מחוקים אחרים?

רננה שחר:

מייד נסביר.

גיורא רום:

הדרך השנייה, כבוד היושב ראש, זה ללכת דרך חוק הטיס ואז, כשאנחנו מבטלים את 159, אנחנו אומרים שאנחנו נעשה את זה דרך חוק הטיס. אנחנו מפעילים את סעיף 70 שמטיל חובת קביעת ספי רעש עם סנקציות שהפרת הסעיפים האלה גוררות. פרק ט' קובע את הסנקציה. זאת אומרת, יש פה חבילה שלמה של חוק, של קביעת הנורמה ושל הסנקציה שבאה בעקבותיה. מי שאחראי על זה, אני לא שופט לטוב ולרע, זה שר התחבורה ובמידה רבה מנהל רשות התעופה האזרחית.

יכול לבוא מישהו ולומר: המנהל? יהיו 50 מעברי מגבלות בחודש והוא יטיל סנקציה כספית רק על 3. המנהל, בכל דבר בחוק הזה, עומד לכללי המשפט ולכללי הסבירות ולכללי הבדיקה ולבג"צ. מישהו יכול לשאול אותו אם היו 50 עבירות איך קנסת רק 3 מקרים ו-48 פטרת. הוא יצטרך לתת הסברים. המנהל הוא לא מלך בגדוד. יש דברים מסביבו שדי מגבילים אותו.

אנחנו חושבים, וכך הצענו את החוק, שזאת הדרך המועדפת. אני רוצה לומר למה הדרך השנייה נראית בעיניי פחות טובה. כאשר נותנים לשר לאיכות הסביבה בלעדיות בקביעת כל מה שקשור ברעש, הוא יכול, אפילו מבלי דעת, להשבית את כל התעופה או את חלקה. התעופה היא נכס לאומי. קל נורא להגיד שהסף יהיה 5 ולא 8. תאמין לי, בהזזת קולמוס אתה כותב 5. אופס, 40% מהטיסות לא תתבצענה ואז נראה את המדינה הזאת מתפקדת.

ראש עיריית מודיעין לא נמצא פה ויש לנו בג"צ בעניין מודיעין.

היו"ר יצחק וקנין:

היועצת המשפטית נמצאת פה.

גיורא רום:

אני רוצה לתת דוגמה. אנחנו התחלנו להפעיל תהליך בעקבות "דוח לפידות". הותקפנו קשות על-כך שאנחנו לא מיישמים את המלצותיו שהתקבלו על-ידי הממשלה. התחלנו להפעיל תהליך נחיתת מכשירים שמעלה את הבטיחות של התעופה בישראל עשרות מונים. התהליך הזה עובר מעל מודיעין ויוצר אי נחת למודיעין. בסוגריים אני יכול לומר לך שבחודש אוגוסט הקרוב, אם לא תהיינה הפתעות אדירות, זה ייגמר לפחות ל-3 שנים. אם פעם ישאלו אותי אנשי מודיעין, אני אסביר להם שכל הסיפור הזה הוא עד אוגוסט ואחר-כך 3 שנות שמיטה כי המסלול הזה נסגר ולכן לא יעברו דרך מודיעין. לכן כל הסיפור של מודיעין הוא לעוד 9 חודשים.

אריה פכטר:

אז הוא יעבור מעל ישוב אחר.

גיורא רום:

תנו לי להסביר, אני מדבר על העניין של מודיעין.

היו"ר יצחק וקנין:

אם יש לכם איזה מסלול תת קרקעי, תגידו לי.

דב צור:

אם אדוני רוצה לדעת, יש אפשרות. הוצע להם. רשות שדות התעופה, יחד עם גורמי הצבא הרלוונטיים, וגיורא יודע את זה, מוליכים אותנו שולל שנה. הוצע להם, הוא יודע. ישבנו בישיבות מקצועיות. סיפרו לי שהמטוסים ממריאים מתל-נוף צפונה, מסתבר שהם ממריאים מערבה, סיפורים וקשקושים. לצערי הם לא רוצים לעשות את זה כי – הוא יספר לך, כמה עולה המכשיר הזה שמכוון את התנועה מעל נתב"ג, הג'י.פי.אס האווירי? כמה עולה? מיליון דולר? זה הסיפור.

היו"ר יצחק וקנין:

אם זה היה מיליון דולר, מזמן היו - - -

דב צור:

אני מודיע לך. יגיד לך גיורא כמה זה עולה, נדמה לי שפחות, נכון?

גיורא רום:

אני אומר לך עכשיו בפני כולם, אין לך מושג על מה שאתה מדבר. אני אומר לך את זה "און-רקורד" ואני תכף אפרש את זה.

דב צור:

בישיבה אמרת אחרת, אבל בסדר, מותר לך להגיד הכול.

גיורא רום:

אני אומר לך את זה ואני אפרש את זה.

דב צור:

מותר לך להגיד הכול.

גיורא רום:

אתה לא יכול לומר שמוליכים אותך שולל.

דב צור:

אתה אמרת לי בישיבה והבאת אותי לדיון אפילו.

יו"ר יצחק וקנין:

מר צור, אתה לא בעיריית ראשון, תשכח מזה.

דב צור:

אני במדינת ישראל אבל.

היו"ר יצחק וקנין:

תקבל רשות דיבור ותדבר. כיבדתי את הזמן שדיברת ולא נתתי להפריע לך. אתה צריך להבין שזאת לא המסגרת שאתה מכיר.

גיורא רום:

הייתי בניסיון לתאר את שתי הדרכים שאפשר ללכת בהן. דרך חוק הטיס עם סעיף 70 ופרק ט' של העיצומים. הדרך השניה, שבעצם נותנת לשר לאיכות הסביבה את היכולת להחליט שבמודיעין המגבלה תהיה איקס דציבל. אני לא ארשה, כמופקד על הבטיחות של הילדים שלכם, ובעקבות דוח לפידות ובעקבות איך שנראית התעופה בעולם, לבצע נחיתת מכשירים מכיוון מזרח.

אם השר לאיכות הסביבה יוריד את סף הרעש מתחת לגובה מסוים, לא תהיינה טיסות, שזה מבחינתי בסדר גמור. לא אני אחראי על התיירות, לא אני אחראי על המטענים, אני אחראי על הבטיחות. כל זמן שאני אחראי על הבטיחות, ממזרח בלילה, ובמזג אוויר בעייתי ינחתו נחיתת מכשירים.

לכן, לדעתי, הדיון צריך להתרכז סביב השאלה, האם הולכים בדרך א' שתיארתי אותה, דהיינו דרך חוק הטיס, ביטול סעיף 158, סעיף 70 פרק ט', או הולכים בדרך השנייה, שמירת 158 ולתת לשר לאיכות הסביבה לנהל את התעופה בישראל.

עכשיו אני רוצה להגיד מילה לדב, שאני באמת מאוד מכבד אותו ויש הרבה מקרים שאנחנו משתפים פעולה. קודם כל, לא הוא המציא את הרעיון של תל נוף, זה בא מרשות התעופה האזרחית.

ב', אין שום מכשיר, אנחנו כבר סידרנו. הרעיון היה לאפשר למטוסים שממריאים מזרחה מנתב"ג, לפנות ימינה ולהיכנס לשדה האווירי של שדה התעופה בתל-נוף. בניגוד למה אומר ראש עיריית ראשון, יש בתל נוף שני מסלולים. אחד נקרא 36, זאת אומרת, ממריאים צפונה. אחד נקרא 33, ממריאים שמאלה מהצפון. ממריאים בתל-נוף צפונה. אני הייתי מפקד תל-נוף, הייתי מפקד טייסת בתל-נוף, הייתי כל החיים שלי בתל-נוף. לא ממריאים מערבה אלא אם אתה מסוק, אתה ממריא צפונה.

להכניס מטוסים אזרחיים אל תוך תל-נוף - - -

דב צור:

לא אל תוך תל-נוף. גם מנכ"ל אל-על היה מפקד חיל אוויר.

אברהם רזיאל:

ממריאים צפונה, מה לעשות?

גיורא רום:

זה לתוך ה- FIR של תל-נוף, זה לתוך המרחב האווירי. להכניס מטוסים אזרחיים לאזור הפיקוח של תל-נוף, מייצר מצב שבו – בתל-נוף יש בלילות כוננות שנקראת "כוננות 5 דקות" של מטוסי 15F. אני נפגשתי על זה כבר פעמיים עם מפקד חיל האוויר. בניגוד למה שדב אומר שמוליכים אותו שולל, מתעצלים וחוסכים כסף. אין פה עניין של כסף, אין פה אפילו שקל אחד.

מפקד חיל האוויר וראש מנהל רת"א, אלה שני אנשים שהתמונה שלהם תופענה ב"הארץ" בעמוד הראשון כאשר יקרה משהו ל-15F ולבואינג 747. הם שני המבוגרים האחראים היחידים בכל המדינה שלא ישנים בלילה בגלל הדבר הזה.

לכן, אולי יום אחד נמצא פיתרון לזה. אנחנו העברנו את כל המדינה, במסגרת שאמרתי שאנחנו מטפלים בצד הטכנולוגי, לדבר שנקרא RNAV.1., שזאת האפשרות להוציא מטוסים מנתב"ג לא בקווים ישרים אלא, נניח, לאורך כביש 431 ולא לעבור מעל אזורים מיושבים של ראשון. עדיין צריך לעשות לא מעט דברים בנושא הזה, כמו נחיתה בערפל וכן הלאה. יש לא מעט עבודה עוד לעשות.

אנחנו לא מוליכים שולל אף אחד. אנחנו לוקחים את הרעש מאוד ברצינות. אנחנו לא מתכוונים, לפחות אני, כמנהל התעופה האזרחית, לגרום רעש באזור, באור יהודה ולא איפה שאני גר באזור יהוד, לא בראשון, לא בחולון, לא בבת-ים ולא בחבל מודיעין.

אנחנו צריכים למצוא דרך לקיים בצוותא את שדה התעופה ואת הפעילות שלו. 12 מיליון אנשים באים לארץ כל שנה. 300,000 טון קרגו יוצא מישראל כל שנה ומגיע.

צריך למצוא דרך לעשות את זה. רת"א כתבה מסמך שעמד בבסיס החלטות הממשלה לפתוח את נתב"ג ללילה, שעל זה יש עכשיו בג"צ. מה שבג"צ יחליט מקובל עלי.אגב, אני לא חושב שצריך לפתוח את נתב"ג לכל הלילה, זה לא עולה על דעתי.

תסלחו לי על הביטוי אבל הדיון הזה הוא לא הוצאת קיטור על כעס על הרעש, הוא מה הדרך הרגולאטורית שאתה תבחר ללכת בה. האם זה דרך חוק הטיס, כפי שאני תיארתי או האם זה דרך החוק למניעת מפגעים? זאת השאלה המעשית שצריך לדון בה ולהחליט עליה.

היו"ר יצחק וקנין:

התייחסות.

דנה חפץ-טוכלר:

אני מייצגת את עיריית מודיעין מכבים רעות ואני אבקש להתייחס לדברים.

היו"ר יצחק וקנין:

אבקש שלא תחזרי על דברים שאמרת בשבוע שעבר.

דנה חפץ-טוכלר:

לא אחזור, כבודו.

אני אבקש ראשית לומר למר גיורא רום שאנחנו מודים לו על קידום החוק. אנחנו חושבים שהחוק הוא נכון והגיע הזמן להסדיר את דיני הטייס במדינת ישראל. אנחנו מודים לוועדה שהיא דנה בזה. אנחנו חושבים שזה דבר נכון.

יחד עם זאת, אנחנו חושבים שהמצב החוקי היום, שיש מספר דינים המאפשרים להגן על תושבים במדינת ישראל, מקום שנעשים מפגעים על ידי רשויות התעופה בעצמן, או באישורן. הדינים האלה הם דינים שחיים לצד דיני הטיס. את המצב הזה אנחנו מבקשים להשאיר.

אני אסביר את החשיבות. ראשית, כולנו יודעים איפה השדה ממוקם. אין מחלוקת שטיסות המטוסים צריכים לטוס מעל אוכלוסייה. השאלה היא, האם מישהו רואה את התושבים שנמצאים למטה? האם מישהו יודע מעל איזה שכונות זה עובר?

יש לנו הקלטה שרשות התעופה האזרחית, על נתיב, אפילו לא ידעה על איזה שכונות הוא עובר. היא הציעה את הנתיב, היא אפילו לא ראתה איפה הוא טוס.

אין מחלוקת שרשות התעופה האזרחית היא הרגולאטור. הבעיה היא בתפישה על מה קודם למה ושמירה על איזונים. אם מר רום אמר פה: אני אחראי על הבטיחות, אז זוהי למעשה התפישה שמייצגת את רת"א. אבל יש מישהו שצריך לדאוג לכל אותם שנמצאים למטה וצריך את האיזונים והבלמים הללו.

אמר מר רום, ואני חייבת להתייחס לאמירה, שכפי הנראה באוגוסט זה לא יהיה. אם זה היה כל-כך פשוט, מדוע מודיעין היתה צריכה לעתור לבג"צ ולבקש את הסעד של ביטולו של השדה? מדוע פרקליטות המדינה לא הופיע בבג"צ ואמרה שאכן יבוטל הנתיב? מדוע היא מתעקשת להשאיר את הנתיב והיא לא מודיעה לבג"צ שהסעד התקבל והנתיב יבוטל.

היו"ר יצחק וקנין:

אני לא מתכוון לנהל פה את מה שקורה בבית המשפט.

דנה חפץ-טוכלר:

אנחנו לא מתכוונים להחליף את בית המשפט אבל אנחנו כן מתכוונים לומר – לראייה, השר להגנת הסביבה הוציא מכתב ב-16.11.2010, לפני ימים ספורים, לרשות שדות התעופה ולמשרד התחבורה והוא מבקש לדעת איזה סעדים נעשים בכל מקרה שעוברים על הדציבלים שנקבעו כחריגים. בנוסף לזה הוא כותב לחבר הכנסת ישראל כץ שר התחבורה, למר גיורא רום ולמר יעקב מור: "באם לא יטופלו החריגות כנדרש ולא יפסקו, אשקול לעשות שימוש בסמכותי על-פי החוק למניעת מפגעים-1961 ולהוציא צו המונע את המשך גרימת הסעד".

אם זאת היתה אות מתה, לא היינו נמצאים פה. יש את המשרד להגנת הסביבה. המשרד להגנת הסביבה מציגים או אמורים להציג מצגים ומפות רעש, איפה מתי וכמה יטוסו מטוסים.

הבעיה היא מה קורה כאשר זה משתנה, כאשר בהינף לילה, תוך החלטה של 24 שעות, מחליטים לשנות את כל הנתיבים ולהעביר את כל המטוסים, בלי שנעשתה כל בדיקת רעש, בלי תסקיר השפעה על הסביבה, בלי יכולת מיגון אקוסטי.

לא אומרים להפסיק את הטיס במדינת ישראל. כל מה שמבקשים הוא שזה יהיה מידתי, קרי, יחשבו להזיז את השעות של ההמראות ונחיתות בשדה, כך שזה לא יהיה בשעות שפוגעות או בשעות של הלילה. קרי, שאם יתחילו עבודות שיפוץ מסלולים, אז לפני שהם יתחילו, המדינה תציע מיגון אקוסטי לאותם בתים שהולכים לסבול. שתהיה מודעות לאוכלוסייה - - -

היו"ר יצחק וקנין:

עם שדרות לא גמרנו, את רוצה שנתחיל עם כל - - -

דנה חפץ-טוכלר:

כבודו, לא אומרים להפסיק את הטיס, אומרים להפסיק את המטרד. מטרד אפשר למזער. בטיס, אפשר להזיז את הטיסה לשעה כזאת או אחרת ולפעמים גם אי-אפשר. לפעמים צודקת רשות שדות התעופה ורשות התעופה האזרחית שאי-אפשר, אבל צריך לדאוג מהו הסעד שיקבל האזרח התושב כתוצאה מזה שאי-אפשר להזיז את מועד הטיסה. על-כך מדובר בחוק מניעת מפגעים.

הצעת חוק הטיס שעומדת כרגע לדיון, כבודו, איננה נותנת מענה ואני אגיד למה. עיצום כספי הוא עיצום שמוטל על מוביל אווירי או על טיס. הוא איננו בא לטובת התושב, הוא איננו נותן סעד מיידי. למעשה הוא מחליף הליך מעין פלילי, מעין משמעתי. הוא לא פוטר את הבעיה ברמת התושב הקטן שקנה בית, שלא היה שום נתיב תעופה מעל הבית שלו ופתאום - - -

היו"ר יצחק וקנין:

הוא ידע פחות או יותר לאן הוא הולך. מה, הוא לא ידע?

דנה חפץ-טוכלר:

אני אסביר למה. כשעשו את תמ"א 2/4 - - -

היו"ר יצחק וקנין:

אני לא מצדיק את החריגות.

דנה חפץ-טוכמן:

לא, זאת הטעות הגדולה. אני מבקשת לציין את זה וזאת חשיבות הדברים.

היו"ר יצחק וקנין:

אבל החוק טיפל בחריגות, לא?

קריאה:

החוק לא טיפל בחריגות.

היו"ר יצחק וקנין:

אז כנראה לא קראת את החוק. אתה רוצה שאני אקריא לך את סעיף 70.

דנה חפץ-טוכלר:

סעיף 70 קובע מפלס רעש, הוא לא קובע מה קורה כשמבטלים - - -

היו"ר יצחק וקנין:

מפלס הרעש נקבע ביחד עם המשרד להגנת הסביבה, זאת אחריות שלו. אם את חושבת שגם את הסעיף הזה היה קל להעביר פה, זה לא היה קל. גם החברות מרגישות שהן נפגעות מכל הקנסות ומה שהטלנו עליהן כעיצומים בכל תחום. זה בצורה שלא היתה בעבר, בסכומים של 100,00 שקל ו-150,000 שקלים, דברים קשים מאוד.

אני לא מקל ראש במה שאתם אומרים, אבל חבר'ה - - -

דנה חפץ-טוכלר:

אנחנו בסך הכול מבקשים להשאיר את המצב החוקי הקיים. הרי לא כל יום השר להגנת הסביבה מוציא צו. עובדה שעד היום, מיום תחילת החוקים, הוא לא הוציא צווים. הוא רק איים להוציא צווים ואז המטרדים טופלו ולא הוצאו צווים. את הסנקציה הזאת אנחנו מבקשים להשאיר.

רשות שדות התעופה אומרת שכל הדינים בדיני הטיס יאוגדו בסעיף אחד. אבל זה לא נכון, לא מבטלים את פקודת הנזיקין. פקודת הנזיקין חיה לצד פקודת הטיס. אם יהיה עוול, יהיה. זאת אומרת שיש דינים נוספים שחלים חוץ מחוק הטיס. אנחנו מבקשים לומר שמקום שברור שלא יוטל עיצום, ויש כאלה מצבים במדינת ישראל שלא יטילו עיצום כי רשות התעופה האזרחית אישרה נתיב טיסה שברור לחלוטין שמטוסים כבדים לא מסוגלים לבצע את הנתיב בלי לעשות רעש. מדינת ישראל יודעת את זה. היא מוציאה דפי טיסה שבה היא כותבת ומודה שמטוסים כבדים יעשו את הרעש. המטוסים הכבדים האלה עוברים מעל אוכלוסייה.

באותם מצבים אנחנו מבקשים שיהיה סעד לשר להגנת הסביבה, מעבר לקביעת מפלס הרעש, דהיינו, בסנקציה מה קורה כשעוברים את מפלס הרעש. הטלת עיצום כספי על רשויות תעופה לא תוטל במצבים שרשות התעופה האזרחית אמרה לטייס להטיס את המטוס בצורה הזאת. אבל היא לא התמודדה עם השאלה מה קורה לתושב.

נקודה נוספת, כבודו. ההליך של העיצום זה הליך ארוך, הליך משפטי. חוק מניעת מפגעים סביבתיים הוא הליך משפטי ארוך. אנחנו מדברים על סעד שבו ניתן לתת סעד מנהלי, שבו המדינה בעצמה אומרת: כן, יש פה בעיה של מטרד. כן חייבים לטוס, אבל תנקטו את הפעולות הבאות להורדת שיעור הרעש. היא לא אומרת לבטל את הנתיב. אולי היא תאמר זאת במצבים קיצוניים. אבל, רוב הסבירות היא שהיא תאמר: תשנו את שעות הטיסה של הנתיב, תורו שמטוסים כבדים לא יכולים לזוז בנתיב, תזיזו את שעות היצירה של המטוסים מחו"ל, שהם יגיעו בשעות אחרות לארץ. על זה מדובר.

עובדה היא, שרשות שדות התעופה בעצמה לא חשבה על זה. אם היא היתה חושבת על זה, לא היינו נמצאים במצב של מטרדים.

אתן לך דוגמה ממכתב שכתב המשרד להגנת הסביבה לעיריית מודיעין מכבים רעות, מכתב מפברואר 2009. עירית מודיעין מכבים רעות עתרה מספר פעמים לבג"צ. זה בג"צ שני והוא עדיין תלוי ועומד וניתן צו ארעי המורה לשר להגנת הסביבה לומר מדוע הוא לא עושה שימוש בסמכותו לפי חוק מניעת מפגעים.

השר להגנת הסביבה, כאמור - - -

היו"ר יצחק וקנין:

את חוזרת על דברים.

דנה חפץ-טוכמן:

יחד עם זאת, ראו מה כותב המשרד להגנת הסביבה על מה אמרה לו רשות התעופה האזרחית בהפעלת הנתיב. "סמנכ"ל המבצעים של רשות שדות התעופה הציג בפני בעל-פה ובכתב שעמדת הרשות היא שמסלול 30 בנתב"ג, באופן המוצע, משמש את המטוסים הנוחתים כל יום בין השעות 1:00 עד 2:00 לבין השעות 5:00 עד 6:00 בערב בלבד".

בפועל, אדוני, אולי יש טיסה אחת שחולפת כך ביום. כל הטיסות הן מ-23:00 צפונה. קרי, בין המשרדים עצמם, המשרד להגנת הסביבה שהוא קבע את שיעור הרעש, הוא לא קיבל את הנתונים כי בהינף יד שינו אותם.

ראה עוד דוגמה, כבודו.

היו"ר יצחק וקנין:

אני מבקש לקצר, תסיימי תוך דקה.

דנה חפץ-טוכמן:

אם כך, אני אבקש לסכם. אפשר שדינים שונים יסדירו את כל הנושאים. לראייה, חוק הטיס איננו מבקש לבטל את פקודת הנזיקין ומאפשר תביעה לפי פקודת הנזיקין במקרה של הפרת חובה חקוקה וכיוצא בזה. אין שום סיבה לבטל חוקים נוספים.

מעבר לכך, חוק מניעת סביבתיים, כבודו, אם יבוטל חוק מניעת מטרדים מ-1961 לא תהיה אפשרות ליישם את חוק מניעת מפגעים סביבתיים. לא תהיה אפשרות לרשויות להגיש קובלנה נגד המפגעים, לא תהיה אפשרות לקבל, לפי חוק חופש המידע, דיווחים על רמות הטיס. אותם חוקים, חוק מניעת מפגשים סביבתיים וחוק חופש המידע מפנים לחוק מניעת מטרדים.

היו"ר יצחק וקנין:

לפני שרננה תשיב. שאני מבקש מהמשרד להגנת הסביבה להתייחס. הרי אתם הותקפתם פה הרבה עכשיו.

דב צור:

אדוני, גם אני אבקש להתייחס.

הדס פיקסלר:

אני מהמשרד להגנת הסביבה. אני אשיב בכמה מישור.

ראשית, במישור של סעיף 143 עצמו, כפי שאמרתי בדיון הקודם לאחר שנשאלנו על-ידי הוועדה אם, אנחנו חושבים שאין בעיה עם הסעיף. אנחנו לא חושבים שהוא פוגע בזכות בגלל שהוא אומר שאי-אפשר יהיה להגיש תביעה רק בשל כך שמטוס חלף מעל איזה מקום. אם יש איזה מפגע או שעברו על ספי הרעש המותרים ניתן להגיש תביעה ולכן א נחנו לא חושבים שתהיה פגיעה בסעיף 143, כפי שהוא מנוסח.

לגבי סעיף 158א, הסעיף הזה משקף הסכמה שהושגה בממשלה, כפי שגם באה לידי ביטוי בהחלטת ועדת השרים לענייני חקיקה. המשמעות היא שהשר להגנת הסביבה אכן הסכים באותו חלק של הממשלה, שההסדר שמוצע עכשיו בחוק הטיס, שאומר שייקבעו ספי רעש בהסכמת השר להגנת הסביבה ולא בהתייעצות איתו, וגם תהיה עליהם אכיפה באמצעות עיצומים כספיים, מה שעד עכשיו לא היה, זה הסדר מספק בנושא הזה של מניעת רעש.

היו"ר יצחק וקנין:

זה כבר נקבע?

הדס פיקסלר:

החוק קובע הסדר. רננה גם תוכל להסביר שסעיפי הרעש הקיימים היום יאומצו כתקנות מחייבות מכוח החוק וניתן יהיה להטיל עיצומים כספיים. בתקנות שקובעות את ספי הרעש יש גם חובה כללית בדין וגם חובה ספציפית שכתובה בחוק הטיס, לעדכן אותם אחת לכמה זמן ולא לקפוא על השמרים.

היו"ר יצחק וקנין:

זאת אומרת שאין לכם בעיה עם סעיף 143 וגם לא עם סעיף 158.

הדס פיקסלר:

נקודה נוספת. אנחנו הבנו מבחינה פרשנית, וזאת גם היתה עמדת משרד המשפטים, שלא תהיה פגיעה בחוק חופש המידע או בחוק למניעת מפגעים תביעות אזרחיות שמפנים או מאזכרים את החוק למניעת מפגשים. מה שהוסכם, וגם היועץ המשפטי לוועדה יאמר את זה, שכלל שנדרשת הבהרה כדי להסדיר את העניין הזה, אנחנו כמובן מסכימים לה.

רננה שחר:

אני מבקשת שמוטי שמואלי מרת"א ייתן דברי הסבר על תכנית המתאר של נתב"ג שמסדירה חלק מהדברים.

גיורא רום:

זה קשור למודיעין? למה אנחנו צריכים להתעסק בענייני מודיעין?

היו"ר יצחק וקנין:

הוא יענה לו בקצרה.

מבחינתי, מודיעין, חולון, אזור, כולם אותו דבר.

גיורא רום:

נכון. יותר מזה, יכול להיות שעוד 8 שנים יהיה שדה תעופה או בנבטים או במגידו, והם לא מיוצגים פה. לא ראש עיריית עפולה, לא ראש עיריית בלפוריה, לא המועצה המקומית בעומר.

מוטי שמואלי:

אני מרשות התעופה האזרחית. רציתי להתייחס לנקודה אחת לגבי הנושא של שינוי נתיבים כחלק מתהליך השדרוג של מסלולים ובכלל לכל נושא הנתיבים סביב נתב"ג, שבאמת משתנים מפעם לפעם ומותאמים גם לצרכים. עכשיו ספציפית, בשנים האלה, בגלל תהליך השדרוג של המסלולים, כל מסלולי התפעול ונתיבי הטיסה שנתב"ג פועלים בהם, בין היתר כחלק מתכנית מתאר ארצית ספציפית לנתב"ג, כי מוניציפאלית נתב"ג לא שייכת לשום ישוב. זאת תכנית מתאר 4/2 שבתוכה יש התייחסות מאוד רחבה לנושא הרעש, לתסריטי הרעש וכו'. יש שם מושגים כמו אשראי רעש וכדומה וזה תהליך שנעשה לאחר תסקיר השפעה על הסביבה.

הנושא הזה של שינוי נתיבים כחלק מתהליך של שדרוג מקבל מענה. הוא לא דורש שינוי של התמ"א, יש שם מענה מפורט מה מותר ומה אסור. כל התהליכים האלה של שינוי, להפריד מהטענות על שיתוף פעולה והודעות וכדומה, כל הנושא הזה של שינוי נתיבים וגרימת אי נוחות לתושבים אחרים, מוסדר בתוך תכנית המתאר הארצית. לתכנית המתאר הזאת יש גם ועדה מקצועית שפועלת מתוקף אותה תכנית. היא מתכנסת אחת למספר חודשים. גם רשות שדות התעופה וגם רשות התעופה האזרחית נאלצים, צריכים ועושים ומדווחים על תהליכי השינויים בטיסות. יש גם מעקב בדיעבד על מה שנעשה. הוועדה המקצועית הזאת מפקחת על הפעילות והיא גם מדווחת לוועדה ציבורית. יש פה מנגנון שלם שמסדיר את הנושא הזה של שינוי תהליכי טיסה ושינוי נתיבים כתוצאה משדרוג מסלולים ובכלל כל התהליכים. הדברים האלה נמדדים ותבנית הרעש מתעדכנת או יכולה להתעדכן בכל שנה בעצם. יש פה מענה כולל לכל הישובים.

רננה שחר:

אני רוצה לפרוס בפני ראשי הישובים שלא היו בדיון שעבר. אדוני, היום המצב הוא שיש שני דינים. יש חוק מניעת מפגעים, יש תקנה 85א לתקנות הטיס שמכוחן נפגעו ספי רעש. המצב הוא שיש היום ספי רעש אבל הם לא אכיפים, אין עליהם קנסות.

מוטי ששון:

תגידי שהם לא מעודכנים.

גיורא רום:

לא, הם לא אכיפים.

מוטי ששון:

מעבר לזה, גם לא מעודכנים.

רננה שחר:

השנה הם עודכנו.

גיורא רום:

מוטי, מה? הם עודכנו השנה, אני עדכנתי אותם. מה זה לא מעודכנים? הם עודכנו. יכול להיות שאתה לא אוהב אותם אבל הם עודכנו.

מוטי ששון:

הורדת שני דציבלים?

גיורא רום:

שני דציבלים זה המון.

מוטי ששון:

זה נקרא המון?

גיורא רום:

מוטי, שני הדציבלים האחרונים הם פי 100 משני הדציבלים הראשונים. זה סולם לוגריתמי.

מוטי ששון:

זה בטל בשישים.

גיורא רום:

תן לי לדבר.

שני הדציבלים האחרונים בסולם לוגריתמי, הם בערך פי 100 מהדציבלים הראשונים. כשהורדתי שני דציבלים הורדתי הרבה והם עודכנו. יכולת לכתוב ולומר שאתה לא אוהב את הרמה שנקבע וזה לגיטימי. אתה לא יכול להגיד שאנחנו מוליכים שולל, שאנחנו לא מעדכנים. תן לי לדבר, אנחנו עובדים קשה מאוד.

היו"ר יצחק וקנין:

גיורא, לא לכעוס.

גיורא רום:

או שאנחנו כל היום בחוף הים או שכשאנחנו במשרד זה בשביל להוליך אתכם שולל.

מוטי ששון:

זה לא יפה.

גיורא רום:

זה כן, זה בדיוק מה שאתם אומרים.

דב צור:

אמרתי בדיוק מי הוליך אותנו שולל ואתה יודע את זה בדיוק. תכף אני אגיד לך את זה.

היו"ר יצחק וקנין:

אתה מוותר על רשות הדיבור?

רננה שחר:

אדוני, לגבי שני דינים שמסדירים את אותו נושא. כל הדינים בישראל כמובן חיים יחד ובהרמוניה. לא יתכן שגם לפי סעיף 70 לחוק הטיס יקבעו ספי רעש ומכסות רעש, וגם לפי סעיף 5 לחוק מניעת מפגעים יקבעו ספי רעש ומכסות רעש על אותו דבר. זה לא הגיוני. אני רוצה להביא לתשומת לבכם את סעיף 70: "מפלס רעש ומכסת רעש כאמור יקבעו בהתחשב בדירוגי הרעש שנקבעו לפי סעיף 73, בהערותיה של כל תכנית לפי חוק התכנון והבניה ובהוראות התעבורה האווירית".

יש שיקולים שצריך לשקול אותם, זה לא יכול להיות שבחוק אחד שוקלים שיקולים אחרים ובחוק אחר לא ישקלו את השיקולים האלה.

דב צור:

בוודאי שזה יכול להיות, למה לא?

רננה שחר:

זה יכול להיות, זה דבר לא סביר.

נועה בן אריה:

זה לא אותו נושא.

רננה שחר:

זה אותו נושא.

השאלה, האם 81 דציבל או 75 דציבל זה רעש בלתי סביר, זה בדיוק אותו נושא. אפשר להגיד פעם אחת מהעיניים של האזרח מתחת, פעם מהעיניים של התעופה. האיזון צריך להיות אותו איזון, אדוני. המערכת שמאזנת צריכה להיות אותה מערכת.

מה עשינו? נתנו לשר להגנת הסביבה את אותו משקל כמו לשר. השר להגנת הסביבה מקבל חיזוקים כבדי משקל. דבר שני, באנו ועשינו עיצום כספי של 10,000 שקל על כל חריגה מהדבר הזה. זה לא קיים היום. אנחנו חושבים שעיצומים הוא כלי אכיפה טוב.

חיים ביבס:

איך הוא עובד? זה לא עובד? תפסיקו לעבוד על עצמכם, זה לא עובד.

היו"ר יצחק וקנין:

ראש עירית מודיעין, אני מודיע לך, זאת פעם אחרונה שאתה מתפרץ. אני לא מתכוון להמשיך את הדיון בצורה כזאת. מי שיתפרץ ייצא החוצה. אני מכבד את הישיבה ואני אתן רשות דיבור לכל מי שירצה, אבל אני לא ארשה שתהיה פה הצגה. הצגה לא תהיה פה.

דב צור:

אדוני, אתה צריך לזכור שזה המקום היחיד שיש לנו לומר את הדברים עבור אלה שלא שומעים אותנו בשום מקום אלא רק בבתי משפט.

היו"ר יצחק וקנין:

אם הייתי אומר שאני לא מאפשר לך לדבר, היית צודק. אני אאפשר לך להגיד את כל מה שאתה רוצה. דב דיבר וביקש עוד פעם, אני אתן לו עוד פעם. חבר'ה, אי-אפשר לנהל בצעקות. בסופו של דבר יהיה פה שוק.

חיים ביבס:

הוא לא שומע אותי בכל מקרה.

היו"ר יצחק וקנין:

בכל אופן, אני לא אאפשר דיון בצורה כזאת.

רננה, סיימת?

רננה שחר:

כן.

דב צור:

קודם כל, לעצם הטענה שהשר להגנת הסביבה נמצא בשיקול דעת של 50% עם השר. אני מפנה אותך לסעיף 70ב. ב-70א נתת וב-70ב ביטלת. אנחנו ענייננו במניעה, לא במה שקורה אחרי שעוברים את מפלס הרעש. אנחנו רוצים למנוע בכלל שיחצו אותו.

לכן, גם בחובות שמטילים על המפעיל בשביל שהוא יעמוד במפלסי הרעש, צריך להיות שיקול של 50% לשר להגנת הסביבה. אז אל תגידי מה שאמרת בתחילת הדברים: מי זה ראש העיר המטומטם הזה שאומר שזה לא בהסכמה. זה לא בהסכמה, זה בהתייעצות ב-70ב'. בסדר? לפחות במקום הוכחתי לך ולא קראתי את כל 100 עמודי החוק. לכל אורך הדרך יש התייעצות עם השר להגנת הסביבה כי זאת המגמה.

אומר גיורא, והוא איש הגון. למרות מה שהוא אמר עלי, הוא איש הגון. הוא אומר: רבותיי, תחליטו מי יקבע - - -

לאה ורון:

אדוני לא מודע לזה שסעיף 70א תוקן בוועדה.

דב צור:

אמרתי 70ב', גברתי. אני מדייק, 70ב'. ראיתי שתוקן 70א', אבל 70ב לא תוקן. בבקשה, לא להגיד 50%. בכלל, אמרו שאין דבר בהתייעצות, רק בהסכמה הכול. כך היא אמרה כאשר דיברתי.

רננה שחר:

לגבי קביעת מפלס הרעש.

היו"ר יצחק וקנין:

היא התייחסה למפלס הרעש.

דב צור:

אני מסביר. בתוך הקמת מפלס הרעש – בבקשה, אם זה מוסכם, אז בואו נתקן גם את זה. בתוך הקמת מפלס הרעש ישנם שני שלבים. יש את קביעת המפלס ויש את הטלת החובות על המפעיל. כל מי שיודע איך זה נקבע במטוסים, יודע שזה הדבר הקריטי. איך אני מייצר את אותו המנגנון שהם לא יעברו את מפלס הרעש. בהטלת החובות האלה, לשר להגנת הסביבה יש חובת התייעצות. קודם הם אמרו שאין חובת התייעצות, שהכול 50%. לא, אין 50%.

רננה שחר:

התייחסתי למפלס הרעש.

דב צור:

דבר שני, אני רוצה לדבר על הרמה העקרונית כי גיורא דיבר על הרמה העקרונית. השר להגנת הסביבה הוא לא תושב מדינת ישראל, אין לו אחריות לתנועת התיירים, הוא חבר קבינט. אין לו אחריות לתנועת התיירים, אין לו אחריות לתל"ג הלאומי, רק לשר התחבורה יש. רבותיי, זה לא נכון. מדובר בשרים, באנשים ששולחים את האנשים האלה לפה. צריכים לתת להם שיקול דעת ושיקול הדעת צריך להיות מאזן משום שהנושא של הרעש – הרי זה מה שעלה פה לאורך כל הדיון. הרי אנחנו לא צריכים לדון ברעש במודיעין, ברעש בראשון או ברעש בחולון. אנחנו דנים בזה וגיורא עונה על 431 ועונה על תל-נוף, משום שהוא יודע שזאת בעיה רצינית ואי-אפשר להשאיר את הבעיה הרצינית הזאת, מבחינת האיזונים והבלמים רק לשר התחבורה. כן, צריכים להיות פה שני אנשים שישקלו. אחד יבוא עם סדר היום של הגופים שהוא צריך לטפל בהם ואחד יבוא עם סדר-היום של הגופים שנפגעים מאלה שהראשון מטפל בהם. כך זה צריך להיות ומערכת האיזונים והבלמים קיימת היום יותר טוב, למעט הנושא של עיצומים כספיים.

אני לא מזלזל בעיצומים הכספיים. אמרתי קודם את דעתי מה צריך לעשות בהם. אגב, לא אמרתם בדברי התגובה שלכם לאן הולך הכסף.

איתי עצמון:

לאוצר המדינה.

דב צור:

עוד דבר אני רוצה להגיד. זה לא נושא הדיון אבל זה נוגע למהות של מה שאנחנו עושים פה בחוק. יש אפשרות לפתור את בעיית הרעש של נתב"ג. אמר גיורא קודם שחס וחלילה נכנסים המטוסים והוא לא ישן בלילה ומפקד חיל האוויר לא ישן, כי המטוסים נכנסים לתל-נוף.

אני גם כן איש חיל האוויר. אמנם לא בדרגה שלהם, אבל אני יודע שמטוסי חיל האוויר חלק מהלילות לא טסים בכלל. אז אמרתי להם שבלילות שמטוסי חיל האוויר לא טסים, שיתנו להם לטוס בנתיב הזה. אמרו כן? לא.

דבר שני. שמעת ממנו שהמטוסים בכוננות 5 דקות. גיורא יודע יפה מאוד שמגדלי הפיקוח של תל-נוף ונתב"ג מדברים ביניהם אונליין, רואים בדיוק את אותה תמונה אווירית. אז אם יש מטוס שפתאום ממריא בכוננות של 5 דקות אחת לשבוע או אחת לחודש, יפסיקו את התנועה האזרחית, יעבירו את זה מעל ראשון, במצב החרום הזה. אבל במצב השגרה הרגיל, המטוסים לא ממריאים שם בכוננות של 5 דקות כי הם לא טסים ולכן אפשר להעביר את זה. כל מה שאני מספר פה, זה להגיד לך שאותם גורמים ברשות שדות התעופה – לא ברשות שדות התעופה האזרחית, ולכן דייקתי – יחד עם גורמי הצבא, מתוך אינטרס מובהק שלהם, בדיוק זה שאנחנו רוצים למנוע אותו במסגרת החוק הזה, עושים מה שהם רוצים ומצפצפים. הם היו אמורים לתת תשובה לפני שנה.

אותו מכשיר שהוא דיבר עליו ה-RNAV1, אותם דברים. יש מנגנונים להבטיח את הדברים האלה. יש להם אינטרס. אתה יודע מה האינטרס? כסף. זה כל הסיפור, זה שם המשחק.

היו"ר יצחק וקנין:

מה זה כסף? אם זאת הבעיה, מחר אני פותר לך.

דב צור:

אני מוכן שתפתור.

היו"ר יצחק וקנין:

אני אומר לך, אם על זה אתה מדבר, זאת לא הבעיה.

דב צור:

בוא נתחיל בזה. קנית כבר את זה, גיורא?

גיורא רום:

מדינה היא מדינה?

היו"ר יצחק וקנין:

אם הבעיה היא מכשיר של מיליון דולר, אני מבטיח לך עד שבוע הבא אנחנו פותרים את הבעיה.

דב צור:

הולכים לעשות השקעה אדירה בנתב"ג. אתה בוודאי מכיר את האוצר. האוצר רוצה לעשות בדיקה כלכלית. הראו לו ברשות שדות התעופה שבהינתן נתונים מסוימים של פתיחת הלילה, הם יביאו את התוצאה הרצויה שמחזירה לו את ההשקעה יותר טוב. זה כל הסיפור. האנשים של רשות שדות התעופה הודו בדבר הזה בשיחה איתי. זה כל הסיפור ואנחנו מונעים מהם את הכסף.

אני לא רוצה למנוע כסף, זה כסף שלי במדינת ישראל בדיוק כמו שלך, בדיוק כמו של גיורא, בדיוק כמו של מנכ"ל נתב"ג. אבל פה צריך להיות האיזון עם אלה שנפגעים. זה כל מה שאנחנו מבקשים. אנחנו לא מבקשים שלא יטוסו, אנחנו לא מבקשים שמידי פעם לא יפרו, כאשר חס וחלילה מטוס של האוויר יוצא לתקוף בסוריה. אנחנו לא מבקשים שום דבר מהדברים האלה. אנחנו מבקשים לאזן אינטרסים כלכליים ושהצד הנפגע יקבל פיצוי אם הוא כבר צריך להיפגע, בדרך של מיגון ובדרכים אחרות.

חיים ביבס:

אני אוסיף על הדברים של ידידי דב. עד לפני פחות מחודש טיסות מעל העיר מודיעין בין 23:00 ל-1:00 בלילה ברעש אדיר עם חריגות של למעלה מ-30%. אתמול היה אצלי בלילה השר להגנת הסביבה.

היו"ר יצחק וקנין:

הוא אמר לי שהוא הולך למודיעין לבדוק את הנושא.

חיים ביבס:

פרסנו את כל דוח הרעש עם כל מה שצריך. הפלא ופלא, מאז בג"צ מה-1.11 – קודם כל, שבוע ימים אין טיסות בכלל. לפני כן אמרו שזה בטיחותי, אבל שבוע שלם לא היו טיסות. אחר-כך שתיים, שלוש טיסות. משחקים עם זה.

אני אומר מה שאמרתי בישיבה הקודמת. רבותיי, היום יש לנו עוד את השר להגנת הסביבה עם הסעיף הזה שיכול לשמור עלינו. מחר בבוקר יתנו לשר התחבורה ישמור על החלב ואתם יודעים בדיוק מה יקרה. זה הכול כולל הכול, הם יעשו מה שהם רוצים.

בסופו של דבר, צריך לעשות הפרדה בין שני הדברים האלה. לא יהיה מי שיגן. אם היום הם משחקים בין בטיחותי לכלכלי וכל דבר מציגים לבג"צ. אני הייתי כבר בשני בג"צים ואם צריך אני אהיה גם בארבעה אם צריך. אני גם אגרור את החברים שלי ואני יודע שגם מוטי נמצא שם. למה? כי בסוף יהיה איזון. אי-אפשר להחליט שרק השיקולים הכלכליים ושום דבר אחר לא. אי-אפשר לישון בלילה, מותר לעשות מה שרוצים ולהחליט שעכשיו טסים, מחר לא טסים. עכשיו משחקים עם בג"צ, מראים לו שעכשיו שקט ואחר-כך, בעוד שבועיים, דקה אחרי שיקבלו החלטה – דרך אגב, אני גם דיברתי אתמול עם השר על הנושא הזה. השר אומר שהוא לא ויתר. אז או שהיועצים המשפטיים שלו לא מעודכנים, או לחילופין, יש פה איזה משחק בין המשרד להגנת הסביבה לבין משרד התחבורה.

היו"ר יצחק וקנין:

אני מאמין שאתם מכירים את הפרוצדורה. כל חוק מגיע לממשלה. הממשלה מצביעה עליו, הוא מאושר ויש אחריות לכל השרים כאשר הם מצביעים. זאת לא איזו תכנית כבקשתך וכל אחד אומר מה הוא רוצה. כל אחד יכול להעיר בממשלה את ההערות שלו. למרות הכול, אנחנו עושים עשרות שינויים בחוק כפי שהממשלה הציעה אותו. בסעיף 70 הכנסנו את העניין של הסכמה של השר לאיכות הסביבה ולא בהתייעצות. נכון שבסעיף ב' לא הכנסנו את זה אבל הרבה שינויים נעשו על-ידנו.

אני כבר 7-8 חודשים בחקיקה הזאת, כל יום שלישי. תאמינו לי, שיש עוד דברים נוספים שצריך לעשות.

חיים ביבס:

יחד עם זאת, אני אומר שעדיין צריך את המנגנון הזה ששומר עלינו. אי-אפשר רק לייצר מנגנונים וחוקים ששומרים רק עליהם כל הזמן. הם בסדר, ואנחנו אפשר לעשות מה שרוצים. אתה יודע טוב מאוד איך זה בא לידי ביטוי גם במקומות אחרים.

נועה בן אריה:

אני היועצת המשפטית של מרכז השלטון המקומי.

אני לא מצליחה להבין איך מתעקשים כאן שלא ניתן להתייחס אל ספי הרעש בשתי מטריות חוקיות שונות. אני פשוט לא מצליחה להבין את זה. יש לנו את עניין המטרדים והדאגה לשלום הציבור והאזרחים והיכולת שלהם להיפרע על נזקיהם בכל דרך שהיא. אם על-ידי צמצום הנזק שלהם על-ידי הצבת קירות תומכים, אם על-ידי פיצוי כספי או בכל דרך אחרת וזאת מטריה אחת.

אגב, גם במערכת הפלילית ניתן אחר-כך לתבוע את התביעה האזרחית בגין אותו מעשה שנעשה. אני לא מצליחה להבין את הנימוקים שלכם, מדוע לא ניתן להתייחס אל ספי הרעש בשתי מטריות שונות לחלוטין.

פעם שנייה, אני לא מצאתי בחוק כיצד העיצום הכספי המוטל, גם בהינתן שהמטריה צריכה להישאר רק בחוק הטיס, ואני ממש חולקת עליכם בעניין הזה, כיצד ספי הרעש או הקביעה שלהם והעיצום הכספי שיוטל בגין חריגה מהם, משפה את אזרחי מודיעין, ראשון, חולון, אזור? אני לא מצליחה להבין. האירו את עינינו כי אנחנו לא מצליחים להבין בעניין הזה מה קורה כאן.

לתת לשר התחבורה את הכלים לבוא ולבצע את הרגולציה ואחר-כך את האכיפה, אותי זה מחזיר קצת ויכוח על הסלולאר, דהיינו, השליטה של משרד התקשורת על חברות הסלולאר וכתוצאה מזה הרבה מאוד עוולות בשטח שנעשו על-ידי חברות הסלולאר במשך תקופה ממושכת מידי. עד שהגיע המשרד להגנת הסביבה ואמר: חבר'ה, אני נכנס לפה ועד שהגיע הבית הזה וחברי הכנסת שכאן ואמרו: רבותיי, הגיע לעשות לזה סוף. אי-אפשר שזה יהיה בשליטת מוחלטת של משרד התקשורת כי שם הדברים לא נאכפים כמו שצריך לטובת הציבור, לטובת הפרט.

הדיון שנעשה כאן על-ידי השלטון המקומי מדבר על הפרט. הוא לא מדבר עכשיו על העיצומים הכספיים שיעשירו את קופתה של עיריית מודיעין. הוא מדבר על הבעיה שהמפגעים האלה יוצרים ואת הדרך שבה נוכל לפצות את האזרחים כתוצאה מאותם מפגעים. מה שאתם עושים כאן כרגע, בעיניי, לא הולם בחוק הטיס את מה שאתם מסירים מחוק מניעת מפגעים. אם תצליחו לבצע הלימה בין מה שאתם מבטלים בחוק למניעת מפגעים לבין מה שתכניסו לחוק הטיס ותיתנו את סמכויות האכיפה גם לשר להגנת הסביבה באיזה אופן, אף אחד לא יבוא ויתלונן על מעשה החקיקה שמתבצע פה. תודה.

היו"ר יצחק וקנין:

מר ששון, בבקשה. בזה אני מסיים את פרק ראשי הרשויות ונסכם בעניין.

גיורא רום:

מוטי, אני מצטער שצעקתי, אני מצטער.

מוטי ששון:

גיורא, אתה יודע שאני מעריך אותך.

גיורא רום:

בטח עברתי את הדציבלים.

מוטי ששון:

בדיון בבג"צ מאוד רצינו שמי שיקבע זה גיורא ולא רשות שדות התעופה בשל חוסר האמון שיש לנו כלפי רשות שדות התעופה ומהכבוד וההערכה שיש לנו לגיורא. הוא לא רצה, אבל השופטת הכריחה אותו.

גיורא, אני אומר לך. הורדתם את ספי הרעש בשני דציבלים. אתה חושב שלתושבים שגרים בחולון, ראשון, בית דגן, מודיעין, יש להם אוזן מוסיקלית והם יודעים להבחין מה זה - - -

דב צור:

יחלקו להם את הלוגריתמים.

מוטי ששון:

אדוני היושב ראש, רעש זה רעש. רעש מעיר אנשים, לא יעזור שום דבר. זה חסר משמעות, לכן אמרתי לך שזה בטל בשישים. מבחינתך, אתה אומר שהשניים הראשונים זה לא כמו השנים האחרונים. גיורא, עזוב.

גיורא רום:

זה סתם עניין של מתמטיקה.

מוטי ששון:

גיורא עזוב, רק הערתי את ההערה.

אני שמעתי את כולם ולא השתכנעתי. למה הוא צריך להחריג? לקחת את 158, להוציא את הנושא הזה של רעש של מטוסים, להוציא אותו מסעיף מנושא של מניעת מפגעים? למה? תשאיר את המצב הקיים. למה?

אם הם כל-כך בסדר, תשאיר את המצב הקיים.

היו"ר יצחק וקנין:

שמעת את המשרד לאיכות הסביבה.

מוטי ששון:

תראה כבודו, אני כבר 15 שנה בעניין. אני את המלחמות. יש לי מיליון ואחד דברים ויום יום להתמודד עם כל-כך הרבה בעיות. אבל אם אני בעניין 15 שנה ואני לא עוזב את זה, הם כבר התחלפו ואני נשאר ראש העיר וממשיך להוביל את המאבקים. זאת אטימות של רשות שדות התעופה, אטימות של אגף התקציבים.

כל מה שמעניין אותם זה הטיסות בלילה, הצ'רטרים שיכניסו כסף, כפי שאמר לך דב, שבכסף הזה יממנו את השיפוצים של השדה כי אגף תקציבים לא נותן להם כסף. אין רגישות חברתית, אין שום התייחסות לאדם, לאדם הקטן שגר מתחת.

אני גר במרכז חולון. אני עבדך הנאמן מתעורר לפעמים באמצע הלילה. אני גר במרכז העיר. אל תגיד לי השכונות הדרומיות. יושב פה דב עם 250,000 תושבים, אני עם 200,000 תושבים, באזור 15,000 תושבים, קח את בת-ים, אתה מגיע ל-700,000. מה, אין לנו מה לעשות רק לבוא לפה ולצעוק? זה מה שיעזור לי להיבחר 3 שנים לפני הבחירות? זה מה שיעזור לי להיבחר? אני צריך את הדברים האלה?

אני מזמין אותך, אני מכבד אותך. תבוא ותראה. גם אתה שומר שבת וגם אני שומר שבת. ביום שישי בלילה טסים. איזה שמירת שבת זאת?

היו"ר יצחק וקנין:

אל-על שומרת.

מוטי ששון:

אז קוראים לזה "סאן דור". מה זה חשוב איך קוראים לזה? ביום שבת, אתה הולך לבית כנסת וכבר ב-5:30 יש לך מטוסים של הקרגו שממריאים. בשביל מה אנחנו נמצאים פה? אנחנו פה כי כואב לנו. אז אני מבקש ממך. אני יודע שיש את ההחלטה, תעשו שיקול נוסף, תשאירו את ה-158 ואל תחריגו את הרעש של המטוסים. זה מה שאני מבקש.

דב צור:

ושהספים יהיו זהים. אנחנו לא חושבים שהספים צריכים להיות שונים בין שני החוקים.

רננה שחר:

יש עוד שינויים, יש עוד הבדלים.

יערה למברגר:

רציתי להתייחס למה שעורכת דין נועה בן אריה אמרה. אני חושבת שההשוואה בין המישור הפלילי לאזרחי היא לא השוואה נכונה לענייננו. לי מובן שהמישור הפלילי לא גורע מהמישור האזרחי, אבל פה אנחנו מדברים על שני המישורים שמתקיימים במשפט המנהלי. גם צווים שנותן השר להגנת הסביבה, גם עיצומים כספיים שיטיל מנהל רת"א, להבנתי, אנחנו מדברים פה גם וגם על המישור המנהלי ולכן אני לא רואה את ההשוואה לגמרי.

אני אגיד לגבי הפלילי, שהמישור הפלילי לא הוכיח את עצמו בהקשר הזה. גם תקנות הטיס, רעש מכלי טיס, יש עליהם עונשין של עד 6 חודשי מאסר. בכלל, דיברנו על זה הרבה בוועדה, שבכלל בתקנות הטיס ובחוק הטיס המישור הפלילי הוא לא מישור שהוכיח עצמו כאפקטיבי עד היום. אנחנו רואים את זה במשפט כולו.

גם החוק למניעת מפגעים יש בו קובלנה פלילית. אני לא מכירה אף קובלנה פלילית שהוגשה. לא במקרה לא קבענו פה ענישה פלילית אלא ענישה של עיצומים כספיים ולכן אני בהחלט חושבת שהמישור שעליו אנחנו מדברים פה הוא מישור מנהלי.

לגבי הכפילות בין הדינים. בעניין הזה אפשר לטעון לכאן ולכאן. אני יכולה להגיד שמהניסיון המועט שלי, אני נתקלתי בכמה מקרים שבהם היו תוצאות מאוד לא טובות, גם לאינטרס הציבורי וגם מבחינה ממשלתית, מצב שבו היו סמכויות שאפשר להגיד שיש בהן חפיפה וכפילות במשרדים שונים. זה דווקא הביא לקיפאון, למריבות פנים ממשלתיות. להרבה חוות דעת של יועצים משפטיים - - -

היו"ר יצחק וקנין:

לפעמים שר אחד חותם והשני לא רוצה לחתום.

יערה למברגר:

מהניסיון שלי, וזה מעסיק אותי יותר מידי, זה לא הביא לתוצאה שהיא חיובית. בסופו של דבר זה לא הביא להפעלת סמכות באף אחד מהחוקים הכפולים, זה רק הביא למריבות בלתי פוסקות.

אני לא יודעת אם אנחנו רוצים ליצור פה כפילות בין הדינים.

נועה בן אריה:

השוני הוא שבהפעלת הסמכות בנושא של מניעת המטרדים, השר לא יצטרך להתעמת עם השר השני מכיוון שהציבור יביא מלמטה את החובה להטיל את אותו הצו מכוח החוק, וזה ההבדל הגדול. אין כאן עניין של מרוץ סמכויות.

הדוגמה שלי היא הדוגמה שההפרה של ספי הרעש עשויה להוליד שתי תוצאות. תוצאה אחת במישור של המטרדים ותוצאה אחת במישור של העיצום הכספי וזה לא חי ביחד עם זה כשמדובר באזרח הקטן. אני לא רואה כאן איך משרדי הממשלה מתווכחים ביניהם בשעה שהציבור פונה אל השר ואומר לו: אדוני, אנחנו משתגעים. אתה תעשה משהו. אין פה מרוץ סמכויות, אין פה ויכוח מי יעשה מה. אלה שני דינים שונים. הם מטפלים בבעיה שונה. אתם לא משיבים על זה כאן.

יערה למברגר:

למה נקבע עיצום כספי מכוח חוק הטיס? זאת אומרת, זה בא ממקום אחר. זה בא מתוך הבנה על הנזק שיש ברעש. זה לא שזה בא כהגנה על אינטרס אחר. אין פה אינטרס חיצוני שאנחנו מגנים עליו, שבגינו חוק הטיס יטיל עיצום כספי על רעש וחוק למניעת מפגעים יטיל עיצום להגן על המטרד לציבור. זה אותו אינטרס ששניהם באים להגן עליו ולכן אני מצטערת, אבל אני עדיין לא מסכימה עם החידוד.

תמר קלהורה:

התשובה לקושיות שאת העלית היא כזאת. קודם כל, כספי העיצום הכספי אכן לא יחולקו לאזרחים מכיוון שעיצום כספי לא נועד לפצות אזרחים, הוא נועד להשיג את אכיפת החוק, הוא נועד להשיג ציות לחוק ולכן כספי העיצום הכספי ילכו לאוצר המדינה או לגורם שמטיל אותו. זה במישור אחד.

היו"ר יצחק וקנין:

זה כמו שהדוחות של המשטרה הולכים לאוצר המדינה.

תמר קלהורה:

תיתנו לי לדבר ותקבלו תשובה מלאה עד הסוף.

דבר שני. מה במישור ומה במישור הנזיקי. צריך להדגיש את מה שאמרנו בישיבה הקודמת אבל למרבה הצער צריך להבהיר אותו שוב. סעיף 143 מקנה חסינות רק לבעל כלי הטיס. הוא לא מקנה חסינות לרשויות המדינה מפני שום עוולה ולכן אפשר לתבוע בנזיקין את הרשויות, אם לדעת התובע הם ביצעו עוולה מסוימת והסעיף הזה לא מונע את זה.

גם אם ייאמר שסעיף 158 איננו חל על מטרדי רעש, עדיין ניתן יהיה לתבוע את בעלי כלי הטיס ואת הרשויות בשל מטרדי רעש. לא מכוח חוק למניעת מפגעים אבל מכוח עילות אחרות.

קודם כל, תעמוד לרשות התובעים עוולת המטרד ליחיד, שקבועה בסעיף 44 לפקודת הנזיקין.

נועה בן אריה:

אם יהיה מעבר על ספי רעש.

תמר קלהורה:

כן, כמובן. בהנחה שעברו על ספי רעש. אם אף אחד לא עבר על שום חוק, הרי שלא תהיה עילה בכלל בנזיקין לפי שום חיקוק ולפי שום עוולה. זאת נקודת המוצא. נקודת המוצא היא שעברו על הוראות חוק הטיס, תקנותיו, הכללים מכוחו וכדומה.

אם נעשתה עבירה כזאת, מהן העילות שיכולות לעמוד לרשותו של אדם פרטי? אחד, יכולה לעמוד לו עילת המטרד ליחיד והוא יוכל לבסס את טענתו שנגרם לו מטרד על התקנות מכוח חוק הטיס ועל מפלסי הרעש ולא תהיה לו עם זה בעיה.

שניים, הוא יוכל לתבוע בגין הפרת חובה חקוקה מכיוון שתקנות הטיס ומפלסי הרעש הקבועים מתוכם הם חובה חקוקה. אם נגרם לו נזק כתוצאה מזה, אם הוא יוכיח את כל יסודות העילה הזאת, שהם לא קשים להוכחה, אז תהיה לו עילה.

שלוש, הוא גם יוכל לתבוע בעוולת הרשלנות.

לכן, בכך שמבטלים את תחולתו של חוק למניעת מפגעים על מטרדי רעש, ככל שבכלל התחולה הזאת קיימת כיום, וכאמור אפשר לבסס את הטענה שלא, לא פוגעים ולא שוללים את זכותו של האזרח הקטן לתבוע בנזיקין, לא את מפעיל כלי הטיס ולא את הרשויות.

לכן, לא עושים פה ולא פוגעים פה בזכותו של שום אדם. הבעיה המשפטית שיכולה להיות לאדם כזה היא לא הבעיה של היעדר עילה אלא יכול מאוד שאנחנו בכלל לא עוסקים פה במטרד ליחיד אלא במטרד לציבור. מטרד לציבור, מי שיכול להפסיק אותו זה היועץ המשפטי לממשלה. לא שר המשפטים, אגב ולא השר לאיכות הסביבה ולא שר התחבורה. הוא זה שמוסמך לבקש מבית המשפט צו לתיקון המעוות או לסילוק המטרד או להגבלתו.

פיצויים בשל מטרד לציבור, אדם פרטי ממילא לא יכול לבקש, אלא אם כן הוא מצביע על נזק מיוחד שנגרם לו. אני לא בטוחה שבמקרה הזה אפשר לעשות את זה.

לכן, השורה התחתונה היא שסעיף 158 בנוסחו החדש, לא גורע מזכותו של האזרח לבקש ולקבל פיצויים בדיני הנזיקין ולכן לא צריכה להיות מניעה לאשר את הסעיף הזה.

נועה בן אריה:

מה שאת אומרת, מבחינתי לפחות, מוציא את המרצע מהשק. אנחנו שולחים את האזרח ללכת להליכים משפטיים מסורבלים שיארכו שנים, מול מדינות אחרות, מול חברות זרות, מול כל מי שהוא רק רוצה עד שייפרע במלוא נזקיו. אבל, העיקר שאתם תנטרלו את הסעד המנהלי, המיידי, האיכותי, זה שיכול לתת את המענה בפרק זמן סביר, שיכול להשפיע באופן מיידי על ציבור גדול של תושבים, אבל זה על-מנת להפחית את רמת הסיכון, את מיידיות הסעד. זה בסדר מבחינתכם.

מבחינתי, תשובתך הוציא את המרצע מהשק, תודה, הבנו. אתם שולחים את האזרח להילחם את מלחמתו שנים קדימה בעוד שאתם בתוככם תוכלו לפחות להפחית את הסיכון שרבץ עליכם לפי דיני המטרדים בסנקציות המנהליות. תודה, קיבלתי תשובה.

תמר קלהורה:

אני לא אכבד את העיוות הזה של דבריי.

נועה בן אריה:

אל תכבדי. בואי נסכם שכבוד לא יהיה כאן.

היו"ר יצחק וקנין:

רבותיי, אני רוצה לסכם את הסעיפים. רננה ואחרי כן היועץ המשפטי של הוועדה יסכם את הדברים.

רננה שחר:

אני רק רוצה לומר על הסעד הזה שמדובר עליו גם יש טענה שזה לא אותו עניין. אדוני, אם מקבלים ראשי העיריות שזה צריך להיות אותם ספים, דהיינו, הם אינם אומרים שיהיה סף אחד מכוח חוק הטיס וסף אחר מכוח חוק מניעת מפגעים. זה אותו סף. זאת אומרת, נקבע פה רף שעומדים בו. מי שעמד בו, אז אי-אפשר לתת פה צו למניעת מפגע כי זה לא מפגע.

נגיד עכשיו שהפרו אותו. עכשיו אני רוצה לרדת טיפה לקרקע המציאות. יש ניתוחי טיסות של החברות, יש 30 טיסות בחודש, שתי טיסות חרגו. איזה צו יתנו פה? לא לתת אף טיסה בגלל שהיו שתי טיסות חורגות? זה מה שיתנו? הרי לא יודעים מראש אם הטיסה תחרוג או לא. לא סתם השר להגנת הסביבה לא נותן צווים בנושא הזה כי השאלה האם בוצעה הפרה או לא בוצעה הפרה נמדדת בדיעבד.

אנחנו חושבים שהמכשיר של עיצומים כספיים הוא מכשיר טוב, הוא מכשיר מרתיע. הוא מכשיר שלא קיים היום, הוא משפר את האכיפה.

לנושא הקרנות התייחסה יערה. זה לא המנדט שלנו לחלק את הכסף, הוא לא מגיע אלינו.

היו"ר יצחק וקנין:

זה לא שייך לעניין ב כלל.

אריה פכטר:

לא רוצים כסף, רוצים שקט.

רננה שחר:

עוד פעם, רוצים שקט זה לא מסיבה בבית של השכן, זאת תשתית לאומית. יש פה החלטה ממשלתית - - -

נועה בן אריה:

להקים קרן מהעיצום הכספי כדי לשפות את - - -

היו"ר יצחק וקנין:

נועה, את יודעת שאני משתדל. אני יודע שחולון נטולת מענק אבל אני יודע מה אני עושה בוועדת הכספים כדי להוסיף. זה לא העניין. אני חושב שזה לא פה השולחן שצריך לטפל בבעיות הכספיות של הרשויות.

נועה בן אריה:

סוף סוף השלטון המקומי לא בא לבכות על כסף, אדוני היושב ראש. רק על זה מגיע לנו קרדיט היום.

היו"ר יצחק וקנין:

תאמיני לי, שלושת רבעי מהדיונים שלנו בוועדת הכספים בשנה האחרונה זה רשויות ובצדק. בלי שום קשר לדיון הזה, אני חושב שנעשה עוול גדול לרשויות בקיצוצים שנעשו בשנים האחרונות.

רננה, את רוצה להוסיף?

רננה שחר:

מוטי אמר שבתוך תמ"א 4/2 יש את הנושא של מיגון אקוסטי לפי הוראות התכנית. יכול להיות שצריך לשנות את הוראות התכנית - - -

היו"ר יצחק וקנין:

אני לא מאפשר את זה.

רננה שחר:

אפשר לתקוף את הוראות התכנית, גם הנושא הזה נדון בבג"צ. הנושאים האלה מוזכרים בדיני התכנון והבניה, אדוני.

איתי עצמון:

רציתי להבהיר מבחינה משפטית בצורה יותר מדויקת את המשמעות של התיקון. כמובן שאני לא אתייחס לשאלת המדיניות, איזה סמכות ראוי לתת למי. זאת החלטת ממשלה והוועדה יכולה לקבל או לא לקבל.

חוק למניעת מפגעים קובע בסעיף 2: "לא יגרום אדם לרעש חזק או בלתי סביר מכל מקור שהוא, אם הוא מפריע או עשוי להפריע לאדם המצוי בקרבת מקום או לעוברים ושבים. בסעיף 5 לאותו חוק קובעים שהשר יתקין תקנות לעניין זה. כלומר, לקבוע בעצם מהו רעש חזק או בלתי סביר. עד היום לא נקבעו תקנות לגבי רעש מכלי טיס מכוח החוק הזה. התקנות שמדברות על רעש בלתי סביר, החריגו את הנושא של רעש מכלי טיס, אבל פסיקת בית המשפט העליון קבעה שניתן להפעיל את החוק למניעת מפגעים גם ללא תקנות. כמובן שתקנות, ככל שהן קובעות סף רעש או מפלס רעש, יש בהן כדי להקל את מידת ההוכחה. להקל על צד בהליך משפטי שבאמת היתה הפרה של הוראות החוק. אבל, אפשר להפעיל את החוק גם ללא תקנות.

שאלה נוספת שעולה בעקבות התיקון העקיף - - -

היו"ר יצחק וקנין:

אם לא יהיו תקנות מסודרות, על סמך אני אעניש - - -

איתי עצמון:

רעש יכול להיות חזק או בלתי סביר לעניין מקרה ספציפי אבל יהיה קל יותר להוכיח ברגע שיש לך רמת רעש שנקבעת בתקנות.

תמר קלהורה:

הנקודה היא כזאת. צריך לקרוא את החוק הזה עד הסוף. סעיף 13 לחוק אומר שהפרתו היא מטרד ליחיד. לעניין פקודת הנזיקין היא מטרד ליחיד. למה? מכיוון שככלל מטרד רעש, במיוחד בטיסה, הוא מטרד לציבור. כמו שהסברתי קודם, לאדם פרטי אין עילת תביעה בגין מטרד לציבור. לכן נדרש לבוא ולומר, במיוחד עכשיו – אדם רוצה להוכיח שאכן נגרם לו מטרד. אם אין איזה סטנדרט חקוק אז הוא צריך להתחיל לחפש ולהביא הוכחות ואולי להביא מומחה וכדומה. הסטנדרט החקוק בתקנות מקל עליו את רמת ההוכחה.

איתי עצמון:

זה בדיוק מה שאמרתי.

תמר קלהורה:

נכון.

הנקודה היא, שהסטנדרט החקוק לעניין טיסה לא מצוי בתקנות מכוח חוק למניעת מפגעים. הוא מצוי כבר היום בתקנות הטיס.

אם החוק הזה לא יחול על טיסה, אז במקום להשתמש בסעיף 13 לחוק מניעת מפגעים, ישתמשו בסעיף 44 לפקודת הנזיקין. זאת אומרת, בעוולה הכללית של מטרד ליחיד. שוב, כמו היום, ישתמשו בתקנות הטיס שיומצאו בחוק החדש.

מבחינת הנזיקין, לא מבחינת הרגולציה והסמכויות השר, לא עשו פה שום שינוי.

איתי עצמון:

בכל זאת אני רוצה להשלים את מה שהתחלתי הגיד ולהסביר קצת על המשמעות המשפטית של אותו תיקון עקיף. משמעות אחת, כמו שכבר נאמר כאן. ברגע שהחוק למניעת מפגעים איננו חל על רעש מכלי טיס, בעצם אנחנו מאיינים את הכלים שיש בחוק למניעת מפגעים. כלי אחד זה, למשל, סעיף 8, הוראות אישיות, שהשר להגנת הסביבה רשאי להורות לאדם פלוני על הצעדים שעליו לנקוט למניעת כל הפרה, בין היתר סעיף 2.

מכשיר נוסף קבוע בסעיף 11ב לחוק למניעת מפגעים, צו לסילוק מפגע. בסעיף הזה נקבע: "נוכח השר להגנת הסביבה או מי שהוא הסמיך לעניין זה כי נגרם רעש, ריח או זיהום אוויר חזקים או בלתי סבירים וטרם הוגש כתב אישום, רשאי הוא לעשות את כל אלה: לצוות על מי שגרם למפגע או על בעל הנכס שממנו נגרם המפגע, להפסיק את המפגע, לסלקו למקום באופן ובתוך תקופת הזמן שנקבעה בצו ושתחילתה במועד מסירתו, הכול כפי שיורה בצו". כלומר, יש פה מכשירים שבעצם, אם נקבל את התיקון הזה, אנחנו מאיינים אותם.

יש גם מכשיר של קובלנה, שהוא מכשיר פחות רלוונטי היום, אבל יש גם את המכשיר הזה.

מעבר להשלכות האלה יש השלכות רוחב שבעצם יהיו על דברי חקיקה אחרים, ברגע שאנחנו מקבלים את התיקון העקיף הזה. מכיוון שמספר דברי חקיקה מפנים לרעש כמשמעותו לחוק למניעת מפגעים. אני מדבר על החוק למניעת מפגעים סביבתיים (תביעות אזרחות), התשנ"ב-1992. החוק הזה קובע שמפגע סביבתי הוא רעש כשהוא בניגוד לחיקוק צו, כאשר רעש הוא כמשמעותו בחוק למניעת מפגעים.

ישנן גם תקנות חופש המידע, תקנות שאושרו בוועדת הפנים והגנת הסביבה ב-2009 לגבי העמדת מידע לגבי איכות הסביבה לעיון הציבור. אני מבין שלא היתה כוונה, כפי ששמענו מנציגי הממשלה, לפגוע בדינים האלה. זה דבר שנצטרך להבהיר בין אם בתיקון עקיף בחוק למניעת מפגעים סביבתיים (תביעות אזרחיות) ובהוראה כללית לגבי יתר החיקוקים, התקנות שהזכרתי, כך שלא יהיה מדובר על רעש חזק או בלתי סביר כמשמעותו בחוק למניעת מפגעים, אלא אנחנו נפנה לעניין רעש מכלי טיס להוראות שייקבעו מכוח סעיף 70. סעיף 70 הוא יהיה בעצם המסגרת החקיקתית, אם אנחנו נקבל את זה, לקביעת ספי רעש מכלי טיס.

דנה חפץ-טוכלר:

רציתי להעיר לגבי אמירה שנאמרה בקשר לתמ"א 4/2. זאת תמ"א משנת 1997 והיא למעשה קבעה בתסקיר ההשפעה על הסביבה שלה, רשימה של רשויות שהן יושפעו מהפעלתו של נמל התעופה בן גוריון. בנספח הרעש שלה היא קבעה גם רשימה שתחול אחרי 20 שנה. קרי, היא לקחה את נתיבי היעף המסומנים בפירוש על גבי התשריט, אמרה מהם כיווני הכניסה למדינת ישראל, מה הדרך? מעל אלו ערים טסים? היא לקחה טיסות קיימות, טיסות עתידיות ב-20 שנה, כיוון הרוחות, דרך התפשטות הרעש של הרוחות והיא קבעה מפה שקבעה רמות שונות של השפעה על הסביבה ב-1997.

הבעיה הנוצרת כיום היא, שרשויות התעופה מבקשים לטוס מעל אזורים שבכלל לא תוכננו מעל התמ"א. זאת הבעיה, למשל, של מודיעין. היא לא הופיעה בתמ"א ואין על זה מחלוקת.

לאותן הרשויות שהופיעו בתמ"א עמדה התביעה של תביעת פיצויים על מקרקעין, לא תביעה נזיקית על מטרדים ולא תביעה כספית אחרת – תביעת ירידת ערך. תביעת ירידת ערך מכוח דיני תכנון ובנייה היא רק במשך 3 שנים. קרי, אם עד שנת 2000 אותן רשויות הגישו תביעה, אז הם יוכלו להתדיין. אכן היה עכשיו פסק דין תקדימי של השופטת אגמון. אבל רשויות שלא היו בתמ"א ורשויות התעופה האזרחיות מבקשות לבצע נתיבים מעליהן היום, אין להן את הסעדים האלה. הן נותרות עם סעד אחד בלבד, לצערי. אם היו הולכים בדרך המלך ופותחים את התמ"א הם לא היו צריכים לעתור לבג"צ.

הדבר השני, כבודו. למעשה אנחנו מדברים פה על סיטואציות שבהן ברור שיש מטרד וצריך למנוע את המטרד מנהלית. אנחנו מבקשים לא להגיע לבתי משפט. אנחנו לא רוצים להתנהל דרך המערכת המשפטית. אנחנו רוצים להתנהל בצורה כזאת, שלעולם השר להגנת הסביבה לא יפעיל את סמכויותיו. אבל במקרה, כמו שקורה היום להרבה מאוד רשויות, לא מקשיבים להם והם מלינים פעם אחר פעם שהנתונים הם לא נתונים מלאים ורמות הרעש הן רמות גבוהות ושהנתיבים שונו, שיהיה סעד מנהלי.

ניסיון החיים מראה, שגם פרשת בני עטרות, שם השר להגנת הסביבה התכוון לעשות שימוש בסמכותו לפי חוק מניעת מטרדים, הבעיה נפתרה. הניסיון מראה, כבודו, שהיום השר להגנת הסביבה עושה שימוש בסמכותו לפי חוק מניעת מפגעים ומוציא מכתב שאם לא ימנעו מטרד.

אנחנו לא מבקשים להפסיק טיסות. אמרתי קודם, אנחנו יודעים בדיוק איפה אנחנו גרים. מודיעין לא היתה בתמ"א. יפתחו את התמ"א, אני מקווה, ויאפשרו לה להשמיע את התנגדויותיה. בכלל, אני מקווה שיבוטל הנתיב, כפי שאמר מר רום.

אבל רשויות, למשל חולון, למשל, בת-ים או ראשון לציון. אלה הן רשויות שבהן יש סף מסוים של רעש שייקבע לפי סעיף 70 להצעת החוק. השאלה מה קורה כשעוקפים את סעיף 70? כשהרעש הוא כל כך מחריש אוזניים שהתושב מבקש - - -

היו"ר יצחק וקנין:

החוק קבע קנסות לאותם אלה שיפרו אותם.

דנה חפץ-טוכמן:

אבל הקנסות, אדוני, זה הליך מנהלי, הליך ארוך. זה הליך שלא נותן סעד לתושב. הוא לא יקבע מיגון אקוסטי לבני עטרות. זאת הבעיה. הבעיה היא שהסעד שהשר להגנת הסביבה יכול לקבוע הוא סעד של צמצום המטרד. קרי, הוא יכול להגיד: תטוסו עד השעה 12:00 בלילה אבל מ-12:00 עד 4:00 בבוקר אל תפעילו את אותו נתיב. זה סעד שעיצום כספי לא יכול לתת.

סעד נוסף שהשר להגנת הסביבה יכול לתת. הוא יכול לומר שצריך למגן חלונות במגדלים. זה סעד שעיצום כספי לא יכול לתת. זה סעד מיידי להפסקת מטרד שיכול לתת השר להגנת הסביבה. על זה אנחנו מדברים.

אנחנו אומרים שיש פה שני דינים, יש פה ראייה שבשדה התעופה צריך לטוס אבל יש גם תושבים מתחת ולהם צריך לדאוג בסעד מנהלי. לא לשלוח אותם לתביעות ארוכות של שנים. מישהו צריך לשמור עליהם ולכן אנחנו מבקשים שתשאירו את המצב החוקי הקיים.

אריה פכטר:

חוץ מזה, אנחנו הנציגים של התושבים.

יערה למברגר:

לגבי תמ"א 4/2, אני חושבת שההערות חשובות, אבל כמו שאמרתי בדיון הקודם, אני חושבת שהנושא התכנוני לא קשור לענייננו, לא סעיף 197 ולא תמ"א 4/2.

דנה חפץ-טוכמן:

נכון, אני פשוט השבתי למר שמואלי.

יערה למברגר:

אני מסכימה עם מה שעורך דין עצמון אמר לגבי החוץ למניעת מפגעים ולגבי היחס בין סעיף 2 שקובע את ההוראה לגבי רעש חזק ובלתי סעיף לגבי סעיף 5.

אני רוצה להוסיף עוד משפט שאני חושבת שהוא מאוד חשוב. שוב, זאת הערכה שלי. אני חושבת שכשיבוא בפני שופט תיק שהוא יצטרך לקבוע האם מדובר ברעש חזק או בלתי סביר ומצד אחד לא יהיו תקנות מכוח החוק למניעת מפגעים, אבל מצד שני יהיו תקנות ספציפיות הקובעות מפלסי רעש מכוח דיני הטיס, אני חושבת ששופט סביר יגיד שרעש בלתי סביר הוא רעש שחורג מהסטנדרטים האלה. אי-אפשר להתעלם מהעובדה שיש מטריה חקיקתית שקבע המחוקק, גם אם זה מכוח דין אחר, שמתייחס לאותו נושא. לכן זה לדעתי יצוק תוכן לגבי מהו רעש בלתי סביר. זאת לפחות הדעה שלי.

הערה נוספת. אני יודעת שיש פה איזו מחלוקת עם הייעוץ המשפטי של הוועדה. לעמדתי, אני לא סבורה שיכולה להיות פה השפעה על דינים אחרים כיוון שגם אם הדין מפנה ואומר "כמשמעותו בחוק למניעת מפגעים", זה שאנחנו מתקנים את החוק למניעת מפגעים לא מאיין את החוק השני שהפנה אליו. אבל, למרות שאני אישית לא סבורה, ואני מכירה מקרים שבהם החוק הראשון בוטל ועדיין ההפניה אליו בחוק השני היתה תקפה למרות שהחוק הראשון בוטל, אין לי התנגדות להוסיף הבהרה שתהיה למען הסר ספק, למרות שאני לא חושבת שבאמת מתעוררת בעיה משפטית.

הדס פיקסלר:

חשבנו במקור שאין בעיה משפטית אבל אנחנו מסכימים למה שמציע היועץ המשפטי של הוועדה, לתת הבהרה שלא יפגעו אפשרויות להגיש תביעות ואזכורים שמפנים לחוקים אחרים.

לגבי השאלה שמתחדדת פה. זאת בעצם שאלה שהיא פחות משפטית אלא יותר שאלה של מדיניות. הרשויות המקומיות לא רוצים לתקנות מתחרות מכוח חוק למניעת מפגעים, הם לא רוצים עיצומים כספיים שאנחנו נטיל. הם רוצים, כמו שהם אמרו, מישהו שישמור על השומר.

אני הצגתי את עמדת הממשלה בנושא הזה, כפי שהיא משתקפת בהצעת החוק.

איתי עצמון:

אני מציע איזו הבהרה לסעיף 158. אם אתה מחליט שהסעיף הזה לא יחול על רעש מכלי טיס ובכך, והסברתי את ההשלכות, רק כדי באמת לשמור על תחולתם של דינים אחרים כפי שפירטתי קודם לכן, אני מציע – אפשר יהיה לקבל איזו החלטה עקרונית, אני לא מציע כרגע נוסח מדויק ואנחנו נתייעץ גם עם הממונה על הנוסח – שבחוק למניעת מפגעים סביבתיים (תביעות אזרחיות), שמפנה לרעש כמשמעותו בחוק למניעת מפגעים, שהוא כאמור לא יחול על רעש מכלי טיס, אנחנו נפנה לתקנות שיהיו מכוח סעיף 70. זה יהיה או בתיקון עקיף או בהוראה כללית אחרת.

לגבי התקנות נאמר שלעניין חיקוק, לרבות תקנה שמגדיר רעש חזק או בלתי סביר כמשמעותו בחוק למניעת מפגעים, יקראו בו לעניין רעש מכלי טיס, כאילו נאמר בו: רעש החורג ממפלס רעש או ממכסת רעש שנקבעו לפי סעיף 70 לחוק הטיס. כך אנחנו שומרים על תחולת הדינים האחרים.

לעניין המכשירים האחרים, שאתם ביקשתם שיחולו. ברגע שקובעים שהחוק למניעת מפגעים לא יחול על רעש מכלי טיס, לא יהיו אותם מכשירים, אלא אם כן אנחנו קובעים איזו החלה בשינויים. זאת כבר החלטה שלך.

רננה שחר:

יש לנו הבהרה לנוסח בנוסף להבהרות.

ב-143, ככל שאדוני מאשר את 158א, אז התוספת: "או בשל רעש חזק או בלתי סביר לפי חוק למניעת מפגעים, התשכ"א-1961", לא צריכה להיות.

כמו כן רצינו לכתוב לא רק בסיפה: "ובלבד שבנסיבות העניין קוימו ההוראות לפי חוק זה הנוגעות להטסה", רצינו שיהיה כתוב: "הנוגעות להטסה ולרעש מכלי טיס".

איתי עצמון:

אנחנו נבדוק את השאלה הזאת.

רננה שחר:

שיהיה ברור שמי שחורג מרעש ההגנה - -

יערה למברגר:

ההתלבטות שלנו היא האם הטיסה כוללת גם רעש ואולי צריך לכתוב את זה במפורש.

רננה שחר:

- - ההגנה לא חלה.

היו"ר יצחק וקנין:

זה מספק אתכם?

דנה חפץ-טוכמן:

לא. ביקשנו להוסיף סעיף בסעיף 143 שאומר: "הוראות חוק זה באות להוסיף על הוראות פקודת הנזיקין והלכות מניעת מפגעים והוראות כל חיקוק אחר ולא לגרוע מהן".

אם כבודו אינו מאשר את חוק מניעת מפגעים ומחליט לאשר את סעיף 158א, לפחות שיהיה כתוב בסעיף 143 שהוראות אלו באות להוסיף על הוראות פקודת הנזיקין וכל דין אחר. שזה יהיה ברור, כדי שלא תהיה מחלוקת.

היו"ר יצחק וקנין:

משרד המשפטים, בבקשה.

תמר קלהורה:

בוודאי שהוראת 143 נועדה לגרוע מפקודת הנזיקין כי היא אומרת שאין עילה במטרד אם אתה לא מפר את החוק. בוודאי שאי-אפשר להוסיף את זה כי ברור שהיא באה לגרוע. היא באה לחדד באופן קונקרטי את מה שכתוב בסעיף 6 לפקודת הנזיקין ולכן בוודאי שאי-אפשר לעשות את זה.

רננה שחר:

ב-158א כתבנו שזה לא יחול על רעש מכלי טיס. חוק הטיס לא חל על חלק מכלי הטיס, למשל, הכלים הצבאיים והכלים הצבאיים כן כפופים לחוק למניעת מפגעים. אין כוונתנו לעשות פה החרגה מעבר למה שבחוק הטיס. הכוונה היא: "חוק זה לא יחול על רעש מכלי טיס שסעיף 70 חל עליהם". לא על כל הכלים סעיף 70 חל. אנחנו ננסח את זה בצורה יותר טובה אבל אין הכוונה להרחיב.

היו"ר יצחק וקנין:

אני מצביע על הסעיפים 143 ועל 158 כולל כל התיקונים שהצעתם פה. אני מבקש שבישיבה הבאה תקריאו את הניסוח במלואו.

אני מצביע על הסעיפים 143 ו-158 כפי שנכתבו, כולל כל התוספות והתיקונים שהוצעו על-ידי הייעוץ המשפטי, כולל איכות הסביבה, כולל משרד המשפטים והיועצת המשפטית של רת"א.

בישיבה הבאה נקריא את אותם תיקונים ואני מאשר עכשיו את הסעיפים.

מי בעד סעיף 143? מי נגד?

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

היו"ר יצחק וקנין:

הסעיף אושר, כולל התיקונים.

מי בעד 158א?

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

היו"ר יצחק וקנין:

הסעיף אושר כולל התיקונים.

רבותיי, אנחנו ממשיכים.

לאה ורון:

אני רוצה לנצל לרגע אחד את ההפסקה ולהודיע שבשבוע הבא ישיבת הוועדה בהצעת חוק הטיס תחל בשעה 12:00 ולא כפי שאתם מורגלים ב-8:30 או ב-9:00 בבוקר. אנא לתשומת לבכם לסדר היום שנפיץ בהמשך היום.

היו"ר יצחק וקנין:

עד השעה 15:00.

הפסקה 5 דקות.

**לאחר הפסקה:**

היו"ר יצחק וקנין:

אני מחדש את הישיבה.

נמצאים כאן אנשים מחיל האוויר. אמרתי את זה לרננה ואני רוצה שגם גיורא ישמע. אני חושב שאתם שמים לב לאופי הדיון ולבעיות שעולות פה. אני בטוח שיש שיתוף, אבל אני חושב שצריך להגביר את שיתוף הפעולה עם חיל האוויר. טוב שהם יושבים בדיונים כאלה בוועדה כדי להבין את התסבוכת שיש לנו. אנחנו מדינה צרה מאוד וקטנה מאוד שאין בה הרבה אפשרויות. צריך לחשוב האם אפשר להשתמש בחלק מהנתיבים של חיל האוויר, בשעות מסוימות, לשתף פעולה כמה שאפשר. אני יודע שהדברים הם בכלל לא פשוטים. טוב שאתם יושבים בדיונים ושומעים איך הדברים מתנהלים פה. הדברים הם בכלל לא פשוטים.

גיורא רום:

כבודו, אני רוצה להגיד על זה כמה מילים כי הדיונים האלה זה עולם הטיס. אני לא חושב שמעולם, מאז קום המדינה, היה שיתוף פעולה כל-כך ענייני, הייתי אומר אפילו ידידותי ומקצועי, בין התעופה האזרחית לבין חיל האוויר. בשנתיים האחרונות נעשו כמה דברים מאוד משמעותיים. האחד, בפעם הראשונה בתולדות המדינה חתמנו, ראש אגף תשתיות אצלנו, וקודמו, מפקד יחידות הבקרה, על מפה משותפת של חלוקת המרחב האווירי בין המרחב האזרחי והצבאי. אנחנו הוצאנו וסיכמנו עם חיל האוויר את הקריטריונים לאישור פקחי טיסה בשדות אזרחיים שמנחיתים מטוסים צבאיים. אנחנו פרסמנו ממש בימים האחרונים סדרה של מפות שמסדרות מחדש את כל הגובה הנמוך שבו משתמשים, מצד אחד, מסוקים של חיל האוויר שמתאמנים ומצד שני, מטוסי ריסוס, אווירונים זעירים, אולטרלייט ים ושאר הדברים. לא רק שאישרנו מפות כאלה שהן מאוד מורכבות, חיל האוויר היה מאוד איתנו ונתנו לתעופה האזרחית, כמעט הכפלנו את האזורים שבו הם יכולים לטוס.

הגענו עם חיל האוויר להבנה שאנחנו נתחיל להשתמש במשאבים של המרחב האווירי בהתאם לזמן. אני אתן לך דוגמה קטנה. לנתיבים יש שמות. יש נתיב שנמצא בים לכיוון קפריסין שנקרא "Blue17" שעובר באזור שמתאמנים בו בקרבות אוויר בים. זה נמצא מול נתניה וחדרה בים. בדרך-כלל מטוסים אזרחיים עוקפים אותו. אבל הגענו להסכמה עם חיל האוויר שכשאין אימוני קרבות אוויר, המטוסים האזרחיים יוכלו לעבור בנתיב הזה ולחסוך דלק וזמן וכן הלאה. מעולם לא היה שיתוף פעולה כזה.

אני רוצה להגיד לך מילה על העניין הספציפי של תל-נוף, שזה היה רעיון שאנחנו העלינו וכבר נפגשתי פעמיים עם מפקד חיל האוויר בעניין הזה. הייתי צריך להיפגש עם מפקד חיל האוויר לפני 10 ימים, בבוקר שלמחרת התאונה הטרגית של האף-16. אני נפגש איתו בעוד שבוע או משהו כזה.

הסוגיה של המראות מזרחה בנתב"ג, אם הן תיכנסנה למרחב של תל-נוף, הן תוכלנה כאילו לעקוף את ראשון לציון מדרום. זה רעיון נהדר ואנחנו התקנו כבר בשנה האחרונה, רת"א ורש"ת, מכשרנו את המדינה להיות מסוגלים לעשות את זה. זה קשור גם בהשקעות במטוסים אבל הכסף הוא בכלל לא עניין. אל תעסיק את עצמך בכסף, אפילו לא שקל אחד.

יש פה בעיה מהותית. כל הרעיון היה שכשאין בתל-נוף טיסות לילה בוא נשתמש במרחב האווירי של תל-נוף. הבעיה של הכוננות יירוט בלילה של האף-15 בתל-נוף, כשמטוס מוזנק ותוך 5 דקות הוא באוויר. מה שאני צריך להיות תלוי בו זה בטלפון של שני אנשים, סמל בתל-נוף ופקח בלוד. אני צריך להיות בטוח לגבי 300 אנשים בתוך 777. צריך להיות בטוחים במאה אחוז שהטלפון היה בזמן, שהכול היה בזמן, התיאום. זה דבר שאתה לא חותם עליו בקלות, לא אני ולא מפקד חיל האוויר. עוד לא הצלחנו ליישב את העניין הזה.

ברור לנו לגמרי שהמדינה הולכת יותר ויותר לחלוקת המשאב האווירי. חיל האוויר מבין את זה והוא מאוד משתף פעולה. אני אומר לך, גם חוק הטיס הזה, לא היה קורה לולא חיל האוויר. את חוק הטיס של שנת 1995 טרפד חיל האוויר בקלות. הביאו חוק טיס וחיל האוויר העיף את זה בקלות, גלגל את החוק מהשולחן וכל המדינה התקפלה. חיל האוויר היה איתנו הפעם כל הדרך בהמון סוגיות מורכבות.

יחד עם זה, ההערה שלך היא נכונה וצריך להגביר את שיתוף הפעולה.

אודי זוהר:

גיורא, שווה לעדכן איפה עומדת ועדת שפיר שכבר עובדת שנתיים על חלוקה מחדש של המרחב האווירי ובינתיים לא ראינו תוצאות, גם לא תוצאות ביניים.

גיורא רום:

ועדת שפיר הגישה את הדוח שלה. איך אני אנסח את זה? יש פה אנשי תקשורת אז אני צריך לדבר בצורה הרבה יותר – היא הגישה את זה למנכ"ל משרד התחבורה ולמנכ"ל משרד הביטחון. אני קיבלתי עותק ואני יודע בדיוק מה אני חושב על שבעת סעיפי ההמלצות. אנחנו נפעל לאורן אבל קודם כל הוועדה צריכה להציג את התוצאות למנכ"ל משרד התחבורה ולמנכ"ל משרד הביטחון, למפקד חיל האוויר. ההצגות האלה לא בוצעו בפועל אבל הדוח הושלם.

עמרי אבני:

אני מזדהה עם מה שאמר גיורא לגבי שיתוף מרחבי האוויר עם חיל האוויר והאופציה של תל-נוף היא אופציה מסובכת. כמובן שאסור להפיל את זה על הפקח שיעשה בסופו של דבר תיאום טלפוני. לא מדובר פה במטוס בודד שממריא בלילה. מדובר פה בשיירה של מטוסים שממריאה או שנחותת וכו'.

דבר נוסף. זה לא רק תל-נוף אלא גם פלמחים. להזכירכם, בפלמחים יש מעגלי ההמתנות של הכטב"מים. לא לשכוח את הדברים האלה, הם הכי מסוכנים.

גיורא רום:

דבר שלא ציינתי הוא ההכנסה למרחב האווירי של כלי טיס בלתי מאוישים. הם טסים היום עשרות אלפי שעות בשנה וכל השידוך לתוך המרחב האווירי של תנועה אזרחית, תנועה צבאית ותנועה של כלי טיס בלתי מאוישים, שיש להם טכנולוגיות אחרות, מדי גובה אחרים וכן הלאה, זאת משימה מאוד מורכבת. יש לזה אספקטים מבצעיים, זאת בעיה של מפקד חיל האוויר, זאת לא בעיה שלי. יש להם אספקטים בטיחותיים כי הם ממריאים נניח מהצפון והם חוצים באזור נתב"ג לכיוון, נניח, רצועת עזה וכן הלאה, אני לא אכנס לפרטים. אנחנו עובדים עם חיל האוויר על בסיס יומי בשביל לוודא שהמרחב האווירי יישאר פתוח.

אודי זוהר:

יש גם אזרחיים כאלה.

גיורא רום:

כן. כל ההכנסה של כטב"מים לתוך המרחב האווירי, זה אתגר שאי-אפשר להקל בו ראש במדינה כל-כך קטנה.

היו"ר יצחק וקנין:

תודה.

אנחנו בסעיף 149.

רננה שחר:

הסעיף הזה עוסק בתחולה על כלי טיס זר בהיותו בישראל בשינויים המחויבים.

"תחולה על כלי טיס זר בהיותו בישראל

149. ההוראות לפי חוק זה יחולו לגבי כלי טיס זר בהיותו בשטח ישראל וכן לגבי מפעיל אווירי של כלי טיס כאמור ואיש צוות באותו כלי טיס, ובכפוף להוראות אלה:

1. על אף האמור בסעיפים 2 ו-6, רשאי אדם למלא תפקיד כאמור בסעיף 2, בכלי טיס זר הרשום במדינה חברה, אם בידו רישיון לכך וכן תעודה מקבילה לתעודה רפואית, שניתנו או שאושרו בידי הרשות המוסמכת לכך במדינת הרישום של כלי הטיס, ונתקיימו לגבי אותו אדם אמות המידה המחייבות שקבע ארגון התעופה הבין-לאומי לפי סעיף 37 לאמנה, החלות לגבי בעל תפקיד מאותו סוג; המנהל רשאי לאשר מילוי תפקיד בכל טיס כאמור, גם אם לא נתקיימו אמות המידה האמורות, ובלבד ששוכנע כי נשמרת רמת בטיחות נאותה; "

איתי עצמון:

אני עוצר אותך כי יש לי שתי הערות. מדברי ההסבר הבנתי שהכוונה היא להחיל גם את סעיפי העונשין על כלי טיס זר ועל מפעיל אווירי של כלי טיס כאמור ואיש צוות. אני חושב שצריך לעשות תיקון שמבהיר, מכיוון שמדובר על הוראה שיש סנקציה פלילית בצידה. כתבתם: "נתקיימו לגבי אותו אדם אמות המידה המחייבות שקבע ארגון התעופה הבינלאומי". אני חושב שצריך לומר שזה על-פי רישיונות, או על פי התעודה הרפואית שבידו, נתקיימו. כלומר, שבמסמך שבידיו כתוב מה בדיוק מתקיים.

רננה שחר:

זה מקובל. אני רק אזכיר שלפי האמנה, אם אתה לא עומד באחד מתנאי האמנה, המדינה שמרשיינת אותך צריכה ברישיון שלך שאתה לא עומד בתנאי האמנה. זאת אומרת, יש דרך לבדוק את זה. בעצם, על פי רישיונו, אם לא כתוב כלום אז מתקיימים. אם כתוב משהו, אז סימן שלא מתקיימים. רק כאן הבדלים צריכים להיות מצוינים ברישיון.

איתי עצמון:

אז אנחנו נוסיף: "ועל פי רישיונו או תעודה רפואית שבידו, נתקיימו לגבי אותו אדם".

אני מציע, בסיפה של הפסקה לומר "ובלבד ששוכנע כי נשמרה או נשמרת רמת בטיחות שוות ערך לזאת המושגת בקיום אמות מידה כאמור", כפי שעשינו גם לגבי הוראות דומות.

רננה שחר:

אין בעיה.

איתי עצמון:

לא הסברתם בכלל את המסגרת הכללית של הסעיף, אם תוכלו לתת איזה הסבר, מה הדין החל כיום ומה השינויים שאתם מציעים כאן.

לאה ורון:

הייתם באמצע ההקראה של הסעיף.

רננה שחר:

חוק הטיס 1927, היום השיטה שבה הוא הולך, בחלק מהסעיפים כתוב "כלי טיס" ואז הם חלים על כלי טיס באשר הוא. בחלק מהדינים כתוב "כלי טיס ישראלי" ואז הם חלים רק על כלי טיס ישראלי.

השיטה שבה אנחנו הלכנו היא שיטה שונה. החוק עצמו, אתה לא תראה בו כלי טיס ישראלי. אתה תראה בו כל הזמן רק "כלי טיס", זאת אומרת שלחוק יש תחולה טריטוריאלית, הוא חל בשטח מדינת ישראל על כל מי שעונה להגדרה של "כלי טיס" לפי סעיף 1.

אבל, מאחר שלפי אמנת שיקגו והנספחים שלה – כשטייס לופטהנזה מגיע לארץ הוא לא מקבל רישיון חדש מאיתנו והכלי לא מקבל תעודת כושר טיסה חדשה מאיתנו, לופטהנזה עצמה לא מתרשיינת מחדש במדינת ישראל או בכל מדינה שבה היא עוברת.

מה עושה אמנת שיקגו? היא אומרת שכל אחת מהמדינות, או מדינת המפעיל, מדינת הרישום, אחראית בעצם לרשיון של כל הפרמטרים ואנחנו מכבדים הדדית את הרישיון הזה שנעשה ומאפשרים להם לטוס אלינו. הסעיף הזה בעצם אומר שכאשר כלי טיס זר בא אלינו, דיני הטיס במדינת ישראל חלים עליו, אבל הוא לא צריך לקבל רישיון מחדש. אנחנו מכירים בתנאים מסוימים ברישיונות שניתנו לך על-ידי מדינת המפעיל שלך, מדינת הרישום שלך וכדומה. זאת מסגרת הסעיף.

היו"ר יצחק וקנין:

הדברים ברורים.

תקריאי את סעיף 2.

רננה שחר:

"(2) על אף האמור בסעיף 16, רשאי מפעיל אווירי שמדינת המפעיל שלו אינה מדינת ישראל, להפעיל, בשטח ישראל, כלי טיס זר בטיסה מסחרית, אם בידו רישיון לכך שניתן לו מאת הרשות המוסמכת לכך במדינת המפעיל שלו, ובהתאם לתנאי אותו רישיון". "

היו"ר יצחק וקנין:

יש הערות? יש הערות לסעיף 1? אין הערות.

אברהם רזיאל:

כדי להבהיר, למה רק בטיסה מסחרית?

רננה שחר:

סעיף 16 אומר שאסור להפעיל בישראל כלי טיס בטיסה מסחרית אלא ברישיון מאת המנהל. מפעיל אווירי בהפעלה כללית לא צריך רישיון מיוחד לצורך העניין. לכן זה מתייחס רק להגדרה הקבועה בסעיף 16 על הפעלה מסחרית של כלי טיס.

אודי זוהר:

אני יודע שבנתיבי ה-CVFR זה לא כל-כך ניתן לכלי טיס זרים עם טייסים זרים.

רננה שחר:

אם יש מגבלה מכוח הפמ"ת, נניח, שמגבילה שימוש בנתיבים מסוימים, אז היא תחול. אני לא מכירה את המגבלה הזאת, אני לא יודעת עד כמה - - -

אודי זוהר:

השניים שמימינך הם סמנכ"ל מבצעים.

רננה שחר:

אודי, תחדד את השאלה.

אודי זוהר:

לפי מה שכתוב כאן, ממחר זה יהיה אפשרי, מאישור החוק.

רננה שחר:

למה?

אודי זוהר:

כי אם מפעיל זר יכול לטוס במטוס זר במרחב האווירי של מדינת ישראל, אז למה שלא יוכל לטוס גם ב-CVFR?

רננה שחר:

הנושא של ה-CVFR - - -

היו"ר יצחק וקנין:

תסבירו במה מדובר.

אודי זוהר:

הנתיבים הנמוכים.

רננה שחר:

המגבלה היא לא מכוח החוק הזה, מכוח סעיף 149. סעיף 149 אומר ההיפך. הוא אומר שהחוק יחול על כלי טיס זר. זאת אומרת, הפמ"ת חל על כלי טיס זר. אם יש מגבלות בפמ"ת שמונעות מכלי טיס זר לטוס, זאת הדרך להחיל אותן. סעיף קטן 2 אומר על הנושא של רישיון של AOC. זאת אומרת שלא צריך AOC חדש במדינת ישראל ל"לופטהנזה", ל"בריטיש איירוויס" ל"סוויס" וכדומה.

עמרי טלמון:

הנושא הזה של נתיבים נמוכים הורתו ולידתו לפני הרבה מאות שנים. שתי סיבות למה טייסים זרים לא יכלו לטוס שם. אחת מהן היא, שהניווט בנתיבים האלה נעשה לפי תוואי קרקע, והיתה איזו הנחה מוזרה שטייסים זרים לא בהכרח יכולים לקרוא את המפה של ישראל, מה שלא נכון.

דבר שני, והוא יותר מעניין, הואיל והנתיבים האלה מפוקחים על-ידי פקחים צבאיים, הם לא היו אמורים לדעת אנגלית. זה כשאני למדתי לטוס בזמנו. שני הדברים האלה לא נכונים היום. יכול להיות שהגיע הזמן להסיר את המגבלה הזאת, אבל זה לא לסעיף הזה. כדי שלא אשכח מחר, אני אומר את זה עכשיו. תרשום לפניך וזהו.

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות.

אני מצביע על סעיף קטן 1 וסעיף קטן 2. מי בעד? מי נגד?

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים – אין

היו"ר יצחק וקנין:

הסעיפים אושרו.

רננה שחר:

"(3) הוראות סימן ד' לפרק ב' לא יחולו, ויחולו לעניין ביצוע פעולות בדק ותחזוקה קלה בכלי טיס זר, בהיותו בשטח ישראל, דיני מדינת הרישום שלו;"

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות. מי בעד סעיף קטן 3?

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

היו"ר יצחק וקנין:

הסעיף אושר.

רננה שחר:

"(4) על אף האמור בסעיף 53, רשאי אדם להפעיל, בשטח ישראל, כלי טיס זר, אם בידו תעודת רישום שניתנה לו מאת הרשות המוסמכת לכך במדינת הרישום של כלי הטיס;"

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות?

מי בעד סעיף 4? מי נגד?

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

היו"ר יצחק וקנין:

הסעיף אושר.

רננה שחר:

"(5) על אף האמור בסעיף 59(א), רשאי אדם להפעיל, בשטח ישראל, כלי טיס זר, אם קבועים על כלי הטיס סימני לאומיותו ורישומו לפי דיני מדינת הרישום שלו;"

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות לסעיף 5. מי בעד? מי נגד?

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

היו"ר יצחק וקנין:

הסעיף אושר.

רננה שחר:

"(6) סעיף 59(ב) לא יחול על כלי טיס זר בהיותו בשטח ישראל, ויחולו לעניין זה דיני מדינת הרישום שלו;"

לאה ורון:

תזכירי מה זה סעיף 159ב.

רננה שחר:

קביעת סימני זיהוי. אלה הסימנים שקובעים על המנוע, שיודעים מהו מספר היצרן. זה לפי דיני מדינת הרישום.

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות לסעיף 6. מי בעד? מי נגד?

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

היו"ר יצחק וקנין:

הסעיף אושר.

רננה שחר:

"(7) על אף האמור בסעיף 60, רשאי אדם להפעיל, בשטח ישראל, כלי טיס זר, אם בידו תעודה מקבילה לתעודת כושר טיסה, שניתנה מאת הרשות המוסמכת לכך במדינת הרישום של כלי הטיס, ונתקיימו לגבי אותו כלי טיס אמות המידה המחייבות שקבע ארגון התעופה הבין–לאומי לפי סעיף 37 לאמנה, החלות לגבי כשירות אווירית של כלי טיס מאותו סוג; המנהל רשאי לאשר הפעלת כל טיס כאמור, גם אם לא נתקיימו אמות המידה האמורות, ובלבד ששוכנע כי נשמרת רמת בטיחות נאותה;"

איתי עצמון:

לגבי הפסקה הזאת אני מבקש את אותן תיקונים שנעשו בפסקה 1. כלומר, "ונתקיימו לפי האמור בתעודה המקבילה לגבי אותו כלי טיס אמות המידה המחייבות". גם בסיפה "רמת בטיחות ברמה השוואתית לזו המושגת בקיום אמות המידה".

רננה שחר:

אנחנו מסכימים.

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות לסעיף 7. מי בעד ההערות כולל התיקונים?

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

היו"ר יצחק וקנין:

הסעיף אושר כולל התיקונים.

רננה שחר:

"(8) על אף האמור בסעיף 61, רשאי אדם להפעיל, בשטח ישראל, כלי טיס זר, אם בידו תעודה מקבילה לתעודת רעש שניתנה מאת הרשות המוסמכת לכך במדינת הרישום של כלי הטיס; אין בהוראות פסקה זו כדי לגרוע מהוראות שנקבעו לפי סעיף 63;"

.

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות לסעיף 8.

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

היו"ר יצחק וקנין:

הסעיף אושר.

רננה שחר:

"(9) על הפעלת כלי טיס זר בשטח ישראל לא יחולו הוראות סעיפים 64, 65 ו-66, ואולם לא יפעיל אדם כלי טיס זר, בשטח ישראל, אלא אם כן הוא במצב כשיר לטיסה, ויחולו הוראות מדינת הרישום של אותו כלי טיס בעניינים המנויים באותם סעיפים;"

איתי עצמון:

אם תוכלי להסביר קצת כי סעיפים 64 ו-65 מדברים בית היתר על ציוד ועל כשירות אווירית נמשכת וכאן בעצם תבדקו רק את המצב הכשיר לטיסה, לא תחילו את ההוראות לגבי ציוד.

רננה שחר:

כן, כמובן. ממש כמו הטייסים וכושר הטיסה, גם הציוד לא מוחלף ונבדק כל פעם בכל מדינה שבה עובר הכלי. הוא מרושיין פעם אחת במקור בתעודת עיסוק ואחר-כך בתעודת כושר הטיסה לכלי הספציפי. מדינת הרישום בודקת את הציוד התעופתי, עושה את הנושא של רשימת הציוד התעופתי המזערי. כל הדברים האלה נקבעים פעם אחת. הכשירות האווירית הנמשכת היא לפי דיני מדינת הרישום.

בישראל, מה שאנחנו כן מחילים, זה את הנורמה הכללית שאסור להטיס אותו במצב שהוא אינו כשיר לטיסה. זאת הנורמה היחידה אבל לא מחדש בודקים.

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות לסעיף 9. מי בעד סעיף 9?

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

היו"ר יצחק וקנין:

הסעיף אושר.

רננה שחר:

"(10) על אף האמור בסעיף 67 רשאי אדם להפעיל, בשטח ישראל, כלי טיס זר, אם מצויים בכלי הטיס אנשי צוות במספר ובתפקידים כנדרש לפי דיני מדינת הרישום של כלי הטיס;"

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות.

מי בעד סעיף 10? מי נגד?

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

היו"ר יצחק וקנין:

סעיף 10 אושר.

רננה שחר:

"(11) על אף האמור בפסקאות (1) עד (3), (5) ו-(6), של סעיף 68(א), רשאי אדם להפעיל, בשטח ישראל, כלי טיס זר, אם מצויים בכלי הטיס מסמכים מקבילים לאלה המנויים באותן פסקאות, שניתנו מאת הרשות המוסמכת לכך במדינת הרישום של כלי הטיס;"

איתי עצמון:

לפי סעיף 68א1, סעיף שתוקן במהלך הדיונים, קבענו שלא ישמש עובד טיס כאיש צוות ומפעיל אווירי לא יתיר לעובד טיס לשמש כעובד צוות אלא אם כן אותו עובד טיס נושא עימו רישיון עובד טיס מתאים ותקף ותעודה רפואית מתאימה ותקפה וכדומה. השאלה אם אין לדעתך צורך לתקן כדי להתאים כאן את הפסקה הזאת.

רננה שחר:

כן, אנחנו מסכימים.

איתי עצמון:

כלומר, לעניין סעיף 68א1 אותו אדם יצטרך לשאת מסמכים מקבילים.

רננה שחר:

כן, מסמכים מקבילים של מדינת הרישום.

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות. אני מצביע על סעיף 11 כולל התיקונים. מי בעד? מי נגד?

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

היו"ר יצחק וקנין:

הסעיף אושר כולל התיקונים.

רננה שחר:

“(12) על אף האמור בסעיף 71(א), רשאי אדם להוביל חומר מסוכן, בשטח ישראל, בכלי טיס זר, או למסור חומר מסוכן להובלה כאמור, אם ההובלה מתבצעת באמצעות מפעיל אווירי שמדינת המפעיל שלו אינה מדינת ישראל, אשר בידו רישיון מקביל לרישיון הפעלה אווירית שניתן לו מאת הרשות המוסמכת לכך במדינת המפעיל שלו;”

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות. מי בעד סעיף 12? מי נגד?

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

היו"ר יצחק וקנין:

סעיף 12 אושר.

רננה שחר:

"(13) על אף האמור בהגדרה "הסכום הבסיסי" שבסעיף 126, יהיה הסכום הבסיסי לגבי מפעיל אווירי של כלי טיס זר בהפעלה מסחרית, לעניין פרק ט', כמפורט להלן, לפי העניין: "

אדוני, העיקרון הוא שבעצם אמרנו שאותם עיצומים כספיים שחלים על המפעילים האוויריים שלנו, יחולו גם על מפעילים אוויריים זרים. זה העיקרון שלפיו הלכנו. ליועץ המשפטי של הוועדה יש נוסח יותר קל להציע.

איתי עצמון:

בעצם, כשמשווים בין שני הנוסחים רואים שהסכומים הם אותם סכומים. פשוט צריך להגיד שבפסקה 4, להגדרה "הסכום הבסיסי" שבסעיף 126, במקום "בעל רישיון הפעלה אווירית", יקראו או יבוא "מפעיל אווירי של כלי טיס זר בהפעלה מסחרית". אז אנחנו בעצם מחילים בשינוי את אותה פסקה 4 להגדרה. אבל את ההוראה שהוספתם לפסקת משנה 2 של מפעיל אווירי של כלי טיס זר בהפעלה מסחרית שניתן לסווגו ליותר מפסקת משנה אחת במסגרת פסקה 13, יחול לגביו הסכום הבסיסי הגבוה, אז את זה אנחנו צריכים לבדוק איך בדיוק נשלב את זה. האם זה חל לפי השינוי הזה או שצריך לומר את זה כאן שוב במפורש.

רננה שחר:

הכוונה היא שהעיקרון יחול בדיוק כמו על מפעיל ישראלי. כן, אני מסכימה שנבדוק בנוסח, אם הנוסח שהוצע, שמחליף את פסקה 4, כבר מכיל ממילא את 126א המוצע או שצריך לעשות פה אזכור מפורש.

איתי עצמון:

שאלה נוספת. אני מבין שאנחנו מדברים בעצם על החלה של פרק ט' שעניינו עיצומים כספיים על כלי טיס זרים. גם על אנשי צוות?

רננה שחר:

רק על המפעילים האוויריים שלהם.

איתי עצמון:

אני חושב שאנחנו נצטרך להגיד את זה במפורש. כלומר: "על אף האמור בפרק ט', לא יוטלו עיצומים כספיים על אנשי צוות שבכלי טיס זר". זאת כמובן רק הצעה.

רננה שחר:

הכוונה היא להחיל על המפעיל האווירי בהפעלה מסחרית.

היו"ר יצחק וקנין:

אני מציע שתמצאו את הניסוח הנכון. העיקרון ברור ומובן. אנחנו נצביע על הסעיף כולל התיקונים, כולל ההערות שהעיר איתי. לגבי הניסוח, אנחנו משאירים את זה לכם, העיקרון ברור.

היו"ר יצחק וקנין:

מי בעד סעיף 13 כולל התיקונים?

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

היו"ר יצחק וקנין:

הסעיף אושר כולל התיקונים. אני מבין שאנחנו מדלגים על א', ב', ו-ג'.

איתי עצמון:

יש לי הערה נוספת לעניין הסעיף הזה. תקנה 42א לתקנות ההפעלה קובעת היום מגבלות לגבי הפעלה דרך קבע של כלי טיס זר בישראל. בכותרת של התקנה הזאת היא הפעלה פרטית של כלי טיס זר בישראל, למרות שהפסיקה קבעה שמדובר גם על כלי טיס בהפעלה מסחרית. השאלה שלי, האם שקלתם לשלב את התקנה הזאת בחוק? האם במסגרת התיקונים לתקנות ההפעלה יש תיקון לתקנה הזאת?

רננה שחר:

במסגרת התיקונים לתקנות ההפעלה יש רק תיקון קטן שמשנים שם כלי טיס למטוס. אני בהחלט חושבת שאפשר להוסיף ל-149 סעיף קטן ב' שיאמר שיסמיך באופן מפורש את השר לקבוע תקנות לעניין הפעלה דרך קבע של כלי טיס זר בישראל, לעניין מגבלות שיחולו.

היו"ר יצחק וקנין:

לאיזה סעיף את רוצה להוסיף?

רננה שחר:

אני מניחה שאת 149 הנוכחי ייקרא א' ואחריו יבוא ב' שיאמר שהשר רשאי לקבוע תנאים או מגבלות לעניין הפעלת כלי טיס זר דרך קבע בישראל.

אני רוצה להסביר שכלי טיס זר מופעל באופן קבוע בישראל, בעצם מתנתקת היכולת של מדינת הרישום שלו להפעיל עליו פיקוח אפקטיבי וגם לנו אין אפשרות להפעיל פיקוח אפקטיבי, ומכאן המגבלות שחלות עליו גם היום מכוח תקנה 42א בתקנות ההפעלה.

איתי עצמון:

הסעיף המסמיך יבהיר שמדובר גם על הפעלה כללית וגם על הפעלה מסחרית.

רננה שחר:

כן.

אודי זוהר:

אני רוצה להעיר הערה שהיא אולי יותר במובן הפרקטי של העניין. כל הסעיף הזה של 149 נשען על האמנה. אבל בסוף, מפקח שמגיע לכלי טיס ממדינה מסוימת, הוא צריך להחזיק טבלה של מה ההבדלים שכל מדינה מתירה או לא מתירה. אחרת, אם יגיע מטוס ממדינה מסוימת, שבה מתירים לא להחזיק שום מסמך על המטוס ועל הטייס אז פה צריך לטפל בדבר הזה. אתם אומרים שאם המדינה שם מתירה את זה, בראייתנו זה בסדר ולא בטוח שזה נכון.

רננה שחר:

זה לא נכון. קודם כל, מה שסעיף 149 אומר זה ההיפך. דיני מדינת ישראל חלים ובלבד שיש את המסמכים המתאימים ממדינת הרישום. יש שני מקומות מסוימים, שזה הנושא של תעודת כושר הטיסה והרישוי האישי של הטייסים שבהם הנושא של חוסר ההתאמה לאמנה מפורש ברישיון עצמו ואז ישראל יכולה להחליט אם לקבל או לא לקבל, זה לפי האמנה עצמה. כל מה שהחוק אומר, בהתייחס, למשל, לסעיף המסמכים, אתה חייב לשאת את המסמכים האלה אבל הם לא צריכים להיות המסמכים הישראלים הם צריכים להיות המסמכים הזרים. הוא צריך להחזיק מסמכים מקבילים מדיני מדינת הרישוי.

היו"ר יצחק וקנין:

הדברים ברורים.

יש עוד הערות? הצבענו כבר על סעיף 13 ועל התוספת ואישרתי את הכול.

אנחנו עוברים לעניין מפעיל אווירי. אני מבין שמחקתם את סעיפים א', ב', ג'.

רננה שחר:

כן. כן זה של התמ"ת, העיצום הכספי, אדוני.

איתי עצמון:

בעצם יחולו אותם סכומים כמו שדיברנו. אותם סכומים על החברות הזרות, החלה.

היו"ר יצחק וקנין:

אנחנו נעבור לסעיף 154 כיוון שנמצאים פה אנשי המשטרה שהסעיף הזה נוגע להם - תחולה על משטרת ישראל.

לפני שנקריא את הסעיפים, הסבר על היחידה האווירית של משטרת ישראל.

נעם אדר:

אני מפקד היחידה האווירית של המשטרה. אני והחברים שלי כאן מדברים בשם משטרת ישראל לנושא הזה.

בכמה מילים להסביר את מהות הגוף הזה והייחודיות שלו ולמה נדרש עבורו חוק או לפחות סעיפים ייחודיים.

קודם כל, המשטרה מממשת חלק מהמשימות שלה באמצעי כלי טיס וזה התפקיד שלנו ביחידה. היחידה הזאת ממוקמת במשמר איילון ליד לטרון. היא גם פרוסה ברחבי הארץ בכל מיני שלוחות, בצפון, בדרום וכדומה. היא מונה 7 כלי טיס מסוגים שונים. בעיקר הם גם מצוידים במערכות שהן ייחודיות, מערכות שאינן קיימות בתעופה האזרחית. בהרבה מאוד אספקטים יש הרבה דמיון בין הפעילות הזאת לפעילות של כלי טיס צבאיים, מבחינת אופי הפעילות, המערכות שמשתמשים בהם, הרבה פעמים סגנון הטיסה.

מה שמייחד אותנו, זה שאנחנו נדרשים, כתוצאה מצרכי המשטרה, לפעול באופי פעילות שהוא לעיתים די קרובות חורג מכללי הטיסה הסטנדרטיים של התעופה האזרחית. דוגמאות פשוטות: אנחנו כמעט אף פעם לא טסים בנתיבי טיסה הקבועים. אנחנו לא טסים בגבהי הטיסה המוגדרים בפעילות הרגילה של התעופה האזרחית, כי אחרת אנחנו לא מסוגלים למלא את משימותינו.

אנחנו עוסקים בתחומים של אכיפת תנועה, של פעילות להגבלת סחר בסמים, פעילות פלילית כמו פריצות ודברים מהסוג הזה, מרדפים. אנחנו נדרשים לעבודה מאוד דינמית במעברים בין תשתיות אוויריות שונות, שהן מאוד שונות ממה שקורה בדרך-כלל בתעופה האזרחית במדינת ישראל.

ביחידה יש טייסים שהם טייסים מאוד מנוסים והדרישות מהם הן דרישות ייחודיות, לאור מה שתיארתי עד עכשיו.

עד היום, בחוק הטיס הקיים, למעשה אין התייחסות לכלי טיס משטרתיים, לא קיים דבר כזה. הפעולה שלנו מכוח של היתרים שניתנו בסמכות על-ידי מנהל רשות תעופה אזרחית או על-ידי מנהל התעופה האזרחית בזמנו, שהתיר לנו לפעול בצורה חריגה בתנאים אלה ואחרים. הצורך לתקן את הנושא הזה הוא מובן וברור לנו.

לנו, כמשטרת ישראל, יש אינטרס להיות כפופים ככל שניתן לחוקי התעופה האזרחית, כי עלינו זה מחיל מעטפת שמאוד חשובה לנו לבטיחות, לבקרה ולדברים נוספים, יחד עם הצורך לאפשר לנו לחרוג במקומות שבהם נדרש העניין הזה.

בהקשר אלינו ולחוק הטיס נעשתה עבודה משותפת לאורך כל הדרך עם רשות התעופה האזרחית וכן ממשקים שהם מתמשכים גם עם חיל האוויר, כי יש הרבה מאוד עבודה שהיא מצד אחד בחיכוך עם תעופה אזרחית ומצד שני בחיכוך עם התעופה הצבאית. הדברים הללו נעשים בעבודה שוטפת שלנו מול רשות התעופה האזרחית ומול חיל האוויר. אני חושב שרוב או עיקרם של הדברים באו לפיתרון בהצעת החוק הזאת.

עד כאן אם יש שאלות, אני אשמח.

היו"ר יצחק וקנין:

רננה, תקריאי, בבקשה.

רננה שחר:

אני רק אומר שני דברים אחרונים. אחד, לפי חוק הטיס 1927 דהיום, חוק הטיס חל על כלים מדינתיים למעט כלים צבאיים, זאת נקודת המוצא.

נקודת המוצא השנייה היא שאמנת שיקגו אינה חלה על כלים מדינתיים, על State Aircraft, במפורש וזאת בסעיף 3 לאמנת שיקגו.

מקריאה מהחוק:

"תחולה על משטרת ישראל

154.(א) ההוראות לפי חוק זה לא יחולו לגבי משטרת ישראל לרבות בכל הנוגע לכלי טיס משטרתי, ציוד תעופתי המשמש אותו, כלי רחיפה של משטרת ישראל ועובד טיס הממלא תפקיד בקשר להטסה או להפעלה של כלי טיס משטרתי או בקשר לביצוע פעולות בדק בכלי טיס כאמור, לרבות מדריך לתפקיד כאמור, וכן בכל הנוגע להפעלה או לניהול של תשתית משטרתית, למעט ההוראות לפי פרק א', לפי סימנים א', ב', ד' ו-ח' לפרק ב', לפי סעיפים 40, 42(ב)(3) ו-(4), ו-(ג), 43 ו-44 שבסימן ט' לפרק ב', לפי סימנים א', ב' ו-ג' לפרק ג', לפי סעיפים 88 ו-90 עד 92 שבפרק ו', לפי סימן ז' בפרק ז', ולפי פרקים ח', י' ו-י"ב, שיחולו בכפוף לשינויים אלה:"

היו"ר יצחק וקנין:

אם אני מבין את הרציונל שלכם שבסעיפים מסוימים כן החלתם עליכם את הדין, בעצם בכל החוק לא, מלבד הסעיפים שציינתם פה כרגע. אני מבין שאותם סעיפים מדברים על תחזוקת הכלים, הבדק של הכלים. אני רואה פה שפעולות בדק בכלי טיס לא יחולו.

רננה שחר:

כן יחולו.

היו"ר יצחק וקנין:

כתוב "הוראות לפי חוק זה לא יחולו לגבי משטרת ישראל לרבות בכל הנוגע לכלי טיס משטרתי, ציוד תעופתי המשמש אותו כלי רחיפה של משטרת ישראל ועובד טיס וממלא תפקיד בקשר להטסה או להפעלה של כלי טיס משטרתי או בקשר לביצוע פעולות בדק בכלי טיס". זאת אומרת שזה לא יחול עליו.

רננה שחר:

סליחה, אני אסביר, הניסוח קצת מתחכם.

בתחילת הסעיף יש הצהרה כללית שאומרת שההוראות לא יחולו. בהמשך הסעיף כתוב: "למעט ההוראות האלה והאלה" ואז יש פירוט של כל ההוראות שכן חלות.

דווקא סימן ד' לפרק ב' שעוסקות בנושא של מי שנותן את שירותי הבדק וגם סימן ג' לפרק ג' של הכשירות האווירית הנמשכת כן מוחלות באופן מפורש על הכלים האלה. גם הרישוי האישי. כתוב שזה לא יחול, אבל סימן ב' לפרק ב' חל. זאת אומרת, הנושא של הרישוי האישי, הנושא של הדרכת עובדים, הנושא של מכון בדק, הנושא של ההתלייה של רישיונות שניתנו, תנאים כלליים ברישיונות, הרישוי הבסיסי של הכלי, הרישום של הכלי, הכשירות האווירית הנמשכת, כולל תעודת כושר טיסה, סמכויות פיקוח, בדיקות אלכוהול וסמים, חקירת תאונות, עונשין, ההוראות השונות וליקויים עקיפים, כן הדברים האלה כן חלים. יש טיפה שינויים. הרבה מאוד מהוראות החוק כן חלות.

לאה ורון:

למה בחרתם לכתוב את זה מלהפך, מה שלא כל-כך מקובל בחקיקה.

רננה שחר:

אולי המשטרה תסביר.

קלוד גוגנהיים:

קודם כל, החקיקה של היום לא משקפת את המצב הנהוג וגם לפי מה שרננה הסבירה, אין למעשה תחולה על כלי טיס מדינתי.

היו"ר יצחק וקנין:

מה זאת אומרת?

קלוד גוגנהיים:

לפי אמנת שיקגו.

לאה ורון:

אנחנו עושים חוק טיס ישראלי.

היו"ר יצחק וקנין:

היום יש כלי טיס שמתרומם לאוויר ולא חל עליו כלום. לא יעלה על הדעת הדבר הזה.

קלוד גוגנהיים:

מבחינת הרצון של המשטרה יש פה איזה אנדרוגינוס. מצד אחד אנחנו מעוניינים בפיקוח הרגולטורי של רת"א, אבל מצד שני, מתוך ההסבר שנתן פה מפקד היחידה האווירית, לא מעוניינים בתחולה של אותם סעיפים שפה מנו אותם.

לכן, הבחירה היתה להדגיש באופן פוזיטיבי את אותם סעיפים שבדקנו אותם אחד לאחד, על מנת שהם כן יחולו, כדי למנוע מצב שבסעיפים רבים שלא שייכים למשטרה, שהתחולה הזאת תהיה בניגוד לפעילות ומאפייני הפעילות של המשטרה מחייבים.

היו"ר יצחק וקנין:

אני לא נכנס לעומק הדברים. המציאות מחייבת שכל מה ששייך לכשירות הכלים, הבדק של הכלים האלה, מי בודק אותם. מדובר פה על צי של 7 כלי טייס. זה לא חיל האוויר, זה לא מספר טייסות, מספר בסיסים שאולי צריך מערכת שמטפלת. אני מבין את הצרכים של המשטרה, מבין את הפעולות שהמשטרה מבצעת. אני לא יודע, רננה, אם אתם מסים את מה שאתם צריכים לכסות מבחינת כשירות הכלים, הפיקוח עליהם וכל מה שצריך.

רננה שחר:

הכול, אדוני.

היו"ר יצחק וקנין:

גם כל מה ששייך לרישוי, בדיקות רפואיות.

רננה שחר:

כל זה חל. אני אגיד מה לא חל, אדוני. לא חל סימן ג' לפרק ב', שזאת הפעלה מסחרית. אנחנו לא מצפים שהמשטרה תפתח חברת תעופה. לא חל סימנים ה' ו-ו' לפרק ב', שזה הנושא של המנחתים שלהם, התשתיות שהם מחזיקים. זה מבחינתנו הם עושים לפי הפרמטרים שלהם. הם אחראים למנחתים שלהם. רוב התשתיות שלהן הן בתוך תשתיות צבאיות, לפחות רובן, והם מנהלים אותם לבד.

לא מוחל סימן ד' לפרק ג' שזה כללי ההפעלה. לא מוחל סמכות מפקח לבדוק אלכוהול וסמים אלא רק סמכות שוטר לבדוק אלכוהול וסמים אצלם. זה מה שלא מוחל, כל השאר מוחל. אני יודעת שהנוסח טיפה מבלבל, כל שאר ההסדרים בחוק מוחלים על המשטרה.

קריאה:

אבל אם הרוב מוחל, אז נכון להגיד מה לא מוחל ולא להיפך.

יצחק רז:

לגבי הנושא של חקירת תאונות, כתוב פה רק סימן ז' בפרק ז'. זה לא שפרק ז' חל כמו היום על הנושא של כלי טיס, דהיינו, שהרשות החוקרת יכולה לחקור תאונות והם צריכים לקבל דיווחים. סעיף ז' מדבר רק על חקירה מעורבת, שגם היא בעייתית ואנחנו דנים עליה. פרק ז' צריך לחול כולו על המשטרה תחת ההבנה שיש להם משימות, כמו התעשייה האווירית וכמו גופים אחרים.

היו"ר יצחק וקנין:

אני מציע שכשנגיע לפרק ז' נדון בזה. הנקודה הזאת תישאר בצד ואנחנו נדון עליה.

רננה שחר:

בשלב זה אני מוחקת את ההתייחסות לפי סימן ז' לפרק ז'. אם אדוני ירצה, אחר-כך נתקן את זה.

עמרי טלמון:

רננה הקדימה אותי ואמרה שזה מעט מבלבל. אני רוצה לעשות תיקון, זה הרבה מבלבל. אמרתי כבר שאלפי הדל בבית מנשה ואנוכי הצעיר בבית אבי. לי ברור דבר אחד, שכלי טיס משטרתי צריך לעמוד לכל הפחות בכל הדרישות של חוק הטיס, מעבר לדברים ספציפיים של תפעול בעיקר. כשמדברים על כל הדברים האחרים הם צריכים לעמוד לפחות בדרישות של חוק הטיס. אין שום היגיון שבתוך אותו גוש אוויר טסים כלים שמרושיינים אחרת.

היו"ר יצחק וקנין:

שאלתי את השאלה שלך וקיבלתי תשובה.

עמרי טלמון:

אי-אפשר להבין ממה שכתוב פה שזה כך. זה צריך להיות מנוסח אחרת בצורה ברורה וחד משמעית. אחרת, כל פעם שיעשו שינוי ויוסיפו מכשיר מסוים שיידרש מהליקופטר אזרחי, יצטרכו לחזור הנה ולדרוש אותו גם מההליקופטר הצבאי. זה לא קביל.

רננה שחר:

מכשירים לא מוסיפים בחקיקה ראשית, מכשירים מוסיפים בתקנות. אבל באמת הניסוח הזה אומר שאם יוסף סעיף בחוק הטיס, כדי להחיל אותו על המשטרה, אנחנו נצטרך למנות אותו וברירת המחדל תהיה שלא מוסיפים אותו ושלא מחילים אותו אלא אם כן – חשבנו על זה, שזה לא יתחלק התחולה הזאת על המשטרה, שהיא לא תהיה אוטומטית.

היו"ר יצחק וקנין:

בגלל זה הלכתם הפוך?

רננה שחר:

אני חושבת שלכך כיוונה משטרת ישראל כאשר היא רצתה – היו על זה הרבה דיונים בתוך הממשלה, על הנוסח הספציפי הזה. אבל בהחלט, אחת מהכוונות שלהם היתה שלא יתחלק עליהם סעיף בלי שהם בחנו את זה והתיקון הזה נכנס במפורש.

אודי זוהר:

לא נעים לי להגיד, אבל היא הנותנת. אני חושב שהאינטרס הציבורי הוא שלא יתחלק סעיף שלא התכוונו לפטור אותם ממנו ובטעות פטרו אותם בגלל שזה בהיפכא מסתברא.

אני אתן דוגמה. אמרו פה שהם לא חברה מסחרית וזה נכון, אבל, למשל, בדגם הפעילות שלהם, אז הטיס הראשי ומנהל המבצעים הם אנשים שעוברים בדיוק את אותו תהליך כמו חברה מסחרית. לפי מה שנאמר פה, לא בטוח שזה יקרה ממחר.

אני, אגב, כתפישת עולם, חושב – המשטרה לאורך שנים אומרת שהיא כן רוצה להיות חלק ממכלול התעופה האזרחית של המדינה, למעט במקומות שבהם זה לא מתאים לה. אני חושב שנכון כך להגדיר את זה, להגיד שהכול חל עליהם ובמקומות שאתה המחוקק אומר: השתכנעתי שצריך לפטור אותם, אז את הסעיפים הספציפיים אני פוטר אותם ולא לעשות את זה הפוך.

היו"ר יצחק וקנין:

אני מבין מהיועץ המשפטי של הוועדה שממש הם עברו סעיף סעיף וכללו אותו פה על-מנת שלא יישארו סעיפים בחוץ. אני אולי מקבל את העמדה הזאת, למרות שהייתי מעדיף שזה יהיה הפוך.

איתי עצמון:

יכול להיות שבשלב הנוסח אפשר יהיה לנסח את זה בצורה אחרת, אולי יותר ברורה.

יערה למברגר:

אם אנחנו מסכימים שהמהות מוסכמת על כולם ויש פה שאלת נוסח, אז הנסחית של הכנסת, שעוברת על כל החוק, עושה את תיקוני הנוסח הנדרשים.

לאה ורון:

השאלה האם זה מקובל על המשטרה כי הם נתנו צידוקים לצורה המפולפלת של הנוסח הזה. לומר אחר-כך שנגיע לשלב הנוסח ונעשה מה שמקובל בחקיקה ולהפוך את הנוסח, אני לא יודעת אם זה מקובל.

יערה למברגר:

אני חושבת שגם המשטרה ואנחנו מסכימים על הסעיפים, מסכימים על התיקונים.

נעם אדר:

המהות מוסכמת.

יערה למברגר:

אני לא חושבת שיש משהו במהות שהוא באי הסכמה בינינו.

קלוד גוגנהיים:

יש עשרות תקנות. אני לא חושבת שיש בעיה במציאות. אני חושב שהתיאום הוא הדוק מאוד. החשש הוא מפני מצבים שהמשטרה חייבת לתת ביטוי להתנהגות החריגה שלה והיא נדרשת לא להקפיד על מה שמקפידים בשגרה. במצבים כאלה, לא הייתי רוצה להיות במצב שהמשטרה לא מקיימת את הדין. לכן הדרך הנכונה, לדעתי, היא להשאיר את הניסוח כפי שעמלנו עליו רבות. דנו על כל סעיף שהוסף. כל סעיף שאחר-כך דורש תיקון בתקנות, איפה שמדובר במטריה שלא צופה בעיות כגון הרישוי, אז אנחנו מקבלים על עצמנו את הרגולציה בצורה מלאה.

אבל אם, למשל, מדובר בניסוח הפוך ובאחת מתקנות הטיס - - -

קריאה:

אנחנו מדברים בחוק, עוד לא הגענו לתקנות.

קלוד גוגנהיים:

אבל יש פעמים הסתייגויות מאותם סעיפים שאחר-כך הסמכות – למשל, בדיון של הוועדה ניתן לשרים להתקין תקנות. שוב, הבקרה הזאת של שינוי התקנות היא אחר-כך מחייבת איזה סרבול ולא היינו רוצים להיכנס ואפילו להפריע למהלך התקין של התקנות וליצור מנגנון של בקרה. זה יכול אולי להיפתר אבל זה הכול עניין של יעילות ושל זמן. לכן בחרנו, ביקשנו, וקיבלו את העמדה שלנו אחרי שעות רבות של דיונים. אני חושש שאם עכשיו נהפוך את הקערה עוד פעם, זה שוב יחייב שעות של דיונים. אני מעדיף שהוועדה המכובדת הזאת תאשר.

רינה פאר:

אני מרשות שדות התעופה. הואיל והרישה ל-154א מעניקה למעשה פטור גורף מכל פרק ד' להצעת החוק, שעניינו המרחב האווירי. הואיל ורשות שדות התעופה מדברת עם רת"א בעניין המרחב האווירי בכל הנוגע לצבא הגנה לישראל, אני מבקשת שהנושא של הפטור שכלול פה, לא יוכרע היום אלא מאוחר יותר, כשנסיים את הדיונים שלנו מול רת"א גם לגבי הצבא וגם לגבי המשטרה.

רננה שחר:

אני רוצה להסביר על פרק ד'. פרק ד' להצעת החוק הוא נותן כלים. הוא אומר איך יחולק המרחב האווירי. יש בו שני שחקנים ראשים, שר התחבורה ושר הביטחון, ממשלת ישראל בהיעדר הסכמה ביניהם, קביעת נתיבים בינלאומיים על-ידי השרים. אחר-כך, בדרגה מתחת יש את מנהל רת"א עם מפקד חיל האוויר, עם מישהו מהגנת הסביבה לנושאים של הגנת הסביבה. יש הרבה נציגים שמעורבים בזה, אבל אין שם תחולה. זה שלא צוין מתחת להצעת החוק זה בגלל שהם פשוט לא שחקנים בפרק ד' במובן של קביעת חלוקת המרחב האווירי. משטרת ישראל היא כמו כולם.

הם לא צריכים לפעול לפי כללי הטיסה הרגילים. אמרתי שזה כן הוחרג. לכן, לטעמנו ואני חושבת שקלוד יסכים איתי, אפשר כן למנות את פרק ד', אפשר לא למנות את פרק ד', זה לא משנה. מהותית הוא פשוט לא רלוונטי.

אילון טל:

אני מרשות שדות התעופה. הדאגה שלנו בעיקר היא מזה שאם למשטרת ישראל היה מותר בעבר ויהיה מותר גם בעתיד לפעול במרחבי פיקוח טיסה כפי שהוגדרו בפרק ד', מרחבי פיקוח טיסה אזרחיים, שלא לפי הכללים או בחריגה מהכללים, הם גם פטורים מכל הוראות ניהול התעבורה האווירית, בסעיף 77 נדמה לי. הדבר הזה לא יכול להתיישב עם ניהול תעבורה אווירית על-ידי פקחי טיסה, כשחלק מהמטוסים לא סרים לכללים ולהוראות שלהם. צריך לאזן פה את המצב הזה. גם עם משטרת ישראל. אם יש צורך מבצעי מיוחד, יש לזה סידורים מיוחדים, אבל משטרת ישראל לא מנסה ולא ניסתה עד היום לקבל פטור מלטוס לפי הוראות יחידות נת"א.

רננה שחר:

זה מוסדר ב-154ב, אדוני. אולי כשנגיע לשם, כתוב: "על הפעלת כלי טיס משטרתי אגב שימוש בתשתית אזרחית יחולו נוהלי משטרת ישראל. הנהלים כאמור יקבעו בהתייעצות עם המנהל ובהתחשב בבטיחות התעופה האזרחית ובשים לב להוראות" וכו'. אולי כשנגיע לשם נדון בזה?

רינה פאר:

אני עדיין הייתי מבקשת, על אף ההסבר, שהנושא הזה כמקשה אחת ייחתך וייסגר, גם הסעיף שדיברה עליו רננה שהוא 154ב וגם 155 כולו וגם הפטור מהוראותיו של פרק ד' כולו העוסק במרחב האווירי, ידונו בנפרד בין רת"א לבין רשות שדות התעופה. מה שיסוכם יסוכם.

היו"ר יצחק וקנין:

הערות נוספות. אתם עומדים על כך שנצביע על הסעיף כמו שניסחתם אותו?

רננה שחר:

אני חושבת שהיו כל-כך הרבה הזדמנויות לטעון ולהגיד ולסגור עניינים. לעכב עכשיו זה נראה לי לא לעניין.

רינה פאר:

אבל ממילא אנחנו מעכבים את 155.

יערה למברגר:

למה לא שמענו את ההערה הזאת בעבר?

רינה פאר:

לגבי המשטרה אני חושבת שכתבנו לכם.

רננה שחר:

ההערה הזאת לא מוכרת לי.

רינה פאר:

אני חושבת שכתבנו לכם.

רננה שחר:

אני אבדוק את עצמי. רינה, תסתכלו על 154ב ותיראו אם אתם רוצים שינויים.

רינה פאר:

אנחנו רוצים שאותם השינויים שיחולו לגבי הצבא, כי צריך להסדיר, צריך להסדיר גם עם המשטרה. גם היום יש התנהלות, אמר את זה אילון טל לפני. יש הסדרים שמסדירים גם היום את ההתנהלות ואת הטיסה של המשטרה כאשר היא פועלת בתוך מרחב פיקוח אווירי.

מוטי שמואלי:

אני מרשות התעופה האזרחית. גם לענייני תעבורה אווירית, אני לא מכיר הסדרים מיוחדים של התנהלות מסוקי או כלי טיס משטרתיים בתוך תשתית אזרחית. צבאיים, בוודאי, משטרתיים, אני לא מכיר הסדרים מיוחדים. זה גם נאמר שהם סרים למרותם של מנהלי התעבורה אווירית.

היו"ר יצחק וקנין:

זה לא מה שמובן ממה שנאמר פה.

מוטי שמואלי:

כשיש צרכים מיוחדים אז הם מתנהלים בתוך המסגרת ובתוך הסמכויות של ניהול התעבורה אווירית, זה לא סותר.

לאה ורון:

מה שאתה אומר לא מתאים למה שכתוב בדברי ההסבר להצעת החוק.

מוטי שמואלי:

אני רק אומר שלא קיימים הסדרים מיוחדים כאלה.

היו"ר יצחק וקנין:

אם מישהו ביצע עבירה והם צריכים לעקוף את - - -

נעם אדר:

אנחנו לא דורסים אף הוראה של אף פקח. אם עכשיו יש מרדף כמו שתיארת, ויש פקח אווירי ואומר שאנחנו לא יכולים לחצות, אנחנו נעצרים במקום. אין לנו סמכות להמרות את פיו.

יש דברים אחרים. למשל, טייס שרוצה לטוס מנקודה א' לנקודה ב', צריך להגיש בקשה בקבועי זמן מוגדרים יומיים מראש. אנחנו לא יכולים לעמוד בקבועי הזמן הזה כי אנחנו עובדים 15 דקות מראש. בעניינים האלה אכן אנחנו נדרשים לאותה הוצאה. אבל מעולם לא באנו ונכנסנו לתוך המרחב האווירי של נתב"ג מבלי שהפקח אמר כן. אם הוא אמר לא, אנחנו לא נכנסים. אנחנו גם לא רוצים שתהיה לנו אפשרות כזאת, אין צורך בזה. יש החרגות מאוד מאוד ייחודיות.

רינה פאר:

אני חושבת, אדוני, שמאחר ולראשונה תחום האחריות והחלוקה נקבעים במעשה חקיקה ברור, אז צריך להגדיר את האחריות בצורה ברורה גם כאשר מדובר במרחבים אוויריים תעופתיים מעורבים. אני חושבת שבעניין הזה הדברים עוד לא תחומים. לגבי 155 אנחנו מחכים לתגובה של רת"א. יש לנו אפילו פגישה שנקבעה כבר בעניין הזה.

אני מבקשת שגם התחום של המשטרה יהיה מוסדר באותה מידה מאחר שפקחי הטיסה ניצבים היום פעם ראשונה – זה לא שלא היתה להם אחריות גם קודם, אבל גם רשות שדות התעופה כמפעילת שדה וגם כמעסיקה של פקחי הטיסה צריכה לדעת במדויק מהם תחומי האחריות של כל אחד מהשחקנים.

לאה ורון:

עורכת הדין שחר, לדיון הבא אתם תהיו מוכנים לגבי סעיף 155?

רננה שחר:

כן.

היו"ר יצחק וקנין:

אני מציע דבר כזה. סעיף 154 ארוך מאוד ואני לא מאמין שאסיים אותו בתוך 7 דקות כי יש דיון ב-12:00 שאני צריך לנהל. לצערי אני היום המפקד התורן.

אני מציע שאת הישיבה הבאה נפתח בדיון בנושא של המשטרה, כל סעיף 154 ו-155. נשתדל לסיים את הסעיפים האלה.

אני אומר לכם וגם למשטרה לעשות חושבים. אני מבין את הצרכים הייחודיים ואת המציאות שבה המשטרה פועלת. צריך לנסות כמה שיותר למזער.

אני מודה לכל המשתתפים, הישיבה נעולה.

**(הישיבה ננעלה בשעה 11:50)**