**הכנסת השמונה-עשרה נוסח לא מתוקן**

**מושב שלישי**

**פרוטוקול מס' 366**

**מישיבת ועדת הכלכלה**

**יום שלישי כ"ג בכסלו תשע"א (30 בנובמבר 2010), שעה 12:00**

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

**נכחו:**

**חברי הוועדה**:

יצחק וקנין – היו"ר

**מוזמנים**:

יצחק רז - החוקר הראשי, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים.

גיורא רום - מנהל רשות שדות התעופה האזרחית.

רננה שחר - יועצת משפטית רת"א

יואב בראל - ראש תחום תקינה מבצעים, רת"א

יהודה גילאי - מנהל תחום תקינה כושר אווירי, רת"א

אברהם ליבלינג - ראש תחום מובילים אוויריים, רת"א

אבישי פדהצור - ייעוץ משפטי, רת"א

מוטי שמואלי - סגן בכיר לתשתיות, רת"א

גדי רגב - ראש מטה תעופה, רת"א

יערה למברגר - ייעוץ וחקיקה, משרד המשפטים

הדס פיקסלר - לשכה משפטית, המשרד להגנת הסביבה

נצ"מ נועם אדר - מנהל יחידה אווירית, המשרד לביטחון פנים

סנ"צ קלוד גוגנהיים - עוזר יועץ משפטי, המשרד לביטחון פנים

רפ"ק גדי ויינר - נציג יחידה בנושא הטיס, משטרת ישראל

סא"ל מוריס הירש - פרקליטות צבאית ראשית, משרד הביטחון

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

אריאל סימן - עוזר יועץ משפטי חיל האוויר

אברהם רזיאל - ראש אגף מבצעי אוויר, התעשייה האווירית

עדי אופיר - מנהל הדרכה, חברת קא"ל

עמרי טלמון - מנכ"ל קלוב תעופה

אברהם קמחי - חבר הנהלת קלוב תעופה

עמרי אבני - יו"ר אגודת פקחי הטיסה

אלי נידם - עו"ד, אגודת פקחי הטיסה

בועז חטיבה - יו"ר איגוד הטייסים

רון גנט - יועץ משפטי לאיגוד הטייסים

**מנהלת הוועדה**: לאה ורון

**יועץ משפטי:** איתי עצמון

**רשמה**: איה לינצ'בסקי

**הצעת חוק הטיס, התש"ע-2010**

היו"ר יצחק וקנין:

שלום לכולם, אני מתכבד לפתוח את ישיבת ועדת הכלכלה, הצעת חוק הטיס התש"ע-2010. אני חוזר לסעיפים 143, 158. אישרנו אותם, רק נקריא אותם.

איתי עצמון:

"143. חסינות דיונית מפני תביעות.

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]‏. רק בשל כך שכלי טיס הוטס מעל קרקע או רכוש כלשהו, ובלבד שבנסיבות העניין קוימו ההוראות לפי חוק זה הנוגעות להטסה, ובכלל זה לרעש מכלי טיס" – זו תוספת שהייתה. עכשיו לתיקון העקיף לחוק למניעת נפגעים:

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

סייג לתחולה רעש מכלי טיס

17א. חוק זה לא יחול על רעש מכלי טיס שסעיף 70 לחוק הטיס תש"ע-2010 חל לגביהם".

בעקבות הערה שלי נוספו עוד שני תיקונים, תיקון אחד לחוק למניעת מפגעים סביבתיים תביעות אזרחיות, מאחר ועשינו את השינוי בחוק למניעת מפגעים והכוונה הייתה שזה לא יפגע בדינים אחרים שמפנים להגדרות רעש, אז ב"חוק למניעת מפגעים סביבתיים תביעות אזרחיות התשנ"ב-1992, בהגדרה רעש, אחרי כמשמעותם בחוק למניעת מפגעים-התשכ"א-1961, יבואו לעניין רעש מכלי טיס שסעיף 70 לחוק הטיס חל לגביהם, רעש כמשמעותו בסעיף 70 לחוק האמור".

יכול להיות שיהיו בזה שינויים בעקבות ישיבה עם הממונה על הנוסח, זה נוסח שכפוף לשינויי נוסח קלים בעקבות ישיבות נוסח.

סעיף נוסף שמדבר על סוג של שמירת דינים לגבי כל התקנות, הרי לא חייבים לתקן את התקנות בחקיקה ראשית, תקנות שמפנות להגדרת רעש כמשמעותו בחוק למניעת נפגעים, זה יהיה כנראה סעיף 143 א רבתי, נמצא את המיקום לגבי הוראות לעניין רעש מכלי טיס: "על אף האמור בכל דין, בכל הנוגע לרעש מכלי טיס, יראו רעש חורג כרעד חזק ובלתי סביר כמשמעותו בחוק למניעת נפגעים". בסעיף זה נגדיר רעש חורג "רעש החורג ממפלס רעש או ממכסת רעש שנקבעו לפי סעיף 70 שנקבעו לפי סעיף 70 לחוק הטיס התש"ע-2010".

רננה שחר:

אם אפשר להגיד גם פה שזה לגבי כלי טיס שחוק הטיס חל עליהם.

היו"ר יצחק וקנין:

הסעיפים כאמור אושרו בישיבה הקודמת, אנחנו רק הקראנו את הנוסח ויהיו עדין שינויים בנוסח אבל לא במהות. ממשיכים בסעיף 154.

רננה שחר:

עלו הערות של רשות שדות התעופה וקיימנו דיון אתם ועם המשטרה. בעקבות הדיון הזה הצענו תיקוני נוסח שמקובלים על כל הצדדים שיבהירו באיזה מקרים או באיזה תנאים מטס משטרתי יכול לחרוג מהוראות התעבורה האווירית ומכללי הטיסה.

154. תחולה על משטרת ישראל

"(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 סימן א' לפרק ב' למעט סעיף 10א, לפי סימנים ב', ד' ו-ח' לפרק ב', לפי סעיפים 40, 41, 42(ב)(3) ו-(4), ו-(ג), 43 ו-44 שבסימן ט' לפרק ב', לפי סימנים א', ו- ב' לפרק ג' ולפי סימן ג' לפרק ג' למעט סעיפים 61 ו- 63, לפי סעיפים 73(ב), 87, 88 ו-90 עד 92 שבפרק ו', לפי סימן ז' בפרק ז', ולפי פרקים ח', י' ו-י"ב, שיחולו בכפוף לשינויים אלה:"

איתי עצמון:

מה לגבי 44א ו- 44 ב'?

רננה שחר:

אלו סעיפים שאוסרים העברת רישיון. יש את הסעיפים הכלליים בחוק העונשין שאוסרים התחזות שאנחנו חושבים שמספיקים לעניין הספציפי הזה.

יצחק רז:

לפי סימן ז' בפרק ז' אמרת שזה יידון יחד עם פרק ז'.

רננה שחר:

נכון, נמחק את זה לעת עתה.

עמרי טלמון:

הנוסח של הסעיף הזה שאמור לידון פה, ראיתי אותו רק אתמול בערב באתר הוועדה וכמובן שלא הספקתי לעבור עליו. זו לא פעם ראשונה שזה קורה ואגב, נוסח החוק של ה- 17 לאוקטובר, מאז עשו עוד שני נוסחים.

היו"ר יצחק וקנין:

השאלה אם זה שינוי מהותי?

עמרי טלמון:

אני לא יודע. דבר נוסף, דובר בישיבה הקודמת על הנושא של הפוך על הפוך. אני רוצה להרחיב, שכאשר כלי טיס שונים טסים באותו גוש אוויר ותחת אותו פיקוח הם צריכים לטוס לפי אותם חוקים, לפי אותם כללים, באותו נוסח דיבור, הכול צריך להיות אותו דבר. הטייסים צריכים להיות מוכשרים לפחות לרמה מסוימת שמקובלת בהתאם לתקנות הטיס וכן האלה.

מקובל עלי שיש חריגות, עוד נגיע לחיל האוויר אז יהיה בודאי דיון יותר ארוך, שם יש שני סוגי מטוסים ושני סוגי טיסות, אבל במשטרה יש סוג אחר. נהיר לי שמבחינה תפעולית לי אסור לנחות על גג של בית ספר עם הליקופטר, המשטרה לפעמים חייבת לנחות על גג של בית ספר עם הליקופטר. פה יש בודאי מקום להחרגות כאלה ואחרות במסגרת כללי טיסה אבל אין שום סיבה שההליקופטר הצבאי יתוחזק אחרת מהליקופטר אזרחי, שהטיס יוכשר אחרת מטיס אזרחי. הם צריכים לדבר באותה שפה באותו נדב"ר, שזה נוהל דיבור בקשר וכן הלאה.

הסעיף לא צריך להיות הפוך על הפוך, פטורים, חוץ מאשר. זה לא מוצא את ביטוין בנוסח החדש, זה אותו נוסח בדיוק. שבע שורות של סעיפים שמוציאים אותם מהכלל שהם פטורים, מי יכול להתמודד עם זה?

גיורא רום:

מר טלמון פתח בהערה שחוזרת המון על עצמה. שלפעמים הטקסט הסופי מגיע ממש, נניח 24 שעות לפני. אני לא בטוח שכל מי שנמצא פה מבין איזו מורכבות ישנה בעבודה על כל סעיף ועל כל שורה ועל כל מילה, כמעט כל יום. במקרה של היום, עם נציגי חיל האוויר, עם נציגי רשת, עם נציגי המשטרה, משרד המשפטים, אנחנו עבדנו עד אתמול מאוחר בערב ושלשום. הדרישה הזו שכביכול הטקסט יהיה מונח לפני כולנו 96 שעות לפני מועד הישיבה היא אולי אחת הסיבות ש- 80 שנה לא היה חוק במדינה. מהיום הראשון שהתחילו הדיונים פה אנחנו מקבלים עצות למה לא להתקדם עם החוק, למה לא לעשות את החוק, למה עוד כדאי להתעסק במטבח בבישול. לא יהיה חוק. אנשים צריכים, במקום להסביר לנו למה לא, הם מוכרחים לשנס מותנים.

היו"ר יצחק וקנין:

אין לי ספק איזו עבודה קשה מוטלת עליכם. אני לא יודע כמה מכירים את החקיקה בכנסת, יש חוקים שהם שורה אחת בלבד, לא מסובכים, גם עליהם יש דיון של שלוש וארבע שעות, על שורה אחת בלבד. אנחנו מתעסקים פה עם חקיקה אמיתית. יש פה מציאות שכולנו מודעים לה, זו לא חקיקה פשוטה, יש המון גורמים סביב השולחן הזה שקשורים לחקיקה הזו, כל אחד מרגיש את עצמו נפגע ואנחנו צריכים ללכת בשביל הזהב כדי להגיע למטרה הסופית של החקיקה.

אני לא רוצה לדבר על הפרסומים שיש היום, כולכם שמעתם וראיתם אותם, שלא מוסיפים לנו הרבה. תפקידי הוא לא יושב ראש הוועדה, קיבלתי עלי את המטלה הזו שהיא מטלה לא קלה, במסגרת שאני פועל בה בכנסת. אני יושב גם בוועדת כספים, בוועדת הכלכלה בוועדת האתיקה ובעוד מקומות. יש ימים שאני פשוט לא מספיק לעשות כלום, זה ממש לא מה שרואים בטלוויזיה, שמליאת הכנסת ריקה, תשכחו מזה, העבודה האמיתית אלה הוועדות.

אני אישית מוכן לתת יותר ימים לחקיקה הזו אבל זה לא תלוי בי, הוועדה הזו עמוסה מאד בחוק ההסדרים, זו ועדה שחולשת על שבעה משרדי ממשלה כלכליים. אני מנסה לקבוע פה שעתיים פה שלוש ומבטלים לי אותם כי אני מבין את הצורך לסיים את החקיקה הזו. כולנו צריכים להבין שזה יפגע בכולנו אם לא נתקדם. אנחנו לא עושים פה מריחה של הדיונים, אנחנו מתעכבים לפעמים שעה על כל סעיף ומנסים לפתור את הבעיות. אין בשום ועדה עבודת חקיקה כזו.

יושבים עם כל הארגונים, כל שבוע, אחרי כן באים לוועדה אחרי שעשו את העבודה המקדימה, אם לא כך זה היה לוקח גם שנתיים ושלוש שנים. צריך להבין שנעשית פה עבודה קשה, צריך גם לנהל את המערכת כי לא רק החקיקה הזו קיימת, זו מערכת שחיה ונושמת, לכן תנו לנו להתקדם עם הדברים. רק לגבי הסעיפים הללו אני יודע שישבו במשטרה השובע שעות על גבי שעות כדי להגיע להסכמות. צריך להבין שכל אחד שומר על החלקה הפרטית שלו, היא לא פשוטה.

איתי עצמון:

כדי להשלים את דבריך, יש לנו הצעת חוק מאד מורכבת וארוכה, מתקבלות החלטות משבוע לשבוע. העובדה שהייעוץ המשפטי של רת"א מפיץ נוסחים שכוללים כבר את ההחלטות שהתקבלו בוועדה ולפנים משורת הדין, בהצעות חוק רבות אחרות הוועדה מחליטה, כמובן שהדברים אחר כך מוטמעים בנוסח ואנחנו משלבים אותם בנוסח, הלשכה המשפטית של הכנסת שממונה על הנוסח. העבודה שהם עושים מעל ומעבר, לא אומר שכל החלטה ישר תיכנס לנוסח, יש החלטות ונכניס אותם בסוף התהליך לנוסח.

היו"ר יצחק וקנין:

אנחנו עושים פה עבודה שכמעט ולא נעשית בדרך הרגילה, הישיבות המקדימות על הסעיפים יחד עם כולם, אנחנו משתדלים להתכנס לאותם סעיפים שאין עליהם הסכמה. אתם יודעים כמה השפעה יש מראשי הרשויות רק על נושא הרעש. ראיתם מה היה שבוע שעבר וכולם חשבו שלא נצביע או שניקח את כל העסק הזה ונשים במקום אחר. יש עלי אחריות כבדה, אני מבין את האחריות וכל אחד פה צריך להרגיש את אותה אחריות כי אתם הגורמים שתצטרכו לעבוד עם החקיקה הזו, לא אני.

רננה שחר:

גם שהרישא לא הכי שגרתית בעולם, מה שכתוב בה, ואין על זה מחלוקת, שהטיס המשטרתי צריך את אותה הכשרה כמו הטיס האזרחי והבדק והכשירות טיס של כלי טיס משטרתי היא אותה בדק ואותה כשירות טיסה של כלי טיס משטרתי, לכן הדברים האלה מוסדרים.

הנושא של ההפעלה של הכלי, שם יש הבדל בין מעטפת ההפעלה, כמו שציינת, נחיתה על גג של בית ספר זו בודאי רק דוגמה, זה מקבל ביטוי בשינויים שהוסכמו והוגשו ב- 154(ב) ו- 154 (ד) , כשנגיע אליהם אני אקריא אותם.

גיורא רום:

אלו שינויים שרננה הביאה לי אתמול בשבע בערב. בעשר בלילה שלחתי לה מייל, אחרי שקראתי אותם פעם נוספת בבית, הבוקר דברתי אתה בטלפון, אלה שינויים שאיתי עצמון ניסח ונוגעים למתן הסדרים מיוחדים למשטרה, כשהיא צריכה לפעול בתנאים יוצאי דופן.

איתי עצמון:

גם את זה ניסחתי אתמול בלילה ברגע האחרון.

גיורא רום:

אנחנו יכולים לעבוד ככה, בלילות ובבקרים ונציגי הציבור...

בועז חטיבה:

עם כל הכבוד, כולם פה עובדים קשה.

היו"ר יצחק וקנין:

בבקשה אל תקלקלו את האווירה הטובה.

בועז חטיבה:

לא מקלקלים. אתמול עבדתי עד 2:00 בלילה כי נחתתי רק ב- 23:00.

היו"ר יצחק וקנין:

אני בטוח שאתה עובד קשה, כולם עובדים פה קשה, המטרה של כולכם לא רק שלי, שהחקיקה חייבת לצאת מפה.

עמרי טלמון:

אני מרגיש ננזף. מר רום רוצה להגיד שהוא עובד קשה ואמרת כבר שכולם עובדים קשה, אבל אם יש תקנה שהציבור נמצא פה לא רק לשמוע אלא גם כדי לומר, תקנה שעברה שינויים עד היום ב- 8:30 בבוקר, אז צריך לתת גם לציבור הזדמנות להסתכל עליה.

היו"ר יצחק וקנין:

הציבור מסתכל עליה ויכול להעיר את ההערות, אתה יכול להעיר הערות ואני אקבל אותן.

לאה ורון:

אנחנו עוסקים בסעיף שעניינו תחולה למשטרה.

עמרי טלמון:

אם לוקחים את מה שאמרתי ברצינות, שזה דבר קשה שכולנו טסים באותו גוש אוויר, אז מה שנוגע למשטרה נוגע גם לטיס זוטר בסופו של דבר, לכן יש לזה משמעות ציבורית, זה לא עסק פרטי של המשטרה. זה לא שאמרו קח פינה משלך, תגור שם ותעשה שם מה שאתה רוצה, זה לא כך. האוויר משותף לכולם. לכן יש לזה עניין גם לטייסים כאלה וגם לטייסים אחרים, מעבר לטייסי המשטרה שעושים עבודה יפה מאד, על זה אין מחלוקת. אבל, אם רוצים לשמוע את דעתו של הציבור צריך לתת לו הזדמנות, לא היה קורה כלום אם הסעיף הזה היה נדון בשבוע הבא, זה לא מפריע לקפוץ ולדון בסעיף הבא, לתת לנו הזדמנות ללמוד את השינויים.

לאה ורון:

אני אומר משפט שאני מקווה שיסגור את הדיון בנושא, כבר פסקו בתי המשפט שאין חובה על ועדות הכנסת לשמוע את הציבור בכלל. לא חלה חובה להזמין, לא את הציבור ולא את הגורמים הנוגעים ולא על חברי הכנסת, בבואם לקבל החלטה, לשמוע לפני כן את הנוגעים בדבר, כמו גם את הציבור. חזקה על חברי הכנסת שימצאו מהיכן ללמוד את החומרים.

היו"ר יצחק וקנין:

למרות הכול, ההערה במקומה, אתה שם לב כמה אנחנו שומעים את נציגי הציבור.

עמרי טלמון:

בודאי, אין לי שום טרוניה על זה.

היו"ר יצחק וקנין:

יותר מזה, עוד לא קרה, לפחות בנושא של החוק הזה, אם יעירו הערה, למרות שהצבענו על סעיף מסוים, נפתח אותו ונדון עליו שוב. מקובל עליך?

עמרי טלמון:

מקובל עלי.

רננה שחר:

"(1) על שוטר הממלא תפקיד כאמור בסעיף 2, בקשר להטסה של כלי טיס משטרתי לא יחולו הוראות סעיפים 3(א)(1) ו-5;"

אלה סעיפים הנוגעים להתאמה ביטחונית של שירות הביטחון הכללי, התאמה ביטחונית של שוטרים נעשית על ידי המשטרה.

"(2) סמכות המנהל לפי סעיף 35 תופעל כלפי עובד טיס שהוא שוטר במילוי תפקידו, בהתייעצות עם המפקח הכללי של משטרת ישראל או מי שהוא הסמיך לעניין זה;"

היו"ר יצחק וקנין:

מי הסמיך?

רננה שחר:

המפכ"ל. הכוונה היא שפעולות במישור הרישוי האישי של הטייסים, הסמכות נשארת בידי המנהל כי הוא הגוף שנותן רישיון, אבל עדיין שי פה שיקולים מבצעיים מיוחדים שצריך לתת להם ביטוי ולכן יש פה עניין של התייעצות. סעיף (3) מחוק.

"(4) הוגש ערר לפי סעיף 37 בידי עובד טיס שהוא שוטר במילוי תפקידו, לא תחליט ועדת הערר, בערר, אלא לאחר ששמעה את המפקח הכללי של משטרת ישראל או מי שהוא הסמיך לעניין זה;

(5) ההוראות לפי סעיף 56(ב) ו-(ג)(2) בדבר רישום עיקולים לא יחולו לגבי כלי טיס של משטרת ישראל;

(6) סמכות המנהל להגביל, להתלות, לבטל או לסרב לחדש תעודת רישום, תעודת כושר טיסה או תעודת רעש שניתנו לגבי כלי טיס משטרתי, לפי סעיפים 56(ג)(5), 60(ה), או 61(ג), לפי העניין, וכן סמכותו לשנות רישום של כלי טיס של משטרת ישראל בפנקס הרישום, להשעותו או למחקו, לפי סעיף 56(ג)(5), יופעלו בהתייעצות עם המפקח הכללי של משטרת ישראל או מי שהוא הסמיך לעניין זה;"

איתי עצמון:

אני רוצה להעיר הערה לגבי סעיף 61 שאני מבין שהוא אמור לא לחול.

רננה שחר:

אפשר פשוט למחוק אותו.

איתי עצמון:

כלומר לכלי הטיס האלה אין כרגע תעודת רעש?

רננה שחר:

כרגע לכלי הטיס של שמטרת ישראל אין תעודת רעש כי הם לא צריכים, המסוקים שלה האלה עומדים בתקן והמטוס קטן מידי. אם בעתיד הם יקנו מסוקים חדשים יותר או יפעילו ג'מבו אז תהיה לו תעודת רעש.

איתי עצמון:

תעודת הרעש היא מאת היצרן?

רננה שחר:

כן, אבל אנחנו לא חושבים שזה אישיו גדול .

היו"ר יצחק וקנין:

אם אין הערות נצביע על הסעיפים. מי בעד סעיפים 154 (1), (2), (3) מחוק, (4), (5) ו- (6) כולל השינוי שהציע היועץ המשפטי של הוועדה. מי בעד?

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

סעיפים 154 (1) עד (6) אושרו.

רננה שחר:

"(7) על אף האמור בסעיף 58(א), רישומים של כלי טיס של משטרת ישראל, בפנקס הרישום, לא יהיו פתוחים לעיון הציבור, והעיון בהם טעון את הסכמת המפקח הכללי של משטרת ישראל או מי שהוא הסמיך לעניין זה; "

היו"ר יצחק וקנין:

מי בעד סעיף (7)?

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיף 154 (7) אושר.

יצחק רז:

לשם הפרוצדורה, לא צריך להגיד למעט פרק ז'.

היו"ר יצחק וקנין:

אמרנו כולל כל התיקונים.

רננה שחר:

(8) סמכות המנהל למסור מידע מפנקס הרישום לפי סעיף 58(ב) לא תחול לגבי כלי טיס של משטרת ישראל;

היו"ר יצחק וקנין:

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיף 154 (8) אושר

רננה שחר:

סעיף (9) מחוק.

(10) החלת הוראות לפי סעיף 65 לגבי כלי טיס משטרתי תהא בהסכמת השר לביטחון הפנים;

מדובר בתקנות על ציוד תעופתי, שיהיו תקנות על ציוד תעופתי, גם היום יש תקנות על ציוד תעופתי, אבל החלתן על כלי טיס משטרתי במסגרת הבנות, תהיה בהסכמת השר לביטחון פנים.

איתי עצמון:

קביעת תקנות, שמתייחסות לכלי טיס משטרתי, יהיו בהסכמת השר לביטחון פנים.

יצחק רז:

לגבי (8), שתהיה הצהרה כללי. זו דוגמה שבמסגרת חקירה נצטרך מידע.

רננה שחר:

זה לא הסעיף הרלוונטי.

יצחק רז:

מידע לגבי כלי טיס מסוים הרשום בפנקס. שתהיה הצהרה שכל נושא חקירת תאונות תהיה בנפרד.

רננה שחר:

אני מקריאה את 58(ב):

(1). "המנהל רשאי למסור מידע מפנקס הרישום כמפורט להלן, מידע לגבי כלי טיס מסוים הרשום בפנקס, על פי בקשה מאת מדינה חברה או ארגון התעופה הבין לאומי.

(2) דוחות לגבי הבעלות והשליטה בכלי טיס הרשום בפנקס ומופעלים בטיסות בין לאומיות לבקשת ארגון התעופה הבין לאומי".

עמרי טלמון:

הערה לגבי סעיף (10) השאלה שלי מקודם, סעיף 65 מדבר על ציוד תעופתי אז למה צריך את הסכמת השר לביטחון פנים.

איתי עצמון:

רק כשהן מתייחסות לכלי טיס משטרתי, ככל שהתקנות האלה חלות, החלק שחל יהיה בהסכמה.

רננה שחר:

בכלי טיס משטרתי יכולים להיות כל מיני סוגים של מערכות וציוד שהם לא הציוד השגרתי של כלי אזרחי, בין אם זה מערכות ראייה, מערכות נשק, ישלימו המשטרה שמבינים טוב ממני, ומערכות שיכולות להשפיע על מערכות אחרות בכלי, הוא קצת ייחודי בנושא הציוד שלו. בגלל זה יש הוראה מיוחדת לנושא הציוד.

אברהם רזיאל:

זו הכללה של כל הציוד וזה נראה קצת מוגזם.

רננה שחר:

החוק קובע מסגרת וקובע הליכים, אין סביה שהשר לביטחון פנים או משטרת ישראל שחפצה מאד שטייסיה ימריאו בשלום וינחתו בשלום, אין שום סיבה שיתנגדו לכל ציוד תעופתי שצריך להיות,ששומר על הכשירות האווירית של כלי הטיס. אבל, בגלל הצרכים המיוחדים, יש תהליך אחר והתהליך מחייב את הסכמת השר לביטחון פנים.

אברהם רזיאל:

למה שלא ייאמר במפורש לגבי ציוד שאיננו הציוד הסטנדרטי של כלי הטיס?

רננה שחר:

משום שאנחנו חושבים שלגבי הציוד הסטנדרטי של כלי הטיס לא תהיה בעיה ולפעמים יש השפעות.

אברהם רזיאל:

אני אתן לך דוגמאות פשוטות, כאשר מישהו הטיס את המסוק של המטרה עם ציוד שאיננו כשיר והאחריות הכוללת בסופו של דבר היא של המפכ"ל או של השר לביטחון פנים, הוא ירצה לכסות את מקום מושבו ולא ייתן להם לבדוק את הכלי.

רננה שחר:

יש סעיף של ציוד תעופתי, כולם מבינים סביב השולחן שלמשטרה יש צרכים קצת שונים מצרכים אזרחיים רגילים בנושא הציוד התעופתי, הנושא של הפיקוח מוסדר בסעיף אחר והוא לא קשור לסעיף הזה, יש הסדרי פיקוח. אנחנו יוצאים מנקודת הנחה שמשטרת ישראל היא גוף שפועל מאינטרסים ציבוריים, למטרות ציבוריות, לא גוף שפועל למטרות רווח, מה שהאנשים האלה רוצים זו הבטיחות והביטחון של תושבי ישראל. החוק קובע תהליכים במצב נורמאלי של אנשים תקינים, של רשויות סבירות ותקינות.

יערה למברגר:

דווקא הפרוצדורה שעשינו פה היא פרוצדורה מאד מקובלת שצריכים לעשות התאמות, אפשר להגיד שזה מה שנעשה בדרך כלל. בדרך כלל כשיש גופים כאלה צריך לעשות התאמות, ההתאמות נעשות בתקנות וזה בדרך כלל בהסכמת השר הרלוונטי. אני רק יכולה להגיד שלאחרונה אלה הקשרים אחרים, היינו צריכים הוראה כללית שהייתה לגבי אוטובוסים, היינו צריכים להחיל אותה על הרכבת הקלה, אמרנו שההתאמות ייעשו בתקנות. זה נמצא בעשרות דברי חקיקה שהעובדה שזה ענשה פה בתקנות בהסכמת השר, אני לא חושבת שיש בה משהו חריג וזה גם מתאים לצורך שקיים פה.

יצחק וקנין:

אם אין הערות, נא להצביע.

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיף 154 (10) אושר, כולל התיקון.

רננה שחר:

(11) לעניין סעיף 73(ב) –

)א)סמכות טייס מפקד בכלי טיס משטרתי לסטות מהוראות כל דין לעניין הפעלת כלי טיס משטרתי, תהיה נתונה לו גם בשל צורך מבצעי חיוני, ככל שהדבר דרוש בנסיבות העניין;

(ב)חובת מסירת הודעה למנהל לפי הסעיף האמור לא תחול על טייס מפקד בכלי טיס משטרתי;

איתי עצמון:

בדיון בסעיף 73 שעניינו אחריות טייס מפקד, הוועדה קיבלה שינוי שזה יחול גם על טייס שממלא את מקומו של הטייס המפקד. האם זה רלוונטי כאן?

רננה שחר:

האם במשטרה טסים עם מטוסים של שני טייסים?

נצ"מ נועם אדר:

בהחלט יכול להיות מצב בעת טיסה שהתפעול בפועל של כלי הטיס הוא ידי ממלא מקומו של מפקד המטוס.

איתי עצמון:

כלומר צריך את התיקון. נכתוב, "סמכות טיס מפקד בכלי טיס משטרתי או בהעדרו, טיס אחר הממלא את מקומו בהטסה".

נצ"מ נועם אדר:

לא "בהעדרו" אין כזה מצב בלי טייס מפקד, תמיד יש טייס מפקד, יכול להיות בפועל זה שעושה את פעולת ההיגוי לצורך העניין.

גיורא רום:

זו רזולוציה שלא מתאימה לחוק, יש טייס מפקד במטוס, מי מטיס ימינה זה לא ברמה של החוק, האחריות היא של מפקד המטוס.

נצ"מ נועם אדר:

אני מקבל את ההערה, תמיד נמצא מפקד המטוס במטוס, גם אם בפועל הוא לא עושה פעולה מסוימת, לכן אחריותו תמיד כוללת מהמראה עד נחיתה.

יהודה גילאי:

התיקון בסעיף 73 נובע ממצבים של צוות מוגבר שבו הטייס המפקד - - -

היו"ר יצחק וקנין:

השאלה אם אותו טיס מפקד, יכול להיות ששנייה הוא זז הצידה.

נצ"מ נועם אדר:

אין סיטואציה כזו.

היו"ר יצחק וקנין:

אז ההבהרה ברורה.

איתי עצמון:

לי זה לא כל כך ברור. אז לא צריך את התיקון, זה נשאר רק טיס מפקד בכלי טיס משטרתי ואנחנו לא מחילים את התיקון שהיה שם.

בועז חטיבה:

עם כל ההבנה, שגם אנחנו תמכנו בה ואנחנו חושבים שההחלטה פה הייתה נכונה, שבתנאים מסוימים יש לטיס המפקד סמכות לסטות מהוראות כל דין, אני רוצה לשאול את מנהל רת"א אם הוא חי בשקט עם סטייה מהוראות בגלל צורך מבצעי ולא בגלל בטיחותי שכלי טיס נמצא בסכנה, בלי להרחיב לגבי המצבים?

גיורא רום:

זה יבוא לידי ביטוי בסעיף 11(א), אחרי דיונים עם המשטרה הבנו שהמשטרה לפעמים עומדת בפני צרכים בזמן אמיתי של תפעול, כשהבעיה היא השליטה במרחב האווירי על ידי אנשי רשת, הפקחים. זה נוסח שנקריא עוד מעט, קיבלנו את העובדה, שכשלמשטרה יש צורך מבצעי בזמן אמיתי שלא ניתן לדחותו ואי ביצועו עשוי לסכל את המשימה, אנחנו נותנים לה משהו שלא נותנים לאף אחד אחר וזה בינה לבין ניהול התעבורה האווירית, זה עוד מעט יבוא לידי ביטוי.

מה שמונח ביסוד כל הסעיף הזה הוא הדבר הבא, למשטרה יש כיום שבעה כלי טיס, מחר יהיו לה שמונה, היא לא חיל האוויר, מחד, המשטרה קבלה שטוב לה ונוח לה שרת"א תהיה המעטפת הכללית, עם התקנות שלה של הפעלה ותחזוקה ורישיון וכן הלאה. מאידך, המשטרה היא גוף עם אופי פעולה מאד ספציפי בתוך המדינה, בתוך גבולות המדינה. כשהיא רודפת אחרי מכונית תופת, היינו מוכרחים לתת לה דרגת גמישות שאנחנו לא נותנים לאף אחד אחר, זה בעצם בא לידי ביטוי ב- 154 בטקסטים השונים.

היו"ר יצחק וקנין:

הדברים ברורים, מי בעד סעיף 11 כנוסח שהוצע?

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

סעיף 154 (11) אושר.

רננה שחר:

אנחנו מבקשים להקריא את סעיף 12 בשבוע הבא.

"(13) העמדה לדין של שוטר בעבירות לפי סעיף 125(ב)(4), (7), (9), (13), (14), (20) עד (29), (37) עד (39), (43) עד (45) ו-(ג)(5) שביצע בעת מילוי תפקידו, תהא באישור היועץ המשפטי לממשלה או מי שהוא הסמיך לעניין זה;"

איתי עצמון:

מה הסיבה דווקא לעבירות שמניתם כאן?

רננה שחר:

באופן כללי יש הנחיה מיוחדת של היועץ המשפטי לממשלה לעניין העמדה לדין של עובדי ציבור.

לאה ורון:

באיזה עבירות מדובר?

רננה שחר:

יש הבחנה בין עבירות רגולציה לעבירות המוסר או עבירות נורמטיביות, מדובר בהפרות של עבירות רגולציה שבהם ייתכן ששיקולים מערכתיים כאלה או אחרים אילצו את השוטר להגיע להפרה הזו ולכן עשינו דיון במשרד המשפטים ומוינו העבירות האלה, עבירות שבהן יחול ההליך של התייעצות המוקדמת, של אישור היועץ המשפטי לממשלה.

היו"ר יצחק וקנין:

אם אין הערות לסעיף 13, מי בעד?

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

סעיף 154 (13) אושר

רננה שחר:

"(14) סמכות המנהל לתת פטור לפי סעיף 144, תופעל בהתייעצות עם המפקח הכללי של משטרת ישראל או מי שהוא הסמיך לעניין זה;"

סעיף 144 הוא סעיף הפטורים שמעניק למנהל סמכות לתת פטורים, דברנו עליו ואישרת אותו, גם בנושא הזה חשבנו לנכון, מאחר וזה כלי טיס משטרתי ויש פה עוד יחידה, צריך לעשות עוד תהליך של התייעצות עם הגורמים המונים במשטרה.

היו"ר יצחק וקנין:

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

סעיף 154 (14) אושר

רננה שחר:

"(15) סמכות המנהל לקבוע הוראות שעה לפי סעיף 145 תופעל בכפוף למגבלות הקבועות בסעיף זה;"

סעיף 145 עדיין לא אושר.

היו"ר יצחק וקנין:

אז נדלג על הסעיף.

רננה שחר:

"(16) תקנות לפי סעיף 146(א)(1) עד (3) יחולו לעניין נוסעים בכלי טיס משטרתי ואנשי צוות בו בכפוף לנוהל שיסכימו עליו השר והשר לביטחון הפנים;"

כאן אנחנו מבקשים נוסח אחר.

היו"ר יצחק וקנין:

תקריאי את הנוסח שאת רוצה.

איתי עצמון:

תזכירי גם מה זה סעיף 146.

רננה שחר:

סעיפים 146 (א) (1) עד (3) מדברים על הסמכות של השר להתקין תקנות, (1) לעניין התנהגות נוסעי כלי טיס, (2) לעניין התנהגות צוות של כלי טיס ו- (3) לעניין מניעת סיכון לכלי טיס מחפצים, בין השאר מחפצים מחוץ לכלי הטיס. אנחנו חושבים ש- (1) ו- (2) לא צריכים לחול בכלל. תקנות 146 א (1) ו- (2) לא יחולו על כלי טיס משטרתי, זאת אומרת התנהגות נוסעים ואנשי צוות בכלי טיס משטרתי זה עניינם של המשטרה, המשטרה תעשה לעצמה את הפקודות שלה.

לעניין 146 (א) (3), הגבלות לשימוש בחפץ ולהפעלה של חפץ לרבות מחוץ לכלי הטיס העלולים ליצור סיכון לבטיחות התעופה, ככל שזה בתוך כלי הטיס, זה גם עניין של המשטרה, רק ככל שזה מחוץ לכלי הטיס, אז יחולו התקנות.

איתי עצמון:

אז מה התיקון שאת מציעה לגבי 146 (א) (3)?

רננה שחר:

"תקנות לפי סעיף 146 (א) (1) עד (3) לא יחולו לעניין התנהגות נוסעים בכלי טיס משטרתי ואנשי צוות בו".

איתי עצמון:

1. ו- (2) לא יחול בכלל ו- (3) בשינוי.

רננה שחר:

יותר נכון להגיד שב- (17) יהיה כתוב "תקנות לפי סעיף 146 (א) (1), (2), (5), ו- (6) לא יחולו וב- (16) יהיה כתוב "תקנות לפי סעיף 146 (א)(3) לא יחולו לעניין נוסעים בכלי טיס משטרתי ואנשי צוות בו.

לאה ורון:

הורדת את המילה "התנהגות" שדברת עליה קודם.

רננה שחר:

"(16) תקנות לפי סעיף 146(א)(3) לא יחולו לעניין נוסעים בכלי טיס משטרתי ואנשי צוות בו.

(17) תקנות לפי סעיף 146 (א) (1) (2) (5) ו- (6) לא יחולו".

היו"ר יצחק וקנין:

אמרתי בצורה מפורשת שאנחנו נצביע ואם בישיבה הבאה תבואו ותגידו שאחרי בדיקה ראיתם שיש בעיה מסוימת, אני אפתח את הסעיף ונתקן אותו. אני אומר את זה לכל הנציגים, גם אם הצבענו על סעיף ויבוא מישהו ויעיר הערה ראויה, לא תהיה בעיה לפתוח את הסעיף.

לאה ורון:

אדוני נציג המשטרה, אני מציעה לך להיות קשוב לדברי יושב ראש הוועדה, ככל שתמצאו לאחר מכן שאתם מבקשים את הסעיף, יושב ראש הוועדה, חבר הכנסת וקנין, הודיע שהוא מסכים.

היו"ר יצחק וקנין:

במיוחד כשתבואו בהסכמה אתם, הם יביאו את זה גם בלי שתרצו. אני לא אפתח כל סעיף שאתם רוצים אבל אם יהיה משהו עקרוני, הערתי לגבי כמה סעיפים, איפה שיש לכולנו הסכמה, יש לכולנו הסכמה, אבל איפה שישנה בעיה, יכול להיות שמשהו בניסוח לא נראה להם, הם עדיין לא התעמקו בניסוח, אם נצטרך אני אפתח את הסעיף, במיוחד אם הדבר הגיע להסכמה עם רת"א.

יצחק רז:

אם את (א)(1) ו- (2) מצרפים ל- (17) אז אני חושב שלא צריך לרשום ב- (16) לעניין נוסעים וכלי טיס.

רננה שחר:

אני אקריא את 146(א)(3): "השר רשאי לקבוע תקנות לעניין הגבלות לשימוש בחפץ או להפעלה של חפץ לרבות מחוץ לכלי טיס העלולים ליצור סיכון לבטיחות התעופה". התקנות, אם הם יגבילו שימוש בחפצים בכלי הטיס עצמו, על הצוות או על הנוסעים, אני מניחה שבכלי טיס אזרחי לא מפעילים נשק, לעומת זאת, מכלי טיס משטרתי יכול להיות שכן מפעילים נשק. מכלי הטיס עצמו לא אליו. לכן, כל מה שקשור להפעלת חפצים ושימוש בחפצים או להפעלה של חפצים בכלי הטיס המשטרתי, זה לא יחול.

היו"ר יצחק וקנין:

זה הניח את דעתך?

יצחק רז:

לא ממש, אני חושב שזה ניסוח בעייתי לעתיד. שיגידו את זה בלי להגביל את העניין לעניין נוסעים. למה להגביל לעניין נוסעים ואנשי צוות?

רננה שחר:

אני אציע נוסח אחר: "תקנות לפי סעיף 146 (א)(3) לא יחולו לעניין שימוש בחפץ או הפעלה של חפץ בתוך כלי טיס משטרתי".

יצחק רז:

זה ברור.

סנ"צ קלוד גוגנהיים:

אלא אם כן יש מערכת שמשפיעה מתוך המעטפת הזו.

נצ"מ נועם אדר:

יש פה השפעות חיצוניות, אין ספק.

רננה שחר:

"(16) תקנות לפי סעיף 146 (א)(3) לא יחולו לעניין הפעלת חפץ או שימוש בחפץ בכלי טיס משטרתי".

היו"ר יצחק וקנין:

אני מצביע על סעיפים (16) ו- (17) כולל התיקונים. מי בעד?

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

סעיפים 145 (16) ו- (17) אושרו.

רננה שחר:

"(18) תקנות לפי סעיף 146(א)(7) יחולו בכפוף למגבלות הקבועות בסעיף זה".

איתי עצמון:

מה הכוונה בכפוף למגבלות. האם את מתכוונת שככל שמדובר על נושאים או סעיפים שחלים על האמנה?

רננה שחר:

יישום הוראות האמנה. זאת אומרת שאם נספח 6 לאמנה שהוא חל על מובילים מסחריים לא חל, אז כמובן לא יחילו על המטרה הוראות לפי מספר 6 לאמנה.

איתי עצמון:

יכול להיות שנעשה כאן הבהרת נוסח שתבהיר את מה שאמרת.

היו"ר יצחק וקנין:

אני מתנצל אבל עלי להפסיק את הישיבה לכמה דקות כדי להצביע בוועדת כספים.

**הפסקה**

היו"ר יצחק וקנין:

אני מחדש את הישיבה.

רננה שחר:

"(ב) על הפעלת כלי טיס משטרתי אגב שימוש בתשתית אזרחית יחולו נוהלי משטרת ישראל; נהלים כאמור ייקבעו בהתייעצות עם המנהל, בהתחשב בבטיחות התעופה האזרחית, וכן בשים לב, ככל האפשר, להוראות סימן ד' לפרק ג' ולהוראות התעבורה האווירית שנקבעו לפי סעיף 77(א). כלי טיס משטרתי לא יסטה מהוראות התעבורה האווירית שנקבעו לפי סעיף 77(א) או מכללי הטיסה שנקבעו לפי סעיף 69(ג) אלא בשל צורך מבצעי בהתאם להחלטת מפקד היחידה האווירית של משטרת ישראל, או בשל צורך מבצעי דחוף בהתאם להחלטת טייס מפקד של כלי טיס משטרתי, ככל שהדבר דרוש בנסיבות העניין, ובשים לב לבטיחותם של כלי טיס אחרים הפועלים במרחב האווירי".

יערה למברגר:

יש לי שלוש הערות לנוסח. האחת, אני חושבת שצריך למחוק את המילים "ככל האפשר" כי בשים לב אומר שצריך לקחת את השיקול הזה בחשבון, אם צריך לשקול את השיקול אני לא רואה למה צריך את ככל האפשר. לפני התוספת שאומרת כלי טיס משטרתי לא יסטה מהוראות התעבורה האווירית לפני הצריך מילה כמו "אולם", כי אנחנו אומרים אמירה בהתחלה ואז אומרים משהו ששונה מזה.

הנושא השלישי, שאולי יותר מהותי, החלק שאומר "או בשל צורך מבצעי דחוף בהתאם להחלטת טיס מפקד של כלי טיס משטרתי", אתה חלק הזה אני חושבת שצריך למחוק, לאור הסעיף שהרגע דברנו עליו, שלטיס המפקד יש אפשרות לסטות מההוראות, זה בעצם חוזר על זה במידה מסוימת, מכיוון שהזכרנו את זה, אפשר למחוק את זה פה.

איתי עצמון:

אני רוצה להעיר לגבי התיקון שהוספתם בסעיף קטן (ב), אם אני מבין נכון, כל הפעלת כלי טיס משטרתי, אגב שימוש בתשתית אזרחית כפופה לנוהלי משטרת ישראל ואתם כאן כיוונתם את שיקול הדעת איך להורות על אותם נהלים ואמרתם שהם ייקבעו בשים לב להוראות החוק. לא כל כך ברור לי אם החוק לא חל, איך כלי טיס, אסור לו לסטות מהוראות התעבורה האווירית שנקבעו לפי סעיף 77 אם סעיף 77 לא חל. יש פה כשל לוגי.

רננה שחר:

אנחנו מסכימים להערה, נוכל להגיד שהנהלים כאמור יבטיחו שכלי טיס משטרתי לא יסטה מ- 77(א).

איתי עצמון:

המנגנון נראה לי עקום.

יערה למברגר:

לכן אמרתי את המילה "אולם" אנחנו יכולים להגיד לנהלים מה הם יקבעו. אפשר להגיד שהסעיף לא חל ואנחנו מכווינים את התוכן שאפשר לקבוע בנהלים.

נצ"מ נועם אדר:

הסעיף הזה אומר להבנתנו שאמנם החוק לא חל אבל החוק מהווה קו מנחה מאד ברור ומנחיל לנו קווים ברורים איך אנחנו קובעים את הנהלים שלנו ועוד בהתייעצות עם המנהל. כלומר הקו המנחה הזה הוא הלשון שאני מבין מההערות.

איתי עצמון:

אני מבין את הקו המנחה, אני מוכרח להגיד שאני לא מבין את לשון הסעיף. אם אנחנו אומרים שהנהלים האלה ייקבעו בשים לב להוראות סעיף 77 או להוראות שנקבעו לפי סעיף 77 (א) אז איך כלי טיס לא יכול לסטות מהוראות 77 (א) שהוא לא חל עליו בכלל, אלא אם כן מטמיעים בתוך הנהלים את סעיף 77.

סנ"צ קלוד גוגנהיים:

הסעיף הזה הוא הנחיה למשטרה כיצד עליה לקבוע את נהליה היא. כאשר היא באה לקבוע את נהליה, עליה לשים לב להוראות סעיף 77 (א) שהוא חל לא עליה, אבל הוא משקף את הנורמה, נורמה שהמשטרה איננה יכולה להתעלם ממנה.

יערה למברגר:

זה בדרך כלל מה שהוועדה רוצה, זה סעיף שנותן דרך החקיקה, החקיקה כבר מגבילה את מה שהמשטרה יכולה לעשות, לכאורה יכולנו לשתוק פה ולהגיד שאנחנו משאירים למשטרה וסומכים עליה שהיא תרצה לפעול לפי 77, אנחנו אומרים משהו מעבר לזה, אנחנו אומרים שאנחנו פה מחייבים אתכם, בנהלים שלכם, לא לעשות ככה וככה. זה משהו שאפשר לפתור בנוסח. אם היית אומר "בשים לב להוראות זה וזה, ובלבד שהוראות אלה..."

איתי עצמון:

אתם רוצים במקום "בשים לב" , שיהיה "בלבד שנהלים כאמור יאסרו על כלי טיס משטרתי לסטות מהוראות תעבורה אווירית", או משהו כזה?

סנ"צ קלוד גוגנהיים:

בלבד שהוראות כאלה יתנו דעתם על מה שכתוב בסעיף 77.

איתי עצמון:

אין לי בעיה עם החלק הזה, יש לי בעיה עם החלק השני.

רננה שחר:

אני אציע משהו, אמרנו שזה ייקבע בשים לב להוראות סימן ד' לפרק ג', ולהוראות תעבורה אווירית סימן ד' לפרק ג', זה לא רק הוראות תעבורה אווירית, זה חומרים מסוכנים, זה נחיתה והמראה ועוד. ייכתב ככה: "נהלים כאמור יקבעו בהתייעצות עם המנהל בהתחשב בבטיחות התעופה האזרחית וכן בשים לב להוראות סימן ד' לפרק ג' ולהוראות התעבורה האווירית שנקבעו לפי סעיף 77(א) ובלבד שנהלים כאמור יבטיחו כי כלי טיס משטרתי לא יסטה מהוראות תעבורה אווירית שנקבעו לפי סעיף 77 וכו'".

סנ"צ קלוד גוגנהיים:

רציתי להציע לכתוב דבר דומה, במקום להתחיל את המשפט "כלי טיס שמטרתי לא יסטה" לכתוב "הוראות לפי הנוהל יקבעו כי כלי טיס לא יסטה..."

רננה שחר:

"ובלבד שהנהלים כאמור יבטיחו כי..." אני אקרא את הסעיף שוב:

(ב) על הפעלת כלי טיס משטרתי אגב שימוש בתשתית אזרחית יחולו נוהלי משטרת ישראל; נהלים כאמור ייקבעו בהתייעצות עם המנהל, בהתחשב בבטיחות התעופה האזרחית, וכן בשים לב, להוראות סימן ד' לפרק ג' ולהוראות התעבורה האווירית שנקבעו לפי סעיף 77(א). ובלבד שנהלים כאמור יבטיחו כי כלי טיס משטרתי לא יסטה מהוראות התעבורה האווירית שנקבעו לפי סעיף 77(א) או מכללי הטיסה שנקבעו לפי סעיף 69(ג) אלא בשל צורך מבצעי בהתאם להחלטת מפקד היחידה האווירית של משטרת ישראל, ככל שהדבר דרוש בנסיבות העניין, ובשים לב לבטיחותם של כלי טיס אחרים הפועלים במרחב האווירי.

עמרי אבני:

אם אני מבין נכון, בקיצון, שזה צורך מבצעי מיוחד, אנחנו בעצם מעבירים את האחריות על בטיחות הנוסעים מסביב, או הטיסות מסביב וכלי הטיס הספציפי למשטרה לאותו מפקד שנמצא בתוך המסוק, האם זו הנקודה? אם כך, זה לא מקובל עלינו.

רננה שחר:

הכוונה למקרי קיצון, קודם אני אגיד באופן כללי, פקח הטיסה הוא בעמדה טובה יותר לקבל החלטות לגבי הרחב עצמו כי הוא רואה את כל התנועה במרחב והטיס רואה את המשימה שלפניו. לפעמים המשימה, וככה זה אצל כלי טיס משטרתי, המשימה היא לא לטוס מנקודה א' ל- ב', אלא משימה שכרוכה בהצלת חיי אדם כמוש הדוגמה של מכונית תופת וישנן דוגמאות נוספות שלהצלת חיי אדם רבים .

נצ"מ נועם אדר:

כיום, הסמכות לקבל את ההחלטה הסופית האם כלי הטיס המשטרתי יחצה נתיב שעלול לסכן או לא יחצה, היא בידי הפקח, שזה בסדר כמובן בתנאי שגרה. עכשיו אני לוקח אתכם למקרה קיצון אחר, שלשמחתנו לא קרה הרבה זמן ואני מקווה שלא יקרה עוד, נניח שיש מכונית תופת שעושה את דרכה וכלי הטיס המשטרתי היווה בעבר וכנראה ייאלץ להוות מרכיב משמעותי בסיפור של האיתור והמעקב אחריה. ישנה סיטואציה שהדבר הזה מאלץ את כלי הטיס המשטרתי להיכנס לתוך תחום תעבורתי בשליטת הפקח.

הטיס המשטרתי יפנה לפקח ויגיד לו, אני במשימה חשובה, תן לי בבקשה לחצות. הפקח יענה לו שעל פי ההוראות הרגילות שלו שהוא לא רשאי. מה עושים עכשיו? היום הוא צריך לעצור את המשימה ולאפשר לאותו רכב להמשיך בדרכו אנחנו חושבים שישנן סיטואציות קיצוניות בהן אנחנו רוצים להטיל את שיקול הדעת לטיס המפקד ובכלי הטיס שיוכל להגיד לפקח, אני מבין שאתה לא מאשר, המצב הוא כזה שאני נאלץ לקחת את הסמכות אלי וכן להמשיך בנתיב שלי תוך שים לב בצורה מקסימאלית על מנת להגן על הבטיחות שלנו, של הטיסות מסביב.

מה שעומד פה על הפרק זה מצד אחד הבטיחות שמעניינו של הפקח, שאלה כלי הטיס מסביב ועומד על הפרק מהצד השני, בטיחות אזרחים נוספים, אפרופו אותו רכב תופת, וגם כלי הטיס עצמו, שגם הוא שומר על בטיחותו ועל מה שקורה מסביבו.

היו"ר יצחק וקנין:

אני רוצה להעיר הערה, אם הפקח לא מאפשר, זה מהסיבה שיש תנועה אווירית שלא מאפשרת. הוא לא אומר לך לא כי מתחשק לו כך, הוא מבין שיש פעילות אווירית שלא מאפשרת. אתה מוכן לקחת את הסיכון? כאשר ישנה אפשרות גם להתנגשות בין שני מטוסים ואז יהיה אסון גדול יותר ממכונית התופת. זה מצב לא פשוט. אני, שלא מבין הרבה בטיס מנסה לחשוב על הסיטואציה הזו וזה ברמת לא פשוט.

נצ"מ נועם אדר:

אין ספק שיש בסיס לחששות האלה, אבל ישנם מצבים בהם כללים שחלים על הפקח מתי לאשר ומתי לא, הם כללים שלוקחים שולי בטיחות מאד רחבים. הדיון פה הוא לא לבטל את שולי הבטיחות אלא על מה רוחבם. האם בנקודת קיצון אנחנו מרשים, רוצים או מאפשרים לכלי טיס משטרתי לנגוס מעט בשולי הבטיחות, לא לסכן כלי טיס אחרים באופן מיידי, לנגוס בשולי הבטיחות.

אני אתן דוגמה קונקרטית, מסוק, במהירותו האיטית, בגובה שהוא טס, בראות שיש לו מסביב, אם הוא טס לצורך העניין 200 מטר במקביל למסלול הטיסה, שעכשיו ממריא עליו ג'מבו. אני אומר לך שבפרקטיקה אין בזה סיכון, אין סיכון לאותו ג'מבו. מבחינת חוקי הטיסה בשגרה, לא הייתי רוצה שדבר כזה יקרה.

יצחק רז:

למה שלא תכריז חירום ואותו ג'מבו לא ימריא?

נצ"מ נועם אדר:

למה צריך להכריז חירום?

יצחק רז:

כי הוא עכשיו במשימת חירום.

נצ"מ נועם אדר:

השאלה מי המילה האחרונה באותה סיטואציה קיצוניץ.

היו"ר יצחק וקנין:

אני רוצה לשמוע את הפקחים.

עמרי אבני:

פקחי הטיסה הם לא ישות נפרדת מהצרכים המבצעיים של מדינת ישראל ושיתוף הפעולה בין פקחי הטיסה למסוקים המשטרתיים היא מאז ומעולם, עד כמה שאני יודע, היה שיתוף פעולה טוב.

היו"ר יצחק וקנין:

אני אתן לך סיטואציה אחרת, מה קורה עם חיל האוויר מולכם.

עמרי אבני:

חיל האוויר זה הסעיף הבא, שם יהיה לנו קצת יותר קשה, אבל המקרה דומה. בחיל האוויר, בנושא של התעבורה יש מילות קוד שהטיס אומר אותם והפקח נותן לו עדיפות על פני מטוסים אחרים. אבל ישנו מצב שכנראה הוא לא יכול באותו רגע לתת עדיפות, כשג'מבו נמצא בפיינל סופי למסלול מסוים בנתב"ג לא יכול לעבור לידו מסוק משטרה כי הוא רודף אחרי מכונית תופת, עם כל הדחיפות של מכונית התופת.

אני לוקח את זה אך ורק לאותן נקודות קיצון. לא יכול להיות שישימו את נהלי התעבורה האלה מחוץ לחוק, אמנם זה בידי אנשי חוק, אבל זה מחוץ לחוק ולנטרל את הפקח. הפקח יעשה את הכול על מנת לנקות את האזור וכך זה מבוצע גם היום, לתת למסוק המשטרה את כל המגרש על מנת שייעשה את המשימה שלו. כך זה גם מבוצע היום, הייתי עד לערב שמסוק משטרה היה צריך לצאת למשימה ומטוסים המתינו באוויר עד שיפנה את האזור. הם המתינו כמעט 20 דקות ונתנו לו עדיפות. לא הייתי רוצה שבחוק ניתן להם עדיפות על פני הוראות פקח.

נצ"מ נועם אדר:

השאלה היא לא מה עושים בפרקטיקה היום אלא מה לשון החוק ואת מי היא מחייבת. השאלה היא גם מי בסופו של דבר הוא בעל הסמכות האחרונה. גם אותם נהלים שהזכיר חברי, הנהלים האלה הם נהלים שבאים להעביר לפקח את המידע שיש פה אירוע חשוב. הם עדיין לא קובעים שלטיס מותר לחרוג ממשהו. מי שבסופו של דבר לוקח את ההחלטה בכל מצב הוא הפקח.

אנחנו מסכימים לחלוטים שב- 99 % מהמקרים הוא זה שצריך לקחת את ההחלטה. ישנו אחוז שצריך לקבל ביטוי בחוק, בדרך זו או אחרת שיאפשר להגיד שהמקרה פה חמור מאד וצריך לקחת החלטה אחרת.

בועז חטיבה:

אבל החוק נותן לכם "קארט בלנאנש" שהאדם הסביר לא היה מנצל אותו, זה נכון, ובנסיבות סבירות כנראה שלא תנצלו ואין ויכוח על כל מה שנאמר פה מצד רת"א ומצד המשטרה על שחיבות המשימות ועל המצבים המיוחדים. אני אישית טסתי עם רוב טייסי הטייסת שלך והדרכתי אתם והיה לי הכבוד להכיר את רובם, ואין לי שום דבר נגד מי מהם ולא חושד במי מהם שיעשה שימוש מכוון לרעה.

אבל אנחנו מפחדים מאותה סיטואציה שהוא לא יראה את הג'מבו בפיינל ולא רק שמבקשים לתת פה "קארט בלאנש" לחריגות, אז גם אין חובת דיווח למנהל. היו נסיבות חריגות, הבן אדם חרג, לפחות שמשיהו בעולם יידע ממה חרג, איפה חרג, יש מעקב על זה.

נצ"מ נועם אדר:

אין לי שום התנגדות לדיווח.

בועז חטיבה:

סעיף 11(ב) אומר שלא יהיה דיווח אפילו ואז הדבר שרצינו לפתוח תפח צר הולך וגדל למפלצת. צריך למצוא דרך לאזן בין צרכי הביטחון לבטיחות התעופה האזרחית, או הכרזת חירום כפי שהציעו האחרים.

רננה שחר:

שלוש התייחסות, אחת, אני חושבת שהסעיף בשום אופן לא נותן "קארט בלאנש" הוא קובע רק בשל צורך מבצעי, בהתאם להחלטת מפקד היחידה, ככל שהדבר דרוש, בשים לב לבטיחות של כלי טיס אחרים. הוא לא נותן כאן "קארט בלאנש" זה ברור, הסעיף קובע מגבלות ברורות.

דבר שני, אני רוצה להביא לתשומת לב הוועדה הנהלת רשת הסכימה לסעיף, אמנם יושב פה איגוד הפקחים - - -

היו"ר יצחק וקנין:

גיורא, אתה שלם עם הסעיף?

יצחק רז:

זה לא טיעון.

רננה שחר:

למה זה לא טיעון, הם בעל הרישיון הרלוונטי.

יצחק רז:

לא יכול להיות במרחב האווירי שלא הפקח לוקח את כל האחריות. יהיה פה שטח אפור. הבנתי שזה מבצעי, גם אם אומרים לג'מבו בשלב הסופי לך סביב, זה יכול להיגמר בתאונה. הוא צריך לקבל את הסמכות, כמו שיש כלי טיס בלתי מאויש שיצא משליטה וזה עוצר את כל ה-TMA אם תהיה לו מילת קוד, או מה שתחליטו שאומר לפקח, בתוך דקה הפקח פותר לו את הבעיה. לא יכול להיות שקודם כל עושים ואחר כך חושבים, יש פה מישהו שנושא באחריות ורק הוא יכול.

עמרי אבני:

לפני גיורא, תמונה אווירית של מה שנעשה באוויר, במרחב האחריות של הפקח, רק הפקח יודע. אני יודע שטייסי המסוק כולם אנשי אוויראות והם רואים ויודעים, אבל יכול להיות שיש דברים שהוא לא יודע. התמונה לא מתרכזת אצלו הוא רואה רק את התחום הצר שהוא רואה מהקוקפיט שלו ושומע מהקשר, לכן לא הייתי בונה על התמונה האווירית שאותו טיס רואה באותו רגע ואומר לו שמותר לו כי הוא בצורך מבצעי מיוחד.

יצחק רז:

אם מטוס נוחת עם מנוע אחד והולך סביב, רק הוא יודע שהוא עם מנוע אחד.

גיורא רום:

זו לא סוגיה פשוטה, מה שעומד בפנינו הוא כך, אנחנו עוסקים במצב בו המדינה נדרשת לתת למשטרה לעבוד ולא המשטרה למדינה, אני עושה הפרדה מלאכותית. זה עוסק במצב בו המדינה נסוגה לאחור כדי לתת למשטרה לפעול. זה לא קרוה כל יום ולא כל שבוע לשמחתנו, זה גם לא קורה כל חצי שנה ויש דרך לתחקר את זה ואם אין פה דיווח למנהל יהיה צורך לדווח למנהל.

יצטרכו לבוא תקנות ונהלים איך עושים את זה, האם על ידי הכרזת מילות קוד כמו שאנחנו מפעילים בחיל האוויר הרבה שנים, זה יכול להיות סדרך של הכרזה, זה לא ברמת החוק. החוק, לעניות דעתי, צריך לייצר למשטרה כלים למלא את תפקידה במקרי קיצון. אי אפשר שכולנו כאזרחים נרצה משטרה יעילה ומצד שני לא ניתן לה את האפשרות.

יש לי הרבה כבוד והבנה למה שאומר יו"ר הפקחים ולאחריות שהוא נושא על כתפיו, יש לי הרבה כבוד גם למה שהמשטרה נדרשת לעשות. חשבנו על זה די הרבה, היו לנו לבטים כל אתמול ובסוף השתכנעתי שנכון שהמדינה תיתן למשטרה לפעול. אני בטוח שעוד אמצא את עצמי דן הרבה מאד בנהלים, ובתקנות שמסדירים את מערכת היחסים בין המשטרה לבין רשת על השלוחות השונות שלה, שהיא נושאת באחריותה אופרטיבית של המרחב האווירי, ואצלנו ברת"א אגף התשתיות, איך להסדיר את זה, להוריד את ההסתברות של תאונה ללא קיים.

הייתה הערה של רננה בקשר לסעיף אחר, אנחנו עוסקים עם אנשים נורמטיביים, עם רשויות נורמאליות, עוסקים עם משהו שבלתי נתפס שמישהו יעשה בו שימוש זדוני, שימוש לרעה ועדיין יש סדר בישראל, אתה עושה פעם בחיים. הבעיה היא לתת למשטרה לפעול.

היו"ר יצחק וקנין:

זה לא הויכוח, כולם פה אנשים מוכשרים שמבינים שיש עליהם אחריות גדולה, השאלה היא מה שאומר יו"ר איגוד הפקחים, מה שהוא רואה לא בהכרח גם הטיס רואה, המגבלות שלה טיס. ברגע שהוא לוקח צעד מסוים, עושה פעולה מסוימת, זה יכול להיות גם קריטי ומוביל לאסון.

גיורא רום:

אני יכול לומר לך מהניסיון שלי כטיס בחיל האוויר, דברתי עם פקחים 30 שנה. יש קטע בו הפקח אומר לך משהו ואתה מבין מהמילים מהנימה ומהווליום שאתה צריך לעשות בדיוק מה שהוא אומר לך. גם אם אתה חושב שאתה יודע מה שקורה. זה בעצם מה שהולך לקרות. הולכת להיות אינטראקציה בין הטיס המשטרתי, שמצד אחד מהלחצים שלו, הפקח מהצד השני עם הלחצים שלו, ובסוף זה בין שניהם. אם הפקח יגיד לו בשום אופן, יש מצב מסוכן, אז הטיס המשטרתי יעצור.

אי אפשר להכניס את כל זה בחוק, זה לא ברזולוציה של החוק. החוק צריך להביא לידי ביטוי את זה שאנחנו נותנים למשטרה כלים. אנחנו ניכנס לתקנות ולנהלים וניתן לפקחים את הזרוע הארוכה שלהם. אבל החוק צריך לתת למשטרה כלים אחרת אנחנו עושים את זה פלסטר.

עמרי אבני:

אני מזדהה לגמרי עם מה שאמר גיורא, אני מבקש גם לקבל את החוק אלינו, את אותו טון דיבור שאנחנו שומעים מהפקח והטיס מתנהג בהתאם, אפשר גם לשמוע מהטייס. טיס המשטרה יכול להגיד לי, אני חייב עכשיו לחצות ואני אתן לו. אבל לא הייתי רוצה להוציא את הנושא הזה ולתת לטיס המשטרה נקודה שבה הוא יחליט לבד.

היו"ר יצחק וקנין:

הכול עומד על זה שהוא מקבל את ההחלטה בניגוד למה שאתה אומר לו.

עמרי אבני:

הייתי רוצה שההחלטה הסופית תהיה בידי הפקח, היא אמנם קיימת אבל לא בחוק. לכן הייתי מבקש לבטל את הסעיף הזה או לשנות אבל לא לאפשר למסוק לעשות בסופו של דבר בנקודה מסוימת, קריטית ומאד חשובה, לעשות את מה שהוא רוצה, כשלפקח אין שליטה. אני מעדיף להיות בוועדת חקירה ולהסביר למשטרה למה לא נתתי לא לחצות מאשר להיות במצב הפוך.

איתי עצמון:

אני רוצה לשאול, האם בכל מקרה בסיטואציה של צורך מבצעי דחוף אותו טיס לא יוכל לעשות שימוש בסמכות שנתנו לו בסעיף 73. שזה אומר לסטות מהוראות כל דין במצב של צורך מבצעי דחוף או חיוני כמו שכתבנו.

יערה למברגר:

כולל הוראות של הפקח.

יצחק רז:

אני תומך בצד של הפקחים, בהיבט של גם אם הפקח לא ייתן אישור, בסוף הטייס יכול לקבל את ההחלטה ולעשות ואחרי זה להסביר אותה. אבל צריך להיות עיקרון מאד ברור שמי שמנהל את המרחב זה הפקח. הטיס צריך לתאם עם הפקח, מקסימום להגיד לו שאין לו ברירה והוא חוצה. כמו שאומר חיל האוויר, אין לי ברירה, כלי טיס יצא משליטה בלתי מאויש, תעשו מה שאתם רוצים.

גיורא רום:

אם עולה מסעיף (ב) כאילו הטיס המשטרתי יכול לעושת את זה בלי קשר, בלי דיווח, בלי עדכון או בלי דו שיח, אני הבנתי שלא זו הכוונה.

יצחק רז:

חקרתי מקרים שבצד המזרחי הם חצו.

גיורא רום:

יכול להיות שזה צריך להיות יותר מפורש. כל העסק בנוי על דיאלוג בין הטיס המשטרתי לפקח.

יצחק רז:

זה לא בא לידי ביטוי. לכן אני חושב שצריך לשים את זה. חקרתי בעבר אירועים שכלי טיס משטרתיים חצו בנתיב המזרחי כי לא היה להם קשר.

גיורא רום:

אם זה לא בא לידי ביטוי, זה צריך לבוא. אין לי בעיה, אם עולה שהם טסים לאן שהם רוצים ולא מוצאים מילה ברדיו - - -

נצ"מ נועם אדר:

אירועים כאלה הם תוצאה של טעות לא של החלטה מתוך צורך. כל טיס יכול לעשות טעות וצריך למצות אתו את הדין בעניין, זה לא ממן העניין הזה.

יצחק רז:

אני מכיר מקרים ששלחו ג'מבו סביב בגלל שמסוק משטרתי חצה ולא היה במשהו דחוף.

יערה למברגר:

אנחנו מדברים על הפרת הוראות החוק.

גיורא רום:

זה יכול להיות כל מטוס, לא רק מסוק משטרתי.

איתי עצמון:

בכל מקרה בנושא אחר קיבלנו את שיקול הדעת בקביעת הנוהל, אפשר להתייחס לזה ולפרט גם את הנושאים שהטרידו את הפקחים בקביעת הנוהל, נוהל כאמור התייחס לסוגיה כזו וכזו לחובות דיווח.

רננה שחר:

חובות דיווח זה מנהל לאחר האירוע.

בועז חטיבה:

אני חושב שמחיקת 11(ב) תכניס הרבה איזון לכל ההתלבטות פה. היא תשאיר פיקוח ומעקב על העניין, שאם כבר הייתה חריגה, יודעים על החריגה הזו ורואים שזה לא קורה כל שני וחמישי וזה נורמטיבי או לא נורמטיבי, לא מחפשים פה ענישה ולא מחפשים פה עריפת ראשים, מחפשים שיהיו איזונים. אני חושב שמחיקת 11(ב) תיתן את זה במידה רבה.

איתי עצמון:

כלומר שתהיה חובת דיווח.

בועז חטיבה:

בודאי, לא למטרת ענישה. בלי להעליב את המטרה או לנגח אותה, היו מקרים של חריגות מנורמה, הרי כל החוק הזה עוסק בהתנהגויות הלא נורמטיביות.

היו"ר יצחק וקנין:

מה המשטרה חושבת?

סנ"צ קלוד גוגנהיים:

לא אוסיף על דברים הנחרצים שנאמרו מצד מפקד היחידה האווירית, אני מבין שיש דילמה של המילה האחרונה ולזה התכוונו, שאחריש יופעל שיקול הדעת, אז המילה האחרונה תהיה לטייס באותם מקרי קיצון. יחד עם זאת אני מקבל שאם יש צורך להבהיר בסעיף 154 (ב) הזה שבטרם קבלת ההחלטה לידי המפקד הטיס הוא צריך גם לשמוע את הצד של הפקח אז אפשר יהיה לעשות.

רננה שחר:

זה גם על דיווח בדיעבד, זה גם חשוב.

היו"ר יצחק וקנין:

חובת הדיווח היא חיובית גם לצורך למידת הלקחים. זה יכול רק להועיל.

רננה שחר:

איגוד הטייסים הציע ש- 154(א)(11)(ב) יימחק, זו הייתה הצעתו, לכך אתם מתבקשים להתייחס, שכן תהיה חובת דיווח למנהל על סטייה מהוראות דין.

גיורא רום:

איגוד הטייסים צודק.

סנ"צ קלוד גוגנהיים:

אין לנו התנגדות.

רננה שחר:

התקבלה הצעת איגוד הטייסים שבסעיף 154(א)(11) פסקה (ב), הגם שאישרת אותה, תימחק.

היו"ר יצחק וקנין:

אני אפתח אותה ונתקן.

רננה שחר:

מעבר לכך אמר גיורא את העיקרון ואיתי הציע שזה ינוסח, שהסטייה מהוראות תעבורה אווירית או כללי טיסה תתואם מראש עם הפקח, תתואם זה לא תחכה לאישור הפקח, אבל הפקח חייב להיות מודע לה, להבין את ההשלכות שלה, חייב להיות דיאלוג בו הפקח מסביר לטייס המפקד מה המצב.

איתי עצמון:

הנוהל יבטיח תיאום עם הפקח.

רננה שחר:

הנוהל יבטיח תיאום מוקדם עם הפקח.

נצ"מ נועם אדר:

זה בסדר.

היו"ר יצחק וקנין:

אני פותח את סעיף 11 ומצביע קודם כל על הפתיחה.

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיף 11 אושר לפתיחה.

היו"ר יצחק וקנין:

סעיף (ב) יימחק, "חובת מסירת הודעה למנהל לפי הסעיף האמור לא תחול על טיס מפקד בכלי טיס משטרתי".

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים – אין

מחיקת סעיף (ב) אושרה.

היו"ר יצחק וקנין:

18(ב) כולל התיקונים שהוצעו על ידי יו"ר איגוד הפקחים וגם על ידי היועץ שמשפטי של הוועדה. מי בעד?

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיף 18(ב) אושר.

רננה שחר:

"(ג) הפעלת כלי טיס אזרחי שאינו כלי טיס משטרתי, בתשתית משטרתית או אגב שימוש בה, לפי העניין, טעונה את אישור המנהל".

היו"ר יצחק וקנין:

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיף 18(ג) אושר.

רננה שחר:

"(ד) חוק זה לא יחול על כלי רחיפה כהגדרתו בסעיף 80, של משטרת ישראל, על מפעיל כלי רחיפה כאמור ועל תשתיות המשמשות לפעילותם . הפעלת כלי רחיפה של משטרת ישראל תהא בהתאם לנוהלי משטרת ישראל. נהלים כאמור ייקבעו בהתייעצות עם המנהל, בהתחשב בבטיחות התעופה האזרחית, וכן בשים לב, ככל האפשר, להוראות התעבורה האווירית לפי סעיף 83. כלי רחיפה משטרתי לא יסטה מהוראות התעבורה האווירית שנקבעו לפי סעיף 83 אלא בשל צורך מבצעי בהתאם להחלטת מפקד היחידה האווירית של משטרת ישראל, או בשל צורך מבצעי דחוף בהתאם להחלטת מפעיל כלי הרחיפה, ככל שהדבר דרוש בנסיבות העניין, ובשים לב לבטיחותם של כלי טיס וכלי רחיפה אחרים הפועלים במרחב האווירי".

יערה למברגר:

זה לא בדיוק כל התיקונים, רק למה שרלוונטי. לכן הצורך המבצעי של מפעיל כלי רחיפה כן רלוונטי פה, נתאים את הנוסח כשנגיד "או צורך מבצעי חיוני". זה יהיה אותו דבר כמו ב- 73, בגלל ש- 73 לא חל אנחנו בעצם משלימים את זה כאן

איתי עצמון:

האם גם כאן צריך תיאום מוקדם עם הפקח או שכאן זה פחות רלוונטי?

רננה שחר:

לפי הבהרות של ראש אגף תשתיות של רת"א, כלי רחיפה פועלם בגובה נמוך לפעמים, באזורים מבוקרים, זאת אומרת שככל שם פועלים באזורים מבוקרים אז כן יש תיאום עם הפקח.

עמרי אבני:

כלי רחיפה בדרך כלל טסים במקומות מוגדרים מראש, לבד, הפיקוח עליהם נעשה בינם לבין עצמם. יש אזורים, גבהים מסוימים מחוץ לפיקוח. אם הכוונה היא להכניס את אותם כלים לתוך אזורים הם אזורים מבוקרים, שהכניסה שם אסורה, אלא באישור הפקח, אז אנחנו צריכים להחיל עליהם מבחינתנו את אותו דין שהחלנו ב- 18.

רננה שחר:

לחוק אין מושג של פקח טיסה, יש לו מושג של יחידת נת"א, כמובן הכוונה היא לתיאום עם יחידת הנת"א הנוגעת בדבר.

היו"ר יצחק וקנין:

נצביע על סעיף (ד) כולל התיקונים.

איתי עצמון:

כדי שיהיה ברור מה התיקונים, אותו תיקון שעשינו ב- (ב) נעשה גם כאן, שהנוהל יבטיח כי כלי רחיפה של משטרת ישראל לא יסטה מהוראות תעבורה אווירית וכן לחובת תיאום מוקדם עם יחידת הנת"א. צורך מבצעי חיוני ולא צורך מבצע דחוף, כדי להתאים את הנוסח. מוחקים את "ככל האפשר". מפעיל כלי רחיפה אמור להיות שוטר, מפעיל כלי רחיפה.

רננה שחר:

ונהלים יבטיחו תיאום של סטייה כאמור.

היו"ר יצחק וקנין:

אני מבין שבינתיים למשטרה אין כלים כאלה בכלל.

יצחק רז:

שווה להרחיב את זה כי בעבר הם השתמשו בטרקטורונים מעופפים, צריך לחשוב להחיל את זה גם כאלה שעובדים אתם.

איתי עצמון:

אז זה יישאר מפעיל כלי רחיפה כאמור.

היו"ר יצחק וקנין:

בהתאם לתיקונים שהוצעו, הניסוח יתוקן, אני מצביע על סעיף (ד).

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיף (ד) אושר

רננה שחר:

"(ה) השר, בהסכמת השר לביטחון הפנים, רשאי לקבוע הוראות נוספות לפי חוק זה, שיחולו לגבי משטרת ישראל ובכלל זה לגבי כלי טיס משטרתי, ציוד תעופתי המשמש אותו, כלי רחיפה של משטרת ישראל או עובד טיס הממלא תפקיד בקשר להטסה או להפעלה של כלי טיס משטרתי או בקשר לביצוע פעולות בדק בכלי טיס כאמור, לרבות מדריך לתפקיד כאמור, וכן לגבי הפעלה או ניהול של תשתית משטרתית, בלא שינויים או בשינויים שיקבע.

זה סעיף כללי שאפר יהיה להחיל הוראות נוספות על כלים משטרתיים שלא וחלו ב- 154(א).

היו"ר יצחק וקנין:

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיף (ה) אושר

רננה שחר:

אני רוצה לחזור אחורה לסעיף 150.

**150**. כלי טיס שאינו רשום.

(א) לא יפעיל אדם, בשטח ישראל, כלי טיס שאינו רשום במדינת ישראל או במדינה חברה ואינו כלי טיס של מדינה זרה כמשמעותו בסעיף 151, אלא באישור המנהל, ובהתאם לתנאי האישור.

(ב) לא ייתן המנהל אישור כאמור בסעיף קטן (א), אלא למפעיל אווירי שהוכיח, להנחת דעתו של המנהל, כי המדינה שבה מצוי מקום עסקיו העיקרי, ואם אין לו מקום עסקים עיקרי – המדינה שבה מצוי מקום מושבו הקבוע, מיישמת אמות מידה השומרות על רמת בטיחות נאותה; נתן המנהל אישור כאמור, יראו את כלי הטיס שלגביו ניתן האישור, לעניין תחולת ההוראות לפי חוק זה, ככלי טיס זר, ואת המדינה האמורה כמדינת הרישום של כלי טיס וכמדינת המפעיל שלו.

יהודה גילאי:

בארגון האומות המאוחדות חברות 192 מדינות. בארגון ה-ICAO חברים 190 מדינות, הדלתא בין שתי המדינות היא סיאם ולאוס. לגבי דתי המדינות האלה, זה לא נושא הדיון. בנוסף, יש לדוגמה מדינה כמו ותיקן שהיא לא חברה ב-ICAO גם זה כרגע לא נושא הדיון. אפשר למקד את הדיון במעצמת תעופה שנקראת טייוואן שהיא לא חברה ב- ICAO מסיבות פוליטיות כאלו ואחרות.

במדינה זו, מנהל רת"א יסכים אתי, שהלוואי על כולנו הנהלים ואווירת התעופה שיש שם, אבל היא לא חברה ב- ICAO לכן הסעיף הזה בא להגיד שאשר יש מדינה מסוימת, או ככל שיהיו בעתיד מדינות אחרות, שהן לא חברות ב- ICAO, יחולו עלי כללים מיוחדים מסוימים. זה ברמה לטייוואן יש רשות תעופה אזרחית, יש לה נהלים לרישום כלי טיס, לייצור כלי טיס לאחזקתם, כל הדברים האלה מסודרים, קבועים ידועים ברורים והסעיף הזה מקנה למנהל, במידה ומגיע לארץ כלי טיס טייוואני או שמדינת ישראל רוצה לעשות קשרים מסוימים עם טייוואן מהי הדרך לבצע את ההתקשרות עם המדינה הזו.

היו"ר יצחק וקנין:

מי בעד סעיף 150 (א) ו- (ב)

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיף 150 (א) ו- (ב) אושרו.

רננה שחר:

**151.** כלי טיס של מדינה זרה – סייג לתחולה .

(א) לא יפעיל אדם, בשטח ישראל, כלי טיס שיוחד באופן קבוע או זמני לשירות ממשלתי לא מסחרי של מדינה חברה, שהוא בבעלות אותה מדינה או המופעל על ידה, לרבות כלי טיס המשמש בשירות הצבא, המכס או המשטרה של אותה מדינה (State Aircraft) (בסעיף זה – כלי טיס של מדינה זרה), אלא באישור מאת הגורם הממונה ולפי תנאי האישור, ובלבד שהאישור מצוי בכלי הטיס כל עוד הוא נמצא במרחב הפיקוח התעופתי של ישראל.

(ב) מפעיל אווירי כאמור בסעיף קטן (א) אשר קיבל אישור כאמור באותו סעיף קטן, יהיה פטור מהוראות לפי חוק זה, בכפוף לקבוע באישור.

(ג) בסעיף זה, "הגורם הממונה" – כמפורט להלן, לפי העניין:

(1) לעניין כלי טיס של מדינה זרה, המוזמן על ידי צבא הגנה לישראל מטעמים ביטחוניים או לצורכי אימונים משותפים או למטרה צבאית אחרת – מפקד חיל האוויר בצבא הגנה לישראל;

(2) לעניין כלי טיס של מדינה זרה שאינו מוזמן כאמור בפסקה (1) – המנהל.

כזכור, אמנת שיקגו אינה חלה על כלים מדינתיים, בכל מקרה, לפי אמנת שיקגו, לאף כלי מדינתי אסור להיכנס למדינה אחרת לי האישור המפורש שלה, זה הכלל של אמנת שיקגו, הכלל הזה מיושם פה בסעיף 151, הוא אומר שכלי מדינתי זר, בין אם זה כלי צבאי זר, כלי דיפלומטי, משטרתי מכס וכו', יגיע לישראל, כדי להיכנס לפה הוא צריך אישור מפורש, או מהצבא, אם הוא מוזמן על ידי הצבא, כפי שמפורט ב(ג)(1) או ממנהל רשות התעופה האזרחית. כאשר לפחות מהצד שלנו, כאשר בוחנים, בוחנים באיזה תשתיות הוא רוצה להשתמש, האם הוא לא נושא חומרים מסוכנים, מה הנתיבים שהוא רוצה להיכנס בהם ולפי זה נותנים את האישור.

עמרי טלמון:

גוף כמו התעשייה האווירית, הסעיף הזה מסדיר סוף סוף, אחרי הרבה מאד שנים שעל פי בסיס חוק הטיס הישן הייתה לנו בעיה עם כל כלי הטיס המדינתיים שבאו לעבודות בתעשייה האווירית ולא יכלו להיכנס וכל ניסה כזו דרשה אישור מיוחד של רת"א כי בחוק הישן היה רק כלי טיס שהוזמן על ידי רשות ממלכתית של מדינת ישראל יכול היה להיכנס וזה תיקון מאד משמעותי עבורנו.

איתי עצמון:

יש לי כמה שאלות הבהרה, מדובר על אישור למפעיל אווירי או אישור לגבי כלי טיס ספציפי?

רננה שחר:

למיטב ידיעתי האישור הוא ספציפי לכלי עצמו, הוא ניתן למפעיל האווירי אבל על הכלי עצמו, להביא את לי איקס.

איתי עצמון:

כלומר אין אישור שניתן למפעיל אווירי של כל כלי הטיס?

רננה שחר:

יש מפעיל אווירי, מפעיל הוא המפעיל הוא הבעלים של הכלי או השוכר שלו , זו ההגדרה בחוק, ואם זו המדינה, אז מדינה היא מפעיל האווירי, זה לא שאין מפעיל אווירי. האישור ניתן פר טיסה.

איתי עצמון:

באותו אישור אתם מתכוונים להחיל הוראות מתוך החוק? מה בעצם כולל אישור כזה?

רננה שחר:

הוא יכול לכלול החלה של הוראות, בודאי נתיבים, הוראות תעבורה, איפה ינחת, דברים מהסוג הזה.

איתי עצמון:

לגבי סעיף קטן (ג) הגורם הממונה, מה לגבי כלי טיס משטרתיים.

רננה שחר:

הגורם הממונה זה רשות תעופה אזרחית.

איתי עצמון:

ואין שום מעורבות, התייעצות או הסכמה של הגורם המשטרתי?

רננה שחר:

הגורם המשטרתי הוא הגורם המזמין, נניח אם יש תרגיל משותף עם משטרה אחרת, הוא הגורם המזמין, אל השאלות פ הן שאלות תעופתיות הן לא שאלות משטרתיות, לכן הצד המאשר הוא אנחנו.

היו"ר יצחק וקנין:

מי בעד סעיף 151 (א), (ב) ו- (ג). כולל סעיפים (1) ו- (2)?

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיף 151(א), (ב), (ג) אושר.

רננה שחר:

**152**. העברת סמכויות וחובות ממדינת הרישום למדינת המפעיל – תחולת דינים.

(א) נחתם הסכם בין מדינת ישראל לבין מדינה חברה לפי סעיף 83bis לאמנה, שלפיו מועברות הסמכויות והחובות בעניינים המפורטים באותו סעיף, כולן או חלקן, ממדינת הרישום למדינת המפעיל, יחולו הוראות אלה:

(1) היתה מדינת ישראל מדינת הרישום של כלי טיס שלגביו חל ההסכם – יראו את כלי הטיס האמור ככלי טיס זר שהמדינה החברה היא מדינת הרישום שלו, לעניין הדין החל בעניינים המוסדרים בהסכם;

(2) היתה מדינת ישראל מדינת המפעיל של כלי טיס שלגביו חל ההסכם – יראו את כלי הטיס האמור ככלי טיס ישראלי לעניין הדין החל בעניינים המוסדרים בהסכם.

(ב) הוראות פסקאות (1) ו-(2) של סעיף קטן (א) לא יחולו כלפי מדינה חברה אחרת, אלא אם כן מתקיים אחד מאלה:

(1) ההסכם כאמור בסעיף קטן (א) נרשם בארגון התעופה הבין–לאומי ופורסם, בהתאם להוראות סעיף bis83 לאמנה;

(2) דבר קיומו של ההסכם כאמור בסעיף קטן (א) והיקף תחולתו הובאו לידיעת המדינה החברה האחרת.

באופן כללי יש מצב בו ציים מסחריים מפעילים גם בחכירה, יכולות להפעיל כלי שהוא לא דווקא כלי ישראלי אלא לי זר שהן חוכרות ותו ולפעמים לתקופות ארוכות. ברגע שמדינת המפעיל, מי שמפעיל את הכלי, היא לא מדינת הרישום, חל ריחוק בין הגורם המפקח לכלי עצמו. יכול להיות שכלי שהופעל בישראל הרבה שנים והוא כלי קנדי גרמני או אחר, לא מגיע בכלל לקנדה. האפשרות של קנדה או גרמניה לפקח על הכלי, על הטייסים, על התחזוקה וכו', היא נמוכה. לכן נוצר סעיף 83bis לאמנה שבו המדינות יכולות להתקשר ביניהן ולהגיד שמעכשיו לגבי כלים שמופעלים בחכירות, אתה תקבל את הסמכויות לתת רישיון לכלי, לתת לו ציוד, לתת רישיון לאנשים, כל הסמכויות של מדינת הרישום מועברות למדינת המפעיל, זה סעיף המאפשר פיקוח אפקטיבי על כלים שמופעלים הרחק מבסיס האם שלהם או ממדינת הרישום שלהם.

היו"ר יצחק וקנין:

אם אין הערות, אני מצביע על סעיף 152(א) ו- (ב).

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיף 152 (א)ו- (ב) אושר

רננה שחר:

**153**. תחולה על כלי טיס של מדינת ישראל.

ההוראות לפי חוק זה יחולו על כלי טיס של מדינת ישראל ועל ציוד תעופתי השייך לכלי טיס כאמור, אלא אם כן הורה המנהל אחרת, ולפי התנאים שהורה.

איתי עצמון:

אני מבין שהסיפא מכוון לכך שהמנהל יוכל לקבוע הוראות אחרות מהוראות החוק?

רננה שחר:

באופן כללי אפשר להגיד שהיום אין לים מדינתיים חוץ מכלים צבאיים ומשטרתיים לכן היום הוא הסעיף הוא קבוצה ריקה. ניסינו ליצור מנגנון גמיש שצופה פני עתיד לכן מה שהסעיף אומר, זה יחול אלא אם כן המנהל הורה אחרת.

איתי עצמון:

זו בעיה מכיוון שבהוראות מינהל המנהל יוכל לשנות את הוראות החוק. אני מציע למחוק את הסיפא ותעשו שימוש ב- 144 מתן פטורים.

רננה שחר:

אנחנו מסכימים. אם המשרד להגנת הסביבה או המכס יצטיידו בכלים ויצטרכו לחשוב מחדש ולראות, ייתכן שנצטרך להביא תיקון לחוק הטיס ולחשוב על זה מחדש.

יערה למברגר:

כיום אין כלי טיס כאלה אז קשב להתייחס לזה. באופן כללי, אם יהיו כלי טיס כאלה, יכול להיות שיהיה מקום לתת לזה הסדרה. פטורים אמור לתת מענה נקודתי, מענה שהוא פחות שקוף.

איתי עצמון:

אני לא חושב שזה ראוי לכתוב הוראות חקיקה ראשית בהוראות מנהל. אני מציע למחוק את הסעיף.

יערה למברגר:

יש הרבה גופים כדוגמת המנהל שקובעים מעין חקיקת משנה למרות שהם לא שרים, זה דבר מאד נפוץ בחקיקה כיום. יש הרבה מנהלים בגופים שונים, המפקח על שוק ההון, מפקח על הביטוח, אפילו מנהל רשות המים, הרבה מנהלים של רשויות שנותנים הוראות שהם מעין חקיקת משנה שפעמים רבות יוצרות התאמות שמשנות מהוראות החוק.

איתי עצמון:

התאמות זה לא שינויים להוראות חקיקה ראשית, אני מכיר את הוראות החוק שאת מדברת עליהם.

יערה למברגר:

מה זה התאמות, זה שינוי של הוראות חקיקה ראשית. אתה מקטלג את זה כהוראות מנהל, אני מקטלגת את זה כחקיקת משנה.

רננה שחר:

אפשר להתפשר על תקנות?

איתי עצמון:

אין לי בעיה, כתבתי את זה כחלופה, אפשר לכתוב "אלא אם כן קבע השר אחרת".

אברהם רזיאל:

למיטב ידיעתי יש היום מעט מאד כלי טיס מדינתיים למדינת ישראל, אם בכלל. כלי הטיס שאנחנו מדברים עליו, שהוא בהפעלה של התעשייה האווירית, אין סיכוי בעולם שהוא יכול להיות כפוף לחוק הזה. אין ו בורג אחד שעומד חוק.

רננה שחר:

אפשר עדיין לפטור אותו.

אברהם רזיאל:

לא אמרתי שלא, אבל יש פה אמירה גורפת שדווקא כלי טיס מדינתיים כן כפופים לחוק, לדעתי זה הפוך מהחוק הקיים 1927.

רננה שחר:

אתה מתבלבל.

אברהם רזיאל:

יכול להיות, אבל צריך לחשוב על זה . למחרת החתימה על ההסכם הזה יהיה צורך לטפל במטוס הספציפי הזה בורה חריגה ביותר.

איתי עצמון:

ואי אפשר יהיה לתת לכך מענה בסעיף הפטור?

אברהם רזיאל:

יהיה אפשר להגיד שהמטוס הזה פטור בכלל מהוראות החוק.

היו"ר יצחק וקנין:

אני מציע שנקבל את הצבעתו של היועץ המשפטי, אלא אם כן השר קבע אחרת, לשיקול דעתו של השר. במקרה הספציפי אני מאמין שזה פותר את הבעיה. מי בעד?

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיף 153 אושר

רננה שחר:

עוברים לסעיף 155

**155**. תחולה על צבא הגנה לישראל.

(א) ההוראות לפי חוק זה, למעט הוראות סימן ז' בפרק ז', לא יחולו לגבי צבא הגנה לישראל לרבות בכל הנוגע לכלי טיס צבאי, ציוד תעופתי המשמש בכלי טיס צבאי, חייל הממלא תפקיד כאמור בסעיף 2 לגבי כלי טיס צבאי, ביצוע פעולות בדק ותחזוקה קלה בכלי טיס צבאי, תיכון וייצור של כלי טיס צבאי וציוד תעופתי המשמש בכלי טיס צבאי, מתן שירותי תעבורה אווירית לכלי טיס כאמור והפעלה או ניהול של תשתית צבאית.

יהורם מזרחי:

שמי יהורם מזרחי, ראש ענף תעבורה בחיל האוויר. המרחב של חיל האוויר הוא מרחב חריג מאד יחסית לשאר המרחבים עולם כשמתעסקים עם מרחב אווירי. בסופו של דבר, מה שמאפיין את חיל האוויר, שהוא שונה ממקומות אחרים, אחד המאפיינים זו הפעילות המבצעית. הפעילות מבצעית היא ענפה, מאד רחבה מלכידת מסתננים על הגבול עד הגנת שמי המדינה ובסוף שמירה על השמים שיהיו נקיים מכל תנועה של צריכה להיות שם.

דבר שני, משטר האימונים של חיל האוויר הוא גם משטר שמאד חריג, חיל האוויר עצום יחסית למרחב ולכן האימונים הם אימונים שמאד מורכבים, חלק מהמקרים הם אימונים שנקבעים בפרקי זמן מאד קצרים, כך שהתכנונים לא כל כך מפורטים.

החשש הגדול ביותר של חיל האוויר בכל מה שקשור לחוק הזה, הוא אירוע עם תעופה אזרחית. למרות כל מה שאמרתי בהתחלה חיל האוויר עושה המון שבסוף לא יהיו אירועים שקשורים בתעופה האזרחית. אבל בשביל לעמוד ביעוד של חיל האוויר הוא חייב את כל הגמישות הזו שמתוארת כאן, לא להיות כפוף לכל הוראות החוק, למעט מצבים שמפורטים בהמשך, שאנחנו כן מתנהגים בצורה רלוונטית.

רננה שחר:

אני רוצה להשלים את הצד המשפטי. חוק הטיס 1927 עצמו אינו חל על אווירונים צבאיים ואינו חל על חיל האוויר, זאת אומרת סעיף 155 מהבחינה הזו לא משנה את המצב המשפטי לרעה על התעופה האזרחית, נהפוך הוא, אם כבר הוא מחיל מגבלות חדשות על חיל האוויר הישראלי, שלא קיימות היום בחוק, קראנו עכשיו רק את 155(א) שאומר את העיקרון הכללי של אי התחולה כפי שקיים יום בסעיף 27(1) לחוק הטיס, אבל אחר כך מסעיף (ב) ואילך אלו כן הוראות שיוכלו בסייגים אלה ואחרים על חיל האוויר, אלה דברים חדשים שלא היו עד עכשיו.

בועז חטיבה:

הערה כללית, יתכן שלק ייפתר אחר כך, אותו דבר לגבי פרק ז', זה גם נאמר, אני רוצה להגיד שמבחינת המרחב האווירי, אני רוצה לסיג שני סוגים, אחד זה אזורי אימון ספציפיים של חיל האוויר, שהתעופה האזרחית בעיקרון לא טסה שם. החלק השני זה נתיבי טיסה ששם טסים מטוסים אזרחיים וצבאיים. אם זה לא כתוב אני רוצה כבר להעיר הערה כללית, בנתיבי טיסה פנים ארציים, גם אם חיל האוויר מפקח עליהם, צריכים לחול כל הכללים של התעופה האזרחית.

רננה שחר:

זה 177.

בועז חטיבה:

אם זה ישנו, אין בעיה.

גיורא רום:

בחוק הזה, לא רק בלון החוק, אלא גם בתהליך שרוכז על ידי רת"א היו הרבה דברים שהם פעם ראשונה. אחד מהם זה ההבנה ושיתוף הפעולה עם חיל האוויר. יש גרסה שינה משנת 95 או 96 של חוק שתודה לאל לא קבלנו את ההמלצה וועדת לפידות, אותו להפוך לחוק, מי טרפד בזמנו את חוק היה חיל האוויר שברצונו יכול לטרפד לפני שאנחנו נכנסים לפרטים אני רוצה להודות לחיל האוויר ולשבח ותו על הפתיחות ועל הרצון ועל שיתוף הפעולה שאפיינו אותו בהרבה מאד שעות של ישיבות ברת"א עם פרקליט חיל האוויר הקודם, עם הפרקליט הנוכחי ועם האנשים המקצועיים של חיל האוויר. עשינו פה פריצת דרך לא מבוטלת כלל וכלל.

עמרי טלמון:

אולי מה שאני אומר מגיע לפתרונו בסעיפים הבאים אבל מה שנאמר לגבי המשטרה קל וחומר לגבי הצבא. כי כאן, צבא הגנה לישראל מחזיק בשני סוגי כלי טיס למשימות שונות, יש את ה- F-16I ו- F15 ודומיהם ומסוקי הקרב ויש מטוסים אזרחים שצבעו אותם בצבעים של חיל האוויר אבל הם מטוסים אזרחיים לכל דבר.

הנושא להחריג כלי טיס צבאי שבהגדרתו הוא כלי טיס בבעלות צבא הגנה לישראל, בלי קשר אם הוא אזרחי מוסב או צבי מובהק, להחריג אותו מכללי התחזוקה ומכל שאר הדברים, זה נראה מוגזם. הכלים האזרחים צריכים להיות כפופים לחלוטין מבחינת תחזוקה.

היו"ר יצחק וקנין:

אם הצבא מחזיק אותם, מה אכפת לי אם זה F-16 או מטוס אחר?

עמרי טלמון:

יש הבדל עצום.

היו"ר יצחק וקנין:

אם המטוס באחריות של צה"ל וצה"ל מפעיל אותו, למה אני צריך להיכנס לזה?

עמרי טלמון:

מאותה סיבה שנכנסת לצורה שאני מחזיק את המטוס שלי.

היו"ר יצחק וקנין:

מבחינתי זה לא משנה אם זה מטוס קרב או מסוק, אם הצבא הוא האחראי, אז האחיות של צה"ל על הכול. זו דעתי, אני לא חושב שאפשר להחריג את זה. כולנו מבינים באיזו סיטואציה אנחנו נמצאים, למשטרה יש שבעה כלים, הדבר מוגדר וידוע ואני לא חושב שצריך לעשות לזה מערכת תחזוקה. אי פשר לעשות משוואה למשטרה, מדובר בשבעה מסוקים בלבד, אי אפשר להשוות לצבא שזו מערכת הרבה יותר גדולה, עם מערכת תחזוקה פנימית של הצבא ויש עניינים של כלי נשק שמועמסים על הכלים הללו. מבחינתי זה לא משנה אם הכלי נושא עליו חימוש או לא, אם הוא באחריות צה"ל, האחיות מלאה היא של צה"ל.

עמרי טלמון:

גם המטוסים שהיו לכאורה אזרחיים בעבר ומופעלים באמצעות חיל אוויר מופעלים בסטנדרטים הצבאיים, אי אפשר להחריג אותם פתאום.

היו"ר יצחק וקנין:

אבי סיפר לי פתגם מרוקאית שפרצוף משותף אף פעם אי אפשר ללחוץ את הידיים. כשיש שותפות מסוימת, כל אחד יזרוק את האחריות על מישהו אחר. אם זו אחריות ל צה"ל אז כל האחריות של צה"ל, במיוחד כשמדובר על צי מטוסים גדול מאד וכל מערכת התחזוקה וההנחיה היא של צה"ל.

רננה שחר:

זה נכון מאד, החוק מתייחס לצה"ל כרגולטור עצמי, אל חיל האוויר כרגולטור עצמי על כל הפרמטרים. שאלתי את גיורא אם לחיל האוויר יש יותר משבעה כלים הוא אמר שכן.

היו"ר יצחק וקנין:

סיירנו באחד מבסיסי צה"ל של חיל האוויר, היינו צריכים לאשר סכום גדול מאד לרכישה, ישבנו בוועדה ולפעמים ועדת כספים עושה שרירים ולא מאשרת, תקענו למשרד הביטחון כ- 3 מיליארד ₪ לכל מיני עניינים. הם אמרו שיעשו לנו סיור כי אמרו שזה נוגע לכל אחד מאתנו, ביקרנו באחת מהטייסות, היה יום שלם של תצוגה וכשבאנו להצבעה היה אחד שבא בסוף ומצביע נגד. הוא בא בסוף אחרי שהצבענו ואישרנו את הכול. אין ספק שהצבא הוא גוף בפני עצמו ואי אפשר להחיל עליו דברים שהם באחריותו מלאה. יש גם עניין של מערכת פיקוד שלימה שמקבלת החלטות.

עמרי טלמון:

בכל זאת אם היה דיון בוועדת הכלכלה לפני שלוש או ארבע שנים, על הכנסת ציוד מסוים במטוסים בגודל מסוים, במקרה הקינגר של ביץ' נכנס לקטגוריה הזו, זו קופסה שעולה 50,000 דולר שלדעתי הצנועה בתנאי הארץ היא מיותרת, כך גם אמרתי בוועדה. אם חייבו קינגר אזרחי להכניס אותו מסיבות של בטיחות וביטחון שמנו שם, אין שום סיבה שקינגר צבאי לא יישא את אותו ציוד ואם צה"ל החליט, ובצדק שהציוד מיותר, הוא גם מיותר באזרחי.

היו"ר יצחק וקנין:

אני לא אכנס לשיקולים, אני מאמין שחיל האוויר שלנו מנוסה ויודע מה הוא רוצה מעצמו, ניתן להם את הקרדיט.

עמרי אבני:

להבהרה, בניגוד לנושא של מסוקי המשטרה, אנחנו מדברים פה על מתן שירותי תעבורה אווירית וזה מופיע בסעיף (א) ישנם שני מצבים בהם ניתנים שירותי תעבורה אווירית, אחד זה על ידי הצבא, למטוסים צבאים ואזרחיים, אז בעצם על המטוסים האזרחיים חלים חוקי הצבא, הם טסים על פי חוקי הצבא. צבא אמור להחיל את החוקים... תקנו אותי אם אני טועה.

קריאה:

אתה טועה.

היו"ר יצחק וקנין:

אנחנו מקדימים את המאוחר, הסעיפים הבאים נוגעים לכל מה שאתם מדברים, ההערות שלכם יהיו ספציפיות לאותם סעיפים.

יצחק רז:

ציוד כמו Tks, אני לא רואה שזה מופיע אחר כך, ציוד התראה מפני התנגשות.

רננה שחר:

Tks זה ציוד תעופתי בכלי עצמו, זו מערכת של הכלי עצמו.

יצחק רז:

היום כלי טיס צבאי יכול לוס בלי Tks בנתיב אזרחי ומטוס אזרחי לא ידע.

גיורא רום:

תגיד שזה לדעתך.

יצחק רז:

לדעתי זה לא בסדר. לא ייתכן שמטוס צבאי יסכן מטוס אזרחי והיו לנו אירועים של חליפה קרובה ללא התראה בגלל שהוא לא מחויב לשאת את הציוד הבטיחותי לצורך מניעת התנגשות בנתיב שמשמש מטוסי נוסעים אזרחיים.

מוטי שמואל:

גם מטוס אזרחי לא מחויב לשאת Tks בנתיב אזרחי.

רננה שחר:

"(ב) הפעלת כלי טיס צבאי אגב שימוש בתשתית אזרחית תיעשה, ככל האפשר, בהתחשב בבטיחות התעופה האזרחית."

הסעיף נועד ליישם את סעיף D3 לאמנת שיקגו שמחיל על כלי טיס מדינתי כאשר הוא פועל בתשתית אזרחית, לפעול ב"דיו-רגרד" לתעופה האזרחית.

איתי עצמון:

אני רוצה להעיר אגב הציטוט שנתת לגבי סעיף D3 מכיוון ששם לא נאמר "ככל האפשר" , נאמר שם שהסדרת תעופה מדינתית תעשה תוך שימת לב ראויה לבטיחות.

יערה למברגר:

זה אפילו נותן לזה אלמנט של "נאותה".

איתי עצמון:

הצעתי למחוק את המילים "ככל האפשר", ולהוסיף "ובכפוף לצרכים ביטחוניים ומבצעיים", אני חושב שזה תואם יותר את נוסח האמנה. גם מבחינת המשמעות זה מגדיר איך מפעילים כלי טיס צבאי אגב שימוש בתשתית אזרחית, כלומר יש צרכים ביטחוניים ומבצעיים ויש גם את בטיחות התעופה האזרחית, שני שיקולים. אז אני מציע למחוק את "ככל האפשר" ולהוסיף "בכפוף לצרכים ביטחוניים ומבצעים".

בועז חטיבה:

הערות לסעיף (ב), אני חושב שצריך לעשות הפרדה בין שימוש בכלי טיס צבאי כשהוא במשימה מבצעית, הגנת שמי המדינה או כל דבר אחר לבין משימות שיש לפעמים לכלי טיס צבאיים, שיש להם אופי מנהלתי.

היו"ר יצחק וקנין:

אתה מסבך לנו את הדיון.

בועז חטיבה:

יש עניין של סעיף 69 שלא יכול להיות שיטוס כלי טיס צבאי, מטוס שעולה תובלה בין בסיסים ויטוס במערכת נתיבים האזרחית או ייכנס לשדה דב או נתב"ג, איזה סט של חוקים חל עליו?

רננה שחר:

יש סט של חוקים שחל עליו, הצבא יכול להסביר.

אריאל סימן:

שמי אריאל, יועץ משפטי לחיל האוויר, לצבא יש רגולציה פנימית בתוך הצבא, יש הוראות שיש להם מעמד, הוראות זרוע אוויר, יש שם הגדרות מאד ברורות איך הצבא פועל, הצבא הוא בעצם רגולטור של עצמו. בתוך ההוראות של הצבא יש את ההבחנות האלה ומן הסתם זה צריך להתקבל בתוך הצבא וחיל האוויר הוא מערכת מאד גדולה, מאד מסודרת לאורך הרבה מאד שנים, שמבצעת את ההסדרה הזו, וזה הסטטוס קוו שמתבצע לאורך הרבה מאד שנים וגם בהצלחה.

בועז חטיבה:

השאלה לא על הרגולציה של מטוס חיל אוויר על ידי חיל האוויר, על זה אין עוררין, השאלה היא על הממשק בין המטוס האזרחי למטוס צבאי. איזה הפרדות חלות וכן הלאה.

אריאל סימן:

אלה הבחנות שנמצאות בתוך הרגולציה הפנימית ויש גם את הסעיף הזה שקובע מהם השיקולים הרלוונטיים וכאשר השיקול הרלוונטי פועל בתשתית אזרחית אז הוא פועל בהתחשב בבטיחות התעופה האזרחית.

סא"ל מוריס הירש:

בקשר לדברים הפנימיים, ההוראות שלחיל האוויר הן זהות להוראות האזרחיות, בחלק מהמקרים הם אפילו מרחיבות את שולי הבטיחות, לא מקטינות אותן, כתפיסה.

בועז חטיבה:

אני לא נכנס לעניינים הפנימיים של חיל האוויר אני שואל מה קורה למטוס צבאי שמשתלב בתעבורה האזרחית בשדה אזרחי בנתב"ג למשל.

מוטי שמואלי:

שמי מוטי שמואלי, אגף תשתיות רת"א, הערה אחת, ההפך מלא חל, או לא מחויב לנהוג על פי ההוראות האזרחיות ההפך מזה לא אומר שהוא מתנהג אחרת, זה רק אומר שיש סט חוקים או נהלים אחר שנמצא בתוך הרגולציה הצבאית. שמענו גם שכשאין שום סיבה, לא מתנהגים אחרת.

הערה שנייה, מטוסים מדינתיים ובודאי מטוסים צבאיים טסים בכל העולם, כולל בתוך תשתיות אזרחיות המובהקות ביותר שאפשר לחשוב עליהן, תחת אותו סט של כללים צבאיים. אפשר למצוא מידי פעם מטוסים צבאיים, גם ישראלים, שטסים במרחבים אזרחיים בחו"ל, בתוך תשתיות, יחד עם מטוסים אזרחיים של נוסעים, עד ארצות הברית אפילו, ואני מניח שיש פה כאלה שעשו את זה, והם לא מחויבים לעמוד בכללי הטיסה ובתקנות ובחוקים האזרחיים.

יצחק רז:

אז שמים אותם בנתיב אחר.

מוטי שמואלי:

לא. שמים אותם באותו נתיב. אפשר למצוא מטוס צבאי עם טיס צבאי, ללא רישיון אזרחי, טס לארצות הברית ליד מטוסים אחרים.

אברהם קמחי:

שמדבר בעברית ועם נדב"ר אחר? ובחוקים אחרים והכול אחר? אני טס בארצות הברית הרבה שנים עם מטוסים אמריקאים שטסים בנתיבים אזרחיים, לפי החוק האזרחי.

מוטי שמואלי:

הם טסים לפי התקנות והחוקים הצבאיים שמחילים מעצמם מן הסתם.

אברהם קמחי:

אם הם זהים הכול בסדר.

מוטי שמואלי:

הם כנראה זהים רק שלא החוק חל עליהם אלא סט אחר של כללים.

יצחק רז:

צריך לוודא שזה יהיה זהה. שלא יהיה משהו שנובע מסטנדרט כפול.

רננה שחר:

החוק אומר, אחריות של חיל האוויר לוודא שזה יהיה זהה.

יצחק רז:

זה לא יעזור כשיהיו 500 הרוגים.

אברהם ליבלינג:

יש טיסות שחיל האוויר מזמין במיוחד מארצות הברית, עם כל מיני ציודים. זכותה של מדינה לסרב לאותו מטוס לעבור במרחב האווירי שלה, אבל אם היא אישרה לו הוא טס בתשתית האזרחית.

יצחק רז:

הכלל צריך להיות אותו סטנדרט. לא יכול להיות שהם יעשו את הסטנדרט שלהם בהוראות הפנימיות. הסטנדרט צריך להיות אחיד בנתיבים האזרחיים הפנים ארציים, לא יכול להיות אחרת.

עמרי אבני:

ב- 19 לאוקטובר, בפתיחת המושב, ראש רת"א נפנף בחוק ואמר שזו בטיחות טיסה, החוק הזה זו בטיחות טיסה. לקחתי את המילים האלה אלי, לקחתי את זה ברצינות. שני הסעיפים שדנו בהם היום, גם מסוקי המשטרה שכבר אחרינו וגם בעניין הצבאי, יש פה פגמים שיכולים לפגוע בבטיחות טיסה. לכן אנחנו פה עם יד על המשמר, גם איגוד הטייסים, גם איגוד הפקחים וגם ידידי שיצטרך לחקור אחר כך את האירועים האלה.

ברגע שניתן למטוס צבאי לטוס בתוך תשתית אזרחית לפי חוקים צבאיים, אנחנו פוגעים בבטיחות הטיסה. לא יהיה כדבר הזה. בעתיד, מדינת ישראל הולכת לקראת RVSM.

גיורא רום:

איך הוא טס היום?

עמרי אבני:

היום מטוס צבאי טס בתוך בסיס אזרחי כמטוס אזרחי.

רננה שחר:

לא.

עמרי אבני:

אני אומר מהיום יום, זה שהוא עובר על החוק זו בעיה שלו. מבחינת נהלי תעבורה, הוא טס לפי נהלי תעבורה אזרחיים ואבוי לנו אם הוא לא היה טס לפי נהלי התעבורה האזרחיים.

היו"ר יצחק וקנין:

אם הוא טס על פי נהלי התעופה האזרחיים, אז מה הבעיה?

עמרי אבני:

אין לי שום בעיה עם זה, להפך, רק שבחוק זה לא כתוב.

רננה שחר:

גם היום בחוק זה לא כתוב, אז היא הנותנת, סעיף 27(1) לחוק הטיס אומר היום, חוק הטיס לא חל על כלים צבאיים והנה, במשך 62 שנה, הכלים הצבאיים במרחב האזרחי טסים לפי הכללים האזרחיים, הדבר ימשיך להיות, לא בגלל שיום אחד נחוקק את חוק הטיס והם ישתגעו, אלא שזה ימשיך להיות לפי פקודות הצבא, כי הצבא הוא רגולטור עצמי, כי הצבא אחראי למשימות שלו, יודע לעשות את ההבחנות שלו, מעסיק אלפי חיילים - - -

יצחק רז:

מה הקשר? מה הקשר של 62 שנה ומה הקשר של מאות ואלפי חיילים?

רננה שחר:

אני מתפלאת על פקיד ממשלה שמדבר נגד הצעת החוק הממשלתית.

יצחק רז:

אני מדבר למען הבטיחות.

עמרי אבני:

זה שבמשך 62 שנה לא היה אירוע, זה לא אומר שאנחנו צריכים להפוך את זה עכשיו - - -

רננה שחר:

מה זה להפוך, זה חוקי.

היו"ר יצחק וקנין:

אני לא חושב שרז מעיר הערות חלילה נגד מישהו, יש להערה היגיון והיא יכולה רק לסבר את האוזן. אני מבין שהמערכת הצבאית טסה בנתיבים האזרחיים על פי הכללים של הפקחים, אתם אלה שיודעים את זה טוב מאתנו, איך המערכת עובדת היום.

עמרי אבני:

בתוך התשתית האזרחית על פי נהלים אזרחיים.

היו"ר יצחק וקנין:

אז מה הבעיה?

עמרי אבני:

אין לי בעיה עם זה, אבל בחוק זה לא כתוב.

היו"ר יצחק וקנין:

אתם רוצים שנכתוב שכל המערכת הצבאית, שהולכת במסלולים אזרחים, תפעל על פי החוק הקיים?

עמרי אבני:

כן.

היו"ר יצחק וקנין:

אבל היא מבצעת את זה.

יצחק רז:

היה צוות FAA שמדינת ישראל הזמינה, הוא היה פה שלוש פעמים למשך שבוע בכל פעם, הוא בדק את נושא התעבורה האווירית במדינת שיראל. הוא אמר חד משמעית שהנושא של סטנדרט כפול, או אי התאמה, היא בעיה בטיחותית והוא הציע לעשות - - -

היו"ר יצחק וקנין:

אני מבין שיש התאמה.

יצחק רז:

עדיין אין התאמה. בפועל יש טעויות, כללי דיבור שונים, טייס אזרחי צריך לדווח מה טייס צבאי מדווח כי הוא עובד לפי הכללים של חיל אוויר. אני בסך הכול אומר, ואני אומר את זה לטובת הבטיחות ואל תנפנפי עם הנושא הזה של פקיד ממשלה, או לא פקיד ממשלה - - -

יערה למברגר:

זה לא עניין של לנפנף, זו הצעת חוק ממשלתית.

יצחק רז:

אז מה אם היא הצעת חוק ממשלתית, אז למה אנחנו מתקנים כל הזמן?

היו"ר יצחק וקנין:

אל תכנסו לויכוחים אישיים או לאמירות שאין להם מקום. אני מציע להוריד את הטון כי הוא לא מכובד. אתם כנראה לא רגילים לחברי כנסת, בדרך כלל הם מאד בוטים כלפי הפקידים, החוק הזה לא מעניין את חברי הכנסת לכן הם לא פה. תלכו לוועדת כספים ותראו שם הצגה, תראו איך הם מדברים לפקידים, וזה בעיני דבר גרוע ביותר. למשל היחס לנערי האוצר, שהילדים האלה מכתיבים לנו את החיים וכל מיני דברים אין להם מקום, אל תגיעו אתם לרמה הזו. תשאירו את זה לחברי הכנסת.

יצחק רז:

באותם נתיבים שמשמים את התעופה האזרחית והצבאית, אלו לא נתיבים שמשמים לגיחה מבצעית אלה נתיבים שהם מנהלתיים לחלוטין, הכללים שצריכים לחול עליהם הם כללי התעבורה האזרחית, מה שמחייב את האזרח, זה צריך להיות זהה. לא יכול להיות שיהיה סטנדרט שונה, זה מה שנהוג בעולם וזו לא סיבה לעשות מזה עניין.

יערה למברגר:

לא התכוונתי לדבר בבוטות או בצורה לא מכובדת, אבל ועדת כלכלה מכירה את זה בהרבה הצעות אחרות, כולל הצעת חוק האריזות שהייתה לפנינו ועלה בה נושא דומה, הצעת החוק הזו היא הצעת חוק ממשלתית, היא מבטאת הסכמה בין רשויות שונות של המדינה ביניהם משרד הביטחון, חיל האוויר ומשרד התחבורה. זה היה בוועדת שרים לענייני חלקיקה, אם רוצים לשנות את זה, אפשר להגיע להסכמה מחודשת בין הגופים. אם יש איזשהו גורם של המדינה שרוצה לסטות מההצעה ולא התקבלה הסכמה לפני כן, הדרך לעשות את זה, זה לא לפתוח את זה בוועדה, אלה לא דברים חדשים וזו לא פעם ראשונה שזה קורה, ואני לא חושבת שזו הייתה אמירה בוטה או לא מכבדת.

היו"ר יצחק וקנין:

פה אני לא מסכים אתך, אנחנו צריכים להגיע למקסימום האפשרי על פי המגבלות שאנחנו נמצאים בהם, כך אני רואה את החקיקה הזו, אחרת אין לי מה לשבת פה. אם אני אקבל את כל מה שהם הגיעו להסכמה ביניהם, יכול להיות שהם לא ראו את הניואנסים שאותם ראו אנשים מסוימים כאן והיו הערות, ולכן אנחנו משנים הרבה דברים. אנחנו משתדלים לשמור על הגופים, אנחנו מבינים את הכורח שאנחנו נמצאים בו והעדיפות שאנחנו צריכים לתת לחיל האוויר שלנו, וכל הפעילות שלו שהיא פעילות מאד גדולה. חשוב לשמוע את הדעות, אני לא חושב שלרז או ליו"ר ארגון הפקחים - - -

יערה למברגר:

זה לא אותו דבר, לרז יש את הדרך לפנות.

יצחק רז:

ממילא יעיפו אותי אחר כך, מה זה משנה עכשיו.

יערה למברגר:

האם פנית וכתבת שאתה חושב שצריך לשנות מההצעה שעברה בוועדת שרים לענייני חקיקה, האם ניסית לפנות? זו לא הדרך לעשות את זה.

בועז חטיבה:

ועדת השרים דנה בהצעת החוק במשך חמש דקות בערך, באותו יום אושרו 35 הצעות חוק בחצי שעה.

יערה למברגר:

אני הייתי שם, ולמיטב ידיעתי אתה לא היית שם.

היו"ר יצחק וקנין:

אל תכניסי אותי למקום שאני לא רוצה להיכנס אליו. אני מכבד כל מי שיושב סביב השולחן הזה וכל אחד יכול להעיר את הערותיו, גם אם הוא פקיד ממשלה. אני לא מבטל דעתו של אף אחד, בסופו של דבר ברוב המקרים אנחנו נצמדים לחקיקה. אני חוזר ואומר, לפעמים אני רואה שמי שיושב לידי רואה את הדברים טוב ממני, יכול להיות שישנן הערות חיוניות למערכת ולמה שאנחנו מחוקקים ויכול להיות שלא. אבל אני לא אומר שאם הממשלה קיבלה את החוק והוא פקיד ממשלתי הוא לא יכול להעיר הערה, לא קיים דבר כזה. להפך, אם זה דבר חיוני ונחוץ צריך להקשיב ולשמוע.

אריאל סימן:

הערה כללית, חושב להסביר על הרגולציה הפנימית בתוך חיל האוויר, אלה לא סתם הנחיות פנימיות אלא יש לזה גם משקל מכוח החוק. חוק השיפוט הצבאי קובע את המעמד של פקודות כלליות אחרות שאפשר לקבוע, שיש להם גם מעמד כדין, שמחייבות, שגם אי ידיעת הדין אינה פוטרת, חלה גם לגביהם, יש מעמד מיוחד לפוזה הזו. כלומר זה לא כמו כל ההנחיות הרגילות של משרד ממשלתי אלא חוק השיפוט הצבאי קובע מעמד מיוחד לאותן הנחיות זרוע אוויר, קובע עליהן מעמד מיוחד.

באופן ספציפי, כאשר חיל האוויר פועל בתוך נתיבי התעופה האזרחיים, כעיקרון, וזה גם המצב היום, הוא פועל על יה כללים האזרחיים וזה העיקרון המקובל והוא פועל על פי זה, וגם על פי חוק הטיס הקיים היום, שלא מחייב את הצבא. אבל, יכולים להיות מקרים בהם הוא פועל בנתיבים אזרחיים והוא לא יכול לא לפעול על פי הכללים האזרחיים בנקודות מסוימות כאלו או אחרות.

בניגוד למשטרה, יש לחיל האוויר מערכות, יש להם מרכזי בקרה שיושבים בהם גם פקחים של רשות שדות התעופה ביחד עם פקחים של חיל האוויר, יושבים יחד ומפקחים. לכן זה לא דומה למשטרה והאיזון הזה שמצד אחד יש את חוק הטיס שחייבים לפעול בהתחשב בבטיחות התעופה האזרחית, שעד היום לא היה סעיף הזה, פלוס מערכת הבקרה הפנימית, ההוראות הפנימיות בתוך הצבא, יחד עם המרכזים המיוחדים שיושבים בהם גם פקחים אזרחיים וגם פקחים צבאיים ביחד, כל זה יוצר את האיזון הזה.

האיזון הזה, יחד עם שאר הסעיפים, זה לא שחשבנו על זה כלאחר יד, הייתה לזה התייחסות מאד עמוקה, ישבנו עשרות שעות עם רת"א לנסח את כל הסעיפים ולמצוא איפה כן אפשר להחיל ויש עוד סעיפים בהמשך שבהם יש תחולה ספציפית כזו או אחרת של הנהלים.

גיורא רום:

אנחנו לא עוסקים רק בטיסה בנתיבים אזרחיים, ההוראה לחיל האוויר לטוס לפי כללים אזרחיים בתשתיות אזרחיות זו מהפכה ענקית שמי שצריך להתעסק בה הוא מפקד חיל האוויר אישית. הסעיף הזה שמונה 13 מילים, הגענו אליו אחרי הרבה מאד דיונים, היה מעורב בניסוח של כל מילה בסעיף הזה, תת אלוף יוחנן לוקר, היום הוא אלוף, המזכיר הצבאי של ראש הממשלה, אז הוא היה ראש מטה חיל האוויר. עסקנו המון איך לנסות ולרבע את המעגל.

להורות לחיל האוויר לטוס לפי כללים אזרחיים, שזה מה שהוא עושה בפועל, אבל להכניס את זה כלשון החוק, יש לו המון משמעויות, הרבה מעבר לעניין של לטוס בנתיבים, זה רק חלק קטן בכל העניין. זה היה הנוסח של לוקר, שהיה אז סגן מפקד חיל האוויר ואני, הגענו אליו, כדי שמערכת הביטחון, שר הביטחון לא יתנגד לחוק הזה ויפיל אותו בזמן שהבאנו אותו להצבעה בוועדת השרים.

יש לזה המון נגזרות, גם בחיל האוויר, שהוא חיל מאד מסודר ואין לו שום סיבה או רצון להתנהג כמו פורע חוק בנתיבי הטיסה וכן הלאה, אבל זה הנוסח שהגענו אליו. אם דעתך לא נוחה עם זה, צריך לזמן את מפקד חיל האוויר שיבוא ויסביר כי זה לעשות לו מהפכה בחיל האוויר.

היו"ר יצחק וקנין:

לא אמרתי שדעתי לא נוחה, אמרתי שצריך לשמוע את הדברים, לשמוע הערות, אני נגד שינסו לסתום למישהו את הפה אם הוא אומר משהו. שכל אחד יגיד מה שהוא חושב ונכבד אחד את השני.

גיורא רום:

לא נדרשתי בכלל לעניין הזה, נדרשתי למילים של הצעת החוק.

היו"ר יצחק וקנין:

סעיפים 155(א)(ב), עם תיקונים לסעיף (ב).

איתי עצמון:

"(ב) הפעלת כלי טיס צבאי אגב שימוש בתשתית אזרחית תיעשה בהתחשב בבטיחות התעופה האזרחית ובכפוף לצרכים ביטחוניים ומבצעיים."

עמרי אבני:

אני עדיין רואה פה פירצה שבה למטוס צבאי יש אפשרות, בהתחשב, לעשות משהו שעולה, בגלל הצורך המבצעי, משהו שהוא לא בקנה אחד עם בטיחות טיסה. אנחנו חוזרים חזרה לאותה נקודה של מסוקי המשטרה, אם אנחנו נותנים את הסכמתנו לעניין הזה כן או לא. הדוגמאות שניתנו כאן לא מקובלות על פני כל היחידות - - -

היו"ר יצחק וקנין:

אני אתן לך דוגמה, שני מטוסי קרב מתקרבים לכיוון ישראל, צריך להקפיץ את חיל האוויר, מה עושים? הם צריכים ללכת לפי איזה כללים? ושני מטוסי ג'מבו אמורים לטוס באותו זמן. לפי איזה כללים פועלים?

עמרי אבני:

מטוסי קרב שיוצאים לעשות את משימתם יוצאים עם בקרה צבאית, בנהלי טיסה צבאיים והם יעשו את כל מה שהם צריכים לעשות על מנת להגן על שמי המדינה ופקחי הטיסה שלנו יורידו את הכובע ויעשו את הכול על מנת שלא להפריע למשימה. אפילו אם צריך להסיט את הג'מבו, להנמיך אותו לסובב אותו להמתין אותו, כל דבר שנדרש, בשביל זה אנחנו במקומות הספציפיים האלה יושבים כתף מול כתף עם בקרי חיל האוויר ועושים את העבודה.

לא בכל מקום נמצאים אנשי הצבא נמצאים, הם נמצאים רק בשתי יחידות הבקרה ביחד עם הבקרים האזרחיים. באותם מקומות שאנשי הצבא לא נמצאים, הם לא יכולים לתת לי מענה מלא לבטיחות טיסה. כמו שאמרת, אנחנו עוסקים בחוק, בחוק אנחנו הולכים לתת לצבא אפשרות לפגוע בבטיחות טיסה.

דוגמה נוספת, היום טייסים נדרשים להציג ידע נדרש באנגלית, טייסים צבאיים לא נדרשים לתת את הידע הזה. בתשתית אזרחית יכולים לטוס שני מטוסים ביחד, צבאי ואזרחי, כשהאחד יודע אנגלית והשני לא הציג את הידע הנדרש באנגלית והשפה שמדובר שם היא השפה האנגלית. מה נעשה אם הטיס לא יודע? איפה בטיחות טיסה בקטע הזה. אנחנו צריכים לתת מענה לכל המצבים.

הייתי בצד השני, אני יודע איך זה נראה משם ואיך זה נראה מכאן. לכן אני אומר שוב, גם במצבים הקיצוניים של צורך מבצעי, בחוק אנחנו לא יכולים לתת להם ביטחון לעשות ככל העולה על דעתם.

סא"ל מוריס הירש:

היועץ המשפטי לחיל האוויר, חשוב לזכור את המילים שפתחו את הסברים לסעיף הזה, כיום חוק הטיס אינו חל על הצבא, אינו חל על חיל האוויר. חיל האוויר כפי שהסביר המנהל בא כברת דרך כדי לנסות להתגמש ולהכניס כמה שיותר מגבלות שיסייעו להבטחת בטיחות התעופה, כולל הסעיף הזה. צריך לזכור שהסעיף הזה במהותו, כפי שמוסבר גם בהצעת החוק, הוא בעיקר הצהרתי, כדי לאמץ את סעיף 3(ד) לאמנת שיקגו.

הכלל של אמנת שיקגו, שהוא מורה נבוכים גם לבטיחות התעופתית הוא שהכללים האלה אינם חלים על מטוסים מדינתיים, ודאי מטוסים צבאיים. זה הכלל שגם נמצא היום. בכל זאת יש פה התחייבות, כפי שהסביר המנהל, של חיל האוויר, לעשות כל התחשבות אפשרית, בכפוף לסייגים המבצעיים והביטחוניים שנדרשים לנו.

איתי עצמון:

כדי להשלים את הדברים ולהוסיף, אני חושב שחיל האוויר הלך לקראת ההערה שהערתי לגבי ההתאמה לסעיף והסכים למחוק את "ככל האפשר" ולהוסיף "בכפוף לצרכים ביטחוניים ומבצעיים", כאן בעצם הלכנו כברת דרך נוספת מעבר לסעיף שהיה בנוסח בכחול ואני חושב שזה בהחלט נותן מענה לחששות.

עמרי טלמון:

אני אתן דוגמה אחרת להתנגשות, יש במטוסים אזרחיים ולו הקטנים ביותר, חובה לשאת מכשיר שמאפשר לפקחי הטיסה לזהות על מסכי המכ"מ שלהם לזהות את המטוס, קוראים לזה "טרנספונדר" או זיהוי עמית טורף. אם המכשיר הזה לא עובד אסור להמריא. אם המטוס המריא וגילה שהמכשיר לא עובד הוא צריך לדוח מיד לבקרה ויכול להמשיך בדרכו רק אם קיבל אישור מהבקרה, קרי מעמרי וחבריו, להמשיך לטוס.

דובר קודם על מכשיר ה- Tks למניעת התנגשויות, בלי המכשיר הזה מכשיר ה- Tks לא עובד. האפשרות של ה- Tks לזהות מטוס אחר באוויר תלויה בפעילות תקינה של ה"טרנספונדר" של אותו מטוס. יש מקרים שבהם מטוסים צבאיים טסים בלי טרנספונדר, דבר שלמטוס אזרחי אסור ואסור לו מסיבה ברורה וטובה, זה דבר לא תקין. אם הוא טס במרחבי האימונים של חילה אוויר אין שום בעיה, אבל ברגע שהוא טס בנתיב ומולו בא מטוס עם 72 נוסעים, רצוי שהמכשיר יהיה קיים ויעבוד ויהיה תקים כדי שאותו מטוס יוכל לזהות שיש תנועה מולו.

היו"ר יצחק וקנין:

אני מצביע על סעיפים 155(א)(ב) כולל התיקונים כפי שהוצעו.

הצבעה

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיפים 155 (א) ו- (ה) אושרו.

יצחק רז:

לגבי (ז) אני מבקש להזכיר.

רננה שחר:

לגבי (ז) זה נמחק כי עוד לא הודענו בפרק הזה.

איתי עצמון:

ככל שנדון והוא יאושר נצטרך לשנות ולהתאים.

רננה שחר:

"(ג) על שימוש של כלי טיס אזרחי בתשתית צבאית, לרבות במרחב אווירי שבו ניתנים שירותי ניהול תעבורה אווירית בידי צבא הגנה לישראל, יחולו הוראות אלה:

1. הפעלת כלי טיס אזרחי בשדה תעופה או במנחת שהוא תשתית צבאית טעונה את אישור המנהל; המנהל ייתן אישור כאמור רק לאחר שנוכח כי שדה התעופה הצבאי או המנחת הצבאי, לפי העניין, ערוך ומתאים להפעלה בטוחה של כלי טיס אזרחי; שדה תעופה או מנחת שהוא תשתית צבאית שנתוניו פורסמו במסגרת שירותי המידע התעופתי, יראו אותו כאילו אושר בידי המנהל לפי פסקה זו;"

איתי עצמון:

מה ההסבר לתוספת שהקראתם לעומת מה שהיה בכחול?

רננה שחר:

באופן כללי יש לפחות שתי תשתיות בישראל, גם עובדה וגם שדה דוב שהן תשתיות צבאיות אבל מאושרות לשימוש קבוע לתעופה אזרחית והנתונים שלהם מפורסמים בפמ"ת, גם נתוני מכשירי העזר לטיסה שלהם וכו'. כאשר נשאלנו בדיאלוג עם הציבור איך אנחנו יודעים, האם אני צריך עכשיו אישור אישי כל פעם שאני נוחת בשדה דוב, אז כמובן כל תשתית צבאית שמפורסמת בפרסומי המידע התעופתי האזרחיים, מאושרת לשימוש אזרחי.

מעבר לכך, יתכנו הפעלות שצריכות אישור פרטני, למשל חברת תעופה ישראלית שמטיסה חיילים בטיסת הובלה לבסיסים מסוימים, שנחקרה על ידי צה"ל ואז היא צריך לבדוק שהמכשירים והמסלולים באותו שדה מתאימים לרמטרים האזרחיים, והדבר הזה כבר נעשה במסגרת האישור, ניתן לחברה עצמה, במפרטי ההפעלה שלה נכתב שהיא יכולה לנחות בשדה הזה המסוים הזה ואז זה כבר אישור פרטני.

איתי עצמון:

האישור הוא להפעלה או לשדה התעופה במנחת? אמרתם שההפעלה טעונה אישור.

רננה שחר:

האישור הוא שהתשתית מותאמת לשימוש אזרחי, הוא יכול להיות אישור כולל, ואז זה מפורסם בפמ"ת וזה יכול להיות אישור פרטני למפעיל ספציפי ואז זה יהיה דרך אישורי ההפעלה שלו.

איתי עצמון:

צריך להוסיף " יראו אותו כאילו אושר להפעלת כלי טיס אזרחי"?

רננה שחר:

כן.

היו"ר יצחק וקנין:

אם אין הערות אני מצביע על סעיף (ג)(1).

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיף (ג) (1) אושר.

רננה שחר:

(2) שימוש כלי טיס אזרחי במיתקן עזר לטיסה שהוא תשתית צבאית, טעון את אישור המנהל; המנהל ייתן אישור כאמור רק לאחר שנוכח כי המיתקן כאמור מתאים להפעלה בטוחה של כלי טיס אזרחי; על אף האמור, אישור מיתקן דיווח מזג אוויר יעשה על ידי מנהל השירות המטאורולוגי במשרד התחבורה והבטיחות בדרכים, בהסכמת המנהל; מיתקן עזר לטיסה שהוא תשתית צבאית שנתוניו פורסמו במסגרת שירותי המידע התעופתי, יראו אותו כאילו אושר בידי המנהל לפי פסקה זו;

היו"ר יצחק וקנין:

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיף (ג)(2) אושר

רננה שחר:

(3) הפעלת כלי טיס אזרחי במרחב אווירי שהוקצה לתעופה הצבאית כאמור בסעיף 75, לרבות במרחב אווירי שבו ניתנים שירותי ניהול תעבורה אווירית בידי צבא הגנה לישראל, טעונה אישור מראש בידי היחידה הצבאית המנהלת את התעבורה האווירית באותו מרחב, ישירות או באמצעות יחידת נת"א, ותתבצע בהתאם להוראותיה; היחידה הצבאית המנהלת את התעבורה האווירית רשאית לתת הוראות למטיס כלי טיס הנוגדות את הוראות התעבורה האווירית ואת כללי הטיסה שנקבעו לפי סעיף 69, אם מצאה כי הדבר מוצדק בנסיבות העניין;

איתי עצמון:

הכוונה ליחידת נת"א שזה תחום המרחב האווירי לפיקוחה?

רננה שחר:

יש יחידת מודיעין טיס, היא גם נחשבת יחידת נת"א, שזו היחידה אליה מגישים תכניות טיסה והיא בעצם מתאמת, זה דבר שמגישים אותו במקום אחד, מרכז התיאום ואחר כך הוא עובר בין יחידות הנת"א במרחב האווירי שנתון לפיקוחם כלי הטיס שעומד לעבור, והן מתאמות את זה, הטיס לא מגיש לכל יחידת נת"א בנפרד אלא הוא מגיש פעם אחת והתיאום רץ ביניהם, הכוונה היא ליחידת הנת"א אליה הוגשה תכנית הטיסה בדרך כלל מרכז תיאום, יש שני מרכזי תיאום בארץ.

היו"ר יצחק וקנין:

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיף (ג)(3) אושר.

רננה שחר:

" (4) נוהל הקובע את ההסדרים הנדרשים לשם מתן אישור המנהל בהתאם לפסקאות (1) ו-(2) ייקבע בידי השר, בהסכמת שר הביטחון."

היו"ר יצחק וקנין:

אני מצביע על סעיף (4).

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיף (ג)(4) אושר

רננה שחר:

"(ד) ההוראות לפי חוק זה לא יחולו לגבי חייל במילוי תפקידו הנותן שירותי נת"א לתעופה האזרחית, ויחולו הוראות אלה:

(1) מתן שירותים כאמור לתעופה אזרחית בין-לאומית, בידי חייל בעת מילוי תפקידו טעון רישיון מאת המנהל; רישיון כאמור יינתן לפי נוהל שיורה עליו המנהל בהתייעצות עם מפקד חיל האוויר בצבא הגנה לישראל;

(2) מתן שירותים כאמור לתעופה אזרחית פנים–ארצית טעון היתר מאת המנהל; היתר כאמור יינתן לפי נוהל שיורה עליו המנהל בהסכמת מפקד חיל האוויר של צבא הגנה לישראל;

(3) נוהל הקובע את ההסדרים הנדרשים לשם פיקוח על קיומן של פסקאות (1) ו-(2) ייקבע בידי השר, בהסכמת שר הביטחון."

איתי עצמון:

אני מציע שנוהל שמדובר עליו בפסקאות (1) ו- (2) לסעיף קטן (ד) ייקבע בשים לב או בהתחשב ככל האפשר בהוראות רלוונטיות של חוק זה, שאני מבין שזה סימן א' לפרק ב'. נוסיף את התיקון הזה גם ב(1) וגם ב- (2).

לעניין פסקה (3) הבהרה, מכיוון שכתבתם "ייקבע" מדובר כמובן לא בתקנות אלא בנוהל אז אני מציע לכתוב "בהסכמת שר הביטחון, יורה על נוהל הקובע את ההסדרים".

רננה שחר:

מסכימים.

עמרי טלמון:

סעיף (1) מציין התייעצות עם מפקד חיל האוויר וסעיף (2) בהסכמת מפקד חיל האוויר.

היו"ר יצחק וקנין:

הסעיף הראשון לא מחייב, התייעצות, אם יקבל יקבל, לא יקבל לא יקבל. בסעיף השני חייבת להיות הסכמה. זה קיים הרבה בחקיקה. יש התייעצות עם השרים ויש כאלה שלא מסכימים בשום פנים ואופן, הסכמה מחייבת את הצד השני.

עמרי טלמון:

אני מבין את זה, אני שואל למה בסעיף (1) מספיקה התייעצות ובסעיף (2) נדרשת הסכמה. זאת אומרת וטו של מפקד חיל האוויר.

רננה שחר:

יש מדרג ואני אסביר. סעיף (1) מתייחס לחייל שנותן שירותים לתעופה אזרחית בין לאומית. לפי דעתי דבר שלא קיים היום. מבחינתנו, בסיטואציה הזו, צריך לחול נספח 1 לאמנת שיקגו, הפקח צריך להיות מוכשר, כפי שדרוש נספח 1 לאמנת שיקגו, שזה בעצם לעמוד בתקנות הרישיון במלואם, כשהם יתוקנו.

לעומת זאת, כאשר בקר צבאי נותן שירותי תעבורה אווירית לטיסה פנים ארצית, שפה אנחנו מכירים יותר, זה גם העניין של דוברי עברית או לא דוברי עברית, פה אני רוצה לבשר לוועדה ולציבור שהנוהל הזה כבר כתוב, הוא כבר הוסכם והוא כבר קיים, נוהל הכשרת פקחים, זה גם בין הדברים החדשים שקרו בשנתיים האחרונות, של התקדמות שיתוף הפעולה עם הצבא כפי שנאמר.

במקרה הזה שבו הוראות אמנת שיקגו לא חלות מכוח ההתחייבויות הבין לאומיות של מדינת ישראל, ראינו לנכון שהדבר הזה ייעשה בהסכמה, הדבר כבר נעשה, קיים ועובד.

עמרי אבני:

אני אומר לפרוטוקול, היו טיסות בין לאומיות שנחתו בבקרה צבאית, בבסיסים צבאיים, טיסת הבונס שנחתה בעבר, אז היה כזה דבר ונקווה שלא יהיה יותר כזה דבר. דבר שני שאני רוצה לציין כאן זה הנושא של הרישיון שניתן לפקחים צבאיים לבצע עבודה עם מטוסים אזרחיים. אני אומר את זה רק לפרוטוקול.

לאה ורון:

אתה מדבר לוועדה, מתנהל רישום לפרוטוקול, אבל הדיבור שלך הוא לראש הוועדה ולמוזמנים, לא מדברים פה לפרוטוקול.

היו"ר יצחק וקנין:

לא הולך לאיבוד כלום, אל תדאג.

עמרי אבני:

פקח אזרחי, שיש לו רקע צבאי, כמו כל פקח צבאי אחר בעבר, כי אחרת הוא לא היה יכול להיות פקח אזרחי, עובר הכשרה נוספת של חצי שנה עד שהוא מקבל את הרישיון. פקח צבאי שעושה את אותו הכשרה כמו הפקח האזרחי בעבר, עושה הכשרה של שבועיים על מנת לקבל את הרישיון והוא עושה אחר כך את העבודות.

היו"ר יצחק וקנין:

אני מצביע על סעיפים (ד)(1), (2) ו- (3) כולל השינויים והתיקונים שהוצאו על ידי היועץ המשפטי של הוועדה.

איתי עצמון:

בפסקאות (1) ו- (2) בסופן יבוא: "שהנוהל כאמור ייקבע בשים לב ככל האפשר להוראות סימן א' לפרק ב'". ובפסקה (3) להבהיר בנוסח שמדובר על נוהל ולא על תקנות משום שכאשר כתוב "ייקבע בידי שר לפי חוק הפרשנות", אפשר יהיה להבין שזו חקיקת משנה ולא מדובר על חקיקת משנה. לכן הצעתי לכתוב "השר, בהסכמת שר הביטחון, יורה על נוהל הקובע את ההסדרים" ואת הסיפא "ייקבע בידי השר", למחוק.

היו"ר יצחק וקנין:

מי בעד סעיפים (ד) (1), (2) ו- (3) כולל התיקונים?

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיפים (ד)(1), (2) ו- (3) אושרו

רננה שחר:

1. חוק זה לא יחול על כלי רחיפה, כהגדרתו בסעיף 80, של צבא הגנה לישראל, על מפעיל כלי רחיפה כאמור ועל תשתיות המשמשות לפעילותם.

היו"ר יצחק וקנין:

מי בעד סעיף (ה)?

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיף (ה) אושר.

רננה שחר:

(ו) לא יופעלו סמכויות לפי פרק ו' כלפי צבא הגנה לישראל וכלפי חייל במילוי תפקידו.

היו"ר יצחק וקנין:

מי בעד סעיף (ו)?

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיף (ו) אושר.

רננה שחר:

פרק י"ב: תיקונים עקיפים

**157**. ביטול חוק הטיס.

חוק הטיס, 1927‏– בטל.

היו"ר יצחק וקנין:

מי בעד סעיף 157?

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיף 157 אושר.

רננה שחר:

**158.** תיקון דבר המלך על הטיס במושבות (הטלת חיקוקים).

בדבר המלך על הטיס במושבות (הטלת חיקוקים), 1937‏[[1]](#footnote-1)–

(1) בסעיף 3 במקום "הוראות סעיפים 1, 2, 3, 7, 8, 9, 10, 12, 12א, 14, 17 ו-18 מהחוק העיקרי, והסעיפים 4, 5, 13, 14, 30 ו-34 מחוק הטיס, 1936, שתוקנו ושונו" יבוא "הוראות סעיפים 7, 11 ו-11א לחוק העיקרי";

(2) בתוספת הראשונה, סעיפים 1, 2, 3, 5, 6, 7, ו-9 עד 19 – בטלים.

דבר המלך על הטיס במושבות מ- 1937 העמיד בתוקף סעיפים מחוק הטיס 1920 ומחוק הטיס 1936 הבריטים. אנחנו משאירים שני הסדרים בתוקף מתוך כל מה שהיה עד עכשיו, האחד זה הסדר בסעיף (7) שנוגע לסמכויות שעת חירום והוא יוסדר על פי מערכת הביטחון יחד עם הסדרת חקיקת החירום של מדינת ישראל, סעיף (7) לדבר המלך על הטיס אומר היום, בימי מלחמה, הן מלחמה ממשית והן מלחמה העומדת לפרוץ או בשעת לאומי גדול יכול המושל, על פי צו להסדיר או לאסור את הטיס של כל האווירונים..." בקיצור, נותן סמכויות לחיל האוויר שהן הסמכויות להלאים תשתיות ולאסור טיס, אין להם סעיף אחר כזה.

יערה למברגר:

מה שיכולנו, הסדרנו בחוק הטיס ומצאנו הסדרים מודרניים יותר, מקבילים, ניסינו כמה שיותר לכתוב את דבר המלך בסעיפים....

רננה שחר:

זה הסדר אחד שנשאר בתוקף וההסדר השני שנשאר בתוקף הוא בסעיף 11 זה הסעיף של הצלה, מה שחוק הטיס 1920 אומר בעצם שחוק המושבה מתייחס לאוניות נטרפות ולהצלת חיי אדם או רכוש ולחובה להושיט עזרה לאוניות שבאו במצוקה, יחול על אווירון. פקודת הסחורות הנטרפות ודמי הצלה שחלה על אוניות היא לא פקודה חדשה היא מ- 1929 לפי זכרוני.

יצחק רז:

בשביל מה צריך אותה, אין לה ערך.

רננה שחר:

היה צריך אותה, היא פקודה בתוקף.

יצחק רז:

אבל אין לה שום ערך, זה כאילו אני צריך לפנות למזכיר של הממלכה.

רננה שחר:

לא, מקבל הסחורות הנטרפות ודמי הצלה הוא מנהל רשות הספנות והנמלים, הפקודה היא פקודה חיה ובתוקף, אנחנו לא הולכים לשנות. חוק הטיס זו מטלה גדולה מידי שאני מניחה שגם אתה לא תרצה בה, לכתוב גם את חוק החיפוש וההצלה בישראל, דבר שלא כדאי לעשות אותו כרגע. לכן הסעיף משאיר את שני ההסדרים האלה בתוקף. אני חושבת שצריך לבדוק את המונח 11א', אלה שני סעיפי 11 אחד אחרי השני.

היו"ר יצחק וקנין:

אנחנו נאשר ואם תרצו לתקן משהו בעניין של נוסח, נתקן. מי בעד סעיף 158?

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיפים 158(1) ו- (2) אושרו

רננה שחר:

אנחנו רוצים לדלג על סעיף 159, כדי לתת תשובות על העיצומים הכספיים.

היו"ר יצחק וקנין:

אני אנעל את הישיבה ונמשיך ביום שלישי. איך אתם מתקדמים בנושא של פרק ז'.

רננה שחר:

מה שאני יודעת, יש את סימן ז' לפרק ז' שאלה החקירות המעורבות, שיש דיונים בין חיל האוויר לחוקר הראשי של משרד התחבורה ואני יודעת שלא הגיעו עדיין להסכמות.

היו"ר יצחק וקנין:

אני רוצה לעשות סיור של הוועדה, לבדוק את מערך הפקחים ואת עבודת החוקר הראשי, לפני שנתחיל את פרק ז'.

סא"ל מוריס הירש:

חשוב לציין שיש שתי מערכות מקבילות, יש גם חוקרים פנימיים של חיל האוויר וגם החוקר הראשי, אתם מוזמנים גם לחיל האוויר.

יצחק רז:

אני מציע שיוזמנו חוקרי חיל האוויר, זה חשוב שיוזמנו.

היו"ר יצחק וקנין:

אנחנו מתקדמים טוב, ביום שלישי יש דיון וגם ביום חמישי הבא. אני ארצה לבקר אצל פקחי הטיסה וחיל האוויר, זה יכול לתת לי סיוע לטובת העניין.

עמרי אבני:

ההחלטה מצוינת אני רק רוצה להזכיר שפקחי טיסה זה לא רק נתב"ג יש לנו גם את יחידות הבקרה ואז אתה יכול לשלב את הביקור עם אנשי הצבא.

לאה ורון:

אנחנו לא מכינים כרגע את תכנית הסיור, נבחן את הדברים.

עמרי אבני:

אני מבקש לדעת מראש מתי הולכים לדון על פרק ז' ולא שנגיע רק לוועדה.

היו"ר יצחק וקנין:

לפני שנתחיל את הדיון על פרק ז', אני אעשה את הסיור.

לאה ורון:

אנחנו לא מפיצים טרום הודעות כי אז יש התעסקות עם כ- 600 איש, כשיצא סדר היום נודיע לכולם.

היו"ר יצחק וקנין:

המזל הגדול של חוק הטיס הוא שהוא נפל בוועדת הכלכלה. תודה לכולם הישיבה נעולה

**הישיבה ננעלה בשעה 14:50**

1. [↑](#footnote-ref-1)