**הכנסת השמונה-עשרה נוסח לא מתוקן**

**מושב שלישי**

**פרוטוקול מס' 398**

**מישיבת ועדת הכלכלה**

**מישיבת ועדת הכלכלה, יום שלישי, כ"א בטבת התשע"א (28 בדצמבר 2010), שעה 8:30**

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

**נכחו:**

**חברי הוועדה**: יצחק וקנין-היו"ר

עמיר פרץ

**מוזמנים**: יצחק רז החוקר הראשי, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

אורי דיין סגן החוקר הראשי, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

רון חלפון עו"ד, לשכה משפטית, משדר התחבורה והבטחות בדרכים

יואב בראל ראש תחום תקינה מבצעים, רשות התעופה האזרחית

יהודה גילאי ראש תחום תקינה כושר אוירי, רשות התעופה האזרחית

אבישי פדהצור עו"ד, רשות התעופה האזרחית

גדי רגב רמ"ט תעופה, רשות התעופה האזרחית

רננה שחר יועמ"ש, רשות התעופה האזרחית

אלון שליו ממונה בטיחות, רשות התעופה האזרחית

אשר דולב רפרנט תחבורה באגף התקציבים, משרד האוצר

שירז זייפרני עו"ד בלשכה המשפטית, משרד האוצר

יערה למברגר ייעוץ וחקיקה, משרד המשפטים

סנ"צ קלוד גוגנהיים עוזר יועמ"ש, משטרת ישראל

רפ"ק אלי דוידסון קצין מדור חקירות, משטרת ישראל

רס"ן מרב בן עטר יועמ"ש ח"א – פרקליטות צבאית ראשית

סא"ל מוריס הירש רע"ן זרועות, חיל האוויר

אל"מ יואב לאור ראש מנהלת לבטיחות ולביקורת איכות, חיל האוויר

קמ"ש אריאל סימן קצין ייעוץ לשעבר ביועמ"ש חיל האוויר

רס"ן אלברט שמידט מ"מ רע"ן חקירת תאונות, חיל האוויר

יובל לוטן ראש אגף בטיחות, חברת אל-על

רם כורש קברניט, חברת אל-על

עומר שלו היועץ המשפטי ומזכיר חברת אל-על

רוני סטבקובסקי לשכה משפטית, חברת אל-על

אברהם קמחי חבר הנהלה, קלוב תעופה

עמרי טלמון מנכ"ל, קלוב תעופה

יהודה זהר טביב יו"ר, קלוב תעופה

עמרי אבני יו"ר, אגודת פקחי הטיסה

נעמה קציר-שמואלי אגודת פקחי הטיסה

רוני מירון נציג, אגודת פקחי הטיסה

אלי נידם עו"ד, אגודת פקחי הטיסה

בנימין קלנר רופא, החברה הישראלית לרפואה תעופתית

גדי אריאל חבר מועצת איגוד הטייסים

רון גנט יועץ משפטי לאיגוד הטייסים

בועז חטיבה יו"ר איגוד הטייסים

**ייעוץ משפטי:** איתי עצמון

**מנהלת הוועדה**: לאה ורון

**רשמה**: יפעת שפרכר

**הצעת חוק הטיס, התש"ע-2010**

היו"ר יצחק וקנין:

בוקר טוב, אני פותח את ישיבת ועדת הכלכלה בנושא הצעת חוק הטיס, התש"ע-2010 .בשבוע שעבר דיברנו בפתיחת הישיבה לא בנושא של החוק אלא בנושא של האבטחה. שר התחבורה ביקש ממני באופן אישי להמתין עם הנושא הזה כיוון שהוא הולך לאיזה שהוא הסדר בין כל הגורמים. יש נושאים אחרים שהוא לא יכול לנגוע בהם כרגע. אנחנו נמתין עם הנושא הזה עד שהשר יסיים את ההתארגנות בנושא האבטחה ואז נביא את זה לוועדה.

בשבוע שעבר סיירנו בחיל האוויר ואצל החוקר הראשי. זה היה סיור מאוד מעניין. השכלנו מאוד בסיור הזה. אני מודה לאלוף משנה יואב לאור שליווה אותנו בסיור הזה. התרשמנו מאוד מהיכולת של הצבא לבדוק את הדברים בצורה יסודית בתוך מתקן אחד. זה מראה את החשיבות של חיי אדם, שזה אולי הערך הגבוה ביותר. אותו דבר כשהיינו אצל החוקר הראשי. ראינו את הדברים, שמענו את הבעייתיות שיש במספר נושאים. אני מקווה שכאשר ניכנס לפרק הזה היום נוכל אולי לגשר על חלק מהדברים שהם במחלוקת. אני מקווה שנוכל לסיים את הפרק הזה עוד לפני סוף המושב. אני מקווה מאוד.

בשבוע שעבר שמענו את מרבית הדוברים פה. אמרתי שבתחילת הישיבה היום אני אאפשר לרת"א להשיב על חלק מהטענות. קודם אני אאפשר למי שלא דיבר בישיבה הקודמת לדבר.

יובל לוטן:

אני רוצה להגיד כמה דברים כלליים לפני שנגיע לפרק עצמו. עמדתנו היא שהפרק הזה הוא פרק חשוב ביותר, אולי לב ליבו של החוק. אדוני אמר שנושא הבטיחות הוא הנושא הכי חשוב. כולם יודעים את זה. לפרק הזה יש השלכה ישירה ומהותית על כל מה שיקרה בבטיחות בתעופה בשנים הבאות. אני חושב שהגענו לרגע האמת בדיון. אני חושב שאדוני ער לזה והוא בטח ינהל בהתאם את הדיון. עמדתנו היא שהפרק הזה הוא פרק טוב, פרק חשוב והוא צריך להישאר בתוך החוק. היו דיבורים על זה. אני מבין שההכרעה כבר נפלה. אנחנו חושבים שבמצב החוקי הקיים נכון שהפרק הזה יישאר בתוך החוק. אם זה לא יהיה מצבנו יהיה הרבה יותר גרוע.

יש פה ערבוב בדיון. כל פעם מדברים על פרק ז' ומעמדו בתוך החוק, מדברים על מקומו של החוקר הראשי בתוך משרד התחבורה. אלה 2 נושאים שונים. מעבר לתמיכה שהפרק הזה צריך להישאר בתוך החוק אני חושב שגם במצב הקיים נכון שהחוקר הראשי יהיה בתוך משרד התחבורה. אנחנו לא ארצות הברית לא רק בהבדלי הגודל וכן הלאה, אלא גם בשיטה החוקתית, הפרלמנטרית המאוד שונה. אי אפשר לגזור גזירה ישירה ממה שקורה שם למה שקורה בישראל. המקום של החוקר הראשי בתוך משרד התחבורה מאפשר לו להשפיע, מאפשר לו לפעול. יכול להיות שיש ברמה התיאורטית איזה שהוא סיכוי מסוים שבמקום כזה או אחר יהיה לו יותר קשה להתבטא, אבל עדיין זה עדיף על כל מבנה אחר שאנחנו חושבים אותו לנכון.

יש לנו הסתייגויות בכמה דברים שמופיעים בתוך הפרק הזה. הפרק נפתח באיזו שהיא הצהרה חגיגית, או רוב רובו עוסק בהצהרה חגיגית.

היו"ר יצחק וקנין:

אני מציע שתתייחס לדברים כלליים, לא לספציפיים.

יובל לוטן:

רוח החוק מדברת על זה שחקירה בטיחותית היא חקירה שהמטרה שלה אינה ענישה, לא מחפשים אשמים, אלא היא נועדה לשפר את הבטיחות. היא גם נעשית ברוח הזאת. אנחנו מוצאים בתוך הסעיפים השונים כמה וכמה פרטים שנוגדים את העיקרון הזה. אנחנו נעיר כשנגיע לדון בכל סעיף וסעיף.

נושא אחד שלא קיים ואנחנו מחכים להצעה זה נושא החקירות הפנימיות. זה נושא שמבחינתנו הוא בעל חשיבות אדירה. החוקר הראשי מבצע את החקירות שלו רק בחלק קטן מאוד מהמקרים. רוב העבודה ורוב הפעילות של תחקור אירועים ולימוד לקחים נעשה בתוך החברות. אני מייצג כאן את אל-על. אנחנו עושים עשרות חקירות בשנה, החוקר הראשי עושה אולי אחת.

יצחק רז:

לא צריך להגזים.

יובל לוטן:

אני מדבר על אל-על. מדובר בסדרי גודל שונים מבחינת הכמויות. התיאוריה של תאונות הטיס אומרת שכל תאונה היא הצטברות של כל מיני גורמים קטנים. באיזו שהיא נקודה כל הגורמים מצטרפים יחד וקורת תאונה. כשאנחנו עושים תחקור של אירועים באופן שוטף ועל בסיס יום יומי אנחנו מגלים אחד לאחד את אותן אבני יסוד קטנות שאין סיכוי לגלות אותן. כשקורה אירוע גדול - חס וחלילה תאונה - זה מקבל ממדים אחרים לגמרי ואי אפשר לעשות תחקיר בצורה טובה וחופשית. כשאנחנו עושים תחקור בתוכנו, מזהים את אותם גורמים, מטפלים בהם, מסלקים את אבני הנגף מהדרך עוד לפני שיש תאונה זאת הדרך המקובלת, היעילה והנכונה להימנע מתאונה גדולה שאנחנו לא רוצים שתקרה.

היו"ר יצחק וקנין:

את מה שאתה אומר ראינו בשבוע שעבר. לפחות בצה"ל ראינו את זה. המחישו לנו את זה בתוך הסיור.

יובל לוטן:

החוק בנוסח המוצע כרגע לא נותן את אותן הגנות ואת אותם הסדרים שחלים בפעולת החוקר הראשי על החקירות הפנימיות שנעשות בתוך גופי התעופה. אנחנו חושבים שנכון לתת את אותם הסדרים ואת אותן הגנות, כי בסופו של דבר כאשר באים לאדם שהיה מעורב באירוע אנחנו רוצים שאותו אדם יהיה חופשי לדבר ולהגיד כל מה שעל ליבו, כולל לבוא ולהודות בטעויות שהוא עשה, אחרת לעולם לא נדע מה קרה. אם לא יתנו את ההגנה הזאת בחקירות הפנימיות האפשרות שלנו לתחקר את האירועים תיפגע בצורה מאוד קשה ותישאר רק הפעילות של החוקר הראשי, שזה חלק מאוד קטן של המקרים. יש חשיבות קריטית להכניס הסדר מהסוג הזה. אנחנו מחכים לראות את הנוסח שיוצע בעניין הזה.

אודי זוהר:

אנחנו דנים בנושא שהוא מהות התפתחות הבטיחות בתעופה. זה נכון שההתפתחות היא דינאמית ולא צריכים אירועים בשביל לשפר ולפתח את הבטיחות בתעופה, אבל כשיש תקרית חמורה כמו תאונה ודאי ובוודאי זה שם בפוקוס הרבה מאוד נושאים שמהם, אם עובדים נכון, הבטיחות בתעופה אמורה להיות יותר טובה מאשר בטרום האירוע.

ב-2004 כשהגעתי לרשות התעופה האזרחית אנשים מסביב החביאו תאונות. אני לא מדבר על תקריות ואני לא מדבר על אירועים. היו תאונות שאנשים לקחו , ארזו את הכלי שלהם, לקחו אותו לאיזה שהוא מקום ולכאורה אף אחד לא ידע שהייתה תאונה. זה דבר שלמי שרוצה לטפל בבטיחות הוא בלתי מתקבל על הדעת. ביחד עם החוקר אנחנו הכרזנו הכרזה כך שלמי שבא ומודיע על תקרית או אירוע בפרק זמן נקוב - אם זה לא נגרם במזיד - יש חסינות. היה יותר חשוב לנו לטפל בתרבות מאשר לטפל בבן אדם. זה הוביל לכך שפתאום התחלנו לדעת מה קורה בעניין התעופה, כי אנשים הרגישו שלא מחפשים אותם אלא מחפשים את העניין כדי לקחת את כל עולם התעופה במדינת ישראל למקומות יותר נכונים. יש פה הנחה שהרוב המכריע של האנשים הם אנשים טובים. מידי פעם הם עושים טעויות. בטעויות שאנשים עושים צריכים לטפל, אלא אם כן יש מקרים שעשו במזיד. היו גם כאלה שהיה צריך לטפל בהם בדרך שמטפלים במי שעושה עבירה במזיד. זה מהות העניין. פעם שהמידע קיים על השולחן ופורום מקצועי דן בו ומסיק מסקנות וממליץ המלצות, אימוץ ההמלצות והליכה למימושן זה פרמטר מאוד משמעותי כדי שהבטיחות אחרי החקירה תהיה הרבה יותר טובה.

בחלק מהחוק לא רואים את סגירת המעגל, זאת אומרת החוקר יחקור, ימליץ המלצות, אבל הקטע של מימוש ההמלצות על ידי מי שצריך לטפל בהמלצות, שזאת רשות התעופה האזרחית, לא קיים. יכול להיות שבשוליים יש המלצות של החוקר שיכולות להגיע לחברה או לגוף כזה או אחר כהמלצה כזאת או אחרת. המלצות החוקר צריכות להיות על שולחנו של מנהל רת"א, כשמנהל רת"א צריך לדון בזה ולהחליט איך הוא מממש את ההמלצות. אני חושב שצריך לתחום את הדבר הזה בזמן, כי לכאורה יכולה להיות המלצה ש-5 שנים לא יממשו אותה. העניין של טיעון למה 5 שנים לא מממשים המלצה זה דבר לא תקין. החוק צריך "למלכד" את המערכת כך שהיא תהיה מחויבת לטפל בהמלצות, כי טיפול בהמלצות הוא זה שישפר את בטיחות הטיסה.

בחלק מהסעיפים אני מרגיש לא נוח עם זה שאנשים יבואו עירומים אל מול ועדת החקירה ויגידו שזה מה שהם חוו, שזה מה שהם ראו, שזה מה שהם הריחו, שזה מה שהם שמעו, שאלו הטעויות שהם עשו וצריך לראות איך עושים את זה יותר טוב. מדובר שאנשים שלכאורה אפשר יהיה להשתמש נגדם במה שהם אומרים אל מול רישיונם. בסוף גם אפשר יהיה לקחת את הרישיון על זה שהוא אמר שהוא עשה איזו שהיא טעות. זה לא פלילי, אבל זה אובדן לא קטן למי שאוהב לטוס או שזה מקצועו. אנשים יהססו מלעשות את זה. זאת תהיה פגיעה מהותית במוסד הזה של החקירה בראייה של שיפור הבטיחות.

לא מעט חקירות שימשו אותי בעברי במבנה הארגוני של רת"א, איך נכון לתקן את המבנה הארגוני, איזה תקנות נכון לתקן ואיפה נכון להתמקד ולבקש תקציבים נוספים. מה שמאפיין את עולם התעופה זה שהוא מאוד מאוד דינאמי. מה שנכון היום לא בטוח שיהיה נכון ב-100% בעוד שנה. זה נושא שצריך גם עליו לתת את הדעת.

אני אגיד עוד משפט שמתחבר למכתב ששלחתי אתמול לגבי מה קורה במקומות שבהם יש עירוב בין משטרה, צבא ואזרחים. הנושא הזה הוא קריטי בראייה הבטיחותית, הוא מאוד קריטי באיך העולם מסתכל עלינו. אם מגיע מטוס לופטהנזה וחולף מטוס של חיל האוויר, מי חוקר? האם חיל האוויר חוקר את זה? אצל מי הסמכות? לנו יש מחויבויות בין לאומיות אל מול כזה דבר. הדבר הזה חייב להיות מעוגן בחוק, כי אחרת הדברים לא ייחקרו כמו שצריך וגם ניראה איום ונורא מול העולם.

אברהם קמחי:

אני בוגר קורס טייסת קרב שנת 1955. עברתי לאל-על כבר בשנת 1961.המשכתי לשרת במילואים עד גיל הפרישה. לפני שנתיים קיבלתי כנפי זהב על 50 שנות פעילות תעופתית. שירתתי באל-על מעל 45 שנה כקברינט, מדריך, בוחן של מינהל התעופה. הדרכתי עשרות מקברניטי ההווה של היום. במקביל הייתי טייס מדריך ובוחן של תעופה אזרחית. עזבתי את אל-על ב-2003. מאז אני עוסק בתחום התעופה הספורטיבית ובתחום הבנייה העצמית. עד היום ביליתי באוויר מעל 38 אלף וחצי שעות טיסה.

הרגשתי האישית היא שהפרק הזה נכתב על ידי רת"א (הממשלה) ולא זכה לתשומת הלב הראויה של אנשי המקצוע בשטח חקירות התאונות - טייסים ואנשי פיקוח טיסה - לפני הגשתו לקריאה ראשונה. אין בו כלל משום הבשורה המיוחלת להתקדמות משנות ה-80 של המאה הקודמת לעידן הנוכחי, בוודאי לא השוואת הגישה שלנו לזו הנהוגה כיום במרבית ארצות העולם הנאור, לא רק באמריקה של טלמון.

עיסוקי העיקרי כקברניט הוא בטיחות טיסה. בזה עוסקים כל יום כל טייסי חברות התעופה, פקחי הטיסה ושאר עובדי הטיס, שאגב לא הם שזכו בהורדת הקטגוריה. הייתה זאת רת"א לבד. זאת בניגוד גמור לטייסי חילות האוויר, שעיסוקם העיקרי כחיילים בצבא שונה לחלוטין, בוודאי בתפקידים קרביים מובהקים כמפילי מטוסים או כתוקפי מטרות קרקע או מטרות צבאיות אחרות. אמנם עם תשומת לב למגבלות בטיחות, אך לקיחת סיכונים לפי צרכים מבצעיים צבאיים. טייס צבאי עוסק רבות בהימור מקצועי ואילו טייס אזרחי לא יכול אפילו לחשוב על המילה. אם אינני יודע מראש הכל אני אינני יוצא לטיסה כלל. ההמראה אצלי היא זכות, רק נחיתה היא חובה. בסיום כל טיסה הטייסים עוסקים ביניהם בהערכה של מה היה, למה היה והאם יש להסיק מסקנות. הם מדווחים אם נראה להם הנושא חשוב. דיווח זה נעשה כמעט תמיד למערכות החקירה ומועבר דרך קבע בין מדינות וחברות שונות. תקלות קורות, אסונות קורים, לכן בעולם התעופתי הנאור כולו הוקמו ועדות חקירה בנוסח של חקירה תעופתית בטיחותית, שמטרתן הבלעדית היא למנוע את התאונה הבאה.

מזמן עזיבתי את אל-על לפנסיה ב-2003 אני עוסק עם רבים מחבריי למקצוע בניסיון לדחוף את התעופה האזרחית הישראלית לרמה הבינלאומית הגבוהה ביותר של בטיחות. גם ברת"א, בוודאי גם במערכת החקירה של המדינה. אנחנו לא שם, למרות שבשטחים רבים אחרים, חוץ מחקירות, יש בוודאי שינוי ניכר לטובה. בישיבה לתגובות הציבור מס' 8 באפעל היה ברור לגמרי לציבור שמדינות העולם צודקות. אסור לרגולטור להיות מעורב בצורה כלשהי במשרד החוקר, בוודאי לא לכתוב את חוקיו או את נהליו. בדברי ההסבר לסעיפים 103,104 לחוק הטיס כתוב במפורש: "מאחר שהחקירה הבטיחותית איננה בדיקה "פנימית" אלא חקירה בידי גורם חיצוני (החוקר הראשי) של הגורמים המעורבים באירוע הבטיחותי, כגון טייס, איש בדק, מפקח וכדומה ואף רת"א, מוצע להעניק לחוקר הראשי סמכויות אכיפה מסוימות.לא אכיפה היא הבעיה. ממילא הפרק בהמשכו מבטל במפורש אפילו את ההנמקה הזאת. הנושא הראשי הוא חופש הפעולה ועצמאות החוקר כפי שהמילה "חיצוני" מתיימרת להביע".

מדינת ישראל חתומה על אמנת שיקגו המפורסמת. למרות שאף טייס שאני מכיר לא קורא או נבחן כל 6 חודשים על פרטי האמנה, אנחנו כולנו חיים לפיה. בפרק העוסק בחקירות תאונה כתוב במפורש: "המדינה תקים מערכת חקירת תאונות ותקריות עצמאית, שהמטרה היחידה היא למנוע את התאונות והתקריות בעתיד ולא לקבוע אשמה ואחריות. המדינה תדאג לעצמאות מלאה של ארגון החקירות, התאונות והתקריות הזה מכל ארגון תעופתי אחר של המדינה". בבדיקה קצרה של הפרק הזה מופיעים למעלה מ-23 סעיפים ונהלים שמפנים במפורש למנהל או לשר שבעצם עשויים להיחקר. עולם התעופה כולו חתום על האמנה הזאת ומבצע זאת טוב יותר או רע יותר. אגב, כל המדינות שמבצעות את זה רע יותר נמצאות בקטגוריה 2. הגיע הזמן שלא ננסה להמציא את הגלגל בנושאים שהעולם סיכם כבר לפני עשרות שנים ושכל המדינות המערביות המתקדמות נוהגים לפיהם. אגב, מערביות במובן ההגדרתי כמובן, כי למשל באוסטרליה כתוב: "משרד החוקר הוא יחידה סטטוטורית עצמאית שלגמרי מנותקת מכל גורם תחבורתי מחוקק, עם הערכות יצירת נהלים ונותני שירותים כאלה". אגב, אוסטרליה היא חברה בארגון שהוקם בשנת 93, שמטרתו ליישם בצורה ברורה את ההוראות. חברות בו היום אוסטרליה, קנדה, רוסיה, פינלנד, הודו, שהצטרפה אליו השנה אחרי שהיו לה 158 הרוגים בתאונה אחת, יפן, קוריאה הדרומית, הולנד, ניו-זילנד, נורבגיה, שבדיה, סין, אנגליה, אפילו ארצות הברית של טלמון. כדי להתקבל כחבר יש קריטריון כתוב: "הקריטריון העיקרי והראשי על מנת להיות חבר בארגון זה המבקש להיות עצמאי מכל גורם מחוקק במדינתו. חבר שאינו יכול להוכיח עצמאות מלאה מגופים אלה במדינתו לא יוכל בשום תנאי להצטרף לארגון זה".

כאן במדינת ישראל אנחנו זוחלים במפורש לימי הביניים של התעופה הבינלאומית. למשל בכנס שהיה לפני חודש בבית חיל אוויר הביע הרגולטור את דעתו על החקירות במילים אלו: "ההצגה של מצב הבטיחות בארץ היא כל כך מעוותת , היא כל כך מביכה, שלא מאפשרת לי ללכת בדרכי שלי. אני רוצה להגיד מה היא הדרך של רת"א. אנחנו מתעסקים בתשתית של הבטיחות". בדוגמת חקירה אחרת הביע הרגולטור את דעתו במילים אלו: "מנהל רת"א החליט לדחות את כל ההמלצות. הסיבה היא שהן מתבססות על דוח כה ירוד ברמתו, עם רצף תובנות מהעמוד הראשון עד העמוד האחרון שהן כה מופרכות שאין אפשרות להתייחס לדוח ברצינות". הרגולטור העביר את אותו הדוח בדיוק למפקד חיל האוויר, עמוס לפידות, ומר לפידות ענה: "לגיורא ויצחק שלום. קראתי את הדוח בעיון, מצאתי שהחקירה נעשתה ביסודיות ובמקצועיות". בדיוק בגלל הצהרות אלו ברור כי עלינו להצטרף לעולם המערבי בדרך אחרת ולא להמתין תוך הימור שהאסון התעופתי ימתין עד שנהיה מוכנים. אבקש להוסיף את מילותיו של מפקד חיל האוויר, עמוס לפידות, בפתיחת ישיבת החוק בוועדת הכלכלה, ב-27 באפריל השנה: "עוד כמה המלצות קטנות. אני ממליץ לחזק את יחידת החוקר הראשי על ידי תוספת חוקרים ועל ידי הגדלת התקציב. אני רוצה להזכיר שלפני שנתיים הועלו אגרות הנחיתה בנתב"ג. היה על זה ויכוח גדול, כן, לא, האוצר התנגד. הנימוק לכך היה שיש ליצור קרן מיוחדת לשיפור הבטיחות של התעופה האזרחית. מעניין מה עושים היום עם אותם 50 מיליון שקל שהוחלטו. הקרן הזאת היא כתובת מצוינת כמקור לתקציב".

אחד הדברים שקשור לעבודה של חוק הטיס הוא החוקר הראשי. צריך להיצמד למה שמקובל בעולם בנושא בטיחות וחקירת תאונות. צריך להתייחס גם לדברים אחרים, אבל כעת אני מדבר על מי שעוסק בבטיחות טיסה וחקירת תאונות. אנא, לא להמציא את הגלגל מחדש מבחינת סמכויות. כל מיני צרות ודברים שקרו במשך הרבה שנים, בדרך כלל מתוך משרד התחבורה, זה שכל פעם המציאו פטנטים אחרים של תקנות, של דברים שעובדים ככה ועובדים אחרת. לא ערים לזה שאין דבר יותר קוסמו-פוליטי מאשר התעופה האזרחית שכולנו טסים לכל מקום בעולם. אנחנו צריכים להיות חלק מהדבר הזה. על הדבר הזה צריך לשים דגש מיוחד בכל מה שקשור בחוק שכרגע הולכים לחוקק. אני מציע שהסעיף הראשון בחוק החוקר הראשי, או פרק ז' בכלל, יביע במפורש את הגדרת עצמאות החוקר ככתוב בדברי ההסבר לפרק והאמנה שעליה חתומה מדינת ישראל.

אילון טל:

אני רוצה להפנות את תשומת לב הוועדה - אם עדיין לא הופנה תשומת ליבה - למידע שאנחנו העברנו ליועץ המשפטי במשרד התחבורה ולרת"א על הנחיית הפרלמנט האירופי מיום 20 באוקטובר 2010 הנוגעת לחקירת תקריות. מדובר שם בדיוק על התהליכים האלה. ההנחיה נותנת שם מסגרת מאוד מעניינת להתייחס אליה אם אנחנו רוצים להיות חלק מהעולם המערבי ולהגן על חקירות בטיחות.

עמרי טלמון:

תמהני אם התפישה של הליך החקיקה היא מוטעית. הממשלה מניחה על שולחן הכנסת, שהוא המוסד המחוקק, הצעת חוק. הצעת חוק זו נדונה על ידי המחוקקים שמאשרים או מבקשים שינויים עד שהם מגיעים לנוסחה שמקובלת עליהם. ההצעה הממשלתית אינה בגדר תורה למשה מסיני, אלא בגדר טיוטא שעליה המחוקק עובד ומגיע למסקנות. מה זה ממשלה? המשפטן האנגלי המהולל lord denning אמר בהקשר של חברה מסחרית שאינך יכול להטיל לבית האסורים את חותם החברה, היינו החברה והחותם שלה הם אמנם יישות משפטית אבל הם ערטילאיים, הם אינם אנשים. מי זו הממשלה? כל היושבים סביב השולחן סבורים שהפרק צריך להיות בחוץ והחוקר צריך להיות מחוץ למשרד התחבורה. הם הביאו נימוקים. זה לא עניין שהם קמו בבוקר ובא להם, אלא הם הביאו נימוקים לא מעטים, כולל דוגמאות מהעולם. יובל אמר שההכרעה נפלה. אם ההכרעה נפלה, בשביל מה הדיון? אם דנים פה בחוק, אז אין הכרעה. ההכרעה תהיה ביום שהחוק יאושר כך או אחרת על ידי הכנסת. זאת תהיה ההכרעה. עד אז צריך להסתכל על החוק ולהגיד מה עושים איתו, מה טוב בטווח הארוך לתעופה. צריך לזכור שהקטע הזה הוא בנפשם של היושבים פה. זה לא תרגיל סמינריוני של קורס ד' במשפטים. מדובר פה באנשים שטסים ובשבילם בטיחות טיסה זה עניין מאוד חשוב.

היו"ר יצחק וקנין:

אם נאמר שנוציא את פרק ז' מהחקיקה הזאת, לא יצטרכו לנגוע בזה באיזה שהוא שלב?

עמרי טלמון:

בוודאי שיצטרכו. מוטב לדון בו כחוק נפרד מאשר כחלק מחוק.

היו"ר יצחק וקנין:

אני חושב שאין פה כמעט סעיף אחד בחקיקה הזאת, מלבד מה שנעשה בישיבות המקדימות ברת"א וגם פה בתוך הוועדה, שלא נגענו בו, לא שינינו אותו או תיקנו אותו. מה הבעיה שנעשה את זה גם בפרק ז'?

עמרי טלמון:

אין שום בעיה. הבעיה שלי הייתה עם ההצהרה של יובל על כך שההכרעה נפלה.

היו"ר יצחק וקנין:

ההכרעה נפלה לגבי כך שצריך לדון בפרק ז'. גם אם נוציא את פרק ז' יהיה מישהו אחר שיצטרך לנגוע בו. אם זה לא אני כיושב-ראש שכרגע דן בחוק הזה, זה יהיה מישהו אחר. צריך לטפל בפרק ז' ולסיים את החקיקה הזאת. זה לא שההכרעה נפלה . הממשלה החליטה שפרק ז' לא יפוצל.

עמרי טלמון:

האם אפשר שהממשלה - אני לא יודע מי זאת הממשלה – תבוא ותסביר..?

היו"ר יצחק וקנין:

הממשלה הטילה את הנושא הזה של סיום החקיקה על המחוקק. זה תפקידו של המחוקק, לא של מישהו אחר. אפשר להגיד על כל חוק שמגיע לכנסת שנחזיר אותו לממשלה. זה התפקיד שלנו כמחוקקים, אחרת אנחנו לוקחים את השטיח ומושכים אותו. אם ישנן בעיות ואם ישנם דברים שדורשים שינוי זה התפקיד שלנו לשנות. לא תהיה ברירה אם לא נתפשר קצת. אני מוכן לבלוע משהו, העיקר שנתקדם הלאה כדי לא לשפוך את הדלי עם המים. אני חושב שזאת תהיה טעות להתעלם מהפרק הזה ולהגיד שמישהו אחר יתעסק בו. בסופו של דבר מי שיתעסק בו זה המחוקק. הוא יחוקק את פרק ז'. ראיתם עד היום בשיטת העבודה, בצורת העבודה שגם בישיבות הקודמות נעשו תיקונים רבים. זה הקל עלינו את העבודה בוועדה. גם פה עשינו את אותם תיקונים. ניסינו בתבונה רבה - כמה שאפשר - להגיע להסכמות. בדברים מסוימים שלא הגענו להסכמה לא הגענו להסכמה. חובתנו לסיים את הפרק ולסיים את החקיקה.

עמרי טלמון:

עמיתי משמאלי אמר שהוא ספר 26 מקומות שבהם מתערב הגורם המתקנן הממשלתי בעבודת החוקר. זה לא קביל. דבר אחד הוא מיקומו של הפרק. אני מסכים שזה פחות חשוב מהתוכן. התוכן פה הוא בעייתי בצורה בלתי רגילה. הסימבוליזציה של זה היא המיקום. ברגע ששמים משהו בתוך משהו אחר זה אומר שהוא חלק ממנו. זה לא צריך להיות חלק ממנו. האמריקנים כתבו מסמך עב כרס שהוא מודל לחוק טיס למדינות מפותחות כמונו. שם כתוב את המילה states. צריך רק להחליף את המילה "states" למילה "ישראל" ויש לנו חוק טיס מוכן. בחוק הזה אין אף מילה על חקירה, על פרק החוקר, הוא נפרד לגמרי.

לאה ורון:

חשוב להתייחס למהות ולא רק לאכסניה.

עמרי טלמון:

אני טוען שהמהות מושפעת מהאכסניה.

אודי זוהר:

אם בחוק יהיה כתוב שהשר הממונה על החוקר יהיה שר אחר, זה יספק אותך? האכסניה בחוק הטייס היא רלוונטית, אבל לא בטוח שהשר הממונה צריך להיות אותו שר.

עמרי טלמון:

אז למה במדינה שלי, שאסור לי להגיד את שמה, כתבו חוק ושמו את החוקר בחוץ? מישהו חשב על זה.

עמרי אבני:

לשמאלי יושב רוני מירון. רוני מירון הוא פקח טיסה בבקרת צפון. הוא הפקח שפיקח על המטוסים בתמונה שתראו. ביום שישי אחר הצהריים כולם ממהרים להגיע למדינת ישראל לפני כניסת השבת. אנחנו צריכים להתמודד עם לחץ של מטוסים שמגיעים מ-3 כיוונים בשמיים. הצג הוא צג של רשות שדות תעופה, אבל התמונה היא תמונה שמתקבלת ממכ"מים של חיל האוויר. קיבלנו אישור מחיל האוויר להציג את התמונה הזאת כאן. בקרת צפון מפקחת במכ"ם על 3 נתיבים: נתיב שמגיע מצפון, נתיב שמגיע ממערב ונתיב שמשמש את המטוסים ליציאה מבן-גוריון מערבה. אנחנו הרצנו את התמונה מהר, במציאות זה לא כך, זה הרבה יותר איטי.

רוני מירון:

אני מראה לכם פה סיטואציה שהייתה ביום שישי אחרי הצהריים. כל המטוסים רוצים להגיע לפני כניסת שבת. זה נפל די בהפתעה. זה קורה אחת לכמה זמן.

קריאה:

זה קורה כל יום שישי. איך זה בהפתעה?

רוני מירון:

ברוב ימי השישי אנחנו מצפים לתנועה ואנחנו ערים לה, אבל יש סיטואציות שאנחנו מקבלים בהפתעה. אין לנו אפשרות באוויר לעצור את המטוסים. אני לא יכול להגיד להם לעצור כדי שאני אוכל להביא אותם אחד אחד לנחיתה. המגבלה שלנו היא להביא את המטוסים לבן-גוריון בהפרדה של 18 קילומטר, מה שקרוי אצלנו 10 מייל. אנחנו צריכים להביא אותם אחד אחרי השני מסודרים לנחיתה. במקרה הזה היה מסלול די בעייתי, מסלול 26 מבן-גוריון, שהוא מסלול בעייתי לנחיתות מכשירים. בשלב הראשון לא היו נחיתות מכשירים, לכן לא הייתה בעיה להכניס.

היו"ר יצחק וקנין:

מה זה נחיתת מכשירים?

רוני מירון:

נחיתת מכשירים זה אומר שהמטוס נוחת אך ורק לפי המכשירים, הוא לא רואה את המסלול בעיניים. הוא חייב לבצע איזה שהוא תהליך של נחיתה על פי המכשירים, מה שמגדיר לנו הפרדות יותר גדולות בחלק מהזמן. השיטה שלנו להכניס אותם בשורה הזאת היא פשוט לתת להם כיוונים באוויר ולהביא אותם אחד אחרי השני. אין בשום שלב שאתה יכול להגיד להפסיק להביא אווירונים. כולם נכנסים.

יצחק רז:

הייתם צריכים לשמוע כמה זה עמוס בקשר.

לאה ורון:

מה התפקיד של הפקח באותו זמן?

רוני מירון:

הפקח מכוון את המטוסים.

לאה ורון:

הוא צריך לתת אישור נחיתה לכל אחד מהמטוסים?

רוני מירון:

הוא צריך להביא את המטוסים..

עמרי אבני:

בזמנו שינו את שם המקצוע שלנו מפיקוח טיסה לניהול תעבורה. זה מופיע בחוק עצמו. הוא מנהל את התעבורה בשמיים על מנת להביא אותם בשורה עורפית.

היו"ר יצחק וקנין:

האם במכ"ם יש לך את המרחקים בין מטוס למטוס?

רוני מירון:

בוודאי.

היו"ר יצחק וקנין:

אתה יכול להגיד למטוס החמישי להאט את המהירות?

רוני מירון:

כן.

יצחק רז:

זה מתחיל בזיהוי ביטחוני, דרך הכוונה להגיע לרכבת מסודרת.

לאה ורון:

על אותם 18 קילומטר אתם צריכים לשמור? הטייסים לא שומרים בעצמם?

רוני מירון:

הם לא יכולים. אין להם אמצעי.

רננה שחר:

למטוסים אין תמונה.

רוני מירון:

האפשרות שלי להפריד בין המטוסים היא על ידי זה שאני נותן להם כיוונים שונים ומסדר אותם אחד אחרי השני. אני מפריד אותם ל-10 מייל. כשאתם רואים 2 מטוסים בקרבה הם בעצם מופרדים בגובה. יש פה מטוס של חיל האוויר שחזר ממשימה ורוצה להיכנס לבן גוריון. הוא צריך להשתלב בתוך כל אותו רצף של מטוסים שמגיע. הוא בגובה 5000 רגל. שאר המטוסים מופרדים גם בגובה וגם בטווח. באיזה שהוא שלב כמות המטוסים שמגיעה היא כזאת שאין ברירה ואנחנו מבצעים תהליך של המתנות. זה קצת מפחיד כי זה מגיע מהר מאוד. הרבה טיסות יוצאות צפונה והן צריכות לחתוך את כל המטוסים שנכנסים. באיזה שהוא שלב כשמגיעים יותר מידי מטוסים ממה שבן גוריון יכול לקבל אנחנו מכניסים אותם לתהליך של המתנה. המטוס פשוט פונה ועושה מעין אליפסה שבה הוא ממתין בגובה עד שהוא יכול להיכנס לבן גוריון.

גדי רגב:

אתה מוכן להגיד כמה שעות לפני זה המטוסים האלה ממריאים?

רוני מירון:

חלק מהמטוסים האלה הם מטוסים מאירופה. טווח הנסיעה שלהם הוא בין 4 ל-6 שעות. חלק מהמטוסים מגיע מארצות הברית בטיסה של 12 שעות. התכנית הכי מעודכנת היא שעה לפני הנחיתה. אנחנו מקבלים על זה הודעה מניקוסיה. כל מטוס שמגיע למדינת ישראל המידע עליו מגיע מניקוסיה שעה לפני שהוא נוחת בבן גוריון. אנחנו רושמים ומתכוננים לקראת האירוע הזה. אנחנו מפצלים את העמדות, מחלקים את זה לעוד בקרים. ככה אנחנו מכניסים אתכם לתוך המרחב של מדינת ישראל. טווח הטעות שלנו הוא קטן מאוד. אם במקרה יש לי הפרעות קשר, אם במקרה יש לי החשכה של המכ"ם שלי טווח הטעות הוא קטן מאוד. אין לנו מקום לטעויות במקום הזה.

אודי זוהר:

לפי איזה חוק המטוס של חיל האוויר טס? האם חוק הטייס של מדינת ישראל חל עליו? אין שום אופציה שלא יחול עליו חוק הטייס כשהוא טס בכל הערבוביה הזאת.

היו"ר יצחק וקנין:

כולנו מבינים את הבעייתיות של מדינת ישראל. אנחנו איזה פס צר על הגלובוס. זאת המציאות. כשהיינו בחיל האוויר הם אפילו הראו לנו כמה קשה וצפוף במרחבים האוויריים. כולנו מבינים שזאת לא עוד מדינה. אנחנו נמצאים פה באיזו שהיא מובלעת, שהסכנות שאורבות לנו כל רגע הן אפילו בגדר של יותר מאסון אווירי. הלוואי ולא יהיה. במשך כל השנים נתנו לצבא איזו שהיא פריבילגיה מסוימת מכורח המציאות שיש במדינת ישראל. זה לא שהצבא רוצה לקחת דברים לעצמו, או שהוא רוצה להשתלט פה על איזה שהוא מרחב אווירי. המציאות מחייבת אותנו. השיקולים שלך הם שיקולים אזרחיים, אבל הצבא מתמודד מול בעיות ביטחוניות שיכולות להיות. מטוסים שנכנסים לפה זה לא רק בעיות של מלחמה עם אויב ודברים אחרים, אלא יש פה בעיה מתמדת. בין כל הדברים האלה צריך למצוא את מקסימום שיתוף הפעולה בין הגורמים. אין ספק שחייב להיות שיתוף פעולה גדול מאוד. אנחנו הבנו שיש שיתוף פעולה בשנים האחרונות. יש רצון ללכת ולהתחבר להרבה דברים. מה שאתה מעיר פה זה לעניין החקירה עצמה.

אודי זוהר:

אני מעיר באופן כללי. אני אשמח לקיים איתך שיחה. גם אני טסתי באלה שיש להם אות קריאה לא מעט שנים מחיי. אני חושב שאיפה שאסור להפריע לחיל האוויר אסור להפריע לו, איפה שצריך להפריע נכון להפריע לו. אני מקווה שתהיה לנו התבונה להבדיל בין השניים, כי פה אין ספק שצריך להפריע לחיל האוויר. הוא לא עושה פה משימה. הוא בא לנחיתה בנתב"ג. אם הוא לא יעבוד על פי כל הכללים של נתב"ג, ידבר באותה שפה שהפקחים של נתב"ג מדברים בה זה פוטנציאל לאירוע בטיחותי. שלא יהיה ספק.

מוריס הירש:

אין כל קשר בין תחולת חוק הטיס על חיל האוויר לבין המציאות של הטייסים לציית להוראות של הפקחים שניתנים. רק לפני שבועיים אמר נציג איגוד הפקחים שחיל האוויר גם במקום שהוא איננו מחויב הוא מציית להוראות של הפקחים. אין שום קשר.

היו"ר יצחק וקנין:

הטייס שנכנס לשם לא עשה תיאום?

מוריס הירש:

ברור שכן.

היו"ר יצחק וקנין:

איפה הבעיה?

אודי זוהר:

הוא לא מדבר והוא לא נבחן על הז'רגון התעופתי האזרחי שהפקח והטייסים שמסביבו מדברים. הוא לא מכיר את המונחים, הוא לא מכיר את השפה. הוא לא נבחן עליה מעולם.

עמרי אבני:

מטוסי חיל האוויר משתלבים בתוך התעופה האזרחית באופן די שוטף.

היו"ר יצחק וקנין:

כמה נחיתות של מטוסי חיל האוויר יש לכם ביום?

עמרי אבני:

אנחנו מפקחים על מרחב, לא רק על נחיתות והמראות. כרגע יש לנו בעיה רצינית בשדה תעופה עובדה עם הנחיתות ועם ההמראות. בבן גוריון יש פחות טיסות כיוון שפינו את הבסיס. המרחב שאתה רואה כאן הוא מרחב רווי במטוסי חיל האוויר. אצלנו ביחידה אנחנו עובדים הרבה מאוד בשיתוף עם חיל האוויר, לכן לא בכדי אנחנו יושבים ביחד ועובדים כתף אל כתף. העבודה מתבצעת בצורה מצוינת.

היו"ר יצחק וקנין:

האם שפת התקשורת עם חיל האוויר יכולה להפריע לשאר הטיסות?

עמרי אבני:

בהחלט. בתעופה האזרחית אנחנו מדברים באנגלית ברמה שאנחנו נדרשים להפגין אותה. אנחנו צריכים להיבחן על הידע שלנו. כל הטייסים שטסים בשמיים מחויבים באותו דבר. זה משהו גלובאלי. חיל האוויר לא מחויב בדבר הזה.

היו"ר יצחק וקנין:

יש איזו מגבלה בחיל האוויר להשתלב בשפה?

מוריס הירש:

גם כשטס טייס בתוך סין הוא מדבר סינית עם הפקחים.

קריאה:

לא נכון.

מוריס הירש:

לא כל טייס של חיל האוויר שמדבר עם הפיקוח בארץ חייב לעבור לשפה אחרת. האם השינוי בשפה, שהיא שפת האם של 2 הדוברים, בהכרח מביאה להפרעה של הטיסה? אני בטוח שהתשובה לכך היא לא.

היו"ר יצחק וקנין:

נניח שאני טייס שמטיס מטוס של חיל האוויר ולידי יש עוד 3 טייסים אחרים. האם יש קשר בין כל המטוסים?

יצחק רז:

כולם על אותו התדר.

היו"ר יצחק וקנין:

כל המטוסים שומעים את התקשורת?

אברהם קמחי:

חסר לטייס שלא ישמע מטוס אחר לידו.

אודי זוהר:

התשובה באופן חד משמעי היא כן. אותי מאוד מביך שעל תשובה תעופתית עונה עו"ד. מסביבו כולם שומעים אותו. שומעים איפה הוא נמצא, שומעים איזה גובה הוא דיווח, יודעים איזה הנחיה הוא קיבל. כשמדברים בעברית רק הוא והפקח יודעים, כל הסביבה לא.

יצחק רז:

אתם מדברים פה על מצב שהמרחב האווירי מפוקח על ידי פקח אזרחי. שם השליטה של הפקחים היא טובה יותר כי זה באחריותם. אנחנו דיברנו על מצב בו הנתיב מפוקח על ידי פקח צבאי. ברגע שפקח צבאי לא מדבר את אותה רגולציה של מטוס אזרחי, בין אם הוא ישראלי ובין אם הוא זר, נוצרת בעיה עוד יותר חמורה מאשר כאן.

היו"ר יצחק וקנין:

איפה יושב הפקח הצבאי? עם הפקחים האזרחיים?

יצחק רז:

הפקחים האזרחיים של הכניסה והיציאה יושבים ביחידת הבקרה הצבאית בחדר משלהם, על אותם מסכים, תקשורת משותפת. הם מתחילים מהשלב שצריך להגיע מטוס וצריך לעשות לו את הזיהוי הביטחוני, דרך השלב שמסדרים אותו. צריך לזכור שכולם על אותו ערוץ. נוצר מצב שאתה רוצה לתת אזהרה, מה שאומרים הפרדה, למטוס מפני התנגשות. אולי הוא לא שומע אותך, אולי הוא עבר ערוץ. חשוב מאוד שהשני ישמע, כי אז הוא מגיב או מבין. הרבה פעמים מטוסים צבאיים ואחרים נוטים לדבר עברית, או אם הם בלחץ הם עוברים לעברית ונוצר מצב שאלה שמסביב לא מבינים מה רוצים. זה נכון שבסין מדברים סינית ויש להם אירועים, אבל כולם צריכים לדבר את אותה שפה, את אותה רגולציה.

היו"ר יצחק וקנין:

האם העניין של התקשורת הכללית שכולם מבינים את כולם מוסיף לטייסים?

אברהם קמחי:

זה עניין של חיים ומוות.

היו"ר יצחק וקנין:

השאלה אם הדבר הזה הוא קריטי באוויר.

גדי רגב:

הוצגה פה תמונה מאוד מסוימת, מאוד ספציפית שאני בטוח שקורת פעם ביום, פעם ביומיים, פעם בשבוע. יודעים להתגבר על זה. עד היום המוות לא היה בדבר הזה.

היו"ר יצחק וקנין:

שגם לא יהיה.

גדי רגב:

זה לא נוגע לסוגיה העקרונית.זה תכנון מערך בקרה. אפשר לדון אם מערך הבקרה הישראלי הוא טוב, הוא לא טוב, איך אפשר לשפר אותו, אבל האם זה חלק מסוגיית הדיווחים זו תמונה מאוד ספציפית, מאוד בעייתית. בקנדי ובפרנקפורט התנועה היא בערך פי 3 או פי 4 ויודעים להתגבר על הדברים האלה.

היו"ר יצחק וקנין:

אתה לא עונה לשאלה שלי. אתם אומרים שהחשיבות של הקשר בין כל הגורמים שרוצים לנחות היא גדולה. תאר לעצמך שאחד לא מבין את השני והוא מגיע לנחיתה. ברגע שתקרה תאונה, מה נגיד? שלא אמרנו, שידנו לא שפכו את הדם? זה פלונטר לא קטן.

גדי רגב:

יש נהלים מאוד ברורים איך המטוסים נכנסים, איך הם משתלבים. יש פה את הסוגיה של השפה האנגלית, שאנחנו מנסים לקדם אותה עם כל מיני התנגדויות לא קטנות. יש פה סוגיה כוללת שאי אפשר לדבר עליה.

היו"ר יצחק וקנין:

האם מטוסי אל- על שבאים לנחות מדברים בעברית או באנגלית?

בועז חטיבה:

מדברים באנגלית. בכל תחום פיקוח אווירי הדיבור צריך להיעשות באותה שפה. כשיש חריגות מהעניין הזה זה מסוכן. שאף אחד לא יחשוד שאנחנו מעוניינים לפגוע בחיל האוויר , כולנו גדלנו שם. אם נציגי חיל האוויר אומרים שכשמטוס של חיל האוויר טס בתחום פיקוח אזרחי הוא נשמע לכל ההוראות, כמו שאמר פה הפרקליט של חיל האוויר, מדוע ההתעקשות לא לעגן את זה בחוק? היה על זה דיון מאוד ממושך בסעיף 154 או 155.

היו"ר יצחק וקנין:

יכולים להיות מצבים מסוימים של מלחמה וצריך לקבל הוראות מסוימות.

בועז חטיבה:

את החריגות יודעים לתת. את המנגנונים במקרים חריגים יודעים לתת. בכל מקרה מדובר על תחום פיקוח אזרחי, לא על המרחבים שהם בשליטת הצבא, ששם הצבא יכול להתנהל כרצונו תחת החוקים שלו והרגולציה שלו.

עמרי טלמון:

נשאלה השאלה אם המטוסים רואים את התמונה הזו. המטוסים לא רואים את התמונה הזו, כי המכ"ם שיש במטוסים הוא מכ"ם מזג אוויר. הטייסים בונים את התמונה הזאת על פי הדיווחים שהם שומעים באוויר. חשוב שכל הטייסים יבינו על מה מדובר וידברו באותה שפה. לא מדובר באנגלית רגילה, אלא באנגלית תעופתית. תלמיד תיכון לא בהכרח יבין על מה מדובר. יש כללי דיבור. חשוב שכולם ידברו לפי נוהל דיבור בקשר, שהוא אחיד לגמרי. שם מקור הצרה. זה סוג של מגדל בבל. לכן החשיבות של מה שאודי אמר. צריך שהטייסים יהיו באותו בית ספר, עם אותן בחינות ואותן תעודות.

יואב לאור:

שיהיה ברור שמטוסי חיל האוויר שטסים בתוך ה-TMA ונדרשים לדבר באנגלית מדברים באנגלית. לומדים את זה באקדמיה לטיס. הם מוסמכים לדבר באנגלית. אני מניח שהמטוס שהוצג פה בתמונה היה מטוס תובלה. מטוסי תובלה טסים בכל העולם. בכל העולם הם מדברים באנגלית. לטעון שהם לא יודעים את השפה ובגלל זה נוצרות בעיות בטיחות..

אודי זוהר:

זה עניין מאוד מהותי לפי איזה כללים הוא עובד.

יואב לאור:

אני לא רוצה לפתוח פה את הנושא של תחולת החוק, אבל יכול להיות שבאותה תמונה אווירית שראינו אחד המטוסים בשיירה לא היה מזדהה בטווח של 180 מייל מישראל והיו מפעילים עליו הגנה אווירית של מטוסי קרב. מה אנחנו מצפים? שגם מטוס הקרב שמזנק להגנה על שמי המדינה ידבר בתוך המסדרון באנגלית? התשובה היא לא. התמונה מעט יותר מורכבת ממה שמנסים להציג אותה פה. טייסי חיל האוויר שטסים במקומות האלה לומדים ומוסמכים באנגלית תעופתית. אנחנו עושים פריסות בכל העולם. אנחנו מדברים שם בהתאם לסטנדרטים הבין לאומיים. אני מבקש לא לייצר תמונה כאילו יש כאוס בשמים. זה לא המצב.

יואב בראל:

לאמירה של אודי שבגלל מה שלא מופיע בחוק אנחנו לא נתנהג כמו שהחוק הבינלאומי דורש אי אפשר להתייחס ברצינות. את ההודעה שהולכת להיות הצטברות של מטוסים מקבלים בין 5 וחצי ל-10 שעות קודם. מבחינת הדיבור בנתיבים, מבחינת ההתנהלות בנתיבים, מבחינת החוקים אנחנו טסים לפי החוקים הבינלאומיים. מדברים לפעמים אנגלית הרבה יותר טובה גם מהטייסים של אל על.

אודי זוהר:

אם כולם עובדים לפי החוק ממילא, למה שהחוק לא יחול עליהם?

רננה שחר:

14 שנים התקוטטו משרדי הממשלה על השאלות האלו ולא הצליחו לשים כחול בכנסת כדי שיהיה חוק. הממשלה אמרה שחיל האוויר זאת מערכת אוטונומית, תפקידה לשאת בכל האחריות. היא צריכה לעמוד בכללים מכוח הפקודות של חיל האוויר, מכוח החוקים של חיל האוויר. זאת מערכת רצינית מאוד, מערכת שאנחנו לא מפקפקים ביכולות המקצועיות העצמאיות שלה. החוק אומר שזאת האחריות של חיל האוויר. שר התחבורה איננו הרגולטור של חיל האוויר. זאת הסכמה ממשלתית. זה לא צריך להיות אחרת. להמשיך לגרור אותך, אדוני, לפינה הזאת זה בדיוק לאותן 14 שנים מ-1996 עד היום שאין חוק טיס.

יצחק רז:

יש חוק טיס.

רננה שחר:

מ-1927.

יצחק רז:

הוא טוב.

עמרי אבני:

אין לי ולו מילה רעה אחת על טייסי חיל האוויר. נהפוך הוא. אני חושב שהם טייסים מצוינים. אני לא שופט ולא מבקר. מ-23 שנים שאני יושב על המסך הזה ועוד 15 שנים בצבא אני יודע שטייסי חיל האוויר מדברים ברמה נמוכה באנגלית. יכול להיות שצריך לשפר את הלימודים באקדמיה. מטוסי תובלה של חיל האוויר מדברים אמנם באנגלית, אבל הם בקושי מצליחים להוציא משפט אחד. אנחנו מתמודדים עם זה, כי אנחנו מבינים בדיוק למה הם מתכוונים.

היו"ר יצחק וקנין:

זה סותר את מה שהוא אמר.

עמרי אבני:

אני לא רוצה לסתור את מה שהוא אומר. אני אומר שהם יודעים אנגלית, מדברים אנגלית, רק הפרזיולוגיה שלהם היא לא הפרזיולוגיה שאנחנו רגילים בה. אני מצטרף למה שאומר אודי, אבל לא במלוא החומרה. יש בעיה. לא הצגנו את הסרטון הזה בשביל שיפתרו לנו את הבעיה בתעבורה. בשביל זה יש לנו הנהלה ברשות שדות התעופה שעושה עבודה מצוינת. הם עוזרים לנו. עומסים במדינת ישראל לא נקבעים ביחידת הבקרה. יחידת הבקרה מקבלת את זה בזמן אמיתי. יש מערכת שנקראת מערכת לבדיקת עומסים. למדינת ישראל אין את מערכת בקרת העומסים הזאת. כשאני יושב בעמדה אני יכול להתכונן 40 דקות קודם לכמות הטיסות שתגיע. לפני זה אני לא יודע שום דבר. אני יודע שיש תכנית של טיסות, אני יודע שמתוכנן לי יום עמוס. זה המצב היום במדינת ישראל.

היו"ר יצחק וקנין:

מה המגבלה של אותם מכשירים?

עמרי אבני:

אנחנו בבקרת צפון עובדים עם עמדת רדיו אחת, אבל אנחנו פנויים בכל רגע ורגע לפתוח עמדת רדיו שנייה. בימים עמוסים אנחנו יכולים לפתוח עד 4 עמדות רדיו. לפתוח עמדת רדיו זה לקחת את המרחב של השמיים ולחלק אותו למרחב יותר קטן כך שיוצא שכל פקח מחזיק באזור שלו פחות מטוסים והעומס מתחלק על פני 4 פקחים. זה הולך לפי גבהים, לפי אזורים. זה משהו מובנה ומסודר.

אילון טל:

היה פה ויכוח די נמרץ על נושא של שימוש בשפת הדיבור בין טייסים לפיקוח טיסה ובקרה. החוק עצמו, אם אני יוצא ממסגרת פרק ז', מעניק לחיל האוויר פטור ברמה החוקית מלציית להוראות פיקוח טיסה אזרחי. הדבר הזה לא יכול להתקיים ביחד עם בטיחות טיסה בתוך המרחבים האזרחיים. אם זה לא יהיה בחוק זה צריך להיות במקום אחר באופן שכשטיס חיל אוויר נכנס למערכת שהיא באחריות פקח טיסה אזרחי, שיש לו גם אחריות פלילית אם תתרחש תאונה, הוא חייב להיות תחת מנגנון שמסדיר את התנועה האווירית באותו מרחב. חיל האוויר וגם המשטרה נכנסו לעניין מכוח אמנת שיקגו. הדברים האלה צריכים להיות מוסדרים בדרך מסודרת, לא לסמוך על הבטחה ג'נטלמנית.

השפה זאת סוגיה בפני עצמה. כתוב שחיל האוויר ישתדל לשמור על בטיחות התעופה. זה אומר שבמצבים מסוימים כשיש בליל של תעופה אזרחית טייס חיל אוויר יכול לסטות מהוראות הפקח. הוא לא מחויב לציית. גם טייס אזרחי יכול לסטות מהוראות פיקוח לצורך בטיחות. זה הבדל גדול. חיל האוויר שמסתדר בתנועה של מטוסים שלוקחים אלפי נוסעים צריך להיות תחת מערכת הבקרה.

היו"ר יצחק וקנין:

צבא ארצות הברית כפוף לאמנת שיקגו?

יצחק רז:

כל מטוס אזרחי.

מרב בן-עטר:

חיל האוויר פועל אותו דבר כמו כל כלי טייס של מדינות זרות ובהתאם לאמנת שיקגו. אנחנו פועלים בהתחשב בהנחיות של התעופה האזרחית וככל שהצרכים המבצעיים שלנו לא באים בהתנגשות כלשהי איתה. אנחנו דנו בזה. חשבנו שזה סגור.

אברהם קמחי:

כל מטוס צבאי בארצות הברית טס בפיקוח אזרחי באזורים אזרחיים.

יצחק רז:

כולם מדברים פה על טייסים, אבל הבעיה היא גם פקחים. הפקחים הצבאיים צריכים לדבר את השפה האזרחית כי הם נתקלים במטוסים אזרחיים. זה כמו שקברניט יכול למצות את כל התפקיד שלו פעם אחת ב-40 שנה כשהוא צריך לפעול בקטע הקריטי בצורה הנכונה ולהציל את המטוס. גם פה כשאתה רואה את המרחב הזה והוא רץ אין בעיה. הבעיה מתחילה כשאתה מגיע לצומת ואיזה אוטו נתקע, הרמזור פתאום לא עובד וכולם מתחילים לפרוץ את הכל. כל עוד זה רץ אין בעיה. כשמישהו משבש את התנועה, כשלמישהו יש בעיית דלק ומתחילים לעשות המתנות יש בעיה. אני חקרתי עשרות מקרים שהקטע של השפה היה מאוד רלוונטי. היה פעם מטוס של שרי הריסון שדיברו איתו בעברית והצוות לא הבין שהוא עומד להתנגש עם מטוס אזרחי. בקטע של ניהול תעבורה החוק צריך לדבר בצורה חד משמעית. יש חוק אחד. במצבים חריגים תשברו. צריך חוק אחד לתנועה. זה בדיוק כמו תנועת כבישים שאין לך חוק לתיירים, כולם נוסעים אותו דבר.

יצחק וקנין:

למה דיברו איתו בעברית?

יצחק רז:

הלחץ של הפקח. הוא נלחץ שהם הולכים להתנגש, לכן הוא דיבר בעברית. המטוס שמדבר אנגלית לא ידע שהוא הולך להתנגש.

עמיר פרץ:

הפקח הצבאי לא נמצא בלופ שלך למנוע תאונות. הוא יכול היה מבחינת הצבא לא להיות קיים ופקח אחר היה צריך למנוע את זה.

אודי זוהר:

האירוע היה בשדה דב. פיקוח הטיסה שם הוא באחריות חיל האוויר.

עמיר פרץ:

כולל האזרחי?

אודי זוהר:

כולל האזרחי.

עמיר פרץ:

הפקח הצבאי לא יודע את השפה? מצב שבו יש מטוסים צבאיים בשטח מפוקח על ידי פקח אזרחי ומדברים עברית זה נראה לי סביר, אבל מצב שבו הפקח מפקח על התעופה האזרחית ועל התעופה הצבאית והוא לא יודע..

מרב בן-עטר:

זה לא נכון. יש נוהל בין רת"א לחיל האוויר שמדבר על הסמכת פקחים צבאיים שאמורים לפקח על תעופה אזרחית. הם עוברים בדיקות ומבחנים של רת"א. כל מה שנאמר כאן הוא לא נכון.

עמרי אבני:

הנושא של השפה לפקחי טיסה ולא לטייסים נמצא בדו-שיח בימים אלה בין איגוד הפקחים, רש"ת ורת"א בנוגע למגדל עובדה. במדינת ישראל פקחים צבאיים מחזיקים טיסות אזרחיות ומדברים באנגלית או עברית עד רמה מסוימת.

מרב בן-עטר:

בעובדה יש פקח אזרחי לתעופה אזרחית.

עמרי אבני:

בעובדה המצב הוא חריג. בגלל שבעובדה טסים מטוסים בינלאומיים גדולים שלא יכולים לנחות באילת מעלים פקח אזרחי בשביל לדבר עם המטוסים. יש לנו בעיה רצינית עם הדבר הזה.

היו"ר יצחק וקנין:

זה שייך לחקיקה הזאת?

עמרי אבני:

זה לא שייך לחקיקה הזאת. חיל האוויר לא מוכן לקחת על עצמו את הפיקוח בשדה התעופה עובדה בגלל החשש שמא הוא ייתקע בקטע של האנגלית . אם חיל האוויר היה מוכן אנחנו ברצון היינו נותנים להם להפעיל את השדה לבד.

עמיר פרץ:

איפה הבעיה?

עמרי אבני:

בשדה תעופה עובדה יש ערוץ אחד ומיקרופון אחד. כשמגיע מטוס צבאי הפקח האזרחי מעביר לפקח הצבאי את המיקרופון. בינתיים מגיעים מטוסים שהפקח האזרחי צריך לדבר איתם. התיאום הזה בין הפקח הצבאי לאזרחי גורם לנו ל-2 עד 4 אירועים בשבוע.

היו"ר יצחק וקנין:

צריך לתת את הדעת איך מגשרים על הפערים האלה בצורה סבירה כך שאף אחד לא ייפגע. אני מאמין שלצבא אין שום אינטרס להתנגש במערכת האזרחית. יש פה מערכת שצריך לחבר חיבור דק מאוד. אני מנסה בכל כוחי להיכנס לניואנסים הקטנים ביותר. אני שומע דברים שיכולים להביא אותנו יום אחד לתאונה. מה נגיד אז? שלא נאמרו הדברים בוועדת הכלכלה?

רינה פאר:

הדברים האחרונים של חברי עומרי מאגודת הפקחים בנוגע לעובדה אינם על דעתה של רשות שדות התעופה.

עמיר פרץ:

מה זאת אומרת אינם על דעתה? האם זה נכון או לא נכון? אם זה על דעתכם או לא על דעתכם זה עדיין לא משנה את העובדות.

היו"ר יצחק וקנין:

אני רוצה תשובה למה שהוא אמר בנוגע למיקרופון שעובר בין הפקח הצבאי לפקח האזרחי.

קריאה:

זה לא נכון.

רינה פאר:

שלא יתפרש כאילו רשות שדות התעופה רוצה, חפצה ומוכנה לוותר על פיקוח טיסה אזרחי בעובדה.

היו"ר יצחק וקנין:

לגבי הבעיה הטכנית לתפעל את המערכת בצורה אפקטיבית. על זה הוא העיר.

יצחק רז:

הוא אמר נכון. חקרתי אירועים ואכן היו מצבים שבגלל שרק אחד היה יכול לדבר בקשר הם היו צריכים להעביר ביניהם את המיקרופון. גם אם ישימו עוד מיקרופון זה לא משנה כי כולם על אותו ערוץ. זה שמדבר מדבר עם כולם. אם יש אזרחיים וצבאיים צריך לדבר עם שניהם.

גדי רגב:

עובדה הוא שדה צבאי לכל דבר ועניין שעל פי צו כזה או אחר התעופה האזרחית יכולה להשתמש בו. יש בעובדה בעיות. זה לא שדה בלי בעיות. אתמול היינו בצהריים אצל מפקד חיל האוויר. בין השאר הנושא הזה עלה. יש בעיות בעובדה לגבי מי עושה מה, איך עושים מה. אנחנו מוטרדים ברת"א. אנחנו בקלות יכולים להרוג את העיר אילת כך שאף תייר אחד לא ינחת שם. השדה הזה הוא בעייתי. אנחנו יחד עם חיל האוויר ורש"ת מחפשים את כל הפתרונות. דיברנו על הנושא הזה במשך שעה. השדה הוא בעיתי. צריך למצוא פתרונות. צריך לבנות יחד את המערכת הזאת.אנחנו בשלבים.

היו"ר יצחק וקנין:

האם חס וחלילה כשיקרה אסון אנחנו לא נזדעק? שמעתי על עובדה כמה דברים. קראתי דוח חקירה לגבי הנושא הזה. ראיתי שגם השדה עצמו לא כל כך עונה על הצרכים מבחינת התנאים הפיזיים שלו. השאלה אם לא צריך לשנות את קו החשיבה שלנו. מה נעשה? נמתין שיום אחד יהיה אסון ואז יגידו שזה כמו השריפה בכרמל?

גדי רגב:

אנחנו הפסקנו את השימוש האזרחי בעובדה בלילה. זאת הייתה מהות הפגישה עם מפקד חיל האוויר, זאת הייתה מהות הפגישה עם מנכ"ל רשות שדות התעופה. כולנו מוטרדים, כולנו חושבים. להפסיק את הטיסות לעובדה אפשר במחי יד, אבל אז התיירות לאילת תיפגע. תמנע בעוד 5 שנים יקום על הרגליים. יהיה פתרון. זה יהיה שדה אזרחי מלא. יכול להיות שהוא יהיה אלטרנטיבה יום אחד לנתב"ג. זה בעוד 5 שנים. בינתיים צריכים לגשר על העניין. כל הגורמים המקצועיים מחפשים פתרון.

עמיר פרץ:

אדוני היושב-ראש, אתה צודק בכך שמרגע שנאמרו הדברים והונחו על השולחן אנחנו לא יכולים להתעלם. עם כל הכבוד לכל הכבודה שנמצאת כאן, בסופו של דבר האחריות היא שלנו. גם אם אנחנו נמצאים פה 2 חברי כנסת בודדים זה דבר שיוצא מתחת ידנו. זה בשמה של המליאה כולה. הדברים שנאמרים פה מאוד מוזרים. אם יש סכנת חיים באילת ובגלל זה צריך לסגור את שדה התעופה, אז שיסגרו את שדה התעופה. אל תאמר לי שנהרוג את אילת. מה עדיף? שנהרוג אנשים? אם אתה מעמיד את זה בצורה כזאת וההחלטה היא שלי, אז תסגור את אילת. אנחנו לא במלחמה. במלחמה עושים ניהול סיכונים. אנחנו עכשיו בשאלות אזרחיות גרידא. זה מצב אחר לגמרי. אף אחד מאיתנו לא יכול להרשות לעצמו מן תזה שאומרת שבניהול הסיכונים מול 100 אלף או 200 אלף תיירים אנחנו מסכנים מטוס או שניים בעונה. אין לנו זכות להתנהל בצורה כזאת. הדברים צריכים להיות ברורים.

אנחנו במצב שבו צריכים להכריע בשאלות. לא ידונו עוד פעם בחוק הטיס. גם אם הצביעו על סעיף כזה או אחר וצריך לפתוח אותו מחדש כי נוצרה תוך כדי דיון שאלה מהותית, אז לא קרה כלום ופותחים אותו. זה יותר טוב מאשר להגיד שהצבענו טכנית.

אני מבין שפקחי טיסה צבאיים הם לא בהכרח באותה רמת מקצועיות של פקחי טיסה אזרחיים שנמצאים ברש"ת עשרות שנים, מתמחים וצוברים ידע וניסיון. פקחי טיסה צבאיים מתחלפים הרבה יותר, זאת אוכלוסייה מסוג אחר. אני מבין את הבעייתיות, אין מצב שלא יהיו קריטריונים. אי אפשר להסתפק בקריטריונים מינימאליים. אני מציע להביא את מפקד חיל האוויר שיגיד לנו מה הפקודות המפורשות שניתנו, לא אולי או במצב מסוים. אנחנו רוצים לדעת מה היקף ההכשרה, מה כמות ההכשרה, מתי האחריות הופכת מאחריות צבאית לאחריות אזרחית, באיזה מתווה, באיזה כללים. לא שיקול דעת שנמצא בידי אחרים. צריך להיות ברור באיזה שלב האחריות עוברת מגוף לגוף. גם הגוף צריך לדעת שהוא יישא באחריות אם הדברים לא יתרחשו. כשאתה קובע שאתה רוצה חוק מסוים זה בשביל האדם שאתה לא בטוח שהוא ישקול את שיקול הדעת הנכון. אתה אומר שאתה מעדיף לתת לו הנחיות ברורות כדי שלא יהיה מקום של שיקול דעת. נכון שאי אפשר לקחת את כל החקיקה ולהצמיד אותה למצב קיצון כפי שמתואר פה, אבל יחד עם זאת במצבים בסיסיים צריך שתהיה שפה אחידה לכולם. פקחים חייבים להיות מתואמים. זה הדבר הבסיסי ביותר.

היו"ר יצחק וקנין:

אנחנו דנים קרוב ל-4,5 שעות בהקדמה לפרק הזה. אני מציע שרת"א תתייחס לדברים. אני אקיים ישיבה יותר מצומצמת עם מספר גורמים כדי שנתקדם בחקיקה בישיבה הבאה ולא נתעכב יותר מידי. אני אחליט מי הגורמים שיהיו. בהתאם לזה נתקדם.

רננה שחר:

חשוב להציג את הדברים לכנסת, אנחנו לא מטייחים, יש הרבה עבודה שנעשית, זה פשוט לא קשור לפרק ז'.

יערה למברגר:

יש דברים שהוצגו פה שאינם קשורים לחוק. אם הוועדה רוצה היא יכולה לקיים דיון בבעיות כלליות, אבל זה לא קשור לחוק. אלה דברים שלא מוסדרים בחקיקה.

רננה שחר:

אנחנו נשמח מאוד להציג. אדוני, אמרת שאתה מקווה לסיים את החוק במושב הזה. מבחינת רת"א זה דבר קריטי. הסיום של חוק הטיס הוא דבר קריטי להמשך התהליכים. אם רת"א תראה שהפרק מתמשך מעבר למושב הזה, חובה של מנהל רת"א לבוא שוב ולבקש לפצל את הפרק.

היו"ר יצחק וקנין:

יותר משהעגל רוצה לינוק הפרה רוצה להניק. אני מקווה שאני אסיים את החקיקה. אני בעצמי רוצה לסיים את החקיקה הזאת.

רננה שחר:

דיברו על הנושא של החשיבות ביישום ההמלצות של החוקר הראשי ועל התפקיד שלו ליישם את ההמלצות. אודי זוהר דיבר על זה. דוח ועדת לפידות מדצמבר 2007 מדבר על תמונת מצב של יישום המלצות מחקירת תאונות ותקריות נמוך ביותר, כ-11%. 85 המלצות נתן החוקר הראשי בשנת 2009. 31 מתוכן התקבלו ומיושמות, זאת אומרת 33%. יש לנו בשנתיים עלייה של 300% ביישום המלצות . אם יישום ההמלצות של החוקר הראשי הוא מדד לשיפור הבטיחות, אז אתה ב-300% שיפור בטיחות .

לאה ורון:

החוקר הראשי התבקש בסוף הישיבה הקודמת להעביר נתונים לגבי כמות חקירות.

רננה שחר:

האחריות להחליט אם ההמלצה מתקבלת או לא, אם היא תיצור בעיות אחרות של בטיחות, אם היא נוגדת תפישות של בטיחות חייבת להישאר ברת"א. זה שיקול דעת של מנהל רת"א. עולות פה כל הזמן טענות מי כתב את הפרק, האם החוקר הראשי היה מעורב בכתיבת הפרק. הכנתי לוועדה תיק של כל ההתכתבויות שנעשו עם החוקר הראשי לגבי הפרק, כדי שהוועדה תדע עד כמה החוקר היה מעורב ועד כמה כל גורמי המקצוע היו מעורבים בכתיבת הפרק הזה. הוא עובר לפרסומו בכחול.

רון חלפון:

פרק ז': חקירת אירוע בטיחותי. סימן א': הגדרות 94. בפרק זה – "אירוע בטיחותי" – תאונת טיס או תקרית טיס לרבות תקרית חמורה; "אירוע בטיחותי חמור" – תאונת טיס אות תקרית חמורה; "גוף חוקר" – רשות המוסמכת על פי דין לחקור עבירות פליליות; "זמן הפעלה או תחזוקה" – כל אחד מפרקי הזמן המפורטים להלן, לפי העניין: (1) בכלי טיס מאויש – פרק הזמן מרגע עלייתו של אדם לכלי הטיס בכוונה לטוס בו, עד לרדתו מכלי הטיס, ובכלי טיס בלתי מאויש – פרק הזמן מהרגע שכלי הטיס מוכן לתזוזה לצורך המראה, עד לעצירתו המלאה בסוף הטיסה וכיבוי מערכת ההנעה העיקרית שלו; (2) פרק הזמן שבמהלכו מתבצעות פעולות בדק בכלי הטיס בהיותו על הקרקע;

היו"ר יצחק וקנין:

ההתייחסויות יהיו בישיבה הבאה. אני אזמן אלי לישיבה סגורה חלק מהגורמים שיושבים סביב השולחן. זה חיוני מאוד להמשך החקיקה אם אנחנו באמת רוצים להתקדם כמה שיותר מהר. אני אודיע לגורמים שאני רוצה לשבת איתם. אני חושב שאני יכול לסייע בדבר הזה כדי להתקדם קדימה. הישיבה נעולה, אני מודה לכולם.

**הישיבה ננעלה בשעה 10:25**