##### **הכנסת השמונה-עשרה נוסח לא מתוקן**

**מושב שני**

**פרוטוקול מס' 246**

**מישיבת ועדת הכלכלה**

**מיום שלישי, י"ט בסיוון התש"ע (1 ביוני 2010), שעה: 09:00**

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

**נכחו**:

**חברי הוועדה**:

יצחק וקנין – מ"מ יו"ר הוועדה

**מוזמנים**:

יצחק רז – החוקר הראשי, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

עו"ד רון חלפון – הלשכה המשפטית, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

יערה למברגר – ייעוץ וחקיקה, משרד המשפטים

זינה פרפליצין – אגף לתכנון נושאי, משרד הפנים

ד"ר סטליאן גלברג – אגף רעש, המשרד להגנת הסביבה

הדס פיקסלר – הלשכה המשפטית, המשרד להגנת הסביבה

סא"ל רוברט נויפלד – פצ"ר, יועמ"ש חיל האוויר, משרד הביטחון

סא"ל נעם זינר – רמ"ד תעבורה, משרד הביטחון

ד' – יועמ"ש, משרד ראש הממשלה

גיורא רום – מנכ"ל רשות התעופה האזרחית

יואב בראל – מנהל תקינה מבצעים, רשות התעופה האזרחית

יהודה גילאי – מנהל תחום תקינה כשירות אווירית, רשות התעופה האזרחית

גד רגב – ראש מטה תעופה, רשות התעופה האזרחית

תמיר ברעם – ראש אגף הנדסה, רשות התעופה האזרחית

רננה שחר – יועמ"ש, רשות התעופה האזרחית

אברהם ליבלינג – מנהל תחום מובילים אוויריים, רשות התעופה האזרחית

אילון טל – ראש אגף פיקוח ובקרה, רשות שדות התעופה

רינה פאר – המשנה ליועץ המשפטי, רשות שדות התעופה

אברהם רזיאל – ראש אגף מבצעי אוויר, התעשייה האווירית

עו"ד עומר שלו – היועץ המשפטי ומזכיר חברת אל-על

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

דוד גורודצקי – חבר ועד, אגודת התעופה הכללית

אברהם קמחי – יו"ר התעופה הקלה, קלוב התעופה

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

עו"ד ירון אליאס – יועץ משפטי, איגוד חברות הביטוח

בועז חטיבה – יו"ר איגוד הטייסים

עו"ד רון גנט – יועץ משפטי, איגוד הטייסים

גדי אריאל – חבר מועצת איגוד הטייסים

**ייעוץ משפטי:**  איתי עצמון

גיא קונפינו - מתמחה

**מנהלת הוועדה**:לאה ורון

**קצרנית פרלמנטארית**: אושרה עצידה

##### 

**הצעת חוק הטיס, התש"ע-2010**

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

בוקר טוב לכולם, אני פותח את ישיבת ועדת הכלכלה. על סדר היום הצעת חוק הטיס, התש"ע-2010. אני הבנתי שהגעתם להסכמה לגבי סעיף 1 בנושא של ההגדרות, חומר מסוכן. תקריאו, נאשר את זה, ונמשיך לסעיף 45. אני חוזר שוב, אני פותח את הסעיף. את יכולה לקרוא, ואז נאשר אותו בהצבעה.

רננה שחר:

הגדרת חומר מסוכן – "פריט, חפץ או חומר העלולים להוות סיכון לבריאות, לבטיחות, לרכוש או לסביבה המפורטים בהוראות הטכניות לחומרים מסוכנים, או המסווגים על פי הן".

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

רבותי, האם יש הערות לסעיף? אין הערות. מי בעד? מי נגד?

ה צ ב ע ה

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים – אין

הסעיף אושר.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

אם כן, הסעיף אושר.

אני ממשיך לפרק ג': כלי טיס, סימן א': תיכון וייצור של כלי טיס, וציוד תעופתי, סעיף 45.

רננה שחר:

"45 . בסימן זה:

1) "כלי טיס" – כלי טיס, מנוע של כלי טיס או מדחף שלו.

2) ייראו שינוי בתכן הסוג שאינו מחייב תעודת סוג חדשה, אלא תוספת לתעודת סוג בלבד

כתעודת סוג."

איתי עצמון:

אנחנו דיברנו אתמול בעניין הזה, ויש איזשהו שיפור להגדרה שאנחנו מציעים, שאני מציע והוא: יראו תוספת לתעודת סוג שניתנה בשל שינוי בתכן הסוג שאינו מחייב תעודת סוג חדשה כתעודת סוג.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

אולי תקרא שוב כדי שלכולם יהיה ברור על מה מדובר, ואז נראה. האם את מסכימה לזה?

רננה שחר:

כן, זה מבהיר את הנוסח.

איתי עצמון:

אני אסביר. מדובר על תוספת לתעודת סוג, ותיכף ניכנס לעובי הקורה בעניין הזה. מדובר בתוספת לתעודת סוג, וזה מונח שמשתמשים בו בהמשך. הכוונה כאן היא להבהיר מה זה, ולהבהיר שרואים תוספת של תעודת סוג כתעודת סוג לצורך הפרק הזה. אני אקריא את השינוי בהגדרה: יראו תוספת לפקודת סוג שניתנה בשל שינוי בתכן הסוג שאינו מחייב תעודת סוג חדשה כתעודת סוג.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

רבותי, האם יש הערות? אין הערות לסעיף 45 (1) ו-(2). מי בעד הסעיפים? מי נגד?

ה צ ב ע ה

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיף 45 אושר.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

סעיף 45 אושר. אנחנו עוברים לסעיף 46.

רננה שחר:

"א) השר יקבע אמות מידה מפורטות ומקיפות לעניין תיכון וייצור של כלי טיס –

1) במטרה להבטיח את כשירותו האווירית של כלי הטיס שייוצר על פי התכן האמור, בין השאר, בהתאם להוראות נספח 8 לאמנה (בסימן זה – כללי הכושר האווירי);

2) במטרה להבטיח כי כלי הטיס שייוצר על בסיס התכן האמור יעמוד בהוראות

לעניין שמירה על הגנת הסביבה בהתאם לנספח 16 לאמנה (בסימן זה – כללי

הגנת הסביבה).

(ב) השר יקבע אמות מידה מפורטות ומקיפות לעניין תיכון וייצור של ציוד תעופתי, במטרה

להבטיח כי הציוד התעופתי מתאים לשימוש תעופתי (בסימן זה – כללי התאמה

לשימוש תעופתי)."

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

האם יש הערות, רבותי? אין הערות. מי בעד סעיף 46? מי נגד?

ה צ ב ע ה

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיף 46 אושר.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

הסעיף אושר. עוברים לסעיף 47.

רננה שחר:

" (א) המנהל ייתן למתכן של סוג כלי טיס (Type), המבקש זאת תעודת סוג המגדירה את התכן של אותו סוג כלי טיס, לרבות הציוד התעופתי המיועד להתקנה בו, והמאשרת את התכן לצורך ייצור כלי הטיס והציוד התעופתי על פיו, בהתקיים כל אלה:

1) כלי הטיס והציוד התעופתי ממלאים אחר כללי הכושר האווירי וכללי התאמה

לשימוש תעופתי, החלים לגביהם; מצא המנהל כי כללי הכושר האווירי אינם מתאימים או מספיקים לגבי כלי טיס מסוג (Type), לצורך שמירה על רמת בטיחות נאותה, רשאי הוא להורות על תנאים אחרים או נוספים שיש לקיימם לגבי כלי הטיס, במטרה להבטיח רמת בטיחות כאמור;

2) כלי הטיס ממלא אחר כללי הגנת הסביבה החלים לגביו;

3) אין בכלי הטיס, תכונה או אפיון העלולים לפגוע בבטיחות הטיסה, בעת הפעלתו;

4) מתקיימים תנאים נוספים שקבע השר למתן התעודה, ובכלל זה תנאים לעניין תהליך התיכון, שלביו והפיקוח עליו, וחובות שעל המתכן לעמוד בהן במהלך תהליך התיכון.

(ב) על הגבלת תעודת סוג, התלייתה וביטולה יחולו הוראות סעיף 35(א)(1) עד (3), בשינויים המחויבים."

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

הערות, רבותי. אין הערות לסעיף 47. מי בעד הסעיף? מי נגד?

ה צ ב ע ה

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיף 47 אושר.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

הסעיף אושר. אנחנו עוברים לסעיף 48.

רננה שחר:

"(א) לא ייצר אדם כלי טיס, לצורך שיווקו, אלא אם כן בידו רישיון לכך שניתן לפי הוראות סימן זה, ובהתאם לתנאי הרישיון ולהוראות לפי חוק זה.

(ב) לא ייצר אדם ציוד תעופתי או חלק מכלי טיס, לצורך שיווקו, אלא אם כן בידו רישיון לייצור אותו ציוד תעופתי או חלק מכלי הטיס, שניתן לפי הוראות סימן זה, או שהייצור נעשה במסגרת רישיון לייצור כלי טיס כאמור בסעיף קטן (א), והכול בהתאם לתנאי הרישיון ולהוראות לפי חוק זה."

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

הערות לסעיף 48? אין הערות. מי בעד הסעיף? מי נגד?

ה צ ב ע ה

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיף 48 אושר.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

הסעיף אושר. אנחנו עוברים לסעיף 49.

רננה שחר:

"(א) המנהל ייתן רישיון ייצור למבקש שמתקיימים בו כל אלה:

1) מבקש הרישיון מחזיק בתעודת סוג או שהוא בעל זכות שימוש בתעודה כאמור, ולעניין כלי טיס הפטור מתעודת סוג לפי סעיף 51 (א) או ציוד תעופתי – התכן של כלי הטיס או הציוד התעופתי עומד בכללי הכושר האווירי, בכללי השמירה על איכות הסביבה ובכללי ההתאמה לשימוש תעופתי, החלים לגביו;"

צריך למחוק את פסקה (2), אנחנו מחקנו את נושא הביטוח. כלומר, העברנו אותו לתקנות לסעיף 146 שעוד נגיע אליו.

"3) המבקש הוכיח להנחת דעתו של המנהל כי ברשותו המיתקנים והציוד המתאימים הדרושים לתהליך הייצור, כנדרש לפי סעיף 51(4)(א);

4) המבקש הוכיח להנחת דעתו של המנהל כי הוא ערוך לקיים מערכת לאבטחת איכות כנדרש לפי סעיף 51(4)(ב), וכי ברשותו ספרות מקצועית מעודכנת לביצוע תהליכי הייצור, כנדרש לפי סעיף 51(4)(ג);"

לגבי המינוח "אבטחת איכות" - אני מבקשת שכמו שבפעמים הקודמות הפכנו אותו לאבטחת איכות ובקרת איכות, שגם פה אנחנו נעשה את זה.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

כן.

רננה שחר:

"(ב) השר רשאי לקבוע תקנות לעניין התנאים לקבלת רישיון המנויים בסעיף קטן (א), ורשאי הוא לקבוע תנאים נוספים לקבלת רישיון כאמור.

(ג) המנהל יקבע ברישיון, בין השאר, את אלה:

1) כלי הטיס, החלק מכלי הטיס או הציוד התעופתי המאושר לייצור, לפי העניין;

2) התכן שעל פיו ייוצר כלי הטיס, החלק מכלי הטיס או הציוד התעופתי, לפי העניין, והתנאים לייצורו.

(ד) על הגבלת רישיון ייצור, התלייתו וביטולו יחולו הוראות סעיף 35(א)(1)עד (3), בשינויים המחויבים."

פה אנחנו מבקשים - הוספה עכשיו עילה.

יערה למברגר:

35(א)4א רבתי לעניין הרשעה פלילית.

איתי עצמון:

מה שנוסף בדיון הקודם. אתם חושבים שזה רלוונטי גם כאן.

קריאה:

גם פה, וגם בסעיף 47.

רננה שחר:

אני לא בטוחה שזה גם בסעיף 47. תעודת סוג זה כבר התעודה עצמה. לתעודות התייחסנו בדרך אחרת.

לאה ורון:

סעיף 47 אושר, אז לא עוסקים בו. כרגע אנחנו עוסקים בסעיף 49.

יערה למברגר:

בסעיף 49 בעניין רישיון יצור, ואני חושבת שאותן הצדקות שהיו לגבי - - -

רננה שחר:

35(א)(1) עד (3) ו-4א רבתי.

איתי עצמון:

לעניין הרשעה ועבירה שמפאת חומרתה וכו'.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

כן. רבותי, הערות לסעיף 49. אין הערות. מי בעד? מי נגד?

ה צ ב ע ה

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיף 49, כולל התיקונים שהוקראו ואושרו, אושר.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

הסעיף אושר, כולל התיקונים שהוקראו ואושרו.

אני מבין שסעיף 50 נמחק.

רננה שחר:

כן, 50 נמחק. אדוני, הוא הועבר לתקנות.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

כן. הסעיף הבא הוא סעיף 51.

רננה שחר:

" 51 (א) השר רשאי לקבוע הוראות לעניין תיכון וייצור כלי טיס וציוד תעופתי, ובכלל זה –

1) ההליכים לקבלת תעודת סוג ורישיון ייצור לפי סעיפים 47 ו 49, לרבות הוראות בדבר אופן הגשת הבקשה לקבלת תעודה או רישיון כאמור,

המסמכים שיש לצרף לבקשה כאמור ותקופת תוקפה של הבקשה;"

איתי עצמון:

בעניין הזה תקופת תוקפה של הבקשה, אני מבין שזה מתייחס רק לתעודת סוג לפי תקנות התיעוד.

רננה שחר:

כן.

איתי עצמון:

אז נבהיר בנוסח שזה מתייחס רק לתעודת סוג, ולא לבקשה לרישיון ייצור. אולי תוכלי קצת להסביר לוועדה על המטריאה לגבי תיכון וייצור.

לאה ורון:

מה פירוש המילה תכן?

רננה שחר:

אני אבקש מתמיר ברעם ראש מחלקת הנדסה ברת"א להסביר על תיכון וייצור של כלי טיס.

תמיר ברעם:

בוקר טוב. בכל מודל חדש של מטוס, סוג של מטוס, שיצרן מסוים רוצה לפתח, הוא צריך להראות שהוא עומד בסט של תקנות. בדרך כלל, זה מאות תקנות. התקנות האלה מבטיחות את כושרו האווירי של המטוס החל מהחוזק של המטוס, מהביצועים האווירו-דינאמיים שלו, מציוד הבטיחות שיש עליו, מהכושר שלו לשאת מטען. כל הדברים האלה נמצאים במאות תקנות, והיצרן או המתכן, לצורך העניין, מראה לרשות שהוא עומד בכל התקנות האלה. הוא מראה את זה באמצעים שונים כמו ניסויים, אנליזות, דוחות הצדקה, וכל הדברים האלה. לאחר שהוא מראה את זה, ואחרי שהרשות בודקת ומאשרת את זה, הוא זכאי לקבל תעודת סוג. תעודת הסוג הזאת מאשרת שהוא עומד בכל התקנות. ברגע שיש לו את תעודת הסוג הזאת הוא יכול להמשיך הלאה, ולייצר ולשווק מטוסים כאלה. תעודת הסוג הזאת נותנת לו זכויות. אבל, היא נותנת לו גם חובות. בין החובות זה לשמור על כושרו האווירי המתמשך של המטוס. במידה ויש תקלות הוא צריך לדווח עליהן, ולמצוא פתרונות.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

מה פירוש המושג "תיכון"?

תמיר ברעם:

חבילת התכן מורכבת מכל השרטוטים, מכל הניסויים, מכל מפרטי התהליכים. בקיצור, כל החבילה הזאת שמגדירה את התצורה של המטוס, ואיך תכננו אותו.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

מפרטים טכניים.

תמיר ברעם:

בהחלט.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

היה יותר קל לכתוב: מפרטים טכניים.

גיורא רום:

אדוני היושב ראש, אני רוצה לספר לך משהו שלא קשור לחוק הטיס. לפני עשר שנים התרסק הקונקורד בצרפת, ובטיסה האחרונה נהרגו 115 אנשים. היום, עשר שנים אחרי ההתרסקות, אחרי עשר שנים של חקירות, התחיל המשפט בפריס. חמישה אנשים נאשמים בהריגה: שניים מחברת קונטיננטל שכנראה ממטוס שלה נפלה חתיכת ברזל על המסלול, השניים האחרים שייכים לקונקורד, והחמישי הוא האדם מרת"א הצרפתית שהיה באותה עת אחראי לאישור התכן של הקונקורד. זאת אומרת, רת"א מאשרת תכן של מטוסים ברמה ששמה אותה במחויבות בין-לאומית לשלמות המטוסים לנצח. אנחנו עושים את זה ברישיון אמריקני.

לאה ורון:

למה אנחנו נדרשים בכלל לאשר את זה? האם מדינת ישראל מייצרת מטוסים?

גיורא רום:

אנחנו מייצרים מטוסים היום בתעשייה האווירית יחד עם חברת Gulfstream. אנחנו מייצרים מטוסי מנהלים, אנחנו עושים הסבות של מטוסים למטוסי מטען. אנחנו עושים המון שינויים. בשלושת החודשים האחרונים היינו צריכים לאשר תכן של מסוקי או"ם לפני שיפעלו בעיראק. הם פנו אלינו. אנחנו נסענו לקוריאה ולאזרבייג'אן לאשר תכן מסוים של התקנות מסוימות.

לאה ורון:

האם רת"א נותנת שירותים למדינות אחרות?

גיורא רום:

אנחנו עושים את זה לתעשייה האווירית, ואלו הדברים שכבר אישרנו. אנחנו נושאים באחריות פנומנאלית, ואני לא חושב שמישהו יודע את זה, חוץ מרת"א. כמו שאמרתי לכם, בצרפת עומד מישהו עכשיו לדין על הריגה של 115 אנשים כי הוא היה מקביל לראש אגף כושר אווירי ברת"א של היום. זה לא עניין של מה בכך.

רננה שחר:

אני אשלים. המילה "תכן" באנגלית היא המילה design, לעומת המילה תכנון שהיא המילה planning. אנחנו מדברים פה על design, על תיכון הכלי.

שנית, כמו שתמיר אמר תעודת סוג היא מקנה זכויות. היא קצת כמו פטנט. זה הזכות של תעשייה אווירית עכשיו, זה נכס שלה. היא יכולה או לייצר על פיו או לתת ליצרנים. למכור אותו, לסחור בו, ולאפשר לאנשים לייצר על פיו. אבל, זה שלה, זה הפטנט שלה. ישראל גדולה מאוד בייצור כלי טיס.

גיורא רום:

סגן אלוף זינר מזכיר לי שבנוסף בישראל מייצרים כלי טיס בלתי מאוישים. זו אחת המדינות המובילות בעולם.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

את זה הספקנו לראות השבוע באחד הסיורים של ועדת הכספים באחד מבסיסי צה"ל בדרום.

גיורא רום:

רת"א מאוד מעורבת בכל שלב התיכון.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

סעיף 51(1א).

רננה שחר:

"(1א) בדיקות וניסויים שייערכו לצורך קבלת תעודת סוג או במסגרת ייצור כלי טיס וציוד תעופתי;

(2) שינוי תעודת סוג או רישיון ייצור;

(3) חובת מחזיק תעודת סוג לתת מענה ופיתרון לתקלות ולנזקים שנגרמו לכלי טיס בשל

כשלים בתכן;"

איתי עצמון:

סליחה, לגבי פסקה (2) אני חושב שאולי כדאי לא למחוק: ותוספת לתעודת סוג. כיוון שהבהרנו בפתיח לפרק הזה מהי בדיוק תוספת לתעודת סוג, אני חושב שכן כדאי להשאיר כאן את הסמכות לשר לקבוע הוראות לעניין הזה.

רננה שחר:

האם לפי דעתך זה שרואים תוספת לתעודת סוג כתעודת סוג זה לא מספיק?

איתי עצמון:

האם את לא חושבת שצריך להשאיר כאן עוד אפשרות לקבוע הוראות בעניין הזה?

רננה שחר:

הייתי רוצה שזה יישאר כעניין של נוסח ושנחליט עליו. כי מהותית אני מסכימה שאפשר לקבוע תקנות לעניין הזה. אני רק חושבת שזה שכתוב שינוי תעודת סוג, ובסעיף 45 אמרנו שיראו תוספת של תעודת סוג כתעודת סוג, אומר שאפשר לקבוע שינויים גם בתוספת לתעודת סוג, להבנתי.

איתי עצמון:

באיזה פסקה נכנסת הסמכות שלכם לקבוע הוראות בעניין הזה אם אנחנו באמת מוותרים על התוספת?

רננה שחר:

מהסעיף הפרשני, הגדרות ופרשנות ב-41, שיראו תוספת לתעודת סוג וכו', כתעודת סוג. ואז אם יש סמכות לקבוע 51 שינוי תעודת סוג, אז אפשר לקבוע גם שינוי - - -

יערה למברגר:

אני חושבת שזה צריך להיות. לכל אורך הפרק אנחנו נראה תוספת לתעודת סוג כתעודת סוג. לכן, הוראות שמתייחסות לתעודת סוג יחולו גם לגביה.

איתי עצמון:

בסדר.

רננה שחר:

זאת אומרת, גם (3) חובת מחזיק תעודת סוג זה גם מחזיק תוספת לתעודת סוג. הכוונה שכל מקום שכתוב תעודת סוג זה גם תוספת לתעודת סוג.

איתי עצמון:

בסדר גמור.

רננה שחר:

"(4) חובות ותנאים שיחולו על בעל רישיון ייצור לעניין תהליך הייצור ושלביו, ובכלל זה –

(א) חובה להחזיק ולעשות שימוש, במסגרת פעילותו על פי הרישיון, במיתקנים ובציוד מתאימים הדרושים לתהליך הייצור;

(ב) חובה לקיים מערכת לאבטחת איכות;"

עוד הפעם, זה צריך להיות אבטחת איכות ובקרת איכות.

"(ג) חובה להחזיק ספרות מקצועית הנדרשת לביצוע תהליכי הייצור, לעדכנה ולהפיצה לנוגעים בדבר, ולפעול על פי הספרות המקצועית המעודכנת כאמור;

(ד) חובה לקבוע סימני זיהוי בכלי טיס, בחלקים מכלי טיס או בציוד תעופתי;

(ה) חובת תיעוד תהליך הייצור ושמירת התיעוד;

(ו) חובת דיווח למנהל ביחס לפעילותו.

(5) פטור מרישיון ייצור או מהתנאים המקדמיים לקבלת הרישיון, כולם או חלקם;"

איתי עצמון:

מה מוסיפה המילה "המקדמיים"?

רננה שחר:

אני חושבת שאפשר להוריד אותה.

איתי עצמון:

אוקיי.

רננה שחר:

"(6) הוראות לעניין מינוי נציגי המנהל מקרב עובדי המתכן או בעל רישיון יצור , לצורך

פיקוח ובקרה על תהליך התיכון והייצור ותיעודו, לרבות סמכויותיהם, החובות

המוטלות עליהם, ואישור המלצותיהם בידי המנהל.

(ב) תקנות לפי פסקאות 3 ו-4 יקבעו באישור ועדת הכלכלה של הכנסת."

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

רבותי, הערות.

איתי עצמון:

אם תוכלי להסביר קצת לוועדה לגבי מינוי נציגי המנהל. אני מבין שיש כאן איזושהי הוראה שהיא ייחודית. אנחנו בדרך כלל לא נותנים לאנשים מקרב גוף מפוקח לפקח מטעם הרגולאטור. אני חושב שכדאי להסביר קצת לוועדה.

רננה שחר:

אני אבקש שוב מתמיר ברעם להסביר.

תמיר ברעם:

נציגי המנהל זה פונקציה שהרשות לוקחת לעצמה על מנת לאפשר לה להפעיל את סמכותה שלא באמצעות האנשים שלה. זה נובע בדרך כלל כתוצאה מעומס עבודה, וממגבלות כוח-אדם שיש לנו. ואז אנחנו מסמיכים אנשים בדרך כלל בתעשייה שהם בעלי ניסיון רב, והם מכירים את התקנות. אנחנו מסמיכים אותם לפעול בשמנו, להמליץ לנו לאשר כל מיני דברים. לפעמים גם לאשר. הם מסייעים לנו בעבודה.

רננה שחר:

אני אסביר וארחיב את הצדדים המשפטים. באופן כללי, אני חושבת שגם תהליך התיכון וגם תהליך הייצור הם תהליכים מאוד מורכבים ומאוד כבדים מבחינת העבודה. אם תהליך התיכון של כלי טיס נמשך חמש שנים, הוא מלווה כל הזמן בדוחות, בהצדקות. מלווים כל דבר ומתעדים אותו. צריך לאשר כל צעד וצעד שלו.

אני חושבת שהשימוש בנציגי המנהל הוא דבר שמקובל בעולם. הוא הוסכם עם האמריקאים. הוא נמצא במסגרת ההסכם הבילטראלי עם האמריקאים שמאפשר לתעשייה האווירית לייצר מטוסים עם מספר זנב אמריקאי. כמו שתמיר אמר, אם זה לא היה, לא היה תיכון כלי טיס בישראל. זה דבר שהוא מקובל בתעשייה. אני כן רוצה לסייג לגבי מה שתמיר אמר שהם ממליצים. הגורם המאשר הוא לעולם רת"א. המינוי הוא מינוי לשנה. יש כל מיני דרכים שבהן נוקטים כדי להבטיח שהגורם המפוקח שמקבל פה איזשהן מטלות שהן מטלות פיקוח לשמור על היושר ועל היעדר ניגוד עניינים וכו'. קודם כל, הם ממומנים רק לשנה. יש מטעם המחלקה של אגף כושר אווירי מפקח שמלווה אדם כזה, ומדריך אותו, ורואה את התוצרים באופן יום יומי. המינוי לשנה מאפשר שאם לא היתה חוות דעת שהיא חוות דעת האומרת שלא נמצאה שום תקלה בעבודה של אותו נציג ציבור, לא יאריכו את המשך המינוי שלו. ולכן, המינוי עצמו מוגבל בסמכויות מסוימות. נניח, לאשר דוחות מסוג מסוים, ללוות ניסויים מסוג מסוים ולתעד אותם, כך שבאמת ננקטים הרבה אמצעים כדי שהדבר הזה יישמר בתוך מסגרת.

אני גם רוצה לציין שההסדר שאנחנו מציעים פה הוא הסדר מצמצם לעומת התקנות הקיימות היום.

גיורא רום:

קודם כל, זהו practice מאוד מקובל בכל העולם. התעשייה האווירית קונה חלקים בשני מפעלים מאוד גדולים בסין למטוסים שהיא מייצרת. לרת"א יש שני נציגים בסין שאנחנו אישרנו. הם לא אנשי רת"א, אבל הם אלה שמפקחים על איכות המוצרים שבתי החרושת האלה בסין מייצרים. אחד מהם הוא יותר טוב, ובית החרושת השני הוא פחות טוב. אנחנו נוסעים לסין פעמיים בשנה בשביל לעשות ביקורות על המבקר, וביקורות על בית החרושת. אבל, בסופו של דבר, מטוס ממריא מנתב"ג אחרי שהתעשייה בנתה אותו, עם חלקים שיוצרו בסין. רת"א נושאת באחריות לאיכות החלקים.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

הדבר ברור. הערות לסעיף 51, אין הערות. מי בעד? מי נגד?

ה צ ב ע ה

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיף 51 אושר.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

הסעיף אושר. אנחנו ממשיכים לסעיף 52.

רננה שחר:

אדוני, אנחנו מבקשים השבוע לא להצביע על סעיף 52. יש שם איזשהו משהו שאנחנו צריכים להסדיר מול פקודת הייצוא והייבוא.

יערה למברגר:

אנחנו רוצים לבדוק את זה מול משרד התמ"ת.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

מקובל. אם כן, אנחנו נעבור לרישום וסימון כלי טיס, סעיף 53.

רננה שחר:

"(א) לא יפעיל אדם כלי טיס אלא אם כן כלי הטיס רשום בפנקס הרישום וקיימת לגביו תעודת רישום תקפה.

(ב) על אף הוראות סעיף קטן (א) –

1) כלי טיס הכשיר לרישום בפנקס הרישום, שהוגשה לגביו בקשה לרישום בפנקס

ולקבלת תעודת רישום, ניתן להפעילו גם בטרם נרשם, בהתאם להוראות שקבע

השר לעניין זה;

2) כלי טיס המופעל על ידי מי שעוסק במכירת כלי טיס, במסגרת עיסוקו, אינו טעון

רישום לפי הוראות סעיף קטן (א), בכפוף לתנאים ולהוראות שקבע השר לעניין

זה."

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

הערות.

בועז חטיבה:

בוקר טוב, אני נציג איגוד הטייסים. הסעיף הזה הוא בעצם ראשון לסדרה של סעיפים שבהם עולה בעיה שהתייחסנו אליה כבר בהגדרות, והיא שהגדרת הפעלה מטילה על אנשי צוות, על עובדי טיס חובות שלא היתה כוונה להטיל עליהם, כי היא יוצרת טשטוש גבולות בין המפעיל האווירי, בעל רישיון ההפעלה – כלומר, חברת התעופה – לבין המפעיל בפועל בקוקפיט - הטייס, כיוון שבסעיף שכבר בסעיף ההגדרות נקבע שהפעלה כוללת הטסה.

בסעיף הזה למרות שהוא די פרוזאי, יש מצב שאנשי צוות יכולים להימצא אשמים, כולל אפילו הטלת קנסות, ואפילו מאסר, בגלל שבסימון הרישום על גוף המטוס האותיות לא היו בגודל הסטנדרטי, שזה ברור לחלוטין שאין באפשרותו.

קריאות:

לזה נגיע יותר מאוחר. זה לא הסעיף הזה.

בועז חטיבה:

אני מתנצל, ההערה באמת לא התייחסה לסעיף הזה. טעות שלי.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

אתה לא צרך להתנצל, כולנו טועים. אין אחד שלא טועה.

רון גנט:

אני מאיגוד הטייסים. אנחנו רצנו קדימה. אבל, כרגע אנחנו מדברים על כך שכאשר הטייס נכנס לטיסה הוא צריך לראות שיש לו תעודת רישום תקפה. החובה הזאת היא חובה חשובה, והיא מפורטת גם ב-68(א)(1), ואין לכך שום התנגדות.

הבעיה היא שהטייס לא יודע אם כלי הטיס באמת בפועל רשום בפנקס הרישום. הוא מקבל תעודת רישום בתא הטייס שלו, הוא רואה תעודת רישום, ומבחינתו זה אמור להיות מספק. הוא לא יכול גם וגם. סעיף 68(א)(1) קובע את החובה שהוא יבדוק את התעודה, וגם התקנות כיום מטילות את החובות על המפעיל האווירי, ולא על הטייס. בועז ניסה לומר שאנחנו רואים הבדל בין הפעלה להטסה. וגם בלשון החוק, למשל, בסעיף 2 עצמו מדברים הפעלה או הטסה. לאורך החוק עצמו נעשה שימוש שונה במונחים הפעלה והטסה. בישיבה הראשונה בהגדרה של הפעלה הוכנסה הגדרה הטסה. לטעם האיגוד יש להבדיל בין חובות המטיס, המחזיק בהגאים, לבין חובות המפעיל בעל האופרציה.

רננה שחר:

אני אשיב. קודם כל, לגבי התקנות היום – תקנה 2 לתקנות הרישום קובעת: לא יפעיל אדם כלי טיס הכשיר לרישום בשטח המדינה, אלא אם התקיים. זאת אומרת, התיבה "לא יפעיל אדם" מתקיימת לפחות משנת 1973, ואני לא זוכרת שנרשמו איתה בעיות. יכול להיות שיגידו חברים שכן. זה לעניין ההיסטוריה.

לגופו של עניין, אנחנו בהחלט סבורים, כמו איגוד הטייסים, שהאחריות הראשית במקרה הזה אכן היא לפתחו של המפעיל האווירי. הוא צריך לרשום, והוא צריך שיהיה רישום מעודכן וכו'. עדיין אנחנו חושבים שנכון לשמור על הנוסח הרחב יותר. בדקנו את עצמנו גם מול - - -

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

מטילים אחריות גם על הטייס.

רננה שחר:

אנחנו מטילים. למשל, מקרה שבו טייס עולה לכלי טיס, ורואה תעודת רישום, אבל יודע שהכלי לא רשום. האם מותר לנקות אותו מאחריות מראש אפריורית, ולהגיד זה בכלל לא הוא, הוא לא במשחק? אני חושבת שזה לא נכון בתפיסת אחריותו של הטייס המפקד. אני מדברת בפירוש על מצב קיצוני. בהחלט בשגרה של הדברים, האחריות היא לפתחו של המפעיל האווירי.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

בואו נגיד שהטייס לא שם לב, ועלה למטוס והטיס אותו. באותו יום הראש שלו היה - - -

רננה שחר:

נקווה שבאותו יום הראש שלו יהיה במקום. אבל, אני אשלים עוד שני משפטים. בדקנו גם בחקיקה האמריקאית ובחקיקה הבריטית, וזה לא מיוחד שם רק למפעיל האווירי, אלא בהחלט זוהי חובה שהיא כלפי כולי עלמא. דבר נוסף, החובה היא רחבה גם היום. האם בארבעים השנים האחרונות הועמד טייס לדין פלילי וישב בכלא בגלל שהוא טס בלי תעודת רישום? אני לא מכירה את זה.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

האם קרה המקרה שטסו בלי תעודת רישום?

רננה שחר:

אני לא יודעת, זה נשמע לי מצב קיצוני. אבל, אני מניחה שזה יכול לקרות. אלו חששות שאני יכולה להבין אותם. בעיניי הם לא צריכים לקבל מענה בצורה של סיוג אפריורי של אחריות הקברניט.

איתי עצמון:

אני רוצה להשלים את דבריה של היועצת המשפטית של רת"א. לפי סעיף העונשין יש כאן עבירה על הסעיף הזה. אני מבין שמדובר על עבירה שהיסוד הנפשי שלה הוא מודעות בכל מקרה. זאת אומרת, לא יהיה מצב שמישהו פשוט לא יודע, ולא היה צריך לדעת בכלל שכלי הטיס צריך להיות רשום, ולכן הוא יהיה אשם בפלילים. זוהי הנקודה.

רננה שחר:

כן.

בועז חטיבה:

עם כל הכבוד, אני חושב שהנקודה היא קצת שונה, למרות שאני לא מתווכח עם הטיעון שהעלאת כי אני חושב שהוא נכון.

ראשית, עם כל הכבוד, הדוגמה שהביאה רננה היא לא אפשרית. אני מתייחס לדוגמה כי היא הועלתה. אבל, לא יכול להיות מצב שטייס עולה למטוס, הוא בודק את תעודת הרישום, הוא רואה שהיא תקפה, אבל הוא יודע שהיא לא תקפה. זה תסריט לא אפשרי, ואני לא רוצה להתייחס במילים בוטות.

לגבי התשובה שניתנה על ההיסטוריה – אנחנו בעצם מתקנים עכשיו את ההיסטוריה. יש הרבה מקומות בחוק שאנחנו מסתכלים מה היה, ואנחנו אומרים: המודל הוא נכון, הוא הגיוני, הוא טוב, ואנחנו רוצים להמשיך איתו הלאה. יש מקומות שאנחנו צריכים לשנות.

מתשובות שרת"א נתנה להערות הציבור עולה שבמהות הם לא מתווכחים איתנו. הם אומרים לנו: אין לנו כוונה להפעיל את זה נגדכם. איפה שזה לא סביר שאתם אשמים, לא נפעיל את זה נגדכם. אבל, אנחנו רוצים להיצמד לנוסח ה-FAR, והם מביאים פה את נוסח ה-FAR. אני אומר, אם אנחנו הולכים לפי החוק היבש, אי אפשר להשאיר את הדבר, ודברים דומים בהמשך, לחסדיו של מישהו. יכול להיות שיום אחד יבוא מישהו לא סביר.

אני גם לא חושב, ויתקנו אותי כל עורכי הדין פה שבקיאים בזה הרבה יותר ממני - לא יכולים להשאיר את האכיפה למבחן ההיגיון והסבירות, כי פעם שנעברה עבירה אז חייבים לטפל. בעצם יוצא שפה עשו מאיתנו עבריינים. אנחנו כל בוקר עם מטר לטיסה, הטיסות יתאחרו בשעה, אני חושב שהמפעילים לא יאהבו את זה, ואנחנו נמדוד את סימני הרישום.

איתי עצמון:

לא מדובר על סימני הרישום.

בועז חטיבה:

בסדר, אותו הדבר.

יערה למברגר:

רציתי לעשות אבחנה קטנה. אנחנו לא מדברים פה על שיקול דעת באכיפה שזה היה יכול להיות עניין אחר.

בועז חטיבה:

כתוב: האכיפה תתבצע לפי ההיגיון והסבירות.

יערה למברגר:

אני לא נותנת תשובות להערות, אלא רק תשובה לסעיף. עו"ד עצמון מהייעוץ המשפטי של הוועדה התייחס ליסוד הנפשי של העבירה שהוא יסוד נפשי של מודעות.

רון גנט:

לגבי עיצום לא צריך מודעות.

יערה למברגר:

אני מבקשת לומר כמה משפטים, אם אפשר. בעיניי, במישור הפלילי לפחות, אין פה שאלה של שיקול דעת אכיפה, יש פה עניין שכל עוד לא תהיה מודעות, או כעצימת עיניים, לא יתקיימו פה יסודות העבירה, ולא תתבצע פה עבירה פלילית. ולכן, זה לא עניין פה שמחר יהיה מישהו אחר, מחר יהיה מישהו לא סביר. אם לא מתקיימים יסודות העבירה זה לא משנה מי בעל התפקיד. ולכן, לפחות בעניין הפלילי אני לא חושבת שההערה נכונה.

במישור התיאורטי – אני מסכימה איתכם ומבינה מבחינה עיונית את ההערה שאתם אומרים הסיכוי שזה יקרה הוא קטן מאוד. מדובר פה במקרים קיצוניים שהסיכוי להתממשותם הוא קטן. למרות שמבחינה פרקטית אני מסכימה עם זה, אני לא מבינה למה מבחינת החובה, הפריסה של הסעיף לא נכון שהיא תחול גם לגבי הטייס שהוא גם בעל אחריות.

בועז חטיבה:

אנחנו לא כופרים באחריות הטייס. אני מדגיש, אחריותנו לבדוק שיש תעודת רישום תקפה. זאת אחריותנו, היא נתונה בסעיף 68(א), ואנחנו לא מתווכחים עם זה בכלל. בעצם מה שכל האנשים פה סביב השולחן אומרים לנו הוא: זה ברור לנו שאתם לא אחראים על זה, ואנחנו לא נפעיל את זה נגדכם, ותהיו רגועים. אבל, מתעקשים להשאיר את זה כתוב.

רננה שחר:

לא, זה לא מה שאומרים.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

יש עליכם גם אחריות.

בועז חטיבה:

יש לנו אחריות כבדה בדיוק כמו לרשות התעופה האזרחית, ובמקרים מסוימים אף יותר. כי כשאנחנו פותחים את המנועים להמראה אז יש לנו אחריות טוטאלית על גורלנו ועל גורל נוסענו ומשפחותינו שהם לפעמים איתנו. אנחנו לא נעיר, לא נתווכח, ולא נצייץ על מה שאנחנו צריכים לבדוק ולהיות אחראים עליו.

זה עולה פה בהמון סעיפים, ויש מקומות שלשון הסעיף, גם אם לא התכוונו, מטילה עלינו אחריות לדברים שאין ביכולתנו לבדוק או להיות אחראים עליהם, ואנחנו מבקשים שזה יתוקן.

רננה שחר:

אני רוצה לתת עוד כיוון מחשבה. איגוד הטייסים מייצג טייסים מסחריים. כלומר, טייסים שעובדים בחברות תעופה.

אברהם רזיאל:

לא רק.

רננה שחר:

ברובם המכריע מועסקים על-ידי מעסיק. בהפעלה כללית שהיא ההפעלה שחלקה היא הפעלה של תעשייה האווירית, וחלקה היא ההפעלה הפרטית, אמנת שיקאגו אומרת – ואני חוזרת לאחריותו של מי זה – שכל האחראיות של מפעיל אווירי צריכות לחול על הטייס, על הטייס המפקד. אני חושבת שזה לא נכון. אני יכולה להבין את הנקודה הנפשית שאתה מראש רוצה כמה שיותר הגנות וכו'. אני חושבת שזה לא נכון, ואם הוועדה תקבל את זה זה שגיאה.

לאה ורון:

תסבירו איך הטייס אמור לבדוק את הרישום בפנקס הרישום?

רננה שחר:

יש על הדלת תעודת רישום, וזה סעיף 68.

לאה ורון:

תעודת רישום מופיעה ב-68(א)(1), ולא זה מה שאני שואלת. אני שואלת, איך הוא יכול לבדוק את הרישום בפנקס הרישום? זה משהו אחר מתעודת הרישום.

רננה שחר:

אני נותנת לך את הסיטואציה שבועז קרא לה בלתי אפשרית, ולדעתי הוא התכוון ל: לא הייתי רוצה לחלום על כזה דבר. אדם שיודע בפועל, הוא יודע שהכלי לא רשום.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

פנקס הרישום לא נמצא אצלו, בואו נגיד שזה ברת"א. אבל, על המטוס יש מדבקה כמו המדבקה שיש על מעלית האומרת מתי היא נבדקה בפעם האחרונה.

בועז חטיבה:

בדיוק כך אחד לאחד.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

כל תקופה מסוימת עושים את הבדיקה, ושמים מדבקה. רושמים מתי הוא נבדק בפעם האחרונה.

רננה שחר:

עוד הפעם, המקרה ההזוי שהוא עלה והוא ראה תעודת רישום, ותעודת הרישום היא לא של הבעלים שהשכיר לו את המטוס, ועכשיו אני מדברת על הפעלה פרטית. האם הוא נקי מזה? התעורר לו חשד, הוא יודע בפועל. אני לא חושבת שזה נכון. הוועדה תחליט ו- - -

אברהם קמחי:

אני מקלוב התעופה. עמרי טלמון נמצא באמריקה.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

תמסור לו ד"ש, תגיד לו שהוא חסר לנו בוועדה.

אברהם קמחי:

אני גם לא יכול לדבר בארמית כתוצאה מזה. אני מוכרח רק לתת דוגמה קטנה לנושא שאנחנו עוסקים בו עכשיו. בטיסת אל-על לפני הרבה שנים נתבקשתי באוויר להעלות משקל נחיתה אחרי הנחיתה הבאה שלי בדרך. נחתי, והסתכלי בניירת, ומצאתי שאכן אני לא יכול לנחות במשקל 350 טון, אלא ב- 285 טון. ביקשתי שישלחו לי אישור. שלחו לי פקס, שמתי אותו במקום. נחתי בתל-אביב. בקושי עצרתי כי ניתקו לי ברקסים. מעולם הם, חברת התעופה, לא קיבלו אישור מרת"א של אז. אני לא אחזור על מה שנאמר על רת"א של אז. אבל, רת"א של אז לא ידעה איך לעסוק בזה, ואנחנו צריכים רת"א אחרת. הכול נכון. עדיין אני קיבלתי ליד פקס מחברת התעופה - המפעיל - שהיה לא נכון, ופתאום הפכתי להיות האשם. מה קרה עם זה אחרי זה? שום דבר, כי רת"א לא ידעה מה לעשות עם זה. אבל, המצב הזה עשוי, עלול, לקרות שוב ושוב. הטייס לא יכול לדעת מה קורה ב-35 מטוסים של אל-על גם לגבי רישום, גם לגבי משקל, וגם לגבי דברים אחרים. הוא לא יכול פיזית לדעת. הוא צריך לקבל מהחברה את הנייר, ו-once הנייר הוא בסדר, האחריות חייבת לעבור למפעיל. תודה.

קריאות:

- - -

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

חברים, בואו נעשה סדר. בדרך כלל הדיון הוא נינוח, כולם צריכים לשמוע את כולם. יש פה סעיף שגם אני רוצה להבין אותו לעומק.

בועז חטיבה:

אני רק מבקש להשלים את הדוגמה של קים, ואני לא אציין לא שמות, לא של אנשים, ולא של חברות. אבל, רק לאחרונה התמודד איגוד הטייסים עם שני מקרים שהועברו הוראות לאנשי צוות, כביכול על פי אישורים שרת"א נתנה, ואחר כך התברר שמה שרת"א נתנה זה לא מה שהועבר לאנשי הצוות.

שוב, אנחנו לא מתחמקים מאף חובה ומאף אחריות שלנו. על העבירה הזאת של התעודה שאת נוכחותה אנחנו חייבים לבדוק, ושהיא תקפה מתאריך מסוים עד תאריך מסוים ושרת"א נתנה אותה, אבל העבירות האלה הן עבירות של עיצומים כספיים והתלייה שבהן לא צריך יסוד נפשי. האחריות שלנו היא כמעט אין סופית. אני מבקש לא להטיל עלינו אחריות לדברים שאין ביכולתנו להיות אחראים להם.

אני מציע הצעה קונסטרוקטיבית לפתרון, כי אני מבין שמה שמטריד את רשות התעופה האזרחית היא הפעלות אחרות. יש הבדל בין הפעלה במסגרת אייר-ליין לבין הפעלה כללית. יצרו פה בהרבה מקומות הפרדה בין ההפעלות הללו, מסיבות טובות כנראה. יכול להיות שהפתרון צריך להיות דרך ההפרדה הזאת.

איתי עצמון:

מה ההשלכות שיהיו אם במקום: "לא יפעיל אדם", אנחנו נכתוב: לא יפעיל מפעיל אווירי?

רננה שחר:

ההשלכות שבמקום "לא יפעיל אדם" יהיה כתוב: מפעיל אווירי לא יפעיל - זה אומר שגם אם הטייס במקרה קיצון שהצגנו קודם, ידע על הדבר הזה ויכול היה למנוע את זה, הוא יוצא נקי וזך כשלג. זו החלטה של הוועדה. בעיניי, זה לאfaul שאי אפשר לחיות איתו. אבל, אני חושבת שזה לא נכון. הסתכלנו ב-FAR ובחקיקה הבריטית, הדברים לא בנויים כך. רוצים לתת פה חסינות אוטומאטית מראש – בקשה, זו החלטה של הוועדה.

בועז חטיבה:

לא הוצג אף מקרה קיצון, רק תיאוריה.

רננה שחר:

יותר מזה אני לא יכולה לשכנע. אני חושבת שזה לא נכון.

גיורא רום:

אני לא משפטן, אבל אם אני מבין את הסיפור של מר קמחי, טייס שמקבל אישור מהמפעיל – במקרה הזה, נניח מאל-על – הוא לא חשוף יותר. הוא קיבל אישור מהמפעיל שלו. האם המפעיל קיבל את זה מרת"א או לא קיבל את זה מרת"א, זו החוליה הבאה בשרשרת שצריכה להיות מטופלת במקרה ופעם היא לא היתה מטופלת. הטייס מפסיק להיות חשוף, אבל הוא חייב לקבל את זה בצורה כתובה. לטייס יש אחריות כבדה. הסעיף הזה ממסד את האחריות של הטייס.

ועדיין, היתה פה בשבוע שעבר הערה של רננה שדיברה על העקרונות של המשפט המינהלי. המשפט המינהלי הוא לא משפט של אפס או אחד. יש סדרת תבחינים, קריטריונים, שלפיהם בוחנים כל דבר, וגם פה זה נכנס – הסבירות וההיגיון, והדרך שבה בוחנים כל נושא. אני לא רואה פה בעיה.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

אני מבין את החשש. אבל, באיזשהו מקום אני חושב שאי אפשר להסיר לגמרי את האחריות מהטייס, מכיוון שאם אתה תסיר אותה אז הטייס יגיע למטוס והוא גם לא יבדוק את תעודת הרישום.

בועז חטיבה:

בכל הכבוד, זה נמצא בסעיפים אחרים. אני שבתי, והסברתי, והדגשתי שאנחנו לא מבקשים להסיר מעצמנו אחריות. אתה תראה די קרוב בהמשך הסעיפים שאנחנו מבקשים להטיל עלינו אחריות נוספת. אנחנו מבקשים שלא תהיה אפשרות להטיל עלינו קנסות, או להשית עלינו עונשים, על דברים שאנחנו לא עשינו. נאמרו פה דברים על המשפט המינהלי, ועל הסבירות. אני לא עורך דין, ואני לא מספיק בקי בדברים האלה, ואולי רון תיכף יתייחס. העניין הזה של אכיפה לפי סבירות או היגיון הוא נורמטיבי. אבל, ככל שאני מבין את החוק – פעם שנעברה עבירה אז חייבים לאכוף. אנחנו לא רוצים להיות נתונים לחסדיו של מישהו. ואולי יבוא יום אחד מישהו וירצה להשתמש בזה נגדנו. אני די מרגיש שפה כולם מבינים על מה אנחנו מדברים, ויש פה איזושהי התעקשות שקשה להבין אותה להיצמד לנוסח ה-FAR, כי במהות לכולם ברור על מה אנחנו מדברים. אנחנו לא מנסים להשתמט משום אחריות.

רון גנט:

אני רוצה לציין נושא נוסף. סעיף 125, סעיף העונשין לחוק, קובע שמי שהפעיל כלי טיס בלי שמצאו בו מסמך או מסמכים שנדרש להטסתן לפי סעיף 68, ביניהן תעודת הרישום, מסוג העבירות של אחריות קפידה. הטייסים מקבלים את זה, הם לא מתנגדים לזה. הטייס חייב לבדוק את תעודת הרישום. ברגע שהוא לא בדק אין פה שאלה של מודעות. אחריות קפידה - מקובל במאה אחוז. אבל, הטייס מבקש לנתק את עצמו מאותו רגע ולא לדעת קורה במשרדים בין הפקסים בין רת"א לבין אל-על לבין כל החברות האחרות. אנחנו מקבלים את סעיף 125, לא מתנגדים לו. אחריות קפידה, אחריות מוחלטת. אין בעיה עם כך.

רינה פאר:

זה אומנם לא מעניינה של רשות שדות התעופה. אבל, נדמה לי שהוויכוח נובע מכך שהפרק כולו הוא פרק שאיננו נוגע לטייסים. הוא מדבר על ייצור של כלי טיס ורישומם. הפרק הוא כלי טיס.

יערה למברגר:

לא, זה פרק שנוגע להוראות לכלי הטייס. סימן א' נוגע לייצור הסימנים האחרים.

רינה פאר:

סימן א' הוא התיכון, וסימן ב' הוא הרישום של אותו כלי טיס. Once גמרת את תהליך הייצור אתה צריך לרשום את כלי הטיס. יש אחר כך חובות שאומרות שאחרי שהכלי נרשם, הטייס צריך לבדוק כל פעם שהוא עולה על המטוס האם יש או אין תעודה מאושרת – וזה הסימן הבא. אבל, החובה לרשום גם על פי החוק, היא על מי שייצר את כלי הטייס וביקש את תעודת הרישום לגביו. ולכן, נדמה לי שיש סוג של עירוב בין שני הסימנים. ההפעלה היא באמת בסעיפים הבאים, בסימן ד' שהוא תנאים להפעלת כלי הטיס. בסעיפים 67 ו-68 מופיעה חובה מפורשת של הטייס. נראה לי שיש סוג של כפילות.

אברהם רזיאל:

אני מהתעשייה האווירית. אני לא מרגיש במעמד של מפשר. אבל, אני חושב שיש דברים בגו במה שאומר האיגוד. מצד שני, לדעתי, יש פה יותר בעיה של ניסוח הסעיף הזה. אני מציע לרת"א לבחון אפשרות שהאחריות של הטייס בסעיף הזה ככל שהיא נכללת בהרחבה שיש כאן - - -

אני מייצג את המפעיל במקרה זה. אני יודע, וחשוב שהטייס יהיה חלק ממנגנון הבקרה גם שלי – המפעיל – כמו שהוא מנגנון הבקרה לכשירות המטוס, כמו להרבה מאוד דברים. אני מצפה, כן. האיגוד לא מתנער מאחריות.

בועז חטיבה:

חס וחלילה, ובהמשך תראו דוגמאות.

אברהם רזיאל:

אני יודע שלא. לכן, אני מציע אולי לנסח פה בתוך הסעיף שהאחריות של המטיס, או של הטייס, או של איש הצוות היא ככל האמור בסעיף 68, או בסעיף 125, או בשניהם.

קריאות:

זה כבר מופיע, זה ישנו שם.

אברהם רזיאל:

זה לא מענה בדיוק למה שרת"א רוצה, אבל זה מבהיר, כי גם רת"א מבינה את הדאגה של הטייסים שאני לא שותף לה כאיש צוות. אבל, אני יכול להבין אותה.

רננה שחר:

אני שבה ואומר, להגיד שזוהי חובת רק מפעיל אווירי זה אומר שהטייס הוא לא במשחק. אם זה מה שהוועדה מחליטה אז זה מה שהוועדה מחליטה. אנחנו לא חושבים שזה נכון. אנחנו חושבים ששינוי העבר הוא כאשר יש ליקויים בחקיקה הקיימת. זאת אומרת, יש הרבה ליקויים בחקיקת הטייס, והרבה ליקויים בתקנות שמתקנים אותם. הנושא של לא יפעיל אדם כלי טיס בלי תעודת רישום, זה דבר שהוא שגור. בעיניי, זה ויכוח סרק. אבל, שוב, תחליט הוועדה שהטייס הוא מחוץ למשחק במקרה הזה, אז תחליט הוועדה.

בועז חטיבה:

רננה, אנחנו לא מחוץ למשחק. חובה של הימצאות התעודה, וחזקה על התעודה שאם המפעיל שם אותה אצלי בקוקפיט היא כנראה תקפה. אבל, אני יכול לבדוק רק את התעודה. אם מישהו בדרך עשה טעות, והבאנו גם דוגמאות של טעויות ומחדלים, עדיין לשון החוק מוצאת אותי אשם, ומטילה עליי קנסות ומאסר. ולא צריך יסוד נפשי בעבירות האלה.

יערה למברגר:

אם יש תעודה, ואתה יודע שהתעודה היא כוזבת, אתה יודע שהיא לא בתוקף.

בועז חטיבה:

יערה, עם כל הכבוד, זה המצאות. זה עלבון לאינטליגנציה. איך אני אדע מי ישים תעודה כוזבת? אני מצטער, עם כל הכבוד, רת"א מעלה עכשיו טיעוני סרק.

רננה שחר:

זה לא טיעוני סרק, המציאות היא חזקה מכל דמיון.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

הוא רואה תעודה, מאין לו לדעת שהיא - - -

רננה שחר:

הוא טייס, והוא עובד באייר-ליין מסודר.

רון גנט:

ברגע שהטייס יודע שהתעודה מזויפת, משמעות הדבר שאין תעודה במטוס. זה מה שזה אומר, וזה אומר שעובר על הוראות 68(א)(1). הוא לא יכול לדעת מה קורה בפנקס.

איתי עצמון:

אני רוצה להציע הצעה לסדר. אני מבין שעיקר הבעיה היא בסעיפי העונשין, ובסעיפים של הסנקציות האזרחיות, העיצומים הכספיים. כאשר אנחנו נגיע לאותם סעיפים – זה פרק ט' לעיצום הכספי, וסעיף 125 סעיף העונשין – אנחנו הרי נבחן כל סנקציה, וכל עילה להטלת סנקציה כזאת. וכאשר אנחנו נגיע, אנחנו נדון על מי ראוי בדיוק להטיל.

בועז חטיבה:

אדוני, עם כל הכבוד, כשהעלאנו את סוגיית טשטוש הגבולות בסעיפים מסוימים בין המפעיל האווירי לבין המפעיל על ההגאים - הטייס - נאמר לנו: נשאיר את ההגדרה כך, נדון בזה בסעיפים הספציפיים. הגענו לסעיפים הספציפיים. אני חושב שברור לכולם שההיגיון והצדק איתנו. אני מבין שרת"א רוצה להשאיר לעצמה אפשרות להתמודד עם בעיות שנמצאות במגזר מסוים של ענף התעופה. נא לא לטפל דרך המגזר ההוא במגזר שלנו. אני אומר שוב, יש פה היצמדות ללשון ה-FAR שהיא אינה מהותית, או ללשון העבר שהיא אינה מהותית. כי במהות זה די ברור ששכנענו את כל היושבים פה שאין צדק לעניין הזה.

איתי עצמון:

אני חושב שההצעה שלי היא כן סבירה. עיקר החשש שלכם הוא עניין הסנקציות. אתם רוצים לקבל את זה - כן או לא.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

מה קורה באמנה הבין-לאומית?

רננה שחר:

האמנה אומרת שלא יוטס כלי טיס בלי תעודת רישום. היא לא כותבת שהטייס המפקד לא אחראי.

בועז חטיבה:

זה ב-68, 68 פה עונה על האמנה.

גיורא רום:

אני רוצה לנצל את הזמן להערה טכנית. בועז אומר כל הזמן: רת"א רוצה, רת"א חושבת. החוק הזה הוא חוק שממשלת ישראל שמה על שולחן הכנסת. זה לא רת"א, זה הממשלה שמה. על החוק הזה עבדו באמת עשרות גופי ממשלה. אני רוצה שמעכשיו הלשון פה תהיה: הממשלה ככה, או הממשלה אחרת, ולא רת"א.

בועז חטיבה:

אני חושב שמנהל רת"א צודק. אבל, הוא הזרוע הביצועית של ממשלת ישראל לצורך העניין.

גיורא רום:

אני ניסיתי להגיד לכם את זה כמה פעמים, ואתם מסרבים להבין. אבל על החוק הזה עבדו אלפי שעות עשרות רבות של אנשים מכל משרדי הממשלה, ומהמון גופים חוץ ממשלתיים. החוק הזה הוא יצירה משותפת מאוד מורכבת. ממשלת ישראל שמה את החוק על שולחן הרשות המחוקקת. מעכשיו אני מבקש להתייחס לזה כאל חוק של הממשלה, לא של רת"א. רת"א היתה האינטגראטור.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

אבל, זה לא הוויכוח כרגע.

גיורא רום:

זה חלק מתהליך חינוכי שצריך להעביר את הקהילייה.

בועז חטיבה:

אנחנו מקבלים את ההערה האבהית והחינוכית באהבה. מעכשיו נשתדל להתייחס לממשלת ישראל, ואם אנחנו כושלים אז בבקשה לתקן אותנו. אבל, מעל ממשלת ישראל יש רשות מחוקקת, והכנסת היא בסוף זו שקובעת. יש לי תחושה מאוד קשה. אני מרגיש שכבוד היושב ראש מבין את הבעיה שלנו, והיא תלווה אותנו עכשיו בהרבה מאוד סעיפים. הוא לא סתם מתעכב על הסעיף הזה, אנחנו רואים שהוא חש את זה בעצמותיו. בסוף המבט מופנה לרת"א כנציגת הממשלה, והדיאלוג הוא מולה. רננה, אין פה שום חסינות משום דבר.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

רננה, האם סעיף 68 לא פותר את הבעיה הזאת?

רננה שחר:

סעיף 68 פותר בהחלט את נושא של בדיקת את תעודת הרישום, וזו חובה. עכשיו השאלה היא מה מסתתר, והאם כאשר טייס ידע בפועל שיש תעודה, ואותו מצב דמיוני שבועז קורא לו בלתי אפשרי – ואני אומרת לכם שהמציאות חזקה מכל דמיון. אני לא שלמה עם זה. אמרתי בהתחלה, זה לא faul נוראי, אפשר לחיות עם זה. אני חושבת שזה לא נכון.

נכון, ה-FAR זה שטויות, והכול זה שטויות, ומה שהגויים כתבו זה באמת לא לעניין.

בועז חטיבה:

חס וחלילה.

רננה שחר:

אבל, אני חושבת שחיים עם זה 40 – 60 שנה, כך זה חי: לא יפעיל אדם בלי תעודת רישום. כשמתקנים משהו צריך להראות שזה לא היה בסדר, ושנעשה בזה שימוש כזה וכזה. אנשים ישבו בכלא כי בתום לב הם הפעילו וכו'. הרי זה לא קרה. אני חושבת שזו דאגה שהיא לא במקומה. אבל, עוד הפעם, אם הוועדה חושבת כך, זה לא נורא.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

הבעיה שלי היא שהוועדה זה אני.

בועז חטיבה:

אני מבקש להתייחס לדבריה של רננה, אנחנו חס וחלילה לא רומזים שה-FAR זה שטויות, והאמנה זה שטויות. ואיפה שהמהות תלמד שיש להיצמד ללשון ה-FAR, או האמנה, ועוד ניתקל בסעיפים כאלה, הרי אנחנו נבקש להיצמד למהות הזאת. אבל, רת"א בתשובתה אלינו בעצם אומרת: במהות לא נפעיל את זה נגדרכם, אבל אנחנו מבקש להיצמד לנוסח.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

הדברים לא יישכחו, הם מונחים לי בראש. אני אחלום על זה בלילה.

יצחק רז:

אני חוקר הראשי. בכל מיני חקירות אני נתקל במצבים שהטייס יודע על תעודות לא בתוקף, בעיקר בתעופה כללית ואחרת, לאו דווקא רק רישום. אני מציע שלסעיף 68 יהיה סעיף קטן (ב) שאומר: היה והמטיס או הטייס יודע כי אחת מהתעודות מהרשומות לעיל אינה תקפה, יראו אותו כאילו זה וזה. פתרנו את הבעיה עם כל החשדות לגבי כל סוגי התעודות.

רון גנט:

מבחינה משפטית עצם זה שהטייס יודע שהתעודה היא לא בתוקף, משמעות הדבר שהוא יודע שאין לו תעודה ביד - זה לא משנה. ברגע שאדם יודע שיש לו תעודת שרשום תעודת רישום אבל היא לא תעודה, אז בסך הכול זו חתיכת נייר, זו לא תעודה. אם הוא יודע שאין לו תעודת רישום ביד, אלא סתם מדבקה שרשום עליה משהו אחר, אין לו תעודת רישום, ולא יעזור פה כלום.

יצחק רז:

יכולים לטוס שותפים, ואחד יודע שהרישום לא נכון. ויש מצבים שרושמים בכוונה לא נכון. יש מצבים שמשנים את המטוס אחרי שעשו כושר אווירי. לכן, כן נכון לשים - - -

קריאה:

זה לא נכון באייר-ליינס, זה נכון בתעופה הכללית.

קריאה:

למה לא לעשות הפרדה בין תעופת אייר-ליין לתעופה כללית?

בועז חטיבה:

אפשר להגיד שסעיף 53 לא יחול על עובד טייס מטעמו של מפעיל. עשינו את זה בעוד סעיפים דומים - מפעיל אווירי בהפעלה מסחרית. עשינו את זה בסעיפים אחרים וזה עונה על הבעיה שלנו, ומשאיר לממשלת ישראל את הצרכים שלה.

רננה שחר:

ההצעה האחרונה של איגוד הטייסים - זאת אומרת, להוסיף סעיף קטן (ג), או אפשר להוסיף את זה ב-(ב) "על אף הוראות סעיף קטן (א)", כי אנחנו אומרים על אף הוראות, ולעשות פסקה (3) שאומרת שסעיף קטן (א) לא יחול לגבי עובד טיס מטעם מפעיל אווירי בהפעלה מסחרית.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

האם מקובל עליכם?

בועז חטיבה:

מקובל עלינו לחלוטין. בפעם הקודמת כעסו עליי כשנתתי ציון. אבל, אני חושב שזו החלטה נבונה ונכונה. ההיגיון ניצח.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

האם יש הערות לסעיף 53?

איתי עצמון:

כן, יש לי הערה. איזושהי הבהרה ב-(ב)(2) –בהתאם לתקנות הרישום היום יש גם תנאים שמטרתם להבטיח זיקה לישראל של מי שעוסק במכירת כלי טיס במסגרת עיסוקו. אני מציע להוסיף את זה כדי שההסמכה כאן תהיה ברורה. כתוב כאן: "בכפוף לתנאים ולהוראות שקבע השר", ובכלל זה תנאים שמטרתם להבטיח זיקה לישראל של מי שעוסק במכירת כלי טיס כאמור.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

כן, הערות נוספות לסעיף 53? רבותי, אם כן, אני מצביע כולל התיקון כפי שהוצע, ומקובל על כל הצדדים. אני שמח שהגענו לזה. מי בעד סעיף 53? מי נגד?

ה צ ב ע ה

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיף 53, כולל התיקונים, אושר.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

הסעיף אושר, כולל התיקונים. אנחנו עוברים לסעיף 54.

רננה שחר:

"נתינות כלי טיס 54.

(א) כלי טיס הרשום בפנקס הרישום יראו אותו ככלי טיס בעל נתינות ישראלית.

(ב) כלי טיס הרשום בפנקס הרישום של מדינה חברה יראו אותו ככלי טיס בעל נתינות של אותה

מדינה."

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

הערות, רבותי. אין הערות. מי בעד סעיף 54?

ה צ ב ע ה

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיף 54 אושר.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

הסעיף אושר. עוברים לסעיף 55.

רננה שחר:

"(א) השר יקבע, בכפוף להוראות סעיף קטן (ב), את תנאי הכשירות לרישום כלי טיס בפנקס הרישום במטרה –

(1) להבטיח זיקה מספקת של כלי הטיס למדינת ישראל;

(2) להבטיח כי לא יהיה ברישום משום פגיעה בביטחון המדינה או ביחסי

החוץ שלה.

(ב) כלי הטיס הרשום במרשם של מדינה חברה אינו כשיר לרישום בפנקס הרישום."

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

רבותי, הערות.

איתי עצמון:

לי יש הערה. אני מדבר על סעיף קטן (ב). לפי תקנה 3(א)(2) לתקנות הרישום כנוסחן כיום מדובר על כל מדינה זרה, לא רק על מדינה חברה. כדאי כאן להבהיר את זה. במקום חברה נכתוב מדינה זרה - - -

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

רבותי, האם יש הערות נוספות? אין הערות, רבותי. מי בעד סעיף 55, כולל התיקון שהוצע? מי נגד?

ה צ ב ע ה

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיף 55, כולל התיקון שהוצע, אושר.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

הסעיף אושר. רננה, סעיף 56.

רננה שחר:

"56. (א) המנהל אחראי לניהול פנקס רישום לצורך רישום כלי טיס בישראל, ולמתן

תעודות רישום.

(ב) בפנקס הרישום יירשמו, לגבי כלי הטיס, פרטי בעליו, שעבודים ועיקולים

שהוטלו על כלי הטיס, סימני לאומיותו ורישומו, פרטי הייצור שלו ופרטים

נוספים, הכל כפי שקבע השר.

(ג) השר רשאי לקבוע הוראות לעניין הרישום בפנקס הרישום וניהול הפנקס, לעניין

תעודות רישום, ולעניין החובות שיחולו על המחזיק בתעודת רישום ובכלל זה –

(1) ההליכים לרישום כלי טיס בפנקס הרישום ולקבלת תעודת רישום, לרבות

הוראות לעניין אופן הגשת הבקשה לרישום ומועד הרישום;

(2) ההליכים לרישום שעבודים ועיקולים של כלי טיס בפנקס הרישום;

(3) ההליכים לרישום העברת בעלות בכלי טיס;

(4) הפרטים שייכללו בתעודת רישום ותקופת תוקפה;

(5) תנאים והליכים לשינוי הרישום, להשעייתו או למחיקתו, וכן לשינוי, להתליה או לביטול של תעודת רישום, והוראות לעניין רישום שאינו בר

תוקף."

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

רבותי, הערות.

איתי עצמון:

אני מבין לפי נוסח הסעיף שלא ימונה רשם כמו שהיום קיים בתקנות.

רננה שחר:

יכול להיות שימונה רשם בידי המנהל, ולא בידי השר כפי שקיים היום בתקנות. בתקנות היום כתוב: רשם – מי שהשר מינהו. הרי החוק הזה אנחנו גם מתאימים את החקיקה הראשית לפי המלצות ה-ICEO. לפי המלצות ה-ICEO, מנהל רשות התעופה האזרחית הוא זה שצריך לנהל את המרשם. ובכלל, כל הסמכויות שניתנו בעבר לשר לנהל או להיות רגולאטור ראשי של התעופה האזרחית נוגדות את המלצות ה-ICEO בנושא הזה. אבל, בהחלט ייתכן שההגדרה רשם – מי שהמנהל מינהו לרשם.

איתי עצמון:

הבנתי. הערה נוספת – כשאני קורא את סעיף 56, אין כאן הוראה שאומרת שאם התקיימו הוראות לפי חוק זה לגבי רישום, ירשום המנהל את כלי הטיס בפנקס, וימציא למבקש תעודת רישום. זאת אומרת, אין כאן את ההבהרה הזאת. זו הבהרה שקיימת בסעיפים אחרים גם לגבי רישיונות. אני חושב שכדאי להוסיף את זה כאן.

רננה שחר:

אנחנו לא מתנגדים.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

רבותי, הערות נוספות. אין הערות. אני מצביע על סעיף 56, כולל התיקונים שהוצעו. מי בעד סעיף 56? מי נגד?

ה צ ב ע ה

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיף 56, כולל התיקונים שהוצעו, אושר.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

הסעיף אושר. אנחנו עוברים לסעיף 57.

רננה שחר:

" (א) לא יהיה ברישום כלי טיס בפנקס הרישום משום הוכחת בעלות עליו.

(ב) רישום כלי טיס בפנקס הרישום יהיה ראיה חותכת בדבר לאומיות כלי הטיס

למטרות בין-לאומיות וראיה לכאורה בדבר לאומיות כלי הטיס בהליכים בהתאם

לדיני מדינת ישראל."

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

הערות? אין הערות. מי בעד סעיף 57? מי נגד?

ה צ ב ע ה

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיף 57 אושר.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

הסעיף אושר. אנחנו ממשיכים לסעיף 58.

רננה שחר:

" (א) פנקס הרישום יהיה פתוח לעיון הציבור בהתאם לנהלים שיורה המנהל.

(ב) המנהל רשאי למסור מידע מפנקס הרישום, כמפורט להלן:

(1) 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 הרשומים בפנקס והמופעלים בטיסות

בין-לאומיות – לבקשת ארגון התעופה הבין–לאומי ולפי הנחיותיו."

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

הערות.

איתי עצמון:

יש לי שתי שאלות לעניין הסעיף. קודם כל, בסעיף קטן (א) כתוב: "יהיה פתוח לעיון הציבור". בדברי ההסבר אני מבין שזה כרוך באגרות.

רננה שחר:

כן, היום עיון בפנקס כרוך בתשלום אגרה.

איתי עצמון:

גם העיון וגם המצאת העתקים מאושרים.

רננה שחר:

כן.

איתי עצמון:

אנחנו נבדוק כאן האם צריך לעשות איזושהי התאמת נוסח אם ברור שזה פתוח לעיון הציבור בהתאם לנהלים, אם צריך להבהיר כאן שזה כרוך באגרה.

רננה שחר:

אנחנו הבנו שכשרוצים שמשהו לא יהיה כרוך באגרה אז כתוב ללא תשלום בצורה מפורשת - כך הבנו.

איתי עצמון:

נבדוק את זה שוב. לגבי סעיף קטן (ב) – מדברי ההסבר אפשר להבין שיש חובה למסור לפי בקשת מדינה חברה או ארגון תעופה בין-לאומי, וכאן כתוב: "רשאי למסור". האם יש מקרים שבהם לא יימסרו הפרטים האלו לפי בקשות של גופים בין-לאומיים?

גיורא רום:

בגלל המצב המיוחד של ישראל צריך להשאיר למנהל איזשהו שיקול דעת באשר למידע שהוא מוסר. לא צריך להרחיב את זה כי זה כל כך ברור מאליו.

איתי עצמון:

אבל, בעצם ברוב המקרים כן מוסרים מידע.

גיורא רום:

כן, אבל אני חושב שאם אני מקבל מכתב נניח מלוב, אז אני צריך להפעיל איזשהו שיקול דעת אם אני כן מוסר או לא מוסר. יש כל מיני מטוסים מיוחדים.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

מקובל, מובן. האם יש עוד הערות לסעיף 58? אין הערות. מי בעד הסעיף? מי נגד?

ה צ ב ע ה

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיף 58 אושר.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

הסעיף אושר. לא היו תיקונים בסעיף. רננה, סעיף 59.

רננה שחר:

"(א) לא יפעיל אדם כלי טיס אלא אם כן כלי הטיס מסומן בסימני לאומיותו ורישומו, כפי שקבע השר; בתקנות לפי סעיף קטן זה, רשאי השר לקבוע, בין השאר, הוראות לעניין אופן קביעת הסימנים והקצאתם, שיטות הסימון ופרטי הסימון, סימני רישום זמניים, סימון כלי טיס לייצוא והסרת הסימון.

(ב) לא יפעיל אדם כלי טיס אלא אם כן קבועים על כלי הטיס סימני זיהוי כפי שקבע השר בתקנות לפי סעיף 51(4)(ד).

(ג) תקנות לפי סעיף זה הקובעות הוראות שהפרתן מהווה עבירה" – סליחה, יש כאן טעות - "יותקנו באישור ועדת הכלכלה של הכנסת."

בועז חטיבה:

אני מבקש שההסדר שהגענו אליו בסעיף 53 יחול גם בסעיף 59. אני חושב שהטעמים הם ברורים, ואין טעם לחזור. אבל, אם אני אתבקש, אני אחזור ואסביר.

רננה שחר:

אנחנו לא חושבים שצריך לגזור גזירה שווה בין סעיף 53 לסעיף 59.

יערה למברגר:

סעיף 53 לאור קיומו של סעיף 68 יש לו מאפיין מיוחד. הסיבה שהשתכנענו זה באמת לאור השילוב בין סעיף 53 לסעיף 68 שבאמת פותר חלק גדול. לגבי סעיף 59 – הסיטואציה היא שונה, ואני לא חושבת ש- - -

רננה שחר:

גם השאלה שהעלאת מנהלת הוועדה כשהיא אמרה: אתם מצפים שהוא ילך ויבדוק בפנקס הרישום לפני כל טיסה וכו'. אבל, פה בהחלט - - -

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

פה החובה היא על המטוס.

רננה שחר:

אנחנו חושבים שבנושא הזה של סימני הרישום שבאמת קבועים על המטוס כן יכול להיות מצב. ועוד הפעם, זה מצבי קיצון, זה לא המצבים הנורמטיביים שיכול להיות שאיגוד הטייסים רואה לנגד עיניו, והוא מייצג. אבל, כמו שאמר גם החוקר הראשי, בנושא התעופה הכללית הדברים הם טיפה שונים, ויותר פרוצים. הטייס עושה בדיקה ויזואלית סביב המטוס כל פעם, והוא יכול לראות במקרה שאפילו אין סימון בכלל, או מצב כזה. עוד הפעם, אני חושבת שהענקת חסינות אוטומאטית זה דבר בעיניי לא נכון.

לאה ורון:

האם גם באמנת שיקגו הדרישה היא מהמפעיל לבדוק?

רננה שחר:

אמנת שיקגו אומרת: לא יופעל כלי טיס. היא לא אומרת כלום. היא בעצם מטילה את האחריות על כלי הטיס.

לאה ורון:

היא לא עוסקת במי.

בועז חטיבה:

אני מבקש להתייחס ולהסביר. נכון שאין פה את אותו הסדר, את אותה סיטואציה עם סעיף 53, וסעיף 68. אבל, זו סיטואציה מאוד דומה. כי הרי חזקה על כלי טיס שאם רת"א נתנה תעודת כושר, או את כל התעודות האחרות, הרי היא בדקה את כל הבדיקות, ומן הסתם צריכים להיות כבר הסימנים בכמות, במקום, בגודל, וכן הלאה. וחזקה על המפעיל שאם הוא ביקש תעודה אז הוא וידא שכל הדברים האלה נמצאים וקיימים. ושוב, הסעיף חל עליי. אגב, אנחנו עושים סיבוב חיצוני לפני המטוס לפני כל טיסה. אנחנו הרבה פעמים בודקים ומוצאים דברים שהם מעבר לחובה המוטלת עלינו. הטייסים כבר נתקלו בסיטואציות שאמרו להם: למה בדקת? זה לא עניינך. כתוב לך: א',ב', ג', למה בדקת את ד' ועכשיו מצאת פגם, והטיסה התעכבה בגלל שאתה בודק מעל ומעבר? אנחנו בודקים מעל ומעבר, כי כמו שהסביר רזיאל אנחנו המחסום האחרון. גם רשות התעופה האזרחית מסבירה לפעמים שאנחנו המחסום האחרון, ולכן יש עלינו אחריות וחובות ומטלות מעל ומעבר. אבל, אנחנו לא נלך לבדוק עם מטר לפני כל טיסה האם סימני הרישום שם. הרי כולם אומרים לנו: זה ברור שהם שם, הרי זה נבדק ואושר על-ידי הרשות, ועל ידי המפעיל.

גדי רגב:

אני מרשות התעופה האזרחית. עצם קיומם של הסימונים הם חובה על הטייס, עצם קיומם של הסימונים כמושלמים זה חובה על הטייס. עכשיו אנחנו נכנסים לשלב המידתיות - האם גודל האות, וגודל המספר? זה עניין מידתי, ובהתאם לזה גם באות הסוגיות אחר כך מה הסנקציה שנובעת מהדבר הזה. אבל, חובה על כל טייס במסגרת הסיבוב החיצוני שהוא עושה על המטוס, בין השאר גם לבדוק את הדבר הזה. ואם מחר הוא רוצה לנסוע לאירופה, והוא יוצא לטיסה הזאת כשחצי מהסימונים מחוקים, זה אחריותו. אין מה לעשות, אי אפשר להוריד את האחריות שלו מהעניין הזה. רת"א בודקת את המטוס.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

אני אשאיר את הסעיף כפי שהוא, לא אתקן את הסעיף. לא אתקן את הסעיף, אני אומר. הבנתי.

דוד גורודצקי:

אני מייצג את אגודת התעופה הכללית. כתוב: "לא יפעיל כלי טיס, אלא אם כן כלי הטיס מסומן בסימני לאומיותו ורישומו". מה הכוונה ברישומו?

רננה שחר:

סימני הלאומיות והרישום – הלאומית זה ה- 4X, והרישום זה שלוש האותיות שבאות אחר כך.

רון גנט:

לטייסים אין בעיה עם הנושא של חובה שמוטלת עליהם לבדוק אם יש סימני לאום. הבעיה היא האם הם בהתאם לתקנות, וכן הלאה. האיגוד מציע אולי הצעת פשרה של: לא יפעיל אדם, עובד טיס, טיסה בטיסה מסחרית, אלא אם כן כלי הטיס מסומן בסימני לאומיותו. זאת אומרת, בלי לראות האם באמת 30% מהכנף מצוי, האם באמת הצבע כחול או שחור כי מדובר בטיסה שצריכה לצאת בארבע בבוקר. הטייס כן לוקח על עצמו את האחריות שיש סימני לאום על המטוס. אבל, אין לו אפשרות באמת לבדוק האם באמת בהתאם לתקנות, וכן הלאה. הדברים האלה עוברים דרך מוסכים, ודרך מפקחים. יש מספיק אנשים שיכולים לבדוק את קיום התקנות.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

עדיין יש אחריות.

רון גנט:

יש אחריות, הטייס לוקח על עצמו אם יש סימן לאום או האם אין. אבל, אין לו אפשרות אם הוא עומד בתקנות או לא עומד בתקנות.

גיורא רום:

טייסים הם אנשים מאוד קפדנים. אני זוכר שאחד הטייסים בחברה שאני לא רוצה להזכיר את שמה לא הסכים לטוס כי לא היתה חבילת מסטיק לטייסים כפי שאומרות התקנות הפנימיות של החברה. טייסים הם אנשים מאוד קפדניים.

בועז חטיבה:

גיורא, סליחה, עם כל הכבוד, אני מבקש. אתה מדבר ואנחנו יודעים על מי. אנחנו מדברים על לפני שלושים שנה.

גיורא רום:

בועז, אני שם את זה בסוגריים, זו היתה סתם אתנחתה.

בועז חטיבה:

זה הטלת דופי, והשמצה של ציבור שלם, אני מאוד מצטער. זה היה מישהו באל-על שעשה כזה דבר לפני 30 שנה - לא יכולים להגיד את זה פה.

לאה ורון:

זה היה בהומור.

בועז חטיבה:

זה היה הומור שהיינו צריכים להסיק ממנו מסקנות מסוימות לגבי הדיון. אנחנו אוהבים להתבדח, אבל לא על חשבוננו.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

אני חושב שלא צריך לקחת את זה באופן אישי. אני אצביע על הסעיף כפי שהוא, אני לא אתקן אותו. סעיף 59, מי בעד? מי נגד?

ה צ ב ע ה

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיף 59 אושר.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

אני מאשר את הסעיף. אנחנו עוברים לסעיף 60.

רננה שחר:

"(א) לא יפעיל אדם כלי טיס אלא אם כן קיימת לגבי אותו כלי טיס תעודת כושר טיסה

תקפה שניתנה לפי הוראות סימן זה, ובכפוף לתנאים שבאותה תעודה.

(ב) המנהל ייתן למפעיל אווירי, המבקש זאת, תעודת כושר טיסה, בהתקיים כל אלה:

(1) כלי הטיס רשום בפנקס הרישום;

(2) כלי הטיס עומד בכללי הכושר האווירי ובכללי הגנת הסביבה שנקבעו לפי

סעיף 46;

(3) קיים לגבי כלי הטיס ספר טיסה (flight manual) או מסמך מתאים אחר, המפרט את מגבלות ההפעלה של כלי הטיס וכן כל מידע אחר הנחוץ להפעלתו

הבטוחה של כלי הטיס, הכל כפי שקבע השר;

(4) קיים לגבי כלי הטיס ספר תחזוקה (maintenance manual) או מסמך מתאים

אחר, המפרט את דרישות התחזוקה ובכלל זה פעולות הבדק שיש לבצע בכלי

הטיס, וכן כל מידע אחר הדרוש לשם שמירה על כשירותו האווירית הנמשכת

של כלי הטיס, הכל כפי שקבע השר;

(5) המנהל אישר את הגורם האחראי מטעמו של המפעיל האווירי לביצוע פעולות

הבדק בכלי הטיס, מבין המורשים לכך לפי סעיף 23, בהתאם להוראות שקבע

השר;

(6) כלי הטיס נמצא בטוח לטיסה, בשים לב, בין השאר, לתכן שעל פיו יוצר,

למבנהו ולציוד התעופתי המותקן בו;

(7) מתקיימים תנאים נוספים שקבע השר לעניין זה.

(ג) על אף הוראות סעיף קטן (ב), רשאי השר לקבוע סוגים מיוחדים של תעודות כושר טיסה שיינתנו בנסיבות ובתנאים שיקבע, גם אם לא מתקיימים לגבי כלי הטיס כל התנאים למתן תעודת כושר טיסה המנויים באותו סעיף קטן.

(ד) השר רשאי לקבוע הוראות לעניין תעודת כושר טיסה ובכלל זה לעניין תקופת תוקפה של תעודה כאמור, ההליכים לקבלת התעודה, לרבות הוראות בדבר אופן הגשת הבקשה לקבלתה, המסמכים שיש לצרף לבקשה כאמור והבדיקות שיש לערוך לכלי הטיס לשם בדיקת כשירותו האווירית, וכן לעניין הפרטים שייכללו בתעודה כאמור, אופן שינויה ופקיעת תוקפה.

(ה) על הגבלת תעודת כושר טיסה, התלייתה, ביטולה וסירוב לחדשה, יחולו הוראות סעיף 35(א)(1) עד (3) ו-(ב), בשינויים המחויבים."

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

רבותי, הערות.

איתי עצמון:

אני רציתי להעיר לגבי סעיף קטן (ד). כדי להתאים את הנוסח למה שקבוע היום בתקנה 70 לתקנות התיעוד, להוסיף גם הוראות לעניין העברת תעודת כושר טיסה לאחר.

רננה שחר:

מקובל, מותר להעביר. כלומר, התעודה עוברת עם ה- - -

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

האם יש עוד הערות?

גדי אריאל:

אני מאיגוד הטייסים. זה בדיוק אותו הדבר כמו הסעיף הקודם שבו דיברנו לגבי העניין של התעודה.

אברהם קמחי:

אין הבדל בין כושר אווירי לבין תעודת רישום מבחינת הניירת. זה בדיוק אותו הדבר לגבי חברת תעופה או עסק מסחרי. לגבי פרטיים – זה מאה אחוז נכון. לגבי מפעיל - אין הבדל בין תעודת כושר אווירי. לדוגמה, מה שסיפרתי לגבי משקל שזה כושר אווירי. לי הועבר נייר לא נכון שמעולם לא קיבל אישור. אבל, הוא הועבר אליי. הרצון הטוב בוודאי היה מתקן את זה. אבל, אסור להשאיר את זה בחוק כך.

גד אריאל:

אני מדבר על כל סעיף 60 - תעודת כושר טיסה. סעיף קטן (ב) אומר: "המנהל ייתן למפעיל האווירי". הרי כשהמנהל מוציא את התעודה הזאת הוא לא שולח אותה אליי הביתה. הוא שולח אותה למפעיל האווירי. המפעיל האווירי לא שולח כל תעודה אליי הביתה, הוא שם אותה במטוס. אני צריך לבדוק שהיא במטוס, זה הכול.

רננה שחר:

זה מה שכתוב: "לא יפעיל אדם כלי טיס, אלא אם קיימת לגבי אותו כלי טיס תעודת כושר טיסה תקפה". מה הבעיה? אני לא מצליחה להבין את ההערה.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

לא כל פעם כשאתה עולה למטוס אתה צריך לקבל תעודה. התעודה קיימת במטוס עם תוקף מתאריך עד תאריך – זו הכוונה. היא צריכה להיות תקפה באותו פרק זמן, באותו תאריך. אם הבנתי נכון זוהי הכוונה. אני לא חושב שיש עם זה בעיה. אתה הבנת שכל פעם הוא צריך לקחת ולבדוק. התעודה צריכה להיות תקפה בין תאריכים כפי שחתם עליהם האדם המוסמך שהתעודה הזאת היא תקפה.

רננה שחר:

אני חייבת לציין שיש גם הבדל מאוד גדול בין סעיף 60 לסעיף 68. סעיף 60 זה ממש הפעלת כלי ללא תעודה – לא ניתנה לו תעודת כושר טיסה, או שהיא לא תקפה. סעיף 68 זה באמת חובת נשיאת מסמכים של התעודה. לא יכול להיות מצב שטייס יטיס כלי כשאין לו תעודת כושר טיסה בתוקף. לא יכול להיות מצב כזה.

בועז חטיבה:

אנחנו מסכימים. תעודה חייבת להיות, ובתוקף. לזה אנחנו מסכימים, אין ויכוח.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

אני הבנתי את זה מלכתחילה. מי בעד סעיף 60? אתה הערת הערה קטנה לתיקון מסוים.

איתי עצמון:

נכון, בסעיף קטן (ד), הוראות לעניין העברת תעודת כושר טיסה לאחר.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

כן, כולל התיקון שהוצע על-ידי היועץ המשפטי של הוועדה. מי בעד? מי נגד?

ה צ ב ע ה

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיף 60, כולל התיקון, אושר.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

הסעיף אושר. סעיף 61.

רננה שחר:

"(א) לא יפעיל אדם כלי טיס שחלות לגביו הוראות הכרך הראשון לנספח 16 לאמנה, אלא אם כן קיימת לגבי כלי הטיס תעודת רעש תקפה, המאשרת את דירוג הרעש של כלי הטיס בהתאם להוראות הכרך הראשון לנספח 16 לאמנה (בסימן זה – דירוג הרעש), שניתנה לפי סעיף זה, ובהתאם לתנאים שבאותה תעודה."

איתי עצמון:

סליחה, אני עוצר אותך כאן לפני שממשיכים מכיוון שזהו סעיף ארוך. יש איזושהי בעיה עם הוראה האומרת: לא יפעיל אדם כלי טיס שחלות לגביו הוראות כלשהן באמנה. אני חושב שכדאי לומר או: כלי טיס מסוג שקבע השר בהתאם להוראות הכרך הראשון לנספח 16, או אולי לומר: השר רשאי לקבוע סוגי כלי טיס שהוראות סעיף זה לא יחולו לגביהם בהתאם לנספח 16.

רננה שחר:

אני חושבת שהפתרון, אם לדבר על הכיוון שלך שאתה מוטרד מזה שבעצם יש פה החלה ישירה של הוראות הכרך הראשון לנספח 16 לאמנה לעניין סוגי כלי הטיס שחייבים בתעודת רעש - - -

איתי עצמון:

בפרט שכתוב: לא יפעיל אדם. יש כאן סנקציה פלילית.

רננה שחר:

כן. אני חושבת שאם כבר הדרך הנכונה לעשות את זה אז זה: לא יפעיל אדם כלי טיס אלא אם כן קיימת לגבי כלי הטיס תעודת רעש תקפה, ואז לקבוע שהשר רשאי לקבוע סוגי כלי טיס שהחובה הזאת לא תחול עליהם בהתאם להוראות האמנה. למעשה, כבר יש תקנות בעניין הזה, והתקנות מגדירות שזה בהתאם לנספח 16 לאמנה.

איתי עצמון:

אני מציע לקבל את הפתרון שאנחנו פשוט נמחק מי שחלות לגביו עד לאמנה. ואז זה יהיה: לא יפעיל אדם כלי טיס, אלא אם כן קיימת לגבי כלי הטיס תעודת רעש תקפה המאשרת את דירוג הרעש וכו'. ובסוף הסעיף נכתוב: השר רשאי לקבוע סוגי כלי טיס שהוראות סעיף זה לא יחולו לגביהם בהתאם להוראות הכרך הראשון לנספח 16 לאמנה.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

רבותי, הערות נוספות. אין הערות.

אברהם רזיאל:

סליחה, אם אפשר. כל הנושא של הרעש מתחיל פה בסעיף 61, ועובר לעוד שני סעיפים, ואחר כך בהמשך בסעיף 70. לנו - התעשייה האווירית - יש איתו בעיה. קונקרטית לעניין הזה, אני קופץ לסעיף 151 בחוק היות וסעיף 151 פוטר סוגי כלי טיס מסוימים מהוראות החוק בכלל. ולכאורה, הוא פותר גם מהסעיפים האלה כי לא כתוב אחרת בחוק שם.

התעשייה האווירית נקלעה פה למצב שסוגי פעילויות שלה נפגעים בצורה קשה מהעובדה הזו שזה צריך להגיע לרמה של השר כדי שהיא תוכל להיות בסדר. זה אולי לא נשמע ברור כרגע. אבל, סעיף 61 קובע שיש צורך בתעודה. סעיף 62 קובע מתי אפשר לפטור מהצורך בתעודה, או ההיפך – גם עם תעודה אי אפשר לטוס. סעיף 70 אומר בכלל משהו אחר. הוא אומר שלא ניתן להפעיל כלי טיס בסעיפי רעש שקבע השר, בהסכמה של השר לאיכות הסביבה. סעיף 144 נותן זכות למנהל מאיזה סעיפים הוא יכול לפטור. סעיף 151 פוטר סוג מסוים של כלי טיס מכל הוראות החוק. בסוף כפופים עדיין לסעיף 70. זה מתחיל מפה עד לסעיף 70, עובר לסעיף 144, ומגיע לסעיף 151.

אנחנו הבענו את ההסתייגות שלנו במהלך הדיונים בעניין הזה. נכון שהתבקשנו להעביר נייר עמדה שהוא עכשיו בהכנה בלשכה המשפטית שלנו.

לאה ורון:

אנחנו לא הצלחנו להבין את הבעיה שלך. האם אתה לא מרוצה מכך שיש סעיפים שמקנים את הסמכות לפטור?

אברהם רזיאל:

אני מאוד מרוצה. אבל, לצערי הסעיף הזה שמקנה את הסמכות לא מחיל עליו את כל הסעיפים הנוגעים לרעש.

רננה שחר:

אז כשנגיע לסעיף הפטור נעיר עליו. אני רק אומר באופן כללי. אני חושבת שמר רזיאל מדבר על מטוסים צבאיים זרים.

אברהם רזיאל:

לא רק. מטוסים שהם ללא תעודת סוג בכלל כמו מטוס שיש לנו אנחנו מטפלים בו אד הוק כרגע, ואני מקווה שיימצא לו פתרון. מטוסי מדינה של מדינת ישראל כנ"ל.

קריאה:

מטוס מדינה פטור.

אברהם רזיאל:

האם הוא פטור מסעיף 70? אמרתם שלא. אתם אומרים לי שהיות ולמנהל בסעיף 144 אין אפשרות לפטור מסעיף 61, סעיף 62, וסעיף 63, וסעיף 70.

יערה למברגר:

סמכות הפטור זה מהוראות שהחוק חל לגביהם. השלב הראשון – החוק חל. אחר כך אפשר לפטור מזה. אם יש סוגי מטוסים, מטוסי מדינה, שהחוק לא חל עליהם, אז לא צריך לפטור ממה שהחוק לא חל עליו.

אברהם רזיאל:

אתה מדבר על אחד ספציפי, מדינת ישראל.

גד רגב:

מטוסי מדינה, זה מה שחל על מטוסי מדינה. על מטוסים שהם לא מטוסי מדינה זה סיפור אחר. אבל, מכיוון שאנחנו ממילא נגיע לזה, אני מציע לדחות את הדיון הזה לשם.

גיורא רום:

אני אתמול קיבלתי בקשה לפטור מתקנות רעש מטוס מאיזה ארץ עולם שלישי. התברר לי שזה state. אני אמרתי שהוא לא זקוק בכלל לפטור ממני, זה עניין של ממשלת ישראל ואותה מדינה. זה לא עניין של מנהל רת"א.

אברהם רזיאל:

האם אני כנציג התעשייה האווירית צריך לפנות לממשלת ישראל לבקש ממנה את האישור?

כי כתוב שהוא פטור מהחוק, אז בשביל מה אני צריך לפנות?

רננה שחר:

אבל, סעיף 151 עוסק בנושא של הזמנת מטוסי מדינה לישראל, אם בידי חיל האוויר, ואם בידי רת"א – את כל הסיטואציות שבהם מטוסי מדינה יכולים להיכנס לישראל. אני חושבת שאם יש בעיה עם סעיף 151 אז צריך לדבר על זה. אני לא רואה גם את ההערה לסעיף 61. רזיאל, מה אתה רוצה שיהיה כתוב פה?

גיורא רום:

אולי נטפל על זה דרך סעיפי הפטור?

אברהם רזיאל:

אני מוכן. אבל, גם מה שנאמר פה על-ידי רננה וגדי - - -

גיורא רום:

לא, לא. רזיאל, יכול להיות שבאמת אצלכם, במקרה הספציפי שלכם, יש מקרים פרטיים מאוד מורכבים. אתם היחידים, אנחנו לא ארצות-הברית שיש אין סוף תעשיות אוויריות. יכול להיות שצריך לטפל בזה דרך סעיפי הפטור כי זה גם לא קורה שני וחמישי, וצריך לתת למנהל את שיקול הדעת.

לאה ורון:

האם תעודת הרעש ניתנת פעם אחת, או שחדשות לבקרים נבדקת עוצמת הרעש?

אברהם רזיאל:

היא ניתנת בייצור.

לאה ורון:

וזהו.

רננה שחר:

לא, וגם בשלב - - -

לאה ורון:

האם עוצמת הרעש נשמרת לאורך כל השנים, או שהיא משתנה?

רננה שחר:

תמיר נמצא פה.

תמיר ברעם:

במסגרת רישוי של מודל כלי הטיס ראיתם כי בסעיפים השונים של החוק שכתוב: כללים להגנת הסביבה. נכון, אנחנו בודקים גם מאות תקנות של החוזק של האווירון וכל הדברים האלה. אבל, אנחנו גם דואגים במסגרת הרישוי שהוא יענה על תקנות הרעש. מתבצעים ניסויים, ונקבעות רמות הרעש שאותו מטוס, מודל ספציפי, מייצר. הדגם מקבל אישור שהוא עומד בכללי רעש מסוג מסוים – לא חשוב איזה. אחרי זה המטוסים הספציפיים שמיוצרים, כל מטוס ספציפי, מקבל תעודת רעש שמעידה שהוא עונה על תקנות הרעש. התעודה הזאת ניתנת אחת בחיים של מטוס, אלא אם כן עשו בו שינוי. למשל, שינו מנועים או דברים כאלה. אבל, באופן עקרוני אין לה תוקף.

דוד גורודצקי:

לגבי סעיף 61(ב): "המנהל ייתן למפעיל האווירי המבקש זאת" – מה לגבי מטוסים שהם לא - - -

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

אנחנו עוד לא קראנו את (ב). תיכף נקרא אותו, ואז תוכל להעיר את ההערה. רננה, (ב).

רננה שחר:

"(ב) המנהל ייתן למפעיל אווירי המבקש זאת, תעודת רעש, אם כלי הטיס רשום בפנקס הרישום, עומד בכללי הגנת הסביבה שנקבעו לפי סעיף 46, שעניינם תקני רעש, וממלא אחר תנאים נוספים שקבע השר."

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

הערה.

דוד גורודצקי:

לגבי הסעיף הזה – מה קורה למטוסים שלא עובדים תחת מפעיל אווירי? זאת אומרת, מטוסים פרטיים.

קריאה:

הוא גם במפעיל אווירי. היא גם כוללת.

רננה שחר:

הגדרת מפעיל אווירי - בהפעלה מסחרית זה בעל רישיון להפעלה אווירית. כלומר, חברות התעופה. בהפעלה כללית זה בעל הכלי, או השוכר שלו, או מי שהורשה מטעמו.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

הערות נוספות ל-(ב)? אין. אנחנו עוברים ל-(ג).

רננה שחר:

"(ג)על הגבלת תעודת רעש, התלייתה וביטולה, יחולו הוראות סעיף 35(א)(1) עד (3), בשינויים המחויבים.

(ד)השר, בהתייעצות עם השר להגנת הסביבה, רשאי לקבוע הוראות לעניין ההליכים לקבלת תעודת רעש, לרבות הוראות בדבר אופן הגשת הבקשה" – זה צריך להיות לקבלת התעודה – "המסמכים שיש לצרף לבקשה כאמור והבדיקות שיש לערוך לכלי הטיס לשם בדיקת עמידתו בתקני הרעש החלים לגביו, וכן לעניין הפרטים שייכללו בתעודה כאמור ואופן שינויה.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

רבותי, אין הערות.

עומר שלו:

שאלה – ההפניה ל-31א(1) עד (3), האם לא צריך להזכיר גם את א רבתי (1) שתוקן? הסעיף נכתב עוד לפני שתיקנו בישיבה הקודמת. סליחה, זה בסדר. לא צריך לעשות את השינוי.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

הערות נוספות לסעיף 61? אין הערות.

אברהם רזיאל:

אין הערות בכפוף לדיון המשך, בבקשה. אין הערות כי עדיין יש הסתייגויות מהאופן. זה עדיין: "לא יפעיל אדם". כלומר, אין פה שום שיקול דעת לאף אחד להסתייג מהעניין הזה. יכול להיות שניתן פתרון בסעיף 144 עם מתן הפטור.

איתי עצמון:

סליחה, אנחנו הרי הוספנו בסעיף קטן (א) שהשר רשאי לקבוע סוגי כלי טיס שהוראות סעיף זה לא יחולו לגביהם.

אברהם רזיאל:

שזה ישנו בסעיף 151 שזה לכאורה בסדר.

רננה שחר:

לא, זה משהו אחר. אבל, נניח דאונים לא צריכים תעודת רעש. יש כלים שלא צריכים תעודת רעש, וזה ברור. נספח 16 לאמנה אינו חל עליהם.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

מי בעד סעיף 61 כולל התיקון, השינוי שהוצע פה? מי נגד?

ה צ ב ע ה

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיף 61, כולל התיקון, אושר.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

הסעיף אושר. ממשיכים לסעיף 62.

רננה שחר:

"(א) על אף הוראות סעיפים 60 ו-61, רשאי אדם להפעיל כלי טיס גם אם לא ניתנה לגביו תעודת כושר טיסה או תעודת רעש, אם קיימת לגביו תעודה מקבילה לתעודה כאמור, שניתנה לו מאת הרשות המוסמכת לעניין זה במדינה חברה, ובלבד שהתעודה אושרה בידי המנהל לפי סעיף זה, ושההפעלה תיעשה בהתאם לתנאים שבאותה תעודה ולתנאי האישור.

(ב) השר יקבע את התנאים ואת ההליכים לקבלת אישור לפי סעיף קטן (א).

(ג) אישור שניתן לפי סעיף זה, יראו אותו לעניין חוק זה ודיני הטיס האחרים כתעודת כושר טיסה או כתעודת רעש, לפי העניין."

בועז חטיבה:

אני מבקש לשאול שאלה, ולפי זה נדע אם יש הערה. הבעיה פה היא ממטוסים לחכירה יבשה מה שנקרא. למשל, חברה תעופה ישראלית חוכרת מטוס מחו"ל, ומפעילה אותו. כשרשות התעופה האזרחית מאשרת תעודת כושר טיסה או תעודת רעש ממדינה חברה, האם יש לזה עדות בתא הטייס, בקוקפיט? זאת אומרת, כשאני נכנס לתא הטייס, האם אני רואה את תעודת כושר הטיסה ותעודת רעש שהוציאה רת"א אנגולה, לצורך העניין, או שאני רואה attachment, או פתק בעברית שמאפשר לי לדעת שאכן רשות התעופה האזרחית אישרה את הדבר הזה?

רננה שחר:

הסעיף הזה מאפשר לעשות מה שקוראים בשפת הקהילה ולידציה, ולידציה של תעודות כושר טיסה, ותעודות רעש שניתנו. אני לא מכירה שרת"א עושה שימוש, עושה ולידציה בימנו אלה לתעודות כושר טיסה או לתעודות רעש. בכל זאת, חשבנו שנכון אם בעתיד ירצו ברת"א לעשות את זה, כמו שעושים ולידציה לרישיונות, ואז כמובן אישור או ולידציה של תעודת כושר טיסה הולכת גב אל גב עם תעודת כושר הטיסה. היא מותנית בה, בתנאים שלה, בתוקפה. ממש כמו אישור רישיון. היא יכולה לקבוע מגבלות נוספות כמובן. אבל, אתה תראה מסמך ישראלי שצמוד אליו המסמך של המדינה הזרה, והם מתייחסים אחד לשני. אבל, זה דבר שכיום לא מתקיים. רת"א לא עושה.

בועז חטיבה:

אין לנו שום ויכוח עם העיקרון. השאלה היחידה שאני מבקש לשאול - - -

רמי ליבלינג:

בחכירה יבשה אתה מקבל את המטוס עם כל התעודות האורגינאליות שלו. רת"א לא אוהבת לתת חכירה יבשה לאורך זמן. הניסיון שלנו הוא שאחרי כשנה מעבירים אותו לרישום ישראלי, ואז זה עובר לתעודה ישראלית. אבל, בחכירה יבשה אתה מקבל את המטוס עם הרישום הזר, ואישורים להפעיל אותו, ותמצא על ה- - -

בועז חטיבה:

כל מה שאנחנו מבקשים שיובהר – ראשית, שרת"א אישרה. האישור צריך להיות מוצמד למקור. זה לא כתוב פה. אני עלול למעוד בזה שאני אבוא לתא הטייס, ואני אמצא תעודת כושר טיסה ותעודת רעש שאושרו בידי ממשלת אנגולה או זימבבואה.

לאה ורון:

תסבירו לנו מה זה חכירה יבשה מול חכירה רטובה.

רמי ליבלינג:

מי שחתום על האמנה, כל מדינה מכירה שהוא מנפיק. ולעשות את הוולידציה אם יש צורך – אין ולידציה. חכירה יבשה היא חכירה שבה חברה חוכרת מטוס ללא צוות. הוא יכול להיות ברישום של אותה מדינה.

קריאה:

או ברישום של מדינת ישראל. זה יכול להיות שתי וריאציות.

רמי ליבלינג:

בועז שואל כאשר הוא חכירה יבשה ברישום זר.

בועז חטיבה:

שתי הפאזות, כי לא ברור לי אם כשהוא עבר לרישום ישראלי תעודת הרישום הופכת להיות ישראלית?

רמי ליבלינג:

לחלוטין.

בועז חטיבה:

לחלוטין. אז כל מה שאנחנו מבקשים הוא שתעודת רישום שאושרה בידי המנהל לפי סעיף זה, אני רוצה אינדיקציה לזה בקוקפיט – זה הכול.

רננה שחר:

אני לא חושבת שזה המקום בחקיקה ראשית - בדיוק כמו בתקנה 10 לתקנות הרישיונות שבה יש הסדרים לעניין איך נראה האישור. האישור ניתן בכתב, הוא צמוד.

לאה ורון:

רגע, תסבירו לנו את המושגים. האם חכירה רטובה זה עם הצוות?

קריאות:

כן.

גד רגב:

יש חכירה רטובה שזה עם הצוות. למעשה, אתה קונה את הטיסה שמישהו יבצע עבורך. ויש חכירה יבשה שנחלקת לשניים. האחת היא בדרך כלל קצרת טווח, ובה אתה לוקח את המטוס. אתה משאיר אותו ברישום של המדינה הזרה. אתה שם צוות או הפעלה מקומית ישראלית. למשל, כרגע היה בישראייר מטוס שישב פה שלושה-ארבעה שבועות.

יש חכירה יבשה שהיא ארוכת טווח. יש חברות תעופה, כולל בישראל, שחכרו או חוכרים מכל מיני גורמים, כולל בין-לאומיים מטוס לשלוש-חמש-שש שנים, ואז הרישום הוא כאילו מלא ישראלי. המטוס עבר לפיקוח ישראלי של רת"א. הוא מופעל על-ידי אותה חברת תעופה. אבל, עדיין הבעלות שייכת לגורם חיצוני.

לאה ורון:

האם (ג) רלוונטי גם אם ישראייר חוכרת מאל-על מטוס?

גד רגב:

חיובי. אבל, אנחנו מקלים כי אנחנו מכירים.

גיורא רום:

למשל, אל-על חכרה עכשיו מטוס מטען לשלוש שנים עם אופציה להארכה. רת"א עברה את כל תהליך הרישוי כך שהמטוס כשהוא נחת בישראל, הוא היה כבר מצויד עם רישוי ישראלי שרת"א הנפיקה בסינגפור.

בועז חטיבה:

אין לנו ויכוח עם כל התהליכים האלה. השאלה היחידה - ואם יש לזה מענה בתקנות זו גם תשובה טובה - אם אני נכנס לתא הטייס ואני ממלא את חובתי לבדוק תעודות, ואני מוצא תעודה שאושרה בידי המנהל, תעודה ממדינה חברה, איך אני יודע את זה? אם אומרים שיש מענה אז אין בעיה, המקרה סגור.

רננה שחר:

אני חוזרת ואומרת, סעיף 62 הוא סעיף חדש. זה לא פרקטיקה שמבוצעת. רת"א בעבר לא נתנה וגם היום לא עושה ולידציה, לא לתעודות כושר טיסה, ולא לתעודות רעש. אם ירצו בעתיד – זה אפשרי. אני בטוחה שהתקנות יסדירו את הנושא הפרקטי או הטכני של איך ניתן האישור.

בועז חטיבה:

אפשר אולי לכתוב את זה פה, ואז לא יהיה ספק - שתעודה שאושרה בידי מדינה חברה אישור לכך יוצמד לתעודה המקורית.

קריאות:

לא, לא.

רמי ליבלינג:

המשמעות של רישום ישראלי זה שמונפקות תעודות ישראליות, ואותן חמש תעודות חייבות להיות על אותה דלת. ואם הוא חכור ונשאר ברישום הזר, התעודות שיהיו על אותה דלת הן התעודות הזרות.

בועז חטיבה:

השאלה היא, איך אני יודע שהיא אושרה בידי המנהל? זה שתהיה תעודה זרה אני יודע. רק שאלנו איך נדע שהמנהל אישר אותה? כתוב: תעודה ממדינה חברה אושרה בידי המנהל.

יערה למברגר:

סעיף (ג) אומר: אישור שניתן לפי סעיף זה, יראו אותו לעניין חוק זה ודיני הטיס כתעודת כושר טיסה או כתעודת רעש. זאת אומרת, לפי סעיף (ג) אם החובה שלך לבדוק תעודת כושר טיסה, אז החובה שלך לבדוק את האישור. אם אין אישור אז אין תעודה.

רון גנט:

אני עורך דין, ולא טייס. עכשיו אני מבין לראשונה שבעצם אתם קובעים פה, ואתם חושפים את הטייסים. אתם קובעים חובה. אתם מודיעים פה בשולחן שאתם לא מבצעים בכלל את הוולידציה, ואתם אומרים: אני קובע לכם חובה. אני לא נותן לכם אפילו את האפשרות לבדוק. רשאי אדם להפעיל כלי טיס גם אם לא ניתנה לגביו תעודת כושר טיסה, או תעודת רעש, אם קיימת לגביו תעודה מקבילה לתעודה כאמור, שאושרה על-ידי המנהל. זאת אומרת, אני טייס לצורך העניין. אני מקבל תעודת כושר טיסה, תעודת רעש. אני יודע מראש שהיא לא אושרה כי רת"א מודיעה עכשיו: אני גם לא עושה את זה.

קריאות

לא, לא.

איתי עצמון:

- - -להשתמש גם בתעודות שניתנו במדינות חברות. זה כל מטרת הסעיף. אני לא מבין איך אתה קורא את זה.

רון גנט:

אנחנו מדברים על האישור בידי המנהל.

רננה שחר:

נקנה כלי שהיה עד עכשיו רשום בבריטניה. מה שקורה היום הוא שרת"א עושה לו תעודת כושר טיסה חדשה. ניתן לעשות. זה קיים באמנה שמדינה יכולה. היום הפרקטיקה שמעמידים את הכלי לביקורת מההתחלה, והוא עושה תעודת כושר טיסה ישראלית מ-א' ועד ת' - לא מכירים. אפשר לעשות, בעתיד אפשר לשנות - זה דבר שהוא לגיטימי בנספח 8 לאמנה - שייקחו את תעודת כושר הטיסה הבריטית שניתנה, ויעשו לה ולידציה לתקופת תוקפה. יגידו: אתה יכול להמשיך להטיס את המטוס ברישום הישראלי עם תעודת כושר הטיסה הבריטית שניתנה.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

הדברים ברורים.

קריאה:

האם הנייר הזה יהיה בקוקפיט?

רננה שחר:

בוודאי, איזו שאלה?

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

רבותי, אנחנו סתם מתעכבים פה. אני סיימתי את הדיון על סעיף 62. מי בעד הסעיף? מי נגד?

ה צ ב ע ה

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיף 62 אושר.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

הסעיף אושר. ממשיכים לסעיף 63.

רננה שחר:

"השר, בהתייעצות עם השר להגנת הסביבה ובאישור ועדת הכלכלה של הכנסת, רשאי לאסור, בתקנות, הפעלת כלי טיס המדורגים בדירוגי רעש שקבע, בשטח ישראל, גם אם ניתנה לגביהם תעודת רעש לפי סעיף 61 או אישור לפי סעיף 62."

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

רבותי, הערות.

דוד גורודצקי:

איפה נמצאים דירוגי הרעש האלה?

רננה שחר:

בתקנות הרעש. לפי זכרוני, בתקנה 8 לתקנות הרעש.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

כן, לא צריך לחזור. רבותי, אנחנו מבינים את הדברים. הערות לסעיף 63. אין הערות. מי בעד? מי נגד?

ה צ ב ע ה

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיף 63 אושר.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

הסעיף אושר.

רננה שחר:

"64. (א) בלי לגרוע מהוראות סעיפים 60 ו-62, לא יפעיל אדם כלי טיס אלא אם כן כלי הטיס הוא במצב כשיר לטיסה והוא מופעל בהתאם למגבלות ההפעלה שבספר הטיסה או במסמך אחר שקבע השר, כמשמעותם בסעיף 60(ב)(3).

(ב) השר רשאי לקבוע תנאים וחובות שיחולו על מפעיל אווירי במטרה להבטיח את כשירותו האווירית הנמשכת של כלי הטיס, ובכלל זה החובה להעמיד את כלי הטיס לבדיקה תקופתית או לבדיקת ביקורת, חובות ומגבלות לעניין החזרת כלי טיס לשירות לאחר ביצוע פעולות בדק, וחובות דיווח לרבות לגבי תקלות ונזקים שנגרמו לכלי הטיס. תקנות לפי סעיף קטן זה יותקנו באישור ועדת הכלכלה של הכנסת."

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

רבותי, הערות.

בועז חטיבה:

איגוד הטייסים מבקש להתייחס לסעיף 64(א). אני רוצה להגיד מאוד בזהירות. ברור שאנחנו צריכים להפעיל את כלי הטיס בהתאם למגבלות ההפעלה שבספר הטיסה, וכן הלאה. אבל, בטיסה קורים הרבה מאוד מצבים שעוברים מגבלה, וגם הטייסים המנוסים והטובים ביותר, והאחראים ביותר. יש מצבים של מעבר מגבלה כי אנחנו הרבה פעמים נתונים לחסדי הרוחות, ומגבלות נעברות חדשות לבקרים. לא מתוך כוונת זדון, לא מתוך זלזול, ולא מתוך חוסר אחריות. כרגע לפי נוסח הסעיף יש לנו פה שוב נושא של קנסות ועיצומים אחרים בסיטואציות שלפעמים הן לא בשליטתנו. אנחנו לא מבקשים פה קארד בלנש לעבור מגבלות – ממש לא. אבל, אנחנו מבקשים אולי לסייג למקרים שמעבר המגבלה נעשה ברשלנות ובזדון. כי יש מעברי מגבלות – כל טייס מכיר את זה – שמשב רוח קטן יכול לגרום למעבר מגבלת מהירות בפיינל, בגישה הסופית לנחיתה. בעוד הרבה מאוד מקרים נעברות מגבלות.

רננה שחר:

אנחנו גם רוצים להשיב, וגם רוצים לבקש עוד משהו. אנחנו חושבים, וגם בדיונים המוקדמים עם איגוד הטייסים זה הובהר שהם מקבלים את זה שכמובן הטייס צריך להפעיל בהתאם למגבלות ההפעלה. הוא הטייס, וזה בדיוק הוא מי שצריך להפעיל בהתאם למגבלות ההפעלה.

כל הנושא של מעבר על מגבלות הפעלה בגלל נסיבות כאלו ואחרות – אני חושבת שזה נופל לאותן הגנות רגילות. אם אנחנו מדברים על האחריות הפלילית, הגנות של כורח, של צורך, או כל דבר אחר, שתמנה אותן בפרק ה' (1) לחלק הכללי לחוק העונשין. אני חושבת שזה נכון להשאיר את זה כך, ולא לסייג.

אנחנו מבקשים שיהיה כתוב חוץ מ"הוא מופעל בהתאם למגבלות ההפעלה שבספר הטיסה או במסמך אחר שקבע השר", הוא גם מופעל בהתאם למגבלות התחזוקה שבספר התחזוקה או במסמך אחר. כי, למשל, אם הוא עבר את השעות שבהן הוא היה צריך להיכנס לטיפול, או עבר את המחזורים וכו', גם זה צריך להיות באחריות המפעיל.

איתי עצמון:

האם תוכלי לחזור על התיקון שאתם מבקשים?

רננה שחר:

כתוב: "והוא מופעל בהתאם למגבלות ההפעלה שבספר הטיסה או במסך אחר שקבע השר", ובהתאם למגבלות התחזוקה שבספר התחזוקה או במסמך אחר.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

האם ההפעלה לא כולל את זה?

רננה שחר:

לא. יש מגבלות הפעלה, ויש מגבלות תחזוקה. מגבלות הפעלה מתייחסות, למשל, למשקל המרבי שלו.

אברהם רזיאל:

רננה, אני חושב שאתם נופלים בפח של עצמכם. הפעלה – תלכו אחורה למה שהוגדר בהגדרות. הפעלה זה גם כולל תחזוקה. זמן ההפעלה מחולק לשניים בהגדרות, כך שההפעלה היא מילה נכונה. אבל, אם פה פתאום מבינים שזה רק הפעלה-הטסה, אז זה דבר אחד.

רננה שחר:

אוקיי, אז אני מקבלת את מה שאומר רזיאל - שיהיה כתוב: מופעל בהתאם למגבלות ההפעלה שבספר הטיסה או בספר התחזוקה. בספר התחזוקה יש גם מגבלות הפעלה, נכון?

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

כן.

בועז חטיבה:

אני מבקש לשוב ולהסביר, ואתן דוגמה. כאשר אתה בא לנחיתה במטוס שאני מפעיל במשקל המרבי, אתה נמצא במרווח זעום ממגבלת המהירות. כל משב רוח גורם לך למעבר מגבלה. זה קורה לנו על בסיס יום יומי שנעברות מגבלות. ואם מדברים פה על סבירות והיגיון, אז שוב, מי שמתכוון לפעול כלפינו בסבירות והיגיון לא צריך את הסעיף בנוסח הזה. כי הרי אנחנו לא מנסים לקבל פה קארד בלנש להפקרות, לעברות למעברי מגבלות. אנחנו מבקשים שכל מקרה שדבר נעשה בזדון, או בחוסר אחריות, או ברשלנות, אנחנו ניתן את מלוא הדין.

גיורא רום:

בועז, האם סעיף 73(ב) לא נותן לך תרופה לזה? נדמה לי שסעיף 73(ב) נותן מרחב גדול מאוד של שיקול דעת לגבי דברים שטייס צריך לעשות בשביל להגן על חיי הנוסעים ועל בטיחות.

בועז חטיבה:

גיורא, אין פה עניין של שיקול דעת, כי זה דברים של רגע. זאת אומרת, כשאתה בא בפיינל ב-737 כבד ביום שבו יש משבים, אתה בהגדרה על המגבלה - - -

גיורא רום:

נניח ולא היית יכול לפתוח מנוע פתאום בגובה 500 רגל, זה נכנס לסעיף 73.

בועז חטיבה:

לא, כי זה לא עניין של שיקול דעת.

גיורא רום:

המילים שיקול דעת לא מופיעות פה. שיקול הדעת הוא שלי, של המנהל.

בועז חטיבה:

לא. זה לא חירום, ולא כלום. אני אסביר הכול, ואתן דוגמה. יש מצבים, וקורה לנו כמעט כל יום בחורף שכשאתה מגיע לשדה אמסטרדם, למשל, שהוא שדה מוכה רוחות, ואתה בא לנחות באמסטרדם, ודיווח מזג האוויר מדווח על רוח בעוצמה של 25 קילומטרים, משבים, עד 50. זה רוח של 50 עד 100 קילומטרים, או 45 עד 90 קילומטרים. זה משתנה בתדירות כל הזמן. זה משתנה בחטף, בשניות. זה רגע 40 או 50 קמ"ש, ושנייה אחרי זה כפול. זה בכלל לא משהו שטייס יכול להספיק להגיב לו. אני רגע אחד יושב בפיינל בגובה 500 רגל, המהירות היא בדיוק איפה שהיא צריכה להיות. אבל, היא מאוד קרובה למגבלה. השתנתה הרוח, עברתי מגבלה. אני נוחת, אני רושם תקלה בספר המטוס נעברה מגבלה. הגורמים הטכניים בודקים את המטוס ורואים האם צריך לבצע פעולות תחזוקה, או שניתן לשחרר אותו לטיסה כי מעבר המגבלה היה מינורי או כזה שהוא לא מחייב פעולות החזקה.

זה להבדיל ממעבר מגבלה שהוא ביודעין, בזדון או בחוסר אחריות, ברשלנות. חברים, מטוס לפעמים נוחת נחיתה כבדה בגלל שהטייס לא עשה בדיוק את התפעול האופטימאלי, והוא עדיין היה טייס סביר והגיוני. גם בגלל שפתאום היה שינוי ברוח שגרם לו לשקוע קצת יותר מהר. כל מה שאנחנו מבקשים פה הוא שההתייחסות תהיה למעברי מגבלות שנעשו בזדון או ברשלנות או בחוסר אחריות. אנחנו מכירים נוסחים דומים בחוק.

איתי עצמון:

שוב ושוב אני חוזר. אתה מבין שהחוק הזה כפוף גם לדינים כלליים, חוק העונשין. אם החשש הוא מפני הטלת אחריות פלילית, אמרה היועצת המשפטית של רת"א, ואני חוזר ואומר, שמדובר על חוק שברור שהוא מתאים וכפוף לדינים כלליים. ואם מדובר על דיני העונשין יש פרק בחוק העונשין שעוסק בדיוק במצבים האלה.

רננה שחר:

זה גם יותר מזה. זו לא עברת רשלנות. ההצעה שלך היא להחמיר את הסעיף כשאתה אומר רשלנות. העברה על הסעיף הזה היא עברה של מודעות לכל יסודות העברה. עברת רשלנות היא עברה שהיסוד הנפשי שדרוש לביצועה הוא נמוך יותר. מצד אחד, אתה אומר: בואו נקל. מצד שני, אתה אומר: בואו נחמיר. כל העברות בחוק, למעט אי נשיאת מסמכים, הן עברות של מודעות לכל רכיבי העברה. זאת אומרת, אתה צריך שתהיה לך מודעות. ישנו הפירוש למה זה מודעות שזה או רצון או עצימת עיניים בחוק העונשין עצמו.

הנושא של רשלנות לוקח אותך בכלל לשדה אחר של הטייס הסביר ששופטים אותו באורות הניאון שאתה כל הזמן אומר לנו שאתה לא רוצה את זה. אני חושבת שההערה היא פשוט לא נכונה. משפטית אתם אומרים רשלנות, ואתם מחמירים את הסעיף. הסעיף הוא סעיף של מודעות לכל רכיבי העברה. כלומר, ההפרה היא הפרה של מודעות, והנוסח כפי שהוא עכשיו הוא עדיף לך מבחינת מה שאתה אומר.

איתי עצמון:

אני יכול להקריא לך: מחשבה פלילית, מודעות לטיב המעשה, לקיום הנסיבות, או לאפשרות הגרימה לתוצאות המעשה הנמנים בפרטי העברה, ולעניין התוצאות גם אחד מאלה - כוונה במטרה לגרום לאותן תוצאות, פזיזות, או אדישות ושוויון נפש לאפשרות של גרמא תוצאות או קלות דעת. הסעיף בחוק העונשין נותן מענה.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

אני חושב שרננה הסבירה את זה.

בועז חטיבה:

אנחנו מקבלים.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

סעיף 64 – מי בעד? מי נגד?

ה צ ב ע ה

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

סעיף 64, כולל התיקונים, אושר.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

הסעיף אושר. אנחנו עוברים לסעיף 65.

רננה שחר:

"לא יפעיל אדם כלי טיס אלא אם כן מותקן או נישא בו ציוד תעופתי או ציוד אחר שקבע השר, והציוד כאמור תקין ומופעל בידי מי שמורשה לכך, בהתאם לתנאים שקבע השר לעניין זה, באישור ועדת הכלכלה של הכנסת."

איתי עצמון:

סליחה, בסעיף 64 אנחנו האם הוספנו בסוף בספר תחזוקה?

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

כן, כולל התיקונים. ההצבעה היא כולל התיקונים. הערות לסעיף 65.

בועז חטיבה:

כרגיל, איגוד הטייסים מבקש להתייחס.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

אם כך, אני מציע את הדבר הבא. אני עוצר בסעיף 65 מכיוון שאנחנו כבר חייבים לפנות את החדר לדיון נוסף. בישיבה הבאה נמשיך בסעיף 65. נקרא שוב הפעם את הסעיף, וכל ההערות בישיבה הבאה.

בועז חטיבה:

תודה רבה.

**הישיבה ננעלה בשעה 10:55.**