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

**מושב שני**

**פרוטוקול מס' 258**

**מישיבת ועדת הכלכלה**

**מיום שלישי, ג' בתמוז התש"ע ( 15 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

ניר סתיו – סגן מנהל השרות למטאורולוגיה מבצעית, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

יערה למברגר – ייעוץ וחקיקה, משרד המשפטים

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 יהורם מזרחי – רע"ן תחבורה, חיל האוויר, משרד הביטחון

ו' – יועמ"ש, משרד ראש הממשלה

עו"ד עודד ברוק – עוזר יועמ"ש, המשרד לביטחון הפנים

רב פקד אלי דוידסון – ק' מדור חקירות, המשרד לביטחון הפנים

רב פקד דנית גלעד – תובעת משטרת ישראל, המשרד לביטחון הפנים

רויטל קסטרו – מנהלת תחום תשתיות תחבורה, מינהל התכנון, משרד הפנים

מאור שטיינמן – מחלקת ביטוח כללי אגף שוק ההון, משרד האוצר

גיורא רום – מנכ"ל רשות התעופה האזרחית

יואב בראל – מנהל תקינה מבצעים, רשות התעופה האזרחית

מייקי אברהמי – ראש אגף מבצעים, רשות התעופה האזרחית

מור אשל – אחראי פמ"ת, רשות התעופה האזרחית

ליבי בהט – מנהל תחום בכיר תשתיות אוויריות, רשות התעופה האזרחית

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

גדי רגב – ראש מטה תעופה, רשות התעופה האזרחית

עו"ד רננה שחר – יועמ"ש, רשות התעופה האזרחית

עמיר שלום – מפקח רישוי עובדי טיס, רשות התעופה האזרחית

פנחס ברגר – תשתיות אווירות, רשות התעופה האזרחית

רן בג – רשות התעופה האזרחית

אילון טל – ראש אגף פיקוח ובקרה, רשות שדות התעופה

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

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

דרור גורליק – ראעש אגף מבצעי אוויר, אל על

חזי הרפז – סמנכ"ל מבצעים, ישראייר

ישי גורפינקל – סמנכ"ל מבצעים, ארקיע

אברהם קמחי – יו"ר התעופה הקלה, קלוב התעופה

עמרי טלמון – קלוב התעופה

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

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

ועז חטיבה – יו"ר איגוד הטייסים

עו"ד רון גנט – יועץ משפטי, איגוד הטייסים

גדי אריאל – חבר מועצת איגוד הטייסים

אורי אסטליין – ראש תחום אכיפה, הרשות למלחמה בסמים

רביב מייזל – ראש תחום מדיניות ציבורית, ההסתדרות הרפואית

איתי לנואל – מצנחי רחיפה

אסף חפץ – מצנחי רחיפה

עו"ד גד אלבז - יועץ משפטי של העמותה הישראלית לטייסי ממ"ג

יורם מיליון – יו"ר העמותה הישראלית לטייסי ממ"ג

עמי מירון – יו"ר העמותה הישראלית לטייסי ממ"ג היוצא

**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, אני פותח את ישיבת ועדת הכלכלה. על סדר היום הצעת חוק הטיס, התש"ע-2010. לפני שאני מתחיל את הדיון היום אני רוצה להודיע הודעה. כידוע לגורמים היושבים פה, אני נפגש מחוץ לדיוני ועדת הכלכלה, כמעט בכל שבוע עם כל הגורמים, כולל אנשים שיושבים פה, לאור הפניות הרבות האלו אני שוקל לפצל את פרק ז' בנושא חקירות של אירועים בטיחותיים, זאת מכיוון שאני מבין שהפרק הזה הוא פרק מאוד מאוד נפיץ. יש פה בעיות שלא יהיה פשוט לגשר עליהן בתקופה הזאת שאנחנו רוצים, ולאור זה שאנחנו חייבים לסיים כמה שיותר את הצעת החוק. כנראה שאני אפצל את סעיף ז'. אני אקבל את ההחלטה עד מחר, ומחר אודיע אם אני מפצל את פרק ז'. ואז למעשה אנחנו נמשיך בהצעת החוק ללא פרק ז', וזאת כדי שנסיים את החקיקה לפני היציאה לפגרה. בנוסף, בסיכום עם מנהלת הוועדה, בחודש הקרוב אתן ימים נוספים לדיונים על מנת שנוכל לסיים את החקיקה. בכל אופן, כרגע זה נתון לשיקול דעתי ועד מחר אקבל החלטה סופית. רבותי, אני לא מתכוון לדון בנושא הזה. אני יודע שיהיו פניות כאלו ואחרות. בכל אופן, מחר אודיע על החלטתי. אני לא מתכוון לתת אפשרות גם לדבר בנושא.

אנחנו ממשיכים בדיון בהצעת החוק. אנחנו סיימנו בסעיף 76. הצבענו על סעיף קטן (א) וסעיף קטן (ב). לא הצבענו על סעיף קטן (ג).

איתי עצמון:

נכון. תרשה לי להזכיר מה היתה התלבטות שלנו לעניין המונח "כוח עליון". אני חשבתי שאולי כדאי לשקול לשנות את המונח, להחליף אותו בתיבה אחרת, בגלל המשמעות המצמצמת שניתנה למונח הזה בפסיקה בהקשר החוזי. אבל, משהתייעצנו שוב החלטנו שבכל זאת נשאיר את זה מכיוון שהסעיף כן מאפשר התחשבות באירועים לא צפויים, מכיוון שמפנים פה גם למקרי חירום כאמור בסעיף 73(ב), לתנאי מזג האוויר. לכן, אני חושב שמבחינתי נחה דעתי שאפשר להשאיר את זה כך.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

רבותי, האם יש למישהו הערות? אין הערות. אם כן, אתה מציע שנשאיר את הסעיף כפי שהוא.

איתי עצמון:

כן, מבחינת המונח "כוח עליון".

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

בפעם שעברה דיברנו על המונח "כוח עליון". אולי נקריא את הסעיף שוב, ונצביע עליו. רננה, בבקשה.

רננה שחר:

"(ג) הוראות סעיף קטן (ב), לא יחולו על כלי טיס הנאלץ לנחות או לשנות את מסלול טיסתו מחמת תאונה, תנאי מזג אוויר, כוח עליון או מקרה חירום אחר כאמור בסעיף 73(ב); אין בהוראות סעיף קטן זה כדי לגרוע מהוראות לפי חוק הכניסה לישראל, התשי"ב–1952‏, ומההוראות לפי פקודת המכס‏, לעניין ההליכים הנדרשים לצורך כניסת בני אדם או מטען למדינת ישראל."

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

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

ה צ ב ע ה

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיף 76(ג) אושר.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

הסעיף אושר. אנחנו עוברים לסעיף 77.

רננה שחר:

"77 (א) המנהל אחראי לתכנון ולפיתוח של מרחב הפיקוח התעופתי של ישראל שהוקצה לשימוש התעופה האזרחית לפי סעיף 75 (בפרק זה – המרחב האווירי האזרחי), ולמתן הוראות לעניין השימושים במרחב האמור, בין השאר בעניינים המפורטים להלן, והכול במטרה להבטיח את בטיחות התעבורה האווירית, סדירותה ויעילותה, ובמטרה להגן על שלום הציבור והסביבה, ובהתחשב בצרכי המפעילים האוויריים:

(1) הגדרת אזורי המרחב האווירי, בהתאם לשירותי נת"א הניתנים בהם וסוגי הטיסות שניתן

לקיים בהם;

(2) נתיבי הטיסה במרחב האווירי ככל שקביעתם אינה בסמכות השר ושר הביטחון לפי סעיף 76;

(3) גישה אווירית לשדות תעופה ולמנחתים ועזיבתם;

(4) אזורי המתנה אוויריים;

(5) תנועה קרקעית בתחום שדות תעופה ומנחתים;"

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

רננה, אולי תעצרי פה מכיוון שהסעיף הוא ארוך. רבותי, האם יש הערות לסעיפים עד כאן?

איתי עצמון:

רציתי לקבל איזשהו הסבר לתוספת שלכם האומרת: "ובהתחשב בצורכי המפעילים האוויריים". מדובר על מפעילים אוויריים נוכחיים. השאלה היא האם אין בכך כדי לפגוע בתחרות לגבי אנשים שרוצים לקבל רישיון הפעלה אווירית? מאיפה הגיעה התוספת הזאת?

רננה שחר:

קודם כל, אנחנו חושבים שכאשר המנהל מבצע את הסמכות הזאת של תכנון ופיתוח המרחב האווירי ומתן הוראות תעבורה אווירית, הוא עושה את זה כמובן בהתחשב בצורכי המפעילים האוויריים. זאת אומרת, זה הבסיס לכל ניהול המרחב האווירי – לתת מענה לצרכי המפעילים האוויריים.

מאחר וזה מה שהוא עושה ממילא, וזה ההיגיון של הסעיף, חשבנו שהתוספת לא עושה שום דבר משמעותי מעבר לזה שהיא מצהירה על מטרת הסעיף. האם זה עלול לפגוע בתחרות בכניסה לשוק של מפעילים חדשים? צריך להבין שהמרחב האווירי יש לו את המגבלות שלו, וכניסה לשוק מחייבת שילוב במרחב, שילוב של התעבורה האווירית. אתה לא יכול לדחוק מפעילים קיימים לטובת מפעיל חדש. הדברים צריכים להשתלב. זה מה שאני יכולה לומר על זה.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

רבותי, האם יש למישהו הערות? מר טלמון, התגעגענו אליך.

עמרי טלמון:

לכבוד הוא לי. מאחר ולא הייתי יכול להיות שאני אומר דברים שנאמרו, ולכן אני מבקש להפסיק אותי. אבל, כשמדברים פה על הבטחת תעבורה אווירית וכן הלאה וכן הלאה, אם אני מבין טוב, ואני לא מבין גדול בעניינים האלה, שטח הפיקוח האוויר נחלק לשניים. דהיינו, השטח מעל האזור הריבוני של המדינה, והשטח באזורים בין-לאומיים. אין דינו של אחד כדינו של השני. על האזורים שמעבר לשטח הטריטוריאלי חלה האמנה. האם אין כאן מקום לומר שהמנהל האחראי וכן הלאה וכן הלאה, ובהתאם לאמנה, או משהו כזה?

רננה שחר:

אנחנו חושבים שלא. באופן כללי, ברור שממשלת ישראל צריכה לפעול לפי הדין הבין-לאומי וכו'. מרחב הפיקוח התעופתי של ישראל אכן משתרע גם מחוץ למים הריבוניים, והאמנה מתייחסת רק לחלקים ממנו. היא מתייחסת רק לניהול המרחב הפיקוח התעופתי בכל מה שקשור לתעבורה האזרחית. למשל, לא לגבי תעבורה צבאית, לא לגבי מגבלות שלא נובעות מהאמנה. האמנה לא חלה על כלים מדינתיים. היא חלה על מה שהיא חלה. הסעיף הוא יותר רחב. המחויבות של ישראל לדין הבין-לאומי היא כמובן לא רק לאמנה, אלא גם לדיני המלחמה, נניח, ודברים מהסוג הזה. אני חושבת שזה בסיס באופן כללי בחקיקה הישראלית שישראל צריכה לנהוג לפי הדין הבין-לאומי. אני חושבת שזה לא נחוץ.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

האם עוד מישהו רוצה להעיר?

איתי עצמון:

אני בכל זאת רוצה לחזור להערתי. אם בכל מקרה תכנון ופיתוח מרחב הפיקוח האווירי ודאי מיועד לצורכי המפעילים האוויריים, וזו המטרה, אז אני חושב שבמקרה הטוב זוהי תוספת מיותרת. במקרה הרע היא עלולה להביא לאיזושהי בעיה פרשנית למה הוספנו את זה. ולכן, אני ממליץ להוריד את התוספת הזאת.

רננה שחר:

אנחנו מסכימים.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

מסכימים, אוקיי.

איתי עצמון:

לעניין פסקאות (1) ו-(2) של סעיף קטן (א), האם לא צריך להוסיף המרחב האווירי האזרחי?

רננה שחר:

כן.

איתי עצמון:

צריך להוסיף גם בפסקה (1) וגם בפסקה (2): המרחב האווירי האזרחי.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

רבותי, האם יש הערות לסעיף קטן (2)? אין. רננה, פסקה (3).

רננה שחר:

"(3) גישה אווירית לשדות תעופה ולמנחתים ועזיבתם;

(4) אזורי המתנה אוויריים;

(5) תנועה קרקעית בתחום שדות תעופה ומנחתים;

(6) שימוש במיתקני עזר לטיסה;

(7) אזורי טיסה לכלי טיס לפי סוגיהם, לרבות אזורים שבהם לא נדרשת הגשת תכנית טיסה לפי

כללי הטיסה;

(8) אזורים מסוכנים, מוגבלים או אסורים לטיסה;

(9) סיכונים לתעבורה האווירית."

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

עד כאן. רבותי, הערות. אין הערות. אני אצביע מסעיף 77(א) כולל סעיפים קטנים (1) עד (9), וכולל התיקונים שאושרו. מי בעד? מי נגד?

ה צ ב ע ה

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיף 77(א) פסקאות (1) עד (9), כולל התיקונים, אושר.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

הסעיפים אושרו. אנחנו בסעיף 77(ב).

רננה שחר:

"(ב) נוסף על האמור בסעיף קטן (א), רשאי המנהל לתת הוראות לתעופה האזרחית בעניינים המפורטים באותו סעיף קטן, לגבי תשתית צבאית שמופעלים בה כלי טיס אזרחיים לפי סעיף 155(ג)."

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

האם יש הערות? אין הערות. אנחנו ממשיכים לסעיף (ג).

רננה שחר:

"(ג) הוראות התעבורה האווירית לפי סעיפים קטנים (א) ו–(ב) ייקבעו כמפורט להלן, לפי העניין:

(1) הוראות לפי סעיף קטן (א), לגבי המרחב האווירי האזרחי שבו ניתנים שירותי ניהול תעבורה אווירית בידי צבא הגנה לישראל וכן הוראות תעבורה אווירית לפי סעיף קטן (ב), ייקבעו בהסכמת מי ששר הביטחון הסמיכו לכך, וכל הוראה אחרת – בהתייעצות עם מי שהוסמך כאמור;

(2) הוראות בעניינים הנוגעים להגנת הסביבה, ייקבעו בהתייעצות עם מי שהוסמך לכך בידי השר להגנת הסביבה."

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

האם יש הערות? אין הערות.

גד אלבז:

סליחה, אני עו"ד גדי אלבז, ואני מייצג את עמותת המ"מגים, מצנחים ממונעים. בהקשר לסעיף הזה שלמעשה משדרג בחקיקה ראשית את הסמכויות של מנהל הרשות לקבוע נוהלי תעבורה אווירית, אזורי טיסה וכד', אנחנו מבקשים שמפת אזורי הטיסה שאמורה להיות מאושרת לכלים הספורטיביים - קרי, מצנחים ממונעים ואז"מים ומרחפים אחרים - תאושר לפני שהחוק הזה יאושר בכנסת, שכן אם אנחנו נמצא את עצמנו במצב שבו החוק הזה יאושר עם הסמכויות הללו מבלי שאנחנו יודעים איזה אזורים מותרים לטיסה, מוגבלים לטיסה, למעשה אנחנו עלולים למצוא את עצמנו בפני שוקת שבורה. המפה הזאת נמצאת כטיוטה כבר הרבה מאוד זמן.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

האם יש כיום מפה כזאת?

גד אלבז:

כיום יש מפה, יש טיוטה למפה מסודרת שאמורה לכלול את כל הענפים שם, כולל אולטרא-לייטס, וכולל כלים אחרים. יש חשיבות רבה לכך שהמפה הזאת תאושר כבר בשלבים הללו, או לפחות שייעשה מאמץ גדול לסיים את העניין. זו בקשתנו.

רננה שחר:

אנחנו כמובן מתנגדים לבקשה. רת"א עושה, כמו שנאמר, ואפשר לפרט פה. נמצא פה מי שעוסק במפה. העיסוק במפה הוא אינטנסיבי, ורוצים לגמור אותו. אנחנו רק חושבים שלתלות את זה בחוק הטיס זהו דבר שהוא בלתי אפשרי בכלל. למען הגילוי הנאות, אני חייבת גם להגיד - - -

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

שאלה טכנית – כיום יש להם מפה שהם פועלים על פיה.

רננה שחר:

כן.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

אז מה המגבלה? יש לכם מפה ותפעלו לפי זה עד אשר תהיה מפה חדשה. כיום אתם פועלים לפי מפה קיימת, מאושרת. כשתהיה מפה חדשה תפעלו לפי המפה החדשה. אני לא רואה שום מגבלה לדבר הזה. תמשיכי בבקשה.

רננה שחר:

נעשים מאמצים לפתור את הבעיות במפה הקיימת, ולהביא מפה חדשה טובה יותר למשתמשים, שהיא כמובן בשיתוף כל מי שמנהל את המרחב האווירי.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

לו לא היתה בכלל, אתה צודק. אבל, יש מפה היום ואתם פועלים על פיה. אני לא רואה סתירה בזה שהם יכינו מפה, וזה ייקח עוד חודש. עדיף להביא דבר מתוקן מתחת ידינו, מלהביא דבר שלא יהיה מושלם ונצטרך כל פעם לעשות טלאי על טלאי.

רננה שחר:

החוק יאושר, ואחר כך גם המפה תוכל להיות מתוקנת פעם נוספת. הדברים לא קשורים אחד לשני.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

ברור. תפעלו לפי המפה הקיימת עד אשר תהיה מפה חדשה ויאשרו אותה. אני לא רואה שום סתירה בעניין.

גד אלבז:

אנחנו לא רואים סתירה. חשבנו שאולי אפשר לעשות מאמץ ולסיים את זה, כי הדבר הזה יביא לבהירות לכולם.

גיורא רום:

כבוד היושב ראש, אני רוצה להתייחס. מאז שאני ראש רת"א כל הזמן כל מיני אנשים אומרים לי שאולי כדאי שאני אעשה מאמץ. אני באמת צריך יום אחד לקרוא לכל אנשי רת"א שנמצאים עכשיו בחופי הים ובבתי הקפה שיבואו לעבודה ויתחילו לעשות מאמץ. זה די מעצבן אותי. אנחנו עושים עשרות דברים שלא כולם קשורים במפה. למשל, אנחנו הורדנו את מחיר הבנזין למטוסים קלים ב-40% לאחרונה. לא עשינו את זה מחוף הרצלייה או מחוף אשקלון, או מבתי הקפה. אני לא יכול לסבול את העניין הזה שכל הזמן אומרים לעבוד בנחרצות, בנחישות, לעשות מאמץ וכדו'. יש את החוק, החוק הוא ל-30 – 40 שנה, ויש לנו עשרות ומאות דברים שאנחנו עושים באופן שוטף. אם אביא לכם את הרשימה הישיבה פה תהיה עד השעה שמונה בערב. אני לא מוכן שיערבבו את השמנת עם הזבובים.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

הדברים ברורים. אמרתי את הדברים, ואני חוזר ואומר אותם. אני לא רואה כל סתירה בזה שאתם תפעלו על פי המפה הקיימת כי פעלתם לפיה 50 שנה. ואם תפעלו על פיה עוד שלושה חודשים או עוד חצי שנה, אני בטוח שלא תיגרם לכם בעיה. אני לא רואה כל סתירה בדבר. חבר'ה, בשביל מה למהר ושבסופו של דבר יצא דבר שהוא לא טוב?

עמי מירון:

שמי עמי מירון, ועד לפני חודש הייתי יושב-ראש עמותת הממ"גים. אני חולק על דבריו של יושב-ראש הרשות. גם אני לא נמצא בחוף הים בהרצלייה.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

עזבו, אל תנהלו ויכוח. אני רוצה דברים לגופו של עניין.

עמי מירון:

ההערה שהתייחס אליה עו"ד גדי אלבז נובעת מזה שבסוף הפרק שדן בפרק ה' כתוב שמותר לשר לדון ולשנות או להחליט לפי דעתו את האירועים האלה והאלה. אנחנו טסים היום לפי מפה מאושרת. אנחנו ביקשנו בדיון שהתקיים עם רת"א לקראת הדיון הזה בוועדת הכלכלה, שיאושר לנו, נכון להיום, לממ"גים שהם כלי תעופה שטסים באמצעות מנוע – הם לא יכולים לטוס באמצעות משהו אחר – להמשיך ולטוס לפי מה שיותר לאז"מים. בטופס שאנחנו קיבלנו מעו"ד רננה נכתב שהרשות מתנגדת לזה. ולכן, אנחנו מבקשים, ומצידנו שהמפה תאושר גם בעוד עשר שנים. אנחנו לא בודקים איפה נמצאים אנשי רת"א, האם בחוף הים או במשרדים? זה באמת לא מענייננו. אנחנו מבקשים שיותר לענף הממ"גים לטוס לפי מה שמותר לאז"מים. אני מודה לך.

גדי רגב:

זוהי סוגיה מקצועית, ספציפית. היא לא קשורה למהות של חוק הטיס, היא לא קשורה להיבט הכולל. זוהי סוגיה ספציפית שצריכה להיות נדונה בינינו לבינם. נעשה דיון ראשוני. ישנן סוגיות של אי הסכמות. נושא המפה הוא נושא ספציפי מקצועי, והוא לא בהקשר הכולל של חוק הטיס שבו אנחנו בסוגיות העקרוניות.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

האם אתם מדיינים איתם היום?

גדי רגב:

כן.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

האם יש לכם הערה מתי אתם תסיימו?

ליבי בהט:

אני מאגף תשתיות אוויריות – רת"א. אנחנו עובדים על המפה בצורה מאוד אינטנסיבית עם משרד הביטחון. להערכתי, לא יותר מחודש-חודשיים.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

האם זה מספק אתכם? חבר'ה, אני מעריך שהחוק יתקבל בעוד חודש, וחודש וחצי עד שהוא יפורסם ברשומות, כך שזה מקביל. יש פה אמירה בתוך הוועדה, זהו גם פרוטוקול שנרשם. אני מקווה שכך יהיה. אין פה איזשהו עניין לתקוע את הדבר.

רננה, את יכולה להמשיך.

רננה שחר:

"(ד) בלי לגרוע מהוראות סעיף קטן (ג), המנהל ייתן הוראות תעבורה אווירית, לאחר שהודיע על כוונתו לעשות כן לבעל רישיון להפעלת יחידת נת"א, ובכפוף למגבלות ביטחוניות שניתנו במסגרת הוראות גורם ביטחוני מוסמך."

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

רבותי, האם יש הערות לסעיף קטן (ד)? ממשיכים לסעיף (ה).

רננה שחר:

"(ה) המנהל רשאי להרשות לבעל רישיון להפעלת יחידת נת"א, במסגרת רישיון כאמור, לתת הוראות תעבורה אווירית לגבי המרחב האווירי הנתון לפיקוחו, כולן או חלקן; הוראות כאמור יינתנו בהתאם להוראות סעיפים קטנים (ב) עד (ד), אלא אם כן קיימת דחיפות מיוחדת במתן ההוראות, וכן בהתאם לתנאים שקבע השר לעניין זה."

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

רבותי, הערות לסעיף קטן (ה).

איתי עצמון:

אני רק חושב שההפניה היותר נכונה היא לסעיפים קטנים (ג) עד (ד), מכיוון שמדובר על איך יינתנו ההוראות.

רננה שחר:

כן, סליחה.

"(ו) שר הביטחון או מי שהוא הסמיך לכך, רשאי, ככל האפשר לאחר התייעצות עם המנהל, ליתן הוראות המגבילות או האוסרות טיסה במרחב האווירי האזרחי, מטעמים של ביטחון המדינה; הודעה על מתן הוראות כאמור תועבר למנהל וליחידת הנת"א הנוגעת בדבר."

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

הערות לסעיף (ו), בבקשה.

עומר שלו:

אני עו"ד שלו מאל-על. סוכם רת"א שסעיף 27 יתוקן בהתייחס לסעיף 77(ו). אני מציע שכמאשרים את סעיף 77(ו), נאשר גם את התיקון לסעיף 27.

רננה שחר:

זה נכון, זה סוכם. בנוסח שהוגש לוועדה יש כבר את התיקון. זה ממש עניין פרוצדוראלי. אנחנו מבקשים לא לחזור עכשיו לסעיף 27 בגלל הנושא שאפשר לפתוח סעיף פעם אחת, ואם במקרה יצטרכו לתקן אותו שוב - - -

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

צודקת, מקובל. זה נרשם בפרוטוקול, אין בעיה. רבותי, האם יש הערות ל-(ו)?

איתי עצמון:

לי יש הערה לסעיף (ו). אני שואל, האם לא יותר נכון לכתוב: במרחב הפיקוח התעופתי של ישראל, ולא במרחב האווירי האזרחי? מכיוון שכפי שאני מבין את הוראת הסעיף, מדובר בכל המרחב הפיקוח התעופתי, ולא רק לגבי המרחב האזרחי.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

נציג חיל האוויר, בבקשה.

רוברט נויפלד:

ככלל, זו הערה שנדונה וחשבנו עליה בעצמנו בשיח בינינו לבין רת"א. אין לנו התנגדות. אני רק רוצה להבהיר שמבחינתנו סעיף 77(ו) – לא מכוח הסעיף הזה יוצאו הוראות שימנעו כניסה לכל מרחב פיקוח תעופתי צבאי. הסעיף נועד להוציא מגבלות אד-הוק סביב סיכון ביטחוני מיוחד שקיים במקומות מסוימים, ולא מכוחו תימנע. אני לא רוצה ששר הביטחון, או מי שהוסמך מכוחו, יוציא הוראות ביחס לכל מרחבי הפיקוח הצבאיים. כך אנחנו מבינים את הסעיף. בכפוף לזה אין לנו בעיה עם התיקון המוצע.

איתי עצמון:

אם כך, אנחנו נתקן ונכתוב: במרחב הפיקוח התעופתי של ישראל.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

אוקיי. האם יש עוד הערות לסעיף קטן (ו)? אין הערות. סעיף (ז), בבקשה.

רננה שחר:

"(ז) לא יפעיל אדם כלי טיס בניגוד להוראות התעבורה האווירית, ואולם רשאית יחידת נת"א לתת הוראות למטיס כלי טיס הנוגדות את הוראות התעבורה האווירית ואת כללי הטיסה שנקבעו לפי סעיף 69, אם מצאה כי הדבר מוצדק בנסיבות העניין; נתנה יחידת נת"א הוראות כאמור, לא יפעיל אדם כלי טיס בתחום המרחב האווירי הנתון לפיקוחה, בניגוד להן."

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

הערות, בבקשה.

איתי עצמון:

לי יש הערה. אני מציע להוסיף: לאחר שנקבעו לפי סעיף 69 בתחום המרחב האווירי הנתון לפיקוחה של אותה יחידה.

רננה שחר:

כללי הטיסה נקבעים באופן כללי. אבל, אפשר לכתוב את זה: הנוגדות את הוראות התעבורה האווירית בתחום המרחב האווירי הנתון לפיקוחה. הוראות תעבורה אווירית הן אלה שיכולות להיקבע פר מרחבים.

איתי עצמון:

אוקיי, אז התוספת הזאת תהיה לאחר הוראות התעבורה האווירי?

רננה שחר:

כן, בתחום המרחב האווירי הנתון לפיקוחה.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

האם יש הערות נוספות? אם כן, רבותי אני מצביע על סעיף 77, על כל הסעיפים ועל כל התיקונים. מי בעד? מי נגד?

ה צ ב ע ה

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיף 77, כולל התיקונים, אושר.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

הסעיף אושר, כולל התיקונים. אנחנו עוברים לסעיף 78.

רננה שחר:

"78 (א) הוראות התעבורה האווירית וכן הנתיבים והנקודות שנקבעו לפי סעיף 76, יפורסמו במסגרת שירותי המידע התעופתי, כפי שקבע השר, וכן יועמדו לעיון הציבור במשרדי הרשות.

(ב) ההוראות, הנתיבים, והנקודות כאמור בסעיף קטן (א) אינם טעונים פרסום ברשומות, ואולם הודעה על קביעתם או שינוים בפרסומי מידע תעופתי שאינם בעלי אופי זמני, תפורסם ברשומות."

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

רבותי, הערות.

איתי עצמון:

אני מציע בסעיף קטן (א) שנבהיר שיועמדו לעיון הציבור, ונכתוב ללא תשלום, וכן נקבע פרסום גם באתר האינטרנט של הרשות.

רננה שחר:

אנחנו לא מתנגדים.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

אין התנגדות. הערות נוספות? מי בעד סעיף 78, כולל התיקונים, מי נגד?

ה צ ב ע ה

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיף 78, כולל התיקונים, אושר.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

הסעיף אושר. אנחנו ממשיכים לסעיף 79.

רננה שחר:

"79 (א) המנהל יספק שירותי מידע תעופתי ובכלל זה יאסוף, יערוך, יפרסם ויפיץ מידע תעופתי החיוני לבטיחות, לסדירות וליעילות של התעבורה האווירית, בהתאם להוראות שקבע השר ולהוראות נספח 15 לאמנה, ובכלל זה את הפמ"ת.

(ב) המנהל רשאי להרשות לבעל רישיון להפעלת יחידת נת"א, במסגרת רישיונו כאמור, לפרסם, להפיץ ולהעביר מידע תעופתי. בעל רישיון כאמור יפרסם, יפיץ או יעביר מידע תעופתי בהתאם להוראות שקבע השר ולהוראות נספח 15 לאמנה."

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

הערות.

איתי עצמון:

לי יש כמה הערות. בסעיף קטן (א) אתם מזכירים את הפמ"ת, וזהו מונח שאנחנו החלטנו לוותר עליו.

רננה שחר:

כן, זו טעות.

איתי עצמון:

השאלה היא האם אתם רוצים לשנות או למחוק?

רננה שחר:

אפשר למחוק את הסיפה "ובכלל זה את הפמ"ת".

איתי עצמון:

אז נמחק כאן. כתבתם: "להוראות נספח 15 לאמנה". אולי יש טעם להבהיר, למעט הוראות שיש הסתייגות.

רננה שחר:

אתה צודק. להוסיף את הסיפה שאומרת שאם יש הוראות שהודענו על "דיפרנס" לגביהן. זאת אומרת, ישראל הודיעה שהיא אינה פועלת.

איתי עצמון:

ובסעיף קטן (ב), מכיוון שמטילים כאן איזושהי חובה על בעל רישיון, וכתוב שבהתאם להוראות נספח 15, אני מציע שהחובה תחול בהתאם להוראות שקבע השר. השר יכול לקבוע את ההוראות לפי הוראות נספח 15. אבל, אני חושב שיותר נכון לא להחיל ישירות את נספח 15 לאמנה על בעל רישיון, אלא שפשוט ההוראות האלה יעוגנו בתקנות.

רננה שחר:

בסדר, אנחנו לא מתנגדים. אנחנו לא עומדים על כך.

איתי עצמון:

אם כך, זה יהיה בהתאם להוראות שקבע השר לפי נספח 15 לאמנה. כלומר, יובהר שהתקנות יהיו בהתאם לנספח 15 לאמנה.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

הערות נוספות לסעיף 79? אין הערות. מי בעד סעיף 79? מי נגד?

ה צ ב ע ה

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיף 79 אושר.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

הסעיף אושר.

אנחנו עוברים לפרק ה': כלי רחיפה – סעיף 80.

גיורא רום:

כבוד היושב ראש, אני רוצה לומר כמה מילים לפני שאנחנו מתחילים להקריא את הסעיפים.

הפרק הזה עוסק בתחום שהוא במידה מסוימת תחום של נישה. הוא חשוב, אבל כשאתה משווה אותו לפרקים שעוסקים בכלל בתעופה הכללית הוא פרק נישה. אפילו השם שלו לא ברור. קוראים לזה לפעמים תעופה ספורטיבית, תעופה תחביבית, תעופת פנאי. בצרפת קוראים לזה תעופה חופשית, כי אין לו עדיין שם.

אם אני רוצה לעשות הכללה מסוימת, כל מה שעברנו פה מתחילת הדיונים, עוסקים בשאלה לפתחו של מי מונחת האחריות במידה רבה? קצת מזכיר מעולם העסקים, לפתחו של מי מונחת החשיפה? כשאתה עושה הסכם עסקי, בסוף זה חלוקה של חשיפות בין הבנקים, בין הבעלים, בין בעלי החוב. אנחנו עוסקים באחריות.

זה עוסק בשאלה נוספת והיא מהי מערכת היחסים בין המדינה לבין הפרט, לבין האזרח? האם המדינה מלווה את הפרט מהעריסה ועד הקבר בכל צעד ושעל, או שמא יש אלמנטים בחייו שבהם האחריות מוטלת על כתפיו? אני מזכיר לנו שהתפיסה הסוציאלית, למשל, של מדינות סקנדינביה, זה ללוות מהעריסה עד הקבר, והמדינות האלה התמוטטו מבחינה כלכלית בהקשר הזה.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

כשהוא מת הם בטח אומרים: ברוך שפטרנו מעונשו של זה.

גיורא רום:

כשאתה לוקח על עצמך אחריות על כל צעד ושעל בחייו אז באמת ברוך שפטרנו.

אני רוצה להזכיר שכאשר ניגשנו לכתוב את החוק הזה חילקנו את האוכלוסייה לשניים. לקבוצה האחת קראנו הנוסע-המשלם, והשאר זה כול האחרים. החוק מדקדק מאוד בכל מה שקשור בהגנת הנוסע-המשלם. הנוסע-המשלם הם הנוסעים בחברות התעופה, הם החניכים בבתי ספר לטיס, הם אנשים שלוקחים אותם לטיסה בדאון תמורת תשלום. החוק מגן עליהם, המדינה צריכה להגן עליהם כל הדרך. זה מגדיר במידה מסוימת את שרשרת האחריות של המדינה.

החוק הרבה יותר פתוח במקרה שלנו, של פרק ה', לגבי אלה שהם לא נוסע-משלם. אנחנו חשבנו שיש פה תפיסה שמייצרת זהות אינטרסים. אנשים שפועלים בתחום מסוים - ובמקרה הזה זה יעלה פה בפרק ה' – לסיפוק מאוויים אישיים זכאים לרגולציה מאוד נינוחה, מאוד חופשית, מאוד בלתי מגבילה. אין לנו אינטרס לייצר רגולציה קשיחה אם מדובר באנשים שעוסקים בזה בשביל מאוויים אישיים.

יש פה שאלה גדולה. האם כשכתובים חוק צריך להגן על צד שלישי? והתשובה היא כן. צריך להגן, אבל במידה. כל דבר צריך להיות במידה. למשל, בנושא של תעבורה אווירית, איזשהו קונפליקט בין כל מי שיעסוק בפרק הזה לבין נתיבי התעבורה האווירית. אז כן, יש לנו אינטרס שלא יהיה שם קונפליקט. אבל, המחשבה שבאמת האם אפשר להגן כל הזמן על מישהו הולך באיזשהו שביל ברמת הגולן ופתאום נופל עליו משמיים איזה גלשן? אי אפשר, וזה גם לא צריך. בתוך עמנו אנחנו יושבים, ואם אנחנו בודקים אחורה כמה מקרים כאלו קרו אז נדיר בצורה יוצאת דופן. לעשות רגולציה שנותנת איזה מין הגנה שהיא פסבדו-הגנה, אנחנו לא רוצים.

כלים שנוסעים על היבשה הם הרבה יותר מזיקים. אם אתה בודק קורקינטים, אופניים, סגוויי, סירות מסוגים שונים, שכולם לא מרושיינים, לא רשומים, ועדיין הנזק שלהם לאנשים - - -

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

האם כל כלי הרחיפה מרושיינים? כמה יש כאלה בסך הכול?

גיורא רום:

תיכף נציג את זה, אם יהיה צורך. אני לא רוצה לרשיין אותם, אני לא רוצה לרשום אותם. אני רוצה לתפוס אותם כמו הכלים שציינתי עכשיו. אני לא מרשיין סגוויי, אני לא מרשיין סירות מתחת לאורך של ארבעה מטרים, אני לא מרשיין קורקינטים, אני לא מרשיין אופניים, ואני לא מוצא צורך לרשיין מצנח רחיפה של פלוני שרוצה ללכת לתבור בשבת ולקפוץ, לצנוח, או לגלוש מהתבור למרחקים ארוכים.

תפיסת החוק שאנחנו הולכים להציג בקליפת אגוז היא כזאת. יש חופש מוחלט למרחף, זה בינו לבין עצמו. אני לא רוצה לעסוק בציוד שלו. יש אחריות אישית שלו כלפי עצמו, כלפי משפחתו, כלפי חבריו, שהוא יטוס בציוד תקין, שהוא יחגור אותו כמו שצריך. אני לא רוצה להסביר למה פלוני נפל מהשמיים כי הוא לא סגר את רצועות הירכיים. אני לא מוכן להיות בשרשרת הזאת.

אם כן, חופש מוחלט למרחף. יש מגבלה של אזורי טיסה, ויש אחריות מדינתית על מי שקשור בנוסע הלא משלם שזה המדריכים, ועל מי שהולך לעסוק בזה בצורה מסחרית. אלו שתי תת-קבוצות של הקבוצה הזאת שלגביהן אני נושא באחריות מדינתית. אבל, לא עד אחרון העוסקים בספורט הזה.

גם אין טעם לייצר אכיפה, כי כשהמדינה באה לייצר אכיפה היא צריכה לשאול את עצמה עד כמה האכיפה היא אפקטיבית. למשל, הספורט הזה הוא ספורט עם פריסה טריטוריאלית מאוד רחבה. אתה יכול ביום שישי בבוקר – אני לא רוצה להגיד לך בשבת בבוקר, כי זה לא מוצלח כל כך – לקפוץ מזכרון, מהתבור, ממבוא חמת. אתה יכול להמריא באמצעות כלי עזר כלשהו באזור הדרום עם הערכות המתאימות. אתה יכול לעשות את זה מול הצוקים בנתניה. זה משתנה בין חורף וקיץ. אבל, זה לא חשוב. זה מתפרס על המון מקומות, ועל די הרבה שעות יממה. המדינה לא יכולה לאכוף באופן הדוק כל דבר, כמו שהיא לא אוכפת, למשל, קסדות לילדים על אופניים. זה דבר מאוד חשוב, אבל זה לא חוק כי המשטרה לא מסוגלת לאכוף את הדבר הזה.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

יש חקיקה עכשיו.

גיורא רום:

לא לילדים, אין חוק של קסדות.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

כן, זה בוועדה הזאת.

לאה ורון:

החוק לא מיושם. אבל, החוק התקבל בוועדת כלכלה. יש ניסיונות לתקן אותו בוועדה אחרת.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

האם הפקח ירדוף אחרי רוכב האופניים וירשום לו דוח? הרי הוא לא ישיג אותו.

לאה ורון:

כשהוועדה חוקקה את החוק עלו השאלות כיצד ניתן לבצע אכיפה של החוק בעניין קסדות של ילדים. זו דוגמה לחוק שלא ניתן לאכוף אותו.

רננה שחר:

לא ניתן לאכוף, לא כדאי לעשות.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

אם יעשו מספר רישוי לאופניים אז יכול להיות.

גיורא רום:

אני נגד יצירת מראית עין של אכיפה. חוק שלא ניתן לאכוף אותו, לא צריך לחוקק אותו.

אני רוצה לומר מילה אחרונה לגבי נושא שבוודאי יעלה פה וזה תפקיד האגודות. אני חושב שאגודות הן דבר חשוב מאוד. בסוגי הטיסה או התעופה שנדבר עליהן, יש אגודות מקצועיות שונות ויש להן תפקיד מאוד חשוב. אבל, זה לא תפקיד שלטוני. הן לא יכולות לקבל מעמד שלטוני. יש להן בעיות שלהן, כמו בעיות של ביטוח, וכתוצאה מזה הן קמו ונפלו. אבל, אני לא רוצה להיכנס לזה.

בחוץ-לארץ המצב שונה. אבל, אנחנו לא בחוץ-לארץ. כאשר מדובר בחוץ-לארץ על אנשים שגולשים או מרחפים, מדובר על אלפי אנשים. ולכן, הם יכולים מתוך עצמם לייצר את המשאבים הכספיים כך שאגודה כזאת תתפקד בצורה יעילה. בארץ מדובר במספרים יותר קטנים, ואני לא רואה שהמספרים הולכים לגדול למסה הקריטית שדרושה בשביל לקיים אגודה שמתוך עצמה היא מייצרת את השיפוי ואת הגיבוי של הביטוח וכדו'.

לאה ורון:

ולמה אתם מציעים בחוק שתהיה חובה להירשם גם אצלם?

רננה שחר:

אנחנו לא. אנחנו נסוגונו מההצעה.

גיורא רום:

אנחנו לא מציעים. האגודה יכולה להיות קיימת. היא יכולה מתוך עצמה לייצר את המקצוענות הנדרשת, להתחבר לחידושים, לשינויים, להשיג מחירים יותר טובים לציוד, וכן הלאה. היא לא בשרשרת המזון השלטונית.

רציתי לתת את ההקדמה הזאת לפני שאנחנו מתחפרים פה במילה פה, ובמילה שם, ובסעיף זה או זה,וזאת על מנת שנבין את התפיסה. כאשר כתבנו בהתחלה את חוק הטיס, כתבנו אחרת את הפרק הזה. אנחנו שינינו את הגישה שלנו לגבי העניין הזה, וניסיתי עכשיו לבטא אותה.

רת"א מאוד בעד שתהיה בארץ פעילות טיסתית או אווירית מכל סוג שהוא. ואם אני חוזר להתייחסות של אגודות הממ"גים קודם, המפה הזאת שדובר בה היא מפה שרת"א בפעם הראשונה בתולדותיה עשתה יחד עם חיל-האוויר. הגענו להסכמה הייתי אומר של 99% של הסדרת הגובה הנמוך ששם ישנם גם מסוקי תקיפה של חיל-האוויר, ומטוסי ריסוס, ומטוסים עם רדיו ובלי רדיו. זה לא עניין של מה בכך במדינה צפופה כמו שלנו. אבל, אנחנו עשינו את זה. לדעתי, בתוך חודש-חודשיים המפה תאושר כי זה כבר הוצג לי יחד עם נציגי חיל-האוויר, ואני אישרתי, למעט איזה דבר קטן או שניים.

אני מאוד בעד הדברים האלה. לא הייתי רוצה שנחזיר את עצמנו שנים אחורה לרגולציה קשיחה עם מראית עין של אכיפה שהמדינה לא יכולה לבצע.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

גיורא, תודה. האם עוד מישהו רוצה להתייחס לנושא לפני שאנחנו מתחילים? מר טלמון, בקצרה, בבקשה.

עמרי טלמון:

אני לא הולך להתנצח עם גיורא, אני תומך בכל מה שהוא אמר. אבל, השאלה היא כזאת. לגבי פרק ה' יש שתי גישות. האחת מבוטאת בפרק עצמו, ועליה יהיו הערות, וכל העסק הזה נדון רק ביום חמישי שעבר. הגישה השנייה היא גישה יותר מרחיקת לכת שאני הצגתי אותה. היתה שם כוונה להרחיב את הפרק לכל מה שקרוי תעופה ספורטיבית. יש תגובה של רת"א על זה שהגיעה שלשום בערב. הנושא לא נדון עדיין די הצורך בין המשתמשים במקרה זה לבין רת"א.

מעבר לזה, היה רעיון שצץ בזמנו גם כן אצל רת"א, להעביר את כל נושא הגלישה והרחיפה למשרד הספורט. לצורך העניין הוקמה ועדה שצריכה לדון בפלוסים ובמינוסים, או באפשרויות הכרוכות בזה. יושב-ראש הוועדה הוא מר אסף חפץ שיושב לימיני שהוא בעצמו מרחף. ברור לגמרי, דעת נבון להקל - שאם הוועדה תציע, למשל, להעביר את כל הנושא למשרד הספורט, יהיו לזה השלכות גם על החקיקה הזאת. אני חושב שזה לא כל כך ראוי כרגע להכתיב למשרד הספורט מה הוא יעשה אם הוא יקבל את המטלה. לפיכך, נראה לי שזה קצת מוקדם לדון בפרק ה' לפני שכל מי שנוגע בכך גיבש עמדה כלשהי. ייתכן שהדבר הזה ייעשה בהסכמה, ואז הדיון יהיה גם יותר קל.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

אסף חפץ, בבקשה.

אסף חפץ:

ראשית, אני מקבל ב-95% את הגישה של גיורא. כמרחף אני אומר שיש בעיה בדיוק בקו הפשרה שאנחנו רוצים לעשות. אני גם נוסע בקייטים, וגם בגלשנים, ובאמת אין שם רישיון. יכול להיות שיצטרכו לרשיין בסוף קייטים, משום שזה גם כן עסק מסוכן. אני לא יודע אם לרשיין, אבל השאלה היא איפה בדיוק הקו.

מצד אחד, אני מסכים שאי אפשר ליצור משהו קשיח. מצד שני, צריך כן לראות באיזשהו מקום - אולי בראייה עתידית - שהמדינה היא כן ברף כלשהו בעיניים על הספורט המסוכן הזה שהוא לא מסוכן רק למרחפים, אלא הוא מסוכן גם לתעופה אווירית, או למטוסים, ולא להפקיר אותו לגמרי. יש הידרדרות גדולה מאוד בכל נושא של מצנחי הרחיפה בשנים האחרונות כתוצאה מזה שאין פיקוח, ואין אגודה, והכול התמוטט. כל אחד עושה מה שהוא רוצה, כל אחד מלמד מה שהוא רוצה, וכל אחד עף מאיפה שהוא רוצה. כבר יותר מידיי חופש.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

בימים ההם אין מלך בישראל.

אסף חפץ:

אני חושב שבאיזשהו מקום הקו צריך להיות אולי טיפה קצת יותר גבוה ממה שגיורא אומר, וכן צריכה להיות איזושהי מעורבות של מדינה כי זה מאפשר לאגודות לפעול, לפיקוח היותר טוב לפעול, ויחד עם זה להשאיר את זה באיזושהי מידה של חופשיות.

איתי לנואל:

שלום, שמי איתי לנואל. אני נציג המרחפים, נציג הציבור. ישנו דבר חשוב שגיורא העלה, אבל הוא כאילו זורק אותנו החוצה, ולא רוצים רגולציה, וכאילו להקל עלינו. מספר המרחפים, הגולשים ושות', הוא בערך 1,000 איש שעוסקים בזה באמצע השבוע ובסוף השבוע. שעות האוויר, הפעילות והנפח, הוא הגדול ביותר בתחום. הוא יותר מהדאונים. הוא כרגע דיבר על טיסה בדאון בשכר, אבל יש טיסה במצנח בשכר, טיסה בגלשן בשכר. יש בארץ 200 דואים על 50 כלים. יש מעל ל-1,000 איש מרחפים, גולשים, על מעל 1,000 כלים. בכל סוף שבוע, או אמצע שבוע, מדובר על נפח פעילות אדיר שלדעתי הוא הרבה יותר גדול מכל תחום, גם מתחום האז"מים והממ"גים. כל התחומים ביחד בשבוע אחד או בסוף שבוע לא מגיעים לעשירית ממה שעושה התחום הזה. התחום הזה חוצה את השמיים, חוצה נתיבים. הוא שותף עם הדאונים וה-747, וכל דבר אחר, באותם שמיים.

לטעמנו, לא צריכה פה רגולציה, והופעה על מכ"מים וכל הדברים האלה. אבל, צריכה להיות איזושהי רגולציה מינימאלית כמו בחינה של האנשים שמכשירים לזה, בחינת האנשים שהוכשרו. ישנו המודל של הדאייה שאז מדובר בסך הכול ב-50 כלים ו-200 דואים. הם נמצאים בתוך רת"א, והם נבחנים על-ידי רת"א. הם עוברים מבחנים של רת"א, והם מקבלים בסוף רישיון חתום מרת"א, וזאת למרות שהנפח שלהם הוא אולי הכי הכי קטן בתחום. באיזשהו מקום צריך למצוא את קו הביניים ולא לבוא ולהגיד: לא רוצים רגולציה, לא רוצים אותם, נפקח רק על המדריכים. אגב, כשנגיע לפרק אתה תראה שהפיקוח הוא לא פיקוח. באיזשהו מקום צריך לעשות סדר בעניין.

הוא משווה אותנו לסגווי, או לקורקינט, או לכל דבר אחר. אבל, צוללנים בים מרושיינים. כמות הצוללנים היא אומנם אדירה, אבל הם מרושיינים. איזה נזק כבר יכול לעשות צוללן? האם הוא יכול להפיל 747, או איזה צסנה שעובר בסביבה? האם הוא נפגש איתם בכלל?

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

הוא יכול להיפגע מסירה.

איתי לנואל:

כמו שהוא אמר, גם מרחף יכול ליפול על מטייל ברמת הגולן, וכבר קרו דברים מעולם.

הוא גם אמר שהמדינה לא רוצה לשאת באחריות לאחד שלא סגר את רצועות הרגליים של המצנח שלו. הוא מזכיר פה את המקרה הזה כי היה עכשיו משפט של אחד שעשה את זה ונפל, ואף אחד בתחום לא הסכים להתפשר. המשפט הזה בסוף נסגר בפשרה כי המדינה רצה ראשונה והוציאה 150,000 שקל מכיסה כדי לסגור את התיק. רק המדינה רצה ושילמה, אף אחד אחר לא רצה לסגור את התיק הזה. כולם רצו לקחת אותו עד הסוף. זה חוכמה מאוד גדולה לבוא לפה ולהגיד: אנחנו לא רוצים לפקח על ההוא שלא סגר את רצועות הרגליים, אבל אחרי זה להיות הראשונים שרצים ומשלמים. כמו שאומר אסף, יש פה איזשהו קו שצריך להחליט איפה הוא עובר.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

האם עוד מישהו רוצה להתייחס לפני שאנחנו מתחילים להקריא? אני לא מתכוון להוציא את הפרק הזה מהחוק.

גד אלבז:

בשם עמותת הממ"גים אני רוצה לומר שאנחנו דווקא רואים את הפרק הזה כפרק שתורם מאוד לענף. אני חושב שהסעיפים בו הם די קולעים למטרה. יש לנו הערה או שתיים ונאמר אותן בבוא העת. אנחנו רואים בתיקון הזה די ברכה.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

תודה. האם יש עוד מישהו שרוצה להעיר לפני שמתחילים את ההקראה?

רננה שחר:

אני יכולה להשיב, אבל לא צריך.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

לא, לא. את לא צריכה להשיב. אנחנו ניכנס לסעיפים, ואם למישהו יהיו הערות אנחנו נשמע אותן. אנחנו בפרק ה': כלי רחיפה, סעיף 80.

רננה שחר:

"80. בפרק זה –

"הפעלה", לעניין כלי רחיפה – הטסה של כלי רחיפה, או גלישה או רחיפה באמצעות כלי כאמור;

"כלי רחיפה" – כל אחד מאלה:

(1) גילשון אוויר (Hang-glider), בין עם מנוע עזר ובין ללא מנוע עזר;

(2) מצנח רחף (Para glider), בין עם מנוע עזר ובין ללא מנוע עזר;

(3) מצנח שהפעלתו תלויה באופן עיקרי במנוע (Powered parachute);

(3א) טיסן ממונע, נהוג רדיו, שאינו מאוייש, המשמש או המיועד לשמש למטרות שעשוע או ספורט, כפי שקבע השר;

(4) כלי או מיתקן אחר המרחף או הנישא באוויר, שאינו כלי טיס, בין שהוא ממונע ובין שאינו ממונע, שקבע השר."

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

עד כאן. הערות לסעיף 80.

איתי עצמון:

לי יש הערה לעניין הגדרת "כלי רחיפה". בעצם אין כאן הגדרה מהותית מדויקת של אותם כלים שעליהם יחול הפרק הזה. זה באמת עניין של הגדרות מקצועיות, ואני חושב שאולי כן כדאי לשקול שתמציאו לוועדה איזשהן הגדרות מדויקות יותר כדי שנדע בדיוק על איזה כלים הפרק הזה אמור לחול.

רננה שחר:

אנחנו מסכימים לכך. לא הצלחנו לגבש הגדרות מקצועיות מאתמול. אבל, אנחנו נעשה את זה. נראה לציבור כדי שהם יוכלו לראות את זה, ונביא את זה.

איתי עצמון:

אז השאלה היא איך נתקדם עם הסעיף הזה עכשיו? או שאתה רוצה לאשר אותו, ולאחר שיובאו ההגדרות לפתוח.

רננה שחר:

אתה מדבר על פסקאות (1) עד (3).

איתי עצמון:

נכון.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

האם אכפת לכם שלא נצביע עליו, ונצביע עליו מחר?

רננה שחר:

אפשר לא להצביע. אבל, האם עד מחר?

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

לא, שבוע הבא. אני לא מצביע על סעיף 80. עדיף שנצביע עליו בשבוע הבא מלפתוח אותו. מר טלמון, בבקשה, בקצרה.

עמרי טלמון:

קצר מאוד. המילה "שעשוע" בסעיף (3א) קצת מפריעה לי. הייתי מעדיף תרבות פנאי או מושג דומה.

רננה שחר:

בסדר, נבחן את זה במסגרת התיקונים.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

אנחנו לא מצביעים על סעיף 80 על סעיפים (1) עד (4). נעבור לסעיף 80א.

רננה שחר:

"כשירות כלי רחיפה - מפעיל כלי רחיפה אחראי לכשירות האווירית של כלי הרחיפה בהתאם להוראות היצרן, ככל שישנן, והוא לא יפעיל כלי רחיפה אלא אם וידא" - זה צריך להיות אלא אם כן וידא - "את כשירותו של כלי הרחיפה כאמור."

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

הערות.

איתי עצמון:

הוספתם כאן את המילים: "ככל שישנן", כי אני מבין שיש מקרים שאין הוראות יצרן?

רננה שחר:

כן, יכולים להיות מקרים כאלה.

איתי עצמון:

אז איך אותו מפעיל רחיפה ידאג לכשירות האווירית? לפי מה הוא אמור לפעול?

רננה שחר:

הוא אמור לעשות את הבדיקה שלו, את הבדיקה המקצועית, לפי הידע שלו. אם הוא בנה את הכלי לבד אז הוא היצרן של הכלי הזה וכו'. אפשר לכתוב: בין השאר, בהתאם להוראות היצרן ככל שישנן.

איתי עצמון:

אוקיי, ואז אתם מבהירים כאן את האחריות של מפעיל כלי הרחיפה לדאוג לכשירות האווירית. וככל שיש הוראות יצרן הוא צריך להתייחס אליהן. אבל, אם אין, הוא אמור לדאוג לכך מתוקף חובתו כמפעיל הכלי או כבונה הכלי?

רננה שחר:

מתוקף זה שהוא זה שרוצה להסתכן, הוא זה שבוחר לעלות לאוויר.

גיורא רום:

הרעיון הוא שאתה שם את התמונה את הילדה שלך, וזה מסדר לך את האחריות שלך.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

הערות, רבותי. אין הערות לסעיף 80א, ולכן אני מצביע על הסעיף עם התיקון. מי בעד? מי נגד?

ה צ ב ע ה

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיף 80א, כולל התיקון, אושר.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

הסעיף אושר. אנחנו עוברים לסעיף 80ב.

רננה שחר:

"80ב. (א) לא יעסוק אדם בהדרכה עיונית או מעשית להפעלת כלי רחיפה, אלא אם כן בידו רישיון לכך שניתן מאת המנהל לפי סעיף זה, ובהתאם לתנאי הרישיון ולהוראות לפי חוק זה.

(א1) לא יפעיל אדם כלי רחיפה למטרות מסחריות ובכלל זה לשם הובלת נוסע בתמורה, אלא אם כן בידו רישיון לכך שניתן מאת המנהל לפי סעיף זה, ובהתאם לתנאי הרישיון ולהוראות לפי חוק זה.

(ב) על הגבלת רישיון שניתן לפי סעיף קטן (א)" – צריך להיות או (א1) – "התלייתו, ביטולו וסירוב לחדשו, יחולו הוראות סעיף 35, בשינויים המחויבים.

(ג) השר רשאי לקבוע תקנות לעניין רישיונות לפי סעיף קטן (א)" - וזה צריך להיות ו-(א1) - "ובעל רישיון כאמור, ובין השאר לעניין ההכשרה, המיומנות, הידע והניסיון המקצועי המתאימים הנדרשים לקבלת הרישיון, ההליכים לקבלת רישיון או חידושו, תקופת תוקפו והפרטים שייכללו בו, וכן לעניין חובות, תנאים והגבלות שיחולו על בעל רישיון כאמור.

(ד) השר רשאי לקבוע סוגי כלי רחיפה שהוראות סעיף זה לא יחולו עליהם."

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

אני מבין שכל השאר נמחק, נכון?

רננה שחר:

כן.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

רבותי, הערות לסעיף 80ב.

גד אלבז:

יש לנו הערה, וזו ההערה היחידה שיש לנו, וזה הנושא של אישור התקנות. גם כאן וגם בסעיף 85 השר רשאי להתקין תקנות, ואנחנו ביקשנו בקשה במהלך הידיינות עם רת"א. הבקשה נדחתה. אנחנו מבקשים מוועדת הכלכלה שהתקנות יהיו באישור ועדת הכלכלה. אנחנו גם חושבים שזה יתרום לשיח הציבורי להידיינות המקצועית. ועדת הכלכלה היא שומר סף מכובד, ואנחנו היינו רוצים שכך זה יהיה.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

רננה, אני מבין שאין לכם התנגדות?

רננה שחר:

אני מתנצלת שאני לא זוכרת שההערה הזאת הוערה לגבי הסעיף הזה, אלא רק לגבי סעיף 85. כל מקום שההפרה היא פלילית אנחנו חושבים שזה צריך לבוא לוועדה. הסעיף הזה – ההפרות שלו הן הפרות פליליות, כך שזה מקובל עלינו.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

אז אנחנו באישור ועדת הכלכלה, מקבלים.

גד אלבז:

האם כשנגיע ל-85 נדבר עליו?

קריאה:

תחזור.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

רבותי, עוד הערות.

איתי לנואל:

הסעיף הזה כולו מתייחס לרישיונות למדריכים, להסמכת מדריכים. לא כתוב פה בדיוק איך הפיקוח על המדריכים. אבל, בפועל, ברגע שהמדינה הסמיכה מדריכים אז בזה היא סיימה לפי דעתה את תפקידה. אף אחד לא בוחן מה יצא תחת ידם של המדריכים האלה, אף אחד לא בוחן את רמת ההדרכה שניתנה לאנשים שסיימו אצלם. בפועל, מחר בבוקר יכול אדם לקבוע את המקום בו הוא רוצה את ההדרכה על פי מחיר, ומחר בבוקר גם אפשר באותו מחיר לקבל את הרישיון, או את ההסמכה, או כאילו את ההדרכה, מבלי בכלל לעבור את הנדרש.

שוב, הדרישה היא לחזור למודל הדאייה, ולקבל בסוף כל התהליך איזשהו בוחן מטעם המדינה. שלא יתנו רישיון, אלא שיהיה מישהו שיבחן מה יצא תחת ידם של המדריכים האלה, שתהיה איזושהי אחריות, איזשהו סוג של פיקוח. אי אפשר לומר: קחו רישיון הדרכה, אבל תעשו מה שאתם רוצים.

מייקי אברהמי:

אני ראש אגף מבצעים ברת"א. המדריכים אכן מפוקחים. רמת ההדרכה שלהם תפוקח, הרישיון שניתן להם הוא תחת פיקוח. האדם שנמצא בקצה התהליך – הרחפן – לא מחויב ללכת למדריך. יכול להיות שהוא ילך למדריך, אבל הוא לא יסיים את התהליך, ואז באמת על אותו גוף קצה אין גוף פיקוח. אדם שרוצה אכן לראות את התמונה של הילדה שלו ילך למדריך. כל התהליך שעובר המדריך, אם זה תוכניות הדרכה שהוא מייצר, תחת פיקוח מתמיד של רת"א. כן, רת"א תמשיך בפיקוח, או תבצע פיקוח אפקטיבי עליו. אבל, מכיוון שאנחנו לא אוכפים את הציבור ללכת אל אותו מדריך, לפיכך אנחנו לא יכולים לפקח על המוצר כי יכול להיות שהחניך יעזוב באמצע התהליך. המדריך יפוקח בצורה אפקטיבית.

רננה שחר:

ורמת ההדרכה.

מייקי אברהמי:

כמובן.

אסף חפץ:

אני חושב שפה מנסים קצת להמעיט בערכה של הבחינה. הבוחן שצריך להיות כמו הדאונים והאז"מים, צריך להיות לא קשור למדריך הזה. הוא חייב לבדוק מהי התוצרת של המדריך. לא ייתכן שהמדריך עצמו יסמיך. זוהי נקודת תורפה בהצעה הזאת. לדעתי, צריך להמשיך לדון בזה, ולא לוותר בעניין הזה. למעשה, זה ייצור את כל השלד שעליו אתה יכול לבנות איזשהו פיקוח מינימאלי על כל נושא הרחיפה.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

זה כמו מורה נהיגה כשבסוף התהליך ישנו טסטר שבודק אותו.

אסף חפץ:

בדיוק.

רננה שחר:

כן, ויש רישיון נהיגה.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

ואני מבין שאת זה אין בדבר הזה.

אסף חפץ:

זה חסר פה.

איתי לנואל:

יש את זה בכל תחום השמיים. אין כלי בשמיים שטס ואין בו את העניין הזה, חוץ מבתחום שלנו. אין את זה בשום תחום אחר.

אני ריחפתי ועבדתי באופן מסחרי בשבע מדינות שונות בעולם. אין כמעט יבשת או מדינה שזה לא חלק מחוק הטיס, ושלא נבחנים. יש מדינות כמו: ניו זילנד, אוסטרליה, וארצות הברית שעברתי בכלל מבחנים שכללו גישה לשדה תעופה, למרות שמצנח רחיפה בכלל לא ניגש לשדה תעופה. כל הבחינות האלה הן חלק מחוק הטיס בכל המדינות שבהן עבדתי. כולם מסתכלים על זה ככלי טיס, ורק פה מנסים בשמו של הפרק שזה לא כלי טיס.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

הבנו, כל מילה מיותרת.

גיורא רום:

האם אתה יכול לארוז את הגלשן שלך, או את המצנח, לנסוע לשוויץ ולעלות על הר ולגלוש?

איתי לנואל:

בשווייץ - לא. בחרת מדינה לא טובה. בשווייץ זה לוקח אותך לכלא הסמוך.

גיורא רום:

מה קורה בדרום אפריקה?

איתי לנואל:

בדרום אפריקה – בחצי מדינה כן, בחצי מדינה לא.

גיורא רום:

זאת אומרת, אתה יכול לעלות, להיקשר למצנח, ולגלוש. אתה לא עובר מבחן, אתה לא מקבל שום סרטיפיקט. אתה פשוט עולה ומבצע את זה.

איתי לנואל:

אתה טועה. במקומות המוסדרים בדרום אפריקה, בעלייה לאתר מבקשים ממך אישור מבוחן מקומי. הייתי בדרום אפריקה ולא היה לי אישור מבוחן מקומי, ואז אמרו לי: אדוני, את המצנח תשאיר פה, להר אתה עולה בלי הציוד.

גיורא רום:

במקומות אחרים זה אחרת.

איתי לנואל:

השאלה היא איפה אתה רוצה להיות? האם ב"ברדאק" או במסודר? אתה אומר שהשמיים שלנו הם צפופים, ויש לנו בעיה. בדרום אפריקה אין בעיה של שמיים צפופים.

גיורא רום:

יש, ועוד איך.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

תשובת רת"א לא מספקת אותי.

רננה שחר:

אני רוצה לומר עוד כמה דברים. קודם כל, גבול הוא דבר שרירותי, והדברים ידועים מה מתחת לגבול, ומה מעל לגבול. השאלה היא, היכן מעבירים את הקו? השאלה שנמצאת פה על הפרק היא האם הרחפן, אותו אדם שנמצא בקצה, צריך לעבור מבחן מטעם המדינה, בין ברישיון או בין בלי רישיון? יש לך דוגמאות לכאן ולכאן.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

צריכה להיות איזה בדיקה מינימאלית של אותו אחד, כי אולי המדריך לא העביר אותו נכון את הקורס.

קריאה:

המדריך מפוקח.

איתי לנואל:

אולי המדריך לא העביר לו את הידע על נתיבי תעופה, מה זה מפה הפוכה. איך יודעים שהמדריך העביר לו את הידע על נתיבי תעופה, ועל מפה הפוכה, איפה מותר לו לטוס, והיכן אסור לו לטוס?

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

לצערנו, אצלנו במדינה עד אשר לא קורה משהו, לא עושים. בסוף יקימו ועדת חקירה. השאלה היא, כמה מקרים של תאונות היו?

רננה שחר:

אדוני, יש את הטבלה.

גיורא רום:

אני יכול להקריא לך מהטבלה. בין השנים 2003 ו-2008 נהרגו ארבעה אנשים.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

זה הרבה.

רננה שחר:

זה מה שיש לנו, אלו הנתונים שקיבלתי.

איתי לנואל:

יש יותר. אגב, יש לפני זה גם. אבל, רק ב-2003 רזצ'יק התחיל לחקור. עד שרזצ'יק לא התחיל לחקור אין לכם את מה שהיה קודם.

רננה שחר:

הנתונים הם נתונים על בסיס מה שמפרסם החוקר הראשי.

גיורא רום:

נהרגו ארבעה אנשים. כל אחד הוא עולם מלא.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

כתוב שאדם אחד שקול כנגד כל מעשה בראשית.

גיורא רום:

כן. האם ארבעה אנשים בשש שנים מצביעים על תחום שהוא בעייתי? לפי דעתי, בחוף גבעת אולגה טובעים בשנה יותר אנשים ממספר המתים בענף הזה בשש שנים.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

כי שוחים יותר.

גיורא רום:

פה שוחים פחות. אם ביקשת את הנתונים אז אלו הם הנתונים.

דיברתי קודם איפה אנחנו נמצאים בשרשרת האחריות, ואיזה מנגנון אתה מייצר, וכמה אתה משקיע בדברים האלה, ואיפה לאט לאט עוברת האחריות מהמדינה לפרט? זוהי בעצם השאלה. אני מוכן לבחון, ואני מוכן לעשות בחינות תקופתיות, ואני מוכן פעם בשישה חודשים. והם לא יטוסו, כי לא יהיו לי האנשים. והם יעברו. ואני אעשה אכיפה, והם ילכו לבית-הסוהר. זה מה שיהיה אם אנחנו נצליח לעשות את האכיפה.

אני חיפשתי דרך לא להיכנס ל"וישס סירקל" הזה שבו לענף הזה - שהגדרתי קודם שהוא שונה לחלוטין מ-12 מיליון האנשים שאני מחויב לבטיחותם שטסים אל ומחוץ לישראל - כמה המדינה יכולה לקחת על עצמה כדי לפטור אותה מאחריות. למעשה, זו השאלה - לכן, אמרתי את דברי הפתיחה – איפה מתחילה אחריות הפרט?

איתי לנואל:

בשנה וחצי האחרונות נהרגו שלושה אנשים. לא סתם הוא עצר ב-2008.

גיורא רום:

אני לא כל כך אוהב את הסגנון. אלו הנתונים שקיבלנו.

עמי מירון:

בשנתיים וחצי האחרונות שניהלתי את עמותת הממ"גים, העמותה הגיעה לסדר גודל של 260 חברים. אנחנו קיבלנו להפוך להיות רגולאטור של רת"א. המשמעות היתה שבתקנון העמותה אנחנו הוצאנו מסמך שאם אני רוצה ללמוד בבית-הספר שלך, אז הבוחן שלי יהיה מבית ספר אחר.

אנחנו מבקשים בקשה. אנחנו יכולים לעזור ליושב ראש הרשות. אנחנו נדאג למדריכים, אנחנו רק מבקשים שהאחריות המיניסטריאלית על הבחינה תהיה של רת"א. אף אחד לא יחכה, אנשים רוצים ללמוד לטוס. לא כל אחד מוכשר לטוס בבואינג או בהרקולס. הבן שלי הוא טייס הרקולס, ואני לא מספיק מוכשר. אני מוכן להסתפק בממ"ג. אבל, אני רוצה לטוס. אני רוצה לממש את הזכות שלי לעסוק בדברים שמותר לי לעסוק בהם במדינה. כעמותה אנחנו יצרנו מנגנון שבו אנחנו מאפשרים לחניכים להיבחן. אנחנו רק מבקשים שהאחריות על הבחינה תהיה שלך.

גיורא רום:

אני אמרתי ברגע שפתחתי את דבריי איפה נמצאת האחריות. זאת אומרת, אני צריך לשאת באחריות לתהליכים שאתה בנית, ואני צריך כל שבוע, או כל שבועיים, לעסוק בתאונות בכל מיני סדרי גודל של אנשים שלא צייתו לחוקים, שהלכו לנתניה וריחפו ברוחות לא סבירות עם שלוש שעות ניסיון בריחוף. אני לא יכול לפקח על זה, אני לא יכול לאכוף את זה. הדרך היחידה שלי לעשות את זה היא על-ידי כללים דרקוניים שרק יפגעו בענף ובספורט הזה. יש אחריות אישית. לפני שאתם מתחילים ללמוד לטוס אתם צריכים לעשות שיעור כללי איפה מתחילה ואיפה נגמרת אחריות אישית של אדם כשהוא יוצא לעשות משהו מחוץ למעטפת הרגילה של סדר יום של אדם סביר.

עמי מירון:

אני רוצה לחדד את העניין שוב הפעם. אנחנו כרגולאטור שלך - - -

גיורא רום:

אתם לא הרגולאטור, אני הרגולאטור.

עמי מירון:

אנחנו כמשרד שמנפיק את הרישיונות הגשנו ספר עזר מבצעי שאושר על-ידי רת"א. כמו שאני מבין את הדברים, אנחנו לא מבקשים שאתה תפקח על אלה שקיבלו את הרישיונות. אנחנו מבקשים שאתה תהיה אחראי רק על בית-הספר שאתה מסכים לזה - -

גיורא רום:

אני מסכים לזה.

עמי מירון:

- - ושהבוחן יהיה תחת אחריותך. זה על מנת שכאשר אני נותן את רישיון הרחיפה או הטיס, או מה שתחליט, יהיה אחרי שבוחן שלך, מטעמך, אישר שאותו חניך יכול לעלות לאוויר.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

הבנתי מה הכיוון שלכם. הכיוון שלכם הוא להטיל אחריות גם על המדינה באיזשהו מקום כדי שאנחנו באיזשהו מקום נהיה גם הנתבעים בתוך כל המערכת הזאת אם תהיה חלילה וחס תאונה. רננה, אני רוצה לשמוע את התשובה שלך.

רננה שחר:

לצערי, התשובה פה היא לא משפטית, אלא באמת הכרעת מדיניות, וזאת משום שיש מודלים כאלה, ויש מודלים כאלה. השאלה היא איפה עובר קו הגבול? באופן כללי, הגדרת כלי טיס והגדרת כלי רחיפה הן הגדרות גמישות שמאפשרות העברת כלים לתוך הפרק, או להוציא מתוכו כלים, באופן שניתן יהיה להחיל רגולאציה יותר קלה גם על כלים שהיום הם כלי טיס.

אדוני, השאלה האם צריך בוחן מטעם רת"א, האם המדינה צריכה לעשות בחינה לאדם הפרטי, היא שאלה של הכרעה של מדיניות. אני מניחה שההכרעה של המדיניות הזאת מתבססת על כמה דברים. ראשית, אני חייבת לומר שנושא הדאונים ובלונים וכו' קיים באמנה הבין-לאומית. הנושא של הרחפנים לא קיים באמנה הבין-לאומית, ונתפס כנושא לוקאלי-מקומי בלבד להכרעת המדינה. שנית, צריך לחשוב מה הסיכון שנגרם לציבור מפעילות זו, זה חלק מהשיקול. השיקול השלישי הוא האם זהו באמת חוק אכיף? כי, לפי דעתי, חוקים לא אכיפים, אכן, ההמלצה הכללית לא לקבוע אותם היא המלצה נכונה. אלו שלושת השיקולים.

עמרי טלמון:

דובר כאן על בטיחות, ולדעתי האיש המוסמך ביותר להגיד משהו על זה הוא רזצי'ק שיושב איתנו כאן, ושם מחסום לפיו. הייתי מציע שאדוני יבקש ממנו לפתוח את הפה, ולהגיד מה שיש לו לומר. כי לפי דוחות שבידי, המצב הוא רע, ונהיה עוד יותר רע, והוא הולך להיות עוד יותר רע.

גיורא רום:

אדוני היושב ראש, מר טלמון הוא יחסית צעיר, ועוד לא מנוסה. אני אחראי על בטיחות. רזצ'יק אחראי על חקר תאונות ותקריות. זה לא עניין של סמנטיקה, אלא זהו עניין מאוד עקרוני. יש אנשים שעדיין לא הפנימו.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

רבותי, עוד הערות.

איתי עצמון:

לי יש מספר הערות לסעיף שעוסק ברישיון הדרכה ורישיון הפעלה. אני חושב שכדאי להגדיר מהי בעצם הפעלה מסחרית לעניין הזה בדומה למה שעשינו לגבי כלי טיס, מכיוון שזהו הפרק שמסכם את הרגולציה לגבי אותם כלים.

אני חושב שהגדרה אפשרית היא: הסעת נוסעים או מתן שירות בתמורה באמצעות כלי רחיפה.

רננה שחר:

זה מקובל.

איתי עצמון:

ומכיוון שהפרק הזה כולל הוראות, וצריך לעשות איזושהי השוואה למה שחל על כלי טיס בשינויים ובהתאם לקווים שהתוויתם כאן, בסעיף 7 להצעת החוק יש איסור הפעלה תחת השפעת סמים או אלכוהול. לגבי הפעלה מסחרית ולגבי הדרכה, אני חושב שראוי לקבוע הוראה האוסרת על הפעלה מסחרית או הדרכה תחת סמים או אלכוהול, בדומה לקבוע בסעיף 7 להצעת החוק.

רננה שחר:

זה מקובל עלינו.

איתי עצמון:

האם בסעיף קטן (ג) אתם רוצים להוסיף התייעצות עם שר הספורט כפי שעשיתם לגבי תקנות בסעיפים הבאים, לפי הסעיפים הבאים?

רננה שחר:

משרד הספורט לא רוצה לעסוק בנושאים מסחריים, והוא אומר את זה באופן ברור.

איתי עצמון:

עניין ההדרכה.

רננה שחר:

והוא גם לא רוצה לעסוק בחלק מהכלים, וגם את זה הוא אומר באופן ברור. ולכן, הייתי מציעה להשאיר את זה לעניין פנים ממשלתי, עניין של מינהל תקין, לפי הנחיית היועץ המשפטי לממשלה, המשרד הנוגע בדבר, וכו'.

איתי עצמון:

אני מעלה את השאלה האם יש לקבוע בסעיף קטן (ד) שסוגי כלי הרחיפה שהוראות סעיף זה לא יחולו, יהיה באישור ועדה?

רננה שחר:

אני לא מתנגדת.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

רבותי, עוד הערות לפני שאני מצביע על הסעיפים. אין הערות. רבותי, אני מצביע על סעיף 80ב, כולל כל התיקונים שהוכנסו. מי בעד? מי נגד?

ה צ ב ע ה

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיף 80ב, כולל כל התיקונים, אושר.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

אני מאשר את הסעיפים. אנחנו עוברים לסעיף 80ג.

רננה שחר:

"80ג. לא יפעיל אדם כלי רחיפה ללא לבוש מגן או ציוד מגן כפי שקבע השר."

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

רבותי, האם יש הערות לסעיף 80(ג)? מר טלמון, בבקשה.

עמרי טלמון:

אמרו פה שמשהו מתנגש עם דברי מר רום קודם על האחריות האישית. אגב, אני מקבל אותם במאה אחוז. מפני שאם אדם אחראי אישית על עצמו מה הטעם לחייב אותו ללבוש קסדה? הוא רוצה – ילבש. לא רוצה – לא ילבש. זאת אומרת, כל הסעיף הזה צריך לחול רק על מה שנקרא פה הפעלה מסחרית שהוא מושג שאני לא אוהב אותו כל כך. אבל, רק שם. המרחף הבודד שירחף בלי קסדה, או בלי נעליים. זה עניינו.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

המפקד שלי בצבא היה אומר לי: לא איכפת לי למות, אבל לא להתפרק לחתיכות.

גיורא רום:

הרי זה לא שונה מאופנוע. גם באופנוע כל אחד אחראי על עצמו. הסיבה שחובשים קסדה כשרוכבים על אופנוע היא כיוון שאין כוונה להשית על מערכת הבריאות של המדינה את העלויות המאוד גבוהות של פגיעות ראש, להבדיל, נניח, משבר ברגל. ולכן, מזה נבע הצורך וההחלטה לקסדות באופנוע.

המטרה פה היא לא להגן על המרחף, אלא המטרה היא להגן על מערכת הבריאות של המדינה שלא תצטרך לשאת בעלויות לא סבירות כתוצאה מזה שאנשים לא היו בשיעור אודות האחריות.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

עוד הערות.

איתי עצמון:

אני חושב שזהו בעצם סעיף מסמיך, וכדי להבהיר באמת אני חושב שכדאי להוסיף: ורשאי הוא לקבוע הוראות שונות לעניין סוגי כלי רחיפה שונים, וכן סוגי כלי רחיפה שהוראות לפי סעיף זה לא יחולו לגביהם.

רננה שחר:

זה מקובל.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

הערות נוספות. אם כן, אני מצביע על סעיף 80ג. מי בעד? מי נגד?

ה צ ב ע ה

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיף 80ג, כולל התיקונים, אושר.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

הסעיף אושר, כולל התיקונים. אנחנו בסעיף 80ד.

רננה שחר:

"80ד. השר רשאי לקבוע..." - המפקח על הביטוח עורר פה שאלה לגבי הסיפה של הסעיף, מכיוון שבתקנות לפי פסקה זאת רשאי השר לקבוע , בין השאר, הוראות לעניין מבטחים מורשים ובכלל זה מחוץ לישראל, שאין כוונה לסגת ממה שדיברנו שניתן לרכוש ביטוחים בחוץ-לארץ. אבל, יש פה שאלה של המפקח על הביטוח האם צריך את הסיפה הזאת, או לא צריך אותה. האם היא עולה בקנה אחד עם חוק הסדרת הפיקוח על עסקי ביטוח, חוק שירותים פיננסים. אנחנו מוכנים לדחות את הסעיף הזה לשבוע הבא, או למחר.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

למתי?

יערה למברגר:

בואו נדחה את הסעיף, ואנחנו ננסה עד הדיון מחר בבוקר להגיע עם זה.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

אם לא הגעתם עד מחר לסיכום לגבי הסעיף הזה, אז אנחנו נדחה אותו להצבעה לשבוע הבא. אם כן, הסעיף לא הוצבע.

רננה שחר:

"83 (א) (1) במסגרת סמכותו לפי סעיף 77, רשאי המנהל לקבוע בהוראות תעבורה אווירית, לפי הוראות אותו סעיף:

(א) גישה אווירית למנחתים של כלי רחיפה ממונעים, ותנועתם הקרקעית במנחתים;

(ב) אזורי פעילות לכלי רחיפה ממונעים, ונתיבים למעבר בין אזורי פעילות כאמור;

(ג) אזורים מסוכנים, מוגבלים או אסורים להפעלת כלי רחיפה."

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

תעצרי ב-(ג). הערות.

איתי עצמון:

לי יש הערה. כשקוראים את נוסח הסעיף, לדעתי לא כל כך ברור האם סעיף 77 אמור לחול בשינויים, או לא אמור לחול? אני מציע להבהיר ולכתוב שהמנהל רשאי לקבוע הוראות תעבורה אווירית לעניין כלי רחיפה, ולהחיל את הוראות סעיף 77(ב) עד (ו) בשינויים המחויבים. ואז יהיה ברור שההליכים יהיו אותם הליכים שקבועים בסעיף 77. אבל, השינויים יהיו אותן פסקאות משנה (א) עד (ג).

לעניין פסקת משנה (א), אם אני משווה את זה להוראות הקבועות בסעיף 77, אני חושב שכדאי לומר: וגם עזיבתם. זאת אומרת, יש גישה אווירית למנחתים, ותנועתם הקרקעית, וגם עזיבתם. כך אנחנו מתאימים את זה לנוסח בסעיף 77.

רננה שחר:

זה מקובל במקרה שבאותו מנחת תהיה פעילות של כלי טיס, ושל - - -

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

רבותי, הערות. סעיף קטן (2).

רננה שחר:

"(2) השר, בהתייעצות עם שר הביטחון, רשאי לקבוע, בתקנות, תנאים להפעלת כלי רחיפה ממונעים מחוץ לאזורי הפעילות שנקבעו לפי פסקה (1)(ב), ואולם תקנות לפי פסקה זו לעניין הגנה וזיהוי של כלי רחיפה או תקנות העשויות להשפיע על השימוש במרחב הפיקוח התעופתי של ישראל שהוקצה לתעופה הצבאית לפי סעיף 75, ייקבעו בהסכמת שר הביטחון."

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

הערות. סעיף קטן (ב).

רננה שחר:

"(ב) לא יפעיל אדם כלי רחיפה –

(1) בניגוד להוראות התעבורה האווירית כאמור בסעיף קטן (א) או בניגוד לתנאים שקבע השר לפי אותו סעיף;

(2) אלא אם כן הוא בקיא בהוראות התעבורה האווירית החלות במרחב האווירי הסמוך לאזור פעילותו של כלי הרחיפה."

(ג) על אף הוראות סעיפים קטנים (א) ו-(ב), רשאית יחידת נת"א לתת הוראות למפעיל כלי רחיפה הנוגדות את הוראות התעבורה האווירית, את התנאים שקבע השר לפי סעיף קטן (א) ואת כללי הרחיפה שנקבעו לפי סעיף 85(א), אם מצאה כי הדבר מוצדק בנסיבות העניין; נתנה יחידת נת"א הוראות כאמור, לא יפעיל אדם כלי רחיפה בניגוד להן."

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

הערות? אין הערות. אם כן, רבותי, אני מצביע על סעיף 83(א), כולל כל הסעיפים, כולל כל התיקונים. מי בעד? מי נגד?

ה צ ב ע ה

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיף 83, כולל התיקונים, אושר.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

הסעיף אושר, כולל התיקונים - כל סעיף 83, כולל התיקונים. אנחנו עוברים לסעיף 85.

רננה שחר:

"85. (א) לצורך שמירה על בטיחות הפעלתם של כלי רחיפה והגנה על חיי אדם ורכוש, רשאי השר, בתקנות, בהתייעצות עם שר הספורט, לקבוע כללים להפעלת כלי רחיפה (בפרק זה – כללי רחיפה).

(ב) בלי לגרוע מסמכותו לפי סעיף קטן (א), רשאי השר, בהתייעצות עם שר הספורט, לקבוע הוראות לעניין כלי רחיפה ובכלל זה חובות, תנאים והגבלות שיחולו על מפעילי כלי רחיפה, והתשתיות שישמשו את פעילותם."

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

הערות.

גד אלבז:

אנחנו מבקשים שהתקנות הללו יהיו באישור ועדת הכלכלה.

איתי עצמון:

אני רוצה להתייחס להערה שלך לגבי סעיף קטן (ב). אני חשבתי גם כן שהנוסח שלו הוא רחב מידיי, ובעצם מאפשר לקבוע כל הוראה. אתה פשוט הקדמת אותי. אני מציע לנסח את זה כך שייאמר: לקבוע חובות, תנאים והגבלות שיחולו על כלי רחיפה, והתשתיות שישמשו את פעילותם. בכך אנחנו מבהירים על מה מדובר באותן תקנות. זאת אומרת, לא מדובר על הוראות לגבי כלי רחיפה.

גד אלבז:

עדיין יש לנו את סעיף (א) שמדבר על בטיחות הפעלה וכד', וכשמסתכלים על סעיף העונשין אנחנו רואים שאפשר להגיע לסכנה לחיי אדם וכד', וזה בהחלט סעיף עונשי.

רננה שחר:

ההפרה של סעיף 85 עצמו איננה פלילית. לא מוצע שהיא תהיה פלילית. עו"ד אלבז מתייחס לנושא סעיף 125(ד)(1), לפי דעתי.

איתי עצמון:

לא, לא. סעיף 85(א) הוא פלילי.

רננה שחר:

לא, אתה מסתכל בכחול.

איתי עצמון:

שיניתם את זה. הוא כבר לא פלילי.

רננה שחר:

לא, הוא לא פלילי. לא מוצע שהוא יהיה פלילי. אני לא יודעת מה להגיד. הוועדה היא - - -

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

הכלל שקבענו פה. ברוב המקרים הכלל שכל דבר שהוא פלילי הבאנו אותו לתוך הוועדה. היו מקרים בודדים שכן להסכמה, הסכמנו שזה יעבור לוועדה.

גד אלבז:

אני חושב שאם מעיינים בסעיף 125(ד)(2) אנחנו יכולים בהחלט למצוא את עצמנו נושקים למישור הזה. אני חושב שזה יהיה נכון, למען הסר ספק, שזה יבוא לפני הוועדה.

רננה שחר:

אתה יכול להסתכל על 125(ד)(2). זו עבירה של הפעלת כלי רחיפה בנסיבות שמסכנות. אבל, זה לא קשור לכללי הרחיפה.

גד אלבז:

מי שמכיר זימונים לשימוע, או זימונים לרת"א – אנשים שנמצאו לכאורה עוברים על עבירות – הסעיף הזה כשהוא נוגע לבטיחות בדרך כלל מובא. סיכנת חיי אדם, וכד'. אני חושב שזה יהיה נכון שהדברים הללו יובאו לפני הוועדה.

איתי עצמון:

מה קבענו לגבי כללי טיסה לפי סעיף 69? צריך להשוות את ההסדר. כי אם שם יהיה פיקוח פרלמנטארי, אז ראוי שגם כאן. אבל, אם לא, אז אני לא חושב שדווקא לגבי כלי רחיפה צריך פיקוח פרלמנטארי, ולגבי כלי טיס אחרים לא.

רננה שחר:

בכללי טיסה לפי דעתי יש, וההפרה שלהם היא פלילית.

איתי עצמון:

היא פלילית.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

זה יהיה באישור ועדת הכלכלה. האם יש לך עוד הערות לגבי 85?

איתי עצמון:

כן. לא ראיתי כאן הוראה שאומרת שאסור להפעיל את כלי הטיס, אלא בהתאם כללי הרחיפה.

רננה שחר:

יש על זה עיצום כספי, אין הוראה פלילית.

איתי עצמון:

לא פלילית. אבל, האם אתם לא רוצים את זה כהוראה שמשנקבעו כללי רחיפה על מפעיל כלי רחיפה להפעיל בהתאם לאותם כללים?

רננה שחר:

ניתן לקבוע זאת – את החובה לפעול בהתאם לכללי הרחיפה.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

האם אתה רוצה לקרוא שוב את הסעיף?

איתי עצמון:

כמובן שאת הנוסח הסופי נגבש בסוף. אבל, העיקרון הוא שמשנקבעו כללי רחיפה לפי סעיף 85(א) יהיה איסור הפעלה בניגוד לאותם כללים.

רננה שחר:

משנקבעו לא יופעל כלי רחיפה אלא בהתאם.

איתי עצמון:

נכון, אלא בהתאם.

הערה נוספת היא לעניין הוראות המעבר. אני מבין מעיון בתקנות ההפעלה שיש היום חלק מכלי הרחיפה שיש לגביהם רישיונות הפעלה מבצעית. הכוונה שלכם היא שלא יהיו יותר רישיונות הפעלה מבצעית, אם אני מבין.

רננה שחר:

לא תידרש. רק להפעלה מסחרית. לכן, באמת יש לתקן את סעיף 170 שבו קבענו שכל רישיונות ההפעלה המבצעיים יראו אותם כרישיונות הפעלה אווירית, שזה הרישיון המסחרי. אז זה למעט להפעלות לא מסחריות. זה לא רק כלי רחיפה, זה גם אווירונים זעירי משקל. אנחנו נתקן את סעיף 170, ואנחנו נגיש אותו.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

האם יש הערות נוספות? אין הערות. אני מצביע על סעיף 85 כולל התיקונים כפי שהוצעו פה בוועדה? מי בעד? מי נגד?

ה צ ב ע ה

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיף 85, כולל התיקונים, אושר.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

הסעיף אושר. אנחנו סיימנו את פרק ה', למעט סעיף אחד. אנחנו נאפשר את ההידיינות על הסעיף הזה, ונצביע עליו או מחר או בשבוע הבא.

אנחנו עוברים לפרק ו': סמכויות פיקוח, סעיף 86.

רננה שחר:

" (א) המנהל רשאי למנות, מבין עובדי הרשות, מפקחים שיפקחו על ביצוע ההוראות לפי חוק זה, למעט על ביצוע הוראות לפי פרק ז' (בפרק זה – ההוראות לפי חוק זה)."

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

הערות.

איתי עצמון:

האם את יכולה להסביר את התוספת: "על ביצוע הוראות לפי פרק ז'"?

רננה שחר:

כן. תפקיד המפקחים הוא לפקח על הוראות החוק. אם נלך לכיוון שפרק ז' לא יהיה בחוק אז לא צריך את התוספת הזאת. אבל, באופן כללי, יש הפרדת רשויות בין החוקר הראשי, בין הסמכות החקירתית לפי פרק ז', ולא רצינו שיתפרש כאילו רת"א צריכה בין לפקח על עבודת הראשי, ובין לפקח על חובות הציבור לפי פרק ז'. חובות הציבור לפי פרק ז' הן, למשל, חובת מסירת הודעה, איסור גישה לכלי טיס, אלא באישור החוקר הראשי לאחר שהיתה תאונה או תקרית חמורה. אין הכוונה של ההוראה הזאת שאם יש אירוע בטיחותי, רת"א אינה יכולה להפעיל סמכויות פיקוח בנפרד כדי לברר התקיימות הוראות חוק זה כנובע מהאירוע הבטיחותי. לכך אין הכוונה.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

רבותי, הערות נוספות?

איתי עצמון:

לי יש הערה קטנה. אני מציע להוסיף שיפקחו על ביצוע הוראות לפי חוק זה, כולן או חלקן, כדי לאפשר למנות מפקחים רק לעניין פרק מסוים, או תחום מסוים. זה גם נוסח שמקובל מאוד בחקיקה בסעיפי פיקוח.

רננה שחר:

מקובל.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

אוקיי. סעיף (א1).

רננה שחר:

"(א1) המנהל רשאי למנות, מבין עובדי השירות המטאורולוגי במשרד התחבורה והבטיחות בדרכים, מפקחים לעניין ביצוע ההוראות לפי חוק זה הנוגעות למטאורולוגיה לתעופה האזרחית."

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

הערות, רבותי. סעיף (א1), אין הערות. אנחנו ממשיכים לסעיף (ב).

רננה שחר:

"(ב) לא ימונה מפקח לפי הוראות סעיף קטן (א)" – צריך להיות ו-(א1) – "אלא אם כן מתקיימים בו כל אלה:

(1) משטרת ישראל הודיעה, לא יאוחר משלושה חודשים מפנייתו של המנהל אליה ומסירת פרטי העובד, כי היא אינה מתנגדת להסמכתו מטעמים של ביטחון הציבור, לרבות בשל עברו הפלילי;

(2) הוא קיבל הכשרה מתאימה בתחום הסמכויות שיהיו נתונות לו לפי פרק זה, כפי שהורה השר בהסכמת השר לביטחון הפנים, וכן הכשרה מתאימה לעניין החיקוק שעל ביצועו יפקח, כפי שהורה המנהל;

(3) הוא עמד בתנאי כשירות, ככל שהורה השר, בהסכמת השר לביטחון הפנים."

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

רבותי, הערות.

ו':

אנחנו תומכים בנוסח הסעיף, ואנחנו לא רוצים להיות מעורבים במינוי המפקחים. זה כמובן בתנאי שיתוקן גם סעיף 88 שהיה ואותו מפקח שלא היינו מעורבים במינוי שלו יידרש לעיין במסמך מסווג, או להיכנס במסגרת החקירה למתקן מסווג, אז אותו מפקח ספציפית יידרש לקבל סיווג ביטחוני מתאים.

רננה שחר:

זה מקובל עלינו. אבל, זה בסעיף 88.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

אוקיי.

איתי עצמון:

בפסקה (1) לסעיף קטן (ב), אני חושב שיותר נכון במקום: מסירת פרטי העובד, קבלת פרטי העובד.

רננה שחר:

זה בסדר, זה מקובל עלינו – שהמשטרה צריכה לקבל את הפרטים.

איתי עצמון:

כן. האם בפסקה (2) אתם לא רוצים שתהיה מעורבות של מנהל השירות המטאורולוגי בהכשרה מכיוון שיש גם מפקחים מאותה יחידה?

רננה שחר:

אנחנו חושבים שזה נכון. אנחנו נציע נוסח שההכשרה למפקחי השירות המטאורולוגי צריכה להיות כמובן ממי שצריך להכשיר, וזה מנהל השירות המטאורולוגי בהסכמת המנהל. אנחנו נציע את הנוסח.

איתי עצמון:

הערה אחרונה - כפי שמקובל לגבי סעיפי פיקוח אחרים בחקיקה, לקבוע איזשהו סעיף שמחייב פרסום ברשומות לגבי מינוי מפקחים.

רננה שחר:

אנחנו מוכנים. הודעה על מינוי מפקח תפורסם ברשומות.

איתי עצמון:

בדיוק.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

האם יש הערות נוספות? אין הערות נוספות. אני מצביע על סעיף 86, כולל התיקונים. מי בעד? מי נגד?

ה צ ב ע ה

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיף 86, כולל התיקונים, אושר.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

הסעיף אושר, כולל התיקונים. אנחנו עוברים לסעיף 87.

רננה שחר:

"מפקח לא יעשה שימוש בסמכויות הנתונות לו לפי פרק זה, אלא בעת מילוי תפקידו ובהתקיים שניים אלה:

(1) הוא עונד באופן גלוי תג המזהה אותו ואת תפקידו;

(2) יש בידו תעודת מפקח החתומה בידי המנהל, והמעידה על תפקידו ועל סמכויותיו, שאותה יציג על פי דרישה."

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

רבותי, הערות לסעיף 87. אין הערות לסעיף 87. מי בעד? מי נגד?

ה צ ב ע ה

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיף 87 אושר.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

הסעיף אושר. אנחנו עוברים לסעיף 88 – סמכויות מפקח.

רננה שחר:

"88 (א) לשם פיקוח על ביצוע ההוראות לפי חוק זה רשאי מפקח –

(1) לדרוש מכל אדם למסור לו את שמו ומענו ולהציג לפניו תעודת זהות או תעודה רשמית אחרת המזהה אותו;

(2) לדרוש מכל אדם הנוגע בדבר למסור לו כל ידיעה או מסמך הנוגעים לקיומן של ההוראות לפי חוק זה; בפסקה זו, "מסמך" – לרבות פלט כמשמעותו בחוק המחשבים, התשנ"ה–1995‏ ;

(3) לערוך בדיקות או מדידות וכן ליטול דוגמאות לשם בדיקה, ולהורות על מסירת הדוגמאות לבדיקת מעבדה או על שמירתן לתקופה שיורה, או לנהוג בהן בדרך אחרת, ובכלל זה לפי סעיף 89;

(4) להיכנס לכל מקום, לרבות לכלי טיס, ובלבד שלא ייכנס למקום המשמש למגורים, אלא על פי צו של בית משפט, ולא ייכנס לתא הטייס בעת טיסה אלא בתיאום עם הטייס המפקד."

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

רבותי, הערות עד כאן.

אילון טל:

אני מרשות שדות התעופה. בדיון המקדים עם רת"א עלתה השאלה בקשר לסעיף קטן (2) שהיא עומדת במקביל לדרישה למסור גם למשרד החוקר הראשי במקרים של תקריות תעופה, מסמכים, ידיעות וכדו'. איך הדבר הזה בסוף מתיישב יחד עם סעיף זה?

רננה שחר:

אנחנו חושבים שצריכים להיות - וזה גם הוסבר בדיון כמובן - נוהלי שיתוף פעולה בין החוקר הראשי לבין רת"א שיבטיחו מצד אחד את מיצוי החקירה הבטיחותית. ומצד שני, יבטיחו את המטרות שלשמן יש את נושא הפיקוח, בין אם זה אכיפה, ובין אם זה הבטיחות של מחר בבוקר. נוהלי שיתוף הפעולה האלה נמצאים בתהליכי גיבוש, וכולי תקווה שהם גם יגיעו לכדי חתימה.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

האם יש עוד הערות?

בועז חטיבה:

כן. אני מאיגוד הטייסים. אנחנו סבורים שבסעיף הזה צריך להגדיר באופן מאוד ברור וחד משמעי את קדימות החקירה הבטיחותית על פני כל חקירה אחרת, בין אם על-ידי רת"א, או המשטרה, או כל גוף חוקר אחר.

גיורא רום:

למה?

בועז חטיבה:

מכיוון שזהו העיקרון המקובל בחקירות בטיחותיות. כך לפי ה-FAA. אם לא יוגדר כך עלול להיות מצב של התנגשות בין חקירות. אני יכול להיות במצב שאני נקרא להיחקר על-ידי מפקח רת"א, ועל-ידי החוקר הראשי, ואני לא יודע למי אני הולך קודם. העיקרון הזה הוא מאוד מאוד ברור. הוא נמצא בחוקי ה-FAA, ואני חושב שהוא צריך להיות מוגדר גם פה.

יערה למברגר:

מה לגבי החקירה הפלילית?

בועז חטיבה:

אותו הדבר בדיוק. החוקר הרי מוגדר גם בתקנות היום, וגם אתם מציעים בהצעת חוק הטיס שהיה והחוקר מגלה חשד לפלילים, הוא זה שהולך בתקנות הקיימות למשטרה, ובהצעת החוק ליועץ המשפטי לממשלה. אבל, הכול נובע ממנו.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

השאלה היא האם הזמן שחולף מאז שהוא התחיל לחקור שבו המשטרה לא נכנסת לחקירה לא יכול לפגום? הייתי רוצה לשמוע את החוקר הראשי.

יצחק רז:

בעולם התעופה המתקדם, חד משמעית, קדימות לחקירה הבטיחותית, כי דווקא החקירה המשטרתית באתר תאונה עלולה לחבל בממצאים בגלל הידע הרב הנדרש על כל סימן ועל כל תג ותג. ולכן, אם אין ראיות לכאורה מבוססות יחסית שזה עקב חבלה, או עקב מעשה פלילי מכוון, ייכנס החוקר הראשי, או הרשות החוקרת הבטיחותית ראשונה. אם היא מגלה שסימן כלשהו שיכול להיות שזה נעשה בכוונה, או שיש פה עבירה שגרמה לזה, לא איזושהי עבירה שלא שייכת לגרימה, אז הוא זה שצריך להכניס לתמונה גם היום את המשטרה, ועל פי הצעת החוק את היועץ המשפטי לממשלה. כל פעולה אחרת פשוט תפגע, חד משמעית, בין אם זה מפקח רת"א, בין אם זה משטרה, אם זה לא מתואם עם החוקר. אגב, אותו הדבר משרד העבודה, תמ"ת, איכות הסביבה. הם צריכים להיות מתואמים עם הרשות החוקרת הבטיחותית.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

מה הנוהג בחקירות במקרים מקבילים, לא בנושא כזה?

יערה למברגר:

החקירה בהקשר הזה היא חקירה מיוחדת. אין כמעט מקבילות בתחומים אחרים שניתנת בהם עדיפות כזאת. ולכן, אני לא יכולה להגיד כאמירה שיש מקבילה דומה.

אבל, אני כן רוצה להבדיל פה בין החקירה המשטרתית, ואני חושבת שמה שהוצג פה הוא לא נכון גם לגבי מה שהצענו בהצעת החוק. זה נכון שאם החוקר הראשי חוקר ומגלה חשד לעבירה פלילית אז יש איזושהי פרוצדורה שהצענו שהיא דומה לחקירות מקבילות אחרות. אבל, בנוסף, יש סעיף שלפיו המשטרה - - -

רננה שחר:

סעיפים 118 ו-119 מסדירים את היחס בין החקירה הפלילית לחקירה הבטיחותית. עדיין לא הגענו אליהם, זה בפרק ז' להצעת החוק.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

מה הם אומרים בגדול?

רננה שחר:

שיש קדימות לחקירה הפלילית.

יערה למברגר:

סעיף 119 אומר שאם מתעורר חשד לביצוע עבירה, המשטרה בעצמה גילתה חשד לביצוע עבירה, היא רשאית להודיע לחוקר הראשי כי לא יעשה שימוש בסמכויותיו, או כי ימלא את תפקידיו ויעשה שימוש בסמכויותיו בכפוף להנחיות המשטרה. היו על זה דיונים ממשלתיים. הממשלה היתה בתפיסה שיש בנסיבות מסוימות, אבל ככלל, יש עדיפות לחקירה המשטרתית.

בועז חטיבה:

זה סעיף מוצע. הסעיף הקיים היום אומר שהדיווח על אירוע בטיחות הולך לחוקר. הוא מודיע למנהל. החקירה שלו, יש לה קדימות. אם יש חשד לעבירה פלילית, הוא יודיע למשטרה. בהצעת החוק אתם מציעים איזושהי פרוצדורה מקבילה מבחינת הודעת החוקר על משהו שהוא פלילי דרך היועץ המשפטי במקרה הזה. סעיף 119 - ואנחנו לא נגלוש עכשיו לפרק ז' - הוא אחד הסעיפים הקשים ביותר, או אחת הרעות החלות בפרק ז'. זהו אחד הסעיפים שאולי יובילו להוצאת פרק ז' מהחוק הזה. זה קעקוע מוחלט של כל מוסד החקירה הבטיחותית. אני לא יודע מי שם אותו, ומה היה בדיונים המקדימים שבין הגופים הממשלתיים השונים, ואיך זה הגיע לשם.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

אני רוצה לשמוע שוב את החוקר, ולשאול עוד שאלה. מה קורה בכל העולם מבחינת החקיקה?

רננה שחר:

אנחנו נשיב על הכול.

יצחק רז:

ברור שההצעה שישנה פה משנה את כל התמונה. יש לה גם השלכות בין-לאומיות.

רננה שחר:

אתה מדבר על סעיף 119.

יצחק רז:

אני מדבר עכשיו על העיקרון. תמיד אפשר למצוא מדינות שקודם כל מכניסות לכלא את הטייסים. העיקרון בעולם המתקדם הוא קודם כל החקירה הבטיחותית, אלא אם יש חשד שזה נגרם בכוונה, או עקב חבלה. יתרה מכך, ישנו היום נוהל משטרתי פנימי שעובד מצוין. זה לא נוהל שלי, זהו נוהל של המשטרה. הוא אומר במפורש שאם יש אתר תאונה, הם מאבטחים אותו, שומרים אותו עבור החוקר הראשי, משתפים פעולה. מכל העדויות שהם אוספים הם נותנים לי העתקים. חוקרים של המשטרה, מז"פ, עוברים את הקורסים שאני מעביר. לבוא ולקלקל את זה זה יעשה זעזוע גדול מאוד.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

מה קורה בעולם?

יצחק רז:

כמו שאמרתי. בעולם כתוב שהעדיפות הראשונה לחקירות היא ל-NTSB, וזה בארצות-הברית, מעל לכל רשות ממשלתית אחרת. זה בארצות הברית, למשל. אבל, זה ברוב העולם המתקדם. זה ברוב העולם, חד משמעית.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

מה קורה באירופה?

יצחק רז:

גם אירופה במדינות רבות מאוד. שוב, אלא אם חושדים שיש חשד לחבלה.

רננה שחר:

שאלת האיזון בין החקירה הפלילית לחקירה הבטיחותית היא לא על הפרק. זה לא סעיף 88, אדוני. זהו סעיף 119 להצעת החוק. זוהי שאלה של האם הסעיף משנה את המצב הקיים? אני לא חושבת שזה נכון. העבירות בחוק העונשין של שיבוש הליכי חקירה הן עבירות שחלות גם היום, ולכן גם היום המשטרה מוסמכת לנהל חקירה פלילית במקביל לחקירה המשטרתית. ואם ישבשו אותה, האדם צפוי לעונשין.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

במקביל לחקירה של החוקר הראשי.

רננה שחר:

כן, לחקירה הבטיחותית. לכן, אני לא מקבלת את התזה של איגוד הטייסים שסעיף 119 משנה את המצב הקיים. אדוני, אתה לא רוצה שנרחיב על סעיף 119. אם כך, סעיף 88. גם לגבי היחס בין הרשות החוקרת לבין הגוף האוכף, והמפקח והרגולאטור המבצעי של דיני הטיס, גם בארצות-הברית שבהם יש קדימות לחקירה הבטיחותית, התהליך של ה-FAA האמריקאי, רת"א האמריקאית, נעשה במקביל ל-NTSB, והחקירה ב-NTSB איננה נותנת חסינות מפני התהליך של ה-FAA.

אני אמקד. יש את סעיף 103 להצעת החוק - וגם אליו עדיין לא הגענו – שאסור לגעת בכלי טיס ואסור לגשת לכלי טיס שעבר אירוע בטיחותי חמור ללא אישור החוקר הראשי. הסעיף הזה יחול, וימשיך לחול, וחל גם על מפקחי רת"א.

נושא קבלת ידיעות ומסמכים – חזרתי ואמרתי, צריך להיות נוהל שיתוף פעולה בין החוקר הראשי לבין רת"א, שמצד אחד יבטיח את מיצוי החקירה הבטיחותית להנחת דעתו של החוקר הראשי. זאת אומרת, נניח שהחוקר הראשי אומר: אני רוצה לתחקר את העד ראשון, כי אני רוצה לקבל אותו לפני שהוא דיבר, ולפני שהוא פיתח יותר מידיי תיאוריות, ולקבל אותו טבולה רסה. הדבר הזה הוא מקובל. השאלה עכשיו היא מה קורה אם החוקר הראשי לא דיבר עם העד במשך 30 ימים? האם זה אומר שהבטיחות של מחר בבוקר לא חשובה?

הנושאים האלה הם נושאים מורכבים, הם צריכים להיות מוסדרים בנהלים. אין עניינם לחקיקה ראשית. זוהי עמדתנו. הדבר הזה הוא כך גם בארצות-הברית.

יצחק רז:

אני מקבל פה שיעור על ארצות-הברית. בארצות-הברית היכן שה-NTSB חוקר הוא המוביל. נציג ה-FAA רשאי להיות בתוך צוות החקירה של ה-NTSB. ואם הצוות המאוחד מגלה שיש עבירה אז בתיאום ה-FAA ממשיך. נכון שיש הרבה מאוד חקירות שה-NTSB לא עושה, ואז ה-FAA חופשי בעניין. אני לא חושב שהנושא של העבודה מול, רת"א צריכה לגעת בעיקרון של החקירה והעבודה. אני דווקא חושב שהחוק צריך להגדיר את זה חד משמעית. הנהלים הם ממורנדום כזה בין שני גופים. זה לא מה שצריך להכתיב איך עובדים. אין פה איזושהי עדיפות פתאום שהם נחקרים מסוג אחר, או אין בדיקות, כי החוקר שלי בודק גם את רת"א.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

איך המערכת פעלה עד היום?

יצחק רז:

עבדה מצוין. עד לפני קרוב לשנתיים בשינוי של המדיניות, חוקרים, אנשים מרת"א היו שותפים בצוות החקירה. המדיניות של רת"א היום מונעת את זה. אני מבקש – בדיוק כמו שרת"א טוענת שיש סבירות, ויש רשות ממלכתית שעובדת על פי היגיון, אל תפילו פה שהחוקר הראשי חוקר אנשים כעבור 30 יום. הוא עובד יום ולילה, שישי-שבת, עם היתרי עבודה, תחת השעון, והוא חוקר כמה שיותר מהר. ואם באים ומתחקרים אנשים שהיו מעורבים בתאונה, ולא משנה מי, אבל תחת מטריה מינהלית - - -

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

אתה ממונה על-ידי שר התחבורה. כמה עובדים יש מתחתך?

יצחק רז:

יש לי שלושה עובדים קבועים כחוקרים. יש לי עשרות בחוזים מבחוץ. יש לי מאות מתנדבים שאני הכשרתי.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

מה זאת אומרת "מתנדבים"?

יצחק רז:

אנשים שמתנדבים לבוא ולסייע בתוך צוות חקירה - זה סידור שעשינו - מכל הסוגים, כי אני צריך את כל סוגי המטוסים, את כל סוגי המקצועות בכל המקומות בארץ. הכשרתי מעל 700 איש שמסייעים מידי פעם בחקירת תאונות.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

עניין המתנדבים לא נשמע טוב בכלל.

רננה שחר:

אם שאלת על המצב הקיים מבחינה חוקית, אני אומר כי אין היום בתקנות החקירות הוראה שנותנת קדימות לחקירה הבטיחות. ואף על פי כן, בשל שיתוף פעולה והכרה בצורך למצות את החקירה הבטיחותית, כפועל יוצא מכך דברים מתנהלים בתיאום ובשיתוף פעולה. ואני חוזרת על עמדתי, אפשר להוכיח אותה בכתובים, שהחברות של ה-FAA של ה-NTSB היא דבר אחד. העובדה שבמקביל ה-FAA מנהל תהליכים של פיקוח ואכיפה, היא דבר שני, והיא קיימת.

בועז חטיבה:

אין לנו ויכוח לגבי ה"במקביל". העניין הוא שההודעה היא קודם כל לחוקר הראשי, והוא מעביר אותה הלאה. זה קשור לפה.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

אני הבנתי את הסעיף. אני חושב שאתם מערבבים פה דברים.

בועז חטיבה:

אני מבקש להעיר עוד מספר הערות.

גיורא רום:

מתרחשים פה במקביל שני תהליכים שהם כאילו ב-90 מעלות זה לזה. החוקר הראשי מתחיל בתהליך מאוד יסודי ומפורט של חקירה שמטרתה למצוא מה קרה, ולהמליץ המלצות איך להימנע בעתיד.

מנהל רת"א צריך לנקוט בפעולות מיידיות אם הוא חושב כך, כתגובה על מה שקרה. בפעם הקודמת הבאנו את הדוגמה של אותו טייס שנחת על המסלול המקביל.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

יגידו שסגן הרמטכ"ל והרמטכ"ל לא היו בבור.

גיורא רום:

לפני כמה חודשים היתה תאונה טרגית בשייטת 13 כאשר צוללן מת בצלילה. החוקר של חיל הים התחיל בחקירה, וזה לקח לו ארבעה חודשים. מפקד חיל הים צריך לתת באותו ערב הוראות ברורות. הוא יכול לאסור צלילה עם סוג המכשירים הזה, הוא יכול לאסור צלילה במקום הזה. אלו שני דברים שהם בלתי תלויים זה בזה, והם מתרחשים במקביל.

יש פה מתן אפשרות למנהל רת"א לקבל את המידע החיוני לו בשביל לקבל החלטות מיידיות אם כך הוא חושב לנחוץ. זה לא סותר, ולא פוגע.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

רבותי, אני חייב לסיים את הישיבה. אני אשמע את ההערות שלכם מחר בבוקר - אני לא אצביע על סעיף 88 - על אותם סעיפים שהקראנו עכשיו, כי הסעיף הוא עוד ארוך. אני נועל את הישיבה, ומחר אנחנו נמשיך מהקטע הזה שאני אמשיך לשמוע אתכם, ואז נקבל החלטה. תודה.

אני נועל את הישיבה.

**הישיבה ננעלה בשעה 10:55.**