**הכנסת השמונה-עשרה נוסח לא מתוקן**

**מושב שני**

**פרוטוקול מס' 278**

**מישיבת ועדת הכלכלה**

**יום שלישי, י"ז בתמוז, התש"ע (29/06/2010) בשעה 09:00**

**סדר היום:**

**הצעת חוק הטיס – התש"ע-2010**

**נכחו:**

**חברי הוועדה**:

יצחק וקנין – היו"ר

**מוזמנים**:

עו"ד רון חלפון – לשכה משפטית, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

יצחק רז – החוקר הראשי, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

גיורא רום – מנהל, רשות התעופה האזרחית

יצחק רז - החוקר הראשי, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

גיורא רום - מנהל רשות התעופה האזרחית

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

יהודה גילאי – מנהל תחום תקינה וכשירות אווירית, רשות שדות התעופה האזרחית

אבישי פדהצור – סגן יועמ"ש, רשות התעופה האזרחית

פוול גרנדל - סגן בכיר לכושר אווירי, רשות התעופה האזרחית

גדי רגב - ראש מטה תעופה, רשות התעופה האזרחית

אילון טל – ראש אגף פיקוח ובקרה, רשות שדות התעופה

רינה פאר, המשנה ליועץ המשפטי, רשות שדות התעופה

יערה למברגר, ייעוץ וחקיקה, משרד המשפטים

ד' - לשכה משפטית, משרד ראש הממשלה

זינה פרפליצין – אגף לתכנון משולב, משרד הפנים

ד"ר אלי רוזנברג – מנהל המחלקה לבריאות העובד, משרד הבריאות

רב פקד אלי דוידסון – קצין מדור חקירות, המשרד לביטחון פנים

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

סרן אריאל סימון – קצין ייעוץ ליועמ"ש חיל האוויר

עו"ד קרן כהן סעד - מנהלת הלשכה המשפטית, אל-על

קברניט יובל לוטן, מנהל תכנון ותפעול מבצעים, אל-על

עו"ד רוני סטבקובסקי - הלשכה המשפטית, אל-על

דוד גורודצקי – חבר ועד אגודת התעופה הכללית

אברהם רזיאל - ראש אגף מבצעי אוויר, התעשייה האווירית

אברהם קמחי - יו"ר התעופה הקלה, קלוב התעופה

עמרי טלמון - מנכ"ל קלוב התעופה

עו"ד גלעד קפלנסקי – אגודת פקחי הטיסה

בועז חטיבה - יו"ר איגוד הטייסים

עו"ד רפי מלמן – יועמ"ש, איגוד הטייסים

**ייעוץ משפטי:** איתי עצמון

**מנהלת הוועדה**: לאה ורון

**רשמת פרלמנטארית**: אתי אפלבוים

**הצעת חוק הטיס, התש"ע-2010**

היו"ר יצחק וקנין:

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

אנחנו בסעיף 93.

אברהם רזיאל:

אני מהתעשייה האווירית. אני מתנצל, בישיבה הקודמת לא נוכחת בעת שנקרא ונדון סעיף 77, הוראות תעבורה אווירית.

אני מבקש לאפשר לי לומר משהו בהקשר לביטול הסיפה של הסעיף.

היו"ר יצחק וקנין:

אני לא פותח את הסעיף. אם אתה רוצה לומר משהו לפרוטוקול, אין לי בעיה אבל אני לא פותח את הסעיף.

אברהם רזיאל:

שוחחתי גם עם היועץ המשפטי של הוועדה - - -

היו"ר יצחק וקנין:

אם אני אפתח אותו, אני לא אוכל לפתוח אותו שוב.

אברהם רזיאל:

למה שיהיה צורך לפתוח אותו עוד פעם?

יערה למברגר:

אולי נשאיר את זה לסוף ההליך, לתהליכים שאנחנו רוצים לפתוח פעם נוספת וכבר הצביעו עליהם. אם אתה עושה עכשיו ויתעורר עוד משהו, לא נוכל.

אני רוצה לומר לפרוטוקול - - -

לאה ורון:

אתה לא אומר לפרוטוקול. אתה אומר לחבר הכנסת וקנין וזה נרשם בפרוטוקול.

אברהם רזיאל:

כנציג התעשייה האווירית וכמי שהוא גוף גדול וחשוב בישראל בתחום תעשיית התעופה ולא חברות התעופה, אנחנו נפגעים, לפחות מאז שאני עובד שם למעלה מ-20 שנה, מהאופן שבו מחולקים השמים. התשתית האווירית של סדר עדיפות מאוד נמוך שמקבלת התעשייה האווירית בקשר לפעילות שלה. בחלוקה שבין חיל האוויר והתעופה האזרחית, וכל אחד מהגופים האלה בפני עצמו, אנחנו בעדיפות כמעט אחרונה בקבלת תשתיות אוויריות. זה דבר שפוגע ביכולת שלנו לבצע הרבה מאוד מהפעילויות שלנו או לבצע אותן ביעילות מאוד נמוכה.

ביקשתי, והמדינה באמצעות רת"א הסכימה להוסיף את הסיפה. רק הערה או חשש שהעיר היועץ המשפטי של הוועדה, הסיפה הזאת בוטלה. אני מבקש להחזיר אותה.

היו"ר יצחק וקנין:

אני לא פותח את הסעיף.

אברהם רזיאל:

אנחנו נבקש את זה בהזדמנות יותר מאוחרת.

היו"ר יצחק וקנין:

סעיף 93, מינוי נאמני בטיחות.

רננה שחר:

זה הסעיף שבו עמדנו. ישנם שני סעיפים שלא אושרו עדיין. אנחנו רוצים להשלים קצת חובות אחורה.

הראשון בהם הוא סעיף 32א רבתי.

קרן סעד-כהן:

רת"א ואל-על היו בקשר לגבי הסעיף הזה וקיבלנו מהם את הנוסח המתוקן. היינו שמחים אם נדחה אותו לשבוע הבא. קיבלנו את הנוסח ואנחנו עובדים עליו.

רננה שחר:

בסדר.

הסעיף הנוסף 88א(1). לבקשת שירות הביטחון הכללי, אנחנו רוצים להוסיף סעיף א1 בסעיף 88. זה סוג של מגבלה על סמכויות מפקח.

יערה למברגר:

הזכרנו את זה בישיבה כשדנו בסעיף 88, לעניין סיווג.

איתי עצמון:

הוסכם ברמת העיקרון. הוסכם שתעבירו נוסח ואז הוועדה תוכל לאשר אותו. .

רננה שחר:

"א(1). מפקח לא יעשה שימוש בסמכויות הנתונות לו לפי פרק זה אלא אם כן הוא בעל התאמה ביטחונית מתאימה לפי חוק שירות הביטחון הכללי, התשס"ב-2002, ככל שנדרשת התאמה כאמור לפי אותו חוק."

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות, מי בעד? מי נגד?

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

היו"ר יצחק וקנין:

הסעיף מאושר.

ממשיכים לסעיף 93.

רננה שחר:

"מינוי נאמני בטיחות טיסה

93.

(א) המנהל רשאי למנות נאמני בטיחות תעופה אולם לא ימנה מי שעלול להימצא במישרין או בעקיפין באופן תדיר במצב של ניגוד עניינים בין תפקידו כנאמן בטיחות תעופה לבין עניין אישי שלו או לבין תפקיד אחר שלו.

(ב) נאמן בטיחות תעופה שמונה לפי סעיף קטן (א) רשאי, לאחר שהציג את תעודת מינויו כנאמן בטיחות תעופה ובעת שהוא עונד תג בולט המעיד על תפקידו, לדרוש ממי שהפר לנגד עיניו הוראה מההוראות לפי חוק זה, להזדהות לפניו.

נאמן בטיחות תעופה ימנע משימוש בסמכותו כאמור אם הדבר עלול לגרום לו להימצא במצב של ניגוד עניינים בתפקידו כנאמן בטיחות תעופה לבין עניין אישי שלו או לבין תפקיד אחר שלו.

(ג) נאמן בטיחות תעופה יקבל הכשרה למילוי תפקידו כפי שיורה המנהל ויפעל לפי הנחיות המנהל.

(ד) נאמן בטיחות תעופה לא יהיה זכאי לשכר או למשכורת בעד מילוי תפקידו, והרשות לא תשלם בעדו דמי ביטוח לפי חוק הביטוח הלאומי [נוסח משולב], התשנ"ה–1995‏, אך יהיה זכאי להחזר הוצאות שהוציא אגב מילוי תפקידו, בשיעורים ובאופן שיקבע השר.

(ה) השר יקבע הוראות לעניין נאמני בטיחות לפי סעיף זה ואופן מילוי תפקידם, ובכלל זה לעניין סייגים למינוי נאמן בטיחות טיסה, התעודה שתינתן לו, צורת התג ואופן ענידתו."

היו"ר יצחק וקנין:

אני מבקש שתסבירי את הסעיפים.

רננה שחר:

באופן כללי נאמן בטיחות תעופה ישמש בעתיד את רת"א לצורך הרחבת מוטת השליטה מבחינת היכולת לפקח. לתעופה יש כל מיני מאפיינים ואחד מהם זה הפיזור של הפעילות בארץ, פעילות באוויר, פעילות שלא קל לפקח עליה. הסמכות היחידה שאנחנו מציעים להעניק לנאמן בטיחות תעופה היא סמכות של דרישת הזדהות. זאת אומרת, הוא רק יוכל לשאול לזהות ולראות את תעודת הזהות. מעבר לכך הוא יצטרך לדווח על ההפרה שהוא ראה לנגד עיניו והמשך הטיפול יהיה על ידי רת"א ולא על ידיו.

כמובן שהוא יקבל הכשרה למילוי תפקידו. אני רוצה לתת שתי דוגמאות. יש לנו בעיה היום לגבי עבירות מנהליות כמו עישון בטיסה, חגורת בטיחות וטלפון נייד, דבר שאנחנו לא מצליחים לאכוף כי אין לנו דרך טובה לזהות את הנוסעים שמבצעים את זה. אם, למשל, אפשר יהיה למנות דיילים כנאמני בטיחות טיסה ובכך לאפשר להם את דרישת ההזדהות באופן שניתן יהיה לקדם את האכיפה, זאת דוגמה אחת.

דוגמה שנייה היא התעופה הספורטיבית וכלי הרחיפה שנדונו פה, שהפיזור שלהם בימי שישי ושבת הוא בכל הארץ. אם אפשר שיהיו אנשים, כמובן ללא ניגוד עניינים, שיעמדו ויראו ויוכלו לדווח, דבר שיוכל לעזור באכיפה.

לאה ורון:

האם הכוונה לגייס אנשים מתחום מקצועות התעופה, או יכול שאלה יהיו אנשים מהציבור הרחב.

רננה שחר:

אני חושב שתעופה זה תחום שיהיה קשה לגייס אליו אנשים מהתחום הרחב.

היו"ר יצחק וקנין:

הערות?

איתי עצמון:

לי יש מספר הערות לסעיף הזה. הבנתי שהמודל שאתם מבקשים לעגן כאן בהצעת החוק לקוח מחוקים דומים כמו חוק צער בעלי חיים וחוק שמירה על הניקיון. מכיוון שמדובר פה על סמכות פיקוח, בניגוד למפקחים, כפי שעסקנו בסעיפים קודמים בפרק הזה, אין כאן איזו הסכמה של המשטרה לאותו מינוי.

אני מציע להכניס "המנהל רשאי, בהסכמת מפקד מחוז במשטרה", כפי שקבוע לגבי נאמני שמירת ניקיון ונאמני צער בעלי חיים.

רננה שחר:

נראה לי שזה בסדר.

גיורא רום:

לא הבנתי, למה צריך את הסכמת המשטרה?

איתי עצמון:

נותנים כאן איזו סמכות פיקוח. לגבי מפקחים, יש הרי בדיקה על-ידי משטרת ישראל, אם אין מניעה למנות את אותו אדם כמפקח מטעמים של ביטחון וכדומה. כאן אין שום סייג למינוי, למעט ניגוד העניינים. אני חושב שראוי שהמשטרה גם תיתן דעתה.

יערה למברגר:

למשל, שאין להם עבר פלילי.

איתי עצמון:

למשל. עבר פלילי ככל שיש. אני חושב שראוי שתהיה בדיקה.

גדי רגב:

זה רק לעצם המינוי.

היו"ר יצחק וקנין:

כן.

איתי עצמון:

זה גם מודל שמקובל בחקיקה. אם אתם אמרתם ששאבתם אותו ממודל קיים, אז כדאי להתאים.

עודד ברוק:

על איזה כמויות אנחנו מדברים כי כאן מטילים על המשטרה עוד ועוד מטלות?

רננה שחר:

לא כמויות גדולות ואלה אנשים שכבר עוברים איזה סיווג ביטחוני, בין אם אלה דיילים או אנשים מהתעופה הכללית והקלה שכבר מקבל סיווג.

אלי דוידסון:

השאלה אם זה באמת נדרש? עד כמה שלי ידוע, נאמני ניקיון לא עוברים תהליך כזה. השאלה, האם דווקא כאן נזקקים לזה? אם אנחנו משווים אותם לנאמנים אחרים, שיהיה כמו נאמנים אחרים כדי שלא דווקא במקרה הזה תוטל מטלה על המשטרה שלא מוטלת במקביל, למשל, לגבי נאמנים אחרים.

איתי עצמון:

ההערה שהערתי כאן באה בעקבות בדיקה של דגמים דומים בחקיקה, לגבי נאמני ניקיון, לגבי נאמנים בחוק צער בעלי חיים.

רננה שחר:

לא מדובר במספרים גדולים.

איתי עצמון:

יש לי עוד כמה הערות.

מכיוון שאמרתם שהוא יוכל לדרוש הזדהות, צריך להבהיר בסעיף קטן ב', שדרישת ההזדהות תהיה לשם דיווח על-כך לרשות.

רננה שחר:

זה בסדר.

איתי עצמון:

לעניין הסדר ניגוד העניינים או סעיפי ניגוד העניינים ששולבו כאן, לעומת הנוסח בקריאה ראשונה, שלא היו כאלה הוראות, אני חושב שיש כאן כמה השלמות שצריך לעשות. אלף, להגדיר עניין אישי ובעקבות זאת תהיה גם הגדרה נוספת. בדקתי בכמה וכמה סעיפים דומים בחקיקה ואני מציע את ההגדרה הבאה: "עניין אישי, לרבות עניין אישי של קרובו של הנאמן או עניין של גוף שהנאמן או קרובו מנהלים או עובדים אחראים בו, או עניין של גוף שיש לכל אחד חלק בהון המניות שלו, בזכות לקבל רווחים, בזכות למנות מנהל או בזכות **הצבעה**. לצורך ההגדרה הזאת נצטרך להגדיר קרוב, כשקרוב זה בן זוג, הורה, ילד, אח או אחות, או אדם הסמוך על שולחנו של נאמן או בן זוגו של כל אחד מהם. אלה הגדרות מאוד מקובלות בסעיפי ניגוד עניינים בחקיקה ואנחנו לא ממציאים את הגלגל בעניין הזה.

באותו הקשר, אני חושב שאתם קבעתם שזה יהיה סייג למינוי, דהיינו, שלא ימונה נאמן בטיחות אם עלול להימצא במצב של ניגוד עניינים וגם חובה אישית שתוטל עליו בעת השימוש בסמכויותיו, להימנע משימוש בסמכויותיו אם הוא עלול להימצא במצב של ניגוד עניינים. זאת חובה אישית ולדעתי צריכה להיות לו גם חובת דיווח. כלומר, אם יתברר לנאמן בטיחות תעופה כי שימוש בסמכותו לפי סעיף זה עלול לגרום לו להימצא במצב של ניגוד עניינים, עליו להודיע על כך למנהל.

רננה שחר:

זה בסדר גמור. נתנו פה דוגמה של דיילים שעובדים בחברת תעופה שיוסמכו להיות נאמני בטיחות כלפי הנוסעים. האם ההגדרה של עניין אישי, לטעמך, מאפשרת את זה? האם ניתן יהיה להתייחס לזה בנוסח?

יערה למברגר:

אני מכירה את ההגדרות האלה, הן נמצאות בדברי חקיקה רבים. אני פשוט תוהה, האם ההגדרה של עניין אישי היא לא קצת רחבה להקשר שלנו. כמו שאמרנו, לרוב האנשים יהיו מתחום התעופה. ניסינו לחשוב פה על סיטואציה שבה לאדם לא יהיה עניין אישי שלו. אבל, ככל שמדובר בגוף שבו הוא עובד, זה נראה לי הרחבה שקצת תרוקן מתוכן את הכוונה.

איתי עצמון:

אבל משקבעתם איסורי ניגוד עניינים צריך לתת להם איזה תוכן. איך נדע מה זה עניין אישי?

יערה למברגר:

ההגדרה שהקראת נראית לי קצת רחבה.

איתי עצמון:

מה ההצעה שלך?

גיורא רום:

אני חושב שזה טיפה יוצא מפרופורציה. אנחנו לא ממנים פה אנשים שיש להם סמכות עשה, סמכות איסור, סמכות הטלת סנקציות. אנחנו מבקשים למנות אנשים שיעדכנו אותנו, שידווחו לנו על אירועים. צריך לשמור את זה בקונטקסט הזה ובפרופורציה הזאת ובתפקיד הזה.

אנחנו לא נותנים לאנשים סמכויות, שעכשיו צריך לבדוק אם אשתו עובדת בחברת ארקיע או לא וכן הלאה. זה ירוקן את כל העניין מתוכן כי העבודה שנצטרך להשקיע בשביל למנות מישהו שיהיה נאמן הבטיחות שלנו במנחת האווירונים הקטנים בעין ורד, תהיה כזאת שאנחנו נוותר על זה. אני חושב שצריך להשאיר את זה בקונטקסט הרבה יותר פשוט וצנוע.

איתי עצמון:

אני מבין את הדאגה, אבל משהכנסתם סעיפי ניגוד עניינים - - -

גיורא רום:

אני מוכן להוציא אותם. אני צריך אנשים שיעדכנו אותי וגם אחרי שהם מעדכנים אותי, ש לי את כל הדרך עדיין להחליט מה אני רוצה לבדוק. כשזה מגיע לרת"א מתחילה העבודה של רת"א. אני רוצה שיהיו אנשים שידווחו לי.

היו"ר יצחק וקנין:

אותו פקח יהיה רשאי לתת דוח?

גיורא רום:

לא.

היו"ר יצחק וקנין:

בעצם הוא נותן דיווח על ליקויים שהיו.

רננה שחר:

הוא מדווח אלינו.

גיורא רום:

הוא אומר לי שביום שישי, בתאריך מסוים, במנחת עין ורד התרחש משהו כזה וכזה. הוא מקור מידע בשבילי הוא כמו מצלמה במידה מסוימת, אני לא רוצה להפחית בכבודו. זה הכול. מפה ואילך מושתת עלי כל האחריות להתחיל בתהליך של בדיקת האירוע. .

רננה שחר:

כל הסמכות שלו כלפי הציבור זה דרישת הזדהות. לא דוח, לא אכיפה, לא לעצור ולא לעכב.

עודד ברוק:

אין לזה שום משמעות, האדם יוכל לסרב. ברגע שאתה לא יכול לעשות כלום, אין לזה משמעות.

רננה שחר:

אני מציעה שנקבל את הנוסח שאיתי הציע. אנחנו נבחן אותו בבית כדי לראות אם הוא רחב מידי, ואם הוא רחב מידי, נבקש תיקון. אנחנו נבדוק את זה.

היו"ר יצחק וקנין:

אני מציע שתבחנו את ניסוח הסעיף.

הערות נוספות?

איתי עצמון:

בסעיף קטן ג' כתבתם שהוא שיקבל הכשרה. אם לכך הכוונה, שהוא לא ימונה אלא אם כן שהוא יקבל הכשרה.

רננה שחר:

כן.

איתי עצמון:

בסעיף קטן ה', ההסמכה כאן היא מאוד רחבה, אני מציע לצמצם אותה ולקבוע שהשר יקבע הוראות לעניין אופן מילוי תפקידם של נאמני בטיחות תעופה לפי סעיף זה, לעניין סיגים למינוי נאמן בטיחות תעופה, תעודה שתינתן לו, צורת התג ואופן ענידתו. אולי להוסיף "רשאי לקבוע תנאי כשירות נוספים למינויים". בכל זאת שההסמכה הרחבה יותר תהיה לעניין כשירות, אבל לא לעניין סמכויות.

רננה שחר:

בסדר גמור.

יש לי עוד בקשה אחת. מאחר שדובר שהמינוי יהיה בהתייעצות המשטרה. אני רוצה שיהיה ברור שהפסקת המינוי לא טעונה התייעצות עם המשטרה.

עודד ברוק:

אני גם לא יודע אם שווה להכניס כאן את המשטרה, כיוון שאין לו שום משמעות לסמכות. הוא יבוא לאדם ויבקש ממנו להזדהות וזה יסרב ובזה נגמר הסיפור. כיוון שאין שום משמעות לסמכות, אני לא בטוח שצריך את המשטרה.

יערה למברגר:

יש פה עניין של נראות, שאדם בא עם תג ושהוא בעל תפקיד מטעם גוף של המדינה. אני מסכימה שסמכות דרישת הזדהות זאת הסמכות הכי פחות פוגענית מבין סמכויות הפיקוח שניתנות למפקחים בכלל, אבל עצם העובדה שזה אדם שהוא בעל מעמד, מציג את עצמו עם תג מזוהה, יש פה נראות כלפי האדם ביחסי הכוחות. לכן זה לא נראה לי מיותר.

רננה שחר:

אני רוצה לשלב בנוסח, שהפסקת המינוי לא תהיה בתיאום עם המשטרה.

איתי עצמון:

אתם רוצים לקבוע עילות נוספות?

רננה שחר:

לא. בגלל סעיף 15 לחוק הפרשנות, אני רוצה להבהיר שזה לא באותה דרך.

בועז חטיבה:

אני מבקש לשאול: האם לא צריך להגיד לאדם שמתבקש להזדהות, לאיזה תכלית הוא מתבקש להזדהות? כשבא אלי מפקח ומבקש שאזדהה בפניו, חוץ מזה שהוא מציג עצמו כנאמן בטיחות, האם הוא לא צריך לומר לאיזה תכלית הפרטים שהוא מבקש ממני?

רננה שחר:

באופן כללי הוא מציג את התג. אני לא חושבת שיש מקום לקבוע בחוק את הכללים של דו-השיח.

לאה ורון:

הוא לא ביקש לקבוע בחוק את הכללים. הוא ביקש שאותו נאמן בטיחות, כשהוא פונה לאדם הוא יגיד לו: אני פונה אליך ומבקש שתציג את עצמך מאחר ואתה משוחח בטלפון הנייד במהלך הטיסה. על זה הוא דיבר. לציין בפני האדם מהי העילה לפנייה אליו . קחו בחשבון שנאמני בטיחות עלולים או עשויים לעורר מחלוקות בעתיד מול הציבור, בעיקר הציבור הישראלי, לדאבוננו.

רננה שחר:

ההוראה היום היא "רשאי, לאחר שהציג את תעודת מינויו כנאמן בטיחות תעופה ובעת שהוא עונד תג בולט המעיד". זאת אומרת, יש פה דו-שיח כשהוא מציג את התג. נשמע לי שכמובן הוא יגיד לו מה הוא רואה לנגד עיניו.

יערה למברגר:

לא הייתי רוצה להוביל למצב של עימותים. אם הוא יגיד לו על מה, זה יגרור לויכוח. אני בעל תג אני מוסמך לדרוש ממך הזדהות וכל מה שמבקשים זה את פרטיך. לא הייתי רוצה עכשיו התנצחות, כן עשיתי, לא עשיתי.

בועז חטיבה:

זה דווקא ימנע את ההתנצחות. אני לא רוצה שיגידו לי במה אני מואשם או נחשד. ההתנהגות הלא נורמטיבית שבגינה צריך לדווח לרת"א. אם בא מפקח ואומר לי: היה פה משהו שנראה לי לא תקין, אני מבקש את פרטיך על-מנת לדווח לרת"א, אז אני מבין שאני צריך לתת לו את הפרטים. אם בא אלי אדם ואומר לי: תן לי פרטים ולא אומר לי למה, דווקא זה יוצר התנגדות.

יערה למברגר:

אם היום השלכת פסולת מרכב, רשאי נאמן ניקיון לבוא אליך, להראות את תעודת המינוי שלו כנאמן ניקיון ולדרוש הזדהות. למיטב ידיעתי הוא לא חייב לפנות אליך ולהגיד לך מה עשית.

בועז חטיבה:

לא ביקשנו ליצור התנצחות. צריך להגיד שזה על-מנת להגיש פרטים לרת"א.

היו"ר יצחק וקנין:

ההיפך, זה ייצור את המצב של ויכוחים והתנצחות. הוא רק צריך לקבל את הפרטים. מעבר לזה – נעשה אותו אחר-כך חוקר.

הצד השני הוא, שמישהו מעשן במקום שלא צריך לעשן בו. בא אליו המפקח ומבקש פרטים כי הוא צריך לתת לו דוח. אם אני אבוא אליו, הוא יצפצף עלי כי אני לא גורם שיכול לאיים עליו.

רננה שחר:

בנושא ניגוד העניינים, בתיקון 84 לחוק התכנון והבנייה בנושא שמאי מכריע, אושר הנוסח: "עניין אישי או תפקיד אחר, לרבות עניין אישי או תפקיד אחר של קרובו".

יערה למברגר:

אפשר גם להגדיר את "קרובו".

איתי עצמון:

הגדרנו את "קרובו". זאת הגדרה מצומצמת יחסית למה שקיים בחקיקה. אני מבין שאתה לא רוצה להוסיף תיקון שהוא יצטרך להסביר למי שהוא מבקש להזדהות מה הסיבה שהוא מבקש?

לאה ורון:

אמנם זה ייצור ויכוח, אבל מצד שני, אם לא תגיד לו על מה, זה יצור אצל האדם תחושה עוד יותר גרועה, שפונים אליו כאילו שאנחנו חיים במדינת משטרה. פנו אלי אמרו לי: תציגי את עצמך בבקשה, וזהו.

יערה למברגר:

לא זה יהיה: שלום, אני נאמן. הוסמכתי כנאמן מטעם רשות התעופה האזרחית. אני מבקש ממך את פרטיך לשם דיווח לרשות התעופה האזרחית.

לאה ורון:

מה קרה? מה עשיתי? את לא היית שואלת את בעל הסמכות.

רננה שחר:

במצב דברים רגיל, שבו אין תחושה של מאוימות, אני מניחה שכך הדברים יתפתחו. הוא יגיד לו: עשית ככה וככה. אם יש פה מצב שהוא פחות סימפטי, אז יכול להיות שלא צריך לחייב להיכנס בדבר הזה. ההתנהגות תהיה לגופו של עניין לפי נסיבות העניין. יכולות להיות הנחיות, יכולים להיות נהלים. אני לא חושבת שבחקיקה ראשית צריך לכתוב כזה דבר.

לאה ורון:

אני מקבלת את זה שזה לא צריך להיות בחקיקה ראשית.

גלעד קפלנסקי:

מה דינו של אדם שמסרב להזדהות בפני נאמן בטיחות כזה? שום דבר.

רננה שחר:

אני לא מתמצאת האם יש עבירות בחוק העונשין. בחוק הטיס לא קבענו עונשין על הדבר הזה. יכול להיות שבחוק העונשין יש עבירות מסוימות שיכולות לחול, לא בדקתי את זה.

היו"ר יצחק וקנין:

אני מאמין שאם אזרח עשה משהו לא בסדר, גם אם לא היה מפקח בטיחות באותה טיסה, על הדיילים יש חובה לדווח אם יש מישהו שעושה פעולה לא ראויה במטוס. אני מאמין שהם מדווחים למוקד ההגעה שיש מישהו שמפריע בטיסה וצריך לטפל בו בצורה כזאת או אחרת. אז ישנה משטרה בשדה התעופה שתטפל בו.

גלעד קפלנסקי:

אדוני טס פעם לאנטליה?

היו"ר יצחק וקנין:

זה בדיוק מה שסיפרתי לה. לצערי הרב אתה נתקל לפעמי בטיסות, בדברים שהם קטסטרופה. אני נוסע הרבה לדרום אמריקה. בטיסות הקצרות זה לא יאומן מה שהולך.

גלעד קפלנסקי:

בטיסה לאנטליה אף אחד לא יזדהה בפני אדוני. הוא שם את נפשו בכפו.

היו"ר יצחק וקנין:

היא חשבה שרק הישראלים ואני אמרתי לה - - -

גלעד קפלנסקי:

אולי כדאי להוסיף עונש בחוק. מי שמסרב להזדהות בפני נאמן בטיחות טיסה דינו כך וכך.

היו"ר יצחק וקנין:

אין לזה סוף, תעזבו את זה כפי שזה.

גיורא רום:

אם זה מסובך אני מוכן להעיף את הדבר הזה. הם לא מפקחים, הם לא אנשי משטרה והם לא אוכפים.

היו"ר יצחק וקנין:

הכוונה שלנו היא לשפר את הדבר הזה.

גיורא רום:

אני לא חייב ש-100% מהאנשים יזדהו. בטיסה ממילא אדם לא יכול להיות אנונימי. בתוך עמנו אנחנו נמצאים. אתה לא יכול לשבת במטוס איקס ולהגיד אני לא מזדהה. אז בואו לא נמציא עולם כאילו אנחנו באים מסין עם מיליון ורבע אנשים. אם לא כולם יזדהו אני אחיה עם זה. נאמני הבטיחות אמורים להביא עוד איזה רובד של הקפדה על ההתנהגות. הם לא אמורים לאכוף, הם לא אמורים להחליף את המשטרה, הם לא אמורים להחליף את רת"א. בעיניי, הסעיף הזה לא כל-כך חשוב כדי שייקח חצי שעה מהזמן היקר של הוועדה הזאת.

היו"ר יצחק וקנין:

לפעמים אתה שם דחליל כדי להפחיד את הציפורים. גם היום המשטרה משתמשת בכל מיני דברים על מנת להרתיע. זה דבר ידוע. אם הדבר הזה ישפר - - -

גיורא רום:

אני לא רוצה שהם ימלאו לי כספים איפה האישה שלהם עובדת ואיפה הבת. אני לא רוצה את זה. או שזה יהיה פשוט או שזה לא יהיה.

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות נוספות. אני אצביע על סעיף 93 כולל כל התיקונים שהוצגו.

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

היו"ר יצחק וקנין:

הסעיף אושר.

אנחנו נדלג על פרק ז' ועבור לפרק העונשין. אנחנו מדלגים על פרק ז' ונפגוש אותו בהמשך הדיונים שלנו. סיימתם כבר את הדיונים?

רננה שחר:

סיימנו לשמוע פעם אחת את הערות הציבור על פרק ז'. אנחנו מגבשים עכשיו את התשובות. הן יועברו בהקדם ואז נעשה את הסיבוב השני. על כל סעיף אנחנו עושים שני סיבובים. זה המצב כרגע לגבי פרק ז'.

גיורא רום:

אני מבקש לומר כמה מילים. אנחנו מגיעים לסוגיית האכיפה והיא באה לידי ביטוי בפרקים ח' ו-ט'. זאת אכיפה שצריכה להתבצע על-ידי הרגולאטור כי חוק נבחן באכיפה. היא צריכה להיות ברורה, היא צריכה להיות אפקטיבית, צריכים להיות כלי אכיפה טובים ואלה מתוארים בשני הפרקים שבפנינו.

עד עכשיו אספנו את כל מצוות העשה ואל תעשה, בפרקים א' עד ו', ועכשיו אנחנו באכיפה. בפרק ח' מתוארת האכיפה שמתבצעת על-ידי משטרת ישראל על-פי נוהל שיתוף פעולה עם רת"א ואכיפה של פרק ט' מתבצעת על-ידי הרגולאטור של התעופה הלא הוא רת"א.

יכול להיות, אגב, שסדר הפרקים היה צריך להיות שונה, קודם האכיפה היותר פשוטה, שזה העיצומים הכספיים, ולאחר מכן האכיפה שיש לה את הגוון הפלילי. בסופו של דבר, שני הפרקים הם שני הצדדים של אותה המטבע. המטבע היא ההכרה שיש באחריות לעובדי הטיס במקצועות השונים אל מול כלל הציבור. אני אומר כלל הציבור משום שחוקים שהמדינה מחוקקת הם בראש ובראשונה חוקים לטובת הציבור, לא לטובת מי שצריך להוציא אותם אל הפועל.

יש את המבנה של פרק ח' האכיפה, רננה תידרש אליו. הוא סעיף אחד שמחולק לשלושה תתי סעיפים.

בניגוד למה שאולי ייטען פה בחדר, אין בפרק העונשין, שזה פרק ח' שום חידוש במובן הקונספטואלי. זה הפרק שעוסק בפן הפלילי ומציין שלוש תקופות מאסר, עד שנה, עד שלוש שנים, עד 5 שנים. סעיף 28 בחוק הטייס דהיום קובע שכל אדם העובר על הוראה מהוראות חוק זה, דינו קנס 20,000 לירות או מאסר שנה אחת. זאת אומרת, אין פה חידושים.

היו"ר יצחק וקנין:

לא החליפו את הלירות?

גיורא רום:

כן, אבל באשר למאסר אין חידושים.

תקנה 545 לתקנות ההפעלה קובעת "העובר על הוראות תקנות אלה דינו קנס 1,000 שקלים או מאסר 6 חודשים". הדבר חוזר על עצמו גם בתקנות אחרות, אות לכך שהמחוקק, בחכמתו, הבין שאין טעם בחוק ללא כושר אכיפה.

החוק הנוכחי, ההצעה הנוכחית מרחיבה את רשימת העבירות ומפרטת אותן, אבל הוא לא יוצר כלי אכיפה חדש ושלא קיים כרגע בחוק. אנחנו נתנו דעתנו לנושא הזה בין שני הפרקים. שני הפרקים מפרטים רשימה מאוד ארוכה של עבירות. בחלק מהמקרים, העבירות מופיעות בשני הפרקים. יש עבירות שמופיעות רק בפרק ח' ויש עבירות שמופיעות רק בפרק ט'. ללמדך שהקדשנו הרבה מחשבה לקטלוג של העבירות ושיוכן לפרקים השונים ובכל פרק למקום הספציפי שבו הן נמצאות.

אני רוצה לומר משהו על פרק ח' ועל הכלי הזה, שנדמה לי - אני לא בטוח שאני היסטוריון של התעופה - מעולם לא היה בו שימוש. אני חושב שיש שתי סיבות. האחת, הכלי הפלילי הוא מסובך, מורכב, משתרע על פני זמן רב וצריך להחיל את כל המתחייב משימוש בדרך הפלילית, לאמור, מהגשת התלונה, דרך החקירה, הגשת כתב אישום וכל שאר השלבים עד הכרעת דין כלשהי.

הסיבה השנייה היא, שרת"א, בואו נודע על האמת, היתה תמיד גוף חלש שמעולם לא ממש ניסה להביא לידי ביטוי את אחריות האכיפה שלה. זאת אחת הסיבות שמדינת ישראל הידרדרה למצב הנוכחי בתחום התעופה. רת"א, כנאמן של מדינת ישראל, של התושבים, מעולם לא מילאה את תפקידה כאוכף של הוראות החוק שנחקק לטובת הציבור. רת"א נמצאת היום בכיוון של שינוי בדרך שבה היא נוהגת. מבלי להיכנס לפרטים, לפני שבוע - אנחנו נמצאים ממש בשלב האחרון של שלילת רישיון טייס של טייס בחברת תעופה גדולה. לא בגלל שהיתה תאונה, לא בגלל שהיתה תקרית, בגלל שעשינו פיקוח כלשהו, נתקלנו במשהו חמור כל-כך, שאנחנו עומדים לשלול את רישיונו של טייס. האם זה אומר שאנחנו רואים ברת"א רואים בכלי הפלילי את המכשיר הסטנדרטי והיום-יומי? אני מקווה שנציגים של הציבור שיושבים פה – זה לא בדיוק נציגי הציבור, נציגי העוסקים בתעופה שיושבים פה, מספיק ישרים עם עצמם לדעת שזה לא המצב. רת"א לא מתכוונת לעשות את זה. תכף אגיד למה זה כן נמצא.

רת"א, עם כל הכבוד לרת"א, היא רחוקה מלהיות התחנה הסופית של התהליך, שהוא כולו כפוף לעקרונות הבסיסיים של המשפט הישראלי, של החוקיות, של שיקול הדעת, של הסבירות, של המידתיות. יש ערכאות מעל רת"א בדרך הארוכה הזאת. הדברים לא קורים מהיום למחר ולא אלמן ישראל. הצורך בקיום פרק העונשין הוא הצורך בתיאור הרצינות של עמידה בכל החוקים, משום שכל מי שבחר לעסוק בתחום התעופה, צריך לדעת שהוא עוסק בחיי בני אדם.

אני מבקש להזכיר שלפני שבועיים, בדיון על סמים ואלכוהול, הביע נציג איגוד הטייסים את הדעה שיש להרחיב את הבדיקות על ציבורים שרת"א, בהצעת החוק המקורית שלה, לא כללה. היועץ המשפטי של חיל האוויר תמך בכך וסיפר על מכונאי של אף-16, שעוסק בחיווט, שהיה אלכוהוליסט. בעצם מה שהם אמרו, כל מי שנוגע בתעופה משפיע על חיים של אחרים ויש צורך לחוקק חוקים ולאכוף אותם.

תעופה היא קודם כל עיסוק בבטיחות של המשתמשים התמימים, מי שנקרא הנוסע המשלם. יש לוודא שכל מי שרוצה לעסוק בענייני תעופה יעמוד בחוקים ובתקנות.

יכול להיות שבדיון המשתתפים ירצו להוציא חלק מההפרות שמופיעות בחוק. אנחנו עשינו כמיטב יכולתנו לזהות את אלה שצריכים להיות פה, אבל זה יהיה פתוח לדיון.

אני רוצה להמליץ למשתתפים לרצות מאוד שתהיה למדינת ישראל ולאזרחים שלה רת"א חזקה, יוזמת ופעילה. צריך לזכור, כל מי שיושב פה וכל הציבורים שהם מייצגים, שלפעמים גם הם יושבים במושב23D בדרך ללונדון. הם לא תמיד בתא הטייס, הם לא תמיד במגדל הפיקוח, הם לא תמיד עושים עבודה של מכונאים. לפעמים הם יושבים עם הבת שלהם בשורה 22. החוק הזה כתוב בשבילם.

אני מקווה שלא יהיה פה מצג של רתיעה מהעניין הזה. אני מזכיר, החיים שלנו כאזרחים מנוסחים דרך קוד פלילי, גם במקומות שבהם אין סיכון לחיי אדם, בשוק ההון, בשוק ההגבלים העסקיים, יש אחריות כבדה למי שעוסק בענייני ציבור, קל וחומר למי שעוסק בחיי אדם.

שלא לגמור את זה בצורה כל-כך דרמטית, בדרך לפה חשבתי על איך אני הולך לגמור את זה ונזכרתי כשהייתי צעיר הייתי בצופים. היה לנו קודקס, יש עשר דיברות. "הצופה חובב את החי והצומח ומגן עליהם", אמרו לנו. "הצופה חבר מועיל בחברה, אוהב עבודה ועוזר לזולת". היו לנו 10 דיברות כאלה. אי-אפשר לנהל את התעופה על-פי הדברות שלה צופים או של השומר הצעיר. יש דרך והדרך מתוארת פה בפרקים ח' וט'.

"הצופה אינו נופל ברוחו", אני רוצה לומר לכל המשתתפים פה, "ובצר לו מצטחק". זאת דיברה מספר 7. אני לא אומר שצריך להצטחק, אבל זה הקטע של רגע האמת של חוק הטייס, זאת האכיפה.

היו"ר יצחק וקנין:

תודה. מאחר וגיורא משקיף עלי מלמעלה מידי פעם מקיבוץ אדמית, אספר לך משהו. לפני שנתיים מגיע אלי מישהו מקיבוץ ראש הנקרה. המשרד שלי נמצא בעיירה שלומי. הוא אומר לי: אנחנו רוצים לבנות בית כנסת. אני מסתכל עליו, הוא רציני? קיבוץ ראש הנקרה, בית כנסת? הוא אמר: תשמע, אנחנו חייבים בית כנסת. יש מספיק ציבור, יש בר מצוות ועניינים אני צריך את העזרה שלך.

הבן אדם לא הרפה ממני. אמרתי שאם הוא כל-כך דוחק - שבוע שעבר חנכנו את בית הכנסת. לבחור יש משפחה גדולה בארצות הברית. המדינה לא נותנת את כל מה שצריך. היא נותנת מבנה טרומי וצריך לרכוש ריהוט וציוד לבית הכנסת. אז הוא הביא איזה תורם מהחלבים בארצות הברית שתרם להם את כל מה שיש בפנים. קיבוץ גשר הזיו, כשראה שראש הנקרה בונים בית כנסת, הגיעו גם הם אלי שגם הם רוצים בית כנסת. אמרתי שהגיעו ימות המשיח. אז יש בית כנסת בגשר הזיו וגם בראש הנקרה. אני לא מופתע, זה בסדר.

הפתיחה שלך היתה לעניין ואני מקווה - - -

בועז חטיבה:

עם כל הכבוד, גם חלק מהציבור מבקש להגיד כמה דברים. קודם כל, אני רוצה להודות לגיורא, אני מסכים עם רוב דבריו.

גיורא רום:

תמיד מסכימים פה עם רוב דבריי, ואני לא מבין מה הקטע שלא מסכימים איתי.

בועז חטיבה:

מייד אני אגיד. גם אתה לא הסכמת רק עם רוב דבריי ולא עם כולם.

אני רוצה לשאול בכל זאת. אנחנו בהחלט מכירים בחשיבות של האכיפה בכל המישורים. אנחנו לא נטען נגדה. אולי נטען כנגד סעיפים ספציפיים, אבל אף אחד לא מתווכח עם העקרונות שהציג גיורא. כמו שאמר גיורא, בעצם זה היה בחוק. התאונה שהיתה ברת"א שלא יישמה את החוק ולא אצלנו. גם בהזדמנויות קודמות גיורא הסביר שחברות התעופה בטוחות. הבעיה היא לא בהתנהלות שלנו, של חברות התעופה ושל עובדי הטייס, אלא במה שהיה ברת"א אחרת ולא ברת"א הזאת שבונה את עצמה וטוב שהיא בונה את עצמה.

אנחנו מדברים פה על החמרה באכיפה של פי 10 בקנסות ובעונשין לעומת מה שהיה. אני מדבר על עובדי טיס. אז אם הולכים להחמיר פי 10 כנראה שהיתה צריכה להיות איזו קטסטרופה מאוד גדולה בחברות או בקרב עובדי הטייס. סוכם על דעת כל הצדדים, ונאמר גם על ידי מנהל רת"א, שהבעיה לא היתה בחברות אלא ברשות. הוא עצמו אמר את זה בחדר הזה לפני כמה דקות. לכן אני לא בטוח שהמידתיות פה היא נכונה. אני לא מתווכח על העיקרון בכלל, צריך קנסות צריך ענישה פלילית. יש מקומות שאולי הלכו עם זה רחוק מידי. בהחלט צריך קנסות וענישה פלילית. חלק מההערות שלנו בדיונים מול רת"א התקבלו על-ידי רת"א וכן נעשו שינויים בהצעה המקורית. יש מקומות שלא נעשו שינויים ואולי צריך לעשות ונדבר על זה פה.

איכשהו, בדבריו של גיורא הרגשתי איזו רמיזה – יכול להיות שהוא לא התכוון, אבל האוזן שלי כבר מאוד רגישה, כאילו לנו לא כל-כך אכפת. זה לא נכון. לנו מאוד אכפת ואנחנו חרדים לבטיחות.

היו"ר יצחק וקנין:

אני לא שמעתי.

בועז חטיבה:

אני שמעתי, אבל אני כבר מאוד רגיש ואני מודה, אולי רגיש מידי. אז אנחנו חרדים לבטיחות כמו כל אחד אחר, למרות שלא אנחנו הרגולאטור שצריך לאכוף את קיום החוקים. אנחנו קיימנו בטיחות גם כשלא היה רגולאטור. אנחנו שמחים שעכשיו יש רגולאטור. אני מזכיר את הדיון פה בשנת 2005, אני עוד לא הייתי אבל היועץ המשפטי של האיגוד היה פה ותמכנו בקיום רגולאציה אפקטיבית.

אני עדיין שואל, מכיוון שגיורא הזכיר את העניין של הטכנאים בהתייחסות לסמים, איך מנהל רת"א מסכים שטכנאי או איש צוות טכני שמשתמש בסמים או שהוא שיכור ומבצע פעולות אחזקה, למה אותו לא בודקים ואותי כן? זה לא מובן לי. זה עושה תחושה שמתעסקים קצת גם בצורה פופוליסטית בעניין הזה ולא רק בצורה שהיא נכונה מהותית. כמו שיושב ראש הוועדה הסביר, עם הדוגמה מבחינת הטנקים, עם הברגים שחסרים או לא חסרים. זה בדיוק אותו דבר. אם יהיה בורג חסר, אם יהיה טכנאי מסומם יהיה בורג חסר.

גיורא רום:

אני רוצה לומר שקיבלנו את הערת איגוד הטייסים, הרחבנו - - -

רננה שחר:

הגשנו חוות דעת - - -

בועז חטיבה:

ראינו על מרחפים, לא ראיתי בתיקון שהוא עבר על טכנאים.

רננה שחר:

זה בדיון אצל היועץ המשפטי.

בועז חטיבה:

אני שמח לשמוע, תודה.

זה בדיון אצל היועץ המשפטי של הוועדה, הגשנו הצעה מנומקת.

בועז חטיבה:

אני שמח.

היו"ר יצחק וקנין:

אני מבקש הערות כלליות כי אני רוצה להתחיל את ההקראה.

איתי עצמון:

יש לי שתי הערות קצרות לגבי פרק העונשין. יש חלק מהעבירות שנקבעו כעבירה ללא ההוראה המהותית שקבועה בחוק. למשל, הפרעה לאיש צוות במילוי תפקידו, השתתפות בתגרה וכדומה. את ההוראות האלה ניסחנו אחרת והן יגיעו בהמשך.

היתה גם תוספת לעניין אחריות נושא משרה בתאגיד, שאני מניח שרננה תציג.

יש לי הצעה לגבי ניהול הדיון. מכיוון שפרק העונשין הוא פרק די מתקדם בהצעת החוק ואנחנו דילגנו על פרק ויש גם כמה סעיפים שטרם אישרנו, אני מציע שבסעיפים שלא אושרו לא נדון בסנקציה הפלילית לגביהם מכיוון שהם עשויים להשתנות. נעצור עד הסעיף שאישרנו.

רננה שחר:

מקובל.

היו"ר יצחק וקנין:

אנחנו מתחילים בהקראה של פרק ח' - עונשין.

רננה שחר:

בפרק העונשין אין פי 10 החמרה. אני רוצה לציין שאחד הממצאים של ה-FAA לגבי חוק הטיס – היו מספר ממצאים מועטים לגבי החקיקה הראשית. הממצא העיקרי הוא לעניין האכיפה והקנסות, שרמת הענישה ורמת הקנסות בחקיקה הישראלית אינם מספקים. זה ממצא שתרם.

יערה למברגר:

אפשר לעשות כל מיני השוואות לחוק העונשין כדי להראות את רמת הענישה המקובלת בחקיקה הישראלית.

היו"ר יצחק וקנין:

אני ותיק בוועדה הזאת. לא פעם, בעקבות תאונות הדרכים, נדרשנו להגביר את הקנסות ולהגביר את האכיפה. הכול בעקבות דברים שהתרחשו. הוועדה נדרשה להחמיר בעונשים, להגדיל את הקנסות. זה לא סוד, לצערנו אנחנו לא מצליחים למקום מבטחים, שאפשר לנסוע בכביש שהכול בסדר. אני מכיר של משפחה שלמה שהלכה בגלל נהג שיכור. זה מקרה ידוע שקרה בצומת גולני-עמיעד. אני לא עושה השוואה, חלילה וחס, לטייס. הזהירות פה צריכה להיות פי כמה. פה הסיכון הוא הרבה יותר גדול. בדרך-כלל בתאונות מטוסים, לצערנו הרב כמעט ואין ניצולים. חובתנו לעשות הכול כדי שהדבר יהיה בביטחון מקסימאלי. שכל גורם ידע את תפקידו ויעשה את תפקידו כמו שצריך ולא "חפיף". ה"חפיף" הזה עולה לנו ביוקר בכל תחום בחיים. כל שני וחמישי יש ועדות חקירה. במרוקאית יש פתגם שאומר "שחבל לבכות אחרי המת".

רננה שחר:

125א נמחק בעקבות ההתייעצות עם הציבור.

" (ב) אלה דינם, מאסר שנה:

(4) עובד טיס שהפר תנאי מתנאי רישיונו או הגדר ברישיונו, בניגוד להוראות סעיף 2, או הפר חובה, הגבלה או תנאי החלים עליו לפי סעיפים 8 או 42(ב)(3) ו-(4);

(5) עובד טיס שמילא את תפקידו בלא תעודה רפואית תקפה או כשחל שינוי במצב בריאותו העלול לפגוע ביכולתו למלא את תפקידו, בניגוד להוראות סעיף 6(א);

(6) עובד טיס שעשה שימוש בסמי מרפא, בניגוד להוראות לפי סעיף 6(ב)(4);"

היו"ר יצחק וקנין:

הערות.

גלעד קפלנסקי:

אני מאגודת פקחי הטיסה. בדיון שהתקיים ברת"א הערנו לגבי עובדי טיס, לצורך העניין, פקחי טיסה, שמידי פעם נמצאים במצב שאין להם רישיון משום שהם שכחו לבצע את הבדיקות הרפואיות שצריך לבצע פעם בשנה או פעם בשנתיים. אנחנו הבענו את דעתנו שזה מוגזם להטיל עונש של שנה - - -

היו"ר יצחק וקנין:

עד שנה.

גלעד קפלנסקי:

ובכלל מאסר או עבירה פלילית לאדם ששכח לחדש את הבדיקות הרפואיות שלו.

היו"ר יצחק וקנין:

אם הוא פקח ושכח - - -

גלעד קפלנסקי:

קודם כל הוא לא שוטר, הוא לא צריך לבדוק לאף אחד את הרישיונות שלו. פעם בשנה אנחנו צריכים לעשות בדיקות רפואיות כדי לחדש את הרישיון.

למיטב זיכרוני, נציגי רת"א הביעו נכונות לשקול את הנושא. אני רוצה לדעת אם באמת יש התקדמות בעניין.

רננה שחר:

שקלנו וגם השבנו בכתב להערה הזאת.

גלעד קפלנסקי:

לא ראיתי, סליחה.

רננה שחר:

גם היום ההפרה הזאת היא עבירה פלילית, זה לא להפוך משהו לעבירה פלילית. זה בצד הפורמאלי.

בצד המהותי, אנחנו מקבלים את זה ששכחה קטנה, בהיסח הדעת, זה דבר שלא יוגש עליו כתב אישום. על ההפרה הזאת יש גם עיצום כספי, יש עוד כלי לאכוף אותה. העיצומים הכספיים הוא הכלי היותר יעיל וזה הכלי שיינקט ברוב המקרים אלא בנסיבות שיסוכמו עם המשטרה בנוהל שיתוף פעולה.

אני אגיד איך זה בכבישים. עבירה של נהיגה בלי רישיון זה שנתיים מאסר אבל עד חצי שנה אם אתה נוסע בלי רישיון זאת עבירה מנהלית. כלומר, יש שיקול דעת באכיפה. אם זה באמת יהיה מקרה שבו הנסיבות הן כאלה שלא צריך להפעיל הליך פלילית, אלה הנסיבות שעליהן מדבר גלעד קפלנסקי. אבל, אם אנחנו מקבלים שהבריאות של עובדי הטייס, של פקח טיסה לצורך העניין, שמכווין אווירונים ונדרש לבצע פעולות תוך זמן קצר, הבריאות שלו היא חיונית לבטיחות. אז אם שכחתי לשבוע, או שכחתי לשנה או לשנתיים, יש הבדל גדול. הסעיף הזה מכסה את כל המקרים.

איתי עצמון:

רק כדי להשלים את דבריה של רננה. השתמשת באמירה שמדובר על עונש מאסר. אני מזכיר שכמובן שחלות הוראות הדין הכללי בחוק העונשין ומדובר בתקרה של מאסר. כמובן שלבית משפט יש שיקול דעת אם להטיל עונש מאסר או עונש קנס. גם הקנס נקבע לאיזו תקרה, על-פי סעיף 61 לחוק העונשין. אני מציע שלא מדובר על עונשי מאסר. חל הדין הכללי הקבוע בחוק העונשין.

גלעד קפלנסקי:

אני מבין מה שאומרים היועצים המשפטנים. עונש מהסוג הזה היה צריך לחול על אדם, למרות שאין לו תעודה רפואית או שנשללה ממנו התעודה הרפואית או שלא עבר את הבדיקות הרפואיות ובכל זאת המשיך לעבוד. אדם שהרופא אמר לו שאסור לו המשיך לעבוד, בעיניי זה עבריין.

היו"ר יצחק וקנין:

סליחה, זאת בדיוק הסיבה שאותו פקח לא מגיע לבדיקות כי הוא מבין שאם הוא יגיע לבדיקות תישלל ממנו האפשרות הזאת. אז הוא שכח, זה נוכח להגיד.

גיורא רום:

האם איגוד הפקחים רוצים ליישם את זה גם על הטייסים? האם הוא רוצה שתוטל - - -

היו"ר יצחק וקנין:

הדבר ברור לחלוטין.

גיורא רום:

אני רוצה שלו יהיה ברור.

יערה למברגר:

אני רוצה להעיר הערה בקשר לסעיף הזה אבל היא הערה כללית לכל הפרק הזה. אנחנו צריכים לזכור שיש שיקול דעת באכיפת הוראות החוק. לדוגמה, שמעתי מנציג משטרה בדיון שהיה בוועדה לפניות הציבור לפני כמה חודשים, שלגבי אנשים ששוכחים לחדש את רישיון הנהיגה שלהם, מלבד הוראת חוק יש איזו הוראת מדיניות מבחינת נהלים ואני חושבת שזה עד שנתיים. איזו תקופה שנותנים לאדם. הוא נחשב כאילו שאין לו רישיון. התקיימה פה עבירה פלילית, אבל במסגרת שיקול הדעת להעמדה לדין, בוחרים שלא להעמיד לדין. להבנתי, כן נתקיימו יסודות העבירה. זה לא שלא התקיימו יסודות העבירה, זאת ההבנה שלי.

רננה שחר:

האחריות היא אחריות אישית. יש אחריות אישית לעובד הטייס לחדש את התעודה שלו בזמן, ללכת לבדיקות הרפואיות בזמן. הדרך של ייחוס האחריות האישית היא קביעת סנקציות בגין הפרת האחריות. אין מנוס מזה, לדעתי.

דוד גורודצקי:

אני מאגודת התעופה הכללית. בסעיף 125(ב)(4) יש פה הגבלה או תנאים החלים לפי סעיף 8, או 42(ב)(3) ו-(4). 42(ב)(3) ו-(4) לא כל-כך מובנים. אולי תיעוד זה מובן אבל חובת דיווח למנהל ביחס לפעילותו של בעל הרישיון זה לא מובן לי. איזה פעילות אני צריך לדווח למנהל כל הזמן.

איתי עצמון:

זה ייקבע בתקנות.

רננה שחר:

זה הפרה של תקנה לגבי חובת דיווח.

דוד גורודצקי:

חובות דיווח באופן כללי?

רננה שחר:

כן. יש חובות דיווח על הפעילות. לגבי הטייס, למשל, יש לו חובה להציג את יומן הטיסות לפי דרישת מפקח, לפי תקנת הרישיונות. בין אם זה מדריך טיסה שצריך לדווח על מעבר מבחן רמה.

דוד גורודצקי:

לפי דרישת המנהל.

רננה שחר:

אבל זה לפי מה שכתוב בתקנות. יש הסברים קונקרטיים בתקנות של חובות דיווח. הפרתן היא העבירה.

רפי מלמן:

אם כך, אני מציע שייכתב "הפרה של תקנות שנקבעו על-פי סעיפים".

רננה שחר:

זה מה שכתוב.

רפי מלמן:

לא כתוב שם. כתוב "הפרה של סעיפים אלה ואלה". לפני זה כתוב שהשר רשאי לקבוע - - -

איתי עצמון:

חזרנו על האמירה הזאת מספר פעמים במהלך הדיונים. כאשר כתוב "לפי סעיף" הכוונה היא "בהתאם לתקנות". אנחנו לא כותבים "עבר על הוראת תקנות", אנחנו כותבים "עבר על הוראות לפי סעיף 42". בעצם מדובר על הפרת חובות דיווח שיקבעו וקבועות בתקנות שקבועות כיום מכוח חוק הטייס. הנוסח מאוד ברור.

רפי מלמן:

ברישה כתוב שהוא רשאי לקבוע "חובות, הגבלות ותנאים נוספים שיחולו על בעל רישיון ובכלל זה". מכאן אפשר להבין שסעיף 42(ב)(3) ן-(4) יכול לעמוד בפני עצמו. אפשר לפרש את החוק, שאולי יש איזה חובות דיווח מכיוון שזה דברים נוספים ולא רק מה שייקבע בתקנות יצוק תוכן לסעיף הזה.

רננה שחר:

אני חושבת שהנוסח אינו משתמע לשני פנים.

איתי עצמון:

גם אני חושב כך.

רפי מלמן:

הבעיה שמי שיקבע זה בית משפט. לכן, ברגע שיש מישהו אחד שחושב שיש אפשרות לפרש את זה בצורה אחרת, אני חושב שצריך להבהיר את זה לכיוון שאתם רוצים.

רננה שחר:

זאת איננה תורת החקיקה בישראל.

קרן סעד-כהן:

גם אנחנו מתנגדים להוסיף את 42ב(3) ו-(4). אין לנו התנגדות שעובד טייס שהפר תנאי מתנאי רישיונו דינו יהיה מאסר שנה אבל לדעתנו חובת תיעוד פעולות וגם חובת דיווח, ואל אף שזה לא חובה מאסר, מספיק עיצום כספי ואנחנו לא רואים את הצורך בעונש שהינו מאסר שנה.

רננה שחר:

תיעוד ודיווח הם בסיסים מאוד מאוד חשובים בתעופה. כל התעופה מתועדת כל הזמן, בין אם זה חיי המטוס, הטיסה, כל מה שקרה במהלך הטיסה ותקלות שנפתחו ונסגרו. בין אם זה הטייס והשעות שהוא עושה והשעות שהוא לא עושה. בין אם זה הפקח בעמדה והשעות שהוא עושה או לא עושה. התיעוד הכרחי לצורך תחקור העבר, התיעוד הכרחי לצורך הסדר והדיווח הוא הכרחי.

קרן סעד-כהן:

אין ויכוח על זה, אני מדברת על המידתיות. זה לא מאסר של שנה על דבר הזה.

רננה שחר:

אם אתה רואה בחובות התיעוד ובחובות הדיווח כחלק מההתנהלות המסודרת של התעופה, שכך היא נהיית בטוחה. תעופה נהיית בטוחה רק באמצעות התנהלות מסודרת.

קרן סעד-כהן:

צריך להיות איזה מדרג. אם באותו סעיף מדברים על הפרת תנאי מתנאי הרישיון, זה לא אותה עבירה כמו חוסר תיעוד. אנחנו לא מתווכחים על הצורך והחשיבות של זה. אני לא מבינה למה קנס לא ישרת את אותה חשיבות לעבירה הזאת. זה לא תנאי מתנאי הרישיון, זה תיעוד. אנחנו מייחסים לזה חשיבות אבל לדעתנו זה לא מדרגתי ולא מידתי.

רננה שחר:

יש פה את שני הכלים, גם את העונשים וגם את העיצומים הכספיים. יש על זה עיצום כספי בגובה 25% מהסכום הבסיסי או של 50%, אני לא זוכרת.

הנושא הזה שאם זה נסיבות של חומרה ולפי שיקול הדעת כן צריך לעשות העמדה לדין - - -

היו"ר יצחק וקנין:

עדיין יש שיקול דעת לשופט לקחת את אותו מדרג בענישה שלו. הרי זה יגיע לבית משפט.

קרן סעד-כהן:

עיצום כספי אנחנו מדברים על 25% מ-150,000 שקלים. זה לא עיצום כספי מבוטל.

רננה שחר:

זה עובד טייס פה, אנחנו לא מדברים על 25% מ-150,000 שקלים.

גיורא רום:

אגב, זה אחד מתוך 16 הדוגמאות של ה-FAA. ה-FAA מתייחס לזה בחומרה בלתי רגילה, example off criminal violation ותיעוד כוזב.

קרן סעד-כהן:

לא היתה לנו התנגדות אם זה היה מתייחס לרישום כוזב.

אברהם קמחי:

אני מקלוב התעופה. טייס אל-על יכול להיתקע בסאו-פאולו ל-4 ימים והתאריך לבדיקות הרפואיות יהיה למחרת והוא לא יגיע. בחברות תעופה מסודרות אתה יכול לשלוח מברק ולבקש לדחות. האיש הקטן לא תמיד יכול לעשות את זה. הבעיה היא מידתיות. אם זה ייקבע כמו שכתוב, כל שופט יכול להתייחס שכך זה כתוב וזאת הבעיה.

רננה שחר:

אני אשיב גם לגופו של עניין. תקנה 66א(1) לתקנות הרישיונות מסדירה את הפרוצדורה להארכת תוקפה של תעודה רפואית כאשר אדם לא נמצא בארץ כדי להאריך אותה.

אני רוצה להרחיב על נושא של שיקול דעת באכיפה. זה לא רק מה השופט יחליט, זה גם מה יופנה מראש להליכים פליליים. על מה המשטרה תבצע חקירה פלילית. ברור שנסיבות שבהן - - -

היו"ר יצחק וקנין:

תאמין לי שאם אותו טייס לא עשה בדיקה רפואית ואיחר בשבוע, לא לזה ייטפלו אליו. אני מתכוון לזה שיודע בוודאות שאם הוא ילך לבדיקה רפואית לא יהיה לו יותר רישיון והוא לא יוכל להטיס מטוס. אותו אחד זילזל בדבר ולא עשה את מה שמוטל עליו בגלל שיש לו בעיה רפואית.

אברהם קמחי:

את זה אפשר לשים בתקנות. ברגע ששמת בחוק - - -

היו"ר יצחק וקנין:

לפי השיטה שלך, אנחנו נצטרך לעשות פה ספר עבה. אי-אפשר להכניס לפה את כל הניואנסים. מכניסים את הדברים בגדול. אנחנו מדברים על לב המערכת וזאת הבטיחות.

בועז חטיבה:

אני מתנצל כי היינו צריכים להעיר את זה בדיונים הקודמים ופספסנו. הבעיה היחידה שאני רואה היא עם חובת התיעוד על עובד הטיס, שהיא חובה שאנחנו מכבדים אותה וצריך לקיים אותה, אבל המידתיות של שנת מאסר על עניין של תיעוד, שהוא לא קשור ישירות לבטיחות. אם אני לא אראה את התיעוד אז לא יתנו לי רישיון. זה המקרה הקיצון. אם לא מתכוונים להשתמש אז למה לכתוב?

היו"ר יצחק וקנין:

היה השבוע את אותו מקרה של זוג שדרס. התחום שהוא היה יכול לתת היה בין 3 שנים ל-9 שנים. הוא נתן את המינימום שזה 3 שנים. אתה לקחת את השנה כי זה המקסימום אבל זה לא מחייב.

יערה למברגר:

צריך לזכור שכל העבירות שאנחנו נדבר עליהן עכשיו אלה עבירות שיש להן יסוד נפשי של מודעות. אנחנו לא מדברים פה על עבירות של אחריות קפידה ואנחנו לא מדברים על רשלנות. אנחנו מדברים פה על דרישה של יסוד נפשי של מודעות. צריך לזכור שזה אחד מיסודות העבירה שצריכים להתקיים.

דבר שני, ביחס לחומרה. אני לא חושבת שמאסר של שנה זה ענישה חמורה. אם תרצו אפשר להתחיל להקריא פה את חוק העונשין ולהראות את רמת הענישה בחקיקה הישראלית, שהיא רמת ענישה הרבה יותר גבוהה. אפשר לטעון טענות הפוכות ממה שטוענים פה מהציבור. אנחנו הלכנו פה בהתאם לרמת ענישה שקיימת היום בחוק הטייס. דווקא לטעון על העבירות האלה, שזאת ענישה חמורה?

רפי מלמן:

איפה היסוד הנפשי בעבירה הזאת? אולי עובד טייס שהפר ביודעין.

יערה למברגר:

אני לא צריכה להגיד ביודעין. היסוד הנפשי הוא מודעות, אני לא צריכה להגיד את המילה.

רפי מלמן:

זה לא נכון. כל העבירות האלה הן בדיוק כמו עבירות של חוקי התעבורה. אלה לא עבירות של יסוד נפשי.

יערה למברגר:

זה לא נכון.

אבישי פדהצור:

אני מרשות התעופה האזרחית. כמו שאמרה עורכת דין למברגר ממשרד המשפטים, מושגי יסוד בדיני עונשין. בשביל שלעבירה יהיה יסוד נפשי של רשלנות, הדבר צריך להיכתב במפורש. אם העבירה הפלילית שותקת, לפי תיקון 39 לחוק העונשין, הפרק הכללי: "היסוד הנפשי הנדרש בעבירה הוא יסוד נפשי של מודעות". המונח ביודעין איננו קיים בחקיקה העונשית המודרנית. בחוק העונשין, אותו תיקון שדיברנו עליו, יש התייחסות גם לנושא הזה. כיצד מפרשים "ביודעין" שנכתב בחקיקה ישנה בחקיקה המודרנית, שוב, דרישה של מודעות. לא אחריות מוחלטת, לא אחריות קפידה, כמו שקוראים לזה היום ולא רשלנות – מודעות. זה נורא פשוט, אפשר לשבת אחר-כך ולהסביר. לכן ההערות האלה אינן מדויקות.

גלעד קפלנסקי:

אם שכחתי, אז אני מודע או לא מודע?

אבישי פדהצור:

זה יעוץ משפטי ספציפי. יש לאיגוד הפקחים עורכי דין מצוינים. אנחנו מדברים פה על מושגי יסוד בדיני עונשין. העבירה היא יסוד נפשי ביסוד עובדתי לא קיימת היום הדרישה של המחוקק שייכתב במפורש "ביודעין" כי זה מובנה בטקסט, במלל של הסעיף.

היו"ר יצחק וקנין:

הדברים ברורים. אין עוד הערות. מי בעד

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים – אין

היו"ר יצחק וקנין:

אני מאשר את 125ב, (4), (5) ו-(6)

רננה שחר:

"7א. בעל רישיון כאמור בסעיף 10 המעסיק אדם בתפקיד כאמור בסעיף 2 או המציב עובד טייס לתפקיד בניגוד להוראות סעיף 10.

7ב. איש צוות שאינו עובד טיס שהפר חובה החלה עליו במילוי תפקידו לפי סעיף 10א ומפעיל אווירי שהפר חובה לעניין הכשרתם והדרכתם של אנשי צוות שאינם עובדי טיס לפי סעיף 10א.

8. בעל רישיון להפעלת בית ספר לעובדי טיס שהפר תנאי מתנאי רישיונו, שנתן הדרכה לתפקידי עובדי טיס שלא בהתאם לתכנית הלימודים שאישר המנהל בניגוד להוראות סעיף 12 או הפר חובה החלה עליו לפי סעיפים 14 או 42(ב) (1) עד (4). "

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות. מי בעד?

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

היו"ר יצחק וקנין:

סעיפים 7א, 7ב ו-8 אושרו.

רננה שחר:

"9. מי שנתן הדרכה לתפקידי עובדי טיס בניגוד לתנאי ההגבלה או חובה החלים עליו לפי סעיף 15.

10. בעל רישיון הפעלה אווירית שהפר תנאי מתנאי רישיונו או הוראה מההוראות הקבועות במפרטי ההפעלה המהווים חלק מרישיונו, בניגוד להוראות סעיף 16 או הפר חובה החלה עליו לפי סעיפים 19(3) או 42(ב)(1) עד (4)".

היו"ר יצחק וקנין:

הערות לסעיפים 9 ו-10.

יובל לוטן:

אני מאל-על. ביקשנו להעיר את זה גם בדיונים המקדימים ואני אבקש לחזור מכיוון שלא קיבלו את עמדתנו, במיוחד במה שאמור בסעיף קטן 10, לגבי הפרת חובה לפי סעיפים (3) או 42(ב)(1) עד (4). מדובר פה על עדכון של ספרים והוראות שחלות לגבי מפעיל אווירי. אלה ספרים מאוד עבים שיש בהם לפעמים אלפי דפים והרבה מאוד פרטים קטנים. לא כל פרט שם הוא בעל משמעות כל-כך חשובה לבטיחות הטיסה. לפעמים אפילו איזו טעות בתום לב או חוסר עדכון – מטבע הדברים, הדברים האלה מתעדכנים בצורה איטית. לדוגמה, ספר העזר המבצעי של חברת אל-על, שאני הייתי אחראי עליו, הוא ספר שיש בו אלפי עמודים. תהליך העדכון, עד שמוציאים עדכון, עוברת חצי שנה. במשך החצי שנה הזאת, לכאורה לפי הסעיף הזה, אתה נמצא במצב של עבירה. ידעת שיש משהו שהוא לא בסדר, אבל הוא לא כזה קריטי ואתה לא כל יום יכול לעדכן את הדברים האלה. יש איזה תהליך סביר והגיוני שאתה צריך לעבור וכן הלאה. לכן אנחנו ביקשנו להוסיף, במיוחד לגבי סעיף 10, שכל מהות העבירה הזאת תהיה מותנית בפגיעה בבטיחות הטיסה.

אם לנסח זאת במדויק: "בעל רישיון הפעלה אווירי שהפר תנאי מתנאי רישיונו או הוראה הקבועה מההוראות הקבועות להפעלה באופן שיש בו כדי לפגוע בבטיחות הטיסה". ביקשנו להוסיף את המשפט הזה כי אחרת זה יהיה נתון לפרשנות אין סופית.

רננה שחר:

אגיד כמה דברים. אני אתייחס לדוגמה שניתנה כאן. ספר העזר למבצעים זה בעצם ספר העזר שחברת התעופה מספקת לעובדיה, הטייסים והמשלחים, שאומר להם איך עליהם לפעול כדי לעמוד בכל התקנות והחוקים שחלים עליהם. זאת חובת המפעיל האווירי. כך הוא מתרגם לחיי המעשה והיום יום את כל החובות והתקנות הענפות והמפורטות שחלות עליו לצורך הבטחת הבטיחות.

בתקנות עצמן, גם בתקנות ההפעלה דהיום, וגם בתיקון שנשלח להתייעצות עם הציבור, המועדים לעדכון ספר עזר הם קבועים בתקנות. יש מועדים שונים לסוגים שונים של עדכונים אבל בוודאי שאנשי צוות האוויר והמשלחים וכל מי שעסוק בהפעלה, חייב לעבוד עם ספרים מעודכנים משום שזה הבטיחות. עובדי הטיס לא פותחים את הספרים האלה כל יום. הם פותחים את הספרים שעשה המפעיל האווירי עבורם.

עוד פעם, אנחנו נוגעים לאותה השאלה שנשאלה לגבי עובד הטייס של דברים קטנים, זוטות. יש שיקול דעת באכיפה. לא בכל דבר ינקוט הליך פלילי וזה ברור. יש בתקנות עצמן חובות קונקרטיות לעניין עדכון הספרים.

היו"ר יצחק וקנין:

אז את מגבילה את זה רק לבטיחות.

גיורא רום:

הכול זה בטיחות. אני מתנגד להערה. הכול זה בטיחות. אני מוכן להתחיל את כל התהליך של חוק הטייס מההתחלה, מפרק ההגדרות. כל מה שאנחנו עוסקים בו הוא בטיחות. ב-50% מהחקירות של החוקר הראשי יש הערות על ספר העזר המקצועי. הוא תמיד מוצא שספר העזר המקצועי היה לא מעודכן ולא סייע למניעת התקרית או התאונה.

יובל לוטן:

אין לנו מחלוקת שהספרים צריכים להיות מעודכנים ונכונים. אבל, כשאנחנו מסתכלים על הסעיף הזה, כפי שהוא מנוסח כרגע, לא יעזור שום דבר, בכל מקום יש אלפי פרטים מאוד מאוד קטנים שלא כולם משליכים באופן ישיר על הבטיחות. אנחנו חושבים שנכון שהחוק ינחה את אותו שופט שיגיע אי פעם לדון בסעיף זה, כי הרי מדובר פה על הליכים פליליים, שתכלית החקיקה עניינה בטיחות טיסה ולא משהו אחר. זה מה שאנחנו מבקשים פה. לגבי סעיף 10 זה מאוד בולט. זה גם נכון לגבי שאר הסעיפים של דיני העונשין למיניהם. בהחלט בנקודה הזאת, אני מודיע לך בצורה חד משמעית וכל מי שעוסק בתעופה יודע את זה, שביום שהספר המעודכן יצא מבית הדפוס, למחרת בבוקר הוא כבר לא מעודכן כי משהו השתנה, כי משהו קרה ואי-אפשר לעשות מזה עבירה פלילית שדינה מאסר.

היו"ר יצחק וקנין:

רננה, עם מה זה מתנגש?

רננה שחר:

זה מתנגש עם סעיף ג'(6): "מי שהפעיל כלי טייס או כלי רחיפה כהגדרתו בסעיף 80 ומתקן עזר לטיסה בניגוד להוראות לפי חוק זה באופן שיש בו כדי לגרום סכנה לחיי אדם או לרכוש", שנחשבת עבירה בעלת חומרה גבוהה יותר.

קרן כהן-סעד:

למה? זה הפעלת כלי טיס או מתקן טיסה. לא מדובר כאן על התייחסות למפרטי ההפעלה.

יערה למברגר:

בניגוד להוראות חוק זה.

קרן כהן-סעד:

מדובר על הפעלת כלי טייס, זה לא תיעוד ועדכון, זה לא אותו סעיף.

רננה שחר:

ההנחה היא, שברגע שיש הוראות בתקנות לגבי ספר העזר למבצעים וחובת העדכון שלו, אלה הוראות שהבסיס שלהן הוא הבטיחות.

בסופו של דבר, גם אם תכתוב פה "שנוגע לבטיחות הטיסה", התוכן שניצוק לזה זה שהכול נוגע לבטיחות הטיסה. בעינינו זה חסר משמעות.

קרן כהן-סעד:

זה נותן עוד מדד בשיקול הדעת של הענישה, לבחון את אותו פריט בספר עזר שאולי הוא עדכון מינורי ולא מהותי.

אברהם רזיאל:

בטיחות זה כל דבר.

גיורא רום:

רזיאל, אני רוצה להגיד לך שאחרי שנה וחצי בתפקידי, יש זלזול בלתי רגיל מצד המפעילים בספרות שצריכה לתמוך בהם. אני מוכן לחזור על זה, זלזול בלתי רגיל. הזלזול הוא מכיוון שרת"א מעולם לא אכפה את זה ושמה את זה במקום שמגיע לזה. אני לא מקבל שספר יוצא למחרת הוא לא מעודכן. שאל-על, שיש לה 6,000 עובדים, תיקח 6 עובדים שיגורו באותו חדר עם הספר ולא יתנו לספר להיות לא מעודכן אפילו לא בפסיק או באות. זה התפקיד של מנכ"ל אל-על ואני לא מוכן שהוא יטיס אף אחד עם ספר לא מעודכן. הכול זה בטיחות טיסה ושאף אחד לא ינסה לתת לך תחושה שיש דברים חשובים יותר או חשובים פחות.

קרן כהן-סעד:

עם כל הכבוד, אני מתנגדת בתוקף לדברים שנאמרו כאן. אין שום זלזול.

גיורא רום:

יש זלזול ואני אראה לך את זה בהמון ספרות. לא סתם אנחנו נדרשנו באופן חד-משמעי לרשיין מחדש את אל-על.

קרן כהן-סעד:

לא בגלל אל-על.

גיורא רום:

אני אראה לך אירועים שהיו באל-על בחודשים האחרונים, שהספרים של אל-על לא נתנו להם תשובה והיתה פעולה באל-על בניגוד לבטיחות ודברים שלא יעשו. הספרים היו חסרים ולא נתנו תשובות למקרים, שאני יכול לתת ויובל יודע אותם היטב.

יובל לוטן:

אני חושב שאנחנו עושים כל מאמץ. אני לא חושב שזה הדיון כרגע. כמו כולם, אנחנו עושים טעויות. עכשיו אנחנו מדברים על חקיקה שהיא אבן היסוד להתנהלות התעופה.

גיורא רום:

חקיקה מייצרת את הקונסטרוקציה המחשבתית והתפישתית, את התרבות של עולם התעופה. אנחנו עוסקים פה ביצירת התרבות של עולם התעופה. יובל, אני לא מתכוון אליך, אבל צריך להיות חוסר יושר פנימי לחשוב שאם תהיה איזה שורה לא בסדר וזה מייד יהפוך למשהו של שנת מאסר, כאילו שאין את כל התהליך הזה ואת כל התהליך של הטיפול הפלילי.

איתי עצמון:

אני רוצה להוסיף הערה קצרה. אם אנחנו נוסיף כאן "באופן שעלול לגרום לפגיעה בבטיחות הטיסה", נצטרך להוסיף את לאורך כל הפסקאות כיוון שיש כאן המון הוראות כגון: תנאי רישיון, חובות, הגבלות, דיווחים. כולם קריטיים לבטיחות תעופה. כל הרציונאל של הסעיף הזה הוא בבטיחות תעופה.

יובל לוטן:

סעיף 10 מפנה לדברים מאוד כלליים ורחבים בניגוד לסעיפים אחרים.

איתי עצמון:

זה פשוט לא נכון. יש כאן עוד ועוד פסקאות שמפנות להוראות לפי תקנות, חובות והגבלות, שגם הם קריטיים לבטיחות תעופה. אם נכתוב את זה כאן, עלולה להיגרם באמת בעיה פרשנית וזה גם לא נכון לגופו של עניין.

יובל לוטן:

אם כך, אז אולי ראוי לכתוב את זה בראש הסעיף. אלה דינם שנה מאסר ופה להוסיף.

בועז חטיבה:

אני רוצה להגיד שהספרים שאל-על מעמידה לרשותי מעודכנים ומסודרים מאוד בדרך-כלל.

קריאה:

טוב, אז זה לא יקרה לעולם.

בועז חטיבה:

אם זה לא יקרה לעולם, אז לא צריך לתת מענה בחקיקה. אני רציתי להעיר לגבי סעיף 9.

היו"ר יצחק וקנין:

היום מגלים את הדי.אן.איי. אומר רבי שמעון בר יוחאי בזוהר שנקודה אחת באדם היא כל האדם, זה הדי-אן-איי. שם כתוב בספר בראשית: "זה ספר תולדות אדם". עומר רבי שמעון שנקודה אחת באדם היא כל האדם והיום מגלים את הדי.אן.איי.

בועז חטיבה:

איגוד הטייסים רוצה לומר דבר על סעיף 9. הויכוח על המהות היה במקום אחר ולא בסעיף 9 אבל עמדתנו לא נתקבלה וזה מעביר אותנו לדיון פה. סברנו ואנחנו עדיין סבורים שאני כעובד טיס, ולא משנה באיזו חברה אני עובד, לא יכול לדעת ואין לי את הכלים לבקר את תכנית ההדרכה שאישר המפעיל אצל המנהל או שלא אישר. אני מקבל בבוקר כשאני בא לטיסה, הנחיות לבצע טיסה מסוימת, שבמהלכה אני מדריך טיס אחר או שאני בוחן או מדריך בסימולאטור טייס אחר, והכול צריך להיות לפי תכנית ההדרכה המאושרת שמעמיד לרשותי המפעיל. אנחנו טענו שלי כעובד אין אפשרות לבקר את הממשק שבין המפעיל האווירי לבין רשות התעופה האזרחית. אין לי את הכלים לבחון מה אושר ומה לא אושר?

גד רגב:

האם הרעיון הוא עכשיו שנתחיל לפתוח את כל הסעיפים שעליהם כבר דיברנו דרך סעיף העונשין? הרי את הסעיף ההוא הפכנו מכל הכיוונים. דיברנו וסוכם. עכשיו דרך הצד של העונשין נתחיל לדון על כל סעיף? באמת לא נגיע רחוק.

יערה למברגר:

זה לא שלב ב' של מקצה שיפורים.

בועז חטיבה:

אנחנו לא רואים בזה מקצה שיפורים אבל אולי צריך לעשות בענישה איזו דיפרנציאציה. אני מסביר לכם שלא גוזרים על אדם גזירה שהוא לא יכול לעמוד בה. אנחנו לא יכולים לעשות את זה, אין לנו את הכלים.

רננה שחר:

אשיב לגופו של עניין. גם פה השבנו בכתב. לשון הסעיף לא מדבר על תכנית לימודים אלא על מי שנתן הדרכה בניגוד לתנאי, הגבלה או חובה החלים עליו לפי סעיף 15. זאת אומרת, כדי שעובד הטיס, שבסוף התהליך המדריך המוסמך יעבור עבירה, צריכה להיות בתקנות חובה שחלה על מדריך הטיס ואז הוא הפר אותה. אז זאת לא שאלה שאני יודע או לא יודע, או מה היחסים בין בעל רישיון להפעלת בית ספר או בעל רישיון מפעיל אווירי לבין רגולאטור. המפעיל האווירי יש לו את החובות שלו. למדריך יש את החובות שלו. ההערה הזאת יכול שתחזור על עצמה בעתיד. יש חובות קונקרטיות שנקבעות בתקנות והפרתן היא על-ידי מי שחלה עליו החובה בתקנות.

בועז חטיבה:

רק שסעיף 15, כפי שהוא מנוסח, מטיל את החובה גם עלי. על סעיף 15 אני לא מתווכח עכשיו, אני רק אומר שאת הענישה על הפרות שלא אני הפרתי - - -

היו"ר יצחק וקנין:

את הטענה הזאת אתה תטען לגבי כל הסעיפים.

רננה שחר:

נתתי תשובה.

בועז חטיבה:

החטא הקדמון של סעיף 1, שלא הוסכם להפריד בין הפעלה לבין הטסה.

רננה שחר:

אבל אין פה הפעלה.

היו"ר יצחק וקנין:

כולנו סובלים שהאדם הראשון אכל מעץ הדעת. אולי אם הוא לא היה אוכל המצב היה אחרת.

עוד הערות? מי בעד סעיף 9 ו-10 כפי שהקראנו?

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

היו"ר יצחק וקנין:

הסעיפים אושרו.

רננה שחר:

"(11) בעל רישיון להפעלת מכון בדק שהפר תנאי מתנאי רישיונו, בניגוד להוראות סעיף 21, או הפר חובה החלה עליו לפי סעיפים 24(6) או 42(ב)(1) עד (4);

(12) מי שביצע פעולות בדק, בניגוד להוראות סעיף 23, או הפר חובה החלה עליו לפי סעיף 24(1) עד (5);"

איתי עצמון:

פסקה 1 של סעיף 24 נמחקה אז צריך לתקן כאן.

רננה שחר:

בסדר.

"(13) מפעיל אווירי שקיבל שירותי בדק לכלי טיס או לציוד תעופתי ממי שאינו מורשה לכך לפי סעיף 23(א), בניגוד להוראות סעיף 23(ב) ובלבד שלא התקיימו הוראות סעיף 148(4)(א);

(14) מי שביצע תחזוקה קלה בכלי טיס, בניגוד לתנאים שנקבעו לפי סעיף 25;"

איתי עצמון:

לגבי התוספת שנוספה בסימון בפסקה 13, אני מציע שבשלב הנוסח כן נבחן אם יש באמת צורך בתוספת מכיוון שסעיף 148 פותח ב: "על אף האמור ההוראות סעיף 23". אני מציע שנבדוק את זה.

רננה שחר:

בסדר, אבל מהותית מקובל שאם התקיימו לפי 148 לא מתקיים - - -

איתי עצמון:

בוודאי.

יערה למברגר:

זה היה לשם הזהירות.

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות. מי בעד סעיפים 11, 12, 13 ו-14?

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

היו"ר יצחק וקנין:

הסעיפים אושרו.

רננה שחר:

(15) בעל רישיון להפעלת יחידת נת"א שהפר תנאי מתנאי רישיונו, בניגוד להוראות סעיף 26, שנתן שירותי נת"א שלא על בסיס מידע תעופתי עדכני או שלא בהתאם לנוהלי התיאום, בניגוד להוראות סעיף 28, או הפר חובה החלה עליו לפי סעיפים 29(3) או 42(ב)(1) עד (4);

(16) בעל רישיון להפעלת שדה תעופה או מנחת שהפר תנאי מתנאי רישיונו, בניגוד להוראות סעיף 30, או הפר חובה או הוראה החלה עליו לפי סעיפים 32(1) עד (9) או 42(ב)(1) עד (4);

(17) מי שהפעיל מיתקן עזר לטיסה שלא אושר בידי המנהל או בידי השירות המטאורולוגי במשרד התחבורה והבטיחות בדרכים, בהסכמת המנהל, לפי העניין, או בניגוד לתנאי האישור כאמור, בניגוד להוראות סעיף 33;"

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות. מי בעד סעיפים 15, 16 ו-17?

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

היו"ר יצחק וקנין:

הסעיפים אושרו.

רננה שחר:

"17א. מי שהעביר רישיון כמפורט בסעיף 34 שלא בהתאם להוראות ותנאים שקבע השר לפי סעיף 44בניגוד להוראות אותו סעיף;

1. בעל רישיון יצור שהפר תנאי מתנאי רישיונו בניגוד להוראות סעיף 48 או הפר חובה החלה עליו לפי סעיף 51(4)(א) עד (ו).
2. מחזיק תעודת סוג או תוספת לתעודת סוג כמשמעותה בסעיף 45(2) שהפר חובה החלה עליו לפי סעיף 51(3)."

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות. מי בעד סעיפים 17א, 18 ו-19?

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

היו"ר יצחק וקנין:

הסעיפים אושרו.

רננה שחר:

"(20) מי שהפעיל כלי טיס שאינו רשום בפנקס הרישום או שלא קיימת לגביו תעודת רישום תקפה, בניגוד להוראות סעיף 53;"

איתי עצמון:

סעיף 53 נוגע למקרים שבהם אין חובת רישום. יש חובות ותנאים אחרים לגבי שכרן ולגבי כלי טיס שאין לגביו חובת רישום אבל השר קובע תנאים לגבי אותם מקרים. צריך לשלב את זה בפסקה הזאת. כלומר, גם הפעיל כלי טיס בניגוד לתנאים שנקבעו לפי סעיף 53(ב).

רננה שחר:

אנחנו מקבלים.

היו"ר יצחק וקנין:

הערות נוספות?

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

היו"ר יצחק וקנין:

אני מאשר את סעיף 20 עם התיקון שהוצע.

רננה שחר:

"(21) מי שהפעיל כלי טיס שאינו מסומן בסימני לאומיותו ורישומו, בניגוד להוראות לפי סעיף 59(א);

(23) מי שהפעיל כלי טיס בלי שקיימת לגביו תעודת כושר טיסה תקפה או בניגוד לתנאים שבאותה תעודה, בניגוד להוראות סעיף 60(א);

(24) מי שהפעיל כלי טיס בלי שקיימת לגביו תעודת רעש תקפה או בניגוד לתנאים שבאותה תעודה, בניגוד להוראות סעיף 61(א);"

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות. אני מבין שסעיף 22 מבוטל.

רננה שחר:

כן.

אברהם רזיאל:

אנחנו יודעים שכלי טיס טסים גם בלי תעודת כושר אלא פקודה מיוחדת.

רננה שחר:

זה בסעיף 23, תעודת כושר טיסה. תעודה מיוחדת היא תעודת כושר טיסה לפי תקנות התיעוד.

רפי מלמן:

כאשר הערתי קודם לגבי אותו עניין, שצריך להפנות לתקנות שהותקנו לפי סעיף כך וכך, אמרתם לי שזה ברור. אז למה אנחנו כותבים פה "בניגוד להוראות לפי סעיף 59א"? אמרו לי האם אי-אפשר על סמך הפער שכאן זה נאמר ושם לא נאמר, לפרש את זה אחרת? הרי גם בסעיף 59א נאמר: " 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". אותו כלל צריך לחול גם פה. אני חושב שהעקביות מחייבת שאם הפרשנות הנכונה, שכאשר אתם מפנים לסעיף שנאמר שם "שיותקנו הוראות נוספות", ברור הוא שזה רק לפי ההוראות, אני חושב שאין מקום במקום אחר לקבוע לפי הוראות.

רננה שחר:

מקובל שתהיה אחידות בנוסח ומקובל הנוסח ש"בניגוד להוראות לפי סעיף" זה בניגוד לתקנות שנקבעו לפי הסעיף. אני מקבלת שבשלב הנוסח נעשה האחדה. הוא מכוון פה בסעיף 21: "מי שהפעיל כלי טיס בניגוד להוראות לפי סעיף 59א" זה כמו "בניגוד להוראות או הפר חובה הגבלה או תנאי החלים עליו לפי סעיפים". אני לא רואה הבדל.

רפי מלמן:

אני חושב שהאחידות מחייבת. עדיף שזה יהיה ככה.

רננה שחר:

אין בעיה, אנחנו מקבלים.

היו"ר יצחק וקנין:

הדברים נאמרו לפרוטוקול. אני מצביע על סעיפים 21, 23, 24.

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

היו"ר יצחק וקנין:

הסעיפים אושרו.

רננה שחר:

"(25) מי שהפעיל כלי טיס המדורג בדירוג רעש שהפעלתו אסורה לפי סעיף 63, בניגוד להוראות הסעיף האמור;

(26) מי שהפעיל כלי טיס כשכלי הטיס - - - "

איתי עצמון:

אתם רוצים לפסוח על התיקונים מכיוון שסעיף 64 עדיין בדיון.

רננה שחר:

אני אגיד לך פורמאלית. סעיף 64 אושר. אין ספק שאנחנו עובדים עליו ולא הקראנו אותו היום בגלל שאנחנו עדיין לא שבעי רצון ממה שיש שם. הסעיף אושר. בכל מקרה יהיה כתוב "בניגוד להוראות סעיף 64".

איתי עצמון:

מכיוון שכאן הוספתם בהתאם לתיקון שהיה בסעיף 64 בספר התחזוקה, אני מציע שלא נאשר את זה.

היו"ר יצחק וקנין:

לא נצביע על סעיף 26.

איתי עצמון:

בסעיף 27 אין שינוי?

רננה שחר:

לא.

"(27) מפעיל אווירי שהפר תנאי או חובה החלים עליו לפי סעיף 64(ב);"

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות לסעיף 27. אני מצביע על סעיפים 25 ו-27. על סעיף 26 אנחנו לא מצביעים. מי בעד?

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

היו"ר יצחק וקנין:

הסעיפים אושרו.

רננה שחר:

|  |  |
| --- | --- |
|  | (28) מי שהפעיל כלי טיס בלא ציוד תעופתי או ציוד אחר הקשור להפעלת כלי הטיס שקבע השר לפי סעיף 65(א) או כשהציוד כאמור אינו תקין בהתאם לתנאים שקבע השר לפי סעיף 65(א) בניגוד להוראות לפי הסעיף האמור." |

יובל לוטן:

אנחנו חושבים שבסעיף הזה חל אותו סייג של סעיף 26. אני חושב שצריך לדון בהם כמקשה אחת כי שניהם מפנים לסעיף 64א ולסעיף 65א ששם נדרש אותו תיקון בדיוק.

אני מציע קודם לגמור את הסעיפים ההם ואחר-כך לחזור ולהצביע.

היו"ר יצחק וקנין:

לא תהיה **הצבעה** על סעיף 28.

רננה שחר:

28(א) מי שהפעיל ציוד תעופתי, ואינו איש צוות או עובד טיס המורשה לכך, בהתאם לתנאים שקבע השר לעניין זה לפי סעיף 65ב או מפעיל אווירי שהתיר לאדם כאמור להפעיל ציוד תעופתי, בניגוד להוראות אותו סעיף;"

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות. מי בעד סעיף 28א?

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

היו"ר יצחק וקנין:

סעיף 28א אושר.

רננה שחר:

"(29) מי שהפעיל כלי טיס או ציוד תעופתי שלא בהתאם להוראות כושר אווירי שניתנו לגבי אותו כלי טיס או ציוד תעופתי ושנמסרו לו בניגוד להוראות סעיף 66(ג)."

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות לסעיף 29. מי בעד? מי נגד?

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

היו"ר יצחק וקנין:

הסעיף אושר.

סעיף 30 נמחק.

רננה שחר:

"(31) מי שהפעיל כלי טיס כשמאיישים את כלי הטיס אנשי צוות במספר ובתפקידים פחות מכפי שקבע השר לפי סעיף 67, בניגוד להוראות לפי הסעיף האמור;"

היו"ר יצחק וקנין:

הערות?

אברהם רזיאל:

מאחר והחוק חל גם על כלי טיס בלתי מאוישים, האם השימוש במילה "מאיישים" זה גם לגבי מטיסים. יש להניח שכן. השאלה האם זה הניסוח הנכון להגיד שמטיס כלי טייס בלתי מאויש מאייש. הוא לא יושב בתוך כלי הטייס.

רננה שחר:

ההערה נוגעת לניסוחו של סעיף 67 להצעת החוק. הצעת החוק מדברת על "לא יפעיל אדם כלי טייס אלא אם כן בכלי הטייס אנשי צוות במספר ובתפקידים כפי שקבע השר".

היו"ר יצחק וקנין:

במטוס ללא טייס אין אנשי צוות.

אברהם רזיאל:

זה לא נכון.

רננה שחר:

אדוני, זה נכון מה שאמרת. אין איש צוות, יש עובד טייס. יש הבדל בין עובדי טיס לאנשי צוות. אנשי צוות זה מי שממלא תפקיד בכלי הטייס בזמן טיסה. עובד טייס אלה אנשים אחרים שמרושיינים לפי החוק, הם לאו דווקא אנשי צוות. לכן זה לא יהיה הסעיף הזה, לפי דעתי. יהיו חובות לעניין הטסה, יהיו תקנות לעניין כתב"מים וכו' ואופן הטסתם, אבל זה לא אנשי צוות זה עובדי טייס.

היו"ר יצחק וקנין:

אין הערות נוספות לסעיף 31. מי בעד?

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

היו"ר יצחק וקנין:

סעיף 31 אושר.

רננה שחר:

"(32) מי שהפעיל כלי טיס בניגוד לכללי טיסה שנקבעו לפי סעיף 69;

(32א) מי שנתן שירותי ניהול תעבורה אווירית בניגוד לכללי ניהול תעבורה אווירית שנקבעו לפי סעיף 69.

רינה פאר:

אני חושבת שהתשובה שלך לפנייה שלנו לגבי 73ב, סטייה של טייס, עומדת בסתירה לתיקון הזה שהוסף. התשובה שלך התבססה על כך שזה לא מופיע בהוראות החוק. מי שזה מופיע, אני חושבת שצריך במקביל – בואי נסכם שלא נצביע עכשיו על 32א ונדבר על זה עד הישיבה הבאה.

רננה שחר:

אני רוצה לפתוח את זה פה לדיון, אני לא מסכימה. מה שרש"ת אמרה נוגע לשאלה כאשר טייס מפקד חורג לפי 73ב. הדוגמה שניתנה שם היא מהוראות ההפרדה שחלות עליו. כדי למנוע התנגשויות הוא צריך לא לשמור את ההפרדות שקבועות בחוק. רש"ת לקחו את זה עוד צעד, כאשר הוא חורג ממרשי הטיסה, אז רש"ת רוצה שנקבע הוראה שהפקח לא אחראי למעשיו של הטייס, או לא אחראי לתוצאות מעשיו של הטייס. אנחנו השבנו בצורה מפורטת שבשום מקום בחוק לא כתוב שפקח הטיסה אחראי למעשיו של הטייס ופקח הטיסה אחראי למעשיו שלו.

הסוגיה הקונקרטית של מי אחראי לשמירת הפרדות ברגע שהטייס סוטה ממרשי הטיסה שלו, היא שאלה שצריכה להיפתר בתקנות. אמרנו שכללי הטיסה וכללי ניהול התעבורה ייקבעו בתקנות מכוח סעיף 69. תקנות קונקרטיות שמסדירות את חלוקת האחריות בין הטייס לפקח הטיסה, זה שונה ממרחבי אוויר שונים, בין אם זה מרחב שטסים בו בטיסת מכשירים או מרחב שטסים בו בטיסת ראייה. זה שונה במצבים שונים. זה שונה כאשר נכנסות מערכות למניעת התנגשויות אוטומטיות לתוקף. אלה נורמות קונקרטיות ואנחנו לא חושבים שזה נכון לקבוע פטור מאחריות למקום שאין בו אחריות. ההוראה שאומרת "מי שנתן שירותי ניהול תעבורה אווירית בניגוד לכללי ניהול תעבורה אווירית, זה אומר שיש תקנות שמיישמות את נספח 2 לאמנה, שקובעות את נושא ההפרדות וקובעות את נושא ניהול התעבורה האווירית כראי לפעילות הטיסתית. אם הפקח הפר את ההוראות האלה – זה יקבע בתקנות. זאת אומרת, בתקנות ייקבע מה הפקח יכול ומה הפקח לא יכול.

היו"ר יצחק וקנין:

רננה, הדברים ברורים.

גלעד קפלנסקי:

אנחנו מבקשים לשמוע את אותו הסבר לגבי 32א. אנחנו כפקחי טיסה - - -

היו"ר יצחק וקנין:

כרגע היא הסבירה.

גלעד קפלנסקי:

היא הסבירה לגבי אחריות פקחים לגבי טעויות של טייסים. כפקחי טיסה אנחנו מדברים על חלק בלתי נפרד מהעבודה שלנו, למרבה הצער, שהוא סטיות מנוהל, כמעט נפגעים, אירועים בטיחותיים כאלה ואחרים, שהם חלק בלתי נפרד מהעבודה והם בלתי נמנעים על כל מאמץ שעושים.

האם בכל מקרה, כשאדם סטה מנוהל, שזה בעצם מה שאומר סעיף 69, האם הוא אמור להיות פלילי.

רננה שחר:

הסעיף אינו מדבר על סטייה מנהלים אלא הוא מדבר על סטייה מתקנות. יש הבדל בין סטייה מתקנות לבין סטייה מנהלים.

רינה פאר:

גם פקח, בדומה לטייס, יש מקרים שבהם הוא סוטה בגלל - - -

רננה שחר:

זה מעוגן בסעיף 77ז.

רינה פאר:

בגלל חיל אוויר ובגלל כל מיני דברים אחרים שאני לא יכולה להיכנס אליהם כרגע, הוא מקבל החלטה באותה שנייה.

רננה שחר:

סמכות פקח לסטות מכללי הטיסה ומהוראות התעבורה האווירית קבועה בסעיף 77ז להצעת החוק בצורה די נרחבת. אין ספק שהדברים שמדברים עליהם פה, כמו שמירת הפרדות, זה הלב של בטיחות הטיסה.

גלעד קפלנסקי:

בלי להקל ראש בשום תפקיד אחר, הנושא הזה של בקרת תעבורה אווירית זה לא נושא פשוט, זה נושא סבוך. יש בו דברים שמשתנים במהירות עצומה כל הזמן. לפעמים תכנית שמתכנן פקח טיסה לניהול תעבורה אווירית, משתנה בן רגע כתוצאה משינוי שאין לו בכלל שליטה עליו. לפעמים, כתוצאה מהשינויים הללו, פקח מוצא עצמו במצב שבעל כורחו הוא עובר על תקנה או על נוהל ויורד מההפרדה התקנית. מה דינו? הוא לא עושה את זה בסמכות, זאת עבירה או שזאת עבירה שדורשת הגשת דוח לחוקר הראשי ולראש רת"א. לפעמים זה כמעט ונפגע, לפעמים זה רק סטייה מנוהל. זה עדיין נופל לקטגוריה של הסעיף הזה.

אבישי פדהצור:

בצד אותן סמכויות חריגה שמוגדרות במפורש, כמו שיש לטייס המפקד במקרה חרום, יש לנו גם בדיני העונשין הגנות כלליות שחלות על כל מי שנאלץ להפר הוראה חוקית מפורשת בגלל שיש כורח, בגלל שיש כפייה או אילוץ כאלה ואחרים. אני מניח שבאותם מקרים שבהם פקח ישבור את הכלים בשביל להציל מטוס מהתרסקות, תעמודנה לו אותן הגנות.

מצד שני, לבוא ולקבוע פה בחוק, ספציפית לדיני הטייס את ההגנות שהן כלליות, שחלות גם עלי כשאני נוהג במכונית וצריך להפר את דיני התעבורה בשביל להימנע מתאונה או בשביל להציל חיים של אחר, זה דבר שלא נכון לעשות אותו. זה דבר שעלול ליצור הסדרים לא נכונים בחוק. שוב, החוק לא יכול להחליף את השכל הישר. אמרנו את זה לא אחת. במקרים האלה, שבהם אתה מפר הוראה על-מנת להציל חיים - - -

גלעד קפלנסקי:

אני לא מדבר על זה. אני מדבר על זה שנקלעתי למצב, בגלל תכנון שלי שהשתבש וירדתי מההפרדה.

אבישי פדהצור:

למה השתבש?

גלעד קפלנסקי:

מאלף ואחד סיבות. כמו שאתה לא יכול עכשיו ללמד אותי את חוק העונשין, קשה לי ללמד אותך עכשיו פיקוח טיסה. לא הצליח, בסדר? זה לא שאנחנו עובדים לפי נוהל מסודר. יש לך תמונה אווירית, באים 16 מטוסים ואתה צריך להחליט מי נכנס ראשון, באיזה גובה ובאיזה מהירות ובאיזה כיוון. לפעמים זה לא מצליח.

היו"ר יצחק וקנין:

אני מציע שהוא יקריא את סעיף 77.

גלעד קפלנסקי:

הוא לא קשור.

איתי עצמון:

הוא קשור מאוד דווקא ויש לכם שם סמכות מאוד רחבה לסטות. אני מקריא את סעיף קטן ז' בסעיף 77 שאושר כבר בוועדה: "לא יפעיל אדם כלי טייס בניגוד להוראות התעבורה האווירית ואולם רשאית יחידת נת"א לתת הוראות למטיס כלי טיס הנוגדות את הוראות התעבורה האווירית בתחום המרחב האווירי הנתון לפיקוחה ואת כללי הטיסה שנקבעו לפי סעיף 69, אם מצאה כי הדבר מוצדק בנסיבות העניין".

גלעד קפלנסקי:

זה לא זה. זה כשאני ביודעין נותן הוראה שמנוגדת להוראות. אני לא מדבר על זה. אני מדבר שנקלעתי למצב.

איתי עצמון:

הסביר לך עורך דין פדהצור על ההגנות הכלליות מכוח חוק העונשין. יותר מזה לא ניתן לעשות.

קריאה:

מדובר על מצב שאתה נמצא מול כתב אישום.

אבישי פדהצור:

כמו כל אזרח, אני לא מכיר הרבה פעילויות שיש בהן חסינות מלכתחילה מפעולה. מה לעשות, גם אני כאזרח עושה ביום אחד ואחד פעולות ואין לי חסינות.

גלעד קפלנסקי:

אבישי, אתה חי אתמול. תסתכל מה קורה בעולם התעופה. בכל העולם יש היום קו ברור שמפריד בין טעויות ויש מגמה חד משמעית בכל העולם להפריד לחלוטין טעויות שהן חלק מהעבודה לבין מעשים שנקראים עברייניים.

היו"ר יצחק וקנין:

גם ממשלת ישראל לא ציפתה שזה מה שיקרה על המרמרה.

גלעד קפלנסקי:

זה לא אותו דבר, אדוני. אם אנחנו עושים פה חוק טיס חדש ואנחנו רוצים תרבות טיס חדשה במדינת ישראל – כל הארגונים הבינלאומיים פונים למדינות ומפצירים בהם להחיל בחקיקת הטיס שלהם את התפישה החדשה הזאת. זאת ההזדמנות, לא תהיה הזדמנות אחרת.

רננה שחר:

אני חושבת שגילי מסכים איתי שפקח צריך לשמור הפרדות וכמובן שאם הוא לא שמר בגלל שהוא לא שתה את הקפה בבוקר זה חמור. אתה מסכים שמקצועית נכון שיהיה על זה סנקציות?

גלעד קפלנסקי:

לא, אני לא מסכים.

רננה שחר:

עכשיו אתה הולך למקום הקצה – אתה לא מסכים שיהיו סנקציות?

גלעד קפלנסקי:

לא. לא על הכול צריך סנקציות. אני חושב שגיורא יודע יפה על מה אני מדבר.

רננה שחר:

סנקציות משפרות את הבטיחות, זה מה שאני יכולה להגיד.

גלעד קפלנסקי:

איפה את חיה, רננה?

רננה שחר:

אני חיה בעולם משלי. לפי דעתי זה מוכח שכל מקום שיש בו כללים ברורים - - -

היו"ר יצחק וקנין:

ההערה שלך לא היתה במקום.

גלעד קפלנסקי:

רננה יודעת על מה אני מדבר. זה ממה לא מה שקורה היום בעולם. התפישה הזאת היא שונה לחלוטין ממה שקורה בעולם. על דברים מסוימים צריך סנקציות אבל לא על הדברים האלה.

היו"ר יצחק וקנין:

אתה יודע שהאדם מועד כל הזמן. שור לא מועד, רק אחרי 3 פעמים. הסברתי שבתלמוד הבבלי מופיע, שכשאדם ישן הוא מועד. גם כ שהוא ישן הוא מועד. אדם לעולם מועד. חייבים לעשות איזה סנקציות על מנת שיהיו כמה שיותר הגנות.

לאה ורון:

איך אדם ישן יכול לפגוע?

היו"ר יצחק וקנין:

אם בטעות הוא נתן מכה למישהו. בתלמוד זה מופיע, אם חלילה וחס הוא גרם נזק כשהוא ישן, הוא צריך לעשות הגנות מסוימות.

גלעד קפלנסקי:

אני לא רואה את הגזירה השווה.

היו"ר יצחק וקנין:

אני דווקא לקחתי את זה לצד הקיצוני. כאן מדובר על אדם שישן ופוגע. פה אתה פקח, אתה יושב, יש לך אחריות. בשנייה מסוימת אתה קורא עיתון ואתה לא מתעסק במה שאתה צריך להתעסק.

גלעד קפלנסקי:

זאת פזיזות, זאת רשלנות, זה לא אותו דבר.

היו"ר יצחק וקנין:

צריך איזו סנקציה, צריך משהו שירתיע אותך. לפי השיטה שלך לא יהיו שום תקלות בשום מקום. הרי אנחנו יודעים שבהרבה מקומות יש ראש קטן ואנשים מזלזלים בדברים קטנים. לא כולם זה אני ואתה ולפעמים יש חריגים שעושים פעולות הפוכות ממה שאנחנו מצפים מהם. אתה חייב לעשות את ההרתעות.

אני אומר לך, אני יושב פה הרבה מאוד. אנחנו עושים את זה בכל החקיקה. דברים שיגרמו לכך שאולי לאנשים יהיה מורא מהדבר. כתוב: "אם לא מורא של מלכות איש את רעהו חיים בלעו".

גלעד קפלנסקי:

מורא מטעות, אדוני? מורא מטעות?

היו"ר יצחק וקנין:

מורא מעונש.

גלעד קפלנסקי:

יותר ויותר זה מצטייר כמו אחראיות קפידה.

היו"ר יצחק וקנין:

הרבה פעמים אני מתחיל את הנסיעה ללא חגורה. אחרי כמה דקות אני אומר לעצמי שאם אני נתפס יהיה לי 1,000 שקל קנס ואז אני שם את החגורה.

אילון טל:

אני מרשות שדות התעופה. אני רוצה למקד את הסעיף הזה באיך הדבר נראה כי לדעתי עברנו לכמה פינות שלא אליהן התכוונו. לגבי סעיף 32א. נציג הטייסים לא אמר את זה אבל גם בסעיף 32 מכניסים לגדר עבירה מה שאנחנו קוראים "טעויות ביצוע ותפעול מבצעיות". היה על זה דיון מוקדם. לא מדובר על רשלנות או נטילת סיכונים אלא מתוך כך שאדם מקבל החלטות בזמן אמיתי, שזה קורה לטייסים ולצוותי אוויר. למשל, טייס שקיבל הוראה לטוס במהירות 250 קשר באזור הגישה לנמל התעופה בן-גוריון ומסיבה כזאת או אחרת הוא הפר את כללי התפעול או שהוא לא הצליח לעמוד בזה, או שהוא היה צריך לבצע הנמכה וכתוצאה מזה הוא שמר מהירות גבוהה, הוא נכנס לגדר סעיף 69 שבהם לקחו את כללי התפעול המפורטים בנספח 2 לאמנה והוא עובר עליהם. העניין של טעות מקצועית/מבצעית, מה שבספרות המקצועית נקרא "honest mistake" . זה לא משהו כמו שציינת, שהוא קרא עיתון והתרשל אלא תוך כדי ביצוע דברים בזמן אמיתי, אלף פעולות, יכול להיות שהוא לא ביצע בדיוק את הפעולה הנדרשת והוא נכנס לגדר הענישה. זאת הנקודה שרת"א רוצים.

רננה שחר:

אני רוצה לומר שלושה דברים. אחד, אנחנו לא הופכים את זה לפלילי, זה גם היום פלילי, תקנה 545 לתקנות ההפעלה.

הדבר השני. הנושא של טעויות מקצועיות – אני חוזרת על זה שהשיקול דעת באכיפה יופעל גם בנושא הזה ודברים שלא צריך להפעיל נגדם הליך פלילי כמובן לא יהיו אבל זה כל הקשת.

לגבי העיצומים הכספיים. זה לא שיקול דעת אלא יש קנסות קבועים וכן צריך לקבוע תקנות שיאפשרו, בנסיבות מסוימות, להפחית. הנושא של טעויות מקצועיות אנחנו מכניסים אותו לתוך הנושא של תקנות ההפחתה או שיקול דעת באכיפה. זה לא נזכר עוד כי יכול להיות שהדרך הנכונה היא בכלל לא להכניס את זה למסגרת עיצום כספי. יכול להיות שהדרך הנכונה היא להפחית באופן משמעותי את סכום העיצום אבל בהחלט הנושא של טעויות מקצועיות הוא דבר שאנחנו רוצים. התחשבות בו באכיפה חייבת להיות.

יערה למברגר:

אולי זה המקום להשלים את רננה ולהגיד שזה בדיוק ההבדל פה בין העונשין לבין העיצומים הכספיים. אם היתה פה עבירה של רשלנות, יכול להיות שהייתי מתחברת לטיעון הזה כי הייתי אומרת: רשלנות, אדם סביר היה עושה כך, אני בסך הכול עשיתי טעות. האדם אולי סטה מהאדם הסביר אבל בסך-הכול הוא עשה טעות. אבל, כשאנחנו מדברים פה על עבירות של מודעות, אז לדעתי כל הדיון הזה מתייתר ולכן ברמת הוראות העונשין אני לא רואה את הבעיה מתעוררת. אנחנו לקחנו לתשומת ליבנו את ההערה הזאת. בגלל זה רננה הוסיפה לעניין העיצומים הכספיים כי בשונה מהעונשין, שבו כבר יש לנו את הרף הגבוה של מודעות, בעיצום הכספי אין לנו את היסוד הנפשי הזה. זה חלק מהמאפיינים של העיצום הכספי, ולכן לקחנו את זה לתשומת ליבנו לעניין העיצום הכספי ואנחנו מנסים למצוא פיתרון או מענה לעניין הזה.

לכן רננה גם השיבה לעניין העיצום הכספי כי אני לא חושבת שהבעיה מתעוררת לגבי העונשין.

גלעד קפלנסקי:

במילים אחרות, את אומרת שמכיוון שלא תוכלו להאשים אותנו במסגרת האישום הפלילי כי לא תהיה לנו מודעות, תחכו לנו עם העיצום הכספי. זה מה שאת אומרת.

יערה למברגר:

תחכה עם ההערה על העיצום הכספי כי אז אנחנו ניתן לה תשובה שם.

גלעד קפלנסקי:

אני מדבר על הרעיון הכללי.

איתי עצמון:

היא אמרה שיינתן מענה כאשר נגיע לפרק העיצום הכספי מכוון ששם לא מדובר על מודעות. זה מה שהיא אמרה.

יצחק רז:

במקצוע הזה של פיקוח טיסה בחלק מהטייס, יש הרבה דברים שלכאורה נראים כמעשה במודעות אבל אם עושים חקירה טובה זה לא במודעות וזה בטעות, זה באשליה. אתה יכול להיות באשליה שמה שאתה רואה זה מה שאתה רואה, מטוס גדול, מטוס קטן, קרוב, רחוק. זה יכול להיות קצת עננים, זאת יכולה להיות תקשורת שלא בדיוק הבנת את המילה, חשבת שאמרו את זה ואמרו משהו אחר.

אני יכול להבין את שני הצדדים. אני חושב שצריך לשפר את הסעיף הזה בהיבט שבמקומות שנמצא שגם אם נראה על פניו בהקלטה שהוא היה צריך לשמוע כך וכך והבן אדם טעה כי יכול להיות שהוא לא שמע את מה שאתה שומע עכשיו במשרד. יכול להיות שאפילו היה קול בתוך מגדל הפיקוח שלא מוקלט בערוץ שאתה עכשיו שומע. עכשיו לבוא ולהגיד שהוא נתן הנחייה שגויה במודעות, זאת טעות חמורה. לכן גם כל הנושא החקירה הבטיחות והנושא של הגורם האנושי מקבלים נתח כבד באירועים הגדולים בעיקר.

לדעתי, צריך לחשוב איך לשפר את זה שיהיה מאוד ברור שהם לא יחששו ושבאמת נשיג את התוצאה האמיתית. אני חושש שמחר הוא יגיד לעצמו, אם כך, כשיש מזג אוויר, אני עושה הפרדות של 10 מייל בין מטוסים ולא מסתכן. יכולות להיות לזה השלכות שליליות אם הם יפרשו את זה בצורה קטגוריות שכל טעות זה מודעות.

יערה, אני לא נותן פיתרון, זה עניין של מקצוע, זה לא עניין משפטי.

היו"ר יצחק וקנין:

מה היה המצב עד היום בענישה?

רננה שחר:

חצי שנת מאסר.

יצחק רז:

צריך לחשוב על פיתרון שהמסר יהיה ברור פה.

רננה שחר:

דווקא מה שאמר החוקר הראשי מחזק את זה שצריך להשאיר את הסעיף כפי שהוא, משום שהסעיף הוא עבירה של מודעות ולא עבירה של רשלנות. לכן, אם אדם לא היה מודע למעשיו ויכול להגיד או טעות בעובדה או טעות אחרת, יעמדו כל ההגנות שעומדות בדיני העונשין. הסעיף הזה הוא באמת מכוון – אני חושבת שחייבים לחשוב גם על המקרים שהסעיף יותר מחייב אליהם, שבמודע פקח לא שמר על כללי ניהול התעבורה האווירית. בעולם שאנחנו חיים בו זה לא יכול לקרות, בעולם אחר עתידי זה יכול לקרות. כמו שאמרת, צריך פה סנקציות.

אם יהיו פה בעיות של מודעות, זה רק מחריף את נטל ההוכחה שחל.

היו"ר יצחק וקנין:

אנחנו צריכים לסיים. הקראנו את סעיפים 32 ו-32א. אני אצביע על הסעיפים כפי שהם. מי בעד?

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים - אין

היו"ר יצחק וקנין:

הסעיפים אושרו, הישיבה נעולה.

גיורא רום:

כבוד היושב ראש, לפני שאתה נועל. אני רוצה לברך את מנהלת הוועדה, לאה, יש לה היום יום הולדת. בשם כולם אני מברך את לאה.

היו"ר יצחק וקנין:

תודה, הישיבה נעולה.

**(הישיבה ננעלה בשעה 11:00)**