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

**מושב שני**

**פרוטוקול מס' 297**

**מישיבת ועדת הכלכלה**

**מיום שלישי, ב' באב התש"ע ( 13 ביולי 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

רביד דקל – משרד המשפטים

נעם מלכי – מתמחה, משרד המשפטים

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

הדס פיקסלר – הלשכה המשפטית, המשרד להגנת הסביבה

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

אריאל סימן- קמ"ש, משרד הביטחון

גיורא רום – מנכ"ל רשות התעופה האזרחית

גדי רגב – ראש מטה תעופה, רשות התעופה האזרחית

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

עו"ד אבישי פדהצור – סגן יועמ"ש, רשות התעופה האזרחית

יואב בראל – מנהל תקינה מבצעים, רשות התעופה האזרחית

מייקי אברהמי – ראש אגף מבצעים, רשות התעופה האזרחית

פוול גרנדל – סגן בכיר לכושר אווירי, רשות התעופה האזרחית

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

דוד גילאי – נציג, רשות התעופה האזרחית

מוטי שמואלי – סגן בכיר לתשתיות, רשות התעופה האזרחית

אילון טל – ראש אגף פיקוח ובקרה, רשות שדות התעופה

רינה פאר – המשנה ליועץ המשפטי, רשות שדות התעופה

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

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

יובל לוטן – מנהל תכנון מבצעים, חברת אל-על

ערן רוזנטל – טייס ראשי, חברת קא"ל

דוד גורודצקי – חבר ועד, אגודת התעופה הכללית

עמרי טלמון – מנכ"ל, קלוב התעופה

אברהם קמחי –חבר הנהלה, קלוב התעופה

עו"ד גלעד קפלנסקי – נציג אגודת פקחי הטיסה

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

בועז חטיבה – יו"ר איגוד הטייסים

עו"ד רון גנט – יועץ משפטי, איגוד הטייסים

**ייעוץ משפטי:**  איתי עצמון

גיא קונפינו - מתמחה

**מנהלת הוועדה**:לאה ורון

**קצרנית פרלמנטארית**: אושרהעצידה

**הצעת חוק הטיס, התש"ע-2010**

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

אני פותח את ישיבת ועדת הכלכלה. אנחנו ממשיכים בהצעת חוק הטיס, התש"ע-2010. רננה, האם יש לנו חובות משבועות קודמים, או שסיימנו את כולם?

רננה שחר:

לא. בסעיף 125 אנחנו מבקשים לאשר עכשיו שני סעיפים שלא אושרו, לאור תיקון סעיף 64 ו-65. אבל, מעבר לכך, אנחנו בסעיף 125(ב) להצעת החוק בפסקה (33). אני מבקשת לחזור לפסקאות (26) שדילגנו עליהן בעקבות זה שסעיף 64 ו-65 עדיין היה פתוח.

לאה ורון:

אנחנו מבקשים שמהישיבות הבאות אתם תפיצו את זה.

רננה שחר:

אנחנו מפיצים אותו בכל מקרה, ומהישיבות הבאות אנחנו גם נביא איתנו נוסחים.

אם כן, אנחנו רוצים לחזור לסעיף 125(ב) פסקה (26) שלא אושרה בפעם הקודמת, אני מבקשת לתקן טיפה את הנוסח ממה שהוגש, ותיכף אומר.

אני אקרא את סעיף 126 פסקה (26). "מי שהפעיל כלי טיס כשכלי הטיס אינו במצב כשיר לטיסה, או בניגוד למגבלות ההפעלה שבספר הטיסה" - אני מבקשת למחוק את המילים בספר התחזוקה - "או במסמך אחר שקבע השר, בניגוד להוראות סעיף 64(א)", וצריך להוסיף: ו-(א1).

אחר כך אני מבקשת להוסיף פסקה (26א) שאינה מופיעה לפניכם: "מפעיל אווירי שהפעיל כלי טיס בניגוד למגבלות ההפעלה שבספר התחזוקה, או במסמך מתאים אחר שנקבע לפי סעיף60(ב)(4), בניגוד להוראות סעיף 60(ב1).

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

רבותי, האם יש הערות? אין הערות. אני אצביע על פסקה (26). רבותי, מי בעד? אדוני, האם רצית להעיר משהו?

יובל לוטן:

אני מבקש להעיר שאנחנו שומעים את זה עכשיו בפעם הראשונה, ואנחנו בעצם לא יודעים כי זה מפנה אותנו לסעיפים אחרים.

איתי עצמון:

זאת התאמה לנוסח שאושר בוועדה בישיבה הקודמת. אין שום חדש בנוסח.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

אם תהיה לכם הערה בעתיד, אנחנו נפתח. מי בעד? מי נגד?

ה צ ב ע ה

בעד – 1

נגד – אין

נמנעים – אין

פסקה (26), כולל התיקונים שהוקראו, אושרה.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

הסעיפים אושרו, כולל התיקונים שהוקראו.

רננה שחר:

אנחנו מבקשים לעבור לפסקה (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" – במקום "הסעיף האמור", אני מבקשת שייכתב: סעיף 65(א) ו-(א1).

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

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

ה צ ב ע ה

בעד – 1

נגד – אין

נמנעים – אין

פסקה (28) אושרה.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

הסעיף אושר.

רננה שחר:

אדוני, היינו בפסקה (33). אני אקרא: "מי שהמריא כלי טיס או הנחיתו בניגוד להוראות סעיף 72;"

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

האם יש הערות לסעיף (33)? אין הערות. מי בעד? מי נגד?

ה צ ב ע ה

בעד – 1

נגד – אין

נמנעים – אין

פסקה (33) אושרה.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

הסעיף אושר.

רננה שחר:

"פסקה (33א) טייס מפקד שהפר חובה החלה עליו לפי סעיף 73(ג);"

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

האם יש הערות? אין הערות. מי בעד הסעיף?

ה צ ב ע ה

בעד – 1

נגד – אין

נמנעים – אין

פסקה (33א) אושרה.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

הסעיף אושר. אנחנו עוברים ל- (33ב).

רננה שחר:

"אדם בכלי טיס שהפר הוראה שניתנה מאת טייס מפקד או מאת איש צוות מטעמו לפי סעיף 73א, בניגוד להוראות אותו סעיף;"

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

האם יש הערות? אין הערות. מי בעד הסעיף? מי נגד?

ה צ ב ע ה

בעד – 1

נגד – אין

נמנעים – אין

פסקה (33ב) אושרה.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

הסעיף אושר.

רננה שחר:

" (34) מי שהפעיל כלי טיס בניגוד להוראת המנהל שניתנה לו לפי סעיף 74;"

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

האם יש הערות? אין הערות. מי בעד הסעיף? מי נגד?

ה צ ב ע ה

בעד – 1

נגד – אין

נמנעים – אין

פסקה (34) אושרה.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

הסעיף אושר. אנחנו עוברים ל-(36).

רננה שחר:

"בעל רישיון הדרכה להפעלת כלי רחיפה שהפר תנאי מתנאי רישיונו, בניגוד להוראות סעיף 80ב(א) או הפר חובה, תנאי או הגבלה החלים עליו לפי סעיף 80ב(ג);"

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

האם יש הערות ל-(36)? אין הערות. מי בעד הסעיף? מי נגד?

ה צ ב ע ה

בעד – 1

נגד – אין

נמנעים – אין

פסקה (36) אושרה.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

הסעיף אושר. אנחנו ממשיכים ל-(36א).

רננה שחר:

"בעל רישיון להפעלת כלי רחיפה למטרות מסחריות שהפר תנאי מתנאי רישיונו, בניגוד להוראות סעיף 80ב(ב), או הפר חובה, תנאי או הגבלה החלים עליו לפי סעיף 80ב(ג);"

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

האם יש הערות? אין הערות. מי בעד? מי נגד?

ה צ ב ע ה

בעד – 1

נגד – אין

נמנעים – אין

פסקה (36א) אושרה.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

הסעיף אושר. אנחנו עוברים ל-(36ב).

רננה שחר:

"מי שהפעיל כלי רחיפה מסוג שהפעלתו טעונה רישיון לפי סעיף 180ב1, בניגוד לתנאי הרישיון;"

איתי עצמון:

אני רציתי להעיר לעניין הפסקה הזאת. לגבי שאר הגורמים שיש לגביהם חובת רישיון כתבתם שהפר תנאי מתנאי רישיונו, וכאן זה בעצם רק הפעלה בניגוד לרישיון. האם יש סיבה להבדל? ואם הוא לא הפעיל, אלא פשוט הפר תנאי מתנאי רישיונו?

רננה שחר:

לא, אני לא רואה סיבה. אפשר לתקן.

איתי עצמון:

כלומר, לא יהיה: "מי שהפעיל", אלא מי שהפר תנאי מתנאי רישיונו? מהו הנוסח שאתם רוצים? האם אתם רוצים להשאיר את המילים "מי שהפעיל", ולהוסיף: וגם הפר תנאי מתנאי רישיונו, או שפשוט מי ש- - -

רננה שחר:

בניגוד לתנאי הרישיון זה לא הפר תנאי מתנאי רישיונו?

איתי עצמון:

כתוב: "מי שהפעיל". אבל, יכול להיות שהוא לא הפעיל את כלי הרחיפה, אלא הוא פשוט הפר איזשהו תנאי ללא הפעלה של כלי הרחיפה.

רננה שחר:

התנאים ברישיון הם תנאים להפעלת הכלי. זאת אומרת, אני לא רואה מצב של הפרת תנאי כשהוא - - -

איתי עצמון:

לא, אבל נניח שהוא חייב באיזושהי חובה אחרת שהיא לא קשורה להפעלה? האם יש חובה כזאת?

רננה שחר:

כל עוד הוא לא הפעיל, אז הוא לא מפר.

איתי עצמון:

אם כך, אולי כן אפשר להשאיר את זה.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

האם יש הערות נוספות ל-(36ב)? אין הערות. מי בעד הסעיף? מי נגד?

ה צ ב ע ה

בעד – 1

נגד – אין

נמנעים – אין

פסקה (36ב) אושרה.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

הסעיף אושר.

רננה שחר:

יתר הפסקאות הן פסקאות שעוד לא דנו בסעיפים המהותיים שלהן, והיועץ המשפטי של הוועדה ביקש שנדלג עליהן.

איתי עצמון:

החל מפסקה (38) אלו סעיפים שאנחנו טרם דנו בהם, ולא אישרנו את ההסדרים המהותיים - כל היתרה של סעיף קטן (ב). אנחנו עוברים לסעיף קטן (ג).

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

אוקיי. אנחנו בדינים.

רננה שחר:

"(ג) אלה דינם, מאסר שלוש שנים:

(1) מי שעשה פעולה הטעונה רישוי לפי סעיפים 2, 12, 16, 21, 26, 30, 33, 48, 80ב או 80ב1, בלא רישיון בתוקף, בניגוד להוראות הסעיפים האמורים;"

לאה ורון:

תסבירי בבקשה מה אומרת הפסקה.

רננה שחר:

באופן כללי, חשבנו יחד עם משרד המשפטים שבניגוד להפרות של גורמים שהם מרושיינים, ובאופן כללי פועלים במסגרת רישיון, אבל חרגו מתנאי רישיונם בפעולה שטעונה רישוי – החוק מסדיר הרבה מאוד חובות רישוי. חובות הרישוי באות לקדם את הבטיחות, ולהבטיח את בטיחות הטיסה. חשבנו שמי שפועל בכלל בלא רישיון - זאת אומרת, עושה פעולה הטעונה רישוי בחוק ללא רישיון בתוקף - זה כבר מסדר גודל אחר. אתם גם תראו שאין על זה עיצום כספי. זו עבירה שהיא רק פלילית.

לאה ורון:

האם בכלל ללא רישיון, או בכלל ללא רישיון בתוקף?

רננה שחר:

בכלל - ללא רישיון, וללא רישיון בתוקף, היינו, אך הם.

לאה ורון:

לא, זה לא בדיוק. גם פקודת התעבורה עושה אבחנות בין מי שלא חידש את רישיונו לבין מי שמעולם לא היה לו רישיון.

רביד דקל:

יש מקומות בחקיקה שיש בהם אבחנה בין ללא רישיון כלל, ובניגוד לתנאים שלו. ככל שפעולת הרישוי היא פעולה שמיועדת להגן על החיים, וכרוכה בסכנה לחיים אם עושים אותה ללא רישוי, – ואין ספק שפה אנחנו מדברים במצב כזה, זו לא איזושהי פעולה איזטורית – מישהו שהוא יודע שהוא עושה את הפעולה הזאת, והוא חייב ברישוי, והוא בכלל לא ניגש לשערי הרגולאטור כדי לקבל את הרישיון הזה, אז זה צפצוף ארוך מאוד על כל ההסדרה החוקית, ויש מקום להתייחס אליה יותר בחומרה לעומת מישהו שמפר איזשהו תנאי שהוא חלק מסל של תנאים ברישיון, בעיקר מישהו שמפר תנאים ברישיון. כי זה באמת משהו שאפריורי בכלל לא ניגש ולא ביקש רישיון, ועושה את הפעולה הזאת. לכן, הסכנה שגלומה בזה היא הרבה יותר חמורה.

רינה פאר:

הסעיף מדבר על החידוש.

רננה שחר:

אז השאלה האם לקבוע את המילה "בתוקף" או לא?

רננה שחר:

קודם כל, יש מצבים של התליית רישיונות, ביטול רישיונות, וכו'.

רביד דקל:

אני לא בטוחה שיש מקום להבחין. במה כרוך חידוש הרישיון? הוא בטח כרוך בבדיקה רפואית ובדברים כאלה.

רננה שחר:

בדברים שמיועדים לשמור על הכשירות המתמדת של האדם. זה ברישיונות האישיים.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

נניח שאין לו רישיון בתוקף, או שלא חידשו לו את הרישיון בגלל שיש לו בעיה רפואית, או כל בעיה אחרת, או שהיתלו לו גם את הרישיון.

רננה שחר:

או שביטלו.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

גם בנושא הזה דיברנו בפעם הקודמת.

רננה שחר:

אני רוצה להגיד משהו בנושא הזה. יש לנו הרבה מאוד סוגי רישיונות בחוק. יש רישיונות עובדי טיס שרובם רישיונות שהם לנצח. אלא אם כן תהיה פעולה אקטיבית של התלייה או ביטול, הם עומדים, למעט רישיון מדריך טיסה ורישיון "טכבכט" שהם רישיונות עם תוקף של שנתיים. כל שאר הרישיונות הם רישיונות שעומדים. אבל, עובדי הטיס נדרשים לשמור על ההגדרים שלהם במובן הזה גם מבחינת בדיקות רפואיות, וגם מבחינת הניסיון והרמה - שמירה על זכויות. זאת אומרת, הרישיון הוא בתוקף. אבל, לא ניתן לעשות בו שימוש. זה סוג אחד.

לגבי הרישיונות של הגופים, לפי דעתי, הרישיונות כיום - אולי למעט רישיון הפעלה מבצעי, וחברת אל-על יכולים לדעת, שהוא רישיון לשנה – שאר הרישיונות הם רישיונות for ever. הם לא מותנים בזמן. אנחנו לא מדברים פה על תעודות, אנחנו מדברים על רישיונות, ולכן לא אתייחס כרגע לתעודות. אני חושבת שמי שהיתלו לו את הרישיון או ביטלו לו את הרישיון שזה אומר שכרגע הוא לא כשיר, זה דבר שהוא שונה.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

הסעיף ברור. רבותי, האם יש הערות לסעיף?

בנימין קלנר:

מתחילת הדיון הזה בסעיף העונשין, אני לא יודע איפה בדיוק להכניס את ההערה שאני הולך להעיר. אני אעשה זאת עכשיו. אם זה לא המקום, תגיד לי לעשות את זה במקום אחר. הבעיה שלי היא שאין מענישין, אלא מזהירין. יש כל מיני רישיונות שפג תוקף לחצי שנה ולשנה, וחידוש רישיון, ומבחן רמה. בתעבורה הכללית שולחים לך הודעה שאתה צריך לחדש את הרישיון, גם לרכב, וגם לנהיגה, וגם לבדיקת ראייה. בתעופה לא עושים את זה.

אני חושב שבחוק צריך להופיע - אני לא יודע בדיוק באיזה מקום – סעיף האומר: חובה על רשות התעופה האזרחית להודיע שהרישיון עומד לפוג, תחדש אותו.

רננה שחר:

זו הערה שהועלתה כמובן כבר בדיונים המוקדמים, והשבנו לה. קודם כל, האחריות האישית של האדם – במקרה הזה ד"ר קלנר מתייחס לעובד הטיס – היא אחריות לעצמו, ולרישיון שלו שהוא יהיה בתוקף עם כל ההמראות וכל הנחיתות, והתעודה הרפואית, והשעות שהוא צריך לעשות, והגישות בלילה, והגישות ביום, וכל מה שהוא צריך לעשות כדי לשמור על זכויותיו. לא ניתן, בוודאי לא ניתן לנהל עבור עובד הטיס את הבוכהלטריה שלו, והוא זה שצריך. זו אחריותו האישית.

לגבי השאלה האם רת"א בעתיד בזמן מסוים כלשהו כן תתקדם לאיפה שנמצא היום משרד התחבורה, ופה ניתנה הדוגמה של רישיונות הנהיגה – הגם שרישיונות הנהיגה הם כל חמש שנים, ורישיונות עובדי הטיס אינם פגי תוקף, כפי שאמרתי – האם בעתיד ישלחו הודעה מראש כדי להקל על האזרח? זה כדי להקל על האזרח. זה לא מוריד את האחריות האישית שלו, לא מוריד את האחריות האישית של אף אחד מאיתנו אם היתה תקלה במחשבים של משרד התחבורה, ובמקרה לא הגיע אליי חידוש הרישיון.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

כל כמה זמן מתחדש הרישיון של טייס היום, או שהוא לא מתחדש בכלל?

רננה שחר:

הרישיון של טייס לא מתחדש, רק אם שוללים.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

כל כמה זמן הוא עובר בדיקות?

רננה שחר:

כל שנה, וכל שנתיים, וכל חצי שנה – תלוי בכל סוג הרישיון. אלו הבדיקות הרפואיות וגם הוא - - -

לאה ורון:

אולי תאמרו לוועדה מה הם אותם רישיונות שנדרשים לחדש אותם מעת לעת.

רננה שחר:

מדריך טיסה, וטכנאי בדק לכלי טיס.

לאה ורון:

האם הם היחידים שהרישיון שלהם מוגבל לתקופה של זמן?

רננה שחר:

כן, ויש גם שני הגדרים בטיס: טייס ניסוי, וטייס חקלאי שאלו הגדרים מוגבלים בזמן.

יובל לוטן:

באופן מעשי, יש הגדרים – לפחות לגבי טייס תובלה בנתיבי אוויר – בלעדיהם אי אפשר להמשיך לפעול, ואלה מתחדשים פעמיים בשנה.

רננה שחר:

הם לא מתחדשים, הם עושים מבחני רמה. מבחני רמה – זה אומר, שימוש בזכויות. זה לא שההגדר עצמו צריך.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

זה הליך סטנדרטי שפועל, ואין לו שום קשר לרישיון כרגע. הרישיון הוא בתוקף. רק אם הוא נמצא לא כשיר, אז שוללים ממנו.

רננה שחר:

לא, הרישיון בתוקף. פשוט אסור לו להשתמש בו - מה שנקרא שמירת זכויות. בכל מקרה, לא ניתן, אדוני, לשלוח את הכול. אני מקווה שבעתיד ישלחו לפחות חלק מהתזכורות לגבי תעודת כושר טיסה, ותעודה רפואית. עובדים על זה. אבל, זה בוודאי לא תנאי לעבירה הפלילית.

בנימין קלנר:

אני מוכרח להגיד שאני מתפלא. כל חברה רצינית, חברת ביטוח, משרד התחבורה, שולחים לך את התזכורות האלה, רק רת"א לא. יש הרבה דברים שאתה צריך לחדש. כאן אתה צריך לחדש, ושם אתה צריך לחדש. וכאן פג תוקף, ושם פג תוקף, וכל מיני דברים כאלה. לא יקרה כלום אם החוק יחייב את רת"א לשלוח הודעה מראש על פי ההלכה שאין מענישין אלא אם מזהירין. מודיעים לך: אתה חייב לחדש. לא יקרה כלום.

אתה הרשות המחוקקת, אתה מייצג אותי. הם הרשות המבצעת, הם עובדים אצלך. אני מבקש שתגן עליי.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

הם לא עובדים אצלי, ואני לא עובד אצלם.

בנימין קלנר:

כי לפעמים קורה שנשמט. שוללים לך את הרישיונות, ותעשה עוד 22 בחינות. צריך להזהיר, ולחייב בחוק.

מייק אברהמי:

כל טייס חייב לבצע שלוש המראות, ושלוש נחיתות בשלושה חודשים על מנת שהוא יוכל להשתמש בזכויות רישיונו. האם יעלה על הדעת שמישהו ינסה לעקוב אחרי המראות ונחיתות של טייס כלשהו? לפיכך, הרישיון הוא תקף, הרישיון הוא בר קיימא. לא נוגעים ברישיון. הטייס, עובד הטייס - למעט כפי שציינה רננה, טכנאי בדק כלי טיס, מדריך ועוד שני סוגי טייסים: חקלאי וניסוי - הרישיון נשאר, ולא נפגע. השימוש בזכויות הרישיון – הווה אומר, המראות ונחיתות – דורשות בדיקות רפואיות לפי רמת הרישיון. אין ספק שאנחנו נרצה להגיע לכך. האחריות היא עליו.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

עדיין למה אני מתלבט פה? יש פה בכל זאת סנקציה מאוד קשה. זה שלוש שנים.

איתי עצמון:

זה מקסימום.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

ברור.

רביד דקל:

צריך לזכור שכאשר מדובר בעבירה פלילית יש הרבה מחסומים שצריך לעבור. קודם כל, צריך להחליט שמגישים כתב אישום. יש מצבים שהם מצבים מינורים שבהם יחליטו שבאמת שזה שהרישיון שלו לא חודש הוא פונקציה של איזה משהו שהוא לא היה יכול לשלוט עליו, ודברים מהסוג הזה, וסביר להניח שלא יגישו כתב אישום.

אחרי שמגישים כתב אישום צריך לעבור את המשוכה שבית המשפט בכלל מחליט להרשיע. אם אנחנו עוברים את המשוכה הזאת ובית משפט מרשיע, לבית המשפט יש טווח של ענישה שהוא פחות או יותר מאפס. הוא יכול להטיל על האדם הזה שירות לתועלת הציבור ללא הרשעה, והוא יכול להרשיע אותו באמת בעונש המקסימום. זאת אומרת, יש פה שיקול דעת מאוד מאוד רחב, בניגוד לעיצומים הכספיים ששם אין שיקול דעת כל כך רחב. יש הרבה "באפרים" בדרך שאני מניחה שהם מסננים את המקרים שלא ראוי להעמיד לדין, ושלא ראוי להטיל עונש מאסר, ושלא ראוי אולי להטיל עונש בכלל עליהם.

כשאנחנו מסתכלים על עבירה פלילית, העונש הקבוע לצידה מסמל את המקרה הכי חמור שבו מבוצעת העבירה.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

ברור, אנחנו מדברים על המקסימום של שלוש שנים. אבל, עדיין.

רביד דקל:

לכן, שלוש שנות מאסר למישהו שמבצע פעולה בלי רישיון זה עונש סטנדרטי. בדרך כלל, הענישה נעה בין שנה לשלוש. רופא שפועל ללא רישיון זה חמש שנות מאסר, למשל. ככל שזה יותר נוגע לסכנה לחיים, לבריאות, והסכנה שגלומה בפעולה ללא רישיון היא יותר גדולה אז באמת העונש הוא יותר חמור.

אני חושבת שהעונש פה הוא עונש סביר. זאת אומרת, מסתכלים רוחבית על כל החוקים שיש בהם רגולאציה ויש בהם רישוי.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

לא דיברתי על חומרת העונש. דיברתי על מקרה ומישהו בטעות לא חידש. החומרה של העונש היא גדולה מאוד. אני הולך לדבריו של ד"ר קלנר. הוא בעצם מביא לפה בעיה שיכול להיות שהיא לא תשנה הרבה גם אם נודיע לאותו אחד, וגם אם הוא יקבל הודעה חודשיים לפני כן. לא בטוח שזה מה שימנע.

בנימין קלנר:

אני המום ממה שהוא אמר כאן לגבי שלוש הנחיתות. מי בודק את זה? אף אחד לא בודק את זה. הוא מצהיר על זה לבד.

רננה שחר:

זה ברשום ביומן הטיסה.

בנימין קלנר:

מקסימום אם זו איזושהי חברה מסחרית ששם הוא שוכר את המטוס, אז הם אולי שמים לב לשלוש נחיתות האלה. כאן זה לפני עיוור תשים מכשול, ולא צריך לעשות את זה. רת"א היא שירות גם לי כאזרח, לא רק כטייס. הוא צריך לתת לי את השירות הזה. חברת ביטוח עושה את זה, משרד התחבורה עושה את זה. כל גוף שיש לו מחשב עושה היום את זה ככה. רק כאן עשו מזה סיפור פתאום.

אבישי פדהצור:

אני חייב להתייחס לנקודה הזאת משני היבטים. קודם כל, מההיבט העיוני הנורמטיבי, ובהמשך מההיבט המעשי. מההיבט העיוני – אני מודה שקשה לי תפיסתית שאדם, איש מקצוע, שמסוגל או אמור לפי הטפסים המקצועיים הפרטניים שמנחים אותו לעשות פעולות מאוד מאוד מורכבות, איננו מסוגל לעקוב אחרי דברים מאוד מאוד פשוטים כמו העובדה האם הרישיון שלו הוא בתוקף או לא, האם יש לו בדיקה רפואית תקפה ביד או לא. זה ברמה עיונית. כי ברגע שאתה מטיל על המדינה את החובה להמציא, ואתה אומר שאין הפרה אלמלא המדינה המציאה, אתה מסיר מהאדם את האחריות. זה מקצוע שעיקר עיקריו, או עיקר מעיקריו זו האחריות.

שנית, יש רשויות לא מעטות שכעניין של שירות לציבור ממציאות את זה. למשל, לפי חוק רישוי כלי ירייה, משרד הפנים מודיע לי. אבל, פקיעת הרישיון שלי של כלי הירייה, לצורך העניין, לא מותנית בשאלה האם נמסרה לי הודעה או לא. כי אז לאיזה מצב נגיע? וזה ברמה המעשית. אני אתחיל לנהל דיונים עם הרשות לא על השאלה האם הרישיון שלי בתוקף או לא, האם הפרתי את דיני הטיס לצורך העניין, אלא האם קיבלתי או לא קיבלתי, עברתי דירה כן או לא, הכתובת במשרד הפנים תוקנה כן או לא.

יש משמעות לקביעה שזה בחוק, כי ברגע שזה נקבע בחוק זה אומר שתנאי שלי להפעיל את סמכות האכיפה שלי שהעיקר שלה זה בטיחות הטיסה, נתלה בשאלה האם נשלח או לא נשלח לכתובת, ומתי נשלח – כן או לא. אדם אחראי למעשיו, אנחנו לא קטינים, אנחנו לא פסולי דין. הפעולה פה היא באמת לא בשמיים. הדרישה שכל האחריות תוטל על הרשות לעניין זה כחובה שבדין, ולא כשירות לציבור, היא קשה בעיניי כאשר היא באה מבגירים אחראיים. תודה, אדוני.

גדי רגב:

מעבר להיבט הקונספטואלי העקרוני שהוצג פה – ברמה הטכנית, אגף מערכות מידע של משרד התחבורה עובד על הפרינציפ כזה כרגע, או על העיקרון. אם הכול ילך בסדר, מאוקטובר אפשר יהיה לשלם אגרות דרך האינטרנט, ומייד אחרי זה עובדים כבר על השלב השני שזה באמת הוצאת ההתראות או האגרות.

לאה ורון:

זאת אומרת, במצב היום כשאדם רוצה לשלם אגרה עבור חידוש רישיונו, הוא צריך להגיע לרת"א?

גדי רגב:

התהליך טיפה יותר מסובך אפילו. הוא צריך לבקש את האגרה. הוא מקבל את האגרה אליו הביתה. הוא הולך לשלם באיזושהי מקום, והוא צריך להציג אותה. התהליך הוא רע, אנחנו כרגע בעיצומה של עבודה של אגף מערכות מידע של משרד התחבורה. אני מקווה שבאוקטובר אפשר יהיה לשלם הכול דרך האינטרנט.עובדים כרגע כבר על השלב השני שגם הפקת האגרה תוכל להיעשות דרך האינטרנט. אחרי זה יבוא הצד השלישי והוא אפילו לשלוח.

אם כן, שלושה שלבים. שלב ראשון – מאוקטובר אפשר יהיה לשם אגרה דרך האינטרנט. גם זה אי אפשר היום. שלב שני – אפשר יהיה להפיק את האגרה מהאינטרנט. בשלב השלישי יהיה משלוח יזום כמו שד"ר קלנר כרגע מבקש את השירות הזה. אנחנו בדרך לזה, זה הולך לאט באגף מערכות מידע במשרד התחבורה. אבל, אני מדגיש שוב, זה מעבר לקונספט. זה על הצד הטכני שאנחנו כרגע מנסים להשלים את ההליך מזה כמה חודשים.

דוד גורודצקי:

האם במצב שאין אפשרות לחדש את הרישיון עקב שביתה ברת"א או משהו דומה, הרישיון תקף?

רננה שחר:

אני לא מכירה כזה מצב. אבל, כפי שנאמר - - -

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

רבותי, הניחו את דעתי פה בתשובות. אני מבין שרת"א הולכת לאיזשהו כיוון. גם אמרתי במאמר מוסגר שאנחנו בכל זאת צריכים להבין שרת"א היתה באיזשהו מקום, לצערנו. הרבה גופים במדינת ישראל התקדמו כבר, ועברו את זה. רת"א היתה באיזשהו מקום, ולא פלא שאנחנו יושבים כאן סביב השולחן הזה ומנסים להסדיר את הדברים. כולנו יודעים מה היה. כולי תקווה שהדבר הזה הולך לכיוון הנכון, ושהדברים האלה יסודרו בשנה הקרובה בעזרת השם.

אילון טל:

בהנחה יסודית שרת"א עומדת פה על עיקרון מאוד חשוב שבמקצועות האלה אנשים יעבדו עם כשירויות בתוקף, לפחות לגבי החברות הגדולות אני חושב שאולי כדאי לשקול, או אולי רת"א חושבת על זה - וניקח חברת תעופה מסחרית כלשהי או רשות שדות תעופה – שלארגון עצמו תהיה איזה אחריות לוודא שהמפעילים שלו, הטייסים שלו, פקחי הטיסה שלו, הם עובדים עם כשירות בתוקף באמצעות מנגנון פיקוח, עד שיהיה אולי מנגנון אחר.

רננה שחר:

זה קיים גם בסעיף 10 להצעת החוק, וגם בסעיף 125(ב) שעוד לא הגענו אליו.

בנימין קלנר:

אומרים כאן בקלילות שזה לא בעיה ושצריך לבדוק את הרישיון. לי יש כמה מקצועות. אבל, יש לי רישיונות בכל מיני דברים. האם אני כל פעם צריך לבדוק האם זה, האם זה? האם עברתי כאן, והאם עשיתי את זה? לא.

קריאות

כן.

בנימין קלנר:

אם חברת ביטוח יודעת לעשות את זה, אם משרד התחבורה יודע לעשות את זה, אם כולם יודעים לעשות את זה, אין שום סיבה שרת"א לא תעשה את זה. תודיעו לי: כאן אתה הולך לעבור עבירה, אל תעבור אותה. אין מענישין אלא אם מזהירין.

רביד דקל:

זה לא קשור לאין מענישין אלא אם מזהירין.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

משרד הפנים הלך קדימה. פעם היינו הולכים לשלם את הרישיון במשרד התחבורה, ברשות הדואר. היום אפשר לעשות את כל הדברים האלה, או את הביטוח, דרך רשות הדואר או דרך האינטרנט. לא סתם אמרתי שרת"א היתה באיזשהו מקום. רת"א עושה שדרוג גבוה מאוד. חלק גדול מהחקיקה הזאת הוא בגלל המצב.

לאה ורון:

אני חושבת שצריך לדרוש מרת"א איזושהי התחייבות לגבי אוקטובר. אני רוצה להציע לך שרת"א תתחייב בפני הוועדה להמציא בפניה באוקטובר או בנובמבר מסמך שמדווח לגבי תהליכי חידוש הרישיונות, ובכלל זה משלוח הודעות שכרוכות בתשלום אגרה לבתי בעלי המקצועות השונים.

גדי רגב:

האם אנחנו מדברים על מסמך עדכון, על סטאטוס?

לאה ורון:

כן, כן.

גדי רגב:

אין לנו שום בעיה עם זה.

רננה שחר:

אנחנו נשמח לעשות את זה.

רביד דקל:

אדוני, אני רואה שעניין החובה להזהיר לפני שמענישין חוזר. החובה להזהיר לפני שמענישין מצויה פה. החוק קובע שאתה צריך רישיון לפעילות – זאת חובת האזהרה. זה לא אומר שכל פעם אם הרישיון שלך מתחדש, אז כל פעם המחוקק או הרשות המבצעת צריכה לבוא ולהגיד: סליחה, האם אתה זוכר שיש לך בחוק הזה את החובה הזאת? היא הולכת להתחדש, ולכן אתה צריך לשלם את הרישיון – לא. החובה קבועה בחוק. זו הסיבה שחוק רגולאטורי בנוי כך. קודם כל, הוא קובע את כל החובות. אחר כך , בחלק העונשין ובחלק הסנקציות הוא אומר על מה הוא מעניש. זאת החובה של האזהרה. הענישה היא קורלטיבית לחובות שקבועות בחוק. בזה בא לידי ביטוי העיקרון החוקי.

בנימין קלנר:

כמה רישיונות יש לך שאת צריכה לחדש?

רביד דקל:

אני עורכת דין, - - -

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

ד"ר קלנר, זה לא טיפול נקודתי.

יובל לוטן:

אני בכל זאת מבקש להחזיר את הדיון לשאלה המהותית יותר לנושא המילה "בתוקף" שהוספה פה. סעיף 2 הוא אחד מהסעיפים שעליו מוטלת הסנקציה. בפירוש כתוב פה גם העניין של הגדר ברישיון, ותנאי הרישיון וכן הלאה. כלומר, זה לא כפי שתואר פה אם עבודתי - - -

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

רננה, האם אפשר למחוק את המילה "בתוקף"?

רננה שחר:

אפשר, בסדר.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

קיבלנו את ההערה. רבותי, האם יש עוד הערות לסעיף (ג)(1)? אין הערות. מי בעד? מי נגד?

ה צ ב ע ה

בעד – 1

נגד – אין

נמנעים – אין

פסקה (1) אושרה.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

הסעיף אושר. עובד טיס.

רננה שחר:

"(2) עובד טיס שרישיונו הותלה או בוטל שעשה שימוש ברישיון מאותו סוג שניתן לו בידי רשות המוסמכת לכך במדינה חברה, בניגוד להוראות סעיף 39;"

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

האם יש הערות, רבותי? אין הערות. מי בעד סעיף (2)?

ה צ ב ע ה

בעד – 1

נגד – אין

נמנעים – אין

פסקה (2) אושרה.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

הסעיף אושר.

רננה שחר:

"(3) מי שמסר חומר מסוכן להובלה בכלי טיס, קיבל חומר מסוכן להובלה כאמור או הוביל אותו, בניגוד להוראות סעיף 71(א) ו-(ב), או הוביל חומר מסוכן בכלי טיס שהובלתו נאסרה לפי סעיף 71(ג)(4);"

איתי עצמון:

רציתי לשאול לגבי הפסקה הזאת. בסעיף 71(ג) יש גם חובות שיחולו על המוסר חומר מסוכן להובלה בכלי טיס. מה תהיה הסנקציה על הפרת אותן חובות?

רננה שחר:

זה בניגוד ל-71(א) או (ב). זה כלול. אנחנו הלכנו פה על הכול כלול. ב-(ב) כתוב: "לא ימסור אדם חומר מסוכן להובלה, לא יקבל אדם...". זה בניגוד ל-71(ב), כי ב-71(ב)(1) כתוב: "לא ימסור אדם חומר מסוכן להובלה בכלי טיס, אלא לאחר שסיווג, ארז, סימן ותייג את החומר המסוכן, ומסר מידע לגביו לבעל הרישיון, כאמור בסעיף קטן (א)(1), הכול כפי שקבע השר". ואז סעיף קטן (ג) מפרט את אותן קביעות לגבי מה עושים, מה ככה, מה ככה.

איתי עצמון:

אני לא כל כך מבין. אין כל כך לינקג' בין הפסקאות. אני מבין שהכול כפי שקבע השר זה דבר אחד, ודבר שני זה לפי (ג)(2), החובות שיחולו על המוסר חומר מסוכן בהובלה.

רננה שחר:

אוקיי, אז אפשר להוסיף את 71(ג).

איתי עצמון:

מה הן אותן חובות שאמורות להיקבע לפי (ג)(2)?

רננה שחר:

החובות קבועות היום בתקנות הטיס הובלת חומרים מסוכנים. באופן כללי, למי שמכין חומר מסוכן להובלה אווירית יש חובה קודם כל לסווג את החומר, להגיד באיזה קלאס הוא לפי ההוראות הטכניות, לארוז אותו, לסמן אותו, לתייג אותו, ולמסור מידע למפעיל האווירי. הוא גם ממלא טפסים, טופס שולח, הצהרות לגבי מה יש בתוך החומר וכו'. הכול מוסדר, הכול לפי האמנה וההוראות הטכניות. אלה החובות שמדובר בהן.

איתי עצמון:

אז מה התשובה שלכם למה ששאלתי? האם צריך?

רננה שחר:

אפשר, אני לא מתנגדת להוסיף.

איתי עצמון:

מהותית, האם התכוונתם שזה כן ייכלל כאן?

רננה שחר:

כן.

איתי עצמון:

אז אנחנו נוסיף גם לגבי חובות שיחולו על המוסר חומר מסוכן לפי סעיף 71(ג)(2)?

רננה שחר:

אפשר בניגוד להוראות סעיף 71(א), (ב), ו-(ג).

איתי עצמון:

אז יש כאן בעצם הוראות נוספות. ב-(ג) יש הסמכה רחבה לקבוע הוראות בנוגע לאחסונם, שינועם, טעינתם או פריקתם.

רננה שחר:

כן. אבל, פה זה רק מי שמסר חומר מסוכן.

איתי עצמון:

מי שמסר, מי שקיבל, מי שהוביל.

רננה שחר:

כן, מסר וקיבל.

איתי עצמון:

כל התהליך בעצם.

רננה שחר:

אני אומר כך, הסעיף הזה הוא סעיף של שלוש שנות מאסר, כי השוונו את הענישה לזאת שבחוק החומרים המסוכנים. ולכן, באופן כללי, הפרות הנוגעות לחומרים מסוכנים הן הפרות שחומרתן גבוהה יותר. (ג)(2) מפנה ל-(א)(1).

איתי עצמון:

לא, זה חובות שיחולו על בעל רישיון כאמור כאמור בסעיף (א)(1). אני לא בטוח שההפניה היא - - -

רננה שחר:

אוקיי, נכון. אז אני מסכימה. האם אתה רוצה שיהיה כתוב (ג)(2)?

איתי עצמון:

71(ג)(2).

רננה שחר:

בסדר.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

רבותי, האם יש עוד הערות לסעיף (3)? אין הערות.

בועז חטיבה:

סליחה, אני רק מבקש לשאול שאלה על מנת לראות האם אנחנו מבינים נכון. איך מתמודד הסעיף הזה עם סיטואציה שבה עובד טיס קיבל את הדוקומנטים שמעידים על זה שהחומר שהוא עומד להטיס הוא מותר בהטסה, ומתברר בדיעבד שהדוקומנטים היו מטעים. זאת אומרת, מישהו שם בתוך תא המטען משהו שהוא אסור, למרות שאני קיבלתי את המסמכים המעידים על זה שהכול היה בסדר. כלומר, אני בדקתי את המסמכים, והכול היה תקין. איך ההתייחסות פה של הצעת החוק לסוגיה הזאת?

רננה שחר:

החוק כולו הוא חוק של עבירות מודעות. זאת אומרת, שלא היה את רכיב המודעות, לא התקיים רכיב המודעות לעבירה. ולכן, לא תהיה עבירה. רביד טובה ממני בהסברים.

רביד דקל:

אין עבירה פלילית של הטייס.

בועז חטיבה:

אוקיי, תודה.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

רבותי, האם יש עוד הערות לסעיף (3)? אין הערות. אם כן, אנחנו נצביע עליו, כולל התיקונים שהוצעו. מי בעד סעיף (3) כולל התיקונים? מי נגד?

ה צ ב ע ה

בעד – 1

נגד – אין

נמנעים – אין

פסקה (3), כולל התיקונים, אושרה.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

הסעיף אושר. אנחנו עוברים ל-(4).

איתי עצמון:

אני מציע שנדלג על פסקה (4) מכיוון שסעיף 117 טרם נדון.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

(5).

רננה שחר:

"(5) מי ששידר ממתקן עזר לטיסה, מכלי טיס, משדה תעופה או ממנחת שלא לצורך שלשמו מיועד שידור כאמור לפי חוק זה, באופן העלול לסכן את בטיחות הטיסה."

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

הערות.

איתי עצמון:

העיקרון שעליו דיברנו כשהתחלנו לדון בפרק העונשין הוא שאנחנו תמיד נפנה לסעיף המהותי שבו נקבע האיסור. השאלה היא, לאיזה סעיף צריך להפנות כאן? הבנתי שאולי ב-69 נקבעה החובה? האם לפי 69?

רננה שחר:

לפי 69 – בוודאי לכלי הטיס, ויכול להיות שגם לנוהלי התעבורה.

איתי עצמון:

איפה בסעיף 69 בהקשר הזה?

רננה שחר:

69(ג)(1) הוראות לעניין הפעלת כלי טיס בטיסה וניהול תעבורה אווירית – יש לך שם אותות וסימנים, יש לך דיווחים שטייס יקבל וימסור, נוהלי דיבור וקשר. יש לך שם שלל הוראות מסמיכות לעניין התקשורת. בזה יש את סעיף 33 שמדבר על אישור הפעלת מתקן עזר לטיסה ותנאים להפעלתו – זה סעיף 33. לגבי שדה תעופה ומנחת יש תקנות לפי סעיף 32.

לאה ורון:

האם יש משהו בסעיף הזה משום מלחמה בשידורים הפיראטיים?

רננה שחר:

באופן כללי, לא. סעיף 7(א) לפקודת הטלגרף האלחוטי מסדיר בצורה משביעה רצון, לפי דעתנו, את נושא השידורים הפיראטיים, שימוש בתדרים שהוקצו לתעופה, או חריגה לתדרים שהוקצו לתעופה, עם חמש שנות מאסר, ושלוש שנות מאסר – ענישה קצת יותר מחמירה.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

האם יש עדיין הפרעה כמו בתקופות הקודמות?

רננה שחר:

אנחנו חושבים שלא.

בועז חטיבה:

לא, ממש לא.

איתי עצמון:

בהקשר להערה שהערתי קודם, אני מציע שנמפה אולי את הסעיפים. האם מדובר ב- 69 ו-33?

רננה שחר:

ו-32, בניגוד להוראות לפי סעיף 32, 33 ו-69.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

רבותי, הערות נוספות.

עמרי טלמון:

אם אני מבין טוב, העונשין חלים אם היתה הפעלה באופן העלול לסכן את בטיחות הטיסה. אם אני אומר שלום לרננה בקשר, אז זה בסדר אם זה לא סיכן את בטיחות הטיסה. מי יקבע אם זה סיכן או לא סיכן את בטיחות הטיסה?

רביד דקל:

מי שחוקר את העבירה הזאת.

רננה שחר:

זה חלק מיסודות העבירה. צריך יהיה להוכיח אותן בבית משפט בסופו של דבר בהליך הפלילי. השופט יחליט אם היסוד התקיים או לא.

רביד דקל:

התביעה – מי שמגיש את כתב האישום – צריך לכלול בכתב האישום את האלמנטים העובדתיים שלדעתו מגבשים את הרכיב הזה בעבירה של סיכון בטיחות הטיסה, ובית משפט יחליט אם זה באמת סיכן או לא סיכן.

עמרי טלמון

מי יגיש את כתב האישום?

רביד דקל:

כתב האישום יוגש על-ידי המשטרה.

עמרי טלמון

מי יגיד למשטרה שיש פה חשש לעבירה? אני תיכף אסביר למה אני שואל את השאלה.

אלי דוידסון:

יש עוד עבירות בחוק העונשין ובחוקים אחרים. הדרישה לסיכון חיי אדם או רכוש זה לא דבר חדש בחוק, יש עבירות נוספות. וכמו כל עבירה אנחנו צריכים להוכיח את היסודות שלה, ובית המשפט יקבל או לא יקבל בסוף ההליך, ובהתאם יפעלו.

רביד דקל:

אני חושבת שמה שהטריד אותך הוא זה שמדובר פה במטריאה מאוד מקצועית. משטרת ישראל חוקרת עוד חוקים שבהם צריכה להיות מעורבות. היא חוקרת ביחד עם הגורם המקצועי שמנחה אותה איך לחקור ומה לחקור. משטרת ישראל לא מטפלת רק ברצח ובגנבה. היא חוקרת גם עבירות של שוק ההון, ודברים לא פחות סבוכים מלהכריע האם הדבר הזה מגבש סכנה לבטיחות הטיסה, או לא. אני מניחה שיש נהלי חקירה מסודרים באגף החקירות שמסנכרנים את עבודת המשטרה עם עבודת הגורמים המקצועיים.

אלי דוידסון:

אם אני לא טועה, גם בחוק הטיס היו עבירות של סיכון חיי אדם, של טיסה מסוכנת. אנחנו חקרנו גם אותן כשהיה צריך.

עמרי טלמון:

זה לא מה שמטריד אותי. מה שמטריד אותי פה במיקרו בסעיף הזה הוא ההתנגשות בין הנושא של בטיחות טיסה, חקירה בטיחותית אם אתם רוצים, לעניין פלילי, משטרתי, כאשר מה שמעניין אותנו זה נושא הבטיחות.

גיורא רום:

מי זה "אותנו"?

עמרי טלמון:

"אותנו" זה האנשים שיושבים בקוקפיט, והחיים שלהם תלויים בזה. הם אינם מטיסים שולחנות כתיבה, אלא מטוסים.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

אני מבין שזה רמז דק כמו פיל.

עמרי טלמון:

לא מדדתי את העובי. יש פה שאלה כי צריך לברר סוגיות שיש להן השלכות על בטיחות הטיסה. אם מנסים לברר את הסוגיות האלה, והגורם שבמקרה זה הוא הטייס הוא פקח או מי שלא יהיה שהוא מעורב בזה יחשוש שהוא עוד ילך לשלוש שנות מאסר, הוא יסכור את פיו, או שהוא יבוא לבירור עם עורך-דין.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

דבר התורה שאמרתי היה על הפה שלנו: "שומר פיו ולשונו, שומר מצרות נפשו".

עמרי טלמון:

בדיוק. התהליך מלכתחילה יהיה אנטי בטיחותי בעליל. זה החשש שלי, וזה עוד מחמיר אחר כך. אני עורך דין מאוד חובב. אבל נדמה לי שיש עוון, יש פשע, ויש חטא. ככל שאנחנו מחמירים בצד הפלילי, אנחנו פוגעים, לדעתי, בצורה יותר או פחות בולטת בצד הבטיחותי. צריך למצוא פה את האיזון הנכון. ואני לא בא להגן על אנשים שפוגעים בבטיחות הטיסה – במפורש לא. זה שיהיה ברור. אני חושב שגם מר חטיבה אמר אותו הדבר מבחינתו. אבל, יש פה נקודה של בדיקת האיזון ביניהם.

אם אני נותן דוגמה מארצות אחרות שאסור להזכיר את שמן, אדם שעשה משהו שהוא לא בסדר, והוא בא והוא מודיע לרשות שהוא עשה משהו שהוא לא בסדר - מרצונו - הוא מקבל חסינות. זה תורם לבטיחות, זה מקטין כמובן את כמות ה- - -

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

לא בכל המקרים הוא מקבל חסינות. אני מכיר מקרה פה בכנסת של עובד מסוים שעשה משהו שהוא לא בסדר. הוא בעצמו בא ואמר: רבותי, עשיתי כך וכך. המערכת למרות כל ההשתדלות כלפיו, מפטרת אותו כי חושבים אם חלילה וחס היה קורה אסון. זה למרות שהוא בא ואמר, ולמרות שאף אחד לא ידע. רבותי, מאבטח של אחד מחברי הכנסת שהיה שר לשעבר ושהוא בדרגת סיכון מאוד גבוה, נרדם. הוא אמר לממונים עליו שהוא נרדם, ופיטרו אותו.

גלעד קפלנסקי:

איך זה יימנע את ההרדמות של המאבטח הבא?

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

זה למען יראו וייראו, כי מה היה קורה אם חלילה וחס היה קורה אסון? אני חושב שיש אחריות, זה לא פשוט. יש רמות של אחריות, וזה תלוי באיזה תפקיד אתה נמצא, ומה אתה עושה. תפקידו של הטייס הוא תפקיד מאוד אחראי, והמערכת הזאת צריכה ערנות רבה, וגם הרבה רצינות.

דוד גורודצקי:

לפעמים יש מצבים שאם אתה לא מדבר, אתה עלול לסכן את בטיחות הטיסה הרבה יותר לעומת מצב שאתה מדבר - בדיוק הפוך.

גיורא רום:

כבוד היושב ראש, על מה בדיוק הדיון?

רננה שחר:

על היחס בין החקירה הבטיחותית לחקירה הפלילית - דבר שנגיע אליו בסעיפים 118 ו-119 להצעת החוק, ועוד לא הגענו אליהם.

גיורא רום:

מה זה קשור? איך הגענו לשבועות בזמן פסח?

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

ישנה אפשרות כזאת, אם אתה רוצה אתה יכול להגיע. אספר לך אחר כך בחוץ איך אפשר שיהיה גם פורים בכיפורים.

דוד גורודצקי:

אני רואה את עצמי טס לפעמים וחייב לדבר דברים. עכשיו אני צריך לעשות חושבין שלוש פעמים.

רננה שחר:

לטייס מפקד לפי סעיף 73(ב) במקרה חירום יש הסמכות לסטות מהוראות כל דין כפי שכבר אנחנו יודעים. כמו שרביד אמרה קודם, אתה קובע את העונשין - - -

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

רבותי, הסעיף ברור. אני חושב שהסבירו אותו. אני לא חושב שצריך לעשות בו שינוי. רבותי עוד הערות לסעיף (5)?

אילון טל:

הנושא של סעיף (5) חי במקביל עם פקודת הרדיו והטלגרף בקשר לשידורים פיראטיים. האם אין מקום שבחוק הזה תהיה התייחסות יותר מפורשת - ענישת שידורים פיראטיים? זה חוק הטיס.

רננה שחר:

אנחנו חושבים שלא. לא כותבים פעמיים את אותה עבירה. זה מוסדר בפקודת הטלגרף האלחוטי משום שההפרות שם הן הפרות מתחום התקשורת.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

בדיוק. אני הייתי סגן שר התקשורת, ואני זוכר שזה היה שם.

רינה פאר:

אנחנו קוראים את סעיף 125ג רבתי החדש כסעיף שמדבר על שיבוש אותות המשודרים ממתקן. ומאחר ומערכת הקשר של המגדל נכנסת בהגדרה של מתקני עזר לטיסה, אזי שיבוש הקשר בין המגדל לכלי הטיס נכנס תחת 125ג. ולכן, אנחנו בעניין הזה עד עכשיו שתקנו. אבל, אם את אומרת שזה לא, אז - - -. אנחנו מבקשים לחדש את הדיון.

רננה שחר:

משרד המשפטים בחן את השאלה. רביד, את לא רוצה שיהיו אותן עבירות בשני חוקים שונים, אין כפל. ולכן, בחנו האם 125(ג)(5) עושה במשהו כפל על סעיף 7א לפקודת הטלגרף האלחוטי. הנושא מטופל בסעיף 7א לפקודת הטלגרף האלחוטי.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

אני לא חושב שצריכה להיות בעיה היכן זה מופיע. זה לא משנה אם זה יהיה פה, או בסעיף אחר.

רינה פאר:

מהו העונש המרבי לפי פקודת הטלגרף?

רננה שחר:

שלוש וחמש שנים.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

כן, אני זוכר את זה. רבותי, האם יש עוד הערות? אין הערות. אנחנו מאשרים את סעיף (5). מי בעד סעיף (5)?

ה צ ב ע ה

בעד – 1

נגד – אין

נמנעים – אין

פסקה (5) אושרה.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

הסעיף אושר. ממשיכים ל-(6).

רננה שחר:

"מי שהפעיל כלי טיס, כלי רחיפה כהגדרתו בסעיף 80 או מיתקן עזר לטיסה, בניגוד להוראות לפי חוק זה, באופן שיש בו כדי לגרום סכנה לחיי אדם או לרכוש;"

איתי עצמון:

רציתי לשאול כאן שאלה. האם אתם לא רוצים להבחין בין גרימת סכנה לחיי אדם לבין גרימת סכנה לרכוש מבחינת חומרת העבירה?

רננה שחר:

אני חושבת שבאופן כללי ניסינו לחשוב על ההפרדה הזאת. הן הולכות ביחד, חוץ מהמצב שבו מטוס יעבור ויזרוק בכוונה שקי חול על מגרש מכוניות ריק. וגם שם אתה לא יכול לדעת אם היה אדם, או לא היה אדם. הסיכון לחיי אדם או לרכוש הוא תלוי בנסיבות. אבל, במקרה היה שם אדם, ובמקרה היה שם רכוש במובן הזה - אם טסת לא בגובה טוב, או שיבשת שידורים, או עשית כך, או עשית אחרת. אנחנו לא ראינו מקום לכך.

רביד דקל:

אני חושבת שכן צריכה להיות אבחנה בין פעולה שגורמת סכנה לחיי אדם, לבין פעולה שגורמת סכנה לרכוש. אם החוק הזה באמת עניינו הגנה על האנשים, אז יכול להיות שצריך להוריד את הרכוש, ולהסתפק בעבירה שיש בחוק העונשין בכל מקרה.

רננה שחר:

אני מוכנה.

איתי עצמון:

אז אנחנו נמחק את הרכוש?

רננה שחר:

בסדר. עשינו את זה בגלל 69(א), אבל בסדר.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

הערות נוספות, רבותי. מר טלמון, בבקשה.

עמרי טלמון:

האם המילה "רכוש" כוללת את כלי הטיס עצמו?

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

מחקו את המילה "רכוש". אני עדיין לא אצביע. נעבור ל-(ד).

רננה שחר:

"(ד) אלה דינם, מאסר חמש שנים" – כל העבירות נמחקו חוץ מ-(4). "עובד טיס, איש צוות, אדם הנותן הדרכה להפעלת כלי רחיפה או מפעיל כלי רחיפה בהפעלה מסחרית, ששתה משקה משכר בעת מילוי תפקידו, או מילא תפקידו כשהוא נתון תחת השפעת אלכוהול, או לאחר ששתה משקה משכר וטרם חלף פרק הזמן שקבע השר, או כאשר מצוי בגופו סם מסוכן או תוצר חילוף חומרים של סם מסוכן, בניגוד להוראות לפי סעיפים 7 או 80ב2, לפי העניין."

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

רבותי, הערות לסעיף קטן (4).

איתי עצמון:

אנחנו הוספנו בסעיף המהותי, ב-80ב2 שעניינו איסור שימוש באלכוהול וסמים, גם מפעיל כלי רחיפה שחייב ברישוי. אם כך, צריך לעשות את אותה התאמה גם כאן.

רננה שחר:

מקובל.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

רבותי, הערות נוספות? אין הערות. אנחנו נצביע על סעיף (6), סעיף קטן (ד) ו-(4), כולל התיקונים. מי בעד? מי נגד?

ה צ ב ע ה

בעד – 1

נגד – אין

נמנעים – אין

פסקה (6), וסעיף קטן (ד)(4), כולל התיקונים, אושרו.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

הסעיפים אושרו. אנחנו עוברים לסעיף 125א.

רננה שחר:

הסעיף הזה של אחריות נושא משרה בתאגיד הוסף רק בשבועות האחרונים. חברת אל-על ביקשה עוד להגיש איזושהי חוות דעת בנושא שאנחנו נדון בה. אנחנו מבקשים לדלג.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

לא להצביע, נדלג. אם כן, אנחנו עוברים לסעיף 125ב.

איתי עצמון:

אני ביקשתי שנעביר חלק מהעבירות שהיו בסעיף קטן (ד) למקום אחר כדי לקבוע קודם כל את האיסור המהותי, ובצידו את הסנקציה. כלומר, לא לקבוע סנקציה בלי הוראה מהותית. זאת הסיבה לסעיפים האלה.

רננה שחר:

"125ב. לא יפריע אדם בכלי טיס לאיש צוות במילוי תפקידו, לא ישתתף בתגרה בכלי טיס, לא יתפרע בו ולא יעשה מעשה הפוגע בכלי טיס או בציוד תעופתי שבו; העובר על הוראה זאת דינו מאסר שנה. עשה כן באופן שעלול היה לסכן את ביטחונו של כלי הטיס או בני אדם שבו – דינו מאסר חמש שנים."

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

האם יש הערות? אין הערות? מי בעד סעיף 125ב?

ה צ ב ע ה

בעד – 1

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיף 125ב. אושר.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

הסעיף אושר. אנחנו ממשיכים לסעיף 125ג.

רננה שחר:

"לא יגרום אדם נזק למיתקן עזר לטיסה, ולא ישבש אותות המשודרים ממיתקן כאמור; העובר על הוראה זאת דינו - מאסר שלוש שנים."

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

האם יש הערות? אין הערות? מי בעד סעיף 125ג.?

ה צ ב ע ה

בעד – 1

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיף 125ג. אושר.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

הסעיף אושר.

אנחנו עוברים לפרק ט': עיצום כספי - סעיף 126.

גיורא רום:

אני מבקש להסביר, ולתת מילות פתיחה לפרק. לפני כן, אני רק רוצה להעיר, אני לא אמרתי קודם דבר. מה שאנחנו מקבלים ממשרד התחבורה בקשר לחידוש רישיון הנהיגה שלנו זה לא חיוב בדין, זה לא חיוב בחוק. הוא לא מופיע. זה בעצם דרך העבודה, הניהול והשירות של משרד התחבורה. אין לזה אות וזכר בחוק.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

כן. אבל, זה דבר חשוב.

גיורא רום:

הכול חשוב. אבל, לא כל מה שחשוב מכניסים לתוך הצנצנת של החוק. זו צנצנת מאוד יקרה.

עכשיו אני רוצה לדבר על פרק ט'. פרק ט' עוסק בסוגיית העיצומים הכספיים שזה בעצם הצד השני של מטבע האכיפה. הוא מחיל חלק גדול מאוד מההפרות האפשריות של האמור בפרקים ב'-ה' שאנחנו כבר עברנו עליהם, ובניגוד לפרק ח' שמצמיד להם שהולך בדרך הפלילית, כאן הוא מצמיד להם עיצום. למעשה, הרגולאטור של שני הפרקים הוא רגולאטור שונה. הרגולאטור של פרק ח' הוא המשטרה, והרגולאטור של פרק ט' הוא מנהל רת"א.

הפרק הזה בנוי מתהליך של מיונים שאני רוצה להסביר אותם. התוצאה הסופית של המיונים הוא גובה ספציפי של קנס שמיוחס לעבירה ספציפית. המיון הראשון של הגורמים המפוקחים. יש שמונה קבוצות של גורמים מפוקחים ואלה הם: מפעילים אוויריים מסחריים וכלליים, בתי ספר לעובדי טיס, מכוני בדק, יצרנים של כלי טיס וציוד תעופתי, מפעילי שדות תעופה ומנחתים, יחידות נת"א, עובדי טיס, והאחרון זה כלי רחיפה, מפעילים ומדריכים.

אחרי שאפיינו את שמונה הקבוצות המפוקחות, המיון השני הוא מיון פנימי של כל אחת משמונה הקבוצות, וזה מיון קצת מורכב. הוא מתייחס למסביר הכי מובהק של כל קבוצה. ארבע הקבוצות הראשונות: המפעילים האוויריים, בתי הספר, מכוני הבדק והיצרנים ממוינות לפי משקל כלי הטיס שבו נמצא מרכז הכבוד של פעילותן. התעופה מעבירה קו בין כלי טיס שמשקלם מעל 5,700 קילו ובין כלי טיס שמשקלם פחות מ-5,700 קילו. אנחנו הכנסנו נתון נוסף וזה כלי טיס שמשקלם מתחת ל-700 קילו, וכלי טיס שהם בין 700 קילו ו-5,700. נוצרו לנו שלוש קבוצות: 0 – 700 קילו, 700 – 5,700, ו-5,700 ומעלה.

התעופה מייחסת כללים אחרים לקבוצות המשקל השונות, וגם זה לא חד חד-ערכי. כי למשל, ישנם כללים שמסתכלים על כלי טיס שמשקלו מתחת 5,700 קילו, אבל הוא מוטס על-ידי טייס בודד, לעומת כלים יותר כבדים שמוטסים על-ידי שני טייסים. יש פה דברים נוספים. אבל, המשתנה הראשון הוא משקל כלי הטיס. אני חושב שהרציונאל נגזר מהנזק שיכול להיגרם אם משהו ישתבש בכלי הטיס. ויש הבדל גדול מאוד אם מטוס מסוג אולטרא לייט, או אפילו מטוס מתעופה כללית, אם קורה משהו לסצנה 152 או 172, לבין אם זה קורה למטוס כבד מאוד. ולכן, ארבעת הקבוצות הראשונות ממוינות לפי משקל כלי הטיס.

הקבוצה החמישית והשישית שעוסקת בשדות תעופה, מנחתים ויחידות נת"א ממוינת לפי נפח הפעילות. באופן כללי, שדות תעופה ויחידות נת"א נחשבות בינינו לפעילות הרבה יותר אינטנסיבית, מלאה, כבדה. ולעומתם, מנחתים – שיש כאלה רבים – יש בהם פעילות הרבה יותר נמוכה.

הקבוצות השביעית והשמינית זה עובדי טיס, מפעילים והמדריכים של כלי רחיפה. אלו קבוצות שמכילות בעיקר בני אדם. בכל זה אני מכוון לכיוון של איזה קבוצת קנס אנחנו נפגוש יותר מאוחר. זה מתייחס להשפעה האפשרית של הנכללים בהם על חיי אדם. ודאי שיש הבדל בין קברניט של 747 לבין טייס של אולטרא לייט מבחינת פוטנציאל הנזק.

לאחר שמיינו את הקבוצות האלה, מיינו את זה לפי סוג ההפעלה. יש הפעלה מסחרית, ויש הפעלה שהיום אנחנו קוראים לה הפעלה כללית. פעם קראו לה פרטית, והיום אנחנו אמצנו את המושג כללית. גם כאן יש הבדל. המסחרית כמובן זה עסק שאנחנו מתייחסים אליו בצורה הרבה יותר רצינית. לכל אנחנו מתייחסים בצורה רצינית, אבל לזה עוד יותר. כי אני מזכיר, בסוף התעופה היא בשביל מישהו ששילם כסף תמורת שירות כלשהו, וזה עובר דרך התעופה המסחרית.

אחרי שאנחנו עוברים את שלוש שלבי המיון האלה - באיזה קבוצה אתה, מה מאפיין את הקבוצה, ואיזה הפעלה - יש לנו חמש קבוצות עיצום כספיות של 150,000 שקל, 20,000 שקל, 5,000, 2,500 ו-1,000. מ-1,000 ועד 150,000. זה יחס של 150 ל-1. אנחנו צריכים לשים כל מקרה במגירה הרלוונטית ולהתחיל לעסוק בזה.

לא רק שאנחנו שמים את זה במגירה הזאת, גם אחרי ששמנו את זה במגירה הזאת, יש לנו ארבע מגירות משנה שמתייחסות להפרה הספציפית לאחד מסעיפי פרקים ב' עד ה'. ולכן, אפשר שהעיצום שיושת יהיה בגובה של 100%, 50%, 25%, ו-10%.

זאת אומרת, יש פה תהליך מיון די מורכב שבא לידי ביטוי בפרקים השונים, בסעיפים השונים. סעיף 126, קודם כל, ממיין את גובה הסכום הבסיסי לקבוצות הממוינות. אנחנו נעבור ונראה את זה. סעיף 127 צובר את כל ההפרות שבגינן מושת הסכום הבסיסי אחרי שזיהינו באיזו קבוצה מדובר. סעיף 128 את ההפרות שבגינן מושת 50% קנס, וסעיף 129 – 25% קנס, וסעיף 130 – 10%.

אלה המבחנים שעמדו לנגד עינינו כשבנינו את הפרק הזה. השתדלנו שהמיונים יהיו כאלה שכשאתה עושה את הניתוב של ההפרה זה יהיה ללא מגע יד אדם, וכתבתי לעצמי במירכאות. זאת אומרת, זה ידבר בעד עצמו. לא יהיה פה כמעט שיקול דעת. יחד עם זאת, תמיד יישאר שיקול דעת של מנהל רת"א – נניח במקרה הזה – במקרים שהם גבוליים, הם לא ברורים, ובטח של הערכאות של מעל מנהל רת"א שזה השימוע, ערר, וכל שאר הערכאות של התהליך השיפוטי במדינת ישראל.

יש עדיין את סעיף 135(ב) שנגיע אליו, שנותן לשר את הסמכות לתת מפתח נוסף של הקלות בקנסות, וזה יצטרך לבוא בתקנות.

זה מבנה הפרק. אני לא יודע אם הצלחתי להסביר אותו מספיק טוב. אבל, זהו בעצם הפרק שמשתמשים בו בתעופה הכללית הרבה יותר מאשר בפרק ח'. מי שעוקב אחרי הספרות התעופתית השוטפת רואה עד כמה הרת"אות השונות בעולם, והרת"א האמריקאית כמובילה, משתמשים בעיצומים כספיים כדרך להסדרת או לאכיפת הכללים והתקנות והחוקים שקשורים בתעופה.

רביד דקל:

אני רוצה להוסיף קצת לעניין העיצום הכספי. העיצום הכספי הוא לא משהו שהוא מיוחד לחוק הטיס. זה איזשהו כלי באמת רגולאטורי שנמצא בעשרות חוקים אחרים, ומאז שנת 2005 הוא באמת קיבל את הפורמט שאתם יכולים לראות אותו פה. זה איזשהו מנגנון מינהלי, בניגוד לכלי הפלילי. אגב, הרגולאטור הוא תמיד רת"א, כי המשמעות של רגולאטור היא מי נותן את ההוראות המקצועיות לצורך העניין. השאלה מי אחר כך אוכף אותם היא כבר שאלה אחרת.

גיורא רום:

התכוונתי לאכיפה.

רביד דקל:

המשטרה היא זו שאוכפת במישור הפלילי, ואחר כך בית המשפט מטיל את הסנקציה. במנגנון הזה של העיצומים הכספיים הכול נשאר in-house. זאת אומרת, רת"א היא זו שנותנת את ההוראות. אם מפירים אותן, היא בודקת ורואה שהפרו אותן. היא זו שבסופו של דבר גם מטילה את העיצום הכספי. הביקורת על התהליך הזה שרת"א עושה שהוא תהליך מינהלי, היא כמובן ביקורת שיפוטית. בית משפט בוחן את כל התהליך הזה בעיניים מינהליות. זאת אומרת, אם בודק אם ההחלטה המינהלית היתה תקינה לפי הכללים של המשפט המינהלי. לא כמו בהליך הפלילי שהערעור הפלילי זה משהו אחר. פה בית משפט, למעשה, מפעיל בביקורת שלו כללים של משפט מינהלי. הוא בודק האם ההחלטה המינהלית היתה סבירה.

רציתי להסביר דבר נוסף והוא איך מחשבים איזה עיצום כספי נכון להטיל אותו. כשבאים לפתחנו, למשרד המשפטים, ומבקשים איזשהן הנחיות, אנחנו מציידים את הרגולאטור בכמה כללים בסיסיים שהוא צריך ללכת ולעשות איתם עבודה, משום שאנחנו לא מכירים את השוק המפוקח. אנחנו לא יודעים איזה גופים עובדים בשוק המפוקח, אנחנו לא יודעים מה היקף הפעילות של הגופים המפוקחים. שני הכללים הבסיסיים אומרים כך: ראשית, העיצום הכספי הוא לא עונש. העיצום הכספי הוא כלי הרתעתי. ולכן, ככלי הרתעתי הוא צריך לקחת בחשבון שני דברים. אם ההפרה באמת מבוצעת על בסיס כלכלי – זאת אומרת, למפוקח נוח לא לבצע את החובה שבחוק משום שזה חוסך לו כסף – אז הרגולאטור צריך לדעת לעשות איזשהו ניתוח ולראות איך הוא מאיין את התמריץ הכלכלי. אני יכולה לתת דוגמה שחשבתי עליה בהקשר הזה. למשל, מישהו שלא מבצע את הבדיקות הרפואיות שלו, ועל זה רננה ואני דיברנו לפני כמה שבועות. הדבר הנכון לעשות במצב כזה הוא לבדוק את עלות הבדיקה הרפואית, כי מדובר פה על פרט, ולבוא ולומר: אם לא ביצעת בדיקה רפואית, דע לך שזה לא יחסוך לך כסף, כי העיצום הכספי יהיה יותר מהעלות של הבדיקה הרפואית. לכן, שווה לך ללכת ולבצע את הכללים האלה.

לא תמיד אפשר לעשות את הניתוח ולהגיע למסקנה מה התמריץ הכלכלי שעומד מאחורי ביצוע ההפרה. לא תמיד גם יש תמריץ כלכלי. יחד עם זה, יש הוראות שהרגולאטור מאוד מאוד חשוב לו שהמפוקח שלו באמת יבצע אותן. לצורך העניין הזה העיצום הכספי צריך להיות מחושב כאיזושהי סנקציה שתהיה משמעותית מבחינתו של המפוקח. זאת אומרת, אם נטיל עיצום כספי של 1,000 שקל על תאגיד מאוד גדול, סביר להניח שזה לא ממש יתמרץ אותו לקיים להבא את ההוראות שהוא מחויב בביצוען. ולכן, בהרבה מנגנונים כאלה של עיצומים כספיים אפשר לראות איזשהן מטריצות או חישובים שהם פועל יוצא. בחוק ניירות ערך, למשל, זה פונקציה של ההון הכספי של התאגיד המדווח. בחוק התקשורת זה איזשהו חישוב של המחזור העסקי השנתי של הגוף. בחוק הפיקוח על שירותים פיננסיים ביטוח, יש מדרג שהוא דומה למדרג של חוק הטיס שמפלח את הגופים לפי הגודל שלהם. יש שם ארבעה סוגים של תאגידים שהגדול בהם זה תאגיד מבטח. זה משהו בסדר גודל של "מגדל" ו"הפניקס" ששם באמת העיצום הכספי מגיע למיליוני שקלים.

אני מניחה שהפילוח שעשו פה רת"א לפי כלי טיס שאני מניחה שפחות או יותר משקף את היקף הפעילות העסקית, ואת גודל הגוף. הוא נכון. זה לא כלי כירורגי, יכולות להיות פה קצת סטיות לכאן ולכאן. בהקשר הזה אין איזושהי סטייה דרמטית מבחינת חוסר הנכונות של העיצום הכספי כלפי הגוף שעליו מטילים אותו.

העניין של הסכנה בהפעלה של מפעיל אווירי, הוא משהו שהוא לא כל כך רלוונטי. כלומר, ברור שפועל יוצא של הדבר הזה הוא שעיצומים כספיים שמוטלים על הפרות של מפעיל אווירי שהוא תאגיד גדול, ויש לו היקף פעילות מאוד גדול, והסכנה שיכולה להיגרם לכל הנוסעים היא סכנה יותר גדולה לעומת מישהו שהוא יותר קטן – ברור שההרתעה כלפיו תהיה יותר גדולה. זה פועל יוצא נכון. אבל, זה פועל יוצא של השיקולים שפירטתי בהתחלה.

לכן, רציתי להדגיש, בסופו של דבר בתהליך הזה שמשרשרים ובודקים כמה ההפרה צריכה לעלות למפוקח, יכול להיווצר מצב שעל אותה הפרה מפוקח אחד ישלם סכום שהוא מאוד קטן, ומפוקח אחר ישלם סכום שהוא מאוד גדול. אבל, אין פה אפליה משום שהאבחנה מעוגנת ברציונאליים שתיארתי קודם, ולכן האבחנה הזאת היא נכונה. יכול לקרות מצב שאל-על, למשל, תקבל עיצום כספי מאוד גדול, ומישהו אחר יקבל עיצום כספי מאוד קטן, לכאורה על אותה הפרה. מכיוון שהאבחנה היא רלוונטית – למה עשו את האבחנה של הסכומים כאן וכאן – אני חושבת שאי אפשר לטעון פה לאיזושהי אפליה מבחינתו של הרגולאטור בהפעלת העיצום הכספי.

איתי עצמון:

לאחר שהוצג הרציונאל של הפרק, רציתי לשאול שאלה כללית לגבי כל המודל הזה. למעשה, אם המבחן הוא גודל כלי הטיס, ומדובר על מפוקח שיש לו למשל כלי טיס גדול אחד, ומספר כלי טיס בינוניים - גם אם אותו מפוקח כרגע לא קיים, אנחנו בכל זאת כותבים כאן חוק לעשרות שנים, לא רק ל-2010, השאלה היא האם לא נכון לקבוע שהמבחן יהיה האם הפרה בוצעה לגבי כלי טיס בגודל מסוים, לכלי טיס ספציפי, ולא לגבי חברה שיש לה כלי טיס גדול בכל מקרה? כי העובדה שיש לה כלי טיס גדול אחד או שניים - צריך לראות מה באמת היקף הפעילות העיקרי, מה מוקד הפעילות העסקית של אותה חברה, או של אותו גוף מפוקח. זה דבר שהיה חסר לי כשקראתי את הפרק הזה.

רננה שחר:

איתי מעלה שאלה והיא נניח וחברת תעופה מפעילה כלים גדולים, אבל יש לה גם כלי קטן שהיא מפעילה אותו. ההפרה בוצעה לגבי הכלי הקטן. האם העיצום הכספי יהיה לפי קבוצה א' או לפי קבוצה ג'? זאת שאלה שאנחנו מבקשים לקחת אותה לשיעורי בית, ולחשוב עליה. בכל מקרה, אם נרצה לקבל אותה, אנחנו צריכים להוסיף סעיף מהותי שאומר את זה. ולכן, אנחנו מבקשים לחשוב עליה ולראות. כי לא כל ההפרות - לדוגמה, יש הפרות רגולאטוריות של עדכון מסמכים, רישיון בתוקף, ספר עזר למבצעים יכול להיות אותו ספר עזר, אולי לא אותו ספר עזר.

איתי עצמון:

זאת אומרת, את אומרת שבחלק המקרים המבחן של גודל כלי הטיס בכלל לא יהיה רלוונטי.

רננה שחר:

לא. המבחן של המפעיל – once מיינת את המפעיל, מיינת אותו לקבוצה. השאלה היא, האם כל הפרה, אפשר גם לשייך אותה לכלי מגודל ספציפי - זאת אומרת, האם בהינתן זה שחברה מפעילה גם כלים גדולים וגם כלים בינוניים או קטנים, האם אפשר לשייך את ההפרה הזאת לכלי, היא שאלה אחרת.

איתי עצמון:

או בכלל לבחון מה היקף הפעילות, מה מוקד של הפעילות של אותה חברה.

רננה שחר:

אנחנו מבקשים לקחת את זה כשיעורי בית, ולחזור אליכם עם תשובה.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

אוקיי.

איתי עצמון:

אם כך, אתם רוצים שכרגע נתקדם, וככל שיהיה צורך - - -

רננה שחר:

כן. הנושא של המבחן של הפעילות העיקרית הוא גם שאלה שאפשר יהיה להוסיף אותה מאוחר – לתקן ולכתוב שהפעילות העיקרית שלו, ולהגדיר מה זה פעילות עיקרית.

איתי עצמון:

או שאותה הפרה בוצעה לגבי כלי טיס מסוים.

רננה שחר:

את זה צריך להוסיף כסעיף מהותי בכל מקרה. ולכן נראה לי שניתן ל- - -

איתי עצמון:

נכון, נכון.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

מר טלמון, בבקשה.

עמרי טלמון:

רציתי להתייחס להקדמה של גיורא. אבל, קיבלתי שם תשובה לחצי מזה בעניין ההבדל בין פרק ח' לפרק ט'. לפי התשובה שנאמרה פה, אני מבין שפרק ח' זה שילוב. הרגולאטור הוא תמיד רת"א, וברגע מסוים הדבר עובר לאכיפה למשטרת ישראל. זה מחזיר אותי למה שאמרתי קודם. אם הנושא של דיון ברת"א שיכלול שימוע, וכן הלאה, וכן הלאה, השאלה היא האם כל הדברים האלה עוברים אחר כך למשטרה ומשמשים ראיות כנגד הגורם המעורב?

רננה שחר:

כרגע אין בחוק שום הצעה שלפיה שימוע ברת"א, מסמכי שימוע וכו', ייהנו מאיזשהו חיסיון או סודיות.

עמרי טלמון:

אז המשמעות צריכה להיות ברורה. אם מישהו ייקרא לרת"א לדיון בסעיפים שהם רלוונטיים לפרק ח', אז הוא כבר ישר בא עם עורך-דין או עם שניים. כמו שאמרתי קודם, הוא יסכור את פיו.

רננה שחר:

תנוח דעתך, גם היום הוא בא עם עורך-דין או שניים.

עמרי טלמון:

דעתי לא נחה מזה כלל.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

אין מה לעשות.

ו':

בוקר טוב. אני רק רוצה לומר שאנחנו עובדים יחד עם רשות התעופה האזרחית, ומשרד המשפטים, להרחיב את הסמכות של רת"א כך שתוכל להטיל עיצום כספי גם על עבירות שנוגעות לביטחון שכרגע הן לא כלולות בפרק הזה. אנחנו מתלבטים איפה ראוי לשים אותן. יכול להיות שכשנגמור את העבודה זה יהיה או בחוק להסדרת הביטחון, או בחוק הזה. אם כן, נחזור ונבקש להוסיף את זה. זה לא מפריע לסעיפים הקיימים, ויכול להיות שיהיה עוד סעיף קטן שיתווסף.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

רבותי, האם עוד מישהו רוצה להעיר לפני שאנחנו מתחילים?

עומר שלו:

אני רוצה לומר כמה דברים כללים על נושא העיצומים הכספיים. קודם כל, זה חידוש לעומת החקיקה הקיימת. קראנו בעיון, הערנו את ההערות שלנו בדיונים המקדמיים שנעשו עם רת"א.

אני יכול לדבר רק בשם אל-על כי עמיתי מהחברות האחרות לא נמצאים פה. אבל, אני חושב שהם יהיו שותפים לדעתי. בסופו של דבר, אנחנו חברה מסחרית. אנחנו רוצים לפדות את המנדט שהציבור נותן לנו כשהוא בוחר לטוס איתנו, ולהביא אותו בבטחה ממקום א' לב', ולקיים את כל הרגולציה החלה עלינו. זו הנחת היסוד, אחרת לא יהיה לנו מנדט מהציבור.

אבל, יכולות להיות סיטואציות שבהן תהיינה הפרות כאלה ואחרות, ואז נגיע לשלב העיצומים. בעניין הזה אנחנו צריכים לזכור שאנחנו צריכים להתמודד עם מגוון רב של עיצומים שיש פה שחלים מגדול עד קטן, כי אנחנו כחברת אל-על יחול עלינו הסכום הבסיסי, ויחולו על עובדים שלנו הסכומים האחרים המופחתים יותר. בסוף העסק הזה יצטרך לבוא לידי ביטוי גם בכלכלה הפנימית שלנו שאני עוד לא יודע איך להתמודד איתה כי אנחנו לא יודעים מה תהיה רמת האכיפה.

דיברנו לגבי הסכום עצמו. הסכום הבסיסי כסכום גבוה. 150,000 שקלים הוא סכום מאוד גבוה לתשלום על הפרה ולעיצום כספי. אני בכוונה לא אקדים את הדיון על הפרה מתמשכת, ועל הפרה חוזרת – דברים שכבר אמרנו בדיונים המקדמיים. נגיע לזה כשנגיע לסעיף הספציפי. אבל, עלולה להיות פה חבות כספית משמעותית לחברה שלנו שהיא בסופו של דבר חברה בבעלות פרטית, אבל היא חברה ציבורית. היא שקופה לציבור עם דיווחים. בסופו של דבר, זה יבוא לידי ביטוי, ישפיע על הערך הכלכלי של החברה, וישפיע בסופו של דבר גם על התחרות ועל המחיר של הציבור. אני לא מנסה להפחיד פה. אנחנו נמצאים פה, ושותפים לבניית החוק הזה. החוק הזה בא יחד עם עוד כמה מכות שהתעופה הישראלית מקבלת.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

מה זאת אומרת "מקבלת מכות"?

עומר שלו:

מכות במובן של פתיחת שמיים לתחרות שבה צריכה להתמודד התעופה הישראלית. היועץ המשפטי של שב"כ הזכיר נושא של ביטחון. רק הפסקה הזאת של הוספת עיצום כספי לנושא ביטחון – מי שקובע את הוראות הביטחון זו המדינה עצמה. זאת אומרת, המדינה תקבע את הוראות הביטחון, המדינה תגיד איך לבצע את הביטחון. חברת אל-על אומנם מבצעת את זה מכוח היותה בעבר חברה ממשלתית, והמדינה לא לוקחת את זה. חברת אל-על מבצעת את הביטחון, ובסופו של דבר, נוסף לכל ההתמודדות הזאת גם יושת עלינו עיצום כספי על הדברים האלה. זה הרי לא יעלה על הדעת.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

אתה המפעיל. מה יהיה אם לא תקיים את הוראות החוק, ותהיה בעיה?

עומר שלו:

אנחנו בוודאי נקיים את הוראות החוק.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

כל נושא הביטחון הוא לא ייחודי היום רק למדינת ישראל, והוא לא רק נחלתה של חברת אל-על. אני חושב שהוא נוגע לכל החברות בעולם. מי שנוסע רואה עד כמה היום מקפידים. זה לא מה שהיה פעם. אני חושב שבמקומות מסוימים מקפידים אפילו יותר מאיתנו.

עומר שלו:

אני מסכים איתך שביטחון קיים היום בכל העולם. ישראל היא המקום היחיד – ואף אחד עוד לא הצליח לסתור אותנו – שבו מי שמשלם עבור אותו ביטחון זה חברות התעופה עצמן. הן לא משלמות הכול, הן משלמות היום 40%, ומבחינתנו זה עשרות מיליוני דולרים בשנה. זה נכון שקיים ביטחון גם באירופה ובארצות-הברית.

בועז חטיבה:

בניגוד להחלטת ממשלה לשאת במאה אחוז מהוצאות הביטחון.

רננה שחר:

אך בהתאם להחלטת ממשלה אחרת.

עומר שלו:

היתה החלטת ממשלה אחר כך. אבל, המדינה עצמה קובעת את מגבלות הביטחון, את הוראות הביטחון, ומשלמת רק 60%.

לגבי הסכום של 150,000 שקלים – שמעתי את נציגת משרד המשפטים שציינה את הרציונאל, והוא היה מאוד מעניין. אבל, לא שמעתי איך הוא יושם. שמעתי מה הנחה את רת"א לקבוע את אותם 150,000 שקלים שנקבעו בסוף, מה הם הכללים. אבל, לא שמעתי כיצד זה יושם, לא שמענו כיצד זה קיים במקומות אחרים, או מחקר השוואתי למקומות.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

האם עד היתה לרת"א אפשרות?

רננה שחר:

לא, זה חדש. אבל, אני רוצה להשיב – אם אפשר.

עומר שלו:

לא שמענו גם איך זה ביחס לחוקים אחרים אפילו שהוזכרו פה, כדי שאפשר יהיה אולי אולי להבין במה מדובר. אני מזכיר את הנושא של הפרה חוזרת שקשורה בזה.

הסכום – לפחות דהיום – הוא סכום קבוע. 150,000 שקלים, לשיטתנו. אין אפשרות להפחית אותו. העלאנו את הבקשה שלנו בדיונים המקדמיים, וצוין שרת"א מגבשת הצעות לתקנות הפחתה שיועברו להתייחסות הציבור בקרוב. לא קיבלנו תקנות הפחתה.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

אני חושב שעשיתם כבר פה איזשהו הליך. אם יש רצון זה כבר - - -

עומר שלו:

אני חושב שזה צריך להיות במקביל. כי כשאנחנו מתקדמים עם סעיף כל כך משמעותי של עיצום כספי - - -

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

הבנתי, אפשר לקצר.

גדי רגב:

ראשית, אחת הטענות שהיו ל-FAA בביקורות נגדנו היה גובה האכיפה וצורת האכיפה. זו היתה הערה מאוד מרכזית שהיוותה את הבסיס לטיפול בדבר הזה. שנית, סוגיית הקנסות כהשוואה. יש לפנינו טבלה שנותנת תמונה מאוד מעניינת על גובה הקנסות ב-FAA, ובמקומות אחרים.

לאה ורון:

האם לא הייתם מעוניינים להעביר את הטבלה לוועדה?

קריאה:

או למשתמשים.

רננה שחר:

ניתן לבקשת הוועדה להעביר כל דבר.

גיורא רום:

הנה הטבלה, אני ברגע נותן לך.

גדי רגב:

אני רוצה לתת כמה דוגמאות. לפני שבוע ראינו ידיעה על קנס של 700,000 דולר על חברת תעופה אמריקאית. לפני סדר גודל של חודש, ניתנו קנסות על מיטב חברות התעופה הגדולות האמריקאיות כמו "יונייטד". היו עוד חברות, ואני לא רוצה לנקוב כרגע בשמות. "יונייטד" לא טסה לישראל, לכן אני לא רוצה להגיד. הקנסות היו בין מעל 100, 150, 200 אלף דולר. לא ראינו שזה פגע בתחרות בין חברות התעופה האמריקאיות. זה בטח שלא עזר לאל-על בתחרות מול חברות התעופה האמריקאיות. לכן, להסיק מזה שזה פגיעה מהותית - המרחק הוא גדול.

אני רוצה להדגיש עוד משהו. כשמדברים על 150,000 שקל צריך לרגע להבין על מה מדובר. עלות שעת טיסה ממוצעת – ואני לא הולך להתווכח כרגע עם אנשי אל-על – של בואינג 747 הוא סדר גודל של כ-12,000 דולר. קרי, 150,000 זה בערך 3,5 – 4 שעות טיסת ג'מבו. אם ההפרה היא מאוד גדולה אז אלו סדרי הגודל שאנחנו מדברים. אל-על טסה אלפי שעות בחודש, או מעל מאות. כלומר, אנחנו מדברים פה על משהו שהוא לא הורס חברה בסדר גודל. אני מדבר כרגע מול אל-על, ויש עוד חברות. אבל, בהקשר הזה אנחנו צריכים להבין את הפרופורציות – 4 שעות טיסה של מטוס ג'מבו עיצום על משהו מאוד מאוד חריף.

עומר שלו:

אולי תתייחס גם לשורה התחתונה, ולא רק לשורת ההוצאות, עם כל הכבוד. סליחה על ההתפרצות. אבל, אני חייב להגיב כי מדובר בנתונים כספיים. הנתונים הכספיים של חברת אל-על מפורסמים לציבור, וכל אחד יכול לראות אותם. להתייחס לעלות של שעת טיסה, ואני לא מתייחס האם היא לא נכונה או לא - - -

דני רגב:

אני לא דיברתי של אל-על, דיברתי על של ג'מבו.

עומר שלו:

לא משנה אם כן או לא של אל-על. אני לא מכיר עוד חברת תעופה בישראל שטסה עם ג'מבו.

דני רגב:

אני מכיר עוד אחת לפחות.

עומר שלו:

אבל, לצורך העניין, כשמדברים על עלות שעת טיסה, מן הראוי לבדוק מהן ההוצאות הנוספות שחברת תעופה נושאת בהן. ומי כמוך שיושב בדיונים של שמיים פתוחים, ומייצג את מדינת ישראל ואת התעופה הישראלית, יודע מה המשמעות של תחרות, יודע מה הנטל שמוטל על חברות התעופה הישראליות לעומת האחרות. להשוות לתעופה האמריקאית - שסדר הגודל שם הוא שונה לאין ערוך גם במחזורים, גם בהשתתפות המדינה בכל ההוצאות שלהן - זה פשוט לא סביר לעשות את זה פה.

רננה שחר:

אני רוצה להשלים את התשובה. קודם כל, הנושא של 150,000 שקל, כפי שגיורא אמר, סעיפים 127, 128, 129, ו-130, קובעים מה יהיה העיצום הכספי על כל הפרה. רק 7 הפרות מבין שלל ההפרות האפשריות של מפעילים אוויריים נקובות בסעיף 127 הוא סעיף 100% מהעיצום הכספי – 150,000 שקל. למרבית ההפרות הם חשופים לפחות סיכון. זה דבר אחד שאני רוצה לשים בפרופורציות.

הדבר השני שאני רוצה לומר הוא שאנחנו מאוד מאוד התכוונו. קודם כל, כפי שאתה רואה, ה-1,000, 2,500, 5,000, 20,000 ו-150,000 זה לא קו ליניארי. זו התקדמות שמשקפת איזושהי תפיסה לגבי ההיקף הכספי של הפעילות של הגופים המפוקחים. אנחנו בכוונה רצינו לקבוע סכומים נמוכים יחסית. אולי רביד תגיד פה מה הם הסכומים המקובלים לעיצומים כספיים בחקיקה הישראלית – של מאות אלפי שקלים. בגלל איזה פמיליאריות בתחום התעופה רצינו שהסכום לא יהיה פרוהיביטיבי. רצינו שלא תרעד למנהל היד. אולי היא תרעד לו בכל מקרה. אבל, כשהוא יצטרך להטיל את העיצום - שהוא יוכל להטיל אותו. רביד מדברת על החיסכון שבהפרה וכו'. לפעמים במודע זה פחות מזה כדי שאפשר יהיה להטיל את העיצום.

אנחנו דנו פסקה פסקה עם הציבור על סעיפים 127, 128. כלומר, כל הפרה איפה היא ממוקמת ב-100%, ב-50%, ב-25%, וב-10%. לא שמענו מהמפעילים האוויריים עדיין הערות. אולי בפעם השלישית שנדון בפסקאות, נשמע הערות על העברת פסקאות מסוימות מסעיף 127 ל-128, נניח ל-50% שזה קובע את התקרה. אם נשמע כאלה הערות נדון בהן, אדוני.

רביד דקל:

הסכום של 150,000 שקל מופיע בחוק הפיקוח על שירותים פיננסיים ביטוח. אני מוצאת אותו דומה למטריאה של הטיס משום שמדובר פה ברישוי של מקצוע כמו שפחות או יותר מדובר בחוק הטיס. הסכום הבסיסי שם לגבי תאגיד מבטח כמו שזה "מגדל", "הפניקס" – ואני חושבת שזה סדר גודל של תאגידים שדומה למה שמדובר ברף הגבוה אצלכם – זה 150,000 שקל.

בחוק הזה יש מבנה קצת אחר. אבל, ככל שמדובר בהפרה שהיא גם עבירה פלילית, הסכום של מה שקוראים לו כאן הקנס האזרחי, הוא 10% מהסכום של הקנס המקסימאלי הפלילי ששם זה כבר מגיע למיליוני שקלים.

עומר שלו:

אז למה פה זה לא 10% מהקנס הפלילי? למה פה זה לא באותו אופן?

רביד דקל:

כאן הם העלו את הקנסות לצד העבירות כי זה קנסות מקסימאליים. לגבי העיצום הכספי הם אמרו: אם זה עיצום כספי שמוטל על הפרה שהיא גם יכולה להיות עבירה פלילית, אז זה 10%. יוצא ששם יש עבירות פליליות שאתה יכול לקבל קנס מקסימאלי של 10 מיליון שקל. ולכן, העיצום הכספי הוא נגזרת של הדבר הזה. זה יוצא יותר מ-150,000 שקל.

עומר שלו:

אני חוזר על השאלה, האם נבחנה תעשיית התעופה? הרי אנחנו יודעים כמה עולה - - -

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

אני מבין את החששות שלך, אתה חוזר על הדברים. אני גם רואה פה את הפרמטרים במקומות אחרים בעולם, ואני רואה קנסות בסדרי גודל שהם פי כמה יותר ממה שמוצע פה. אבל, זה לא מה שהולך להנחות אותנו לגבי גובה הקנסות. אני מציע שנתחיל את ההקראה, ובמשך ההקראה אם נראה לנכון שיש מקום מסוים שבו ראוי להפחית או שנשאיר את זה כפי שזה, אנחנו נדון לגופו של עניין. אבל, אי אפשר להשאיר את הדבר הזה פרוץ כפי שהוא היה היום. היום אין שום סנקציה כספית על הפרה כזאת או אחרת, והדבר הזה גרם למה שגרם. אני חושב שמישהו עשה ראש קטן בהרבה דברים, והגענו למה שהגענו. אני לא רוצה לחזור על הדברים. צריך להיות גורם מרתיע. אם אין הרתעה לא נזוז קדימה בכל הדבר הזה. גם אם נכתוב פה עוד שלושה ספרים של חוקים ולא יהיה בצידם המקל, אז לא עשינו כלום.

בועז חטיבה:

אני בכל זאת להתייחס, ולהצטרף לעמדת אל-על. אני מייצג את הטייסים בכל החברות. הדבר הוא רלוונטי לכל החברות, לא רק לאל-על.

הקנסות האלה צמודים למדד, הם מתעדכנים אחת לשנה. זה רלוונטי גם לגבי קנסות על המפעילים, וגם לקנסות על עובדי הטיס. על גובה הקנס לעובדי הטיס אני לא הולך לדבר. הוא מאוד גבוה. אבל, מצד אחד, הקנס מתעדכן אחת לשנה צמוד למדד. השכר והרווחיות רק נשחקים, למרות שאני יודע שהם תופסים אותנו כאוכלוסייה שחיה טוב. זה ממש לא נכון לגבי חלק מהאוכלוסייה הזאת.

מדברים על תקנות הפחתה, אבל עוד לא ראינו מה טיבן. יכול להיות שאם היינו יודעים במה מדובר, היתה נחה דעתנו. אבל, חלק מהחשש נובע מזה שלא יודעים מה טיבן של תקנות ההפחתה, ומתי הן יותקנו. כרגע, על פי הצעת החוק, למנהל אין שום סמכות להפחית במתן קנס עד שלא ייקבעו תקנות הפחתה.

לגבי הדוגמאות שהביאה רת"א ביחס לגובה הסכומים – אנחנו לא מכירים כי לא ראינו. אבל, אני כן ער לפחות מהעבודה שלי באיגוד הטייסים. אנחנו ערים לכל הפרסומים של ה-FAA על הטלת קנסות. באמת מוטלים סכומים גבוהים. אבל, צריך לזכור ש"יונייטד", "קונטיננטל" וחברות מהסוג הזה הן חברות שהן גדולות פי 20 ו-30 מאל-על שהיא הגדולה בשוק הישראלי, ופי 100 בערך מחברות כמו: ארקיע או ישראייר.

מדובר פה על קנסות שמוטלים על סדרות של הפרות. זאת אומרת, כשמוציאים שחברה מסוימת בארצות-הברית הפעילה 10, 20 או 50 טיסות בחריגה מה---, אז הקנס הוא בהתאם. ופה אנחנו מדברים על קנס לחריגה בודדת, עוד לא נכנסנו לאלמנט של ההפרה המתמשכת.

שוב, אנחנו מכירים בצורך שתהיה הרתעה, ותהיה אכיפה. אין בדעתנו לתמוך במפרים ובפורעי החוק. אנחנו מדברים על המידתיות.

איתי עצמון:

לעניין תקנות ההפחתה – אכן, המודל הזה קיים בכמה וכמה חוקים. עם זאת, דעתי - אם תשמע - שראוי לקבוע את זה מפורשות בחוק, או לפחות להתוות את שיקול הדעת של מחוקק המשנה, ולקבוע באמת מה הן הנסיבות שבהן תהיה ההפחתה. אבל, אנחנו נגיע לזה כשנדון בסעיף הספציפי.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

האם אתה מרגיש עד היום שדעתך לא נשמעה?

איתי עצמון:

חלילה. אני אומר בצניעות – אם היא תשמע.

אנחנו עדיין לא כל כך שמענו מה הנתונים שעמדו לנגד עיניכם כאשר קבעתם את הסכומים. אני חושב שזה דבר שיכול להשלים את התמונה שהצגתם בפני הוועדה. דיברתם על גודל כלי הטיס. איך בדיוק גיבשתם את המודל מבחינת הסכומים.

רננה שחר:

מדובר בסכומים שלפי הערכתנו בהתאם להיקף הפעילות הכספית של הגופים האלה, הם סכומים הגיוניים - ואני חוזרת ואומרת, אפשר יהיה להטיל את הסכומים, ולא עצם הסכום יגרום לרגולאטור פשוט לא להטיל אותם בגלל שהם גדולים – לפי הניתוח שלנו של הגורמים הפועלים בשוק.

איתי עצמון:

האם קיבלתם מהם נתונים?

רננה שחר:

לא, אנחנו מכירים. יש לנו מי הם הגורמים, אנחנו במה הם מתעסקים. אם אנחנו נגררים דווקא לדוגמה הספציפית של חברת תעופה, אנחנו יודעים כמה עולה כלי הטיס עצמו. זאת אומרת, ככל שהחברה מפעילה יותר כלים, לכל הפחות היקף הפעילות קשור לעלויות האלה.

איתי עצמון:

נצא מהדוגמה של חברת תעופה. זוהי דוגמה מאוד פופולארית, אבל העיצומים חלים על שורה ארוכה מאוד של גורמים מפוקחים. למשל, מכון בדק שעניינו כלי טיס בינוניים.

לאה ורון:

בעל רישיון להפעלת בית ספר.

איתי עצמון:

למשל.

רננה שחר:

מיינו את הגופים, ראינו אותם. רובן חברות פרטיות, לא חברות בורסאיות. הנתונים אינם נתונים שמפורסמים לציבור. ועדיין מההיכרות עם הענף, ועם הגורמים הפועלים, להבנתנו, הסכומים הם נכונים. אני לא כל כך מבינה אם חברת אל-על מציעה איזשהו סכום חוץ מלהגיד שזה לא טוב.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

האם אתם רוצים שהם יציעו לכם?

עומר שלו:

מוכן להציע, בשמחה.

כשהתחיל התהליך ביולי 2009, ופורסמה אחת הטיוטות, שם צוינו אפילו סכומים נמוכים יותר. עם הזמן כשהגיע טיוטה - - -

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

עם האימונים בא הגובה.

עומר שלו:

שם 100,000 שקלים היה למקרה בודד, ואחרים היו 50 ומטה. פתאום זה כבר קפץ ל-150 ללא הסבר.

ערן רוזנטל:

אני ממבצעי אוויר קא"ל – קווי אוויר למטען. זו חברה שמטיסה מטוסים גדולים, שני ג'מבואים, ובהיקף קטן. אני חושב שלא תהיה מניעה לרת"א להתייחס בכל זאת למחזורים הכספיים של החברות. לגבי הקטגוריה הזאת של עד 5,700 – 5,700 זה מטוס מאוד מאוד קטן, יכולים להיות אפילו עם מטוסים דו-מנועים - מקטלגים את זה כך כל כך קצר פשוט. אולי יעשו את זה דרך ההפחתות, או דרך דברים אחרים. אבל, יהיה צורך להתייחס למחזורים הכספיים. המטוס שלנו הוא אולי מהכבדים ביותר בתעשייה. אבל, המחזורים שלנו הם לא כאלו גדולים. בסוף יש חשיבות גם למחזור הכספי.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

הערות לפני שנתחיל את ההקראה. רננה, את יכולה להתחיל את ההקראה.

עומר שלו:

לגבי הסכום - - -

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

תן לנו להגיע לסכומים.

רננה שחר:

"126 בסימן זה –

"כלי טיס גדול" – כלי טיס המשמש להובלת נוסעים או טובין" – כתוב פה: "שמשקלו המרבי המורשה להמראה". ה-ICAO עבר למונח מסתו המרבית, המסה המרבית המורשית להמראה. אנחנו מבקשים שיהיה כתוב: "מסתו המרבית המורשת להמראה עולה על 5,700 ק"ג, או עולה על מסה גבוהה יותר שקבע השר, דרך כלל או לסוגי כלי טיס, כפי שקבע".

איתי עצמון:

לפי מה המסה הזאת נקבעת? האם לפי ספר הטיסה, או לפי תעודת כושר הטיסה?

רננה שחר:

היא נקבעת בספר הטיסה, או במסמך מתאים אחר. ניתן להפנות לסעיף 60, נדמה לי.

איתי עצמון:

לא, מספיק שנגיד לפי ספר הטיסה - - -

רננה שחר:

או מסמך מתאים אחר. אומרים פה שלא בתעודת כושר הטיסה, כי אם בספר הטיסה או במסמך מתאים אחר כאשר אין ספר טיסה.

"כלי טיס בינוני" – כלי טיס שאינו כלי טיס גדול ואינו כלי טיס קטן;

"כלי טיס קטן" – כלי טיס שמסתו המרבית המורשית להמראה אינה עולה על 700 ק"ג, או אינה עולה על מסה גבוהה יותר שקבע השר, דרך כלל או לסוגי כלי טיס, ככל שקבע;"

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

פה כתוב "משקל".

רננה שחר:

כן, ה-ICAO עבר ממשקל למסה. אנחנו מבקשים לאמץ את זה.

איתי עצמון:

גם כאן בכלי טיסה אנחנו נוסיף את אותה תוספת לפי ספר הטיסה.

הערה נוספת שלי - בהגדרות שקראת עכשיו יש כאן גם איזושהי הסמכה של השר. אני חושב שראוי שזה יהיה בסעיף מהותי. כלומר, לקבוע איזשהו סעיף שלפיו השר יקבע, או רשאי לקבוע משקל או מסה מרבית גבוהה יותר מהמסה האמורה בהגדרות, ורשאי הוא לקבוע כאמור דרך כלל, או לפי סוג הטיס. אנחנו נוסיף איזשהו סעיף מהותי של הסמכה. זה לא משנה את המהות.

רננה שחר:

נראה לי שזה עניין של נוסח.

איתי עצמון:

בכל זאת, אני מוצא לנכון להעיר את זה.

רננה שחר:

אתה בעצם אומר שתסמיך את השר לשנות את ההגדרה.

איתי עצמון:

כי זה בעצם מה שאתם עושים כאן.

רננה שחר:

נכון. אבל, נוסחית אני חושבת שכך זה צריך להיות.

איתי עצמון:

אני רק מעיר. אנחנו בדרך כלל לא נוהגים להכניס הוראה מהותית של הסמכה בהגדרה.

רננה שחר:

טוב, לא מתנגדת.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

רבותי, האם יש הערות להגדרות כלי טיס בסעיף 126? אין הערות. רבותי, אני אצביע על סעיף 126.

קריאות:

לא, לא. רק שלוש הגדרות כרגע.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

אוקיי, בסדר.

רננה שחר:

"הסכום הבסיסי" – סכום כמפורט להלן, לפי העניין:

(1) לגבי כל אחד מאלה – 150,000 שקלים חדשים:"

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

אז אולי בכל זאת נצביע על שלוש ההגדרות, ואחרי כן נמשיך. אם כן, מי בעד שלוש ההגדרות בסעיף 126, כולל התיקונים שהוצעו? מי נגד?

ה צ ב ע ה

בעד – 1

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיף 126 - שלוש הגדרות, כולל התיקונים שהוצעו, אושרו.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

הסעיפים אושרו.

רננה שחר:

"הסכום הבסיסי" – סכום כמפורט להלן, לפי העניין:

(1) לגבי כל אחד מאלה – 150,000 שקלים חדשים:

(א) בעל רישיון להפעלת בית ספר לעובדי טיס או בעל רישיון לפי סימנים ג' עד ו' לפרק ב' שנותן הדרכה לתפקידי עובדי טיס בהתאם לתוכנית הדרכה שאושרה על-ידי המנהל כאמור בסעיף 15, המורשה להדריך לתפקידי עובדי טיס' בקשר לכלי טיס גדולים;

(ב) בעל רישיון הפעלה אווירית המורשה להפעיל כלי טיס גדול;

(ג) בעל רישיון להפעלת מכון בדק המורשה לבצע פעולות בדק בכלי טיס גדול, במנוע של כלי טיס כאמור, במדחף שלו או בציוד תעופתי המשמש אותו;

(ד) בעל רישיון להפעלת יחידת נת"א;

(ה) בעל רישיון להפעלת שדה תעופה לפי סעיף 31;

(ו) בעל רישיון ייצור המורשה לייצר כלי טיס גדול, מנוע של כלי טיס כאמור, מדחף שלו או חלק שלו;"

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

רבותי, האם יש הערות?

עומר שלו:

אני חוזר על ההערה שהיתה קודם – גובה הסכום.

רננה שחר:

מה שאנחנו מוכנים לעשות - אנחנו מבקשים שתאשר את זה. אנחנו מוכנים לקבל שוב את הנתונים הכספיים מהחברות של המחזור העסקי, ולבדוק האם צריך לסייג את זה לפי המחזור העסקי של החברות.

גיורא רום:

אני לא חושב שזה דרך נכונה - - -

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

אני מנסה לחשוב פה על משהו. אל-על היא חברה גדולה. אני לא חושב שבעקבות זה אני צריך לקבוע שגובה הקנס יהיה בגלל גודל החברה. לעומת זאת, יש חברה אחרת שבסך הכול יש לה שני מטוסים גדולים שעומדים באותה קטגוריה, ואז הם עלולים לקבל קנס. שוב, יש משמעות שונה אם הקנס ניתן לחברה קטנה שכזאת ואם הוא ניתן לחברה גדולה, אין בכלל ספק. אני מסכים למה שאת מתכוונת – לקחת את סך כל ההכנסות של אותה חברה, ועל פי זה לקבוע את המדד של הקנס.

רננה שחר:

אולי לסייג על פי זה. אבל, אני לא - - -

איתי עצמון:

אנחנו צריכים לחשוב על זה. זה שינוי במודל, וצריך לחשוב על זה.

רביד דקל:

למשל, בחוק הפיקוח על הייצוא הביטחוני יש גם כן תאגידים מאוד גדולים, והעיצום הכספי הוא מאוד מאוד גבוה. יחד עם זה, היתה טענה מהסוג הזה שהעיצום הכספי הוא לא משהו שאמור להטיל מכת מוות על השחקנים בשוק. ולכן, הוא צריך להתחשב באיזשהו נתח הגיוני מהמחזור העסקי של החברות המפוקחות.

מכיוון שהנתון הזה של המחזור העסקי לא נמצא בדרך כלל אצל הרגולאטור, למעט רגולאטורים מאוד מסוימים, כמו הרשות לניירות ערך, אנחנו קבענו את זה שם באמת בתקנות ההפחתה כמגבלת מקסימום. זאת אומרת, העיצום הכספי הוא X. אבל, אם המפוקח יכול לבוא ולומר שזה עולה על – ואני חושבת שבתקנות ההן זה 20% מהמחזור השנתי – 20% או 15% מהמחזור השנתי, אז בבקשה תפחית לי.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

פה אני לא נותן שיקול דעת.

רביד דקל:

זה פשוט סכום חלופי, הנמוך מבין השניים. אם זה 50% מהמחזור העסקי של הגוף הזה, אז באמת לא הגיוני שיטילו עליו עיצום כספי כזה. הבעיה היא לנסח את זה בצורה כזאת שהמפוקח יצטרך להביא את הנתונים לרגולאטור, שיהיה לו תמריץ לעשות את זה, כי אני מניחה שהנתונים האלה לא נמצאים אצל רת"א באופן שוטף. זו איזושהי דרך כן לאזן את הדבר הזה – לקבוע איזשהו מנגנון חלופי. להגיד: העיצום הכספי הוא fixed. אבל, אם אתה רוצה לבוא ולומר לי שאני טועה כי צריך להפחית אותו בגלל שהחוק קובע שהוא לא יכול להיות מעל נתח מסוים מהמחזור העסקי שלך, אז בוא תביא לי את הנתונים, ואני אפחית לך את העיצום הכספי למשהו שאתה יכול לחיות איתו.

איתי עצמון:

איך בודקים את מהימנות הנתונים?

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

סליחה, נניח שמפעיל אווירי עבר עבירה מאחת הקטגוריות שכתובות פה. הקנס הוא 150,000 שקל. כלומר, אין פה אפשרות שזה מתחיל מסך מסוים ומגיע ל-150. זה 150, פחות מזה הוא לא יכול.

רננה שחר:

הוא יכול לפי תקנות. יש תקנות הפחתה שאומרות. אבל, אין עדיין.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

נכון לרגע זה, אין דבר כזה. האם לא רצוי שאנחנו נקבע איזשהו פרמטר שהקנס המרבי הוא 150. אבל, אני הייתי נותן אפשרות שזה יהיה בטווח של מ- עד.

רביד דקל:

מ- עד הוא משהו שאנחנו לא מסכימים לו, כי יש בו בעיות אחרות שקשה יותר לפתור אותן.

איתי עצמון:

אנחנו גם לא רוצים שתהיה אפליה בין גופים מפוקחים שונים לגבי אותו סכום. לכן, זו סמכות מינהלית.

רביד דקל:

זה פתח לרעה חולה שנקראת בספרות המקצועית של הרגולאציה Capture Theory.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

אולי היינו הולכים לכיוון של פעם ראשונה.

רננה שחר:

יש את זה בתקנות ההפחתה. אני מבינה את התרעומת שעדיין אין תקנות הפחתה.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

רבותי, אתם מדברים פה על דברים שלא ראינו אותם. אתם אומרים פה דברים, ואלו דברים כלליים.

רביד דקל:

אפשר להביא לישיבה הבאה דוגמה של תקנות הפחתה. זה פחות או יותר נראה אותו הדבר בכל תקנות ההפחתה, ואפשר להביא את זה כדי שתתרשמו.

לאה ורון:

אולי אפשר לכלול את זה בחוק כמו שהציע היועץ המשפטי של הוועדה.

רביד דקל:

סעיפי ההסמכה צריכים להיות יותר קונקרטיים ממה שהם נמצאים עכשיו.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

רננה, אני מציע את הדבר הבא. אני מבקש שתשבו ותעשו לגבי הדבר שיעורי בית לקראת הישיבה הבאה. לי אין בעיה לאשר את הסעיפים כפי שהם כרגע. אבל, בישיבה הבאה לא איכפת לי. אני אפילו מעדיף שלא לעשות הצבעה על הסעיפים האלה כדי שאוכל בעתיד לפתוח שוב הפעם את הסעיף. אני לא רוצה לפתוח אותו פעם, כי אני יכול לפתוח אותו פעם אחת.

בישיבה הבאה לא נצטרך לעשות את כל ההקראה. אם תביאו לנו תיקונים, נכניס אותם פה בתוך החוק הכללי, ונצביע עליהם. במידה ותרצו לשנות את זה שוב, אני אוכל לפתוח. לכן, אני מעדיף לא להצביע. האם זה הניח את דעתכם?

עומר שלו:

מניח את דעתנו. אני רק מבקש לראות את תקנות ההפחתה, ולנסות לאחד את זה.

איתי עצמון:

אני שוב חוזר ואומר שיכול להיות שאנחנו נשנה את הסעיף הזה, ויכול להיות שזה יעוגן בחוק. אני חשבתי שזה צריך להיות בחוק. אנחנו נבחן את זה לקראת הישיבה הבאה.

בועז חטיבה:

אז אולי נכון קודם לעסוק בתקנות ההפחתה, ולאורן - - -

איתי עצמון:

קודם כל קובעים את העיקרון, ואחר כך את הסייג לעיקרון. אבל, הכול יאושר ביחד.

בועז חטיבה:

סליחה על המילה "תקנות", גדי. לסכם את ההפחתה שרוצים לדון בה במסגרת החוק לפני הקנסות. אני מדבר על מה שהתכוון היועץ המשפטי לוועדה. אני מצטער על המילה "תקנות". היא היתה שגויה.

רננה שחר:

היועץ המשפטי לוועדה קיבל את הטיוטא מאיתנו.

יובל לוטן:

יש לא מעט חוקים שההפעלה שלהם מותנית בקיומן של תקנות.

רננה שחר:

אנחנו חושבים שזה בהחלט לא נכון.

איתי עצמון:

אני לא בטוח שנכון להתנות חוק ראשי בחקיקת משנה. אבל, אנחנו דנים כאן בכל ההסדר. שמענו את ההערות, ניתנו תשובות.

מ"מ היו"ר יצחק וקנין:

אני רוצה לסכם. בכל מקרה, יהיה לכם הרבה זמן להכין את הדברים, ואולי אפילו לשבת עם כל החברים שיושבים פה סביב השולחן כדי לגבש. הסמכות היא בידיכם. אבל, תביאו לנו מצב שכן נוכל לקדם אותו כמה שיותר מהר. בכל מקרה, להערכתי, זוהי ישיבה אחרונה שלנו מכיוון שבשבוע הבא ביום שלישי לא תתקיים ישיבה משום שזה יום תשעה באב. הכנסת יוצאת לפגרת הקיץ עד לאחר החגים. כלומר, אנחנו הולכים פה להפסקה של כחודשיים וחצי, כמעט שלושה חודשים. זה פרק זמן ארוך מאוד, ואני מציע לשני הצדדים – גם לרת"א וגם לגורמים – לשבת ביחד, ולנסות כמה שאפשר להגיע להסכמות.

נכון לרגע זה, אין תוכנית שיהיו ישיבות בפגרה. במידה והדבר הזה ישתנה, אנחנו נודיע לכם. בכל מקרה, אני חושב שזוהי תקופה מספיק ארוכה כדי שכל הצדדים יתארגנו כדי שנוכל לקדם את החקיקה, ולסיים אותה כמה שאפשר, לפחות עד סוף שנת 2010 כדי שנוכל להעביר את זה בקריאה שנייה ושלישית.

אני נועל את הישיבה, ואני מאחל לכולנו חופש נעים. תודה.

**הישיבה ננעלה בשעה 10:50.**