**הכנסת השמונה-עשרה נוסח לא מתוקן**

**מושב שלישי**

**פרוטוקול מס' 354**

**מישיבת ועדת הכלכלה**

**שהתקיימה ביום שלישי, ט' בכסלו התשע"א (16 בנובמבר 2010) בשעה 8:30**

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

**נכחו:**

**חברי הוועדה**:

יצחק וקנין – היו"ר

זאב בילסקי

**מוזמנים**:

עו"ד יערה למברגר – ייעוץ וחקיקה, משרד המשפטים

עו"ד רביד דקל – ייעוץ וחקיקה, משרד המשפטים

עו"ד תמר קלהורה – משרד המשפטים

דפנה עין דור – מנהלת אגף כלכלה, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

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

גיורא רום – מנהל רת"א

עו"ד רננה שחר – יועצת משפטית, רת"א

עו"ד אבישי פדהצור – לשכת היועץ המשפטי, רת"א

יואב בראל – מחלקת תקינה, רת"א

אילון טל – ראש אגף פיקוח ובקרה, רש"ת

עו"ד רינה פאר – המשנה ליועץ המשפטי, רש"ת

עו"ד הדס פיקסלר – לשכה משפטית, המשרד להגנת הסביבה

מרגריטה רוגינסקי – אגף רעש, המשרד להגנת הסביבה

רס"ן מירב בן עטר – יועצת משפטית חיל האוויר, משרד הביטחון

עו"ד רוני סטבקובסקי – לשכה משפטית, חברת אל-על

עו"ד עומר שלו – יועץ משפטי ומזכיר החברה, חברת אל-על

דניאל רוברטס – חבר ועד אגודת התעופה הכללית

ליזה גינזבורג – ועדת זכויות טייסים, אגודת התעופה הכללית

עמרי טלמון – מנכ"ל קלוב התעופה

אברהם קמחי – אחראי רגולציה, קלוב התעופה

עמרי אבני – יו"ר אגודת פקחי הטיסה

אלי נידם – יועץ משפטי, אגודת פקחי הטיסה

בנימין קלנר – רופא, החברה הישראלית לרפואה תעופתית

בועז חטיבה – יו"ר איגוד הטייסים

עו"ד רון גנט – יועץ משפטי, איגוד הטייסים

חיים ביבס – ראש העיר מודיעין-מכבים-רעות

עו"ד דנה חפץ-טוכלר – יועצת משפטית, עיריית מודיעין-מכבים-רעות

עו"ד עינב ליבנה – לשכה משפטית, עיריית מודיעין-מכבים-רעות

אלעד שמעונוביץ – דובר עיריית מודיעין-מכבים-רעות

דוד ביטן – סגן ראש העיר ראשון לציון

יפעת מאירוביץ'-יפת – מחזיקת תיק איכות הסביבה, עיריית ראשון לציון

רביב מייזל – ראש תחום מדיניות ציבורית, ההסתדרות הרפואית בישראל

יגאל – עוזר סגן ראש עיריית ראשון לציון

**ייעוץ משפטי:** אתי בנדלר; איתי עצמון

**מנהלת הוועדה**: לאה ורון

**רשמת פרלמנטרית**: שרון רפאלי

**הצעת חוק הטיס, התש"ע-2010.**

היו"ר יצחק וקנין:

בוקר טוב. אני פותח את ישיבת ועדת הכלכלה בעניין הצעת חוק הטיס, התש"ע-2010. לפני שאתחיל בהצעת החוק היה פרסום הבוקר לגבי אובך באזור נתב"ג, אז אולי תגיד כמה מילים בעניין הזה.

גיורא רום:

לפנות ערב הייתה התראה שעשוי להיות ערפל, ובסביבות חצות זה התגבר, והשדה נסגר. זה לא דבר שלא קיים בטבע – שדות תעופה נסגרים, ואז כל המטוסים שנמצאים בדרך לשדה התעופה נוחתים בשדה שהכינוי המקצועי שלו הוא "אלטרנייט", שדה חילופי. המטוסים נחתו בשדות ברודוס, בלרנקה, בקהיר ובעמאן. זה תהליך די סטנדרטי, והם מתחילים לחזור לשדה התעופה. יש עניין טכני שהצוות עובר את שעות התפעול שלו, ואנחנו מאשרים למי שרוצה לעשות יותר שעות כדי להחזיר את המטוס, בדרך כלל זה משדות תעופה סמוכים. השדה שלא נחתו בו הוא שדה שאני סגרתי אותו בתור "אלטרנייט" לפני חצי שנה – שדה התעופה עובדה. אני סגרתי אותו משתי סיבות: ראשית אין בו פקח אזרחי- -

היו"ר יצחק וקנין:

שאלה טכנית: לו השדה היה מתאים לנחיתה, לפי השקפת עולמה של רת"א, האם אפשר היה להנחית את המטוסים שם?

גיורא רום:

תראה, 25 טיסות היו צריכות לקבל שדה חילופי, ועובדה לא יכול לקבל 25 מטוסים. הוא יכול לקבל שלושה-ארבעה, וזה סוגר את כל השדה. אני כבר לא מדבר על זה שאין שם לא דלק לתדלק, לא שירותים לטפל בנוסעים. המקום האחרון בתור נוסע ובתור צוות שאתה רוצה לנחות בו זה שדה עובדה כי זה שדה צבאי. כשאתה נוחת בלרנקה, בעמאן או ברודוס אתה נוחת בשדה בינלאומי שיש לו מיד כל השירותים. בעובדה חסר עוד דבר – אין תהליך מכשירים אוטומטי – זה נקרא ILS. זאת אומרת שגם תהליך הנחיתה מבחינתו של צוות שלא מכיר את עובדה לעומת צוותים של אל-על הוא תהליך קצת יותר "טריקי" כי צריך לעשות נחיתה שהיא לא נחיתת מכשירים, שזה מה שרוב הטייסים מעדיפים לעשות. אבל זה לא שינה את העובדה שיש פה מספיק שדות בסביבה, והמטוסים נמצאים שם ויתחילו לחזור עכשיו לנתב"ג, כל מטוס בזמנו.

היו"ר יצחק וקנין:

זאב, רצית להתייחס?

זאב בילסקי:

כן, תודה, אדוני היושב ראש. אמנם לא התכנסנו לצורך העניין הזה, אבל צריך לקחת את זה הרבה יותר ברצינות, גיורא. קודם כול אין שום סיבה להכשיר את שדה התעופה בעובדה כדי שיקלוט את הטיסות - שלוש או חמש או כמה שצריך להיות. הנה, שמעת הבוקר, יש אנשים שתקועים בעמאן שש שעות. הוא יושב בתוך מטוס של "אוסטרליאן איירליינס", הטייס הודיע לכולם שהוא עבר את מכסת השעות שלו, לא נותנים להם לצאת מהמטוס. תבין מה זה שאנשים צריכים לשבת שם כל כך הרבה שעות בלי לצאת מהמטוס בכלל. הם לא יודעים מה יהיה, הם לא יודעים מתי ימריאו.

דבר שני, להכשיר את שדה התעופה בנתב"ג. אני לא מומחה גדול בטיסה, אבל ממה שהבנתי ישנם מכשירים שאפשר לעשות ראייה של 300 מטר או של 500 מטר – אפשר לעשות הרבה דברים בעידן הזה כדי שמטוסים ינחתו. הנזק שנגרם היום לנוסעים, גם אלה שבאים וגם אלה שאמורים לצאת, הוא אדיר.

דבר נוסף – היום יש SMS. שדה התעופה ידע על זה ב-2:00 בלילה, זה לא דבר שנחת עליו. אנשים יוצאים ב-5:00 בבוקר מהבית. לכן בלחיצה אחת יכלו לשלוח SMS, ואם קשה להפעיל את זה תיגשו לחברי הכנסת שיספרו לכם איך שולחים SMS ל-5,000 מתפקדים. כך אפשר להודיע לאנשים שיש בעיה ושלא ייצאו מהבית.

היו"ר יצחק וקנין:

הבעיה היא שזה משגע אותנו אחר-כך. אצלנו יושב ראש הסיעה כל הזמן מסמס לנו להיכנס להצבעה, ואנחנו יושבים כבר, מצביעים – והוא ממשיך לבקש שניכנס להצבעה.

זאב בילסקי:

אצלכם לא צריך הרבה SMS, זאת סיעה מסודרת – מישהו אחד אומר, והכול מסתדר. אבל אצלנו זאת בעיה, צריך הרבה SMS. לכן צריך לקחת את זה מאוד ברצינות, גיורא. בכישורים שלך וביכולות שלך להשפיע קצת ולשדרג את השדה בנחיתות וגם את עובדה וגם להתריע בפני הנוסעים שיושבים עכשיו ולא יודעים מתי הם יטוסו, זה דבר שבהחלט אפשר לפתור במאמץ לא כל כך גדול.

גיורא רום:

את הרעיון של ה- SMS אני אעביר לרש"ת - -

קריאה:

אילון טל.

גיורא רום:

אני לא יודע אם אילון טל מופקד על זה, אני אדבר על זה עם מנכ"ל רש"ת, ואעלה בפניו את הרעיון שישלחו SMS – או הם או חברות התעופה או ה- "handling agencies" ושיתקשרו עם הנוסעים. זה רעיון מאוד מעניין, אני אעביר להם אותו.

היו"ר יצחק וקנין:

מה שמפריע הוא שאנחנו נשענים על שדה תעופה אחד. זה דבר שלא נתפס לי בהיגיון. במצבים אחרים זה יכול להיות לא הכי טוב.

גיורא רום:

נשענים על שדה אחד, באיזה מובן?

היו"ר יצחק וקנין:

כי לו הייתה אופציה אחרת אפשר היה לנחות במקום אחר.

גיורא רום:

אז אני שוב אומר: גם אם הייתי מסכים שעובדה יהיה- -

היו"ר יצחק וקנין:

שדה התעופה באילת לא יכול היה לקלוט?

גיורא רום:

לא.

קריאה:

הוא קטן מדי.

גיורא רום:

לא עובדה ולא שדות צבאיים, וכשיש צורך לנחות ב"אלטרנייט" השיקול הראשון הוא קודם כול לנחות בביטחון. השיקול השני הוא לנחות בשדה שההסתברות לקבל בו שירותים כדי שתוכל להמריא מחדש היא ההסתברות הכי גבוהה. לכן שדות מסחריים עדיפים עשרת מונים על שדות צבאיים, ובטח מהסוג של עובדה שאין בו כלום מבחינת התעופה המסחרית. אבל אנחנו עובדים; אנחנו עומדים לדון עם שר התחבורה – הגשנו לו תכנית אב לשדות תעופה. כולם מכירים את המונח "שדה תעופה משלים לנתב"ג", ואני מקווה שתוך 10-8 שנים יהיה שדה נוסף. בכל השאר נטפל בהתאם להמלצות שלכם.

זאב בילסקי:

זה לא יהיה בקדנציה שלי, בקדנציה שלו זה יהיה.

היו"ר יצחק וקנין:

לא בטוח, זאב.

זאב בילסקי:

אוהבים אותך.

היו"ר יצחק וקנין:

עד כאן.

זאב בילסקי:

לא, לא, לא.

היו"ר יצחק וקנין:

מספיק. עברנו את הגבול אנחנו.

זאב בילסקי:

לא, לא, לא.

היו"ר יצחק וקנין:

רבותיי, אנחנו נמשיך. רננה, בשבוע הקודם היו סעיפים שלא הצבענו עליהם. אתם רוצים שנחזור עליהם או שנמשיך?

רננה שחר:

אנחנו רוצים לחזור עליהם.

היו"ר יצחק וקנין:

איזה סעיף?

רננה שחר:

אנחנו רוצים לסיים את פרק העיצומים הכספיים. בסעיף 128 פסקאות (18) ו-(18א) עדיין לא הוצבעו. הייתה לנו שיחה עם הלשכה המשפטית של הוועדה לגבי המהות של העיצומים, לפי הסעיפים האלה. אני אזכיר ש-(18) זה עיצום כספי בגובה 50% מהסכום הבסיסי למי שהפעיל כלי טיס בניגוד לכללי הטיסה שנקבעו לפי סעיף 69, ו-(18א) – מי שנתן שירותי ניהול תעבורה אווירית בניגוד לכללי ניהול תעבורה אווירית שנקבעו לפי סעיף 69.

כללי הטיסה וכללי ניהול התעבורה האווירית נקבעים לפי סעיף 69 להצעת החוק. יש שם כל הנושאים שבהם נקבעים הכללים. במקור הצענו רק את הנושא של קביעת כללי טיסה – זה לפי סעיף 12 לאמנת שיקגו. כללי הטיסה זה כמו כללי תעבורה בכביש שכולם מכירים: נוסעים בצד ימין, עוצרים בתמרור "עצור" וכולי. זה שונה בגלל המטריה, וכללי התעופה מתייחסים למה שקורה כששני מטוסים מתקרבים, אם פונים ימינה או שמאלה, באלו גבהים טסים, באלו מהירויות טסים, הצגת אורות. זה כמו כללי הדרך.

סעיף 12 לאמנה שקובע את הנושא של כללי הטיסה הוא סעיף מיוחד בשני אופנים: הוא גם מיוחד בכך שהוא נותן תוקף להוראות נספח 2 לאמנה, כמו שהן מעל הים הפתוח. זאת אומרת לא משנה מה אנחנו קבענו, מבחינה בינלאומית כשהוא טס לא מעל שטחן של מדינות הוא חייב לציית לכללים האלה. אין לו ברירה, וזה הגיוני שכשיש שני כלים שמתקרבים זה לזה בים הפתוח הם ידעו מה לעשות ויפעלו לפי הכללים. הדבר השני הבולט מאוד בסעיף 12 לאמנה הוא שהוא היחיד שקובע שהמדינות החברות מתחייבות להעניש על הפרת הכללים האלה. אין סעיף אחר באמנה שיש התחייבות להעניש על הפרת כללים, חוץ מסעיף 12 לאמנה. זה לגבי האמנה עצמה.

אני רוצה לתת הבהרה לגבי (18א): נשאלנו האם פקח הטיסה כעובד של רש"ת יכול להיות חשוף להטלת עיצום כספי בשל הפרה של רש"ת, בשל הפרה של יחידת הנת"א. נניח שהחובה בתקנות קובעת שיחידת נת"א תעשה כך וכך – האם פקח הטיסה חשוף לעיצום כספי, והתשובה שלנו היא "לא". פקח הטיסה לא חשוף לעיצום כספי משום שהתקנות יגדירו במפורש מי בעל החובה, האם זה פקח הטיסה או יחידת הנת"א עצמה, כפי שהתקנות שמוכרות לנו בנושא הפעלת כלי טיס קובעות האם זה המפעיל האווירי או האם זה הטייס המפקד. החלוקה בתקנות היא ברורה. לכן פקח הטיסה אינו חשוף לעיצומים כספיים בשל הפרות של רש"ת. ככל שיש חובות אישיות בתקנות פקח הטיסה חשוף לעיצומים כספיים מהפרת חובות אישיות כבעל רישיון. אותו דבר לגבי הטייס המפקד – הוא בעל הרישיון, ולכן בעל חובות מכוח התקנות, ולכן חשוף לעיצומים אישיים.

היו"ר יצחק וקנין:

יש הערות?

גיורא רום:

איפה עורכת הדין של כימניר?

אילון טל:

בסיבוב הקודם של הדיון לפני שהוחלט לא להצביע עלתה פה לדיון, למיטב זיכרוני, "רשלנות רבתי" – "gross negligence". יש הרבה ספרות בנושא עיצומים ועונשים שמפרידה בין טעות שנעשית ורוצים להפיק ממנה למידה ולקחים לבין מעשה לא ייעשה של עובד. עם כל ההסברים עדיין לא ניתן מענה להבחנה הזאת, אם כי התרשמתי שיש הכרה בהבחנה הזאת.

היו"ר יצחק וקנין:

היא הגדירה את זה כרגע.

אילון טל:

לא, היא דיברה על כך שיש סעיפים שבהם רש"ת אחראית על הפעלת יחידת נת"א, ולכן העובד לא יישא באופן אישי בעיצומים כספיים. אבל לא על העניין שהעובד עשה טעות, ועבד בניגוד לכללי ניהול תעבורה אווירית.

היו"ר יצחק וקנין:

אז מה אתה מצפה שנעשה?

אילון טל:

הציפיות שנתמכות בספרות הן לעשות איזושהי מידה של הבחנה- -

אתי בנדלר:

הציפיות שנתמכות בספרות מתייחסים לעיצומים כספיים או לדיני עונשין? מתחייבת כאן הבחנה בין מישור המשפט המנהלי לבין מישור המשפט הפלילי. אני לא בטוחה שאדוני עומד על ההבדל בין הדברים.

אילון טל:

אני לא משפטן, ואני לא מדבר על הגישה שמפרידה מבחינה משפטית- -

אתי בנדלר:

אתה מדבר על ספרות מקצועית, אז כדאי שנדע על מה מדברת הספרות המקצועית.

אילון טל:

הספרות המקצועית עוסקת בתרבות הבטיחות, ובתוך תרבות הבטיחות יש הבחנה בין מעשים שעובד נענש עליהם בדרך זו או אחרת – כמובן, דגש רב יותר הוא על אישומים פליליים, ויש גם כאלה דברים בעולם. יש מדינות שיש בהן בהחלט תרבות עונשית; ברגע שקורית טעות תפעולית, נענשים עליה. אני מתייחס לכל המעטפת: למשל אם טייס בלחץ עבודה בתא הטייס טס בטיסה במהירות שאסור לטוס באותו מקום, השאלה אם דבר כזה נעשה לא מתוך רצון להפר הוראות, אלא מתוך עבודה בזמן אמיתי. השאלה האם רת"א או אתם חושבים שיש מקום לאמץ את ההבחנה הזאת, ועל דברים מסוימים לא לתת עונשים. אם תקראו להם עיצומים כספיים זה גם עונש לפרט – וזה גם עונש – או שאתם רוצים לאחד את הכול למקשה אחת.

היו"ר יצחק וקנין:

אי אפשר לעשות הפרדה, לדעתי. זה ייקח אותנו למקומות שאנחנו לא רוצים.

אתי בנדלר:

לא ראוי לעשות את ההפרדה המוצעת כאן. יש לכך תשובות טובות, אבל אני מציעה שהמומחית במשרד המשפטים, עורכת הדין רביד דקל תיתן לכך תשובה.

רביד דקל:

אני רוצה להבהיר משהו שאמרתי בישיבה שהשתתפתי בה לא מזמן. המנגנון של עיצומים כספיים הוא חדש, והוא מיועד להחליף את מה שעד היום ידענו לעשות בעבירות פליליות ובמצבים שמדובר בעבירות פליליות שאנחנו בכלל לא רוצים להתעסק בשאלה אם הוא ידע או לא ידע, טעות או לא טעות. אנחנו רוצים לקבוע סטנדרט מאוד מחמיר, וזה קורה בדרך כלל במצבים שההוראות מיועדות לשמור על כך. ההתחלה של ההוראות, אפשר למצוא אותן בבטיחות בעבודה בכל מיני מקומות שהמחוקק רצה לקבוע סטנדרט מחייב שאי אפשר לסטות ממנו, וברגע שאתה סוטה ממנו זה מחייב אותך להיערך אפריורית שלא תטעה בטעויות האלה. בעבר כשכל החקיקה הייתה פלילית קבענו במקרים כאלה עבירות של אחריות קפידה. בעבירות מן הסוג הזה די ביסוד העובדתי כדי להטיל אחריות פלילית על בן אדם. המגבלה שהמחוקק שם לו בהקשר של עבירות של אחריות קפידה היא שלא ניתן להטיל עונש מאסר, אלא רק עונש קנס. זה במידה רבה מחקה את המנגנון של אחריות קפידה, אבל הוא לא פוגע בחירות, הוא מנקה את הקלון שיש בהרשעה פלילית, והוא במישור המנהלי. לכן כשקובעים את המנגנון של העיצומים הכספיים אנחנו רוצים לציין סטנדרט מחייב שאי אפשר לסטות ממנו מכיוון שמדובר בחיי אדם ובבטיחות. זאת הסיבה שאנחנו לא מתייחסים למצבים של טעויות לחוסר מודעות ולדברים שנוגעים למצב הנפשי וליסוד הנפשי של מי שמבצע את ההפרה הזאת.

היו"ר יצחק וקנין:

עוד הערות?

רינה פאר:

כן.

בשבוע שעבר לאחר הישיבה כאן התקיימה ישיבה של משרד המשפטים עם כמה אנשים שיושבים סביב השולחן הזה, שעסקה בשאלת just culture בהקשר אחר, בהקשר החקירות של החוק הראשי. אולי יש מקום, נוכח ההערה של חברי לעבודה אילון טל, להמתין ולראות מה תהיינה תוצאותיה של אותה ישיבה, ואם תהיה התקדמות בנושא של just culture בעניין חקירות הבטיחות, ייתכן שאפשר יהיה ליצור קשר בין אותן מסקנות לבין ההוראה של סעיף 128(18א). מאחר שעד היום לא טיפלנו בזה, אם הוועדה תיאות להמתין עוד זמן לא ארוך עד אשר משרד המשפטים ומשרד התחבורה יגבשו את עמדתם בסוגיה השנייה של החקירות יכול להיות ששום דבר לא יצמח מסעיף 128 (18א), והוא יאושר כלשונו, וייתכן שאפשר יהיה למצוא דרך להכניס פה שינוי כלשהו.

רננה שחר:

אני רוצה להסביר. בשבוע שעבר התקיים דיון בנושא מעמדן של חקירות פנימיות שגוף תעופתי מבצע בעצמו מתוך האינטרסים הבטיחותיים שלו לקדם את הבטיחות – מה ההגנות שניתן לתת למידע שנאסף בחקירה מסוג זה.

המונח just culture מתייחס למושג "מידע בטיחותי". זה מידע שנאגר בגופי התעופה ברת"א, וחלק מהדברים מדברים על מידע שמועבר בצורה חופשית ובצורה וולונטרית, התנדבותית. המונח just culture אומר: בואו נשתף את המידע הבטיחותי – נתונים של דיווחים על תקריות, על תאונות, מערכות שמנתחות את הטיסה בחברות התעופה – יש כל מיני דוגמאות למערכות כאלה - ותמורת השיתוף במידע בואו נעניק הגנות מסוימות שלא ניתן להשתמש במידע הזה כלפי עובד הטיס. זאת מטריה אחת.

נניח שתהיה הוראה בחלק הכללי של החוק, שלפיה, מערכות שיש בהן מידע בטיחותי לא יעשו שימוש במידע הזה שנצבר במידע הבטיחותי כלפי עובד טיס בהליך כזה או אחר – בסדר, תהיה הגנה כללית. היא לא קשורה לפסקאות (18) ו-(18א). אנחנו באופן קצת מקרי ב-(18) וב-(18א). אדוני אישר 80 פסקאות שחלקים גדולים מהם אומרים שהאחריות היא של הטייס ושל פקח הטיסה או של עובד טיסה או של רחפן. הנושא של הגנה למידע במערכות מידע בטיחותי, אנחנו בוחנים אותו בשיתוף משרד המשפטים- -

היו"ר יצחק וקנין:

הכיוון שלכם הוא חיובי מאוד לגבי העניין שדיברת עליו.

רננה שחר:

אבל הוא לא קשור לפסקאות (18) ו-(18א).

היו"ר יצחק וקנין:

עוד הערות, רבותיי? אין הערות.

אני אצביע על הסעיפים (18) ו-(18א), כפי שהוקראו. מי בעד? מי נגד? מי נמנע?

הצבעה

בעד סעיפים (18), (18א) – רוב

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיפים (18), (18א) אושרו.

היו"ר יצחק וקנין:

סעיפים (18), (18א) אושרו.

לאה ורון:

רק נאמר שחבר הכנסת בילסקי מצביע במקום חבר הכנסת אלי אפללו.

רננה שחר:

סעיף 140.

ערעור 140. (א) על דרישת חיוב לפי פרק זה ניתן לערער לבית משפט השלום, בתוך 30 ימים מיום מסירת הדרישה למערער.

(ב) אין בהגשת ערעור לפי סעיף זה כדי לעכב את תשלום העיצום הכספי, אלא אם כן הסכים לכך המנהל או אם בית המשפט הורה אחרת.

(ג) החליט בית המשפט לקבל ערעור שהוגש לפי סעיף זה, לאחר ששולם העיצום הכספי, יוחזר סכום העיצום הכספי או כל חלק ממנו אשר הופחת על ידי בית המשפט, בתוספת הפרשי הצמדה וריבית מיום תשלומו עד יום החזרתו.

היו"ר יצחק וקנין:

הערות.

אתי בנדלר:

כפי שהנושא הובא לידיעתי – אני, כידוע, לא השתתפתי בדיונים עד כה, אלא התערבתי מאחורי הקלעים במקום שעורך דין עצמון הפנה את תשומת לבי לבעיות שמתעוררות אגב הדיון בהצעת החוק - לגבי הסעיף הזה הבנתי שהבעיה היא מה קורה משהוטל עיצום כספי. הסכומים של העיצום הכספי הם לעיתים נמוכים מסכום האגרה המשולמת, על-פי תקנות בתי המשפט (אגרות) בשל הגשת ערעור. זה עלול לסכל בעצם את האפשרות המעשית להגיש ערעור על ההחלטה להטיל עיצום כספי משום שהעלות שתהיה כרוכה בכך היא גבוהה מהעיצום הכספי, כאמור. אי לכך נדרשו לנושא הזה ונאמר, בין היתר, שתובא הצעה לגבי אגרות בתי משפט לצורך הגשת ערעור. הוגשה הצעה על-ידי הלשכה המשפטית של מערכת בתי המשפט. ברשותכם, אני אקריא את נוסח המכתב:

הנדון: **אגרות בהליך ערעור על עיצום כספי מכוח חוק הטיס**

"בעקבות פניית מחלקת ייעוץ וחקיקה במשרד המשפטים בנושא, נבקש לאשר בכתב כי להנהלת בתי המשפט אין התנגדות – ואני מדגישה את המילים: אין התנגדות – לתיקון תקנות האגרות על פי הנוסח שהוצע על ידי הועדה, קרי כי במקרים בהם מדובר בעיצום כספי שאינו עולה על 1,000 ₪, לא יעלה סכום האגרה על רבע מגובה העיצום הכספי.

כמובן שהסכמת הנהלת בתי המשפט אינה מחייבת את הגורמים הנוספים הרלוונטיים לצורך אישור התקנות.

אנו חוזרים על עמדתנו לפיה יש להסדיר עניינים הנוגעים לאגרות בתי משפט במסגרת תקנות בתי המשפט (אגרות), תשס"ז-2007 ולא בחקיקה ספציפית הנוגעת לעניין המסוים בו נגבית האגרה".

המכתב הזה כשלעצמו הוא מכתב יפה ומספק. הנהלת בתי המשפט מספיקה לכך שתהיה אגרה מופחתת במקרה של ערעור על הטלת עיצום כספי. דא עקא שהיא לא נותנת אפילו תחילת דרך, או מקסימום תחילת דרך, כדי להבטיח שתקנות כאלה אכן יובאו לאישור ועדת חוקה חוק ומשפט. אסביר את דבריי: את התקנות בדבר אגרות מתקין שר המשפטים בהסכמת שר האוצר ובאישור ועדת חוקה. מטבע הדברים כשמוצע להתקין תקנות כאלה נדברים דבר ראשון עם הנהלת בתי המשפט לצורך העניין הזה. אבל לא רק שהם לא גורם מכריע, הם מקסימום גורם מייעץ בפני הרשויות, בפני מי שמוסמך בעצם להתקין את התקנות או לאשר אותן.

לאה ורון:

וכל עוד לא יותקנו תקנות לא ניתן להפחית את האגרה, אני מבינה.

אתי בנדלר:

וכל עוד לא יותקנו תקנות לא ניתן להפחית את האגרה.

אני רוצה שוב להבהיר: זה קשור ולא קשור לסעיף שדיברנו עליו, כי בכל מקרה הליך של ערעור על הטלת עיצום כספי ברור שצריך להיות. זה קשור יותר לגובה העיצומים הכספיים ולהפחתה, כמובן.

רננה שחר:

זה לא קשור.

אתי בנדלר:

זה קשור באיזו שהיא צורה כי ההפחתה אומרת שיוטל עיצום כספי בסכום מופחת, אז בוודאי שזה מדגיש עוד יותר את חוסר הכדאיות בהגשת ערעור. גם במקום שמוטל על מישהו עיצום כספי טוען שיש לו סיבה טובה להגשת ערעור. אינני מתנגדת לכך שהסעיף הזה יאושר כפי שמוצע כאן, אבל ברור שלא ניתן להסתפק בהמשך לפני סיום הדיונים במכתב הזה. אנחנו צריכים את עמדת משרד המשפטים אם בכוונתו באמת להציע תקנות מהסוג הזה, ומה עמדת משרד האוצר – האם הם יתמכו או לא יתמכו בהגשת התקנות ותוך איזה פרק זמן מתכוונים להציע תקנות כאלה לוועדת חוקה, חוק ומשפט של הכנסת.

יערה למברגר:

ראשית אני אבקש להתנצל בשם הנציגים של הנהלת בתי המשפט שהם לא יכלו להגיע היום לדיון. האמת שהמכתב הזה לא נכתב בנוסח מכתב כי זה נכתב בהנהלת בתי המשפט, אבל זה נעשה לאחר התייעצות ובתיאום ועל דעת מחלקת ייעוץ וחקיקה במשרד המשפטים. זאת אומרת המכתב הזה הוא גם מטעם משרד המשפטים- -

אתי בנדלר:

היא משקפת את עמדתו של שר המשפטים שאכן הוא מתכוון להציע תקנות כאלה?

יערה למברגר:

אני עדיין לא יכולה להגיד שהיא משקפת את עמדתו של שר המשפטים, אני יכולה להגיד שהיא משקפת את עמדת הגורמים המקצועיים במשרד המשפטים שמתכוונים להמליץ כך בעניין. אני גם יודעת שנמצא על הפרק תיקון גדול שמתכוונים לעשות בימים אלה בתקנות האגרות, והם הביעו נכונות לצרף את זה לתיקון זה. אני לא יודעת לציין עכשיו לוח זמנים ספציפי, אבל אני יודעת שהם דיברו על צירוף לתיקון הקרוב, ולכן אני לא צופה שזה יהיה זמן רב.

עניין נוסף הוא שלא הספקנו לקבל את עמדת משרד האוצר, וכמובן, בהמשך נביא אותה, אבל המכתב מנוסח כך מכיוון שהנהלת בתי המשפט לא יכולה להחליף את הוועדה המוסדית ולא את הגורמים האחרים. נמסר לי שנושא דומה עלה לא מזמן בוועדת חוקה בהקשר של פיטורים משירות שלא על בסיס משמעתי של שוטרים לעומת חיילים. כאשר היה ערעור על כך הייתה אגרה בגובה שונה. נשאלה שאלה למה שוטרים וחיילים צריכים לשלם אגרה בגובה שונה כאשר הם מערערים על ההחלטה. בעניין ההוא הנהלת בתי המשפט הביעה התחייבות דומה, ואחר כך תיקנה בהתאם. זאת לא פעם ראשונה שנעשה הליך מעין זה.

אתי בנדלר:

אוקיי.

היו"ר יצחק וקנין:

אני יכול לאשר את הסעיפים, ובמידה שיותקנו תקנות לפני שאנחנו מסיימים את החוק יכול להיות שאנחנו נוכל לפתוח את הסעיף ולשנות.

אתי בנדלר:

לאו דווקא את הסעיף הזה, יותר בנושא גובה העיצומים הכספיים.

רננה שחר:

נעלה אותם.

אתי בנדלר:

רעיון טוב. תביאו הצעה לוועדה, והיא ודאי תשקול את זה בחיוב, אין לי ספק. אני מקווה שהפרוטוקול רואה את החיוכים.

אני מאוד מבקשת, על כל פנים, שתביאו לידיעת הוועדה כיצד מתקדמים ההליכים בתחום הזה.

היו"ר יצחק וקנין:

אני בכלל חושב שבלי קשר לנושא האגרות כרגע, כל נושא התקנות, שלא שייך אלינו ספציפית, אלא יותר למשרד המשפטים, לוועדת חוקה ולכל הגורמים שצריכים לאשר אותן – אנחנו משתדלים שהתקנות של חוק הטיס יסתיימו בד בבד עם סיום הדיונים על הצעת חוק הטיס. אני לא בטוח שזה מה שיהיה, אבל ראוי כיוון שכל נושא ההפחתות באגרות תלוי בתקנות שיתקין שר התחבורה. זה כבר לא שייך למשרד אחר או שהוא תלוי במשרד אחר או בחתימה של שר האוצר או של ועדה אחרת. לכן אמרתי שראוי שהדברים ילכו בד בבד על מנת שנסיים אותם. אני מקווה שזה מה שיהיה בסופו של דבר.

רננה שחר:

בכוונתנו לעמוד בכך, אדוני. אלה תקנות בהסכמת שר המשפטים. אנחנו התחייבנו, ואנחנו מביעים את התחייבותנו פעם נוספת.

היו"ר יצחק וקנין:

יש הערות? כן, מר טלמון.

עמרי עמרי טלמון:

הערתי בפעם הקודמת שיש סתירה בין 30 היום של 137 ל-30 היום של 140(א) מפני ש-30 האלה מוציאים מכלל אפשרות שבית המשפט יורה אחרת ויעכב את תשלום העיצום. אין מספיק זמן להגיע לבית המשפט לבקש דיון וכן הלאה לפני תשלום העיצום.

היו"ר יצחק וקנין:

נתנו לזה זמן.

עמרי טלמון:

30 תוקנו ל-60 בסעיף אחר. השאלה אם אין מקום לתקן גם ב-137 ל-60 כדי שאדם יספיק להגיע לבית המשפט להגיש את העתירה ולקבל את אישור בית המשפט לדחיית תשלום העיצום. אם שניהם יהיו 30 זה לא יכול להתבצע.

היו"ר יצחק וקנין:

מר טלמון, מה שנהגנו בסעיף מסוים זה לא אומר שננהיג בכל הסעיפים. אין לזה שום שייכות. שם ראיתי לנכון בגלל המהות של הסעיף, כן לתת את האפשרות. פה לא.

אתי בנדלר:

הסטנדרט של 30 ימים אחיד בכל החוקים.

היו"ר יצחק וקנין:

זה אחיד, לכן לא צריך לתת פרק זמן נוסף. עוד הערות, רבותיי.

בועז חטיבה:

האם אין מקום להבהיר בסעיף שעצם התשלום אינו מהווה הודעה? זה אולי נמצא פה במובלע, אבל האם אין מקום לכתוב את זה בצורה ברורה ומפורשת?

היו"ר יצחק וקנין:

משרד המשפטים צריך להגיד את זה.

רביד דקל:

משרד המשפטים כבר ענה.

היו"ר יצחק וקנין:

כשאני מקבל דוח מהמשטרה- -

אתי בנדלר:

זה לא אותו דבר.

היו"ר יצחק וקנין:

בסדר, אני רוצה להקצין את זה. במקרה של דוח מהמשטרה יש לי אפשרות לשלם את הדוח או להישפט. פה לא – פה הוא צריך לשלם, ואחרי כן להגיש את הערעור.

רננה שחר:

קודם יש לו שימוע, אדוני.

רביד דקל:

יש תהליך שבו הוא טוען את הטענות שלו. זה ככל שאתה הגעת לבית משפט, ובית המשפט קבע שאתה אשם, ואתה צריך לשלם. אז יש לך אפשרות לערער על ההחלטה של בית המשפט. אנחנו במדרגה השנייה כבר.

היו"ר יצחק וקנין:

כן, זה אחרי הערעור.

יערה למברגר:

זה אחרי השימוע.

רביד דקל:

זה אחרי השימוע, אחרי שההחלטה המנהלית הופכת להיות סופית.

היו"ר יצחק וקנין:

אני אצביע על הסעיף כפי שהוקרא. אבל אתם תצטרכו לעדכן אותנו מה מתקדם בוועדת החוקה לגבי התקנות של האגרות או מה נעשה.

מי בעד סעיף 140? מי נגד? מי נמנע?

הצבעה

בעד סעיף 140 – רוב

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיף 140 אושר

היו"ר יצחק וקנין:

סעיף 140 אושר.

סעיף 141, בבקשה. עם זה יש לי בעיה.

רננה שחר:

סעיף 141.

פרסום 141. הוטל עיצום כספי לפי פרק זה, רשאי המנהל לפרסם בכל דרך את דבר הטלת העיצום הכספי וסכומו, את שמו של המפר ואת מהות ההפרה שבשלה הוטל העיצום הכספי ונסיבותיה.

היו"ר יצחק וקנין:

אם הייתי מצטט מהפרוטוקול מה שאמרתי בפעם שעברה: זה לא פשוט. אמרתי שאני מתנגד לסעיף הזה.

אתי בנדלר:

לפרסום השמות בלבד.

היו"ר יצחק וקנין:

כן, ודאי.

רננה שחר:

פרסום שמות אישיים של עובדי טיס.

אתי בנדלר:

נכון. מדובר על ההצעה של הממשלה במסגרת הסעיף הזה לאפשר למנהל לפרסם את שמו של עובד טיס במקום שהוטל עליו עיצום כספי. אני רוצה כבר להביא לידיעת הוועדה שבישיבה משותפת בינינו ככל שמדובר בתאגידים לנו, הייעוץ המשפטי, אין התנגדות שהשמות יפורסמו.

רינה פאר:

שמות התאגידים, לא של העובדים.

אתי בנדלר:

כן, ברור. ככל שמדובר בעובדי טיס התחלנו להציע רעיון להצעת פשרה לגבי עובד טיס שנותן שירות לציבור, כלומר אם יש צורך בשם שלו כדי להזהיר את הציבור מפניו, שיידע שעל אותו אדם הוטל עיצום כספי בשל הפרה שקשורה במתן השירות לציבור, אולי יש לכך איזשהו מקום. אני רוצה לציין שמשרד המשפטים רואה חשיבות גדולה בפרסום השמות, דא עקא שעורך דין עצמון בדק גם אתמול בערב את רשימת החוקים שבהם יש עיצומים כספיים ואין בהם פרסום שמות, ומסתבר שחוקים מאוד חשובים, שעורך דין עצמון יכול להפנות את תשומת לב הוועדה אליהם, אינם כוללים חובת פרסום הגם שבהם יש חשיבות לא פחות גדולה כלפי הציבור בבחינת "ייזהר ויידע", ובכל זאת אין חובת פרסום, גם אם מדובר בתאגידים.

היו"ר יצחק וקנין:

סליחה שאני קוטע אותך. אני מחזק את דברייך, אתי. מדובר בתאגידים מסודרים, לפחות בנושא שאנחנו מטפלים בו כרגע. התאגיד עצמו לא ירצה מישהו שסרח ועשה דברים שעוד צריך לפרסם את שמו, זה גם יפגע בתאגיד עצמו. אני מאמין שהתאגיד עצמו ינקוט את ההליכים המנהליים. בישיבה הקודמת התנגדתי לסעיף הזה וגם היום אני בדעה הזאת שלא צריך לעשות את זה.

אתי בנדלר:

אתה מתנגד בכל מקרה לפרסום שמות אנשים? אני מבינה שלגבי תאגידים אין בעיה.

היו"ר יצחק וקנין:

לגבי התאגידים אין לי בעיה. לגבי אנשים זה סיכול ממוקד, מה שנקרא. סליחה על הביטוי, אבל זה לא פשוט. אני חוזר על מה שאמרתי בישיבה הקודמת: "שופך דם האדם באדם דמו יישפך", כך כתוב. אז רש"י כותב שם, מה זה "שופך דם האדם באדם"? "ראוי לו לאדם להשליך את עצמו לכבשן האש, ואל ילבין פני חברו ברבים". אם יש נוכל או מישהו שעושה דברים שהציבור נפגע מהם בצורה ניכרת. לדעתי, סוג האנשים שאנחנו מדברים עליהם במקרה הזה, זה הסוג. ולכן אני לא חושב לתת לזה את האפשרות הזאת. זה מרחיק לכת בחקיקה הזאת במה שאנחנו מטפלים כרגע. אבל בכל זאת הייתי רוצה לשמוע גם אתכם.

רביד דקל:

אני אתחיל בכך שאני לא ראיתי את הרשימה שאיתי עשה לגבי החוקים. אני מודעת לכך שיש הסדרים של עיצומים כספיים שבהם סעיף הפרסום לא מופיע. אני רוצה לעשות סקירה היסטורית בעניין הזה ולהסביר שמאז שנת 2004, מאז רפורמת בכר שאז אנחנו רואים בחקיקה שנוגעת לעיצומים כספיים הליך מנהלי יותר מסודר באופן סטנדרטי מוכנס הסעיף של הפרסום.

איתי עצמון:

אני יכול לתת כמה דוגמות מחקיקה חדשה.

היו"ר יצחק וקנין:

לא, לא.

רביד דקל:

יתרה מזאת, אני רוצה להביא לתשומת לבו של אדוני שהפרסום של השמות מופיע בחוקים שונים וגם בהצעות חוק שנמצאות עכשיו בכנסת. כמו למשל, בוועדת הכספים אושר סעיף הרבה יותר מרחיק לכת בעניין הפרסום, ואני הבאתי אותו פה איתי כדי להראות.

היו"ר יצחק וקנין:

תגידי לי באיזה חוק.

רביד דקל:

חוק ניירות ערך (אכיפה - - -)- -

היו"ר יצחק וקנין:

אני יושב שם. אני אומר לך, כשיש נוכלים ורמאים אין לי ספק שצריך לעשות את זה.

רביד דקל:

חוק ניירות ערך- -

היו"ר יצחק וקנין:

לא, זה לא כמו פה. פה אנחנו מדברים על משהו אחר לגמרי. אין מה להשוות- -

רביד דקל:

אני רוצה להסביר- -

היו"ר יצחק וקנין:

- - שם אנחנו מדברים על כל מיני ברוקרים שנכנסים ועושים כל מיני פעולות או כל מיני חברות, ועושים כל מיני דברים שלא ייעשו. זה גורם למאות אלפי אנשים להפסיד את כספם בשביל רווח של כסף.

רביד דקל:

אני מבינה מה אדוני אומר, אבל אני רוצה להדגיש שגם בחוק ניירות ערך במקום שאפשרנו להטיל עיצומים כספיים לא מדובר בהכרח בשרלטנים וברמאים, ויש שם הרבה הוראות שהחוק הזה מאפשר להטיל עיצום כספי בגינן שהן הפרות טכניות כמו בחוק הטיס.

היו"ר יצחק וקנין:

אני מסכים איתך. לגבי העיצום הכספי את רואה שאני הולך איתכם, אבל אני לא חושב שצריך להרחיק לכת. חבר'ה, לאט לאט אתם מעתיקים דברים- -

רביד דקל:

אני לא מעתיקה דברים. אני לא שלמה עם ההסדר שיש בניירות ערך- -

היו"ר יצחק וקנין:

אני מספיק ותיק בכנסת להכיר מה קורה בחקיקה בשנים האחרונות. אנחנו לאט לאט יורדים במדרג, ולא רק בחוק הזה, ואני רואה לאן זה מוביל. אבל בחוקים אחרים נושא הפרסום תופס ראש בהרבה דברים. אתם אפילו מרחיקים לכת בדברים אחרים, שלדעתי, יש אמצעים אחרים כדי לפתור אותם. את רואה שאני מסכים בדברים מסוימים שאני חושב שצריך לעשות אותם, ואפילו הייתי מרחיק לכת לעשות אותם יותר, לא פעם אמרתי את זה פה בוועדה. במקרה הספציפי אני לא חושב.

רביד דקל:

אני רוצה להסביר לפחות לפרוטוקול מה הנחה אותנו בקביעה של סעיף כזה של פרסום. התכלית העיקרית של הפרסום- -

היו"ר יצחק וקנין:

את שלמה עם הסעיף הזה? אני מדבר איתך במלוא הכנות – את שלמה עם זה?

רביד דקל:

כן. אבל אם אדוני ייתן לי להשלים את דבריי אולי נוכל להגיע לעמק השווה בסופו של דבר בעניין הזה. התכלית העיקרית של הסעיף הזה היא יצירת שקיפות בעבודה של רשות מנהלית. אני קראתי את הפרוטוקול של הוועדה הזאת מיום 2 בנובמבר, וראיתי שאדוני אומר שם דברים נכונים; הוא אומר, אנחנו נותנים כוח מאוד גדול בידיים של רשות מנהלית, כוח מאוד דורסני, והמנגנונים של הפיקוח שלנו על מה שנעשה בתוך רת"א – ויסלחו לי העושים במלאכה – לדעת מה קורה שם, ואיך מופעל שיקול הדעת, הם יחסית מוגבלים. זה קצת משונה בעיניי שבתור נציגת הרשות המבצעת אני אומרת לכנסת, שהיא הרשות המחוקקת, בואו תעזרו לי לשים מוסרות ומנגנונים שיכולים לפקח ולהגביל את היכולת של השימוש בכוח. אז דבר ראשון, המגבלה הראשונה שאני מאוד מתעקשת עליה, ואני לא תמיד מצליחה בה – לא אני ולא אחרים במחלקה שלי – זה באמת להגביל את שיקול הדעת של הרגולטור ביחס לסכומים. יש מקומות בחקיקה שהדבר הזה נפרץ. כשבא מפוקח הדאגה הראשונה היא שבהטלת הסכום של העיצום הכספי הרשות המבצעת לא תצא מדעתה ולא תטיל כל מיני סכומים על-פי כל מיני קריטריונים שאנחנו לא מכירים- -

היו"ר יצחק וקנין:

דרך אגב, אנחנו שינינו את כל הסכומים שהיו בבסיסו של החוק הזה. אני לא מאמין שנשאר סכום אחד, למעט הסעיפים הנמוכים.

רביד דקל:

לדעתי, יש נטייה במנגנונים האלה להטיל סכומים מאוד גבוהים. אבל יותר מזה, חשוב בעיניי, שכשהרשות מטילה את הסכום הזה היא תפעיל איזשהו שיקול דעת שהוא נכון רוחבית לכל המפוקחים שנמצאים בפניי, לפי קריטריונים רלוונטיים. אז נכון שבהתחלה אנחנו מגבילים את היכולת שלה לשנות את הסכומים כי אנחנו אומרים, אתם מטילים סכום פיקס, ואם אתם רוצים להפחית את הסכום הזה אז נכון שיש מדרגים, אבל לבד מהמדרגים אתם תפרסמו תקנות שבהן אתם תקבעו את הקריטריונים שלפיהם אתם מפחיתים. יחד עם זאת מניסיון של מעקב אחרי המפקח על הביטוח גם ההפעלה של הקריטריונים לא תמיד מופעלים בצורה שוויונית לגבי ההפחתה. בנקודה הזאת אם אתה לא יודע שלגבי מפוקח מסוים יש עיצומים מאוד מינימליים משום שהרשות בחרה להיטיב איתו משיקולים שאתה לא יודע למה, איך תוכל לבקר את הדבר הזה? איך תוכל לראות שהרשות לא מיטיבה עם מישהו בגלל הקשרים ביניהם, כי הם שירתו באותה טייסת בעבר בלי שתדע מי הבן אדם הזה. זה כלי ראשון במעלה – לפקח על הדרך שבה מפעילה הרשות - -

היו"ר יצחק וקנין:

אגב, מה שאת אומרת אני יכול לקחת לכל כיוון – גם לבית המשפט. איך בית המשפט, לפי שיקול דעתו, מחליט שזה שלוש שנים, זה שנתיים וזה שנה.

רביד דקל:

לכן לבית המשפט יש עיקרון מאוד חשוב של פומביות הדיון.

היו"ר יצחק וקנין:

בסדר, אין בעיה, אני מודיע לך שתמצאי את זה בכל תחום- -

רביד דקל:

זאת הסיבה שיש עיקרון פומביות הדיון.

היו"ר יצחק וקנין:

לא, העיקרון שאת מדברת עליו כרגע, יכול להיות שהוא הגיוני- -

אתי בנדלר:

אבל הרשומות הודיעו כבר שהוא לא פתוח לציבור.

רביד דקל:

אז אם אתם רוצים שהפרוטוקולים וההחלטות של רת"א יהיו פתוחים, אני עוד יותר אשמח אם זה מה שיקרה.

אתי בנדלר:

אני מוכנה, אבל בלי שמות, זה הכול.

רביד דקל:

מה זאת אומרת, בלי שמות?

לאה ורון:

אפשר לפרסם את הענישה שניתנה בלי השם.

אתי בנדלר:

מה היה המקרה, מה היו השיקולים – הכול שיהיה פתוח, אדרבה ואדרבה.

היו"ר יצחק וקנין:

אין לי בעיה עם זה. אני מודיע לך – אין לי בעיה.

רביד דקל:

איך אנחנו נוכל לדעת- - -

היו"ר יצחק וקנין:

את רוצה לדעת מי הבן אדם הספציפי.

רביד דקל:

לא, אני לא רוצה לדעת מי הבן אדם הספציפי, אני רוצה לדעת שלגבי בן אדם ספציפי אין הטיה של שיקול הדעת של רת"א כשהיא באה להטיל עליו איזשהו עיצום. איך אני אדע את זה אם אני לא אדע מי זה? אני אראה את - - - השחורה הזאת, ואני אחשוב שכל פעם זה היה מישהו אחר, ויופי, רת"א מטילה בדיוק אותו סכום של עיצום כספי על בן אדם שונה. כי אני לא יודעת מי הבן אדם, אני לא יודעת מי זאת הפרסונה הזאת.

אתי בנדלר:

יכול להיות שאפשר להוסיף חובה לפרסם אם זאת פעם ראשונה, מה מספר הפעמים שהוטלו עיצומים - -

היו"ר יצחק וקנין:

בואו נעשה מדרג.

רביד דקל:

על מי? אבל את לא מאפשרת לדעת מי זה הבן אדם - -

יערה למברגר:

את לא יכולה לדעת, למשל, אם יש הטבה עם טייסים של חברה מסוימת. את לא תדעי את זה.

אתי בנדלר:

אם אני אראה ששלוש או חמש פעמים הוטל עיצום מאוד נמוך על מישהו – כי כתוב לי X, אבל כתוב שזאת שנייה או פעם חמישית על אותו בן אדם, אז אחד הארגונים יפנו, לפי חוק חופש המידע ויקבלו את השם של אותו בן אדם, ויוכלו לבקר את זה- -

רביד דקל:

זאת אומרת שבהחלטה של רת"א יהיה צריך- - -

אתי בנדלר:

- - אבל לא כלל הציבור יחשוב ש-X או Y הוא מעין עבריין.

רביד דקל:

אני רוצה למפות עכשיו את המצב שאנחנו נמצאים כעת. אתם מסכימים שיש חשיבות בפרסום ככלי?

אתי בנדלר:

ודאי, אין ספק, אנחנו מדברים רק על הרשומות.

רביד דקל:

ואז אתם רוצים להבנות, למעשה, את שיקול הדעת של רת"א, איזה פרטים היא כוללת בתוך הפרסום הזה?

אתי בנדלר:

ודאי. מבחינתי שיהיו מה שיותר פרטים בפרסום, למעט שמות של אנשים פרטיים. אני לא יודעת אם יושב ראש הוועדה יאשר, כי הוא עוד רואה את הדברים בצורה הרבה יותר חמורה ממני, הוא לא רוצה לפרסם בכל מקרה שמות של אנשים – אבל אני הייתי מוכנה להמליץ לפרסם שמות של אנשים רק במקרה שההפרה שבגינה הוטל העיצום הכספי היא הפרה שקשורה למתן שירות לציבור.

יערה למברגר:

במקרה של שירות לציבור- - -

היו"ר יצחק וקנין:

גם את זה לא צריך.

אתי בנדלר:

במקרה שהשירות לציבור ניתן על-ידי הפרט ולא על-ידי התאגיד. אבל אם אדוני לא מוכן אז גם זה לא.

היו"ר יצחק וקנין:

גם זה אני לא מוכן.

רביד דקל:

אם יהיה סעיף שמדבר על פרסום כללי של ההחלטה של רת"א, ובמקביל רת"א תפרסם נהלים שבהם יובנה שיקול הדעת שלה, לא יהיו כתובות שם הנסיבות, אלא יהיה כתוב באופן כללי שרת"א מפרסמת את ההחלטות, ורת"א תפרסם נהלים שאם אתם רוצים הם יגובשו בזמן הקרוב ויובאו לוועדה כדי שהוועדה תראה אותם, ובהם ננסה ליצור מצב שאפשר יהיה לעקוב. למשל, אני יכולה להעלות על דעתי מצב שבו מפוקח ספציפי חוזר לרת"א בפעם השנייה או בפעם השלישית, ההחלטה תציין את העובדה הזאת, אבל לא תציין את השם שלו.

אתי בנדלר:

מצוין.

רביד דקל:

ובמצב אחר שבו יש חשיבות יתרה לפרסם, למשל, בן אדם פרטי, שצריך אלמנט של אזהרת הציבור מפניו. זאת אומרת, יש חשיבות בכך שתדע לא לטוס בשמי הארץ עם הבן הזה משום שהוא הפר הפרות חמורות של חוק הטיס, ואתה יכול להסתכן בכך שאתה שוכר את השירותים שלו. במקרים קיצוניים תהיה לרת"א אפשרות לפרסם את השם שלו. אבל כל הדברים האלה אני מבקשת שיהיו בנהלים של רת"א.

רינה פאר:

במקרה קיצוני כזה אין עיצום כספי.

היו"ר יצחק וקנין:

אם נגיע למצב שאת מתארת, להערכתי, רת"א או הגורם שמעסיק אותו יטפלו בזה עוד לפני שאנחנו נצטרך את הפרסום, כיוון שהוא גורם לאותה חברה נזק גדול מאוד. בכל זאת אנחנו מדברים על תחום מאוד רגיש. כל סטייה קטנה היא סכנה, ולכן הגורמים המפקחים והרגולטור, חובתם לעשות את הפעולות כדי להרחיק מפגעים כאלה כך שלא תהיה להם השפעה כלשהי. לכן לדעתי, אנחנו לא נמצאים בסיטואציה שאנחנו כן צריכים לפרסם את השמות. אנחנו צריכים לציין את המקרים, לציין מה קרה, מה העונש שהוטל – כל הדברים האלה מקובלים עליי. אבל לפרסם שמו של מישהו שעשה פעם ראשונה טעות ולהדביק לו סטיגמה שבכך אני נותן לו אות קלון לכל החיים, ואני לא יודע איך זה יכול להשפיע עליו, זה לא מקובל עליי.

רביד דקל:

גם לגבי כל החיים אני רוצה להעלות משהו שלא עלה פה בוועדה, וצריך להישקל במסגרת הפרסומים האלה, שצריכה להיות הגבלת זמן לגבי הפרסום.

היו"ר יצחק וקנין:

זה מקובל עליי.

אתי בנדלר:

זאת אחת הדרישות שאני דרשתי, להביא הצעה בנושא הזה למשך הזמן שיהיה הפרסום.

רביד דקל:

לא יכול להיות שהפרסום יהיה לנצח. אני לא יודעת איפה רת"א תבחר לפרסם את זה – באתר האינטרנט שלה או במקום אחר – צריכה להיות מגבלת זמן לפרסום.

אתי בנדלר:

אכן, זאת הייתה אחת הדרישות שלי בישיבה הזאת.

רביד דקל:

המגבלה המקסימלית צריכה להיות עד מגבלת הזמן שאפשר להתחשב בזה כהפרה חוזרת. עד אז הציבור צריך לדעת - - -

היו"ר יצחק וקנין:

אני מציע שתכינו נוסח; תביאו אותו לוועדה ברוח הדברים שדיברנו עליהם, ואנחנו נאשר אותם.

רביד דקל:

אני רק רוצה להבהיר שסעיף הפרסום יהיה כללי, ואנחנו נקבע שרת"א תפרסם נוהל- -

אתי בנדלר:

לא, לא.

רביד דקל:

להבנות את שיקול הדעת - -

אתי בנדלר:

בוודאי. צריך להתוות את שיקול הדעת בחקיקה הראשית.

תמר קלהורה:

סליחה, אני מעוניינת לומר כמה דברים. אני ממשרד המשפטים. עם כל הכבוד, מה שצריך לחתוך פה את הקו זאת השאלה על מה ההפרה. אם זאת הפרה על עניינים של אי דיווח כזה או אחר לרשות, עניין טכני כלשהו – אז בסדר, לא צריך לדווח על הפרה ראשונה. אבל אם מדובר בבן אדם פרטי שהפר הוראה שעניינה בטיחות חיי אדם, אז לא מעניין אם זה פעם ראשונה או פעם שלישית, מכיוון שלא משחקים עם בטיחות של אנשים.

אתי בנדלר:

את יודעת, גברת קלהורה, הזכירה לי גברת ורון, מנהלת הוועדה, קודם בשקט שכנסת ישראל חוקקה לפני שש או שמונה שנים- -

לאה ורון:

בכנסת ה-16.

אתי בנדלר:

חוק שמחייב את המשטרה לנהל מרשם פומבי של נהגים שהורשעו בעבירות תעבורה שמסכנות חיי אדם.

לאה ורון:

ורישיונם נשלל.

אתי בנדלר:

רישיונם נשלל, כמובן.

תמר קלהורה:

מה העניין?

אתי בנדלר:

מה העניין? את לא חושבת שלציבור יש עניין מאוד רציני בלדעת אם הילד שלי או הנכד שלי מוסע- -

תמר קלהורה:

אני לא יודעת, ואני לא יכולה להתייחס למה שאני לא יודעת.

אתי בנדלר:

אז אני כן יודעת, אוקיי?

לאה ורון:

עורכת הדין קלהורה, אנחנו יודעות- -

קריאות:

- - -

תמר קלהורה:

אז תפנו את העניין למי שעוסק בענייני תעבורה. אני עוסקת בענייני נזיקין. לטעמי, מדיניות ממשלתית שאומרת- -

היו"ר יצחק וקנין:

בתעבורה אין נזיקין? הנזיקין הכי גדולים זה תעבורה היום. אני רוצה להבין את הרציונל, ברצינות. זאת לא חוכמה להגיד פה דברים ואחרי כן להישאר- -

תמר קלהורה:

אם אדוני רוצה לשמוע את התשובה ייתן לי להשיב.

היו"ר יצחק וקנין:

אני אשמע אותך עד הסוף. תאמיני לי, אני שומע את כולם פה שעות על גבי שעות. זאת לא הישיבה הראשונה שלי פה.

לאה ורון:

עוד משפט אחד: עניין השמיטה כרוך בזה שיש בקשה מופנית לנציגי משרד המשפטים לנסות לעזור לוועדה מול המשרד לביטחון פנים- -

תמר קלהורה:

אני לא יודעת על מה מדובר.

לאה ורון:

- - ויחד עם משרד התחבורה, לאפשר את פרסום הרשימה שהוועדה כל כך מעוניינת בה בלפחות שתיים או שלוש מקדנציות הכנסת האחרונות.

תמר קלהורה:

אני לא יודעת על מה מדובר, ואני לא הכתובת.

לאה ורון:

- - - ואנחנו נודיע לך ללמוד אותה.

תמר קלהורה:

אני לא הכתובת. אני התערבתי בדיון מכיוון שאני מסתכלת על זה מהזווית של השאלה האם המדיניות שהוצעה כאן היא סבירה או לא סבירה. למיטב הבנתי המקצועית, מדיניות שאומרת שאדם שהפר כלל של בטיחות והוטל עליו עיצום כספי, וכל הרציונל הוא להזהיר את הציבור מפניו או לא מפניו – אז מדיניות כזאת שאומרת שאנחנו נחכה שהוא יפר יותר מפעם אחת כדי שנפרסם את שמו, היא לא מדיניות סבירה בעיניי. אם זה קשור לעוד עניינים אחרים – לא יודעת, אני נמצאת פה בדיון לצורך העניין הזה, ואני מגיבה לדבר הזה. לדעתי, החיתוך צריך להיות בשאלה מה הוא הפר. אם הוטל עליו העיצום הכספי כי הוא הפר משהו שנוגע לחיי אדם אז צריך לפרסם את שמו. משום שאז אנחנו לא צריכים לחכות ולהזהיר את הציבור רק אם הוא הפר ארבע פעמים, אלא מספיקה ההפרה הראשונה. זה צריך להיות תלוי בטיב ההפרה. לדעתי, מה שאתם מציעים כאן לא סביר. תודה.

היו"ר יצחק וקנין:

תודה.

רביד דקל:

אדוני, החיתוך הוא קצת יותר מורכב, לא רק הפרה ראשונה. אני מסכימה עם מה שתמר אמרה, אבל החיתוך הוא קצת יותר מורכב. מכיוון שמדובר פה בפיין-טיונינג מאוד עדין אני עדיין חושבת שאפשר לקבוע הסמכה כללית לקבוע נהלים שבאופן כללי ידברו על השיקולים ששוקלים האם לפרסם שמו של אדם או לא. פרטי הפרטים של הדבר הזה לא מתאימים להחלטה ראשית, אתי, ואני מוכנה לדבר איתך על זה ולהתוות את הגבולות, להבנות את שיקול הדעת באופן כללי.

לאה ורון:

- - -

אתי בנדלר:

נאמרה כאן הערה שמהדיונים שנערכו כאן עולה שכמעט כל הפרה קשורה לבטיחות בסופו של דבר.

רביד דקל:

זה נכון.

אתי בנדלר:

לכן לעשות את החיתוך זה מאוד בעייתי.

לאה ורון:

מר רום לימד את הוועדה בכל דיון- -

היו"ר יצחק וקנין:

חבר'ה, אני מודיע לכם: אם אני אחיל את הכלל הזה על הכביש, הכבישים פתוחים לגמרי במדינת ישראל, אף אחד לא נוסע על הכבישים. לא יהיו טייסים, אף אחד לא יתרומם.

אני מקבל את דעתכם. חבל שנבזבז את זמננו על הסעיף הזה.

רננה שחר:

אני רוצה להגיד שני דברים, אדוני- -

היו"ר יצחק וקנין:

רבותיי, אמרתי את דעתי, ואני חושב שהיא ברורה.

רננה שחר:

בבקשה, אדוני.

היו"ר יצחק וקנין:

אני אומר דבר כזה, אני מקבל את דעתכם. תכינו - -

לאה ורון:

חבל על הזמן.

היו"ר יצחק וקנין:

חבל שנבזבז את הזמן שלנו על הסעיף הזה. בהתאם לזה אני מוכן לשקול את זה בוועדה ולאשר את זה. אבל לא לעשות איזשהו כלל שמישהו עשה עבירה מסוימת, ואני מפרסם את שמו מיד.

רביד דקל:

דרך אגב, אני רוצה להפנות את תשומת לב הייעוץ המשפטי לוועדה שגם בחוקים שאין בהם חובת פרסום, כמו בחוק איסור הלבנת הון, בעקבות ההחלטה בבג"ץ דרוקר הייתה הנחיה בפרקליטות המדינה לפרסם את השמות של אלה שמוטלים עליהם עיצום כספי גם ללא הסמכה חוקית.

יערה למברגר:

בעקבות פסק הדין- -

היו"ר יצחק וקנין:

רבותיי, אל תעשו השוואות. בכל מה ששייך לכסף בוועדת הכספים אני נותן את כל הגיבוי למשרד המשפטים לאורך כל הדרך. תבדקו את הפרוטוקולים שם. יש כל כך הרבה רמאים בציבור היום, שמרמים אנשים ועושים דברים שלא ייעשו – אני לא נותן יד – אלה צריך להוקיע.

רביד דקל:

אדוני שם את הדגש על הוקעה, וזאת לא התכלית של הפרסום.

היו"ר יצחק וקנין:

לא פעם אמרתי, ואני מזכיר מה שאמרתי בוועדה בנושא מסוים. מקובל עליי כשיש אלימות גוברת בחברה, איך צריך לטפל בה. אמרתי שהרמב"ם כותב שבניגוד לכל ההוראות יש דין של הנתלים. אני אמרתי את זה בוועדה הזאת באחת הפעמים כשדיברנו בנושא של נזיקין שהאלימות בחברה גוברת, כל יום רואים את זה. השבוע השתתפתי בלוויה של בתו של אחד האנשים המשתתפים בדיונים שמישהו דרס אותה – מקרה שכולנו עמדנו עם דמעות, לצערי הרב. זה בגלל שיש חוסר ענישה במקרים מסוימים. אז הרמב"ם כותב שפועלים בדיוק הפוך מההוראה הקובעת, שאם אדם עשה עבירה מסוימת ותלו אותו – מה שנקרא "הנתלים", על-פי דין תורה – הסנהדרין היו תולים אותו דקה לפני שקיעת החמה ומורידים אותו אחרי שהוא מת. הרמב"ם כותב שבמקרים שיש אלימות, שיד הרשע פוגעת בכל מקום, וצריך למען יראו וייראו, כותב הרמב"ם: צריך לתלות אותם בניגוד לכל ההוראות ולהשאיר אותם תלויים גם שבוע-שבועיים "למען יראו וייראו ולא יוסיפו להזיד עוד". זאת מציאות שאנחנו רואים, לצערנו, בחברה הישראלית בכל פינה, בכל מקום. יש כאלה עבריינים שעשו עבירה מסוימת בתחבורה, הרגו, פצעו, ואחרי כמה שנים חוזרים על אותה עבירה בשכרות. יש מקרים, שלדעתי, צריך לפרסם ולהוקיע אותם, מקרים שנוגעים לחיי אדם. אבל אם טייס עשה טעות מסוימת יש ענישה- -

אתי בנדלר:

כל עובד טיס.

היו"ר יצחק וקנין:

כל עובד טיס, לא רק טייס. לעומת מה שהיה בעבר החוק המוצע היום יש ענישה כלפי הטייסים, כלפי עובדי טיס, כלפי הפקחים וכולם. אבל צריכה להיות מידתיות.

בבקשה, אתה רוצה להעיר לנושא?

רון גנט:

כן, אני מאיגוד הטייסים. איגוד הטייסים יחד עם איגוד הפקחים הגיש חוות דעת בנושא. איגוד הפקחים אפילו קיבל ארכה עד אתמול אחרי הצהריים להגיש. אתמול ב-16:00 זה הוגש, וכבר אנחנו דנים בזה. על כן רק בקשה פרוצדוראלית, אם וככל שתוגש הצעה לנוסח איגוד הטייסים ואיגוד הפקחים מבקש לראות אותו לפני כן כדי שנוכל להיערך ולתת התייחסויות.

היו"ר יצחק וקנין:

נרשם בפרוטוקול, וכך יהיה.

רון גנט:

שנית, אני רוצה להבהיר שני דברים: אנחנו מדברים בעובדי טיס: טייסים, פקחים, עובדי תחזוקה למיניהם. הרציונל של אזהרת הציבור לא רלוונטי בנושא הזה. ציבור הנוסעים מגלה את שם הטייס רק בסיום ההמראה בשלב מסוים; ציבור הנוסעים אינו מודע לפקח שמנחית אותם, וציבור הנוסעים לא יודע מי מתחזק את המטוס. השם עצמו של עובד הטיס אינו רלוונטי לציבור. הוועדה הסבירה פה בצורה נכונה מאוד את הרציונלים של שקיפות העבודה של רת"א. אין שום רלוונטיות לשם עצמו, גם אם אותו אדם חזר על ההפרה מספר פעמים. יש עוד שלוש סנקציות לרת"א: פלילי, מנהלי ועיצומים – שלוש סנקציות שהוועדה שמה לב שהם כואבים מאוד לציבור עובדי הטיס- -

רביד דקל:

עיצומים זה מנהלי.

רון גנט:

סליחה?

רביד דקל:

יש שתי סנקציות. עיצומים זה מנהלי, אני לא מבינה את ההבחנה. קראתי את הנייר שלך, ולא הבנתי את ההבחנה הזאת.

רון גנט:

אני שמח שקראת, אני אשמח להסביר לך אחרי הוועדה.

היו"ר יצחק וקנין:

רבותיי, בואו לא ננהל דו-שיח. אמרת את דבריך, הם ברורים. תן לנו להתקדם.

רון גנט:

אני רק אסביר שאם עובד הטיס עבר עבירה אלה שלושת הדברים שחלים עליו.

היו"ר יצחק וקנין:

תודה. מר טלמון, בבקשה.

עמרי טלמון:

מה שבלט לי לעין בסעיף זה חוסר הסימטריות. כלומר פרסום בין עם שם ובין בלי שם, שזה פרסום ראוי, נעשה עם הטלת העיצום הכספי. אבל הרי יש מכניקה של ערעור, ויכול להיות שבערעור זה יבוטל. אז אם פורסם בתרועה גדולה דבר הטלת העיצום צריך לפרסם באותה מידה של תרועה - - -

רביד דקל:

מר טלמון, הרעיון הוא שהפרסום הוא אחרי שהעיצום הכספי הופך להיות חלוט, כלומר שחלף הזמן לערעור.

בועז חטיבה:

אז אולי צריך להבהיר את זה בחוק?

היו"ר יצחק וקנין:

מאחר שאני לא מצביע על הסעיף הזה אני מציע שגם אתם וגם משרד המשפטים תנסחו את זה בהתאם להנחיות שדיברנו עליהם.

יערה למברגר:

אפשר רק עוד הערה אחת על משהו שעלה פה?

היו"ר יצחק וקנין:

כן.

יערה למברגר:

עורך הדין גנט התייחס לסוג מסוים של עובדי טיס ולסוג מסוים של טיסות, כלומר אם אתה נוסע בטיסה של חברה מסחרית, ואתה לא יודע מי הטייס. אבל יש דוגמאות אחרות של עובדי טיס, ויש דוגמאות אחרות של שירותים שהיועצת המשפטית של הוועדה התייחסה לזה בקצרה בהתחלה. לדוגמה אם אני רוצה ללמוד טיס והולכת למדריך טיס, כולנו מסכימים שאם אני רוכשת שירותים להדרכת טיס אני בוחרת ממי לרכוש את השירותים, ויכול להיות שאני אפילו משווה מחיר או קריטריונים אחרים, ויכול להיות שיעניין אותי מאוד אם מדריך הטיסה שאני רוצה ללמוד ממנו יש לו המון הפרות, הוא לא שומר על הבטיחות, הוא לא מקפיד. זאת אומרת שיש פה נישות מסוימות שאזהרת הציבור היא בהחלט מאוד רלוונטית. לכן הדוגמאות האלה הן לא מלאות ולא מייצגות את מכלול המפוקחים שהסעיף חל עליהם. לרת"א בטוח יהיו דוגמאות.

היו"ר יצחק וקנין:

מר טלמון, תסכם את הדברים.

עמרי טלמון:

מה שנאמר עכשיו מסביר מדוע אסור לפרסם את השם מפני שאין עונשים בן אדם פעמיים, ואם הטילו עליו עיצום כספי, והקהל רואה עיצום כספי הוא לא יודע אם זה הוטל בגלל פסיק שהקדים את הנקודה או להפך, והאיש הופך למוקצה- -

אתי בנדלר:

לא, מדובר בפירוש על פרסום מהות ההפרה.

עמרי טלמון:

כן, אבל הקהל הרחב רואה סעיף כזה או אחר ולא מבין מה זה. הוא מבין שעל מדריך הטיס הזה הוטלו עיצומים, והוא לא יודע שזה מכיוון שהוא איחר 24 שעות לבדיקה הרפואית שלו. זה חסר משמעות לחלוטין.

יערה למברגר:

אבל יכול להיות שלי כאדם זה מאוד חשוב בעיניי ומשליך על המדריך שאני רוצה לבחור, כי בעיניי זה דבר בעייתי מאוד שהמדריך הזה לא הקפיד על אישור התעודה הרפואית שלו, ויכול להיות שהוא טס במצב בריאותי שלא מאפשר לו לטוס. העובדה שאתה לא מייחס לזה חשיבות לא אומרת כלום.

היו"ר יצחק וקנין:

רבותיי.

רון גנט:

עיצומים של 10% ושל 50%-25% לא רלוונטיים, את מדברת רק על עיצומים של 100%, שהם עיצומים על הפרה חמורה.

היו"ר יצחק וקנין:

מר אבני, אתה הדובר האחרון, ובזה אני מסיים את הדיון על הסעיף.

עמרי אבני:

תודה. אני מאגודת פקחי הטיסה. ההערה האחרונה שהעירה יערה היא לא רלוונטית לגבי עובדי טיס בתחום של פיקוח טיסה, מרכז תיאום ומודיעין טיס כי שם אין שום אפשרות לבחור מי ידריך אותך. זה לא נתון בכלל לבחירתו של אדם.

היו"ר יצחק וקנין:

תודה. אתי, בבקשה.

אתי בנדלר:

אני רוצה להעיר שתי הערות קצרות. ברמה של "היזהר הציבור" בעניין הדוגמה שהובאה כאן אני נדרשת שוב לחלק מהחוקים שבהם אין חובת פרסום או שהחוק שותק, לפחות בקשר לעניין הזה. כך למשל חוק הגנת השכר (עיצום כספי). מיותר להבהיר כמה חשיבות יש בזה לציבור הרחב לדעת על איזה מעביד הוטל עיצום כספי בשל כך שהוא לא עומד בחובות כלפי עובדים; חוק המכר (דירות) (הבטחת השקעות של רוכשי ציבור) – תיקון משנת 2008 שנעשה בעקבות פרשת "חפציבה" שהוא בעל חשיבות ציבורית גדולה ביותר, וכן הלאה, אני לא אדרש לחוקים נוספים.

אמרו לי שיש הנחיה של הפרקליטות היום לפרסם את השמות בעקבות פסק דין "דרוקר". מעבר לכך שאין לי, כמובן, שום מעמד כדי לתקוף את מעמד הפרקליטות – מדובר על משרד המשפטים והרשות המבצעת, ואנחנו ברשות המחוקקת כאן – לכשעצמי לו הייתי נדרשת לעניין הייתי עושה הבחנה ברורה בין מה שנקבע בפסק דין "דרוקר", שעניינו פרסום הרשימה של אלה שהוטל עליהם כופר כספי חלף הגשת כתב אישום בשל הפרת דיני המס. אני לא הייתי בטוחה שהייתי לומדת מפסק דין "דרוקר" את מה שנלמד, אבל אני, כמובן, לא נדרשת לעניין. אבל הנה בדיוק החשיבות של העניין לכתוב סעיף כפי שהוועדה חושבת לנכון שראוי לכתוב בעניין הזה. א', משהחוק שותק בעניין אולי התוצאה תהיה גרועה מהתוצאה שתהיה אם נכתוב סעיף כפי שאנחנו סבורים שראוי לכתוב לצורך העניין; ודבר שני, טיבן של הוראות חוק שהן מועתקות מחוק לחוק כשלא תמיד ניתנת הדעת – אנחנו לא תמיד שמים לב ולא תמיד פנויים ולא תמיד רואים את השינוי שצריך לעשות בין חוק לחוק והתאמתו לעניין הספציפי. משיש סעיף כזה בחוק באופן אוטומטי הוא מועתק אחר כך לחוק אחר, וההרעה היא הרעה כתוצאה מכך. לכן אני שמחה שאדוני קיים את הדיון הזה. אני מאוד אשמח אם נצליח לנסח כאן סעיף ראוי שאולי ישמש דגם עדיף לחוקים הבאים. תודה.

היו"ר יצחק וקנין:

תודה, רבותיי. אנחנו לא מצביעים על סעיף 141. יש עוד סעיפים שאישרנו?

רננה שחר:

בפרק העיצום, לא.

היו"ר יצחק וקנין:

אז אנחנו נמשיך ב"שונות". גם פה לא הצבענו על 143.

ראש עיריית מודיעין היה פה?

קריאה:

הוא מיד חוזר.

היו"ר יצחק וקנין:

אוקיי.

יפעת מאירוביץ'-יפת:

עיריית ראשון מבקשת להתייחס, אם אפשר.

היו"ר יצחק וקנין:

אנחנו נקריא את הסעיף, ואחר כך נתייחס.

רננה שחר:

סעיף 143.

חסינות דיונית מפני תביעות 143. לא תוגש תובענה נגד בעל כלי טיס, מפעיל אווירי, או מי מטעמם, בשל הסגת גבול, מטרד לציבור או מטרד ליחיד כמשמעותם בפקודת הנזיקין [נוסח חדש]‏ או בשל רעש חזק או בלתי סביר לפי חוק למניעת מפגעים, התשכ"א–1961‏, רק בשל כך שכלי טיס הוטס מעל קרקע או רכוש כלשהו, ובלבד שבנסיבות העניין קוימו ההוראות לפי חוק זה הנוגעות להטסה.

היו"ר יצחק וקנין:

העיריות לא היו בישיבה הקודמת אז תסבירי את זה שוב.

רננה שחר:

באופן כללי חסינות דיונית מפני הגשת תביעות נזיקין בעוולות של מטרד ושל הסגת גבול לבעל כלי הטיס, זה דבר שקיים בחקיקה הישראלית היום בסעיף 9 לתוספת ל"דבר המלך על הטיס במושבות", 1937. החסינות הזאת הוכרה בפסק דין "בני עטרות" של בית המשפט העליון. התכלית של הסעיף הזה היא לשמר את המצב הקיים, לא לשנות את המצב המשפטי. לגבי המהות הכוונה היא שכאשר כלי טיס עובר בנתיבים שיועדו לו, באזורים, בגבהים, עומד במגבלות הרעש, ועושה כל מה שמוטל עליו, לא הגיוני שהמפעיל של כלי הטיס יהיה חשוף לתביעות של הסגת גבול. הרי גם הבלות במקרקעין עולה למרום השמים, ולכן לא יכול להיות שיהיה חשוף לעוולות של הסגת גבול ושל מטרד אם הוא קיים את כל הכללים שחלים עליו בטיסה, אחרת לא תהיה תעופה.

יערה למברגר:

לפני ההערות אני רוצה להגיד על מה חל הסעיף ועל מה הוא לא חל. הסעיף מתייחס לבעל כלי הטיס, למפעיל אווירי או למי מטעמם. הוא לא מתייחס למדינה, הוא לא מתייחס לשדה התעופה, הוא לא מתייחס לרשות שדות התעופה – הוא מתייחס בעצם לטייס ולחברת התעופה.

שנית, הסעיף הזה בנוסחו מתייחס לתביעות נזיקין על הסגת גבול או מטרד, והוא לא מתייחס לתביעות שהן במישור אחר, משפטי לגמרי, למשל במישור של תכנון ובנייה – סעיף 197 לחוק התכנון והבנייה, למישור מנהלי של עתירות לבג"ץ כנגד הפעלת שיקול הדעת על-ידי הרשות. זאת אומרת, יש מישורים משפטיים אחרים שבהם אפשר להגיש תביעות כנגד נושאים שאולי משיקים לנושא שבו עוסק הסעיף, ושבהן מתנהלות תביעות בבתי משפט.

היו"ר יצחק וקנין:

אני מבין שגם היום מתנהלת תביעה של עיריית מודיעין בבג"ץ שעדיין לא הסתיימה.

יערה למברגר:

ההערה שלי הייתה כדי להגיד, שלהבנתנו, מבחינה משפטית מדובר בעוגנים משפטיים שונים. זאת דרך משפטית שונה לפעול. זאת אומרת, הסעיף הזה לא פוגע באפשרות לתביעה, לפי סעיף 197 לחוק התכנון והבנייה ולא באפשרות להגיש עתירות לבג"ץ, ויש גם כתיבה משפטית על כך.

היו"ר יצחק וקנין:

רבותיי, מי רוצה להתייחס?

יפעת מאירוביץ'-יפת:

אני חברת מועצה ומחזיקת תיק איכות הסביבה בראשון לציון. אני מתנצלת שלא היינו בכל הדיונים ומבקשת להתייחס לסעיף אף על פי שאני לא יודעת מה הוא אומר במקרה שלא עומדים בכל התהליך הזה. אני רוצה להזכיר לכל מי שיושב פה שאנחנו הרשויות מייצגים כמיליון תושבים במדינת ישראל שמושפעים מהפעילות התעופתית. כידוע לכולנו, מספר הטיסות רק הולך וגדל בשנים האחרונות, ורק בזכות הסעד של בג"ץ ניתנת לאזרחים היום הזכות לישון עד 2:00 בלילה, ואחר כך יש לנו חופש של שלוש שעות, והטיסות ממשיכות. כבר מזמן רעש מוגדר כזיהום סביבתי לכל דבר. אני לא רואה הבדל בין זיהום אוויר לבין זיהום רעש, הוא גורם למטרדים לא פחותים. ההתנערות הזאת שבמקרה של רעש המזהם לא צריך לשלם, ואין צורך בחוק למניעת מפגעים. זה מאוד פוגע בנו. ושוב, אני מתנצלת, כי אני לא יודעת מה נאמר בסעיפים האחרים. אני מציעה לוועדה לבדוק היטב מה קורה בשדות תעופה אחרים בעולם. היום אנחנו מדברים במונחים של "אגרות רעש", "מכסות רעש", שדות תעופה שבהם כן משלמים קנסות – בכלל על רעש, לא אם הם עברו או לא עברו על החוקים, אם זה רעש סביר או רעש בלתי סביר- -

היו"ר יצחק וקנין:

את צודקת שלא היית פה בישיבות.

רננה שחר:

יש סעיפים על רעש בכל הצעת החוק.

יפעת מאירוביץ'-יפת:

שוב אני מתנצלת, אני חושבת שאנחנו כרשויות- -

היו"ר יצחק וקנין:

דרך אגב, באחת הישיבות היו נציגי המשרד להגנת הסביבה.

קריאה:

הם פה.

היו"ר יצחק וקנין:

גם עכשיו הם נמצאים פה. אתם יכולים לשבת לידנו, חברי כנסת לא באים לישיבות. אני יחיד ובודד.

יפעת מאירוביץ'-יפת:

לנגד עינינו אנחנו רואים את טובת התושבים, וחושבים שמי שמזהם כן צריך לשלם בכל מקרה, וזה לא קשור לשאלה אם הוא עבר על החוק או לא. אנחנו צריכים לקבל פיצוי.

היו"ר יצחק וקנין:

לדעתי, הקנסות שמטילים עליהם היום הם קנסות גבוהים. בפרמטרים מסוימים של רעש נקבעו דברים ברורים. היו פה דיונים וויכוחים קשים.

יפעת מאירוביץ'-יפת:

אני חייבת לומר לאדוני שלדעתי לא צריך לדבר רק במונחים של קנסות, אלא שלכל יחידת רעש צריך להיות מחיר כי התושבים האלה סובלים. צריך להתייחס לזה בראייה שמתאימה למגמה העולמית שהיום אנחנו מדברים על מכסות ועל אגרות, ולאו דווקא על החלק הזה.

היו"ר יצחק וקנין:

גם פה ההתייחסות הייתה כמו שאת אומרת.

יפעת מאירוביץ'-יפת:

בכל מקרה אנחנו מבקשים שכספי הקנסות האלה, שמקבלים אותם רק מכיוון שהציבור נפגע, ילכו למען הציבור לטובת קרן בדיוק כמו שפועל בכל העולם; שהקרן הזאת תדע לפצות את התושבים ולפעול למען התושבים, גם בפרויקטים חינוכיים וגם במבני ציבור. וכל מה שהתושבים יכולים לקבל כפיצוי על כך שהם סובלים מרעש המטוסים. זאת לא בושה להגיד ש"המזהם ישלם", בכל העולם וגם בארץ המזהמים משלמים, ואסור שהכסף הזה יחזור לתוך מערכת שהיא גם ככה משומנת בהרבה מאוד כספים שלנו הציבור. צריך להחזיר אותו אלינו.

היו"ר יצחק וקנין:

המשפט האחרון לא במקום, אבל אני מסכים עם כל מה שאמרת.

יפעת מאירוביץ'-יפת:

לי מותר להגיד, אני עובדת רשות שדות התעופה לשעבר. למערכת הזאת לא חסר כסף, לעומת זאת גם אתה יודע כמה כסף חסר ברשויות המקומיות. וכל הזמן רק מטילים עוד ועוד ועוד- - - הרשויות המקומיות.

היו"ר יצחק וקנין:

אם זה היה תלוי בי הייתי מוסיף לכם יותר, אבל זה לא תלוי בי.

יפעת מאירוביץ'-יפת:

אז הנה, יש לך הזדמנות לעשות את השינוי. אמרת שאם זה היה תלוי בך, אדוני יעמוד במילה שלו.

היו"ר יצחק וקנין:

זה כסף קטן, זה לא כסף גדול. מה שחסר לכם- -

יפעת מאירוביץ'-יפת:

מתחילים בכסף קטן, ואחר כך זה גדל. ותאמין לי, אם היית ישן, ולו לילה אחד בבית שלי, היית קולט כמה קנסות הם צריכים לשלם, והיית מבין שזה רק- - -

היו"ר יצחק וקנין:

אני מציע לכם, אם ככה, תחלקו קופות של קרן קיימת כמו שחילקו פעם. זה בשביל ההומור, אל תיקחי אותי ברצינות.

יפעת מאירוביץ'-יפת:

למה לא?

היו"ר יצחק וקנין:

תודה. בבקשה, תציגי את עצמך.

דנה חפץ טוכלר:

אני היועצת המשפטית של עיריית מודיעין-מכבים. אני אבקש היום מהוועדה לא להחליט בסעיף 143 כל עוד תלוי ועומד סעיף 158א על הפרק, ואני אבקש לקשור בין הדברים.

ההוראות המוצעות בהצעה בכל הנוגע לאזרח ולציבור משנות קיצונית את הדין הקיים היום. היום ישנו עוד סעד, ולו קטן, לתושבים ולרשויות שנפגעות כתוצאה מהפעלת תעופה. הסעד מאפשר גם הגשת תביעה אזרחית על מטרדים, ובמקביל הוא מאפשר נקיטה של השר להגנת הסביבה, לפי חוק מניעת מפגעים, להוציא צו שטיסה מסוימת היא מפגע. באה ההצעה שמונחת על שולחנכם וקובעת בסעיף 70 שהמשרד להגנת הסביבה יהיה הרגולטור שיקבע את מפלס הרעש, אבל היא לא נותנת מענה לסיטואציה שבה עוברים על מפלס הרעש. היא נותנת מענה של עיצום כספי-פלילי ולא נותנת מענה למטרדים.

קודם כול אני מבקשת להפנות לדבר המלך ומועצתו ולדינים שהפנו. הדין שהיה קיים עד היום הוא לא דין זהה; לא בכדי משרד המשפטים אומר שזה דין דומה, ולא זהה. לפי הצו שהיה קיים היום, ניתן היה לתבוע מפעיל אווירי על הנזק שהוא גרם שלא בגין המעבר שלו, אבל מעבר לכך ניתן היה לקבוע דין אווירי. מעבר לכך, פסק דין "בני-עטרות" שאליו מפנים דברי ההסבר של הסעיף מדבר על נזקים שהמדינה גורמת, והחסינות הדיונית שמוזכרת שם היא חסינות דיונית של המדינה, לאו דווקא של המפעיל.

אני מבקשת לתאר מצבים שבהם ההצעה כיום משנה את המצב של התושבים. אני מבקשת להקריא לכם מכתב שקיבלה עיריית מכבים-רעות מהמשרד להגנת הסביבה. באותו מכתב שאלנו מה קורה לתושבים כשעוברים מעליהם. וכך עונה ד"ר סטיליאן גלברג: "מעבר מטוסים בגובה נמוך עלול לגרום פרט לחשיפה לרעש לפחד מהתרסקות, תגובה בלתי רצונית להפנות את המבט כלפי המטוס בשעות שבהן מתקיימים הלימודים; אפשר לצפות הפרעה לשיעורים בפעילות הדורשת ריכוז וחשיפה אפשרית, אם כי נדירה לעשן ולאדי דלק מטוסים". זה לבד מהחשיפה לרעש, ואת זה אומר המשרד להגנת הסביבה.

היום יש תהליכים בדפיות טיסה שברור לחלוטין שרת"א מאשרת אותן לרש"ת, שקובעות הליכי טיסה שמטוסים גדולים מסוג 747-200 לא יכולים לעמוד בהם. ברור שתהיה חשיפה לרעש בשל אותה דפית טיסה כיוון שהיא מצומצמת רק לחלק מהמטוסים, וברור לחלוטין שחלק מהמטוסים יעברו את שיעור הרעש. חוק הגנת המטרדים, לפי סעיף 158, אומר שמקום שבו נגרמים מטרדים, כמו שאומר השר להגנת הסביבה, יבוא השר להגנת הסביבה וייתן צו להפסיק את המטרד. ההצעה שמונחת כאן, לפי סעיף 158א מבקשת לאיין את הסעד הזה לשר להגנת הסביבה. מעבר לזה היא הולכת צעד נוסף ומחמירה: היא קובעת שלפי סעיף 143 לא יכלו להגיש תביעה, לפי חוק למניעת מפגעים, 1961. זאת אומרת שהציבור יוצא נפגע פעמיים בגלל אימוץ ההצעה הזאת בסעיף 143 וב-158א. אם עד היום אפשר היה גם להשתמש בשר להגנת הסביבה וגם להשתמש בתביעה נזיקית-אזרחית, הרי ששני הסעדים האלה מבוטלים כרגע.

אנחנו מבקשים מהוועדה הנכבדה הזאת שבשלב הזה – והדברים שלי הם גם על דעת מרכז השלטון המקומי, שלצערי, לא יכלו להגיע – לא יקבלו החלטה בסעיף 143 עד שנראה מה עולה בגורלו של סעיף 158א שמבחינת השלטון המקומי הוא "קדש ובל יעבור". לא יעלה על הדעת שייתכנו מצבים שברור לחלוטין שהרשות המבצעת אומרת, אני רת"א אישרתי נתיב טיסה שמטוסים מסוימים אינם מסוגלים לעמוד בו, וברור לי לחלוטין שיהיו מפגעי רעש; ומצד שני לחסום את האזרח ולא לדרוש את התביעה הבסיסית על מפגעי הרעש ואיכות הסביבה.

תמר קלהורה:

אפשר להשיב?

היו"ר יצחק וקנין:

ודאי.

תמר קלהורה:

כל מה שנאמר פה בטעות יסודו. נעזוב את סעיף 143, מה המצב המשפטי היום? להסתכל על דבר מלך במועצתו כמה שחותך את הדין ומכריע זה לא נכון. דבר המלך ומועצתו הוא משנת 1937, ימי המנדט הבריטי. רובנו אולי לא נכחנו אז, אבל אני מניחה שכולם יודעים שהיה אז מנדט בריטי. ב-1937 עוד לא הייתה בארץ ישראל המנדטורית פקודת נזיקין. בלי דבר המלך במועצתו לא היה שום דבר. לכן היה חשוב לומר מה שנאמר בדבר המלך. מאז, ברוך השם, קמה מדינת ישראל. קודם נחקקה פקודת הנזיקין ואחר כך קמה מדינת ישראל, אחר כך נוסחה מחדש פקודת הנזיקין, ובינתיים נחקקו עוד כמה דברי חקיקה, ואושררו גם כמה אמנות בינלאומיות. נשים את דבר המלך במועצתו רגע בצד. יש לנו פקודת נזיקין סעיף 6 שאומר שזאת הגנה שעומדת לכל אדם, והיא הגנה כללית, היא לא ספציפית רק לטיס. היא אומרת שכל אדם שנתבע, למעט בשל רשלנות, על עוולה שעשה יכול להתגונן בטענה שהוא פעל על-פי חיקוק. זה אומר שאם תובעים בעל כלי טיס על עצם זה שהוא עבר מעל המקרקעין שלי, והוא עמד בדרישות החוק, התקנות, הכללים וההנחיות שקיימים בעניין הזה של רעש, לא ניתן לתבוע אותו בשל מטרד. זה אומר סעיף 6, לא דבר המלך במועצתו- -

דנה חפץ טוכלר:

על זה אין מחלוקת.

תמר קלהורה:

השאלה מה היחס בין סעיף 6 לבין דבר המלך במועצתו. מצד אחד יש לנו חוק כללי מאוחר, יש לנו חוק ספציפי מוקדם. זאת שאלה פרשנית יפה. בפסק דין "בני עטרות" נאמר שהעניין הזה עדיין תקף. אבל נקודת המוצא היא שאם המעשה שעשה אדם איננו לפי הכללים, אזי כן ניתן לתבוע אותו. לכן אם אדם עושה מעשה, והוא מפר את ההוראות החלות המסדירות את אותו מעשה, אז הוא לא יכול להשתמש להשתמש בהגנה הזאת, ובעניינינו הוא לא יוכל להשתמש גם בדבר המלך וגם לא בסעיף 143 שאומר במפורש שהוא חוסם תובענה רק בשל עצם המעבר ולא אם למשל המטוס מתרסק מעל המפעל שלי או נופל ממנו משהו ונוחת לי על הראש- -

היו"ר יצחק וקנין:

מזל שאין לך מפעל.

תמר קלהורה:

מזל. גם מזל שיש גג מעל ראשי. על זה הסעיף לא מונע. ואם כלי הטיס מפר את ההוראות בעניין רעש, אז הסעיף הזה לא יחול, וכן ניתן יהיה להגיש תובענה. זה מה שזה אומר. זה הדין הכללי גם בהתעלם מסעיף 143, וזה הדין הכללי בהתעלם מחוק הטיס. לכן מה שנעשה כאן לא מונע הגשת תביעה לפי כל חיקוק נזיקי שעולה על דעתם של התובעים, אם מפרים את הכללים. לכן אין פה שום שינוי מהמצב המשפטי הקיים, ולכן אין בעיה עם סעיף 143 – הוא לא מונע שום דבר, הוא לא פוגע בשום דבר.

היו"ר יצחק וקנין:

כרגע מתנהל דיון בבית המשפט– הסעיף הזה יכול להפריע?

רננה שחר:

לא.

תמר קלהורה:

לא.

יערה למברגר:

הוא אפילו לא הוזכר.

תמר קלהורה:

הדיון בבית המשפט, למיטב הבנתי, ויש כאן אנשים שמבינים יותר טוב ממני- -

היו"ר יצחק וקנין:

הנחת את דעתי, אני שאלתי שאלה.

תמר קלהורה:

אפילו במצב שבו יש מדיניות שנקבעה בכללים ובתקנות, והיא בלתי סבירה, אפשר לתקוף אותה גם בדיני נזיקין. זאת אומרת אפשר להגיש תביעה בעוולת הרשלנות ולומר שהמדיניות של רשות התעופה האזרחית או של רשות שדות התעופה – אני לא יודעת מי קובע את הדברים האלה – היא בלתי סבירה ובגללה נגרם נזק. זה בדיוק ההבדל בין רשלנות לבין מטרד. במטרד אתה יכול לבוא ולהגיד, יש רעש, תפסיקו את זה או יש רעש, תפצו אותי – אתה לא צריך בהכרח להוכיח נזק מיוחד; אבל בעוולת הרשלנות אתה כן צריך להוכיח נזק וכן צריך להיות קשר נסיבתי. ואז גם אפשר לתקוף את אותה מדיניות בלתי סבירה שחברתי דיברה עליה. לכן המצב המשפטי הקיים נשמר באמצעות סעיף 143, ואין מניעה לאשר אותו, הוא לא פוגע בשום דבר ולא משנה דבר.

היו"ר יצחק וקנין:

תודה. ראש עיריית מודיעין, בבקשה.

חיים ביבס:

הצעת חוק הטיס – ולצערי, למדתי חלק גדול מזה גם דרך יושב ראש רת"א וגם דרך אנשים אחרים – בסופו של דבר צריך שיהיה במדינת ישראל, אבל יש כמה עוולות שנמשכות הרבה מאוד שנים וממשיכים אותן במקום לתקן אותן.

אני מראשי הרשויות שסובבות את נתב"ג, ובתקופה האחרונה גם מאוד סובלות מהשינויים שעושים, אבל אני גם מאלה שהלכו לתהליך מאוד ארוך אחרי החלטה של בג"ץ ב-10 ביוני 2009, כמובן, כי לפני כן אף אחד לא ספר אותי. אחרי התהליך הזה נכנסנו לתהליך מאוד ארוך שבהתחלה היה עם רש"ת, ואחר כך רת"א הצטרפו, ואחר כך רש"ת ברחו ונשארה רק רת"א לבד. מבחינה ציבורית יכולתי להיות הכי פופוליסט ולהגיד שלא מעניין אותי כלום, צריך לשבות, להפגין, לעשות הכול, אבל הלכתי לתהליך והוצאתי על זה מאות אלפי שקלים מכספי משלם המיסים שלנו כדי לקחת מומחה תעופה בחוק – לעשות את כל מה שצריך כדי להגיע בסופו של דבר למסקנה אם כן או לא.

בסוף התהליך הבנתי דבר אחד: הבנתי שבכלל אין פה לא באמת שיקולי בטיחות ולא שום דבר אחר, חוץ מאשר שיקולים כלכליים להפעלת השדה. אין שום בעיה, רק בתנאי שבסוף צריך לזכור שיש גם תושבים שחיים מסביב לדבר הזה. בסוף החודש הקודם היינו בבג"ץ, ובתחילת החודש הזה היינו בבית המשפט שהוציא צו על תנאי בארבעה סעיפים מרכזיים: האחד הוא בנושא התמ"א. זה בסדר גמור שמחשקים ומחשקים, אבל הסעיף הזה בא לעשות עוקף בנושא התמ"א. כך שאם רוצים לטוס מעל עיר מסוימת יפרסמו, בבקשה, הרשויות, גם הפנים וגם רשויות תעופה, יעשו סקר סיכונים, יעשו תסקיר השפעות הסביבה – יעשו כל מה שצריך, ובסופו של דבר תהיה גם לתושב שבא לגור במקום מסוים וידע מראש שלא עוברים מעליו, הזכות גם לתבוע, מה לעשות? מפגעי רעש אף אחד לא אומר, גם בית המשפט לא אמר להם – אתם רוצים לטוס? בבקשה, רק תעשו את התהליך. בתוך התהליכים האלה מנסים בכל דרך למנוע את הדבר המרכזי שהוא הזכות הבסיסית של בן אדם שגר במקום מסוים או למנוע את הרעש או לחילופין שתהיה לו הזכות לתבוע על כך שהוא נפגע מזה. אם הוא נפגע מזה מבחינת נזיקין או נפגע פיזית או מכל דבר אחר.

צריך לזכור עוד דבר, הרי אומרים לי פה, זה בסדר, אתם יכולים לתבוע. מה זה לתבוע? בסופו של דבר זה תהליכים מאוד ארוכים, זה תוכניות שמשתנות כבר היום. אני משקיע מאות אלפי שקלים בתכנון מחדש כי אני צריך לשנות תוכניות של חלק מהנתיב שעובר עליהם. הטיסה היום, היא טיסה זמנית, ואני מקווה שבית המשפט העליון יבטל להם את המסלול בסוף התהליך, אבל חלק מהדברים האלה קורים היום.

לכן דווקא בנושא הזה, אדוני היושב ראש, אני ממליץ להוציא את זה ולהמתין גם לפסיקה של בג"ץ בנושא וגם לבחון את זה יותר לעומק. בסך הכול הצעת חוק הטיס היא טובה ונכונה. צריך לעשות סדר בבלגן, אבל בתוך הסדר לא לתת לעריצות הגוף השלטוני להחליט הכול ודבר אחר שהוא טוב לתושבים או שומר עליהם אנחנו דוחקים הצדה, ויש רק רשויות התעופה ורשות שדות התעופה. הוכח בתהליך שלי דבר אחד: עשינו ארבע עשרה טיסות ניסוי סדירות או תשע טיסות ניסוי מיוחדות עם הכול, ובין מה שעשינו למה שקורה – הבדל שמים וארץ. לכן צריך לקחת הכול בפרופורציות ולשים את הברקס היכן שצריך לשים אותו. תודה רבה.

תמר קלהורה:

נשאלתי פה שאלה, אז אני רוצה לחדד גם את מה שאמרה חברתי יערה. החסינות הזאת מופנית כלפי כלי הטיס. אם מי שאמון על קביעת הכללים קבע מדיניות לא נכונה, ועל זה בעצם דובר כאן, הסעיף הזה לא חל עליו, אפשר לתבוע אותו; אפשר לתבוע אותו בעוולת הרשלנות, אפשר גם לתבוע אותו בעוולת המטרד, אין בעיה.

היו"ר יצחק וקנין:

הדברים ברורים. זה נרשם לפרוטוקול, והפרוטוקול הזה הוא פתוח לציבור, כולם רואים אותו, שומעים אותו וקוראים אותו.

היו"ר יצחק וקנין:

רון חלפון ממשרד התחבורה, בבקשה.

רון חלפון:

כרגע מתנהלות מספר עתירות כנגד משרד התחבורה ורשות התעופה האזרחית ורש"ת בנוגע למדיניות משרד התחבורה ורת"א על טיסות בלילה ובכלל. במסגרת העתירות למרות המצב המשפטי הקיים, המדינה לא טענה למחיקת העתירות בגלל דבר המלך מכיוון שזה לא יכול לחסום עתירות כאלה.

ההתייחסות של עיריית מודיעין לתמ"א גם לא רלוונטית לסעיף הזה. תהפוך ותהפוך בסעיף הזה, ולא תראה שום התייחסות לתכנון ובנייה או לתכניות מתאר. העתירות ימשיכו להתנהל, מדיניות משרד התחבורה תמשיך להיות מבוקרת על-ידי בית המשפט לפני הסעיף ואחרי הסעיף. מהבחינה הזאת אין שום שינוי. תודה.

היו"ר יצחק וקנין:

תודה. רננה, בבקשה.

רננה שחר:

בחוק הטיס יש לפחות חמישה הסדרים שונים שרוצים להתמודד עם שאלת רעש כלי טיס: סעיף 32(א) שמאפשר לשר להגביל שעות פעילות טיסה בשדה תעופה, סעיף 61 – תעודת רעש, סעיף 63 – איסור הפעלת כלי טיס בדרגי רעש מסוימים, סעיף 70 – מכסות רעש ומפלסי רעש, הסמכות לקבוע מכסות רעש ומפלסי רעש של שר התחבורה בהסכמת השר להגנת הסביבה וסעיף 129 או 130 – הטלת עיצום כספי על הפרת מפלסי רעש או מכסות רעש. זאת החבילה שמטפלת ברעש בהצעת חוק הטיס. חוק למניעת מפגעים וחוק הטיס מטפלים באותו דבר, ברעש כלי טיס. לא יכול להיות שנשאיר שני מנגנונים שונים לטיפול באותו דבר. חוק למניעת מפגעים קיים משנת 1961, ומעולם לא הוצאו תקנות בנושא רעש כלי טיס מכוח חוק מניעת נפגעים, ומעולם לא ניתן, למיטב ידיעתי, צו שאוסר טיסת כלי טיס. לעומת זאת נושא של מפלסי רעש כן קבוע בתקנות הטיס מכוח תקנה 85(א) לתקנות ההפעלה, ומפורסם בפמ"ט. עכשיו החוק מאפשר גם אכיפה של הדבר הזה באמצעות הטלת עיצומים כספיים שאדוני אישר.

יש פה חבילה. אני לא מעלה על דעתי שאתה תשאיר שני מנגנונים שמטפלים באותו דבר, ואחר כך יתחילו לריב ביניהם איזהו המנגנון הנכון, אף על פי שיש מנגנון אחד רדום לחלוטין, כמו שאנחנו מבינים; שנית, הסעיף הזה לא קשור למה שנאמר פה כי זאת חסינות למפעיל האווירי בלבד כשהוא עמד בכל הכללים. לכן בתמונה הכללית אני לא רואה שום הצדקה לדחות את ההצבעה בסעיף הזה. יש כמה תיקונים שבאמת צריך לעשות פה.

היו"ר יצחק וקנין:

תודה. המשרד להגנת הסביבה, בבקשה.

הדס פיקסלר:

כמובן, בלי לפגוע בזכות של כל תושבי המדינה לאיכות חיים אני מצטרפת לעמדה המשפטית – הסעיף פה מדבר על הסדר משפטי. אנחנו מסכימים לדרך שבה תואר המצב המשפטי על-ידי משרד המשפטים. זה נכון, אנחנו לא חושבים שהסעיף הזה כשלעצמו פוגע פגיעה כלשהי, לא בעתירות, ואנחנו לא רואים מניעה לכך.

דנה חפץ טוכלר:

אדוני, נראה שיש מחלוקת על הפרשנות המשפטית. זאת בדיוק הסיבה שהגענו לבג"ץ. אם לא הייתה מחלוקת על פרשנות משפטית לא היה צריך לעתור לבג"ץ ולקבל צווים, ולבקש צווים על תנאי אם המדינה הייתה רואה כאחד את הדברים שרואות הרשויות המקומיות. שנית אני מבקשת לחזור על דברים שאמרה- -

היו"ר יצחק וקנין:

אל תחזרי על דברים שאמרת, כי זה יהיה סתם- -

דנה חפץ טוכלר:

עורכת הדין - - - היא אמרה שיש להם בעיה לפקח על רת"א ורש"ת. היא אמרה, אני הגוף הביצועי, קשה לי להגיד את זה, אבל יש לנו בעיה לפקח- -

היו"ר יצחק וקנין:

מי אמר?

דנה חפץ טוכלר:

רביד דקל אמרה.

היא אמרה שיש בעיה לדעת מה קורה.

אתי בנדלר:

לא, זה לגבי הפעלת שיקול דעת לגבי יישומים- - -

חיים ביבס:

זה לא רק שם, זאת הבעיה.

דנה חפץ טוכלר:

זאת בדיוק הבעיה. הציבור איננו יודע מה באמת מתרחש.

חיים ביבס:

זה בסדר לשבת פה, רק צריך לראות איך הדברים עובדים בשטח. זאת הבעיה.

יפעת מאירוביץ'-יפת:

כשמנהל תורן מחליט מי ממריא ומי לא, אז יש בעיה של שיקול דעת.

דנה חפץ טוכלר:

יש בעיה אמיתית לקבל נתונים, יש בעיה אמיתית של שקיפות, יש בעיה אמיתית של פומביות, יש בעיה אמיתית שלעיתים הנתונים המוצגים לרת"א הם לא בהכרח הנתונים שקרו כי הם מוצגים על-ידי גוף אחר. קרי, לעיתים קורה שרשות מקומית לא פעם ולא פעמיים שהתבצעו מעליה 100 טיסות שבכלל לא מופיעות בדוח שרת"א קיבל. הם נעלמו, נמחקו מדוח הטיסות שבוצע. ואז קיימת מחלוקת ומתחיל מאבק משפטי עקוב מדם לקבל רק את הסטנוגרמות של אותה תחנת ניטור. עשרות פעמים, עשרות פניות רק לקבל את הסטנוגרמה כדי להוכיח את המובן מאליו שהמטוס הזה טס בשעה הזאת כי הוא נמחק מהדוחות שהוצגו לרת"א.

אומרת חברתי ממשרד המשפטים, ואני משערת שהיא אומרת את הדברים מכיוון שהיא לא מכירה את המטריה, מהם הנתונים שמוצגים באמת לרת"א. הרבה פעמים נוצרים מצבים שבהם לוקחת רש"ת את תוצאות תחנת הניטור ואומרת שאין ספק שהיה רעש של 100 דציבלים, שהוא רעש מטורף, בטח אם הוא בלילה, אבל זה נגרם בגלל מסיבה בבניין שנמצאת בו תחנת הניטור. הרשות המקומית אומרת, איזו מסיבה, זה מטוס שטס מעל העיר. וכך הולכים דין ודברים, סעיף אחרי סעיף על נתוני רעש שגורמים למפגעים.

בא הסעיף הזה – ואני עומדת על דעתי, אדוני, ואני מבקשת ממך בכל לשון של בקשה – דווקא מאחר שאנחנו מבקשים להציג לאור הדברים ששמענו פה עכשיו את הנתונים האמיתיים של איך זה מתנהל, למשרד המשפטים כדי שהם יראו עד כמה, גם אם ניתן היתר- -

היו"ר יצחק וקנין:

גם אם נצביע על הסעיף הזה, אני לא רואה שמחר החוק הזה נכנס לתוקף. ייקח לו עוד זמן.

דנה חפץ טוכלר:

אדוני, אבל בכל זאת. יש פה השפעה אדירה. ראשית הסעיף במתכונתו מוסיף את חוק מניעת מפגעים; שנית, אני אבקש לומר למשרד המשפטים שלומר שחוק מניעת מפגעים מסדיר מטריה שמסדיר חוק הטיס זה פשוט לא להכיר את המציאות הקיימת. המציאות הקיימת היא שרת"א, הגוף שיהיה אחראי על הטיס, יכול לקבוע נתיב תעופה שגורם נזק, אבל הוא עדיין חוקי. את הצורך לשמור על איזונים ובלמים בחקיקה- -

היו"ר יצחק וקנין:

מה לעשות, יש לנו מדינה קטנה כל כך. איפה שלא תעבור במדינה הזאת אתה עושה רעש.

רננה שחר:

זה גם כתוב בסעיף 77- - -

דנה חפץ טוכלר:

אדוני, לא כל רעש הוא עילת תביעה, אבל ישנם רעשים גם היום שברור לחלוטין שעוברים על דציבלים מסוימים. על הסעדים האלה אנחנו מבקשים לדבר.

היו"ר יצחק וקנין:

תודה. יערה, בבקשה.

יערה למברגר:

רננה אמרה קודם שיש כמה תיקוני נוסח שאנחנו רוצים לעשות בסעיף. אולי כדאי לציין אחד מהם שהוא חשוב, כי כל פעם מתייחסים אליהם פה בהערות. יש כאן טעות או חוסר התאמה שנעשה בסעיף, וצריך למחוק את החוק למניעת מפגעים מהסעיף. אולי זה ירגיע.

דנה חפץ טוכלר:

זה מרגיע חלק.

קריאות:

- - -

רננה שחר:

כי בסעיף 158א כתוב שהחוק למניעת מפגעים לא חל מרעש לטיס. אז אם הוא לא חל- - -

יערה למברגר:

אז אין צורך להזכיר אותו בסעיף, ואם ככה אנחנו נשארים במטרד והסגת גבול שגם הוזכרו בסעיף 9 לתוספת.

אתי בנדלר:

מה הנוסח שאת מציעה, יערה?

יערה למברגר:

כתוב: "לא תוגש תובענה נגד בעל כלי טיס, מפעיל אווירי או מי מטעמם בשל הסגת גבול, מטרד ציבור או מטרד ליחיד כמשמעותם בפקודת הנזיקין רק בשל כך שכלי טיס הוטס מעל קרקע או רכוש כלשהו, ובלבד שבנסיבות העניין קוימו הוראות לפי חוק זה הנוגעות לטיסה". זאת אומרת, למחוק את החלק שמתחיל במילים: "או בשל רעש חזק או בלתי סביר לפי חוק למניעת מפגעים, התשכ"א-1961.

היו"ר יצחק וקנין:

מניח את דעתכם?

יערה למברגר:

- - - בסעיף 158א שהוזכר קודם לכן שבהתאם למה שהוסבר שהחוק למניעת מפגעים לא יחול- -

קריאה:

על איזה נוסח את מסתכלת?

יערה למברגר:

לא הכחול. לכן זה משהו שהיה צריך לתקן אחר כך כי זה נוסח שלא היה בנוסח אחרי העבודה שנעשתה עם המשרד להגנת הסביבה.

עוד עניין אחד אחרון: היועצת המשפטית של עיריית מודיעין ציינה שהנושא פה הוא בפרשנות משפטית ונתון במחלוקת משפטית. לדעתי, השאלה על מה תחולת הסעיף והעובדה שהוא חל רק על ההיבטים הנזיקיים ולא על היבטים אחרים, היא לא במחלוקת משפטית. פסק דין "בני עטרות" הוא פסק דין מאוד ברור. פסק דין שנכון שהוא חל כלפי המדינה וכלפי רשות שדות התעופה, אבל נעשה שם דיון משפטי מפורט וברור, וזה פסק הדין היחיד שיש לנו.

תמר קלהורה:

הוא אומר במפורש שהסעיף הזה לא חל על המדינה. זה היה כל העניין.

יערה למברגר:

לכן להגיד שפסק הדין חל על המדינה, ולכן הוא לא רלוונטי זאת אמירה משפטית פשוט לא נכונה. זה פסק הדין היחיד שקיים, אבל הוא מפרש את הסעיף הזה.

תמר קלהורה:

הוא אומר במפורש.

יערה למברגר:

בפסק הדין שניתן בבית המשפט המחוזי על-ידי השופטת ד"ר מיכל אגמון-רונן בעניין סעיף 197, אף על פי שהיא עשתה שם סקירה מאוד יסודית ומדובר בפסק דין בכלל לא קצר, למיטב זיכרוני, לא מאוזכר סעיף 9 לתוספת של דבר המלך, ולא במקרה הוא לא מאוזכר: הוא לא מאוזכר כי הוא פשוט לא היה רלוונטי לעניין, לפי (א) בסעיף 197. וזה לא מכיוון שהשופטת לא הייתה יסודית, היא אחת השופטות היסודיות ביותר שאני מכירה.

היו"ר יצחק וקנין:

זה מניח את דעתך?

דנה חפץ טוכלר:

מניח בחלק. השינוי הזה הכרחי, אבל עדיין נבקש שידונו בזה אחרי 158א.

היו"ר יצחק וקנין:

רבותיי, אני עושה הפסקה של דקה וחצי.

(הפסקה בת שתי דקות)

היו"ר יצחק וקנין:

רבותיי, אני מחדש את הישיבה. היועצת המשפטית של עיריית מודיעין, היית ברשות הדיבור, את יכולה להמשיך אם את רוצה.

דנה חפץ טוכלר:

אני רק ביקשתי להציג את העמדה. ראשית אני מבינה מהדברים שכרגע מוחקים מהסעיף "חוק למניעת מפגעים", וזה צעד ראשון בשמירה על זכויותיהם של התושבים במדינת ישראל, על זכויותיהם של הנפגעים.

היו"ר יצחק וקנין:

האם השמטת המילים "או בשל רעש חזק או בלתי סביר, לפי חוק מניעת מפגעים, התשכ"א-1961, לא מניחה את דעתכם?

דנה חפץ טוכלר:

זה הדבר הראשון האקוטי מבחינתנו בסעיף כי זה נוסף. זה לא היה קודם לכן בפסיקה לא של "בני עטרות" ולא בפסיקה של בני עטרות בבית המשפט המחוזי שציטט באופן מלא את הדין של חוק הטיס הישן, וקבע שאפשר להגיש נזיקין. אגב, כל פסק דין "בני עטרות" הוא פסק דין שמופנה לגבי תביעות של נזיקין למדינה, ובדברי ההסבר של סעיף 43 מפנים לבני עטרות ולא עשו הבחנה בין כלי טיס לבין המדינה.

אנחנו בכל זאת נבקש, ואת זה גם ביקשתי ממרכז השלטון המקומי, שהמילים "חוק למניעת מפגעים ורעש בלתי סביר" בוודאי יימחקו, אבל גם אם אפשר להמתין עם הסעיף הזה להצבעה עד סעיף 158א כדי שנבחן את כל המשמעויות כדי שלא ייגרם נזק בעניין הזה.

רננה שחר:

כל האנשים נמצאים פה כבר, אדוני, ואפשר להקריא את 158א כי הוא שורה אחת, ופשוט לאשר אותו בנפרד. אין מניעה.

היו"ר יצחק וקנין:

אין לי בעיה. אני יכול לדון על 158א. זה יניח את דעתכם?

דנה חפץ טוכלר:

בוודאי, אנחנו נבקש להסביר את הדברים.

היו"ר יצחק וקנין:

עכשיו אני אדון. יש עוד מישהו שרוצה להעיר?

דנה חפץ טוכלר:

סליחה, כבודו, אומרים לי פה ראשי הרשויות שהם מבקשים שיגיעו רשויות נוספות לדיון ב-158א.

היו"ר יצחק וקנין:

אני לא מנהל את הדיון לפי ראשי רשויות, מה כל אחד רוצה. אני לא אגמור את חוק הטיס עוד עשרים שנה בשיטה הזאת. אני משתדל ללכת לקראתכם, אבל אני לא יכול לחכות.

יפעת מאירוביץ'-יפת:

אדוני, אם היו יודעים שיגיעו היום לסעיף הזה אני בטוחה שגם עורך דין נרי ירקוני שמייצג אותנו היה מגיע.

חיים ביבס:

כשקובעים דיון כזה ב-8:30 – אתה רואה, אפילו חברי כנסת לא מגיעים חוץ ממך- -

היו"ר יצחק וקנין:

שלא תטעה. אתה ראש רשות, אני יודע איך מתנהלת ישיבת המועצה שלך, אבל חוק הטיס הוא לא חוק רגיל, זאת לא חקיקה רגילה, רבותיי. זאת לא חקיקה פופוליסטית, זאת חקיקה שבאה להסדיר דברים מסוימים שלא נגעו בהם לפחות 60 שנה. אני אומר לכם את זה באחריות, בחלק מהדברים לא נגעו אפילו 80 שנה.

חיים ביבס:

ועדיין רוצים בדיון של שעתיים להעביר אותו.

היו"ר יצחק וקנין:

אתה אומר את זה ככה. אני מנהל את הדיון הזה כבר שמונה חודשים ברצף של ימי שלישי באופן קבוע. אין כמעט דבר כזה בחקיקה הרגילה. היה חוק בזק עם אברהם פורז, והשתתפתי בדיונים אז כשדנו תקופה ארוכה על חוק שבא להסדיר דברים מסובכים שלא נגעו בהם.

לאה ורון:

אדוני, אני מבקשת רגע רשות דיבור. בנוסף למרכז המועצות האזוריות, כמו גם למרכז השלטון המקומי הוזמנו באופן אישי בלשכות שלהם רשימת המועצות, העיריות והרשויות שיש להן נגיעה כלשהי לנושא הזה שם-שם: בעיריית לוד דיברו עם מיכל, במועצה מקומית שוהם דיברו עם ענת, בעיריית אור-יהודה דיברו עם נורית, בעיריית חולון דיברו עם קורין וכולי. אני יכולה להציג את הרשימה.

היו"ר יצחק וקנין:

במודיעין עם מי דיברתם?

לאה ורון:

ברגע שהגיעו הנציגים של מודיעין אז הם כבר מופיעים ברשימת האנשים שהגיעו לדיון. בכל מקרה אני רוצה לומר משהו נוסף, שכשהוועדה שמה על סדר יומה את הצעת חוק הטיס, והיא עוסקת בסעיף 143, בהחלט יש סיכוי רב שהוועדה גם תגיע לסעיף 158 באותו דיון.

היו"ר יצחק וקנין:

רבותיי, דבר אחד אני יכול להגיד לכם: אין פה סעיף אחד שאנחנו "מחפפים" אותו. אתם שמים לב שאנחנו שומעים את כולכם, משתדלים למצוא את ההבנה בכל דבר. זה שאני נמצא פה לבד, זה ככה בכל הדיונים, אני לא זוכר שהיה פה דיון אחד שהיה פה יותר מחבר כנסת אחד. אולי בדיון בודד הגיע מישהו ויצא.

חיים ביבס:

זה מכיוון שמתחילים מוקדם.

היו"ר יצחק וקנין:

לא כולם רוצים להיות טייסים. אני רוצה להיות טייס בסוף התהליך.

חבר'ה, אני מוכן לדון על 158 ולשמוע אתכם.

יפעת מאירוביץ'-יפת:

- - -

חיים ביבס:

בבקשה. אז היית אומרת לראש הרשות שלך שיגיע לפה ולא יישב בעירייה שלו. זה בסדר לשלוח חברי מועצה ואחר כך לספר סיפורים. תהיו מספיק אמיצים כדי לבוא ולהתייצב ולהתמודד.

היו"ר יצחק וקנין:

מעירים לי פה משהו שאתמול אחת העיריות התקשרה- -

לאה ורון:

היועצת המשפטית של מרכז השלטון המקומי.

היו"ר יצחק וקנין:

- - ושאלה אם נגיע לסעיף 158, ואמרנו לה שלא. לכן לא אכפת לי- -

רננה שחר:

שיצביע על 143.

לאה ורון:

על 143, בוודאי.

יערה למברגר:

אפשר להגיד שאחרי 158 אפשר יהיה לחזור ל-143.\

היו"ר יצחק וקנין:

אני אומר משהו לפרוטוקול, וזאת התחייבות שלי: אני אצביע על 143, וכשנגיע ל-158 אני מוכן לפתוח את 143 מחדש. אבל גם ההצבעה שלי על 143 תהיה כאשר אנחנו מתקנים בהתאם למה שביקשנו.

חיים ביבס:

בסדר גמור.

היו"ר יצחק וקנין:

מקובל עליכם?

חיים ביבס:

כן.

אתי בנדלר:

אני לא מבינה, אתה כבר מגיש בקשה לדיון מחדש בסעיף 143?

לאה ורון:

לא, אם יהיה צורך.

היו"ר יצחק וקנין:

אם יהיה צורך אני אפתח את הסעיף.

אתי בנדלר:

ותוגש בקשה לדיון מחדש.

היו"ר יצחק וקנין:

ותוגש בקשה.

רננה שחר:

אם כך, הבקשה שלנו היא שיאושר סעיף 143 בלי התיקון שעושה חסינות מחוק מניעת מפגעים- -

חיים ביבס:

מה הבעיה? בלי תיקון.

קריאות:

- - -

אתי בנדלר:

סליחה, ממש לא. מה זה התנאים האלה?

יערה למברגר:

נאשר את 143 מתוקן, ואחר כך נדון ב-158א, ולפי ההחלטה על 158א - - -

חיים ביבס:

אתה מבין? זה פשוט מדהים איך מדינת ישראל מתנהלת.

לאה ורון:

אבל שמעתם שהיושב ראש יהיה מוכן לפתוח את הסעיף, לא רק בגללם, אולי גם בגללכם או בזכותכם.

היו"ר יצחק וקנין:

רצית להעיר משהו?

עומר שלו:

אנחנו מצטרפים לבקשה של רת"א לדון בסעיף – או לדון בשני הסעיפים יחד או להשאיר את הנוסח בנוסחו כפי שהוצג עד היום - -

חיים ביבס:

אבל כבר הבנת שזה לא יקרה, מה קרה?

עומר שלו:

לא הבנו שום דבר.

קריאה:

אבל כבר הסכמתם לתיקון.

בועז חטיבה:

לא

היו"ר יצחק וקנין:

אני מבקש, אני מנהל את הדיון או שאתם רוצים לנהל אותו? אני לא אאפשר לכם את זה, שיהיה ברור.

חיים ביבס:

זה פשוט מדהים, מדינת ישראל מתנהלת ככה דרך כל אותם פקידים - -

היו"ר יצחק וקנין:

סליחה, אדוני ראש העיר, אני לא יודע למה אתה רגיל, אבל אני מבטיח לך שאתן לך את רשות הדיבור, אני לא אתן לאף אחד להפריע לך.

עומר שלו:

בשמונת החודשים האחרונים אנחנו נמצאים פה אחת לשבוע, אנחנו בחנו את ההוראות שקשורות בנושא הזה, כפי שציינה עורכת הדין שחר, לכל אורך החודשים האלה. התייחסנו אליהם כמקשה אחת כשראינו את ההוראות על פני- -

היו"ר יצחק וקנין:

אתם יודעים מה, אני לא מצביע על 143 בכלל עד שנגיע ל-158. אז נצביע על כל הסעיפים, ואז נדון.

חיים ביבס:

תודה רבה, אדוני.

היו"ר יצחק וקנין:

זה לדעתי, הטוב ביותר. ככה לא הם יטענו ולא הם יטענו. לא אצביע על 143. כשנגיע ל-158 נצביע על הסעיף.

זאב בילסקי:

יש הסכמה פה-אחד.

היית צריך להגיד בעקבות בקשתו של בילסקי וחוץ מזה גם ממרכז השלטון המקומי.

היו"ר יצחק וקנין:

"מכל מלמדיי השכלתי". אם הייתי מצביע זה היה נופל. מאחר שזאב בילסקי ביקש ממני לא להצביע, ואני כיבדתי את הבקשה שלו- -

רננה שחר:

אנחנו מקבלים ללא עוררין.

זאב בילסקי:

על זה אפשר להוסיף: אמרו חכמינו: "כל המוסיף גורע".

גיורא רום:

אני מוכרח להודות שאני לא מבין את גודל ההישג.

זאב בילסקי:

אני אסביר לך אחר כך.

גיורא רום:

הסעיף הזה משאיר את כל האחריות עליי ולא על הטייס של אל-על ועל הנהלת אל-על. האחריות נשארת עליי, והיא נכונה, והייתי יכול להרחיב את הדיבור. שמנו קודם שקף- -

היו"ר יצחק וקנין:

גיורא, חבל, אני אגיד לך למה, הם לא פה, הם יצאו.

גיורא רום:

הקשבתי לכל מה שהיה פה בחצי השעה האחרונה כמו שהקשבתי לדיון על הביטוח לפני שבוע, וחוזר כל הזמן שיש סעיף טכני, כמו הסעיף בשבוע שעבר שרק עסק בהקניית הסמכות לשר לתקן תקנות, וכבר נכנסנו לסיפורי הקרבות של המבטחים. וגם פה זה סעיף טכני במהותו, והוא עוסק בהוצאת חברות התעופה ואת הטייסים מתוך העניין הזה. אני לא מצליח להבין את גודל ההישג.

על עניין הרעש אני אדבר, כנראה, בפעם הבאה.

היו"ר יצחק וקנין:

זה לא הישג. כל הדיון היה הולך לטמיון- -

גיורא רום:

אני מבין את הצד הפוליטי.

היו"ר יצחק וקנין:

לא הצד הפוליטי. כשאני אקיים הצבעה על סעיף כזה- -

גיורא רום:

אני יודע, זאב בילסקי יתנגד.

היו"ר יצחק וקנין:

נגיד שהוא מתנגד, ואני בעד – הסעיף נופל.

גיורא רום:

אני לא צריך להבין את ההתנגדות של זאב.

היו"ר יצחק וקנין:

צריך להיות קצת חכמים.

גיורא רום:

אני לא מצליח להבין, כי תראה איפה בנו לנו את נתב"ג.

לאה ורון:

לכן לכל אחד יש המקצוע שלו, מר רום.

היו"ר יצחק וקנין:

תאמין לי, אם אתה תגיד לי לעלות על מטוס אני לא אדע - -

לאה ורון:

כל אחד והמקצוע שלו.

גיורא רום:

ותראו איפה בנו לבילסקי את שדה התעופה - - -

זאב בילסקי:

אם אתה יכול להזיז את שדה התעופה בהרצליה דעתי תשתנה לגבי כל – לא, זה לא יפה להגיד.

היו"ר יצחק וקנין:

רבותיי, אנחנו עוברים לסעיף 147 – שמירת דינים. לפני כן מר טלמון, רצית להגיד משהו?

עמרי טלמון:

אולי לסיום 143, נדמה לי שהערתי את זה גם פעם בישיבה אחרת של הוועדה, החיים שלנו מורכבים מהרבה דברים. למען הגילוי הנאות אני גר קרוב מאוד לנתיב הגישה למסלול 1,2; בתי גרה ממש מתחתיו, ואני גר מול מטרד שלא ישוער שקוראים לו "היכל התרבות", והוסיפו לזה עכשיו מטרד ויזואלי שאין דוגמתו בעולם, הבניין של הבימה. אין מה לעשות, אם אני לא רוצה את כל אלה אפילו מושב יערה לא מספיק רחוק, אני צריך למצוא איזה "לוך" במדבר ולגור שם, ואז יעברו מעליי מטוסי חיל האוויר. אי אפשר אותם מיליון שגרים מסביב ומתלוננים הם גם נוסעים בשדה התעופה, אז אם אני אגיד להם לקחת רכבת ולנסוע, נניח לרמון, הוא יגיש מיד בג"ץ למה אין לו שדה תעופה ליד הבית. אז לא ייתכן שיבדילו את נושא הטיס, רכבת – גם יהיה אותו דבר, אוטובוסים שעושים, ברוך השם, רעש לא נורמלי – גם אותו דבר. אי אפשר – מי שבחר לחיות בתוך עיר וסמוך, וזאת בחירה שלו – זה מה שיש. אי אפשר לסגור את המדינה.

היו"ר יצחק וקנין:

אני יכול להבין שלבני אדם יש זכות הבחירה לכאן ולכאן. במלחמת לבנון האחרונה עמדת תותחנים הייתה ממש מתחת למושב שלי, וכנראה, את כל האמל"ח שהיה למדינת ישראל ופג תוקפו, ירו אותו על חיזבאללה. אני מספר לך משהו רציני – העופות, כל רגע קפצו. גם אחרי שזה נגמר הן היו קופצות. אתה מבין, כל דקה פגז. לא ידעת אם זה נוחת עליך, אם הם יורים או אנחנו יורים. פשוט 500-300 מטר – כל שנייה פגז, והעופות המשיכו גם אחרי כן להזיז את הראש.

גיורא רום:

לפי עיריית חולון תהיה להם ירידה בתוצאות הסקר.

זאב בילסקי:

תראה איזה קרבות טלפונים סלולריים – אף אחד לא רוצה שתהיה אנטנה ליד הבית שלו, אבל אף אחד גם לא מפסיק לדבר בטלפון.

עמרי טלמון:

בדיוק ככה. דרך אגב, בסקר אקולוגי שעשו בנתב"ג שהוא אזור מעניין מאוד מבחינה אקולוגית כי הוא לא פתוח לציידים וכאלה – יש עופות שמקננים ליד המסלולים. עובר שם אותו 747-200 שנזכר שם, וזה לא מטריד את העוף, הוא התרגל. אולי הוא התחרש, אני לא יודע, אבל בסופו של דבר יש דרכים לחיות גם עם רעש. אני אישית שמתי זכוכיות דאבל גלייזינג בבית, והקטנתי את הרעש בערך בפקטור 10. נכון שזה עלה לי קצת כסף, אבל יש פתרונות. אדם שרוצה לגור באזור מסוים צריך להסתגל לאזור.

היו"ר יצחק וקנין:

לפי הפתגם: מי שרוצה את היופי שיסבול את החורים באוזניים. זה יפה במרוקנית.

זאב בילסקי:

איך זה במרוקנית?

היו"ר יצחק וקנין:

מסובך קצת. במרוקנית אומרים: "מי שרוצה את היופי שיסבול את החור באוזן".

רננה שחר:

הקראת 147:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| שמירת דינים | 147. | אין בהוראות חוק זה כדי לגרוע מהוראות כל דין, ובכלל זה מההוראות לפי חוק התכנון והבניה, התשכ"ה–1965, מההוראות לפי חוק התקשורת (בזק ושידורים), התשמ"ב–1982‏, מההוראות לפי פקודת הטלגרף האלחוטי [נוסח חדש], התשל"ב–1972, מההוראות לפי חוק החברות הממשלתיות, התשל"ה–1975‏ ומההוראות לפי החוק להסדרת הביטחון בגופים ציבוריים, התשנ"ח – 1998. |

זאת הוראת שמירת דינים סטנדרטית, ובמקומות שסברנו שאולי תהיה התנגשות של חוק מאוחר וספציפי עם חוק מוקדם וכללי, ציינו זאת במפורש.

יערה למברגר:

הזכרנו מספר דברי חקיקה שחשבנו שהם רלוונטיים באופן מיוחד.

היו"ר יצחק וקנין:

יש הערות ל-147?

איתי עצמון:

רק אם אפשר להסביר למה מניתם כאן את החוקים הספציפיים? הוספתם גם את החוק להסדר הביטחון בגופים ציבוריים לעומת הנוסח שהיה.

רננה שחר:

בכל החוקים שחשבנו שאולי יתפרש מכיוון שזה חוק ספציפי ומאוחר כגוברים על החוק הכללי שקיים בנושא, מנינו את זה. לגבי חוק להסדרת הביטחון יש גופים שמנויים בתוספת לחוק להסדרת הביטחון, גופים מוסדרים שמקבלים הנחיות מהקצין המוסמך, הגורמים הממונים. כדי שזה לא יתפרש – אם אתם זוכרים היה הדיון על סעיף 73א – סמכויות הטייס המפקד, כחלק מהסעיף הזה הוספנו את החוק להסדרת הביטחון.

היו"ר יצחק וקנין:

הערות? אין הערות.

מי בעד סעיף 147? מי נגד? מי נמנע?

הצבעה

בעד סעיף 147 – רוב

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיף 147 אושר.

היו"ר יצחק וקנין:

הסעיף אושר.

סעיף 148, בבקשה.

רננה שחר:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| תחולה לגבי כלי טיס ישראלי בהיותו מחוץ לישראל | 148. | ההוראות לפי חוק זה יחולו לגבי כלי טיס ישראלי גם בהיותו מחוץ לישראל וכן לגבי מפעיל אווירי של כלי טיס כאמור ואיש צוות באותו כלי טיס, אלא אם כן נקבע אחרת לפי חוק זה, ובכפוף להוראות אלה: | |
|  |  | (1) כללי הטיסה שיחולו לגבי כלי טיס ישראלי הטס או המתמרן בשטחה של מדינה חברה יהיו לפי הדין החל באותה מדינה; | |
|  |  | (2) כללי הטיסה שיחולו לגבי כלי טיס ישראלי הטס או המתמרן מעל ים שאינו בשטחה של מדינה חברה יהיו לפי הוראות נספח 2 לאמנה; | |
|  |  | (3) קיימת סתירה בין הוראה מההוראות לפי חוק זה לבין הדין החל במדינה חברה – יחול הדין החל באותה מדינה; | |
|  |  | (4) בלי לגרוע מהוראות פסקאות (1) עד (3) – | |
|  |  |  | (א) על אף הוראות סעיף 23(ב), מפעיל אווירי של כלי טיס ישראלי רשאי לקבל שירות בדק לכלי הטיס או לציוד תעופתי שבו, במדינה חברה, גם ממי שאינו עובד טיס כאמור בסעיף 23(א)(1), ובלבד ששירותי הבדק ניתנים מטעמו של הגורם האחראי לבצע פעולות בדק בכלי הטיס, כאמור בסעיף 60(ב)(5), או בתיאום מלא עם הגורם האחראי כאמור ,כפי שקבע השר; |

היו"ר יצחק וקנין:

סעיף (ב).

רננה שחר:

בסעיף קטן (ב), לבקשת היועץ המשפטי, לא נדון כי עוד לא אישרנו את פרק ז'. הוא מתייחס לתחולה של פרק ז'.

היו"ר יצחק וקנין:

תסבירי, בבקשה, את מה שקראת.

רננה שחר:

באופן כללי אחד הדברים שמאפיינים את מורכבות הטיס, הוא שלפי החוק, לכלי טיס ישראלי יש לאומיות ישראלית. זאת אומרת, הוא כמו אדם שלוקח איתו את הדינים שחלים עליו. אתה ישראלי שנוסע לחו"ל, וחלים עליך גם דינים פרסונליים כשאתה נוסע לחו"ל. כך גם כלי הטיס – יש לו לאומיות ישראלית, והוא לוקח איתו את הלאומיות הישראלית לחו"ל, והלאומיות הזאת מכובדת על-ידי המדינות האחרות. ברור שכשהטייס מטיס את הכלי לחו"ל הוא לא צריך גם רישיון ישראלי וגם רישיון של כל מדינה שבה הוא פועל; הכלי עצמו לא צריך גם את תעודת כושר הטיסה הישראלית וגם תעודת כושר טיסה, אלא יש הסדרה הדדית בין המדינות, שמכירים בתעודות וברישיונות ורואים בדין כדין שממשיך לחול. יש פה סייגים לגבי התחולה של הדין הישראלי מחוץ לישראל.

קודם כול יש בפסקה (1), (2) נושא של כללי הטיסה שדיברתי עליהם קודם – נושא של הוראות התעבורה האווירית בשמים. ברור שכללי הטיסה הם לפי דיני המדינה שלשטחה נכנסים, ובים הפתוח – לפי נספח 2 לאמנה; פסקה (3) לסעיף מבטאת את הנושא של כיבוד הריבונות, כי בכל זאת אם מדינה אחרת קבעה חוקים אחרים מחמירים יותר יש התחייבות לכבד את הריבונות, ולכן החוקים של המדינה האחרת יחולו בדיוק כמו אם בישראל יש חוק מחמיר יותר, אז הכלים הזרים צריכים לכבד את החוקים שלנו, וזה שוב בהינתן שיש סטנדרטים אחידים ובסיס אחיד לתקינה של התעופה האזרחית הבינלאומית. פסקה (4) נותנת מענה לעניין קבלת שירותי בדק בחו"ל.

היו"ר יצחק וקנין:

הערות?

איתי עצמון:

מספר הערות לפסקה (1),(2). כתבתם: "כללי הטיסה". אולי כדאי כאן להבהיר בעניינים המנויים בסעיף 69(ג) מכיוון שאין הגדרה למונח הזה, ולכן שיהיה ברור על מה אנחנו מדברים.

שנית, כתבתם: "מטס או המתמרן". עברתי על החוק, ואין המונח "תמרון". מה ההבדל בין תמרון לבין טיסה? למה דווקא כאן הוספתם את זה? במקומות אחרים זה לא קיים.

רננה שחר:

אנחנו ניסינו להיצמד לנוסחו של סעיף 12 לאמנה שמדבר על "Flight and Maneuver", זה לשון הסעיף. לא ידענו איך לפתור את זה כי גם נספחי האמנה מתייחסים ל-"operation". אני אגיד ככה: נספח 2 מסדיר גם את הטיסה וגם את התנועה הקרקעית, וגם סעיף 69 מסדיר גם טיסה ממש וגם תנועה קרקעית של כלי טיס. ניסינו להיצמד לנוסח האמנה.

איתי עצמון:

השאלה אם אתם לא חוששים שתיווצר אי בהירות בשימוש במונח הזה.

רננה שחר:

"הטס או המופעל"?

אבישי פדהצור:

ההפעלה כוללת הכול – המראה, נחיתה, תמרון.

רננה שחר:

אפשר, כי המילה "מופעל" קיימת בחוק.

קריאה:

אפשר למחוק את המילה "הטס".

רננה שחר:

"המופעל"?

אבישי פדהצור:

"המופעל". נקודה.

איתי עצמון:

אתם רוצים למחוק את כל "הטס או המתמרן" בפסקאות (1), (2), ולכתוב: "המופעל"?

רננה שחר:

אפשר.

איתי עצמון:

שאלה נוספת: פסקאות (1), (2) מדברות על שטחה של מדינה חברה או ים שאינו בשטחה של מדינה חברה. אנחנו יודעים שרוב המדינות חברות באמנת שיקגו, אבל יש גם מדינות שלא או שטחים שלא מוגדרים כ"מדינה חברה". השאלה אם לא כדאי לכתוב "מדינה זרה" כדי שנקיף את כלל המקרים.

רננה שחר:

לדעתי, אתה צודק.

איתי עצמון:

לגבי פסקה (4) שעורכת התאמות, הפניתם כאן לסעיף 23, שעוסק בחובת ביצוע פעולות בדק במסגרת מכון בדק יצרן ובדק עצמי, והסעיף הזה קובע: "לא יבצע אדם פעולות בדק, אלא אם כן מתקיים אחד מאלה", ויש כאן שלושה מקרים שבהם מסבירים מיהו הגורם המוסמך: זה עובד טיס, ובפסקה (3) – היצרן של כלי הטיס המחזיק בתעודת הסוג של כלי הטיס או יצרן הציוד התעופתי הנוגע בדבר. השאלה, האם לא כדאי לאפשר גם ליצרן לתת שירות בדק לכלי טיס ישראלי שנמצא בשטח של מדינה זרה.

רננה שחר:

כפוף לכך שהסיפא "ובלבד ששירותי הבדק ניתנים מטעמו של הגורם האחראי או בתיאום מלא עמו" חלה, אפשר להוסיף את האופציה של יצרן זר של כלי טיס או ציוד תעופתי, ובאמת גם ממנו ניתן לקבל שירותי בדק בחו"ל.

איתי עצמון:

אז מה בעצם נוסיף?

רננה שחר:

אני מדגישה שכתוב: "כפי שקבע השר", זאת אומרת שיהיו תקנות בנושא, ויש תקנות בנושא, זה לא משהו שלא קיים.

איתי עצמון:

אז אולי נוסיף בסוף: "הכול כפי שקבע השר". אבל לגבי נושא היצרן נוסיף: "וכן מיצרן זר של כלי טיס או הציוד התעופתי"?

רננה שחר:

כן, כלומר היצרן של הכלי עצמו, לא סתם יצרן.

איתי עצמון:

כן, ודאי.

רננה שחר:

ואז "כפוף לרישא" זה בסדר. יהיו תקנות בנושא – מה אפשר אצל היצרנים ומה לא. אני אומרת כבר היום שבאופן כללי יש הבחנה: מכוני בדק עושים פעולות החזקה לעומת יצרנים שעושים פעולות שינוי, פעולות הסבה, דברים מהסוג הזה. אבל זה אפשרי.

איתי עצמון:

שאלה אחרונה שקצת הטרידה אותי לגבי עניין החלת הוראות, לפי חוק זה, גם על כלי טיס מחוץ לישראל, בנושא העיצומים כספיים. אני מבין שגם אם נעשית הפרה של הוראות החוק מחוץ לישראל ניתן יהיה להטיל עיצומים כספיים. השאלה אם אין מקרה שבו מוטלים עיצומים כספיים מכוח הדין הזר, למשל, בשל הפרת חובות, לפי הדין הזר, שאמור להיות תואם לדין שלנו כי הרי יש סטנדרטיזציה של הדינים בנושא התעופה. ככל שאני יודע אין עניין של סיכון כפול בהטלת עיצום כספי, להבדיל מהעולם הפלילי. השאלה אם נתתם את דעתכם לשאלה הזאת.

רננה שחר:

נספחי האמנה, כאשר מדברים על אכיפה של מדינת החוף או האזור על כלי טיס זר, אז צריך לעשות שיתוף פעולה עם מדינת הלאומיות של כלי הטיס ולהחליף מידע. כל פעולת האכיפה היא פעולה שמתבצעת תוך דיאלוג עם מדינת הרישום, זה לא משהו שעושים באופן חד-צדדי. במסגרת הדיאלוג הזה אני מניחה שניתן, כמובן, לשקול אי הטלה פעמיים של עיצום כספי על אותו דבר. אבל הפניתי אתמול את השאלה למשרד המשפטים, ולא הייתה לי תשובה חד משמעית, ולכן אנחנו מבקשים להשיב לוועדה. זה מה שאומרת האמנה, ואנחנו מבקשים להגיש לוועדה על השאלה הזאת תשובה מסודרת איך זה אמור להתנהל.

היו"ר יצחק וקנין:

עוד הערות? אני אאשר את הסעיף כפוף להבהרה שהם יביאו.

חבר הכנסת בילסקי, בבקשה.

זאב בילסקי:

אני מנצל את ההצלחה – הצלחתי עם SMS היום, יכול להיות שגם שדה התעופה בעובדה יהיה שדה אלטרנטיבי לטיסות – עכשיו בנושא האנטישמיות: כל פעם כשאני טס בחברה זרה, שלושת רבעי השעה לפני הנחיתה בארץ הם מודיעים שממשלת ישראל קבעה נוהל שאסור לאף אחד לקום מהמקום שלו שלושת רבעי שעה לפני ההגעה שלו לחופי הארץ. כתוצאה מזה כל מי שרוצה ללכת לעשות פיפי או משהו כזה הופך להיות שונא שלנו, יושב ומתעצבן כל הזמן על ממשלת ישראל.

גיורא רום:

לגבי פיפי יש פטור מראש רת"א.

זאב בילסקי:

אז אם אפשר לעשות פה משהו כדי שלא יתעצבנו עלינו אלפי אנשים כל יום שכל פעם מודיעים להם שממשלת ישראל החליטה כך. יכול להיות שיש אמנות בינלאומיות שמסדירות את זה, כי אני לא שמעתי באף מדינה אחרת שאומרים לא לקום לעשות פיפי שלושת רבעי שעה לפני הנחיתה. אתה יודע, בגיל שלנו- -

גיורא רום:

Say no more. זה אחריות אגף הביטחון במשרד התחבורה. אתה צריך להפנות את השאלה לאגף הביטחון במשרד התחבורה.

זאב בילסקי:

אני חושב שלאדוני יש קשרים מצוינים שם. אם יכול להיות שליח מצווה בשבילנו, אתה יודע- -

לאה ורון:

נמצא פה היועץ לשר התחבורה, מר חלפון. תבקש ממר חלפון שיברר.

זאב בילסקי:

שר התחבורה כועס עליי, הוא לא יעביר שום דבר שקשור אליי.

רננה שחר:

אבל אם אין תלונה קונקרטית על מקרה קונקרטי, בוודאי מאוד קשה לטפל במידע כזה. זאת אומרת אם יש מקרה קונקרטי שהדבר קרה- -

זאב בילסקי:

לא, זה קורה כל יום.

לאה ורון:

הוא חבר כנסת, הוא מייצג את הציבור, והשאלה שלו זה בשם הטסים בטיסה. את לא בכיוון.

גיורא רום:

אתה צודק. זאת הנחיה של אגף הביטחון. אני לא מומחה לכל נושא הביטחון בעולם, אבל נדמה לי שזה קיים בהרבה מאוד מקומות. בארצות-הברית אפילו בטיסות shuttle בין וושינגטון לניו-יורק. אבל זה לא קשור – ארצות-הברית זה ארצות-הברית, ואנחנו זה אנחנו. אני אבדוק את הנושא עם ראש אגף ביטחון.

היו"ר יצחק וקנין:

אני אגיש את הבקשה לשר התחבורה.

זאב בילסקי:

לפחות במערכת הכריזה שלא יגידו "ממשלת ישראל", שיגידו משהו כמו "רשות שדות התעופה". אתה יודע, נראה משהו דרמטי – "הממשלה כפתה עליך", וכולם כבר כועסים. אני חוזר עכשיו מאוטווה, הייתי בכינוס נגד האנטישמיות, וזה נורא. כל הזמן בא אלי ויזל ושואל, מה הסיבות לאנטישמיות, איך נכשלנו? ואני כל יום רואה אנשים שטסים והופכים לשונאי ישראל.

בועז חטיבה:

זה שוב מוכיח שצריך לטוס בחברות הישראליות.

היו"ר יצחק וקנין:

זה הדבר הכי חשוב שנאמר פה היום.

קריאה:

זה המקום לפרסם גם את שם מוציא התקנה.

היו"ר יצחק וקנין:

מר טלמון, בבקשה. אני רואה שאתה מתאפק כל כך- -

עמרי טלמון:

לא מהסיבות של מר בילסקי.

סעיף (4) בכלל לא נותן תשובה לנושא של מטוסים קלים שיכולים למצוא את עצמם בכל מיני מקומות, אז מגוללים את הבעיה לפתחו של ספק השירות. לספק השירות באחריותו המלאה ובתיאום מלא איתו – אין להם שום אינטרס. האינטרס הוא לקחת מכונאי ו-200 קילו ציוד ולהטיס אותו לחו"ל על חשבון בעל המטוס, ולעשות שם תיקון, ואז להגיד, אין לי חלק ולהביא עוד חלק מאמריקה.

לגבי מטוסים קלים אני מציע שהכלל יהיה שמי שצריך לבצע תחזוקה בחו"ל יבצע אותה באותו מכון בדק שמאושר לצורך העניין על-ידי אותה מדינה חברה, כמו שהוא צריך לטוס לפי הכללים. אז גם התחזוקה תהיה לפי הכללים, והוא לא יצטרך להתחיל לטלפן לספק השירות שלא מכיר בכלל. שיהיה ברור, יש מאות אלפי מכוני בדק מוסמכים וטובים שלא מוכרים על-ידי המכונים בארץ.

היו"ר יצחק וקנין:

רננה, בבקשה.

רננה שחר:

הסעיף הוא סעיף מסמיך שמציע להסמיך את שר התחבורה לקבוע הסדרים בעניין. ביוני השנה, לפני מספר חודשים, הציעה במסגרת התיקון לתקנות ההפעלה הסדר למטוסים קלים לגבי מתן שירותי בדק בחו"ל. ההסדר נשלח להתייחסותו של קלוב התעופה, ועד היום לא התקבלה התייחסותו של קלוב התעופה, ולכן לומר שהסעיף אינו פוטר זה פשוט לא נכון; הסעיף מאפשר פתרון. לא נכון להתחיל להיכנס פה לשאלת ההסדרים הטכניים משום שזה יותר מורכב מאשר נקבע רק את הדבר הזה. לכן הסעיף כן מאפשר, ואנחנו מתקדמים לשם.

היו"ר יצחק וקנין:

עוד הערות? אין הערות.

אם כך אני מצביע על 148(1)-(4)(א), לפי כל התיקונים שהוצעו בוועדה. מי בעד? מי נגד? מי נמנע?

הצבעה

בעד סעיף 148(1)-(4)(א) – רוב

נגד – אין

נמנעים – אין

סעיף 148(1)-(4)(א) אושר.

היו"ר יצחק וקנין:

הסעיפים אושרו. אני נועל את הישיבה. אני מודה לכם מאוד.

**הישיבה ננעלה ב- 10:55**