**הכנסת השמונה-עשרה נוסח לא מתוקן**

**מושב שלישי**

**פרוטוקול מס' 371**

**מישיבת ועדת הכלכלה**

**יום שלישי, ל' בכסלו התשע"א (7 בדצמבר 2010), שעה 8:30**

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

**נכחו:**

**חברי הוועדה**:

יצחק וקנין – היו"ר

**מוזמנים**:

יצחק רז - החוקר הראשי, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

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

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

עו"ד רם ליסטמן - משרד התיירות

מירי בן עטר - חיל האוויר, הפרקליטות הצבאית

אריאל סימן - הפרקליטות הצבאית

גיורא רום - מנהל רת"א

עו"ד רננה שחר - יועמ"ש רת"א

אביגדור בן חור - סגן קתב"ל, רת"א

יהודה גילאי - ראש תחום תקינה כושר אווירי, רת"א

דני מורג - קתב"ל, רת"א

אילון טל - ראש אגף פיקוח ובקרה, רשות שדות התעופה

רינה פאר - המשנה ליועמ"ש, רשות שדות התעופה

אברהם רזיאל - ראש אגף מבצעי אוויר, התעשייה האווירית

דיוויד גולן - מנכ"ל חברת כימניר

יובל לוטן - מנהל בטיחות בטיסה, חברת אל-על

עו"ד עומר שלו - יועמ"ש ומזכיר החברה, חברת אל-על

גונן אוסישקין - ראש אגף לו"ז ומערכות הפצה, חברת אל-אל

עמרי טלמון - מנכ"ל קלוב התעופה

אברהם קמחי - חבר הנהלת קלוב התעופה

עמרי אבני - יו"ר אגודת פקחי הטיסה

עו"ד אלי נידם - אגודת פקחי הטיסה

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

עו"ד רון גנט - יועמ"ש איגוד הטייסים

בועז חטיבה - יו"ר איגוד הטייסים

**ייעוץ משפטי:**

איתי עצמון

**מנהלת הוועדה**:

לאה ורון

**רשמה**:

יפה קרינצה

**הצעת חוק הטיס, התש"ע-2010**

היו"ר יצחק וקנין:

בוקר טוב, אני פותח את ישיבת ועדת הכלכלה בנושא חוק הטיס. אנחנו בסעיף 159.

רננה שחר:

באופן כללי, חוק רישוי שירותי התעופה הוא החוק שמסדיר את הרגולציה הכלכלית של ענף התעופה האזרחית, בניגוד לחוק הטיס שמסדיר אתך הרגולציה הבטיחותית של ענף התעופה האזרחית. התיקון הכי מסיבי בתיקונים העקיפים הוא התיקון של חוק רישוי שירותי תעופה.

אפשר לומר שיש לתיקון שלפנינו חמש מטרות, שלוש מתוכן עיקריות ושתיים יותר משניות. דבר ראשון, לנקות את החוק מהרגולציה הבטיחותית. היום יש עדיין בחוק רישוי שירותי תעופה זנבות של דברים שצריכים להיות בחוק הטיס, של רגולציה בטיחותית, ואותם אנחנו מבטלים. הדבר הבא שאנחנו עושים בחוק, אנחנו מתאימים אותו למצב הקיים. החוק היום קובע שכל מפעיל מסחרי של כלי טיס, בין ישראלי ובין זר, חייב ברישיון הפעלה מסחרי משר התחבורה. מזה שנים רבות למפעילים הזרים לא ניתנים רישיונות הפעלה מסחריים אלא יש מכשיר אחר, שקוראים לו היתר הפעלה. זה מכשיר שמקובל בכל העולם, שלגבי טיסות של מובילי נוסעים ומטען ניתן היתר הפעלה עונתי לתקופה, שמסדר את התדירויות שלהם, את המטוסים שהם מפעילים, מטוסים בהחכרה וכו'. אנחנו רוצים להתאים את הדין למצב הקיים, להגיד שרק מפעילים ישראליים צריכים רישוי מסחרי מאת השר ולמסד את הנושא של היתר הפעלה, שניתן מאת רת"א למובילים האוויריים.

אחר כך יש פה נושא של קביעת עיצומים כספיים על הפרת הוראות החוק. יש פה עוד שני עדכוני משנה, שאחד מהם הוא צמצום ההתייעצות בוועדה המייעצת – אסביר את זה כשנגיע לזה. דבר אחרון, מעמד מקצועי לרת"א בהתקנת תקנות, בדומה למה שקיים בהצעת חוק הטיס.

היו"ר יצחק וקנין:

את יכולה לקרוא.

רננה שחר:

"תיקון חוק רישוי שירותי תעופה 159. בחוק רישוי שירותי תעופה, התשכ"ג–1963‏ – (1) בסעיף 1, בסופו יבוא: ""המנהל" – מנהל רשות התעופה האזרחית שהוקמה לפי חוק רשות התעופה האזרחית, התשס"ה–2005, או עובד הרשות האמורה שהוא הסמיך לעניין חוק זה, כולו או חלקו;

"מפעיל ישראלי" – מפעיל אווירי כהגדרתו בחוק הטיס, התש"ע–2010, שמתקיים בו המפורט להלן, לפי העניין – (1) לעניין יחיד – הוא תושב קבע בישראל שאין לו מקום עסקים עיקרי מחוץ לישראל, או אזרח ישראלי שיש לו מקום עסקים עיקרי בישראל; (2) לעניין תאגיד – הוא התאגד בישראל, אין לו מקום עסקים עיקרי מחוץ לישראל, והשליטה בו היא בידי אזרח ישראלי או תושב קבע בישראל, או שהשליטה בו היא בידי אדם אחר בהתאם להוראות אמנה בין–לאומית בענייני תעופה, שישראל צד לה; בעניין זה – "שליטה" – כהגדרתה בחוק ניירות ערך, התשכ"ח-1968".

היו"ר יצחק וקנין:

עד כאן. הערות, רבותי?

איתי עצמון:

לעניין הגדרת המנהל, אולי כדאי לערוך התאמה למה שהוועדה החליטה לגבי הגדרת המנהל בסעיף 1 להצעת חוק הטיס, שהסכמה כזאת תפורסם ברשומות.

רננה שחר:

אנחנו לא מתנגדים.

איתי עצמון:

מכיוון שבהמשך ניתנות למנהל סמכויות להטיל עיצום כספי, אז גם לערוך איזושהי התאמה, שהוא לא יוכל לא להסמיך ולא לאצול את אותה סמכות להטיל עיצום כספי.

רננה שחר:

זה מקובל.

איתי עצמון:

אם אפשר, להסביר את ההוספה של הגדרת שליטה בפסקה (2) להגדרת מפעיל ישראלי. מה המשמעות לעומת המצב הקיים היום?

רננה שחר:

באופן כללי, היום בחוק אין חובה לעניין השליטה במי שמבקש רישיון מסחרי – מפעיל אווירי ישראלי שמבקש רישיון מסחרי - אבל כעניין של מדיניות רבת שנים, משרד התחבורה דורש מכל המפעילים הישראלים ששני שליש מבעלי המניות יהיו ישראלים. זה לא מעוגן בחוק, אבל זה המצב הנוהג מזה שנים רבות. אגף הכלכלה במשרד התחבורה נמצא פה וניתן לספק הסברים נוספים.

עכשיו אנחנו קצת מורידים את הדרישה, מדברים על שליטה כמשמעותה בחוק ניירות הערך וכהגדרתה בחוק ניירות הערך. ההגדרה של שליטה היא הגדרה מהותית, שאומרת: היכולת לכוון את פעולותיו של התאגיד. בחוק ניירות הערך יש חזקות מתי יש שליטה. כאשר אתה מחזיק למעלה מ-50% מאמצעי השליטה בתאגיד – אמצעי השליטה בתאגיד הם יכולת ההצבעה באסיפה הכללית של התאגיד, היכולת למנות דירקטורים וכו' - חזקה שאתה בעל שליטה. אז אנחנו קצת מצמצמים את הוראות השליטה לעומת מה שהיה היום, מתאימים את זה גם למה שנוהג בעולם, למה שדרשנו בחוק הטיס בסעיף 16 להצעת חוק הטיס.

איתי עצמון:

ההגדרה של שליטה רלוונטית גם לחלק השני של פסקה (2)? כלומר, השליטה היא בידי אדם אחר, בהתאם להוראות אמנה?

רננה שחר:

כן.

היו"ר יצחק וקנין:

הערות נוספות?

עומר שלו:

צריך לבחון, מכיוון שבאל-על עוד יש את נושא שני השליש - שמוסדר לדעתי גם במניית הזהב, ומתבסס על מצב קיים של הדין בישראל, כלומר שהבעלות והשליטה חייבת להיות שני שליש לפחות ישראלית - צריך רק לבחון שלא ייווצר עיוות כך שבאל-על לא יתאפשר שינוי של שליטה. כלומר, הגדרת השליטה תחול לגבי אל-על במונחים אחרים מאשר השליטה פה. הצורך בשני שליש מעוגן אצלנו גם עוד מהתשקיף, על פי הנחיות משרד התחבורה. החברה הייתה חברה ממשלתית. לא ערכנו את הבדיקה הזאת קודם, אני מבקש שנוכל לעשות בדיקה ואם יהיה שינוי שנבקש שנוכל לפנות.

רננה שחר:

תוכלו לפנות. האינטרסים של המדינה באל-על זה עניין שמוסדר במניית הזהב ומוסדר במסגרת ההפרטה של חברת אל-על, אז אני מניחה שאם יהיה צורך ניתן יהיה לעשות שינוי בהסדרים הפרטניים שמגדירים את האינטרסים של המדינה בחברת אל-על ולא בהצעת החוק. אבל אין בעיה, תבדקו ונראה מה יש צורך לעשות.

היו"ר יצחק וקנין:

תחזרו אלינו עם זה. אם נצטרך לעשות משהו אז נעשה. עוד הערות? אין הערות.

רננה שחר:

"רישיון" – רישיון הפעלה מסחרית כמשמעותו בסעיף 2; "היתר הפעלה" – כמשמעותו בסעיף 8ג.";"

היו"ר יצחק וקנין:

יש הערות?

איתי עצמון:

יש לי עוד הערה טכנית לעניין הגדרות בחוק הזה. זה כמובן דבר שאפשר להוסיף בנוסח, אבל מכיוון שזה עובר לאורך כל החוק אציין את זה כאן - שנוסיף הגדרה של השר. מה שנכתב בהצעת החוק כ"שר התחבורה" היום שם המשרד הוא "משרד התחבורה והבטיחות בדרכים", אז נוסיף כאן גם הגדרה של השר.

היו"ר יצחק וקנין:

אוקיי. אני מצביע על סעיף 159(1) פסקאות (1) ו-(2).

**סעיף 159(1) אושר.**

רננה שחר:

"(2) במקום סעיף 2 יבוא: "רישיון הפעלה מסחרית. 2. מפעיל ישראלי לא יפעיל כלי טיס בטיסה מסחרית, אלא אם כן בידו רישיון לכך מאת שר התחבורה, ובהתאם לתנאי הרישיון.";

היו"ר יצחק וקנין:

הערות?

איתי עצמון:

היום, לפי סעיף 2(ב) לחוק רישוי שירותי תעופה, יש הוראה האומרת: לא ישכיר אדם כלי טיס לשם טיסה מן המדינה או אליה או בשטחה אלא על פי רישיון מאת שר התחבורה ובהתאם לתנאי הרישיון. לפי התיקון לא יידרש יותר רישיון להשכיר?

רננה שחר:

זה תלוי. אם אתה משכיר כלי טיס כפעילות מסחרית, אם זאת חברת תעופה שמשכירה לציבור כלי טיס לשימושם, כמו חברה שמנהלת צי רכב ומשכירה לציבור רכב, אז יידרש רישיון מסחרי. זאת הפעלה מסחרית. הטיסה עצמה יכולה להיות טיסה פרטית, כמו שאתה שוכר לשימושך האישי, אבל עדיין מי שהשכיר לך עשה הפעלה מסחרית. הוא עדיין ישכיר להפעלה מסחרית - - -

איתי עצמון:

אבל הוא לא זה שיפעיל. כתבתם: לא יפעיל כלי טיס בטיסה מסחרית. אם המפעיל הישראלי משכיר לאדם אחר, אז האדם האחר הוא זה שמפעיל.

היו"ר יצחק וקנין:

מי בעל הרישיון? הוא המפעיל?

רננה שחר:

פה נשארנו עם המונח "טיסה מסחרית" ולא "הפעלה מסחרית".

עומר שלו:

אבל מפעיל הוא בהפעלה מסחרית מי שבידו רישיון הפעלה, ובהפעלה כללית בעל כלי טיס הוא השוכר. יכול להיות שזה פותר לך את הבעיה.

רננה שחר:

ההערה שלך היא במקומה, איתי. נחשוב על זה ונציע נוסח.

איתי עצמון:

אז בינתיים לא נצביע?

היו"ר יצחק וקנין:

אנחנו מדלגים על סעיף (2) ולא מצביעים על הסעיף הזה. סעיף (3)

רננה שחר:

"(3) בסעיף 3 – (א) בסעיף קטן (א) – (1) במקום הרישה יבוא "שר התחבורה רשאי לקבוע ברישיון תנאים לגבי כל אלה:"; (2) פסקאות (3) עד (5) – יימחקו; (3) במקום פסקה (6) יבוא: "(6) היעדים שאליהם או מהם מותר לבעל הרישיון לפעול;"; (4) פסקאות (7) ו-(11) – יימחקו; (5) בסופו יבוא:"(12) תנאים שתכליתם שמירה על הדדיות עם מדינה אחרת הנוגעת בדבר.";

היו"ר יצחק וקנין:

תסבירי לנו.

רננה שחר:

פה דיברנו על זה שמחקנו את הפסקאות שמתייחסות לרגולציה הבטיחותית. פסקה (3) דיברה על הכשרתם וניסיונם של המועסקים בהפעלת כלי הטיס, בבדק שלהם ובמתן שירותים להם. אז הכשרת עובדי טיס נעשית לפי חוק הטיס, מחקנו את פסקה (3).

(4) – כלי הטיס, המנועים וציוד העזר שעל בעל הרישיון להשתמש בהם. הנושא של הכשירות האווירית מוסדר בחוק הטיס.

(5) – נוהל הבדק והשירות שבעל הרישיון ינהג לפיהם. שוב, מוסדר בחוק הטיס. כל אלה נמחקים.

ב-(6) יש ניסוח ששינינו. היום זה קווי התעופה שבעל הרישיון יקיים ונוהל המבצעים שינהג לפיהם. אז במקום "קווי התעופה" דיברנו על היעדים שאליהם או מהם מותר לבעל הרישיון לפעול, כי לא כל הטיסות הן טיסות קו. נושא נוהל המבצעים מוסדר בחוק הטיס.

(7) – תדירות השירותים שיופעלו ולוח הזמנים לשירותים אלה. זה הורד לדרגת ההיתר, נדבר על זה אחר כך. פסקה (11) שנמחקה: הדרכים והאמצעים בהם יבטיח בעל רישיון כי לא יבוצע בכלי הטיס צילום מן האוויר אלא על פי הרשאה. גם זה מוסדר באמצעות סעיף 69 לחוק הטיס.

יש את ההוספה של תנאים שתכליתם שמירה על הדדיות עם מדינה אחרת הנוגעת בדבר. נמצא פה ראש אגף קשרי תעופה בין-לאומיים ברת"א שיכול להסביר, אבל באופן כללי, זכויות הטיס של מדינת ישראל מחולקות על בסיס הסכמים הדדיים, הסכמים דו-צדדיים עם המדינות האחרות, לפעמים אמנות קצת יותר רחבות, שבהם נקבעות כל מיני מגבלות בהתאם לרצונות שתי המדינות. אלה יכולות להיות מגבלות לגבי כמות הטיסות, כמות הנוסעים, מגבלות על מושבים וכו', שמבטיחות הדדיות ביחסים. זו תכליתה של הפסקה הזאת.

איתי עצמון:

מדובר רק על מדינה חברה באמנה או כל מדינה?

רננה שחר:

לא, לא. מדינה אחרת הנוגעת בדבר. ההפרש הוא קטן, אבל פה מדובר על כל מדינה.

איתי עצמון:

אבל זו מדינה שיש לה איזשהו הסכם עם ישראל.

רננה שחר:

כן, כן.

היו"ר יצחק וקנין:

קראי גם את סעיף קטן (ב).

רננה שחר:

"(ב) אחרי סעיף קטן (א) יבוא: "(א1) קביעת תנאים ברישיון לפי הוראות סעיף קטן (א), שלא בהתאם לבקשה שהגיש מבקש הרישיון, תיעשה בהתייעצות עם שר התיירות ולאחר קבלת חוות דעתה של הוועדה המקצועית.";"

סעיף 3(א) היום קובע: שר התחבורה, בהתייעצות עם שר התיירות ולאחר קבלת חוות דעתה של הוועדה המקצועית, רשאי הן בשעת מתן רישיון והן בעת חידושו לקבוע בו תנאים – ואז יש את רשימת התנאים. המשמעות היא שכל רישיון - וכל רישיון יש בו תנאים: איזה סוגי טיסות אפשר להפעיל, איזה יעדים וכו' - טעון התייעצות בוועדה המייעצת ובשר התיירות.

הנושא של התייעצות בוועדה המייעצת ובשר התיירות נכנס בתיקון תשס"ו. אמרו שחוק רישוי שירותי תעופה יש לו מטרות, והמטרות הן: קידום ענף התחרות בתעופה האזרחית, רווחת ציבור המשתמשים ותועלת המשק. לכן, משרד התחבורה לא יכול לעשות מה שהוא רוצה. הוא לא יכול, למשל, להפעיל מדיניות שמגנה מאוד על המפעילים הישראלים. הוא צריך להתייעץ עם המשרדים שממונים על האינטרסים הנוספים בחוק הזה, שציינתי אותם: משרד התיירות, משרד האוצר, משרד ראש הממשלה.

התיקון הזה מוסכם עם המשרדים האלה. הגם שהאינטרסים האלה מקובלים על משרד התחבורה ומחייבים אותנו, מקום שבו אנחנו נותנים רישיון או היתר הפעלה על פי בקשת המפעיל האווירי, וזה דבר שקורה חדשות לבקרים, ולא מעורבים שיקולים של תחרות לא צריך לקיים התייעצות, לא צריך לעשות סתם ביורוקרטיה. זו התכלית של התיקון הזה, שהרציונאל שלו אומר שאם מבקש הרישיון או מבקש היתר ההפעלה מבקש חמש תדירויות בשבוע, כי זה מה שהוא יכול לעשות – אנחנו לא מגבילים אותו - במקרים האלה אין צורך בהתייעצות. זה לא שזה לא ראוי, ההתייעצות הזאת פשוט מכבידה ללא צורך. זה התיקון.

איתי עצמון:

אני רוצה להשלים במשפט את מה שאמרה עורכת הדין שחר. בשנת 2006, במסגרת חוק ההסדרים, נוסף סעיף שהקים את הוועדה המקצועית, מה שנקרא אז "רפורמת השמיים הפתוחים". ועדה שמטרתה לקדם את התחרות בענף התעופה ולפתוח את השוק. כתבתם בדברי ההסבר שכאשר קביעת התנאים כשלעצמה אינה מגבילה את התחרות או פוגעת ברווחת הצרכן או ברווחת המשק אלא נובעת ממגבלות עצמיות וכו', אין צורך בחובת התייעצות כזאת ואין צורך בקבלת חוות דעת של הוועדה המקצועית. השאלה שלי, האם לא ייתכן מצב שהתנאים שמבקש בעל הרישיון יש בהם לפגוע בתחרות, ואז יש בעיה עם התיקון הזה כי זה יכול לפגוע בתחרות.

רננה שחר:

זה נדיר, אבל יכול להיות מצב שבו מבקש רישיון יבקש דברים שלדעתנו יכולים לפגוע בתחרות. הדוגמה שעולה בדעתי היא הבקשה של חברת אל-על להפעיל טיסות לאילת, שמשרד התחבורה לא נענה לה כלשונה. הדבר מפורסם, גם היה בהחלטת בג"ץ, וזה משיקולים של הגנה על התחרות.

עומר שלו:

זה לא היה הגנה על התחרות, זה היה הגנה על חברות התעופה הישראליות. זה בדיוק הפוך.

היו"ר יצחק וקנין:

זה בדיוק הפוך. אני לא יודע אם הייתה כאן הגנה על התחרות.

דפנה עין דור:

היה חשש לפגיעה בחברות התעופה, שבטווח הארוך תפגע בתחרות.

היו"ר יצחק וקנין:

אם אל-על נכנסת לתוך זה, זה בסך הכול גורם ליותר תחרות.

רננה שחר:

אבל המגבלות שהוטלו - - -

היו"ר יצחק וקנין:

המגבלות ברורות.

לאה ורון:

זה בדיוק מה שדפנה אמרה. היה חשש שתיפגענה החברות הישראליות האחרות כמו, ישראייר וארקיע, והן תיסגרנה כתוצאה מהכוח הגדול והחזק שיש לאל-על.

היו"ר יצחק וקנין:

שהגדול ידרוס את הקטן.

רננה שחר:

כן, ואז תיפגע התחרות בטווח הארוך. כן היו שיקולים של תחרות. אנחנו מקבלים את מה שאתה אומר, איתי.

איתי עצמון:

לפי סעיף קטן (ג), שאותו אנחנו לא מתקנים, בכל מקרה שר התחבורה אמור להפעיל את סמכויותיו ככל הניתן בנסיבות העניין באופן שלא יפגע בתחרות וכו'. זאת אומרת, זה שיקול כללי של שר התחבורה בהפעלת סמכויותיו. הייתי מצמצם את התיקון שהצעתם בסעיף קטן (א)(1) ואומר שקביעת תנאים ברישיון לפי הוראות סעיף קטן (א) שלא בהתאם לבקשה שהגיש מבקש הרישיון או קביעת תנאים ברישיון לפי בקשת מבקש רישיון, העלולים לפגוע בתחרות בענף התעופה האזרחית, בקידומה, ברווחת ציבור המשתמשים או בתועלת המשק, תיעשה בהתייעצות. ככה אנחנו מכווינים את שיקול הדעת של שר התחבורה, שהוא צריך לראות לנגד עיניו את שיקולי קידום התחרות.

רננה שחר:

אנחנו מסכימים.

איתי עצמון:

אקרא את הנוסח עם התיקון: "קביעת תנאים ברישיון לפי הוראות סעיף קטן (א) שלא בהתאם לבקשה שהגיש מבקש הרישיון או קביעת תנאים ברישיון לפי בקשת מבקש רישיון, העלולים לפגוע בתחרות בענף התעופה האזרחית ובקידומה, ברווחת ציבור המשתמשים או בתועלת המשק, תיעשה בהתייעצות עם שר התיירות ולאחר קבלת חוות דעתה של הוועדה המקצועית".

היו"ר יצחק וקנין:

חברים באל-על, יש לכם בעיה עם הסעיף?

עומר שלו:

כן. הסעיף משנה את הסעיף הקיים היום. כיום חוות הדעת המקצועית, לא מוסדר באילו נושאים.

רננה שחר:

היום צריך התייעצות על הכול.

לאה ורון:

יש פה נציגים של משרד התיירות ושל הוועדה? יופי.

היו"ר יצחק וקנין:

אני רוצה להגיד משהו בנושא ההתייעצות, ואמרתי את זה גם בפעם הקודמת. התייעצות בדרך כלל לא מחייבת את שר התחבורה. זו התייעצות, בסוף הוא יכול להחליט מה שהוא רוצה. זו לא הסכמה. לכן, המחליט הסופי יהיה שר התחבורה, הוא לא חייב לקבל את דעתו של שר התיירות. .

איתי עצמון:

אני רוצה לתת סיטואציה שיכולה להיות. אם חברת תעופה, במסגרת התנאים שהיא מבקשת, כוללת מחיר שעלול להיות מחיר טורפני, זאת אומרת שעלול לגרום לפגיעה בחברות קטנות יותר - זה תנאי שהגיש מבקש הרישיון, אבל הוא עלול לפגוע בתחרות ואותו שיקול דעת שאני מציע להקנות כאן יכול למנוע את זה.

רננה שחר:

ההסדר של המחירים נעשה באמצעות צווי פיקוח, אם צריך לעשות הסדר מחירים. אבל העיקרון מקובל.

איתי עצמון:

בפסקה (8) כתוב: תעריפי דמי הנסיעה.

רננה שחר:

הדבר היחיד שבו נעשה שימוש בנושא הזה הוא למשל בחברת אל-על בנושא השימוש בנקודות הנוסע המתמיד.

גיורא רום:

אני מוטרד מהתוספת הזאת מבחינה לוגית. חזקה עלינו שאנחנו מוציאים לפועל את מדיניות הממשלה, בנושאים שונים, ואחד המרכיבים זה קידום התחרות בענף התעופה, שהוא מעין עקרון מכללה, שלא צריך לפרט ולהסביר לי אותו בכל מקום בחוק. אני אמור לתת פתרון שתמיד כפוף למדיניות ממשלת ישראל. במדיניות ממשלת נקבע באופן ברור שענף התעופה צריך לפעול להגברת התחרות ולתת לתושבי מדינת ישראל יותר אפשרויות טיסה, מחירים יותר טובים וכן הלאה. אני לא מבין צריך בחוק, שהוא חוק ראשי, להיכנס לפירוט.

איתי עצמון:

אסביר למה. בחוק רישוי שירותי תעופה שנקבע לפני ארבע שני הקימו מנגנון שמטרתו לקדם את התחרות. בדברי ההסבר של הצעת החוק שלכם אתם כותבים שכאשר קביעת התנאים כשלעצמה אינה מגבילה את התחרות – רק בסיטואציה הזו - מנוסח הסעיף כפי שהיה לפני התיקון: קביעת תנאים ברישיון שלא בהתאם לבקשה. כלומר, קבעתם כלל מאוד ברור שכאשר מדובר בתנאים שלא בהתאם לבקשה, רק אז יש התייעצות. העליתי את השאלה, ונאמר כאן שיש מקרים כאלה, שגם כאשר מדובר על תנאים לפי בקשת מבקש הרישיון, יש סיכוי לפגיעה בתחרות ואז אני חושבת שנדרשת התייעצות עם שר התיירות ועם הוועדה המקצועית, שאמונים על שמירת התחרות במשק. זה כל התיקון. אני לא חושב שהוא תיקון דרמטי.

עומר שלו:

נבקש זמן להבין את ההשלכות של השינוי הזה. אני חושב שהמעבר מהרישא לסיפא, התוספת, מעבר לתחרות, אלא גם שעלול לפגוע ברווחת ציבור המשתמשים - - -

רננה שחר:

זה מה שכתוב בסעיף 3(ג) של החוק עצמו.

איתי עצמון:

שמרתי על הנוסח של סעיף קטן (ג).

היו"ר יצחק וקנין:

רוצים לבדוק? אין לי בעיה.

איתי עצמון:

אני רוצה להזכיר שלפי המצב היום, בכל מקרה שבו מדובר על מתן רישיון וחידושו נדרשת התייעצות וקבלת חוות דעת של הוועדה המקצועית. כלומר, התיקון כאן מצמצם. לגבי הצמצום, הערתי שיש מקום בכל זאת לתת מקום לאותם שיקולים בסיטואציה מסוימת. אבל המצב היום הרבה יותר רחב מבחינת חובת ההתייעצות.

היו"ר יצחק וקנין:

אתם רוצים שנצביע? אני לא להצביע על הסעיף ואני יכול להצביע לפתוח אותו אם תרצו.

עומר שלו:

אשמח שנוכל לעיין בו, גם לאור לקחי העבר.

היו"ר יצחק וקנין:

נצביע עליו. אם בישיבה הבאה תגידו לנו שלא נראה לכם משהו, נפתח אותו ונתקן אותו בהתאם. אני מציע שגם אתם, רננה, תשבו על הסעיף. אני מעדיף להצביע, יכול להיות שלא יהיו לכם שום הערות עליו.

עומר שלו:

הסיפא בסעיף (א)(1) היא גם שם וגם ב-(ג) או שזה יחליף את (ג)?

איתי עצמון:

זה לא יחליף את (ג). (ג) מדבר על כל סעיף 3 וב-(א)(1) התוספת מדברת על קביעת תנאים ברישיון לפי בקשת מבקש הרישיון, אבל בסיטואציה שאותם תנאים עלולים לפגוע בתחרות.

רננה שחר:

(ג) מדבר על שיקול הדעת של שר התחבורה. התוספת, (א)(1), מדברת על הליך ההתייעצות בוועדה המקצועית. אלה שני דברים שונים.

היו"ר יצחק וקנין:

אצביע על הסעיף. אם תבקשו בישיבה הבאה לפתוח אותו, אפתח אותו ונדון בו מחדש ואם נצטרך לתקן נתקן. אנחנו מצביעים עכשיו על פסקה (3) עם התיקון, כפי שהוצע.

**סעיף (3) אושר.**

היו"ר יצחק וקנין:

תודה, הסעיף אושר.

רננה שחר:

"(4) סעיף 7 – בטל;" סעיף 7 הוא סעיף שהמון שנים הוא אות מתה: לא יעניק שר התחבורה רישיון כלי טיס בשירותי ריסוס לצורכי חקלאות אלא אם יש בידי העומד לבצע את הריסוס הרשאה של שר החקלאות או של מי שהוסמך. הדבר הזה מוסדר גם בפרק ה-11 לתקנות ההפעלה, הנושא של הרישיונות משר החקלאות, כחלק מהצד הבטיחותי ולא מהצד המסחרי. אנחנו מציעים לבטל את הסעיף.

היו"ר יצחק וקנין:

יש הערות? אין.

**סעיף (4) אושר.**

רננה שחר:

"(5) בסעיף 8א – (א) בסעיף קטן (א), במקום "לפני שר התחבורה בכל עניין הנוגע לרישיונות" יבוא "בכל עניין הנוגע לרישיונות ולהיתרי הפעלה";

עכשיו אנחנו מכניסים נושא היתרי הפעלה ומי שייתן אותם זה הרשות, המנהל, אז זה לא בפני שר התחבורה אלא גם בפני השר וגם בפני המנהל. זה תיקון נוסח.

"(ב) בסופו יבוא: "(ד) בדיוני הוועדה המקצועית הנוגעים לחוות דעת בעניין היתרי הפעלה, ישתתף, במקום המנהל, נציגו כאמור בסעיף קטן (ג).";"

זאת משום מראית עין. אלה דיונים שנוגעים להחלטות של המנהל ולכן הוא עצמו אינו יכול להיות נוכח בדיונים.

איתי עצמון:

איזה החלטות של המנהל?

רננה שחר:

בענייני היתרי הפעלה, הוא נותן אותם.

היו"ר יצחק וקנין:

יש הערות לסעיף (5)? אין.

**סעיף (5) אושר.**

רננה שחר:

"(6) בסעיף 8ב, בסעיפים קטנים (א) ו-(ב), המילים "או להשכרה" – יימחקו;" אולי נחכה עם זה משום שחיכינו עם (2).

איתי עצמון:

כן, כל נושא ההשכרה.

היו"ר יצחק וקנין:

אז אנחנו לא מצביעים. נעבור לסעיף (7).

רננה שחר:

(7) אחרי סעיף 8ב יבוא:8ג. (א) בלי לגרוע מהוראות סעיף 2, מפעיל ישראלי וכל מפעיל אווירי אחר של כלי טיס, כהגדרתו בחוק הטיס, התש"ע–2010, לא יפעיל כלי טיס בטיסה מסחרית לשם הסעת נוסעים או הובלת טובין, מן המדינה או אליה או בשטחה (בסעיף זה – הפעלה בישראל), אלא אם כן בידו היתר הפעלה מאת המנהל ובהתאם לתנאי ההיתר.

(ב) המנהל רשאי לקבוע בהיתר ההפעלה תנאים להפעלה בישראל לגבי כל אלה:(1) כלי הטיס שבעל ההיתר מורשה להפעיל וכן קיבולת הנוסעים המרבית שבעל ההיתר מורשה להפעיל".

היו"ר יצחק וקנין:

הייתי רוצה הסבר לסעיף (א) ולסעיף (ב).

רננה שחר:

הנושא של היתרי ההפעלה קיים הרבה מאוד שנים, קיים גם בכל העולם. כל חברה שמפעילה טיסות בהובלה בין-לאומית של נוסעים או טובין, בין אם זה טיסות קו, בין אם זה טיסות שכר, צריכה לקבל היתר הפעלה. היתר ההפעלה ניתן בדרך כלל ניתן לעונה – או לעונת הקיץ או לעונת החורף - לפעמים לתקופות קצרות יותר, במקרה שמפעילים רק סדרת טיסות שכר או שמפעילים רק טיסה אחת. בהיתר ההפעלה בודקים את ההתאמה שלו להסכם הבין-לאומי הספציפי עם אותה מדינה: האם שמרו על תדירויות כפי שנקבעו, כמויות וכל המגבלות שנקבעו. יש גם את נושא הביטחון שנבדק, מקבלים אישור ביטחוני לחברה. כמובן, החברה מגישה את רישיון ההפעלה האווירי הבטיחותי, AOC, רואים שהוא בתוקף, אם היא מפעילה כלים מוחכרים – גם לזה צריך לתת את הדעת ולתת אישור. נרשמים בדיוק הכלים שהיא מפעילה.

כל הנושא הזה מוסדר, והוא מוסדר ככה בכל העולם. עד היום זה היה כמו נספח לרישיון מסחרי, אבל במקרים שלא ניתן רישיון מסחרי זה היה נספח לאין רישיון. אנחנו שמים את זה בחוק בצורה יותר מסודרת מכפי שהיה עד עכשיו.

איתי עצמון:

אני רוצה להבין: בנוסף לרישיון הפעלה מסחרית לפי סעיף (2) תהיה חובה לקבל גם היתר הפעלה.

רננה שחר:

כן, אבל לא אותו חיתוך. השקף שלפניכם ממחיש את זה. יש ריבוע שמחולק באורך למפעילים זרים ומפעילים ישראלים. החלוקה לרוחב היא בין מובילים אוויריים לבין מי שמבצע עבודות אוויר. מובילים אוויריים זה מי שמוביל מטען ונוסעים בהובלות בין-לאומיות ומובילים פנים ארציים, ומתחתיו יש Aerial work – עבודות אוויריות – שזה צילום אווירי, ריסוס אווירי, אמבולנסים אוויריים, כיבוי אשר אווירי.

היו"ר יצחק וקנין:

יש לי שאלה. כימניר, אין לכם מערך שיכול היה לסייע עם השריפה? הרי אתם מרססים.

דיוויד גולן:

אנחנו היינו ערוכים, המדינה לא ערוכה.

היו"ר יצחק וקנין:

הסבר.

דיוויד גולן:

נותנים לנו תקציב מסוים, אומרים שצריך שיהיו ככה וככה חומרים, אומרים שההגבלה היא 300 שעות טיסה בשנה. התחרות – מביאים חברה נוספת ואומרים שהם המתחרים שלנו ועכשיו מחלקים את השעות: 200 לנו ו-100 להם. כשטיסה הייתה צריכה לצאת ב-12:00 לכיבוי היא יצאה רק בשעה 13:00 כי הכבאי החליט שהוא רוצה לחסוך, שחס ושלום כימניר לא תקבל עוד 5,000 שקלים.

היו"ר יצחק וקנין:

אתה מדבר על השריפה האחרונה?

דיוויד גולן:

כן.

היו"ר יצחק וקנין:

זה סיפור בפני עצמו.

קריאה:

כמה גיחות היו לכם?

דיוויד גולן:

היו לנו קרוב ל-400 גיחות בשריפה הזאת.

היו"ר יצחק וקנין:

מה הקיבולת של המטוסים שלכם?

דיוויד גולן:

המטוסים שלנו יכולים לקחת 1,500 ליטר. עשינו את זה ב-35 השנים האחרונות בסדר גמור בצורה הזאת. השריפה הספציפית הזאת הייתה טעות שהתחילה מההתחלה בעצם ההתנהלות. המטוסים האלה עושים עבודה נהדרת. אנשים שואלים מה יהיה בזמן מלחמה - במלחמה האחרונה טסנו 5,700 גיחות לכיבוי שריפות, יותר ממה שעשה חיל האוויר. כל קטיושה שנפלה, מטוס של כימניר היה שם, הוזנק לכיוון כי זה התחיל שריפה.

רון חלפון:

באיזה כוננות אתם עומדים?

דיוויד גולן:

קודם כול, אני רוצה להודות לגיורא: גיורא, תודה על שעזרת לנו בשבוע האחרון למתוח קצת את הקו. אתה רואה, אני יודע להודות כשמגיע לך. במלחמה האחרונה היו 5,700 גיחות - - -

היו"ר יצחק וקנין:

אחרי כמה זמן נקראתם לעלות לאוויר בשריפה האחרונה?

דיוויד גולן:

בשעה 11:32 צלצלו אלינו בפעם הראשונה וביקשו להכניס את המטוסים לכוננות בשעה 13:00. לא מיד, שתחיל בשעה 13:00.

לאה ורון:

מתי התחילה השריפה?

דיוויד גולן:

השריפה התחילה ב-10:40. הגיחה הראשונה יצאה ממגידו ב-12:47.

לאה ורון:

כשאתה אומר שביקשו להכניס את המטוסים בשעה 13:00, מי זה?

דיוויד גולן:

הקרן לכיבוי אש.

היו"ר יצחק וקנין:

זה באחריות מכבי האש.

דיוויד גולן:

זה כיבוי אש, קק"ל ורשות הטבע והגנים.

היו"ר יצחק וקנין:

אתם יודעים שבפרוטוקולים של מערכת הכיבוי, ההתנגדות הכי גדולה שלהם זה למטוסי כיבוי? הכבאים עצמם, ההתנגדות הגדולה ביותר שלהם היא למטוסי כיבוי, כי זה מוריד מכוח האדם שלהם.

דיוויד גולן:

התרענו ואמרנו לפני שלוש שנים וארבע שנים שהמדינה צריכה מטוסים יותר גדולים. החברה מוכנה לקנות, החברה מוכנה להשתתף. אנחנו רוצים את העזרה של המדינה בביטחונות, שהמדינה תגיד שהיא נותנת X שעות מינימום. עם X שעות מינימום האלה אנחנו יכולים ללכת לבנק. אנחנו לא צריכים מימון של אף אחד, אנחנו צריכים מימון של הבנק.

לאה ורון:

אתם מפזרים מים או חומרים?

דיוויד גולן:

אנחנו לא מכבים את השריפה. אין דרך לכבות שריפה כזאת. מי שאומר לכם שאפשר לכבות את השריפה הזאת טועה.

היו"ר יצחק וקנין:

גם עם המטוסים הגדולים אי אפשר?

דיוויד גולן:

גם המטוסים הגדולים לא יכולים לכבות את השריפה, עובדה שהם לא עשו את זה. זה הרבה רעש, ואחרי שהרעש הזה יירגע תראו שהמטוסים האלה לא עשו הרבה. העניין הוא לעכב את הבעירה מלהתפשט יותר. זה התפקיד שלנו.

לאה ורון:

אז אתם למעשה מפזרים חומר שמעכב את הבעירה מהתפשטות?

דיוויד גולן:

אנחנו בודקים את כיוון הרוח. אם הרוח רצה מזרחה, אז אנחנו רצים לפני השריפה 50-100 מטר, ושם שופכים את החומר ופשוט סוגרים את השריפה בפס של 20-30 מטר מסביב לשריפה.

לאה ורון:

ומה שאתם טוענים זה שחסר לכם חומר?

דיוויד גולן:

ביום שזה קרה היו רק 15 טון חומר בארץ, מפוזרים בכל המנחתים שלנו, כשבחיפה היו אפס ליטרים. במגידו היו 7.5 טון, זה מספיק לשעת טיסה. יש המלצה של מבקר המדינה ל-160 עד 200 טון מינימום.

היו"ר יצחק וקנין:

הייתי באחת הלוויות ונתנו לי לדבר, באותו רגע עלה לי משהו בראש. הגמרא מספרת במסכת יומא משהו מעניין. מנשה בנו של חזקיהו סר מהדרך בצורה הכי קשה – כל עבודה זרה שהייתה באותה תקופה הוא עשה. זה היה כשבית המקדש הראשון עדיין לא חרב. שם כתוב איך היו קובעים מי הכהן שמקבל את העבודה באותו יום: היו מפילים גורלות, והכהן שנפל עליו הגורל היה מקבל את העבודה. הגמרא מספרת שלאחר תקופה התחילה להיות תחרות בין הכהנים אז ביטלו את הטלת הגורל. מי היה מקבל את העבודה? מי שהיה מגיע ראשון לכבש המזבח. הם היו רצים. הגמרא מספרת ששני כהנים רצים לכבש המזבח, אחד משיג והשני, מהקנאה, לוקח סכין ודוחף לו אותה בלב ומפיל אותו. צדוק הכהן, שהיה ראש הכהנים, עולה ומתחיל לדרוש ליד הכהן שמתבוסס בדמו. הוא אומר: לאן הגענו, לאיזו רמה, איזו רשלנות, איך אנחנו מגיעים לדבר כזה.

הכהן שנדקר היה בחור צעיר, האבא שלו בא, מסתכל על הבן ורואה שהבן שלו עדיין מפרפר, עם הסכין שנעוצה בו. אז הוא אומר: תוציאו מהר את הסכין. כל עוד הוא מפרפר הסכין עוד לא נטמאת, רק כשהוא ימות כלי המקדש יקבל טומאה. כולם מזדעזעים עוד יותר; במקום שיבכה על המצב שלו, ינסה לעזור להציל את הבן שלו המחשבה שלו היא על הסכין. הגמרא מתחילה לפלפל: האם אותו כהן, האבא, היה כל כך חרד לכלי המקדש או שיש זילות בחיי אדם? זו לשון הגמרא – זילותא. אז הגמרא מגיעה למסקנה ברורה: האבא הוא רשע מרושע, בגלל הזילות בחיי אדם.

נתתי את הדרשה הזו, והמשכתי. בפרשת השבוע כתוב אותו דבר, על יוסף. יוסף אומר לאחים: אתם מרגלים. ואז הם אומרים אחד לשני: אבל אשמים אנחנו על אחינו, אשר ראינו בצרת נפשו בהתחננו עלינו ולא שמענו. אם תחפשו – אין כזה טקסט כזה בתורה. לא קיים שיוסף פונה לאחים שלו ומתחנן, אין טקסט כזה בכלל. אלא מאי? רש"י כותב את זה ברוח הקודש, הוא כותב שכשמשליכים אותו לבור הבור ריק, אין בו מים. רש"י כותב: נחשים ועקרבים יש בו. איך רש"י כותב נחשים ועקרבים? להגיד לך שכאשר זרקו אותו יוסף היה צורח, מתחנן: אחים שלי, תוציאו אותי – בהתחננו אלינו ולא שמענו. ואז ראובן אומר: ועתה, הנה דמו נדרש.

רבותיי, זו מציאות – יש זילות בחיי אדם. אני אומר לכם, כל המהומה הזאת שאתם שומעים, עוד שבוע כאילו לא קרה כלום, איש לעיסוקיו ואיש לדרכו. האם אפשר להגיע לדרגה של האבא של הכהן, שהבן שלו מתבוסס בדמו ובמקום שיעשה כל מה שאפשר להציל אותו, כל המחשבה שלו היא האם הסכין שתקועה בליבו תקבל טומאה או לא תקבל טומאה?

זה כמו אותו חסיד שוטה, שחז"ל מספרים עליו. הוא רואה בחורה שנטבעת ואומר: אני אדם חרדי, אסור לי להציל אותה. למה? כי היא בטח לא לבושה צנוע. אומרים: זהו חסיד שוטה. צריך להציל אותה, כי חיי אדם זה הדבר הגדול ביותר. ככה חז"ל דורשים.

רבותיי, אני אומר לכם שנעבור את כל המקרה הזה, ואם יעשו ועדת חקירה יראו איך שכוחות המשטרה עצמם לא פעלו נכון. דיברתי שם עם מישהו והוא אמר לי: חצי שעה לפני שהאוטובוס הזה הגיע לא היה אסיר אחד בכלא דמון. למה האוטובוס הזה היה צריך להיכנס בכלל? תעצרו אותו, תגידו לו שאין לו מה להיכנס בכלל. אם יבדקו את הדברים, לאט-לאט תראו שיש פה שרשרת. גם אם לא היה נשרף האוטובוס הזה אולי לא הייתה סערה כל כך גדולה, היו מדברים על כך שהמערך לא מוכן. אבל אנחנו פקחים אחר כך. הדבר הגרוע ביותר הוא שאנחנו משלימים עם כך שיש זילות בחיי אדם – אני אומר את זה כל הזמן בוועדה בכל מיני סיטואציות - ואת זה אנחנו צריכים לשים למול עינינו, גם בחקיקה הזאת. צריך לחשוב על הרבה דברים, הדבר הזה צריך להיות למול עינינו, שבסופו של דבר לא נהיה אנחנו אשמים על אחינו, שאם חלילה תקרה איזו תאונה אווירית נגיד: לא ידענו, לא שמענו ולא ראינו. הדבר הזה צריך להיות למול עינינו בכל תחום שאנחנו מטפלים בו. אני מתפלל לקדוש ברוך הוא שלא תיפול שום תקלה מתחת ידינו.

דיוויד גולן:

אני רוצה להוסיף, אדוני, שיזכור כשזה יגיע לוועדה מה כן צריך לעשות. בנושא מטוסי הריסוס, ישבתי בוועדה בפעמים הראשונות ואמרתי שזה יהיה על חשבון משהו, כל הכספים שגובים מאתנו. מטוסי ריסוס הם מטוסים חקלאיים, הם מטוסי כיבוי. למדינת ישראל אי אפשרות להביא מטוסים גדולים, אין צורך במטוסים גדולים. המטוסים שראיתם, שנוחתים בים, לא מתאימים לישראל. דובר על המטוסים האלה לפני שנים, הם לא מתאימים לישראל. תנסו באוגוסט לנחות על המים – אין סיכוי. נצטרך להביא מטוסים חקלאיים, כמו שיש לנו, רק בקיבולת יותר גדולה, של 3.5 טון.

היו"ר יצחק וקנין:

נקווה שמי שאחראי על משהו שיעשה אותו. אני אשמח לכל הערה שלכם שתאיר את עיניי בנושאים ששייכים לבטיחות ולתאונות אוויריות. אשמח לכל דבר שאוכל לסייע בו. אני אומר לכם את זה חד וחלק, ואם יש דברים שאצטרך להתעכב עליהם – לא יהיה אכפת לי להתעכב. אם בסופו של דבר אוציא חוק שיגרום לכך, שחלילה וחס, לא תהיה תאונה אווירית, אז היה זה חלקי הקטן בתוך כל החוק הגדול הזה.

עמרי טלמון:

שאלה למר גולן: מה זה 300 שעות בשנה? זאת אומרת, בשעה ה-301, אם יש אש, אז לא מכבים?

דיוויד גולן:

אז צריך ללכת למשרד הפנים ולהתחנן לנערי האוצר שיאשרו עוד תקציב.

עמרי טלמון:

ובינתיים האש בוערת.

דיוויד גולן:

בשנה שעברה זה קרה. התחננו אלינו: תוציאו. אחרי שלושה חודשים קיבלו אישור.

היו"ר יצחק וקנין:

אנחנו בטח לא נטפל במה שקרה בכרמל, אבל אין ספק שאי אפשר לנקות את ידינו, גם אנחנו, הפוליטיקאים, נבחרי הציבור. יש פה דבר שחוזר על עצמו, שאנחנו עומדים מול פקידי האוצר – ובטח לאה יכולה להגיד את זה יותר טוב ממני - רואים מציאות מסוימת, מעירים על המציאות, ובסופו של דבר, כשרוצים להרוג משהו אומרים: נעשה רפורמה, והרפורמה הזאת לא זזה לשום מקום.

לאה ורון:

או להקים ועדה.

היו"ר יצחק וקנין:

או ועדה או כל מיני דברים אחרים. למרות שאנחנו באים מהשטח ורואים את המציאות כפי שהיא. השם יעזור.

יש למישהו הערות לסעיף?

רננה שחר:

אסיים את ההסבר. אמרתי שהשקף מחולק למפעילים זרים ומפעילים ישראליים, כולם מפעילים מסחריים, ומלמעלה למטה למובילים אוויריים ולמי שעוסק בעבודות אוויריות. כל המפעילים הישראלים המסחריים צריכים רישיון מאת השר. לעניין היתר הפעלה, כל מי שהוא carrier air צריך היתר הפעלה וכל מי שמתחתיו בטבלה לא צריך. זה אומר שמפעיל מסחרי ישראלי, שהוא מוביל אווירי, צריך גם רישיון מאת השר וגם היתר הפעלה; מפעיל אווירי ישראלי שהוא לא מוביל אווירי, שעושה עבודות אוויר, צריך רק רישיון מהשר ולא צריך היתרי הפעלה; מפעיל אווירי זר שהוא מוביל אווירי צריך רק היתר הפעלה ולא צריך רישיון מאת השר; מפעיל אווירי זר ב-aerial work – אין את זה בישראל, זה דברים פנימיים, והוא לא צריך לא זה ולא זה.

הצענו תיקון נוסח שמדבר על קיבולת הנוסעים המרבית שבעל ההיתר מורשה להוביל. המונח "קיבולת נוסעים" לא נכון, צריך להיות "קיבולת מושבים". אנחנו רוצים לדבר על קיבולת מושבים על מספר נוסעים ועל כמות המטען. קיבולת המושבים ומספר הנוסעים זה דבר שקיים היום בהסכמים קיימים. נושא של כמות המטען אמנם לא קיים, אבל ייתכן שבעתיד נצטרך בהסכם תעופה להסדיר את זה ואז הדברים האלה צריכים לבוא לידי ביטוי בהיתרי ההפעלה.

היו"ר יצחק וקנין:

כמות המטען זה משקל המטען?

רננה שחר:

כן. אנחנו רוצים להגיד: 1. כלי הטיס שבעל ההיתר מורשה להפעיל – זו תהיה פסקה נפרדת. פסקה אחרת תהיה: קיבולת המושבים או משקל המטען שבעל כלי הטיס מורשה להפעיל או מספר הנוסעים שהוא מורשה להוביל. שתהיה התייחסות לשלושת הפרמטרים האלה.

איתי עצמון:

יש לי כמה הערות ושאלה לגבי 8ג(א) המוצע. כתבתם: מפעיל ישראלי וכל מפעיל אווירי אחר של כלי טיס. הכוונה למפעיל של כלי טיס זר בהפעלה מסחרית, נכון?

רננה שחר:

כן.

איתי עצמון:

אז אולי כדאי לחדד את זה. המשך הסעיף אומר: "לא יפעיל כלי טיס בטיסה מסחרית לשם הסעת נוסעים או הובלת טובין". אקרא את ההגדרה של טיסה מסחרית הקיימת היום בחוק רישוי שירותי תעופה: טיסה מסחרית – טיסה לשם הסעת נוסעים או הובלת טובין בתמורה או טיסה לצורכי עסק או מתן שירות. אני חושב שחסרה המילה "בתמורה" לאחר "טובין".

אמרתם שההיתר ניתן לתקופה קצובה. על איזו תקופה מדובר?

רננה שחר:

היתרי הפעלה ניתנים באופן כללי לעונה. עונה יכולה להיות חצי שנה או שבעה חודשים. כרגע העונות הן שבעה חודשים וחמישה חודשים.

איתי עצמון:

אני חושב שכדאי להבהיר, מאחר שאנחנו מסדירים כאן את היתרי ההפעלה העונתיים, שמדובר על היתר שניתן לתקופה קצובה, לתקופה שלא תעלה על שבעה או שמונה חודשים או פשוט לכתוב "לתקופה קצובה".

היו"ר יצחק וקנין:

קחו את הרף העליון. יש היתרים יותר ארוכים?

איתי עצמון:

אם נכתוב לתקופה קצובה ולא נציין את מספר החודשים?

רננה שחר:

בסדר.

היו"ר יצחק וקנין:

לא נכתוב את מספר החודשים, אלא: תקופה קצובה.

איתי עצמון:

יש לי עוד שאלה. בפסקה שעוד לא הגענו אליה, בסעיף קטן (ב) בין תנאי ההיתר מדובר על מינוי נציג בישראל מטעם מפעיל אווירי, שמורשה לפעול בשמו בהליכים לפי חוק זה או לפי חוק הטיס ולקבל בשמו ובעבורו כתבי בית דין. אני מניח שהסוגיה מתעוררת לגבי מפעיל זר. מה המצב הנוהג היום? האם כיום יש לכל מפעיל זר נציג בישראל?

רננה שחר:

כן. כתנאי למתן ההיתר הוא נדרש למלא בטפסים מי הנציג שלו, קתב"ל בודקים מי זה הנציג, שזה לא מישהו שלא ידוע בכלל. כל מי שפונה אלינו ומבקש את שמו של הנציג מקבל אותו.

איתי עצמון:

אם כך, אולי נעגן את זה במפורש בחוק, שלא ניתן היתר הפעלה אלא אם כן מינה מפעיל אווירי של כלי טיס זר נציג מטעמו המורשה לפעול בשמו בהליכים לפי חוק זה או לפי חוק הטיס, ולקבל בשמו ובעבורו כתבי בית דין. אני מציע גם לשקול חובת פרסום של אותם פרטים, כדי שציבור הנוסעים, הצרכנים, יידע למי לפנות. אולי לפרסם את הפרטים שלו באתר רשות התעופה ואולי גם באתר רשות שדות התעופה. אותם פרטים שקיבלתם, שיהיה קישור גם באתר רשות שדות התעופה, כדי שציבור הנוסעים שנכנס לאתרים של שדות התעופה יוכל לקבל בקלות את פרטי הנציג.

רננה שחר:

אין לנו התנגדות.

רינה פאר:

לינק לאתר.

איתי עצמון:

לא נכתוב "לינק" בחוק, אבל נמצא את הנוסח המתאים.

רננה שחר:

אז מה שנאמר פה, וזה נכון, שצריך להוסיף שהמפעיל הזר שממנה נציג לא יכול לשנות את הנציג בלי אישורנו ואז לנו יש את הכלי לבדוק שהמידע הוא עדכני.

לאה ורון:

זה לא שהוא לא יכול למנות. הוא צריך להודיע לכם על כך שהוא שינה את שם הנציג שלו, אבל הוא לא צריך לקבל מכם אישור לשינוי.

רננה שחר:

הוא מקבל אישור, והשאלה היא אם אנחנו מוכנים לקבל כל נציג.

אביגדור בן חור:

ברמת העיקרון זה לא יכול להיות כל אחד. אפשר לתת לנו סתם שם פרטי של מישהו שאנחנו לא מכירים בכלל – הוא ימנה אותך בתור נציגה ואת אפילו לא יודעת. לכן אנחנו חייבים לדעת מי זה הבן-אדם, האם אנחנו מכירים אותו. אנחנו לא נכנסים לקרביים שלהם, אם זו חברה, אבל זה צריך להיות אדם שמוכר וידוע, שיכול לייצג חברת התעופה. זה לא יכול להיות סתם איזה מישהו ערטילאי, שאנחנו בכלל לא מכירים. חברת התעופה גם שולחת לנו ייפוי כוח, שאומר: אדם זה וזה הוא הנציג שלנו.

דפנה עין דור:

זאת אומרת, הבן-אדם מקבל את האחריות עליו?

אביגדור בן חור:

אנחנו לא מקבלים פיד-בק מהבן-אדם. אנחנו מוודאים מי זה הבן-אדם.

לאה ורון:

אני מציעה שהמפעיל יעביר לידיעתכם מי הנציג וככל שתמצאו לנכון תבדקו. אני מתארת לעצמי שתמצאו לנכון ותבדקו את הפרטים של הנציג, ורק אם יתעורר קושי תפנו לחברה ותגידו שהנציג הזה והזה, אין לו את הכישורים, אין לו את היכולות והוא בכלל אדם לא מוסמך לעשות את זה. אבל אני לא חושבת שאתם צריכים לפתוח הליך של קבלת בקשות ומתן אישורים לנציגים של מפעילים זרים בארץ.

גיורא רום:

אני לא שבע רצון מאיך שהדברים מתגלגלים. אנחנו פתאום עושים דיון שהיה צריך להיות מחוץ לחדר הזה. יכול להיות שרת"א עדיין לא מוכנה מספיק ולא נתנו את דעתנו לכל האספקטים. אני מבקש לקחת את זה בחזרה לרת"א ולבוא עם נוסח הרבה יותר - - -

רננה שחר:

בנושא מינוי הנציג?

גיורא רום:

כל הסעיף הזה. לא לרוחי שאנחנו נכנסים לכל פרט. אני לא רוצה שיהיו פה דיונים על כל מיני דברים.

רננה שחר:

לא על כל הסעיף. על מינוי הנציג – בסדר.

היו"ר יצחק וקנין:

אתה עלול לבוא אליי עוד פעם וזה עלול להיפתח באותה צורה. אני מוכן לעשות משהו אחר: ללכת על פי התיקונים שהוצעו פה ואם בישיבה הבאה אתה חושב שיש נוסח ששקלתם אותו, דנתם - חבל לנו לעשות את זה על כל סעיף - מכסימום נפתח את הסעיף.

גיורא רום:

אני רוצה לשמור לעצמי את הזכות לא להיות שבע רצון מחלק מהדברים.

היו"ר יצחק וקנין:

ודאי. אתה תמיד יכול להגיד לי שאתה רוצה לפתוח סעיף מסוים ולשנות אותו. אם אכן זה יהיה מקובל על כל הצדדים, ונבין שזה באמת עונה על מה שאתם רוצים, אין בעיה עם זה.

לאה ורון:

ממילא גם יכול שר התחבורה, לבקשתך, לבקש מהוועדה דיון מחדש בכל אחד מהסעיפים.

גיורא רום:

שר התחבורה לא יתעסק בשאלה אם אנחנו מפרסמים באתר האינטרנט שלנו.

לאה ורון:

אלה הליכי החקיקה בכנסת.

יצחק רז:

בעניין של הנציג לא מספיק רת"א. יש סוגי בדיקות שרש"ת צריכה לעשות, לגבי הציוד שלו, הנהלים שלו מול החברות הזרות. כדאי לחשוב על זה.

רננה שחר:

זה נציג לקבלת כתבי בית דין. זה הנציג לפעול בשמו ולקבל כתבי בית דין. זה כתובת בישראל, שתהיה דרך ליצור קשר עם המפעיל הזר, זה הכול.

היו"ר יצחק וקנין:

מר רזיאל, בבקשה.

אברהם רזיאל:

אמנם ההערה שלי מתייחסת לחוק שירותי תעופה, אבל נוצר פה מצב שיש הגדרה חדשה להפעלה מסחרית, ובחוק שירותי תעופה זו טיסה מסחרית ולא הפעלה מסחרית. הדבר הזה יוצר קושי. בתעשייה האווירית, לדוגמה, על פי ההגדרה בחוק שירותי תעופה, הטיסות של התעשייה האווירית עדיין מסחריות, כאשר כולנו מבינים מזה שנתיים שהן לא. מוכרחים לעשות פה סדר, אחרת אנחנו צריכים רישיון להפעלה מסחרית לפי חוק שירותי תעופה, ולא צריכים על פי חוק הטיס – מה שהוא הנכון, אבל זה לא מוסדר.

רננה שחר:

בעקבות ההערה של היועץ המשפטי של הוועדה לעניין סעיף (2), של מחיקת הנושא של השכרה, אז המחשבה שלי היא שנעשה האחדה של מונחים. נכתוב: הפעלה מסחרית במקום טיסה מסחרית, כהגדרתה בחוק הטיס. ואז גם מי שמשכיר כלי טיס בתמורה נותן שירות באמצעות כלי טיס, ואז זה יהיה מסודר ותיפתר הבעיה של רזיאל וגם תיפתר הבעיה של ההשכרה. אנחנו מבקשים להביא את זה בשבוע הבא בצורה מסודרת.

היו"ר יצחק וקנין:

אז לא נציע על הסעיף.

רננה שחר:

לא הצבעת. אגיד מה הועלה עד עכשיו לנושא מינוי הנציג: שתהיה חובה מכוח החוק שלא יינתן היתר הפעלה למבקש שהוא מפעיל זר אלא אם הוא מינה נציג, כמו שכתוב בפסקה (ב)(4), שזה נציג שמורשה לפעול בשמו ומטעמו; שתהיה חובת פרסום באתר האינטרנט של רת"א של שמות הנציגים האלה כדי שהציבור יוכל לדעת מי הנציג ולא יצטרך לפנות אלינו בבקשות פרטניות כל פעם; שתהיה חובה של עדכון שם הנציג. כאשר חברת התעופה הזרה רוצה לשנות את הנציג צריכה לתת הודעה מראש או בדיעבד, ושלרת"א יהיה הכוח להגיד: זה לא מקובל, אתה צריך להחליף נציג. אלה ההערות שהועלו בוועדה עד עכשיו.

איתי עצמון:

לגבי האישור שלכם לשינוי הנציג, לא הבנתי מה ההחלטה.

רננה שחר:

הלכתי עם מה שאמרה מנהלת הוועדה: שתהיה חובת הודעה על שינוי הנציג, לצד זה תישמר לרת"א הזכות לומר שהנציג הספציפי הזה לא מקובל וצריך למנות נציג אחר.

איתי עצמון:

זה איזשהו אישור שלכם.

רננה שחר:

זה לא אישור מראש אלא כוח להתערב בדיעבד בהחלטה, מה שהציעה מנהלת הוועדה. זה נראה לי סביר.

היו"ר יצחק וקנין:

בבקשה, מר טלמון.

עמרי טלמון:

בזמנו הייתה חברה בשם סוויסאייר שפשטה את הרגל בוקר אחד. נתקעתי אז בארצות הברית ונגרמו לי נזקים. עמדתי לשאול את מי אני יכול לתבוע והתברר שהמשרד של סוויסאייר בארץ הוא לא ישות משפטית בכלל. יש שלט "סוויסאייר" שהוא ריק מכל תוכן. אפשר לתבוע את השלט. השאלה היא אם צריך נציג שיהיה אישיות משפטית, שניתן לתבוע אותו.

רננה שחר:

זאת לא הכוונה, אדוני. אין הכוונה שמישהו ייתבע בשם חברת סוויסאייר בארץ. הכוונה שהתביעה תהיה נגד המוביל האווירי הזר, נגד סוויסאייר. הכוונה היא להקל על האזרח הישראלי את היכולת לתבוע את סוויסאייר, שתהיה לו כתובת למי למסור. אין אפשרות, לדעתי, שחברת תעופה תגיד לו: אני ארוויח ואתה תיתבע.

עמרי טלמון:

אזרח ישראלי נגרם לו נזק, נגיד של 1,500 דולר. הוא יתחיל לנהל תביעה משפטית בשוויץ?

קריאה:

שיטוס אל-על.

רננה שחר:

בשביל זה יש לו פה נציג, שרשאי בשם החברה לקבל כתבי בית דין. זה פותר את הבעיה של ניהול תביעה בשוויץ. הוא ינהל תביעה בישראל.

עומר שלו:

יש לנו מספר שאלות לגבי הרישא. כמו שראיתם בטבלה, המפעילים האוויריים הישראלים, לפי ההצעה פה, עליהם יחולו ההוראות גם של הרישיון המסחרי וגם של היתר ההפעלה שעד היום, לפחות להבנתנו, לא חלות. גם אם נעשות בקשות שוטפות לאישורי לו"ז או לאישור יעדים, הן נעשות במסגרת השוטפת של הרישיון הקיים ומוגשות מעת לעת, במסגרת היחסים המסחריים בין חברות התעופה לבין רת"א. החלה כלשונה של הסעיף של היתר ההפעלה גם על המובילים הישראלים, בנוסף לחובות החלות מכוח רישיון, עלולה ליצור כפל של הוראות, שעל חברת אל-על, לצורך העניין, יחולו גם הוראות מכוח רישיון הפעלה מסחרי, גם מכוח היתר הפעלה, שאני חייב להגיד שלא ברור לי עדיין לחלוטין מה הוא. גם אם נעשות בקשות לא קוראים לזה היתר, זה לא מוגש כבקשה להיתר. זה מוגש כבקשה לרשות ומאשרים את הלו"ז בצורה שוטפת. רוב הדברים שרשום שהמנהל צריך לרשום בהיתר ההפעלה, כבר קיימים ברישיון, ועוד לא הגענו לסעיף העיצומים, שעלולים לחול פעמיים: גם בגין הרישיון וגם בגין ההיתר.

אני חושב שזה המקום להתייחס לחברות התעופה הישראליות מכוח הרישיון שלהן ולחברות הזרות מכוח ההיתר. אנחנו מאמצים בחום את מה שכתוב בחוק לגבי ההיתר. זו פעם ראשונה שמסדירים את זה גם ביחס לחברות התעופה הזרות, שזה מעוגן בחוק ואפשר יהיה לשמור על הפעילות שלהן ועל העמידה שלהן בהיתרים שהן מקבלות מהמדינה.

רננה שחר:

גם היום לחברת אל-על ולחברות התעופה הישראליות, המובילים האוויריים, יש את הרישיון הקבוע מאת השר וניתנים היתרי ההפעלה העונתיים מכוח הסמכות בסעיף 2 לחוק רישוי שירותי תעופה, מכוח סמכות הרישוי. אנחנו עושים בזה סדר ואומרים: בואו נתאים את הדין למצב הקיים. הרישיון ניתן לתמיד, הוא לא נשלל. מתקנים אותו מבחינת היעדים, מבחינת דברים מהסוג הזה, אבל הוא רישיון קבוע. הוא ניתן על-ידי השר. היתר ההפעלה הוא היתר עונתי. זה לא סתם איזה שהם נהלים של חברת אל-על שהם מגישים. זה דבר שקיים מזה שנים רבות שרת"א נותנת, כנהוג בכל התעופה העולמית בתחום של הובלת נוסעים.

חשבנו שלגבי המפעילים הישראלים יש דברים שצריכים להיקבע ברמת הרישיון ויש דברים שצריכים להיקבע ברמת ההיתר. נניח, התדירויות לא נקבעות ברישיון, הן נקבעות בהיתר. אני בוודאי ובוודאי מסכימה שאם אותו תנאי, כמו אישור להוביל ליעדים א', ב', קבוע גם ברישיון וגם בהיתר אי אפשר להטיל פעמיים עיצום כספי. זה נראה לי מאוד ברור. ההערה הזאת מהותית, מקובלת ונמצא לה את הפתרון. אדוני, זה מה שמתנהל בפועל כל השנים ופשוט צריך לעגן את זה בחוק.

היו"ר יצחק וקנין:

עוד הערות? אין. אני מצביע על הסעיפים (א) ו-(ב)(1), כולל התיקונים שהוצעו. אתם תנסחו אותם בהתאם למה שנאמר פה ובמידה שתהיה הסתייגות שלכם בישיבה הבאה ותרצו לתקן משהו נעשה את זה.

**סעיפים (א) ו-(ב)(1) אושרו.**

היו"ר יצחק וקנין:

תודה, הסעיפים אושרו. אני נועל את הישיבה ומודה לכולם. להתראות ביום חמישי.

**הישיבה ננעלה בשעה 9:50.**