

פרוטוקול מס' 245

מישיבת ועדת הבלבלה

יום שני, כ"ה באדר התשנ"ח (23 במרץ 1998), שעה 09:30

נכחו:

חברי הוועדה:

- אבי יחזקאל - היו"ר
- צבי ויינברג
- גדעון עזרא
- אברהם פורז

מוזמנים:

- |   |                    |   |   |
|---|--------------------|---|---|
| - | עו"ד גבי נאור      | - | משרד התחבורה, יועמ"ש                      |
| - | גבריאלה רוזן       | - | משרד התחבורה, הלשכה המשפטית               |
| - | גלוריה וייסמן      | - | משרד המשפטים, ראש התחום למשפט פלילי       |
| - | בני רובין          | - | משרד המשפטים                              |
| - | אופיר קרני         | - | משרד האוצר, רפרנטית באגף תקציבים          |
| - | אלוף איתן בן אליהו | - | מפקד חיל אוויר                            |
| - | אל"ם בנימין כהן    | - | חיל אוויר                                 |
| - | אל"ם יוחנן לוקר    | - | משרד הביטחון, ראש מחלקת תקינה וארגון      |
| - | סא"ל חני כספי      | - | משרד הביטחון, פרקליטות צבאית              |
| - | סא"ל אורנה דוד     | - | משרד הביטחון, פרקליטות, חיל אוויר         |
| - | ישי יודקביץ        | - | משרד הביטחון, יועמ"ש                      |
| - | סטיליאן גלברג      | - | המשרד לאיכות הסביבה, ראש אגף רעש          |
| - | נצ"מ יעקב בירן     | - | המשרד לביטחון פנים, ראש יחידת מסוקים      |
| - | חנן ליס            | - | ראש מינהל התעופה האזרחית                  |
| - | ד"ר גדי רובין      | - | רשות שדות התעופה, יועמ"ש                  |
| - | אריה גלעד          | - | רשות שדות התעופה, ממונה על תעבורה אווירית |
| - | רון עציון          | - | רשות שדות התעופה, אחראי תחום איכות הסביבה |
| - | עו"ד מירי גרוסמן   | - | רשות שדות התעופה, הלשכה המשפטית           |
| - | ארי אלוף           | - | איגוד הטייסים                             |
| - | מנשה טרם           | - | אל-על, המשנה למנכ"ל                       |
| - | עו"ד דני יערי      | - | ארקיע, מזכיר ויועמ"ש                      |
| - | ירוחם איש-גור      | - | עיריית חולון, איכות הסביבה                |
| - | יאיר טאו           | - | עיריית חולון, חבר מועצה                   |
| - | עמרי סלמון         | - | אגודת התעופה                              |
| - | בנימין קלנר        | - |   |

מנהלת הוועדה:

לאה ורון

יועץ משפטי:

אחי בנדלר

קצרנית:

אסתר מימון

סדר היום:

הצעת חוק הטיס, התשנ"ו-1996 - בקשה לדיון מחדש ודיון מחדש

הצעת חוק הסיס, התשנ"ו-1996 בקשה לדיון מחדש ודיון מחדשהיור אבי יחזקאל:

אני פותח את הישיבה, וקודם שלוש הודעות: הודעה אחת מטעמי. אני מבקש להעביר את דרישתי המד-משמעית לרשות שדוגמתה לעמוד בהתחייבויותיה ולהפסיק את סיסות הלילה, כפי שהרשות התחייבה. אני מודיע רשמית שאני פונה היום ליועץ משפטי כדי לבדוק אפשרות פנייה לבג"ץ, שיחייב את הרשות.

זהר נאור:

שאנחנו נפנה לבג"ץ?

היור אבי יחזקאל:

אני אפנה לבג"ץ, כחבר כנסת, כדי לחייב את הרשות לעמוד בהתחייבויותיה. בעיני, זו סערווייה. אני מנהל איתכם משא-ומתן ואני עומד איתכם בקשר טוב, ממלא את בקשותיכם השונות, ואתם מצפצפים עלינו. אני גר באזור שיש בו רעש, אני גר באזור שמסוטים ססים מעל ראשינו. אני מבקש לקבל תשובה בעניין זה.

ההודעה השנייה. פניתי לפני מספר חודשים להנהלת הרשות וביקשתי הרכב של הרשות - לקראת דיון שאני אמור ליוזם בוועדת הכלכלה - אגפים, מחלקות, כוג-אדם. המכתב הופנה לפני כחמישה חודשים. ראוי שגם יושב ראש ועדת הכלכלה, רחמנא ליצלן ייענה למכתבים מן הסוג הזה.

הודעה שלישית. חבר הכנסת פורז הואיל לבוא אליך בבקשה, מפקד חיל האוויר, בעניין שדה-זב. אנחנו נקיים דיון ואולי גם סיור בזמן הפגרה, מתאם עם לאה זרון, מנהלת הוועדה. הסוגייה הזאת הופכת להיות יותר ויותר אקוטית. אין ספק שחבר הכנסת אברהם פורז תומך קודם כל בזרישת תושבי אזור ומל התעופה בן-גוריון לפתור את בעיית הרעשים ואחר כך לפתור את הבעיה לתושבי אזור ל'.

אברהם פורז:

גם וגם.

מפקד חיל האוויר, אני לא פוגש אותך כל יום, ואני רוצה לומר לך בהזדמנות זו: כבר כמה שנים מדברים על העברת דתבת-התנועה של המסוטים בשדה-דוב מערבה, כדי שכאשר מניעים את מנועי המסוטים זה לא יהיה מול בתי התושבים. אחרי שעשינו את כל הבדיקות, הגענו כולנו למסקנה, כך אומרים כל הגורמים, שהאשמה היא בחיל האוויר. שאתם בעצם הגורם שמונע את העברה. נכון ששדה-דוב הוא מתקן ביטחוני, ובוודאי יש לכם נימוקים, אבל אתם צריכים להתחשב גם בתושבים היימי מאוד מצפה ממך שתמצא את הפתרון כדי שרחבת החניה תועבר.

איתן בן-אליהו:

ברשותך, אני רוצה להסתייג מאמירה אחת, לא מדובר במונחים של אשמה, זו לא אשמה של חיל האוויר, יכול להיות שזאת דרישה של חיל-האוויר. ראיתי את מכתבך, כבר עניתי עליו, יכול להיות שבשרשרת התחנות בדרך אליך, עדיין לא עיינת בו. אבל יש כאן אי-הבנה קטנה - לחיל האוויר אין שום התנגדות להעביר את הרתבה האזרחית למקום החדש כדי למנוע את אזור התנועת המנועים והרצתם באזור האזרחי. הנושא נמצא בדיון בין משרד הביטחון לבין משרד התחבורה - - -

אברהם פורז:

מי הגורם במערכת הצבאית - - - ?

איתן בן-אליהו:

נכון שמבחינת המערכת הצבאית הנציג הוא חיל האוויר, חיל האוויר הוא הממליץ בצה"ל, כי זה עניין הקשור אליו. אני מציע לך לפנות בעניין למשרד הביטחון, למנכ"ל משרד הביטחון.

אברהם פורז:

יש עניין של סכסוך קרקעות?

איתן בן-אליהו:

אכן זו בעיה כלכלית. אני מציע שהם יציגו את העמדה שלהם.

אברהם פורז:

זאת אומרת, חיל האוויר הוא לא מכשול.

איתן בן-אליהו:

אין מניעה להעביר את הרחבה.

אברהם פורז:

ההצהרה הזאת שלך היתה חשובה לי מאוד. אני במקצועי עורך דין, והתרגלתי שרוצים פסקי-דין לפני שנותנים לנאשם לדבר, אז אם אתם אומרים שמבחינת חיל האוויר אין בעיה, אני אחפש את הבעיה במקום אחר.

איתן בן-אליהו:

היתה אלינו לאחרונה גם פנייה של תושבים, ומשום מה פשטה השמועה שהמניעה היא מצד חיל האוויר - זה לא נכון. עשינו את הבדיקה שלנו, וכן גם לגבי ההיערכות של החלק האזרחי במקום שמוצע לו, ועכשיו יש רק חילוקי דעות פרוצדוריאליים, שקשורים בכל מיני דברים, אני אפילו לא רוצה להגיד מה - - -

אברהם פורז:

אני שמעתי על תביעות כספיות.

איתן בן-אליהו:

מי שצריך להגיד את זה, זה משרד הביטחון, אבל אין מניעה שלנו.

הי"ר אבי יחזקאל:

ועדת הכלכלה תקיים דיון וסיור בשדה-דב, יש שם גם בעיות שקשורות בארקיע וכדומה. אנחנו נקיים דיון ונזמין את מנכ"ל משרד הביטחון לאותו סיור, ונשמיע את הערותינו. אני קצת מתקנא בך, נראה לי, שדווקא עניין שדה-דב ייפתר מהר מאוד, ומה שכלול דווקא ברשות האזרחית שמצמצמת עלינו - - -

אברהם פורז:

נמל התעופה בן-גוריון, זה עסק יותר מסובך, כי כנראה אין חלופה. ברוב המדינות בעולם יש נמל אחד שפתוח בל הליגה.

הי"ר אבי יחזקאל:

רבותי, ב-17 בפברואר החליטה הוועדה לפצל את הצעת חוק הטיס, ולהעלות חלק מסעיפיו לקריאה שנייה ושלישית. ב-23 בפברואר 1998 פנה מכובדי, שר הביטחון, לוועדה בבקשה לעיון מחדש בעניין כלי טיס צבאי. שקלתי את בקשתו, ולפני שאגיד מה החלטתי, שהרי זה טיבו של הדיון, אני רוצה להעיר מספר הערות בעניין הזה. חוק הטיס נמצא על שולחן הוועדה עוד מהכנסת הקודמת, ומה לעשות ואני חושב שראוי שחוקים לא יחכו, אלא פרק זמן סביר בלבד, ולא שנים סוגיות הרעש עניינה אותנו מאוד, שהרי הציבור סובל מרעשים, והחלטתי לבודד בחוק את אותם סעיפים הנוגעים לעניין הרעשים. היה דיון באוקסובר יחד עם היועצת המשפטית של הוועדה ומשרד התחבורה וגורמים נוספים, והגענו למצב שבפברואר הבאנו את הסעיפים שנוגעים לעניין הרעשים. הוועדה הביאה את זה למליאת הכנסת.

בגלל חוק מניעת מפגעים, ניסיתי לקבוע את העניין של סוגיות או טיסות לא מבצעיות. כלומר, לנסות להעמיד גם את עניין הטיסות הלא מבצעיות של חיל האוויר בסטנדרטים

מסויימים של רעש. אי-אפשר לומר שאין טיסות. יש טיסות רבות, חיל האוויר הוא חיל דומיננטי, הוא מס בשמי הארץ, וביסיתי לומר "רבנות" נראה איך ניתן לעמוד באותם סטנדרטים של רעש בטיסות לא מבצעיות, זו היתה בקשתי. אני חושב שמבחינה ציבורית היא גם נכונה.

הנושא השני שעלה הוא הסלת אחריות אישית על פייסים אזרחיים, שחורגים חריגות של רעש. קרי, לקנות אותם. שמעתי שהם התחילו לעשות לובי נגד הוועדה ונגד בעניין הזה. אני עדיין עומד על דעתי שפייס שיחודג חריגות של רעש, יואיל לדעת שזה עלול לעלות בכסף שיוצא מביטחון לבן העניין הזה לא השתנה.

לדיון היום יהיו מספר חלקים, והוא יהיה מחולק גם לזמנים, ברשותכם. החלק הראשון הוא בקשת שר הביטחון. אני אפתח בסוגייה של פניית שר הביטחון ומפקד החיל לנסות ולהסיר מעליהם כבר את העניין של החקיקה בענייני רעש, בעניין של טיסות מבצעיות ולא מבצעיות. קרוב לוודאי שושמע הסבר ונחליט האם התברר מספק, ואז אנחנו נחליט אם לשנות את העניין. לאחר מכן נמשיך לשתי פניות שאינן קשורות למהות הדיון הזה. אני קיימתי את הדיון אך ורק לבקשתו של שר הביטחון. למעשה, פרוצדורלית, אפשר היה להביא את זה למליאה, ובמליאה היתה באה הממשלה ומסבירה. פנתה אלי הנציגה המשפטית של משרד המשפטים ואמרה, בהזדמנות זו נמשיך. אנחנו נראה איך הדיון מתקדם. הווננו שלי היא חיובית, אבל כפוף למספר תנאים שעליהם נדון.

קודם כל אני מקיים הצבעה על הבקשה לפתוח את הדיון מחדש בסוגיית הביטחון. מי בעד? מי נגד? - 2 בעד, אין מתנגדים, אין נמנעים. הבקשה נענתה.

מפקד חיל האוויר, אנא הצג לפנינו את בקשתך, ונחליט מה עושים בעניין.

איתן בן-אליהו:

ההסתייגות שלנו היא כדלקמן. אני קורא פה בסעיף 8 "חוק זה יחול על המדינה, ואולם הוא לא יחול על הפעלה של - (1) כלי טיס צבאי לשם פעילות ביטחונית, בטיחותית או מבצעית או על תוצאות של פעילות כאמור". אני לא מכיר, אולי אפשר לפשפש, בנימוקים משפטיים אפשר להוכיח שאחת ל-10,000 גיחות שאנחנו עושים או ל-20 אלף או ל-50 אלף גיחות שאנחנו עושים, יש אולי, על-פי איזה ניואנס, גיחה שאפשר לומר שהיא לא בטיחותית, לא מבצעית ולא לצרכים ביטחוניים. כל הפעילות שלנו היא לצרכים ביטחוניים.

היו"ר אבי יחזקאל:

מפקד החיל אומר שאין מה שנקרא דבר שהוא לא ביטחוני ולא בטיחותי - כל הטיסות הם בסטנדרט.

איתן בן-אליהו:

אנחנו מפעילים את המסוטים לצרכים מבצעיים, לצרכים ביטחוניים, גם טיסת אימונים היא לצרכים מבצעיים. כל הפעלת מטוסי חיל האוויר היא לצרכים מבצעיים וביטחוניים. מה עלול לקרות כתוצאה מהניסוח הזה? - שבכל פעם שלמישהו לא ייראה, הוא ידרוש מאיתנו לבוא ולנמק אם טיסה מסויימת, בשעה מסויימת, בעיתוי מסויימ, במקום מסויימ, בבטיס מסויימ, בגובה מסויימ, היא טיסה ביטחונית או לא ביטחונית. ואנחנו נצטרך לנמק את זה.

בנימוקים האלה תהיה סרדה, תהיה תשיפה ביטחונית, תהיה השיפה של שיטות הפעולה שלנו, ואני חושב שהסרדה תהיה יותר מסרדת הרעש. תהיה הסרדה גם לאלה שירצו להתלונן וגם לאלה שיצטרכו לענות על התלונות האלה.

אני רוצה לומר לכם מה עשינו בשנים האחרונות. לפני זמן לא רב ממשלת ישראל קיבלה החלטה, שעל-פיה לא תהיינה המראות אחרי השעה 11:30 בלילה מנמל התעופה בן-גוריון, למשל, וזה כולל גם את חיל-האוויר, למעט טיסות שהן טיסות לצרכים מבצעיים.

היו"ר אבי יחזקאל:

נראה, כמה מדהים שרשות שדות התעופה מקיימת טיסות בשעות האלו, ואתה, מפקד חיל, שלא מחוייב לעניין, ועושה טובה למעשה, מתנדב לעשות.

איתן בן-אליהו:

זה נכון ולא נכון. לא הפסקתי את הטיסות אחרי 11:30 בלילה, אני רק רוצה להגיד לך, שהיו שם סייגים, והסייגים היו בדלקמן: בשלב מסויימ זה היה על-פי אישור שר הביטחון.

אחר כך הממשלה עדכנה את החוק הזה ושר הביטחון האציל מסמכותו למפקד חיל האוויר, מאותה סיבה. ואכן, כל טיסה שממריאה אחרי 11:00 בלילה, אנחנו בודקים אותה. וממריאים, אכן, רק לטיסות שהן טיסות מבצעיות.

כאן עלול שנצטרך, כלפי כל אחד, לנמק מהי טיסה מבצעית או טיסה שאיננה טיסה מבצעית. הדבר הזה לא בא בחשבון, לא מטעמים של ביטחון שדה ולא מטעמים פרקטיים, מה גם, שכפי שאמרתי לכם, אנחנו מקיימים בין 500 ל-1,000 גיחות בימים כתיקונם. אנחנו מקיימים בשנה בין 200 אלף ל-300 אלף גיחות.

אברהם פורז:

איך בכל זאת מונעים ניצול? הרי לכל אחד מאיתנו יש היגיון, ואנחנו מבינים שאם מקשים על חיל האוויר הוא יכול לצמצם את הטיסות. איך אנחנו בכל זאת מתחשבים באיכות הסביבה?

איתן בן-אליהו:

הלוואי ויכולנו לטוס כפול ממה שאנחנו טסים היום. בחיל האוויר צריך לטוס כפול שעות וכפול גיחות ממה שטסים היום, כדי לאמן את הטייסים. ודאי קראתם לפני מספר שבועות בעיתון שאני צריך יותר טייסים, גם את הצורך הזה צמצמתי. אני רוצה להגיד מה אני עושה כאשר טסים: חיל האוויר מעתיק נתיבים למקומות לא מיושבים; סס מעל הים, למרות שמעל הים האמצעים להגנה על הטייסים ולחילוק הטייסים הם פחות טובים; אני עושה מאמצים להעתיק נתיבים מחוץ לגבולות המדינה; טסים מעל יישובים בגובה של מעל 2,000 רגל בלבד; ביטלתי מסווחים מצפון ועד דרום, היו לי עשרות מסווחים, נותרו שניים-שלושה מסווחים בדרום הארץ בלבד; אנחנו זזים הצידה כדי לאפשר תעופה אזרחית ולאפשר פרודורים אזרחיים; לא טסים בשעות מסוימות, כמו ששמעתם עכשיו, מ-23:30 עד הבוקר. כל הדברים האלה מפוריעים, פוגעים באיכותו של חיל האוויר, באיכות האימונים שלו.

אני חושב שהדבר האחרון שהייתם רוצים, שעכשיו כל גיחה שמישהו יתלונן עליה, בצדק, אם יהיה חוק כזה, שאנחנו נצטרך לשכנע אותו למה הגיחה הספציפית הזאת היתה גיחה לצורך מבצעי או לצורך ביטחוני ולא גיחה מיותרת. אני חושב שהדבר הזה מיותר, וכשמסתכלים באופן פרטני על הנתיבים, על הגבהים שבין המטוסים, על השעות שבהן אנחנו טסים, מגיעים למסקנה שאנחנו עושים כל מאמץ עד כמה שאפשר למנוע מפגעים ביטחוניים.

אברהם פורז:

מי הגורם האקולוגי אצלך, שהוא בעצם המייצג של הציבור? מי עומד מול מפקד הבסיס ואומר לו "תטיס את הנתיב"? כמו שיש אתראי במינות, מי הגורם בתוך הביל? או שאתה צריך שיהיה לך כזה, שיהיה בעצם נציג הצרכנים אצלך.

איתן בן-אליהו:

יש לנו בחיל האוויר מערך שליטה יומיומי ששולט בטיסות, ויש לנו מערך שמתכנן את הנתיבים, את המסווחים, את בלי הטיס ואת נפחי האוויר שבהם אנחנו טסים. ראש המפקדה שממונה על זה, יושב כאן לפניכם, אל"מ בני כהן. המפקדה הזאת מתחשבת גם בצרכים וגם בפניות של תעופה אזרחית, גם בצרכים וגם בפניות של גורמים של איכות הסביבה, גם בצרכים וגם בדרישות של גורמים בטיחותיים, ועוד כהנה וכהנה דברים. והיא זאת שאחראית גם על שרטוט הנתיבים, גם על קביעת נפחי הטיסה וגורמי הטיסה וגם על חלוקת השמים של חיל האוויר, ובין חיל האוויר לבין גורמים אחרים.

אברהם פורז:

נניח שהמשרד לאיכות הסביבה יחליט על קצין במילואים מחיל אוויר בתור פרנס של איכות סביבה אצלכם, שהוא יהיה הגורם שיבוא אליך ויגיד "תשנו נתיבים ותעשו כך או אחרת", יש נכונות מצידך לדבר כזה?

איתן בן-אליהו:

הדבר הזה מבוצע.

היור אבי יחזקאל:

אני חושב שחבר הכנסת אברהם פורז מנסה לומר דבר פשוט: יש לנו פרה מקודשת, שנקראת צה"ל, ובה יש חלקים יותר מקודשים, שהחלק העיקרי בו הוא חיל האוויר. אנחנו

מנסיים ברמה של ועדה, כמי שאינם שייכים לזרם הביטחוניסטי, רחמנא ליצלן, של כנסת ישראל, לנסות ולשאול, האם ניתן באיזו צורה לבדוק - ואני לא מאשים - שלא נעשה שימוש לרעה במעטה הביטחוני בעניין הרעשים. בזמנו נעשה ניסיון להכפיף את הדבר בחקיקה.

מפקד החיל אומר: אנחנו מתחשבים באופן מקסימלי. שואל אותך חבר הכנסת פרוז, האם יש גורמים או פונקציות שמדווחות לך, מפקד החיל, בדברים הקשורים בסוגיות רעש, איכות סביבה? האם יש פונקציה כזאת בחיל האוויר, שאיננה קשורה לקטע הסבצעי, קרי, ייזום, בטיחות ונתיבים, אלא פונקציה שקשורה בנושא של מפגעי רעש ומפגעים נוספים? אם אין, שמא אנחנו האזרחים, נגיד לך "אולי ראוי שתשקול שיעמוד לצדך גם מישהו בעניין הזה", ואז אנחנו נקבל את הבקשה בעניין החוק במה שקשור לחיל האוויר.

אברהם פרוז:

מישהו שיהיה אצלכם רק לעניין הזה.

איתן בן-אליהו:

אפשר לעשות דבר כזה.

היו"ר אבי יחזקאל:

מודיע מפקד החיל, שלאור בקשתנו בוועדת הכלכלה, תמונה פונקציה בחיל האוויר, שתפקידה יהיה לדווח לו ישירות על סוגיות הקשורות ברעש של מיסות צבאיות ומפגעים נוספים. אני מציע שוועדת הכלכלה תיענה לבקשת שר הביטחון ומפקד חיל האוויר, ותוציא מהקטיגוריה של הסעיף הזה את העניין של חיל האוויר.

בעקבות הודעת מפקד החיל לוועדה שתמונה פונקציה נפרדת, שתהיה כפופה אליו, ותדווח לו על סוגיות הקשורות במפגעי רעש ומפגעים נוספים - למעשה עושים שדרוג לעניין. דבר שהיה, אבל לא היה פונקציונלי, כך אני מבין מנכונות מפקד חיל האוויר - אני מודיע שוועדת הכלכלה נענתה לפנייתו של מפקד חיל האוויר. מהבחינה הזאת השגנו את שלנו.

מה עושים, גברתי היועצת המשפטית, כדי לפטור אותם מהחקיקה בעניין?

אתי בנדלר:

בנוסח של הצעת החוק, שהטינוטה של הטיוטה שלו הוכנה לקריאה שנייה ושלישית - אני כבר מתנצלת על טעויות הגהה שטרם תוקנו - לאור בקשת שר הביטחון לריוויזיה, בסעיף 6, שכותרת השוליים שלו "תחולה על המדינה", "חוק זה יחול על המדינה, ואולם הוא לא יחול על הפעלה של - (1) כלי טיס צבאיים, וכל הסיפא תימחק.

אני רוצה לשאול את הוועדה. בחוק למניעת מפגעים, סעיף 11(ו) בחוק למניעת מפגעים, שתוקן בשנת תשנ"ז, קיים סעיף האומר "חוק זה יחול על המדינה, ואולם...". אני עוברת לסעיף א(2) שלו "הוראות חוק זה לא יחולו על פעילות ביטחונית או מבצעית או על תוצאות פעילות כאמור של... יחידות סמך של משרד הביטחון צה"ל" וכן הלאה. אבל יש בסוף הודאה האומרת "ואולם פעילות כאמור תבוצע ככל האפשר בהתאם להוראות חוק זה". אני חושבת שבהסכמת משרד הביטחון בזמנו, ובהסכמת הממשלה, יש כאן לפחות הצהרה דקלרטיבית של כוונת המחוקק. אני חושבת שגם כאן היה ראוי להכניס. כי אם אני מפנה אתכם לאותו סעיף 6, יש בו שתי פסקאות, אחד זה כלי טיס צבאיים - - -

היו"ר אבי יחזקאל:

כדי שאני אבין במה מדובר, את אומרת למעשה להעתיק את הקטע של מה שקשור למניעת מפגעים לעניין כאן.

אתי בנדלר:

החלק הדקלרטיבי בלבד.

אני מציעה את הנוסח. "חוק זה יחול על המדינה, ואולם הוא לא יחול על הפעלה של - (1) כלי טיס צבאיים..."; (2) כלי טיס של המדינה, וגומר בנוסח שמוצע כאן, שהוא כפוף לתיקוני הגהה, ובסוף יבוא "ואולם הפעלה כאמור של כלי טיס תבוצע ככל האפשר, בהתאם להוראות חוק זה".

אברהם פורז:

אני חושב שבהגדרה "כלי טיס צבאי" זה גם "כלי טיס שפועל מטעם או בשיתוף עם צה"ל". למשל, אם נערך פה אימון עם צבא זר, אז בלי המים הזה הוא לא של צה"ל ולא בשימוש צה"ל, ואז צריך להכניס את זה.

אתי בנדלר:

אני מפנה להגדרה של "כלי טיס צבאי". קודם כל זה באמת כלי טיס של צה"ל. כפי שאמרת, יש הגדרה בהתחלה, וכן "כל כלי טיס בשימוש צה"ל".

אברהם פורז:

זה לא בשימוש.

איתן בן-אליהו:

בשימוש או בשיתוף.

היו"ר אבי יחזקאל:

רבותי, אני מציע שאת הפרק הזה נסיים בכך שתוך תקופה, אדוני, ולקראת הפגרה, נקבל מהמשרד מכתב על הפונקציה שתעסוק בעניין הזה וההגדרה. אני מודה לך, אדוני מפקד חיל האוויר, הפרק שלך תם.

אנחנו ננצל את חצי השעה שנותרה ונחזור לאזרחים. בעקבות בקשתו של שר ביטחון פנה אלינו שר המשפטים, פנייה בלשון המעטה קצת תמוהה בגלל האיחור שלה. יש לי כאן מכתב שנכתב ב-4 במרץ והגיע אלינו רק אתמול.

אתי בנדלר:

מכתב שנושא תאריך 4 במרץ.

גלוריה וייסמן:

אני מבקשת לתקן. המכתב נכתב אתמול. יש כאן טעות של מחשב. אני מודה שלא שמתי לב לטעות.

היו"ר אבי יחזקאל:

אני מודיע איך יתקיים הדיון מעתה. ראשית, אני לא מתכוון להעלות את סוגיית הקנסות האישיים לטייסים. הטייסים ייקנסו במדה ויעברו על ההגבלה בעניין הרעש, זה ההישג שיש לנו בחוק הטיס, והוא לא ישתנה.

גלוריה וייסמן:

זה מה שכתוב.

היו"ר אבי יחזקאל:

קראתי שאיגוד הטייסים מפעיל עכשיו לחצים, על זה שהם לא מוכנים לשלם אישית אם יעברו על ההגבלה בעניין הרעש. עמדנו כבר בלחצים יותר גדולים.

שנית, הדיון יתקיים כך, שאם נראה שאני לא מקדם משהו לשביעות רצוננו, אנחנו נחזור למקור. כבר היתה ישיבת ועדת כלכלה, והיו התלמות והיו הצבעות, ולמעשה עכשיו הצעת החוק צריכה רק להגיע למליאה. לכן, במידה ואני אראה שהדברים לא מתקדמים נכון לטעמי, אז אנחנו נשאיר את המקור, לא נשנה, ובמליאה תעשה הממשלה מה שהיא רוצה, ויש לה הרבה אפשרויות לפעול במליאה. פרוצדוראלית וגם מהותית אנחנו דנו בעניין, החוק הזה נמצא כשנתיים על שולחן הוועדה, וכל מי שהיה רוצה להשיג את השגותיו והערותיו יכול היה לעשות זאת.

במקביל התקדם החוק למניעת מפגעים, ואני מברך את המשרד לאיכות הסביבה שקידם אותו, כולל סוגיית העונשין וכולל העניין של השוואות בין החוק הזה לחוק ההוא והשוואת עניין העונשין. אבל, שוב, אני פשוט רוצה להבהיר, שיש לי לב חפץ לעניין, אבל שלא יעכב

את החוק. לכן אני מציע, ב-25 הדקות שנותרו לנו, לנסות לראות אם אנחנו מתקדמים כדי לגמור את העניין.

אתי בנדלר:

באופן רשמי הבקשה לרוויזיה היתה רק בקשתו של שר ביטחון, והחלטת הוועדה, כפי שהוצגה בדוקר, התייחסה אך ורק לסעיף של תחולת החוק על כלי טיס של צה"ל.

אדוני היושב ראש, אתה צריך להחליט האם אתה רוצה שתוצג לפניך קודם כל הבעיה, ואז תחליט אם אתה בכלל רוצה לעשות רוויזיה בנושא. כדי שיהיה ברור לכל הנוכחים, אין עדיין החלטה על רוויזיה בסעיפים הללו.

היור אבי יחזקאל:

משרד התחבורה, בבקשה.

גבי נאור:

אדוני היושב ראש, לאחר הדיון האחרון בוועדת הכלכלה ישבנו עם היועצת המשפטית וניסחנו את מה שהיושב ראש אמר. נוסח החוק אושר בוועדה, והוא מונח לפניך. בינתיים ישבנו אתמול במשרד המשפטים וגילינו שכמה סעיפים - אני לא חושב שהם מהותיים, אנחנו נסביר אותם לוועדה - בהצעה הסופית שנוסחה אצל היועצת המשפטית במיאום עם משרד המשפטים ומשרד התחבורה, גילינו בדיון שהיה אצל הממונה על התחום הפלילי במשרד המשפטים, גלוריה וייסמן, שיש כמה סעיפים שיכולים לשפר בהרבה את הצעת החוק שתוגש לקריאה שנייה ושלישית. ואת זה אנחנו רוצים לבקש להוסיף לחוק.

אני רוצה להקדים, עדיין לנוסח הזה. יש הסתייגות של המשרד לאיכות הסביבה, כפי שנכתב במכתב שר המשפטים שלא ראיתי - - -

גלוריה וייסמן:

אבל הם לא נמצאים כאן.

היור אבי יחזקאל:

נמצא כאן מר גלברג מהמשרד לאיכות הסביבה. איפה המשפטנית שלך?

סטיליאן גלברג:

המשרד לאיכות הסביבה, כפי שמסרתי גם בישיבה הקודמת, ששם דאינו, בניגוד לנאמר פה, שינוי מהותי, בין הצעת החוק שהונחה על שולחן הוועדה לבין מה שהועבר לקריאה שנייה ושלישית.

היור אבי יחזקאל:

אדוני, אתה יכול להסביר שוב מהו השינוי המהותי. ניסינו להבין זאת בישיבה הקודמת ולא הבנו.

סטיליאן גלברג:

השינוי המהותי היה פיצול החוק. השינוי המהותי שמה שנשאר מחוק הטיס, זה רק חוק רעש כלי טיס. ומי שממונה על מניעת רעש וגם כלי טיס, זה השר לאיכות הסביבה, ולכן המשרד לאיכות הסביבה רואה בחוק הזה חוק נפרד. אילו הנושא היה מטופל בחוק הטיס, כפי שעמד על שולחן הממשלה, לא היתה עם זה שום בעיה.

היור אבי יחזקאל:

אדוני, אתה משלים את דעתי, אתה לא יוצא נגד דעתי.

סטיליאן גלברג:

מעולם לא חשבתי לצאת נגד דעתך.

היו"ר אבי יחזקאל:

אז למה אתה חושב שיש שינוי מהותי, אני לא מבין?

סטיליאן גלברג:

כיוון שמה שהונח על השולחן היה חוק - - -

היו"ר אבי יחזקאל:

חוק הטיס הוא חוק גדול, ובמשך שלוש שנים החוק הזה נמצא על שולחן הוועדה, ואני מנסה להאיץ ולקדם לפחות חלקים בו, אז ראוי שבגלל הקטע שלקחתי משהו ספציפי יתייחסו אליו. ואתה אומר "בגלל שהתייחסתם רק אליו, אנחנו רואים בזה שינוי".

סטיליאן גלברג:

אני אומר שהמקום של אותו חלק - - -

אתי בנדלר:

תרשה לי, כיוון שמדובר כאן באי-הבנה, אז תתייחס לדברי. החלטת הוועדה היתה לפצל את הצעת החוק, להעלות בשלב ראשון את הסעיפים הנוגעים למניעת רעש וזיהום אוויר, להשלים לאחר מכן את דיוניה בחלק האחר של החוק, ובסופו של דבר לשלב את החלק שעכשיו עולה לקריאה שנייה ושלישית בהצעת החוק הסופית של חוק הטיס. לא יהיה חוק נפרד של מניעת זיהום ורעש בכלי טיס. החוק הזה שעולה עכשיו לקריאה שנייה ושלישית יבוטל.

סטיליאן גלברג:

אנחנו אומרים שהשלב המאוחר, מה שהיועצת המשפטית של הוועדה אומרת "להקדים אותו", לבטל את העניין הזה עוד היום, ובל הטיפול בנושא של רעש מטוסים יהיה במסגרת החוק למניעת מפגעים.

היו"ר אבי יחזקאל:

כשיהיה החוק.

סטיליאן גלברג:

לא כשיהיה החוק. אנחנו מדברים על-כך שיש חוק למניעת מפגעים, החוק שמונח על שולחן הוועדה, הוותיק, ממילא כמעט כל סעיף וסעיף מופיע בחוק למניעת מפגעים. ואלה השינויים שמשרד המשפטים בא להציג. לכן זה נראה לי דבר לא לעניין, לקחת סעיפים מחוק למניעת מפגעים ולהכניס בחוק הטיס.

היו"ר אבי יחזקאל:

למה היועצת המשפטית שלכם לא באה, כבר פעם השנייה?

סטיליאן גלברג:

כיוון שהשר לאיכות הסביבה פנה לשר המשפטים והודיע שהוא מתנגד לחוק הטיס בנוסח הנוכחי. ואז השרים בהתייעצות - - -

היו"ר אבי יחזקאל:

אני רוצה להבין, היועצת המשפטית של המשרד לא באה לכאן בגלל שהשר לאיכות הסביבה מתנגד לחוק, ואז הוא לא שולח לכאן משפטן.

סטיליאן גלברג:

כן.

הי"ר אבי יחזקאל:

תודה רבה לך, בזה הסתיים תפקידך בוועדה. תחזור לשר שלך - - -

סטיליאן גלברג:

אדוני, יושב ראש הוועדה, אני פקיד ציבור, אתה לא יכול לשלוח אותי, לא פנימה ולא החוצה.

הי"ר אבי יחזקאל:

סלח לי אדוני היקר. פעם ראשונה באת לכאן בלי היועצת המשפטית, והרי מרבית הדיונים הם בעלי היבט משפטי. וראה זה פלא, אנחנו מגיעים לפה, ואומר לי פקיד הציבור, בשמו של השר הנבחר, שלא הגיעה לכאן יועצת משפטית, בגין התנגדותו של השר לאיכות הסביבה למשהו מסויים. אין זה לכבודה של הכנסת. זה מוזר בעיני.

סטיליאן גלברג:

הוא פנה לשר המשפטים והוא פנה לכנסת.

הי"ר אבי יחזקאל:

חבל שהוא פוגע בכבודך, שהרי הוא הסתפק בזה שהוא שולח אותך, וגם אני מסתפק בך, אני חושב שאתה אדם נהדר, ובכל זאת, אנחנו לא מקבלים שיטות עבודה כאלה ולא מקבלים החלטות של ועדת הכנסת, של ועדת הכלכלה. הואל למסור זאת, אם לא - אני אמסור זאת בכתב. אבל אני אודה לך אם תגורג את התהליך, בתאמר שיושב ראש ועדת הכלכלה חושב שזאת שעוררייה שכן עושים. אני לא בצבא, לא סמב"ץ של המפקד. באה אלי הגברת הנהדרת ממשרד המשפטים, ישבנו היום בבוקר, היתה גישה חיובית, לא היתה שיחה קלה, אבל להחרים את ועדת הכלכלה?

גדעון עזרא:

אם שולחים אדם שאיננו משפטן, זו לא החרמה.

הי"ר אבי יחזקאל:

זו כבר פעם שנייה, ואנחנו עוסקים בניסוחים משפטיים.

סטיליאן גלברג:

בפעם הקודמת מסרתי שאמא של היועצת המשפטית נפטרה, אז אל תגיד שזו הפעם השנייה. אני ילד מספיק גדול להסתובב גם בלי יועצים משפטיים, לא וראה לי שלכל אחד צריך להיות יועץ משפטי צמוד.

גלוריה וייסמן:

קשה לי לתאר שהיתה החלטה של המחלקה המשפטית לא להופיע כאן. אני מבקשת שבכל זאת תתנו לנו הזדמנות לברר את העניין. קורים דברים, מה אפשר לעשות. אבל אני לא חושבת שהמשרד לאיכות הסביבה תוצה להתחצף לוועדה של הכנסת או לא להופיע או להחרים דיון.

הי"ר אבי יחזקאל:

אין ספק שהמשרד לאיכות הסביבה הוא אחד המשרדים המצטיינים ביחסו לכנסת, יש הפרדה עם המיניסטרים. גברתי, אם ולך ברוח הדברים שגזברנו לפני הישיבה - אני בעד, אז תואילי להסביר את הדברים, או מר גבי נאור. בבקשה.

גבי נאור:

אדוני היושב ראש, אני מבקש רשות להגיש נייר שכבר הגשנו ליושב ראש, ואני אסביר מה הוא אומר. הנייר הזה הוא טיוטה של חוק הטיס, שבוללת את כל נוסח החוק, כפי שסוכם אצל היועצת המשפטית של הוועדה, אתי בנדלר, בעקבות הדיונים של ועדת הכלכלה בדיון האחרון.

היו"ר אבי יחזקאל:

למה זה נמטר רק היום?

גבי נאור:

כבר הסברתי אתמול ישבנו במשרד המשפטים, ואנחנו מגישים נוסח קצת משופר, כדי לשפר את החוק המוגש. בקשתי ליושב הראש לשמוע את התיקונים, ומה שתחליט הוועדה - כך תחליט.

על גבי הנייר הזה, בקויים מודגשים, ישנם התיקונים שאנחנו מציעים בעקבות הדיון שהיה אתמול אצל גברת גלוריה וייסמן.

היו"ר אבי יחזקאל:

אני מבין שהשינויים הם בסעיפים 4, 5, 6 ו-7.

גלוריה וייסמן:

אלה סעיפי עונשין. אני מדברת על עונשין באופן כללי. יש שם הסלת אחריות נושאי משרה ותאגיד, אבל זה קשור עם העונשין.

אתי בנדלר:

אם כך אני מבינה, יש כאן בקשה רשמית לרוויזיה בסעיפי העונשין.

גלוריה וייסמן:

בהחלט.

אתי בנדלר:

אני רוצה להזכיר פרוצדורה. התקנון בעצם אומר שכל עוד לא הונחה ההחלטה על שולחן הבוסת ניתן להגיש בקשה לרוויזיה. הפרשנות הרגילה בכנסת הייתה, שמי שמגיש בקשה לרוויזיה הוא חבר כנסת. בזמנו נתתי לך חוות דעת, שכאשר שר פונה בבקשה לרוויזיה, אז ראוי לכבד גם את בקשתו של השר. אני מבינה שאתם באים בעצם, בשמו של שר המשפטים, לתקן את סעיפי העונשין. ולכן, אם נראה לך, אדוני היושב ראש, העניין, אני מציעה להעמיד להצבעת חברי הכנסת את הבקשה לרוויזיה של שר המשפטים לגבי סעיפי העונשין בלבד.

היו"ר אבי יחזקאל:

רצית להעיר משהו לגבי הסעיף הנוסף?

גבי נאור:

כן. לנייר הזה הוספנו נספח נוסף, סיוטה של סעיף, שפה הוא מופיע בשם 10א, מפני שהוא סעיף עוקב להצעת החוק המקורית, אבל זה לא משנה איפה הוא ימוקם בהצעת החוק החדשה הוא מופיע, כסעיף נפרד. הוא, לדעתנו, חשוב מאוד לצורך אכיפת החוק כולו. הסעיף הזה קובע שממצאים המופקים על ידי מערכת ביטור יהיו ממצאים שייחשבו כראיה קבילה. את זה כתבתי, נדמה לי, ליושב ראש, עוד לפני כן. הסעיף הזה מוסכם על ידי משרד המשפטים, ונדמה לנו שהוא ישפר מאוד את אכיפת החוק.

היו"ר אבי יחזקאל:

אפשר להוסיף "באישור ועדת הכלכלה"?

סעיפים 4, 5, 6, 7, מלבד הרוויזיה לבקשתו - - - ?

אתי בנדלר:

סליחה, אתה מתייחס כבר לסיומת הסעיפים שהוצעה על ידי משרד המשפטים. אנחנו צריכים להתייחס לרוויזיה בנוסח שהתקבל בוועדה לסעיפים שלנו, ואנחנו מדברים על סעיפים 4-5 להצעת החוק, שבעצם הייתה אמורה להניח על שולחן הכנסת.

היו"ר אבי יחזקאל:

הרוויזיה היא בסיפים 4 ו-5 לחוק הסיס המקורי. מי בעד רוויזיה? - אושר.

אתי בנדלר:

הבקשה לרוויזיה התקבלה, ועכשיו דנים מחדש בסעיפי העונשין.

היו"ר אבי יחזקאל:

גלוריה וייסמן, את מוכנה לעבור במהירות על סעיפי העונשין?

אתי בנדלר:

תדגישי את ההבדלים בין מה שאושר לוועדה, בין הצעת החוק הממשלתית המקורית, לבין השינויים.

גלוריה וייסמן:

בסעיף 4 הוועדה החליטה שהעונש הוא מאסר של שנה או קנס פי ארבע מהקבוע בסעיף 61(א)(3) לחוק העונשין, שזה 160 אלף שקל. בחוק למניעת מפגעים העונש הוא שישה חודשי מאסר וקנס של 150 אלף שקל, לפי סעיף 61(א)(4) לחוק העונשין. אין בסעיף העונשין של הוועדה עונש גדול אם מבצעים עבירה נוספת תוך פסק זמן מסויים, דברים שנמצאים בחוק למניעת מפגעים. לכן, אנחנו מבקשים, אם אתם רואים, בסעיף 4(א) של הנוסח שהגיש מר נאור, שהמאסר יהיה שישה חודשים וקנס - 150 אלף שקל, לפי הנוסחה הזאת, שאז הקנס מתעדכן, וכפל הקנס - אם מדובר בתאגיד; ולעבירה נוספת - כפל כל הקנסות.

היו"ר אבי יחזקאל:

זה למעשה העתק מהחוק למניעת מפגעים.

גלוריה וייסמן:

בדיוק. לפי סעיף 11 של החוק למניעת מפגעים.

גדעון עזרא:

אם בפעם הראשונה זה היה פרט ופעם שנייה זה תאגיד תוך שנתיים, האם זה כפל קנס?

גלוריה וייסמן:

אם בפעם הראשונה התאגיד לא הורשה - - -

גדעון עזרא:

אם פעם ראשונה היה סייס בארקיט, סליחה על הדוגמה, ופעם שנייה היה סייס אחר בארקיט - - -

גלוריה וייסמן:

אם זה סייס אחר של ארקיט, אז זה כפל קנס.

גדעון עזרא:

זה לא ברור מהנוסח הזה.

גלוריה וייסמן:

זה ברור מאוד.

אתי בנדלר:

אדם, זה גם תאגיד.

גדעון עזרא:

אם כל פעם הטייס משלם, זה בכלל לא יגיע לתאגיד.

גבי נאור:

~~אנחנו נאשים תמיד את התאגיד.~~

גדעון עזרא:

זה לא בתוב פה.

גלוריה וייסמן:

~~אתה לא צריך לכתוב זה כרגו.~~

הסעיף שהציעה הוועדה הוא סעיף עונשי, שדורש מחשבה פלילית. בחוק למניעת מפגעים, הסעיף העונשי אינו דורש לא מחשבה פלילית וגם לא רשלנות, אלא זה סעיף של מה שנקרא, אחריות קפידה. אנחנו מבקשים לקבוע אותו דבר כאן, כי מדברים על אותו דבר.

זו לא אותה עבירה של ~~אתריות מוחלטת~~ כפי שהיתה קודם. עדיין אפשר להוכיח שלא היתה רשלנות, ואז אי-אפשר להאשים.

צבי ויינברג:

האם יש הרבה תקדימים משפטיים שקונסים את הפרט במקום התאגיד? למשל, אם הטייס של ארקיע טס איפה שהוא טס, בפקודת החברה שלו, למה שיהיה קנס על היחיד, על הטייס עצמו? זה תקדימי.

גלוריה וייסמן:

ישנם תקדימים. זאת אומרת, בכל החוקים של איכות הסביבה אין הבדל בין הפרט לתאגיד, אלא בזה שעל התאגיד הקנס הוא כפול, זה ההבדל. כלומר, העונש יותר חמור, וכך גם כאן בחוק הזה. אבל עדיין הפרט עצמו צריך לדאוג לכך. נכון שיש לו מטוס שמזהם או שעושה רעש מעבר למותר, אבל גם הוא צריך לעשות משהו כדי למנוע זאת.

היו"ר אבי יחזקאל:

בסך הכל באו משרד המשפטים, משרד התחבורה ואיכות הסביבה ואומרים, שבעניין של מפגעים ורעש צריך שתהיה סטנדרטיזציה. מה שאמרה הגברת וייסמן לפני הישיבה, היא אמרה "אנחנו רוצים, במה שכוון בחוק מניעת מפגעים, לקבוע את אותם עונשים לכולם, כי רעש זה מפגע וגאוויר זה מפגע, וכל הדברים האלה. לכן עשינו את הרוויזיה בחוק שלנו, ואנחנו מקבלים לחקיקה כמעט לגמרי את ההעתק של מניעת מפגעים.

גדעון עזרא:

אני לא מבין. אם אדם עבר שלוש פעמים עבירות תוך שנתיים?

גלוריה וייסמן:

מכפילים לו את העונש.

גדעון עזרא:

מכפילים את הכפול?

אתי בנדלר:

יש הבדלה פעם אחת.

גדעון עזרא:

ואז נשאר כפול כל הזמן?

אתי בנדלר:

כו.

היו"ר אבי יחזקאל:

מי בעד סעיף 4? - שניים בעד, אחד נמנע.

סעיף 4 לפי הנוסח החדש - אושרהיו"ר אבי יחזקאל:

אנחנו עוברים לסעיף 5.

גלוריה וייסמן:

בסעיף 5 יש שני שינויים. שינוי אחד הוא בשיעור הקנס. שיעור הקנס שנקבע בהצעת החוק של הוועדה היה 80 אלף שקל, שזה בעצם מחצית מהקנס שאפשר לתת בבית המשפט. שיעור של עבירת קנס גבוהה, כאמור, מביא את האנשים לבקש להישפט, וזה מה שאנחנו מבקשים למונע. בחוק למניעת מפגעים, מה שנקבע, שזה 10% מהקנס שיכול להטיל בית המשפט. זאת אומרת, שבעבירה ראשונה זה יהיה 15 אלף שקל, בעבירה נוספת 30 אלף שקל, לתאגיד 30 אלף שקל או 60 אלף שקל. אבל יישאר תמיד פער רב עם הקנס שבית המשפט עשוי להטיל. זה לגבי 5(א).

השינוי השני הוא לגבי 5(ג), מיהי הוועדה שתאשר אותן עבירות קנס. משרד המשפטים סבור שזאת צריכה להיות ועדת החוקה, כיוון שמיא מאשרת את רוב הקנסות. יש להם את הידע לגבי איזה סוג של עבירות מחליטים עליהן כעבירות קנס, ועל כן אנחנו מבקשים את "אישורה של ועדת החוקה".

היו"ר אבי יחזקאל:

למי בדיוק יש בוועדת החוקה, חוק ומשפט הידע על עבירות קנס בתחום רעש מטוסיים?

גלוריה וייסמן:

הם ילמדו, כמו שהם לומדים לגבי כל יתר העבירות.

היו"ר אבי יחזקאל:

האם גברתי נותנת את ההזדמנות לוועדת הכלכלה גם ללמוד? בעיני יש טעם לפגם בזה שנוטלים מוועדות הכנסת השונות סוגיות הקשורות בתחום אחריותן, ושהן מעמיקות באותם תחומים זמן רב, ופתאום, את החלק של ההיבטים הכספיים, קרי, הסנקציות הכספיות, נותנים לוועדת החוקה. בזמן האחרון, תעבורה - ועדת חוקה, כל דבר - ועדת חוקה. אני יודע שבוועדת חוקה יש חברי כנסת מצויינים, כולם עוסקים בכל התחומים, ובעיקר בתחום המשפטי. אבל מכיוון שגם לנו יש יועצים משפטיים וגם חלקנו עורכי דין וכלכלנים ועוסקים בנושאים הספציפיים, אז נגזר עלינו להשאיר את העניינים הכספיים לוועדת החוקה? - אני חושב שזה לא נכון. לכן, אני אישית, לא מקבל את העניין. אני חושב שוועדת הכלכלה תדון גם בעניין גובה הקנסות.

גלוריה וייסמן:

הוועדה תחליט.

אתי בנדלר:

אני רוצה להתייחס לשני דברים בדבריה של גברתי וייסמן, שהיא מייצגת נאמנה את עמדת המחלקה הפלילית במשרד המשפטים. השיחה הזאת בערכה בינינו כבר בעבר, ולכן אני שמה את זה גם על השולחן.

בזמנו, בעקבות הנושא של עבירות קנס בעבירות תעבורה, היה דיון במשרד המשפטים, שהוזמנתי אליו, אצל יהודית קרפ, בהשתתפות יהושע שופמן, שניים מהמשנים ליועץ המשפטי לממשלה, כדי לדון בעמדת משרד המשפטים לגבי השאלה, מיהי הוועדה המוסמכת בכנסת לדון בנושא של גובה הקנסות בעבירות תעבורה אז, שנקבעו בעבירות קנס. עמדת משרד המשפטים,

כפי ששמעתי אותה במו אוזני, היא שמשרד המשפטים לא יתערב בשאלה מיהי הוועדה המוסמכת לדון בבנסת. זאת היתה העמדה הרשמית בעקבות אותה ישיבה.

לנושא השני, יש כאן באמת חילוקי דיעות. ועדת הכלכלה סבורה שאם היא מתמחה בנושא מסויים, והיא רוצה לקבוע מדיניות בנושא, יש לה מה לומר גם לגבי גובה הקנסות שייקבעו באותו תחום.

לצד הפורמלי. הרוויזיה היתה לגבי סעיפים 4 ו-5, שבהצעת החוק שהוכנה, הנושא הזה של הוועדה המוסמכת הופיע בסעיף 7(ב), שלגביו לא היתה רוויזיה. אז אם כאן בקשה לרוויזיה, שאדוני, היושב ראש, מעמיד להצבעה, אני חושבת שאין מה לדון בכך.

היו"ר אבי יחזקאל:

אנחנו נאשר את סעיף 5, למעט אותו סעיף 5(ג), שממילא אינו קשור בעניין.

אתי בנדלר:

כמובן שאנחנו נכניס לסעיף 5(א), אולי גם 5(ב), שהקביעות האלה טעונות הסכמה של שר המשפטים. את סעיף קטן (ג) מוחקים.

גלוריה וייסמן:

את הסכמתו של שר המשפטים את מכניסה?

אתי בנדלר:

כן.

היו"ר אבי יחזקאל:

סעיפים 5(א) ו-5(ב), מי בעד? - סעיפים קטנים 5(א) ו-5(ב) אושרו.

סעיפים קטנים 5(א) ו-5(ב) - אושרו

היו"ר אבי יחזקאל:

אנחנו עוברים לסעיף 6.

גלוריה וייסמן:

סעיף 6 הוא גם סעיף שנמצא בחוק למניעת מפגעים.

היו"ר אבי יחזקאל:

ממש העתק?

גלוריה וייסמן:

ממש העתק.

היו"ר אבי יחזקאל:

אז אני מכיר את העניין, וגם חבר הכנסת ויינברג מכיר את העניין.

היו"ר אבי יחזקאל:

מי בעד סעיף 6? - סעיף 6 התקבל.

סעיף 6 - אושר

היו"ר אבי יחזקאל:

אנחנו עוברים לסעיף 7.

גלוריה וייסמן:

סעיף 7 זה סעיף שדווקא נמצא בהצעת חוק הסיס. כדי להפעיל את החלק של החוק שיועבר עכשיו, צריך שיהיו פקחים שיוכלו לרשום דוחות, כי אחרת מה עשינו? סעיף 7, בעצם, לוקח מהצעת חוק הסיס חלק מההוראות לעניין פקחים.

היו"ר אבי יחזקאל:

אפשר להוסיף שר התחבורה "רשאי למנות" או שלא צריך?

גלוריה וייסמן:

"השר" הוא שר התחבורה.

גלוריה וייסמן:

כשהוועדה תסיים את עבודתה, אז יהיה צורך לתאם את הסעיפים האלה.

היו"ר אבי יחזקאל:

מי בעד סעיף 7? מי נגד? - אושר

סעיף 7 - אושרהיו"ר אבי יחזקאל:

אישרנו את החלק של בקשתה של הגברת וייסמן.

אתי בנדלר:

הוועדה דנה בסעיפים 4 עד 7, שבהצעה החדשה, במקום סעיפים 4 ו-5 שבהצעה הקודמת.

היו"ר אבי יחזקאל:

סעיף 9 יוד.

גבי נאור:

הסבדתי ליושב ראש ובוועדה, שאנחנו רוצים להוסיף את העמוד האחרון, סעיף 10א - ממצאים המופקים על ידי מערכת ניטור כראיה קבילה.

היו"ר אבי יחזקאל:

פה יש עניין של קבילות המבצעים בעניין של הניטור.

ירוחם איש-גור:

יש לנו בעיה עם זה.

היו"ר אבי יחזקאל:

עכשיו רוצים לתת לזה שינויים.

ירוחם איש-גור:

מערכת ניטור, זה לא מספיק.

היו"ר אבי יחזקאל:

קח בינתיים את מה שיש לך ביד. נסכם את זה, ואחר כך נשכלל. הרי חוק הסיס שוכב פה ארבע שנים.

יאיר טאו:

הדברים הם בבחינת האבהא תליא.

הי"ר אבי יחזקאל:

אם הדברים בבחינת האבהא תליא, לא נגיע לשום מקום. היועץ המשפטי של משרד התחבורה אומר: אני רוצה לחזק את סוגיית הניטור, לתת קבילות משפטית לעניין.

גבי נאור:

(קורא סעיפים 10א(א), (1) ו-2) להצעה החדשה).

המומחים יחליטו אם זה צריך להיות "מידת" או "מפלס".

סטיליאן גלברג:

"מפלס".

גבי נאור:

אז למחוק את "מידת".

(קורא סעיפים 10א(א)(3), (4) להצעה החדשה).

אתי בנדלר:

איך מערכת הניטור קובעת מה מספר הטיסה?

הי"ר אבי יחזקאל:

לאנשי הרשות יש הערות כלשהן?

אריה גלעד:

הנושא של "נתיב נחיתתו", אני חושב שהוא דורש הבהרה. הנושא של נתיב עזיבה הוא ברור. הוא מבוסס על איזה עזר ניווט. כשמדברים על "נתיב נחיתתו", זהו מבוסס על עזר ניווט, זה בסדר. אבל אם הוא לא מבוסס על עזר ניווט, אני חושב שיש בעיה.

גבי נאור:

הממצאים לא יזכרו לגבי בבהירות.

הי"ר אבי יחזקאל:

הוא לא קשור בעניין הזה.

יאיר טאו:

אין מערכת ניטור לנחיתה.

אריה גלעד:

ברגע שהוא מבוסס על עזר ניווט זה ברור וחד-משמעי.

גבי נאור:

מבוסס רק על עזר ניווט. אם הוא בתווי הטיסה של מערכת הניטור, בין בנחיתה ובין בהמראה, הממצאים יראו.

הי"ר אבי יחזקאל:

אדוני, היועץ המשפטי של משרד התחבורה, אני משער שבשהבאת את זה לבאן זה נבדק.

גבי נאור:

זה נבדק על ידי אנשי מקצוע, לרבות המשרד לאיכות הסביבה.

היו"ר אבי יחזקאל:

יש לי בעיה בעניין. כשבאים לכאן נציגים של אותו גוף או של אותו משרד ומתדיינים ביניהם, אני בסוף שהרשות תומכת במשרד התחבורה גם בעניין זה.

אתי בנדלר:

שאלתי היתה, האם למערכת הזאת יש גם ממצא לגבי מספר הטיסה?

גבי נאור:

כן.

בסעיף 10א(ב) היה במקור "שר התחבורה בהסכמת שר המשפטים" וזה שונה ל"שר המשפטים בהסכמת שר התחבורה".

היו"ר אבי יחזקאל:

באישור ועדת הכלכלה.

גלוריה וייסמן:

זה סכני.

גבי נאור:

כאן מדובר בסעיף שמדבר על דיני ראיות, וזה בסמכות שר המשפטים, לכן הפכנו כאן את הסדר.

גלוריה וייסמן:

ודאי, זה כדי לדעת אם הראיות קבילות, זה סדרי דין פליליים.

אתי בנדלר:

גלוריה וייסמן, הסעיף המקביל לגבי ממצאים ממצלמות, האם הם טעונים אישור ועדת חוקה?

גלוריה וייסמן:

אני לא יכולה להגיד.

אתי בנדלר:

כי אם הסעיף המקביל לגבי ממצאים טעון אישור ועדת התחבורה, צודק היושב ראש, שאומר: אם כך, אנחנו רוצים שתמצאים לגבי מערכת הניטור יהיו טעונים אישור ועדת הכלכלה. אם גם שם, בגלל שזה סדרי דין וראיות בלבד, אין צורך באישור ועדה, אז ברגע שגם שם - - -

גלוריה וייסמן:

אם הנתונים שאמרה אתי בנדלר טעונים אישור של ועדה, אנחנו נוסיף "באישורה של ועדת הכלכלה".

גבי נאור:

(קורא סעיפים 10א(ב)(1), (2), (3) ו-10א(ג) מההצעה החדשה).

אתי בנדלר:

אני רק מפנה את תשומת הלב, אדוני היושב ראש, שמדובר כאן במערכות שבעצם מודדות את מפלס הרעש אך ורק בהמראה ובנחיתה ולא בנתיבים. למשל, לא יכולים לפי הגדרה זאת, ותתקן אותי אם אני טועה, למדוד את מפלס הרעש כשהמטוס נמצא כבר באוויר, אחרי שהוא גמר להמריא והוא סט מעל ריבז או בלוסיג.

גבי נאור:

נכון.

הי"ר אבי יחזקאל:

אנשי הרשות, יש הערה? מדובר כאן רק על המראה ונחיתה?

אתי בנדלר:

"המיועדת למדוד רעש של כלי טיס ממריאים או נוחתים".

הי"ר אבי יחזקאל:

או טסים.

אתי בנדלר:

השאלה, אם המכשיר יכול בכלל למדוד את זה.

הי"ר אבי יחזקאל:

מכשירי הניטור יכולים למדוד רעש של כלי טיס טסים?

רון עציון:

כאשר המטוס נמצא מעל החלק היבשתי הוא בתהליך נחיתה או בתהליך המראה.

הי"ר אבי יחזקאל:

ראיתי לא מעט מטוסים מסתובבים מעל חולון וראשון-לציון.

רון עציון:

הם בתחום הזה.

הי"ר אבי יחזקאל:

זה נקרא בתהליך הנחיתה?

רון עציון:

לסיבובים האלה אין שום קשר לפעילות של נמל התעופה בן-גוריון.

יאיר טאו:

יש קשר, הם בהמתנה.

הי"ר אבי יחזקאל:

לכן אני תוהה, אדוני, האם לא כדאי להוסיף גם את המילה "טסים", לא רק נחיתה והמראה. האם מערכת הניטור בנויה לקלוט את זה?

סטיליאן גלברג:

מערכת הניטור מודדת רעש, למיקרופון אין שום מושג אם אני בזמן היציאה שלי מוועדת הכלכלה, כעצתך, או בזמן בניסתי לנודעה.

היו"ר אבי יחזקאל:

אמרתי שתצא, ואני מתנצל, אדוני.

סטיליאן גלברג:

עם זאת יש נתונים לגבי כל המסוסיים שפוקדים את המרחב האווירי של נמל התעופה בן-גוריון, ואין שום בעיה להכניס גם "ממריאים", גם "נוחתים" וגם "ססים".

אתי בנדלר:

האם זה יהיה נכון, לכל מי שמכיר את המערכת, שאין לי מושג במה מדובר, להוסיף "המיועדת למדוד רעש של בלי טיס ממריאים או נוחתים בשדה התעופה, לרבות בתהליכים של לקדאת או אחרי המראה או נחיתה", משהו כזה, אני לא מדברת כרגע על הנוסח עצמו. כי אני מבינה שהסיבובים מעל חולון, זה כאשר אומרים להם שעדיין הם לא יכולים לנחות.

ירוחם איש-גור:

לא. זה גם סתם.

היו"ר אבי יחזקאל:

אדוני היועץ המשפטי, מרגע זה בעקבות ההערה של נציג איכות הסביבה, אנחנו נחפש רק את הפתרון הניסוחי. אם מישהו מהמשפטים יואיל לתת לי פתרון ניסוחי, אני אודה לו. כלומר, אני רוצה לא רק נחיתה והמראה, אני רוצה גם טיסה.

גלוריה וייסמן:

"נתיב המראתו או נחיתתו".

גבי ואור:

צריך לקבל גיבוי של איש המקצוע.

היו"ר אבי יחזקאל:

אני מסתפק עכשיו בגיבוי של אנשי המשפט. הציע היועץ המשפטי של הרשות לשים את הנקודה רק אחרי כלי טיס, ואז העניין של ממריאים או נוחתים בשדה התעופה - לא רלוונטי.

גלוריה וייסמן:

אני מציע "נתיב המראתו או נחיתתו של כלי טיס או בזמן הססתו".

אתי בנדלר:

אני חושבת שזו הצעה מצויינת.

יש כאן שני דברים. יש כאן מה זה בכלל מערכת ניטור למדידת רעש מכלי טיס. אחר כך השאלה היא, למה ההגדרה הזאת משמשת בסעיף האופרטיבי, שהוא בסעיף קטן (א) לעניין הזה. אז קודם כל, לעניין ההגדרה, נדמה לי, שהצעתו של גדי רובין היא הצעה מצויינת, שההגדרה תסתיים במלים "למדוד רעש של כלי טיס". למחוק את המלים "ממריאים או נוחתים בשדה התעופה". אחר כך, כשאנחנו מדברים מהי מודדת, אז יש בסעיף קטן (א), בסעיף (1) "נתיב המראתו או נחיתתו של כלי טיס", לאו דווקא בשעת ההמראה, זה כל הנתיב, גלוריה וייסמן.

גלוריה וייסמן:

למה אמרתי להוסיף "או בזמן הססתו"? - כיוון ששמענו שהוא לאו דווקא נמצא בנתיב של המראה או נחיתה.

אתי בנדלר:

את רוצה להרחיב את זה? מצויין.

גבי נאור:

אפשר לכתוב "נתיב סיסטו, המראתו או נחיתתו".

גלוריה וייסמן:

אני אמרתי נתיב המראתו או נחיתתו של כלי סיס או בזמן הססתו, ועל הניסוח המדויק נשב ביחד.

הי"ר אבי יחזקאל:

תודם לך.

אופיר קרני:

אני נציג משרד האוצר. אני לא גורם מקצועי בתחום הזה, אבל אני פשוט שומע פה הרבה רחשים של אנשי מקצוע בתחום.

הי"ר אבי יחזקאל:

אני מציע לך לשמוע את הרחשים לפני הישיבה.

אופיר קרני:

אני לא מבחין פה בגורם ספציפי. אני רק אומר שלדעתי צריך להיזהר מהניסוח כפי שעכשיו הוצע. יש, לפחות לפי מה שאני שומע, איזו בעייתיות בהפעלת גמל התעופה בן-גוריון.

הי"ר אבי יחזקאל:

אני מצטער שאני עונה כך, אבל אתה עוסק בסוגיות מקצועיות או תקציביות?

אופיר קרני:

אני לא עוסק בסוגיות תקציביות, אני רק חושב שלא כל גורמי המקצוע, הכי רלוונטיים בנושא, נתנו פה ביטוי למקצועיות שלהם, בויסום בפי שסוכם.

גבי נאור:

אנחנו מכבדים את נציגי האוצר, ולכן אני רוצה להדגיע אותו, הסעיף הזה נוסח בתיאום מלא עם רשות שדות התעופה, אשר מפעילה בבר את מערכת הניסוח, וחזקה על הרשות שבדקה את כל העניין המקצועי של הדבר הזה. לומר שאנחנו זורקים ניסוח פעם ראשונה פה, זה נראה לי דבר מאוד מוזר, בעוד שאנחנו מסתמך בכלל על רחשים שאתה שומע בסביבה. הדבר הזה נעשה על ידי מיטב אנשי המקצוע של הרשות.

אופיר קרני:

אני סומך את ידי על גורמי המקצוע של הרשות, אם הרשות סמכה ידיה על הניסוח הספציפי הזה.

הי"ר אבי יחזקאל:

אדוני חבר מועצת העיר, מר טאו, מה יש לך לומר?

י"ר טאו:

בכל מה שאנחנו מתקדמים תבורך ותבורכו, אבל אנחנו גורסים שיש בעיה של נתיבים, הואיל וחלק גדול מהטייסים חורג מהנתיבים, ואז ממילא מערכת הניסוח לא מודדת אותם. זה מסדך אדיר, שלדעתי לא נתנו אליו פה את הדעת.

הי"ר אבי יחזקאל:

גברת וייסמן מציעה את הטיסה כולה.

יאיר טאו:

יש עוד מכשיר שנקרא מעקב מכ"ם והוא שומר על הנתיב.

היור אבי יחזקאל:

על זה היה ויכוח בפעם הקודמת.

יאיר טאו:

זה קשור לרעש, בגלל שהוא בכלל לא נמדד. הרעשים שהוא נמדד הם כל כך קטנים, הוא כאילו בסדר, ולמעשה הוא מייצר רעש הרבה יותר גדול, וזה מסרד אדיר.

היור אבי יחזקאל:

עולה פה העניין של מכשיר נוסף, מה מעמדו ומה קבילותו. כבר אמרתי בישיבה הקודמת, רבותי, ולך לאט לאט. נגיע עכשיו למכשירי הניטור. אני מודה למשרד התחבורה שנתן לזה קבילות וראיה, והנה אנחנו מריצים את העניין ויש סנקציות על טייסים, יש עונשים לא קלים. מר טאו, השלב הבא שנדון, נדון גם בעניין של מכשיר המכ"ם.

גבי נאור:

אני רוצה להרגיע.

יאיר טאו:

שש טיסות ברחו ממעקב המכ"ם. מה יהיה איתן?

גבי נאור:

כל מדידת רעש בכל מקום ברחבי הארץ נתונה לאישור. אם יש את תקני הרעש, זה לא פוסל כל אמצעי ראיתי אחר.

יאיר טאו:

אבל הם לא נמדדים.

גבי נאור:

זה לא פוסל, אלא שההבדל הוא, שכאן יש ראיה קבילה וזה מקל על מערכת הדיונים בבית משפט, וכל אמצעי הובחה אחר גם הוא אפשרי.

היור אבי יחזקאל:

אדוני, נציג המשרד לאיכות הסביבה.

סטיליאן גלברג:

מה שיאיר טאו אומר, זה למעשה לאו דווקא להסתמך על מכ"ם, אלא להוסיף עוד מערכות ניטור שיתפסו גם את המטוסים שחורגים מהגבילים, והניטוח הזה מאפשר. כל עוד אתה לא מוגבל לנתיב המראה או נחיתה, אתה יכול להוסיף שורה של מערכות נוספות, שיתפסו כל מטוס, חורג ככל שיהיה.

היור אבי יחזקאל:

תפסת מרובה - לא תפסת.

אדוני, נציג המשרד לאיכות הסביבה, אני מבקש להתנצל בפניך כאיש שבא לוועדה, לא התכוונתי חלילה במישור האישי, לחלוטין לא. אני גם רוצה לציין לגבי היועצת המשפטית, גברת וייסמן שהסיבה שבפעם הקודמת לא הגיעה היתה סיבה אישית, אני מאחל לך שלא תדעי עוד צער.

למרות בקשתי, נציג המשרד לאיכות הסביבה לא הצליח, לסעמי, להבהיר איזה בעיות, אם בכלל, נוצרות כתוצאה מהחלטה על פיצול החוק. היועץ המשפטי לא הגיע לישיבה זו.

ואף נציג ממשלה לא הבהיר מה לא בסדר בעניין. לפיכך, דנו בכל הבקשות לרוויזיה, הן נתקבלו. הצעת החוק שונתה בהתאם.

ההחלטה היא להניח לקריאה שנייה ושלישית את החלק שאושר.

גבי ואור:

המנכ"ל שלי ביקש לומר לוועדה, וזה קשור למר גלברג. באותה שיחה בין מנכ"ל משרד התחבורה - - -

היו"ר אבי יחזקאל:

קודם אני רוצה לאשר.

בעיני, חוק הטיס, מסיבות של לחצים של זמן שכב והעלה אבק. אני שמח שבטוגיית הרעש התקדמו, אני שמח שהתאמו אותם פחות או יותר. לחוק למוניעת מפגעים, אני גם אודיע שהוא רק חלק מחוק עתידי, כפי שאמרה היועצת המשפטית של הוועדה, במידה והעניין הזה יעלה, לא תהיה בעיה.

חשוב לי מאוד שהתושבים באזור המרכז יבינו שאנחנו התקדמו בעניין הניטור, התקדמו בעניין הסנקציות האישיות, הבטפיות על סייסים. הטייטס לא קיבלו זאת בהבנה.

אני קורא לרשות להגביר את מערכת הניטור. אני מצפה שהתקנות יוכנו תוך זמן קצר ביותר, קרי, עוד בתקופת הפגרה יוכנו תקנות.

גבי נאור:

אני מעריך, כמה חודשים טובים.

היו"ר אבי יחזקאל:

אני מקווה שעוד בתקופת הפגרה יוכנו תקנות, ואני, בכל מקרה, מקווה שבתחילת המושב הבא אנחנו נקיים ישיבה בעניין התקנות בנושא זה.

אני מציע להניח את החלק שאושר לקריאה שנייה ושלישית. מי בעד? מי נגד? - אושר.

סעיפים 4, 5, 6, 7, בהצעת משרד המשפטים - אושרו,  
ובן סעיף 10 בברור לחיקון בריטוח

גבי נאור:

אדוני היושב ראש, מנכ"ל משרד התחבורה ביקש ממני להביא לפני יושב ראש הוועדה, שהוא דיבר עם מנכ"לית המשרד לאיכות הסביבה בקשר להסתייגות המשרד לאיכות הסביבה מהצעת החוק, שיש בכוונתם, דרך אגב, גם לבקש מהממשלה למשוך את ההצעה לפני הקריאה השנייה והשלישית. שני המנכ"לים של שני המשרדים, בעצה משותפת ביניהם, ביקשו מהוועדה לדחות את עניין הגשת הבקשה לשבוע ימים.

היו"ר אבי יחזקאל:

התשובה שלילית. בדיוק בעוד שבוע אנחנו יוצאים לפגרה.

אתי בודלר:

הבנתי שהחלטתו של יושב ראש הכנסת היא לא להניח הצעות חוק שיתקבלו השבוע לקריאה שנייה ושלישית, אלא אם כן אלה מקרים חריגים. אני מבינה שבאן אין מקרה חריג, ולא נניח את הצעת החוק הזאת?

היו"ר אבי יחזקאל:

נכון.

גלוריה וייסמן:

אני מבקשת להודות ליושב ראש על-כך ששמע את הבקשות שלנו, שאומנם הגיעו מאוחר, במכתבים שהיו עם שגיאות דפוס ובן הלאה, אבל אני מודה כי זה היה מאוד חשוב לנו.

הי"ר אבי יחזקאל:

אני מודה לך מאוד.

רון עציון:

אנחנו, ברשות שדות התעופה, גאים מאוד במערכת הניטור, ומבקשים מוועדת הכלכלה של הכנסת שתבוא לביקור ולהתרשמות.

הי"ר אבי יחזקאל:

אני אשמח הישיבה נעולה.

הישיבה ננעלה בשעה 11:00