

פרוטוקול מס' 267

מישיבת ועדת הכלכלה
יום רביעי, י"ז באייר התשנ"ח (13 במאי 1998), שעה 09:10

נוכחים:

חברי הוועדה:
אברהם יחזקאל - היו"ר
עבד-אלמאלכ דהאמשה
אברהם פורז

מוזמנים:

נחום לנגנטל	- מנכ"ל משרד התחבורה
עו"ד גבי נאור	- יועץ משפטי, משרד התחבורה
עו"ד מלי סיטון	- סגנית היועץ המשפטי, משרד התחבורה
עו"ד שי סולברג	- עוזר לשר התחבורה
אבי ירושלמי	- מנהל אגף כלכלה ותכנון, משרד התחבורה
אבנר עבדיה	- משרד התחבורה
שרית פרידמן	- משרד התחבורה
אבנר ירקוני	- ראש מינהל התעופה האזרחית
יאב לבנה	- ממונה תקינה, מינהל התעופה האזרחית
רותי שפריר	- מ"מ סגן ראש לנושא מבצעים, מינהל התעופה האזרחית
אבי קוסטליץ	- מנכ"ל רשות שדות התעופה
עו"ד מירי גרוסמן	- לשכה משפטית, רשות שדות התעופה
יחזקאל דסקל	- סמנכ"ל תכנון ופיתוח, רשות שדות התעופה
רון עציון	- אחראי תחום איכות הסביבה, רשות שדות התעופה
ד"ר גדי רובין	- יועץ משפטי, רשות שדות התעופה
עו"ד גלוריה וייסמן	- משרד המשפטים
עו"ד בני רובין	- משרד המשפטים
עו"ד יפעת רווה	- משרד המשפטים
עו"ד טל כהן	- משרד המשפטים
אופיר קרני	- רפרנט אגף התקציבים, משרד האוצר
עו"ד ישי יודקביץ	- לשכה משפטית, משרד הבטחון
אל"מ יוחנן לוקר	- ראש מחלקת תקינה וארגון, צה"ל, משרד הבטחון
עו"ד רות חטנברג	- יועצת משפטית, המשרד לאיכות הסביבה
עו"ד איילת רזן	- לשכה משפטית, המשרד לאיכות הסביבה
נצ"מ יעקב בירן	- ראש יחידת מסוקים, המשרד לבטחון פנים
עידית הוד	- יועצת לענייני איכות הסביבה, מרכז השלטון המקומי
מרק רומן	- יו"ר איגוד הטייסים
אריק אלוף	- איגוד הטייסים
עמרי טלמון	- אגודת התעופה
יצחק גולן	- טייס ראשי, אל-על
איתן ערב	- קברניט אל-על
עו"ד רחל קציר	- יועצת משפטית, אל-על
עו"ד דני יערי	- מזכיר ויועץ משפטי, ארקיע
רן אבשלום	- יו"ר ועד הטייסים, ההסתדרות הכללית
מיכאל כוכבי	- יו"ר ועד אל-על, ההסתדרות הכללית
יאיר טאו	- חבר מועצת עיריית חולון
ירחם אישגור	- עיריית חולון
אילן קפלן	

פרופ' מרדכי קרמניצר - האוניברסיטה העברית

עו"ד שי שוהמי	
עו"ד שבדיה רזיאל	- פנל חברות התעופה הזרות
אליקים סלע	- מושב צפריה
ציפי רון	- חיים וסביבה
דפנה הר-אבן	- הרשות להגנת הטבע

היועצת המשפטית: אתי בנדלר

מנהלת הוועדה: לאה ורון

רשמה: אירית שלהבת

סדר היום: 1. השלכות קבלת חוק הטיס (מניעת רעש וזיהום אוויר), התשנ"ח-1998 על בטיחות הטיסות.

השלכות קבלת חוק הטיס (מניעת רעש וזיהום אוויר), התשנ"ח-1998 על בטיחות הטיסות

היו"ר אברהם יחזקאל:

אני שמח לראות פה את כולם, את אנשי רשות שדות התעופה ואנשי תעופה. אני מבקש לברך את ראש מינהל התעופה החדש, מר אבנר ירקוני, ומאחל לו הצלחה. אני בטוח שתעבוד היטב עם הטייסים, עם הרשות ועם כל גורמי התעופה. על פניו נראה שהמינוי הוא מינוי מצויין ואני מקווה שתמשיך ותעשה סדר בעניין. גם אנשי מינהל התעופה הקודמים היו טובים וראויים. אני רק מקווה שאתה תהיה הראשון שייפתח ויוריד את הסעיף המאפשר לראש המינהל לעסוק גם בסוגיות מסחריות ולא בטיחותיות, שהרי כפי החוק הנוכחי המינהל גם עוסק בסוגיות של מחיר. זה נכון וחשוב אבל זה לא בהכרח נכון מבחינה צרכנית.

אני חייב להעיר שאני תומך בחברי מחברת אל-על. אל-על בזמן האחרון מותקפת מכל כיוון אפשרי. היא לא מותקפת על בסיס אישי - אני חושב שהיום ההנהלה וועד העובדים והחברה באמת ממריאים יפה - אלא בסוגיות כגון השבת, שהיא סוגיה חשובה וערכית. שמעתי שרוצים לעגן את העניין בחקיקה כדי שבעתיד אל-על לא תוכל לטוס בשבת. אני חושב שזאת תהיה שערוריה ממש ואני מודיע שאני אפעיל את כל כוחי הדל ומשקלי, שהוא לא דל, כדי לסכל את החקיקה הזאת. מצפים מהם להתנהגות כלכלית. כל עוד נקבעה הנורמה אז הדברים ברורים אבל אם תהיה כוונה לתת לזה ביטוי בחקיקה פרלמנטרית אני חושב שתהיה בזה בעיה. יש עם זה גם בעיה משפטית ואני לא רוצה שניתקל פה באותה בעיה כמו בעניין הדגל.

באשר לנושא שעל סדר היום, כפי שאתם יודעים, הצעת החוק הונחה על שולחן המליאה. אני ביוזמתי ביקשתי לעכב את הקריאה השניה והשלישית. כבר נקבע מועד ליום שלישי שעבר, והחוק היה עובר, אין לי ספק בכך. נשמעו טענות שחלקן על פניו נשמעות ככדות משקל וראוי שהן תישמענה סביב שולחן זה. ולכן אנחנו בשעתיים הקרובות, הדיון ימשך עד 10:45, נשמע את הטענות, שגם הועלו על הכתב. אני מבקש להתחיל עם גברת גלוריה וייסמן, שהיא מנהלת התחום הפלילי במשרד המשפטים. היא כבר מודעת לטענות, לאחר שקראה אותן, ולכן כמנהגה היא באה מוכנה לשאול שאלות, אז בבקשה.

גלוריה וייסמן:

אני אתייחס רק למכתב של עו"ד שוהמי. הבוקר נמסרה לי חוות דעת מאוד מפורטת של פרוץ קרמניצר, מומחה למשפט פלילי, בנושא. זו חוות דעת מאוד עמוקה, שבוודאי לא לכבודו של הכותב ולא לכבודי להתייחס אליה לפני שאני קוראת אותה. אז אני מתייחסת אך ורק לדברים שנכתבו על-ידי עו"ד שוהמי.

הטענה העיקרית שלו היא שאם אותו טייס, שבאופן פתאומי או לפי פקודה של מגדל הפיקוח יצטרך, כדי להציל חיי אדם או כדי להציל את הרכוש, את המטוס או דברים אחרים, להפר הוראה מהוראות החוק בעניין זיהום אוויר ורעש, הטענה היא שאנחנו קבענו עבירה ולא נתנו לאותו טייס שום הגנה. בחר שהדאגה הראשונית של הטייס ישנה ותהיה להציל את חיי האדם במטוס ולהציל את המטוס אך הוא ייקח בחשבון גם את הנושא של פגיעה אפשרית באיכות הסביבה או בכללים למניעת רעש בגלל אותה פעולה שהוא צריך לעשות כדי להציל חיי אדם. ועל כן, מאחר שנקבעה עבירה של אחריות קפידה הוא יועמד לדין, ואם הוא יועמד לדין קבועים בהצעת החוק עונשים שונים.

אתי בנדלר:

כדי שהתמונה תהיה ברורה, אולי תסבירי למי מהנוכחים שאיננו יודע על מה מדובר מה היא אחריות קפידה.

גלוריה וייסמן:

עבירה של אחריות קפידה היא עבירה שלא צריך להוכיח לגביה מחשבה פלילית, זאת אומרת מודעות למרכיבי העבירה, וגם לא רשלנות. אלה עבירות שהן בהכרח צריכות להיות נדירות מאוד ואנחנו קובעים אותן כאשר יש נושא שהוא נתון להגנה מיוחדת. לגבי אותם נושאים אנחנו מבקשים מאדם שתהיה לו הקפדה יתרה על הוראות החוק. למשל יש לנו את זה בחקיקה ישנה לגבי בטיחות בעבודה, בוודאי גם בבטיחות בתחבורה הציבורית לפי פקודת התעבורה, ובוודאי שזה היה גם בחוק הטייס, בצורה זו או אחרת. בכל אחד מהחוקים זה נכתב לצורך מסויים.

אנחנו חיים היום במצב שונה ממה שהיה בזמן שנחקק חוק הטייס והתקנות על-פיו, שהזכרו בנייר של עו"ד שוהמי. בשנת 1995 התקבל החלק המקדמי והכללי של חוק העונשין ושם נקבעו הוראות כלליות לעניין אחריות פלילית, שהן הוראות שחלות לגבי כל העבירות, יהיו כתובות איפה שהן יהיו קבועות, וגם לגבי כל סוגי העבירות: אלה שהן מחשבה פלילית, אלה שהן רשלנות, וגם העבירות של אחריות קפידה.

באותו חוק עונשין חדש נקבעו סייגים לאחריות פלילית. לענייננו יש שני סייגים שבאים בחשבון. הראשון הוא סייג הצורך, שאני אחר-כך אקרא לכם, שאומר שכאשר אדם נמצא באירוע שיש סכנה מיידית לחייו או לחיי זולתו, או שיש סכנה לרכוש, שלו או של זולתו, הוא רשאי לעשות פעולות שהן עבירה כדי להציל חיי אדם, שלו או של זולתו.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אני בכוונה רוצה להדגיש את העניין כדי להבין, כי אני לא משפטן, לצערי. אני רואה שבישיבות הוועדה בערך 90% הם או משפטנים או אנשים שבאים ממשפטנים. אני לפחות כלכלן.

אברהם פורח:

גם בוועדת החוקה חוק ומשפט היתה במשך הרבה שנים מסורת שיושבי-הראש הם משפטנים. המסורת הזאת נשברה לאחרונה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

מה שאת אומרת, שאותו סעיף בחוק העונשין, שהתקבל בשנת 1995, למעשה מאפשר לכל מי שנקרה איום על חייו או על חיי אלו שמופקדים בידיו, יש לו את האפשרות להגן על אותם חיים וזו איננה עבירה פלילית.

גלוריה וייסמן:

נכון. בואו ניקח דוגמא דראסטית. הטייס נמצא במסלול של המראה או של נחיתה ופתאום הוא רואה להקה של ציפורים שעלולה להפריע לו, או שיש משב רוח פתאומי וחזק שמחייב אותו לעשות משהו. אז ברור שהוא רשאי לנקוט בכל פעולה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

הוא אפילו חייב, למעשה.

גלוריה וייסמן:

הוא חייב והוא רשאי לעשות כל פעולה כדי להציל את חייו, את חיי הנוסעים ואת המטוס. אם על-ידי כך הוא פוגע בהוראות בקשר למניעת רעש או בקשר לזיהום אוויר, אז זה לא רלוונטי. זה סייג אחד - סעיף 34(יא) לחוק העונשין החדש.

אברהם פורח:

אבל איך זה מסתדר עם סעיף 5(ג) אצלנו, שבו כתוב "עבירה לפי סעיף זה אינה טעונה מחשבה פלילית או רשלנות"?

גלוריה וייסמן:

הסייגים הם לגבי כל סוגי העבירות, הסייגים הם לא רק לעבירות של מחשבה פלילית, מכיוון שאחרת זה דבר שהיה מנוגד להיגיון המשפטי שיש בסייגים, ובכלל בחלק הכללי של חוק העונשין.

הסייג השני שהוא רלוונטי לענייננו זה כאשר אותו טייס מקבל ממגדל הפיקוח הוראה לטוס במסלול מסוים, כאשר נסיעה באותו מסלול יש בה הפרה מהוראות החוק. גם כאן יש את הסייג של הציבור, שאומר שאם הוא עושה דבר על-פי צו של מישהו שהוא צריך לציית לו הוא איננו חב אחריות פלילית על מעשיו.

ועדת הכלכלה
13.05.98

אברהם פורח:

אולי זו פקודה בלתי חוקית בעליל שאסור לו לבצע.

גלוריה וייסמן:

בנושא הזה של פקודה בלתי חוקית בעליל - והיו דיונים מאוד מעמיקים, בוודאי פרופ' קרמניצר יוכל להרחיב בעניין הזה - הטיעון למשל של אחד ממציעי הצעת החוק הזאת, שהיה מבוסס על הצעה שהכין פרופ' קרמניצר, פרופ' פלר דגל בעמדה שכל צו שניתן לאדם כאשר הן נותן הצו והן מקבל הצו מודעים לכך שזאת פעולה אסורה על-פי הדין, את הדברים האלה לא צריך לבצע. למשל, כשמפקד בצבא אומר לנהג שלו לנסוע במהירות של 200 קילומטר לשעה, כשהוא יודע שמותר לנסוע רק במהירות של 100 קילומטר לשעה. הופיע בפני ועדת החוקה חוק ומשפט הרמטכ"ל דאז, חבר הכנסת אהוד ברק, והוא בכל זאת ביקש להשאיר את המצב כפי שהוא היה עד הדין בסעיפים האלה, זאת אומרת שמדברים על הוראות ועל צווים שיש בהם פסול חמור ביותר, כמו למשל לתת הוראה לכיתת חיילים לירות בקבוצת אנשים שאין שום סיבה להרוג אותם או לפצוע אותן.

יכול להיות שהטייס יודע שכאשר מגדל הפיקוח אומר לו להמריא או לנחות במסלול א', הוא יודע שנותנים לו הוראה שהיא בניגוד להוראות של החוק בעניין מניעת רעש וזיהום אוויר אך הוא עדיין צריך לציית להוראה.

הי"ר אברהם יחזקאל:

אבל האמת היא שזה החלק שהוא פחות בעייתי. בהנחה שמגדל הפיקוח נותן את ההוראה אז למעשה מי שאחראי לכאורה הוא נותן ההוראה, אם בכלל.

גלוריה וייסמן:

מי שיצטרך לתת את הדין אחר-כך זה אותו אדם במגדל הפיקוח שנתן את ההוראה.

הי"ר אברהם יחזקאל:

לי חשוב להבין את החלק הראשון. למעשה לא עומדת פה הטענה של מה שנקרא בטיחות חיי הטייס ונוסעיו אל מול איכות חיייו של התושב באותו איזור טיסה. מבחינתי חשוב מאוד שיובהר שכל טייס יוכל לטוס בכל מקום, בכל שעה ובכל מסלול כאשר הוא חש באינסטינקט המקצועי והבריאי שלו שיש סכנה לחייו או לחיי נוסעיו. זה מאוד חשוב.

גלוריה וייסמן:

אז זה נותן את ההגנה במידת הצורך, מאפשר לטייס לפעול בצורה כזאת.

הי"ר אברהם יחזקאל:

אני גם רוצה לשאול שאלה פרוצדורלית, שגם היא חשובה לי. את הנושא הזה כבר הבנתי וזה נראה לי מספק אך בואי נרחיב. מה קורה כאשר הוא נוחת למטה? האם הוא צריך לתת דין וחשבון לאחר מכן?

גלוריה וייסמן:

על כך אני לא יודעת.

אברהם פורח:

אם מישהו יחליט להעמיד אותו לדין.

מיכאל כוכבי:

הוא צריך עורך-דין על המסלול.

ועדת הכלכלה
13.05.98

גלוריה וייסמן:

הוא לא צריך עורך-דין על המסלול.

עובדיה חיאל:

כל הטייסים יצטרכו להיות משפטנים.

אתי במלר:

ממש לא.

היו"ר אברהם יחזקאל:

סליחה, אני הבטחתי להקשיב לכל הטענות, גם אם תהיינה קשות ולא תמיד נכונות.

גלוריה וייסמן:

הטייס צריך להמשיך להתנהג כפי שהוא התנהג עד כה. אותה הגנה שהיתה לו תישאר. אפשר להגיד שגם לפי החוק הקיים היו כתובות עבירות בצורה זו או אחרת, אז גם את זה הוא היה צריך לדעת.

עובדיה חיאל:

אז נעשה קורס לכל חברות התעופה, שיימדו את החוק הישראלי.

גלוריה וייסמן:

הטייס יודע לא רק אינסטינקטיבית אלא גם כמקצוען שקודם כל הוא צריך להציל את חיי הנוסעים שנמצאים במטוס, את עצמו ואת המטוס. את זה הוא יודע, אני מתארת לעצמי שאני לא צריכה להרבות במילים בעניין הזה.

שי שוהמי:

ואחר-כך הוא מבלה שבוע בחקירות.

היו"ר אברהם יחזקאל:

סלח לי אדוני, תן לי לשמור על כבודה כגברת לפחות, לא רק כאשת מקצוע מעולה, כקולגה שלך.

גלוריה וייסמן:

מה שאולי צריך להוסיף בתקנות, אם זה יראה לנכון, נוכל לקבוע שאם הוא סטה מהמסלול מכיוון שהיתה לו בעיה של סכנת חיים, שירשום דיווח מסויים כדי שהדבר יבואר. את זה אפשר לכתוב בתקנות.

היו"ר אברהם יחזקאל:

גברת גלוריה וייסמן, את נותנת לנו פתח והוא חשוב לי, גם לכשעצמי, גם כמי שרוצה להגן על התושבים. למען ההגינות אני אומר - ואם זה לא ימצא חן בעיני מישוהו אני מתנצל על זה, אבל אין דבר, אז הוא יוכל להאשים אותי, הפעם אני מודה באשמה מראש - אני גר באיזור קרוב לחולון ולראשון-לציון, איזור של כמיליון תושבים, בבת-ים, ולפעמים אנחנו חשים לא נוח. כמו שלחבר הכנסת אברהם פורז בצדק מפריע שדה-דב.

אברהם פורז:

שדה-דב לא מפריע לי באופן אישי. רק באופן ציבורי.

ועדת הכלכלה
13.05.98

היו"ר אברהם יחזקאל:

אני למדתי כבר בחיי ששום דבר לא אישי. הכל אישי!

אברהם פורז:

אתה אומר לי שכביכול בעניין שדה-דב אני פונה מאינטרס אישי ואני אומר לך שזה לא מפריע לי באופן אישי, אני גר רחוק מאוד משם. אני לא גר בתוכנית ל'.

היו"ר אברהם יחזקאל:

גם לי העניין של שדה התעופה בן-גוריון לא מפריע אישית כי אני עברתי דירה כבר לפני שנתיים, אבל זו אחת הסיבות שעברתי דירה. לא כולם יכולים לעבור דירה, מה לעשות.

אברהם פורז:

אולי יותר זול להיזז אותך דירה מאשר לעשות חוק כזה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

מצד אחד עשרות אלפי תושבים סובלים מרעש ומצד שני אני רוצה למצוא פיתרון שייניח את דעתם של טייסי ישראל. לכן מה שמציעה גברת גלוריה וייסמן זו אפשרות, שבעקבות החוק, שכבר מונח במליאה, יותקנו תקנות על-ידי משרד התחבורה, שיבואו לכאן ויפטרו את הטייס מהצורך להיקלע לסיטואציה שבה הוא מגן או מנמק בעל-פה מול ועדה או מול בית-משפט, חלילה וחס, את העניין הזה שהוא היה צריך להגן על חייו ועל חיי נוסעיו. אני פונה למשרד התחבורה ומבקש להתקין תקנות כאלה ואם לא, אני אזום תהליך שיאפשר פרוצדורה, שאותם טייסים ימלאו דו"ח, כמו שהם ממלאים דו"ח טיסה, שבו הטייס יכתוב שפה הוא נקלע לסיטואציה מסויימת ולכן זה היה המצב, תודה, להתראות ושלום. זה כל הסיפור.

אני בכוונה אומר את הדברים כי אני רוצה שמהישיבה הזאת נצא עם תוצאות מעשיות. אני רוצה להגיע לדבר שיש בו נוחות מצד אחד ואמינות מצד שני.

גלוריה וייסמן:

בפנייתו של מר שוהמי הוצע שאנחנו נקבע הגנות ספציפיות בחוק הטייס. לזה אנחנו מתנגדים, ולא מהסיבה של אלגנטיות חקיקתית אלא בגלל סיבה עניינית ומהותית. היו דיונים ארוכים ביותר בוועדת החוקה חוק ומשפט לעניין מה הם סייגים לאחריות פלילית, איך לנסח אותם, מה המהות של כל אחד ואחד מהסייגים. הסייגים האלה הותאמו כדי שאפשר יהיה להשתמש בהם בכל הנסיבות, לגבי כל העבירות.

אם אנחנו נתחיל ונכתוב כאן איזה סייג, שהוא בודאי לא יהיה מנוסח לכל הנסיבות והעבירות - אם זה העתקה מילולית של הסייגים שאני דיברתי עליהם זה פשוט מאוד מיותר לחלוטין - אם ניקבע הגנה שתהיה מנוסחת במילים שהן יכולות לתת פורמלית, לא מהותית, יותר ביטחון לטייסים, אז עשינו דבר שהוא לא נכון. כמחוקק זה לא יהיה נכון לעשות את זה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אני מאוד מודה לך. אחרי חבר הכנסת פורז, על-פי הנחייתו של מר כוכבי, ידבר מר מרק רומן.

אברהם פורז:

אדוני היושב-ראש, זה נכון שבחוק העונשין ובהוראות הכלליות יש פתרונות לכל מיני דברים אבל כשאנו עושים חקיקה ספציפית לפעמים כדאי להשלים את הכל בתוך אותו חוק כי קוראים את זה גם הדיוטות ולא כולם יודעים לחפש בכל המקומות. חוק צריך להיות ברור גם לאנשים שאינם משפטיים. מי שקורא את החוק צריך לעיין ולקבל תמונה פחות או יותר שלמה. הרבה פעמים אנחנו בחוקים ספציפיים חוזרים ומאששים דברים שאפשר אולי לוותר עליהם כדי שמי שקורא את זה כבן אדם רגיל יוכל לקבל תמונה שלמה.

העובדה שהצעת החוק כבר הגיעה לקריאה שניה ושלישית לדעתי היא לא פרובלמטית. אנחנו יכולים להחליט להחזיר אותה או לתקן אותה ולהחזיר אותה למליאה מחדש, ברוב של חברי הוועדה. היא עוד לא עברה קריאה שניה ושלישית, היא רק הונחה. הוועדה ברוב יכולה להחליט שהיא מושכת את זה חזרה מהמליאה, וכבר היו דברים מעולם, לתקן את זה ולהחזיר את זה בעוד שבוע מתוקן ולא יקרה כלום.

אני חושב שהדברים שנאמרו פה על-ידי עו"ד גלוריה וייסמן צריכים לקבל ביטוי בחוק הזה עצמו. צריך לומר בצורה מפורשת שטייס של כלי טייס לא ישא באחריות לפי חוק זה אם הוא עשה את מה שהוא עשה בין לפי הוראת גוף מוסמך ובין על מנת להבטיח את בטיחות הטיסה. זה הכל, זה צריך להיות כתוב בצורה מפורשת, שגם טייס שהוא לא משפטן לא יחפש את הצורך ואת ההגנות במקומות אחרים, שכאשר יפתחו את זה יידעו במה המדובר.

אני עיינתי בינתיים בחוות דעת של פרופ' קרמניצר. הוא חולק עליה, אם זה נכון או לא נכון.

היו"ר אברהם יחזקאל:

חבר הכנסת פורז, אני שמח על התיאום בינינו. אני רק רוצה להזכיר לך ולהבהיר לך שהחוק הזה ...

אברהם פורז:

אגב, אני לא נגדך או נגד אלה שנמצאים במקומות חשופים לרעש. זה לא אומר שטייס יכול להרעיש. זה אומר רק שבמקרי חירום, כשיש לטייס סיבה טובה לסטות מהנהל עקב בטיחות טיסה, הוא יכול להרעיש.

היו"ר אברהם יחזקאל:

חוק הטייס החדש עדיין לא נחקק כולו ולכן אין ספק שבחוק כולו יכנסו גם הסעיפים האלו בחקיקה. נכון לעכשיו המודל שאני מציע, כדי להשלים את החוק, הוא תקנות.

אברהם פורז:

אתה לא יכול בתקנות לתת הגנות. אם החוק הראשי קובע את האיסור, אתה לא יכול לתת הגנה בתקנה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אבל החוק הראשי מגן עליו.

אברהם פורז:

אני אומר לך שזה נכון אולי אבל מי שקורא את החוק הזה כפי שהוא התקבל מקבל חשם של חוסר איזון. אתה יכול להגיד שבכלל לא צריך חוק טייס כי יש חוק למניעת מיפגעים. יכול להיות שגם שם אפשר להעמיד לדין על רעש של טיסה, גם לפי חוק כנוביץ. אז מדוע אנחנו עושים את זה פה בחוק מיוחד? כי אתה רוצה לקחת את הבעיה של רעש מטוסים ולהאיר אותה עם פרז'קטור ולא להסתפק בהוראות הכלליות. אם אתה מאיר בפרז'קטור את החלק הנגטיבי, זאת אומרת את מה שאתה מטיל על הטייס, אז תאיר בפרז'קטור גם את ההגנה שלו. צריך מידה שווה.

גלוריה וייסמן:

חבר הכנסת פורז, בחוק מניעת מפגעים אין הגנות. למה? גם במקרה שצריך לעשות פעולה שהיא קבילה על-פי החוק הזה לאדם כדי להציל רכוש או חיי אדם, למרות שלא כתובות שם הגנות, האם לא יעמדו לו הגנות על הסייגים של חוק העונשין? בוודאי שכן. אני מקבלת את מה שאתה אומר אבל את הדבר הזה אפשר להסדיר על-ידי מתן חוזר לכל הטייסים שבו מפרטים להם מה הוא המצב. אתה לא צריך לכתוב את זה בחוק, זה כתוב בחוק העונשין. יש סכנות באמת ממשיות.

ועדת הכלכלה
13.05.98

אברהם פורח:

אבל גם האיסור לעשות רעש קיים בחוק אחר, אז בשביל מה אני צריך את כל החוק הזה? אז החוק מיותר.

גלוריה וייסמן:

זאת שאלה אחרת.

אברהם פורח:

אם לפי החוק למניעת מפגעים טייס לא יכול להרעיש ואם הוא מרעיש שלא כדין ...

אתי בנדלר:

לא נקבעו תקנות לפי החוק למניעת מפגעים.

אברהם פורח:

לא נקבעו תקנות? היתה עתירה בשעתו לפי חוק כנוביץ, שחייבו את השר להתקין תקנות. אם אין, אז נחייב להתקין תקנות לפי חוק כנוביץ. אבל אם כבר עושים חקיקה ראשית צריך לעשות אותה על הכל.

נחום לנגנטל:

לא איכפת לנו שכל חוק כנוביץ יהיה תחת משרד התחבורה. כפי שאתה יודע זה לא בדיוק תחתנו.

אברהם פורח:

אז נסמך אתכם להתקין תקנות בנושא התעופה. נגיד כאן שלעניין תעופה האחראי הוא שר התחבורה. אני בעד החוק הזה. אני חושב שהקו של חבר הכנסת אברהם יחזקאל הוא נכון. הוא רוצה את העניין של רעש מטוסים להאיר בפרוז'קטור, ובצדק, להוציא אותו מתוך ההוראות הכלליות עם פרוז'קטור. זה בסדר. אבל אם אתה מאיר אותו עם פרוז'קטור אז באותו פרוז'קטור תאיר גם את ההגנות.

גבי נאור:

אמרה גברת גלוריה וייסמן: ניתן הוראות נוהל.

אברהם פורח:

מה יש, אנחנו לא יודעים לכתוב, שנצטרך את הנוהל שלכם? נכתוב את זה בחוק פה. אם היינו כולנו אנאלפאביתים אז אתם הייתם עושים נוהל. אנחנו יודעים לכתוב. אנחנו נחזיר את הצעת החוק מהמליאה, נכניס תיקונים ונחזיר אותו אחרי שבוע למליאה עוד פעם, אז מה הבעיה?

גבי נאור:

אני לא נגדך, חבר הכנסת פורח.

אברהם פורח:

גם אני לא נגדך, אני גם לא טייס ותאמינו לי, אין סיכוי שאני אי פעם אורשע לפי החוק הזה.

מרק רומן:

תודה רבה. כיושב-ראש איגוד הטייסים אני מייצג את הטייסים של אל-על, ארקיע, ישראייר וכימאייר, ששם יש 16 מטוסים שטסים בגובה נמוך בחקלאות. כולם חושבים על מנועי סילון אבל גם מטוס חקלאי יכול

לעשות רעש דווקא ליד קיבוץ או ישוב כשהוא מרסס שדה.

יש לנו בעיה קשה עם החוק המוצע. לפני שאני מתחיל אני רוצה להודות ליוזמי הישיבה הזאת, זה חשוב מאוד, שנתנו לנו הזדמנות נוספת להביא את עמדתנו, קודם כל מהצד של הטייס.

היו"ר אברהם יחזקאל:

זה לא "יוזמי", שלא יקחו לי את היוזמות גם.

לאה ורון:

יושב-ראש ועדת הכלכלה הוא היחיד שיזם את הדיון בנושא.

מרק רומן:

אז אני מזדה לו.

ההתייחסות לטייס כמקצוען בהצעת החוק הזאת מתקרבת לעלבון, ולא בכוונה. במקצוע שלנו הטייסים נבדקים בסימולטורים ובמבחנים כל הזמן. כל המראה וכל נחיתה שאנחנו מבצעים אנחנו חייבים לפעול לפי נתיבים ספציפיים. אנחנו בוחרים את הכוח שלנו, את כוח המנוע בהמראה, כל פעם לפי מגבלות רעש וגם בנחיתה לאחר שעה 11 בלילה בנמל התעופה בן-גוריון אסור לנו להשתמש בדחף אחורנית, זאת אומרת ב-Reverse thrust, כדי לא לגרום רעש לסביבה. אלא אם כן יש מה שנקרא בשפה שלנו operational safety reasons. למשל אם המסלול רטוב כולנו מבינים שאנחנו צריכים לעצור ולא להחליק ולא לגמור את המסלול, שהמטוס לא יעבור את קצה המסלול, שזה יכול להיגרם בתאונה.

בחוץ-לארץ וגם בארץ מה שמדריך אותנו זה המושג הזה "except for operational safety reasons", זה כתוב בכל דף, בכל שדה. זה נותן לטייס את האופציה לנקוט בצעדים הנדרשים באותה שניה של החלטה, לעשות מה שהוא חייב לעשות כדי למנוע תאונה, אפילו אם יגרם רעש.

אולי יש רושם שטייסים שוהים כל הזמן באוויר. ההיפך הוא הנכון. ברוב הזמן אנחנו שוהים על הקרקע, כמו כל אזרח במדינה, ואנחנו סובלים אישית אפילו יותר כי אנחנו בקרבת שדות תעופה יותר מאזרח רגיל, אנחנו גם סובלים מהרעש הזה. אנחנו עושים את מיטב יכולתנו בכל הזדמנות למנוע רעש מהמטוסים.

גם החברות שמפעילות אותנו מאוד ערות לבעיות של הרעש, כותבות כל הזמן נהלים כדי לשפר את הנהלים, כדי לצמצם את גרימת הרעש בסביבת שדות התעופה, לא רק בתל-אביב ובאילת ובחיפה אלא גם בחוץ-לארץ.

אברהם פורח:

אבל אצלנו יש בעיה. יש מדינות שסוגרות שדות תעופה מסויימים בלילה אבל יש בדרך כלל אלטרנטיבה. למשל כאשר שדה התעופה "אורלי" סגור אז בוודאי שדה התעופה "דה-גול" פתוח. אבל אצלנו "אורלי" ו"דה-גול" זה אותו אחד. מה עושים אז?

מרק רומן:

לגבי סגירת שדות תעופה בלילה, זה בעצם לא עניין של איגוד הטייסים. אנחנו לא רוצים להיכנס לעניין הספציפי הזה חוץ מלהגיד שזה יכול לגרום לאובדן של מישורות עבודה לטייסים. אבל זו לא הנקודה עכשיו ואני רוצה להתמקד בעניין של החוק והאווירה והקנס.

יש נורמות מקובלות בעולם התעופה. קנס של 150,000 שקל בעצם הופך את הטייס לאיזה מין אופנוען מופרע שמשתולל בכביש.

הערה:

150,000 שקל זה הקנס המירבי שניתן להטיל.

ועדת הכלכלה
13.05.98

מרק רומן:

זה נותן רושם כאילו שאותו בן אדם הוא רשלו או שהוא אמור לעבור על החוק בכוונה, וזה פשוט לא מתאים לטייסיים, לא בארץ ולא באף מקום. קשה לנו לקבל את הדבר הזה. אנחנו מקפידים עד כדי כך בכל צעד שאנו עושים, מא' ועד ת', כל פעולה שלנו כתובה או בנהלים או בספר מבצעי כלשהו. לכל טייס יש ספרייה של אלפי דפים של נהלים שהוא צריך לפעול לפיהם. הטייסיים משקיעים הרבה מאוד זמן ללמוד את הנהלים. מידי פעם בן אדם טועה, כל בן אדם יכול לטעות. מישהו יכול לפנות 5 מעלות שמאלה במקום 5 מעלות ימינה.

אברהם פורז:

אבל החוק זה לא מכונן רק נגד הטייסיים. הוא גם מכונן נגד חברות התעופה, שהן לא דואגות למנועים למתאימים או לא דואגות לאמצעי השתקה או לתחזוקה או לכל מיני דברים כאלה. "אדם" הוא לרבות לא-טייסיים.

מרק רומן:

אני מתייחס רק לטייסיים. אם בן אדם טועה אז הוא צריך לקבל את הדין ואנחנו לא בורחים מהאחריות שלנו. אם בן אדם יטעה הוא צריך לקבל את הדין, אין ספק. אבל אני רוצה שיהיה ברור לכולנו שיש פה איזשהו אלמנט שבעצם אומר שטייסיים יכול לעשות בכוונה רעש או יכול להיות רשלו, וקשה לנו לקבל את זה.

הפדרציה הבינלאומית מתייחסת בחומרה לחוקים כאלה. הם כתבו מכתב לממשלת ישראל, ואתמול הגיע לפחות העתק שלו בפאקס, והם אומרים שחוק כזה יכול לגרום למצב, אני אקרא את המשפט האחרון: "The international federation of airline pilots association will be extremely relucted, pilots of the world" will be extremely relucted to use the air space and air ... of Israel if such a law will pass in the Knesset". איזה טייס מחוץ-לארץ יהיה מוכן לבוא למדינה שבה הוא יכול לגמור את היום שלו עם קנס או מאסר? זה לא מקובל בעולם. הם מאוד מודאגים והם כבר דיווחו לארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית במונטריאול.

היו"ר אברהם יחזקאל:

סוף כל סוף יהיה פירוש נוסף למושג "אסירי ציון".

מרק רומן:

אנחנו מוכנים לתרום ככל שנוכל להציע נהלים, להציע פתרונות כדי לצמצם ולהקטין את הרעש עד כמה שניתן. זה המקצוע שלנו. אנחנו יכולים לתרום ואנחנו רוצים לעשות את זה. אבל החוק הזה פשוט גורם נזק.

היו"ר אברהם יחזקאל:

כלומר אתה אפילו לא תומך בפשרה שהצעת? כן. אתה מתייחס לזה באופן שלילי לגמרי. האם אתה בעד זה שבתקנות ובהמשך החקיקה יבוא העניין שפוטר אתכם בנושא של בטיחות?

מרק רומן:

צריך להיות כתוב בחוק לדעתנו את הדבר הבא לגבי יוצאים מן הכלל: סטיה בגלל להקת ציפורים, סטיה בגלל מזג אוויר, ברקים ורוחות, אפשר להגדיר את זה כשיקול מקצועי ולפרט ממש מה הם הדברים שפוטרים את הטייסיים מלהגיע למצב כזה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אני בעד. השאלה אם זה יהיה בחוק או בתקנות. תודה רבה. אני מודה לך מאוד, מר מרק רומן.

רן אבשלום:

אני קברניט בחברת אל-על, יושב-ראש ועד הטייסים באל-על. אני רוצה להודות בהזדמנות זו לחבר הכנסת אברהם יחזקאל שייזם את הדיון כי הוא יודע שהעסק רץ כאשר בטעות אנחנו לא היינו שותפים לחלק מההחלטות ולדעתי כתוצאה מזה נפגעה התוצאה עצמה, החוק עצמו.

אני רוצה לומר כהקדמה דבר אחד, נדמה לי שהנושא שמדברים עליו לא מספיק מוכר לאלה שכתבו אותו. הוא נכתב בכל הרצינות אך כתוצאה מזה הוא פיספס כמה דברים. אני רוצה בקיצור נמרץ ובמילים פשוטות להציג את המהות של הנושא ואולי נראה את הפיספוס של אותו דבר וגם את הפתרונות, שהם בעצם מקובלים ונכונים, כי אנחנו הרי לא המצאנו את הגלגל. קיימים בעולם כולו פתרונות שעונים על מצבים מהסוג הזה.

אני אתחיל אולי בדבר היותר פשוט, איפה הבעיה, ומתוכה צריך לצאת לדרכים כיצד לפתור אותה. על-פי התקנה החדשה הנושא של רישום העבירה, במקרה הזה מי שמסתכל על סעיף 4(א) ...

היו"ר אברהם יחזקאל:

זה לא תקנה, זה חוק. אנחנו רוצים להמשיך בתקנות. אני רוצה להסביר לך, זה חשוב לי כדי שנגיע להסכמה. החוק הוא חוק. כל התקנות שתהיינה למעשה תגורמנה לכך שכל מה שתירצו יבוא לידי ביטוי בתקנות.

רן אבשלום:

אחרי שאני אגמור לדבר בקצרה אולי נתקדם ונראה איך זה אפשרי, ואז נמשיך את מה שחבר הכנסת יחזקאל אמר. אבל מעשית העבירה תיקבע על-ידי מערכת המופעלת באופן אוטומטי או המופעלת בידי מי שהוסמך לכך והיא תהיה ראייה קבילה בכל הליך משפטי.

פה נקודת המוצא. כשאנחנו עושים את אותן עבירות, ואנחנו עושים אותן מידי יום ביומו, חלקן ניתן לתיעוד ברמה של הבדיקה אחורנית אך לא כולן. אני אתן דוגמא. אם אני מאבד מנוע או אם הפקח נותן לי הוראה לזוז הצידה כי יש מטוס אחר, אלה דברים של חיים ומוות, אז ברור לחלוטין שאין בעיה, ולזה התכוון המחוקק כשהוא כתב את החוק, שאפשר יהיה בצורה כזו או אחרת לומר שלא היה פה שום דבר אבל היתה סכנה. אין לנו בעיה עם תהליך כזה, זה מובן מאליו, והוא ניתן לבדיקה בדיעבד. אבל אני אומר לכם ש-90% מהעבירות שיירשמו אוטומטית לא ניתנות לבדיקה.

כשאני ממריא וכתוצאה ממצב של טמפרטורה באותו יום, ויכול להיות מצב חריג כזה, אני לא מסוגל להגיע למהירות המתאימה ואני מחליט שאם אני לא אגיע למהירות יש חשש שאני אדקור ואני אכנס לאדמה, אז אני אוריד טיפה את האף בשביל לאסוף מהירות והתוצאה תהיה שאני אעשה רעש.

כשאני אראה ציפור מולי והציפור הזו לא היתה מתוכננת ואף אחד חוץ ממני לא רואה אותה, ואני בשניה האחרונה אחליט שאני צריך לזוז הצידה מעט, להתרומם או להנמיך, וזה יגרום לרישום, כי המערכת נרשמת אוטומטית, חוץ מהמילה שלי אין אפשרות לגבות אותה בעוד עדות.

אברהם פורז:

אתה יכול לתפוס את הציפור ולהביא אותה.

רן אבשלום:

דרך אגב, זה קורה מידי פעם אבל זה המזל הטוב. במצב הזה המזל הטוב של הטייס יהיה במקרה שהציפור נכנסה למנוע ולא קרה שום דבר כי אז יש לו עדות חיה.

יש פה שני מצבים, שבאחד מהם כאשר אני אבוא וישאלו אותי בעקבות כך שהמכונה רשמה את עבירת הרעש ממה זה נובע, אז אם איבדתי מנוע, או ציפור נכנסה לי למנוע והיא ישנה אז אין לי בעיה להסביר. אבל 90% מהעבירות שבאות כתוצאה מחיתרות אחרי ההמראה, מטמפרטורה, ממצב שהייתי צריך להנמיך כי אחרת היתה לי מהירות נמוכה, אין רישום. אני אצטרך לבוא ולהסביר, ואז יכולים לקבל את הטיעון שלי

ויכולים לא לקבל את הטיעון שלי. מבחינת העבירה - היא נעשתה ולא ניתן באופן אוטומטי להוכיח אותה כי אין לה עדות. 90% מסוגי העבירות הן כאלה. זה לא בטיחות טיסה בצורה המודעת והניתנת לבדיקה, כאשר זה נרשם במגדל הפיקוח ואני ממלא גם דו"ח של "כמעט ונפגע" וכולי, אלא זה בצורה שאמרת, שזה בא להציל את המטוס, את נוסעיו ואת חיי הצוותים ואין על זה אחר-כך רישום. כטייס אם אני אדע שזה המצב אני אחפש את הפתרונות, והפתרונות זה התפשרות על בטיחות טיסה, ככה זה עובד בעולם. אני יודע איפה מסומנים בעולם מקומות סימון הרעש. הם מסומנים על-ידי מוניטורים ואז הטייס מתחכם, הוא יודע שאין לו פתרונות ואלה שניתבו אותו לא הבינו את הנושא והוא מתחיל לעשות כל מיני פניות בגובה נמוך בשביל לא לעבור מעל לשטחים המסומנים. זה מזמין את הסיכון של חיי הנוסעים, חיי הצוות ובטיחות המטוס. גם בטיחות הטיסה היא חשובה. אנחנו מתייחסים פה לתקנה לגבי הרעש אבל יכול להיות שאנחנו מזמינים צרה אחרת עוד יותר גרועה מהצרה שבאנו לפתור, שהיא גדולה אבל היא עדיין לא ...

מה שעושים ברוב המקומות בעולם כדי לפתור את הבעיה הזאת ולמצוא איזון בין בעיית הרעש לבין בטיחות הטיסה זה, קיימת סטטיסטיקה היום בשדה. כל תלונה שנרשמת על-ידי המכונה הזאת מועברת לחברת התעופה. תפקיד חברת התעופה, בין יתר התפקידים, הוא להתמודד עם הטייס שביצע את העבירה ולברר איתו את סוג העבירה.

ירוחם איש-גור:

זה לא עבד עד היום.

חן אבשלום:

תן לי הזדמנות להשלים את דברי כי אם אתה תיכנס באמצע אז יכול להיות שאני לא אצליח להבהיר את הכל. אני יכול להתמודד איתך ברמה האישית.

צריך להעביר את הנושא לחברת התעופה, שהיא תדע להתמודד עם הטייס ולברר למה הוא עשה את זה. הרי ברור שאם אותו טייס יעשה את זה 3 פעמים, זה אומר שהטייס הזה הוא ברמה לא טובה, כי אם הוא היה ברמה טובה הוא לא היה עושה את זה, וחברת התעופה תדע איך לטפל בו, כולל קרקוע, כולל פיטורים, כולל הכל. גם את חברת התעופה, ששולחים אליה כל תלונה, קונסים אותה רק מעל מספר עבירות מסויים כי בסטטיסטיקה, כפי שאמרת, יש צידוקים לעבירות מהסוג הזה שלא ניתנות לבדיקה באופן אובייקטיבי. לא תמיד יש תעודות, זה לא מנוע שהלך, אלא זה אותם דברים שאמרת. ואז אם יש, נאמר, 5 עבירות שאותה חברת תעופה עשתה אז קונסים אותה. החברה מתמודדת עם הטייס. אם את כל 5 העבירות עשה אותו טייס, ברור לחברה שלטייס יש בעיה מבחינת יכולת מקצועית ומתמודדים איתו. זאת אומרת, לא מטילים בסופו של דבר את האירוע על הטייס אלא על החברה והחברה מתמודדת, כמו בכל נושא שבו חברה מתמודדת עם העובד שלה, היא מתמודדת עם הטייס לגבי הדבר הזה.

לסיום אני רוצה לומר, מעבר לפתרונות שציינתי והצדקת הנושא, אני חושב שיש פה הגזמה. אנחנו יודעים שהיום על הכבישים האסונות הם אדירים ומדובר על עבירות שעולות בחיי אדם כשהוענש בגין הוא קנסות. ואילו פה אנחנו רוצים לטפל בנושא של עבירות באוויר בצורה שתיארת, בצורה הכי קשוחה, עוד יותר קשוחה מאשר על הקרקע כשמדובר בחיי אדם, ברמה של קנסות של 150,000 שקל ושל בית-סוהר. אין לי ספק שזה ישפיע על החלטות הטייס. מי שלא מבין, הטייס לא יודע בדיוק מתי המצב מסוכן לחלוטין, ואז הוא צריך לעשות את הפעולות באופן הכי קיצוני, לבין מצב שהוא חושב שהסיכון יותר קטן, למשל החשש שתיכנס ציפור אחת בכנף, ומעדיף לא לנקוט באותן פעולות מחשש לקנס של 150,000 שקל. הוא חושב: כבר כמה פעמים נכנסו לי צפורים למנוע והכל עבר בשלום. יהיה פה שיקול דעת מוטעה כתוצאה מאילוצים. אנחנו נביא למצב אבסורדי שעל חיי אדם בכבישים רמת ההתמודדות היא איקס ולעומת זה על נושא הרעש באוויר אתם הולכים לגרום, במקום שבו רצו למנוע רעש, לגרום לסכנת חיים אמיתית. לכן אני אומר, שצריך את סוג הפתרונות שאותם הזכרתי, שזו הדרך.

מיכאל כוכבי:

יש לי רק משפט אחד לומר, פשוט כדי למנוע. האחריות צריכה להיות של חברת אל-על, כדי למנוע שיהיו אי פעם טייסים בכלא איילון ועוד 100 עורכי-דין שייסבירו ועוד שני חברי-כנסת פופוליסטים שיתלבשו על הנושא, במקום שמקצוע הטייס יהיה להטיס נוסעים בשקט ובשלווה. צריך לרדת מנושא האחריות האישית.

ועוד נקודה אחת, אם טייס אמריקאי יעשה מהומה ורעש והכל אני עוד לא רואה את הגיבור שייבוא

לעצור אותו. אולי מישהו יהיה "גיבור" על איזה טייס תאילנדי או משהו כזה. אז בואו נחשוב לפני זה, כי זה נוגע לכל הטייסים, ולא נחפש את הפתרונות הפשוטים. כאן לא צריכה להיות אחריות של עובד. יש כתובת, יש הנהלה, היא צריכה לטפל בעובד. צריך לעבוד בהיגיון.

גלוריה וייסמן:

אולי עוד הבחנה משפטית: הזכרו כאן העונשים. נאמר שאותו טייס צפוי למאסר עד 6 חודשים וקנס. אני רוצה לקרוא את חוק העונשין שוב. בסעיף 22(ג), שזה הסעיף שדן באחריות קפידה, נאמר מפורשות: "לעניין אחריות לפי סעיף זה, לא ידון אדם למאסר אלא אם כן הוכחה מחשבה פלילית או רשלנות". זאת אומרת ...

היו"ר אברהם יחזקאל:

אם הטייס נוחת וכותב בדו"ח שלו שהיתה סטיה בגלל שקרה איקס, וו'י או זד, אז נגמר הקטע.

אברהם פורז:

היא אומרת במפורש "רשלנות". שאלת הרשלנות היא שאלה אובייקטיבית, האם טייס אחר בנסיבות דומות היה פותר את זה אחרת.

מיכאל כוכבי:

אני רק חושב על הישיבות שיהיו כל פעם בשאלה האם היתה רשלנות או לא היתה רשלנות. זה הכי קל.

היו"ר אברהם יחזקאל:

מר כוכבי, אני מודיע לך שמעכשיו במה שקשור באל-על אני אעשה רק את דעתו של חבר הכנסת פורז. כולל עניין ההפרטות.

אברהם פורז:

אני בעד לטוס בשבת והוא גם תומך בכך.

עובדיה רזיאל:

יש פה איזה אי-הבנה. היא מדברת על חוק העונשין אבל לא על החוק שלנו.

אתי בנדלר:

הוראות חוק העונשין חלות גם על החוק שלנו.

רן אבשלום:

הטייס לא יודע אף פעם שהוא עבר את עבירת הרעש, הוא בכלל לא יודע על זה. רק חודש או חודשיים אחרי זה מגיע הפירוט. הוא גם לא יודע על מה מדובר. הוא לא רושם כל פרט ופרט מהטיסה. הוא טס נורמלי והמערכת מעבירה נתונים אחרי חודש וחצי ואז הוא צריך לדעת על איזה טיסה מדובר.

דני יערי:

צריך להוסיף ולהגיד שנטל הראייה עובר לטייס. "הטוען טענה כאמור, עליו הראייה".

היו"ר אברהם יחזקאל:

לא, חובת ההוכחה היא לא על הטייס.

ועדת הכלכלה
13.05.98

עובדיה חיאל:

אני מייצג את פנל חברות התעופה. אל-על מיוצגת פה בצורה מכובדת אבל יש עוד 26 חברות תעופה סדירות, חוץ מכל הצ'ארטרים, שפועלות בישראל וכולן חברות בפנל. כאשר חברה פועלת היא מתעניינת במה שקורה וצריך להעביר לה את החומר.

החברות נדדעקו כששמעו על הצעת החוק הזו. אגב, היא לא נשלחה אלינו. אני קיבלתי אותה רק לפני כמה ימים.

לאה ורון:

מה זאת אומרת שהיא לא נשלחה? הרי אתה בעצמך היית בדיונים על הצעת החוק.

עובדיה חיאל:

נכון, אבל לא קיבלנו את הצעת החוק בשלמותה. היו פה דיונים לפני שהצעת החוק הושלמה. ההצעה שכוללת את סעיף העונשין לא הועברה אלינו.

היו"ר אברהם יחזקאל:

האם יש בעולם חוקים הקשורים לעניין הזה של סנקציה אישית על טייסים?

אברהם פורז:

אף אחד לא טוען פה שטייס צריך לקבל חסינות מוחלטת מפני כל דבר. צריך לבדוק אם הוא עושה את זה מטעמים ענייניים.

עובדיה חיאל:

כאשר נחקק חוק ספציפי, בגלל כל הסיבות שהזכיר היושב-ראש דובר על זה שישלפו את הקטע הזה מתוך חוק הטייס הכללי. את הצעת החוק המסויימת בקטע הזה לא קיבלנו אלא לפני כמה ימים. זה הגיע אלי באדיבותו של מר שי שוהמי.

כשאנחנו רואים פה סעיף כמו "עבירה לפי סעיף זה אינה טעונה מחשבה פלילית או רשלנות" - אנחנו נצטרך להעביר את זה לחברות, לדון בזה. נספר להם שהיועצת המשפטית של משרד המשפטים אומרת לנו שיש גם חוק כללי שבו יש פרשנות ...

היו"ר אברהם יחזקאל:

אין לך ברירה אלא לדאוג לכך שאני והיועצת המשפטית נצטרך לבקר בכל יחידות המטה של כל חברות התעופה בעולם.

עובדיה חיאל:

ראשית, שאלה פשוטה, למה העקשנות שפה לא תהיה ההערה שחבר הכנסת פורז הציע? אם כבר, הרי זה לא סותר את דבריה של היועצת המשפטית. בסך הכל היא אומרת שבחוק ההוא יש סעיף שמגדיר ומגביל ומשחרר במיקרים מסויימים.

גבי נאור:

אם זה יהיה כתוב, האם זה יספק את פנל חברות התעופה?

עובדיה חיאל:

לא. זה לא מספק, אבל זו אחת הדוגמאות שמובילות לשאלה מה הבהילות, מה יש לרוץ עם זה? יש

עוד בעיות אבל זו בעיה מאוד מאוד משמעותית. אפשר להקים ועדה ...

היו"ר אברהם יחזקאל:

חבר הכנסת אברהם פורז, האם אתה הבנת שהבעיה היא רביזיה בדברים אחרים? אני לא רוצה לתת רביזיה על דברים אחרים.

אברהם פורז:

אני הבנתי, רק אני אגיד לך, כל דבר בחיים ניתן לשקול במונחי עלות-תועלת.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אבל אם אני שוקל במונחי עלות-תועלת אני חושש שאם אני אחר-כך אגיש תיקון ספציפי לחוק, אפילו יחד איתך, שמוסיף את העניין הזה ...

אברהם פורז:

למה? תחזיר רק את זה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אני לא יכול להחזיר את זה בגלל שפתאום יבואו אלי כל מיני משרדים אחרים ויפתחו את זה.

אברהם פורז:

למה יפתחו את זה? תחזיר רק את הפרק הזה לדיון מחודש, הוועדה תתקן אותו ומייד אחרי זה תחזיר אותו למליאה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אני רוצה להסביר לכם את הדברים. אני רוצה להיענות להערות. גם אם אני אשלם חלילה מחיר פוליטי, מילא, אין דבר, אני רגיל. אני חושב שהחוק הזה צריך לעבור אבל מצד שני אני רוצה להיענות לטייסיים. אני חושב שיש צדק בחלק מהטענות שאתם טוענים ואני רוצה למצוא פיתרון. אלא מה, אני אסביר לכם את המצב מבחינה פרלמנטרית. אם אני אחזיר לפה את החוק אז יש כל מיני גורמים אחרים שרוצים להתלבש על הטענה שלכם כדי לטעון טענות אחרות, טענות שבכלל לא קשורות לטייסיים, בגין עניינים שלהם, למשל המשרד לאיכות הסביבה. ברגע שאני אחזיר את החוק לפה, הוא ימות.

אברהם פורז:

לא בהכרח. אל תהיה כזה תבוסתן, לא מתאים לך. מה זה מת? מה מת? אתה מחזיר רק את הפרק הזה, מכניס את התיקון ומייד באותה ישיבה מחזיר אותו חזרה למליאה. כרגע עוד לא מושכים אותו חזרה. ביום שיהיה רוב תחזיר אותו לוועדה ומייד תחזיר אותו מתוקן למליאה באותו יום.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אתה יודע שזה לא יהיה. נוצר מצב כזה שאני שוקל שתי אפשרויות. 1) להביא את הצעת החוק הזאת ולקצוב תקופה - ומר כוכבי, אתה רפלקסיבית, בלי לשים לב, כשהצעת את הצעת התקנות אמרת שם הו, כאילו הנה יש איזה הצעה של פיתרון, לאלץ את משרד התחבורה להביא סידרה של תקנות.

גבי נאור:

אנחנו לא נוכל לעשות את זה תוך שנה. אמרתי את זה גם בדיונים קודמים. נמצאים פה אנשי רשות שדות התעופה. מדובר בסידרה של תקנות, גם סדרי דין וגם תקנות על-פי החוק.

ועדת הכלכלה
13.05.98

היו"ר אברהם יחזקאל:

הרי החוק הזה לא נכנס לתוקף לאלתר, נוכל לדחות אותו לעוד שנה. מה הבעיה?

גבי נאור:

אנחנו מדברים על הצדדים הטכניים, אנחנו לא נהיה מסוגלים להתקין את התקנות תוך שנה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

תגיד לי, למה התשובות שאנחנו מקבלים ממכם הן תמיד שליליות?

גבי נאור:

אני מזהיר את הוועדה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אני מזהיר אותך שאם כל פעם אנחנו נקבל תשובות שליליות אז אנחנו ...

אילן קפלן:

אני לא מבקש לדבר. אני רק מציע שתיתנו לפרופ' קרמניצר, שנמצא פה, לדבר.

היו"ר אברהם יחזקאל:

סלח לי, אדוני, תן לי בבקשה לנהל את השיבה, טוב? אני מודה לך. אני אמרתי שהפיתרון שאני אציע הוא פיתרון של תקנות.

היו"ר אברהם יחזקאל:

רשות הדיבור לראש המינהל.

אבנר ירקוני:

זה נכון שיש הגנות לטייפים בחלק הכללי של חוק העונשין, אבל, ובזה המשפטנים אולי יבינו יותר, מדובר פה בבעיות של נטלים, בעיה של מי צריך להוכיח את הספק בעניין ההגנות. יש כאן את העניין של פקודה בלתי חוקית בעליל כסוגיה משפטית. נניח שמגדל הפיקוח אמר לעשות כך או אחרת, ואם הטייס יפעל ככה הוא עלול לעשות רעש. תישאל השאלה המשפטית האם הוראה שניתנה על-ידי מגדל הפיקוח היא ...

היו"ר אברהם יחזקאל:

בהתחלה אמרת שיש כאן פקודה בלתי חוקית בעליל.

אבנר ירקוני:

אמרתי שזה עולה כסוגיה משפטית.

דני יערי:

בסעיף 34 כך כתוב.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אני רוצה להבין, האם משרד התחבורה הביא לפה הצעת חוק שיש בה פקודה בלתי חוקית בעליל?

ועדת הכלכלה
13.05.98

אתי בדלר:

לא.

אבנר ירקוני:

כניראה הבהרתי את עצמי לא מספיק טוב או מהר מידי.

הי"ר אברהם יחזקאל:

אני רוצה להבין, הצעת החוק הזו היא של משרד התחבורה בכלל ושם יש משפטנים ראויים. השאלה היא האם הם כתבו משהו שיש בו פקודה בלתי חוקית בעליל.

אבנר ירקוני:

אני אחזור על דברי מהתחלה. כאשר אנחנו מדברים על הגנות משפטיות לטייסי מפני העמדה לדין, יש פה בעיה של נטלים, על נטל מי להוכיח, במיוחד כשמדובר בעונות קפידה.

כאשר מדובר בהגנה של צידוק, דהיינו בהוראות של מגדל הפיקוח, תעלה פה שאלה של צו חוקי או בלתי חוקי בעליל. מעבר לזה, גם כאשר מדובר בטייסי להטלת מאסר בגין אחריות קפידה אין המדובר בטייסי לגבי הטלת קנסות.

מה שאני רוצה להגיד זה שהבעיות המשפטיות פה הן לא קלות. את כל הסיטואציה של הניתוח המשפטי, בסופו של דבר, בהנחה שהטייס מכיר את הדין, הוא יצטרך לעשות באוויר. הטייסי הם גם לא משפטנים וכאשר אנחנו מדברים על סיטואציה אווירית מסויימת אנחנו לא מדברים על טיסה בשקט ובשלווה מעל האוקיינוס האטלנטי בגובה 30,000 רגל אלא בדרך כלל הקטעים הקריטיים הם קטעים של המראה ונחיתה. הקדשה של משהו כמו בין שניה ל-3 שניות לצורך ליבון בראשו של הטייס, גם אם הוא משפטן גאון, בשביל להגיע למסקנה המשפטית הנכונה, ובהנחה שהוא יגיע למסקנה המשפטית הנכונה, דהיינו כן להתנגש עם הציפור או לא, כן לסטות ימינה או לא לסטות ימינה, כן לפתוח מנר או לא לפתוח מנר, והדברים הם לפעמים הרבה יותר פשוטים מאשר להתנגש או לא להתנגש בציפור, להוסיף עוד 2%-3% למנוע או לא להוסיף 2%-3% למנוע, גם אם הוא יגיע למסקנה הזאת לפעמים אחרי 3-5 שניות הוא עלול לגרום לבעיה בטיחותית קשה.

ולכן מה שאני מציע זה למצוא איזשהי נוסחה לאיזון. אני אגיד מה הצעתי. צריך איזון בין הצורך מצד אחד למנוע רעש, עם סנקציות פליליות ועונשיות של ממש לציוד, לבין הצורך לא לפגוע בטיחות.

מה שאני מציע זה את הנושא של אחריות הקפידה להשאיר רק על החברות. בנושא של אחריות פלילית על טייסי תדרוש מחשבה פלילית מינימלית של התרשלות. אני מציע להשאיר את אחריות הקפידה על החברות והטלת אחריות פלילית אישית על טייסי תהיה רק במידה והיתה מחשבה פלילית, המינימום הנדרש שזה התרשלות. מצד אחד תהיה לנו פה אחריות קפידה על חברות, ולחברות עצמן עם קנסות בגובה כזה יהיה אינטרס טוב מאוד לא לשלם ולהחזיק קצר את הטייסי, במיוחד אם יש טייס ספציפי שעושה את זה כמה פעמים. מצד שני אנחנו מונעים פה סיטואציה שטייס "לא ישים" כל-כך על העניין ויחליט לטוס קילומטר פה, קילומטר לשם, אלף רגל פה, אלף רגל שם, כי הוא יודע שאם הוא עושה את זה, זאת התרשלות. או לחילופין, אם טייס יודע שהוא ממריא עם מטוס שהמונעים שלו לא עומדים בתקנות הרעש זו גם התרשלות. ואז תוטל עליו סנקציה אישית.

יש פה איזשהו קושי טכני אולי לשנות את החוק.

נושא של הרישום של ההגנות בתקנות לדעתי, אני לא יודע אם זה מעלה או מוריד, כי ההגנות קיימות בחוק. לא זאת היא הבעיה. סדרי הדין הרי ישארו בעינם. זאת דעתי וזאת ההצעה, נוסחת האיזון שאני מציע, שלא תפגע מצד אחד בנושא של איכות הסביבה, ומצד שני תאפשר לטייסי להמשיך שלא לעסוק ברגעים הקריטיים ולא להקדיש לא שניה ולא שתי שניות לשאלה האם צריך או לא צריך לעשות משהו.

ועדת הכלכלה
13.05.98

היו"ר אברהם יחזקאל:

גברת גלוריה וייסמן, חשוב לי מאוד שתתייחסי. יש לנו כאן בעיה גם של שמנו הטוב. אומר ראש מינהל התעופה החדש, שהוא גם עורך-דין ...

רן אבשלום:

הוא גם נציג משרד התחבורה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

הרי מה שעשיתי בסך הכל רחמנה לצלן זה לקחתי חוק של משרד התחבורה והוצאתי סעיף אחד ממנו.

רות חטנברג:

סליחה, אין חוק של משרד התחבורה. זה חוק שהממשלה הגישה. אני מבקשת שזה יאמר. זה אמור להיות חוק של הממשלה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אני מתנצל, מה שאת אמרת הוא חשוב. האם בחוק של הממשלה, זה עוד יותר מחזק את הטענה שלי, יש סעיף שיש בו אלמנט של פקודה בלתי חוקית בעליל?

אתי במדלר:

זה לא מה שהוא אמר.

גלוריה וייסמן:

הוא התייחס להגנה של צידוק. כשדיברתי על זה הסברתי שהפירוש של המשפט הזה, פקודה בלתי חוקית בעליל, לא מתייחס לפעולה כמו למשל להגיד לנהג לנסוע במהירות של 200 או 130 קילומטר לשעה אלא לדבר שיש לו חומרה מוסרית מאוד כבדה. וזה לא יכלל בדבר הזה אלא אם כן אותו מגדל פיקוח יגיד לטייס לטוס נמוך, לא בגלל הרעש, לטוס נמוך ועל-ידי כך לסכן את חיי האדם במטוס או בקרקע. אם מגדל הפיקוח יתן לו הוראה שהיא מהווה סכנה לחיי אדם, אז זה סיפור אחר לגמרי. אבל לא כאשר מגדל הפיקוח אומר לו לטוס כאן או לטוס שם. הטייס לא צריך להתחיל לבדוק למה אומרים לו את זה. מי שיצטרך לתת את הדין זה האיש במגדל הפיקוח.

שנית, אני דיברתי על כך שיש לעשות הסדרים בתקנות, לא על קביעת הגנות בתקנות. זה לא עולה על דעתי לקבוע הגנות בתקנות. אבל בתקנות ניתן אולי לשבת עם אנשי התעופה ולהגיע להסדרים למימוש אותן ההגנות, שייקלו על הטייסים. כמו למשל הסדרים לגבי הדיווח על מה שקרה.

יאיר טאו:

ברשותכם אני רוצה להעיר 3 הערות שמטרידות אותנו בין שאר ההערות שהן לא לעניין עכשיו.

אני חושב שהחוק הוא טוב וחשוב. מיליון איש סובלים, וסובלים קשה. שדה התעופה מטעמים היסטוריים ממוקם גרוע. ההתיישבות שלנו במדינת ישראל יצרה מצב שבגוש דן כמעט כל המדינה חיה כך שהעניין של הרעש הוא דבר קרדינלי, קשה יותר מכל נמלי התעופה האחרים, וזה לרעת הטייסים, זה נכון. יש גם בעיה של נתיבים, שהדקדקנות בשמירה על הנתיב, במיוחד בהמראה, יוצרת בעיות, אבל זה בפירוש חשוב. לדעתי יש להשתית אחריות אישית גם על הטייסים.

אני מציע שוועד העובדים יעשה סידור, כמו בחברות, שאם איזה נהג של חברה מקבל רפורט אז בחלק הוא משלם ובחלק עשו ככה שאם יש לו סיבה אז החברה משלמת.

מיכאל כוכבי:

אתה מדבר יפה אבל אתה לא יודע על מה אתה מדבר כי אתה לא מבין את הסיכון שבעניין. אסור להיות פופוליסטים. הרי אם תקרה טעות, שייכנס אוירון לתוך עיר ...

יאיר טאו:

אל תפריע לי. אני לא פופוליסט. אני מאלה שסובלים קשה מאוד ולא יכולים לישון, לא בלילה ולא ביום.

מיכאל כוכבי:

הבעיה היא חיי אדם, זו כרגע הבעיה האמיתית.

יאיר טאו:

פה העלו את העניין של ההסתייגויות, שגברת גלוריה וייסמן ציינה, ואני מציע לקבל אותן. אפשר לקחת את זה בחשבון, שבמיקרים של סכנת חיים הפעולות יקבעו על-פי שיקולו של הטייס. אנחנו משאירים את זה לשיקולו של הטייס, וזה דבר חשוב, זה ממש חובה, רק שבאמת יימלא דו"ח, שייראו שהוא פעל ממניעים של סכנת חיים.

לגבי ההסתייגות של מגדל הפיקוח, במידה והוא נותן הוראה, פה גם צריכים, אם מחליטים לקבל את זה, לתת איזה הגנה מפני שרירות לב של הפקח, שלא תהיה זילות בהוראות שלו במידה כזו או אחרת, וגם אז יצטרך, אם כבר יהיה, להיות איזה דיווח מדוע הוא מצא לנכון לתת הוראה לסטות גם במקרה של סכנת חיים, כפי שיגדיר החוק.

חבל שחברי הכנסת לא נמצאים פה. חבר הכנסת יחזקאל, אתה תשמע את זה עבורם. מפריע לנו שלא מתייחסים מספיק לעניין של נתיבים. חלק מבעיית הרעש נגרמת עקב סטיות של המטוסים מהנתיב. דווקא בגלל שבמדינת ישראל שדה התעופה נמצא במיקום כזה, חייבים לשמור באופן קפדני על נתיבי היציאה. מטוסים לצערנו סוטים בצורה כזאת חריפה שהם גם בורחים לפעמים מהמוניטורים. במיוחד כל ההמראות שנעשות על מסלול 30, שצריך שם לסטות שמאלה אחרי 1.5 מייל, וממשיכים גם 2 מייל ו-3 מייל ואז הם סוטים. הם צריכים ל-214 למשוך שמאלה וזה קשה וזה מביא את המטוסים מעלינו. לדעתי לא נתנו מספיק את הדעת בעניין הנתיב.

הערה אחרונה בשלב זה, לצערנו לא איפשרו למשרד לאיכות הסביבה להיות שותף לאכיפה. הוא לא פרטנר מספיק מכובד ומספיק חשוב כדי שיהיה את העניין של ה-checking and balance, שיהיה פה איזה בלמים למשרד התחבורה. משרד התחבורה למעשה ממונה על אכיפת החוק, גם באמצעות המינהל, שעניינו בנתיבים בינלאומיים ובחוקי טייס ולא דווקא בכל הרעשים של התבר'ה האלה, שמפריעים למיליון האנשים ששוכבים מתחת לקו המטוסים. אני חושב שצריכים למצוא את הדרך להכניס את המשרד לאיכות הסביבה להיות פרטנר ושותף לאכיפה. תודה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אני אתן את רשות הדיבור לפרופ' קרמניצר ואחריו למנכ"ל משרד התחבורה. אנחנו מתקרבים לסיכום.

שי שוהמי:

האם אני יכול לומר מילה לפני פרופ' קרמניצר? אני רוצה להכניס את העניין לפרספקטיבה.

מרדכי קרמניצר:

יש שאלה שקצת דילגו עליה כאן, האם בכלל זו תופעה שצריך להתמודד איתה באמצעים של המשפט הפלילי. זה נוהג מקובל של המחוקק, כל פעם כשנתקלים באיזשהי בעיה, ללכת מייד למשפט הפלילי. המשפט הפלילי באופן עקרוני הוא תחום שצריך להשתמש בו כמוצא אחרון. אני לא שמעתי כאן שום טיעון שמסביר שהגענו כאן לשלב של המוצא האחרון, שאמצעים אחרים לא פתרו את הבעיה.

לאה ורון:

פרופ' קרמניצר, סליחה, את מי אתה מייצג בישיבת הוועדה?

מרדכי קרמניצר:

אני לא מייצג אף אחד. נתבקשתי על-ידי עו"ד שוהמי להכין חוות דעת בעניין הזה. הכנתי חוות דעת ואני מייצג את עצמי בעניין הזה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

לצורך העניין יש לי את הכבוד והזכות, הוא מייצג אותי.

מרדכי קרמניצר:

בתחום הזה דווקא יש שרשרת שלמה של אמצעים מינהליים, גם כלפי החברות, בתחום של התלייה וביטול רישיון, וגם כלפי טייסים, ניתן לקרקע אותם או להפקיע את הרישיון שלהם, שבכלל לא ברור האם בנוסף לאמצעים האלה צריך להזדקק למשפט הפלילי. גם המהירות שבה מוכנים לבוא ולהגיד שמישהו שהיה רשן רוצים להטיל עליו עונש של מאסר על זה שהוא גורם רעש, נראה לי כמשהו שלא מתיישב עם מושכלות יסוד של המשפט הפלילי.

הנקודה השניה, אחריות פלילית: איך עשו כאן את הזינוק להגיע לאחריות קפידה? קשה מאוד להבין. אמרה גברת וייסמן שאחריות קפידה צריכה להיות בעניינים מאוד נדירים. צריך שתהיה לה הצדקה מיוחדת. הכלל במשפט פלילי, שמטילים אחריות פלילית על אנשים על רקע זה שהם עושים הפרות של החוק באופן מודע.

מה זה אחריות קפידה? באחריות קפידה עובר נטל ההוכחה אל הנאשם, בניגוד לכללי יסוד של המשפט הפלילי. הנטל שמוטל עליו הוא כבד מאוד. יכול מאוד להיות שהוא לא יצליח לעמוד בנטל הזה. ומה הוא צריך להוכיח? הוא צריך להוכיח שלא היתה לו מחשבה פלילית, הוא צריך להוכיח שלא היתה לו רשלנות, והוא צריך להוכיח שהוא עשה את כל שניתן כדי למנוע את העבירה.

האם אתם מבינים את המשמעות של ההצטברות של שני הדברים האלה, של העברת הנטל ושל עוצמת הנטל? מה מצדיק בהקשר הזה את ההחמרה הזאת עם האנשים האלה שמפעילים כלי טייס? אני לא רואה שום צידוק לעניין הזה.

לא מדובר כאן במשהו שנועד למנוע אסונות המוניים, שאז אתה יכול לבוא ולהגיד שכדי למנוע אסון המוני אתה מטיל הכבדה גדולה מאוד על אנשים. מדובר כאן בדבר שיש לו חשיבות אבל לא מדובר במניעת אסונות המוניים. לא מדובר כאן באיזה מאסה של הפרות, כמו בעבירות התעבורה, שאתה אומר שאם יהיה צריך להתחיל להוכיח יסוד נפשי בכל מקרה השיטה לא תעמוד בזה, לא מדובר בתופעה מהסוג הזה. לכן אף אחד מהצדדים שמביאים לאחריות קפידה לא מתקיים כאן.

לדעתי אם מדברים על אחריות פלילית בכלל, אז אחריות פלילית צריכה להיות מוצמדת לדרישה הרגילה של אחריות פלילית, של מחשבה פלילית.

ודווקא לאנשים שהם חסידי איכות הסביבה אני רוצה לומר, אם רוצים ליצור תודעה והפנמה, לגרום לכך שייקחו ברצינות את איכות הסביבה, אז צריך דווקא ללכת על אחריות פלילית עם סטיגמה, אחריות פלילית מבוססת ומוצדקת, ולא לדחוף אחריות פלילית שלכל אחד תהיה תחושה של אי-נוחות ושל אי-צדק ממנה. ככה אתה לא מצליח להביא כבוד לערך שאתה רוצה להגן עליו בגלל שאתה יוצר הכבדה לא מוצדקת.

אברהם פורח:

יכול להיות שרוצים רק שזה יהיה כתוב בספר החוקים ואף אחד לא מתכוון ברצינות לקיים את זה.

גלוריה וייסמן:

זה כבר כתוב בספר החוקים.

מרדכי קרמניצר:

אז אני מציע למחוקקים לא לכתוב חוקים מהסוג הזה. הרעיון הזה הוא נגד שלטון החוק.

הנקודה השלישית היא לגבי ההגנות. אני חולק על גברת וייסמן על זה שההגנות של החלק הכללי פוטרות אותך מהשאלה של הצורך לעשות התאמות ספציפיות למאטריות ספציפיות. ההגנות בחלק הכללי מספקות תשובות בדרך כלל אבל זה לא אומר שהן מספקות את התשובות הנכונות בכל מצב ומצב. כאשר עוסקים במאטריה ספציפית צריך לשקול מה הוא הפיתרון המותאם למאטריה הספציפית.

הגנת הצורך, לדעתי, בבירור איננה מותאמת לסיטואציה שבה אנחנו מדברים. הגנת הצורך היא הגנה כל-כך כללית, שבאה להקיף אינסוף של סיטואציות, והיא לא מותאמת למצב שבו יש הכרעה בין שני אינטרסים מאוד ברורים, מאוד מוגדרים: מצד אחד באמת הרעיון למנוע אסון המוני, ומהצד השני עומדת מניעת רעש וזיהום. זו התנגשות ספציפית בין שני אינטרסים ולכן כאן צריכה להיות הכרעה ספציפית של המחוקק, שאומר שבמקרה הזה מוצדקת סטייה מהכללים. הדבר צריך להיות ברור ופשוט ולא הנוסחה המעורפלת הכללית עם דרישת הסבירות שיש בצורך.

כשהוצג כאן סעיף העוסק בצורך לא קראו לנו שזה עדיין כפוף לדרישת הסבירות. ניתנה כאן דוגמה מאוד טובה. יש ציפור באוויר, ציפור יחידה. האם מישהו באמת רוצה שהטייס עכשיו יתחיל לשקול שיקול האם זה סביר, על סיכון שאני לא יודע לכמת כרגע את דרגתו, לעשות פעולה באוויר שתגרום לזה שיהיה רעש? אפילו אם השיקול הזה גורם לעיכוב בהחלטה לעשות פעולה אני חושב שבמצב הנוכחי, החוק כפי שהוא מנוסח כרגע, הוא עלול לגרום לתקלה חמורה ביותר.

אברהם פורז:

הוא יוכל להתבסס על חוק צער בעלי חיים, שהוא לא רצה לפגוע בציפור.

מרדכי קרמניצר:

במקום שהטייס יתרכז בדבר היחידי שצריך להיות לנגד עיניו, והוא מניעת האסון התעופתי, הוא יתחיל לבלבל לעצמו את המוח בשאלות שהן לא רלוונטיות באמת מול הדבר הזה. לכן לדעתי צריך להיות צידוק ספציפי, גם משום שהגנת הצורך לא מעניקה צידוק. לאנשים האלה מגיע צידוק. ואגב, גם לנושא של צידוק להוראה של פקח, אני חושב שכדי לשחרר את הטייסים מהצורך להתלבט בשאלה של חוקיות או אי-חוקיות בעליל, שקיימת כאן כמו שהיא קיימת בכל מאטריה, יש מקום שתהיה הוראה ספציפית שקובעת שכאשר מדובר בהוראה של פקח - הטייס חייב לציית להוראה הזאת ואם הוא מציית להוראה הזאת זה פוטר אותו מאחריות. זה לא יפגע בשום אינטרס אמיתי. תודה רבה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אני מודה לך על ההסבר. אני ניסיתי לתרגם את הדברים שלך לאיזשהי ויזואליה מעשית, ניסיתי לראות בדמיוני את הטייסים נותנים תשובות.

שי שוהמי:

קודם כל רציתי להודות לכבוד היושב-ראש על היוזמה לקיים את הדיון הזה, שלפי דעתי הוא מאוד חשוב כי הוא מאפשר לברר את מאזן האינטרסים שלמעשה קיים כאן.

היו"ר אברהם יחזקאל:

כל מה שנותר לך עכשיו זה רק להסכים עם היושב-ראש, זה יהיה ממש מושלם.

ועדת הכלכלה
13.05.98

שי שוהמי:

דבר שני, רציתי להגיד לגבי מאזן האינטרסים שיש כאן שני אינטרסים צודקים, ששניהם לגיטימיים, אינטרס של צמצום מטרדי הרעש והאינטרס של בטיחות הטיסה. שני האינטרסים האלה הם אינטרסים שעומדים אחד מול השני וצריך למצוא את האיזון בין שניהם. לפי דעתי משרד התחבורה הוא המשרד שמופקד על מציאת האיזון הזה תוך הקפדה על הנושא של בטיחות הטיסה. משרד התחבורה מופקד על-פי חוק הטייס, על-פי חוקי הכנסת, על נושא של בטיחות הטיסה. לצערי הרב הצעת החוק הזאת דואגת מתוך מאזן האינטרסים לאינטרס אחד בלבד, היא שכחה לגמרי את נושא בטיחות הטיסה. אין איזכור, פרט לכותרת של החוק, שם כתוב "חוק הטייס", לא ניתן היה בכלל לדעת שמדובר פה על תעופה. אני חושב שאנחנו צריכים לדאוג לכך שיהיה איזון, מצד אחד צמצום מטרדי הרעש, מצד שני נושא של בטיחות הטיסה.

עכשיו אני רוצה להסביר מדוע יש כאן פגם חמור מאוד שמטיל על הטייס, ולפי דעתי גם על חברת התעופה, נטל שהם לא יוכלו לעמוד בו. כפי שאמר פרופ' קרמניצר, בהצעת החוק הזאת מטילים את נטל ההוכחה למעשה על הטייס ועל חברת התעופה, הם צריכים להוכיח שהם לא התרשלו, שלא היתה כוונה פלילית וגם שהם נקטו בכל האמצעים הסבירים. אסביר לכם על איזה מצב מדובר כדי להכניס את כל העניין לפרספקטיבה. מכלל כל המאורעות בנתב"ג רק ב-1% יש חריגות, כלומר זו תופעה שולית שבשולית, לשמחתנו.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אני אשאל את מנכ"ל רשות שדות התעופה, חברי ורעי מר אבי קוסטליץ, כמה חריגות יש?

אבי קוסטליץ:

יש 1.5% חריגות רעש, וזה כולל את חיל האוויר.

היו"ר אברהם יחזקאל:

ואם יש 1.5% חריגות אז אלה שגרים בחולון מסכנים, הם לא ישנים בגלל 90% מהטיסות.

אברהם פורח:

נכון, כי זה לא טוב להיות בנתיב מטוסים גם כשהם טסים לפי הכללים. עדיף להיות על הר כנען.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אני מתכוון עכשיו לדאוג לכך שכל טיסות אל-על יעברו לשדה-דב.

אברהם פורח:

אמרתי לך, לי אין שום עניין אישי בשדה-דב.

היו"ר אברהם יחזקאל:

התחושה שלי שבגלל שזה חולון, בת-ים, לכן היחס הוא כזה. אתה יודע, גם סגן השר פרוש מבקר שם ביום הזיכרון וגם רעש מטוסים, וגם יש לנו חוות גז.

אברהם פורח:

אתה רוצה להימלט? ברח משם.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אני לא בורח מאיפה שגדלתי ונולדתי.

שי שוהמי:

כמי שעסק בנושא הזה במשך שנים לא מעטות ומתמצא במה שקורה היום, אני רוצה לתת דווקא ציון לשבח, גם לרשות שדות התעופה וגם למינהל התעופה האזרחית, שמטפלים בנושא של החריגות בצורה מאוד מקצועית ולפי דעתי הצליחו להגיע לצמצום מירבי של החריגות.

רק ב-1% מכלל ההמראות בנתב"ג יש חריגות אזרחיות ומתוך האחוז הזה, שזה מספר מועט מאוד של טיסות יחסית, 90% הן לא באשמת הטייס, 90% מהחריגות הן בנסיבות שאין לטייס שליטה עליהן. אז בנסיבות כאלה להעביר את נטל ההוכחה לטייס ולהעמיד אותו מלכתחילה כעברין כשהוא צריך להוכיח שהוא לא אשם? נראה לי שזה מעבר לכל פרופרציה, זה מחטיא את המטרה.

אני רוצה לומר עוד מילה. למה לכולם מותר ורק אותי אתה עוצר? יש גם בעיות יותר חמורות. יש בעיה של הראיות.

אברהם פורח:

הרי הבעיה היא לשכנע. היושב-ראש חושב שמיצית את הטיעון שלך.

היו"ר אברהם יחזקאל:

מר שוהמי, כתבת לוועדה מכתבים והבאת לכאן, בצדק, את פרופ' קרמניצר ואני חושב שהטיעונים כפי שאתם מייצגים נשמעו כולם והם ראויים ואותנטיים והכל. יש כאן כאלה שעדיין בכלל לא דיברו או לא יצגו את משרדיהם, למשל עוד לא שמענו את המשרד לאיכות הסביבה, שהוא למשל מבקש את כל החוק הזה להעביר להיות ת"פ שלו. זה רעיון לא רע, אגב.

אתי במדלר:

אגב, מר שוהמי, תנוח דעתך, בגלל שהתייחסנו מאוד ברצינות לטענותיך החליט היושב-ראש ליזום את הדיון מחדש. לולא מכתביך והטענות כבדות המשקל והרציניות שכלולות שם, לא היה מתקיים הדיון היום.

היו"ר אברהם יחזקאל:

נתתי משמעות מלאה לעניין שיש שכר לעמלך.

שי שוהמי:

אני מודה ליושב-ראש. אני רק רוצה להזכיר עוד נושא אחד חשוב שלא הזכר כאן בכלל. נוסף להעברת נטל ההוכחה, שאין לו שום הצדקה, ניתן כאן יתרון, וזה ללא תקדים במשפט הפלילי, ניתן יתרון מלכתחילה לתביעה על פני הנאשם, על פני הטייס או חברת התעופה. משום שלראיות שהתביעה מזקקת להם יש קדימות, זאת אומרת הן קבילות על פי החוק, אבל הראיות שהנאשם יזדקק להן, שזה הקלטות, להקלטות האלה אין שום מעמד. כתוצאה מכך יש כאן חוסר הגינות משווע, כשמעמידים את התביעה מול הנאשם.

היו"ר אברהם יחזקאל:

כל פעם שאני שומע את ההערות האלו אני פשוט תוהה האם במשרד המשפטים, התחבורה ובשאר המשרדים, האם את הצעת החוק הממשלתית הזאת לא קראו משפטים?

רות רוטנברג:

זה לא הצעת החוק הזו, סליחה אדוני, זאת בדיוק אחת הבעיות.

היושב-ראש אמר בצדק קודם, ומרוב שאנחנו עוסקים בבעיות משפטיות חשובות מאוד שכחנו את העיקר נדמה לי. העיקר זה מה שאמרת, שהתושבים שסובלים, שאיכות הסביבה שנפגעת סגלל הרעש שנגרם, וזה נכון. הסיבה הנכונה, המטרה ראויה, רק שהתוצאה מאוד לא ראויה. מה שנעשה פה - לא ראוי. הוא לא ראוי מכמה סיבות. לא ראוי בעיקר בגלל שזה לא יביא למה שאנחנו רוצים להביא, לאותם דברים

שאתה כל-כך בצדק ציינת.

קודם כל, אתמול אפשר כבר היה להביא לשיפור בעזרת חקיקה. נכון שחקיקה היא מוגבלת. לא לכל תופעה אפשר להתייחס באמצעות חקיקה. אנחנו חושבים שחקיקה כן מתאימה פה. הצעת החוק הממשלתית דיברה על תמונה שלמה. נאמר פה כבר על-ידי ידידי מר שי שוהמי ואחרים שצריך איזונים. החוק הזה הוצא מקונטקסט. הוא לא עומד בדרישות ובהסכמות שהיו בהצעת החוק הממשלתית. הוא לא עונה על האינטרס התעופתי, שהוא אינטרס חשוב ממדרגה ראשונה (החברים פה דיברו על האינטרס התעופתי) והוא גם לא עונה על האינטרס הסביבתי, ואת זה אני יכולה להגיד. הוא לא עונה קודם כל בגלל שהוא לא נמצא במסגרת הכללית. רעש, ורעש מטוסים, זה לא דבר מנותק. רעש קשור בנושאים אחרים של רעש ורעש מטוסים קשור לנושאים של תעופה.

היום אנחנו עובדים הרבה יחד עם משרד התחבורה על הכנת תקנים. אנחנו שכחנו שלתקנות האלה בלי תקנים אין שום משמעות.

היו"ר אברהם יחזקאל:

החוק, בלי תקנות ובלו תקנים, אין לו משמעות? שאלתי שאלה נכונה?

רות רוטנברג:

כן. יש היום 2 חוקים בספר החוקים של מדינת ישראל: חוק מניעת מפגעים, וחוק הטייס, שניהם קיימים. שני החוקים האלה הם האיזונים המתאימים. להעביר את כל הנושא, להוציא אותו מהמסגרת, לתת אותו בידי גורם אחד שהוא גורם חשוב וראוי אבל התפקיד שלו זה לא לשמור על מניעת מפגעים ולא להגן על הציבור מפני רעש?

היו"ר אברהם יחזקאל:

מתי התקבל חוק מניעת מפגעים? האם יש תקנות בעניין?

רות רוטנברג:

חוק למניעת מפגעים תוקן לאחרונה.

אברהם פורח:

על-ידי בג"ץ הכריחו את שרי הבריאות להתקין תקנות, זה נקרא חוק כנוביץ.

רות רוטנברג:

אנחנו רוצים מאוד להתקין ביחד עם משרד התחבורה תקנות לעניין רעש כלי טייס.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אבל למה הן לא הותקנו עד עכשיו? למה תקנות בנושא רעש של כלי טייס לא הותקנו עד עכשיו?

רות רוטנברג:

אני מציעה לא לעסוק פה בהיסטוריה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

כל העניין הזה הוא בגלל ההיסטוריה.

ועדת הכלכלה
13.05.98

רות רוטנברג:

אם אנחנו נסכם עם משרד התחבורה ונתקין יחד תקנות, הן תהיינה תקנות שייגנו על הציבור. עם כל הכבוד, אם משרד התחבורה ...

היו"ר אברהם יחזקאל:

אני בעד, ואז אני אמשוך את החוק. אבל למה זה לא נעשה עד כה? העניין נסחב כבר זמן רב.

רות רוטנברג:

תן לנו זמן ונתקדם.

דני יערי:

התקנות במפורש מוציאות את כלי הטייס מהחוק.

רות רוטנברג:

אנחנו מדברים על תקנות חדשות. יש כאן מוצא. אדוני היושב-ראש, הרי החוק לא יבוצע, גם החוק שמונח פה על השולחן לא יבוצע אם לא יהיו תקנות. יש חשש גדול שלא יהיו תקנות. עוד חוק זה לא רבוא. עוד חוק זה דוגמא ומסר לגורמים אחרים. מחר משרד האנרגיה יעשה חקיקה סביבתית לדלק, ומשרד התחבורה יעשה חקיקה סביבתית לזיהום ים, אחרי שיבינו שמשרד התחבורה מוביל אוניות והמשרד לא יכולת הסביבה דואג לרעש. אנחנו צריכים לעבוד במסגרות הקיימות. אפשר לשפץ אותן. החוק שלפנינו לא משפץ אותן אלא מפר איזונים. הציבור יפגע, הטייסים יפגעו ולא תהיה תקנה לנושא שהוא כל-כך חשוב ושרוצים לתקן אותו.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אני אתן את רשות הדיבור למנכ"ל רשות שדות התעופה, מר אבי קוסטליץ, שניהל את המאבק מאחורי הקלעים, למי שלא יודע.

אבי קוסטליץ:

אני רוצה לומר רק שני משפטים. רשות שדות התעופה משקיעה הרבה כסף בהתקנת מערכות של ניתור רעש, מנסה לעשות ככל שהיא יכולה לשמור על אותם איזונים שמכרו כאן.

דבר שני, פקחי הטיסה על-פי הוראות אינם יכולים לחרוג מהנתיבים אלא אם יש בעיות בטיחות. אין מצב כזה שפקח טיסה פתאום מחליט להורות להם לטוס נמוך יותר או גבוה יותר.

הדבר השלישי, מבחינתנו לצורך הטיפול הכולל באיזונים הנכונים חשוב מאוד שהסמכות לכל הדברים האלה תהיה במשרד התחבורה, בהתקנת התקנות האלה.

רחל קציר:

אני חושבת שהטייסים שלנו הציגו בצורה יפה מאוד את הדברים, אני לא אחזור על כך. יש לי שתי הערות קצרות.

צריך לקחת בחשבון שענף התעופה הוא ענף בינלאומי. כאשר אתם מתלבטים האם להכניס לתוך החוק הזה את ההערה שיש איזשהן הגנות, או לעשות את זה בתקנות, או לעשות את זה על סמך חוק העונשין, צריך לזכור את הנושא של פנל חברות התעופה הזרות, שהם לא צריכים להתחיל לחקור את כל החקיקה הישראלית ולהבין ממנה מתי מותר ומתי אסור. לכן מאוד בחום הייתי ממליצה, אם אפשר, להכניס לחוק בסעיף 2, שמגדיר את ההגדרה הכללית, שלוש מילים קצרות שאומרות "למעט במצב חירום" ואז משרד התחבורה יוכל להתקין תקנות שמסבירות מה הם מצבי החירום שבתוכם מותר לחרוג מהרעש המקובל. זאת ההמלצה שלי.

כמובן שאני תומכת בטענת הטייסיים, שלא להטיל אחריות אישית על טייסיים. אני חושבת שהדבר ישפיע חזק מאוד גם על טייסיים זרים, על השיקולים שלהם, ועל כל התעופה האזרחית.

לסיכום אני רוצה לומר שאני חזרתי עכשיו מוועידה בינלאומית שבה שוחחתי עם יושב-ראש ארגון התעופה בארצות-הברית. סיפרתי לו על הצעת החוק והוא אמר לי שהדבר הראשון שהוא יעשה מייד אחרי שהחוק הזה יתקבל זה להמליץ למינהל התעופה האמריקאי לתת כוכב לשדה התעופה בן-גוריון. המשמעות היא, להכריז על שדה התעופה שלנו כשדה תעופה לא בטיחותי. הדבר ישפיע חזק מאוד על התעופה לישראל. אני חושבת שצריך לשקול את כל החוק הזה גם בהיבטים הגלובליים שלו.

אברהם פורז:

זה אינטרס של אל-על, שרק אל-על תטוס.

נחום לנגנטל:

זה פעם ראשונה ששמעתי שאל-על רוצה כל-כך להגן על פנל חברות התעופה.

רחל קציר:

אל-על רוצה לטוס בשבת.

נחום לנגנטל:

זה ממש מרחיב את הלב כמה אל-על דואגת לפנל חברות התעופה.

אדוני היושב-ראש, אני רוצה לומר פה דבר מה, בראייה קצת יותר כוללת של העניין. היתרון של מה שמונח כרגע בפני מליאת הכנסת לקריאה שניה ושלישית, שאף צד במשחק לא יוצא וכל תאוותו בידו, זה הרעיון של החוק הזה. הוא לא נולד היום ולא צריך לעשות לו טיפול חירום. היום חוזרים לדון בשולחנה של ועדה נכבדה זו אחרי שהחוק הזה הוגש כבר לפני למעלה משנתיים, אז הוא עבר קריאה ראשונה.

רות רוטנברג:

לא החוק הזה, סליחה.

נחום לנגנטל:

בוודאי לא בדיוק החוק הזה. בשביל מה הוא מגיע לוועדה לדיון? על מנת שכולם ידברו פה, והצעת החוק שלפנינו היא תוצאה של הדיון שהיה בוועדה הזו. בתוך המערכת הזאת נשקלו עשרות שיקולים וזה מה שיצא לקראת קריאה שניה ושלישית. גם אנחנו לא מאושרים מהצעת החוק, כפי שהמשרד לאיכות הסביבה לא מאושר ממנה. אני חושב שאנשי רשות שדות התעופה לא מאושרים מכיוון שהם היו צריכים להשקיע כתוצאה מזה מעל מיליון דולר רק בהשקעה של בניית הדברים האלה.

אומרת גברת קציר מאל-על הערה מאוד נכונה. למה בסופו של דבר כאילו האכסניה הטיבעית של העניין היתה באיכות הסביבה? המשרד לאיכות הסביבה הבינו שגם אצלנו האוריינטציה השתנתה, גם אצל שר התחבורה הקודם וגם אצל השר הנוכחי, שאיכות הסביבה זה דבר שהוא אינהרנטי בחשיבה התעופתית. ולכן מה שחשוב פה, הגענו לאיזשהי הבנה איך כולם יוכלו לחיות תחת אותה מסגרת משום שאנחנו קשורים פה לתקנים בינלאומיים, לאמנות בינלאומיות, למטוסים שמגיעים כל יום, לייצרני מטוסים. כל הדברים האלה הם לא דברים שיכולים להיות כרגע באכסניה הטיבעית של איכות הסביבה. זה חלק מהשיקולים שנעשו פה.

אני אומר לחברי הטייסיים, מורי ורבותי, תדעו לכם, אני לא רוצה להגיד את המשפט הנדוש, הקלישאה ש"האוייב של הטוב מאוד הוא המצויין". מה זאת אומרת? הרי נתחיל לשחק ב"עוגה עוגה", במשחק שלנו, של אנשי התעופה בלבד, והתוצאה תהיה שזה לא יהיה בכלל באכסניה שלנו. אז מה אתם רוצים, שבסופו של דבר אחר-כך בכלל לא תהיה לכם השפעה? הרי מה שיקרה, שבכלל לא יהיה מישהו שייבדוק האם הטענות שיום אחד מישהו ממכם יטען הן הגנת צורך. פה אנחנו מצילים חלק מהדבר הזה. אם ימשיכו ההתנגשויות ואנחנו ננסה לצאת וכל תאוותנו בידיו אז בסופו של דבר הכל יעבור לשם. האם שם יהיה יותר

קל? ואז, פרופ' קרמניצר, שלא זכיתי עדיין לקרוא את חוות דעתו, ואני מקווה שאני אקבל אותה היום ואקרא אותה, אז מה, אז שם תהיה קפידה פחותה? מה יקרה שם? הרי זה יגיע לאותה תוצאה.

הו"ר אברהם יחזקאל:

רק שזה יהיה בוועדת הפנים ואיכות הסביבה.

עובדיה רזיאל:

אם מותר לי להפריע, אנחנו ביקשנו ... זה מה שדיברנו. ההערה של חבר הכנסת פורז בנוגע להבחנות של הפנל ...

נחום לנגנטל:

אני אומנם עולה חדש בעולם התעופה, רק שנתיים במקצוע, ואני אומר לך שקראתי את חוות דעתו של מר שוהמי ואני יודע את העניין.

אברהם פורז:

מר לנגנטל, הם אומרים שעם הורה כמוך הם מעדיפים להיות יתומים.

נחום לנגנטל:

חבר הכנסת פורז, אני לא רוצה לפתוח בפניך את היריעה אבל מי כמוך יודע כמה ילדים של משרד התחבורה לרגעים מסויימים היו מעדיפים להיות יתומים אבל בראיה הכוללת ככה חשבנו שצריך להתנהג ולא להיות כאמא חמימה שרואה את הילד שלה רץ לכביש והיא אומרת: מה, אני צריכה עכשיו להניא אותו מלעשות את הדבר הזה?

אברהם פורז:

אבל יש דרך שהסמכות תהיה בידיכם ובכל זאת החוק יתוקן. עובדה שהמשרד לאיכות הסביבה מאז שחוק כנוביץ קיים לא התקין תקנות.

נחום לנגנטל:

אני אומר את כל הדברים האלה, אדוני היושב-ראש, על מנת שנגיע קודם כל לפרופורציות. כבר שנתיים עוסקים בזה. אנחנו רוצים איכות סביבה, יש מעל מיליון אנשים מתחת למטוסים הללו. זה גם חלק מהשיקולים וצריך לעשות פה איזשהו מערך חד-משמעי שיילך בכיוון הזה.

מיכאל כוכבי:

אבל אף פעם לא התייעצו עם הטייסים.

נחום לנגנטל:

בוודאי שהתייעצו איתם. אפילו אני ישבתי הרבה פעמים, פה ישבנו על זה 4 פעמים עם הנציגים. האם אל-על לא ישבה בישיבות? רבותי, כשאנחנו מזמינים את אל-על, אל-על צריכה להביא את הטייסים שלה. היא היתה בכל הדיונים. בשביל זה אנחנו מזמינים.

מיכאל כוכבי:

הם היו בדיונים אבל אף פעם לא דיברו על ענישה.

ועדת הכלכלה
13.05.98

רחל קציר:

.....

היו"ר אברהם יחזקאל:

זה שעוריה מה שאת אומרת, תסלחי לי, עם כל הכבוד. ישב פה הסמנכ"ל שלכם.

רחל קציר:

לא כאשר דיברו על ההצעה הזאת. זה היה בדיונים על חוק טייס, לא על החלק הזה.

מיכאל כוכבי:

לא ישבו בדיון שבו דיברו על הענישה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

המשנה החדש למנכ"ל ישב פה בדיונים, מר מנשה טרם. הוא מייצג את אל-על. זה אותו חוק שכל הזמן היה מונח.

לאה ורון:

החוק הכללי היה מונח לפניכם.

רחל קציר:

החוק הזה הונח בפני אל-על רק לפני הישיבה הנכחית.

נחום לנגנטל:

ישראיר, אל-על, כולם היו פה.

רן אבשלום:

לפני חודש זו היתה הפעם הראשונה שזימנו אותי.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אתה מכיר אותי, אני כזה, ואני לא אוהב שסתם מדברים שטויות.

רן אבשלום:

לא היינו שותפים לדיונים על הענישה. א' זה נכון שזה מה שאני יודע, ב' אלה גם העובדות. אני מדייק, אני לא אומר דברים כלליים. לא זימנו את הטייסיים לדיון על הצעת החוק השלמה.

לאה ורון:

מה שאתה אומר זה ממש לא נכון. אדוני, יש לנו פרוטוקולים עם רישום, כולל מה שהוא אמר בישיבות הוועדה. מר טרם בא לפה ודיבר וגם מר כוכבי היה פה באחת הישיבות.

מיכאל כוכבי:

אני הייתי, אבל לא דיברו על ענישה.

ועדת הכלכלה
13.05.98

לאה ורון:

יושב-ראש איגוד הטייסים לא מצא לנכון להגיע לפה, אני ניסיתי לשכנע אותו בטלפון ובסוף שלחו את מר רזיאל.

היו"ר אברהם יחזקאל:

סלח לי, אדוני יושב-ראש איגוד הטייסים. האם אתה לא ידעת על קיום הישיבות הקודמות? הרי איתך התקיימו שיחות טלפון.

מרק רומן:

אני הייתי בחוץ-לארץ כשקיבלתי את ההזמנה אבל שלחנו נציג.

אברהם פורז:

אתה כל הזמן בחוץ-לארץ, כמעט כל יום.

היו"ר אברהם יחזקאל:

זה לא יפה ולא מכובד. בסדר, אתה היית בחוץ-לארץ, זה בסדר, אני מודה לך. אתה היית בחוץ-לארץ ולא ידעתם על ענישה.

מיכאל כוכבי:

הוא לא ידע על ענישה.

אברהם פורז:

אבל זה לא משנה. נניח שהם נרדמו בשמירה והם התרשלו, אבל אנחנו רוצים להוציא חוק טוב.

לאה ורון:

אז הם צריכים להודות ליושב-ראש הוועדה, שלמרות שהם היו שותפים ולמרות שהם נרדמו הוא מצא לנכון בכל זאת לזמן אותם שוב. מר רומן עצמו היה בדיונים על החוק.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אני לא צריך תודות.

אברהם פורז:

אני לא מתווכח. אבל זה עדיין לא פוטר אותנו, גם אם הם התרשלו ולא באו, זה עדיין לא פוטר אותנו.

אתי בנדלר:

מר אריק אלוף מאיגוד הטייסים היה פה.

לאה ורון:

מר מרק רומן עצמו באוקטובר 1997 היה פה בדיון בוועדה.

אריק אלוף:

הוזכר שמי. אדוני היושב-ראש, אני הייתי כאן ואז אתה לא נתת לי לדבר. אני רוצה רק להזכיר את הדבר

הזה. גם היתה החלטה לעשות את ההפרדה מחוק הטייס.

הי"ר אברהם יחזקאל:

היה פה מר מנשה טרם, משנה למנכ"ל אל-על. הוא ניגש אלי, הציג את עצמו ואמר לי שהוא חדש. הוא היה בשני הדיונים. אני חושב שראוי היה שגם באותם דיונים, לפחות לקראת הדיון השני, הוא היה אומר: רבותי, יש פה בעיה. התקיימה שיחה עם יושב-ראש איגוד הטייסים, מר מרק רומן, והוא היה בחוץ-לארץ, אין בעיה בעניין, אין לי טענה.

תראו מה קורה, נוצר מצב עוד יותר אבסורדי, באים לכאן אנשים וכולם מכוסים ביועצים משפטיים ורחמנה לצלן על החוק הזה כבר דנים כשנתיים ורק לפני חודש נודע ליועצים המשפטיים על העניין? משהו כאן קצת מוזר. על החוק הזה הרי חלה רציפות, רבותי. אז רגע, אתם רוצים להיות ברורים רק כשרוצים להיות ברורים?

רן אבשלום:

תאמין לי שמה שהולך פה עכשיו, הורסים אותנו פה. אם אתם רוצים להעביר משהו, תעבירו אבל אל תעשו אותנו עבריינים.

אברהם פורז:

אדוני היושב-ראש, הוויכוח הזה הוא מיותר. נניח שהם התרשלו, עדיין אנחנו רוצים להוציא חוק טוב. מה זה מעניין אותנו?

נחום לנגנטל:

לכן, אדוני היושב-ראש, אנחנו חשבנו ועדיין חושבים שבנסיבות הנוכחיות בוודאי שלא יוצר פה עול מיוחד. בסך הכל אנחנו גם רואים איפה הסטיות, באילו דברים. אני גם לא רוצה להיכנס פה לעימות עם עמיתי הטייסים. לא שאני טייס אבל הם עמיתי לעבודה בכל אופן ובענף התחבורה. אני לא מאמין שאדם כתוצאה מזה, אפילו אם יש לו סנקציה חוקית, בסך הכל הוא יושב באותו מטוס אז הוא לא יסכן את הנוסעים. גם מחלקה ראשונה, גם מחלקת עסקים וגם מחלקה רגילה בדרך כלל מגיעים לאותו יעד ביחד. אם הוא רואה שמתקרבת אליו ציפור אז גם אם הוא לא רוצה להגן על אלה שנוסעים מאחוריו האינסטינקט אומר שהוא לפחות יגן על עצמו. אז בוודאי שהם לא דואגים רק לעצמם אלא דואגים לכולם. לכן אני לא דואג פה שתהיה בעיה כלשהי בבטיחות הטייס, שתיווצר איזשהי בעיה כזאת שהטייס יחליט החלטה שגויה מבחינת בטיחות הטייס בגלל שבאה מולו ציפור והוא מפחד שהוא ייקנס בסכום כסף גבוה.

לכן אני רק אומר לך, אדוני היושב-ראש, אנחנו חושבים שזה צריך לעבור בקריאה שניה ושלישית כפי שזה הונח על-ידי הוועדה הזאת. לא בגלל שאנחנו כל-כך מאושרים מהתוצאה. אנחנו חושבים שזה הטוב ביותר בפשרות שנעשו על-ידי כולם. אם חבר הכנסת פורז חושב שצריך להחזיר את זה לשולחנה של ועדה זו על מנת לעשות פה איזשהו תיקון הבהרתי, כדי להכניס את קריטריון הצידוק, כדי שזה לא יופיע רק בחוק הפלילי אלא יחזור על עצמו בחוק הטייס, על מנת שהדבר הזה לא ישכח ושלא ייראה שהחוק הזה על פניו לוקה בחד צדדיות ...

אברהם פורז:

לא, אני מתכוון שיהיה סעיף ספציפי שהוא מתאים, חליפה לפי מידה, לחוק הטייס.

נחום לנגנטל:

אין לנו התנגדות מהותית לזה משום שהדבר הזה לא משנה מהותית את החקיקה. אני חושב שזה מיותר, חבר הכנסת פורז.

אברהם פורז:

יש גם עניין של רוח הדברים, של תחושה.

ועדת הכלכלה
13.05.98

נחום לנגנטל:

אם הבעיה היא של תחושה או של רוח הדברים, לדעתי אין לנו התנגדות. אבל אני פונה אליך, אני חושב שזה מיותר. אני חושב שאם הדבר נמצא בחוק אחד אין טעם להעביר אותו גם לחוק אחר רק כדי ליצור פה רוח מסויימת. אפשר לעשות את ההבהרות בהוראות לטייסיים. אנחנו נעשה את הדברים האלה. אם אתה רוצה שאנחנו נעביר את זה לכל הטייסיים, כך נעשה. נאמר להם: ככה אומר חוק הטייסיים והנה דברי ההסבר. בשביל מה לעשות את זה בפועל בתוך החוק? אבל כל עוד לא יהיה שינוי מהותי בעניין, אין לנו שום התנגדות לכל דבר שתעשו, ולו שהדבר הזה יעשה במהירה כי אנחנו רוצים שיהיו כל האמצעים בידי רשות שדות התעופה על מנת לאכוף את החוק על העבריינים.

מיכאל כוכבי:

עוד לא התחיל החוק וכבר מדברים על עבריינים. אנחנו נקים עוד אגף בכלא איילון ועוד קומה של משרד עורכי-דין, זה מה שאתה רוצה. אין בזה היגיון.

רן אבשלום:

יושב-ראש מינהל התעופה האזרחית הוא האיש המקצועי עבורך ואתה צריך לצטט אותו מבחינה מקצועית. אז אתה לוקח את הסמכות המקצועית ואומר שמה שהוא אומר זה לא נכון. הוא הרי איש שלך.

אברהם פורז:

זה לא נכון, הוא לא אמר את זה. רבותי, גם אתם מודים שיכול להיות מצב שטייסי הוא לא בסדר, נכון? כמו שאין אחריות מוחלטת גם אין חסינות מוחלטת, זה הכל. צריך למצוא את האיזון. אם הוא טעה מטעמי בטיחות טיסה, תהיה לו הגנה אבל אם הוא סתם מנוול, אז לא תהיה לו הגנה.

רן אבשלום:

התשובה היא חיובית. אבל כפי שזה מופיע עכשיו אז רק הזכאים ייצאו בדיון מחוייבים, או חלק מהזכאים ייצאו מחוייבים.

נחום לנגנטל:

זה לא נכון, אין שום סיבה סתם להעניש אנשים.

אברהם פורז:

לחוק לפעמים יש גם אלמנט הצהרתי וחלק בקביעת נורמה.

נחום לנגנטל:

לכן, אדוני היושב-ראש, אני מציע שנמשיך בדבר הזה. לשיקול דעתך איך תינהג בצד הפחצזולי, הטכני, הדקלרטיבי או אני לא יודע מה. מצדי תכנסו שינויים ברוח החוק או באווירה, אבל לא במהות. במהות אני חושב שצריך להמשיך לשמור ולהתמיד במה שהתחלנו בו.

עובדיה רזיאל:

היתה תחושה שיש נכונות להוריד את סעיף 5(ג) בעניין זה, לפיו יש צורך להוכיח מחשבה פלילית או רשלנות. אם מורידים את זה, זה תואם את מה שהציע חבר הכנסת פורז. זו היתה הדיעה הכללית.

אברהם פורז:

אדוני היושב-ראש, אל תקבל החלטה עכשיו. שמענו את הטיעונים ואנחנו נקבל החלטה.

ועדת הכלכלה
13.05.98

נחום לנגנטל:

אני רוצה לומר רק משפט אחד לגבי מר אבנר ירקוני. זו הזדמנות טובה לברך אותו. בסך הכל זה אחד מהמינויים ה"פוליטיים" הכי טובים שעשינו במשרד התחבורה. אני לא יודע מה דעתו הפוליטית אבל האשימו אותי בהתחלה שאני הולך להביא מישהו פוליטי, אז אתם רואים כמה הוא נראה איש מפד"ל.

תשובתי להערתו של מר רן אבשלום, שאנחנו לא נירצה למנוע מאדם שעומד בתפקיד כל-כך בכיר לומר את דעתו אם הוא רוצה לעשות כך. זו דעתו, שייאמר אותה, היא תישקל פה. ובכל אופן אני בא ואומר כרגע מה עמדת שר התחבורה ומה אנחנו נוכל לעשות היום על מנת שהדבר הזה ימשך.

מיכאל כוכבי:

אבל אתם לא מקשיבים.

נחום לנגנטל:

רבותי, כשלא מסכימים זה לא אומר שלא מקשיבים. אפשר להקשיב ולחלוק.

אברהם פורז:

עוד פעם הוויכוח הזה מתחיל מהתחלה? אתה בעמדתך והוא בעמדתו.

היו"ר אברהם יחזקאל:

רבותי, אני רוצה להודות לכם.

אני רוצה לומר משהו לגבי החוק הזה. החוק הזה למעשה נועד למלא חסר שנובע מעצלות ומרשלנות של אי כתיבת תקנות הקשורות במפגעים שונים הכוללים גם את הרעש. זו האמת. שהרי אם היו תקנות הקשורות ברעש מטוסים אז בכלל לא היה צורך בחוק הזה. אני תוהה האם המחוקק הוא סתם טיפש, ואני מכיר כמה טיפשים כאלה.

אברהם פורז:

אתה מדבר על מחוקק המשנה, כי היתה מסגרת להתקנת תקנות. מי שאשם זה הממשלה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

בוועדת הכלכלה יושבים חברים שמאיצים תהליכים מעבר לתהליכים ממשלתיים, של הרשות המבצעת, אני לא רוצה להגיד ביוחזקאטיים. זה פשוט מטריף את דעתי שאנחנו כל הזמן מדברים, ויושבים פה אנשים, ובניתיים יש רעש, התושבים סובלים, איכות הסביבה נפגעת, דברים שכולם מדברים בהם. אבל כשצריכים להתקין תקנות רחמנה לצלן אומרים לי שזה ייקח שנה, שנתיים, 5 שנים, צריך פניה לבג"ץ כדי לאלץ להתקין תקנות. ואז כשאנחנו רוצים להביא את החקיקה, בעקבות יוזמה שלי - יש לי היום בעיה, האם אני צריך להתעמת מול מר כוכבי חברי ורעי או מול 1.5 מיליון תושבים שגרים באיזור מסויים במדינת ישראל, בגוש דן.

איתן ערב:

אבל הם לא טסים מעל כל גוש דן.

מיכאל כוכבי:

אתה כולל גם את בתי הקברות.

היו"ר אברהם יחזקאל:

הם עוברים מעל מיליון אנשים, 700,000, אפילו אם רק 100,000 או 20,000 תושבים. בקרבת נמל

התעופה בן-גוריון גרים 20,000 תושבים, ואני לא גר שם, שלא יגידו שזה עניין אישי שלי.

אני מתחבט, אוי לי מייצרי ואולי לי מיוצרו. האם אני צריך להסתבך רחמנה לצלן עם ועד העובדים ועם חברי מאל-על, או עם 20,000 תושבים הגרים ליד נמל התעופה בן-גוריון? זו האמת, זה השיקול.

אגיד יותר מזה, אם אנחנו נצא היום מהדיון כאשר טייסי אל-על, וכל הטייסים לצורך העניין, יבואו לציבור ויגידו לו: רבותי, אנחנו רוצים לדאוג לכם כשאנחנו טסים, אז יבוא הציבור ויאמר: אבל אנחנו רוצים לישון בשקט לפעמים, מותר לנו גם שיהיה קצת שקט. אני לא בטוח מי ינצח במאבק הציבורי הזה. יכול להיות שהחוק הזה יעבור ואני לא בטוח שמבחינה ציבורית יהיו פה מזקים לפוליטיקאים.

יש משהו יותר חמור בעיני. חוק הטייס שוכב בצנרת הזו של הוועדה ושל הממשלה כבר לא מעט זמן ואף אחד לא העיז לגעת בו, כי הוא אולי מורכב, כי הוא אולי קשה. אגב, יהיה אותו דבר עם חוק הרכבות, שמדברים עליו. כמה שנים חוק הטייס שוכב פה כבר?

לאה ורון:

ב-1.5.96 הוא עבר קריאה ראשונה. חלה עליו רציפות עוד מהכנסת הקודמת.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אודה ולא אבוש, אני לקחתי את החלק שנוגע לסוגיית הרעש כי זה מה שעניין אותי. כל יושב-ראש ועדה מעצב את עבודת הוועדה על-פי השקפתו והחלטתי לגעת בסוגיית הרעש. נכון, האצנו את התהליך והנה הוא מגיע לקריאה שניה ושלישית.

הטענות שלכם הן נכונות, הן צודקות, אבל למה התעוררתם רק עכשיו? זו שאלה טכנית, לא שאלה מהותית, אתם צודקים בתחושה הזאת. מה קרה שפתאום בא מישהו ואומר לי שהוא לא היה בישיבה? זה פוגע לא רק בי, גם בצוות העובדים של הוועדה. אני לא שכחתי שבא אלי המשנה החדש למנכ"ל אל-על והציג את עצמו בפני. אז אם ההיגיון אומר שאכן אתם צודקים אז הייתם צריכים להיות מעורבים מההתחלה. אבל יותר מזה, אני הייתי 2-3 פעמים בחדר ועד העובדים של אל-על במהלך השנה האחרונה. כלומר הקטע הזה של אי-ידיעה קצת מעליב אותי כי אני חושב שמה יותר ברור מהדיון הזה שאני יזמתי אותו, שהרי הייתי יכול להביא את זה להצבעה בשבוע שעבר ואז הצעת החוק היתה עוברת.

מיכאל כוכבי:

אנחנו מדברים על הענישה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

גם העניין של הענישה.

לכן אני מציע כך, אני רוצה להחזיר את העניין ולומר שמשרד התחבורה למעשה מוליך את החוק. אני אבקש שייעביר את עמדתו בכתב לגבי הטענות שנשמעו ואם יש בדעתם להחזיר את הצעת החוק כדי לכלול פה הגנות ואיזונים, כפי שהוצע. אני מבקש שחוות הדעת תימסר תוך שבועיים.

לכם הטייסים אני אומר כך, שבמידה והחוק הזה יוחזר לשולחן הוועדה אני לא ערב לכך שהוא לא יעבור למשרד לאיכות הסביבה.

הן אבשלום:

עדיף לנו ככה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אני לא בטוח שאתה צודק. כשהאצתי את החוק הזה אז אני העברתי אותו תחת אחריות משרד התחבורה. ראה זה פלא, אם זה יחזור היום, תבינו פשוט את הטכניקה, במידה וזה יחזור לכאן אז

ועדת הכלכלה
13.05.98

הממשלה תגיש רביזיה. יבוא המשרד לאיכות הסביבה ויגיד: רבותי, אנחנו רוצים גם את החלק שלנו ואת הנתח שלנו. ואז אני כבר לא ערב לכך.

דני יערי:

זה קיים, אדוני, נאמר "בהסכמת השר לאיכות הסביבה".

מיכאל כוכבי:

אדוני היושב-ראש, הוא אמר בצדק שצריך למחוק את סעיף 5(ג) ובכך תיפתר הבעיה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אבל מר כוכבי, זה יחזור לכאן ואז הכל ישתנה. אני חושש שיירצו להרחיב את העניין, זו תהיה הבעיה.

מיכאל כוכבי:

אני חושב שבזה אפשר להגיע לקונצנזוס ושניתן לפתור את הבעיה.

היו"ר אברהם יחזקאל:

לכן אני אומר, רבותי, שאני אמתין שבועיים ובעוד כשבועיים העניין הזה יבוא להצבעה, במידה ואני לא אשמע דברים אחרים. אני רוצה לקבל תשובה בכתב ממשרד התחבורה.

גבי נאור:

אני מוכרח לומר, שמשרד התחבורה לא יכול לבד, אדוני היושב-ראש.

היו"ר אברהם יחזקאל:

אני מודה לכולכם. הישיבה נעולה.

הישיבה ננעלה בשעה 11:05