הכנסת השביעית
מושב ראשון

פ ר ו ט ו ק ו ל מס' 54

מישיבת ועדת החוקה, חוק ומשפט, מיום ו',
י"ז אלול תש"ל (18.9.70), בשעה 9.00, בת"א.

נכחו: חברי הוועדה:

י.ש. בן-מאיר - היו"ר
א. אנקורי'ון
א.ח. שקי
י. ארידור
מ. בי'בי
ח.י. צדוק
י. קורן
ז. הרינג
מ. אבי'חר
מ. בן-פורת
ב. הלוי

מוזמנים:

היועץ המשפטי לממשלה מ. שמגר
מר מינץ - יועץ משפטי למשרד התחבורה
מר שוהמי - משרד התחבורה
מר אש - אי'גוד הטי'ס'ם

מזכירת הוועדה:

גב' ר. מלחי

רשם:

א. סידי

סדר-היום: חוק הטי'ס (עבירות ושיפוט), תש"ל-1970

חוק הטיס (עבירות ושיפוט), תש"ל-1970

היו"ר י.ש. בן-מאיר: אני פותח את הישיבה.

אנחנו מכנסים בפגרה לדיון בחוק הטיס, מלבד הישיבה היום נקיים ביום ראשון שתי ישיבות, בתל-אביב, וביום שני נתכנס שוב בירושלים, לישיבה או שתיים, לפי הצורך.

אני רוצה להודיע לחברי הוועדה, ששר התיכון ביקש ממני להביא לפני הוועדה את חוק הגנת הדייר בכל הדחיפות, משום שהוא התחייב שעד סוף דצמבר החוק יעבור את הקריאה השניה והשלישית. לא הייתי בדעה לקיים ישיבות בפגרה. בסופו של דבר סיכמתי אתו, שאכנס ישיבה אחת - ואם יהיה צורך שתיים - כדי לשמוע את המשלחות, על-מנת שמיד עם סוף הפגרה נוכל להתחיל לדיון בחוק גופא.

מ. ביבי: איננו מבין מה כאן בוער. גם את הישיבה הזאת נוכל לקיים עם תחילת מושב החורף של הכנסת.

היו"ר י.ש. בן-מאיר: נעבור עתה לדיון בחוק הטיס (עבירות ושיפוט), תש"ל-1970. אני מניח שכל החברים קיבלו את כל החומר. אבקש את היועץ המשפטי לפתוח בדברי הקדמה כלליים לבעיות בחוק זה.

מ. שמגר: חוק הטיס (עבירות שיפוט), תש"ל-1970, דן בבעיה האקטואלית ביותר שישראל נתקלה בה לאחרונה: בטחון בלי הטיס. הוא משלים את הוראות החוק הפלילי הישראלי על-ידי הוספת שורה של מעשים המוגדרים כמעשי עבירה והמהווים התקפות על כלי טיס או לחטיפות כלי טיס. בעשותו כן הנטה החק לשלב במשפט הישראלי את האמנות שבאו לידי ביטוי באמנת שיקגו בדבר מעשים המהווים בכלי טיס. נוסף על כך אנחנו מנסים לשלב בחוק הוראות שאינן באותה אמנה ושאנחנו מקווים כי העולם יקבלן בכנס במונטריאול בשנה זו. ושלישית - יש כאן הוראות של אמנות בין-לאומיות אחרות בדבר הגנה על הל"ט.

הדבר השני שחוק זה עושה - הוא בא להגדיר במדוייק מה תהיה סמכות השיפוט של בתי-המשפט בישראל לגבי עבירות המבוצעות בכלי-טיס. כן הוא בא להגדיר בצורה ברורה את הסמכויות של מי שחולש על כלי הטיס, בלומר של קברניט המטוס, משום שמי שלא הוענקו לו סמכויות על פי דין, למעצר, חיפוש וכו' - ולקברניט אין כאלה - אין רשאי להשתמש בהן.

החוק הזה מביא לכך שהמושג של פיראטיות באויר, שהיום הוא יותר מושג ליטרי מאשר משפטי, הופך כאן למושג משפטי מוגדר.

אמנת שיקגו, שהמצטרפים אליה בינתיים מעטים, למדינת ישראל היתה הזכות להיות המדינה ה-12 אשר על-ידי אישרורה הפכה אותה לבת קיום. אולם אחרינו לא היו רבים. היום יש כבר 23 מדינות שהצטרפו לאמנה, אולם בהשוואה לאמנות בין-לאומיות אחרות זה עדיין מספר קטן.

מר מינץ: ברצוני להוסיף כמה דברי הסבר לגבי אמנות נוספות שהחוק הזה מקדים את אימוצן. נוסף לאמנת שיקגו יש הצעת-אמנה בדבר חטיפת מטוסים, אשר סוכמה על-ידי ועדה משפטית של הארגון הבין-לאומי לתעופה אזרחית של הממשלות בכנס שנערך במרס השנה, והיא תובא לפני העידה שתכונס בדצמבר בהאג. יש סיכויים טובים שגם אמנה זו תתקבל בוועידה זו.

הצעת-אמנה שניה, שנוגעת לנושא זה, מטפלת במעשי חבלה ותקיפה כלפי מטוסים בתעופה האזרחית הבין-לאומית, אשר

בעצרת מיוחדת של א.ק.או., שנערכה ביוני השנה במונטריאול, על פי דרישת ארצות הברית וישראל, הוחלש לגשת לנימוקה באופן החוקי ביותר. והושל על הוועדה המשפטית של הארגון להכין הצעה בכתב שהיא תקיים באוקטובר, בעוד כשבועיים; וכן הושל על הארגון לערוך כנס דיפלומטי לשם קבלתה לא יאוחר מאשר בקיץ הבא.

אפשר לסכם ולומר, שמבחינת עבודה הניירת בהכנת הצעות-אמנה והחלטות היתה כאן פעילות די נמרצת. אין לבטל את העובדה, שהקהילה האוויריית הבין-לאומית נחלצה לניסוח האמנות הללו, ושלא כדרכה בקודש היא גם נחלצה לקבל אותן בצורה מהירה ביותר, לא במעט בהשפעת הארועים של פברואר שנה זו, אחרי פיגוע באווירון של "סווייסאייר" ובאווירון של חברת התעופה האוסטרית, וכן בנוסעי "אל על" בציריך.

<u>היו"ר י.ש. בן-מאיר:</u> האם מר אש, שהוא נציג איגוד הטייסים, רוצה להעיר הערות כלליות לחוק, הוא מה שהוא מבקש הוא להשתתף בכל שלבי הדיון בחוק?

<u>מר אש:</u> בינתיים אין לי הערות. הייתי מעדיף לשמוע, לקלוט, ואחר-כך להעיר הערות במידה ויהיו לי. כמובן - אם זה נראה לוועדה.

<u>היו"ר י.ש. בן-מאיר:</u> אמנם זה לא מקובל, אבל אני מציע שנרשה למר אש להשתתף בדיון, כיוון שאנחנו דנים בסוגיה לא רגילה. האם מישהו מחברי הוועדה מתנגד לכך?

<u>ח.כ. צדוק:</u> אני מבקש שבמהלך הדיון ידריכו אותנו ויאמרו לנו מה שייך לאמנת טוקיו, מה שייך לטיוטת שהוזכרו ומה הוא בבחינת תרומה ישראלית מקורית.

<u>היו"ר י.ש. בן-מאיר:</u> רשימת המדינות באמנת טוקיו אינה תואמת לרשימה המופיעה במבוא לחוק.

<u>מר מינץ:</u> בתדפיס של האמנה כלולות שתי רשימות: אחת של המדינות אשר חתמו על האמנה ושרק אישררה ואחת של המדינות שאישררו את האמנה. אבל גם רשימות אלה אינן מעודכנות, מפני שיש בינתיים שינויים, משום שגדל מספר המדינות אשר הן חתמו והן אישרו את האמנה. רשימת המדינות שאישרו את האמנה כוללת 23 מדינות

<u>מ. שמגר:</u> אשר להערה של חה"כ צדוק, הייתי רוצה שיהיה ברור לנו כבר בראשית הדיון, שבאשר מדינת ישראל הצטרפה לאמנת טוקיו היא התחייבה לשלב בחוק שלה את ההתחייבויות הנובעות מן האמנה. אולם אין זה מונע לשכלל ולהרחיב את ההוראות האלה בהנה וכהנה.

<u>היו"ר י.ש. בן-מאיר:</u> נעבור לדיון בסעיפי החוק.

<u>סעיף 1</u>

<u>מ. שמגר:</u> ההגדרה של "טיסה" היא דוגמה למקרה בו סטינו מהאמנה. האמנה אומרת (מצטט באנגלית) שטיסה כוללת את הזמן מהנעת המנועים לקראת ההמראה ועד לזמן הנחיתה על המסלול בעת הנחיתה. אנחנו הרחבנו את ההגדרה ואמרנו שטיסה כוללת פרק הזמן מאז נסגרות דלתות המטוס - עוד לפני הנעה המנועים - ועד שהן נפתחות לאחר הנחיתה, ובדרך-כלל הן נפתחות לאחר שמחברים את הסולם לצורך הורדת הנוסעים.

עלי להעיר שזו לא האפשרות היחידה של הגדרה.
היו שטענו: מדוע ההגדרה לא תכלול את הזמן מרגע שהאדם הראשון נכנס למטוס ועד לרגע יציאת האחרון? יש כל מיני אפשרויות וריאציות אם רוצים להחריב את ההגדרה הזאת עוד יותר. אנחנו רצינו לשמור על הגיון מסויים של המושג "טיסה" ויצאנו מנקודת המוצא שכל זמן שכלי הטיס הוא סגור אפשר לראותו במצב של "טיסה".

א.ח. שקי: מה דינן של עבירות שנעשו בדרך למטוס או בסביבת המטוס? הלא הכוונה של החוק היא להרתיע גם בפני פגיעות כאלה ולנו זה מאד אקטואלי. מדוע שהמושג טיסה לא יכלול גם פיגועים שנעשו במרחק מסויים מכלי הטיס?

מ. שמגר: יש הבדל בין מעשה שאתה מגדיר אותו כמעשה אסור, כגון תקיפת אדם בדרכו למטוס, לבין הגדרת המושג "טיסה". את המעשים האסורים אנחנו צריכים להגדיר בנפרד.

היו"ר י.ש. בן-מאיר: אני מפנה את חה"כ שקי לפרק ג' של החוק.

מר אש: ההגדרה באמנה מכוונת לפתיחת המנועים להמראה, דבר שאיננו חופף הנעת המנועים, אלא ממש כשהמטוס עומד להמריא.

מאחר ואנחנו מדברים על טיסה אזרחית, אנחנו מדברים על טיסה שצריך להגיע מנקודה א' - לדוגמה - לנקודה ד' כאשר בדרך נעצרים בנקודות ב' וג'. מה הדין, מבחינת ההגדרה, בתחנות הביניים? האם הדין הוא שמדי פעם הטיסה נגמרת ואחר-כך מתחילה מחדש?

מ. שמגר: לפי הגדרה זו - כן.

היו"ר י.ש. בן-מאיר: מה כאן פירושה של "נחיתת אונס"? מקובל לחשוב שנחיתת אונס היא נחיתה שאינה נעשית בדרך הרגילה. מה הדין כאשר כלי הטיס אמנם נוחת נחיתה רגילה - אך מחוץ אונס בפנים? לדוגמה: החיילים אונסים את הטיס לנחות לשם תידלוק ואחר-כך ממשיכים בדרכם, כאשר הרשות המוסמכת באותו שדה תעופה אינה יכולה להשתלט על הטיסה.

מ. שמגר: אז המטוס עדיין בטיסה.

היו"ר י.ש. בן-מאיר: השאלה היא האם זוהי נחיתת אונס מבחינת המונח הטכני של "נחיתת אונס".

א. אנקורילון: אני מציע שתהיה הגדרה מיוחדת לנחיתת אונס.

מ. שמגר: צריך להגדיר בהגדרה שנחיתת אונס כוללת אונס מבחינה טכנית או אונס מתוך שהרים השתלטו על המטוס.

ח.י. צדוק: הייתי רוצה שההגדרה תכסה גם מטוס שכפו את סגירת הדלתות. לדוגמה: המטוס נחת, קרבו את המדרגות, פתחו את הדלתות - ובאותו רגע מישהו כופה סגירת הדלתות.

ב. הלוי: אם רוצים לכלול במושג "טיסה" מקרים שונים של אונס, לרבות סגירת דלתות וכיוצא באלה, צריך לומר כאן שההגדרה הזאת חלה ברגע שמישהו מתערב במהלך הרגיל של הדברים. כי כדי לכסות את כל סוגי הפשעים - מה שנאמר כאן הוא פחות מדי, ומאידך, להגדרת המושג "טיסה", זה יהיה יותר מדי, מפני שאין בין מקרים אלה ובין טיסה ולא כלום.

ס. שמגר: בקשר להצעות להרחיב את ההגדרה של המושג "שיסה", אני מפנה אתכם לסעיף 15 המדבר על חמיסת כלי טיס, השתלטות שלא כדין על כלי טיס וכו'. מבחינה זו הענין מכוסה בחוק. היקף ההגדרה של המושג שיסה חשוב דווקא לגבי הפרק השני המעניק סמכויות לקברניט והקובע מתי הוא יכול לנקוט באמצעי בשמון שונים. אני מציע שנשאיר את הענין בינתיים בתוקף.

היו"ר י.ש. בן-מאיר: אם נוסיף הגדרה רחבה על נחיתת אונס חושבני שגם הערתו של חה"כ צדוק תבוא על פתרונה.

מ. בייבי: לא באתי על סיפוקי לגבי שאלת מר אש: כאשר יש נחיתות ביניים בין נמל היציאה ליעד הסופי. הייתי מציע שההגדרה של "שיסה" תכלול את פרק הזמן מאז תחילת השיסה ועד לטיומה ביעד הסופי.

היו"ר י.ש. בן-מאיר: זה לא מחקבל על הדעת, ואתן לכך דוגמה מדוע. באשר מטוס יוצא מלוד וחונה חנ"ת ביניים בפריס, עם נחיתתו על המסלול בפריס הוא מיד עובר לרשות שלטונות שדה התעופה בפריס, והם אפילו יכולים לעכב אותו, ממעמים אחרים, כגון מחלה וכו', לזמן שיראה להם. על כן אי-אפשר לכלול במושג "שיסה" את כל פרק הזמן בין שני היעדים הקיצוניים.

ב. הלוי: אני מציע לעבור מסעיף ההגדרה לסעיפים סו בסטנציביים, כדי שנבין יותר טוב את פונקציית ההגדרות. הצעה יותר מרחיקת לכת היא להתחיל בפרק ג', הדן בשוד ובחבלה, דברים שאין להם אחיזה באמנת טוקיו, ואחר-כך לחזור לדברים שהם קשורים לאמנה ושבהם אנחנו יותר כבולים.

היו"ר י.ש. בן-מאיר: אני נאלץ ללכת בדרך זו משום חוסר זמן. הנה, נתקלנו בבעיה ובקשנו הגדרה נוספת. אנחנו נמשיך ובמידה ונתקל בבעיה - נפסח.

מ. שמגר: עם כל הכבוד, נדמה לי שהצעת חה"כ הלוי תחיש את הדיון.

י. אריאב: מכיוון שאין לנו זמן מן הראוי לשקיל מחדש אם רצוי שהוועדה תחכנס עד יום ג' כדי לדון בחוק אחר.

היועץ המשפטי העיר שההגדרה של המושג "שיסה" תשובה יותר לגבי סמכויות הקברניט בזמן טיסה. לי נדמה שיש פה שאלה נוספת: מהן סמכות לבתי-המשפט בישראל לדון אנשים שעברו עבירות כאלה. אם נגדיר את המושג "שיסה" שלא כראוי, אנחנו יכולים לשלול ממכות מבתי-המשפט בישראל כלפי עבירות שנעשו במטוס חונה - וזה לא מתקבל על הדעת.

ח.י. צדוק: אני מציע שנתחיל בסעיף 2 ונזדקק לכל הגדרה באשר לראשונה ניתקל באחד המעיפים במושג מוגדר.

היו"ר י.ש. בן-מאיר: נפסח עתה על סעיף 1, מעיף ההגדרות, ונעבור לסעיפים 2 ו-3. אחר-כך נעבור לפרק ג' ולאחד מכן - לפרק ב' ולסעיף ההגדרות.

א. אנקורין: ברצוני להעיר עוד לגבי המלים "ביצע כלי תשיט נחיתת אונס", שרצוי להוסיף "או נחת בתחנת ביניים לפני היעד הסופי שלו", וזה יענה למקרים כגון ציריך ועוד.

סעיף 2

מ. שמגר: בסעיף 2 חזרנו למעשה על מה ש[illegible]
בסעיף 2א לפקודת שטח השיפוט והסמכות.
בתיקון משנת 1956 כתבנו בסעיף 2א: כל כלי שיט או כלי שיט באשר הם שם יראו אותם, לעניין שיפוט בתי המשפט, כאילו היו חלק ממדינת ישראל. ממכותו של בית-משפט ישראלי לדון במה שנעשה בכלי שיט ישראלי מעוגנת היטב, ולמעשה זוהי חזרה, בשינוי כלשהו, על מה שכתוב באמר בחוק שלנו. אפשר לשאול מדוע חזרנו כאן על כך אם סמכות זו כבר נתונה. הדבר נעשה משום שהיו שהרהרו האם נתונה הסמכות לבית-משפט ישראלי לדון במעשים אלה על פי המשפט הישראלי, או שמא, אם העבירה בוצעה מחוץ לישראל, שופטים על פי חוק המקום. שאלה דומה התעוררה בזמנו בקשר לסמכות בתי-המשפט שלנו לשפוט אזרח ישראלי, שעבר עבירה בשוחים המוחזקים, על פי המשפט הישראלי. למען הסר כל ספק כתבנו במפורש ש"בית משפט בישראל מוסמך לדון לפי דיני ישראל" אדם שעבר מחוץ לישראל עבירה בתוך כלי שיט ישראלי, שזו חזרה על סעיף 2א לפקודת שטח השיפוט והסמכות; אדם שעבר בישראל עבירה בתוך כלי שיט שאיננו ישראלי - שגם זו סמכות קיימת, מתוך סמכותה של מדינת ישראל לשפוט על מעשים שבוצעו בתוך שטחה, או בתחום המים הטריטוריאליים שלה, או בתחום האווירי שמעל לטריטוריה של המדינה מגובה אפס ועד אין-סוף, אך לא יכולנו להשמיט אותה כאן; אדם אשר בשיסה מחוץ לישראל, בכלי שיט שאיננו ישראלי, עבר עבירה נגד אזרח ישראלי או חושב ישראל או נגד בטחון מדינת ישראל. כאן יש חידוש ותוספת. כלומר, יש מעשים מטוילים שאדם יכול להשפט עליהם בישראל גם אם עשה אותם מחוץ לישראל. אני רוצה להוסיף, שבחוק דיני העונשין (עבירות חוץ), יש שורה של עבירות בהן יכול להאשם אדם, והן לא עבירות פליליות רגילות כגון רצח, תקיפה וכו'.

עלי לומר, שבחוק הנדון אין אנו מחילמרים להקף ולהוסיף מה שחסר בחוק דיני העונשין (עבירות חוץ). לגבי זה האחרון יובא תיקון לפרד מיוחד הממשלה, בנוסף לתיקון שהציע חה"כ שמואל תמיר, המונח על שולחן הוועדה, והוא יכלול שורה של מעשים שאנחנו רוצים לשפוט עליהם בישראל. מעשים אלה כוללים, כמובן, לא רק דברים שקורים בשדות התעופה. למשל: אם שורפים בית-זקנים במינכן באשר יש שם יהודים, או עושים משהו נגד אדם שאיננו אזרח ישראלי אלא משום שהוא יהודי וכו'.

מ. בן-פורת: באיזה שלב של דיון נמצאת הצעה זו?

מ. שמגר: בוועדת שרים לענייני חקיקה.

לכן, אנחנו רוצים לשמור בחוק זה על דברים שהם קשורים לטיסה. עבירות אחרות נגד יהודים יהיו מכוסות בחוק עבירות חוץ.

ח"כ י.ש. בן-מאיר: אני רוצה להביא לתשומת לבכם את הסעיפים הרלבנטיים באמנה (קורא אותם מן המקור האנגלי).

א.ה. שקי: נדמה לי שאת סעיף 2 יש להשלים בסעיף קטן (5) שיאמר: עבר כל עבירה אחרת לפי חוק זה.
משום שכל העניינים הקשורים בשוד אווירי וחבלה, שאינם מופיעים באמנת טוקיו, לא נאמר לגביהם שיש סמכות לבית-משפט ישראלי לדון אדם העושה אחד המעשים המנויים בסעיפים 15 ו-16. אז יכול להתקבל מצב שיהיה דין אך לא תהיה סמכות לבית-המשפט לדון על פי דין זה.

ת.י. צדוק: מי שחופש כלי שיט במיאמי ורוצה להטיס אותו לקובה - אתה רוצה לשפוט בישראל?

ת.א. שקי: אני רוצה לכסות מקרים כגון מינכן ופרנקפורט.

י. אריאלי: אינני מקבל את גישת משרד המשפטים והייעץ המשפטי לפיה צריך לדקדק עד כדי כך ולכלול כאן רק אותן עבירות הנוגעות ישירות לטיסה. בעוד שחלק שני של עבירות ימתינו לפתרון בחוק עבירות חוץ. אני חושב שחוק זה צריך לכלול את כל העבירות הקשורות בענייני מטוסים. אחרת לא ברורה המהירות בה אנחנו מתבקשים לאשר את החוק. אתן דוגמה: סעיף קטן (1) מדבר על עבירה נגד כלי טיס ישראלי מחוץ לישראל; ומה אם העבירה נעברה במרחק של מטר אחד מהמטוס?

היו"ר י.ש. בן-מאיר: אתה מדבר על סעיף 16.

י. אריאלי: עוד אינני מתייחס לסעיף 16. לועתי הבחנה זו מאד מלאכותית.

דבר שני: צריך להיות ברור לגבי איזו עבירה יש סמכות לבתי-המשפט בישראל לדון. אני הייתי אומר: עבירה שנעשים עליה בישראל בלי להתחשב במקום בו נעברה.

מ. שמגר: עיין נא בסעיף 3.

י. אריאלי: אני עוד לא מבין את סעיף 3.

היו"ר י.ש. בן-מאיר: בסעיף 2 כתוב "...מוסמך לדון לפי דיני ישראל". ז.א., זוהי עבירה לפי דיני ישראל.

י. אריאלי: "מוסמך לדון לפי דיני ישראל" אין פירושו שהעבירה צריכה להיות לפי דיני ישראל. אפשר להגיד: בית המשפט מוסמך לדון פלוני לפי דיני ישראל בתנאי שהוא עבר עבירה שגם היא עבירה לפי דיני ישראל.

מ. שמגר: ההגדרה של "עבירה" היא לפי מה שכתוב בפקודת הפרשנות שלנו.

י. אריאלי: אותו דבר אני אומר לגבי סעיף קטן (2).

בסעיף קטן (3) אנחנו מוציאים מן הכלל עבירה נגד רכוש ישראלי.

מ. שמגר: אם הוא גנב דואר דיפלומטי - זה מכוסה על ידי המלים "או נגד בטחון מדינת ישראל".

י. אריאלי: גם לגבי דואר דיפלומטי אינני בטוח. יכול להיות שגנבת אותו דואר דיפלומטי הזיק לימטי החוץ של המדינה ולא לבטחונה.

מ. שמגר: ומה אם זו סתם מתנה לילד?

י. אריאלי: יש עוד דבר: מה דינם של הקושרים קשר לעבור עבירה, או המסדלים לעבירה? אין ספק שקשירת קשר ושידול לא יהיו בבחינת עבירה בתוך כלי טיס.

אני מציע שבאי-כוח משרד המשפטים יהיו רעתם לצורך להרחיב את ההגדרות בסעיפים קטנים (1), (2) ו-(3) של סעיף 2.

א. אנקורינו: אני מציע שבמקום בו ישנה המלה "בתוך" (כלי טיס), יתווספו המלים "או כלפי" (כלי טיס).

אם אנחנו מפרשים את העבירות מסר הדבר הפשוט ביותר: עבירה בישראל כלפי כלי טיס ישראלי. אני מציע שבסעיף קטן (2) ייאמר: עבר בישראל עבירה בתוך או כלפי כלי טיס - בין ישראלי ובין שאינו

ח.י. צמח: צריך לשקול אם הסעיף הזה ממצה את כל הסמכויות או הוא סעיף המוסיף סמכויות. אם הוא נועד להיות סעיף ממצה, הרי שאיננו כולל את המקרה הפשוט ביותר של עבירה בישראל בכלי ש"ס "ישראלי". אם הוא נועד להוסיף, נדמה לי שגם הסמכות הנ"ת בפסקה (2) מוזנת מאליה. אני מציע לנסח את הסעיף כסעיף ממצה ולפרט בו כל סמכות, גם זו שנחשבת מובנת מאליה.

אשר לפסקה (1), יש לנסחה כך שהיא תחול על כל עבירה שהיא, באיזה מקום בעולם, שכתובתה משוש "ישראלי", בין מחוץ למשוש ובין בתוכו, בין בטיסה ובין שלא בטיסה.

אני מסכים עם חה"כ ארידור, שבמקום כלשהו צריך להוסיף סעיף המעניק לנו סמכות לשפוט על נסיונות, שידלים, קשירת קשר וכו', כלומר על עבירות הנובעות מהפרק הכללי של פקודת החוק הפלילי, במקרים בהם העבירה עצמה היא בתחום הסמכות של בתי-המשפט בישראל.

ב. הלוי: אני מבין שסעיפים 2 ו-3 הם תוצאה אך לא העתק של סעיפים באמנת טוקיו.

מ. שמגר: הם יותר רחבים.

ב. הלוי: נראה לי שגם התיפקוד הוא אחר. למשל: אנחנו חתמנו על סעיף באמנה שלא להפעיל את סמכותנו הפלילית כדי לאסור מישהו, שביצע עבירה בכלי ש"ס, אם הדבר יפריע לטיסה. אם אני משווה את סעיף 2 עם סעיף 4 באמנה, שהוא הסעיף הרלבנטי, אני רואה שהוא דומה לסעיף 2 שלנו, אבל הוא גם שונה מפני שקובע הוצאת אחרת של הפעלת הסמכות הפלילית. אנחנו קשורים למעיף 4 של האמנה מפני שחתמנו עליה. ז.א., יש לנו סמכות פלילית, אבל יש גם הגבלה להפעלתה ביחס לכלי ש"ס שאינם רשומים בישראל.

לדעתי יש לקרוא את סעיף 2 יחד עם סעיף 3, ועל כן אעיר הערה גם ביחס לסעיף 3. לא ברור לי הרישא של סעיף 3. מה ז.א. "סמכותו של בית-המשפט לדון אדם לפי סעיף 2 לא תחול על מעשה אשר אין נעשים בישראל על עשייתו במקום שנעשה"? מה פירוש "במקום שנעשה"?

ועוד: בסעיפים 15 ו-16, הדנים בשוד אווירי וחבלה, יש סעיף האומר: אין נפקא מינה אם העבירה בוצעה בישראל או מחוצה לה, אם העבירה בוצעה בכלי ש"ס "ישראלי" או בכלי ש"ס שאינו "ישראלי". מה נשאר בסעיף 2?

מבלי להציע בינתיים תיקון כלשהו, אני מבקש קצת יותר הסבר על היחס בין סעיף 2 והרישא של סעיף 3, ועל היחס בין סעיף 2 לסעיף 4 באמנת טוקיו, ועל היחס בין סעיף 2 וסעיפים 15 ו-16.

מ. בן-פורת: האם לא נוכל להרחיב כאן את המושג שיטה ולכלול גם את המשרדים והמקומות בהם מתרכזים הנוסעים לקראת הטיסה, וגם הדרך למטוס?

י. קורן: אני תומך בהצעה להוסיף גם את המלה "כלפי" (כלי ש"ס).

היו"ר י.ש. בן-מאיר: בפסקה (1) אני מציע למחוק את המלים "מחוץ לישראל". כי יתקבל הרושם שהסעיף לא חל על עבירה בכלי ש"ס "ישראלי" בתוך ישראל.

אני מסכים עם אלה הסבורים, שסעיף 16, ובמידה מסויימת גם סעיף 15, קובעים עבירות בלי לקבוע יוריסדיקציה, כלומר, לא ברור אם לבית-משפט "ישראלי" יש יוריסדיקציה לגבי עבירות אלה.

לכן נשאלת השאלה, האם סעיף 2 לא צריך לקבוע את סמכות בתי-המשפט בישראל כלפי עבירות אחרות, אלה הנמצאות בפרק ג', ואולי גם במקומות אחרים.

מר אש: ברצוני להפנות את חשומת לבכם לנקודה תעופתית מסויימת. מאחר והיועץ המשפטי הפנה כלול במושג טריטוריה ישראלית, כולל מים טריטוריאליים ושטח האווירי מעל לטריטוריה. אני רוצה להגיד שבתעופה האזרחית פיקוח המדינות על הטיסות איננו נעשה לפי זה, אלא במרחק הרבה יותר גדול מהחוף מאשר מרחק המים הטריטוריאליים. לדוגמה: המרחב בו שולט פיקוח ישראלי הוא 40 מיל מהחוף.

מ. שמגר: אלה רק אזורי פיקוח לצרכי קשר. אין להם שום משמעות מבחינת החוק.

מ. אבינועם: הייתי רוצה שסעיף 2 יהיה ברור. כי מה קורה כאן? יתכן שדווקא העבריינים הגדולים ביותר יהיו מחוץ למחולה. כלומר, אותה סטודנטית ערבית שמבצעת את הפעולה עליה יחול החוק, אולם הוא לא יחול על המפקד שמחכנן את הפעולה ופוקד עליה.

מ. שמגר: ואם המחכנן מחכנן משהו לא כלפי כלי טיס אלא כלפי כלי שיט?

מ. אבינועם: כרגע אנחנו עוסקים בפרשיה מסויימת של חקיקת מטוסים, ונכנסנו למהלך חקיקה רחוק בעניין זה. מידת החומרה שאנחנו מייחסים לעניין היא אחרת מאשר מייחסות לזה מדינות אחרות. לכן אינני בטוח אם נייטיב לעשות אם נצמצם בתחום זה. אני מציע לנקוט דרך של הרחבה.

מ. שמגר: עומדת בפנינו בעיה עקרונית של ניסוח החוק הזה ומה הפתרון לכל השאלות שהועלו כאן.
אם ניגשים לחוק זה מתוך מגמה לתת תשובה לכל פעולות החבלה, אשר במקרה, בתורשים האחרונים, מכוונים כלפי כלי טיס, ואני מתכוון לכל גווניהן וצורותיהן האפשריות, כמובן שצריך לכתוב את החוק בצורה אחרת. אז יש לכלול בסעיף 2 את כל הוריאציות האפשריות, כולל המתכנן שיושב באיזה בית באמסטרדם או ברבת-עמון. אולם חוק זה בא לטפל בשאלת של חטיפת מטוסים, בעקבות אמנת טוקיו, ואיננו מתיימר לתת תשובה לכל פעולות החבלה האפשריות. אפשר להציע לכלול בחוק זה כל מה שקשור למחבלים. או נקרא לחוק זה לא חוק שבא להגשים את אמנת טוקיו אלא חוק שבא להלחם בחבלה. מגמת הממשלה היא לטפל בתוך נפרד בכל הדברים הללו. אם תגידו לי שאתם רוצים לכסות בחוק זה את כל פרשת החבלה, על כל גווניה, אפשר לעשות זאת, אך תוך כיכוך מסויים שמאוחר יותר, כאשר יבוא לוועדה חוק עבירות חוץ, הוא יתווך על אותם דברים, או אפילו הוועדה תרצה לשנות כאן דברים מסויימים כדי שלא תהיה כפילות. התיקון להוק עבירות חוץ מונח לפני והוא מכסה את כל מה שנאמר כאן.

בכל אופן, אם רוצים אפשר לנסח את סעיף 2(1) כך: "...בתוך כלי טיס ישראלי, או לגבי כלי טיס ישראלי, או לגבי אדם או נכס הנמצאים בו, עשה, בישראל או מחוצה לה, מעשה המהווה עבירה". ניסוח זה מכטה את כל המקרים.

אם רוצים ללכת באותו קו לגבי פסקה (3) צריך לומר: בכלי טיס שאינו ישראלי עבר עבירה נגד אזרח ישראלי או תושב ישראל או נגד בטחון המדינה. מדוע אני מצטמצם כאן בתושב ישראל ובאזרח ישראלי? מפני שאלה גבולות אמנת טוקיו. כאן אני מותח את המלה "בטיסה" ומשאיר רק "מחוץ לישראל".

היו"ר י.ש. בן-מאיר: היתה שאלה לגבי רכוש.

מ. שמגר: אנחנו הולכים בהמשך לאמנת שוקיו. הבה נשאיר זאת לחוק עבירות חוץ.

אשר לסעיף 3, מה הכוונה כאן? המונה היתה כזאת: יש מעשים שהם אסורים על פי החוק הישראלי, כגון נסיעה במהירות מעל למותרת, החזקת מטבע זר וכו'. כאשר אני אומר שאדם עובר עבירה בתוך כלי טיס ישראלי, זה כולל כל עבירה לפי החוק הישראלי. אבל יתכן שבפרים מותר לאזרח ישראלי להחזיק במטבע זר. הכוונה היא, שאם החוק הישראלי אומר: בהיותך מחוץ לישראל מותר לך, הרי שהרחבת השיפוט לא באה לשנות זאת. יכול להיות שהניסוח אינו כליל הבהירות, אבל הכוונה היא לומר: אמנם המשפט הישראלי מלווה אותך, אבל אין בכך לצמצם אותם כלליים של המשפט הישראלי המרשים לך דברים מסויימים בהיותך מחוץ לישראל, למרות שבהיותך בישראל הם אסורים.

י. קורן: יתכן שזו הכוונה, אבל לפי הניסוח אין זה ברור. אני הבינותי שיש כאן הקלה לגבי אדם שעבר עבירה מחוץ לישראל ושאין נענשים עליה בארץ.

מ. שמגר: כדי להבהיר את הכוונה צריך להגיד: "סמכותו של בית המשפט לדון אדם לפי סעיף 2 לא תחול על מעשה אשר על פי הדין בישראל מותר לעשותו במקום שנעשה".

ב. הלוי: לא קיבלתי תשובה לשאלה בדבר היחס בין סעיף זה לבין סעיף 4 באמנה.

מ. שמגר: בסעיפים 2 ו-3 נשארנו בגבולות סעיף 4 של האמנה. אם אנחנו רוצים להרחיב ולהוסיף עוד מעשים שאינם חלים על כלי טיס ישראלי - נעשה זאת בחוק עבירות חוץ.

ב. הלוי: מה לגבי סעיפים 15 ו-16?

מ. שמגר: הנוסח שהצעתי לפסקה (1) מכסה את מה שאתה אומר.

ב. הלוי: למעשה סעיף 2 מגביל את סמכותנו לשפוט בכל מקרי העבירה המנויים בסעיף 15. ז.א., לא כל עבירה, לפי סעיף 15, היא בסמכות השפיטה שלנו.

מ. שמגר: נכון.

ב. הלוי: אבל צריך לחת ביטוי לכך, שהיא חלה במקרים אלה ואלה.

מ. שמגר: זה נובע מסעיף 2.

י. ארידור: אני מבין שהצעת חוק זו רוצה, בעיקרה, לאמץ את אמנת טוקיו. מצד שני הכנסת כונסה למושב מיוחד, והנושא הזה הובא לטיפולה המיוחד, לא בגלל אמנת טוקיו. אחת המטרות היא, שכאשר נבקש הסגרה נוכל להגיד שזו עבירה בישראל. לדעתי, יש כאן משום הטעיית הציבור, אם כי לא בכוונה, כי לכאורה אנו מתיימרים לפתור בעיה אחת ולמעשה הולכים לפתור בעיה שניה. השאלה היא, מדוע לא חוגש לנו, אולי בעוד מושב מיוחד של הכנסת, הצעת חוק בענין עבירות חוץ, כדי שבשני החוקים נוכל לפתור את הבעיה בשלימותה, מכל האספקטים שלה.

מ. שמגר: לדעתי יש כאן משום הטעיית הוועדה, שלא בכוונה, משום שאינך יכול לומר, שחוק זה אינו מה שהממשלה התיימרה להביא לכנסת. אתה מבקש להרחיב זאת. זכותך. אולם אין בחוק זה יותר ממה שהממשלה התכוונה והביאה לכנסת.

י. אריאלי: אני רוצה להעיר, שגם הנוסח המתוקן שהציע היועץ המשפטי לממשלה לא יחול על טיט ישראלי, כאשר הוא יוצא או יוצא בכוח מהמטוס ותי"עבר בו עבירה.

מ. שמגר: אני חושב שיהיה זה משונה מאד אם הכנסת תהפוך לעבירה פגיעה בקברניט ליד המטוס ולא תראה כעבירה פגיעה בשגריר ישראל שעומד כמרחק 10 מטר מהמטוס.

היו"ר י. ש. בן-מאיר: אבל מה שנאמר בסעיף 16 מכוסה.

מ. שמגר: כן, הכל מכוסה. לא מכוסה מי שהולך בדרך למטוס.

י. אריאלי: אם תחת אימום באקדח הוציאו את הקברניט מהמטוס והרגו אותו מחוץ למטוס - תרוצח י'אשם רק באיום לרצח ולא ברצח.

מ. בן-פורת: סעיף 16 מכסה את התנועה בתוך שדה התעופה. אני חושב שמן הדין לכסות גם את הנסיעה ממשרדי "אל על" לשדה התעופה.

ח. י. צדוק: אני מציע שנגביל את עצמנו לשדה התעופה. יחד עם זאת אני מציע שהאמור בסעיף 16 (ב) - "המצוי בכלי טיס" - לרבות מצוי בשדה תעופה רדרכו אל כלי הטיס או ממנו" - יחול על כל החוק. ואולי אפילו נכלול זאת בסעיף 1, בסעיף ההגדרות. הדרך במשרדי "אל על" אל שדה התעופה - קשה לכלול בחוק זה.

מר שוהמי: יש עוד מעט: אחרי שאדם עובר את ביקורת המכס וביקורת הדרכונים בשדה התעופה אפשר לראותו כאילו נמצא בשטח אכס-טריטוריאלי.

היו"ר י. ש. בן-מאיר: אעמיד להצבעה את הצעת חה"כ בן-פורת להרחיב את היורידיקציה שלנו גם לגבי עבירות שנעשו מחוץ לשדה התעופה, כפי שנאמר בדרך ממשרדי "אל על" אל שדה התעופה.

ה צ ב ע ה

הצעת חה"כ בן-פורת, כנ"ל, לא נתקבלה

זכות הסתייגות לחה"כ בן-פורת.

מ. אבינוחה: אני מציע להוסיף בכל מקום שנאמר בו "עבר עבירה" - "או קשר קשר לביצוע עברה".

ח. י. צדוק: שכנית אפשר לעשות זאת: לקחת את כל הפרק של החוק הפלילי המדבר על קשירת קשר, שידול למעשה עבירה וכו', ולומר...

מ. שמגר: זה מכוסה. כאשר אני מדבר על מעשה המהווה עבירה לגבי כלי טיס - זה כולל גם קשר. כפי שהקיפה כוללת נסיון לתקופה ושידול להקיפה.

ח. י. צדוק: אינני בטוח. ננית שאנשים קשרו קשר מחוץ לישראל לרצוח את מישהו בישראל. האם יש לנו סמכות לגבי קושרים אלה?

מ. שמגר: היום - לא. אך לא מפני שאין לנו סמכות לגבי קושרים, אלא מפני ששום דבר לא בוצע בישראל.

ח"כ צדוק: האם אפשר לתפוס את הקושרים לפני שהעבירה בוצעה?

מ. שמגר: לגבי כלי טיס זה כולל הכל, גם כאשר לא בוצע דבר.

ח"כ צדוק: אני מבקש שאחרי הישיבה היועץ המשפטי יבדוק את הדבר.

י. קורץ: אולי זה מכוסה, אבל בערפל גדול ואם פרשנות רבה. טוב היה אילו נתנו לזה ביטוי יותר ממשי ומובלט, גם כדי שהציבור יבין.

היו"ר י.ש. בן-מאיר: הוועדה איננה יכולה לנסח חוקים במטרה שישפיעו על הפסיכולוגיה של הציבור, ובמיוחד אין היא יכולה לעשות זאת אם על ידי כך עלול להווצר ספק משפטי כלפי חוקים אחרים.

מ. שמגר: כבר היו דברים מעולם. אין זו הפעם הראשונה שאנו יוצרים עבירות אכס-טריטוריאליות. בחוק עבירות חוץ מתעוררות אותן בעיות, ושם לא כתבנו זאת. אם הניסוח פה יהיה שונה, זה יכול לעורר ספק מדוע שם זה איננו.

ב. הלוי: יש לי שאלה: מדוע מוצע עכשיו לכתוב "עשה מעשה המהווה עבירה" במקום לכתוב "עבר עבירה", לפי הניסוח המקורי של סעיף 2?

היו"ר י.ש. בן-מאיר: נדמה לי שהמושג "מעשה" הוא יותר רחב מ"עבירה". "עבר עבירה" פירושו עשה דבר שהוא מוגדר כעבירה.

ב. הלוי: אנחנו לא מגדירים עבירות. עבירות - זה ענין מהותי. אנחנו יודעים שהחוק הפלילי הישראלי, או סעיפים 15 ו-16 בחוק זה, מגדירים מה זה עבירות.

י. אריאלי: אני מבקש שהוועדה תחליט לגבי הצעתי, כלומר לנושא של אותו אדם המוצא מכלי טיס בעקבות עבירה שמתבצעת. על כך היועץ המשפטי נתן תשובה פורמלית שאינה עונה לבעיות של היום.

היו"ר י.ש. בן-מאיר: קיבלנו עקרונית ומהותית את הצעת היועץ המשפטי כלפי סעיף 2(ו). כמו כן התווסף ההגדרה המופיעה בסעיף 16(ב):"המצוי בכלי טיס" - לרבות מצוי בשדה העופה בדרכו אל כלי הטיס או ממנו. בישיבה הבאה היועץ המשפטי יביא לנו ניסוח סופי.

יש עוד נקודה שהעלה אותה חה"כ אריאלי: אדם שמוציאים אותו מכלי הטיס כדי לעשות בו או כלפיו עבירה. האם זה כלול?

מ. שמגר: אחרי שהגדרנו מה זה "מצוי בכלי טיס" - ברור שזה כלול.

י. אריאלי: הגדרה זו האומרת: לרבות מצוי בשדה העופה בדרכו אל כלי הטיס או ממנו - עונה לשאלה כאשר יש שדה תעופה. אבל מה בקשר לזורקה? ונניח שמוציאים אדם מזרקה לרבה-עמון ושם יורים בו.

מ. שמגר: זה לא מכוסה.

היו"ר י.ש. בן-מאיר: ימה ההבדל אם משפט את רוזנבוסר, הבראו אותו לרבת-עמון ושם פגעו בו, חס וחלילה?

י.ארידור: אינני אומר שיש הבדל, אבל אנחנו משפלים בהצעת חוק תחת רושם התסיסות לזרקה. לדעתי, צריך היה להגיש את הצעות החוק בבת אחת, אבל זה לא בשליטתי. לכן אנחנו צריכים לפתור בעיות שעומדות על הפרק - בזרקה או בסביבתה. אם יקרה משהו לאחד החטופים - מה יקרה או? או יכנסו את הכנסת למושב חירום ויחוקקו חוק, אפילו רטרואקטיבי, בנושא זה. אני רוצה להקדים תרופה למכה ואני מקבל תשובה פורמלית: אנחנו הולכים בעקבות אמנת מוקיו.

מ. שמגר: מה הנוסח שאתה מציע? האם אתה רוצה לכסות גם רצח של נוסע לא ישראלי במטוס לא ישראלי? אם בזרקה יפגעו בנוסע אמריקאי נוצרי ובנוסע יהודי - אנחנו נשפוט רק את המרצחים של האחד?

י. ארידור: אני מעדיף שרצח של יהודי ישפוט לפי חוק אחר, אבל מה לעשות כשאין חוק אחר?

היו"ר י.ש. בן-מאיר: אני מתנגד להצעת חה"כ ארידור. הוא שוען כך: כל מי שנחטף ועושים בו עבירה - תהיה לנו סמכות אכסטריטוריאלית לשפוט אותו. אני מתנגד להצעה זו מפני שאינני רואה הבדל בין חטיפה זו לכל חטיפה אחרת. נניח שיחשפו או ירצחו עובד שגרירותנו בבראזיל; אינני רוצה ליצור הבדל בין חטופי מטוסים לחטופים אחרים. הבעיה היא בעיה כללית, ואני מציע לחה"כ ארידור לא לפתוח חלק ממנה.

ב. הלוי: בדרך-כלל, ומבחינה שיפוטית, היתי מצדרף לדעת היושב-ראש, שרצח, כתוצאה מחטיפת מטוס, אינו שונה מכל רצח אחר. אבל במקרה זה יש הצדקה לרציונל של חה"כ ארידור, מפני שאנחנו דנים בעניין מיוחד שכרוכה בו סכנת חיים. עצלרות ביוחדות אלה של חטיפת מטוסים תמיד עלולול להגמר במות הנוסעים. מטרתנו להגן על חיי הנוסעים ולמענק לבתי-המשפט שלנו סמכות לשפוט אדם שהיה מעורב בעבירה כזו, ואני חושב שאין לנתק את הסמכות הזאת אם הפגיעה בנוסעים נדחתה ליום או לימים. מה מונע אותנו מלומר שלסמכות מדינת ישראל תהיה בה רחבה שהיא תחול גם כאשר רצח קרה כתוצאה מחטיפתו של מטוס.

היו"ר י.ש. בן-מאיר: יש לנו סמכות לשפוט אותו. זאת לפי סעיפים 16 ו-2. השאלה היא אם הסמכות נמשכה גם אחרי החטיפה.

ב. הלוי: אם הכנסת תחוקק חוק המעניק לבתי-המשפט סמכות לשפוט רוצחים שיבצעו מעשה רצח כתוצאה מחטיפת כלי טיס - יהיה לזה גם משקל מדיני.

א. אנקורין: אנחנו אימצנו את ההגדרה של "המצוי בכלי טיס" כהגדרה כוללת. אני מציע שהגדרה זו, כפי שהיא נוסחה בסעיף 16(ב), נחיב אותה במקצת ואז היא תוכל לספק את החברים. אני מציע שיהיה כתוב: לרבות מצוי בשדה התעופה או במקום חניה בלשהו. זה יענה למקרה של זרקה או כל מיני מקומות כאלו. ואחר-כך להוסיף עוד: או כל מקום שהוצא אליו מכלי הטיס. וי.א., אם הוציאו אותו מזרקה לרבת-עמון - זה גם כן יהיה כלול.

ת.י. צדוק: נוצר אצלנו איזה מושג של שבוי-טיס. אנחנו אומרים כך: עד שאדם מגיע לשדה התעופה - אין זה עניינו של חוק זה; כאשר הוא יוצא משדה התעופה - גם זה לא עניינו של החוק. אבל כאשר אדם נמצא בתחום החוק הזה, והוא בכוח הוצא ממנו, החוק ממשיך ללוותו עד שהכפיה מוסרת ממנו. ואם כך - גם היוריסדיקציה הישראלית מלווה אותו.

אילו הוגשו לנו שני החוקים בעת ובעונה אחת, מבחינת שיטת החקיקה עדיף היה להפריד. ואין בתנאים של היום להצדיק פער של זמן בו ששת רגיש זה אינו מכוסה על ידי החוק. אני מציע איפוא לשיקול את הקונצפציה הזאת שגם חה"כ אנקורין העלה, דהיינו, של תחולת דיני החוק הזה על מי שבכוח הוצא מתחום זה.

מ. שמגר: אשר להצעת חה"כ אנקורין להוסיף "או במקום חניה אחר", היות ומקום חניה בוודאי כולל שדה תעופה. הייתי אומר "לרבות מצוי במקום חניית כלי הטיס" ומוחק "משדה תעופה".

א. אנקורין: אני חושב ש"שדה תעופה" צריך להזכיר. לא צריך למחוק את הדבר העיקרי כדי לכלול את יוצא הדופן.

מ. בן-פורת: אולי אפשר לשבץ זאת בהגדרה של "טיסה". שם מדובר על נחיתת אונס של כלי טיס.

היו"ר י.ש. בן-מאיר: זה לא פותר את הבעיה, כי פה לא מדובר על טיסה. דעת החברים היא שיש להזכיר גם "שדה תעופה" וגם "מקום חניה אחר".

יש הצעה שניה של חה"כ אנקורין, להוסיף: או כל מקום שהוצא אליו מכלי הטיס, ואילו חה"כ צדוק מציע אותו רעיון בלבוש אחר, כלומר: כל זמן שהוא מוחזק בכוח, או שנשללה חירותו, או משהו מעין זה.

מ. שמגר: הייתי רוצה להציע לכם ניסוח בנושא זה. תנו לי שהות עד לישיבה הבאה.

היו"ר י.ש. בן-מאיר: חה"כ טובי, שהוא חבר הוועדה, מציע למחוק פסקה (2). אני מעמיד את הצעתו להצבעה.

ה צ ב ע ה

הצעת חה"כ טובי, כנ"ל, לא נתקבלה.

זכות הסתייגות לחה"כ טובי.

מ. שמגר: אשר לפסקה (4), כדי להבין אותה צריך לעיין בסעיפים 8 ו-9.

היו"ר י.ש. בן-מאיר: אם כך נדון בפסקה (4) כשנגיע לסעיפים 8 ו-9.

סעיף 3

מ. שמגר: בעקבות ההערות שהיו כבר לגבי סעיף זה, אני מציע שבמקום המלים "אשר אין נענשים בישראל על עשייתו" יבואו המלים "אשר עשייתו מותרת".

ב. הלוי: אולי בכלל אפשר למחוק את הדיבור? הרי מדובר פה במקרים נדירים, ואם יהיה מקרה כזה בית-המשפט בוודאי יזכה אותו.

א. שמגר: אינני מתנגד.

היו"ר י.ש. בן-מאיר: במקרה כזה אני מציע למחוק גם את החלק השני. אתן דוגמה: יש תסיפה, מביאים את המשוט למצרים או לאלג'יריה, שם מעמידים את החוטפים למשפט ומזכים אותם. האם אנחנו לא נוכל לעפוש אותם?

ח.י. צדוק: אסור לנו לפגוע באופן בולט בעיקרון של השפיטה הכפולה. מאידך יש לנו בעיה של משפט היכול להערך באחת ממדינות ערב. אני מציע שנעניק לבית-המשפט את הסמכות, למרות שמישהו נשפט כבר במקום אחר לשפוט אותו שנית, אם בית-המשפט נוכח שהמשפט עליו כסתמכת הטענה של שפיטה כפולה לא היה משפט הוגן.

י. קדר: לי נדמה שאין ללכת בדרך של מחיקה, מפני שגם למחיקה משמעות. אנחנו לקבל במדינת ישראל חוק המבטל באופן כולל שפיטה בחו"ל. מאידך, לא תיתכן רוצה להיות במתינות נותן ציונים למערכות משפט במדינות אחרות. לכן אני מציע למלכ"ש פה; אלא אם כן המשפט היה מגמתי.

ח.י. צדוק: אני מדבר על משפט מסויים ולא על מערכת השיפוט של מדינה כלשהי.

ב. הלוי: בחוק לעשיית דין בנאצים יש סעיף מיוחד האומר, שהעובדה כי אדם זוכה או הורשע בשל עבירה מסוג זה איננה מונעת עריכת משפט בישראל, אלא שבית-המשפט צריך להביא בחשבון את העונש שאותו נאשם כבר ריצה. בלומר, יש שם סעיף מסוים, שבניגוד לעקרונות הכלליים, על עבירות מסוג זה אפשר לשפוט אדם מחדש, בסייגים מסויימים. אולי אפשר לנסח כאן סעיף דומה, תוך התאמת הסייגים למאפיית הנדונה.

י. ארידור: אני מציע לכתוב במפורש, שולבול או שפיטה במדינה אחרת אינם מהווים הגנה, זאת לאור דווקא בהקשר להליכי המשפט. נניח שהליכי המשפט מתקיימים לפי כל הכללים ההוגנים, ניתן עונש - ואחר-כך יש הנינה. מה הדין?

א. אנקורי: אני מציע למחוק את הרישא. ואילו בחלק השני לכתוב: אולם אם בית-המשפט בדעה שנסיבות העניין מצדיקות זאת, דנים אותו על כן אף אם נשפט קודם לכן.

היו"ר י.ש. בן-מאיר: לא הייתי רוצה להוציא את הסמכות. מה שאני רוצה להגביל הוא השימוש בסמכות. לכן אני מציע לכתוב: אלא אם שוכנע בית-המשפט שהמשפט שנערך במדינה אחרת לא היה לפי כללי אמנת טוקיו או שקיבל הנינה.

י. ארידור: ואם ברח?

היו"ר י.ש. בן-מאיר: יסגירו אותו. אני מציע שנשאיר את הנוסחה ליועץ המשפטי. הוא שמע את דעת החברים ויסנסח את הסעיף בעקבות הדעות שהושמעו כאן. הדעה הכללית היא: א) אנו רוצים שהסמכות תהיה קיימת; ב) שלא יהיה שימוש בסמכות אלא במקרים כאשר המשפט במדינה אחרת לא היה משפט כפי שבית-משפט שלנו מבין שצריך להיות, או שניתנה חנינה מגמתית שכוונתה לשחרר אותו אדם.

מ. בן-פורת: אולי נרמוז מה היוצא מן הכלל.

היו"ר י.ש. בן-מאיר: זאת נשאיר ליועץ המשפטי לנסח.

ח.י. צדוק: יש לנו שתי דרכים: אנחנו יכולים להצביע על העילות של נטילת הסמכות, כגון משפט לא

הוגן או חנינה כפויה, ואנחנו יכולים לבחור בדרך של ויסות כללי. לי נראה שהדרך השניה עדיפה מבחינה מדינית ולא פחות טובה מבחינה משפטית. מבחינה מדינית היא משחררת אותנו מהצורך לפסול במפורש הליכים שיפוטיים או הליכי חנינה של מדינה אחרת. מבחינה משפטית היא נותנת לנו אותה תוצאה.

מ. שמגר: אני מבין את הפרובלימה, אבל קצת קשה לי להשלים עם הפתרון. צריך להבין שפה לא מדובר רק על משפט בזרקה ובסעודיה, אלא בארצות חרבות נאורות. בארצות שונות יש אמות-מידה שונות, ואפשר להביא דוגמאות על חנינות בישראל לגבי עבירות שבמדינות אחרות נראות חמורות מאד. איני יודע אם אנחנו יכולים לקבוע כאן עקרון, שאדם יישפט בגרמניה או במדינת חרות אחרת, יקבל חנינה כעבור שנה, ושופט ישראלי יצטרך לקבוע אם החנינה כעבור שנה היתה סבירה או לא.

א. אנקורין: הנה, שוויץ היא מדינת חרבות ועכטין כופים עליה לתת חנינה.

מ. שמגר: אני מציע שלא נחפז להאשים אחרים. וכי ישראל לא שיחררה אנשים שפושים חמורת החשופים לאלג'יריה?

העקרון של שפיטה כפולה הוא עקרון שבעולם זכה לכבוד. אני לא רוצה שניזקק להתחכמות ניסוחית, כי מה שאביא לפניכם צריך להיות חסין לפני ביקורת של אנשים אוביקטיביים. סוף-סוף הם יכולים להגיד: מי ערב לנו שאדם יישב עשר שנים בבית-סוהר באנגליה ואחר-כך אתם תגידו שהוא צריך היה לשבת 15 שנה, ואתם תשפטו אותו לעוד חמש שנים? אני מבקש שהות להרהר בנושא.

היו"ר י.ש. בן-מאיר: נעבור לפרק ג'.

סעיף 15

י. אריאלי: אני רוצה להעמיד לפני הוועדה את השאלה, האם אין מקום להטיל במקרים מסויימים עונש מוות על עבירות הנמצאות בחוק זה. אני מבין שהממשלה הגישה הצעה עם מאסר עולם כעונש מירבי כאשר הענין לא היה כה חריף שהוא שהוא חריף היום. אינני מציע עונש מוות כחובה, אלא במקרים מסויימים לאפשר לתביעה לבקש, ולביה"מ להטיל, עונש מוות. אינני חושב שעונש מוות ירחיע מישהו מלבצע עבירה לפי חוק זה, אבל אם חיי אנשים נמצאים בסכנה אני רוצה שתהיה אפשרות לנקוט באיזה שהוא צעד להגן על חייהם גם בצורה כזאת. מה שאני אומר הוא דעתי האישית, ואם מותר לי לדבר גם בשם הת"כ הלוי - אנחנו נביא ענין זה להוות-דעת מיעתנו.

ב. הלוי: אני רוצה להזכיר לחברי הוועדה, שבקריאה הראשונה במליאת הכנסת, כאשר חה"כ בן-מאיר שאל את שר התחבורה בקריאת-ביניים: למה לא עונש מוות? השיב שר התחבורה שזה בהחלט אחד הנושאים שיכולים לעמוד לדיון, שחוק זה חובר באשר הענין לא היה כל-כך אקטואלי, ושעכשיו, בשם הממשלה, הוא מעמיד את הענין לדיון בוועדה לפני הקריאה השניה והשלישית.

מ. שמגר: דעת הממשלה היא שאין להוסיף כאן עונש מוות. אינני רוצה להכנס לוויכוח אלא רק להבהיר שהנושא הזה איננו פתוח בממשלה.

מ. בן-פורת: אולי צריך להוסיף כאן: אם אלימות זו גרמה למותו של אדם.

ב. הלוי: לא ברור לי אם המלים "בכוח, באלימות, באמצעי מרמה" וכו' באות בנוסף על מה שנאמר בריישא על תופס או משתלט "שלא כדין", כי אני מבין שכעיקר זה הוא התרגום של סעיף באמנת החשיפות.

ש. שמגר: אני מבין שכאן יש שתי פעולות: התופס כלי טיס או המשתלט עליו, ואילו במלים "בכוח, באלימות, באמצעי מרמה" וכו' שייכות לצורות תפיסה שונות. אני חושב שצריך להזיז את המלים "שלא כדין".

ח.י. צרוק: לאמור: מי שלא כדין תופס כלי טיס או משתלט על כלי טיס וכו'.

ע. בן-פורת: אני רוצה להבחין מבחינת העונשים ולהגדיר עבירה עליה אפשר יהיה להטיל עונש מוות. אני מציע שיהיה סעיף נפרד על עבירה של גרימת מותו של אדם שווה עונש מוות.

היו"ר י.ש. בן-אהרן: אתה מציע לכתוב: ואם גרם המעשה למותו של אדם - דינו מוות.

מ. אבידור: מה ההגדרות המאפשרות הפעלת עונש מוות לגבי חבלנים? במדינת ישראל אין עונש מוות על רצח. הענין הוא של השתייכות לארגונים אשר פעולותיהם הם מסוג פשע כזה שמדינת ישראל קובעת לגביו עונש מוות.

ש. שמגר: הגישה העקרונית שלנו היתה, שבחוקי ישראל, שאקרא להם "האוחזיים", להכניל מחוקים צבאיים ומחוקי שעת חירום, אין אנו קובעים עונש צוות. קבענו עונש מוות רק בחוק השיפוט הצבאי, על בגידה, ובחוק דיני העונשין, על בגידה בשעת לחימה, פרט, כמובן, לעשיית דין בנאצים ועל ג'נוסייד. על עבירת רצח בשלעצמה לא היתה כוונה להטיל עונש מוות, לא לגבי רצח בישראל, מצד חבלנים, ולא מחוץ לישראל, מצד חבלנים.

אם זאת, במידת הצורך יש אפשרות להטיל עונש מוות לפי תקנות ההגנה לשעת חירום. אני יכול להוסיף ולהגיד, שבמידה ויתברר שיש בעיות שתקנות ההגנה לא פותרות, אפשר לפרסם תקנות נוספות אשר יפרצו ארגונים אשר השתייכות להם כרוכה בעונש מוות, אם כי יש לנו גם היום תקנה 58 לפיה אין מניעה להטיל עונש מוות. ז.א., אם חבלן יואשם בישראל על עבירה לפי תקנה 58 הוא צפוי לעונש מוות. השאלה היא אם בחוק זה צריך להיות עונש מוות, וזאת אין בכוונת הממשלה להציע.

ח.י. צרוק: מה יש באמנה?

ש. שמגר: "סיביל פולסי".

אני יכול להוסיף ולומר, שאם הידרש החיקה חירום לגבי ארגון חבלנים זה או אחר היא חבוא, ואז היא תכסה את כל הפעולות של אותו ארגון, לאו דווקא פגיעה במטוסים ובנוסעיהם. מתוך מזה, החוק לעבירות תוך יפתור את הבעיה של שימוש בהומרי נפץ, נשיאתם וכו'.

מ. בן-פורת: הקריטריון שלך הוא שזהו מה שאתה קורה חוק אזרחי. אני חושב שזהו דוק חמור במידה מיותרת.

ח.י. צרוק: מדיניות הממשלה, מאז מלחמת ששת הימים, היתה לא רק שאין מחוקקים חוקים נוספים בהם נקבע עונש מוות, אלא שאין מפעילים חוקים קיימים בהם קבוע עונש מוות. האם מדיניות זו עומדת בעינה?

מ. שמגר: היום היא עדיין עומדת. אני אומר "היום", מפני שהיא עלולה להשתנות. אם תשתנינה בנסיבות מעבר לגבול עלול להווצר מצב שהחביעה הכללית תנקוט עמדה אחרת.

ח'. צדוק: למקרה שהממשלה תשנה את מדיניותה, האם לא רצוי לה שהכלי הזה יהיה מוכן בחוק?

י. ארידור: לא יתכן להגיש לנו חוק שמטפל בניסוחים תיאורשיים ומחעלם, במידה מסויימת, מהמציאות כפי שהיא. אני שייך לאלה המתנגדים להפעלת עונש מוות ואינני חושב שהיום צריך לבצע אותו. אולם לא צריך לשלול מאתנו אפשרות, שאם יכוכנו החיים של מישהו במקום אחר - נוכל להגיב באותה נקודה עצמה. אנחנו צריכים לתת לענין צביון אזרחי, על-מנת שברגע בו הממשלה תשנה את מדיניותה - תהיה נתונה הסמכות לבית המשפט - ולא החובה - לפסוק עונש מוות.

אני מסכים שמדינת ישראל צריכה להיות מדינה בה אין מפעילים עונש מוות במידה והדבר אפשרי. אנחנו יכולים לסייג את הדבר בחוק. אפשר לקבוע שעונש זה יחול אך ורק בזמן חירום.

אין אני קושר את עונש המוות בגרימת מותו של מישהו, ואינני אומר שעונש זה צריך להיות נקמה על כך. אני חושב שהבעיה המרכזית היא החטיפה ולא גרימת המוות. כאן אי-אפשר להבחין בין חטיפה שהצליחה לבין חטיפה שנכשלה והמטוס בידינו. נניח שלא היה מקרה אסון. לא הייתי רוצה לשלול את עונש המוות, כי הייתי רוצה אותו יותר למקרה של צורך בחילופין מאשר כתגמול או הרתעה.

ב. הלוי: אני מבדיל בין מדיניות לבין חוק. נכון שיש מדיניות ממשלתית מסויימת לא להפעיל את עונש המוות, במידה והוא קיים בספר החוקים שלנו, וגם לא לחוקק חוקים נוספים הקובעים עונש מוות. אולם המדיניות היא גם לא לבטל חוקים קיימים הקובעים עונש מוות. ז.א., הוויכוח על עונש מוות, מבחינה עקרונית, טרם הסתיים לגמרי.

אולם בדוננו היום בחוק הפציפי ודחוף, אחרי שקרו כל-כך הרבה אסונות בזמן האחרון, וכשאנחנו רוצים לקדם פני סכנות קשלניות ביותר, ושעה שאנחנו יודעים שכל התחיקה הזאת היא חלשה מאד בעוד שהסכנה היא הרבה יותר גדולה, לדעתי אין לוותר על האמצעי המרתיע ביותר.

אינני יודע אם אפשר להצמיד עונש זה למקרה של גרימת מוות או לחטיפה עצמה. על זה צריך לדון. השאלה העקרונית היא, שבמקרים חמורים העונש המירבי צריך להיות מוות.

ח'. צדוק: אני חושב שחקיקת חוק אשר יקבע עונש מוות, אינה יכולה שלא להתפרש כשינוי המדיניות שהיתה נקוטה עד כה. גם אם נחביר שיש מדיניות ושהיא תמשך, ושאנחנו רק מכינים את הכלים למקרה שיוחלט על שינוי המדיניות, בעולם הדבר לא יכול להתפרש אלא כהחלטה של מדינת ישראל לסטות מהמדיניות הקיימת. לא יבחינו בין הפעולה המחוקקת של הכנסת לבין החלטת הממשלה הפועלת באמצעות התביעה הכללית.

אם ההחלטה העקרונית היא שמשיכים במדיניות הקיימת - די שהעונש המירבי בחוק זה יהיה מאסר עולם. אולם אם הממשלה תחליט על שינוי המדיניות, אינני חושב שהיא תוכל להסתפק באותם סעיפים בתקנות ההגנה, אלא אז הממשלה בין כה וכה תזדקק לחקיקה, ואז היא תצטרך לבוא לכנסת ולהציע לנו קאטאלוג של פשעים נוספים עליהם יחול עונש מוות. לכן, אם אין אנו עומדים לפני שינוי אימנטי, אינני רואה צורך להלוש סעיף אחד ולהחיל עליו בלבד עונש מוות.

מר אש: באשר מופיעים מספר ערבים הרוצים להשתלם על הממוט, מתעוררת מיד השאלה: למכנע או לא למכנע. למעשה עד היום ממשלת ישראל השאירה החלטה זו בידי הקברניט. ראיה לכך: גם הקברניט ששם לאלג'יריה וגם הקברניט שחזר לישראל - שניהם נתקבלו יפה בארץ.

אולם גם מחר עלולה לעמוד בפני מי מאתנו השאלה: מה לעשות כאשר מישהו מאיים עליך, למרות שהדלת סגורה, למרות שאתה מבודד ולמרות שאפילו אי-אפשר לירות דרך הדלת? עלול להווצר מצב שנצטרך לבחל מו"מ עם אותו חוטף, ואז או שהוא מגיע אתך לפשרה או שמכצע מה שהחליט לבצע. אבל אין טפק שבכל מו"מ כזה תעמוד לפניו הברירה: מה העונש שצפוי לן במקרה שהוא הולך לפשרות. אולי יש אפשרות לומר לו: דע לך שאם אתה לא פוגע באף אחד, ואנחנו נרד באיזה מקום, בזה נגמר הענין. או: למעשה לא צפוי לך עונש חמור; אבל אם אתה הורג את הדיילת שאתה מחזיק בה, כי אני החלטתי שלא להכנע לך, דע לך שמצפה לך עונש מוות. במקרה זה, מתוך חוסר ברירה, הוא עלול לפעול באורח קיצוני כיותר ולנסות לפוצץ את המטוס. אני הייתי מעדיף שלנו תהיה האפשרות להגיד לו: דע לך שאם אתה לא פוגע באף אחד - אינך צפוי לעונש רציני; אבל אם אתה פוגע במישהו - אתה צפוי לעונש מוות. אני משאיר לכם לשקול את הסוגיה הזאת.

מ. שמגר: כאשר אתה שם באוירון של "אל על", אם מישהו מחזיק אקדח מכוון כלפי מישהו, גם היום הוא צפוי לעונש מוות לפי תקנות ההגנה.

מ. אבינועם: מדוע שאלת המחוקק מופנית ליועץ המשפטי? נניח שייתפס חבלן, יובא על ידי הצוות לארץ ואז שיצמידו אותו למשפט צבאי או לפי חוק זה. מהי ההנחיה שהמחוקק נותן, לפי חוק זה, לממשלה?

א. אנקורין: אחרי הדיוקים נדמה לי שעלי להצטרף לבית שמאי. שמעון מפי היועץ המשפטי מהי מדיניות הממשלה. אבל עובדה היא שהביא את החוק אמר, ששאלת עונש המוות הוא משאיר לוועדה. לי נדמה שאם בזמן כזה נהיה רפרובליים ולא נאמר את הדבר הקשה - לא נובן. איננו חושש לתרמית שלנו בעולם, שמא יאמרו: ישראל גם כן מחדשת את עונש המוות. אני מחמיר עוד יותר. מדובר בכלי שנמצא באוויר, שנמצאים בו, לעתים קרובות, הרבה אנשים, ושכל פעולת אלימה מסוג זה מכבנת את חייהם. חומרת הענין היא מה בכוונה שצריך לומר זאת במפורש. אם יבוצע דין המוות - זו שאלה אחרת. אבל בחוק זה צריך לומר את הדבר במפורש.

י. קורן: אנחנו נמצאים במצב עדין מאד. יש פה חברי ועדה אמבורים, שזו ההזדמנות להפגין עונש מוות. (י. אריאלי: זה כורח ולא הזדמנות). אני מבין שאם היועץ המשפטי יגיע למסקנה שיש להשתמש בעונש מוות יש לו מכגרת לכך. איני בדעה שאגב אורחא צריך לעשות זאת.

מ. בן-פורת: זה לא אגב-אורחא אלא במיוחד.

י. קורן: לא נראה לי שבעקבות תגובה של שר התחבורה לקריאת בינים נכנים כאן דבר שיש בו שינוי עקרוני. לא הייתי רוצה שבהקיקה השוטפת שלנו נשתמש, ברגע זה, בעונש מוות. לדעתי אותם חברי ועדה התובעים זאת טועים בחושבם שזה לטובתנו.

היו"ר י.ש. בן-מאיר: קודם אני רוצה להעמיד דברים על ריוקם. כאשר קראתי אותה קריאת-ביניים לשר התחבורה, הוא אמר שכמובן הוועדה יכולה להחליט והוא מניח שיהיה דיון בוועדה בנתן; אז יופיע היועץ המשפטי לפני הוועדה ויודיע מהי מדיניות ודעת הממשלה בנדון, וחברים החושבים אחרת יביעו דעתם בוועדה. אלה דברי שר התחבורה, והם נאמרו בהקשר לסעיף 16.

לעצם הענין. אני בדעתו של חה"כ בן-פורת.
אני מבין שגם מר אש היה בדעה זו. אמנם אפשר להגיד, מבחינה תאורטית, שתקנות שעת חירום חלות על מקרים מסויימים, אבל ידוע שזהו סעיף כללי. במקרה ספציפי מסויים קברניט המטוס יוכל להגיד: אם אחה תיאשם בשוד אוירי, העונש המירבי הוא מאסר עולם ותוכל להשתחרר בנסיבות מסויימות; אבל אם אחה פוגע במישהו, וגורם למותו, דע לך שדינך מוות.

אינני מקבל את הדעה שעונש מוות אינו מרתיע. עונש מוות מרחיע כל-אחד. יש פנים לכאן ולכאן, ועל אף כוח ההרתעה החלימה הכנסת לבטל את עונש המוות. אולם לגבי עבירות מסויימות בכל-זאת השארנו עונש מוות.

בהביאו את החוק לקריאה ראשונה מנה שר התחבורה מספר ארצות - אני זוכר את ארצות הברית - בהן קובע החוק עונש מוות. לכן, מבחינת התדמית בעולם אינני חושש.

אני סבור שהן מבחינת ההרתעה והן מבחינת התדמית - אם רוצים לומר לעולם כולו שזהו פשע חמור מאד - צריך לאפשר, בחוק זה, להטיל עונש מוות, ולדבר יכולה להיות השפעה דווקא משום שאנחנו מדינה שבדרך-כלל מתנגדת לעונש מוות ושנוקשת מדיניות לא להטיל עונש מוות גם באותם מקרים שהחוק מאפשר זאת. זה יעשה רושם חזק לא רק כלפי הקהל שלנו אלא גם כלפי דעת הקהל בעולם. כאמור, אני רוצה להגביל את העונש הזה רק למקרים בהם נגרם מוות למישהו.

<u>מ. שמגר:</u> נדמה לי שצריך להדגיש מחדש, שהמדיניות שלנו היא לנקוט קו של הבחנה בין התקיפה הכללית הרגילה לבין אמצעים יוצאי דופן שאנחנו נוקטים. אני חושב שביטול עונש המוות על רצח לא היה פעולה שהייתי מונה אותה בין השיפורים השגריריים של החוק הפלילי, אלא היה בזה ביטוי למדיניות ממוימת. מדינת ישראל רצתה להמנות על המדינות שבתחיקה שלהן אין עונש מוות. ארצות הברית, למשל, אף פעם לא נקטה בגישה זו. עונש המוות שם מוטל על עבירות שונות, במדינות שונות, ואין בזה משום דבר יוצא דופן. אנחנו נקטנו בקו שונה ואני חושש פן מאיזה יוצא דופן נעבור לשינוי מהותי בעקרונות המשפט הפלילי שלנו.

כבר בראשית הישיבה חיפשנו דבר בתחום השפיטה הכפולה. אינני נמנה על אלה המזדעזעים מהחשש לאיזו תדמית, אבל צריך לשים לב לראיה מאוזנת יותר של הדברים. ואי-אפשר להוסיף תמיד את ההערה שזה בגלל סיבות יוצאות דופן.

מדינת ישראל איננה משוללת כלים. תקנות ההגנה משנת 1945 קיימות, במידה רבה הודות למלחמה אישית שניהלתי, למרות שהיו הרבה הצעות לבטל אותן כליל ולהשאיר אותנו בלי הכלי הזה. אני מוסיף ואומר: טוב שהן קיימות בתור תקנות שעת חירום. ואם בגלל מצב חירום מסויים מגיעים למסקנה שדרושים אמצעים משפטיים נוספים, הרי שגם אותם צריך להלביש בלבוש יוצא-דופן.

הייתי אומר יותר מזה. הצעת חה"כ אריאלי היה לה אולי מקום אילו הדילמה שאנחנו עומדים בפניה היתה רק דילמה של טיסה. יכול מחר להחטף אדם ברמת הגולן, או משגרירותנו בפריס וכו'. אם אמנם תסתמן תופעה של חבלנות רצחנית, ואנחנו נגיע למסקנה שמלחמה בה מחייבת פעולות משפטיות, נלביש זאת בצורה של תקנות שעת חירום והכרזה שעצם ההשתייכות לארגון או לארגונים מסויימים כרוכה בעונש מסויים. ואם נרצה שהעונש יחול גם כאשר זה קורה מחוץ לשטחיה של מדינת ישראל - ניצור כלי חדש, כאשר נהיה סבורים שמשעמים מדיניים הדבר נחוץ. אז זה יכלול כל איש של "החזית" - בין אם הוא חטף מטוס או כלי שיט או הוא מתהלך בפריס ומגיע לידינו.

אגב, אני רוצה להגיד שיש והיו נסיונות חטיפה גם בארצות שמעבר למסך הברזל, ולא הייתי רוצה להדביק את התוויית

הזאת גם לאלה שברחו מרומניה, שגם הם עברו עבירה שדינה מוות.

<u>היו"ר י.ש. בן-מאיר:</u> אנחנו לא יכולים לשפוט אותם.

<u>מ. שמגר:</u> אבל אנחנו נותנים טון בהתייחסות למעשים מסויימים.

איך אנחנו פועלים היום? כל חיק משטרתי, שנוגע לעבירה עליה חלות תקנות ההגנה, בא אלי ועלי להחליט אם להפנותו לשיפוט אזרחי או צבאי. מהי אמת-המידה שלי? כל פעולה שהיא פעולה חבלנית הולכת לשיפוט צבאי - בין אם מדובר בערבי, בשוויצי או במישהו אחר. חיקים שהם חיקי ריגול מופנים לשיפוט אזרחי. זוהי החלוקה לפיה אנחנו עובדים היום והיא הוכיחה את עצמה. בתי-המשפט הצבאיים פועלים בצורה מכובדת, ובכל התלונות נגד ישראל אף פעם לא עלתה שענה נגד בתי-המשפט. כי דיני הראיות הן אותן דיני ראיות והפרוצדורה היא אותה פרוצדורה. ההבדל הוא רק במורא שיש כלפי בית-משפט צבאי. אם נרצה להרחיב זאת - נרחיב, הן מבחינת סוג העניינים המובאים לפני בתי-המשפט הצבאיים והן מבחינת העמדה שהתביעה נוקטת. שלום הדוראה שלי לתביעה היא לא לדרוש עונש מוות. היה מקרה שבית-המשפט החליט על דעת עצמו להטיל עונש מוות, אבל כביטוי למדיניות שלנו מפקד האיזור ביטל אותו והמירו במאסר עולם. כאמור, אם הנסיבות תחייבנה זאת, אין מניעה לשנות מדיניות זו.

<u>מ. בן-פורת:</u> אני יכול להתחשב במדיניות הממשלה, אבל איננני רוצה לבטל את זכות הוועדה לנסות להשפיע על הממשלה. הממשלה עשויה לבחון את שיקוליה מחדש לאחר שחדע שיש קולות בוועדה שהם בעד קביעת עונש מוות בחוק זה. אני מציע שהיועץ המשפטי יביא את הדבר לפני הממשלה.

<u>היו"ר י.ש. בן-מאיר:</u> אין ניגוד בין השניים: זכותה של הוועדה להחליט כראות עיניה וזכותה של הממשלה להפעיל מדיניות כראות עיניה.

<u>מ. בן-פורת:</u> אולם יתכן ויש חברים בוועדה המייחסים חשיבות מכרעת לדעת היועץ המשפטי. אני רוצה להשפיע על היועץ המשפטי לתת לנו הזדמנות נוספת לקבלת חוות-דעת מאת הממשלה.

במוגיית עונש המוות אני מבחין בין מה שאפשר לקרוא "פושעים שלנו", שאני מאמין כי עוד ניתן לשקמם, לבין מחבלים אנשי "פתח" וכו', אותם אני רוצה להעניש.

איננני מקבל את הגישה שמחוק הוא חוק רגיל. איננני יודע מה יותר חמור מאשר מצב בו מטיס על כל נוסעיו נופל ונשרף.

אשר להשתייכות לארגון חבלה, כדבר המדווח עבירה חמורה בעונש כבד, מה יהיה אם חבר יתפלג פלג קטן מארגונו של עראפאת והוא יעסוק בחטיפה מטוסים כדי להחזרות בד"כ חבש? האם מדי פעם נצטרך לשנות את הקאטאלוג ולהוסיף ארגונים? ומה אם פעולות כאלה יבוצעו על ידי שכירים שאינם משתייכים לשום ארגון?

אשר להתרמית. אני חושב שהתרמית שלנו תיפגע אם דרישה לעונש מוות תבוא כהסתייגות מרחה אותה. מגמת העונש צריכה להיות גם הרתעת הארגונים האלה וגם העמדת העולם לפני הסכנה של תקופה זו שאנו נכנסים אליה.

<u>מ. אבינוהר:</u> יש לי שאלה למר שמגר: אילו הוסגרה לידינו לילה חלד לאחר שחוק זה עבר קריאה שלישית - כיצד היית נוהג?

מ. שמגר: בהתאם להסכם ההסגרה אפשר לשפוט אותה רק על אותן עבירות המפורטות בהסכם ההסגרה - לא לפי חוק זה ולא לפי תקנות ההגנה.

ז. הרינג: מה במקרה שהמעשה נעשה על ידי ארגון שלא היה קיים או ידוע לנו קודם לכן? קבוצה של 10-20 ערבים מחכנסים בלילה ובבקר עושים משהו. ז.א., יש כאן קושי שהוא לא רק טכני.

אמנם זהו חוק פלילי רגיל, אבל המעשה הוא בלתי רגיל. מעשה חבלה ביבשה אינו דומה למה שקורה באווירון סגור בו אפשרויות ההגנה מצומצמות עד לאפס.

נדמה לי שאין להתנות את עונש המוות רק בגרימת מוות, מפני שיכול להיות מעשה יותר חמור שלא גרם למוות. עצם המעשה הוא חמור מספיק כדי לשקול ברצינות את האפשרות של הטלת עונש מוות. אני חושב שמכל הבחינות הדבר רצוי, כי זה יכול להיות גם גורם מרתיע.

ב. הלוי: לא ברור לי אם הממשלה, על ידי תקנות שעת חירום, יכולה בעוד מועד להטיל את האיום של עונש מוות על חוטפי החטופים הנמצאים בירדן. האם מבחינה משפטית יש אפשרות שביום ראשון חשב הממשלה ותאשר תקנות שעת חירום כאלה אשר תקבענה, שאם אחד מ-55 החטופים - ישראלי, יהודי או אחר - יוצא להורג הרוצח מתחייב בעונש מוות לפני בית-דין צבאי בישראל? איני יודע אם זה אפשרי. אם כן - אני חושב שהממשלה צריכה לדון על כך בעוד מועד, לפני שיתבצע רצח כזה. כאן יש משקל גם לאלמנט ההרתעתי.

אני דוחה כל שיקול בדבר הדמית בענין זה. עד עכשיו שמענו על כך בקשר לטלום או מלחמה. אבל כשזה נוגע לפשע כה מתועב האם זה גם כן שייך לדחמית?

מ. שמגר: אני מקווה שהיית ער לעובדה שאני דיברתי בניגוד לחדמית.

ב. הלוי: יש עוד שעלה. יש דין מוות חובה ודין מוות כעונש מקסימלי. כוונתי היא שזה יהיה עונש מירבי.

היו"ר י.ש. בן-מאיר: לא הוצע אחרת.

כמה חברים ביקשו שההצבעה תהיה בשבוע הבא. ובכן, בישיבה הבאה לא יהיה דיון בשאלה זו אלא הצבעה בלבד. יש הצעה שעונש מוות יוטל רק כשהעבריין גרם למוות; יש הצעה שהוא יחול בכל מקרה של שוד אוירי; יש הצעה שהוא יצומצם לסעיף 16, ויש הצעה שהוא יופעל רק בשעת חירום.

מ. שמגר: גם היום ישנו סעיף 9 בחוק בטחון המדינה, כך שאם נרצה להאשים מישהו בסעיף חירום, לאו דווקא בבית-משפט צבאי, אלא אזרחי, האפשרות קיימת. כאשר תפסנו את אנשי כראמה השתמשנו בסעיף 10 שהוא סעיף הכנה.

היו"ר י.ש. בן-מאיר: הובעה פה הדעה שהכלי הזה צריך להיות קיים. ועל כך באה תשובת היועץ המשפטי שהכלי אמנם קיים. אבל יש דעה שצריך להפגין זאת בחוק זה כדי להשיג את האפקט הרצוי בחוק זה.

ביום ראשון הקרוב נקיים שתי ישיבות בתל-אביב - לפני הצהריים ואחרי הצהריים. ביום שני נתכנס שוב בירושלים, גם כן לשתי ישיבות, עד שנגמור את הדיון בחוק.

א. אנקורירון: בקשר לחוק הגנת הדייר. נדמה לי שרוב חברי הוועדה לא ירצו לשבת בפגרה על חוק זה. אבל אם היושב-ראש התחייב כבר כלפי שר השיכון, אני מציע שהוא יקיים את התחייבותו בכך שנשב בסוף אוקטובר.

היו"ר י.ש. בן-מאיר: היות וביום שלישי יש ישיבה של מליאת הכנסת, אני רוצה לנצל אותו יום. אם לא תהיה לי ברירה, אכנס ישיבה של ועדת משנה כדי לשמוע את המשלחות.

אני מודה למר אש על השתתפותו. אתה אורח מכובד של הוועדה, ומאד נשמח אם תשתתף בכל שלבי הדיון.

הישיבה ננעלה בשעה 13.00.