

פרוטוקול מס. 55

מישיבת ועדת החוקה, חוק ומשפט

תל-אביב, יום א', י"ט באלול, תש"ל - 20.9.70 שעה 11.00

נ כ ח ר

חברי הוועדה: היו"ר י. ש. בן-מאיר

מ. אביזהר

א. אנקוריון

י. ארידור

מ. ביבי

מ. בן-פורת

ז. הרינג

י. קורן

ח. צדוק

מוזמנים:

מ. שמגר - היועץ המשפטי לממשלה
ג. מיבץ - היועץ המשפטי, משרד התחבורה
ש. שוהמי - משרד התחבורה
מ. גלס - משרד המשפטים
א. אש - איגוד הטייסים

מזכירת הוועדה: ר. מלחי

רשמו: א. דגני, מ. כהן

סדר-היום: חוק הטיס (עבירות ושיפורט) תש"ל-1970

חוק הטיס (עבירות ושיפוט) תש"ל-1970

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

לחברי הוועדה חולקן שני מסמכים: האחד - תיקונים שסוכם עליהם בישיבת הוועדה ביום ר' שעבר, אשר נוסחו על-ידי היועץ המשפטי לממשלה לפי החלטות שנתקבלו; והשני - הערות והצעות של איגוד הטיסים הישראלי לסעיפי החוק. אני מציע שלא נחזור עתה לתיקונים שנתקבלו, אלא נמשיך את הדיון בפרק ג' לחוק.

אני יכול לבשר לחברי הוועדה שיו"ר הכנסת וסגניו החליטו לדחות את ישיבת הכנסת ליום ב' הבא, וכך תהיה לנו שהות נוספת לקיים את הדיונים בהצעת החוק.

סעיף 15 -

מ. שמגר: בפסקה (א)(1) הוחלף סדר המלים, והנוסח יהיה כדלהלן: התופס כלי טיס בכוח, באלימות, באמצעי מרמה או באיום להפעיל כוח או אלימות או המשתלט שלא כדין על כלי טיס. " בנוסח המתוקן באים להבליט שמדובר על צורות שונות של תפיסה או על השתלטות.

י. קורן: נביח שפורץ סכסוך בין שתי חברות על הבעלות של כלי הטיס, וצד אחד תופס אפילו בכוח את רכושו של הצד השני. מדוע הוצאו מהרישא המלים "שלא כדין"?

י. ארידור: לכך יש הגנה בחוק הפלילי.

מ. שמגר: איבנו חייבים להיכנס לשאלה אם זה היה כדין. הטוען טענת זכות - זקוק לצו עיקול של בית-המשפט.

היו"ר י. ש. בן-מאיר: הטייטה של אמנת מונטריאול כוללת יש סעיפים וכן כמה הנראות נוספות.

מ. שמגר: לגבי תופס או מי שמסייע לתפוס או משדל לתפוס - יש הגדרה בחוק הפלילי.

ג. מינץ: הסעיף הראשון באמנה הוא בענין חטיפות, והשני - לענין חבלות ותקיפות.

אני מבקש להעיר על משהו שאיבנו לא בהצעה שלנו ולא בטייטה מונטריאול. לא נאמר כאן דבר על מי שמחזיק בכלי הטיס לאחר שהוא נתפס. אני חושב שמן הראוי לכלול זאת בחוק. לאחר שכלי הטיס נתפס או נחטף, המחזיק בו או המחזיק בנוסעיו איבנו חייב להיות אותו אדם שתפס את כלי הטיס. דומני שראוי להוסיף בהגדרת העבירה לא רק את התופס אלא גם את המחזיק.

מ. גלס: המקום המתאים לכך הוא סעיף 2.

היו"ר י. ש. בן-מאיר: ברשות לפנינו את ההערה הזו.

סוכם: הוועדה רושמת לפנייה שיש לכלול בהגדרה לא רק את התופס אלא גם את המחזיק בכלי הטיס או בנוסעיו.

היו"ר י. ש. בן-מאיר: בטייטה האמנה מדובר גם על מי שמעודד לעשות פעולה זו (*encourage*)

מ. שמגר: במידה שזה נכנס לגדר שידול, זה מכוסה בחוק הפלילי. קריאת עידוד עדיין איננה עבירה. יש עידוד ציבורי שאיבנו בגדר סיוע על-פי החוק הפלילי.

ח. צדוק: היועץ המשפטי חושש שאם נדבר במפורש על בסיון וקשר זה יכול להיות "בומדבג" לגבי מקרים אחרים. אני מציע שנתגבר על הקושי הזה בדרך הבאה: בחוק הפלילי העונש על בסיון הוא יותר קל מאשר על המעשה עצמו. העונש על קשר הוא יותר קל מאשר העונש על המעשה. אם נאמר כאן שעל בסיון או על קשר לעשיית אחד המעשים האלה העונש הוא כמו על המעשה עצמו - עשינו דבר נכון לגופו של ענין וחיסלנו כל צל של ספק שגם הבסיון וגם הקשר כלולים כאן. העונש הצפוי למחבלת לילה חאלד לא צריך להיות יותר קל מאשר עונשם של אלה שהצליחו במשימתם.

מ. שמגר: חזרתי ובודקתי את השאלה של בסיון וקשר. לעניות דעתי, אין ספק שבוכל לדון בבסיון וקשר גם בסעיף זה. מבחינה זו בלבד לא הייתי חושש. אם הוועדה רוצה שהעונש עבור בסיון וקשר יהיה כעונש עבור העבירה - בנקשה. זה יופיע כסעיף כללי לגבי כלל העבירות.

מ. גלס: יש עבירות לפי פרק ג' ויש עבירות יותר טכניות. אני מבין שמדובר על פרק ג' ולא על העבירות הטכניות.

היו"ר י. ש. בן-מאיר: אני מעמיד את ההצעה להצבעה.

ה צ ב ע ה

ההצעה שהעונש המירבני שיינתן עבור בסיון או קשר יהיה אותו העונש שיינתן על ביצוע העבירה עצמה לגבי כל העבירות לפי פרק ג' - ב ת ק ב ל ה

מ. שמגר: בחוק בטחון המדינה יש הוראה זהה שדין קשר ובסיון כדין עבירה. אפשר להעתיק לכאן את הסעיף המתאים.

הוחלט: להעתיק לחוק זה את הסעיף המתאים בחוק בטחון המדינה האומר שדין קשר ובסיון כדין עבירה.

סעיף 15(א)(2)

היו"ר י. ש. בן-מאיר: מה דינו של קברניט שהוא אנוס להשתתף בהפעלת הכלי? האם הוא בבחינת עובר עבירה?

מ. גלס: הוא פועל תחת איום מתמיד. הוא אינו משתתף מרצונו בהפעלה.

מ. שמגר: בחוק הפלילי יש סעיף מפורש המגדיר מתי אדם בהנהגה. אם אדם פועל תחת איום של מורת או פגיעה חמורה - הוא פטור מאחריות פלילית, אלא אם כן ביצע רצח או עבר עבירה הפוגעת בטחון המדינה (סעיף 17).

היו"ר י. ש. בן-מאיר: בניח שחבלן מאיים בהריגת הנוסעים. סעיף זה לא יהווה הגנה כלפי הקברניט.

מ. שמגר: סעיף 18 לחוק הפלילי נותן לו הגנה.

י. ארידור: סעיף 17 לחוק הפלילי לא יחול אם ייקבע עונש מורת לגבי עבירות אלה.

מ. שמגר: זו לא תהיה עבירה נגד בטחון המדינה.

י. ארידור: יכולות להיות חטיפות שהן עבירה נגד בטחון המדינה.

היו"ר י. ש. בן-מאיר: סעיף 18 לחוק הפלילי יחול במקרה כזה ואפשר להסתפק בכך.

מ. שמגר: המחוקק מתכוון לסוג מסוים של עבירות כגון בגידה.

י. ארידור:
אינני בטוח שאלו הן עבירות מוגדרות לפי סוג או מטרה. ברגע שזה סעיף כללי החל על כל סוגי החוקים, אי-אפשר להגיד שהוא מצטמצם לפרק מסוים של חוק הפלילי. אין לי תשובה אם סעיף 18 יחול בכלמקרה של חטיפה. באופן משפטי פורמלי לא היינו זקוקים לסעיף קטן (2) .. (מ. גלס: הוא חל לאחר התפיסה.) האיש עדיין משתלט על כלי הטיס שלא כדין.

היו"ר י.ש. בן-מאיר:
על האווירון עולים ארבעה אנשים. שלושה מהם משתתפים בחטיפה. הרביעי אינו עושה דבר. לאחר מכן הוא נוטל את ההגה לידינו.

י. ארידור:
ברגע שהוא מחליף את הקברניט הוא משתלט שלא כדין על המטוס. בזמן שכלי הטיס שדוד, מישהו שולט בו שלא כדין. אחרת הוא איננו שדוד. מי שמשתתף בהפעלת כלי טיס שדוד מסייע לשליטה בו שלא כדין. לכן מבחינה פורמלית העניין מכוסה. מה דינו של אדם שאיננו משתלט על כלי הטיס שלא כדין אלא הוא מאיים על הנוסעים? עניין זה איננו מכוסה.

היו"ר י.ש. בן-מאיר: הוא מסייע. על כך יש סעיף מיוחד.

י. ארידור:
אני חושש שהפירוט של סעיף קטן (2) עלול להוציא אותו מכלל עובר עבירה. אם המשתתף בהפעלה איננו כלול בפסקה (1), על אחת כמה וכמה מי שמסייע לחטיפה על-ידי איום על הנוסעים.

(אחרי-כן רשמה מי.)

20.9.1970

מ.י.

ח. צדוק:

סעיף קטן (1) מכוון לאקט החד-פעמי של התפיסה או ההשתלטות. כלומר הכוונה כאן לא לאיזו עבירה נמשכת. זו עבירה שיכולה להימשך, אבל היא מסתיימת כשנגמר אקט התפיסה או ההשתלטות, למרות שהמטוס ממשיך להיות בשליטת אלה שתפסו אותו...

מ. שמגר:

והיא כוללת את כל אלה שמשתתפים בזה.

ח. צדוק:

לכן סעיפים קטנים (2) ו-(3) נחוצים. כי שניהם מתכוונים לדברים שלאחר התפיסה או ההשתלטות. אבל ייתכן שצריך להרחיב את סעיפים (2) ו-(3), ולכלול אנשים שעושים מעשים שלאחר התפיסה או ההשתלטות, והם לא רק מפעילים את כלי הטיס.

היו"ר י.ש. בן-מאיר:

פה עלתה גם השאלה של החזקה. האם בסעיף קטן (2) לא צריך להכניס גם את הנקודה הזאת, כלומר איזה דבר שיכסה את כל מה שנעשה אחרי כן, מתוך הנחה שסעיף קטן (1) הוא אקט חד-פעמי. אילו לא היו סעיפים (2) ו-(3), היינו טוענים כמו חבר הכנסת ארידור.

מ. אביזוהר:

אני מציע להרחיב את הסעיף לא רק לגבי החזקה, אלא גם לגבי הנחתת אונס.

מ. שמגר:

זו הפעלה. המראה, נחיתה וכו' - זו הפעלת המטוס. האם אנחנו רוצים שכל מי שעוזר בהנחתת מטוס ייחשב כמי שעושה מעשה עבירה? יכול להיות מקרה שהוא עושה זאת בתוקף היותו מפקח על שדה תעופה, והוא מבין שהמטוס צריך לרדת. אינני יודע אם צריך לקרוא לזה עבירה, לעצם ההנחתה כשלעצמה. במקרה כזה יכולו מגדלי הפיקוח בטענות.

היו"ר י.ש. בן-מאיר:

חבר הכנסת אביזוהר מתכוון להצעה שהציע בשעתו חבר הכנסת בן-פורת, לאמור שהעבירה תימשך עד שהאנשים משתחררים.

מ. שמגר:

את זה כיסינו. אני רוצה להגיד שכוונתנו היתה שסעיף 15(א)(2) ידון בפעולה שאין לה זיקה לאקט של ההשתלטות או התפיסה. היו מקרים שאנשים התחלפו תוך כדי נחיתת ביניים, אחרי החטיפה, ואנשים אחרים באים כתגבורת בשלב מאוחר יותר. אני סבור שצודקים אלה שרוצים להוסיף פה פעולות סיוע נוספות. אבל אי אפשר לומר שהוא משתתף בהפעלת כלי הטיס, אלא בהמשך התפיסה. את זה צריך לנסח.

היו"ר י.ש. בן-מאיר:

נשאר את זה לניסוח מתאים, ונעבור לסעיף קטן (3).

י. ארידור:

בניח שהוא לא השתתף במכשון ההשתלטות בכלל, אלא בהפעלת כלי הטיס לאחר שהשתלטו עליו. לדעתי לא צריך את שני הארטיבוטים, אלא מספיק האחרון. ענין המרמה נמצא כבר בסעיף קטן (1).

ח. צדוק:

אילו היינו מוחקים את סעיף קטן (3), את מי לא היינו תופסים?

מר גלאס:

עד כמה שאני מבין, סעיף 15(א)(3) זה ה"מיוטיני".

י. ארידור:

ה"מיוטיני" זו ההשתלטות שלא כדין על כלי הטיס.

ח. צדוק:

הנוסח החדש של סעיף קטן (1) מרוקן מתוכנו את סעיף קטן (3).

מ. בן-פורת:

אבל פה יש דבר חדש, הפעלת כלי הטיס לאחר שהשתלטו עליו.

היו"ר י.ש. בן-מאיר:

זה כבר כתוב בסעיף קטן (2).

י. קורן:

לכאורה אפשר גם להסתפק בשני הסעיפים הראשונים. אבל נדמה לי שיש הבדל מהותי בין הדברים. כפי שכבר אמרנו סעיף קטן (1) מדבר על התפיסה וההפעלה; סעיף קטן (2) מתייחס לכל אדם המסייע להמשך ההשתלטות; סעיף קטן (3) מדבר על מצב שאין משתמשים לא בכוח ולא באלימות, וזה המרד הפנימי. בסעיף קטן (1) כפי שתוקן על-ידי היועץ המשפטי, נאמר: "התופס כלי שיש בכוח, באלימות, באמצעי מרמה או באיום להפעיל כוח כזה או אלימות או המשתלט שלא כדין על כלי שיש".

מר גלאס:

זה עושה את סעיף קטן (3) למיותר.

מ. שמגר:

אני מציע שסעיף קטן (2) ינוסח כלהלן: המפעיל כלי שיש או מחזיק בו לאחר שנתפס או לאחר שהשתלטו עליו כאמור בסעיף קטן (1) ביוזעו כי כלי הטיס נתפס או השתלטו עליו כאמור או כי באמצעותו מפעילים את השליטה בכלי שיש אחר שנתפס או שהשתלטו עליו כאמור. את סעיף קטן (3) אני מציע למחוק.

סעיף 15(ב)א. אנקוריון:

לסעיף קטן (3), לא נראה בעיני הדגש על המלה "פרטית". ומה לגבי עבירות מטעמים מדיניים? כל החטיפות האלה הן תמיד מטעמים מדיניים. האם אין צורך לאור זאת להדגיש זאת במיוחד? אני מציע לומר בסעיף קטן (3): מטרת ביצוע העבירה היתה מדינית, פרטית או אחרת.

ח. צדוק:

לי יש ספק אם סעיף קטן (3) בכלל נחוץ. יש הוראה בחוק הפלילי הכללי האומר שהמניע אינו קובע לגבי האשמה. אינני בטוח אם על-ידי תוספת זו אנחנו לא גורעים מתחולתו של העקרון של החוק הפלילי שלנו, שהמניע של העבירה אין לו משמעות לגבי ההרשעה.

י. ארידור:

אני רוצה לחלוק גם על יתר החלקים של סעיף זה. אינני מבין מדוע נאמר "לענין עבירות לפי סעיף זה, אין נפקא מינה אם". זה אומר שלגבי עבירות אחרות יש נפקא מינה. חשוב שלא יהיה הבדל.

שנית, אינני רוצה שאנחנו נצטמצם בזה. הועדה כבר חדלה להצטמצם בנושא זה של ביצוע בתוך כלי הטיס. המשותף לסעיפים קטנים (1) ו-(2) זה המקום. לכן צריך לנסח סעיף כללי במקום המתאים ולכתוב: לענין עבירות לפי פרק זה או חוק זה אין נפקא מינה היכן בוצעה העבירה.

היו"ר י. ש. בן-מאיר:

כלומר אתה מתנגד למיקום?

י. ארידור:

אני מתנגד לניסוח של סעיף (ב) (1) ו-(2). אינני רוצה שיהיה כתוב (1) ו-(2), אלא שיהיה כתוב: לענין עבירות לפי חוק זה אין נפקא מינה היכן בוצעה העבירה.

ח. צדוק:

נדמה לי שאסור לנו, לגבי כל החוק הזה, להתפרק מכל הכללים של זיקה טריטוריאלית כלשהי. אם אנחנו רוצים לשוות לסעיף הזה, שהוא סעיף הפיראטיות האזרית, אופי בינלאומי בדומה לפיראטיות הימית, צריכה לבוא הדגשה מיוחדת לגבי הסעיף הזה, שרק בו אנחנו פורקים כל זיקה טריטוריאלית. נוטלים לעצמנו סמכות לשפוט כל פיראט אזרית, כמו שאנחנו מוסמכים לשפוט כל פיראט ימי.

היו"ר י. ש. בן-מאיר:

לגבי ההערה של חבר הכנסת ארידור - אני מציע שכשנגיע לסעיף שהוא חושב שיש להוסיף תנאים כאלה, שהוא יביא אותם לתשומת לבנו.

מ. שמגר:

לגבי סעיף (1), שבו נאמר "העבירה בוצעה בישראל או מחוצה לה" - הייתי מציע לומר "העבירה בוצעה בשטח ישראל או מחוצה לו". הסיבה לכך היא הגדרת המונח "שטח" בסעיף 1 לחוק. אם אנחנו מביאים את ההגדרה הזאת, אי-השימוש בה עלול להתפרש באופן מצמצם.

לגבי סעיף קטן (2), אני מציע לומר: "העבירה בוצעה לגבי כלי שיש ישראלי או לגבי כלי שיש שאינו ישראלי". זה מקיף יותר ויכלול גם את הפעולות שנעשות מחוץ לכלי הטיס. זה עלול לקרות.

לגבי סעיף קטן (3) - בחקיקה הישראלית הפנימית שלנו, פרט לחוק ההסגרה, אנחנו לא מכירים את המונח מניע מדיני. השתמשנו בו בחוק ההסגרה, על רקע האמנות הבינלאומיות, ועשינו יוצא מן הכלל לגבי עבירות פוליטיות. בחקיקה הפנימית שלנו אין מושג של מניע פוליטי. בהסכמי ההסברה שחתמנו עליהם מופיע המושג הזה. לכן הייתי רואה מקום להזכיר את המושג הזה בהקשר להסגרה, אבל לגבי החוק הפנימי שלנו אינני רוצה לתת מעמד לדבר הזה. נמשיך בקו זה ולא ניכנס למוטיבציות. אני מציע לוותר על סעיף קטן (3).

מר גלאס:

אני רוצה להסביר מדוע לכתחילה הכנסנו את סעיף קטן (3). זה בא למנוע פירושים תוך כדי הצמדה לפירושים הניתנים למונח פיראטיות בדיני שוודים. שם דוקא המוטיב צריך להיות מוטיב פרטי. שאם לא כן, זה אינו נחשב כפיראטיות. כדי למנוע טענה כזאת, הצענו לומר שלא חשוב אם המטרה היא פרטית או אחרת. זה לא נמצא בחוק שלנו, אבל רצינו לשריין את הדבר הזה כדי למנוע טענה כזאת.

ח. צדוק:

אנחנו צריכים לשקול את הרעיון שהעלה היועץ המשפטי, שאנחנו במפורש נוציא את העבירה הזאת מתחום העבירות הפוליטיות.

מ. שמגר:

זה מופיע בפרק ב'.

היו"ר י.ש. בן-מאיר:

אנחנו מקבלים את התיקונים של היועץ המשפטי לסעיפים קטנים (1) ו-(2) ומוחקים את סעיף

קטן (3).

הוחלט: בסעיף קטן (1) ייאמר: "העבירה בוצעה בשטח ישראל או מחוצה לו".

בסעיף קטן (2) ייאמר: "העבירה בוצעה לגבי כלי טיס ישראלי או לגבי כלי טיס שאינו ישראלי".

למחוק את סעיף קטן (3).

היו"ר י.ש. בן-מאיר:

אנחנו חוזרים לענין העונש. הדיון רשאלה זו נגמר. לפנינו כמה הצעות. הצעה אחת אומרת שהדין יהיה דין מוות. הצעה שניה, היא הצעת חבר הכנסת בן-פורת, אומרת: הגורם למותו של אדם דינו דין מוות. הצעה שלישית אומרת: להשאיר את מאסר העולם בסעיף 15, ואת דין מוות בסעיף 16.

ח. צדוק:

אני מציע לא להצביע על נושא זה היום.

מ. שמגר:

גם אני מבקש זאת.

היו"ר י.ש. בן-מאיר:

אם כך נדון בזה מחר.

סעיף 16

מ. בן-פורת:

הצעה לסדר. אני חושב שהדיון בסעיף זה יושפע מהצבעתנו בסעיף 15. לכן אני חושב

שכדאי לדחות את הדיון בו.

היו"ר י.ש. בן-מאיר:

לא. אתה מדבר עכשיו על העונש. אבל העונש הוא ענין נפרד.

אני מציע למחוק בסעיף קטן (א) את המלה "בכוונה". אני חושב שבמקרים אלה לא צריכים להסיל על התביעה להוכיח כוונה.

מ. שמגר:

אם נכתוב "העושה מעשה העלול לסכן חיי אדם" או "המסכן חיי אדם" - אתה תאשים בעבירה זו גם מי שמדליק גפרור במטוס בזמן ההמראה והנחיתה. הכוונה היא שהוא עושה זאת ביודעין. לכן זה גם נקרא חבלה.

היו"ר י.ש. בן-מאיר:

אני מציע לכתוב "ביודעין".

י. קורן:

החוק הזה מיועד למקרים של שוד וחבלה.
חייבים להכניס פה את האלמנט של כוונה.

מ. שמגר:

אני מבקש להתייחס להצעתי שבסעיף 16 לא
ידובר בכלי טיס ישראלי. סמכות השיפוט
שלנו הוגדרה בסעיף 2. אני מציע למחוק את המלה "ישראלי".

מ. ביבי:

אני מציע שבסעיף (א) הכוונה תיסב על
המעשה ולא על סיכון חיי אדם. כלומר מספיק
שהיה בכוונתו של אדם לעשות את המעשה, גם אם לא סיכן חיי אדם בפועל,
ואז הוא ייאשם באותה עבירה. אני מציע לומר אולי: העושה בכוונה מעשה...

י. ארידור:

אני רוצה לתמוך בדעת היושב-ראש. הדרישה
לכוונה היא כאן מוגזמת. אנחנו עלולים
על-ידי כך להבל פירוש שתהיה דרושה כוונה ספציפית מעבר לכוונה הדרושה
בכל מעשה פלילי. אנחנו מוכנים להבל שתהיה דרושה כוונה כללית. זאת
אומרת שבדרך כלל אדם מוחזק כאחראי שהוא התכוון לתוצאות הטבעיות של
מעשיו, וזה ישנו גם בפקודת החוק הפלילי. את הכוונה הזאת הוא יכול
לסתור, אבל נטל ההוכחה עליו. מה שאנחנו צריכים לקבל בסעיף זה, הוא
שתפעל ההנחה הפלילית, ואדם יהיה רשאי לסתור שהוא לא התכוון לתוצאות
הטבעיות של המעשה שלו. אנחנו צריכים להסתפק בהנחה זו שניתנת לסתירה,
לא להוסיף עליה ולא לגרוע ממנה. ייתכן שהמלה "ביודעין" אפילו חלשה
מדי.

אינני מסכים להצעת חבר הכנסת ביבי. כל
מעשה נעשה בכוונה כשהוא נושא באחריות פלילית. אם אדם פועל מתוך חלום,
או אפילו שהמעשה הוא שלו, מבחינת החוק הפלילי זה לא מעשה שלו בכלל.
לכן לא צריך לייחס כוונה לביצוע מעשה. מה שצריך הוא שיחול העקרון
הכללי של החוק הפלילי.

ח. צדוק:

אנחנו מדברים על עבירה שהעונש המוצע
עליה הוא 20 שנות מאסר או מאסר עולם,
ויש אפילו הצעות להחמיר. אי אפשר במסגרת עבירה שזה העונש שלה להכניס
מעשים שבאופן אובייקטיבי עלולים לסכן חיי אדם. ודאי שאדם עושה מעשה
ביודעין. למשל, הוא מצית סיגריה בזמן שכתוב שאסור לעשן, או איזה דבר
יותר חמור. אבל הוא איננו אחד האנשים שבשבילם אנחנו מחוקקים את החוק.
אם נכתוב כמוצע, אז הוא צריך רק לעשות ביודעין את המעשה שהוא עושה,
למשל הדלקת הסיגריה, אחר כך מישהו צריך להראות שבאופן אובייקטיבי
המעשה הזה עלול להתגלגל לדברים לגרום לסיכון חיי אדם. יכול להיות
שזה מעשה פלילי, אבל הוא איננו בתחום החוק הזה. עם הקושי שאנחנו
נתקלים בו בהוכחת כוונה, אינני חושב שיהיה לנו קושי להוכיח כוונה לגבי
אותם פושעים או פושעים פוטנציאליים שבשבילם אנחנו מחוקקים את החוק הזה.
הקושי יהיה לתפוס אותם ולהביאם לכאן ולהעמידם לדין. אחרי שכל זה
יעשה, לא יהיה לתביעה שום קושי להוכיח את הכוונה.

מ. שמגר:

ההצעה של חבר הכנסת ביבי זהה להצעת
היושב-ראש. אם אתה מוציא את הכוונה מתוך
זיקתה לעבירה כולה ומצמיד אותה לאקטוס ריאוס, אז זה למעשה ביודעין.

אני רוצה לתמוך בהשארת הנוסח כמו שהוא,
פרט למחיקת המלה "ישראלי" המופיעה פעמיים בסעיף זה. כי כשמדובר על
פשע חמור מהסוג המתואר כאן, צריך לתת לו גם את תופעות הלווי האפשריות
שלא יקשה עלינו להוכיח אותן. נכון שבית המשפט מגדיר שהכוונה רשומה
בלבו של אדם, אבל הוא לומד עליה מהמעשים החיצוניים. אם אדם מחזיק
רימון, לא יהיה ספק לבית-המשפט שזה מעשה שבכוונתו לסכן חיי אדם.
לאור אופי העבירה, צריך לדרוש את הכוונה כתנאי.

היו"ר י.ש. בן-מאיר:

אני מציע לכתוב "העושה מעשה העלול לסכן".
נכון שלגבי חבלנים העניין ברור. אבל יכול
להיות גם שהם יאמרו: לא היתה לנו כוונה לסכן, הרימון בכלל לא היה
פעיל, זה היה רק איום. לכן אולי צריך להכניס כאן תנאי נוסף, לאמור
שזה לא חייב להיות ממש מעשה המסכן חיי אדם, אלא גם מעשה העלול לסכן.
מספיק אם האנשים היושבים במטוס הם בדעה שזה עלול לסכן את חיהם.
נניח שהכוונה לא היתה לסכן את חיי האנשים, אלא להביא לכך שהאנשים
יחשבו שזה מסכן אותם.

י. ארידור: בעקבות דברי היושב-ראש אני מציע לכתוב: העושה מעשה בידעו שהמעשה עלול לסכן... זה לא יחול על אדם המצית סיגריה במטוס.

י. קורן: נניח שמישהו מאיים על הטייס באקדח שאין בו כדורים?

מ. שמגר: ייתכן שהקושי של הועדה נובע מכך שאנחנו מנסים כאן לשלב דברים שונים, חלקם נמצאים וחלקם חסרים. ייתכן שאנחנו צריכים להוסיף עבירה נוספת, של איום. חסרה גם עבירה של חטיפת אדם מתוך כלי טיס.

היו"ר י. ש. בן-מאיר: אנו מקבלים את הצעת היועץ המשפטי למחוק מסעיף זה את המלה "ישראל". יוגש לנו נוסח מתוקן של הסעיף שבו ידובר גם על איום, לאור הערות חברי הועדה.

ח. צדוק: לגבי סעיף 16(ב) - אני חושב שעכשיו ניסיב לעשות אם מסעיף 15 נוציא את סעיף קטן (ב), מסעיף 16(ב) נוציא את סעיף קטן (2), ובמקום זאת נגיד: לענין סעיפים 15 ו-16 אין נפקא מינה אם...

מר גלאס: אם כך זה ייעשה, אז גם העבירה הזאת של חבלה תהפך לעבירה אונזיברסלית, זאת אומרת זה יתפוס גם את האדם שעושה את המעשה בפרגואי לגבי אנשים שאין להם כל זיקה לישראל.

מ. שמגר: אין לנו סמכות לשפוט אותם.

מר גלאס: טוב שנדע שזאת כוונת הועדה, אבל מן הראוי שנבדוק זאת.

היו"ר י. ש. בן-מאיר: מה לגבי מטוס ט.ו.ו.א. שתפסו אותו בשמי הולנד, הביאו אותו לזרקה, ושם אומרים: כל מי שהוא יהודי כאן, אנחנו הורגים אותו.

מר גלאס: אינני חולק על הכוונה, אבל הבינותי שכוונת הועדה היא שהדבר הזה לא יתפוס את עושה המעשה של תפיסה בפרגואי במטוס של בוליביה נגד אנשים שהם תושבי צ'ילי ושאף אחד מהם אינו יהודי. כוונת הועדה היא שבמקרים כאלה לא תהיה יוריסדיקציה.

מ. שמגר: אבל אם יבטשו הסגרה של אותו אדם שבמלח הנה, תוכל להסגיר אותו.

ח. צדוק: לגבי ההגדרה של "המצוי בכלי טיס" - בסעיף 2 נאמר "לרבות מצוי בסדה תעופה או במקום נחיתה אחר". המלים "מקום נחיתה אחר" עלולות להתפרש פירוש ממוסר. אני מציע לדבר על מקום שבו נוחת כלי הטיס פיזית, לא מקום נחיתה, משהו שמלכתחילה אינו שדה תעופה.

היו"ר י. ש. בן-מאיר: אנחנו נחזור לזה.

א. אנקוריין: אני מתייחס לכותרת של הסעיף, "חבלה". היא אינה מתאימה לתוכנו של הסעיף. אני מציע שתוצע כותרת אחרת.

היו"ר י. ש. בן-מאיר: אני מבקש שהיועץ המשפטי יחשוב על כך. הוא יגיש לנו נוסח מתוקן של סעיף 16.

סעיף 17

י. ש. בן-מאיר: לגבי סעיף קטן (א), מה הדין אם זון אינה עבירה לפי חוק זה, אבל זון עבירה לפי חוק בטחון המדינה או לפי אמנת ז'נבה? לדוגמה ענין שני האלג'יריים. הם עלו על מטוס ט.ו.ו.א. ובאו הנה. או נניח שבתוך מטוס כזה נמצא שר החוץ של מצרים. האם אינני יכול להחזיק בו?

20.9.1970

.11.

מר גלאס:

לזה התחייבנו באמנה, שאם יש חשיפה כזאת צריך לתת לאנשים במטוס לצאת. שם כתוב שיש לתת להם זמן סביר כדי לצאת את הארץ. אנחנו הגדרנו את הזמן הסביר. זה מופיע בסעיף 11(2) של אמנת טוקיו.

מ. בן-פורת:

זה עלול להתנקם בנו עם החוק של עבירות חוץ.

מר גלאס:

אבל האיש בא לכאן שלא מרצונו.

היו"ר י. ש. בן-מאיר:

הבעיה של אמנת טוקיו ברורה. אנחנו לא נוכל להחזיק בו. אבל לפי הנוסח הזה צריכים לתת לו לצאת מיד. אולי נאמר: יורשה נוסע זה לעזוב את מדינת ישראל בזמן מתקבל על הדעת, (או בהקדם האפשרי), אלא אם נתקיים בו אחד מאלה... כלומר לכתוב זאת בדרך החיוב ולא בדרך השלילה, כפי שזה מופיע בסעיף זה.

מ. שמגר:

להערת היושב-ראש לגבי סעיף קטן (א)(1). אני מבין שמה שמפריע לך הוא שהיוצא מן הכלל הוא עבירה לפי חוק זה, ואתה היית רוצה לומר כל עבירה לפי החוק הישראלי.

היו"ר י. ש. בן-מאיר:

אינני רוצה להרחיק לכת עד כדי כך. אני רוצה שתהיה לפחות אפשרות לחקירה.

א. אנטוריונו:

אני מציע שלא נהסס כל כך לגבי סעיף זה, שלדעתי הוא אחד הסעיפים היסודיים של האמנה. יש לתת לאדם שנמצא במטוס שנחטף חסינות, שהוא יכול להמשיך בדרכו. זה נובע מהאמנה, ואני מציע שלא נתחכם יותר מדי בענין זה.

מר מינץ:

יש פה גם ענין של הדדיות. אנחנו עשויים במקרים רבים יותר להימצא בזקקים לאמנה

זו, מאשר להיפך.

י. ארידור:

אני מבין שקיימת בעיה של התאמת הוראות החוק הזה לאמנה... אבל יש לי רושם שלא רק שלא התאימו, אלא חרגו מהאמור באמנה. לשם מה עושים זאת? אנחנו אומרים: בוצעה לגבי כלי טיס עבירה לפי פרק זה ונחת כלי הטיס באותה טיסה לאחר מכן בישראל... זה לא בהתאם לאמור בסעיף 11(1) של האמנה. אנחנו אומרים שמספיק אם כלי הטיס נחת בישראל באותה טיסה. יכול להיות שמטוס נוסע מניו-יורק ללוד, ובוצע בו מעשה בין ניו-יורק ללונדון, והוא סוכל לפני לונדון. המטוס המשיך ללוד. כלי הטיס נחת באותה טיסה בישראל. אבל נניח שהיתה נחיתה בלונדון, ושם עלה אדם למטוס. הוא הצליח לעלות עליו בגלל ביצוע העבירה, אחרת לא היה עולה. לולא ביצוע העבירה לא היה צריך להגיע לישראל. לפי האמנה אנחנו לא נדרשים לעשות זאת.

היו"ר י. ש. בן-מאיר:

חבר הכנסת ארידור מציע שני דברים: קודם כל שיאמר "לפי סעיף 15" ולא "לפי פרק זה". שנית, הוא מציע לומר: נחת כלי הטיס כתוצאה מאותה עבירה בישראל, ולא משום שהוא צריך לנחות בישראל.

י. ארידור:

נניח שמטוס נוסע מניו-יורק ללוד, ונעשה נסיון לחטוף אותו. כתוצאה מכך הוא נחת בלונדון. בלונדון עלה על המטוס אדם שאנחנו רוצים לעצור אותו, והמשיך ללוד. לא נוכל לעצור אותו, כי לולא ביצוע העבירה המטוס לא היה נוחת בלונדון.

מר גלאס:

התלבטנו לא מעט בשאלה מה זה "אותה טיסה". אנחנו מוכנים לשריין את הזכר הזה כדי להביא את הענין לידי ביטוי שלא יהיה בו כל ספק. הכוונה היתה בין שתי נקודות, כלומר במקרה כזה בין ניו-יורק ללונדון ובין לונדון ללוד.

י. ארידור:

אמנם אפשר להגיד שחלה ההגדרה של "טיסה" שבסעיף ההגדרות. אבל אנחנו מגדירים עכשיו טיסה לפי סעיף 1(ב), בו נאמר: "פרק הזמן המתחיל... לאחר נחיתתו ביצודו הסופי", כלומר לוד.

20.9.1970

- מר גלאס:
אני מוכן לחשוב על זה עוד פעם.
- מ. שמגר:
לסעיף (ג) - שמא ניתן לומר: הוראות סעיף זה לא יחולו אם מדינת הרישום של כלי הטיס שנחת או המדינה שהנוסע נמנה עם אזרחיה אינה נוהגת הדדיות בענין הנדון כלפי ישראל. הכל בנוי על הדדיות.
- א. אנקוריין:
הכוונה היא לאו דוקא לאנשים.
- מר גלאס:
אפשר להרחיב את הדבר הזה. זה גם ברוח האמנה.
- היו"ר י.ש. בן-מאיר:
אני מציע לקבל את ההצעה הראשונה של חבר הכנסת ארידור, ולכתוב: בוצעה לגבי כלי הטיס עבירה לפי סעיף 15...
י. ארידור:
אני מציע להוסיף: ונחת כלי הטיס באותה טיסה, כתוצאה מאותה עבירה...
היו"ר י.ש. בן-מאיר:
בסעיף (א)(2) אני מציע לומר "תוך זמן סביר". נניח שיש מצב מלחמה ואין אפשרות לצאת. או נניח שאדם חולה ויש להכניסו לבית-חולים. באמנה כתוב בהקדם האפשרי.
מ. שמגר:
אין לי התנגדות להצעת היושב-ראש.
י. ארידור:
אני מסכים לביטוי "בהקדם האפשרי".
לגבי סעיף (ב) - יש לתקן את הרישום של כלי הטיס לתיקונים של הרישום של סעיף (א).
מ. בן-פורת:
אני רוצה שנהיה צמודים לאמנה. באמנה כתוב "אז סון אז פרקסיקבל". לכן אינני מציע שיאמר "בהקדם האפשרי".
מ. שמגר:
זה התרגום הרשמי של משרד המשפטים לאמנה.
א. אנקוריין:
אנחנו צריכים לשקול מה עזיף בעינינו. אם אנחנו מחוקקים היום חוק, אנחנו מעונינים בזה שישראלים שיהיו בקווי טיסה אחרים, אם זה ט.ו.א. או חברה אחרת, לא יורידו אותם באיזה מקום. אנחנו מוכרחים לתת אותו דבר גם לאנשים אחרים, ולא לברור רק מה שרצוי לנו. אני חושב שזה אינטרס של קווי התעופה. האינטרס איננו דוקא של המדינות לגבי אזרחיהן, אלא של קווי התעופה, לאפשר להם חסינות. אם נשנה, אני חושב שנסלף את מושג האמנה. אני מציע לא לשנות את הסעיף.
- היו"ר י.ש. בן-מאיר:
אם לטכום את הדיון בסעיף זה - בסעיף (א) צאמר במקום "לפי פרק זה" - "לפי סעיף 15". אחרי המלים "ונחת כלי הטיס באותה טיסה" יבואו המלים "כתוצאה מאותה עבירה". אחרי המלים "בכלי הטיס כאמור" יבואו המלים "ויורשו לצאת את הארץ בהקדם האפשרי", אלא אם... בסעיף קטן (2), במקום המלים "תוך עשרה ימים" יבוא גם כן "בהקדם האפשרי". ברישום של סעיף (ב), במקום "לפי פרק זה" יבוא "לפי סעיף 15". בסעיף קטן (2) של סעיף (ב) במקום "תוך עשרה ימים" יבוא "בהקדם האפשרי".
- מ. שמגר:
הייתי רוצה להעיר לגבי סעיף זה שלא ברור לי למה לא הוצאנו מכלל תחולה את מה שאמרנו בסעיפים 8 ו-9. גם האמנה מוציאה פיראט מכלל הזכות להמשיך בנסיעה באופן שוטף.
- מר גלאס:
צריכים להבטיח שההוראות של סעיפים 8 ו-9 לא יגרעו.
- היו"ר י.ש. בן-מאיר:
אם כך, בסעיף 17 צריך להוסיף סעיף קטן (4), שזה לא בא לגרוע מהוראות סעיפים 8 ו-9.
- מ. שמגר:
אנחנו נציע נוסח לוועדה.

מ. שמגר: לגבי סעיף (ג) של סעיף 17 - הייתי מנסח זאת בצורה כזאת שתהיה אופציה, זאת אומרת רשאים לא להפעיל אם אין הדדיות. יש שיקול דעת. ואפשר להגיד: גם אם אין הדדיות, במקרה מסויים נותנים לו להמשיך. זאת אומרת להפוך את זה לדבר אופציונלי ולא לדבר החלטי.

היו"ר י.ש. בן-מאיר: אולי מוטב לומר במפורש כתוספת שאם מדינת הרישום או המדינה שהאיש הוא אזרח שלה לא אישרה את אמנת טוקיו או לא קיבלה חוק מתאים, לא יחולו הוראות סעיף זה.

מ. שמגר: לא הייתי רוצה בזה. מספיק שדה-פקטו נוהגים אותו דבר.

א. אנקוריון: אני מציע לומר זאת בצורה פוזיטיבית.

מר גלאח: זה עלול להיות חמור.

מ. שמגר: מחר אגיש נוסח לוועדה.

פרק ב': חובות וסמכויות של קברניט ושל אחרים

סעיף 4

מ. ביבי: בסעיף (א), במקום "עשוי לסכן" צריך להיות "עלול לסכן".

לגבי המלים "רשאי הוא לנקוט באמצעי בטחון סבירים הדרושים לדעתו, לרבות מעצרו של אותו אדם..." אני מהרהר אם דרוש לנו כל המשפט הזה, וביחוד המלה "סבירים". אני מציע לומר "רשאי הוא לנקוט באמצעים". מה שכתוב פה מחליש את האפשרות של נקיטת אמצעים קיצוניים, לרבות הריגתו של אותו אדם במטוס כדי להציל את המטוס ונוסעיו. אני מציע לדבר על נקיטה באמצעים הדרושים לדעת הקברניט כדי להגן על בטחון כלי הטיס והנוסעים. מה זאת אומרת "אמצעים סבירים"? אם יכול היה לתפוס את האדם בלי להרוג אותו - נחא. אבל אם הוא ראה מלכתחילה שכדי להציל את כלי הטיס הוא צריך להרוג אותו, אבל בדיעבד הסתבר שאפשר היה להסתפק בפחות מזה, לא הייתי רוצה שאותו קברניט יבוא על עונשו.

י. ארידור: אני חושב שהנוסח המוצע רחב מדי. זה חל גם על הסדר הטוב והמשמעת במטוס. כשיש ענין של הפרת סדר טוב, זה יכול להיות קשור לאו דוקא בחטיפת מטוס. הסמכות יכולה להיות נתונה לאו דוקא לקברניט. יכול להיות אדם שאינו קברניט, הוא שולט אז על המטוס. בניח שאדם מדליק גפרור שלא כדין, והוא יורה בו. הוא אומר: זה לדעתי מה שדרוש ברגע זה. אינני רוצה לתת לאדם כזה הגנה על-ידי החוק. אינני רוצה שהגנה כזאת תורחב מעבר לגבול הסבירות הדרושה לדעתנו. לא ייתכן שאנחנו נגיד "אמצעי בטחון סבירים", שזה מבחן אובייקטיבי, וגם "לדעתו". כלומר שדעתו היא שתקבע מה הם אמצעי הבטחון הסבירים. אינני חושב שצריך להכניס את המלה "לדעתו". זה מבחן שרירותי לחלוטין, כי הוא יאמר: אני חשבת שזה סביר.

אני מציע שנגביל את האדם במידת הסבירות. בסופו של דבר חזקה על התביעה הכללית שלא תאשים אדם כאשר המקרה היה דרוש למען הבטחון. אינני רוצה שכאשר המעשה לא היה דרוש, שהיא לא תוכל להאשים אדם שיכול להיות שנקט באמצעים חריפים מדי.

לדעתי המלים "לרבות מעצרו של אותו אדם" הן מיותרות. משום כך גם מה שמציע איגוד הטייסים, להוסיף את המלים "ועריכת חיפוש על גופו ובכליו" - מובן מאליו שזה נכלל באמצעי בטחון סבירים.

מ. שמגר: לגבי מעצר יש פרשנות מצמצמת.

מ. בן-פורת: השימוש במונח "כלי טיס" בסעיף זה הוא לדעתי מצמצם. אנחנו הגדרנו את המלים "מצוי בכלי טיס", ואמרנו "לרבות מצוי בשדה תעופה או במקום נחיתה אחר בדרכו אל כלי הטיס או ממנו או מוחזק מחוץ לכלי הטיס...". בסעיף זה הייתי נותן לקברניט סמכות לגבי אותו שודד גם כשהוא נמצא מחוץ למטוס,

כלומר גם בדרך למטוס. נניח שהמטרה לא שמה לב לשודר שעולה למטוס ואילו הקברניט כן שם לב. אני רוצה שהקברניט ינקוט באמצעי בטחון לפני שהאיש עולה למטוס. סעיף זה אינו מכסה את זה.

הינו"ר י.ש. בן-מאיר:
אני חושב שיש להשאיר את המלים "באמצעי בטחון סבירים הדרושים" וגם את המלה "לדעתו". אחרת מכניסים את האיש במבחן אובייקטיבי, שאחרי מעשה קובעים מה היה צריך להיות. יש לתת לקברניט לקבוע מה הם האמצעים הסבירים הדרושים.

אני סבור שיש להוסיף את המלים "ועדיכתי חיפוש על גופו ובכליו", אלא אם היועץ המשפטי יראה לי שזה כלול.

מ. שמגר:
במקום המלים "לרבות מעצרו של אותו אדם" אפשר לכתוב "לרבות מעצר וחיפוש".

כ. ביבי:
לגבי מחיקת המלה "סבירים" - אני סבור שבמלים "הדרושים לדעתו כדי להגן על בטחון כלי הטיס" וכו', יש גם המבחן האובייקטיבי, מידה מסוייכת של מבחן סבירות אובייקטיבי. אם נשאיר את המלים "אמצעי בטחון סבירים", אנחנו עלולים דוקא להגביל את הקברניט, ואני חושש שאז עלול להימנע ממעשים שהיה חייב לעשותם כדי להציל את כלי הטיס. אנחנו מכניסים את המלה "סבירים" כדי להזהיר את הקברניט שמא יעשה דבר בלתי שקול. אבל אני רוצה להשאיר את השיקול לורק בכפוף לאמצעי הבטחון כדי להגן על בטחון כלי הטיס, ולא לדברים אחרים.

מר גלאס:
אנחנו נמצאים כאן שוב באותו מצב שאנחנו חייבים לכבד את השטר שחתמנו עליו כאשר חתמנו על אמנת טוקיו. על פי האמנה אנחנו חייבים לתת בעיקר לקברניטים ולאנשי צוות של כלי טיס לא ישראליים, המשתמשים בסמכויות אלה בהיותם בתחום האווירי של ישראל, חסינות. לזה התחייבנו באמנה בסעיף 10. התוצאה מכך היא שאם קברניט עושה את הדברים האלה, אנחנו חייבים לדאוג לכך שבית-משפט שלא לא יביא אותו לדיון, אם הוא פעל בהתאם לאמנה. זוהי בעיקר הכוונה של כל אותם הסעיפים שאנחנו מדברים עליהם כאן. זו גם התשובה לשאלתו של חבר הכנסת ארידור, מדוע ניתנות סמכויות שהן לדעתו מרחיקות לכת לגבי מעשים שאינם עבירה, אלא יש בהם פגיעה בסדר הטוב או במשמעת בכלי הטיס. הדבר הזה כתוב באמנה. איננו יכולים להתחמק מזה. אנחנו חייבים לתת לחברות זרות את ההגנה הזאת, שכן התחייבנו לעשות זאת.

אסתפק בהסברת האספקט הזה של הבעיה הזאת של סעיף 4, הוא גם מסביר במקצת את הנוסחה שהוא קצת מסורבל. אבל אנחנו חיינו חייבים להכניס את ההוראות האלה, הנמצאות בסעיף 6 של האמנה.

בסעיף קטן (ב) מדובר גם על עבירה בעלת אופי מדיני או מבוססת על הפליה גזעית או דתית. בסעיף 2 של האמנה נאמר: (אנגלית). הסייג הזה בסעיף קטן (ב) נוגע אך ורק במעשים שהקברניט נוקט באמצעים כלפיהם, מפני שהן עבירות. אם הדבר עלול לפגוע בבטחון כלי הטיס או לסכן את בני האדם, אז אפילו שדבר זה מהווה גם עבירה שיש בה אולי גם הפליה גזעית או דתית וכו', אין בדבר כדי לצמצם את הסמכויות של הקברניט.

מ. שמגר:
דעתי אינה נוחה כל כך מהסיפא. אינני יודע איך הקברניט יקבע אם העבירה היא בעלת אופי מדיני או מבוססת על הפליה גזעית או דתית. אני מציע שבפרק ד', שונות, ייווסף סעיף כללי שיאמר שסמכויות על פי חוק זה יפורשו בהתאם לאמור בסעיף 2 באמנה.

לגבי העניין של "אמצעי בטחון סבירים הדרושים לדעתו" - לגבי חייל וטייס אין דבר כזה, המבחנים הם תמיד אובייקטיביים לאחר מעשה. אם טייס צבאי עושה שיסה נמוכה, אז בין אם הוא חושב שזו שיסה נמוכה או לא, אחרים יקבעו זאת. אם נמחק את המלה "סבירים", זה יהיה קשה, דוקא בגלל זה שרוב החובל הוא יחיד, אין לו עם מי להתייעץ. נוסף לזה יש סעיף 11, חסינות. אז גם חסינות, וגם למחוק את המלים "לדעתו" ו"סבירים" - זה משאיר אותנו ללא כל הגנה.

הינו"ר י.ש. בן-מאיר:
למעשה אנחנו הולכים לפי אמנת טוקיו. כלומר זה לדעתו.

מ. שמגר: אני מציע לומר בסעיף קטן (א) "לרבות מעצר וחיפוש, כדי להגן על בטחון כלי הטיס..."

ש. אש: סעיף זה מתייחס למעשה לכך שצריך להיות לקברניט יחוד סביר להניח שעומד לקרות משהו או שקורה משהו לפני שהוא יכול לנקוט באמצעים. פעמים רבות עומדת אצלנו השאלה הגדולה, גם כשיש חשד, ולא תמיד לגמרי מבוסס, מה לעשות עם אותו אדם. אותה בעיה עמדה לגבי לילה חאלד. לא היה שום דבר מיוחד חוץ מהדרכון הדרום-אמריקני שהיה להם, שהביא לידי חשד לגבי הזוג הזה. והיתה שאלה אם לקחת אותם או לא. אז עומדת השאלה הגדולה: האם לבדוק את האיש כדי לבדוק אם יש לו משהו. אם היינו עושים בדיקה יסודית על לילה חאלד, היינו מוצאים מה שהיה לה.

נראה לנו שחשוב מאד שיהיה מותר לערוך חיפוש על פי חוק, כדי לאפשר לקברניט לפעול בצורה חוקית ביותר. כי במקומות רבות יש שאלה גדולה אם מותר לחפש על גופו של אדם או לא.

היו"ר י.ש. בן-מאיר: הצעת היועץ המשפטי עונה על כך.

מ. בן-פורת: אני הצעתי להרחיב את המושג של "כלי הטיס".

מ. שמגר: לקברניט אין טליטה בשדה התעופה.

ש. אש: יש שאלה אחת-שמטרידה אותנו במקצת. חוק זה הוא חוק ישראלי. לפי חוק זה מותר יהיה לקברניט ישראלי לבצע חיפוש על גופו של אדם, במידה שימצא לנכון. מה קורה כשאני מצא למשל באמסטרדם?

מ. שמגר: בתוך כלי הטיס חל המשפט הישראלי.

ש. אש: בלונדון היתה שאלה גדולה, כשהיינו צריכים לשלוח כמה אנשים הביתה. לא היה ברור אם המטוס הישראלי הוא טריטוריה ישראלית.

מ. שמגר: כאשר מטוס ישראלי נמצא על הקרקע בשדה תעופה לונדוני, חלות עליו שתי מערכות חוקים נפרדות. בהתאם למשפט הישראלי עלול מעשה מסויים להיות מותר, אולם לא קיימת לגביו אסמכתא לפי החוק הבריטי. מה שמענין את הקברניט שלנו כשהוא נמצא במטוס, זה שהוא מוגן על-ידי המשפט הישראלי. המשמעות היא שאם יגישו נגדו תביעה בישראל, יש לו הגנה על פי חוק זה. בעיה יותר מסובכת עלולה להתעורר אם יתבעו אותו בלונדון. אבל הדירקטיבה הפתוחה לטייסים שלנו היא שבתוך כלי טיס ישראלי חל החוק הזה.

מר גלאח: האמנה באה להבטיח במידה די רחבה אחידות של החוקים באותה מטרייה.

היו"ר י.ש. בן-מאיר: אם אנגליה אישרה את האמנה, אז הקברניט מכוסה גם לפי החוק הישראלי וגם לפי האמנה.

מ. שמגר: קברניט של ט.ו.א. שיעשה זאת בלודגם, כן יהיה מוגן לפי חוק זה.

היו"ר י.ש. בן-מאיר: אנחנו מסכמים שבסעיף 4(א), במקום המלים "לרבות מעצר וחיפוש" בסעיף קטן (ב) אנו מוחקים את הסיפא המתחילה במלים "ואותה עבירה אינה עבירה בעלת אופי מדיני..." בפרק ד', שונות, ייווסף סעיף חייג לסמכויות.

חבר הכנסת בן-פורת הציע לתת סמכות לקברניט גם מחוץ לשדה התעופה. שמענו את הסברו של היועץ המשפטי.

מ. שמגר: בהתאם לאמנה כלי הטיס הוי תחת היוריסדיקציה של המדינה. האמנה לא קבעה שאפשר להפעיל את היוריסדיקציה גם בשדה תעופה זר. אינך יכול להפעיל סמכויות מעצר וחקירה במדינה אחרת, אלא אם יש הסכם מפורש על כך.