

פרוטוקול מס. 56

מישיבת ועדת החוקה, חוק ומשפט

תל-אביב, יום א', י"ט באלול, תש"ל - 20.9.70 שעה 15.30

ב כ ח ר

חברי הוועדה:
היו"ר י. ש. בן-מאיר
א. אנקוריין
י. ארידור
מ. בן-פורת
מ. ביבי
ח. צדוק
מ. אביזוהר

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

מזכירת הוועדה: ר. מלחי

רשמו: א. דגני, מ. אייזנברג

סדר-היום: חוק הטייס (עבירות ושיפוט) תש"ל-1970

חוק הטיס (עבירות ושיפוט) תש"ל-1970

היו"ר י. ש. בן-מאיר: אני פותח את הישיבה.
במשיך את הדיון בהצעת חוק הטיס (עבירות
ושיפוט), תש"ל-1970.

סעיף 5 - סיוע על-ידי אנשי הצוות ואחרים

היו"ר י. ש. בן-מאיר: האם סעיף בנוסח זה כלול באמנה?
מ. גלס: זהו סעיף 6(2) באמנת טוקיו. הסעיף באמנה
איננו כולל את ההוראה העובשית.

היו"ר י. ש. בן-מאיר: אני מציע למחוק סעיף קטן (ג).
י. ארידור: כאשר מדובר כאן בנקיטת אמצעי בטחון יש
לייחסם לאמצעי הבטחון הנזכרים בסעיף 4,
לא כל אמצעי בטחון אלא אמצעי בטחון שהם סבידים ודרושים לדעת
הקברניט.

היו"ר י. ש. בן-מאיר: באמר כאן "לסיוע לקברניט..."
י. ארידור: אני הייתי מתייחס במפורש לסעיף 4.
בניח שהקברניט מבקש מאדם אחד לסייע,
והלה מבקש משני לסייע באותו ענין. רשאי כל אדם בכלי הטיס לסייע
בכך. אבל בניח שהוא לא בתבקש לסייע באותו רגע, והוא הולך ומסייע
בשעת מעשה, והסיוע שלו דרוש. עובדה היא שהקברניט לא הספיק לבקשו
לסייע.

מ. שמגר: לכך יש תשובה בפסקה (ב).

היו"ר י. ש. בן-מאיר: אנגוד הטייסים מציע למחוק את סעיף 5(ב),
ונימוקיו הם: "לדעת האיגוד נבקשו אמצעי
בטחון בחברות התעופה הישראליות. ומאחר ויש להבטיח שאמצעי הבטחון
האלה יופעלו על-פי נוהלים והוראות קיימים מבלי שתהיה הפרעה כלשהי
הן מצד הנוסעים שהנוהלים וההוראות אינם ידועים להם והן מצד אנשי
צוות שעלולים להסתמך על הסעיף המוצע ולחרוג מהנוהלים וההוראות
הידועים להם ושחובתם לנהוג על-פיהם, - מציע האיגוד למחוק את
הסעיף."

הקושי הוא שסעיף זה איננו דן רק בחברות
תעופה ישראליות אלא בכל חברת תעופה שהיא, גם לא ישראלית.

ש. אש: אני מביע לא רק את דעת איגוד הטייסים
אלא גם את דעתי כקברניט. מן הראוי לצייד
תמונה על המתרחש במטוס כאשר קורה משהו כזה על-מנת להבין את
חשיבות הענין לגבינו.

כאשר דנו על ביטוח אמנת-טוקיו - וזה היה
בשנת 1963 - הבעיה של חטיפת מטוסים לא היתה כה חריפה כמו היום.
אותה שעה דובר בעיקר על חטיפות מטוסים לקובה, שלא נסתיימו בפגיעות
גופניות או בפיצוץ מטוסים. באותם ימים לא נבקשו אמצעים מיוחדים
בגד חטיפות על-ידי חברות התעופה, כולל חברת "אל-על". היום
אנו חיים במציאות אחרת. אני רואה לבגד עיני את אשר עשו חברות
תעופה ישראליות, שבעקבותיהן מתחילות ללכת חברות תעופה אמריקאיות
ושוויצריות, ואולי מחר-מחרתיים עוד מספר חברות.

גופים מקצועיים דנו וחשבו על האמצעים
היעילים ביותר להגנת מטוסים מפני חטיפות ועיבדו שורה של נוהלים
וסידורים להבטחת המטוסים ונוסעיהם. יש לכך חשיבות עליונה, שכל
מה שמתרחש במטוס יהיה בידיעתו של הקברניט, שהוא חולש על הכלי.
הוא לא יוכל להבטיח את שלום הנוסעים והצוות אם ייעשו מעשים בלי
ידיעתו. גם ההוראות שניתנו לאנשים במטוסים הם בידיעת הקברניט.

בניגוד לאיגוד הטייסיס האמריקאי או הבריטי, עמד איגוד הטייסיס הישראלי על כך שהאמצעים להבטחת מטוסים מפני חטיפות יינקטו בכל החריפות. דרשנו מספר דברים שלא כל-כך מהר היו מוכנים לספק אותם. לאחר דיונים ממושכים הגענו לכלל הבנה. רצוני לציין שהאמצעים הננקטים הם בידיעת הקברניט; הוא יודע את ההוראות הביתגות לאנשים שתפקידם לפעול בגד חטיפות ופגיעות במטוסים. הקברניט לא זו בלבד שאיבנו בותן את ההוראה לפני מעשה, אלא הוא בותן את אישורו לכך לפני שבכלל אירע דבר. אנשים אלה פועלים באורח אוטומטי, כאשר יש תיאום מלא בינם לבין אנשי הצוות. לצורך זה נערכו תרגולים נרחבים בין אנשים אלה לבין הקברניטים. במצב זה לא רצוני שנוסע יזום פעולה שאיבנה במקומה ושעלולה לסכן את המטוס. המבצע מתוכנן לפי שלבים, ולא מייד נכבסים כולם לפעולה. כקברניט לא הייתי רוצה שמישהו במטוסי יפעל ללא אישור במקום או ללא אישור מראש שמותר לו לפעול בצורה מסוימת.

היו"ר י. ש. בן-מאיר: רמה יש לך לומר על אותו נוסע שהשתלט על המחבלת בעת נסיון החטיפה האחרון שסוכל?

ש. אש: צריך לחוש את האווירה בה אנו חיים, לאחר החטיפות האחרונות. הנוסעים נתונים במתח, ומספיק חשד שנופל על נוסע עצבני כדי לגרום לאבדרלמוסיה ולתסבוכת. לכן חשוב לדעתנו לא לתת גושפקנה חוקית לכל יוזמה כזו. לגבי אנשי הצוות - להם יש הוראות מפורשות מה לעשות ואיך. יתכן שיש אנשים אשר באופן טבעי חורגים מההוראות. סעיף זה יאפשר לכל אדם בכלי הטיס לפעול ביוזמתו האישית. הוא יסתמך על כך כדי להסביר את חוסר המשמעת שלו.

לשאלתו של היו"ר רצוני להשיב, כי האיש שסייע לסיכול החטיפה האחרונה הוא דייל שלנו לשעבר, אשר שוחרר לא מכבר מעבודתו בחברה. הוא ידע את כל ההוראות והסידורים וגם עבר את התרגולים. הוא ידע מתי נכבסיט לפעולה, ואמנם הוא בהג בהתאם לכך וסייע לצוות להתגבר על החוטפת. למעשה הוא היה איש צוות אם כי באופן פורמלי הוא היה נוסע. איש מהנוסעים האחרים לא העלה על דעתו שחוטפים את המטוס, וגם לאחר מכן איש לא העז לקום ולעשות משהו. אינך יכול לדעת מה עלול להתרחש במטוס. אינך יכול להסביר לכל הנוסעים מה אתה עומד לעשות. רצוני שהנוסעים ישבו בשקט ויסמכו על הצוות שיפעל כהלכה.

איש הבטחון במטוס הוא איש צוות.

מ. שמגר: הוא איבנו איש צוות. הוא איבנו פועל לפי הוראות הקברניט.

היו"ר י. ש. בן-מאיר: הוא מקבל הבחירות מראש. סעיף 5(א) עונה על הבעיה.

א. אש: בסעיף הכפופות נאמר שאנשים אלה כפופים לקברניט.

מ. שמגר: לא בקשר לפעולה שהם נוקטים.

א. אש: יש להם הוראות מאת הממונים עליהם. אנו יודעים את ההוראות האלה ומסכימים להן. אי לכך נתנו להם סמכות לפעול. אם הקברניט מחליט שעליו להפסיק לפעול ונותן הוראה להפסיל - הוא יפסיק. מבחינה זו הוא איש צוות לכל דבר.

היו"ר י. ש. בן-מאיר: החוק איבנו משנה לגבי אנשים הפועלים באורח ספונטני בחושבם שכך הם יגזרו עליהם. אותם אנשים המדאיגים אותך שהם עלולים לעשות פעולות שיפריעו לצוות - יפעלו כך, גם אם החוק יאסור זאת.

הסעיף בא לומר שאדם זה לא עבר עבירה ואין להעמידו לדין. אתה אומר שהאיש שסייע קיבל תדרוך כיצד לנהוג, אבל באותו זמן הוא לא היה איש צוות. בהיעדר סעיף כזה, צריך היה להעמידו לדין. הוא עשה פעולה שאסור לעשותה.

א. אש: אלא אם כן הוא קיבל הסכמה לכך לאחר מעשה.

היו"ר י. ש. בן-מאיר: ההסכמה צריכה לבוא לפני המקרה.

א. אש: מישהו צריך לבוא אליו בטענות.

היו"ר י. ש. בן-מאיר: אתה טוען שאדם אשר פועל בלי שנתבקש לכך עשוי להפריע לסיכול החטיפה. כאן השאלה בעוצה בשכר ובהפסד של פעולה ספונטנית, האם אנו מסתכנים בכך או לא, והאם צריך להעניק חסינות לפעולה כזו בחוק או לא. יש פנים לכאן ולכאן.

י. ארידור: אני חושב שסעיף זה דרוש מפני שאדם אשר התנהג כפי שהתנהג, בלי קשר לסעיף זה, לאחר מעשה יכולים להטיל עליו אחריות אזרחית ולא פלילית. בהקשר זה צריך להוסיף בחוק, שפעולה לפי החוק פוטרת לא רק מאחריות פלילית אלא גם מאחריות אזרחית.

מ. גלס: הדבר אמור בסעיף 12 לחוק.

היו"ר י. ש. בן-מאיר: היועץ המשפטי מתכוון להציע להוסיף בסעיף 5(א) לאחר המלים "לפי בקשתם" את המלים "או אישורם". לאמור, שההוראה חלה גם אחרי מעשה ולא רק לפני מעשה.

(אחרי-כן רשמה מא.)

י. ארידור: בסעיף 5(א) אני מציע להוסיף - סיוע של מי שאינו איש צוות לאיש צוות.

היו"ר י.ש. בן-מאיר: הדבר נאמר.

י. ארידור: נניח שאיש צוות ביקש נוסע לסייע לו.

י. מינץ: בעקיפין הוא מסייע לקברניט.

היו"ר י.ש. בן-מאיר: אגוד הטייסים מציע למחוק סעיף 5(ב).

מ. בן-פורת: בסעיף 5 מדובר על איש בטחון שהוא חלק מהצוות. אני חושב שחברה כאן הגדרה של הצוות.

י. גלאס: יש הגדרה בפקודת הפרשנות.

מ. בן-פורת: זה אינו מספיק. ההגדרה צריכה להיות בחוק זה. מיהא אנשי הצוות לפי ההגדרה בפקודת הפרשנות?

י. מינץ: בפקודת הפרשנות יש הוראה מפורשת: "צוות לענין כלי טייס - מפקד טייס, נוסע, מהנדס טייס וכל העוסקת בהטסת כלי הטייס וכל המשרתו".

מ. בן-פורת: איש הבטחון אינו כלול בצוות.

היו"ר י.ש. בן-מאיר: דיילת כלולה בצוות?

י. מינץ: בודאי, היא משרתת את כלי הטייס.

ש. אש: הקברניט נותן שמכות לאיש הבטחון לפעול לפי סעיף 5(א). כל אחד בחוק המטוס, איש צוות ונוסע, הקברניט רשאי לבקש לעזור לו. באותה צורה פונה הקברניט לאיש הבטחון ומבקש לעזור לו, עוד לפני שהטיסה התחילה, והוא שומר עליו שיפעל בהתאם להוראות.

מ. ביבי: איזו תעודה מקבל איש הבטחון?

ש. אש: הוא נוסע לכל דבר; הוא נוסע בכרטיס רגיל.

היו"ר י.ש. בן-מאיר: בעיית אנשי הבטחון אינה קיימת, כי בסעיף 5(א) נאמר: "בנקיסת אמצעי בטחון חייב כל איש צוות בכלי הטייס לסייע לקברניט לפי דרישתו ורשאי כל אדם בכלי הטייס לסייע לקברניט או לאיש צוות אחר לפי בקשתו", והיועץ המשפטי לממשלה מציע להוסיף "ואישור". לכן אנשי הבטחון מלכתחילה או בדיעבד מקבלים את האישור. השאלה היא לגבי אדם אחר שלא נדרש ולא נחבקש, לא מלכתחילה ולא בדיעבד, והוא מתנדב. השאלה שעורר מר אש היא, שאיש זה יכול להפך ל"ניוטנס". הטענה ששמענו היא שזה קיים באמנת סוקיו. אמנת סוקיו מדברת על כל כלי הטייס ועל כל החברות שלא נקטו אמצעי בטחון שאל-על נקטה בהם. על כן החוק שלנו צריך להביא בחשבון גם חברות כאלה שלא נקטו באמצעי טחון. במקרה האחרון של נסיון לחטוף מטוס אל-על היה מקרה שנוסע קפץ ועזר להתגבר על החוטפים. במקרה הוא איש צוות לשעבר. אבל אני זוכר מקרה שאחד הנוסעים הפנה חשומת לב איש הבטחון שאדם עלה למטוס עם אקדה. נוסע זה סייע. נכון שהוא יכול היה להיות "ניוטנס" ועלול ליצור בעיות ולגרום נזק.

השאלה היא, האם אנו מתעלמים מאמנת סוקיו, כי אין צורך בכך בחוק שלנו, או שאנו משאירים זאת.

מ. בן-פורת: מה דעת ארגוני הטייסים אחרים?

ש. אש:
יש חילוקי דיעות רציניים עם טייסים אחרים, אנו נגשים לענין בצורה יותר קיצונית. אנו חושבים שצריך לפעול ולנקוט באמצעים. לא יתכן שיחטפו מטוס כל יום שני. אנו חושבים שאפשר להתנגד באוויר לכל נסיון חטיפה, מבלי לשכן את הנוסעים או הטיסה עצמה. פה נכנס השיקול של הקברניט, עם מי יש לו ענין ואם כדאי לו הדבר או לא.

לעומת עמדתנו אומרים האמריקאים: מוטב שאטוס לאיזה מקום מאשר אהיה נתון אני והמטוס לסיכון, ולו הקל ביותר. אצל הבריטים יש סטנדרטים אחרים. השוטר בלונדון אינם חמורים. השוטר בשדה התעופה בלונדון, אינם חמושים. לכן הם מתנגדים לשימוש בנשק.

מ. אביזרה:
ברצוני לשאול מספר שאלות להבהרה. וקודם כל לגבי איש הבטחון. אני מבין שסעיף 5(א) מכסה את איש הבטחון. איזה סעיף מכסה שימוש בנשק חט בעת פעולה של אנשי הבטחון?

היו"ר י.ש. בן-מאיר:
אני נוטה לחשוב שסעיף 5(ב) צריך להשאר למרות הנימוקים של אגוד הטייסים, אלא אם כן הוא מיותר מבחינה זו שבאיזה מקום אחר בחוק הפלילי יש מעוף האומר שמדלת לכל אדם לפעול לבטחונו, כמו במקרה של שוד או גניבה.

י. גלאס:
לא לגבי עבירות אזרחיות. לגבי עבירה פלילית - אולי.

מר שמגר:
לגבי פשע - כן.

מ. אביזרה:
שאלה נוספת - האם לא כדאי להכניס בהגדרה של צוות בפקודת הפרשנות דיילים ודיילות?

מ. בן-פורת:
ברצוני לשאול את מר אש, האם גודי הטייסים האחרים מסכימים לאפשר לנוסעים לפעול על דעת עצמם במטוס או לא?

ש. אש:
לטייסים האחרים יש דיעה שאף אחד אינו צריך להתערב בכוח. ואם החוסף אומר לך לטוס לקובה, אתה צריך לטוס לקובה. היה נסיון של חטיפה כאשר נוסע אפילו לא קם מכסאו אלא שלח פתק לקברניט ובו כתב: יש לי אקדח, עליך לטוס לקוריאה; הקברניט התקשר עם חברתו ואמרו לו: תטיס לקוריאה. בינתיים ישב איש "בריינקס" במטוס" והוא שאל את הקברניט: יש לי משהו, אני יכול לחסל אותך? התקשר הקברניט עם חברתו והחברה אישרה. איש "בריינקס" ירה בחוסף מספר כדורים. לטייסים אלה יש מנטליות אחרת, ולא איכפת להם אם המטוס ילך לאיבוד, הם אינם מוכנים להסתכן. הם רואים את הבעיות של המזרח התיכון כבעיות שאינן קשורות בהם. הם אומרים לנו: אל תכניסו אותנו לענין. הקברניט של מטוס "פן-אמריקן" קיבל הודעה שיש אצלנו 2 סנגלים. הוא השיב: עזבו אותי עם השטויות שלכם, פוליטיקה זה לא בשבילי. הם רואים את כל הענין במזרח התיכון כענין שבינינו ובין הערבים והם הסובלים מזה. הם בנו פרופיל של חוסף ולפי זה סיכלו הרבה נסיונות חטיפה. אבל היום אנו עוסקים לא רק בפרופיל זה, אלא בלוחמים, בפירטים שיש להם אמונה שעל ידי חטיפת מטוסים הם משרתים את המטרה של שחרור פלשתינא.

ח. צדוק:
סעיף 5(א) דן במקרה שנוקטים אמצעים לפי דרישתו או בקשתו של הקברניט. וסעיף 5(ב) דן על מקרה שאדם - כולל איש צוות - נוקט אמצעים על דעת עצמו. לא נראה לי שניצור קטגוריה שלישית, שאדם נוקט אמצעים על דעת עצמו, ואחר כך, כאילו באופן רטרואקטיבי, אחרי מעשה, הקברניט שם את הדרישה לנקיטת אמצעים לפני המעשה. אני בהחלט מקבל שיש סיטואציה שאדם צריך לנקוט באמצעים על דעת עצמו. זה צריך להיות במסגרת סעיף 5(ב). יכול להיות שנרכך את הסעיף. אבל הסעיף הזה מכוון לכך שאדם החליט על נקיטת אמצעים. אנו צריכים לקבוע מתי זה מוצדק.

מה שאינו נראה לי זו ההצעה להוסיף את המלה "ובאישורם". בלומר, אישור לאחר-מלשה. הקברניט יש... ל... שמכות לתת הוראות, הצוות חייב להשמע, אנשים אחרים נשמעים להם. אחרי שמישהו פעל על דעת עצמו שלא לפי ההוראות של הקברניט,

י. ארידור:

זה יכול לכלול גם את החוסף.

מר שמגר:

לא, זה אינו כולל את החוסף.

אני חושב שצודק חבר הכנסת צדוק, שלא יכול להיות אישור לאחר מעשה. אין כוונה כזאת. כאשר מדובר על אישור, מדובר על אישור לפני מעשה. אם יש ספק שמא האישור יכול להתפרש כאישור לאחר מעשה, צריך לכתוב "אישור לפני המעשה".

היו"ר י.ש. בן-מאיר:

הרשאה לפני מעשה.

מר שמגר:

הייתי מציע לשקול אם לא כדאי להפריד בין סעיף 5(א) ובין סעיף 5(ב). בסעיף 5(א) ידובר על איש צוות חייב לפי יסוד סביר להניח או על פי הרשאה של הקברניט או לפי בקשתו. וסעיף 5(א) יתחיל במלים: "איש צוות חייב לפי יסוד".

ש. אש:

בהערותינו להצעת החוק ציינו שמאחר שסעיף 5(ב) מדבר על כל אדם, הבינונו שהוא כולל אנשי צוות. הדבר נותן פתח לאנשי הצוות לחרוג מנהלים והוראות ולפעול על דעת עצמם. כאשר נוסע אינו יודע את הנהלים ונדמה לו שהמסך מסובך ודורש פעולה מיידית מצדו על מנת להציל את המצב, והוא נוקט בפעולה, אני מעדיף שלא יעשה זאת. לעומת זאת אנשי הצוות יודעים את הנהלים וההוראות ועליהם לפעול לפיהם. לא יתכן שאיש צוות יעשה מה שנראה לו, ואחר כך יסתמך על סעיף האומר, שאם היה לו יסוד סביר להניח הוא יכול היה לפעול.

היו"ר י.ש. בן-מאיר:

אני רוצה לערער על ההצעה להעביר את הסיפא של סעיף 5(א) לסעיף 5(ב). בסעיף 5(א) נאמר שכל איש צוות חייב לפי יסוד סביר להניח או לפי בקשתו. כל אדם לפי יסוד סביר להניח או לפי בקשתו. לא כן בסעיף 5(ב), בו נאמר שכל אדם רשאי לנקוט אמצעי בטחון כנגד אדם אחר בכלי הסייף אם יש לו יסוד סביר להניח שיש בהם צורך היווני ומיידית כדי להגן על בטחון כלי הסייף או על בטחון בני האדם או הרכוש שבו. לפי נוסח זה אינני יודע אם הכוונה היא שהאמצעים סבירים לדעתו, או שהאמצעים הם סבירים.

לגבי המשפט הפלילי, אפילו אם לא כתוב שום דבר בחוק, אי אפשר להביא אותו למשפט, אם היה לו יסוד סביר להניח. לגבי המשפט האזרחי, אני מתחיל לחשוש. כי יכול לקרות מקרה שאדם מעשן סיגריה במטוס. בא נוסע שני ומכה אותו, כי הוא טוען שהוא מסגן את המטוס. לאחר מעשה הוא יאמר: היה לי יסוד סביר להניח שהוא מסכן את המטוס. על ידי כך אנו נותנים לו חסינות לא רק לגבי המשפט הפלילי אלא גם לגבי המשפט האזרחי.

אני הייתי רוצה שלא נסתפק בקביעה שלנוסע היה יסוד סביר להניח שיש לנקוט אמצעי בטחון, אלא שגם האמצעים שהוא נוקט בהם יהיו סבירים. אינני רוצה לתת לו מרחב המחיה שאני נותן לקברניט. פה אני רוצה לצמצם. לא כן לגבי הצוות הפועל לפי הוראה או על יסוד הרשאה מראש. לכן הייתי מוסיף בסעיף 5(ב) "לנקוט אמצעי בטחון הסבירים הדרושים" ולא כל האמצעים שמדובר עליהם בסעיף 4.

ח. צדוק:

בסעיף 5(ב) כתוב: אמצעים שיש בהם צורך חיוני ומיידית.

היו"ר י.ש. בן-מאיר:

זה נאמר לגבי האמצעים?

ח. צדוק:

כן.

מ. אביזרהר: הדוגמה שהביא היושב-ראש, אדם הנוקט באמצעים לגבי אדם המעשן סיגריה במטוס, מעוררת את השאלה: כאן מדובר על בטחון כלי הטייס ובטחון בני אדם בצורה כללית, בעוד שאנו עוסקים בשוד אווירי ובחבלה...

י. גלאס: לאו דוקא.

מ. אביזרהר: השאלה היא, האם אנו צריכים לתת זכות לנוסעים להחערב בענייני בטיחות? אנו מדברים על יזמה של נוסע כדי למנוע שוד אווירי וחבלה. לגבי דברים אחרים איננו דורשים סיועו. לכן הייתי מציע לכתוב, לא כדי להגן על כלי הטייס ובטחון בני האדם בו, אלא כדי למנוע שוד אווירי.

ח. צדוק: נכון, כך כתוב גם באמנת סוקיו.

היו"ר י.ש. בן-מאיר: אנו עוברים להצבעה. לפנינו הצעה למחוק סעיף 5(ב). אחד מחברי הוועדה אימץ את ההצעה, ואם לאו לצורך ההצבעה אני מאמץ אותה.

ה צ ב ע ה

ההצעה למחוק סעיף 5(ב) - לא נתקבלה

היו"ר י.ש. בן-מאיר: חבר הכנסת אביזרהר מציע להוסיף בסיפא של סעיף 5(ב) את המלים: "כדי למנוע שוד אווירי".

ח. צדוק: בענין זה הייתי מציע שנלך לפי אמנת סוקיו. יש דברים ספיציפיים בהם אנו חייבים לסטות מהאמנה. אבל לא בענין זה.

ש. אש: אני רוצה להדגיש שאמנת סוקיו נתקבלה כאשר לא היו אמצעי בטחון והאווירה היחה שונה מזו הקיימת היום. לפי דעתי אפשר אפוא לומר שאמנת סוקיו היא קצת מיושנת. החוק שמחוקקת הכנסת צריך להלום את המצב הנוכחי והאווירה הנוכחית. אינני מודאג מפגיעה ביוקרה של הקברניט כאשר נותנים אפשרות לכל איש לפעול להצלת המטוס. אבל אנו צריכים לזכור את התנאים והאווירה שאנו חיים בהם היום. והיום הנוסעים יוחר מתוחים מאשר בעבר. כל דבר שלא נראה אתמול סביר, היום הוא נראה הרבה יותר סביר. אבל לא בכל מקרה צריך לקום ולהתנגד וכל פעולה פזיזה יכולה להביא לתוצאות בלתי רצויות היושב-ראש הביא דוגמה של עישון סיגריה במטוס. אתן דוגמה פשוטה יותר של אדם הקם ממקומו במטוס והולך בקצב מהיר לקראת תא הטייס. אדם שני, לאור העובדה שאתמול חטפו מטוס, קופץ קדימה, כי היה לו ישוד סביר להניח שאותו איש מסכן את המטוס. אנו עלולים להגיע למצבים אבסורדיים, שאף אחד לא רצה לחטוף מטוס, אבל בכל זאת שני אנשים מתכתשים במטוס. אסור לתת לכל ענין גושפנקרא חוקית. החוק צריך לתת תוקף לפעולות שהן שבירות לאור המצב הקיים. והמצב הקיים קשור קודם כל עם משושים ישראלים. ואנו מדברים על חברות תעופה ישראליות. לכל חברה ישראלית יש אמצעי בטחון והוראות, ורהתאם להוראות צריך לפעול. גם לפי דעתם של אנשי מקצוע בשירותי הבטחון לא ניתן להשתלט על שום דבר, אם יהיה תוהו ובוהו במטוס. דעתנו היא שמאד לא רצוי שהנוסעים יחערבו. לאור העובדה שמטוס אל-על לא נחטף ומשושים אחרים נחטפו, יש אווירה של אמון באל-על בגלל סדרי הבטחון הקיימים במטוסיה. היום פומכים על כך שיש צוות והוא יודע מה צריך לעשות. מבחינה חוקית לא יתכן שתנתן גושפנקא לאנשים לפעול כאשר הם אינם מכירים את הענין ואינם יודעים את ההוראות, ועלולים לסכן את המטוס והאנשים שבו. אני מקווה שזה ישכנע אתכם, כי אנו רואים זאת כדבר לא רצוי מבחינת הנהלים הקיימים.

מר שמגר:

אני חושב שאפשר למצוא קו שגם יניח דעתם של הקברניטים וגם ישמור על העקרון. אין חוק נגד אנשים עצבניים. שום חוק לא יעזור אם מישהו יהיה רגיש. אם בנטיבות העניין, הדבר יהיה סביר, האיש לא ישא באחריות. ובתקופה שלנו יביאו בחשבון מצב רוח ורגישות.

מאידך לא יכול להיות מצב שאדם עושה פעולה שלפעמים מתבקשת, לדוגמה אם אדם רואה שמישהו מוציא אקדח או רימוץ, ואינו הולך בכיוון תא הקברניט, אלא לכיוון אחר והוא מנסה למנוע בעדו לפוצץ את הרימון - לא יחבן שהוא ישא באחריות.

לכן הייתי מציע שנאמר:
אדם בכלי טייס רשאי לנקוט אמצעי בטחון כנגד אדם אחר בכלי טייס זה -

(1) אם יש יסוד סביר להניח שיש בהם צורך חיוני כדי להגן על בטחון כלי הטיס או בני האדם או הרכוש אשר בו;

(2) אם קברניט כלי הטיס או איש צוות אחר הרשהו לכך, ובלבד שבעשותו כן לא עבר את המידה הדרושה להשגת המטרה ולא הפר הוראות שנתנו על ידי הקברניט או מטעמו.
הקברניט חמיד יכול לתח הוראה לנוסעים

להשאר במקומותיהם.
ח. צדוק:

סעיפים 1 ו-2 אינם אקומוולטיביים?

מר שמגר:
לא, או זה או זה. לדעתי, נוסח זה צריך להרגיע אתכם. את המידה הדרושה אסור המלה האחרונה. אבל השאירו פתח לאדם לעבור, הוראות הקברניט הן שרוצה לקפוץ למים ולהציל.

היו"ר י.ש. בן-מאיר: בסעיף 5 (א) אתה מציע למחוק את הסיפא?

מר שמגר:
סעיף 5 (א) נשאר. בסעיף 5 (ב) ידובר על אלה העושים זאת מתוך שיקול דעתם החפשי ולא על פי חובה שבדין.

ח. צדוק:
מר שמגר, יש ניגוד בין "הרשהו לכך" ובין "לא עבר את המידה הדרושה" שבסעיף 2 שבהצעתך. אם הוא קיבל הרשאה מהקברניט, הוא פועל לפי הוראותיו.

אני הייתי מחלק את הפעיף לשני חלקים: החלק הראשון - החובה לפעול לפי הוראות הקברניט; והחלק השני - הרשות בידי אדם לפעול על דעת עצמו ובלבד שלא עבר על המידה הדרושה.

מר שמגר:
אני אינני רואה את הניגוד. אם אני יכול לצאת מתוך הנחה שההרשאה יכול להיות הרשאה כללית, המידה הדרושה היא המידה החיונית.

ח. צדוק:
גם כאשר הקברניט אומר לו לפעול, הוא פועל לפי הוראות הקברניט.

מר שמגר:
אבל במידה הדרושה. הקברניט אומר: תפוס את האדם ואל תתן לו לזוז מכסאו. זה לא אומר שהוא צריך להרוג אותו.

ח. צדוק:
אני מציע לחלק סעיף 5 (ב) לשלושה חלקים: בחלק אחד ידובר על אנשי צוות, בחלק שני על נוסעים הפועלים לפי הוראות, ובחלק שלישי על הפעולות של נוסע הפועל על דעת עצמו, ואותן לסייג בטייגים שהציע מר שמגר.

היו"ר י.ש. בן-מאיר: בסעיף 5(א) נשארה הרישא ונשארו הסיפא, אבל הרישא לחוד והסיפא לחוד. הסיפא ייווכף - לפי הרשאתו של הקברניט. בסעיף השלישי ייאמר: כל אדם רשאי לנקוט אמצעי בטחון אף אם לא נדרש לכך, אבל אסור לו להפר הוראות.

אני חושב שזה פותר את הבעיה שהעלה מר אש. אי יש טייג שנוסע הנוקס באמצעים אינו יכול להפר הוראות הקברניט, אני חושב שיש בכך פתרון לבעיה שהעלה מר אש.

אני עוברים לסעיף 5(ג):
"איש צוות שלא קיים דרישת הקברניט לפי טעיף עטן(א), דינו - מאסר חודש או קנס 2000 לירות."

ואני שואל - מדוע יש צורך בסעיף זה? אני חושב שאפשר לנקוט באמצעים משמעתיים שהם חמורים יותר. אבל את משאירים את הסעיף, הייתי מציע להוסיף שזה אינו בא במקרה אמצעים משמעתיים.

מר שמגר: את טעיף 5(ג) יימחק, יחול טעיף 142 לפקודת החוק הפלילי, וזה מספיק.

מ. ביבי: את אנו מפעילים עונש על איש צוות שלא מילא אחרי הוראות הקברניט, מה יהיה דינו של סתם אדם שנחבקש לסייע ולא סייע?

י. גלאס: אמנם יש הוראות מסויימות בפקודת החוק הפלילי על אדם שאינו מגיש עזרה במקרה של חכנה דחופה. אבל במקרה זה אני חושב שלא יהיה זה עוון אלא רק חטא.

ח. צדוק: אני מבין שיש הצעה למחוק טעיף 5(ג).

היו"ר י.ש. בן-מאיר: כן, ואני מבין שהיועץ המשפטי אינו מתנגד.

מר שמגר: לא, אינני מתנגד.

הנחלט למחוק טעיף 5(ג) ולהסתפק בטעיף 142 לפקודת החוק הפלילי.

סעיף 6 - "הודעה על נקיטת אמצעי בטחון".

היו"ר י.ש. בן-מאיר: מדוע לגבי מדינה אחרת נאמר "רשויות מוסמכות" ולגבי ישראל נאמר "רשות שקבע שר התחבורה

בצו"?

י. גלאס: אנו דנים במסגרת של הוראות עונשין. וכאן יכולים להיות ויכוחים מיותרים לגמרי בין שר התחבורה ושר המשפטים הממונים על ביצוע החוק.

היו"ר י.ש. בן-מאיר: ימנו שנייה את הרשות המוסמכת.

ח. צדוק: אפשר להגיד: הרשות המוסמכת לענין זה בישראל היא הרשות שקבע שר התחבורה בצו, ולמחוק את הוראת העונשין.

היו"ר י.ש. בן-מאיר: לזה אני מוכן.

חבר הכנסת טובי מציע למחוק טעיף 6(ב).

י. גלאס: בקשר להוראת העונשין, לגבי טעיף זה שונה המצב מאשר לגבי טעיף 5. אמר היושב-ראש שאמצעים משמעתיים יהיו יותר חמורים מאשר קנס על אש צוות. אבל כאן יכול להיות ענין עם קברניט של כלי טייס לא ישראלי. ברור שלמדינה אין מרות במישור המשמעת לגבי קברניט של כלי טייס לא ישראלי. לכן נשאלת השאלה, האם יש לסמוך על טעיף 142 לפקודת החוק הפלילי?

מהו העונש לפי פקודת החוק הפלילי?

ח. צדוק:

שנה. כאן הלכנו בעקבות אמנת טוקיו שמצאה לנכון לקבוע הוראה עונשין מיוחדת.

י. גלאט:

גם בעינין זה אפשר להזכיר לטעין 142 לפקודת החוק הפלילי. אבל כל נשמה שאז חמיד יוכל הנאשם לטעון: אתה חייב להוכיח שהמחוקק החכוך שעל אי-מילוי הוראה זו יש להטיל עונש, כי זה אחד התנאים בטעין 142.

אני מציע למחוקק את הטיפא של טעין 6(א) - "לא עשה כן, ללא סיבה סבירה,

מ. ביבי:

דינו - עונש 1000 לירות."

מדוע טעין 6(א) לא יהול על קברניט כלי טייס צבאי?

מ. אביזר:

יש עוד טעמים שאינם חלים על קברניט כלי טייס צבאי, רשויות הצבא עברו על טעמי החוק. טעמים 4 ו-5 לא הפריע להם. טעין 6 הפריע להם.

מר שמגר:

בטעין 6(א) נדמה לי שאנו דורשים יותר מאשר אמנת טוקיו דורשת. (מצטט את הטעין באמנת טוקיו). לפי טעין זה באמנת טוקיו, הקברניט צריך להודיע אם הוא רוצה למסור את האדם. אם אינו רוצה למסור את האדם, אינו צריך להודיע. יכול להיות שתפסתי אדם באמסטרדם, אני חונה בדומא ואינני רוצה להודיע בדומא. לכן אני מציע למחוקק את המלה "הראשונה" ולכתוב "יודע למדינה בה הוא עומד לנחוח".

היו"ר י. ש. בי-מאיר: לגבי טעין 6 טוען אגוד הטייסים: (א) האחריות למתן ההודעה על נקיטת אמצעי בטחון לפי טעין זה חייבת לחול על המפעיל, כלומר על החברה, ולא על הקברניט. (ב) החיוב במתן ההודעה בהתאם לטעין זה אינו מאפשר ביצוע האמור בטעין 7(א)(3).

ש. אש: הקברניט יודיע למי שהחברה תודיע לו. יש לנו 4 מכשירים קשר - שניה לטווח ארוך ושניים לטוח קצר. אם אני רוצה לדבר עם ניו-יורק אני מדבר במכשיר הקשר לטווח ארוך. לפי הוראות החברה אני יכול לצאת לטיסה גם כאשר חלק מהמכשירים אינו פועל, אבל את מוטל עלי להודיע על נקיטת אמצעי בטחון לפי טעין 6, אסור לי לצאת לטיסה מבלי שכל המכשירים יהיו במצב שניתן להפעילם.

בענין זה יש ניגוד בין החברה ובין אגוד הטייסים. אנו רואים את עצמנו כמוסמכים לתפקיד קברניט לא על ידי משרד התחבורה אלא על ידי חברת אל-על, ואנו פועלים בהתאם להוראות שלה ולנהלים שלה. אם אני מויד משהו מהנוסעים, לא הקברניט עיה זאח, אלא החברה. ואז החברה היא אשר צריכה להודיע. אם תצטרך להודיע, לפי טעין 10 לקונסוליים, הדבר עלול לגרום לאחוריים בטיסות.

מר שמגר: טעין 6 וטעין 10 עוסקים בזברים שונים. בטעין 10 כתוב שהמדינה צריכה להודיע. בטעין 6 כתוב שהקברניט צריך להודיע. גם באמנת טוקיו כתוב שהקברניט צריך להודיע. אם לקברניטים יש אמצעים והוראות להתקשר עם החברה בארץ, אין זה מפריע.

ש. אש: האחריות אינה צריכה להיות על הקברניט אלא על המפעיל.

מר שמגר:
אם חזמנו על אמנת טוקיו ושם נאמר שהחובה להודיע היא על הקברניט, הקברניט יכול להתקשר עם מי שהוא רוצה. אבל הוא צריך להודיע. באותם מקרים שאנו רוצים שהמדינה תודיע, אמרנו זאת.

היו"ר י. ש. בן-מאיר:
אתה מסכים שבמקום שכתוב "בה הוא עומד לנחות" יהיה כתוב: "שבה הוא נוחת"?

מר שמגר:
הצעתי היא:
"ננקטו אמצעי בטחון נגד אדם בכלי טייס לפי חוק זה, יודיע הקברניט על נקיטתם ועל הסיבות לכך במהירות האפשרית ובמידת האפשר לפני והיחם כלי הטיס, לרשויות המוסמכות של המדינה שבה הוא נוחת. שר התחברה יקבע את הרשות המוסמכת לצנין סעיף זה בצו."

ע. אש:
אני יכול להודיע או לחברה אל-על או למגדל הפיקוח. אם אני צריך להודיע למישהו אחר, אני צריך לצאת כל הסדורים המתאימים שיאפשרו לי להדיע.

י. גלאס:
הסעיף כפי שהוא כתוב באמנת טוקיו נוחן אפשרות לקברניט להתקשר עם החברה. בסעיף זה יש משום הגנה על אדם הנמצא במעצר.

מר שמגר:
כאן כתוב "ננקטו אמצעי בטחון". באופן פורמלי יוצא שאם ערכת חפוש, אני צריך להודיע. אבל למעשה הכוונה היא, כי רק אם נעצר אדם תחול חובת ההודעה.

י. ארידור:
לגבי חיפוש אין צורך להודיע. אבל לגבי מי שנורה, צריך להודיע.

י. גלאס:
הראציו של הסעיף הוא בכך, שאם נמצא אדם בתחום של מדינה ריבונית במעצר, זכותה של אותה מדינה לדעת על כך. אבל נניח ששחררו אותו שעה שנכנסו לתחום האווירי של אותה מדינה, אז כבר אין צורך להודיע.

היו"ר י. ש. בן-מאיר:
אנו נצמצם את הסעיף, לפי אמנת טוקיו, למעצר בלבד.

ח. תדוק:
אני מציע לכתוב: "לרשויות המדינה", מבלי לקבוע רשות מוסמכת ששר התחברה יקבע בצו.

היו"ר י. ש. בן-מאיר:
אנו נצמצם סעיף 6, לפי אמנת טוקיו, למעצר בלבד, נוסיף את התיקונים שהציע היועץ המשפטי, את אי-החובה להודיע אם שוחרר האיש לפני כניסת כלי הטייס למדינה, ונמחק את הקנס, ואז יחול סעיף 142 לפקודת החוק הפלילי.

סעיף 7 - "הפסקת נקיטת אמצעי בטחון".
היו"ר י. ש. בן-מאיר:
אני מציע למחוק את הסיפא של סעיף 7(2) - כה זה האקומולטיבי ושני הדברים צרוכים להיות: המדינה אינה בעלת האמנה והרשות המוסמכות בה אינן דורשות.

י. גלאס:
כאן מתעוררת השאלה של חירות האדם. בסעיף 7 של אמנת טוקיו כתוב - - - (קורא סעיף 7 של אמנת טוקיו).

היו"ר י. ש. בן-מאיר:
אמנת טוקיו מחייבת אתנו לקבל את החומרות שבה, אבל היא אינה מונעת מאתנו להטיל חומרות נוספות.

י. גלאס:
יכול להיות מקרה שאדם הנמצא במעצר בכלי טייט, הוא אזרח של אחת המדינות שלא חתמו על האמנה. נניח שהיתה טיסה תל-אביב-ליסבון-ניו-יורק. ארצות הברית וישראל הן בעלות האמנה, ופוטוגל איננה בעלת האמנה. על כלי הטיס של אל-על נעצר אדם אמריקאי. כלי הטיס נוחת בליסבון. המשטרה בליסבון אומרת שהיא מוכנה לקבל את האדם הנחון במעצר במטוס.

היו"ר י.ש. בן-מאיר:
ולשחרר אותו, כיוון שאינה חתומה על האמנה. לזה אינני מסכים. הוא יורד בישראל, וישראל תסגיר אותו לארצות הברית.

י. גלאס:
אני מודה שיהיו מקרים נדירים כאלה. אבל יכול להיות שאדם הוכנס למעצר כדי לשמור על סדר ומשמעת. נניח שאדם היה שכור והתפע. הוא הושם במעצר. מדוע לא יורידו אותו בליסבון?

היו"ר י.ש. בן-מאיר:
אני מציע לומר, כי אדם זה עבר עבירה לפי פרק ג' לחוק, איך להורידו.

מ. בן-פורת:
אני חושב שחסר כאן סעיף על מקרה של נחיתת מטוס מאונט, אם בגלל קלקול, אם לצורך חדלוק ואם לצורך הורדת חולה. לפי סעיף זה, גם אם הוא נוחת נחיתת אונט, נפסקת הטיסה. לפי דעתי צריך להוסיף סעיף בענין נחיתת אונט.

י. מינץ:
זה נקבע בגדרת טיסה.

י. ארידור:
רציתי להפנות תשומת לבכם להערה של אגוד הטייסים. בסעיף 7(א)(3) כתוב: "האמצעים ננקטו כנגד האדם כדי לאפשר מסירתו לרשויות המוסמכות בישראל או לרשויות המוסמכות במדינה שבה רשום כלי הטיס." זה בסדר. אבל אם הקברניט פועל לפי סעיף 6 ומודיע שעצר אדם בדרך לישראל, הרג באותה מדינה בה הוא נוחת, אפשר לקחת את האדם העצור. וייתכן שהשיקול של הקברניט יהיה להעלים את האדם העצור מאותה מדינה ולהעביר אותו ישירות לישראל. צריך להביא בחשבון הערה זו של אגוד הטייסים. ויש לשקול אם לא כדאי לשחרר את הקברניט מחוב שהיא בניגוד לאינטרס של המדינה.

היו"ר י.ש. בן-מאיר:
אבל זה כלול באמנת טוקיו.

י. ארידור:
אם ייעשה כדבר הזה, יש לקוות שהתביעה לא תראה בזה עבירה.

י. גלאס:
במקרה של הדוגמה שהבאתי, של טיסה חל-אביב-ליסבון-ניו-יורק, אם המטוס נוחת בליסבון, ויש בו אדם הנחון במעצר, גם אם הרשויות המוסמכות יבקשו להורידו, אם הקברניט יאמר שהוא רוצה להעמיד אדם זה לדין בישראל, מותר לו להמשיך בטיסה.

י. ארידור:
אני מציע לכתוב: הרשויות המוסמכות של אחת המדינות שבה הוא נוחת.

ש. אש:
אם המפעיל הוא האחראי, זה פותר את הבעייה, כי הקברניט יציית למפעיל בכל מקרה.

היו"ר י.ש. בן-מאיר:
כיוון שהסעיפים 7(א)(2) ו-7(א)(3) אינם אקומולטיביים, אפשר לומר שהמדינה בה נחת, אינה בעלת האמנה. אבל היות ורוצים למסור את האדם לרשויות המוסמכות בישראל, הקברניט לא יוריד את האיש במדינה בה הוא נוחת, ואמנת טוקיו מאפשרת זאת. אם בסעיף 6 נאמר, שהקברניט חייב להודיע כשהוא נוחת, שהוא עצר אדם, ובאה מדינה שאינה בעלת האמנה ואומרת: תמסור לידי את האיש, יאמר הקברניט: לפי אמנת טוקיו והחוק הישראלי אינני חייב למסור לך את האיש, אני לוקח אותו לישראל כדי למסור אותו לרשויות המוסמכות. יכולה המדינה שאיננה בעלת האמנה לומר: אינני בעלת אמנת טוקיו, וזה לא מענין אותי; והיא מורידה את האיש. השאלה היא, איך מחגברים על כך?

לגבי מדינה שחתמה על אמנת טוקיו, יש לי
עצה. לגבי מדינה שלא חתמה על אמנת טוקיו -

היו"ר י.ש. בן-מאיר:

אינני יודע עצה.

אנגליה חתמה על אמנת טוקיו, והקברניט
לא רצה למסור לרשויות המוסמכות באנגליה
אח לילה חאלד, אבל איש הסקוטלנד יארד אמר: מכאן ואילך אני
נוחן הוראדה.

ש. אש:

אולי אפילו לכתוב בסעיף 6, שהקברניט צריך
להודיע לרשות המוסמכת של המדינה בה
רשום כלי הטיס או למדינה שהוא נוחת בה?

היו"ר י.ש. בן-מאיר:

יש עוד אפשרות. לפי סעיף 7 של האמנה
אפשר לכתוב: לרשויות המוסמכות של מדינה,

י. מינץ:

במקום "המדינה".

בסעיף 7(א) הייתי מציע למחוק את
המלה "לראשונה".

מר שמגר:

זה אינו פותר את הבעיה של "המדינה".

היו"ר י.ש. בן-מאיר:

אם נכתוב: לרשויות המוסמכות במדינה
יש לכך שני פירושים: לרשויות המוסמכות
במדינה או לרשויות המוסמכות במדינה.

י. ארידור:

מר מינץ הציע לכתוב "לרשויות המוסמכות
של מדינה".

היו"ר י.ש. בן-מאיר:

אני מסכן לקבל את ההצעה.

י. ארידור:

אני מביין שאנו מאונינים באספקט של קברניט
של כלי טיס שלנו. אבל יש גם אספקט של
קברניט של כלי טיס זר שעומד לנחות בישראל.

י. גלאס:

כבר אמר מר אש, שאנגליה חתומה על האמנה
וקיבלה חוק, אבל בכל זאת זה לא פתר את
הבעיה.

היו"ר י.ש. בן-מאיר:

שמא היינו כותבים בסעיף 6 "לרשויות
המוסמכות של המדינה בה הוא נוחת, ואם המדינה אינה בעלת האמנה,
במדינה שבה רשום כלי הטיס?"

הבעיה.

זה יפה, אבל זה אינו כלול באמנה.

מר שמגר:

יש לי אטמכתא לכך באמנה. בסעיף 9 של האמנה
מבחינים בין מדינה שהיא בעלת האמנה ובין

היו"ר י.ש. בן-מאיר:

מדינה שאינה בעלת האמנה.

סעיף 9 של האמנה מדבר רק על מקרים יוחר
חמורים, אם היו עבירות ויש אורך במשפט.
בסעיף 7 מדובר באדם שהוא סתם שכור ועלול לסכן את בטיחות כלי הטיס.
במקרים שלפי סעיף 7 חובת ההודעה יוחר חמורה מאשר במקרים שלפי
סעיף 9. אותו אדם שסיכן את בטיחות כלי הטיס מבלי שעבר עבירה,
אותו צריך לשחרר בהזדמנות הראשונה.

י. גלאס:

אם אנו רוצים ללכת לפי אמנת טוקיו,
איך לנו בדירה אלא לקבל סעיף 6 על התיקונים
שהוצעו. והיוצץ המשפטי יביא לנו נוסח של סעיף 6 הכולל את התיקונים
שהוצעו.

היו"ר י.ש. בן-מאיר:

שהוצעו.

סעיף 8 - "הורדת אדם".

במקום המלים "היה לקברניט כלי טיס יסוד
סביר להניח כי אדם ביצע בו בטיסה",

מ. ביבי:

אני מאיש להתווכח: היה לקברניט כלי טיס יסוד סביר להניח, כי אדם
ביצע בו, בכלי הטיס, בטיסה.

ג. ארידור: הניתי טעיע להפריד בין הסדר הטוב והמשמעת על ידי הוספת המלה; דהיינו: הסדר הטוב או המשמעת. זאת צריך היה לעשות גם בסעיף 4. אדם יכול להפריע לסדר הטוב ולא להפריע למשמעת ולהפך.

מ. שמגר: הערה זו נכונה. גם בחוקת השיפוט הצבאי כתוב: "הסדר הטוב או המשמעת".

ג. ארידור: הצעתי השניה לסעיף 8 היא - למהוקח את המלים "במסיבות העניין". בסעיף 4 אמרנו: אמצעים סבירים מבלי להוסיף "במסיבות העניין". נניח שהקברניט לא ציווה ישירות על אדם לזכות מהמטוס, הוא כודאי נתן הוראה לאיש צוות לצוות להוריד אדם שהפך את הסדר הטוב או המשמעת בכלי הטיס. אולם בסעיף 8 לא נאמר שהקברניט יכול להעזר באיש צוות לעם מסירת צו להורדה אלא בכלי הטיס. לכן הניתי טעיע לכתוב: "נצטווה אדם על ידי הקברניט או מטעמו".

מ. ביבי: האם אין זה נכון יותר לנקוט לשון עבר כסיהא על סעיף 8(א) ולומר "בכל מדינה שבה כלי הטיס נתח"?

מ. שמגר: זה אפשרי.

מ. כץ-פורת: אני רוצה להביע דיעה אחרת מזו של חבר הכנסת ארידור לגבי המלים "במסיבות העניין". בסעיף 4 מדובר על אמצעי בטחון שנוהט הקברניט לפני מעשה. בסעיף 8 מדובר על אמצעי שנוהט הקברניט לאחר מעשה; כלומר, האיש נתפס והקברניט צויר להוריד אותו. איננו אורכים לחת לקברניט סמכויות בלתי מוגבלות. במצבים מסוימים צריך להגביל אותו. וזה הסעיף המחייב להגביל אותו על ידי הוספת המלים "במסיבות העניין".

מ. אביזהר: בסעיף 8 לא מדובר על שניוח ודגעים בהם יכולים לקרות דברים. השחלטו על האדם. יטריח הקברניט את עצמו ויאמר שהצו ניתן מטעמו.

ג. ארידור: אולי מטעמי בטחון אינו רואה לעזוב את הקבינה שלו?

מ. אביזהר: שיתן הוראה בכתב. אנו אורכים להשוב גם על הנוסעים במקרה כזה.

א. אנקוריון: אם כתוב "רשאי הקברניט" להוריד אדם, אינך חושב שהוא בעצמו צריך להוריד את האדם באופן פיזי?

מ. שמגר: הקברניט יכול לשלוח את איש הצוות.

א. אנקוריון: אדוני היושב-ראש, חבר הכנסת ביבי הציע כ"ל במקום הרישא של סעיף 8(א) יסוד סביר להניח כי אדם ביצע בו, בכלי הטיס, בסליסה..."

מ. שמגר: המלה "בטיסה" מיותרת.

היו"ר י.ש. בן-מאיר: נניח שהאיש משתולל בשדה התעופה, והמשטרה לא עצרה אותו והוא עלה למטוס, ובמטוס הורה לו הקברניט לרדת?

מ. שמגר: אם הוא עלה למטוס, זה בסדר.

היו"ר י.ש. בן-מאיר: צודק היועץ המשפטי, שאם נאמר "בכלי טייס" אין צורך במלה "בטיסה".

הוחלט למחוק את המלה "בטיסה" בטעיף 8(א)

הוחלט כי בכל מקום שנאמר "הסדר הטוב והמשמעת" יאמר "הסדר הטוב או המשמעת".

טעיף 9 - "מסירת אדם"

היו"ר י.ש. בן-מאיר: סעיף 9(ב) כלול באמנת סוקו? י. בלאי:

לא, אנו הוספנו אותו, כדי להגן על אנשים שלנו, יסדינות אחרות לא יוכלו להורידם. הובא לחשומת לבנו שמדינה בעלת אמונה המסתמכת על האמנת בלבד, יכולה להשתמש בסמכות כזאת כדי להוריד ישראלי, שהוא בטיסה מאתונה לרומא, בטריפולי. אנו רואים לסתום פרצה זו. אם נתייב הטיסה הוא אתונה רומא, יש להוריד את האיש ברומא, ואין להסיעו למקום אחר.

מר שמגר: אבל אם אנו טייס פריז-לונדון, ואני רוצה לנסוע חזרה פריז-חל-אביב?

היו"ר י.ש. בן-מאיר: אגוד הטייסים מציע לבטל טעיף זה, היות ומקום הנחיתה המיועד לפי נתיב הטיסה הרגיל עלול להיות במדינה שאינה בעלת האמנה ויהיה צורך לסטות מנתיב הטיסה הרגיל על מנת למסור את האדם לידי הרשויות המוסמכות של מדינה בעלת האמנה.

מר שמגר: יש לי עוד נימוק שהוא מרויך לכת. אילו רצינו לכבול מדינות אחרות, היינו צריכים להסתמך על טעיף באמנה. כיוון שבאמנה אין סעיף כזה, בחוק שלנו הדבר יכול גם את הכבולניטים שלנו.

היו"ר י.ש. בן-מאיר: אני מבין שדעת חברי הוועדה היא שיש למחוק סעיף 9(ב).

הוחלט למחוק סעיף 9(ב)

מר שמגר: בסעיף 9(א), אני מציע למחוק את המלים "בכלי טייס" בשורה השניה של הסעיף.

הוחלט למחוק את המלים "בכלי טייס" בשורה השניה של סעיף 9(א)

היו"ר י.ש. בן-מאיר: חבר הכנסת טובי מציע למחוק סעיף 9(ג).

היש תומכים בהצעת חבר הכנסת טובי?

אין תומכים בהצעת חבר הכנסת טובי למחוק סעיף 9

היו"ר י.ש. בן-מאיר: האם אין זה רצוני כי במקום הנוסח המוצע בסעיף 9(ג) יבוא: נמסר אדם לרשות המוסמכת, ייעצר מייד? מדוע יש לכתוב "הרשות המוסמכת לענין סעיף זה בישראל היא המשטרה? יכול להיות מצב שהרשות המוסמכת לא תהיה המשטרה אלא מושל צבאי.

מר שמגר: מה שצריך לומר הוא, שעל אדם שנמסר לפי סעיף זה, יחולו על מעצרו פקודת סדר הדין הפלילי (מעצר וחיפוש) (נוסח חדש) תשכ"ה-1969 או חוקההמורה

י. ארידור:
אולי היתה מצויה שבמקום פקודת סדר
הדין הפלילי, היתה מצויה שיאמר:
לפי הדינים החלים במדינה, כי יכול להיות מצב שירצו לעצור אדם
מעצר אדמיניסטרטיבי.

מר שמגר: זי הצעה נכונה.

הצעת חבר הכנסת ארידור - נחקבלה

הג"ר י.ע. בן-מאיר:
הכשר הדיון בחוק הטייס בישיבה הבאה
שתקיים מחר בשעה 10.30 בבנין הכנסת
בירושלים.

ישיבה זו נעולה.

הישיבה ננעלה בשעה 18.00.