

צ ר ו ט ר ק ו ל מ ס . 58

מישיבת ועדת החוקה, חוק ומשפט, שהתקיימה  
ביום ד', כ"א באלול תשל"ל, (28.9.70)  
בשעה 9.00, בבית הח"ל בתל-אביב

ג כ ח ר :

חברי הועדה:

- י . ש . בן-מאיר - יו"ר
- נ . אליעד
- ס . ביבי
- ס . בן-פורת
- ח . צדוק
- א . אנקוריון

מוזמנים:

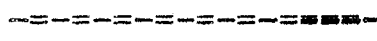
מר גלס - משרד המטמטיים  
מר מינץ - היועץ המשפטי למשרד התחבורה  
מר שוהמי - משרד התחבורה

ע . צוריאל - מ"מ מוזמני הועדה

רשמה: ש . קוטלר

סדר היום:

חוק השיס (עבירות ושיפוט) תשל"ל-1970.



היו"ר י . ש . בן-מאיר:

אני פותח את הישיבה.  
אני מכרך את חבר-הכנסת אליעד, שטמלא

את מקומו של חבר-הכנסת האוזנר.

נעבור היום על החוק מהתחלה.

הגדרת "האמנת" בסעיף 1 - בתקבלה.

אנחנו עוברים להגדרת "שיסה".  
הכוונה לומר, שהשיסה מתחילה ממקום התחלתי וגומרת ביעדו הסופי.  
כלומר, מרגע שנסגרות הדלתות בלוד - אם הוא מתחיל את השיסה מסם -  
ונפתחות ביעד הסופי, עד שמועברת האחריות לרשות המוסמכת ביעד הסופי.  
בכל מקום שהטוס נוחת לפתחות הדלתות ונסגרות לצורך המראה.  
לכן יש סתירה בין הרישוי לבין הסיפא במסוק הראשון בנוסח הלבן.  
יש להוסיף שהכוונה לסגירת הדלתות לצורך יציאתו הראשונה.

מר גלס:

אני חושב שהדבר מתבקש מאלי.

היו"ר י. ש. בן-מאיר:

ברצוני להעיר הערה שאינה נוגעת לחוק. נאמר לי שכיום שני בצהרים, בשעה 1.30, הופיעו חברי הכנסת ארידור ובן-פורת ב"קול ישראל". זכותם לכך. אבל לפני הופעתם, אינני יודע אם בנוכחותם, אינני יודע אם ביוזמתם או שלא ביוזמתם, הודיע הרציו שהכנסת לא יכולה להתאקף כיוון שועדת החוקה, חוק ומשפט מתקשה בדיון על החוק ואינה מצליחה להתקדם בו, ועל כן נתבקשה הכנסת לעכב את התכנסותה.

מ. בן-פורת:

לא סמעתי את הסיידור. אני יודע את ההקלטה. לא חבר-הכנסת ארידור ולא אני לא התייחסנו לכנסת אם היא מתכנסת או אינה מתכנסת. דברי הקיסור הם של הקריין.

היו"ר י. ש. בן-מאיר:

אמרתי במפורש שאינני יודע אם הדברים שודרו בנוכחותם של חברי הועדה. אני קובע שההודעה ליתתה לא נכונה. אני מודיע לחברי הועדה שאכתוב לדיו ואודיע ל"סיידורי ישראל" שמי שנתן את ההודעה זאת הושלה, ואם עשה זאת על דעת עצמו, הרי שהכתב הישלה את הקהל, ואני מבקש שלא יעשו דברים כאלה.

מ. בן-פורת:

אני חושב שאנחנו יותר מידי מכנידים על ההגדרה כזה שבציין גם את מקום היציאה. מעצינת אותנו השיטה, לא חשוב מאיזו נקודה יצא המסוס. ההדגשה של נחנתת אונס ויעד סופי חשובה לנוכדי לכלול גם את נחיתת האונס הזאת. לא מעניין אותנו מתי המסוס מתחיל.

היו"ר י. ש. בן-מאיר:

כיוון-הנתיב הייתה שהגדרת שיטה תכלול את-כל הדרך, מהרגע שהוא מתחיל ועד יעד הגמר. לאמור, אם הוא נוחת נחיתה רגילה בצירוף, כאשר הוא פותח את הדלת ומתחילים לצאת ממנו נוסעים ומתקיימים אותו, הוא עדיין בשיטה ואז חלים עליו הדברים האלה. אומר מר גלס, שלאחר סמוסיפים את המלים "יעדו הסופי" הדבר ברור מלכתחילה. אני מסכים לכך, אבל אני חושב שבכל זאת כדאי להוסיף זאת. לחוק יש מטרה פסיכולוגית גם כן, והדבר חשוב כלפי אלה שיקראו אותו.

ב. אליעד:

איך מתכסה הדרך לאוירון עד במל האם?

היו"ר י. ש. בן-מאיר:

היא לא מתכסה. אז שולשת המטרה ולא הקברניט.

מר גלס:

הבעיה מתיחסת לשאלה אם מוצר לקברניט לאחוז באמצעי הכפיה גם בתחנות הביניים. אני מבין שאתם רוצים להוסיף את המלים "לצורך המראה ממקום יציאתו הראשון". אני מוכן לכך, אבל אני רוצה להזהיר, שלא תשכחו שמדובר במידה מסוימת בחוק פלילי. יכולים להיות ויכוחים על גבי ויכוחים אם הקברניט עבר או לא עבר אל סמכויותיו.

מר מינץ:

אני מבקש לרשום שההגדרה כפי שהיא כאן, עומדת בפתיחה לאמנת שוקיו.

היו"ר י. ש. בן-מאיר:

היועץ המשפטי לממשלת ישראל הציע את הנוסח הזה. באיזה מובן היא עומדת נגד? היא יותר רחבה?

רחבה?

מר מינץ:

כן.

היו"ר י. ש. בן-מאיר:

היא יותר רחבה גם בנוסח הכחול. בענין זה יש לצר גם מכתב מהאוניברסיטה העברית.

מר מינץ:

כאמנת שוקיו בסעיף 7 כתוב, שאמצעי הגבלה שהושלו על אדם בסעיף 6 לא ימסכו מעבר לכל

נקודה בה נחת כלי השיט.

היו"ר י. ש. בן-מאיר:

אחרי שעברים את כל הדיונים האלה אתם באים עם מחשבות חדשות? אני לא מכין. על זה היה דיון. היועץ המשפטי קיבל זאת, מר מינץ קיבל זאת, היועץ המשפטי הציע את ההצעה. אין בה שום שנוי. עכשיו רוצה מר מינץ להרהר מחדש. זאת אני כבר לא יכול להבין.

מר מינץ: סעיף 7 הוא ה סעיף היחיד שבו יש "טיסה".

היו"ר י. ש. בן-מאיר:

אולי לא צריך היה בכלל להגדיר את "טיסה". אחרי קריאה ראשונה, אחרי דיון ממושך, אחרי הצעת תיקון, אומרים שבכלל לא היו צריכים זאת?

י. ארידור:

אם נחיתת אונס בוצעה מאיזושהי סיבה לא-חלבונית ולאחר זמן המסיך הקברניט ליעדו הסופי, האם תהינה אלה שתי שיטות שונות או טיסה אחת?

היו"ר י. ש. בן-מאיר:

זה מפסיק את הטיסה.

י. ארידור:

אם כן, אם יש נחיתת אונס והקברניט מחזיק אדם תוך נקיטת אמצעי בטחון נגדו ולא מוריד אותו, הוא חייב יהיה להפסיק את נקיטת אמצעי הבטחון ולהוריד אותו. אנחנו לא רוצים להשיל חובה כזאת על הקברניט.

היו"ר י. ש. בן-מאיר:

כתוב "עד רגע שרשות מוסמכת במקום שבו נחת כלי הטיס תקבל לידיה את האחריות...". אם נחת מטוס נחיתת אונס בפורטוגל, למשל, והשלטונות קיבלו לידיהם את האחריות, הרי זו אחריות בתוך השרישוריה. אחרי זה אחריות הקברניט נמסכת? איך זה יכול להיות? פורטוגל אומרת שאינה מסכימה.

י. ארידור:

פורטוגל יכולה לא לדעת. בלונדון הרשות לא קיבלה את האחריות למטוס. לפי הגדרת נחיתת אונס, הטיסה היתה נפסקת ברגע קבלת האחריות. נציח שהשלטונות קיבלו את האחריות. על המטוס. הקברניט אינו מודיע להם על המצאותה של לילה חלד וממשיך להתחזק אותה בלי להודיע.

היו"ר י. ש. בן-מאיר:

הוא עובר על חוק חטיפה באנגליה.

י. ארידור:

אני רוצה שלפי החוק הישראלי לא תהיה עליו חובה להוריד אותה. אם מגדירים את נחיתת אונס כהפסקת טיסה, מיד חלוצת על הקברניט כל החובות שקשורות בהפסקת טיסה, כולל חובה להפסיק נקיטת אמצעי בטחון.

א. אנקוריון:

איננו יכולים להעמיד את הקברניט במצב ללא מוצא. הוא צריך להיות אחראי כלפי החוק הישראלי וכן לא להפר את החוק האנגלי.

היו"ר י. ש. בן-מאיר:

במקרה האחרון האנגלים פעלו שלא לפי החוק האנגלי. הקברניט ביקש רק להוריד פצוץ ולא רצה להעביר את האחריות על המטוס לרשות מוסמכת. ההגדרה אומרת דבר אחר. האוירון בא. נחת נחיתת אונס ואומר לרשות מוסמכת: אני צריך לתדלק, אני רוצה שהנוסעים ייצאו, אני רוצה שהמטרה שלכם תשמור על המטוס, על הנוסעים ועל הרכוש, ובאותו זמן הוא לוקח ומחזיק את לילה חלד, למשל, בתא סגור ואומר: פה אני לא רוצה שתיכנסו. על ידי כך הוא מרמה אותם ומביא אותה חזרה. אם הוא מעביר את האחריות על כלי הטיס ועל בני-האדם שבו, איך הוא יכול לעשות זאת?

א. אנקוריון:

האם בפועל יש אקט של קבלת אחריות ומסירת אחריה?

מ. ביבי:

מסתמע שנחיתת אונס מפסיקה את רציפות הטיסה.

מר גלס:

לדעתי כפי שהסעיף פנוסח אין לתת לו פירוש אחר אלא שנחיתת אונס מפסיקה את רציפות השיטה. אחרת אין לו כל משמעות. אם השיט עולה טוב, זו שיטה חדשה. אין אפשרות אחרת. בהגדרה הקודמת סאתם שיביתם והכנסתם על ידי כך שזו מרחיק לכת, היה כתוב באמת ששיטה מוגבלת רק לקטע, לכל קטע, מעליה ועד ירידה, ואז נגמר הענין. אז היתה לנחיתת אונס משמעות הרבה יותר רחבה. אז היה נאמר, שאף על פי שירד, לא גמר את השיטה, אלא השיטה נמשכת עד שיבואו השוטרים ויקבלו את המשוס לידיהם. למונח "שיטה" לאחר שמחקנו מסעיף 8, יש משמעות מעטית אך ורק לפני סעיף 7.

מר מינץ, וגם אני בהזדמנויות אחרות, דיבר על כך שהאמנה יוצרת גם זכויות מסוימות בטכיל אנשים שנגדם אוחזים באמצעי כפיה. לכן אמרה האמנה מפורשות סאמצעי כפיה סנוקטים לגבי אדם בשעת השיטה, צריכים להיפסק לכסכלי השיט יהיה מקורקע בפעם הראשונה, פרט למקרה יוצא מן הכלל שהגדר באמנה, והוא בסעיף 7. אם ניקח את המונח "שיטה" כמו שהוא, ונפעיל אותו לגבי סעיף 7 כפי שנתקבל, פירושו של דבר שפרט למקרה של נחיתת אונס, אין כל צורך להפסיק את אמצעי הכפיה עד שכלי השיט יגיע ליעד הסופי שלו. מה שמר מינץ אמר הוא שהדבר עומד בניגוד לאמנה. אנחנו יכולים להרחיב את מה שכתוב באמנה. כשנגיע לסעיף 7 נצטרך לתת את דעתנו על השאלה הזאת, אם לא חרגנו כאן במידה ניכרת מההתחייבויות שמדינת ישראל קיבלה על עצמה באשררה את האמנה.

"קבלת אחריות" נמצאת בקובוונסון?

א. אנקוריון:

מר גלס:

כן. כאשר אתה מגדיר שיטה רק את קטע הזמן בין המראה פיזית ונחיתת פיזית ולא את מכלול השיטה, יש להגדיר את נחיתת האונס. כי אז אומרים שאף על פי שהאוריון מקורקע, ניתן להמסיך באמצעי כפיה. הייתי מציע שנתיחס לבעיה מחדש כשנגיע לסעיף 7.

היור י. ש. בן-מאיר:

ההגדרה שלנו לגבי נחיתת אונס מתאימה בדיוק לאמנה. באו חברי הוועדה ואמרו שרוצים להרחיב את הסמכות של הקברניט להחזיק את האיש הזה. השאלה איך צוטים זאת. ההצעה היתה לעשות זאת במקום אחר. אמר היועץ המשפטי, שבמקום לומר זאת במפורש, הוא מרחיב את ההגדרה של שיטה ועל ידי כך כיוון סעיף 7 נותן לו סמכות כל זמן שהוא בשיטה, תהיה לו הסמכות הזאת. יכולה להיות נחיתת, אף אחד לא יירד. הפירוש באמנה זו ירידה סופית. הוא יירד כדי לתדלק אבל אין ירידה סופית. מה השיטה נמשכת עד ליעד הסופי. תבוא פעם מדינה אחרת ותאמר: אתם החזקתם את האיש הזה לפי הפירוש של החוק שלכם שבנקודה אחת נוגד את האמנה. ישענו נגדנו. ישפלו בשענה זאת.

י. ארידור:

אנחנו אפסרים לקברניט להמסיך בסמכויותיו בנחיתת רגילה, כאשר בדרך כלל לא יזדקק להן, ואילו פונעים ממנו את הדבר בנחיתת אונס, כאשר מתקבל על דעת שדווקא אז הוא עלול להזדקק להן. לדעתי אין צורך להכנס לסוג הנחיתת והייתי מציע להוציא זאת.

היור י. ש. בן-מאיר:

על כך יש כבר החלטה. אם לא נאמר שום דבר על נחיתת אונס, אני חושש שנקלקל את הענין. אז תאמר המדינה או הממשלה: היתה נחיתת אונס, השיטה נגמרה. על ידי כך נחיתת אונס הופכת ליעד סופי.

מ. בן-פורת:

צריך לסקול היטב מה היתה כוונת החברים בוועדה שביקשו את התיקון. אני חושב שהגענו לתוצאה מנוגדת למה שהחברים רצו להשיג בתיקון. ההגדרה שלנו מנוגדת לאמנה. אני מפנה תשומת לבכם לסעיף 2 בסופו, באמנה. הוא מדבר על כל ארץ, לאו דווקא זו שבא ירד המשוס. אנחנו כתבנו "במקום שבו נחת כלי השיט". כוונתנו היתה שנחיתת האונס לא תגרום להפקעת סמכויות הקברניט ומדינת הרישום. אם השיטה נגמרת עם נחיתת האונס, לא עשינו ללא כלום. האמנה אינה מדגישה דווקא את המדינה בה נחת המשוס אלא "סטייט" שיש בה רשות מוסמכת. זו יכולה להיות "סטייט" אחרת.

"א-סטייט", הכוונה לנחיתת בים הפתוח.

מר גלס:



ה. צדוק:

אני רוצה להפנות את תשומת לבך שמסמעות הצעתך היא, שאם יש נחיתה אונס בים אבל מיטהו מקבל את הסמכויות, זה מפסיק את השיטה, ואילו אם מטוס חונה בלונדון אבל יעדו הסופיוני-יוק, זה לא מפסיק את השיטה,

היו"ר י. ש. בן-מאיר:

יש פה שתי בעיות: האחת היא כלפי המראה או נחיתה רגילים, והחלק השני נוגע לנחיתה אונס. כלפי החלק הראשון, לפי אמנת שוקיו השיטה נגמרת עם הורדת נוסעים, לא עם פתיחת הדלתות. אני מקווה שהיועצים המטפשים יסכימו אתי, שהורדת נוסעים פירושו שנוסעים יורדים על פנת להישאר ולא להמשיך בטיסה. אם הנוסעים יורדים כדי שיתדלקו את המטוס, אין זו הורדת נוסעים,

בסיפא מדובר על נחיתה אונס, שהיא מטפיקה את השיטה לפי אמנת שוקיו או בתנאי אחר, בתנאי שרשות מוטמכת מקבלת לידה את האחריות על הכלי, הנוסעים והרכוש. האמנה ספציפית ביותר - הכלי, הנוסעים והרכוש. אם יש נחיתה לפען הורדת נוסעים, גם כן רשות מוטמכת מקבלת אחריות מסויימת, אבל לא על הכלי, הנוסעים והרכוש. הקברניט אחראי אם פורצת שריפה ולא המדינה. יכולה להיות נחיתה אונס בגלל תקלה באחד הנוסעים. המדינה אינה מקבלת לידה אחריות על הכלי, הנוסעים והרכוש. היא מגישה את העזרה הדרושה. אבל יכול להיות מקרה שהקברניט יבקש את המדינה לקבל על עצמה אחריות, ואז היא מפעילה את כל הרשות המוטמכות לכך. אלה שתי גישות נפרדות לענין.

לכן אני מציע שנוסיף האדרה של "נחיתה אונס", ונכתוב בה "נחיתה אונס - לרבות נחיתה שנכפתה על הקברניט שלא ברצונו". אני מבין שזה מוטכם.

קיימת בעיה שתועלתה על ידי חבר-הכנסת בן-פורת שבאמנת שוקיו לא כתוב "רשות מוטמכת של המקום שבו נחת כללי השיטה" אלא "רשות מוטמכת של המדינה" ולא דווקא זו ככה נחת כללי השיטה. נהיה גלס הביא לתשומת לבנו שיכולה להיות נחיתה גם שלא במדינה. ביהס למדינה אין חילוקי דעות. צדק חבר-הכנסת בן-פורת כשאמר שצריך לכתוב "עד הרגע שרשות מוטמכת של מדינה תקבל לידה...".

י. ארידור:

אני מציע לכתוב: "ביצע כלי השיטה נחיתה אונס, ייחשב כנמצא בשיטה עד הרגע שבו פסק לדעת הקברניט הצורך בנקיטת אמצעי בטחון ורשות מוטמכת של מדינה תקבל לידה את כלי השיטה, בני-האדם והרכוש שבו".

הצעת חבר הכנסת ארידור לא נתקבלה

י. ארידור:

אני מבקש להשאיר לי זכות הסתייגות.

ה. צדוק:

אחרי המלים "נפתחות הדלתות" אנני מציע להוסיף לצורך הורדת נוסעים.

היו"ר י. ש. בן-מאיר:

אני רוצה להדגיש המונח שהירידה היא סופית, לא לצורך מנוחה ואפילו לא לשרבזיט. הדבר השני שצריך לקבל בשוי הוא אם זו נחיתה רגילה, אבל יש אדם שזקוק לטיפול, שהקברניט רוצה להורידו מטוס שהוא פסתולל. זה אינו דיס-אמפרקיסן. אני רוצה להשאיר לקברניט את האפשרות להחליט אם הוא עושה דיס-אמפרקיסן גם הנחיתה רגילה. נאמר שהנחיתה הבאה היא בלונדון, שהוא יוכל להודיע לכולם: אתם לא יורדים, אני חוזר לתל-אביב, אבל כיוון שיש לי צווע, אני נוחת רק כדי להורידו. כך שיוכל לחזור. הוא שולט במטוס ויכול לחזור והנוסעים שצריכים היו לרדת בלונדון, לא יורדים.

ה. צדוק:

אני מסכים לסני דברים, שבנחיתה לצורך תידלוק, לא נפסקת השיטה. קיימת בעיה והיא, שאם יש מטוס שדרכו לוד-לונדון-ביו יורק, וביום א' יש נוסעים שיוורדים בלונדון, ואילו ביום ב', באותה שיטה, אין יורדים בלונדון. במקרה זה לא יכול להיות הבדל במטוס של השיטה כתוצאה מכך שבאותה

טיסה עצמה, לפי אותו סדיואל בדיוק, הייתה נכונה מאוד יש חמישה נוטעים  
סיוורדים בלונדון - הטיסה נפסקת, ואילו ביום השני - היא לא נפסקה.  
כך אנחנו חוזרים לשאלה מה זה דיס-אמפרקישן. האם זה רק מי סיוורדי  
ביעדו הסופי היור אוטר סדיס-אמפרקישן זה רק ירידת נוטעים היעום  
הסופי. לא יכול להיות שאותו משום באותה טיסה יהיה מלרי רק השאלה  
אם יש חמישה נוטעים סיוורדים בלונדון או לא.

היור י. ש. בן-מאיר:

לזה בדיוק התכוונת אמנת שוקין. אמנת  
שוקין אמרת "למען דיס-אמפרקישן". היא  
כיתה יכולה לומר "בכל חזנה רגילה". מרע היא אמרת "דיס-אמפרקישן"?  
כדי לקחת בחשבון מקרה שאם יש שור או חשיפה האדם במצב בפנים והוא  
חונה במקום ומתדלק ואין אנשים סרוצים לדעת, הוא פותח את הדלתות ואומר  
אני מבצע תידלוק ואני לא רוצה להפסיק את הטיסה. המקרה החמור יותר  
הוא כאשר יש אנשים סרוצים לעשות דיס-אמפרקישן ואז הוא אומר: אני  
לא רוצה. מדוע? הוא יוצא מלוד לאחונה ושם אולי האנשים. יש מאבק.  
תופשים אותם ומחזיקים בהם. המשום מגיע לציריך וצריך לבחון, בניה בי  
הוא מוכרח להצטייד בדלק, להוריד פטווע. הקברניט מקבל ידיעה שבציריך  
רוצים לעשות בסיון להציל את החושפים שבמצאים אצלו. הוא מודיע לנוטעים:  
דעו שאני נוחת, אני אפילו לא פותח את הדלתות, אני פתח ואינני  
נותן לכם רשות לרדת, ומי צריך לבחון בציריך יבחת בלונדון והחברה  
נחזיר אותו לציריך.

ח. צדוק:

אנחנו מתכוונים ליציאת נוטעים מהמנת  
הסופית.

מ. ביבי:

אני מציע שיהיה מסוי לתי סבסוף החוק  
יבנת ירידת נוטעים - דיסאמפרקישן.

בעד הכנסת העלים אירועים נוטעים - רוב

תחלט לבטח את ירידת הטיסה כדלקמן:

"צדק תימן המתפל כרגע שבו נסגרות  
דלתות הצינוריות של כלי הטיס לצורך ההאם והמסתיים כרגע שבו נפתחות  
הדלתות למען ירידת נוטעים. ביצע כלי הטיס בחינת אונס, יחשב כלי  
הטיס כנמצא בטיסה על הרוב שדמות מוסמכת כל מדינה שבה נחת כלי הטיס  
תקבל לידיה את האחריות על כלי הטיס ועל כני-האדם והמכוס שבו. לכנין  
זה 'בחירת אונס' לרבות בחינת שאכמתה על אקדמיים שלא ברצונם."

היור י. ש. בן-מאיר:

אנחנו עוברים להצטרף "כלי טיס ישראלים",  
בנוסף הכתוב.

מ. ביבי:

האם קורה שללדינה יש שנות אמנותיו  
של כלי טיס והוא נושא דגל ישראל?

מר שוהמי:

יתכן בהחלט..

מ. ביבי:

הרישום קטור עם הטימן הישראל?

מר שוהמי:

כן.

י. ארידור:

האם יש סיבה שבשלול הנדוה כלי טיס  
ישראלים שבועלתו של תושב ישראל? והוא  
אזרח של מדינה אחרת? החתקמה עליו בנבעת מזה ששוא תושב ישראל. אני  
מציע שהדגור יהול גם עליו.

מר ביבי:

רישום אוירונים באוירונים ישראלים זה  
חלק מחוק שנתקבל בכנסת בסנת 1950, תיקון  
לחוק הטיס. לפי תיקון זה יש כטיירויות לרישום. לצורך רישום מספיק  
שהבעל יהיה תושב. כאשר מדובר על כלי טיס רשום, זה חל גם על תושב.  
כאשר מדובר על כלי טיס שאינו רשום, יש אולי ששמים לכך שבמקרה זה  
יוכר כלי הטיס שאינו נבעלות תושב אלא נבעלות של אזרח ומדינה.

מר גלס:

הסעיפים (2) ו-(3) יהיו שוליים לגמרי.  
ברוב רובם של המקרים יהיו אלה כלי שיש  
סהם רשומים במירסם הישראלי. יש מקרים יוצאים מן הכלל אחרים, כלומר,  
שאף על פי שאינם רשומים, אם יותר מסחצית הבעלות בידי המדינה או בידי  
אזרח או תאגיד ישראלי. בראש וראשונה יש לענין מסמעות לגבי מתן סמכות  
של בתי משפט לגבי המתרחש בכלי שיש אלה. אם האדם הוא תושב ישראל  
שאינו אזרח, במקרה הרגיל הוא יהיה רשום במירסם הישראלי והחוק  
הישראלי יחול עליהם אותו כלי שיש.

ח. צדוק:

נכון שבכוב המכריע של המקרים יחול סעיף 1.  
יכול להיות תושב ישראלי בלי אזרחות שיש  
לוי כלי שיש רשום בארצות-הברית. מדוע לא נכלול אותו?

החלט:

בסעיף (3) להגדרת "כלי שיש ישראלי"  
להוסיף את המלים "או תושב ישראלי",  
לאחר המלים "או של אזרח ישראלי".  
הוא הדין בסעיף (3).

"כלי שיש צבאי"

ט. בן-פורת:

נדמה לי שהסעיף המקביל באמנה הוא סעיף  
1(4). ההגדרה שלנו מצמצמת. אולי להרחיב

זאת לגבי סירותי הכשחון?

מר גלס:

הרחבנו. האמנה אומרת: מה שאנחנו קובעים  
לא יחול בכלל על כלי שיש צבאי. דווקא  
צהל מעוניין בכך שחלק של הוראות החוק יחולו וחלקים אחרים לא יחולו.  
אמרו לנו שפורשות סעיף זה לא יחול על כלי שיש צבאי. נתנו סמכויות  
גם לגבי כלי שיש צבאי, על פי בקשת מערכת הכשחון, לפי סייגים מסויימים.  
זה לא מנוגד לאמנה.

ח. צדוק:

מה דינם של מטוסים צבאיים זרים?

מר גלס:

תאורשית יכול לקרות שיבוא כלי שיש  
צבאי זר שיעבור בתחום האווירי של מדינת  
ישראל ולהלכה היינו יכולים להטיל עליהם חובות מסויימות. אינני יודע  
אם זה מציאותי מאד.

הי"ר י. ש. בן-מאיר:

החוק לא חל על קברניט כלי שיש צבאי  
בסעיף 9. אומרים שאם קברניט עזר אדם  
ובא למדינה מסויימת, הוא צריך להעביר אותו למדינה המוסמכת, ובישראל  
זו מדינת ישראל, ויחולו עליו כל החוקים של מעצר וחיפוש. סעיף (3)  
אומר שזה לא יחול על קברניט של כלי שיש צבאי. נבניח שמטוס אמריקני  
עזר אדם בירדן וצריך לחנות בישראל. אני אומר שחל עליו החוק המקומי.  
הוא אומר: סעיף זה לא חל על קברניט כלי שיש צבאי.

ח. צדוק:

לפי המוצע זה יחול עליו.

הי"ר י. ש. בן-מאיר:

אני רוצה שכן יחול. החוק נתן לכלי  
שיש צבאי שלנו את הפשור ה זה. אני לא  
רוצה להרחיב על כלי שיש צבאי זר. מדוע אנחנו צריכים לתת למטוסים  
צבאיים זרים פשור מאותן חובות שאנחנו נוהגים לכלי שיש צבאי שלנו?

ח. צדוק:

בשית הטבעית היא לפי דעת היטב-ראס.  
כלי שיש זרים, גם צבאיים, צריכים  
להיות כפופים לחוק הזה. שבית, ברור לי שמבחינה זאת אנחנו הולכים  
לכיוון שונה מאמת שוקין, כי היא לא מדברת רק על כלי שיש צבאי של האמנה.  
אני מניח שניתנה הדעה וסקלו את הנושא של כלי שיש צבאי, ועשו זאת  
בקונטקסט של כלי שיש צבאי ישראלי. אני לא בשוח שנסקלה הבעיה גם  
בקונטקסט של כלי שיש צבאי לא ישראלי. אני מוכן לקבל את הדבר, אבל  
לפני שנבטש את הנקודה סופית, תחיה שיחה בנושא זה.

אני מציע שהוועדה תבקש מהיועצים המשפטיים להתייעץ בנידון עם שר המשפטים ושר הכסחון, ואם הם יהשכו שבכל זאת יש לעשות אחרת, אנחנו מקבלים זאת.

החלט: לקבל הצעת חבר-הכנסת צדוק.

"מדינת ריטום כלי השיטה":

היו"ר י. ש. בן-מאיר: ד"ר בלום מהאוניברסיטה העברית כתב שאנחנו מזכירים בסעיף זה את סעיף 18 של האמנה. כלום לא היה עדיף לנהוג בהגדרה כלסון סעיף 18 במקום להסתפק בהפניה אליו.

מר גלס: האמנה פורסמה ב"רסומות". אנחנו מזכירים את האמנה טוב בסעיף 14.

החלט: בסעיף (2) להגדרה לצטט את סעיף 18 של האמנה. הגדרת "מדינת ריטום של כלי שיטה" בתקבלה.

"מפעיל ל...":

היו"ר י. ש. בן-מאיר: לסעיף זה קיבלנו מכתב מד"ר בלום. (מצטט מכתב ד"ר בלום).

ח. צדוק: בהגדרה המוצעת כאן המדובר גם בצוות. רוצים להבחיר שזה לא רק הבעל או הסוכר, אלא יכול להיות מפעיל אחר. זה יכול כל מפעיל. אני מציע להשאיר את המלה "מפעיל" בלי הגדרה.

מר מינצוץ: בסעיף 11, בין כל האלמנטים הנהנים מהחספינות מצוי הבעל ולא נזכר הסוכר.

החלט: למחוק את הגדרת "המפעיל".

"משה":

א. אבקוריון: האם לא כדאי להוסיף גם את המלה "קשר"?

מ. בן-פורת: האם לא כדאי להוסיף את "תכנון"?

מר גלס: מדובר במתן סמכות של בתי המשפט על פעמים מסויימים. אני מציע שנמחק "מחדל".

ב. אליעז: אנחנו רוצים לרדת אפילו לעצם העלאת הרעיון. אם שומעים שאיט מסויימים באירופה מעלה רעיון שכדאי לתכנן חטיפה - אני כבר יכול לשים עליו את היד.

מ. בן-פורת: נאמר שאנשים דיברו בבית-קפה.

היו"ר י. ש. בן-מאיר: חבר-הכנסת בן-פורת אומר שנרחיב את החוק ונקבע עונשיים כלפי אדם שחושב דאומר שאפשר לתכנן חטיפה ואחר כך חוזר בו. הדבר לא מגיע לכלל מעשה. אם זה מגיע לסלב של קשר, זה כבר מוכנס.

מ. בן-פורת: אם "תכנון" פירושו גם "קשר", אני פוותר.

ה. צדוק:  
כאשר כתבו את הסעיף הזה, התכוונו להשיג שתי מטרות. האחת לקבוע על קטר ונסיון את העונש המלא, בניגוד לחוק הפלילי. והשנייה, רצו להסיר כל ספק בגוגע לשאלה אם קטר ונסיון מכיסיים. אם הספק הזה קיים לגבי קטר ונסיון, הוא קיים גם לגבי סיוע לאחר מעשה. סיוע לפני המעשה וסיוע בטעת המעשה זה חלק מהעבירה עצמה. אני מבקש לסקול את יש צורך לכלול במפורש סיוע לאחר המעשה.

החלט: לקבל את ההגדרה "מעשה".

"ק ב ר ז י ט"

מר גלס:  
בכל מקום שדובר על "קברניט" יכולנו לדבר על "מפקד". אני מוכן לכתוב "קברניט - כמשמעותו של 'מפקד' במקודת הפרטנות".

החלט: לקבל הצעת מר גלס.

"ששח" של מדינה, לרבות -

א. אצקוריון:  
האם לא דיברנו על כך שצריך לכתוב "המוחזקים על ידי המדינה"?

היור' י. ט. בן-מאיר:  
כתוב "הכפופים למרותה". זה יותר רחב.

מר מינץ:  
זה בהתאם לאמנת סיקגו. נוסף על כך, בחוק התובלה ה אוירית 1962 שנתקבלה בכנסת, יש הגדרת טסחה של מדינה.

ה. צדוק:  
בתגובה ראשונה הייתי ממליץ שלא נעשה נסיון לשפר את ההגדרה הזאת. היא קיימת בחוק משנת 1962 בהקשר לתעופה אזרחית. ההגדרה הזאת היא נושא רגיש לא רק לגבי שטחים בדרום אפריקה, אלא גם לגבינו אנו. אני מעדיף להיאחז בהגדרה קיימת בספק החוקים, ולא בהגדרה של תעופה אזרחית מאז ומתמיד.

החלט: לקבל את ההגדרה "ששח" של מדינה לרבות-

"תאגיד ישראלי"

החלט: למחוק את המלה "כדין".

מר גלס:  
בסעיף זה מדובר גם על חברה שעיקר עסקיה באנגליה או בארצות הברית, למשל.

היור' י. ט. בן-מאיר:  
למה היא רשומה אצלנו?

מר גלס:  
היא אינה יכולה לנהל עסקים בלי להיות רשומה אצלנו. ברקליס בגן למשל.

היור' י. ט. בן-מאיר:  
זו יכולה להיות גם חברת צ'רטר. האם אינכם רוצים להחיל את החוק גם על חברה כזו?

ה. צדוק:  
אם חברה שנרשמה לפי סעיף 248 תהיה תאגיד ישראלי, הרי שכל חברות התעופה של כל העולם תפועלות בישראל יהיו תאגידים ישראליים.

היור' י. ט. בן-מאיר:  
האם זה פחות מתושב ישראלי?

מר גלס:  
פחות מתושב.

היור' י. ט. בן-מאיר:  
אני מציע להשאיר את הסעיף כפי שהוא, ומבקש להתייעץ עם שר התחבורה. אם תהיה מוסכה אחרת, תחזרו אלינו. אני חושב עכשיו על צ'רטרים.

ח. צדוק:

אני מבקש לחשוב על שני מקרים: האחד, תאגיד זר, חברת חוץ בשליטה ישראלית. המדובר בחברה שתושב ישראלי או אזרח ישראלי הוא הסליט בה, אבל היא רשומה בליכטנשטיין. המקרה השני הוא חברת חוץ שאמנם אינה בשליטה, אבל עיקר עסקיה בישראל. אני בטוח שחברת "איר פרנס" וחברות אחרות כולן רשומות בישראל. אינן יכולות לעשות פה עסקים. חברת חוץ שרשומה פה לפי סעיף 248 לא יכולה להיחשב מכוח זה עצמו כתאגיד ישראלי. אבל תאגיד שאמנם רשום במקום אחר, אבל עיקר עסקיו בישראל או תאגיד שהקונטרולה בו היא ישראלית, הם קרובים מאד במהותם לתאגיד ישראלי. יכולה להיות חברה רשומה בארצות-הברית ויש לה רשת בתי מלון בישראל. היא רוכשת או שוכרת צי של מטוסים להטסת הנוסעים לבתי המלון שלה. היא תאגיד לא-ישראלי, אבל אין לה שום עסקים בעולם במקום אחר מלבד כאן.

מר מינץ:

יש לנו הסדרים מעין אלה בשטח הספנות. האם חבר-הכנסת צדוק מתכוון לדברים כאלה?

ח. צדוק:

אני מבקש שהדבר יסקל, אם תאגידיים כאלה הם בגדר תאגידיים ישראליים.

"מצוי בכלי שיס"

מ. בן-פורת:

לאחר המלים "במקום נחיתה אחר", אני מציע להוסיף את המלים "או במקום שבו מרכזים אנשי הצוות והנוסעים לקראת השיסה והדרך בה עוברים עד המשוס".

היור"ר י. ש. בן-מאיר:

היועצים המספטיים הסבירו שזה נוגד את כל חוקי המדינות האחרות. אתה רוצה לתת לקברניט סמכות כמלון, בחדר המתנה ומקומות אחרים, איפה שהמטרה של אותה מדינה שלשת?

ח. צדוק:

אנחנו מתכוונים לכלול כל מקום שבו היתה נחיתה למעשה, אף-אם אינו מקום מיועד לנחיתות. נדמה לי שהיה רצוי לומר "מקום שבו נחת כלי השיס".

החלט: לקבל את הצעת חבר הכנסת צדוק.

מ. בן-פורת:

יתכן שהצעת חורגת ונכנסת לסמכות מדינה. אבל ההגדרה של "מצוי בכלי שיס", גם היא חורגת. הכוונה לכך שיהיה להיות מסדר "אל-אש" שמצוי במרחק של כמה קילומטרים מסדה התעופה ושם מרכזים הנוסעים ומסיעים אותם.

הצעת חבר הכנסת בן-פורת לא נתקבלה

סעיף 2

י. ארידור:

אני מתייחס לסעיף (ד) בנוסח הלבן. שעבירה שעליה הורד או נמסר. יכול להיות שהקברניט לא יהיה בעל הסמכה מספיקת מיוחדת. אנחנו צריכים לכתוב "עבירה שעליה הוא נספשו. מספיקה העובדה שעליה הוא הורד או נמסר. לא צריך להתייחס לעבירה. יכול להיות שהקברניט יאמר שהוא מוריד אותו בגלל עבירה אחת, ואחר כך היועץ המספטי יחליט שצריך להעמיד אותו לדין על עבירה אחרת. על איזו עבירה הוא נספשו, על זה לא יחליט הקברניט. נניח שאקברניט הוריד אותו כי הוא החזיק חסיש. לאחר מכן מסתבר שזה לא חסיש אלא הרואין.

מרו גלס:

מה שנצטרך לומר זה שהוא כיצע עבירה בכלי שיס.

היור"ר י. ש. בן-מאיר:

נניח שהקברניט הוריד אותו כי היה סיכור. בחיפוש נתגלה אקדח. הקברניט לא הוריד אותו בגלל האקדח, כי לא ידע על קיומו. אם מטאירים את הסעיף כפי שהוא מנוסח, אפשר להעמיד אותו למשפט בגלל הסתוללות, ואילו כוונתנו לצעמיד אותו לדין על החזקת אקדח.

מר גלס:  
דבר אחד צריך להיות ברור - העבירה שעליה מביאים אותו לדין בישראל צריכה להיות עבירה שבוצעה בכלי שים. וזה לא נאמר. אם אתה אומר שעבירה שהוא נשפט עליה, אני מוכן לקבל זאת, אבל בתנאי שייאמר שעבר עבירה שהיא לפי דיני ישראל בת ענשין ונעברה בכלי שים.

אני מוכן ללכת לקראת חבר-הכנסת ארידור ולומר: לא חשוב לי אם בכלל נמסרה, אבל בלבד שהעבירה בוצעה בשיסה.

י. ארידור: אני מסתפק בכך.

תחלש: לקבל הצעת מר גלס.

ח. צדוק:  
בסעיף 15 קבעו את העבירה של סוד אוירי, שירשיות אוירית. אנחנו רוצים לקרב אותה ככל האפשר לדיני הפירשיות הימית. על הפירשיות הימית יש סמכות לכל מדינה ללא כל סייג או זיקה שריטוראלית או סייגים שבאזרחות, להעמיד לדין. אנחנו קובעים ב סעיף 15 שאין נפקא מינא אם העבירה בוצעה בישראל או מחוצה לה או בכלי שים ישראלי או לא ישראלי, אבל כל זה יהיה כפוף לאותם סייגים שאנחנו קובעים עכשיו בסעיף 2, שהם בכל זאת סייגים של זיקה שריטוראלית או של זיקה שבאזרחות. אם אנחנו גורסים שהסוד האוירי צריך להיות ששע אוניברסלי, היינו צריכים לשני כל האמור בסעיף 2 להתחיל ולומר: עבירה לפי סעיף 15, לא חשוב איפה בוצעה וכאילו כלי.

מר גלס:  
עמדה בפנינו ברירה, או לרכז את כל החוראות בדבר הרחבת הסמכות של כתי הסשט במקום אחד, או לגבי העבירות המיוחדות שנוצרו כחוק זה לקבוע את תחולתן האקסטרטוראלית שעה שאנחנו דנים כאותן חוראות. בחרנו בדרך השנייה. כמובן שאין חכרח בכך. אם חוועדה רוצה לרכז את הדבר, נוכל לעשות זאת.

תחלש: לחוסיף לסעיף 2 (א) את סעיף 15 (ב), עבירה לפי סעיף 15, ואין נפקא מינה... סעיף ד' הוסף לסעיף ה'... והעבירה עליה חועמד לדין חיתה בת עונשין בישראל אילו בוצעה בכלי שים ישראלי.

ח. צדוק: נניח שסתברר שבכלל לא מעטידים אותו לדין?

מר גלס:  
"חורד בששח ישראל טכלי שים כאמור בסעיף 2 או נטטר לרשויות חמוסמכות בישראל כאמור בסעיף 9 לאחר שביצע בכלי שים עבירה ואותה עבירה חיתה בת עונשין בישראל אילו בוצעה בלי שים ישראלי".

תחלש: לקבל הצעת מר גלס.

ח'יר י. ש. בן-מאיר: לחבר הכנסת שלום כהן יש הצעה. (קורא).

אין תופכים להצעת חבר הכנסת כהן

סעיף 3 בנוסח חלבן סח-18 בסשטמבר

תחלש: לקבל סעיף 3 בנוסח חלבן.

ח'יר י. ש. בן-מאיר: אנו עוברים עתה על חתיקוניט שנתקבלו ב-20 בסשטמבר.

מר גלס:  
קונוונשן אומר שאם נחשף אוירון, יתנו לאנשים לצאת, יחזירו את המשען ואת המסוס לבעלים החוקיים. קונוונשן אינו מתיחס לעונש על שירשיות.

ח. צדוק:

אני מקבל את סעיף 3 החדש שבו אנחנו  
למעשה מסמלים לגבי פסעים אתה את העקרון  
של שיפוט פעיל. האם לא מספיק סנקציה הזו לגבי פסעים לפי  
פרק ג'?

ח' צדוק: ש. בן-מאיר:

כן. אני חושב שחבר-הכנסת צדוק צודק.

החלט:

לקבל הצעת חבר-הכנסת צדוק לפי פרק ג'.

החלט:

לקבל סעיף 7 בנוסח הלבן (סעיף 4 לחוק).  
לקבל סעיף 8 בנוסח הלבן.

החלט:

לקבל סעיף 9 בנוסח הלבן.

סעיף 5 לתוס'

ח' צדוק: ש. בן-מאיר:

לגבי סעיף (א), דומני שצריך לכתוב דרישתו  
אז תרשאתו.

ח. צדוק:

המלים שלפי דרישתו יכולים להתפרש כמכוונות  
לדרישה אד-הוק בזמן המעשה. אנחנו צריכים  
לכתוב לא רק זאת, אלא גם הנראות קבע. הכוונה שזה יבטל הנראות קבע קיימות  
מלבד החלטה ומחייבות כל הזמן ולא רק אזהרה הנראות שניתנו על ידי הקברניט  
במיוחד בשעת מעשה מסויים.

ח' צדוק: ש. בן-מאיר:

אולי נכתוב "חייב להייעץ לקברניט בנקשת  
אמצעי בשחון ולפעול לכל מקרה לפי הנראות

יבצע בהתאם לזו.

ג. אליעזר:

יכולה להיות סתירה בין שני הדברים.

ח' צדוק: ש. בן-מאיר:

צריך לכתוב שה"יב לסייע לקברניט, לפי דרישתו  
אז לפי הנראות שניתנו לו קודם לדרך נקיימת

אמצעי בשחון.

ח. צדוק:

הבסיס הוא הנראות הקבע ועל זה הנראות של  
הקברניט.

ג. אליעזר:

ובמקרה של סתירה?

ח. צדוק:

כמו במבא. הזקה על הקברניט שהוא נוהג  
לפי הנראות.

י. ארידור:

אנחנו יודעים שהקברניט יכול במשום בשטחים  
אלה, וחזקה עליו שהוא יודע מה הוא עושה.  
אבל אם מרחיבים זאת על הנראות שניתנו מעבר לשלישת הקברניט, אינני יודע  
אם לא נגיע לתוצאה בלתי-רצויה.

ח' צדוק: ש. בן-מאיר:

הייתי מציע להסאיר זאת כפי שזה. הקברניט  
אומר: תפעל לפי הנראות. זו הדרישה שלו.  
הוא אומר לפני הטיסה. הדרישה יכולה להיות גם לפני כן. הוא דורש  
שאת יקרה משתו - יפעלו בהתאם להנראות.

ח. צדוק:

הייתי מציע להכניס גם את הנראות, אבל  
לחת להן אופי של הנראות הקברניט. לפי דרישתו  
של הקברניט ובהתאם להנראות. הוא מורה באופן פרמליטיש לנהוג לפי  
הנראות קודם להשחון.