

פרוטוקול מס. 59

מישיבת ועדת החוקה, חוק ומשפט

תל-אביב, יום ה', כ"ג באלול, תש"ל - 24.9.1970 שעה 10.30

ב כ ח ו

חברי הוועדה: היו"ר י. ש. בן-מאיר

מ. אביזהר

א. אבקורדיון

י. ארידור

מ. ביבי

מ. בן-פורת

ב. הלוי

י. קורן

מזמנים: ג. מינץ, היועץ המשפטי, משרד התחבורה

ש. שוהמי - משרד התחבורה

מ. גלס - משרד המשפטים

מזכירת הוועדה: ד. מלחי

רשמה: א. דגבי

סדר-היום: חוק הטיס (עבירות ושיפוט),  
תש"ל-1970.

-----

חוק הטיט (עבירות ושיפוט) תש"ל-1970

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

אני מתכבד להודיע לחברי הוועדה, כי במסר לי בשם היו"ר הכנסת שבשבוע הבא לא תתקיים ישיבת המליאה, כמתוכנן. כפי שבמסר, אין הממשלה מתכוונת לבקש כינוס מיוחד של הכנסת בפגרה כדי להביא את הצעת החוק לקריאה שניה ושלישית. החוק יובא לאישור הכנסת מייד עם פתיחת מושב החורף, או אולי בשבוע האחרון של פגרת הכנסת. אני מציע שהוועדה תסיים את המלאכה.

נעבור עתה על הנוסח של הסעיפים שהוועדה בישיבותיה החליטה לתקנם או לשנותם.

סעיף 5 - סיוע על-ידי אנשי צורת ואחרים

היו"ר י.ש. בן-מאיר: מוצע לבסח את סעיף 5 (א) כדלהלן:  
"איש צורת בכלי טיס חייב לסייע לקברניט לפי דרישתו בנקיטת אמצעי בטחון".

מ. בן-פורת: אני מציע לומר: לנהוג לפי ההוראות ולסייע לקברניט בנקיטת אמצעי בטחון.

היו"ר י.ש. בן-מאיר: נציג איגוד הטייסים ביקש לא להרחיב את הנוסח.

מ. גלס: גם בענין זה החיוב לנהוג לפי ההוראות מצטמצם לאותם ענינים הדרושים לנקיטת אמצעי בטחון ולא לדברים אחרים. הוא חייב לפעול לפי ההוראות בכל מקרה, אלא שהסבוקציה המוטלת על אדם שאיבנו מקיים את המוטל עליו היא סבוקציה אזרחית. כאן הסבוקציה על אי-קיום הוראה היא פלילית. לא בנקל אנו מחייבים הוראות אלה ואומרים שאי-קיום ההוראות זוהי עבירה פלילית.

י. ארידור: אני מציע לומר: .. לסייע לקברניט לפי הנחיותיו.

מ. ביבי: אני מעדיף את הנוסח "לפי דרישתו" על הנוסח "לפי הנחיותיו". הנחיות בדרך-כלל ניתנות מראש, וכאן מדובר על דרישה שמציג הקברניט לאור מסיבות שנוצרו.

י. ארידור: המונח "הנחיות" כולל גם דרישות. אפשר לומר: לפי הנחיותיו או דרישתו.

מ. ביבי: יש סידורים והנחיות קבע הידועים לאנשי הבטחון. הקברניט איבנו מאלתר הנחיות בעניני בטחון. אני מציע לאשר את הסעיף כלשונו.

אשר להצעתו של חבר-הכנסת בן-פורת-הרי המלה "לנהוג" משאירה פתח לנקיטת פעולה שלא על דעת הקברניט. נטילת יוזמה על-ידי בודדים יכולה להיות בעוכרי הענין. אני שוב מציע לאשר את הנוסח המוצע כדי לרכז את הסמכויות בידי הקברניט ולמנוע יוזמה פרטית העלולה להכביד על הטיפול בענינים.

מ. בן-פורת: דינו של איש צורת שונה מדינו של נוסע רגיל במטוס. איש צורת יודע מהן ההוראות, ובמקרה כזה יש פעולת צורת. אולי אפשר להחליף את המלה "דרישה" במלה יותר מתאימה והולמת.

י. קורן: הביטוי "דרישה" משתמע כפעולה חד-פעמית, בעוד שהמלה "הוראות" זהו ביטוי כולל. המלה "דרישה" פוגעת אולי ברציפותם של אמצעי הבטחון. אני מציע לומר: לסייע לקברניט לפי הוראותיו..

א. אנקוריון: לגבי מה שהקברניט מצווה לעשות במקום, אני מוכן לקבל את הצעת חבר-הכנסת קורן ולומר

"לפי הוראותיו", אבל בוסח זה איבנו מכסה את כל העניין. יכול להיווצר מצב לפיו הקברניט איבנו יכול לתת הוראות, ובכל-זאת איש הצוות בדרש לפעול, והוא פועל לפי הוראות הקבע. מה מובע בעדנו לכלול כאן את הוראות הקבע? כדי לענות על הבעיה אני מציע שנכניס מחדש את ענין המפעיל שמחקנו אותו. אפשר לומר: לפי דרישתו או לפי הוראות הקבע של המפעיל. הדבר מחייב חידוש ההגדרה של המונח "מפעיל".

היו"ר י. ש. בן-מאיר: הבעיה של הוראות הקבע היא בעיה של בוסח. עלינו קודם-כל להחליט מה אנו רוצים. מוסכם על הכל שאיש הצוות חייב לסייע אם הקברניט דורש ממנו סיוע. כיוון שרצינו להכניס את הוראות הקבע, העניין העקרוני הלך ונשמט. לעתים הוראות הקבע ביותות לאו דווקא על-ידי המפעיל.

ניסיתי לנסח את הסעיף כדלהלן. הנוסח הוא אמנם ארוך, אבל איבני יודע איך לפתור את הבעיה בדרך קצרה. "בכל מקרה של צורך בבקיטת אמצעי בטחון, חייב כל איש צוות לפעול לפי הוראות הקבע הקיימות במקרים כאלה, לסייע לקברניט בכל מה שיידרש על-ידו ולציית להוראותיו".

מ. גלס: המשמעות המעשית של הרחבת ההוראה היא הסנקציה הפלילית. אם איש צוות חייב לציית להוראה כחלק מתבאי העבודה ולא עשה כן - יש לזה סנקציה במישור אחד, אזרחי. בנוסח הנוכחי מעניש איש צוות, אם באה אליו דרישה מפורשת והוא מסרב למלא אחריה, במשפט צבאי זהו סירוב למלא פקודה, להבדיל מאי-מילוי הוראה או פקודה, שלפי השיפוט הצבאי זוהי עבירה קלה יותר, עבירה שדן בה מפקד ולא בית-דין צבאי. זה מה שמבקשים להכניס פה. אם לא נעשה דבר, במקרה של אי-קיום הוראות - המעסיק את איש הצוות יוכל להפעיל בגדו סנקציות.

היו"ר י. ש. בן-מאיר: מתברר שאין פה סנקציה, אין חוק משמעת, אין בית-דין משמעתי. זה עניין למשא-ומתן בין ועד העובדים לבין הנהלת החברה. גם אי-אפשר לפטר את העובד. לא יכולים להוריד אותו בדרגה.

מ. גלס: החוק הכללי מטיל סנקציות. כאן האבחנה היא אם עובדים מסנקציה אזרחית לפלילית. השאלה היא: האם על קיום הוראה וסירוב למלא דרישה יש להטיל אותה סנקציה או האם יש לעשות כאן אבחנה מסוימת.

היו"ר י. ש. בן-מאיר: קיימת אפשרות להחיל את סעיף 75 לחוק שירות המדינה (משמעת). לבו התברר שהיום אין שום סנקציה. השאלה אם אנו יכולים להסתפק בסנקציה משמעתית שאיננה קיימת, או שאנו רוצים להרחיב זאת.

ג. מינץ: מן הראוי להעמיד דברים על דיוקם בכל הנוגע להסדרי משמעת לגבי קברניטים, אנשי צוות ודיילים באל-על. אני מתפלא לשמוע שהוועדה קובעת שאין הסדרי משמעת. זהו ענין שהנהלת החברה קובעת אותו, כשם שמפעלים אחרים קובעים אותו. לפי מיטב ידיעתי, יש הסדרי משמעת מחייבים ויש סנקציות. לא הייתי מציע לחברי הוועדה לקבוע באורח פסקני שאין הסדרים כאלה אלא אם יקבלו ראיות לכך. זו איננה סנקציה סטטוטורית, כי ציבור האוויראים הוא קטן, שלא כציבור הימאים המקיף כ-5000 איש שעבורו נתגלה צורך וגם בעשתה עבודת הקיקה מיוחדת. יש תקנות בעניני משמעת החלות על ימאים, יש בית-דין משמעתי סטטוטורי לימאים שלא במסגרת חוק שירות המדינה (משמעת). אני מסופק אם חוק שירות המדינה (משמעת) מתאים להחלה לגבי קברניטים ואנשי צוות בחברת תעופה. איבני רוצה להביע דעה בענין זה, אבל ברור שיש היום הסדרים קיימים בענין זה.

כדי למצוא פתרון לבעיה, הייתי ממליץ כי בנוסף על האמור בסעיף 5 בנוסח שהוצע על-ידי היועץ המשפטי לממשלה, תאמץ הוועדה את המלים: "או לפי הוראותיו". אז הקברניט מאמץ כל הוראות בטחון, ובכך אנו יוצאים ידי חובה בלי להכביס כאן את האלמנטים הנוספים שציין מר גלס בקשר לתחולה של דיני עונשין ועניינים חוזיים בין מעביד ועובדיו.

י. ארידור: אנו רוצים לאמץ את הוראות הבטחון של אל-על ולא של חברות אחרות, אחרת הוראות שאינן ידועות לנו תהפכנה להוראות פליליות. יכול להיות שבסתפק בנוסח המוצע היום בסעיף 5(א) האומר: לפי דרישתו ולפי הוראותיו, ואת הפתרון לגבי אל-על שם דרושה סנקציה פלילית במצא על-ידי תקנות מתאימות.

מ. בן-פורת: יש הוראות קבע, יש תדריך של הקברניט בעת הטיסה ויש מקרים המתרחשים תוך כדי קרב. השאלה היא: איך למצות את שלושת סוגי ההוראות האלה בסעיף זה? יתכן שהקברניט לא אימץ את כל ההוראות. יש הוראות שנמסרו לאיש צוות כהוראות קבע.

מ. ביבי: אני מציע לומר לאחר המלים "לפי דרישתו" - "או הוראות אחרות" כדי לכלול במסגרת זו לא רק הוראות קבע אלא גם הוראות הניתנות על-ידי הקברניט לפי המסיבות וגם הוראות בטחון אחרות.

מ. אביזוהר: הנוסח שהציע היו"ר לוקה בחסר כי לא נאמר בו מטעם מי תצאנה ההוראות. יכולה להיות כאן גם חברה פרטית או חברה זרה. יש לומר: הוראות קבע שאושרו על-ידי הרשות המוסמכת, ופירוש הדבר שחברת אל-על מגישה את ההוראות שלה לאישורו של שר התחבורה, שהוא ממונה על ביצוע החוק.

היו"ר י.ש. בן-מאיר: אנו דנים בחוק החל על כל חברות תעופה. החוק הולך בעקבות אמנת טוקיו שאיננה מסתפקת בדאגה לחברה ממשלתית. אנו רוצים ליצור אווירה. לא מדובר כאן רק בחברת אל-על, וההוראה מצטמצמת רק למקרה של צורך בנקיטת אמצעי בטחון. נציג איגוד הטייסים רוצה שבכל מקרה שאיש צוות איננו מסייע לקברניט הוא יואשם בעבירה פלילית.

החובה מוטלת על איש הצוות כאשר יש צורך בנקיטת אמצעי בטחון, לפי הוראות הקבע - ובכוונה איננו אומרים "רשות מוסמכת", אלא הוראות קבע הקיימות במקרים אלה. אני מציע לומר: לסייע לקברניט לפי דרישתו ולצוית להוראותיו.

מ. ביבי: אני מציע: לפי דרישתו או הוראות אחרות.

היו"ר י.ש. בן-מאיר: אנו עוברים להצבעה.

ה צ ב ע ה

4	-	בעד הצעת היו"ר
2	-	בעד הצעת חבר-הכנסת ביבי
2	-	בעד הצעת חבר-הכנסת אביזוהר

הצעת היו"ר י.ש. בן-מאיר - ז ת ק ב ל ה

י. קורן: הקברניט שולט על הכלי. במקרה זה מי מהווה את הכתובת היחידה והבלעדית?

היו"ר י.ש. בן-מאיר: הקברניט הוא השליט באותו זמן.

י. קורן: לפי הנוסח שנתקבל, יש כאן כתובות מקבילות. כוחו של הקברניט הוא בריכוז כל הסמכויות. בנדון זה הניסוח של הסעיף צריך להיות ברור.

היו"ר י.ש.בן-מאיר:

יש גם הוראות הניתנות לקברניט.

י. קורן:

ברגע שהקברניט מקבל את השליטה על כלי הטיס, הוא הקובע; הוא צוהג בעצמו ודואג לכך שאחרים ינהגו בהתאם להוראות הקבע.

היו"ר י.ש.בן-מאיר:

יש הוראות קבע, אנשי הצוות חייבים להושיט לו את כל הסיוע, אם הוא דורש סיוע, והם

חייבים לציית להוראותיו.

י. קורן:

אני מציע את הנוסח הבא: בכל מקרה של צורך בנקיטת אמצעי בטחון, חייב כל איש צוות לסייע לקברניט לפי דרישתו ולפעול לפי הוראות מחייבות אחרות, לרבות הוראות הקבע, תוך ציות להוראות הקברניט.

היו"ר י.ש.בן-מאיר:

אני מוכן לקבל את ההצעה. חבר-הכנסת קורן רוצה להבטיח שאם יש סתירה בין הוראת הקברניט והוראות אחרות - הוראת הקברניט קובעת.

הנוסח שהוצע על-ידי חבר-הכנסת קורן לסעיף 5(א) - נתקבל

סעיפים 5(ב) ו-5(ג) בנוסח המוצע - נתקבלו.

סעיף 6 - הודעה על מעצר

היו"ר י.ש.בן-מאיר:

אני מציע להקדים את המלים "במידת האפשר" ולומר: "יודיע הקברניט על המעצר ועל סיבתו במידת האפשר במהירות האפשרית".

מ. ביבי:

בסיפא אני מציע להשתמש בלשון עבר ולומר: "של המדינה שבה הוא נחת".

י. ארידור:

נוסח זה מתפרש כאילו מדובר במדינה הראשונה שבה הוא נחת, בעוד שהמטרה שלנו היא לאפשר כמה אפשרויות מקבילות. אני מציע לומר "של מדינה" או "במדינה בה הוא נחת".

היו"ר י.ש.בן-מאיר:

לפי התרגום של נוסח האמנה צריך לומר "של מדינה" ולא "של המדינה" (בלי ה' הידיעה). אני מציע למחוק את המלים "שבה הוא נחת" ולהסתפק בנוסח "של מדינה".

מ. גלס:

היה דיון ענייני בסעיף זה, ומה שמוצע עכשיו זו רביזיה ולא תיקון נוסח. היה דיון בשאלה אם יש להודיע לכל מדינה שבה נוחת כלי הטיס, או אם תהיה ברירה לקברניט לבחור לעצמו את המדינה. בעת הדיון טען חבר-הכנסת ארידור את הטענה שהוא מעלה היום, והצעתו לא נתקבלה, אנו פועלים במסגרת האמנה, ושם מדובר פעמיים על המדינה ("guet state"). האמנה מחייבת את הקברניט, בבואו לנחות במדינה כלשהי, להודיע לרשות המוסמכת של אותה מדינה. לי היה רושם שבתום הדיון הענייני בנושא זה, נתקבלה החלטה. מה שנעשה עכשיו זה לא תיקון נוסח, אלא תיקון מהותי ויסודי. אם אנו רוצים לקבל את האמור באמנה, אין באפשרותנו לשחרר את הקברניט מהודעה כזו לאותה מדינה. מה תהיה התוצאה? על כן מדובר בסעיפים אחרים.

מ. ביבי:

אני מציע נוסח יותר מצומצם, שיש בו כל האלמנטים הכלולים באמנה. לאחר המלים "בעת הנחיתה" יבוא: יודיע הקברניט לרשות המוסמכת של מדינה (או: במדינה) על המעצר ועל סיבתו במהירות ובמידה האפשריים לפני נחית כלי הטיס.

מ. גלס:

זהו תיקון מהותי המנוגד לרוח האמנה. האמנה מחייבת להודיע לשלטונות של אותה מדינה שבה רוצים להנחית את כלי הטיס.

שוהמי:  
בחוברת הכחולה היה כתוב: "המדינה הראשונה שבה הוא עומד לנחות". הנוסח שונה כדי להבהיר הכוונה היא לאו דווקא למדינה הראשונה, אלא זו יכולה להיות גם המדינה אחרונה.

אבקורינן:  
יש אמנה וצריך לכבד אותה, ובענין זה באמרו באמנה דברים ברורים מאד. האמנה דורשת כי מקרה כזה יודיעו למדינה שבה הוא נוחת. אני בגד טשטוש נוסח החוק. חוק צריך להיות ברור ומפורש.

יו"ר י.ש. בן-מאיר:  
מה שהציע חבר-הכנסת ביבי תואם את האמור באמנה: יודיע הקברניט לרשות המוסמכת של

דינה שבה הוא נוחת.

הלוי:  
הכוונה היא שהקברניט יודיע על המעצר במהירות האפשרית, ואם אפשר לפני הנחיתה

אותה מדינה.

הוחלט: סעיף 6 ינוסח כדלהלן:  
" . יודיע הקברניט על המעצר ועל סיבתו במהירות האפשרית, - ובמידת האפשר לפני נחיתת כלי הטיס, - לרשות המוסמכת של מדינה שבה הוא נוחת."

עיף 7 - הפסקת המעצר

הלוי:  
האם אין זה משתנה או תלוי בהגדרה של טיסה?

אתמול דנו בכך ועשינו תיאום.

מתי הוא יפסיק להיות בטיסה?  
הלוי:

יו"ר י.ש. בן-מאיר:  
כאשר הוא פותח את הדלתות כדי לבצע ירידת

נוסעים. וההגדרה היא: כאשר נוסע יורד ופית בדרך הרגילה.

סעיף 7 בנוסח המתוקן - בתקבל

סעיף 8 (א) בנוסח המתוקן - בתקבל

סעיף 9

קיבלנו את סעיף 18 (א).

גלס:

יו"ר י.ש. בן-מאיר:  
נחזור לסעיף זה בתום הדיון.

סעיף 10 - הודעה על הורדה ומסירה

יו"ר י.ש. בן-מאיר:  
בסעיף 10 (ב) יתוקן הפיסוק כדלהלן:  
" . ההודעה תפרט את נימוקי המסירה או את

סיבות ההורדה ותינתן בהורדה - עם הורדתו של האדם או עד כמה שאפשר מן לה; ובמסירה - לפני הנחיתה או עד כמה שאפשר מיד אחריה."

בן-פורת:  
אפשר לרכז את הסעיפים שלא יחולו על כלי טיס צבאי.

גלס:  
חשבנו שמוטב ללכת בדרך זו מאשר בדרך של הפניה.

סעיף 10 בנוסח המתוקן - בתקבל.

סעיף 14א. (אחרי סעיף 14) - עבירת חוץ

מ. גלס:

סעיף זה מאחד כמה הוראות שנחקרו. ראשית, הוא מפנה לסעיף בחוק הפלילי שדיברנו עליו מספר פעמים לפיו אי-קיום הנראה סטטוטורית זוהי עבירה. אם הקברניט חייב לתת הודעה עוד בהיותו בכלי הטיס ואיבנו בותן אותה, לפי החוק הכללי הוא יתן את הדין בישראל על מחדל זה. יש מקרים בהם הקברניט צריך לתת הודעה לאחר שהוא ירד מכלי הטיס. באותם מקרים שהוא איבנו מקיים הנראה זו, אי-אפשר להביאו לדין על מחדל זה.

היו"ר י.ש. בן-מאיר:

נציג האיגוד ביקש לכלול סעיף עונשין על אי-ציות. אמרנו כי בסוף החוק נכניס סעיף עונשין לגבי כמה עבירות, והוא יענה גם על הבעיה של זרון.

כ. הלוי:

למה לא בכלל בסיפא גם המעשה ומדובר רק על "אותו מחדל"?

מ. גלס:

מדובר כאן בראש וראשונה על אי-קיום ההנראה בדבר מתן הודעה לשלטונות.

היו"ר י.ש. בן-מאיר:

בסוף הדיון נבחן אם להכניס במפורש עונשין בסעיפים אלה. בלי כוונה רעה מוצע עונש כזה; זה לא אומר שאם יש כוונה רעה לא חל עונש יותר חמור. על הנוסח של הסיפא יש לשאול את חוות-דעתו של מר שלי.

סעיף 11 - חסינות

מ. גלס:

אמרנו שנדון בשאלה שמא יש להוסיף כאן אנשים אחרים.

היו"ר י.ש. בן-מאיר:

היתה הצעה לכתוב "שוכר" במקום "מפעיל".

מ. גלס:

בשעת חרום יש אפשרות של תפיסת כלי טיס מכוח סמכויות שעת חרום. תפיסה כזו לא תהפוך את האדם המפעיל את הכלי לשוכר. בניה שאלה יהיו שירותי המדינה. במקרה כזה המדינה איננה בעל ולא שוכר; היא יכולה להיות המפעילה את הכלי מכוח סמכויות סטטוטוריות. אינני מתנגד להוספת "שוכר" לפני המפעיל.

היו"ר י.ש. בן-מאיר:

ומה יקרה אם התופס יהיה המפעיל. האם עובדה זו תקנה לו חסינות? התופס הופך למפעיל של הכלי, הוא בותן הנראה, יורה ופוגע באנשים.

מ. גלס:

הוא איבנו פועל לפי הנראה פרק זה.

י. ארידור:

לא ענינו כאן על בעיית הרכוש.

היו"ר י.ש. בן-מאיר:

הוחלט שאין לנו ברירה..

י. ארידור:

יתכן שיש פגע אדם הפגיעה האישית. בפרק זה,

היו"ר י.ש. בן-מאיר:

גם לגבי צד שלישי אין לנו דרך..

י. ארידור:

הנוסח איבנו עונה על מה שהוועדה רוצה. אני מציע שננסה למצוא דרך ולא בסתפק בכך שהיועץ המשפטי אומר שאין דרך.

היו"ר י.ש. בן-מאיר:

אתה רשאי להציע הצעה.

י. ארידור:

יתכן שייפגעו אנשים שאינם חוטפים ולא תהיה אחריות של חברת ביטוח.

מ. גלס:  
אמרנו שאיבנו יכולים להשאיר את הביטוח בתוקף ולשחרר את האיש שעשה את המעשה מאחריות

זל.

י. אנקוריון:  
בשאיך זאת לפוליסה של הביטוח.

היו"ר י.ש. בן-מאיר:  
ביטוח ישיר קיים. חבר-הכנסת ארידור טוען לאחריות של המפעיל. חברת הביטוח מבטחת את המפעיל. כיוון שהמפעיל לא יהיה אחראי, גם חברת הביטוח לא תהיה אחראית.

ב. הלוי:  
אני חושב שאין צורך בשום סייג. זוהי חסינות אישית לאדם שפעל בהתאם לחוק מיוחד. הוא צריך להיות מחוסן גם מפני עונש וגם מפני אחריות לנזק כספי. אנו קובעים שאדם הפועל בהתאם לחוק לא יסבול, לא יחוייב לשלם נזק. (י. ארידור: זה משחרר את חברת הביטוח שלו.)

ג. מינץ:  
לקחתי דברים עם אנשי אל-על על סדרי הביטוח. החבות של חברת הביטוח, כולל חברת אל-על, היא חבות לפי חוק. אם המפעיל, אם חברת התעופה איננה אחראית, אין כל אפשרות שהמבטח ישלם; קיימת אפשרות שהבוסע יבטח את עצמו בנפרד. אבל מבחינת האחריות של החברה כמבטח - לא תוכל להועיל מאומה. אם יהיה סעיף כזה, החברה תציג את התנאי כי במקרה כזה היא לא תהיה אחראית. חברת אל-על איננה חולקת על כך. באשר לרכוש - חברת אל-על בדעה שצריך להיות כיסוי לחסינות גם לנזקים הנגרמים לרכוש. אנו סבורים שסעיף זה כולל גם נזקים הנגרמים לרכוש. פעולות שנעשו לגבי אדם, כפי שנאמר כאן, יש להן השלכה הן לגבי גופו והן לגבי רכושו. אני חושב שזו צריכה להיות הכוונה.

מ. בן-פורת:  
לדעתי לא צריך להבחין בין אדם שנפצע במטוס, שזוהי טריטוריה ישראלית, לבין כל אדם שנפגע בגבול ישראל. קיים חוק המכסה אותו מבחינת הפיצויים שהוא זכאי להם.

ג. מינץ:  
חוק מס רכוש וקרן פיצויים מכסה מקרים אלה.

א. אנקוריון:  
היה רצוי שנדע מה אומר החוק בדיון.

מ. גלס:  
נזק לרכוש מוגן על-פי האמנה. לדעתי כוונת האמנה היא, שאדם אשר גרם נזק לרכוש כדי להגן על המטוס ונוסעיו - פטור.

י. ארידור:  
הרחבת האמנה מותרת. אפשר למחוק את המלים "לגבי אדם".

מ. גלס:  
כל המעשים שנעשו לפי פרק ב' הם מעשים שנעשו לגבי בני-אדם: מעצר או אמצעי בטחון אחרים. אם הוועדה סבורה שיש להוסיף נזק לגוף או לרכוש - אפשר להוסיף זאת.

מ. ביבי:  
האם החלטנו להשאיר את המלה "מפעיל"?

א. אנקוריון:  
מוצע לומר: בעל כלי הטיס, שוכרו או מפעילו.

מ. ביבי:  
אני מתנגד למחיקת המלה "מפעיל". אני סבור שצריך להשאיר מלה זו אפילו בהגדרת כדי לאפשר את הפירוש הרחב ולכסות אפשרויות יותר רחבות העלולות להסתמן; בוודאי שאין למחוק את "המפעיל" בסעיף זה, אפילו אם מוסיפים את "השוכר".

מ. גלס:  
יכול להיות שהשלטונות יתפסו את כלי הטיס וימסרו אותו להפעלה לגוף שלישי.

מ. ביבי:  
אינך יכול להכניס מושג ללא הגדרה.

מ. גלס: הייתי מוכן להגדיר באופן ממצה מזה "מפעיל" לו יכולתי; אבל אני סבור שיהיה זה מן התבונה כי במקרים שבהם תתעורר השאלה - יפרשו את סעיף החסינות בהקשר לאמור באמנה, שם מדובר על מפעיל. לי נראה כי בחוגי התעופה ידוע מזה "מפעיל" של כלי טיס (Operator) . אני מתקשה למצוא הגדרה ממצה. גם ההגדרה שהוצעה מלכתחילה בסעיף 1 באה רק לרבות ..

ג. מינץ: אפשרות ההגדרה היא ענין לגורמים מקצועיים. אנשי משרד התחבורה אולי יכלו לסייע בכך.

י. ארידור: אפשר להשאיר זאת בלי הגדרה.

ג. מינץ: יש החלפה לצורך רגעי, יש אפשרות של שכירות, יש סידורים אחרים. אפשר להזמין אולי את המנהל המסחרי של אל-על ולבקשו להסביר מה יכול להיות כלול בהסדרים להפעלה. מאחר וגם האמנה משתמשת במושג "מפעיל", אני חושב שאין סכנה לסמוך על כך שיש למושג זה משמעות ברורה.

בתעוררה שאלה שמא ינסה מישהו לפרש את המושג "מפעיל" ככולל גם את החוטף. עמדנו בפני אותה בעיה לגבי ההגדרה של קברניט. הין דעות בוועדה שעדיף לציין בהגדרה של קברניט, שמדובר במפקד שבדיו השליטה כדין. גם כאן אפשר היה להוסיף: "מפעיל כדין". על כך נאה תשובה של חברי שמגר שאין צורך בכך. אבל אם הוועדה סבורה שקיימת אפשרות שיהיה גם פירוש כזה, דומני שזה יכול היה לתת תשובה לסוגיה מיוחדת זו. הייתי ממליץ להשאיר את המושג "מפעיל" כמוצע בהצעת החוק.

א. אנקוריין: המלים "האדם שמטעמו בוצעה הטיסה" אינן עונות על הבעיה. אני מציע שלא בשאיר את המלה "מפעיל" אלא נכניס את המלה "שוכר".

באשר לשאלה שעורר חבר-הכנסת ארידור, אני חושב שהמצב עדיין איננו מספק. הבעיה עדיין קיימת. עלינו לבקש את היועץ המשפטי להביא הצעה ממשית בנדון.

י. ארידור: אני תומך בהצעה להוסיף את המלה "שוכר" אפילו בנוסף ל"מפעיל". אני מציע למחוק את המלים "לגבי אדם פלוני" ולהוסיף את המשפט הבא: "אין בפסוק זה כדי לגרוע מחבות כל מבטח לגבי מעשה כאמור אם החבות קיימת לפי הוראות כל דין או הסכם".

הינ"ר י.ש. בן-מאיר: אין התנגדות להוספת המלה "שוכר". יש הצעה למחוק את המלה "מפעיל". אני מעמיד את ההצעה להצבעה.

ה צ ב ע ה

הצעה למחוק את המלה "מפעיל" - לא נתקבלה.

א. אנקוריין: אם כך, אנקש לתת הגדרה למושג זה.

מ. גלס: אני מבקש להעיר כי לפי פקודת הפרשנות "אדם" כולל גם חבר בני אדם מאוגד או בלתי-מאוגד.

הינ"ר י.ש. בן-מאיר: אני מעמיד להצבעה את הצעתו של חבר-הכנסת ארידור למחוק את המלים "לגבי אדם פלוני". חבר-הכנסת ארידור רוצה להכניס כאן את בעיית הרכוש. במהלך הדיון החלטנו לא לעשות זאת.

ה צ ב ע ה

ההצעה למחוק את המלים "לגבי אדם פלוני" - לא נתקבלה.

הינו"ר י.ש. בן-מאיר: אנו עוברים להצבעה על הצעת חבר-הכנסת ארידור בענין חבות כל מבטח לגבי מעשה כאמור, אם החבות קיימת לפי הוראות כל דין או הסכם.

ג. גלס: גם אם הצעה זו תתקבל, היא לא תעזור לביזוק אם לא תוסיף הוראה כי במקרה כזה הביזוק יכול לתבוע במישרין את חברת הביטוח.

י. ארידור: גבית שהיתה בשאר חבות אזרחית או שיש יריבות ישירה עם חברת הביטוח או לא - ואני מניח שאין - אני רוצה שתהיה אחריות של חברת הביטוח כלפי המבוטח.

הינו"ר י.ש. בן-מאיר: החברה היא חסינה.

י. ארידור: אני מסכים שצריך להוסיף יריבות.

ב. הלוי: בהיעדר יריבות סעיף זה ריק מתוכן. גם בנוגע לעקרון יש לי הרהורים. פה רוצים לומר שעצם המעשה מותר וחוקי והנזק שנגרם על-ידי מעשה חוקי זה איננו נופל על גורם הנזק, כמו במקרה של מתגונן שגורם נזק ואיננו חייב נפיקוי על הנזק. מדוע במקרה זה צריכה חברת הביטוח לפצות? מי שפועל בהתאם לחוק לצרכי בטחון שהגדרנו אותם איננו אחראי לנזק. למה לנו לקבוע כללים האומרים שהביזוק על-ידי פעולות בטחוניות יכול לתבוע את הנזק מחברת ביטוח שאף-פעם לא עשתה אתו חוזה, אלא עשתה חוזה עם מישהו אחר? אותו גורם אחר הוא פטור, וחברת הביטוח בעצם פטורה מכך. עכשיו אנו באים ויוצרים עילה לתביעה. זה יכול לגרום לכך שגם התוקפן יוכל לתבוע פיצוי.

הינו"ר י.ש. בן-מאיר: אם קיים ביטוח ישיר והנוסע מבטח את עצמו - הוא רשאי לתבוע. כאן מדובר על צד שלישי. אם בכלול את הסעיף שמציע חבר-הכנסת ארידור, ברור לכל שמחר כל חברת ביטוח תוסיף בחוזה סעיף האומר, שאם קיימת חסינות - חברת הביטוח איננה אחראית, או שהנוסע יעשה ביטוח מיוחד. אני חושב שמבחינה מעשית אין בכך תועלת.

אני מעמיד להצבעה את העקרון של הטלת האחריות על חברת ביטוח, כמוצע על-ידי חבר-הכנסת ארידור.

#### ה צ ב ע ה

העקרון של הטלת אחריות על חברת הביטוח - לא נתקבל.

#### סעיף 12

ג. ביבי: יכול להיות מצב לפיו ניתנה לו האפשרות לצאת אבל הוא איננו יכול לצאת בגלל

סיבות אובייקטיביות.

הינו"ר י.ש. בן-מאיר: במקום "עשרה ימים" נאמר: "זמן סביר."

סעיף 12 המתוקן - נתקבל.

#### סעיף 14

י. ארידור: אני מציע למחוק את המלים "כמי שנכנס אליה שלא כדין".

מ. גלס: אני מוכן למחוק את הסיפא.

ב. הלוי: אני מציע לומר: "לא תגרע מכל סמכות חוקית...".

מ. גלס: סעיף זה הוכנס בגלל הוראה מקבילה באמנה. אפשר לומר: "סמכות כדין".

היו"ר י.ש. בן-מאיר: בסעיף זה ייאמר: ". לא תגרע מכל סמכות הניתנת לפי כל דין."

הוחלט: למחוק את המלים "כמי שנכנס אליה שלא כדין";  
לאחר המלה "סמכות" יבוא: ".הניתנת לפי כל דין."

סעיף 14 המתוקן - ג ת ק ב ל

סעיף 15(א)(2)

מ. גלס: כאן למונח "מפעיל" יש משמעות אחרת.

מ. בן-פורת: אני מציע לומר: המפעיל או המחזיק כלי טיס לאחר שנתפס.

א. אנקוריין: אני מציע לא להשתמש במלה "מפעיל" אלא לומר "מטיס".

ג. מינץ: את המלה "מטיס" יפרשו בצורה מצומצמת.

היו"ר י.ש. בן-מאיר: בהצעה המקורית נאמר "המשתתף מרצונו".  
אם הקברניט, כתוצאה מאיומים אלה, ממשיך להפעיל את הכלי, הוא עובר עבירה?

מ. גלס: בענין זה חל סעיף 17 לחוק הפלילי. היועץ המשפטי הסביר מדוע אין צורך במונח "מרצונו" והסתמל על אותו סעיף בחוק הפלילי.

היו"ר י.ש. בן-מאיר: אינני יודע אם סעיף זה חל על חוק מיוחד שאיננו חוק פלילי.

מ. גלס: בחוק סדר הדין הפלילי משנת 1965 תוקנה פקודת החוק הפלילי על-ידי הוספת סעיף האומר, שההוראות בחלק הכללי של פקודת החוק הפלילי חלות על כל עבירות על-פי כל דין בישראל. ההוראה שבפקודת החוק הפלילי (סעיף 17) חלה אוטומטית גם על עבירות לפי חוק זה.

מ. אביזורה: השאלה אם יש צורך להשמיט את המלה "מרצונו".  
מדוע נמחקה מלה זה?

ב. הלוי: סעיף 17 איננו חל על עבירות נגד המדינה שעובשן מוות. יש הצעה להטיל עונש מוות על עבירה זו. זוהי כבר סיבה להחזיר את המלה "מרצונו".

היו"ר י.ש. בן-מאיר: "משתתף" זהו מונח הרבה יותר רחב. מדוע לא להשאיר את המלים "משתתף מרצונו"?

ג. מינץ: אין לי סמכות לשנות את הנוסח שהוגש על-ידי היועץ המשפטי.

א. אנקוריין: אני מציע להוסיף: "או בשליטה בו.."

מ. ביבי: אני מציע להשאיר את "המחזיק בו" גם אחרי שכלי הטיס נחת.

ג. מינץ: הנוסח המקורי היה סביר בעיני. הטעם לשינוי שהציעה הוועדה בדיוניה היה הרצון לא לשים את הדגש על ההשתתפות אלא לשים קודם-כל את האצבע על מי שמחזיק ולהוסיף עליו את המשתתף במעשים אלה. דוממי שזה היה רוח הדברים שנאמרו בוועדה לגבי סעיף זה.

היו"ר י.ש. בן-מאיר: אפשר לקבל נוסח האומר: "המשתתף מרצונו בהחזקתו או בהשתלטות עליו.."

ב. הלוי: לשם מה הסיפא שיש בה חזרה על האמור קודם לכן?

מ. גלס:  
באשר להשתתפות באקט ההשתלמות, היא מכוסה בסעיף קטן (1) בתוספת סעיף 23 לפקודת החוק הפלילי. באשר להשתתפות בעצם השימוש בכלי ובשליטה עליו, לאחר שמישהו השתלט על הכלי - זה צריך למצוא את ביטויו בסעיף קטן (2).

א. אנקורירן: הצעתי לומר " בשליטה בו. "

ג. מינץ: בפסקה (1) צריך להוסיף את המחזיק.

מ. גלס: סעיף קטן (2) מעביש את החזקה המשותפת. מישהו עשוי לטעון שאין עובש על החזקה בלעדית השתלמות על-ידי אותו אדם. בהצעת היועץ המשפטי בלי שקדמה להחזקה זו מצא הדבר את פתרונו.

י. ארידור: אפשר לומר "הלוקח חלק. "

מ. גלס: אפשר להוסיף בפסקה (2): "או המחזיק בו לבדו." היו"ר י. ש. בן-מאיר: מדוע לא לכתוב בפסקה (1) "המשתלט או המחזיק"?

מ. גלס: מדובר במקרה בו יש שני כלי טיס: האחד שודד, והשני שדוד.

היו"ר י. ש. בן-מאיר: אפשר לומר: המשתתף בהחזקתו או המחזיק בו לבדו..

ב. הלוי: אחרי ששמעתי לאיזה קושי רומזת המלה "משתתף", עלי להוסיף שלא בהוג להתחיל בשנים ואחר-כך לומר: גם אם הוא פעל לבדו. קודם דובר על אדם אחד, שהוא כולל גם רבים. לכן יש הצדקה לעבור מהנוסח "המשתתף מרצונו" לנוסח: המפעיל כלי טיס. אין להירתע מכך שלמונת זה יש מובן טכני.

היו"ר י. ש. בן-מאיר: חבר-הכנסת הלוי מציע לחזור למונח "מפעיל".

#### ה צ ב ע ה

הצעת חבר-הכנסת הלוי לחזור למונח "מפעיל" - לא נתקבלה.

הוחלט: על הנוסח הסופי של סעיף 15(א)(2) תתקיים התייעצות עם מר שלי.

סעיף 16ב. - תחולת הוראות

מ. גלס: תוכנו של סעיף זה הועבר לסעיף 2.

סעיף 16 - חבלה ואיום

היו"ר י. ש. בן-מאיר: אני מבקש לא להתייחס בשלב זה לענין העובש.

ג. מינץ: איבני בטוח אם בסעיף 14 יש התייחסות לתפיסת אנשי צוות ונוסעים ללא תפיסת מטוס.

מ. גלס: על כך יש הוראה בחוק הפלילי.

היו"ר י. ש. בן-מאיר: החלטנו שאיבנו דנים בנקודה זו.

סעיף 16א. - דין קשר ונסיון

י. ארידור: חסר כאן נסיון לשידול.

מ. גלס: זהו נסיון לשדל אדם אחר לעבור עבירה - זוהי עבירה אחרת.

היו"ר י.ש. בן-מאיר: אפשר אולי לומר: "קשר או בסיון לעבור  
עבירה או בסיון לשדל לעבור עבירה" ?  
מ. גלס: זה מיותר.

היו"ר י.ש. בן-מאיר: לפי בקשת החברים, בפסיק עכשיו את הישיבה.  
בקיים עוד ישיבה לסיכום הדיון בעוד כמה  
סעיפים. אני מציע כי בנושא העונשין נדון בישיבה הוועדה שתתקיים  
עם כינוסה של הכנסת לאחר הפגרה.

(הישיבה בנעלה בשעה 13.30)