

פרוטוקול מס' 170

מישיבת ועדת הכלכלה  
יום רביעי, ה' בחשון התשנ"ח (5 בנובמבר 1997), שעה: 11:30

<u>נכחו</u>	<u>חברי הוועדה:</u>	
	אבי יחזקאל - היו"ר	
	שלמה בן-עמי	
	גדעון עזרא	
	אברהם פורז	
	שלום שמחון	
	<u>מוזמנים:</u>	עו"ד בני רובין - משרד המשפטים
		נחום לנגנטל - מנכ"ל משרד התחבורה
		עו"ד גבי נאור - היועץ המשפטי במשרד התחבורה
		עו"ד עדה וייס - סגנית ליועץ המשפטי במשרד התחבורה
		רות בן ברוך - עוזרת שר התחבורה
		הרצל בן יהושע - מנהל תקציבים במשרד התחבורה
		עו"ד עובדיה קדמי - יועץ משפטי במשרד התיירות
		עו"ד דיאנה ירום - הלישכה המשפטית במשרד האוצר
		עופר לינצ'בסקי - אגף התקציבים במשרד האוצר
		מרק סופר - אגף הכלכלה במשרד החוץ
		גבי גולן - יועץ ראש הממשלה לתכנון ופיתוח
		עו"ד גדי רובין - יועץ משפטי ברשות שדות התעופה
		עו"ד מירי גרוסמן - הלישכה המשפטית ברשות שדות התעופה
		יחזקאל דסקל - סמנכ"ל תכנון ופיתוח עסקי ברשות שדות התעופה
		מנחם שרון - ראש מינהל תעופה אזרחית
		עו"ד דני יערי - ארקיע
		עו"ד זאב רגב - מנהל ביטוח ותביעות באל-על
		דייב לאופר - מנכ"ל חברת לאופר
		דני אינגליק - רכז איגוד מקצועי במועצת פועלי אילת
	<u>יועצת משפטית:</u>	אתי בנדלר
	<u>מנהלת הוועדה:</u>	לאה ורון
	<u>קצרנית:</u>	אושרה עצידה
<u>סדר-היום:</u>		הצעת חוק יישום מזכר ההבנה בין מדינת ישראל לבין הממלכה הירדנית האשמית (שימוש משותף בשדה התעופה עקבה) (הוראת שעה), התשנ"ח-1997

הצעת חוק יישום מזכר ההבנה בין מדינת ישראל לבין הממלכה הירדנית האשמית  
(שימוש משותף בשדה התעופה עקבה) (הוראת שעה), התשנ"ח-1997

היו"ר אבי יחזקאל:

אני מתכבד לפתוח את ישיבת ועדת הכלכלה של הכנסת.

אנחנו היום מתכנסים לישיבה שלא מהמניין, בגין חוק שתכליתו ההסכם עם ירדן. כל הנוכחים כאן בעד מימוש ההסכם במהירות, אם כי הדברים מצריכים דיון קפדני ומעמיק וזאת אנחנו נעשה. אני הבנתי שתכליתו של החוק הוא לבדוק תוכנית פיילוט מסוימת ואנחנו מבקשים ממנכ"ל משרד התחבורה להסביר לנו את מהות התוכנית הזו.

נחום לנגנטל:

אדוני היושב ראש, ועדה נכבדה.

הפרויקט המשותף לישראל ולירדן בשדה תעופה משותף עלה בשיחות שהתקיימו בין ראש הממשלה המנוח יצחק רבין, ואולי זו זכות מסוימת בשבוע זה לקדם את החקיקה שקשורה לפרויקט הזה, ולאחר מכן יבדל לחיים ארוכים ראש הממשלה הקודם שמעון פרס לנסיך חסן. לאחר מכן הנושא הזה גם עלה בשיחות לא מעטות בין ראש הממשלה הנוכחי למלך חוסין. כרגע זהו הפרויקט המשותף מבחינת תשתית המרכזי והמשמעותי שקיים בין שתי המדינות.

מאחר ודרום הארץ ודרום ארץ ירדן הם אזורים שיכולים להתחבר לאזור תיירותי מיוחד שהוא באופן טבעי גם מנותק ממרכזי אוכלוסין של שתי המדינות, אפשר ליצור שם שדה תעופה משותף שיוביל תיירים מכל העולם ושיהווה מרכזי אזורי גדול. זה יכול אפילו להיות כתחנת מעבר תעופתית בין המדינות עצמן בפרשת הדרכים בין המזרח הרחוק לאירופה. משום כך נכנסנו לסוגיה הזו ובדקנו את האפשרות שאנחנו נשתמש בתשתיות התעופתיות של נמל התעופה בעקבה וזה ישמש גם כשדה תעופה למדינת ישראל.

צריך להבין שיש פה דבר מאוד פרובלמטי ואנחנו נוקטים פה זהירות רבה מאוד. העיר אילת היא עיר שמתפרנסת מתיירות, רובה ככולה, וחשוב לנו לשמר את הדבר הזה לתועלתה של העיר אילת. אנחנו לא רוצים שהנושא שלפנינו יגרום לנסיגה בעיר אילת. זה האינטרס המרכזי של מדינת ישראל בתהליך הזה. יש לכך גם אלמנטים הקשורים לכלכלה ולתעסוקה הישראלית. לכן ניגשנו למשא ומתן הזה בזהירות מאוד מאוד גדולה. אנחנו גיבשנו לעצמנו את מסמך העקרונות הישראלי טרם פתיחת המשא ומתן, שהיה לי הזכות לעמוד בראשו בלווית החברים הנכבדים שכמעט כולם נמצאים כאן. ניהלנו את המשא ומתן וברוך השם עמדת הסיום של המשא ומתן היתה כעמדת הפתיחה וכל העקרונות שלנו התקבלו על ידי הירדנים.

לפני שאנחנו תוקעים יתד ולפני שאנחנו משקיעים שקל אחד בתשתיות, רצינו לבדוק האם האופרציה ניתנת לביצוע? האם ייתכן שיתוף פעולה ברמת מגדל הפיקוח, ברמת הסלוטים וברמת הבטחון של הנוסעים? לכן, קבענו עם הירדנים פיילוט במסגרת של שלושה חודשים, לצד התפעולי בלבד של העניין שבה נבדוק את הדברים. בסיכומי של דבר הנושא הזה נדון בין שר התחבורה לבין שר התחבורה הירדני וסגן ראש ממשלת ירדן. באותה פגישה הוחלט על המסגרת ולאחר מכן בקבוצות העבודה דנו איך אנחנו מתקדמים עם התהליך הזה.

בעניין הזה הגענו לאיזשהו הישג ובסיכומו של דבר הוחלט ביננו כך. ראשית, מדובר כאן רק בטיסות בינלאומיות. שנית, אין טיסות מעורבות. שלישית, בשלב הראשון ינוסו בפיילוט רק חברות ישראליות שאנחנו יודעים עליהן ושיש לנו שליטה לגביהן. קרי, אל-על וארקיע. בשלב הראשון זה יהיה רק עם אל-על.

השיטה תהיה כך. בטיסות הנכנסות ינחת מטוס אל-על בשדה התעופה בעקבה. הנוסעים והכבודה יורדו מהמטוס. אחר כך הם יוסעו במכוניות מלוות על ידי הבטחון הישראלי והבטחון הירדני. הם יעברו את מעבר הגבול ללא שהייה במעבר הגבול. הם עוברים ישירות לטרמינל אילת ושם הם עושים את CHECK IN, ולאחר מכן הם יכנסו לגבולות מדינת ישראל. כנ"ל הטיסות היוצאות. האזרחים נכנסים לטרמינל באילת ושם הם עושים את CHECK OUT. הם נכנסים לאוטובוסים והכבודה נטענת על גבי משאיות. הם מלווים על ידי שירות הבטחון והם מובלים למטוס אל-על שיחכה להם בנמל התעופה בעקבה.

#### היו"ר אבי יחזקאל:

כמה זמן מרחק נסיעה בין נמל התעופה באילת לנמל התעופה בעקבה?

#### נחום לנגנטל:

מדובר בשישה קלומטרים וזה אמור לקחת בערך עשר דקות. זו לא נסיעה ארוכה.

אדוני היושב ראש, חברי הוועדה.

בהחלט יכול להיות מצב שבו היה עדיף להגיע למצב שנעשה את הטיסות של עבדה. הרבה מאוד מהטיסות הבינלאומיות נוחות בעבדה. עבדה נמצאת במרחק של ארבעים קלומטרים מהעיר אילת, הרבה יותר משדה התעופה בעקבה. זה יהיה השלב שננסה אותו. הבעיה היא שהמטוסים שנוחתים בעבדה הם מטוסים רחבי גוף, סילוניים. על פי בקשת הבטחון הישראלי אנחנו רוצים שזה ינוסה בשלב יותר מאוחר.

תהיה ועדת מעקב שתלווה את כל הפרויקט כולו ולאחר שלושה חודשים נבחן מה קורה במהלך כל התהליך הזה ונסיק את המסקנות. יהיה טרמינל לירדנים בעקבה ויהיה טרמינל לישראלים בשטח מדינת ישראל. זה חלק מהויכוח הארוך שיש לנו עם הירדנים. אם נראה שיש מקום לדבר הלאה מבחינה אופרטיבית, נתחיל לסלול כבישים, נבנה טרמינל בצד הישראלי כפי שנקבע בהסכם. הוא יהיה פחות או יותר במקום בו היה צריך להיות שדה התעופה בין עברונה. הוא יהיה בשטח ישראל אבל יותר צפונית מהטרמינל הנוכחי. זה כבר מרחק של שלושה קלומטרים מהגבול ואז צריך לסלול כביש. אנחנו לא עושים זאת כרגע אלא רק בשלב הבא. אני רוצה להדגיש, כל עוד הדבר הזה לא יהיה ברור ישראל לא חורשת את שדות התעופה שלה בדרום ולא מוותרת על הטרמינלים שלה. ישראל גם לא יורדת מהשם הגינרי של העיר אילת בפירסומים התיירותיים שלה בקרב הסוכנים הבינלאומיים, על מנת לשמור על מעמדה המיוחד של העיר אילת בעולם כולו. אם כן, כל הדברים הללו נשמרים והם יגיעו לידי ביטוי.

תוך כדי סימום של המשא ומתן ותתימה על ההסכם, התברר לנו שבין שאר הדברים הדבר הזה מצריך תיקוני חקיקה. למשל, אם רוצים שרשות שדות התעופה תפעל בעניין הזה צריך לתקן את החוק, משום שהיא רשאית לפעול לפי החוק בתחום מדינת ישראל ועכשיו מבקשים ממנה לפעול בתחום שהוא מעבר לזה. אדוני היושב ראש, היו מחלוקות משפטיות. חלק מהמשפטנים טענו שלא צריך תיקוני חקיקה בעניין הזה וחלק טענו שכן. אנחנו החלטנו שעל מנת שנעניק את מירב התמיכה ואת מירב הבטחון לתייר שיגיע לשדה התעופה בעקבה הוא צריך להיות בטוח כך שמעמדו החוקי יהיה זהה למעמדו של תייר שנוחת בשדה התעופה באילת. אם כן מטרת החקיקה היא להשוות את המעמד של שדה התעופה עקבה למשתמש הפרטי, לחברות התעופה, ולשאר האנשים שעוסקים בזה, כמו שהם היו צריכים להתעסק עם שדה התעופה אילת.

פתחתי ואמרתי שהפריקט הזה הוא אולי חלק ממפעלי ההנצחה שאני באופן אישי ועוד אנשים אחרים יכולים לעשות בשבוע זה שמציין את מותו של ראש הממשלה המנוח יצחק רבין ז"ל. הפריקט הזה הוא חשוב מאוד ליחסים ביננו לירדנים. הוא נחתם ביני לבין עמיתי הירדני, בנוכחות שרי התחבורה.

ראש הממשלה התחייב שהדבר הזה יעשה בספטמבר. אחר כך אנחנו אמרנו שזה יהיה באוקטובר, אחר כך אמרנו להם שנעשה זאת כאילו לאחר הבחירות בירדן ואז סוכם שהדבר הזה יהיה בטיסה הראשונה שתדד לדרום מיד אחרי הבחירות בירדן. אם כן, הדבר הזה היה צריך להתבצע בסוף שבוע זה. הדבר כרגע תלוי אך ורק בתיקון החקיקה. אנחנו לא לוקחים על עצמנו את הסמכות ואת האחראיות לאותם אנשים שינחתו שם, ללא חקיקה כזו, משום שאם חס וחלילה יקרה משהו יתכן ויהיו לכך השלכות לאותם משתמשים. אנחנו רוצים לתת להם את אותו בטחון שיש להם כשהם נוחתים בשדה תעופה ישראלי, לכן יש חשיבות במהירות וביעילות הדיון ובהעברת החוק בקריאה שנייה ושלישית. כרגע אנחנו בדחייה שהיא לא מסוכנת, אך בתנאים המאוד רגישים ביננו לבין ירדן לאור כל מה שכולם יודעים, חשוב שאנחנו לא נפר עוד פעם ושלא נדחה את העניין הזה שוב. הירדנים לא מבינים מדוע אנחנו מתקשים להעביר את החקיקה הזו כשהדברים מוסכמים כבר ביננו.

אדוני היושב ראש, אנחנו התחייבנו כלפי הירדנים שביום חמישי תהיה הטיסה הראשונה. הקריאה השנייה והשלישית כבר לא תהיה לפני זה. אם הנושא הזה ידחה בעוד שבוע, נוכל איכשהו להסביר זאת לירדנים. אבל אדוני היושב ראש, אני מאוד מבקש שהדבר הזה יבוא לידי סופיות דיון ולהצבעה שנייה ושלישית בהקדם, הקדם, הקדם האפשרי, ולו בכדי שלא נעמוד במצב מביך בו אנחנו שוב דוחים את העניין הזה בגלל דברים שלא מובנים על ידי הצד השני. דחייה נוספת פירושה הוספת שמן למדורה ליחסים המאוד מאוד עדינים ביננו לבין הירדנים.

היו"ר אבי יחזקאל:

הצעת החוק באה לקריאה ראשונה ביום שני האחרון ואנחנו יושבים פה במטרה להאיץ את הצעת החוק. עם זאת, הצעת החוק הזו היא מאוד מורכבת משום שהיא כוללת הרבה מאוד סוגיות ואני לא רוצה לעשות מעשה חפוז ולהצטרף על כך אחר כך. אני נמצא כרגע בדילמה. מצד אחד, ישנה התחייבות שלטונית של הממשלה לירדנים. מצד שני, אתם מבינים שצריך לדון בכל סעיף לעומקו ולהשוות אותו עם סעיפים אחרים.

אני מראש רוצה להציע פתרון. אם תקבלו את ההצעה שאני אציע יתכן וזה אפילו יעבור ביום שני הקרוב. אם לא תקבלו את הצעתי אז אני לא יודע איך אנחנו נגיב. אני חוזר ואומר שיש כרגע הרבה מאוד שאלות שצריכות לבוא לידי ביטוי.

כיוון שמדובר בפילוט וכיוון שהשר זקוק לשם כך לגיבוי חקיקתי, ובצדק הוא צריך לקבל זאת, אין לי שום מניעה שלאחר שנדון בהצעת החוק לפרטיה בצורה מסודרת ביומיים הקרובים, קרי, ביום רביעי וביום שני, אנחנו ניתן לה תחולה של מספר חודשים, גם להתחלה וגם לסיום. אז גם יוכל שר התחבורה להביא לכאן שינויים שמתבקשים.

נחום לנגנטל:

רעיון מצוין.

עו"ד גבי נאור:

אני הייתי מציע שזה יהיה בהחלטה של הוועדה ושל הכנסת, אבל לא בחוק, משום שהחוק הזה נראה גם לירדנים.

היו"ר אבי יחזקאל:

ישנן שתי אפשרויות. ראשית, שהחוק הזה יגרר במשך זמן רב ושחברי הכנסת יעלו את הבעיות השונות שיש פה כדי שנלמד אותו בצורה טובה, או שניתן עכשיו גיבוי חקיקתי לשר ובעוד מספר חודשים נשב שוב, ובינתיים נלמד את הדברים בצורה מסודרת. מה יותר אמיתי, כן ומעמיק מזה?

עופר לינצ'בסקי:

עם כל הכבוד, אני חושב שזו תהיה טעות לעשות את זה. יש פה כמה מישורים. ראשית, מה קורה בשטח עם הפיילוט? מה הן ההסכמות עם הירדנים? איך מתחקרים את הנעשה בשטח? ומה יהיה הלאה? המישור השני הוא מה שכתוב כאן בהצעת החוק. הצעת החוק הנוכחית היא הבסיס החוקי הוא שמאפשר לנקוט בפיילוט. היא גם מאפשרת לשנות את מבנה הפיילוט ולהפוך אותה לדבר יותר קבוע. מה יקרה אם נגביל את הצעת החוק בזמן? נניח שתעבור חצי שנה שבסופה אין החלטות. התוצאה של כך תהיה שעוד שישה חודשים ויום אחד, לא יהיה כלום עם הירדנים. אני לא מבין מדוע זה צריך להיות מוגבל בזמן בחקיקה ראשית.

גבי גולן:

אנחנו פועלים פה על פי החלטת ממשלה. הממשלה היתה ערה לבעיות שהיושב ראש מציג ולבעיות נוספות, ולכן קבענו פיילוט. אנחנו נביא את הנושא הזה לממשלה בגמר הפיילוט. זה לא יתקדם עד שלא נדון בכל הנושאים. יחרה מזו, יש הבטחה כתובה של ראש הממשלה, בחתימתו, לתושבי אילת ולאלה שחשים עצמם נפגעים, שמסבירה את הדברים האלה. אני חושב שהכנסת צריכה לאפשר לנו למצות את הפיילוט ולאחר מכן נוכל להביא לוועדה הנכבדה הזו את התוצאות ונחליט כיצד ממשיכים.

היו"ר אבי יחזקאל:

אתם מדברים על פיילוט של שלושה-ארבעה חודשים. אני אומר שאני אתן תחולה לחוק מעבר לשלושה-ארבעה חודשים. כלומר, פרק זמן שכן תהיה ישיבת ממשלה וכן ידונו, קרי, פרק זמן של חצי שנה או שבעה חודשים, כדי שניתן את הגיבוי החוקי לנושא הזה ובסופו של דבר אחרי כל התהליך אתם תבואו לכאן.

עו"ד גבי נאור:

הכנסת היא סוברנית ומה שהיא תחליט היא תחליט. אני מבקש רשות מהוועדה לחזור לממשלה.

היו"ר אבי יחזקאל:

אם אתה אומר שאתה רוצה לחזור לממשלה אני יכול לומר שהישיבה נעולה ושנחזור לממשלה. שר התחבורה ומנכ"ל משרדו פנו אליי, ובצדק, וביקשו ממני להאיץ את העניין. גם אנשי משרד ראש הממשלה ואנשי הרשות התקשרו אליי.

עו"ד גבי נאור:

זה שינוי שיכול להיות משמעותי בקיום החוק. אין לי מספיק הנחיות ואני מבקש לרשום הסתייגות מההצעה.

היו"ר אבי יחזקאל:

האם לא היה ראוי שוורסיה כזו, כפי שהוצגה פה על ידינו, היתה יכולה להיות מוצגת על ידכם מראש כפתרון?

עו"ד גבי נאור:

אם היה מדובר בשירות פנים ארצי אז יתכן שההצעה היתה מתקבלת ללא בעיה. כאן מדובר ביחסים עם מדינה זרה, ידידותית, ואנחנו כאילו שמים בסד את כל הפיילוט הזה.

מרק סופר:

אני חושב שההצעה היא הצעה טובה מאוד. אני לא חושב שתהיה לנו בעיה עם הירדנים בנושא הזה משום שאני חושב שאפשר לומר להם בדיוק מהי הבעיה שיש לנו עכשיו עם החקיקה ולדעתי הם יבינו אותה היטב. אני מוכן להעביר את הדבר הזה לירדנים אפילו לפני שתעשו את זה כדי שהם לא יופתעו על ידי קבלתו. לפי דעתי זו הדרך הנכונה לעשות את זה.

הנושא הזה הוא לא רק חשוב לירדנים ואני מוכרח להגיד שאחרי סוגיית המיס, הפרויקט הזה הוא הפרויקט הזה הוא החשוב והחיוני ביותר ליחסים ביננו לירדן. ישנו עוד נדבך והוא הנדבך האמריקאי. האמריקאים לוחצים משום שעבורם זהו נושא חשוב מאוד. בשבוע הבא תתקיים ועידת דוחא בקאטר והנושא הזה יעלה שם בגדול. חיוני מאוד שאנחנו נהיה אחרי הטיסה הראשונה, אחרת אנחנו נהיה בעוד משבר עם ירדן שגם לא ימצא חן בעיני האמריקאים. לכן יש לנושא הזה חשיבות רבה.

דני אינגליק:

במקביל להתקדמות בתהליך צריך לקחת בחשבון גם תסריטים פחות סימפטיים מבחינת ציבור העובדים בעיר אילת שכבר מתרחש בה אפקט הדומינו. בחדר הזה דנו במשבר בנמל אילת. יש בעיר פיטורים המוניים, עסקים נסגרים. יש בעיר בעיה כלל עירונית ואני רואה את העובדים שמתדפקים על פתח מועצת הפועלים יום יום. במעגל הרחב 1000 משפחות הולכות לאבד את מקום הפרנסה שלהן. המשפחות האלה נמצאות במצב של אי-ודאות. את אותן משפחות לא מעניין הליך כזה או אחר. הן רוצות היום לקבל תשובות. צריך לעשות זאת בצורה מקבילה, לחשוב על פתרונות לטווח הקצר והארוך וליידע את ציבור העובדים. אני חוזר ומציע להיזהר מאפקט הדומינו שכבר קורה בעיר.

היו"ר אבי יחזקאל:

מר אינגליק, אז אתה מבין מדוע אני רוצה פיילוט, משום שאם יש בסופו של דבר יש טענות לנושא העובדים אז שנוכל לשמוע עליהם. גם אתה צריך לתמוך בי.

דני אינגליק:

ההערה היתה במקום.

עו"ד דני יערי:

אנחנו עקרונית מקבלים את ההצעה של היושב ראש, אבל היושב ראש לא אומר לנו היום: זה ראה וקדש.

היו"ר אבי יחזקאל:

אני אמרתי שאנחנו נעשה היום דיון ואני מבקש שביום שני יהיה דיון נוסף שבו תערכנה גם ההצבעות, משום שאנחנו לא רוצים לפגוע בירדנים ולא באל-על ולא בארקיע.

נחום לנגנטל:

מאחר ומשרד החוץ אמון על היחסים הבינלאומיים ואם באמת זה לא מפריע שהזמן יתוחם אז אני חושב שאפשר לקבל את העיקרון. מאחר והעיקרון מקובל אני רק מבקש מהיושב ראש לא להיות תגרן איתנו בחודשים.

היו"ר אבי יחזקאל:

חס וחלילה.

נחום לנגנטל:

אני מבקש ממך שתיתן לנו 360 יום לצורך העניין הזה, כדי שזה יראה כלפי הירדנים.

היו"ר אבי יחזקאל:

אני רוצה להיראות גם כלפי אחי וגם כלפיך.

אני חושב שההצעה שאנחנו הולכים על תיחום היא הצעה מצוינת. אתם אמרתם ארבעה חודשים פיילוט, לכן המועד של חצי שנה הוא מועד פנטסטי.

נחום לנגנטל:

אני צריך לגמור את עונת התיירות.

היו"ר אבי יחזקאל:

אני אומר חצי שנה ומנכ"ל משרד התחבורה אומר שנה. אני מבקש לרשום 9 חודשים.

עו"ד עובדיה קדמי:

צריך להתחשב בעונת התיירות.

היו"ר אבי יחזקאל:

לכן 9 חודשים זה פרק זמן סביר.

עפר לינצ'בסקי:

אני מבקש לרשום הסתייגות שר האוצר על התיקון הזה.

אתי בנדלר:

אני מבקשת להעביר לי את זה בכתב בחתימת השר.

עו"ד עדה וייס:

[ קוראת את הצעת חוק יישום מזכר ההבנה בין מדינת ישראל לבין הממלכה הירדנית ההאשמית (שימוש משותף בשדה התעופה עקבה) (הוראת שעה), התשנ"ח-1997 - מטרת החוק ]

"מזכר ההבנה" - מזכר ההבנה האמור בסעיף 1 על נספחיו. " הוא יפורסם בכתבי אמנה.

אתי בנדלר:

אני מבקשת לדאוג שזה יפורסם לפי יום שני בצהריים כדי שאני אוכל להכין את החוק לקריאה שנייה ושלישית עם איזכור.

הינו"ר אבי יחזקאל:

יש לנו פה בעיה טכנית שאתם צריכים לטפל בה.

עו"ד גבי נאור:

לדעתי, תהליך האישרור של מזכר ההבנה הזה עבר גם את התהליך של אישור החוק עצמו.

אתי בנדלר:

אני יצאתי מתוך ההנחה שמזכר ההבנה אושרר על ידי הממשלה וכל מה שחסר הוא הפרסום שלו בפועל בכתבי אמנה.

עו"ד גבי נאור

בסדר. אני חושב שכוונת משרד המשפטים היתה לפרסם את שניהם ביחד.

אתי בנדלר:

איך אפשר? אחד מתפרסם בספר חוקים והשני בכתבי אמנה.

עו"ד גבי נאור:

בסדר, אבל באותו יום לפרסם את שניהם.

אתי בנדלר:

אני מבקשת תשובה עד ליום שני בעניין הזה.

עו"ד גבי נאור:

אתי, זה ברור שהחוק לא יכול להתפרסם בלי מזכר ההבנה מפני שאין לו שום משמעות.

אתי בנדלר:

עו"ד נאור, זה עניין טכני וחבל להלאות עכשיו את הוועדה בכך. אנחנו נדבר על כך אחר כך.

עו"ד גבי נאור:

בדרך כלל מזכר הבנה ברמה הזו לא מתפרסם בכתבי אמנה, אבל מכיוון שמדובר בחוק פיילוט שהוא הוראת שעה וזמני וכולו בא ליישם את מזכר ההבנה, הוחלט ששניהם יתפרסמו. ההיגיון אומר ששניהם יתפרסמו בעת ובעונה אחת, מפני שאם אחד לא יתפרסם אין טעם שאת השני נפרסם. יוצא שלפי הדרישה מפרסמים מזכר הבנה עוד לפני החוק.

אני לא אומר שזה פסול, גם זה אפשר, אבל הכוונה היתה ששניהם יתפרסמו בעת ובעונה אחת. בכל מקרה, אנחנו נדבר עם משרד המשפטים ואם זה רצון הוועדה נפרסם את זה בכתבי אמנה.

אתי בנדלר:

כשמתפרסם בספר חוקים דבר חקיקה כלשהו והוא מפנה למסמך אחר, צריך להיות איזכור לקורא בחוק היכן זה יתפרסם, וכתבי אמנה באופן כללי זה לא איזכור מספיק.

עו"ד גבי נאור:

יהיה איזכור ספציפי.

אתי בנדלר:

עו"ד נאור, אני אומרת שהעניין צריך להיות מוסדר לפני יום שני.

היו"ר אבי יחזקאל:

הנושא הזה צריך להיות מוסדר עד יום שני. אנחנו עוברים לסעיף הבא.

עו"ד עדה וייס:

[ קוראת את הגדרת "שדה תעופה", "נוסע נכנס", "נוסע יוצא", ו"עובד". ]

אתי בנדלר:

יש לי שאלה לגבי הגדרת "עובד". האם עובד של מגן דוד אדום יחשב לעובד לעניין הזה, אם הוא יוזעק למקום? האם בכלל מתאפשר לזמן אותו?

עו"ד גבי נאור:

אם הוא פועל מטעם גוף, לדעתנו כן.

גדעון עזרא:

האם זה כולל צבא?

עו"ד גבי נאור:

כל מי שפועל מטעם גוף ליישום מזכר ההבנה. השאלה לגבי הצבא זה אופרציה קצת מסובכת ואני לא רוצה להיכנס לזה.

גדעון עזרא:

מה יקרה אם יהיה פיגוע מיקוח?

עו"ד גבי נאור:

זה לא מוסדר במזכר ההבנה.

יחזקאל דסקל:

אנחנו הגענו להסכם בטחון די מרחיק לכת.

גדעון עזרא:

מבחינת הבדיקות.

יחזקאל דסקל:

לא רק הבדיקות, אלא עצם הפעילות שלנו בשטח הירדני. היתה פה סוגיה מאוד כבדה של כוחות בטחון ישראלים שפועלים בשטח סוברני ריבוני. בתחום הזה הם הלכו לקראתנו והם למעשה מאפשרים לנו לתת את כל רמת הבטחון כפי שמאיר דגן ואנשיו חשבו לנכון לקבל, סיורים שלנו, אנשי בטחון שלנו, אוטובוס שלנו, הכל מוסדר. לא נכנסנו לסוגיה של פיגוע מהסוג הזה.

גדעון עזרא:

למה? זה לא בסדר. אם אתה מזהה מראש שיש לך בעיה ואתה לא נכנס אליה, אז זה לא נכון.

יחזקאל דסקל:

מי שניהל את הסוגיה הבטחונית ביד רמה הוא מאיר דגן. אנחנו סומכים עליו שהוא יודע לאיזה תחומים להיכנס.

גדעון עזרא:

אני לא מדבר על דבר לא הגיוני. זה לא דבר שלא היה.

בדברי ההסבר בסעיף 3 כתוב: "איש בטחון כמשמעותו בחוק הטיס". אני לא יודע למה הכוונה.

שלום שמחון:

אני הבנתי שהטיסות שיגיעו לשם הן בדרך כלל טיסות של אזרחי חוץ.

נחום לנגנטל:

רק אזרחי חוץ.

שלום שמחון:

אם קורה משהו, אז זה מימלא בעיה גם של הירדנים, לא?

גדעון עזרא:

מה זאת אומרת, זה הבעיה גם של הירדנים?

גבי גולן:

בשלב הפיילוט אין אזרחים ישראלים.

נחום לנגנטל:

רבותי, יכול ויהיו אזרחי מדינת ישראל על הטיסות.

גדעון עזרא:

יותר מזה, יכול להיות שגם צוות המטוס ישראלי.

מנחם שרון:

השטח הריבוני הוא ירדני. הירדנים הסכימו בנושא הבטחון לתת סמכויות לגורמים ישראלים באותה מידה שמוסכם עליה, כמו שמוסכם היום בטיסה של אל-על בעמאן. בתוך עמאן הם נתנו לרשויות בטחון ישראליות סמכויות מסוימו. כאן זה הורחב, נתנו יותר, מבלי לפגוע בסמכויות הירדניות. הסמכות העודפת של אנשי הבטחון הישראליים בשטח ירדן חייבת להיות מעוגת באיזשהו מקום. זאת מטרת החוק הזה. בנושא בטחון זה סמכות שלנו ושלהם.

גדעון עזרא:

היה לנו ניסיון ממה שקרה בארם-נהריים, כאשר הם לא נתנו לאמבולנס שלנו להיכנס. אני אומר את הדברים הללו מפני שזו אפשרות פתוחה וקיימת. אי אפשר להתעלם מהנקודה הזו. אנשי חמאס בירדן יכולים להגיע לשדה התעופה בעקבה בדרך יותר קלה מהדרך בה הם יכולים להגיע לשדה תעופה בפרנקפורט. אף אחד לא חותם לנו שום דבר.

מנחם שרון:

לכן בתכנון הסופי הטרמינל יהיה בשטח ישראל כי אין ברירה אחרת.

עו"ד בני רובין:

ההערה של חבר הכנסת עזרא היא חשובה מאוד להסכם, אבל לא לחוק. זה לא בא לידי ביטוי בחוק. מבחינת ישראל יש סמכויות לאנשי הבטחון ולאנשי הצבא לפעול.

גדעון עזרא:

אבל אמרו לי שזה לא כלפי אנשי הצבא.

היו"ר אבי יחזקאל:

חבר הכנסת עזרא מעלה בעיה פוטנציאלית והוא מבקש לדעת מה ההתייחסות שלכם ואיפה זה מעוגן.

עו"ד בני רובין:

זה לא קשור להגדרת "עובד".

היו"ר אבי יחזקאל:

נכון, זה לא קשור, אבל צריך להתייחס לנקודה שחבר הכנסת עזרא העלה.

עו"ד דיאנה ירום:

עניינם של אנשי הבטחון של רשות שדות התעופה מוסדר. אם אינני טועה אנשי צבא לא אמורים להיכנס לשטח הריבוני של ירדן, זה חלק מההסכם. יכנסו אנשים מאוד מוגדרים שסוכמו עם הירדנים. אנשי צבא עם מדים לא נכנסים לירדן.

מנחם שרון:

אנחנו ביקרנו יחד עם הירדנים בשני שדות תעופה משותפים שנמצאים בין צרפת ושווצריה.

היו"ר אבי יחזקאל:

אבל המצב הבטחוני בשתי המדינות האלה אינו דומה למצב הבטחוני שלנו.

מנחם שרון:

הגענו למסקנה שאין ברירה אלא שהטרמינל יהיה בשטח ישראל. אף מדינה ריבונית לא מוותרת על הריבוניות שלה ואתה לא יכול להכניס אנשי צבא למדינה אחרת. במקרה הזה, הם נתנו לנו סמכויות בנושאים מסוימים כגון: בדיקת דרכונים, מכס, נושאי בטחון שקשורים בתעופה.

נחום לנגנטל:

ישנן הבנות בין ישראל לירדן שלא בכדי אינן מקבלות את ביטויין באמנה בין המדינות, לא בהסכמים כתובים ולא בחקיקות, משום שאף מדינה לא מתכוונת פה לוותר על סוברניות שלה. לכן אני מציע שמאיר דגן שהיה אמון על הנושא הזה יביא את הדבר הזה לשביעות רצונכם.

היו"ר אבי יחזקאל:

אני מבקש שמאיר דגן יגיע לכאן לישיבה ביום שני הקרוב. באופן כללי ועדת הכלכלה לא דנה בסוגיות בטחון, אבל לאור השאלות שהעלה חבר הכנסת עזרא בתחום הזה ובעקבות הקונטקסט של החוק הזה, אני חושב שהנושא הזה צריך להעלות בצורה ראויה וסבירה. אנחנו לא נקבל החלטות בעניין הבטחוני.

נחום לנגנטל:

צריך לבדוק את ההיבטים של הסקירה הבטחונית.

אתי בנדלר:

אפשר לבקש שזו תהיה ישיבה חסויה, אבל ישיבה חסויה היא ישיבה שלא משתתפים בה נציגי חוץ.

נחום לנגנטל:

הישיבה צריכה להיות גם מצומצמת בסיווגים.

היו"ר אבי יחזקאל:

נכון. נראה לי שיש קשר בין הנושא הזה לבין כל מה שקשור לבטיחות הנוסעים וכדאי שהנושא הזה יעלה גם כאן.

גדעון עזרא:

אולי אפשר לבדוק את האפשרות שוועדת השרים לענייני חקיקה תבדוק את הסוגיה הזו, תדון בה ותקבל החלטה.

נחום לנגנטל:

דנו בזה. היה דיון בממשלה בעניין שבו גם אני הייתי נוכח בו והיה דיווח של מאיר דגן.

גדעון עזרא:

אחרי האירוע בנהריים אנחנו לא יכולים להישאר לא ברורים לגמרי בסוגיה הזו. האם התייחסתם לנקודה הזו?

נחום לנגנטל:

גם אני חתום על הוראות בדבר מה מותר לי להגיד ומה לא. הוא רגוע.

היו"ר אבי יחזקאל:

אני מציע שחברי הכנסת הנוכחיים, קרי, גדעון עזרא, שלום שמחון ואנוכי, נקיים כאן בכנסת ישיבה עם מאיר דגן. האם אנחנו יכולים להחליט שהישיבה תהיה פרטית?

אתי בנדלר:

אתם יכולים להחליט על הקמת ועדת משנה לבדוק כיצד מוסדר הנושא הבטחוני על פי אותה הצעת חוק.

גדעון עזרא:

מבחינתי זה מספיק אם ממשלת ישראל נתנה את דעתה ויש מסמך הבנות חסוי או משהו אחר, בנקודה הזו. אם לא לקחו זאת בחשבון אז שיקחו זאת בחשבון.

היו"ר אבי יחזקאל:

מכיוון שחבר הכנסת עזרא העלה בעיה שקשורה לבטיחות, אני מבקש שביום שני לפני ישיבת הוועדה תתקיים ישיבה של ועדת המשנה עם מאיר דגן בעניין הזה. בוועדה יהיו חברים שלושת חברי הכנסת הנוכחים ובראשה יעמוד חבר הכנסת גדעון עזרא. מי בעד ההצעה?

ה צ ב ע ה  
בעד - רוב  
נגד - אין  
ההצעה התקבלה

אנחנו ממשיכים לדון בהצעת החוק.

אתי בנדלר:

אני לא משוכנעת שהגדרת "עובד" שמופיעה כאן היא ברורה, נכונה ועונה לכל המקרים. ראשית, אני לא מכירה הגדרה של רשות ישראלית, לכן אינני בטוחה שאנו יודעים מה זה אדם הפועל בשטח שדה התעופה מטעם רשות ישראלית. שנית, בהצעת החוק בהמשך נאמר: "או מטעם גוף הפועל במסגרת יישום מזכר ההבנה". גם לגבי זה אני לא בטוחה שזה מספק. קודם לכן נתתי דוגמא של איש מד"א שהוזעק על ידי איש רשות שדות התעופה להגיש עזרה ראשונה. אין ספק שאיש רשות שדות התעופה פועל במסגרת יישום מזכר ההבנה, אבל אני אינני בטוחה שאיש מד"א פועל במסגרת יישום ההסכם.

עו"ד גבי נאור:

אנחנו יכולים לכתוב: רשות הרשומה בישראל.

אתי בנדלר:

האם אתה יודע מה זה "רשות הרשומה בישראל"? האם אתה מתכוון לגוף של המדינה או שאתה מתכוון לתאגיד שהוקם.

עו"ד גבי נאור:

אל-על תפעל שם,

אתי בנדלר:

האם זו הכוונה?

עו"ד גבי נאור:

בוודאי. קבלנים שהם חברות ישראליות, קיטרינג. הם יביאו דברים ויוציאו משם דברים. זה הכוונה. זה המושג הרחב ביותר. אם אני אגיד רשות ממשלתית, אז אפילו רשות שדות התעופה היא לא רשות ממשלתית, היא רשות על פי דין. אם אני אגיד רשות על פי דין, אז ארקיע או אל-על לא יוכלו להיכנס לשם.

זה ניסוח שעובר על חבל מתוח. זה חוק שנותן סמכויות בשטח ריבוני זר וזה כבר לא ימצא חן בעיני אף ריבון שבא מחוקק זר וקובע לו מה מותר ומה אסור בשטח שלו. מצד שני, אנחנו פועלים בטריטוריה זרה ואנחנו רוצים כמה סמכויות. למשל, מינהל התעופה. אנחנו בשביל צר בעניין הזה משום שאם נגביל את הסמכויות אז כל העסק מתמוטט משום שהירדנים יגידו: רבותי, לא זו הכוונה. אתם לא תכנסו לטריטוריה שלנו וכו', לכן, כל זה כהוראת שעה כפילוט. אין לנו תקדימים בעולם על הדברים האלה. שני הניסיונות שיש בבאזל ובז'נבה, הם ניסיונות שהם לא לגמרי תואמים את ההפעלה הזו. מדובר במדינות עם יחסים מסוג אחר. אין שם פיגועים. זה חוק שצריך לעבור על חבל מתוח ועל שביל צר, לתת את הסמכויות המינימליות כדי לא לעורר את הירדנים.

מכיוון שאנחנו רוצים דווקא להפעיל כמה שיותר רשויות ישראליות, אז בחרנו במינוח קצת רחב. אני מסכים עם אתי שזה לא ברור. האם זה לא ברור לטובתנו או לטובת הירדנים?

אתי בנדלר:

זו השאלה. אתה לוקח כאן מינוח עמום שלמעשה אין לו שום פרשנות שאפשר להצביע עליה, ואתה יוצא מתוך הנחה שעל ידי כך אתה עוקף מיכשולים, ויתכן שהדבר הוא נכון. אני רק תמהה מה יקרה אם יפגע אזרח ישראלי שעשה שם משהו? יתחיל ויכוח האם הוא עובד או לא עובד. אני רוצה להגן על העובד.

עו"ד גבי נאור:

את רוצה רשימה של מפעילים בשדה, אל-על, מנקים, אנשים שמעבירים מזון למטוסים וכל השאר. יש מסגרת של תפעול שדה שהיא מוכרת וידועה. אנחנו מתכוונים לאלה, אנחנו לא מתכוונים לוועד העובדים בדימונה.

עו"ד דיאנה ירום:

אתי, אנחנו רצינו לתת לגופים הישראלים שפועלים שם, במסגרת ישום מזכר ההבנה, את כל ההגנה על העובדים שיעבדו במסגרתם, אם זה עובדי חברות התעופה הישראליות ואם זה לגבי עובדי רשות שדות התעופה, או גופים שישכרו על ידם לתת שירותים של קבלני משנה שם.

במסגרת ישום מזכר ההבנות יש גם עובדים של חברות ירדניות שנמצאות בעקבה. אני מבקשת שיכנס גוף ישראלי, כי אנחנו לא באים פה במסגרת חוק מזכר ההבנות להחיל זאת על עובדים ירדנים שעובדים במסגרת חברות ירדניות.

כאשר דיברנו על הניסוח הזה אמר מני מזוז שרשות ישראלית היא דבר ידוע מפני שרשות זה דבר שמוגדר על פי חוק. אם כן רשות ישראלית זה נראה לי נכון והמילה ישראלית באה להבדיל מירדנית. לגבי המילים "הגוף הפועל מטעם", הוא הציע בזמנו להגיד: רשות ישראלית או חברת תעופה. ההנחה היא שכל החברות הקבלניות נכנסות בתוך המילים "גוף הפועל מטעם רשות ישראלית", ולכן הוא אמר שאין בעיה לגבי החברות הקבלניות כל עוד הן פועלות מטעם הרשות הישראלית שהיא רשות שדות התעופה. בפרויקט הפיילוט מדובר על רשות שדות התעופה וחברות התעופה, כי חברות התעופה הן נפרדות.

היו"ר אבי יחזקאל:

העבירו לי פתק ובו הצעת פשרה האומרת: אדם הפועל בשטח שדה התעופה מטעם ממשלת ישראל או תאגיד ישראלי, במסגרת ישום מזכר ההבנה. למה הצעת הפשרה הזו היא לא טובה?

עו"ד גבי נאור:

אני לא יודע מה זה ממשלת ישראל? האם הממשלה תסמיך אנשים להיכנס? האם יהיה מנגנון ממשלתי שיאמר מי פועל מטעמו?

אני מציע שנגבש הצעה ונביא אותה לפה.

אתי בנדלר:

תגבשו הצעה אלטרנטיבית, אבל תעשו זאת מספיק זמן לפני. אתם רוצים שאני אניח אותה את החוק ביום שני ולכן אתם צריכים לפעול בהתאם.

היום אבי יחזקאל:

אני כבר עכשיו מביע חשש שביום שני העניין לא יסתיים. אני מבקש מכם להעביר את המסר הזה לשר. אני כיושב ראש הוועדה התחייבתי לגלות אחריות ולהעביר את הצעת החוק בזמן, אבל מעבר לשאלות המשפטיות שעולות כאן, גם עלתה השאלה של חבר הכנסת גדעון עזרא ואני מבקש מכם להבין אותי.

אני מבקש למצוא פשרה בפרק זמן סביר, קרי, עד יום ראשון בבוקר, ואני מדגיש עד יום ראשון בבוקר.

עו"ד עדה וייס:

[ קוראת את הגדרת "רשות שדות התעופה", את סעיף 3- הפעלת סמכויות, ואת סעיף 4- סמכויות בית המשפט. ]

אברהם פורז:

האם אסור לי לקבל את פניו של נוסע נכנס?

קריאה:

לא שם.

עו"ד גבי נאור:

מכיוון שאלה טיסות שיעדם ישראל, אנחנו רוצים להנהיג כלפי הנוסעים הבאים והיוצאים מהארץ ודרום הארץ, את מה שהם מצפים, כאילו החוק הישראלי חל עליהם. כשהם מזמינים בחוץ לארץ טיסה הם יודעים שהם באים לישראל ולא לעקבה. כל החוקים האלה באים להפעיל על אותם אזרחים את החוק הישראלי.

אברהם פורז:

לכאורה יוצא שיש פה לקונה.

עו"ד גבי נאור:

לא. אתה תשפט לפי החוק הירדני אם אתה לא במסגרת הזו.

נחום לנגנטל:

אני רוצה לסכם את נקודות המחלוקת בהצעת החוק עד עתה. באופן תיאורטי ללא הצבעה סעיף 1 מאושר. אני מבין שבסעיף 2 יש מחלוקת לגבי ההגדרה של "עובד". בסעיף 3 אני מבין שאין התנגדויות לכלום. עכשיו אנחנו עוברים לסעיף 4. האם יש התנגדויות לסעיף 4(א)?

דני אינגליק:

אני רוצה להוסיף את המילה "מעמדו", כדי לפתור את הבעיה של בתי הדין לעבודה. היה לנו מקרה בהילטון טאבה של עובד ישראלי שהיה מעורב בקטטה שלא היה יכול לגשת לבית הדין לעבודה. לא ניתן היה להתייחס לפרשיה הזו כי חצי ממנה קרתה מעבר לגבול.

נחום לנגנטל:

איפה את רוצה להוסיף את המילה "מעמדו"?

דני אינגליק:

אחרי המילה עובד. כלומר, נוסע יוצא או עובד ומעמדו. נניח שעובד נמצא בטריטוריה ירדנית ואילו המעביד בישראל, צריך לבדוק מה קורה לדיני העבודה בין העובד ומעביד בשעה שקורה דבר כלשהו. זה כבר עמד במבחן ולא ניתן היה לדון בזה.

עו"ד גבי נאור:

כל הסעיף הזה בא להסדיר דווקא את התחום הפלילי. הוא לא נכנס לבעיות של עובד-מעביד. אם ניכנס לזה המלך חוסיין יעיף אותנו החוצה במהירות האפשרית. כאן מדובר בעבירות פליליות שהן עבירות גם בישראל. אני לא רואה איך נכנס כאן עניין של דיני עבודה. זה בכלל לא מתיימר להסדיר יחסי עבודה.

אברהם פורז:

אני מציע שתכתבו במקום אזרח יוצא אזרח נכנס את המילים: כל אזרח ישראלי וכן כל נוסע.

נחום לנגנטל:

חבר הכנסת פורז, אם נקבל את הצעתך יצא מצב שבו כל אזרח ישראלי שיהיה שם ושעובר עבירה אתה שופט אותו לפי המשפט הישראלי. זאת הרחבה מאוד מאוד גדולה. אנחנו רוצים רק מה שקשור לפרויקט של שדה התעופה עצמו. המילים: נוסע נכנס או יוצא, נותנות לך קשר מסוים למה שנוגע שדה התעופה המשותף ולא לסתם אזרחים שבאו מפטרה ושיכנסו דרך מעבר הגבול בערבה. זה הרעיון ולכן כאן צמצמו את זה.

אברהם פורז:

השאלה היא האם לא יהיה לכם מקרה בו אדם יפול בין הכסאות ובסופו של דבר אין סמכות שיפוט, הוא לא פה והוא לא שם, ולהסגיר אותו לירדן אי אפשר כי לא מסגירים אזרח ישראלי?

עו"ד גבי נאור:

זה לא יקרה.

אברהם פורז:

הסבירות שזה יקרה היא נמוכה, אבל אם עושים כבר חקיקה צריך לקחת זאת בחשבון.

נחום לנגנטל:

אני רואה שאין התנגדות לסעיף 4(א). אנחנו עוברים לסעיף 4(ב).

עו"ד עדה וייס:

[ קוראת את סעיף 4(ב) ו-(ג). ]

היו"ר אבי יחזקאל:

אדוני המנכ"ל, אולי תסביר לנו מה זה אומר?

נחום לנגנטל:

באופן עקרוני זה אומר שדינו של הנוחת או הממריא בעקבה יהיה בסיכומו של תהליך כנוחת בשדה התעופה באילת.

עו"ד עדה וייס:

[ קוראת את סעיף 5 - צו עיכוב יציאה מן הארץ. ]

נחום לנגנטל:

הסעיף הזה בא כדי שזה לא יהיה סעיף מילוט לעבריינים.

היו"ר אבי יחזקאל:

חבר הכנסת פורז, מה דעתך על הסעיף הזה?

אברהם פורז:

זה בסדר.

היו"ר אבי יחזקאל:

אני רואה שאין התנגדות מצד כל היועצים המשפטיים שיושבים פה לסעיף הזה. אם כן, אנחנו ממשיכים לסעיף הבא.

עו"ד עדה וייס:

[ קוראת את סעיף 6 - העברת הטובין ]

עו"ד גבי נאור:

אנחנו מדברים על כל הציוד שנכנס לשדה ויוצא מישראל, לצורך כך מנהל המכס יקבע מהו הציוד, ולעניין זה לא יחשב יבוא ויצוא.

אברהם פורז:

זה בסדר.

עו"ד עדה וייס:

[ קוראת את סעיף 7 - פטור מאגרות ]

עו"ד גבי נאור:

כאן מדובר על אגרות המעבר במסוף המעבר ערבה. כמובן שלא ישלמו את אגרת המעבר הזו. שנית, לנו יש היום הסכם והסדר לגבי המעבר של מטוסים ירדנים במרחב האווירי הישראלי. גם מהאגרות האלה אנחנו פוטרים.

אתי בנדלר:

השאלה היא מדוע זה סמכות רשות והפטור לא קבוע כבר בחוק עצמו? האם אתם רואים שבעתיד תתאפשר איזשהי סיטואציה שבה לא תרצו לפטור מאגרת מעבר?

נחום לנגנטל:

יכול להיות בעל חברת צ'רטר שיפעל משרד קטן למשך יום אחד בעיר עמאן. הוא יעשה את כל ההעברה של האנשים. לצורך כל העניין הוא יחשב כמפעיל ירדני ואנחנו כתוצאה מזה ניתן יתרון מול גורם ישראלי. כשנגיע למצב הזה אנחנו נגיד שאנחנו לא פוטרים אותו מאגרה.

אתי בנדלר:

האם הכנתם כבר את הצו המתאים?

נחום לנגנטל:

לא.

אתי בנדלר:

כי אחרת על פי החוק בטיסה שתהיה בשבוע הבא יצטרכו לשלם אגרה.

היו"ר אבי יחזקאל:

אנחנו עוברים לסעיף 9 - תיקון פקודת ביטוח רכב מנועי.

עו"ד עדה וייס:

סעיף 9 זה תיקונים עקיפים.

[ קוראת את סעיף 9(1) ]

עו"ד גבי נאור:

בעיקרון פקודת ביטוח רכב מנועי קובעת את תוקפה של פוליסת ביטוח לאיזורי מדינת ישראל או לאיזורים הנוספים שמוגדרים בחוק ביטוח רכב מנועי. מכיוון שאנחנו רוצים לכלול גם את תחולת תוקף פוליסת הביטוח גם בשדה התעופה, אנחנו מוסיפים גם את ההגדרות וזה משמעות הדבר, שאנחנו מרחיבים פקודת ביטוח הפוליסה לשטחים נוספים המוגדרים בחוק והם שדה התעופה.

בנוסף לכך חברת ארקיע העירה לנו שהיא רוצה תיקון נוסף על התיקון שמופיע בכחול.

היו"ר אבי יחזקאל:

נציג ארקיע בבקשה.

עו"ד דני יערי:

שר התחבורה הצהיר בוועדת שרים לענייני חקיקה, שגם אני הייתי נוכח בה, שהייר או הישראלי שבאים לשדה התעופה הם בדיוק מקבלים את כל הזכויות והחובות שיש עליו כאילו נחת באילת והמריא ממנה. נחום לנגנטל הצהיר בדיוק אותו דבר. התיקון של גבי נאור הוא בסדר, אבל בפקודה בסעיף 3(ג) כתוב: "הכל לפי הדין החל במקום התאונה". לא יעלה על הדעת שמישהו ניזוק בטיסה בשדה התעופה יחול עליו החוק הירדני. צריך לחול עליו החוק הישראלי בדיוק כפי שעשו באופן סיסטמטי בתיקונים הקודמים. לכן אנחנו מבקשים ובסופו יבוא "באם קרתה התאונה בשדה התעופה-לפי הדין החל בישראל".

היו"ר אבי יחזקאל:

אתי, מה דעתך על כך?

אתי בנדלר:

ללא התוספת הזו ודאי שלא יחול הדין החל בישראל, אלא הדין הירדני.

עו"ד דיאנה ירום:

אני ערה לדאגה שהובעה פה על ידיו, היא גם מוצדקת. הוא לא רוצה שיהיה מצב בו כל תייר או כל נוסע שמגיע או יוצא לישראל, כהגדרתו, דרך שדה התעופה עקבה, יפגע, ויקבל פיצוי לפי הדין הירדני. הפתרון לדברים שהוא מעלה הוא בחוק הפיצויים לנפגעי תאונות דרכים. צריך להפריד בין פקודת רכב מנועי שבאה להחיל חובת ביטוח ודנה בהיקף הפוליסה שמקבלים כלי הרכב הישראליים, לבין הפיצויים מי שנפגע בתאונת דרכים שמוסדר בחוק הפיצויים לנפגעי תאונות דרכים.

באופן כללי, המודל שבנו את זה הוא המודל שבנו גם לגבי כלי רכב ישראלים שנוסעים באופן רגיל וקבוע בשטחים. גם שם היתה מטרה להשוות את הפיצויים, למרות שהדינים שונים. זה היה גם הדגם שבנו בנהריים ובצופר.

ידוע שהדין בשטחים והדין הירדני הוא יותר נמוך מבחינת הפיצויים שהוא מעניק ואנחנו רצינו להגן על זה. צריך היה לחלק את הפיצויים בין הסקטור של חברות הביטוח לבין הסקטור של הממשלה בתור גוף שלוקח על עצמו את האחריות, באמצעות הרשויות שלה, דהיינו, קרנית, ועל מי מטילים את הנטל?

חוק ביטוח רכב מנועי אכן מחיל על חברות הביטוח. הוא היום מחייב את חברות הביטוח להוציא את הפוליסה בצורה שהפוליסות שלהם יחולו גם בשטח שדה תעופה עקבה, כמו שנעשה בצופר ונהריים.

עשו תיקון במסגרת חוק הפיצויים לנפגעי תאונות דרכים שקובע שכל מי שנפגע באיזורים ובשטח שדה התעופה יש לו את הפיצוי מחברת הביטוח שהוא בגובה הדין החל במקום התאונה ואת ההפרש בין מה שהוא מקבל בישראל לבין מה שהוא מקבל בשטחים, הוא יקבל מקרנית.

למה ההרכב המורכב הזה? יש לכך שתי סיבות. ראשית, נושא הריבונות והסכם התעבורה עם הירדנים. צריך להבין שכל נושא של החלת חקיקה ישראלית בשטח ריבוני ירדני הוא נושא בעייתי. גם בהסכם התעבורה עם הירדנים סוכם שכל רכב ישראלי שיכנס לשטח ירדן יהיה רכב שיהיה לו ביטוח בירדן.

חברות הביטוח יהיו היום חייבות לבטח גם רכב בעקבה, והמשמעות המעשית של זה היא יקור הפוליסה.

היו"ר אבי יחזקאל:

אם לאזרח כמוני נפגע הרכב בשדה התעופה, ממי הוא מקבל את הפיצויים?

עו"ד דיאנה ירום:

הנפגע מובטח כי הוא מקבל את כל הפיצוי, כאשר את חלק מהפיצוי הוא יקבל מחברת הביטוח וחלק מהפיצוי הוא יקבל מקרנית. הוא מקבל את כל הפיצוי ולכן אין לו דאגה.

היו"ר אבי יחזקאל:

האם מבחינה פרקטית, לא משפטית, זה נכון?

עו"ד דני יערי:

מה פתאום.

עו"ד דיאנה ירום:

אני מפנה אותכם לסעיף 10. זה מופיע בהמשך.

עו"ד דני יערי:

חשבתי שסעיף 10 הוא בסדר ואת מתחילה להדאיג אותי גם לגבי סעיף 10.

אדוני היושב ראש, חברת הביטוח קרנית, או כל חברה אחרת, לא תשלם יותר ממה שכתוב בחוק והיא תיפנה לחוק הירדני ושם היא תדיין. החוק הירדני יאמר שאדם שניזוק או נהרג מקבל \$5,000 וחברת הביטוח תשלם \$5,000.

עו"ד דיאנה ירום:

זה לא נכון. הוא פשוט מטעה.

סעיף 12(ה) שבו אנחנו עושים תיקון כתוב: "הקרן תשלם לנפגע שהוא ישראלי אשר נפגע בתאונת דרכים שאירעה באיזור או בשטחי עזה ויריחו, או באיזורים" וכאן אנחנו מוסיפים "או בשדה התעופה", "ואשר החבות לגביה אינה מכוסה בפוליסה שהוציא המפקח, השלמת הפיצויים בסכום ההפרש שבין הפיצויים שהיה זכאי להם אילו אירעה התאונה בישראל לבין הפיצויים שהוא זכאי לקבל לפי הדין של מקום התאונה".

חברות הביטוח הרי משלמות את הכסף והולכות אחרי כך להשיג את הפיצויים במקום אחר. כאן אתה תבקש מהם לשלם את הכסף וכשהם ילכו להשיג את הפיצויים במקום אחר של מי שפגע, הם לא יקבלו כי הרי שם יחולו דין מקום התאונה. את כל ההפרש באמצע הם יחילו בתוך הפוליסה ויגלגלו את העלויות. תנו לקרנית לשלם את זה.

אתי בנדלר:

יש פה סוגיה משפטית שאני נתקלת בה פעם ראשונה ואני לא יכולה לחוות עליה את דעתי.

עו"ד דני יערי:

אדוני היושב ראש, אני מצהיר שאם התיקונים לא יהיו לשביעות רצוננו, אנחנו לא נמריא.

נחום לנגנטל:

לא לאיים.

עו"ד עובדיה קדמי:

מדברים בעיקר על אנשים הנוסעים, בין אם הם תיירים, מהטרמינל הישראלי אל השדה בו נוחתים, מרחק שישה קלומטרים, ברכב ישראלי המלווה על ידי רכב ישראלי אחר. היה וחלילה ותקרה תאונה שבשירה הזו מישהו נפגע ויקבל מכה, יהיה לו ממי לקבל פיצוי. המטרה צריכה להיות שאותו נוסע יקבל את מלוא הפיצוי כאילו הוא היה בישראל. אנחנו מפרסמים בחוץ לארץ תייר אתה נוחת בשדה תעופה רק שקוראים לו היום אילת.

נחום לנגנטל:

אנחנו בעד התוספת.

עו"ד דיאנה ירום:

אני רוצה להזכיר שהנושא עלה בדיון בממשלה, בוועדת שרים לחקיקה, והיא דחתה את הנוסח הזה. היא קיבלה את ההחלטה שאנחנו נשארים בנוסח הקיים.

היו"ר אבי יחזקאל:

אתי, מה דעתך?

אתי בנדלר:

אני מבינה את השיקולים של משרד האוצר שהם חוששים שהתיקון המוצע על ידי ארקיע יערער את יציבות המשק הישראלי בשל כך שהתוספת לפרמיות תהיה כל כך משמעותית גבוהה, זו יכולה להיות בעיה. אני אולי נשמעת צינית, אבל פחות או יותר אין מחלוקת שהתוצאה המשפטית תהיה זהה מבחינת הנפגע בין אם יתקבל התיקון שארקיע רוצה ובין אם ישאר הנוסח שאתם מציעים. מבחינת הנפגע התוצאה תהיה זהה, אולי, אינני יודעת, הוא יהיה קצת יותר מטורטר בנוסח שלכם ואולי לא. לא בדקתי את זה עד הסוף, אבל על פני הדברים הוא יקבל את אותו פיצוי. השאלה היא האם להשאיר איזשהו ספק? האם באמת לגרום לנפגע את הצורך להדיין עם מספר רשויות, או לעגן את הכל בצורה שאיננה מותירה כל מקום לספק?

אם כן בסעיף 9 פסקה 2 היתה הצעה שבסעיף 3(ג) אחרי "באזורים" יבוא "או בשדה התעופה", ובסופו יבוא: ואם קרתה התאונה בשדה התעופה, לפי הדין החל בישראל".

היו"ר אבי יחזקאל:

האם זה מקובל, נכון?

נחום לנגנטל:

זה לא מקובל עליהם.

עו"ד דיאנה ירום:

זה לא מקובל.

היו"ר אבי יחזקאל:

ששר האוצר יגיש הסתייגות.

אתי בנדלר:

אני מבקשת להעביר אליי בכתב את ההסתייגות.

עו"ד דיאנה ירום:

את תקבלי הסתייגות.

אתי בנדלר:

אמנם רק ביום שני תהיינה כאן הצבעות בוועדה, אבל שההסתייגות תהיה מוכנה.

היו"ר אבי יחזקאל:

אנחנו עוברים לסעיף 10.

עו"ד עדה וייס:

[ קוראת את סעיף 10 - תיקון חוק הפיצויים לנפגעי תאונות דרכים ]

אתי בנדלר:

האם לאור החלטת הוועדה לתקן את סעיף 3(ג) לפקודת ביטוח רכב מנועי יש צורך בתיקון הזה? האם זה לא מייתר את התיקון הזה?

עו"ד דיאנה ירום:

זה מוציא אחד את השני, זהו בדיוק מה שאמרתי שזה טופל בנושא חוק הפיצויים. לך זה נראה תיקון טכני, אבל אני מסבירה לך שזה מעביר את הנטלים בין חברות הביטוח לממשלה. אנחנו רוצים שהנטל לא יפול על חברות הביטוח, אלא הממשלה לוקחת אחריות על זה. חוק ביטוח רכב מנועי חלה הפוליסה על חברות הביטוח, חוק פיצויים לנפגעי ביטוח תאונות דרכים חל על קרנית ולכן האחריות היא של קרנית. זה המשמעות של הדברים, לא להטיל את זה על חברות הביטוח בחוק ביטוח רכב מנועי, אלא להשאיר את הנוסח כמו שהוא פה, על קרנית, שהפיצוי יהיה באמת לפי הדין החל בישראל אבל שקרנית תפצה על ההפרש ולא חברות הביטוח, כי אחרת הן תייקרנה את הפוליסות.

עו"ד גבי נאור:

חוק הפיצויים לנפגעי תאונות דרכים קובע את נורמת הפיצוי וכן עוד דברים. המוטו הכללי של החוק הזה הוא לראות בשטח שדה התעופה עקבה כאילו שטח בישראל. זה בדיוק מהות התיקון. פה הוסיפו עוד עניין. הוסיפו לגבי אותם נושאים גם את הקטע מנקודת המעבר לשדה התעופה. זה ההבדל. ולכן, אדרבא, דווקא פה באים ואומרים שרואים את התאונה כאילו קרתה בישראל, בסיפא, כדי לקבוע את כל נורמת פיצויי נפגעי תאונות דרכים, כאשר בכל איזור המזרח התיכון זהו דבר מאוד יחודי ושונה. אין אף מדינה, ועדיין לא ירדן, שמחילה חוק דומה.

עו"ד דני יערי:

התיקון הזה בא כדי להכניס את המושג תייר חוץ במסגרת החוק. עד היום תייר חוץ מוגדר כמשמעותו בחוק שירותי תיירות, התשל"ה-1976, ובלבד שהוא נפגע במהלך סיור כמשמעותו בחוק האמור בתובלה היבשתית בין שדה התעופה לבין מעבר הגבול, הוא לא הסיור הזה. התיקון הוא כדי להכניס את אותו תייר כאילו שהוא נוחת באילת ואז היה חל עליו החוק הישראלי. הוא כולל בתוכו כל נוסע, לרבות תייר חוץ.

היו"ר אבי יחזקאל:

התיקון לסעיף 10 הוא בסדר. אני עדיין רוצה שהיועצים המשפטיים יתייעצו ביניהם עד יום שני מה ניתן לתקן בסעיף הקודם, למרות שאני חושב שהוא גם בסדר.

עו"ד עובדיה קדמי:

אני רוצה להפנות תשומת לב לסעיף 10(3) שבא לתקן את סעיף 2 בחוק פיצויים לנפגעי תאונות דרכים. הסעיף מדבר על נוסע נכנס ונוסע יוצא, הוא איננו מדבר על עובד.

נכון שיש הסדר לגבי עובד שהוא עובד ישראלי, אבל יכול להיות מצב שעובד על פי הגדרתו בסעיף 2 לחוק הזה, הוא איננו ישראלי. לכן הייתי מציע להחיל את זה גם עליו. זאת אומרת, נפגע שהוא נוסע נכנס או נוסע יוצא, או עובד לפי הגדרתו פה.

אני רוצה להסביר לכם שוב את כוונתי. שלושה סוגים של אנשים נוסעים ברכב מהטרמינל לשדה. האחד הוא הנוסע היוצא, ולפעמים זה הנוסע הנכנס. השני הוא עובד על פי הגדרתו כאן בחוק הזה, כגון עובדי קיטרינג ואחרים. חלקם עובדים שהם אזרחים ישראלים, או תושבי ישראל שעליהם מימלא יחול החוק לנפגעי תאונות דרכים. יכול להיות משהו אחר שאיננו ישראלי. אני רוצה שיהיה ברור שגם עליו יחול החוק.

היו"ר אבי יחזקאל:

הוא העיר נכונה.

עו"ד גבי רובין:

לדעתי העובדים היחידים שהם יהיו עובדים לא ישראלים, שהחוק לא יחולל עליהם, יהיה אם ארקייע תעסיק עובד ירדני בשינוע וכדומה. אני לא בטוח שאנחנו רוצים להחיל את חוק הפיצויים לנפגעי תאונות דרכים על עובד ירדני שהוא עובד בעקבה. זו שאלה של מדיניות.

היו"ר אבי יחזקאל:

בעניין הזה אני מסכים עם דבריו של היועץ המשפטי של משרד התיירות. ואני מציע להוסיף את התוספת שהוא דיבר עליה.

אתי בנדלר:

אני הבנתי את התיקון המוצע וזה בהתחלה נשמע בהחלט שובה לב, אבל יש כאן איזשהי בעיתיות. אפשר להציע את הניסוח האומר: עובד המתגורר בישראל.

היו"ר אבי יחזקאל:

לי יש בעיה בכל סוגיית העובדים הישראליים. כלומר, איך אני יכול לכפות עליכם להעסיק כמה שיותר עובדים ישראלים. אני רוצה לקבוע סטנדרט ישראלי.

אם אין מניעה משפטית לא של נוסח ולא של מהות, אני מציע לקבל את ההצעה של נציג משרד התיירות. אני אומר שעובד המועסק מטעם גוף ישראלי בשדה התעופה שם, אפילו אם הוא מתגורר ולן באותו לילה בירדן, יחול עליו העניין הזה, חוק הפיצויים הישראלי.

אתי בנדלר:

אני לא מדברת על כך שהוא לילה אחד לן בישראל. אני מדברת על מצב בו אזרח ירדני תושב ירדני שעובד בעקבה באופן קבוע ושהמעביד שלו הוא ישראלי, האם אתה רוצה להחיל עליו את חוק הפיצויים לנפגעי תאונות דרכים?

היו"ר אבי יחזקאל:

אם אין מניעה משפטית, כן. העניין הזה חשוב לי מבחינה ציבורית. אני חושב על ההיבטים הציבוריים בעניין הזה. האם אפשר לעשות זאת מבחינה משפטית?

אתי בנדלר:

להוסיף את המילים: "או עובד".

עו"ד עדה וייס:

[ קוראת את סעיף 11 - תיקון חוק התגמולים לנפגעי פעולות איבה. ]

דני אינגליק:

אני מציע להוסיף פה גם את המילה "עובד".

עו"ד עובדיה קדמי:

הסעיף הזה בא להקביל את מצבו של התייר שנפגע בישראל בפעולות איבה. כלומר, לתת לו פיצוי גם אם הוא יפגע מפעולת איבה באיזור שדה התעופה ובדרך משדה התעופה ואליה. מי שאיננו אזרח ישראלי ואיננו תייר, החוק הזה לא יחול עליו, ומימלא לא צריך לחול עליו גם כאן, משום שהגורם לפגיעה הוא איננו ישראלי. הוא גורם חוץ אחר. להבדיל, בתאונת הדרכים הפוגע הוא הנוהג ברכב ישראלי ולכן אני לא הייתי מרחיב את זה עכשיו עד כדי כך. אם הוא ישראלי הוא יקבל את הפיצוי בכל מקום שהוא חלילה נפגע הוא עלול להיפגע, בישראל, בחוץ לארץ. לגבי תייר, רק בישראל.

אתי בנדלר:

על איזה פיצוי אתה מדבר?

עו"ד עובדיה קדמי:

חוק התגמולים לנפגעי פעולות איבה.

אתי בנדלר:

אז בואו נאמר כך. אם מדובר בעובד ישראלי במשמעות המקובלת כרגע, לא במשמעות החוק הזה, שהוא עובד של ארקיע, עובד של רשות שדות התעופה שנפגע בדרך כלשהיא בתאונה שאיננה מהווה תאונת דרכים, הוא יהיה זכאי לפיצוי על פי החוק הביטוח הלאומי.

עו"ד עובדיה קדמי:

ישראלי הנמצא בישראל ונפגע מפעולות איבה כפי הגדרתה בחוק, מקבל פיצוי על פי חוק זה. ישראל הנמצא גם בכל מקום אחר מחוץ לישראל, כתייר או בכל דרך אחרת, ונפגע בפעולת איבה, מקבל פיצוי. אם לידו באותה פעולה יפגע אדם אחר שהוא איננו ישראלי, לא יהיה זכאי לפיצוי אם זה מחוץ לישראל. כאן זה מחוץ לישראל, אבל כאן אנחנו אומרים לתייר: אתה מגיע לישראל, ולכן כוונת סעיף 11 הזה היא להחיל עליו את הפיצויים במידה והוא יפגע מפעולת איבה כאילו הוא היה בישראל. לכן זה יחול רק לגבי ישראלים שמימלא זה חל, יחול לגבי תיירים על פי הסעיף הזה, סעיף 11, ולא צריך לחול על כל אחד אחר. לכן צריך להשאיר את הסעיף הזה כמו שהוא.

עו"ד דני יערי:

לדעתי צריך להוסיף את המונח: או עובד.

היו"ר אבי יחזקאל:

אני מבקש מכם להסדיר לנו את העניין הזה עד יום שני.

רבותי, אנחנו עברנו על 11 סעיפים מתוך 13 סעיפים. אנחנו ביום שני נחזור לכאן ואני מבקש מהיועצים המשפטיים של המשרדים השונים לנסות ולהניח סעיף מפורש שמעדיף עובדים ישראלים.

דייב לאופר:

אם אפשר, עובדים בחברות ישראליות.

היו"ר אבי יחזקאל:

אני מבקש סעיף ליום שני הקרוב שבו אתם מדברים על סוגיית העובדים הישראלים, אלמנט של העדפה כלשהיא. סעיף שיגרום לי ולציבור להבין שהפריקט הזה שהוא חשוב לכשעצמו, לא יפלה או יגרום לכך שמטה לחמם של עובדים ישראלים, חברות ישראליות, ישבר. אנחנו קיבלנו טענות מחברות ישראליות בגין עניין שירותי הקרקע. ביום שני אנחנו נסיים לדון בהצעת החוק לשביעות רצונם של כולם. אני לא העלתי את סוגיית העובדים וסוגיית שירותי הקרקע משום שחשבתי שתחילה ראוי לעבור על כל החוק כדי שנבין את הדברים טוב יותר.

אני מציע שיהיה צוות משותף שיורכב מאנשי משרד התחבורה ומאנשי משרד המשפטים שיביא לנו נוסח לפני שיצטוו הוועדה ביום שני.

עו"ד גבי נאור:

אני קובע אצלי ישיבה ביום ראשון בשעה 9:00 שבה תבואו אליי עם הצעות, ואני פונה בעיקר למשרד המשפטים.

היו"ר אבי יחזקאל:

ההצעות צריכות להתייחס לשני תחומים: תחום שירותי הקרקע ותחום העוסקים הישראלים, כמובן שזה צריך להיות בכפוף להסכם ההבנה.

אתי בנדלר:

אני מבקשת לצרף לבקשת היושב ראש גם שתטרחו להכין הגדרה בכל זאת קצת יותר טובה לעניין שהועלה פה.

היו"ר אבי יחזקאל:

חברים, תודה רבה לכם ושיהיה לכולכם יום נעים.

הישיבה נעולה.

הישיבה ננעלה בשעה 13:25