

פרוטוקול מס' 11
מישיבת ועדת הכלכלה

שהתקיימה ביום ב', י' בחשוון התשנ"ח, 10.11.1997, בשעה 10:30

נכחו:

חברי הוועדה:

היו"ר אבי יחזקאל
עבד-אלמאלכ דהאמשה
רענן כהן
מיכאל קליינר
שלום שמחון

מוזמנים:

נחום לנגנטל, מנכ"ל משרד התחבורה
עו"ד גבי נאור, היועץ המשפטי, משרד התחבורה
עו"ד עדה וייס, ס/היועץ המשפטי, משרד התחבורה
עו"ד מלי סיטון, ס/היועץ המשפטי, משרד התחבורה
יצחק כהן, מנהל נמלי תעופה אילת ועובדה, משרד התחבורה
דני שנער, קב"ט משרד התחבורה
עודד מזרחי, עוזר מנכ"ל משרד התחבורה
רות בן-ברוך, עוזרת פרלמנטרית לשר התחבורה
אבנר עובדיה, דובר משרד התחבורה
עו"ד דינה ירום, הלשכה המשפטית, משרד האוצר
עו"ד בני רובין, יועץ משפטי, משרד המשפטים
עו"ד פרץ סגל, אגף יעוץ וחקיקה, משרד המשפטים
עו"ד עובדיה קדמי, היועץ המשפטי, משרד התיירות
מרק סופר, אגף הכלכלה, משרד החוץ
עו"ד אייל רק, הלשכה המשפטית, משרד החוץ
גבי גולן, יועץ ראש-הממשלה לתכנון ופיתוח, משרד
ראש-הממשלה
אלוף (מיל.) מאיר דגן, ראש המטה ללוחמה בטרור, משרד
ראש-הממשלה
אודי לוי, המטה ללוחמה בטרור, משרד ראש-הממשלה
עו"ד רות הורן, המשנה ליועץ המשפטי, המוסד לביטוח לאומי
יחזקאל דסקל, סמנכ"ל תכנון ופיתוח, רשות שדות התעופה
עו"ד ד"ר גדי רובין, יועץ משפטי, רשות שדות התעופה
עו"ד מירי גרוסמן, הלשכה המשפטית, רשות שדות התעופה
אריה בן-אריה, סגן מנהל מינהל תעופה אזרחית
עו"ד גיל בר-טל, אגף איגוד מקצועי, ההסתדרות הכללית
עו"ד אבי ניסקורן, אגף איגוד מקצועי, ההסתדרות הכללית
דניאל אגליק, רכז האיגוד המקצועי בהסתדרות, מועצת פועלי
אילת
עו"ד דני יערי, מזכיר החברה ויועץ משפטי, "ארקיע"

דייב לאופר, מנכ"ל לאופר תעופה
עו"ד יוסף הלוי, נשיא איגוד חברות הביטוח בישראל
אבנר פוקס

יועצת משפטית: אתי בנדלר
מנהלת הוועדה: לאה ורון
נרשם על-ידי: חבר המתרגמים בע"מ

ס ד ר ה י ו ם

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

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

היו"ר אבי יחזקאל: אני מתכבד לפתוח את ישיבת ועדת הכלכלה הדנה היום בהצעת חוק יישום מזכר ההבנה בין מדינת ישראל לבין הממלכה הירדנית ההאשמית. מדובר במזכר הבנה שיאפשר החל מהשבוע, כך אני מקווה, שמטוסים ינחתו בשדה התעופה בעקבה ונוסעי המטוסים יגיעו לאילת. הצעת החוק הזאת היא בעצם גיבוי חוקי למזכר ההבנה. הישיבה היום היא המשך לישיבה שהתקיימה בשבוע שעבר. אני חייב לציין שבין כולם ללא יוצא מן הכלל יש הסכמה מלאה והייתי אומר שיש אחדות לאומית מלאה בקטע הזה של ההסכם עם ירדן, הרצון להאיץ אותו, הרצון לחזק את הקשרים עם ירדן. אני חייב לומר שציין מנכ"ל משרד התחבורה בישיבה הקודמת ולא קבל עם ועדה, שבתקופה הזו אנחנו זוכרים שנתיים להרצחו של יצחק רבין ואולי צריך לומר שההסכם הזה הוא עוד אבן בניין שהתחיל בבנייתו ראש-הממשלה המנוח יצחק רבין ולכן יש גאווה וכבוד למי שמביא להשלמת היישום ולהסכמה על העניין.

יש דברים הקשורים בחוק עצמו, יש דברים הקשורים בנושא ואני חושב שמכיוון שהישיבה מצולמת ומשודרת בטלוויזיה, ראוי שהציבור ידע את תחילת הדברים. אין חילוקי דעות, לא אידיאולוגיים ולא אחרים, באשר לצורך ולכן כל התפתחות של הדיון כאן נגזרת מטענות ענייניות בקשר לחוק ולדברים הקשורים בו.

אני מציע שמנכ"ל משרד התחבורה יפתח דיון קצר בעניין הזה. לאחר מכן נתייחס למספר תיקונים שביקשנו להביא להיום למשל:

(1) סוגיית העובדים הישראלים בשדה התעופה, העדפה לעובדים ישראלים שזה מאוד חשוב לעניין הזה.

(2) סוגיית שירותי הקרקע.

(3) כל העניין של דלק למשל, היכן ממלאים וכו'.

נחום לנגנטל: אדוני היו"ר, חברי ועדה נכבדים, פרקליטים, מוזמנים. ניתן לנו כאנשי ציבור לעסוק בנושאים מהותיים שהתזמון שלהם סוגר מעגל היסטורי. רק לעתים נדירות בחיים הציבוריים אתה חש את פעמי ההיסטוריה, יש לך איזו שהיא אפשרות לגעת בקצות אצבעותיך בנושאים ופרוייקטים כל כך חשובים, והפרוייקט שאנחנו מצויים בו היום, הפרוייקט המשותף המרכזי, המהותי בין ישראל לבין הממלכה ההאשמית ירדן, זה בעצם תוצאה של פעילות של כמה שנים, התחיל עוד בימיו ובראשו ובמחשבתו של ראש-הממשלה המנוח יצחק רבין ז"ל, ולאחר מכן קודם על-ידי מחליפו, ממשיכו, שמעון פרס, ולאחר מכן ראש-הממשלה היום, בנימין נתניהו, שהיתה לי הזכות להתלוות אליו במסעותיו לירדן, בין אם בפגישותיו עם המלך חוסיין ובין אם הנסיך חסן. לאחר מכן במשך שנה שלמה ערכנו באופן אינטנסיבי מאוד חלק מהישיבות כאן - נציגי משרד החוץ, המטה ללוחמה בטרור, משרד ראש-הממשלה, עמיתי ממשרד התחבורה על כל שלוחותיו וגרורותיו, רשות שדות התעופה, משרד המשפטים, עיריית אילת ועוד כהנה וכהנה משרדים - על-מנת שנוציא לפועל את הרעיון החשוב הזה של שיתוף פעולה בדרומה של מדינת ישראל.

נקודת המוצא שהינחתה אותנו היא שדרום הארץ בפעילות משותפת בין ירדן לבין ישראל, עתידה להביא תשדורת לכל העולם כולו שיש כאן שלום באיזור וממילא זהו האתר האטרקטיבי ביותר על איזור כדור הארץ הקרוב ביותר לאירופה כדי שגיגעו לכאן תיירים.

פתחתי ואמרתי אדוני היו"ר, שזה תזמון מיוחד במינו שלעתים נדירות יש לנו את הזכות להיות שותפים בו, משום שלהימצא היום בין התאריך הלועזי לתאריך העברי להרצחו של יצחק רבין ז"ל, להביא את הדבר הזה בפני ועדה נכבדה זו, זאת גולת כותרת גם מבחינת התזמון שלה, ואין לי ספק שביושבו ליד היושב בגנוי מרומים, גאה בנו יצחק רבין על כך שאנחנו ממשיכים את מורשתו. מבחינה זו הייתי אומר באופן אישי גם שיש לי איזו שהיא הרגשה שגם אני באופן אישי, וכמובן חברי לעבודה במשך השנה הזו, תרמנו ולו במעט על-מנת שננציח את זכרו.

לגופו של החוק המוצע בפניכם חברי ועדה נכבדים. מדובר כאן על כך שבשלב ראשון הפיילוט שנערך בדרומה של הארץ, יוכלו להגיע תיירים למשל מאירופה, הם ינחתו בשדה התעופה בעקבה, ומשם הם יוסעו על-ידי אוטובוסים - הכבודה על-ידי משאיות - לטרמינל הישראלי שנמצא באילת, שם הם יעשו את הצ'ק-אין וייכנסו לתחומה של מדינת ישראל. הם ילכו בליווי בטחוני משותף לישראל ולירדן. מאוחר יותר יסביר את הענין הזה האלוף במילואים מאיר זגן, ראש המטה ללוחמה בטרור במשרד ראש-הממשלה. כני"ל ביציאתם מהארץ. הם יעשו את הצ'ק-אאוט בטרמינל באילת, ומשם הם יוסעו לשדה התעופה בעקבה, ומשם הם יטוסו ליעדם.

אדוני היו"ר, אנחנו נכנסנו לכל התחום הזה בהליכה מאוד מאוד זהירה. כמו שתארתי עד כה, נר לרגלינו היה האינטרס העליון של מדינת ישראל שהוא לחמם את היחסים במובן החיובי בין ישראל לבין ירדן. מאידך, אסור לנו לשכוח שהעיר אילת במהותה היא עיר תיירות, נשענת על שדה תעופה ואנחנו צריכים לדאוג ככל שנוכל, על-מנת לשמר את האינטרסים של מדינת ישראל בדרום הארץ, הן מבחינת המשקל התיירותי, המשקל הכלכלי, הפרנסה, העבודה, וגם כמובן לשמור על בכורתה של אילת בדרומה של הארץ כאבן השואבת לכל התיירים, ושלא נאבד את הבכורה לאתרים אחרים באיזור.

בישיבה שלנו סיגלנו לעצמנו כמה עקרונות שעליהם אמרנו שהם העקרונות שבלעדם אין במשא ומתן עם ירדן. רצה הקדוש ברוך הוא - או כל אחד באמונתו יאמר מי רצה - ובסיכומו של דבר עמדות הפתיחה של מדינת ישראל הן גם עמדות הסיום של מדינת ישראל. משום כך אנחנו מרגישים שאנחנו מגיעים בידיים מאוד נקיות עם התוצאה שאנחנו מביאים לממשלת ישראל ולמדינת ישראל, בכך שהעקרונות הבסיסיים שעליהם עמדנו במשא ומתן אכן נשמרו.

(1) מדובר אך ורק בשלב ראשון בטיסות בינלאומיות ולא בטיסות מקומיות פנים-ארציות.

(2) תישמר העובדה לפחות בשלב הראשון שלא יהיו טיסות מעורבות. אך ורק טיסות אשר יעדן יהיה או לאילת או לעקבה. לא יהיה מטוס שעליו יהיו אנשים גם לעקבה וגם לאילת. כל זה בגלל דרישות בטחוניות, גם בגלל הרצון שלנו להיות מאוד יעילים בפרוק הדברים וגם בגלל שלא רצינו שהדברים האלה יסתובבו בשלב הראשון.

(3) עמדנו על כך שברגע שניכנס לשלב התשתיתי, ברגע שנבנה גם משהו, יהיה טרמינל על אדמת ישראל, בסוברניות ישראלית, והדבר הזה לא יהיה חלק משדה התעופה באופן אינטגרלי. הדבר הזה היה קשה מאוד במשא ומתן עם הירדנים, לא לכך הם התכוונו, אבל אנחנו עמדנו על כך משום שאנחנו חושבים שמבחינת הדין הבינלאומי, מבחינת היכולת שלנו לשלוט בדברים האלה, אנחנו מעוניינים שהטרמינל יהיה בשיטחה של מדינת ישראל.

הועלו עוד כמה נקודות שהן עקרוניות, אבל לא אמנה את כולן.

אחרי שסיימנו את השלב הזה נפגשנו שר התחבורה עם סגן ראש ממשלת ירדן, ענני, ועם שר התחבורה הירדני שהוחלף באותו זמן, סאקט. נפגשנו אתם בירדן, בעמאן, שם סיכמנו בעצם על תחילת הפיילוט. כל מהות הפיילוט היה דבר אחד: לא רצינו להשקיע ולו יתד אחד תשתיתי כל עוד שלא בדקנו שהאופרציה יכולה לצאת לפועל. כלומר, כל עוד שלא בדקנו כיצד יוצאו המטוסים, כיצד הם ינחתו, איך יהיה מגדל הפיקוח, איך יהיו סידורי הבטחון, איך יהיה החלק התפעולי של העניין, כל עוד שלא תנוח דעתנו שהדבר הזה יכול לעבוד עם הירדנים, אנחנו לא מעוניינים לעשות כרגע השקעות תשתיות. כמובן שיש לנו גם תוכניות מודולריות להשקעות תשתיות, כדי לא לשים את כל הביצים בסל אחד. בכל מקרה לא מדובר שכרגע אנחנו סוגרים את שדה התעופה בעובדה או באילת, משום שעד שלא נהיה משוכנעים במשך כמה שנים שהדבר הזה עובד נכון, למדינת ישראל אסור להתפרק מהאינטרסים שלה.

משום כך חתמנו על מזכר הבנה בינינו לבין הירדנים על אופן התפעול המשותף בין ירדן לבין ישראל והגענו לשלב שבו היינו מוכרחים להגיע לשינויים חקיקתיים בכמה תחומים. הרי זה החוק המונח בפניכם אשר מאפשר לנו לגשת לבדיקת הפיילוט.

אדוני היו"ר, רבותי חברי הכנסת. החוק שמונח בפניכם יש בו את היכולת שלנו כרגע להרחיב סמכויות ישראליות אל מעבר לגבולותיה של מדינת ישראל, כמו רשות שדות התעופה אשר תוכל לפעול גם בעקבה. אני מוכרח לומר שישנם משפטים שטענו שאפילו לא צריך את החקיקה הזאת. יש בחוק הזה את סוגיות הביטוח ואנחנו רוצים שאותם אנשים שינחתו בעקבה, הרגשתם, מעמדם המשפטי, בטחונם, הביטוח שלהם וכל מה שקשור לדבר הזה יהיה כאילו הם נחתו באילת וכך גם לגבי הממריאים. גם העובדים שעובדים בעקבה, מעמדם יהיה כאילו הם עובדים באילת. זה חלק מהרעיון ששמנו לעצמנו והרחבנו את הסמכויות אל מעבר לגבולותיה של המדינה בכל אותן סמכויות, וכך הדבר הזה מופיע בחוק שמונח בפניכם.

המטרה שלנו שאם הדבר זה יאושר על-ידי ועדה נכבדה זו, נוכל להנחית כבר מחר מטוסים של חברת "אל-עלי" שמגיעים מחוץ למדינת ישראל בשדה התעופה בעקבה ולהתחיל לבדוק את האופרציה הזו.

אני מוכרח לומר שאני יודע שאנחנו הולכים פה לפרוייקט משותף עם מדינה אחרת, אני יודע שזה דבר ראשון שנעשה, הוא מורכב, אנחנו הולכים פה צעד בצד צעד, לא בקפיצות, אני יודע שהדבר הזה עלול ועשוי להביא אולי לבעיות ולחריקות מסויימות, אבל אנחנו נמזער כמה שיותר את הנזקים, על כך אנחנו מופקדים, על כך אנחנו נעבוד. אנחנו רוצים מצד אחד לחמם את היחסים עם ירדן, לשפר אותם, לקדם אותם, אנחנו חושבים שזה לטובת האיזור כולו, גם לטובת העיר אילת, אבל ודאי שאנחנו רוצים לשמור בראש ובראשונה על

האינטרסים של התיירות, של המטיילים באילת, של בתי-המלון, העיר אילת וכו'.

אם יהיו דברים תוך כדי תנועה, נתקן אותם. הדברים שאנחנו עושים כרגע אלה דברים שהם לא בלתי הפיכים, שהם לא פרויקטים תשתיתיים או השקעות שעלולות להביא למצב שבו יהיה מצב של אל-חזור. כל הדברים האלה, נעבוד על ועדת מעקב שתעקוב אחריהם ונלמד אותם. אני מזמין את עצמי לכאן על-מנת לדווח לכם מעת לעת כיצד הדבר הזה מתפתח, מה הן הבעיות אם יהיו כאלה, ונקווה שיהיו כמה שפחות, מה הדברים הטובים, איך אנחנו רוצים לראות את הדבר הזה מתפתח בעתיד. כל הדברים הללו יהיו ולו על-מנת שגם מבחינה כלכלית יהיה שגשוג לאיזור וגם שהשלום בינינו לבין ירדן יגיע לאותם מקומות אליהם שאפו מחוללי ההסכם.

אדוני היו"ר, פתחתי ואמרתי שלעתים נדירות יש לנו את ההזדמנות לסגור מעגלים בפרוייקטים ציבוריים. פתיחת המעגל נעשתה לפני כמה שנים על-ידי ראש-הממשלה המנוח יצחק רבין. דווקא היום אני חושב שזה יהיה מן הראוי ומן המכובד שהוועדה הנכבדה הזאת תאשר להגיש את ההצעה הזאת לקריאה שניה ושלישית במליאת הכנסת על-מנת שנוכל לצאת לפרוייקט המשותף המהותי בינינו לבין ירדן, לרווחתה של מדינת ישראל בפרט וכל האיזור כולו בכלל.

היו"ר אבי יחזקאל: אני מודה לך. בישיבה הקודמת בעקבות שאלה ששאל חבר הוועדה ח"כ גדעון עזרא באשר לסוגיות בטחון הוחלט על הקמתה של ועדת משנה שהורכבה מח"כ גדעון עזרא, ח"כ שלום שמחון שנכח באותה ישיבה ואנכי. הבוקר התקיימה ישיבה של ועדת המשנה וביקשתי מאלוף (מיל) מאיר דגן, יועץ ראש-הממשלה ללוחמה בטרור, שיופיע בפורום מליאת הוועדה ויאמר את דבריו בסוגייה זו. זאת בכפוף להודעה שלי שאומרת קבל עם ועדה שועדת הכלכלה וחברי ועדת הכלכלה - מרביתם, אם לא כולם - אין רקע לא בטחוני ולא מקצועי ואין זה תפקידה של ועדת הכלכלה לחוות דעה בתחום הזה אלא לשאול שאלות בתחום ההגיון שמלווה כל אדם, גם אם הוא נבחר ציבור רחמנא ליצלן. לכן הודעתו של מאיר דגן, לאחר שתשמע כאן, היא למעשה ההודעה של איש המקצוע האמון בנושא מבחינת ממשלת ישראל, ואנחנו כחברי ועדה מקווים שכל מה שהוא אומר ויאמר כאן, על-סמך שיקול דעתו המקצועית ושיקול דעתם של גורמי הבטחון הנוספים, יהיה בחזקת מספק לסוגייה הבטחונית, שהרי אין באפשרותנו לחוות דעה בעניין ולפסוק בו.

מאיר דגן: יו"ר נכבד וחברי כנסת נכבדים. בסוגיית הבטחון אשר נבדקה עם כל הגורמים המוסמכים במדינת ישראל, פעלנו בשיתוף פעולה עם נציגי הבטחון של הממלכה ההאשמית וגיבשנו יחד תוכנית אבטחה מוסכמת אשר מניחה את דעת שני הצדדים בהיבטים שהוצגו. לטעמנו התוכנית הזו מעניקה תשובה טובה וסבירה באשר לבטחון הנוסעים והמטוס גם בנחיתה וגם באשר לנוסעים אשר עוברים לשטח ישראל ובכלל ההיבטים הנוגעים לבטחון. התוכנית הזו מוסכמת על דעת כל גורמי הבטחון שעוסקים בנושא במדינת ישראל ואני ככזה שייצגתי אותם, הגענו להסכמה עם נציגי הבטחון בממלכה ההאשמית. לטעמי, לפי חוות דעתי המקצועית, התוכנית הזו נותנת תשובה טובה לבעיות הבטחון.

היו"ר אבי יחזקאל: אני חייב לומר שאנחנו בוועדת המשנה קיבלנו פרוט רב יותר ובכל-זאת אני לא רוצה להביע את חוות דעתי האם אני מסופק או לא, כי אני חוזר ואומר, כאיש ציבור וכיו"ר

הוועדה אני לא מוכן לקחת אחריות על דברים שלא למדתי אותם כראוי ואני לא בקי בהם כראוי. לכן ככל שאמר מאיר דגן את דבריו, הקשבנו, שאלנו שאלות, אבל אין לי היום יכולת לומר שהכל בסדר והכל מספק כי אני פשוט לא בקי בזה. ההגיון אומר שהדברים מספקים, ההגיון אומר שחוות דעתו המקצועית של מאיר דגן מקובלת וראויה לתשומת לב ויש בה כדי לתת תשובות.

אני רוצה לשאול את היועצת המשפטית האם אחרי שמליאת הוועדה שמעה את היועץ למלחמה בטרור, האם אנחנו צריכים או יכולים לקבל החלטה פורמלית בעניין, או מה את מציעה לעשות בנושא הזה?

אתי בנדלר: השאלה שהעלה ח"כ גדון עזרא עלתה אגב הדיון של הוועדה בהצעת החוק שהממשלה הכינה. לא היה ברור אם ההתייחסות לנושא הבטחוני חייבת או צריכה לקבל ביטוי בהצעת החוק או בחוק שיוגש למליאה לקריאה שניה ושלישית אם לאו.

להזכירכם, התייחסות אגבית הייתי אומרת בהצעת החוק לנושא הבטחוני, או גם לנושא הבטחוני, מצויה בסעיף 3 להצעת החוק האומרת - בעיקר סעיף 3(ב), שזה סעיף שהוועדה למעשה קראה אותו, לא הצביעה עליו עד כמה שזכור לי - "איש בטחון כמשמעותי בחוק הטיס, בטחון בתעופה האזרחית, התשלי"ג-1997, מוסמך לבצע בשדה התעופה כל פעולה שהוא מוסמך לעשותה על-פי חוק הטיס, בטחון בתעופה האזרחית, התשלי"ג-1997, או על-פי חוק רשות שדות התעופה, התשלי"ג-1997, או לפי כל דין אחר, ככל שהדבר דרוש לשם ביצוע מזכר ההבנה".

יש כאן שני אלמנטים שצריך לשים אליהם לב:

(1) הגדרת איש בטחון. איש בטחון הוא כמשמעותו בחוק הטיס, בטחון בתעופה האזרחית. באותו חוק מוגדר איש בטחון כאדם שהסמיכו לכך שר המשטרה או מי ששר המשטרה הסמיך לכך. במסגרת הסקירה שניתנה על-ידי מר דגן בפני ועדת המשנה - וביקשתי מראש את סליחתו של יו"ר הוועדה על שלא יכולתי להשתתף בישיבה בגלל ישיבה אחרת - אני מניחה או מקווה שהיתה התייחסות לכך שההגדרה הזאת אכן מספקת ועונה גם על הצרכים הבטחוניים כדי שתהיה סמכות לאדם לפעול לצרכי בטחון בשטח שדה התעופה.

(2) הסייפא של ס"ק (ב) כפי שהקראתי אותו, שהפעילות של איש הבטחון מותרת על-פי הצעת החוק ככל שהדבר דרוש לשם ביצוע מזכר ההבנה. צריך לשים לב היטב לנוסח הזה על-מנת לוודא שההגדרה הזאת היא מספיק רחבה על-מנת לכסות את כל צרכי הבטחון באשר הם, האם כל פעולה שתיעשה שם, אם תידרש להיעשות, היא אמנם לשם ביצוע מזכר ההבנה.

זה בקשר להיבט המשפטי של שאלות היו"ר, ככל שהן באות לידי ביטוי בהצעת החוק.

מעבר לכך, ככל שחברי הכנסת רצו לוודא שהעניינים הבטחוניים מכוסים כראוי, אז ועדת הכלכלה שמעה סקירה נאני מניחה שהיא סומכת ידיה. כך אני מבינה מדברי היו"ר על סקירתו של מר מאיר דגן. אני משוכנעת שניתנו כל הפתרונות הנכונים, אבל יש להפריד כאן באמת בין שני המישורים - המישור הבטחוני הכללי שלוועדת הכלכלה, כפי שאמרת, אין מספיק כלים והיא נאלצת לסמוך ידיה על דברים שנעשו בממשלה בעניין הזה, בממשלה ואולי בממלכה ההאשמית, לבין ההיבט המשפטי ככל שהוא בא לידי ביטוי בהצעת החוק. כאן

באמת נציגי הממשלה צריכים לתת תשובה לשאלה האם יש תיאום בין נוסח הצעת החוק לבין הסקירה שניתנה.

שלום שמחון:
אני רק רוצה להוסיף שבעצם השאלה עלתה לא במקרה. היא עלתה בגלל תקדים נהריים וגם בגלל אירועים שקרו לאחרונה בינינו לבין הממלכה הירדנית. אני חושב שהיה חשוב לשאול את השאלות האלו גם כדי שסדר עבודת ועדת הכלכלה יהיה נכון ולא רק ברמת אישור החוק אלא ברמת בדיקת הדברים.

אם אני מנסה להיות עדין אני יכול לומר שהדברים שנאמרו על-ידי מר דגן בוועדת המשנה הניחו את דעתי, אם כי לא הייתי יכול לומר באופן מלא שהדברים סגורים לגמרי. השאלה המרכזית שאני שואל את עצמי, לאחר דברי היועצת המשפטית, שבעצם כל מה שייעשה הוא דרוש רק כדי למלא את דברי ההבנה ולא אחרי דברים שיהיו מעבר לעניין, כך שאני יכול להניח שיהיו הסכמים חתומים כאלה ואחרים שהם מעבר למזכר ההבנה כי אחרת באמת אין תשובה.

היו"ר אבי יחזקאל:
אני חייב להדגיש מספר דברים לפרוטוקול.
(1) ועדת המשנה קיבלה את הדיווח מאיש מקצוע מספר אחד במדינת ישראל בתוקף תפקידו כיועץ ראש-הממשלה ללוחמה בטרור.

(2) האם דעתי נחה מן העניין? אין לי תשובה.
(א) אני לא מבין בזה מקצועית.
(ב) תשובות הגיוניות, אני חושב שעלול להיווצר מצב שאף אחד לא חשב עליו ולכן אני לא יכול לומר שהעניין סגור הרמטית, אני לא יכול לומר שהעניין ברור הרמטית, ואני גם לא יכול לומר שפורום של ועדת הכלכלה הוא הפורום שנוגע בעניין ויכול לדון בסוגייה הזאת.

(3) אני יכול להדגיש ורוצה להדגיש שכל ממשלה בישראל היתה מסמיכה אנשים כמו מאיר דגן לעסוק בהסכם ולהביא את התוצאות הטובות ביותר.

(4) אני רוצה להדגיש שההסכם שנעשה עם הירדנים, אין כמוהו בעולם כולו, ואני מדגיש זאת. אין כמוהו בעולם כולו מבחינת בטחון ואבטחת הנוסעים. כלומר, בשום טרמינל ובשום שדה תעופה בעולם אין חברת תעופה ישראלית ו/או מדינה, מדינת ישראל, שיש לה הסכם עם מדינה דומה או הסכם דומה להסכם הזה שנמצא עם הירדנים.

(5) אני משאיר בסימן שאלה את השאלה איזה אופי משפטי יש להסכם הזה, כי אינני רוצה להתייחס לעניין הזה. אני חוזר ואומר עוד פעם, העניין המשפטי - קרי, מעמד ההסכם, נפקותו, התוקף שלו, האם הוא הסכם בלחיצת יד, האם הוא הסכם כתוב - אני משאיר את זה כרגע כסימן שאלה באוויר. יבין מי שיבין מה שהוא רוצה להבין בנושא.

(6) אני לא חושב שחברי הוועדה צריכים וראוי שיעכבו את החוק.

(7) נראה לי שהיום אנחנו צריכים לדון בהמשך החוק, לסיים אותו היום, ולומר שאין כאן בהצעת החוק הזו דבר אחד, לבד מסוגיית הגדרת עובד, שקשור לתחום הבטחון. כלומר, מכיוון שההסכם הזה במהותו הוא הסכם

כלכלי, תחבורתי וכל מה שנלווה אליו - ביטוח, התנהגות בכבודה, גניבת רכב - ההסכם הזה מעוגן על חוק שהוא כלכלי במהותו. אין פה שום עניין בטחוני. לכן אני מציע להשאיר את הצד הבטחוני לממשלת ישראל, שם יש את אנשי המקצוע. אנחנו שמענו את חוות דעתו של מאיר דגן, הסתפקנו בה, אני מקווה שהיא הטובה ביותר ולא יקרה שום אירוע חריג שאותו לא צפינו.

מאיר דגן: התוכנית היא על-דעת שתי המדינות על-דעת שתי המדינות היא נותנת תשובה טובה לעניין.

היו"ר אבי יחזקאל: אני מודה לך על הפרק הזה בדיון. אני מציע שנסקור את החוק ונשמע חלק מהדוברים. הייתי מבקש להתחיל היום בהתייחסות לסוגייה הזו של עובדים ישראלים, העדפת עבודה ישראלית. אין לי ספק שמדינת ישראל בהסכם המבורך הזה עם הירדנים מקריבה קורבן, קורבן רצוי של שלום, אבל רצוי שימוזער הנזק בעניין העיר אילת בנושא הזה של עובדים ישראלים. לכן ביקשתי בישיבה הקודמת סעיף בחוק שתכליתו הוספה והוא נוגע לעניין העובדים הישראלים.

רענן כהן: ברשותך, הייתי רוצה להעיר הערה. פנו אלי מספר גורמים כדי להבטיח את שמירת מקור תעסוקתם של העובדים הישראלים. כולנו הרי בעד השלום עם ירדן ונעשה את הכל כדי להבטיח את השלום, ונדמה לי שהצעת החוק היא אחד הכיוונים הנכונים, אבל יחד עם זאת אני לא חושב שלהבטיח את העובדים הישראלים ואת החברות שעוסקות בזה, זה יפגע בתהליך השלום. נהפוך הוא, זה רק מחזק, זאת הדרך וביקשתי לכן לומר את ההערה שלי. מאוד חשוב שההערה הזאת תקבל את ביטויה גם מבחינה משפטית.

עבד-אלמאלכ דהאמשה: העניין כולו הוא בתוך יחסים יותר טובים וחמים עם ירדן. אני חושב שההסכם הזה יתן עוד צורה איך ישראל תראה בירדן ואיך ההתנהגות שלנו תעזור לתרום לכיוון החיובי. אני חושב שיש פה מקום להזכיר את המראה העיקרית, את השגרירות הישראלית בירדן, את הקונסוליה הישראלית בירדן, איך הם מקרינים על היחסים האלה עם הממלכה ההאשמית. אני הייתי שם כמה פעמים ואני שם לב לרחשי הציבור. רק לפני זמן מה דיבר אתי אחד מראשי המועצות המקומיות במדינת ישראל, הוא אזרח ערבי שהיה בירדן, במשך שלושה ימים רצופים ניסה להגיע לשגרירות, להיכנס ולהתקבל בקונסוליה שם, ולא עלה בידו.

לא יכול להיות שהשגרירות הישראלית והקונסוליה הישראלית בירדן יהיו סגורים בפני אזרחים ישראלים. אני לא מדבר על אזרחים ירדנים שפונים לקבל אשרת כניסה לישראל, אלא ערבים ישראלים שנמצאים שם ולא יכולים להתקבל בשגרירות. אני שם לב למאורעות האחרונים ואני יודע מה קיים ומה טיב היחסים. לדעתי ניתן גם במצב הזה להפשיר את הדברים ולאפשר לערבים ישראלים שנמצאים בירדן - ויש עכשיו המונים מאות, באלפים - להגיע לשגרירות. זאת השגרירות שלהם, זאת המדינה שלהם והם חייבים לזכות ביחס חם. גם אם יש להם קרובי משפחה ירדנים שדרכם רוצים להגיע לשגרירות, להשמיע את קולם או לזכות בשירותי הקונסוליה הישראלית, אני חושב שחייבים לפתוח פה פתח רחב. אני דווקא הייתי רוצה שמאיר דגן יהיה כאן משום שבוודאי יהיה לו גם מה להוסיף בדברים האלה. העניין הזה טעון בדיקה, טעון בחינה, טעון שיפור.

היו"ר אבי יחזקאל:

אני מקבל את אמירותיך, אבל אנחנו עוסקים כאן בתחום הסכסוך התחבורה. אני מוכן שהעניין שהעלית יעלה בכל פורום שיש בידו את היכולת להשיב תשובות ולהתייחס להערות שהערות. אני חושב שברמה העקרונית כולם תומכים בדרישותיך להקל ולקבל במאור פנים, אין לי ספק בכך, אבל אנחנו דנים היום בנושא אחר.

נחום לנגנטל:

עשרות אחוזים מהזמן שהשקענו במשא ומתן עם הירדנים הושקעו בסוגיית העובדים הישראלים. כמובן שהירדנים ראו לנגד עיניהם כמשימה ראשונה במעלה שאספקת הדלק, העובדים, זו הפרנסה שלהם. כאן אני רוצה להרגיע אותך אדוני היו"ר, כמובן זה שאנחנו לא ויתרנו עד אשר הירדנים הודיעו שהם יורדים מכל דרישותיהם, שהם לבד יספקו את כל הדברים האלה על אדמתם, ושאנחנו נוכל להכניס את האנשים שלנו.

לירדנים יש אינטרס שאנחנו נחייך כל הזמן, ואני אומר את זה באופן ציורי. בזמן הפיילוט יש אינטרס עליון שהפיילוט יצליח במאה אחוזים, כי אם הוא יצליח, אז ניכנס לשלב הבא של השקעות תשתיות ונפתח את האיזור. לכן בשלב הזה של הפיילוט, אין לנו חשש.

היו"ר אבי יחזקאל:

מסיבות ענייניות אני מבקש להוריד לא ל-9 חודשים אלא עד לסיום מושב הקיץ, עד ה-1

ליוני.

נחום לנגנטל:

בעניין הזה אנחנו נבוא אליך ונראה מה התוצאה של הפיילוט ועל בסיס הפיילוט, זה מה שיהיה. לכן עכשיו מי שעושה את כל האספקה וכל השירותים אלו חברות ישראליות. זה חלק מההסכם שלנו עם הירדנים. הדבר הזה נסגר עד כניסת שבת ואחרי כניסת שבת כל הלילה, ממוצאי-שבת עד הבוקר של יום ראשון, אותו יום ראשון שבו חתמנו על מזכר הבנה, שבו הירדנים הסכימו לעניין. לא מצאנו לנכון לומר את הדבר בהקדמה של חוק, אלא בהגדרת עובד. על-פי הנחייתך ישבו המשפטנים אתמול כדי לתקן את הגדרת העובד בסעיף הגדרות החוק.

אתי בנדלר:

אינני יודעת אם זה הנוסח שהועבר לנחום לנגנטל. אני קיבלתי אותו בתחילת הישיבה.

נחום לנגנטל:

לפי כתב היד, כנראה שזה אותו אדם שכתב את זה.

היו"ר אבי יחזקאל:

במבט מהיר, אני לא רואה שום אמירה על הקטע של העדפות כלשהן. מדובר בשלב של פיילוט, אני חושב שברמה של הצהרת כוונות, כי אני הבנתי היטב מה שנחום אמר.

נחום לנגנטל:

במזכר זה כתוב.

היו"ר אבי יחזקאל:

כן, אבל אני רוצה גם בחוק. אני מבקש שמישהו יגדיר לי בסעיף הזה או בסעיף דומה לו או בסעיף נוסף לו משהו שהוא מדבר על העדפה כלשהי לעובדים ישראלים או העדפת עובדים ישראלים בעניין הזה. אני חושב שיש לנו חוב גם לתושבי הדרום, גם לעיר אילת ומהבחינה הזאת הסעיף הזה לא מכניס את העניין. תסבירו לי את

העניין של הגדרת עובד ותוך כדי ההסבר אולי תבוא לכם הארה איך להכניס את העניין של העדפת עובדים ישראלים.

אבי ניסנקורן: השאלה אם אנחנו לא יכולים להביע עמדה על המסמך שאנחנו העברנו.

היו"ר אבי יחזקאל: לא עכשיו.

גבי נאור: אדוני היו"ר, ועדה נכבדה. בישיבה הקודמת של הוועדה הועלו מספר שאלות ובעקבות אותה ישיבה קיימנו דיון פנימי אצלנו על-מנת לנסות ולמצוא גם תשובות וגם פתרונות לשאלות שהועלו. אם אדוני היו"ר רוצה להתייחס רק להגדרת עובד ברגע זה, אני אתייחס לזה, למרות שרציתי ללכת לפי סדר הסעיפים בהצעת החוק ולתת תשובות אחד לאחד.

היו"ר אבי יחזקאל: אני ביקשתי דבר קונקרטי.

גבי נאור: אנחנו מציעים פה שינוי להגדרת עובד, ואני קודם כל אקרא את ההגדרה ולאחר מכן אני אסביר איזה יסודות מתקיימים בה שיש בהם כדי לתת תשובה לשאלות שהעלתה הוועדה.

"עובד יהיה אדם הפועל בשטח שדה התעופה במסגרת יישום מזכר ההבנה, המועסק לפי הדין החל בישראל על-ידי תאגיד ישראלי".

אני אסביר למה מתקיימים פה כל האלמנטים שנדרשים באותו עובד על-מנת לקיים את כל הדין הישראלי. כפי שעולה מההגדרה צריכים להיות פה שלושה יסודות: הוא פועל רק במסגרת יישום מזכר ההבנה, הוא מועסק לפי הדין החל בישראל, ולכן כל דיני העבודה וכל הנדרש לפי מערכת היחסים עובד-מעביד לפי דעתי מכוח ההגדרה כבר נכללים בו, והוא צריך להיות מועסק על-ידי תאגיד ישראלי. שלושת היסודות האלה לפי דעתי נותנים בטחון לכך שהעובד יקבל אותן הגנות על-פי החוק פה.

היו"ר אבי יחזקאל: אני עדיין לא מקבל את הסעיף שאני מבקש.

גבי נאור: זה הסעיף.

אתי בנדלר: לא, זה לא הסעיף. יש כאן שתי סוגיות. קודם כל היתה מלכתחילה בהצעת החוק הגדרה של עובד. ההגדרה הזאת, כפי שניסחנו אותה כאן, לקתה במספר ליקויים. לא היתה הגדרה טובה, לא ידענו מה זה רשות ישראלית וכיו"ב ולכן נדרשתם להמציא הגדרה חדשה של עובד בכלל לצורך החוק.

סוגייה נוספת היא העדפת עובדים ישראלים שיו"ר הוועדה העלה בסוף הישיבה וביקש סעיף נוסף שבו תעגנו העדפה להעסקת עובדים ישראלים על-ידי תאגידים ישראלים שפועלים במקום. ביקש ח"כ יחזקאל שתגישו איזו שהיא הצעת נוסח לסעיף שיתן העדפה להעסקת עובדים ישראלים על-ידי אותם תאגידים, ושלא יקחו עובדים מקומיים ועל-ידי כך יפגעו בתעסוקתם של העובדים הישראלים באילת.

כרגע אנחנו דנים בהגדרה הכללית של עובד.

היו"ר אבי יחזקאל: בואו נדון בהגדרת עובד ולאחר מכן בסעיף שאני מקווה לקבל עליו תשובה.

גבי נאור: אני בכל-זאת רוצה להסביר משהו. בפועל אנחנו לא מדברים בקונטקסט של החלת דיני עבודה בטריטוריה ירדנית. אנחנו מדברים בקונטקסט של חוק שנועד על-מנת לאפשר יישום מזכר הבנה בין שתי המדינות. כפי שאמר מנכ"ל משרד התחבורה, אנחנו רצינו להקנות לכל הטסים באותם מטוסים שנוחתים בעקבה ושיעדם ישראל, לתת להם את כל הביטוחים וההגנות שהחוק הישראלי נותן להם, והם מנויים כאן בהצעת החוק. בעיקר מדובר על פקודת ביטוח רכב מנועי, חוק נפגעים ופיצויים לתאונות דרכים, וחוק התגמולים לנפגעי פעולות איבה. מכיוון שהעובד, כפי שהוא מוגדר כאן, מתקיימים בו כל האלמנטים של עובד שהדין הישראלי חל עליו, מכללה כל ההגנות על-פי החיקוקים שהזכרתי, יחולו על אותו עובד. אין כאן כל התיימרות לבוא ולהסדיר יחסי עובד-מעביד בעובד שעובד בטריטוריה זרה. הדבר הזה מוסד בצורה קצת עקיפה בכך שאם אותו מעסיק ירצה להעביר עובד זר בשטח שדה התעופה בעקבה, כי אז הוא מסתכן בכך שאותו עובד ללא יחולו עליו אותן ההגנות שמקנה לו החוק הזה. לפי דעתי הוא יהסס לא להעסיק אותו מכיוון שאז הוא מסתכן בעצמו בהעסקת עובד שלא יקבל את ההגנות שהחוק הזה מעניק לו.

דניאל אגליק: יש לנו דוגמא שהיא דוגמא מוחשית וזה הילטון סונסט טאבה, שם כעבור שנה לא נשאר עובד ישראלי אחד למרות כל ההגנות שהיו. הרבה יותר קל יהיה למעסיק לעבור את הגבול ולקחת שם עובדים ירדנים וזה מה שהוא יעדיף לעשות.

נחום לנגנטל: אני רוצה לומר לכם בכל הכבוד איך אנחנו רואים את החוק ואת מזכר ההבנה. כרגע מדובר על רשות שדות התעופה, זה הגוף שמפעיל את החוק והוא זה שעושה את רוב העבודה. לא הייתי רוצה להיכנס כאן להגדרות הסופר-דופר משפטיות, אבל כאן ברור לכולם שזו זרוע שלטונית. ברור שהאינטרסים שלנו זה להעסיק כמה שיותר עובדים ישראלים ואנחנו הרי מעסיקים אותם, הם הרי עובדים שלנו.

כל הבקשה שלנו לפניכם כרגע היא לארבעה חודשים לעשיית הפיילוט. כלומר, בחוק הזה רצינו שנוכל לעשות את הפיילוט. העדפה של עובדים ישראלים זה ביחסים בין ממשלת ישראל לבין ממשלת ירדן, זה מזכר ההבנה. מקומה של השאלה שאתה שאלת, אדוני היו"ר, זה באישורה של האמנה. אנחנו הרי הבאנו אותה לכנסת וכאן המקום לשאול האם באמת הועדפו האינטרסים של העובדים הישראלים או לא. אם אל הועדפו, שם המקום להתנגד גם לאמנה. אני אומר לכם שאתם יכולים לפתוח את האמנה ותרואו שהיא זו שמעדיפה כרגע עובדים ישראלים. אנחנו מעוניינים בזה, אבל זאת לא האכסניה לדרישתך, אדוני היו"ר.

אנחנו הרי נבוא אליכם בכל מקרה כי אנחנו צריכים להאריך את הפיילוט אחרי ארבעה חודשים. אם תראו שידינו לא נקיות, אל תאשרו לנו. לכן הגבלתם אותנו בזמן.

היו"ר אבי יחזקאל: טוען מנכ"ל משרד התחבורה שבמזכר ההבנה יש התייחסות והעדפה לעבודה ישראלית. אני מבקש

שכבר בשלב הזה יינתן גיבוי לתחום שבמילא מופיע במזכר ההבנה, קרי העדפת עבודה ישראלית.

נחום לנגנטל: אני לא צריך את זה בחוק.

היו"ר אבי יחזקאל: כן צריך את זה בחוק, כי על-פי התיזה הזו לא צריך שום דבר בחוק שקשור למזכר ההבנה. לכן אני אומר עוד פעם, בעיני היום הסעיף הזה - שאפילו יש לו היבט דקלרטיבי, שהרי הוא כל כולו פיילוט בשלב הזה - אני חושב שאם מדובר על כך שהסכם הזה הוא גיבוי למזכר ההבנה, ובמזכר ההבנה במילא יש התייחסות להעדפת עובד ישראלי או עבודה ישראלית או עובדים ישראלים, מן הראוי שיכנס בחוק עצמו סעיף בעניין הזה. אם נגיע למצב שבתוך תקופת הפיילוט נגיד שהתברר לנו שמה שאומר נציג ההסתדרות באילת, שבסונסט טאבה לא נשאר עובד ישראלי אחד, ושכעבור 4-5 חודשים לא יוותר עובד ישראלי אחד בטרמינל או בשדה התעופה של עקבה, אני חושב שראוי יהיה להכניס את העניין הזה עכשיו. אני מבקש מכם, כמי שאיננו משפטן, לעשות זאת. אם הייתי משפטן, הייתי מביא איזה נוסח. מה הבעיה להמציא נוסח המדבר על העדפת עבודה ישראלית?

אבי ניסנקורן: אני אחראי על הסכמים קיבוציים בהסתדרות. אנחנו רצינו להבטיח במסגרת החקיקה הזאת, וזה מה שניסינו להבטיח במסמך שהעברנו אתמול, או לנסות לאותת בכיוונים, זה הכיוונים של כבוד היו"ר.

האדם שעובד בשטח שדה התעופה אצל מעסיק ישראלי, יחול עליו הדין הישראלי, לרבות הסכמים קיבוציים כדוגמת הסכם תוספת יוקר, שזה לא דין אלא זה הסכם כללי. לכן הצענו שעובד בשדה התעופה שמועסק על-ידי מעסיק ישראלי יראו אותו כאילו הועסק בישראל ויחול עליו הדין החל בישראל לעניין זה, לעניין של דיני עבודה.

ההגדרה שמוצעת כאן שאמורה להוביל לאותה תוצאה, יש בה שתי בעיות: (א) דין לא כולל הסכם כמו הסכם תוספת יוקר, ולכן בהצעה שלנו אמרנו לרבות תחולת הסכם קיבוצי כפי שהוגדר בכל מיני חוקים כמו חוק העסקת עובדים על-ידי קבלני כוח-אדם שאני יודע שהיו"ר יזם, שם היה מוגדר הסכם קיבוצי ולמעשה אנחנו אימצנו את ההגדרה משם.

(ב) עצם זה שבהגדרת עובד מוגדר בצורה מסויימת עובד ואין שום מחוייבות להעסיק את אותו עובד, יכולה מתר גם רשות שדות התעופה וכל מעסיק אחר להגיד שהם מעסיקים עובד לא כפי ההגדרה. אין שום איסור בחוק להעסיק עובד שלא כפי ההגדרה, כך שההגדרה כשלעצמה אין בה כלום. אנחנו רוצים שעובד שמועסק בשטח שדה התעופה על-ידי מעסיק ישראלי יהנה מאותן זכויות.

היו"ר אבי יחזקאל: אתה אומר שיש אפשרות שעובד ישראלי שמועסק על-ידי תאגיד ישראלי ויעבוד בשדה התעופה בעקבה, לא יחול עליו דין עובד.

גבי נאור: אני חושב שאנחנו הולכים עוד יותר לדרישת ההסתדרות. כשאתמול דנו בעניין הזה יצאנו מתוך הנחה שלא יהיה עובד רק שם, כאילו העבודה בשדה התעופה עקבה תהיה עבודה נלווית או חלקית לעבודתו העיקרית בישראל. לכן מכוח ההגדרה אנחנו

קבענו את האלמנט הזה שהוא עובד ישראלי העובד בתאגיד ישראלי על-פי דין. לכן לפי הנחת ההסתדרות יוצא שאנחנו נעסיק שם עובדים שהם רק ישבו שם ולעולם לא יחזרו הנה. אם הוא מעדיף אתה דרך הזאת, אז יכול להיות שנציע שני סעיפים חלופיים, אבל לפי דעתי ההגדרה סוגרת את העניין הרבה יותר טוב.

אבי ניסנקורן: אתה מגדיר עובד. מחר בא מעסיק שפועל שם ואומר שהוא לוקח עובד שלא כפי ההגדרה הזאת, הוא לוקח עובד מקומי או אפילו עובד ישראלי שיעבוד שם או רק שם - יכול להיות שזה יוצר במשך הזמן - והוא לא מעסיק אותו על-פי הדין הישראלי. בחוק יש הגדרת עובד. אז אני אומר שהוא מעסיק אותו שלא כפי הגדרת עובד על-פי החוק. לא כתוב בשום מקום בגוף החוק שתאגיד ישראלי יעסיק עובד כהגדרתו לעיל. את זה צריך להוסיף.

גבי נאור: אם זה מה שמדאיג, אני מוכן להוסיף סעיף כזה. תהיה הוראה בחוק שתאמר שמעסיק הפועל ליישום מזכר ההבנה, פועל בשטח עקבה, יעסיק רק עובד כמשמעותו בחוק.

אבי ניסנקורן: תחולת הסכמים כמו הסכם תוספת היוקר זה לא דין. אני מציע שבהגדרה דין יהיה כתוב לרבות הסכם קיבוצי כהגדרתו.

נקודת העדפת עובד ישראלי. אנחנו לקחנו כדוגמא את חוק איזורים חופשיים לייצור בישראל. שם הוקמה איזו שהיא מועצה ונאמר שלא יינתן היתר להעסקת עובד זר אלא באישור אותה מועצה ובכל מקרה לא יותר מ-3 אחוזים מכלל מצבת העובדים. אנחנו הצענו שיהיה דבר דומה: לא יינתן היתר להעסקת עובד זה אלא באישור - זה יכול להיות שר העבודה והרווחה במקרה הזה, או גורם אחר רלוונטי - ובכל מקרה לא יותר מ-3 אחוזים מכלל מצבת העובדים. בצורה כזאת אנחנו יוצרים איזו שהיא מיגבלה על העסקת עובד זר.

אתי בנדלר: השאלה היא אם יש הוראה מנדטורית שאומרת שלא יעסיק תאגיד ישראלי בשדה התעופה אלא עובד, ועובד הוא עובד כהגדרתו כפי שהוצע כאן, אז הוא לא יכול גם אחוז אחד להעסיק.

אבי ניסנקורן: הוא עדיין יכול להיות עובד זר. ההגדרה פה לא מאפיינת את העובד כעובד זר או עובד ישראלי. היא אומרת: עובד, אדם שפועל בשטח שדה התעופה במסגרת יישום מזכר ההבנה המועסק על-פי הדין. זה יכול להיות גם עובד זר שנותנים לו את התנאים לפי הדין הישראלי, אבל עדיין הוא עובד זר.

אתי בנדלר: די ברור שתאגיד ישראלי יעסיק עובד זר, עובד מקומי שהוא עובד זר, בשטח שדה התעופה רק אם יהיו לו יתרונות כלכליים. אם לא יהיו לו יתרונות כלכליים, אני חושבת שזה חשש שוא ולכן זה אומר להכניס כאן סעיפים מיותרים בהצעת החוק.

אבי ניסנקורן: זה לא בדיוק חשש שוא. בפעול זה יגרום להפרשי עלויות אם יתנו להעסיק עובדים זרים.

היו"ר אבי יחזקאל:

לגבי הסעיף של הגדרת עובד, אני מבין שהדברים פחות או יותר סגורים.

גבי נאור:

לדעתי כן.

דן יערי:

אנחנו ב"ארקיע" עוסקים בחלק משירותי הקרקע. אנחנו יכולים שיעבוד בנושא קבלן עצמאי שהוא להעסיק מישהו שהוא לא מועסק על-ידי תאגיד. לא עובד, ואנחנו גם יכולים תאגיד, זאת משמעות משפטית.

אבי ניסנקורן:

נכון. במילה תאגיד יש בעיה.

דן יערי:

המונח עובד בסעיף הזה, הוא לא חייב להיות דווקא עובד, מכיוון שזוהי ההגדרה לצורך החלת החוקים המסויימים על אדם שנמצא מטעם הגוף הישראלי בשדה התעופה. פה השתמשו במונח עובד כשלא היו חייבים להשתמש בו. זה לא המקום להקיש ממנו כעובד לכל דיני העבודה בישראל. לכן עצם השימוש במילה עובד, אולי קצת מטעה.

כדי לכסות גם את האדם שהוא לא עובד של תאגיד ישראלי וגם את האדם שהוא קבלן עצמאי ושהוא לא עובד במונח דיני העבודה, אני מציע את הנוסח הבא: "אדם הפועל בשטח שדה התעופה במסגרת יישוב מזכר ההבנה, העובד כדין בישראל". נקודה, ותו לא. אם הוא עובד כדין בישראל ברור שחוקי מדינת ישראל חלים עליו, אבל הוא לא מועסק בהכרח על-ידי תאגיד ישראלי.

בני רובין:

מה שאני רוצה להציע נדמה לי שיפתור גם את הבעיה של העדפת עובדים ישראלים וגם את מה שאמר מר יערי. מקסימום המגבלות שאפשר להטיל על עבודה של עובדים לא ישראלים זה לפי מה שנקבע בחוק איסור העסקת עובדים זרים. לכן נראה לי שהדרך הראויה ביותר לעשות את זה היא לקבוע שחוק איסור העסקת עובדים זרים יחול גם על עבודה בשטח שדה התעופה, שלכאורה זה לא מובן מאליו משום שזה מחוץ לגבולות ישראל. את זה הייתי מציע כהצעה לעניין העדפה, כיוון שאי-אפשר להטיל מגבלה נוספת על העסקת עובדים זרים מעבר למה שיש בחוק הזה. ברגע שעושים את זה, אנחנו לא צריכים יותר את ההתייחסות למועסק כדין בישראל והגדרת עובד. אז נדמה לי זה עונה גם על הבעיה שמר יערי מעלה.

אבי ניסנקורן:

יש פה שתי מטרות. המטרה הראשונה שעובד בשדה התעופה יהנה מזכויות הדין בישראל וזאת המטרה הראשונה שהיועץ המשפטי של משרד התחבורה עלה עליה וניסה לענות עליה. לזה לא רלוונטי חוק איסור העסקת עובדים זרים, ולכן הניסוח של היועץ המשפטי מקובל עלינו, למעט הנקודה של תאגיד שיכול להיות גם מעסיק שהוא לא תאגיד.

היו"ר אבי יחזקאל:

על זה דילגנו.

אבי ניסנקורן:

לגבי העדפה. בנוסף לחוק איסור העסקת עובדים זרים אפשר לעשות סעיף ספציפי בחוק ספציפי, כמו שעשו בחוק איסור סחר חופשי. חוק איסור העסקת עובדים זרים לא יענה

על התשובה כי אין בו סעיף העדפה. צריך היתר מיוחד להעסיק עובדים זרים, אבל בחוק כשלעצמו אין העדפה.

אנחנו הצענו ואמרנו: "לא יועסק ולא ינתן היתר להעסקת עובד זר אלא באישור השר, במידה וניתן להעסיק עובד שהינו אזרח ישראל או תושב בה". זה לפחות נותן איזה קנה מידה לשיקול דעת השר. אם באותו תפקיד ניתן להעסיק עובד ישראלי, אל תעסיקו עובד זר. כששר העבודה והרווחה יתן את השיקולים, זה יהיה שיקול הדעת המינהלי שלו, כשממילא זה שיקול הדעת שהוא שוקל באופן מעשי. את המגבלה של האחוזים אנחנו רוצים, אלא אם אתם תחליטו לא לקבל אותה.

גבי נאור:
אני הייתי מציע לומר את זה בהיבט חיובי ולא בהיבט שלילי כמו שהציעו פה נציג ההסתדרות. אני גם לא אתייחס להערות של עו"ד דן יערי מפני שאני בכל-זאת רוצה פה להתייחס להגדרת עובד כעובד ולא כל אדם. מי שמוכר עגבניות בבסטח בישראל לא יפול להגדרה הזאת, ולכן סגרנו את ההגדרה שזה רק מי שעובד אצל מעסיק ישראלי על-פי הדין בישראל.

אבי ניסנקורן: רק המילה תאגיד היא בעייתית.

גבי נאור:
אחרי כן ניכנס לשיפוץ המינוחים. לכן אני דווקא הולך לאותו כיוון, אבל בכיוון חיובי ואנחנו נוסף בהצעת החוק סעיף שהכותרת שלו תהיה "העסקת עובדים בשדה התעופה" ויאמר בו: "אדם הפועל בשדה התעופה במסגרת יישום מזכר ההבנה, יעסיק רק עובד כהגדרתו בחוק זה". אז אני במילא מוציא את כל האפשרויות של אותו עובד שלא מתקיימים בו כל אותם יסודות המופיעים בהגדרה.

אבי ניסנקורן: אבל בהגדרת עובד לא הגדרת עובד שהינו אזרח ישראלי או תושב בה.

גבי נאור:
אני לא צריך מפני שבהגדרת עובד אני אומר עובד בשדה התעופה המועסק לפי הדין החל בישראל.

אבי ניסנקורן: אתה יכול להוסיף להגדרת עובד "עובד שהינו אזרח ישראלי או תושב בה".

אתי בנדלר:
אמר נציג משרד המשפטים שאתה לא יכול לתת בשדה התעופה העדפה לעובד ישראלי מעבר להעדפה שאתה נותן לו בשטח מדינת ישראל.

אבי ניסנקורן: באיזור סחר חופשי נתנו העדפה ספציפית כזאת.

נחום לנגנטל:
לא יכול להיות שהתאגיד בעקבה יבוא בתנאים יותר מגבילים מאשר התאגיד בשדה התעופה בן-גוריון.

היו"ר אבי יחזקאל: מה שאני מבקש זאת נוסחה סבירה.

מיכאל קליינר: צריך להיות ריאליים. בעקבה יש חששות שלא קיימים בשדה התעופה בן-גוריון.

גבי נאור: אני רוצה להזכיר שאנחנו מדברים עדיין בהחלת דין ישראלי בטריטוריה זרה. אני לא רוצה שיתקבל פה איזה חוק שכל תכליתו לתת הגנות לאותם עובדים על-פי חוק הפיצויים לנפגעי תאונות דרכים, לתת לו משקל כזה שאנחנו באים להסדיר כבר את כל סדרי העבודה בשטח ירדן.

היו"ר אבי יחזקאל: אתה מחזיר את הדיון אחורה. דיברנו על סוגיות בטחון שהן בוודאי אקוטיות יותר מאשר העדפת עובדים ישראלים. לפני רגע נתת פתרון טוב, אז תשכלל אותו, תוסיף שם אמירה שמדברת על עבודה ישראלית.

גבי נאור: כהגדרתו בחוק זה, אפשר להוסיף: "ויעדיף עובד שהוא ישראלי".

היו"ר אבי יחזקאל: זאת כל בקשתי. אני כל הזמן מדבר על העדפת עובד ישראלי.

אבי ניסנקורן: אם אנחנו הולכים לכיוון של העדפה שזה דבר אמורפי, אז יש מקום להחיל את חוק עובדים זרים שקובע שההעסקה היא בהיתר. זאת לא העדפה ספציפית של הרשות שהיא מחליטה.

דן יערי: רציתי להציע לגבי הגדרת העובד. כמו שאמרתי קודם, זה לעניין החלת החוקים על אדם שעובד בשדה התעופה, שפועל בשדה התעופה, שנמצא בשדה התעופה. אני מציע להוסיף סעיף לחוק ולומר בו: "העסקת עובדים. בהעסקת עובדים בשדה התעופה תהיה עדיפות לעובדים שהם אזרחי מדינת ישראל ותושביה, על-פי כל דין".

היו"ר אבי יחזקאל: אני מציע שנתייחס לסעיף הזה לקראת הקריאה במליאה, מכיוון שרוח הדברים היא כזו שאנחנו מתכנסים לנוסח שמדבר על הגדרת עובד והעדפת עבודה ישראלית.

מיכאל קליינר: מה עם חברות ישראליות?

אתי בנדלר: כתוב. תאגיד ישראלי. אני מוכרחה לומר שמכל מכלול ההגדרות שנזרקו כאן, אני לא הצלחתי לגבש לעצמי תמונה שלמה.

(1) אני מבינה באופן כללי שהגדרת עובד בסעיף ההגדרות יוחל.

(2) יהיה סעיף בחוק עצמו שדן בהעסקת עובדים ובו יהיו שני חלקים:

(א) חלק אחד שיקבע פוזטיבית שלא יעסיק תאגיד ישראלי בשדה התעופה אלא עובד בלבד.

(ב) סעיף שיתן העדפה לאזרחי מדינת ישראל או תושביה.

מיכאל קליינר:

אני מציע לציין במפורש תאגיד.

גבי נאור:

אני מציע לקרוא גם את ההגדרה וגם את הסעיף, נתון לכל שיפוט שהמשפטנים ימצאו לנכון.

מיכאל קליינר:

אני שומר לעצמי את הזכות להסתייג, אם נוסח המשפטנים לא יהיה מקובל עלי.

אתי בנדלר:

איך אני אדע? אם הוועדה תצביע היום על החוק, אני מניחה כבר היום את הנוסח.

אבי ניסנקורן:

אנחנו מציעים להכפיף זאת לחוק העובדים הזרים, כך שאישור להיתר העסקה ניתן על-ידי שר העבודה והרווחה. אני לא חושב שיש עם זה בעיה.

גבי נאור:

עובד, הגדרתו תשתנה והיא תקבע כך: "אדם הפועל בשטח שדה התעופה במסגרת יישום מזכר ההבנה, המעוסק לפי הדין החל בישראל על-ידי תאגיד ישראלי". אלה האלמנטים שמתקיימים באותו עובד.

לגוף החוק יוסיף סעיף אופרטיבי, כפי שהציע נציג ההסתדרות, שכותרתו תהיה העסקת עובדים בשדה התעופה. זה ייאמר בהיבט הפוזיטיבי: "אדם הפועל בשדה התעופה במסגרת יישום מזכר ההבנה, יעסיק רק עובד כהגדרתו בחוק זה - מכיוון שעלתה השאלה של עובד זר - ויעדיף עובד שהוא ישראלי". אני חושב שבניסוח הזה סגרנו כמעט את הכל.

היו"ר אבי יחזקאל:

לא נעים לי לבוא ולומר קבל עם ועדה שאת כל עבודת ההכנה היה צריך לקבל לפני הישיבה. לא יתכן שבמשך שעה נדון פה על סמנטיקה. ביקשתי זאת בפירוש בישיבה בשבוע שעבר. אני לא רוצה לריב עם מיכאל קליינר בגלל עבודה שלא נעשתה.

אבי ניסנקורן:

הנקודה היחידה שחוק העסקת עובדים זרים יחול ובמידה כזאת האישור יינתן על-ידי השר.

מיכאל קליינר:

המילה יעדיף היא מילה אמורפית. איך הוא יעדיף? לפי איזה קריטריונים? יעדיף גם פותח פתח, כי הוא העדיף אבל למרות ההעדפה הוא החליט אחרת.

גבי נאור:

לפי הבנתי, אם יהיו שני עובדים במקצוע מאוד ייחודי, יהיה ישראלי וזר, אז אני לא חושב שאפשר לפרש אחרת מלהעדיף את הישראלי.

היו"ר אבי יחזקאל:

מיכאל אומר שיכול להיות הוא יעדיף את הישראלי, אבל בסוף יחליט על הזר.

מיכאל קליינר:

אתה מסביר לי פוזיטיבית למה הפתרון שלך טוב. אין לי טענות, אבל יש לי חשש מהמילה יעדיף. מוצע כאן פתרון חליפי שמסתמך על חוק קיים, שכבר יש לו קריטריונים, שכבר

נוסח, אז מה שאני מבקש ממך זה לא שתסביר לי למה הצעתך טובה אלא מה פסול בהצעה שמציעים החברים.

אבי ניסנקורן:
אנחנו גם ירדנו מהמגבלה החוזית וכו'. אנחנו רק אומרים שבהמשך ליעדיך יהיה כתוב שיחול חוק עובדים זרים. לכתוב את זה פוזטיבית כדי שאחר-כך לא יתעוררו שאלות אם החוק הזה חל או לא חל. אם רוצים להעסיק עובד זר, כפי שהשר נותן היום היתרים, יתן היתר והעובד הזר יעבוד.

אתי בנדלר:
אפשר להוסיף: "ולעניין זה יחול חוק העסקת עובדים זרים".

גבי נאור:
אני רק מופיע בפני הוועדה. אני לא מחליט אלא הוועדה מחליטה. אני אמרתי את גירסתי. אם אתם רוצים אחרת, בסדר, אתם הריבוניים, תחליטו מה שאתם רוצים. אני כנציג ממשלה חוזר על דבר שכבר אמרתי: זה לא חוק שבא להסדיר ענייני עבודה, הוא בא רק ליישם את מזכר ההבנה.

מיכאל קליינר:
בואו לא ניתמם. החוק לא בא להסדיר ענייני עבודה, אלא שהוא יוצר מציאות חדשה שיכולה לפגוע במאות עובדים ואנחנו מנסים למנוע את זה.

נחום לנגנטל:
מאחר והמגמה פה היא אותה מגמה, אם חייך קליינר עומד על הדבר הזה ואם זו עמדתה של ההסתדרות, לנו אין התנגדות. אם המילה יועדף נראית לאנשים מסויימים אמורפית והם חושבים שבהחבא אנחנו רוצים איזה משהו שהוא לא בסדר, אז בואו נזכיר במפורש את חוק העסקת עובדים זרים.

אתי בנדלר:
אני אומרת את זה בהסתייגות אחת כי החוק הזה איננו מונח לפני, אינני יודעת כיצד מוגדר שם עובד זר ואם זה יענה באמת לציפיות ההסתדרות.

נחום לנגנטל:
אמרו כאן שאת המילה יעדיף לא מקבלים, רוצים שיהיה חוק ספציפי, אז תאזכרו חוק ספציפי. אין לנו התנגדות.

היו"ר אבי יחזקאל:
אני מבקש לאשר את הסעיף הזה כפוף לתיקונים כפי שבאו לידי ביטוי בבקשות ההסתדרות, בהערות חייך קליינר, ונביא את זה לקראת קריאה שניה ושלישית.

אתי בנדלר:
הגדרת עובד פלוס הסעיף הון בהעסקת עובדים בשדה התעופה - מאושר, כפוף לניסוח סופי שעוד נעבוד עליו.

דן יערי:
בפירוש יכול להיות אדם שפועל בשדה התעופה והוא לא מועסק, גם לא מועסק וגם לא מועסק על-ידי תאגיד ישראלי.

נחום לנגנטל:

אני לוקח על עצמי התחייבות מטעם משרד התחבורה. מאחר ומדובר פה על פיילוט, אז לא

נעסיק אדם שהוא לא תאגיד.

היו"ר אבי יחזקאל:

יש עוד סעיפים נוספים שהתעוררו בהם בעיות?

אתי בנדלר:

יש מספר בעיות שצריך להתייחס אליהן. יש את סעיפים 9 ו-10 שנאמר שניציגי המשרדים ידונו בזה וישבו שוב עם הצעת נוסח לעניין הזה. יש את הנושא של סעיף 11 שאושר בוועדה, אבל כנראה התעוררו בקשר אליו בעיות נוספות ונמצאת כאן המשנה ליועץ המשפטי של המוסד לביטוח לאומי, שזה המוסד שמפעיל את חוק התגמולים לנפגעי פעולות איבה. את סעיף 12 לא נקרא בכלל ויש עוד לסיים את סעיף 13 לענין התחילה.

רות הורן:

אדוני היו"ר, בסעיף 11 נפלה טעות.

היו"ר אבי יחזקאל:

אנחנו דנים קודם כל בסעיף 9.

גבי נאור:

אני אסביר לוועדה מה סיכמנו אתמול בקשר לשני הסעיפים. אתמול עלתה שאלה טכנית, איך מזכירים את מזכר ההבנה. אני רוצה להודיע לוועדה שבתיאום עם משרד המשפטים ומשרד החוץ, האיזכור יהיה על-ידי הערה מתחת לקו ששם יאמר שמזכר ההבנה מופקד לעיון במזכירות הממשלה. הגענו למסקנה שמעדיפים שלא לפרסם את מזכר ההבנה הזה בכתבי האמנה. תקדים לדבר הזה כבר ישנו בחקיקה וזה מה שאנחנו מציעים.

אתי בנדלר:

איפה יש תקדים לכך שמזכר הבנה פתוח לעיון הציבור במזכירות הממשלה ואיך הציבור יוכל

לראות אותו?

אייל רק:

אנחנו לא מפרסמים את כל ההסכמים של מדינת ישראל אלא רק חלק מהם. יש לנו כבר דוגמא של חוק יישום ההסכם בדבר העברה מכינה של סמכויות של הרשות הפלשתינית שגם בו ההסכם הופקד במזכירות הממשלה ולא פורסם בכתבי האמנה, בין היתר כיוון שהוא היה הסכם זמני עד להעברתו של הסכם הביניים שהעביר את יתר הסמכויות.

אתי בנדלר:

באותו חוק נקבע בפירוש שהוא יופקד במזכירות הממשלה ויהיה פתוח לעיון הציבור?

אייל רק:

לא. זה אפילו לא נקבע שם, אלא אנחנו מוצאים לנכון עכשיו כן לקבוע במפורש שזה יופקד במזכירות הממשלה. מדובר בהסכם זמני שלא עולה לכדי פרסום בכתבי האמנה.

אתי בנדלר:

לי אין התנגדות, אם נקבע לכך תקדים בחקיקה, שמפנים להסכם שמופקד במזכירות הממשלה ופתוח לעיון הציבור. אם יש לזה תקדים בדבר חקיקה ראשי, אני חושבת שאנחנו יכולים ללכת בעקבותיו.

גבי נאור: אני עובר לסעיף 9 ו-10 ושניהם קשורים אחד בשני. האחד דן בתחולת פקודת ביטוח רכב מנועי (נוסח חדש) והשני מפנה לחוק הפיצויים לנפגעי תאונות דרכים.

בישיבה הקודמת בוועדה ביקשנו להוסיף בסייפא של סעיף 9 את המלים: "ואם התאונה קרתה בשדה התעופה".

היו"ר אבי יחזקאל: אני מציע שנכריז עכשיו על סיום החלק הזה של הישיבה ובעוד רבע שעה נתכנס בחדר הוועדה ונדון בצורה פרטנית על כל הסעיפים שלא לעיני המצלמות.

אני רוצה לסכם את הקטע הזה של הישיבה. אני חושב שטוב שיש גיבוי חקיקתי להסכם ההבנות. אני אישית שמח יחד עם חברי על כך שאנחנו נעדיף גם עובדים ישראלים, גם דואגים לסוגיות של בטיחות ושל בטחון, ואם מחיר השלום הוא זה שיהיה שדה תעופה בעקבה, בעיני ובעיני חברי זה שווה.

אני נועל עכשיו את הישיבה. בעוד רבע שעה, בשעה 12:15 תימשך הישיבה בחדר ועדת הכלכלה.

הישיבה הופסקה בשעה 12:00 וחודשה בשעה 12:15

היו"ר אבי יחזקאל: אנחנו נכנסים להליך מזורז של קריאת כל החוק. אנחנו למעשה מתחילים לקרוא את הצעת חוק יישום מזכר הבנה.

נחום לנגנטל: מטרת החוק.
(1) חוק זה מטרתו ליישם מזכר הבנה בדבר שימוש משותף בשדה התעופה עקבה, שנחתם בין ישראל ובין הממלכה הירדנית ההאשמית ביום כ"ח באב תשנ"ח, 31 באוגוסט 1997.

היו"ר אבי יחזקאל: סעיף 1 - אושר.
נחום לנגנטל: (2) בחוק זה מזכר הבנה האמור בסעיף (1) על נספחיו.

אתי בנדלר: אני מבינה שהוצע כאן שינוי.
גבי נאור: לא הוצע שינוי. אמרנו שהמראה מקום לא יפנה לכתבי האמנה, אלא הוא יפנה למזכר ההבנה עם הערה למטה שמזכר ההבנה מופקד במזכירות הממשלה.

אייל רק: כמו בחוק יישום ההסכם בדבר העברה מכינה של סמכויות לרשות הפלשתינית (תיקוני חקיקה והוראות שונות) תשנ"ה-1995.

היו"ר אבי יחזקאל: אושר.
נחום לנגנטל: שדה התעופה. שדה התעופה בעקבה, לרבות כביש הגישה ממנו עד תחנת הגבול, מעבר הערבה.

נוסע נכנס. נוסע שהגיע לשדה התעופה בטיסה שיעדה אילת, לרבות אדם הנמנה עם צוות המטוס.

נוסע יוצא. נוסע שהגיע לשדה התעופה על-מנת לצאת בטיסה שמוצאה אילת, לרבות אדם הנמנה עם צוות המטוס.

היו"ר אבי יחזקאל: אושר.

נחום לנגנטל: עובד. אדם הפועל בשטח שדה התעופה במסגרת יישום מזכר ההבנה ומועסק על-פי החוק החל בישראל על-ידי תאגיד ישראלי.

אבי ניסנקורן: לדעתי לא צריך לכתוב תאגיד ישראלי, כי זה יגביל אתכם. אחר-כך יגידו שיעסיקו רק אדם אדם שמועסק על-ידי תאגיד. לדעתי מיותר לכתוב כזה ואז הכוונה שיעסיקו רק זאת, אבל זה לשיקול דעתכם.

גבי נאור: כתבנו זאת מכיוון שרצינו למלא את רצון היו"ר הוועדה וההסתדרות.

אתי בנדלר: השאלה אם הוא יועסק רק על-ידי תאגיד ישראלי, אם אין בכך משום צימצום.

דן יערי: אני לא יכול לקבוע בחוק שהעובדים שרשאים לעבוד שם הם רק תאגידים ולא אנשים פרטיים. על סמך מה אני יכול לקבוע כזאת העדפה? למה על-ידי תאגיד ישראלי? מכוח מה אני יכול לתת העדפה?

נחום לנגנטל: אין בעיה. אנחנו מוכנים שזה יימחק.

היו"ר אבי יחזקאל: תאגיד ישראלי נמחק.

אתי בנדלר: זה יהיה רק: "המועסק לפי הדין החל בישראל".

נחום לנגנטל: רשות שדות התעופה כמשמעותה בחוק שדות התעופה התשל"ז-1977. עד כאן היה סעיף (2).

היו"ר אבי יחזקאל: סעיף 2 - אושר.

נחום לנגנטל: סעיף (3).
(א) רשות שדות התעופה מוסמכת לבצע בשדה התעופה כל פעולה שהיא מוסמכת לעשות על-פי כל דין, ככל שהדבר דרוש לשם ביצוע מזכר ההבנה.

(ב) איש בטחון כמשמעותו בחוק הטיס (בטחון בתעופה אזרחית) התשל"ז-1997, מוסמך לבצע בשדה התעופה כל פעולה שהוסמך לעשותה על-פי חוק הטיס (בטחון בתעופה אזרחית) התשל"ז-1997 או על-פי חוק רשות שדות תעופה, התשל"ז-1997, או לפי כל דין אחר, ככל שהדבר דרוש לשם ביצוע מזכר ההבנה.

(ג) ראש מינהל התעופה האזרחית במשרד התחבורה מוסמך להפעיל בשדה התעופה סמכות שהואצלה לו לפי חוק רישוי שירותי תעופה התשכ"ג-1963 ולפי חוק הטיס, ככל שהדבר דרוש לשם ביצוע מזכר ההבנה.

אתי בנדלר: למיטב זכרוני לא היו הערות לסעיף הזה.

היו"ר אבי יחזקאל: סעיף (3) - אושר.

נחום לנגנטל: סעיף (4).
(א) נוסף על האמור בכל דין, בית-משפט בישראל מוסמך לדון לפי הדין החל בישראל, נוסע נכנס, נוסע יוצא, עובד על מחדלו שאירעו בשדה התעופה, ואם המעשה או המחדל היו עבירות, אילו אירעו בתחום השיפוט של בתי-המשפט בישראל.

(ב) הוראת הדין החל בישראל בנוגע לעבירות של ברירת משפט ולעבירות מנהליות יחולו גם על מעשהו או מחדלו של נוסע נכנס, נוסע יוצא, או עובד שאירעו בשדה התעופה ושאלו אירעו בישראל היו עבירות כאמור.

(ג) לעניין הסמכות המקומית יראו עבירה כאמור שנעברה בשדה התעופה כאילו נעברה בישראל.

היו"ר אבי יחזקאל: סעיף (4) - אושר.

נחום לנגנטל: סעיף (5). צו איכות יציאה מן הארץ שניתן בישראל לפי כל דין, כוחו יפה למנוע יציאה גם משדה התעופה, למעט יציאה לישראל.

היו"ר אבי יחזקאל: סעיף (5) - אושר.

נחום לנגנטל: סעיף (6). העברה מישראל לשדה התעופה ומשדה התעופה לישראל לא תחשב יצוא ויבוא. לעניין סעיף זה טובין, ציוד וכלי רכב שאושרו בידי מנהל המכס המיועדים לצורך הפעלת הטיסות לישראל וממנה לשדה התעופה.

היו"ר אבי יחזקאל: סעיף (6) - אושר.

נחום לנגנטל: סעיף (7). שר התחבורה, בהסכמת שר האוצר, רשאי לפטור:

(1) נוסע נכנס, נוסע יוצא, או עובד מתשלום אגרה המוטלת לפי סעיף 2(ד)(1) לחוק רשות שדות התעופה, הוראת שעה, התש"ם-1980.

(2) בעל כלי טיס מאגרת בקרת טיסה של מעבר במרחב האווירי שנקבע לפי סעיף 29 לחוק רשות שדות התעופה התשל"ז-1977.

אתי בנדלר: נדמה לי שכאן אמרת שלישיבה הבאה תביא תשובה לגבי השאלה מדוע הוא לא פטור מכוח החוק, מדוע זה יהיה מכוח צו או תקנות.

נחום לנגנטל: לכן אפשר לעשות זאת בחוק עצמו.

אתי בנדלר: אז הנוסח יהיה שהוא לא יהיה רשאי לפטור, אלא: נוסע נכנס, נוסע יוצא או עובד פטורים.

נחום לנגנטל: אם זה לא יהיה חתום, אז הוא לא יהיה פטור והוא ישלם. אני מציע שבועדה תעסקו בצד של החקיקה הראשית. אם אחר-כך בפועל נשתמש בזה או לא, זה תלוי אם נחתים עד מחר אתשר התחבורה.

אתי בנדלר: אני פשוט מתייחסת להסבר שלך שהכוונה היא לפטור.

היו"ר אבי יחזקאל: סעיף (7) - אושר.

נחום לנגנטל: סעיף (8). שר התחבורה ממונה על ביצוע חוק זה.

היו"ר אבי יחזקאל: סעיף (8) - אושר.

נחום לנגנטל: סעיף (9). בפקודת ביטוח רכב מנועי, נוסח חדש, התש"ל, יבוא:

(1) בסעיף (1) אחרי הגדרה איזורים, יבוא: שדה התעופה כהגדרתו כחוק יישום מזכר הבנה בין מדינת ישראל לבין הממלכה הירדנית ההאשמית, שימוש משותף בשדה התעופה עקבה, הוראת שעה, התשנ"ח-1997.

(2) לסעיף 3(ג) לאחר באיזורים, יבוא: או בשדה התעופה.

היו"ר אבי יחזקאל: סעיף (9) - אושר.

נחום לנגנטל: סעיף (10). בחוק ביצוע נפגעי תאונות דרכים, התשל"א-1975

(1) בסעיף (1) בסופו יבוא: שדה התעופה כהגדרתו בחוק יישום מזכר הבנה בין מדינת ישראל לבין הממלכה הירדנית ההאשמית, שימוש משותף בשדה התעופה עקבה, הוראת שנה, התשנ"ז-1997.

(2) בסעיף 2(א)(1) אחרי המילה באיזורים, יבוא: או בשדה התעופה.

(3) אחרי סעיף 2(א)(1) יבוא א(2): הנוהג ברכב ישראלי חייב לפצות נפגע שהוא נוסע נכנס או נוסע יוצא כמשמעותו בחוק יישום מזכר הבנה בין מדינת ישראל לבין הממלכה הירדנית ההאשמית, שימוש משותף בשדה התעופה עקבה, הוראת שעה, התשנ"ח-1997, על נזק גוף שנגרם לו בתאונת דרכים שבב מעורב הרכב אם התאונה אירעה בשדה התעופה או בנסיעה, בין בתחנת הגבול בתחנת מעבר ערבה לבין שדה התעופה באילת, ויראו את התאונה כאילו אירעה בישראל.

(4) בסעיף (12)(ד) ו-(ה), אחרי באיזורים יבוא: או בשדה התעופה.

אתי בנדלר: אני מבקשת להזכיר שבישיבה הקודמת התקבל תיקון לפיסקה (2) שבסעיף (9). בסופו של דבר סוכם ללא הצבעה, ועכשיו מבקשים לפתוח את הדיון מחדש בנושא הזה. הנוסח

היה בסעיף 3(ג): אחרי באיזורים יבוא: "או בשדה התעופה או בסופו יבוא, ואם קרתה התאונה בשדה התעופה, לפי הדין החל בישראל".

קריאה: אין התייחסות לעובד.

אתי בנדלר: היתה התייחסות בסעיף (10) פסקה (3), בסעיף א(2) הקטן אחרי המלים "שהוא נוסע נכנס או נוסע יוצא", הוספו המילים: "או עובד". שוב, אני מבינה שהכל כפוף לדיון מחודש בסעיפים האלה.

היו"ר אבי יחזקאל: אבל היה סיכום כלשהו.

אתי בנדלר: היה סיכום שהנושא צריך להיבדק שוב.

גבי נאור: היה סיכום לגבי (9) ו-(10). בדיון שהתקיים אצלי אנחנו אפילו הצענו תיקונים, אבל משרד המשפטים, שהוא קובע בנושא הזה - הבאנו מומחה של משרד המשפטים - יסביר את עמדתו. השורה האחרונה היא שאנחנו נשארים בהצעה כפי שהיא בנוסח הכחול.

פרץ סגל: הסעיפים שהצעת החוק הממשלתית הזאת מתבססת עליהם, פרט לשינוי קטן שאני אעמוד עליו ועל המשמעות שלו, מתבססים למעשה על מה שנחקק בעקבות ההסכמים עם הרשות הפלשתינית והסכם השלום עם ירדן לעניין האיזורים צופר ונהריים. אם ישראלי יפצע בירדן, הרי שהוא יהיה מכוסה על-ידי פוליסת הביטוח שהוצאה בישראל. זאת ההוראה בביטוח רכב מנועי, ולכן היא חייבת לכלול שם רק את החבות לפי הדין הזר ולא את הדין הישראלי, משום שאנחנו לא יכולים להטיל על חברת הביטוח את הדין הישראלי ולומר לה שבכל מקום שאת נוסעת בעולם, כי לעניין זה אין הבדל בין שטחי הרשות הפלשתינית, שטחי ירדן או מדינה אחרת. מדינת ישראל איננה יכולה לחייב חברת ביטוח ישראלית לפצות לפי הדין הישראלי, כאשר הדין הזר באותו מקום איננו מחייב את הדבר הזה.

מדינת ישראל יכולה כמובן לומר שהיא רוצה שיפוצו אנשים כאלה ואחרים גם מחוץ לגבולות המדינה, וזה מה שנעשה בחוק הפיצויים לנפגעי תאונות דרכים. נאמר שכאשר - בין אם מדובר בישראלי, בין אם מדובר בתייר חוץ כהגדרתו בחוק פיצויים לנפגעי תאונות דרכים - יראו את התאונה כאילו היא בישראל ויחולו הוראות הפיצויים כפי שהן חלות מכוח פקודת ביטוח רכב מנועי או מכוח חוק הפיצויים.

לעניין זה יש הבחנות בין ישראלים לבין זרים, ויסוד ההבחנה הוא בכך שבעוד שאני יכול למנוע מישראלים להגיש תביעה נוספת לאחר שהם תבעו בישראל לפי הדין הזר, לגבי זרים יכול להיות קושי בדבר הזה וזאת כי לאחר שנתבע לפי הדין בישראל, הוא יכול ללכת לבית-משפט בירדן או לרשות הפלשתינית ולתבוע פעם שניה את אותו. נהג ישראל, ופה כבר פוליסת הביטוח לא תכסה אותו משום שפוליסת הביטוח כבר שולמה כאשר הוא פיצה אותו לפי הדין הישראלי. לכן הטכניקה שנקבעה בחוק הפיצויים ותאונות דרכים אומרת שאם תייר חוץ או ישראלי נפגעו בתחומי הרשות הפלשתינית, הרי שאנחנו משלמים להם לפי הדין שחל במקום התאונה. אותו הדבר גם בתחומי ירדן, באיזורי צופר ונהריים. אבל אם זה ישראלי, הרי ש"קרנית" משלימה את אותו סכום בין הדין הזה, סכום הפיצויים שהוא קיבל לפי הדין הזר לבין סכום

הפיצויים שהוא היה מקבל אילו אירעה התאונה בישראל. לגבי זרים הטכניקה הזאת לא ננקטה בחוק נפגעי תאונות דרכים, גם לא ננקטה לגבי תיירי חוץ, אף על פי שהם משתתפים, לפי ההגדרה בחוק הפיצויים, בסיור שהוא מטעם סוכנות תיירות ישראלית.

היו"ר אבי יחזקאל: זה חל גם על תייר שנחת בשדה התעופה בלוד?

פרץ סגל: גם על תייר בשדה התעופה לוד. כלומר, ההצעה שלי היא שאנחנו נישאר באותה מתכונת שאושרה ושומרון וקיימת לגבי איזורי יהודה וקיימת לגבי שטחים אחרים בממלכת ירדן.

גבי נאור: תייר שנחת בשדה התעופה לוד, חל עליו הדין הישראלי.

פרץ סגל: נכון. אבל לא אם הוא נוסע בסיור ממשלתי לבית-לחם, ברגע שהוא יוצא מתחומי מדינת ישראל.

היו"ר אבי יחזקאל: השאלה הבסיסית שהיתה והינחתה אותנו, אמרנו שאנחנו רוצים לתת תחושה ששדה התעופה בעקבה הוא כמו שדה התעופה בלוד או באילת. אתה למעשה אומר שזה לא יהיה אותו דבסר.

פרץ סגל: שני דברים. ראשית, אם אנחנו רוצים שיהיה הסדר, הרי הסדר צריך להיות כמו ההסדר לגבי ישראלים, כלומר ש"קרנית" משלמת את הסכום הזה כי מדינת ישראל רוצה לפצות את אותם אנשים ולא חברת הביטוח, משום שאני לא יכול להחיל על חברת הביטוח מחוץ לשיטחה של מדינת ישראל את חוקי מדינת ישראל. שנית, אם אני עושה את הדבר הזה, המשמעות יכולה להיות שמחר הנהג הישראלי ייתבע פעם שניה ואז מדינת ישראל תצטרך לומר שנכון, היא פיצתה את אותו תייר חוץ בישראל, אבל הוא יכול לקבל פעם שניה.

היו"ר אבי יחזקאל: אתה אומר שמכיוון שאותו תייר למעשה יכול לתבוע פעם שניה, אז לא ראוי לתת לו את אותו דין שחל על אותו אחד שנחת באילת?

פרץ סגל: נכון, וזה הדין הקיים היום בישראל למי שנחת בשדה התעופה לוד.

היו"ר אבי יחזקאל: לא הבנתי. תייר שנחת בלוד יכול גם הוא למעשה לתבוע פעם שניה.

פרץ סגל: הוא לא יכול לתבוע פעם שניה, משום שלפי הדין הקיים, הוא יקבל פעם אחת. בישראל הוא יקבל כמו ישראלי. ברגע שהוא יצא מתחומי מדינת ישראל, לדוגמא לבית-לחם, הוא יסע בסיור של חברת התיירות הממשלתית, יחול עליו הדין המקומי.

היו"ר אבי יחזקאל: אתה אומר שאם אני אעשה את התיקון כפי שביקשתי והוא ינחת בעקבה, אני נותן לו כמו הישראלי פלוס אפשרות לתביעה נוספת.

פרץ סגל: נכון, אדוני צודק. זאת בדיוק הסכנה. פירוש הדבר שאנחנו נותנים לו זכות תביעה כפולה. את הדבר הזה אנחנו מנענו בחוק הפיצויים כפי שהוא היום הן לגבי שטחים אחרים של ירדן, הן לגבי שטחי הרשות הפלשתינית, למרות שלעניין זה רצינו לראות את תיירי החוץ כישראלים.

היו"ר אבי יחזקאל: אני רוצה לומר שפה העניין הוא לא רק משפטי אלא גם ציבורי. אני אומר שאותו תייר שנחת בעקבה צריך להרגיש מוגן מכל הכיוונים ואפילו קצת יותר ולכן אני לא רואה את זה כדבר ממש פסול בזה שאני נותן לו גם זכויות של ישראלי שנחת באילת או בלוד וגם את האפשרות לתביעה שניה. בשבילי ציבורית זה לא פסול.

פרץ סגל: החשש היחיד הוא שמי שייפגע פה זה הנהג הישראלי, משום שהנהג הישראלי, מכוח פוליסת הביטוח שלו כבר שילם פעם אחת בבית-משפט בישראל, ולאחר מכן בפני בית-המשפט בירדן לא תהיה לו תשובה משום שפוליסת הביטוח לא תשלם פעמיים.

היו"ר אבי יחזקאל: את זה אני בכל מקרה לא אוכל למנוע.

פרץ סגל: אתה כן תוכל למנוע, משום שאם חברת הביטוח לא משלמת בישראל אלא היא משלמת רק לפי הדין הירדני, הרי שאותו תושב זר יוכל לתבוע אותו או לפי הדין הירדני מכוח הפוליסה הזאת, או בישראל לפי החוק הישראלי שיתן לו את אותה תוצאה. כך התוצאה תהיה שהנהג הישראלי עשוי להיתבע פעמיים ופוליסת הביטוח פה לא תכסה אותו.

דן יערי: אנחנו דנו בישיבה הקודמת ונדמה לי שאני הייתי הדובר הראשי בעניין הזה ואני חושב שנכנענו.

אדוני היו"ר, נקודת המוצא, גם על-פי מזכר ההבנה שהתייר או הישראלי - כלומר, הנוסע במטוס - יודע ובטוח ומשוכנע, וכך הביאו לידיעתו, שהיעד שלו הוא אילת לכל דבר ועניין. אי-אפשר לגרוע מאותו אדם ולו זכות אחת או חובה אחת שהיו לו עקב זה שהוא נוחת בעקבה ולא באילת. עכשיו יבוא עם כל הכבוד משרד המשפטים עם חברות הביטוח - אני לא רואה בזה שום דבר נורא - ויתנו את הפתרון שאם אותו תייר או ישראלי שנמצאים במטוס והיו תובעים את בעל הפוליסה הישראלי, והיו מקבלים את מה שמקבלים, כך זה צריך להיות ולא אחרת. כך בדיוק זה צריך להיות ולא אחרת.

עכשיו אתה מדאיג אותי, מכיוון שאם אתה עדיין עומד מאחורי ההגדרה של תייר חוץ, אתה טועה. תייר החוץ הוחלף בנוסע נכנס או נוסע יוצא, כי תייר החוץ, אם היית משאיר את ההגדרה שלו על-פי חוק נפגעי תאונות דרכים, הוא לא היה מקבל ולו אגורה אחת, כי הקטע בין שדה התעופה עקבה עד אילת וחזרה זה לא סיור חוץ כמשמעותו בחוק התיירות. כלומר, עכשיו אולי אתה מדאיג

אותי ואומר לי דבר שהוא לא כתוב פה, אם לזה אתה מתכוון, ואולי אני טועה.

אני מבקש שהתייר והנוסע הישראלי שיושבים בתוך המטוס, זכותם תהיה כפי שהיא היתה אם הם היו נוחתים בשדה התעופה באילת ותו לא.

דיינה ירום:
אני חושבת שאין מחלוקת אצל אף אחד פה לגבי דבריו של מר דן יערי. זכותו של התייר לקבל את הפיצוי המלא שהיה מקבל בישראל וזה מה שחוק הפיצויים בא לעשות, וזה מה שבאנו להבטיח בחוק הפיצויים.

היו"ר אבי יחזקאל:
אבל בצורה קצת יותר בעייתית, במובן זה שיתנו לו את האופציה לתבוע גם בירדן ובמובן זה שימנעו ממנו לתבוע פעם שניה.

דיינה ירום:
כי זה נושא מסובך ואני באמת רוצה שננסה כולנו לראות מה קורה. אנחנו לא באים לשלול את זה, להיפך. לכן אמרנו שהוא זכאי. אם תסתכל על סעיף 10(3), הוא בעצם בא לקבוע את העקרון שנוסע נכנס ונוסע יוצא יקבלו פיצוי לפי הדין החל בישראל. מכיוון שאנחנו יודעים שחברות הביטוח שמבטחות את הרכב משלמות רק לפי הדין שחל במקום התאונה, ולזה יש סיבות שניכנס אליהן בהמשך, אנחנו אומרים ש"יקרנית" תתן לו את ההפרש. זאת אומרת, גם בלי התיקון הקודם לגבי מה יהיה היקף הפוליסה שישלמו חברות הביטוח, הנתבע יקבל את כל הפיצוי כי באמת זו הדאגה שעומדת בבסיס.

דן יערי: הוא צריך להגיש שתי תביעות.

דיינה ירום: באותה תביעה הוא מגיש שתי תביעות.

דן יערי: לפי זה זה ניתן לתייר יותר מאשר לישראלי. ישראלי מגיש היום שתי תביעות.

פרץ סגל: לעניין הזה, נוסע נכנס צריך להיכנס לגדר תייר חוץ ואפשר להרחיב את הגדרת תייר חוץ בחוק הפיצויים.

דן יערי: האם אני צודק שעל-ידי התיקון הזה אתה מוציא את המושג של תייר חוץ.

פרץ סגל: לא.

דן יערי: אז גם זה לא בסדר. אז צריך לחזור לסעיף (10).

פרץ סגל: אני חושב שמה שצריך להגדיר פה, לתת את אותו סטטוס של תייר חוץ.

היו"ר אבי יחזקאל: יש כאן הצעת חוק ממשלתית ואני ציפיתי ומצפה שהתדיינות מהסוג הזה לא תהיה בפורום הזה. יש כאן התחבטות והתדיינות בין משרד המשפטים, משרד האוצר ומשרד התחבורה.

אני תוהה למה אני צריך לשבת כאן ולהיות פוסק בין מערכת קבלת החלטות שהיתה צריכה להתקבל ביניכם. למה אני צריך להיות בורר בין משרד המשפטים, האוצר, התחבורה והביטוח הלאומי? אתם לא חושבים שיש לזה טעם לפגם? איפה המוכנות שלכם בעניין? הרי ישבנו ביום רביעי, היו דיונים, ואני ציפיתי שהדבר יבוא היום פחות או יותר בצורה סגורה. זה קצת לא הוגן אפילו מבחינת הרצון שלי כראש ועדה לסיים דיון ולהביא חקיקה. בכל הכבוד, למה לא באתם מוכנים?

גבי נאור: אדוני היו"ר, משרד התחבורה תומך בהצעה הממשלתית ללא שינוי.

לאה ורון: המנכ"ל שלכם הודיע בישיבה הקודמת שהוא תומך בבקשה של חברת "ארקיע".

היו"ר אבי יחזקאל: אני רוצה להכריז על הפסקה של חמש דקות. אני לא מוכן לזה, אני מצטער. יש גבול גם לסבלנות שלי ואני לא מוכן להיות בירוקרט שעובר על דיונים. זה שהמנכ"ל יצא, זה לא צריך לעניין אותי. יש כאן איזו בעיה שעלתה באיזה שהוא מקום והיתה צריכה לבוא לכאן אלי כמיקשה אחת מוסכמת אחרי כל ההתייחסויות שלכם. תסביר לי אתם למה אני צריך לפסוק. אני מבקש לדעת, האם הנייר הכחול משקף את דעתם של כולם?

גבי נאור: משקף את דעתו של משרד התחבורה.

קריאה: למעט התיקון הקטן הזה ולמעט תיקון קטן שצריך להוסיף בסעיף (10) בפיסקה (5) שסיכמנו אותו אתמול.

היו"ר אבי יחזקאל: בישיבה הקודמת נחום לנגטל הודיע שהוא תומך בתביעה של "ארקיע" ונציג משרד התיירות אמר שהוא לא מתנגד, ואני עדיין תוהה האם אזרח שנוחת בשדה התעופה אילת דינו כאזרח שנוחת בשדה התעופה עקבה, ואני עדיין לא קיבלתי תשובה. זה עלה כבר בישיבה הקודמת.

פרץ סגל: אדוני היו"ר, הצעת החוק הממשלתית כפי שהיא נראית לי נכונה ומקובלת עלי לחלוטין. בלי התיקון, כמו שהיא אושרה בממשלה. אם הצעת החוק הממשלתית משקפת את החלטת הממשלה, הממשלה לא רצתה לתת העדפה למישהו יותר מאשר ישראלי.

היו"ר אבי יחזקאל: עו"ד יערי, תסביר לי איפה יש פה אפליה לרעה.

דן יערי: היום חוק הפיצויים לנפגעי תאונות דרכים הוא מיקשה אחת עם חוק ביטוח רכב מנועי. קודם אתה צריך פוליסת ביטוח ואחרי כן אתה מקבל פיצויים. ביטוח רכב מנועי, כפי שאני קורא את סעיף 3(ג) היום במתכונתו הנוכחית אומר כך: "פוליסה, לפי דרישותיה של פקודה זו, כאמור בס"ק (א), תכסה אף מפני כל חבות בשל נזק גוף שנגרם לאדם, כולל הנוהג ברכב בתאונת דרכים אשר אירעה באיזור - זה באיזור יהודה ושומרון - או בשטחי עזה ויריחו". עכשיו הוסיפו: "או באיזורים צופר ונהריים". ועכשיו הוסיפו: "שדה התעופה בעקבה", וזה בסדר,

ופה בא הקטע שעליו אני רוצה לדבר: "הכל לפי הדין החל במקום התאונה". אמר נכון ידידי, היום הפיצוי שמקבלים, אפילו אם זה יבוא בפני בית-המשפט הישראלי או בית-המדשפט הירדני, אצל הירדנים - ואני בדקתי את זה - בגין אובדן חיים, זה מקסימום 7,000 דולר. כך הם קבעו. זאת אומרת, עכשיו אומרים לנו האנשים הנכבדים שבית-המשפט יפסוק 7,000 דולר.

היו"ר אבי יחזקאל:

מה פסול בזה?

אם הוא היה תובע בבית-משפט ישראלי, הוא היה מקבל את הערך שהוא היה מוכיח אותו.

דן יערי:

אבל גם עכשיו הוא יכול לתבוע בבית-משפט ישראלי.

היו"ר אבי יחזקאל:

לא. הוא יכול לתבוע בבית-משפט ישראלי אבל לפי הדין הירדני.

דן יערי:

אתה אומר שאם הוא יתבע בבית-משפט ישראלי, הוא יקבל מקסימום עד 7,000 דולר?

היו"ר אבי יחזקאל:

נכון.

דן יערי:

אם הוא ישראלי, הוא יכול לקבל את ההפרש. אם הוא לא ישראלי, הוא לא יכול לקבל את ההפרש

פרץ סגל:

ואני רוצה להסביר לאדוני מה הסיבה. אדם לא יכול לרכב על שני עולמות.

משפטית אתה צודק, אבל ציבורית אני צודק וגם נחום לנגנטל שמוכן לקבל את התיקון.

היו"ר אבי יחזקאל:

אני לא מוכן שמחיר חייו חס וחלילה של מי שאיננו ישראלי ייקבע לפי שערים בירדן. אתה אומר לי שלמעשה הוא יתבע בכל המקומות, אבל יקבל מקסימום עד 7,000 דולר, ואני אומר לא. אני חושב שמי שחייו נקבעו חלילה בשדה תעופה ישראלי, שווים לחייו שייקבעו בשדה התעופה בעקבה כשהוא נוחת שם כדי להגיע לאילת. לכן מבחינה ציבורית - אני מדגיש, ציבורית, לא משפטית - ביקשתי בישיבה הקודמת פתרון לעניין הזה, ומה שאתם עושים הוא שאתם מחזירים אותי אחורה.

כדי להתקדם בדיון - ואני מדגיש את המילה להתקדם - אני מבקש את אותו עקרון שנקבע חס וחלילה למחיר חייו של מי שנוחת בשדה התעופה באילת, להחיל על מי שינחת בשדה התעופה בעקבה. אני מבקש לקבוע את העקרון הזה. כשהעלינו את זה בישיבה הקודמת, נחום לנגנטל העיר ואמר שזה נראה לו הגיוני מה שאנחנו אומרים, וזה באמת נראה הגיוני. לכן אני מבקש שבשם ההגיון הזה תתנו לי פתרון.

לנו יש ניסוח שעונה לדרישת היו"ר, אבל אני בדילמה. יש כאן הצעה ממשלתית ואם משרד המשפטים, אם הוא מסכים, אני אציג את ההצעה. אם משרד המשפטים, לא יסכים, אין לי ברירה, לא אוכל לעשות זאת.

גבי נאור:

אין לי ברירה, לא אוכל לעשות זאת.

אתה כן יכול לעשות זאת לבקשת היו"ר.

נחום לנגנטל:

פרץ סגל: השאלות הן שאלות סבוכות, אבל מה שאדוני אמר, הדבר בהחלט נכון. גם אם אדם נוסע היום באוטובוס או במונית של חברת התיירות הממשלתית, אם הוא יהיה ישראלי, הוא יקבל לפי דין אחד אם הוא יסע לבית-לחם, ואם הוא יהיה אמריקאי, הוא יקבל פיצוי אחר.

היו"ר אבי יחזקאל: אתה מתעקש לתת לי את הדוגמא של בית-לחם, ואני מתעקש לתת לך את שאלת ההגיון שנחום לנגנטל אמר שמבחינה ציבורית שדה התעופה בעקבה צריך להיות כמו שדה התעופה באילת.

פרץ סגל: המשמעות של הדבר היא, אם אדוני נותן את הפיצוי הנוסף לתייר החוץ - ואין לי התנגדות מבחינה סוציאלית לדאוג לתיירי החוץ - המשמעות של הדבר שאני חושף את הנהגים או את החברות הישראליות לכך שהן תהיינה בתביעה כפולה.

היו"ר אבי יחזקאל: אז הבורסה תהיה יותר גבוהה וזה יפגע במחיר הפוליסות בחברה הישראלית.

פרץ סגל: זאת לא פוליסת ביטוח רכב מנועי, אלא זו תהיה פוליסה מיוחדת שיצטרכו להוציא. "ארקיע" תצטרך להוציא פוליסה מיוחדת כדי להבטיח את האדם לפי החוק הירדני.

נחום לנגנטל: בישיבה הקודמת עלה איזה שהוא נוסח אתר, תוספת לסעיף הזה, ואני מציע לוועדה הנכבדה שתפעיל את שיקול דעתה ותחליט. אני מציע שאפילו לא נקיים על זה דיון.

דיינה ירום: אני מבקשת להציע הצעה שתענה על הרצון שלך. אנחנו יוצאים מתוך הנחה שיכולה להיות בעיה לגבי הנוהג הישראלי. אנחנו חשבנו להוסיף בסעיף (10) פסקה (5) כי בטעות זה נשמט, למרות שזה מופיע בהצעה שנמצאת אצל גבי.

גבי נאור: אני יכול להקריא אותה לא בשמי אלא בשמה.

אתי בנדלר: אני מזכירה לך שבהתאם לתקנון הכנסת, היועצים המשפטיים עומדים לרשות הוועדה לשם ניסוח כל דבר והוועדה רשאית לקבל את החלטתה. אם הממשלה רוצה, היא יכולה להגיש הסתייגות.

גבי נאור: סעיף (9) ו-(10) קשורים אחד בשני. סעיף (9) מסביר את תחום הפוליסה. אנחנו הוספנו בדיון הקודם את הסייפא לסעיף (9), ועכשיו אנחנו מציעים לבטל מפני שלאור דברי, להבא הוא יקבל ביטוי בתוך סעיף (10). זאת אומרת, לא יחול הדין החל בישראל אלא דרך קרנית הוא יקבל את ההפרש.

אחרי הגדרת שדה התעופה, שזה כהגדרתו בחוק יישום מזכר ההבנה, אנחנו נוסיף: שדה התעופה, נוסע נכנס ונוסע יוצא, כהגדרתם בחוק יישום מזכר ההבנה.

בסעיף 10(4) אנחנו מעבירים את ו-ה) לפיסקה (5) נפרדת. בסעיף 12(ד) כתוב ו-ה). אנחנו מוחקים את ו-ה), מוסיפים פיסקה (5) שתאמר: בסעיף 12(ה), אחרי באיזורים, יבוא: או בשדה התעופה. אחרי ישראלי יבוא: נוסע נכנס או נוסע יוצא. התיקון הזה יביא לכך שנוסע נכנס או נוסע יוצא כהגדרתו בחוק יקבל את ההפרש בין החוק בירדן לחוק בישראל, כשההפרש הזה ישולם על-ידי "קרנית".

אתי בנדלר: זאת אומרת, זה פותר בעיה אחת אבל לא פותר בעיה שניה שהיו"ר התייחס אליה בישיבה הקודמת. זה פותר את הבעיה של גובה הפיצויים, שגם תייר יהיה זכאי לפיצוי כאילו הוא נפגע בארץ.

גבי נאור: נכון.

אתי בנדלר: זה עדיין לא פותר את הבעיה של התרוצצות בין שתי חברות ביטוח, או בין חברת הביטוח שהוא מוציא אצלה את הפוליסה לבין "קרנית".

יוסף הלוי: לא, אין שום התרוצצות.

אתי בנדלר: הוא עדיין יידרש לשתי תביעות.

יוסף הלוי: אני מייצג את איגוד חברות הביטוח ורק אתמול נודע לנו על הישיבה היום. אני יכול להסיר חשש, וישנם כאן אנשי משרד האוצר שבכל-זאת מבינים בעניין זהה. אין חשש לתביעה כפולה, זה באותה תביעה, אותם נתבעים. גם היום את תובעת שתי חברות ביטוח בכל תאונה, את "אבנר" ואחת מחברות הביטוח שצמודה ל"אבנר" באותה פוליסה. במקרה הזה תצטרף גם "קרנית" מכוח החוק, וזה מה שנעשה היום לגבי ישראלים. מתנחלים ביהודה ושומרון, כשהם תובעים, הם תובעים את "קרנית". הרי לא ניתן לתייר יותר ממה שנותנים למתנחל ביהודה ושומרון. הוא תובע בתביעה אחת, זו אותה תאונה ואין שום בעיה לתבוע בתביעה אחת פרוצדורלית. מבחינה זו השגתם את המטרה שלכם ולא התנגשתם עם החוק המקומי.

היו"ר אבי יחזקאל: זה נראה לי הגיוני.

אתי בנדלר: אם כך, בסעיף (9), אני מבינה שהוועדה עושה רביזיה בהחלטתה מאתמול ומחליטה עכשיו להשאיר את הנוסח כפי שהוא בא לידי ביטוי בהצעת החוק. בסעיף (10) ישנם תיקונים, כפי שיכתוב אותם לפרוטוקול עו"ד נאור.

אני רוצה שוב להדגיש. בישיבה הקודמת אישרה הוועדה שני שינויים בנוסח סעיף (9) וסעיף (10) להצעת החוק. על סעיף (9) פיסקה (2) הוחלט להוסיף מספר מלים שעכשיו הוחלט למחוק אותם. באשר לסעיף (10) פיסקה (3), נוסח סעיף (2) החדש, הוחלט להוסיף אחרי המלים "נוסע נכנס או נוסע יוצא" את המלים "או עובד". אומר עכשיו עו"ד גבי נאור שהתוספת הזאת מיותרת.

גבי נאור: נכון. דרך אגב, זה גם לגבי סעיף (11). בשני החיקוקים האלה חוק הפיצויים לנפגעי תאונות דרכים, העובד מבוטח בהיותו ישראלי, ומכיוון שהפכנו כבר את העובד

לישראלי, אז אין צורך בזה. אם הוועדה תתעקש להוסיף עובד, אנחנו לא נתנגד.

היו"ר אבי יחזקאל:

אנחנו מתעקשים.

גבי נאור:

בסדר, אנחנו נוסיף את זה.

דיינה ירום:

חוק פיצויים לגבי תאונות דרכים כולל את העובד כמו שהגדרנו אותו.

היו"ר אבי יחזקאל:

אושר.

פרץ סגל:

אני מקבל את הדברים האלה, אבל אני רוצה לבקש דבר אחד. כיוון שהצעת החוק הממשלתית היתה כפי שהיא הופיעה בנוסח הכחול, אם הנוגעים בדבר במשרד האוצר ובמשרד המשפטים יסברו שזה מנוגד להחלטת הממשלה כפי שהתקבלה בוועדת שרים, אני מבקש שהממשלה תגיש את ההתסייגות שלה. אני מניח שהיא לא תהיה, אם זה אמנם ככה. אבל אם יתברר שמאחורי הדבר הזה לא היתה כוונה ש"קרנית" תפצה את כל התיירים שיהיו בגדר נוסע נכנס ויוצא, אני מבקש שהממשלה תוכל לרשום את ההתסייגות שלה בעניין הזה.

היו"ר אבי יחזקאל:

אם אתם תסתייגו, וזכותכם לעשות את זה, אנחנו נחזור לדיון נוסף בעניין הזה.

אתי בנדלר:

כדי שיהיה ברור. אני מבקשת עוד היום להודיע לי בכתב אם אתם מסתייגים. אם אתם אכן מסתייגים, היו"ר מבקש לקיים בנושא הזה ישיבה נוספת.

נחום לנגנטל:

סעיף (11). בחוק התגמולים, נפגעי פעולות איבה, התשל"ג-1970, בסעיף (1) בהגדרה,

יבוא:

(3) נוסע נכנס או נוסע יוצא בשדה התעופה כהגדרתם בחוק יישום מזכר ההבנה בין מדינת ישראל לבין הממלכה הירדנית ההאשמית, שימוש בשדה התעופה עקבה, הוראת שעה, התשנ"ח-1977.

רות הורן:

בנוסח של התיקון לסעיף (11) נפלה טעות. נאמר בתחילתו: "נוסע נכנס, נוסע יוצא בשדה התעופה", דבר שקשה להבין אותו והוא גם מיותר, משום שההימצאות בשדה התעופה היא חלק מן ההגדרות.

רצינו לומר כאן, כפי שהוגדר קודם בבהירות גם על-ידי היו"ר וגם על-ידי עו"ד נאור, שחוק נפגעי פעולות איבה מתנהג כלפי האנשים האלה כאילו הם הגיעו לאילת. לכן צריך לומר כאן: "נוסע נכנס, נוסע יוצא כהגדרתם וכו', שנפגעו בשדה התעופה כהגדרתו בחוק האמור".

היו"ר אבי יחזקאל:

ממש לא נעים לי. גרמנו לך להמתין ארבע שעות בשביל תיקון הגיוני וקצר. אני מציע לאשר את

סעיף (11) כפי שמוצע על-ידי הביטוח הלאומי.

סעיף (11) - אושר.

אתי בנדלר: לצורך הפרוטוקול אני רוצה להבהיר עוד עניין שאני לא בטוחה שנקלט. בישיבה הקודמת, אחרי המלים "נוסע נכנס או נוסע יוצא", הוועדה החליטה להוסיף את המילה, למרות שלא היתה הצבעה, "או עובד". השתכנענו עכשיו שאין צורך במלים האלה ולכן זה לא יכלל בנוסח הסופי של הצעת החוק.

רות הורן: הסעיף יהיה כלהלן: "נוסע נכנס ונוסע יוצא כהגדרתו בחוק יישום מזכר ההבנה בין מדינת ישראל לבין הממלכה הירדנית ההאשמית (שימוש משותף בשדה התעופה בעקבה) (הוראת שעה) התשנ"ח-1997, שנפגעו בשדה התעופה כהגדרתו בחוק האמור".

נחום לנגנטל: סעיף (12). בחוק התובלה התש"ל-1981 בסעיף (1) אחרי הגדרת תובלה מחוץ לאמנה יבוא: תובלה בשדה התעופה בעקבה, הובלת נוסעים, כבודה או מטען ותובלה יבשתית בשדה התעופה כהגדרתו בחוק יישום מזכר ההבנה בין מדינת ישראל לבין הממלכה הירדנית ההאשמית (שימוש משותף בשדה התעופה עקבה) (הוראת שעה) התשנ"ח-1997, להלן שדה התעופה בעקבה, לבין שדה התעופה באילת המשולבת בתובלה אווירית והמבוצעת במסגרת יישום מזכר ההבנה כהגדרתו בחוק האמור.

(2) מסעיף (5)(א) ברישא, במקום על תובלת פנים ותובלה מחוץ לאמנה, יבוא על תובלת פנים, תובלה בשדה התעופה עקבה ותובלה מחוץ אמנה.

אתי בנדלר: אולי מישהו יכול להסביר את הסעיף הזה כי לא התייחסנו אליו עד כה.

דן יערי: חברות התעופה בישראל מוגנות במסגרת אמנות בינלאומיות, שזה אמנת ורשה ופרוטוקל האקט, שאחריותן היא עד למגבלת אחריות שהיום עומדת על סכום מסויים. החוק מדבר שההגבלה הזאת תחול רק במסגרת תובלה אווירית ולא במסגרת תובלה יבשתית, כדי שעדיין חברות התעופה תהיינה מוגנות במסגרת מגבלת האחריות גם על הקטע היבשתי שבעל-כורחן הן צריכות לעשות בין שדה התעופה עקבה לבין שדה התעופה באילת, שגם כאן תחול מגבלת האחריות. לצורך זה בא התיקון הזה וזה על דעתי וזה בסדר גמור.

היו"ר אבי יחזקאל: סעיף 12 - אושר.

אתי בנדלר: סעיף (13). "תחילתו של חוק זה, למעט סעיף (4), ביום 5 בנובמבר", האם התאריך הזה עדיין תקף? עדיין מעוניינים ב-5 לנובמבר?

נחום לנגנטל: כן. למה לא? אני מציע לעשות את זה ממחר, ה-11 לנובמבר 1997 והוא יעמוד בתוקפו עד ל-31 ליוני 1998.

לעניין העובדים. אדם הפועל בשדה התעופה במסגרת יישום מזכר ההבנה יעסיק רק עובד כהגדרתו בחוק זה ויעדיף עובד ישראלי על עובד זר. לעניין היתר העסקת עובד זר יחול הדין החל בישראל.

אתי בנדלר: מה שחסר לי כאן זה רק הגדרת עובד זר.
דיינה ירום: לכאורה זה גם אדם ירדני.
אתי בנדלר: היא צודקת. יש עם זה בעיה.
אבי ניסנקורן: הירדני לא מחוייב לחוק שלי.
אתי בנדלר: העקרון ברור ואנחנו נשב על הנוסח. כמובן נכניס גם את הגדרת העובד.
היו"ר אבי יחזקאל: שירותי קרקע.

דוד לאופר: לעניין שלי יש קשר מאוד חזק לעניין של העובדים. רוב העובדים המועסקים בשדות התעופה מועסקים על-ידי חברות לשינוע או לשירותי קרקע לחברות התעופה. כרגע, לפי מזכר ההבנה הזה, המצב הוא שלנו אסור לפעול בשדה התעופה בעקבה ולכן כל החוקים שדיברנו כאן על הגנת העובד הם טובים אבל הם לא חלים על אף אחד כי לא יהיו שם עובדים ישראלים, כי אין שם חברות ישראליות. לכן אני מבקש להביא זאת לתשומת לב הוועדה שחייבים איפה שהוא להגן עלינו בעניין הזה, כי אחרת אין לנו עתיד.

נחום לנגנטל: לגבי הנושא של שירותי הקרקע בשדה התעופה. זה נושא שנדון עם הירדנים. אנחנו כרגע לא הצלחנו להגיע למצב שאנחנו ניתן את שירותי הקרקע. יש נושאים שיכולים להיעשות על-ידינו, יש דברים שלא יכולים להיעשות על-ידינו והירדנים מתעקשים שזה יהיה עליהם. כדי לא להעלות את הדבר הזה על שרטון, לא העלינו את זה על שיניים עם הירדנים ונתנו לעסק להתקדם מבחינת ההסכם אתנו. כשנחתנו שם, גם שר התחבורה, את שירותי הקרקע שם נתנו הירדנים. צריך לזכור שזה הבנפיט היחיד שיש כרגע לירדנים. אנחנו על העניין הזה עוד ניאבק אתם, אבל זו סוגייה שעדיין לא יצאנו עם כל רווחנו הכלכלי בידינו. אנחנו מקווים שזה ישופר, גם הירדנים יודעים שאם הם לא יתנו לנו מספיק דברים בדבר הזה אנחנו לא נתקדם אתם הלאה, זה ישאר במסגרת של מקסימום של שתי טיסות בשבוע בעוד שהם רוצים לקבל מאתנו הרבה יותר, אבל זה משא ומתן.

יחזקאל דקל: הנושא מתחלק לשניים. יש לנו טיפול בנוסע ויש לנו טיפול במטוס. שירותי ה'הנדלינג' לנוסע ימשיכו להינתן בשלב הפיילוט באילת ובהמשך כל השירותים יינתנו על-ידי חברות ישראליות ועל-ידי עובדים ישראלים.

היו"ר אבי יחזקאל: אומר נציג הרשות שבשלב הפיילוט זה יהיה הכל שירותי קרקע ושירותים על-ידי ישראלים.

יחזקאל דקל: השירות לנוסע יהיה אך ורק ישראלי.

דוד לאופר: 85 אחוז מהעבודה שלנו היא בטיפול במטוס. ה-15 אחוז של שירות לנוסע, זה החלק הקטן.

יחזקאל זקל: באשר למטוס, בשלב הפיילוט סוכם, בניגוד לדעתנו - וזה נושא שכמעט יכול היה לפוצץ את כל ההסכם - ובאותה שבת מפורסמת עד 3 וחצי בלילה התדיינו עם נחום לנגנטל על הנושא הזה, שזה לא שדה משותף עדיין כמו שמתוכנן בהמשך, אלא מדובר בשימוש משותף. שדה משותף, תוקם חברה משותפת שתצא למכרזים והחברה המשותפת הזאת תעסיק גם חברות 'הנדלינג'. זה בשלב האחרון. בשלב הראשון, כשאנחנו עוסקים בפיילוט, אנחנו בסה"כ מתארחים ומשתמשים במסלולים הירדנים. לכן במסגרת הזאת נאלצנו להסכים שהטיפול במטוס בשטח הירדני יינתן על-ידי חברה ירדנית שזה בהתאם לחוק הירדני, והם לא היו מוכנים ללכת לשינוי בפרלמנט שלהם באותו מועד.

דוד לאופר: אני מעסיק מאות עובדים וצריך להיות לזה פתרון.

היו"ר אבי יחזקאל: כמה עבודה תיפגע בקטע העכשווי, בזמן הפיילוט?

דוד לאופר: בקטע של הפיילוט, אין פגיעה מהותית בשלב זה.

היו"ר אבי יחזקאל: האם בשלב הפיילוט, יש כוונה להעלות את מספר הטיסות מעבר לשתי טיסות?

נחום לנגנטל: ראשית, אני לא יודע. שנית, כרגע מדובר על כך שרק חברות ישראליות תטוס, רק "אל-עלי" תטוס. אם מדובר בלאופר, הנזק מצטמצם כרגע לאפס.

דן יערי: זה פוגע ב"ארקיע", כי אנחנו נותנים את שירותי הקרקע ל"אל-עלי", אבל זו תרומתנו לשלום.

היו"ר אבי יחזקאל: אתה אומר שלמעשה ברמה של מיקרו, קרי לאופר, אין פגיעה ממשית. "ארקיע" תורמת את תרומתה לשלום בעבור "אל-עלי", ובשלב הפיילוט זה יכול להישאר כך. מה אתה מציע לי לעשות בקשר לעתיד?

דוד לאופר: אני מתייחס למיקום הגיאוגרפי שלנו במזרח התיכון שבו כל דבר ארעי נשאר קבוע לאתר מכך.

נחום לנגנטל: אני לא רוצה שאשמע כמטעה, לא אף אחד מאתנו ובוודאי לא אותך. יכול בהחלט להיות מצב שבו נניח עוד חודש וחצי או חודשיים, יכול להיות שבגלל שמאיר דגן כרגע צימצם אותנו בגלל שיקולי בטחון שנעשה את ההפעלה רק עם חברות ישראליות, יכול להיות שהוא יתיר לנו לעשות פיילוט גם עם חברה זרה אחת. אני לא רוצה שיישמע שאנחנו מתחייבים כאן שיהיו רק שתי טיסות ורק של חברת "אל-עלי".

היו"ר אבי יחזקאל:
אני מציע שלעניין שירותי הקרקע אנחנו נתייחס
התייחסות נפרדת בתום עידן הפיילוט. לא סתם
קבעתי שזה יהיה עד ה-30 ביוני, כאשר עד אז אני מקווה ומבקש שבמהלך
החודשים הקרובים החברות הנותנות שירותי קרקע ידווחו לוועדת הכלכלה
בכתובים באשר לנזק שקורה אם קורה, מה מהותו, מה היקפו ומה העתיד צופן
בחובו, ואז נוכל לשבת בצורה יותר מלומדת לעסוק גם במספרים. אני חושב
שזה פתרון סביר. הוא לא ממלא את מה שאתה מבקש, אבל הוא סביר לעת עתה,
לתקופת הפיילוט.

אני מבקש להודות לכל חברי, למשרד התחבורה, למשרד המשפטים, רשות שדות
התעופה, האוצר, החוץ, תיירות, הסתדרות.

החוק אושר לקראת קריאה שניה ושלישית, כמובן בתיקונים קלים כפי שתמצא
היועצת המשפטית על-סמך ההערות.

תודה רבה לכם.

הישיבה ננעלה בשעה 13:30