

פ ר ו ט ו ק ו ל

ישיבה עג/של"ה של הממשלה
י"ט באב תשל"ה - 27.7.75

נכחו חברים:

י. רבין - יו"ר, א. אוזן, י. אלון, י. בורג, ח. בר-לב,
י. גלילי, ג. האוזנר, ש. הלל, א. ידלין, ג. יעקבי, א. עופר,
ש. פרס, ח.י. צדוק, מ. קול, ש. רוזן, י. רפאל, ו. שם-טוב.

נעדרו חברים:

מ. ברעם (בחול), י. רבינוביץ (בחופשה).

רב-אלוף מ. גור - ראש המטה הכללי של צה"ל
ג. אבנר - מזכיר הממשלה
אל"מ א. בראון - לשכת שר הבטחון
מ. גזית - המנהל הכללי, משרד ראש הממשלה
א. גרא - יועץ שר התחבורה (בסעיפים 983, 984)
א. חסין - לשכת שר החוץ
סא"ל ד. כץ - לשכת הרמטכ"ל
א. מזרחי - לשכת ראש הממשלה
י. מינץ - היועץ המשפטי משרד התחבורה
(בסעיפים 983, 984)
סא"ל א. פורן - מזכיר צבאי לראש הממשלה

סדר-היום:

975. האירועים במערת המכפלה
976. הפקעת קרקעות בשטחים המוחזקים לצרכים צבאיים
977. ש א ל ו ת
978. א. המשא-ומתן על הסכם ביניים עם מצרים
ב. עניינים מדיניים שוטפים
979. עניינים בטחוניים
980. קביעת שר שישמש למילוי תפקידו של שר הסעד
981. ש א ל ה
982. הצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה
(תיקון מס. 13), תשל"ה - 1975
983. שביתת עובדי הפריקה והטעינה כנמל התעופה בן-גוריון
984. הערכות להבטחת שירותי התחבורה הימית והאווירית -
אישור להתקנת תקנות שעת חירום
985. נסיעות שרים
986. [REDACTED]

975. האירועים במערת המכפלה

ראש הממשלה י. רבין:

כדי לחסוך בזמנם של אנשים, אני מבקש מאר הכתובן למסור לנו, לפני שיועלו שאלות, אינפורמציה על המתרחש סביב מערת המכפלה.

האלוף ר. ורדי:

בחודשים האחרונים היתה התעוררות סביב הסדרים במערת המכפלה. ההתעוררות הזאת נובעת: (א) כתוצאה מהפרעות-סדר של אנשים מקרית-ארבע, שאינם מסתירים את רצונם גם להרחיב את השטח המוקצה לתפילות יהודים במערה וגם את הזמנים המוקצים לכך. התביעה שלהם עכשיו היא שבשטח המוקצה כיום יהיו הביקורים והתפילות ליהודים במשך כל שעות היממה, לעומת הזמנים הקצובים לכך עכשיו; (ב) היתה גם דרישה קודמת להרחיב את שטח התפילה.

הדבר הזה התבטא גם בפגיעות בצורה של לגלוג על התפילות של המוסלמים, גם פגיעות במתפללים המוסלמים. הדברים האלה חזרו מספר פעמים. הם ניסו גם לסתום את המנועול של צריח המסגד. עשו עוד פעולות מסוג זה, שהן בסך-הכל גורמות למתח, אם כי הרב לוינגר קורא להן רק חריגים.

מצד שני אנו רואים את התגובות של המוסלמים. עד לזמן האחרון הסתפקו המוסלמים במחאות. לאחרונה החליטו גם המוסלמים מצדם, על-מנת לא לאבד את מיקומם ואת זכויותיהם במערה, לנקוט בפעולות מסויימות. בימי שני מופיעה שם מדי פעם בפעם קבוצת דרוישים המתפללים בסגנון מיוחד, בצורה קצת רעשנית, דברים שלא היו בעבר. כתוצאה מזה היו כמעט התנגשויות בין הקבוצה הזאת ובין המתפללים היהודיים שהיו שם באותו זמן.

ג) היו פגיעות בתשמישי-קדושה יהודיים. היו שלושה מקרים כאלה: (1) מקרה אחד שבו נקרעה פרוכת מעל ארון הקודש; (2) פגיעה בשלט, בלוח נחושת על קבר אברהם ושרה.

שר השיכון א. עופר:

מה הקדושה שבשלט הזה?

אלוף ר. ורדי:

אנשי קרית-ארבע אומרים שזה קדוש.

(3) גילו גם פגיעה נוספת בפרוכת שבה חסרו כמה

גדילים.

כמובן שכל האירועים האלה יצרו מצב של מתיחות ושל לחצים מכל הצדדים, כאשר הצבא נמצא בתווך ומשתדל לקיים את הסדר בהתאם להוראות.

נוסף לזה היו מספר פגיעות מצד אנשים מקרית-ארבע בג'בארי, על-ידי חדירה לחצר ביתו. ביתו נמצא בדיוק על הדרך שבה יורדים מקרית-ארבע למערת המכפלה. מפעם לפעם נכנסו פנימה לחצר ביתו. הוא טען שפעמיים היה גם איום בנשק, פעם בתוך חצר הבית ופעם ליד הבית, כאשר הוא לא היה בבית. פעולות אלה כמובן לא נעשו על-ידי גורמים אחרים אלא על-ידי אנשי קרית-ארבע.

בפגישה שקיימו אנשי קרית-ארבע עם שר הבטחון לא הסתירו, שאם מה שהם מבקשים לגבי מערת המכפלה לא ייעשה בדרך של קבלת דרישותיהם, הם יעשו זאת בעצמם.

יחד עם זה התחילה פעילות של אנשי קרית-ארבע סביב הרובע היהודי בחברון. הם הקימו ועד לשיקום הרובע היהודי בחברון.

ראש הממשלה י. רבין:

היום זה יום השנה למאורעות אב תרפ"ט.

אלוף ר. ורדי:

הם באו בדרישות לחדש את החיים היהודיים במקומות בחברון, ששם לכאורה אין בתי-מגורים.

הם גם חידשו את הקבוצה בבית הקברות היהודי בחברון.

בסך-הכל גישתם של אנשי קרית-ארבע היא שיש לאפשר נוכחות יהודית מלאה ושלמה במערת המכפלה, שהיא שוות-זכויות לנוכחות המוסלמית שם. אם הדבר הזה ייעשה בדרך של הסכמה מצד הממשל הצבאי, הרי זה משוכך; ואם לא, הרי כמו בעבר ימשיכו לנסות בדרכים של מעשים וקביעת עובדות להגביר את הנוכחות היהודית. הוא הדין לגבי הרובע היהודי. בפגישה שקיימו עם שר הבטחון אמרו: אם השלטונות ייענו לדרישותינו - מוטב, ואם לאו - אנחנו מתכוונים לנקוט בצעדים מצדנו על-מנת ליישב את הרובע היהודי בחברון.

יש לנו ידיעה שהיום, יום הזכרון למאורעות אב תרפ"ט, ישנה כוונה להיאחז בבית הדסה ברובע היהודי. המבנה הזה מוכר עוד מהתקופה הירדנית לאונר"א. הוא נמצא בשימוש חלקי שלהם. בעבר שימש כבית-ספר. עדיין משתמשים בו באופן חלקי למטרה זו.

כל זה הוא רקע למה שאירע ביום ששי ובשבת. אגב, לתפילה ביום ששי פתחנו את המערה רק בשנתיים האחרונות. בהתאם להסדר של שנת 1967 ביום ששי המערה סגורה ליהודים. זה יום התפילה המוסלמי, יום השבת המוסלמי. עד לפני שנתיים היתה המערה סגורה ביום ששי למבקרים שאינם מוסלמים.

היום היא פתוחה בשעת התפילה מ-7:30 עד 8:30 בערב. ביום ששי האחרון, בשעה 6:45 בערב עוד לפני שהמשמר התייצב לתפקידו נכנסו למערה מספר מתפללים כדי לטפל בארון הקודש ובדוכן התפילה. תוך כדי כך נראה היה שאחת הדלתות של ארון הקודש נפתחה והיתה סברה שיש נסיון לפרוץ את המנעול של ארון הקודש. הדבר נבדק הן על ידי המשטרה והן על-ידי הממשל הצבאי ונתברר שאין כל יסוד לטענה זו. מכל מקום כאשר זה נודע למתנחלים לאחר התפילה הם הודיעו שישארו במקום לצורך שמירה או שצה"ל יקבל על עצמו את השמירה בתוך המערה.

ההסדרים עם המוסלמים הם שהשמירה בתוך המערה נעשית על-ידי המוסלמים עצמם. הם מחזיקים שם מספר שוטרים. לאחרונה, עקב הפגיעה בכמה מתעמשי הקדושה - אם כי המשטרה לא גילתה דבר - נדרשו המוסלמים להגביר את השמירה במערה. הם גם עשו זאת. יש להם אינטרס מיוחד לקיים את השמירה במערה בידם וגם בכך שתימנע פגיעה בתעמשי קדושה יהודיים.

מכל מקום בגמר התפילה בליל-שבת הודיע הרב לוינגר ועוד שלושה, שהם לא יפנו את המערה עד שצה"ל יקח על עצמו את השמירה יומם ולילה בסיוע שלהם.

נמסר להם שצה"ל אחראי לבטחון ושהוא יפעל בהתאם לשיקוליו בעניין זה. הם נדרשו לפנות את המערה. הם סרבו לפנות את המערה. הם שהו שם עוד כשעה עד שעה וחצי. בסביבות 10:30 בערב פונו מתוך המערה תוך כדי גילוי התנגדות פאסיבית. לאחר שפונו, ישבו בפתח המערה מחוץ למערה.

בשעה 11:30 בערב נכנסה לתוך המערה קבוצה של 8 בחורים, חלק נכנסו דרך הדלת וחלק נכנסו בדרך אחרת; ישנה אפשרות לדלג מעל הגדר בגלל השיפועים והגבהים שישנם שם. הם נכנסו לתוך המערה. גם אלה פונו. אמנם אלה התנגדו בצורה תקיפה יותר. אחד הניף כסא על חייל ופצע אדם. גם אלה פונו מהמערה.

בינתיים החלו לנוע כמה עשרות אנשים מקרית-ארבע בכיוון המערה. כחמישים עד ששים איש ישבו ליד הפתחים של המערה מחוצה לה. הם ישבו בישיבה שקטה עד הבוקר.

באותו לילה היה סיכום בין שר הבטחון וראש הממשלה שלמחרת לא נפתח את המערה כל עוד ההתנהגות הזאת נמשכת.

בשבת לקראת בוקר הייתה פנייה של הרב לוינגר בבקשה שנפתח את המערה. בימי שבת נפתחת המערה בשעה שבע בבוקר. הרב לוינגר אמר שהם לא יעשו חריגים, אבל אין הוא מבטיח שהם יפנו את המערה בגמר המועד הקבוע לפינוי המערה, היינו בשעה 11:30.

לאחר שיקול נוסף הוחלט שנקח עלינו את הסיכון ונפתח את המערה, כדי לא למנוע תפילה יהודית בשבת. התפילה התנהלה בסדר, אבל בגמר התפילה סרבה קבוצה של 70 יהודים, ביניהם גם נשים וילדים, לפנות את המערה.

לקראת השעה 1:30 נשארו שם עוד כארבעים איש. לאחר פניות חוזרות ונשנות הם פינו את המערה ולא היה צורך לחשוש באמצעים כדי לפנותם.

לאור זה כבר לא נפתחה המערה בשעה 1:30, שבה היא נפתחה למבקרים. כמו-כן סוכם שלא יפתחו את המערה למבקרים גם בשעה ארבע, שבה היא בדרך-כלל נפתחת למתפללים. אמנם רק מניינים מעטים באים להתפלל בשעה זו. בפועל לא הגיעו אז מתפללים. הגיעה רק אשתו של נחשון, שבנה נקבר בבית-הקברות היהודי בחברון. היא באה לומר פרקי תהלים. והיא יצאה משם בזמן. כך שלא הועלתה בפועל ההצעה לסגור את המערה.

עד הלילה היה שקט. ב-2:30 בלילה פרצה למערה קבוצה של 11 איש, בתוכם היו שלוש נשים. חלק פרצו דרך הגג, תוך כדי כך הכו שוטר עבאי שניסה למנוע מהם את הכניסה. הם הסתגרו בתוך המערה וסגרו את הדלתות. לא רצינו לפרוץ את הדלתות לצורך זה. דובר אתם. בשעה ארבע הם פינו את המערה והועברו למשטרה. עד עכשיו הם נחקרים במשטרה.

כפי שהזכרתי היום יום הזכרון למאורעות אב תרפ"ט. לרגל זה סוכם שאם כי ישנה החלטה שלא יפתחו את המערה עד שתהיה התחייבות מצדם שהם יקיימו את הסדרים שנקבעו, הרי היום יפתחו את המערה, כי באותו יום באים לחברון הרבה יהודים ומתקיימת גם מדי שנה בשנה אזכרה בבית-הקברות היהודי.

עד שנכנסתי לישיבה לא היו תקריות נוספות, אם כי ישנן ידיעות מסויימות על תכנית לפעולות בעיר חברון עצמה.

אנשי הוועד של קרית-ארבע ושל הוועד לשיקום הרובע היהודי בחברון נפגשו השבוע עם שר הבטחון והציגו את התביעות שהזכרתי: (א) לאפשר ליהודים ביקורים לתפילות בכל שעות היממה ובכל ימי השבוע ובשטחים נוספים; (ב) לנקוט פעולות לשיקום הרובע היהודי בחברון.

אלה היו שתי הדרישות העיקריות. בינתיים דרשו שתהיה נוכחות של שמירת צה"ל בתוך המערה עד שהעניין יוסדר בכל שעות היממה.

שר הבטחון השיב שעניין שיקום הרובע היהודי בחברון הוא נושא להחלטת הממשלה. אפשר לגרום לכך שאחד השדים יביא את הנושא לישיבת הממשלה.

אשר לשאלת הרחבת זמני-התפילה וכיוצא בזה, אמר שר הבטחון שיבקר במקום, ישמע אותם ויראה את המצב ולאור זה יסכם את הדברים.

כפי שמסרתי, לא המתינו עד לביקורו של שר הבטחון ונקטו בפעולות עצמאיות וחד-צדדיות.

אני רוצה להוסיף עוד משהו, שבסך הכל החיילים הממלאים את תפקיד השמירה במערה, מצויים במצב מאוד לא נוח, כי הם נתונים מפעם לפעם לפגיעות ולקריאות-גנאי, דברים שהיו מעולם אבל הם חוזרים על עצמם והם מכבירים עליהם למלא את תפקידם.

והנה מקום כמו מערת המכפלה, שיכול היה לשמש כמקום של מיפגש חיובי בין יהודים ובין מוסלמים, לצערנו הרב עקב ההתנהגות הזאת הדבר איננו כך. זה מביא גם להתעוררות ולתגובות מוסלמיות. אני מקווה כי כפי שהצלחנו בעבר נצליח גם בעתיד למנוע שם עימות בין היהודים ובין המוסלמים, דבר שהוא אולי הדבר החמור ביותר שעלול לקרות. כל זמן שעוסקים יהודים ביהודים -

הרי הדבר עוד איך שהוא נסבל, אבל אם זה יביא למלחמת-דת בין יהודים למוסלמים, יוכל כל אחד להבין מה תהיה המשמעות של הדבר הזה.

לגבי שעות הביקורים במערת המכפלה, הרי הן משתנות בהתאם ללוח השנה. כיום פתוחה המערה למבקרים יהודיים בשעה 7:00-11:30 בבוקר; משעה 1:00-1:30 ומשעה 4:00-5:00. השעות האלה מותאמות גם ללוח השעות של התפילות המוסלמיות, כדי שלא תהיה התנגשות בין המתפללים.

בחגי ישראל השעות הן אחרות. אמנם ההסכם שנחתם בשנת 1967 דיבר רק על ביקורים של ארבע שעות בין 7:00-11:00 ולא בשעות אחרות וגם לא דובר על תפילות ועל הפיכת המקום לבית-כנסת, אבל במשך הזמן התרחבה הנוכחות היהודית והפכה למקום של בית-כנסת, ומתפללים גם באוהל אברהם ושרה, הכניסו לשם ארון קודש, ספרי תורה ומכשירי-קדושה אחרים, גם באוהל יעקב ולאח ו גם במרפסת הגדולה המצויה ביניהם. כראש השנה פתוחה המערה בכל שעות התפילה, כן ביתר חגי ישראל. ביום הכיפורים פתוחה המערה כל היום.

שר הבטחון ש. פרס:

אני רואה את העניינים בחומרה בלתי-רגילה. אם אנחנו רוצים להביא להתלקחות כללית בעולם הערבי ובעולם המוסלמי, הרי זוהי בדיוק ההזדמנות וזה בדיוק המקום. אמנם היתה ועידה מוסלמית ושם החליטו מה שהחליטו. אבל אנחנו יודעים שאחדות מהמדינות המוסלמיות, כמו אירן ותורכיה, הסתייגו מההחלטה.

זהו נושא אמוציונלי הטעון חומר נפץ. הרושם שלי הוא כי הפעם הלחץ בא - איני רוצה להגיד "פרובוקציה" מהצד שלנו. העניין התחיל מקבורת ילד אחד בבית-הקברות בחברון. העיר חברון עברה על זה איך שהוא בלי תגובות חזקות. אחרי-כן באו כמה חברי כנסת ותושבי קרית-ארבע ואמרו שגילו את

מקום בית-הכנסת העתיק בחברון. אמרנו שנטפל בזה. פנינו לראש עיריית חברון, שייך ג'עברי, והוא הסכים לנקות את המקום ולגדר אותו, כך שהמקום הקדוש לא יחולל.

עכשיו באו המתישבים עם שורה של דרישות. דרישה אחת: לחדש את הישוב היהודי ברובע היהודי בחברון ולהתישב בבית הדסה. הם כיקשו לשים שלט במלים עבריות בתוך העיר חברון על הדרך המובילה ממערת המכפלה לרובע היהודי. הם רוצים להרחיב את השטח היהודי במערת המכפלה עצמה ועוד דברים אחרים.

חשיחה עם הרב לוינגר ואנשיו היתה לפי דעתי קשה ומעליבה. הוא בא עם מספר עולים מברית-המועצות. הוא אמר: מה ההבדל בין לודז' (הזכיר עוד מקום בברית-המועצות) ובין כאן, שגם שם עמדה המשטרה מעל ליהודים והגויים ולא התערבה וגם כאן אפשר לעשות פוגרומים על היהודים? האשמתי אותם שהם מכניסים אי-שקט ומבוכה ביחסי ישראל-ערב בניגוד לתורה, בניגוד להגיון ובניגוד לכל דבר אחר.

מדי פעם אנחנו משנים את שעות התפילה בהתאם לשעון הקיץ והחורף. בסך-הכל המלצתי היא בת שלושה סעיפים: א) לא להכנס לשום משא-ומתן על שינוי הסטאטוס קוו. לפי דעתי משא-ומתן כזה ידליק תבערה גדולה שלא נצא ממנה; ב) להזהיר את התושבים שאם תימשכנה התפרעויות, נסגור את הדרך למערה או את המערה עצמה. ההבדל בין אתמול-שלוש לבין היום הוא בכך, שעיקר הפעולה אתמול ושלשום נעשתה על-ידי תושבי קרית-ארבע והיום באים למערת המכפלה יהודים מכל הארץ. לא רצינו לפגוע ברגשותיהם של היהודים שיבואו היום לבית-הקברות לאזכרה או למערת המכפלה; ג) להעמיד את האשמים לדין אף-על-פי שזה די קשה מבחינה חוקית, ואם יהיה צורך גם למנוע באופן אדמיניסטרטיבי מאחדים מן הקיצוניים ביותר לגשת למערת המכפלה.

השר ג. האוזנר:

למנוע מהאנשים מסויימים מלגשת למערת המכפלה?

שר הבטחון ש. פרס:

כן.

ראש הממשלה י. רבין:

האם הממשלה צריכה להחליט על כך?

שר הבטחון ש. פרס:

אין הממשלה חייבת להחליט על כך.

השר י. גלילי:

אין זה ענין להחלטת הממשלה. מספיק שדיווחת.

שר השיכון א. עופר:

אבל צריכה להיות אחריות.

שר הפנים ושר הסעד י. בורג:

מדובר באתר שהוא העתיק ביותר בעולם, שיש עליו דוקומנטציה ספרותית. בתורה מסופר כאשר אברהם קנה את האחוזה. זה היה מסביב ל-1500-1700 לפני הספירה. ועוד הפעם במאה האחת עשרה ביקש אדם להעביר אותו לחברון. וכך נעשתה עיר האבות.

היום יום האזכרה למאורעות אב תרפ"ט. עברו 46 שנה מאז. מאות רבות של אנשים נוסעים לשם. ואם מישהו יגיד שהעיתוי מבחינת המתנחלים - לא מדובר על כל המתנחלים, לרב לוינגר אין חמיכה בכל הענין - שהעיתוי הוא מקרי, אקבל זאת. ברור שזה מרוכז ביום השנה, שהוא מלא אמוציות מאמוציות שונות. אני יודע על כך, כי אשתי עמשה בדרך לחברון בתור אחת מהנצולות.

העיתוי ברור. זה לא היה עיתוי אפילו מסביב לתשעה באב או לח"י באב.

אבל תהיה זאת בעיני שגיאה גדולה ביותר אם הממשלה תחליט דברים מסוג זה ששר הבטחון מציע. אם אתה מציע אפשרות - הבה אמינא של סגירת המערה, אתה מכבה את השדיפה על-ידי-כך שאתה שופך עליה נפט. אני חושב שזוהי השיטה. אם היו פרובוקציות מצד הערבים - יש לפעול נגדם, ואם היו פרובוקציות מצד היהודים - יש לפעול נגדם. אם נשבר מפתח, צריך לבדוק זאת. אם נקרעה פרוכת - הרי גם אנשי הרב לוינגר לא יעשו זאת על-מנת לטעון שערכים עשו זאת. ייתכן שצריך להיות עוד מישהו השומר שם. אם צריך עוד שוטר - יהיה עוד שוטר או עוד חייל. מה אין עושים בשביל שלום בית? צריך למנוע דברים בעלי משקל וכוונה של פרובוקציה הבאים על-ידי העדר שמירה.

אני מזהיר בפני העלאת אפשרות של סגירת מערת

המכפלה.

שר הבטחון ש. פרס:

הכוונה אינה לסגור את המערה בפני יהודים אלא

בפני מתפרעים.

שר הפנים ושר הסעד י. בורג:

אבל לא כך אמרת בסעיף השני של הצעתך.

שר הבטחון ש. פרס:

אני מתקן.

שר הפנים ושר הסעד י. בורג:

איני יכול לחדור לתיקון שבלב.

האפשרות השניה שהובאת היתה או לסגור את הדרך למערה או את המערה עצמה. האפשרות השלישית שהעלית היא לומר באופן אדמיניסטרטיבי לאיקס אנשים - שזה יותר מאפט - שאסור להם להכנס לשם. עכשיו אתה מאחד סעיף 2 עם סעיף 3. יש איפוא עוד משהו שבו אין הממשלה צריכה להתערב.

אילו היינו מקבלים את הנוסחה הראשונה של הצעתך, הרי היית לוקח יהודים תמימים ומצרף אותם, מבלי שיידעו על כך, למחנה של לוינגר ואין דבר בלתי-נכון ובלתי נכון יותר מאשר לעשות זאת.

שר הבטחון ש. פרס:

הבחנתי בין שלשום ואתמול ובין היום. היום באים לחברון יהודים מכל המקומות בארץ, בפניהם לא נסגור את המערה.

שר הפנים ושר הסעד י. בורג:

בהרבה דברים אני בעד סטטוס קוו. כן גם בענין זה אני בשביל סטטוס קוו, וככל שהסיטואציה חמה יותר הראש שלנו צריך להיות קר יותר.

אני מציע ששר הבטחון ושר הדתות ילוו את הענין וינסו להגיע לפתרון מוסכם; שר הבטחון - כי זה משטח שלו באופן גיאוגרפי ואדמיניסטרטיבי, ושר הדתות - כי זה משטח שלו באופן ענייני. במקום שנחליט החלטה שיתכן כי היא לא תהיה טובה, נעביר לשני חברי הממשלה לטפל בדבר.

ראש הממשלה י. רבין:

יש לי הצעה לסדר: אני חושב שזה לא יהיה נכון אם היום ניכנס לדיון בנושאים האלה. לשר הבטחון ישנה הסמכות לפעול לקיום הסדר והסטטוס קוו. אבל אין אני מציע להכנס היום לדיון על נושאים הקשורים בפיתוחה של חברון או אי-פיתוחה של חברון.

שר השיכון א. עופר:

יהיה סיכום.

ראש הממשלה י. רבין:

אין צורך בסיכום. אני מציע לא לדון היום בעתידו של הרובע היהודי בחברון או בנושא אחר כזה. יש שיטה של טיפול בנושאים. אם יעלו הצעות לסדר-היום יטפלו בהן לפי הנוהל הרגיל.

אני מבקש מכל חברי הממשלה לוותר על הדיון. שמענו דיווח, ישנם סידורים, צריך לקיים את הסידורים הן כלפי יהודים והן כלפי ערבים ולמנוע את הפרת הסידורים, הן על-ידי יהודים והן על-ידי ערבים. לדעתי יהיה זה מאוד לא נכון אם בדיוק היום נפתח את הדיון על עתידה של חברון.

שר השיכון א. עופר:

אבל לא תהיה שום תגובה על כל הפרובוקציות?

ראש הממשלה י. רבין:

אני מציע לא להכנס היום לדיון. בשביל להכין דיון, צריכים להיות יותר נתונים לרשותנו.

אילו ידעתי שכך יתפתחו הדברים, הייתי מוותר על

השמעת הדיווח פה.

שר הדתות י. רפאל:

איני אומר שיהיה היום דיון. אבל היות והשאלה עלתה על הפרק, אני רוצה להעיר משהו. הנה היום ישנו פה ורדי ולא תמיד הוא פה. צריך איפוא לתת היום לחברים להגיד משהו יותר. אחרת נצטרך להעמיד סעיף זה כסעיף נפרד.

השר י. גלילי:

אני מציע לסדר: להצביע שיש להסתפק במה שהיה עד

כה.

שר התיירות מ. קול:

אני מציע לא לקיים דיון היום, אבל להוסיף משהו להצעה שהועלתה פה: הממשלה מטילה על שר הבטחון לפעול בכל האמצעים החוקיים והסמכויות שבדיו, כדי לקיים את הסטטוס קוו ולא לתת לערער את הסטטוס קוו, כי הערעור הזה יביא פה להתפרעויות.

ראש הממשלה י. רבין:

אם מציעים לקבל החלטה, צריך לקיים דיון. אין אפשרות לקבל החלטה בלי דיון.

שר הבריאות ו. שם-טוב:

הסדרים במערת המכפלה נקבעו על-ידי הממשלה ואושרו על ידה. כל שינוי בסטטוס קוו צריך להביא לדיון בממשלה.

שר המטטרה ש. הלל:

אני מציע שלא להשתמש בביטוי "סטטוס קוו". בזה רק נסתבך אם נשתמש בהגדרות כאלה.

שר הבריאות ו. שם-טוב:

נאמר "המצב הקיים".

ראש הממשלה י. רבין:

ישנן שתי הצעות לסדר. האחת היא להפסיק את חילופי הדברים. האמת היא כי כאשר ביקש שר הבטחון לבוא ולדווח לישיבת הממשלה, לא העליתי על הדעת שזה יגיע לידי דיון שכזה.

שר הפנים ושר הסעד י. בורג:

אני מנסח: לא להמשיך באי-ויכוח.

שר הבריאות ו. שם-טוב:

לאחר שאתה דיברת.

ראש הממשלה י. רבין:

ישנה הצעה: להמשיך את ההערות לדיווח. איש לא

הציע לקיים דיון.

מי בעד הצעה להפסיק את חילופי הדברים?

מצביעים.

מחליטים:

(ב-11 קולות נגד 3) להסתפק בדיווח ולא לערוך דיון בנושא.

976. הפקעת קרקעות בשטחים המוחזקים לצרכים צבאיים

שר הבטחון ש. פרס:

נגמור את ענין הפקעת הקרקעות.

סגן ראש הממשלה ושר החוץ י. אלון:

היות וביקשתי דחיית ההצבעה עד שאוכל ללמוד את הנושא, למדתי אותו השבוע, נפגשתי לשיחה עם אלוף ורדי ועם שר הבטחון, לכן אני מצביע בעד ההצעה ואיני מבקש דיון.

מחליטים:

עומד בעינו סעיף א' בהחלטת הממשלה מס. 959 מיום י"ב באב תשל"ה (20.7.75).

977. שאלות

שר התיירות מ. קול:

קראנו שניתנה התשובה של המצרים להצעות הישראליות. אני רוצה לשאול את ראש הממשלה: מניין יודעים הכתבים של הרדיו ושל העתונות כל-כך הרבה פרטים על התשובה המצרית, בשעה ששום שר בממשלה לא שמע את הפרטים האלה?

ראש הממשלה י. רבין:

במידה שהם יודעים על כך, אין הם יודעים זאת

מישיבת הממשלה.

השר י. גלילי:

מה יכולים השרים לדעת?

שר הדתות י. רפאל:

מותר להם לקרוא עתונות.

השר לקליטת העליה ש. רוזן:

האם נשמע על הפעולה שהיתה בלבנון?

ראש הממשלה י. רבין:

אני מציע שהדבר הראשון יהיה דיווח על ההצעה המצרית וניתוחה. אחרי כן נשלים בדיווח על מה שקרה בלבנון.

איני רואה היום כל סיבה לדיון או להחלטות חרשות, כי לפי דעתי ההחלטות שנחקבלו הן תקפות וטובות גם היום.

אבקש את הרמטכ"ל להציג את המפה המצרית ולהסביר

אותה.

הרמטכ"ל מ. גור:

המפה הזאת הולכת ומוסיפה קוים.

שר התיירות מ. קול:

קו לקו צו לצו.

הרמטכ"ל מ. גור:

הקו האדום העבה הזה (מצביע על המפה) הוא הקו שאליו מבקשים המצרים להתקדם לפי התכנית שלהם. הקו הכחול העבה הוא הקו שאליו הם רוצים לדחוק אותנו לפי התכנית שלהם. הקו הכחול המקווקו הוא אזור הדילול לפי התכנית שלהם. הקו האדום הצר הוא הקו שאליו יכולים המצרים להגיע לפי ההצעה שלנו. הקו הסגול המלא הוא הקו שלנו, הקו עם הנקודות האדומות מכיל נקודות-התרעה מצריות טהורות. הנקודות האדומות המקווקות בקו השחור הן מוצבים קדמיים מצריים באזור המיתלה. הנקודות הירוקות ליד אום-חשיבה נקודות-התרעה שלנו עם האמריקאים. כאן (מצביע על המפה) נקודות-התרעה מצריות עם האמריקאים.

ההצעה שלנו הייתה שהקו האדום, זאת אומרת הקו האדום, שאליו יזוזו המצרים, קו ביתא, זהו הקו שלנו היום. בהצעה המצרית הם רוצים לזוז קדימה עוד 8-9 קילומטר באזורים שונים ועד חוף הים הלבנה יותר, כאשר הם מגיעים בעצם עד לקרבת כביש הרוחב. הקו שלהם יתקדם קדימה בתחומים רבים,

באזורים מסוימים הוא עובר אפילו את המכשול שלנו היום. הוא מדבר בעד עצמו. לא אכנס לפרטים.

הקו הכחול, כלומר, הקו שלנו ביחס למפה שהצגנו, נע מזרחה בתחומים של 10 קילומטר לאורך מרבית הקו; יש אזורים ששם זה קצת יותר ויש אזורים ששם זה קצת פחות.

במרחב שבין אזורי הג'ונדי ואבו-רודס ביקשו המצרים לתקן את הכבישים, זאת אומרת הכביש של הג'ונדי שאצלנו הוא הופיע ככביש הקיים, מתחבר על-ידי הסודאר, פה אנחנו מתכננים לסלול כביש חדש. הם אינם רוצים כביש חדש ישר מהג'ונדי ותכופ מן הגבעות במרחבים שהכביש עובר במיצרי אבו-זנימה שהוא יעשה שתי לולאות גדולות לתוך הוואדיות מזרחית אל הכביש והם ישתמשו בכביש הראשי. כן הם מתנגדים שתהיה שם תחנה שלנו...

אני רוצה לעבור לפרטי התכנית מצפון לדרום. העקרון של תוזת הקו המצרי מעבר לתחום החיץ הוא כמובן עקרון שאצלנו לא התקבל קודם. אני רוצה להרחיב את הדיבור על כך כי זהו ענין עקרוני מדיני. מבחינה צבאית הקו מקרב אותנו אל אזור הדיונות, מושיב אותם על כביש הרוחב של אזור, נותן להם תצפית טובה אל פיתחת רפידים. יש להוסיף לזה את נקודות ההתרעה המצריות הטורות... הכביש טסה-רפידים יושב על דיונה גבוהה. זה מאפשר להם תצפית רחבה על רפידים. מה שהם רוצים באזור הצפוני על כביש באלוסה נותן להם תצפית על הגבול הימי אזור החיץ, האזור שלנו לאורך הכביש הצפוני באזור כביש הרוחב. כפי שאתם רואים הקו שלהם מביא אותם בצפון אל שפת הים נותן להם שליטה במפרץ רומאני. כתוצאה מזה יכולת פעולה ימית ויבשתית בטוחה יותר באזורים שבין פורט סעיד ובין מפרץ רומאני. באזורים הדרומיים הקו האדום מביא אותם עד לפתחי המעברים, גם מעבר הגידי וגם מעבר המיתלה, גם לוואדי מברוק שממנו יש כניסה אל תוך מעבר המיתלה וגם בקירבה בלתי-אמצעית אל המערך שלנו בפיתחה שמעבר לג'ונדי.

בסך-הכל הקו הזה שובר עקרון אחד, שאין הם מתקדמים לאזור החיץ. הם מתקדמים כל פעם פנימה כפי שהם רוצים, וגם בקו וגם בנקודות התרעה הם יושבים על תואי-קרקע שמאפשרים להם רוחב הגנה יותר עד הסואץ, קירבה גדולה יותר למיתקן החדש גם באזור רפידים והג'ונדי בקוטב המזרחי יותר משהיינו רוצים.

שר המשפטים ח. צדוק:

מהו סדר גודל הכוחות אצלם?

הרמטכ"ל מ. גור:

אין קו דילול עורפי במפה שלהם. הם לא ציינו באופן חיובי דילול; אזור-דילול מוכרח להיות מוגדר בין שני קווים. הם אינם מגדירים קו-דילול עורפי.

במעבר המיתלה משני עבריו הם רוצים בעבר המערבי שתי נקודות-התרעה, שני מוצבים מצריים ישלטו על הפיתחה המערבית ונקודת-התרעה נוספת בפיתחה המזרחית של המיתלה, ממש על המצוק של המיתלה, היושב על-יד הכביש ונקודת התרעה מצרית-אמריקאית היושבת בפועל על הפתח המזרחי של המעברים.

אפשר לומר שהם מבקשים גם נקודות-התרעה בחלק הצפוני, זאת אומרת בכביש המוביל לרפידים וכביש באלוזה, שתי נקודות-התרעה מצריות משני עברי המיתלה בפיתחה המזרחית ונקודת-התרעה המשותפת, מצרית-אמריקאית בפיתחה המזרחית של המיתלה.

אם נחבר הנקודה בעבר המזרחי עם שתי נקודות במערב מתקבלת שליטה מצרית מלאה כמעט על מעבר המיתלה משני העברים, ממזרח וממערב.

בחלק מדרום לג'ונדי נצטרך לפי דרישתם לשנות את הכביש. הניסוח שלהם לגבי כל השטח הוא שזהו שטח אדמיניסטרטיבי מצרי עם נוכחות או"ם, בה בשעה שבהגדרה שלנו זהו שטח של או"ם עם אדמיניסטרציה מצרית. וההבדל בניסוח אינו הבדל פשוט, כיוון שלפי הניסוח שלהם השליטה היא שליטה מצרית מלאה ולא שליטה של או"ם.

אני רוצה לעבור לקו שלנו, הקו הכחול במפה המצרית. הוא לכל אורכו מוזז מזרחה. החלק הצפוני מרחב הדיונות בין שפת הים ובין מרחב רפידים. הקו הכחול הזה עובר במרחק שבנקודה הצפונית ביותר הוא נפגש עם מרחב שלנו, אחרי כן הוא מתרחק 10 ק"מ ונכנס פנימה מזרחה לתוך אזור רפידים כאשר אזור הדילול שלנו, לפי ההצעה שלהם, כולל את כל המרחב הקדמי שלהם, ברדוויל, חותך את כביש הרוחב שלנו מנחל-ים לאורך רפידים, נכנס ממש אל תוך אזור רפידים.

שר התיירות מ. קול:

זה הם מציעים כאזור-דילול שלנו?

הרמטכ"ל מ. גור:

כן.

בשטח הדיונות הם מבקשים נסיגה עד כדי 10 ק"מ. בחלק הצפוני יותר אזור הדילול הוא גדול יותר, בפיתחת רפידים אזור הדילול נכנס אל אזור רפידים.

באזור המעברים ראשית-כל הבטן, שאנחנו רואים בה חשיבות רבה לצורך ניתוק המעברים במידה ויכניסו לשם כוחות - מבוטלת לחלוטין והיא מסתיימת באזור הררי של אום-חשיבה בלי שיש בה האזור המערבי יותר. היא מקטינה את כל מרחב ההגנה שלנו על רפידים ב-10-12 ק"מ. וזהו שטח חשוב מאד, כי זהו שטח של דיונות עבירות, ואילו הקו הכחול שהם מציינים נמצא בתוך האזורים הפתוחים.

הקו הכחול, כפי שהם מציינים באזור הגירי, משאיר בתחום החיץ את מרבית ההר המשותף לאום-חשיבה ולאום-מחסה. אנחנו רואים בהר הזה מרחב-הגנה חשוב מאד לרפידים, בסיס הגנה חשוב לאזור אום-חשיבה וההר עם הדיונות לאזור להתקפות נגד או ניתוק המעברים. הבטן הכפולה הזאת כפי שהיא מרחיקה אותנו מכל אופציה התקפתית למעבר התעלה באותו תחום של 12 ק"מ. אז נצטרך לעבור עוד שטח דיונות קשה יותר ומסובך יותר מבלי שיהיה לנו בסיס טוב עד הגוש ההררי.

במרחב הגירי ובמרחב המיתלה הקו הכחול עובר מזרחה לכל הרכס של ג'אבל גירי. על הכביש של מעבר הגירי אנחנו נמצאים בחוץ...

כי המרחב בין הקו הכחול (*)

5 ק"מ מונע אותנו ממעבר לתוך (*)

אותו מעבר המיתלה מוציא אותנו מתוך המיתלה בכלל (*)

מונע אותנו מכל הגוש ההררי של ג'אבל דהיה מאפשר לנו (*)

שליטה על האמבטיה בין שני המעברים (*)

חשוב גם למרחב ההגנה של שני המעברים וגם להצפית התרעה על התעלה.

אם אנחנו יורדים מהגירי דרומה, הקו הכחול לוקח מאתנו את הגוש ההררי של ג'אבל רחה; אינו מותיר בידינו כמעט שום דבר מהכוחות המזרחי (הסברתי פעם את החשיבות של הכוחות המזרחי), מצמצם את מרחב ההגנה שלנו על הכביש של ג'ונדי, מה עוד שהוא מכניס את מרחב כביש ג'ונדי לתוך מרחב הדילול ואז זה מקטין את כושר התמרון שלנו מצפון לדרום.

הקו מוּזוּ כולו מזרחה, מקרב את המצרים לאזור רפידים, מקטין את מרחב ההגנה של רפידים ואת התנועה שלנו לעבר התעלה, לוקח מאתנו את רוב הגוש של אום-מחסה ואום-חשיבה, מרחיק אותנו מפיתחת המעברים בצד המזרחי ולוקח את ג'אבל ג'ידי, לוקח את רוב רחה (*)

אם אנחנו לוקחים המעבר דרומה בסימון החום של הכביש נצטרך לבנות מחדש מהפיתחת של ג'ידי וג'ונדי (*) מרחיב אותנו משפת הים (*) והמעברים של אבו זנימה להכנס לתוך הוודיות (*)

[(*) חסר חומר במקור]

כל הבדיקות שלנו הראו שאי-אפשר לסלול שם כבישים בני-קיימא. גם בבדיקה של האמריקאים נוכחו שסלילה באזורים האלה היא כמעט בלתי-אפשרית. לכן כמובן שהכבישים האלה אינם קיימים ואין הם רלוונטיים לעניין.

בקשר לתחנות התרעה (*) פארוך. פה מדובר על תחנת התרעה אמריקאית כאשר השטח הזה כולו הוא לפי רצונם שטח של שליטה מצרית בנוכחות או"ם, זאת אומרת שלא תוכל להיות לנו פה תחנת-התרעה.

באום-חשיבה צריכה להיות לפי התכנית שלהם תחנה אמריקאית ולא שלנו.

כמובן שאם הכותל המזרחי יורד מאתנו, לא נוכל להקים שם מיתקן התרעה שלנו.

שר החינוך והתרבות א. ידלין:

מה הקו הירוק בשטח למטה?

הרמטכ"ל מ. גור:

כל השטח הזה מסומן כך בהצעה שלנו כשטח או"ם עם ארמיניסטרציה מצרית ובהצעה שלהם כשטח מצרי עם נוכחות או"ם.

כל הכביש לאורך הים הוא מצרי.

הכביש הזה (מצביע על המפה) הוא כביש שלנו.

השר ג. האוזנר:

איפה הם ממקמים את התחנות האמריקאיות?

הרמטכ"ל מ. גור:

התחנות האמריקאיות ירדו בהצעתם.

שר הבטחון ש. פרס:

אם כי "אל אהרם" פירסם אתמול שהם מסכימים לארבע

תחנות אמריקאיות.

ראש הממשלה י. רבין :

אנחנו מדברים על-כך מה היא ההצעה שלהם. לפני שיציגו שאלות הייתי רוצה לתאר גם את המהלכים. כאשר האמריקאים קיבלו את המפה המצרית מסרו אותה לנו כתוספת אמירה שהאמריקאים אינם תומכים בהצעה המצרית. יחד עם זה העבירו אותה אלינו. הרמטכ"ל פרט את העקרונות שישנם במפה המצרית: (א) הזות כל הקווים; (ב) בשטח החייץ התנגדות לנוכחות אמריקאית בשטח תחנות לאורך; (ג) שליטה בדרכים לאורך משני צדי המעברים; (ד) התנגדות לתפעול ישראלי ומצרי של שתי תחנות ההתרעה הרציניות; (ה) השארת נוכחות מצרית באזור החייץ ללא נוכחות ישראלית, כלומר, מבחינתם אזור החייץ מחולק לשתי תחנות אמריקאיות וארבע תחנות מצריות או נוכחות מצרית אחת.

בהצעתם אין במפורש דילול מצרי, אבל יש דילול ישראלי. כלומר, יש אצלם גם הזות קווים, גם נוכחות מצרית בשטח כלי נוכחות של שש התחנות האמריקאיות, ושתי תחנות התרעה אמריקאיות, אחת בעד ישראל ואחת בעד מצרים.

השר ג. האוזנר :

אום-חשיבה היא תחנה אמריקאית?

ראש הממשלה י. רבין :

אום-חשיבה היא תחנה אמריקאית בעד ישראל, המיתלה היא תחנה אמריקאית בעד מצרים.

השר ג. האוזנר :

מלבד זה יש תחנות מצריות טהורות?

ראש הממשלה י. רבין:

ארבע.

השר ג. האוזנר:

הם בעד הזזה מורחה, יש להם "איסט פוליטיק" (מדיניות המכוונת למורח).

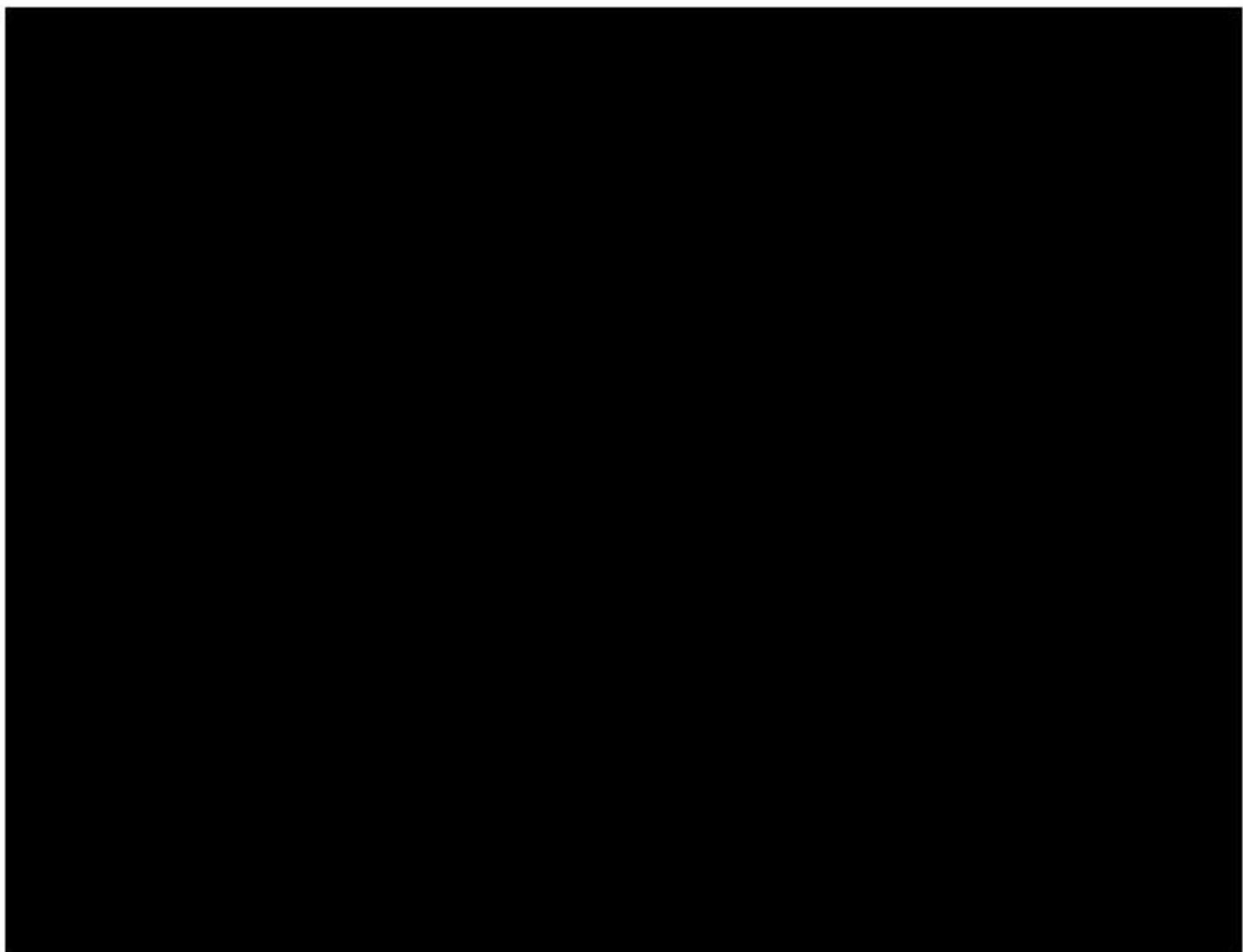
(עד כאן רשם י.מ. מכאן ל.ד.)

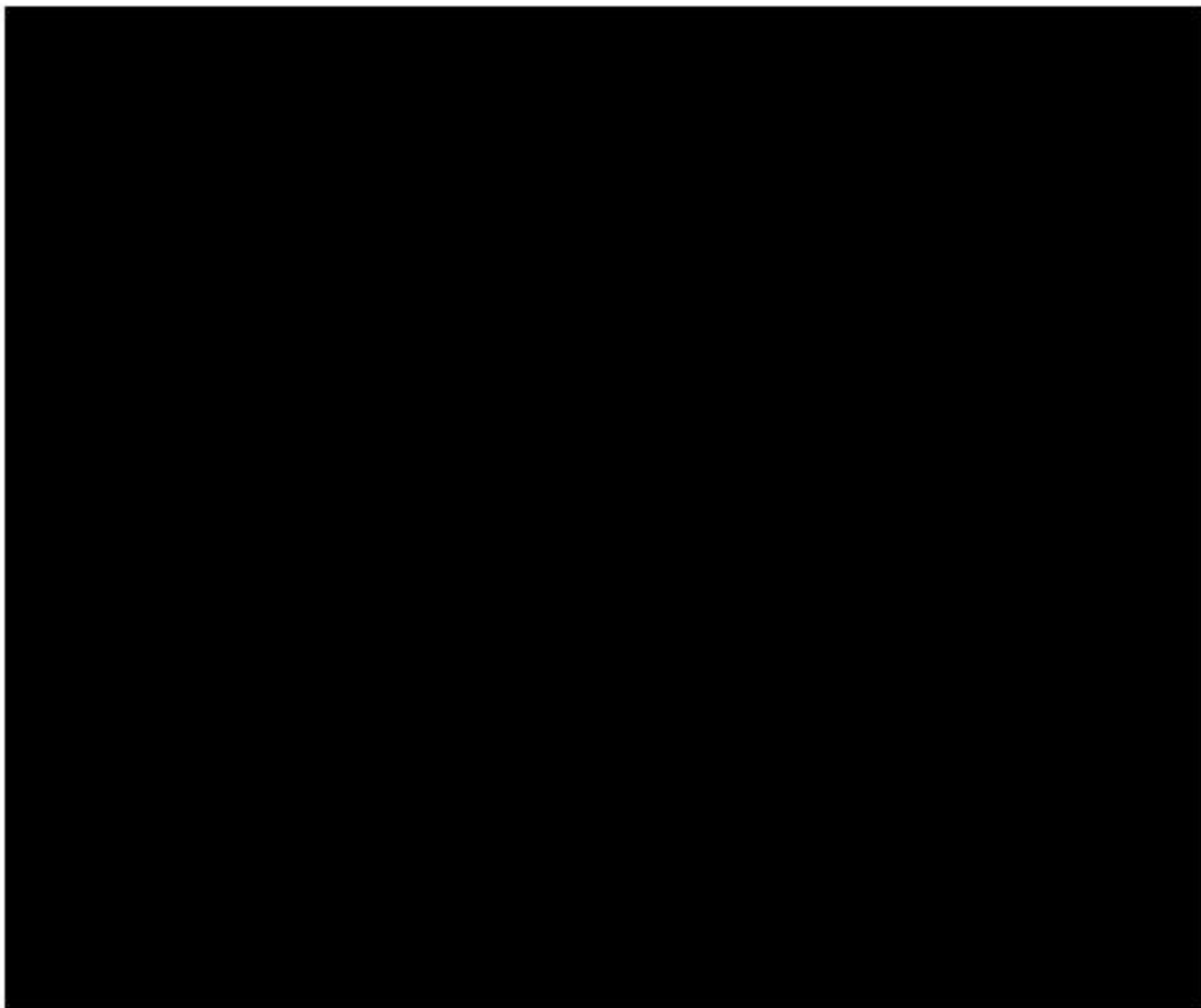
978. א. המשא-ומתן על הסכם ביניים עם מצרים
ב. עניינים מדיניים שוטפים

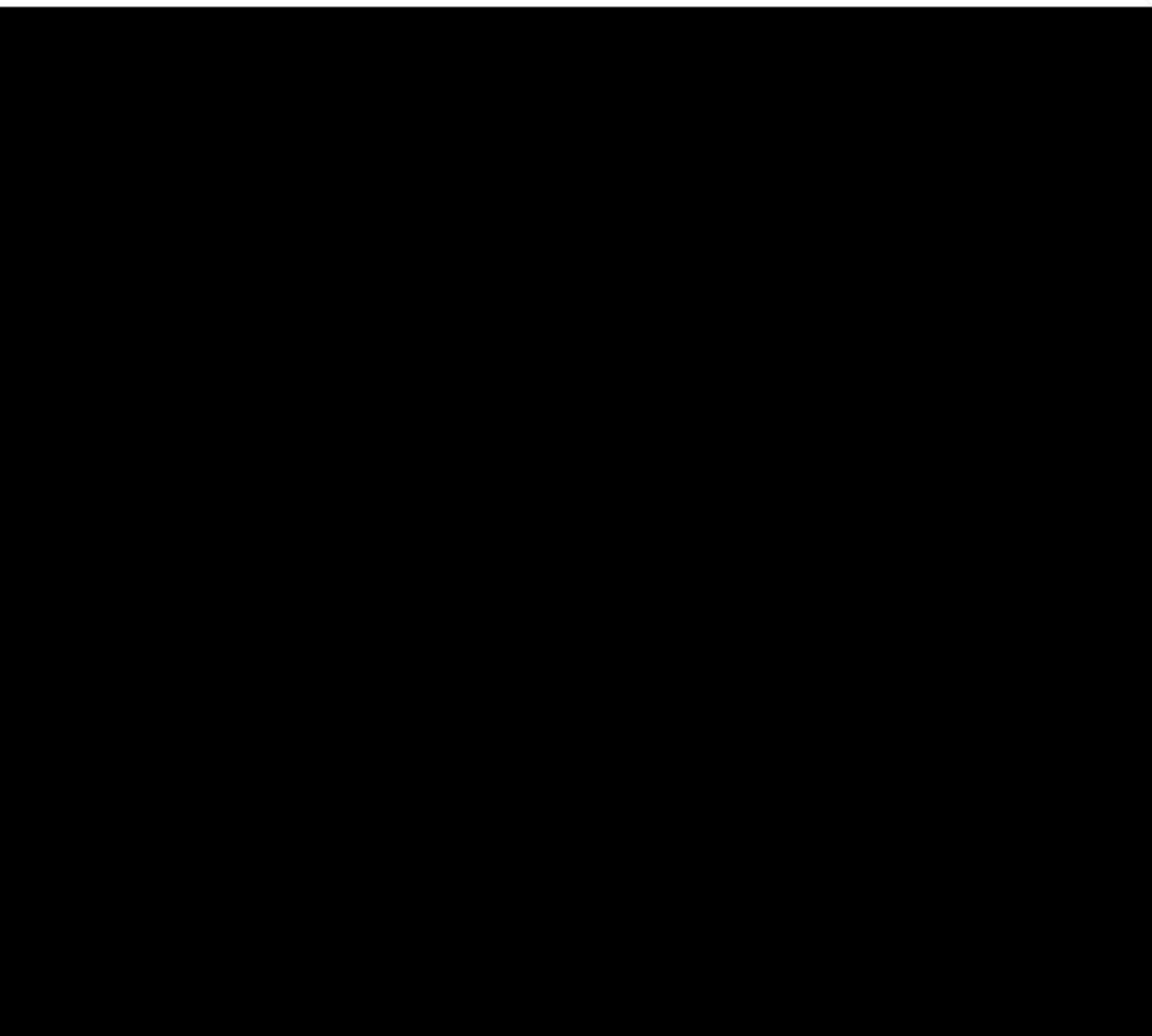
ראש הממשלה י. רבין:

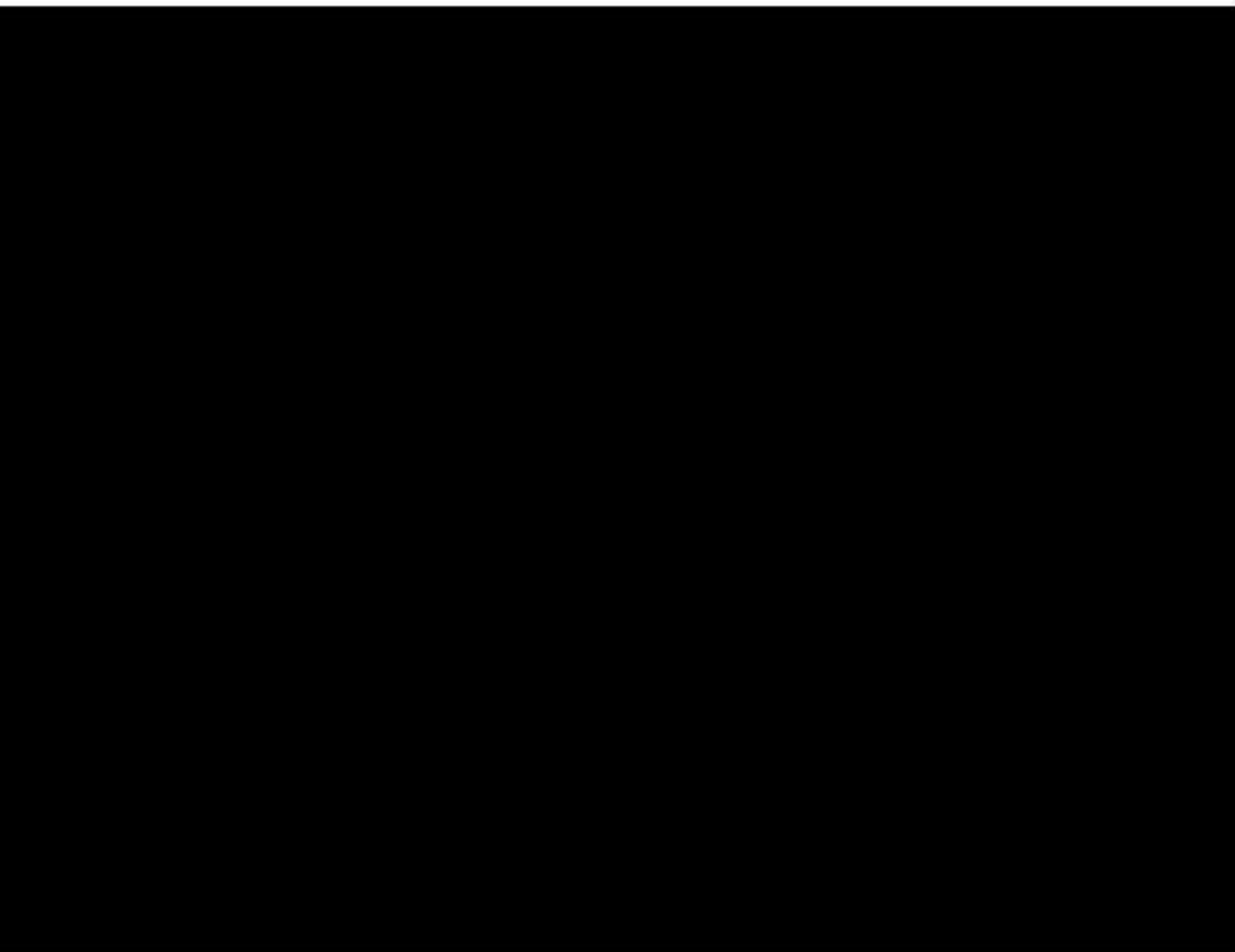
[REDACTED]

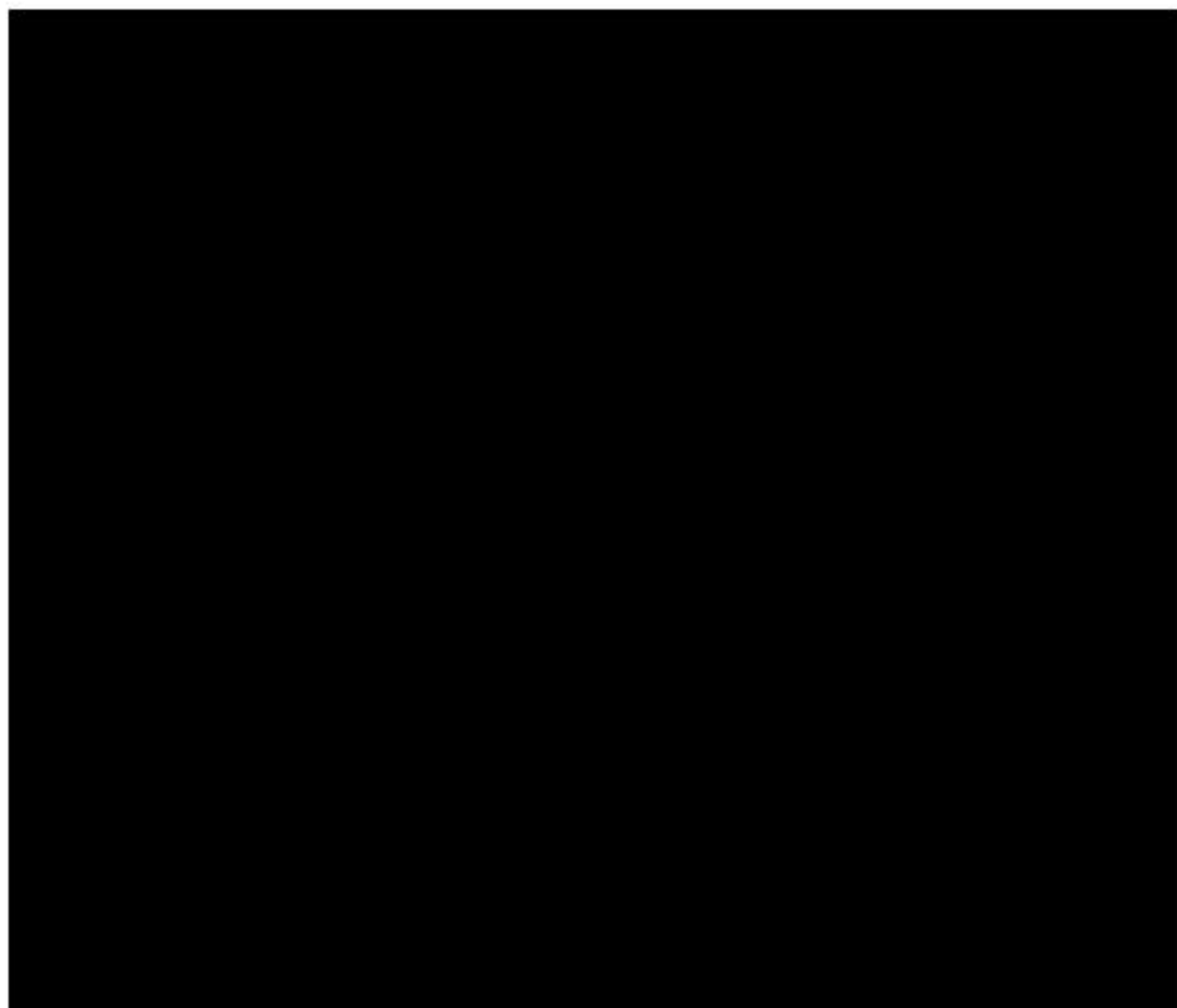
[REDACTED]

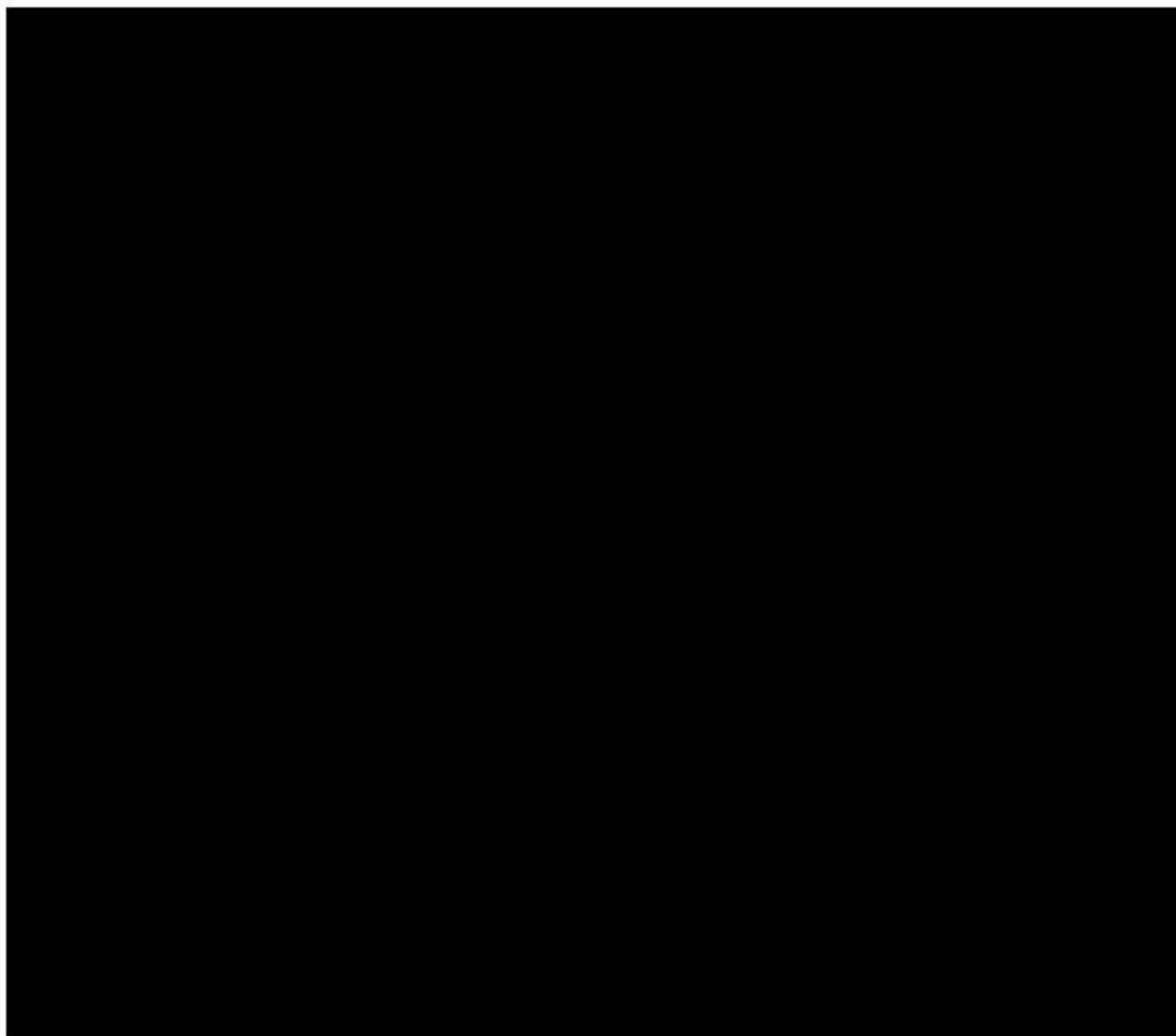


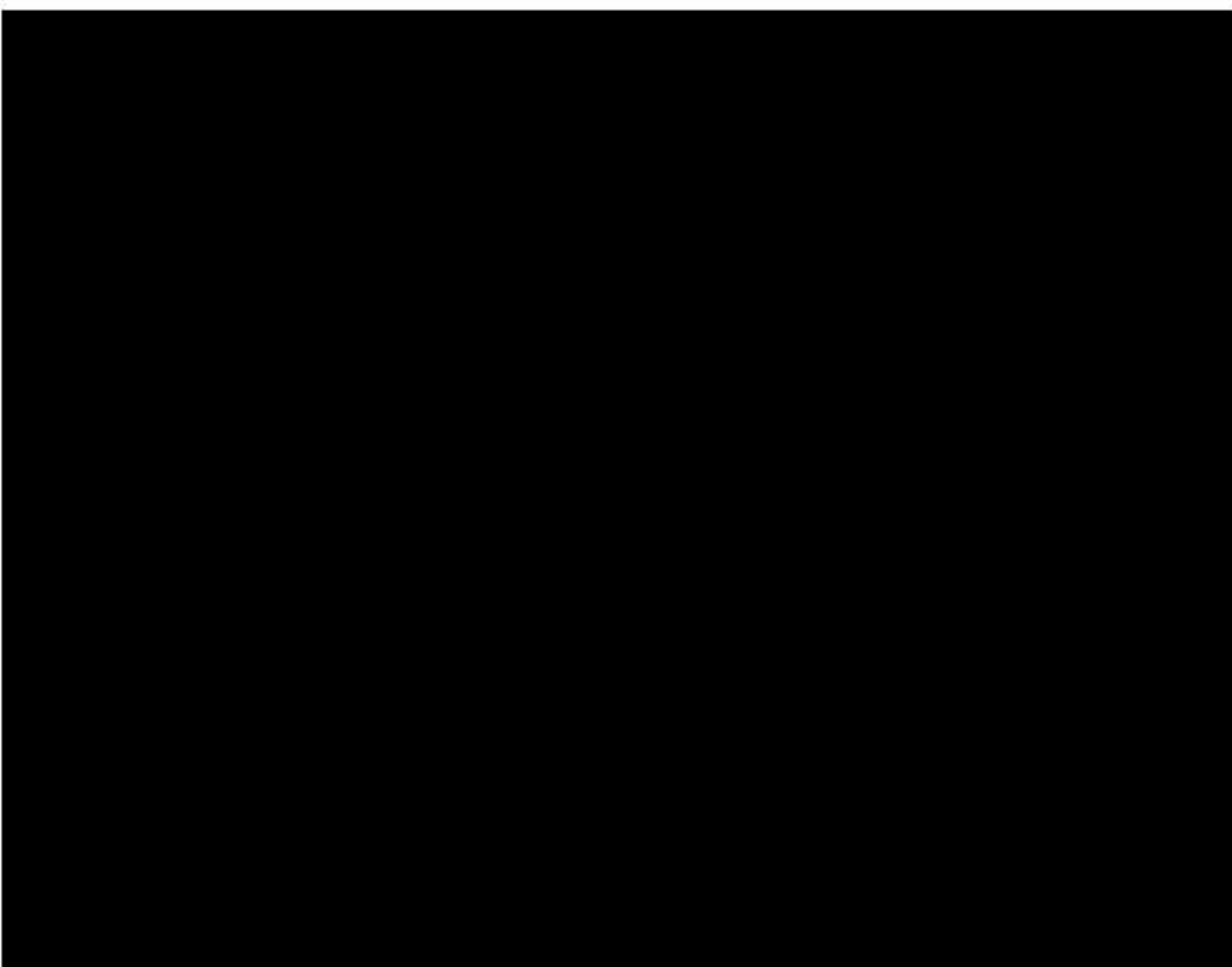




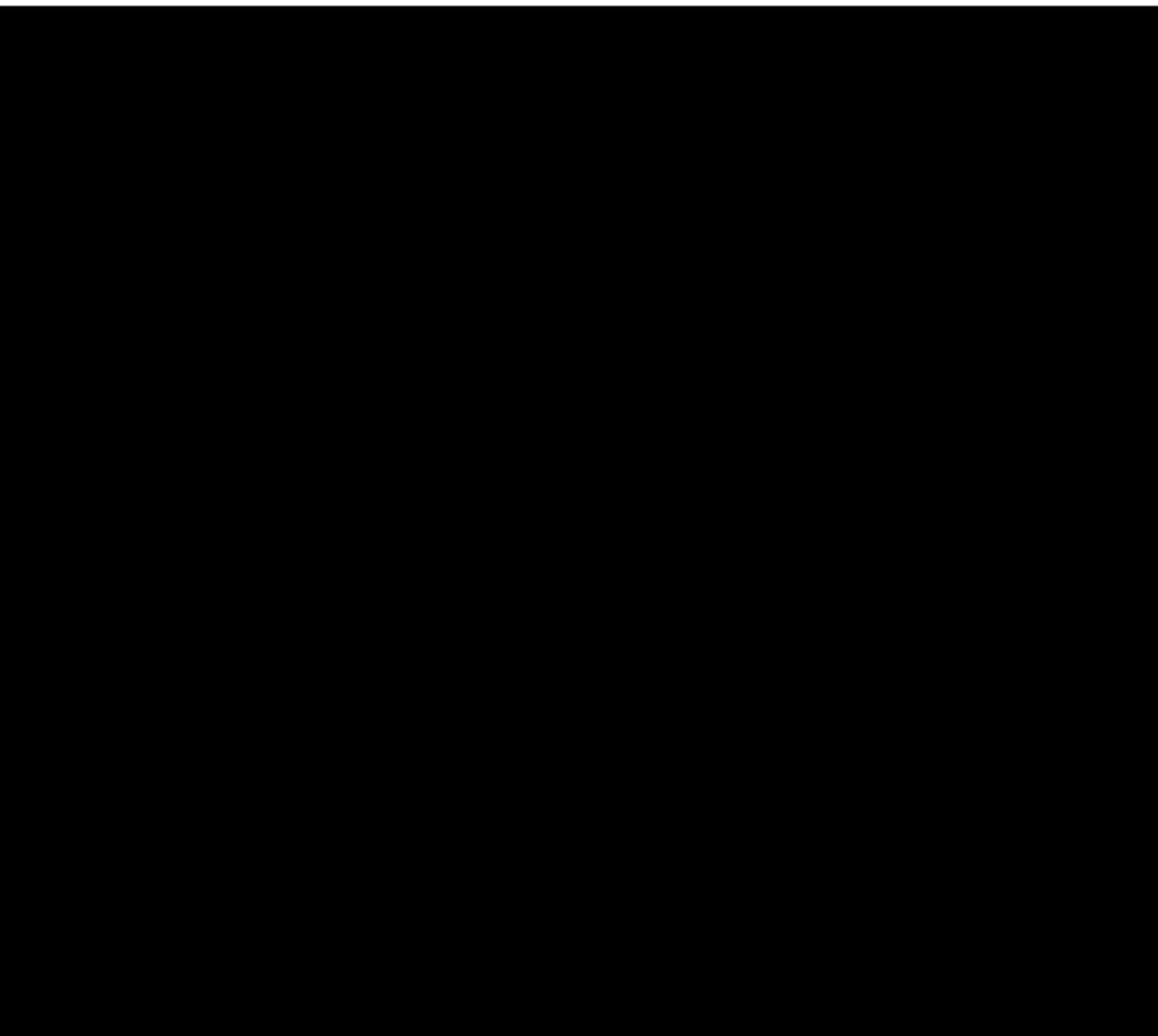


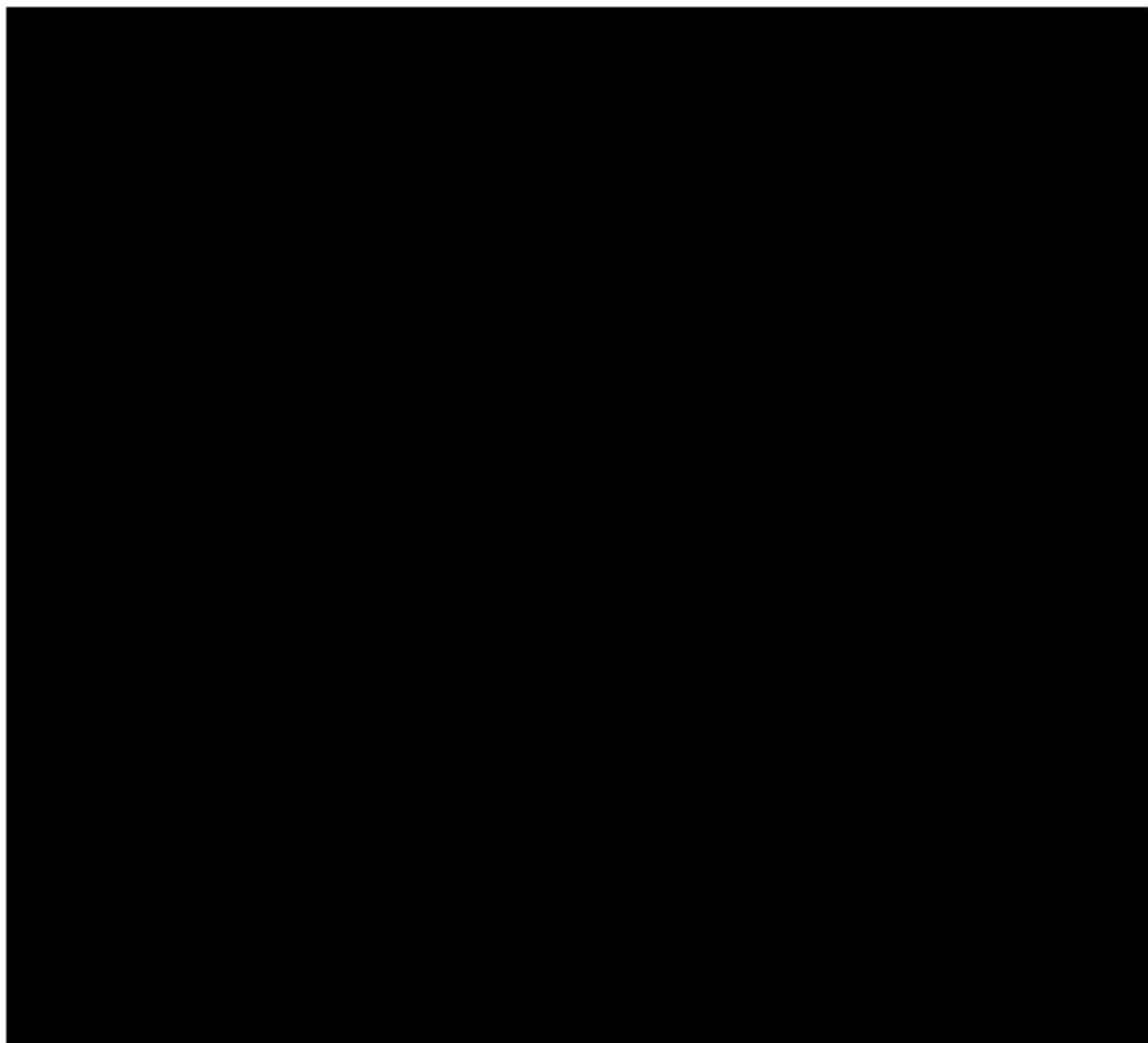


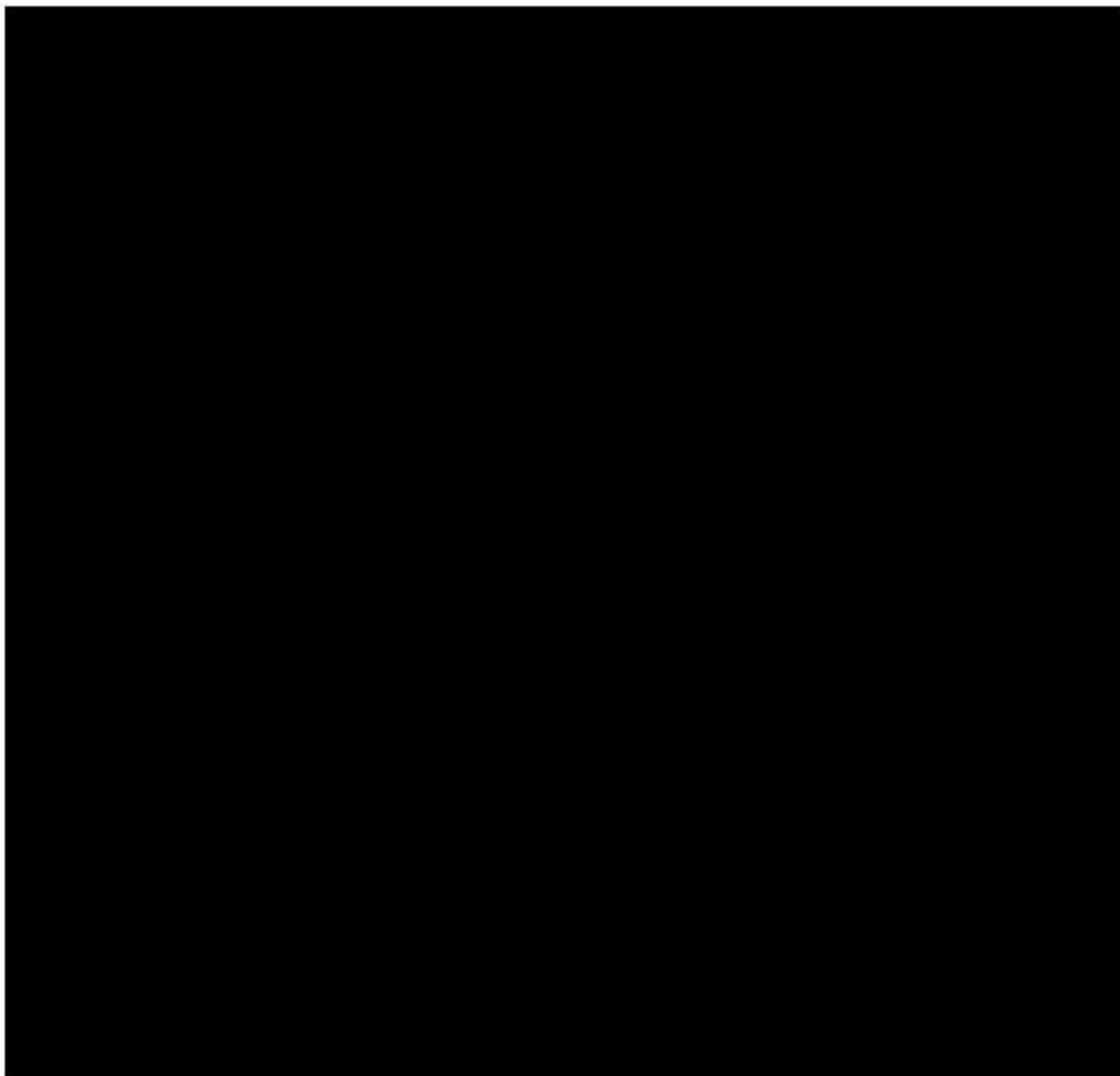


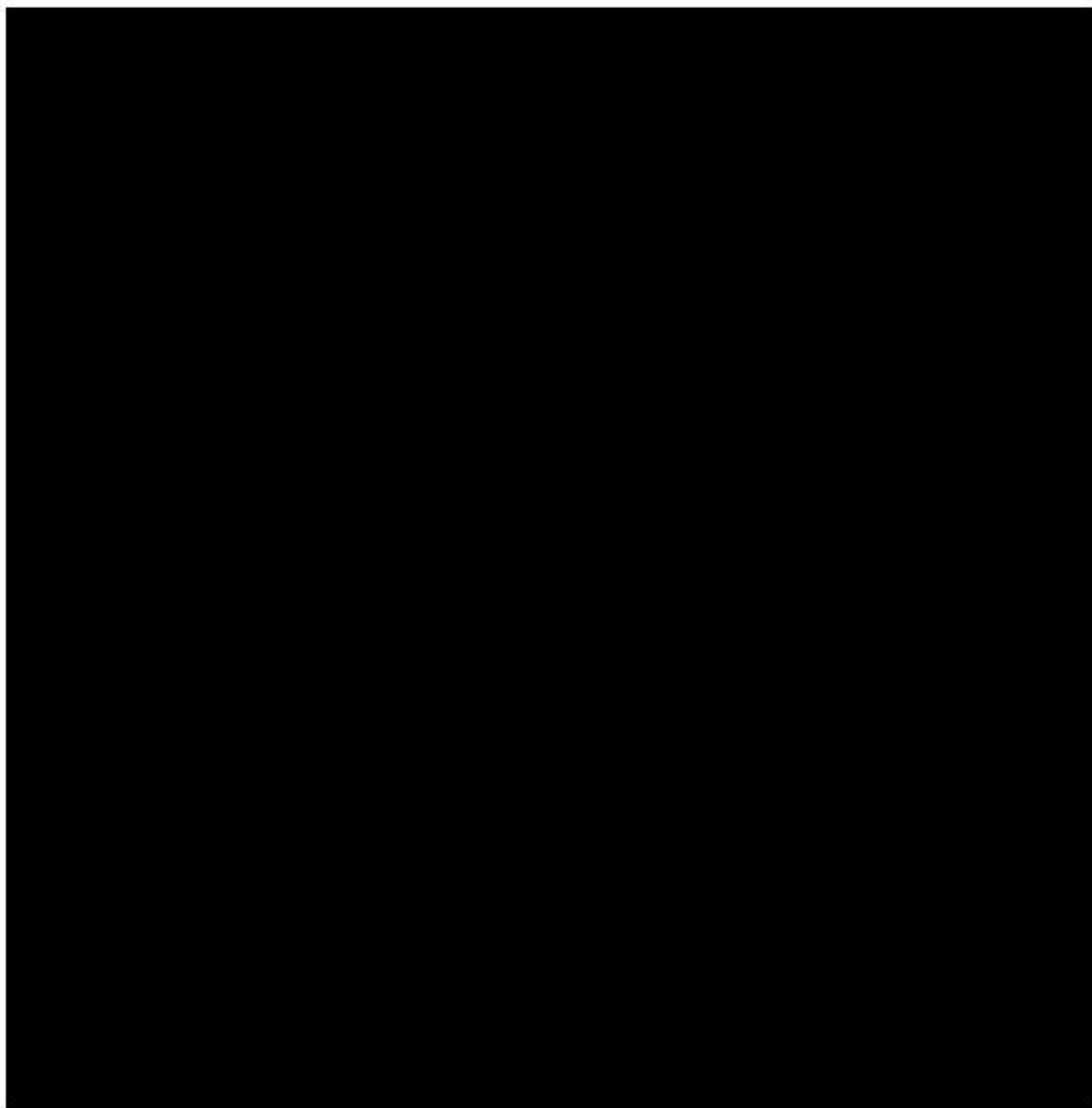




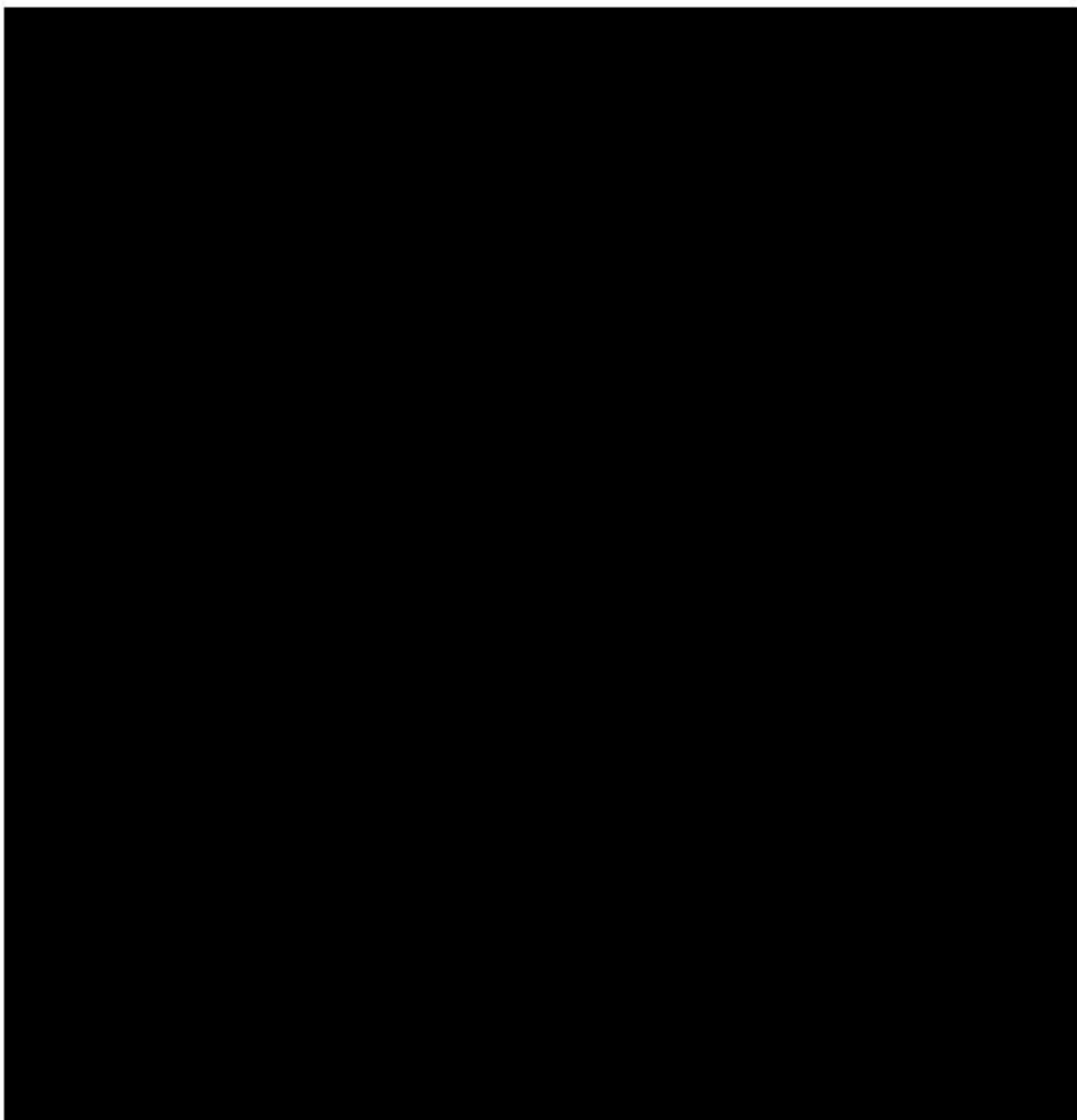


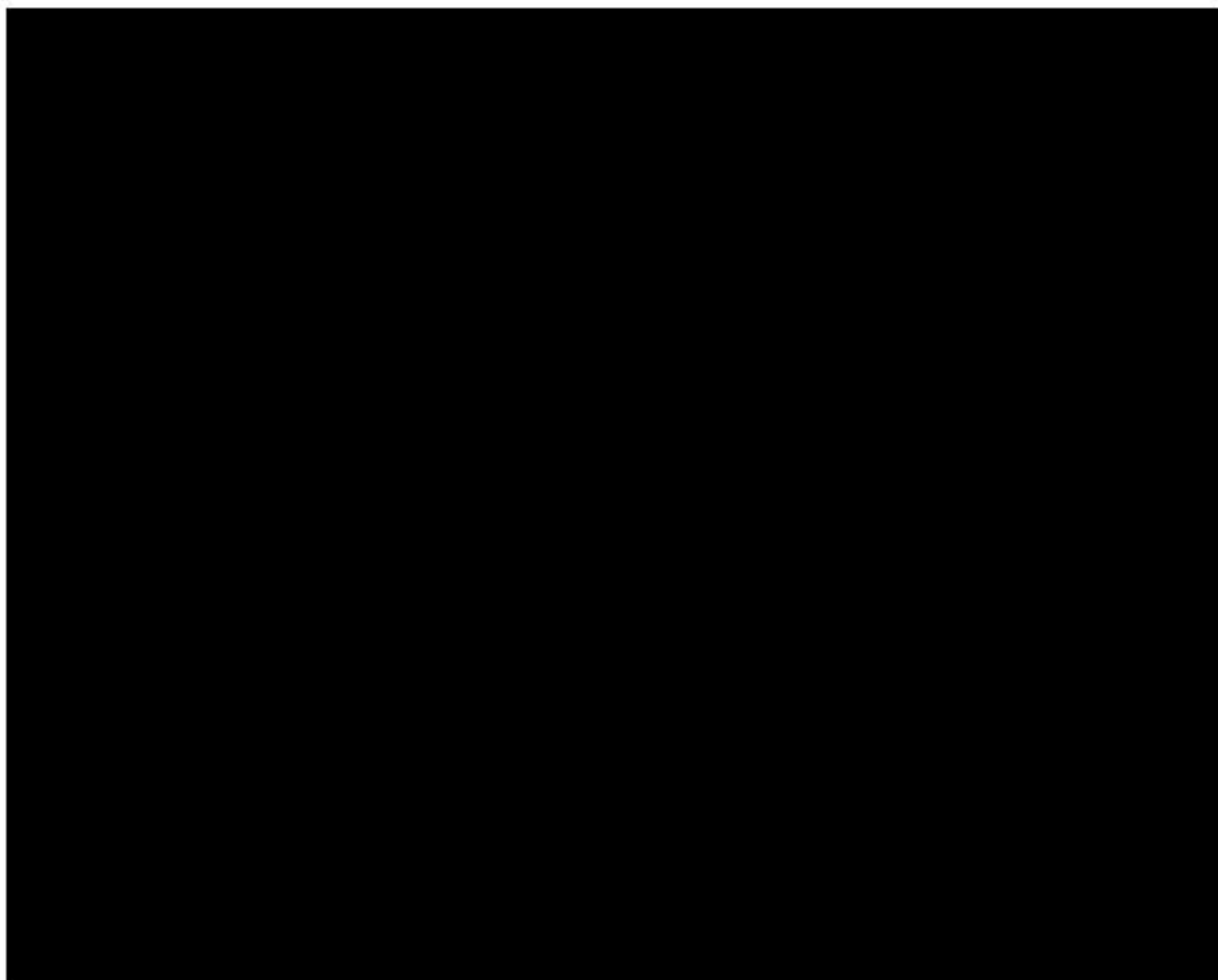




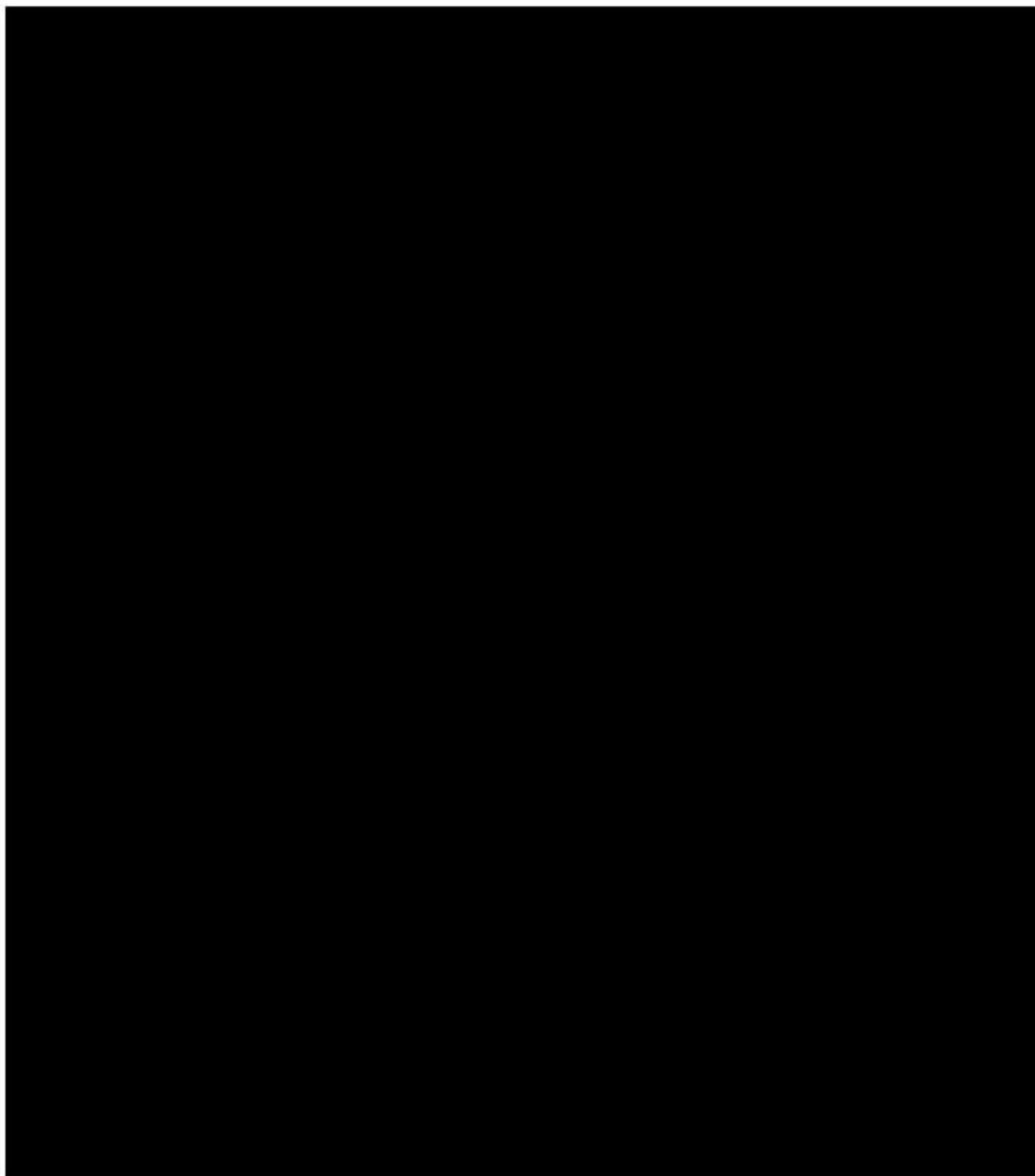


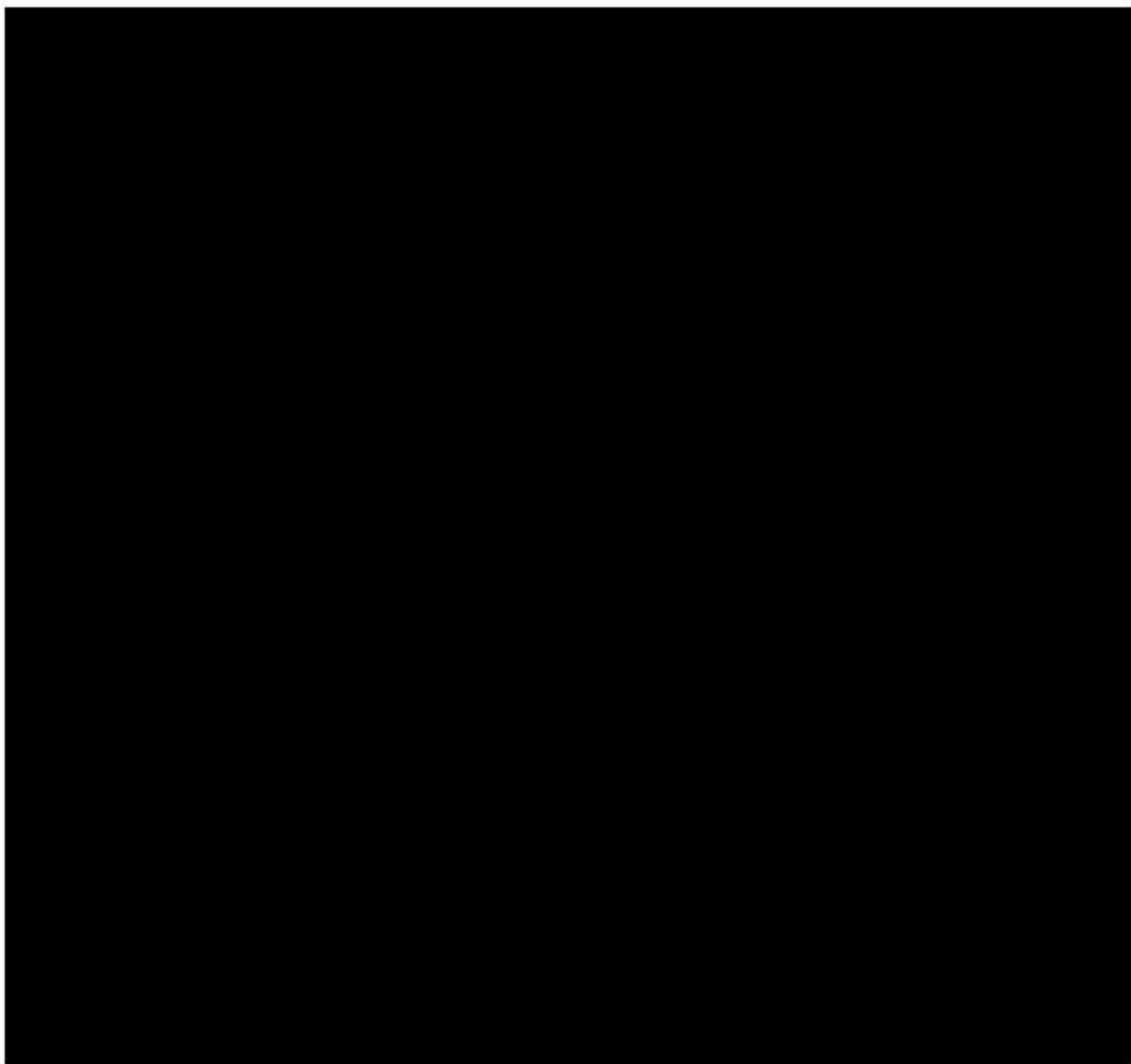


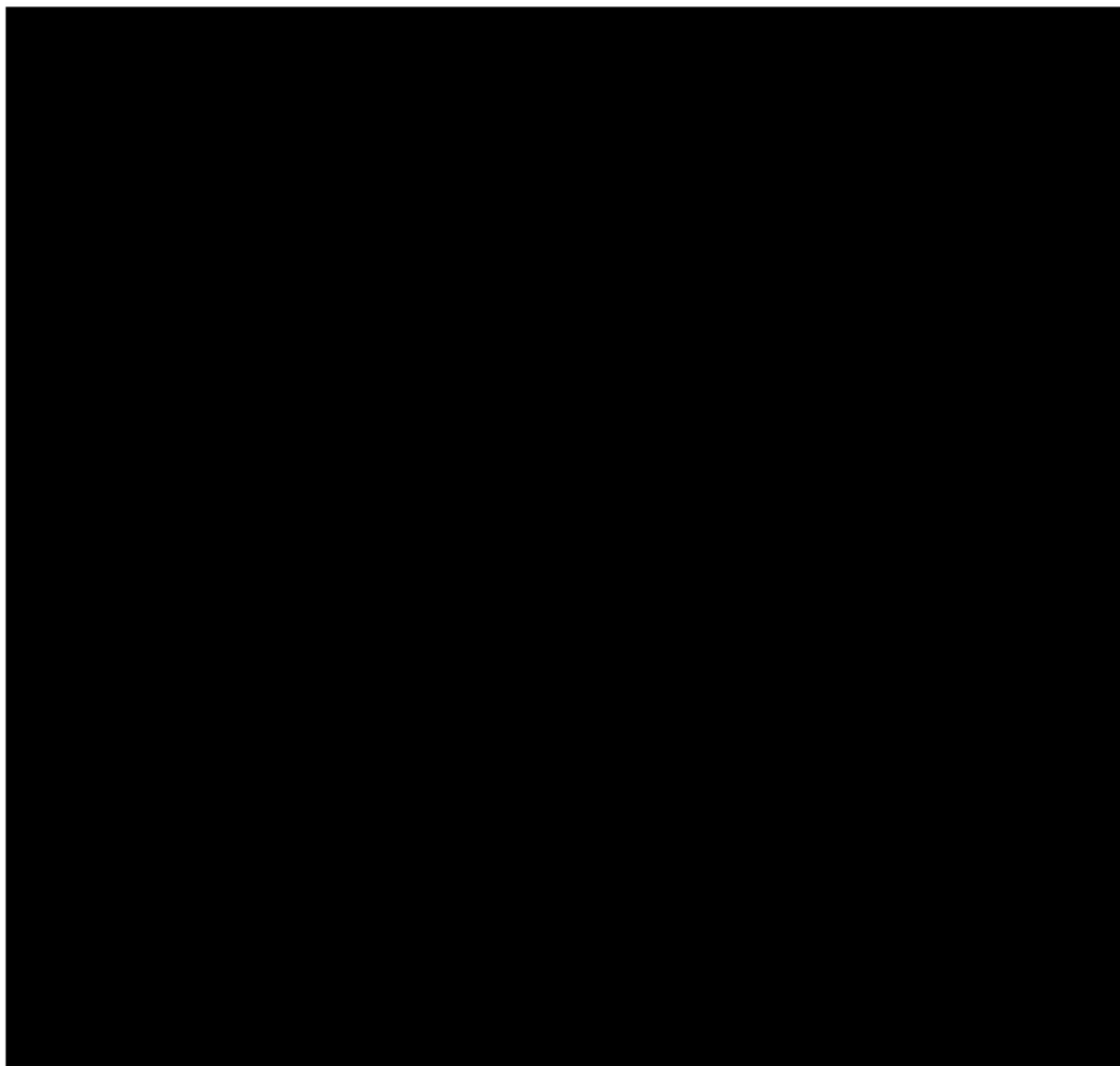


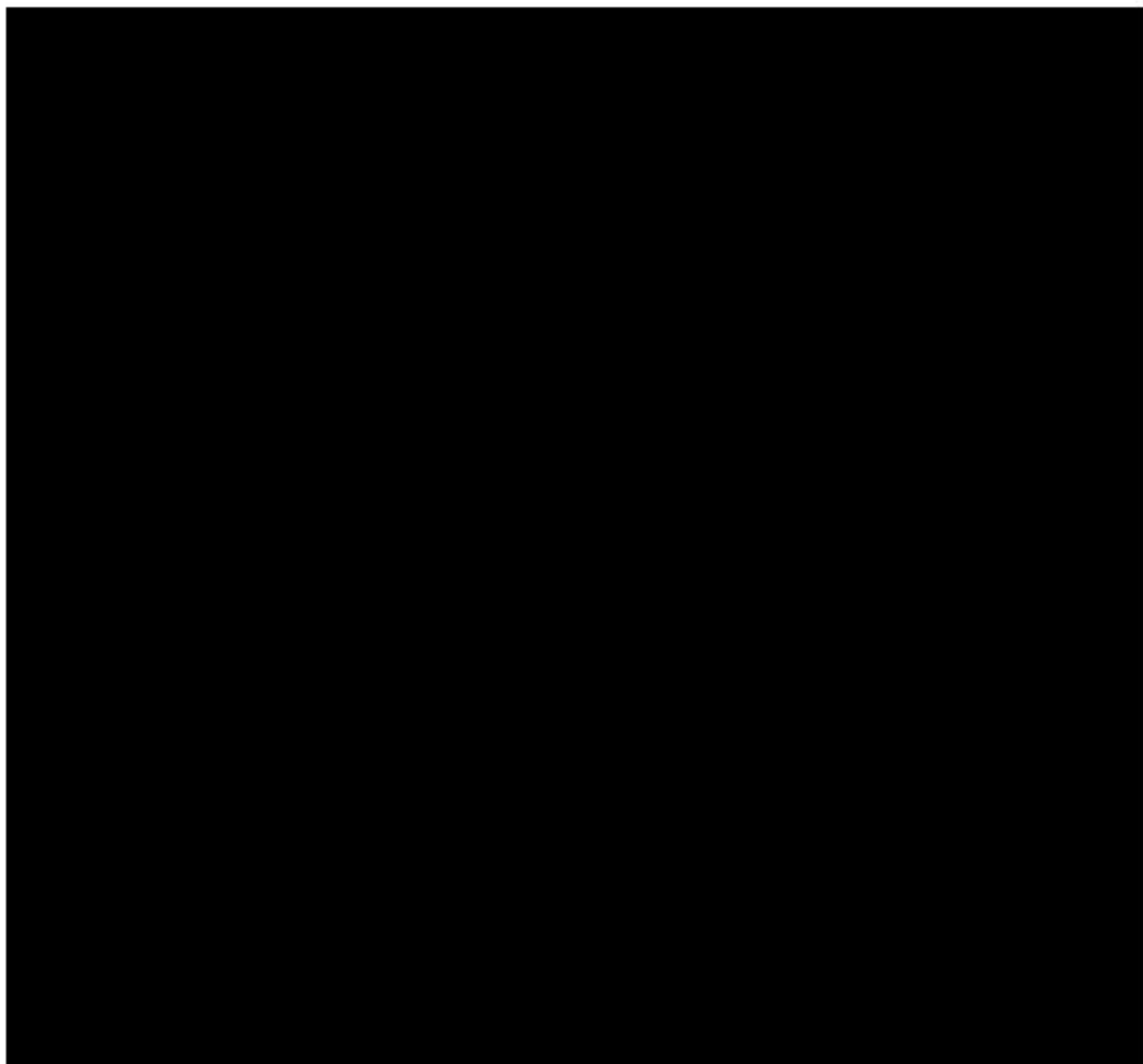




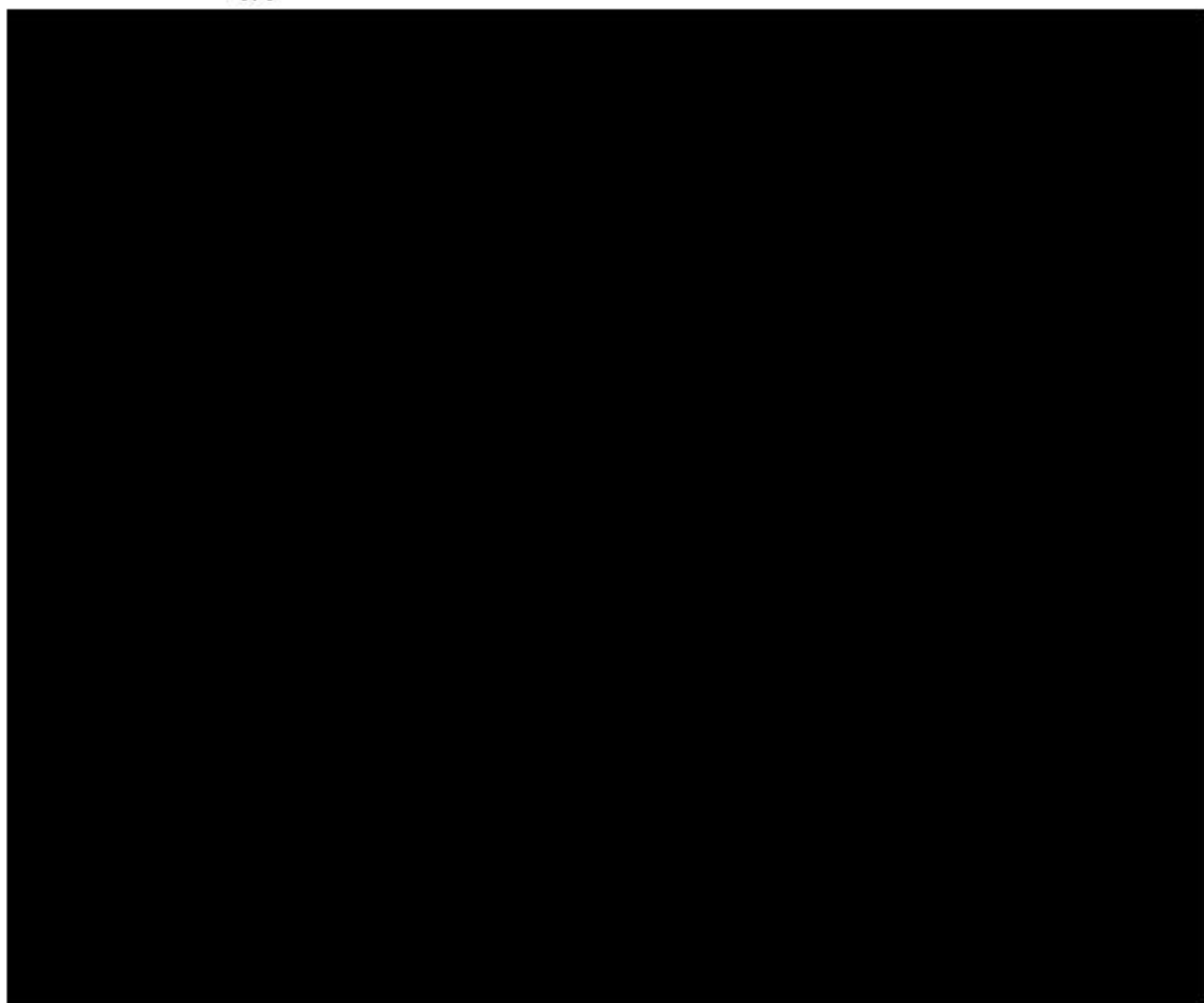


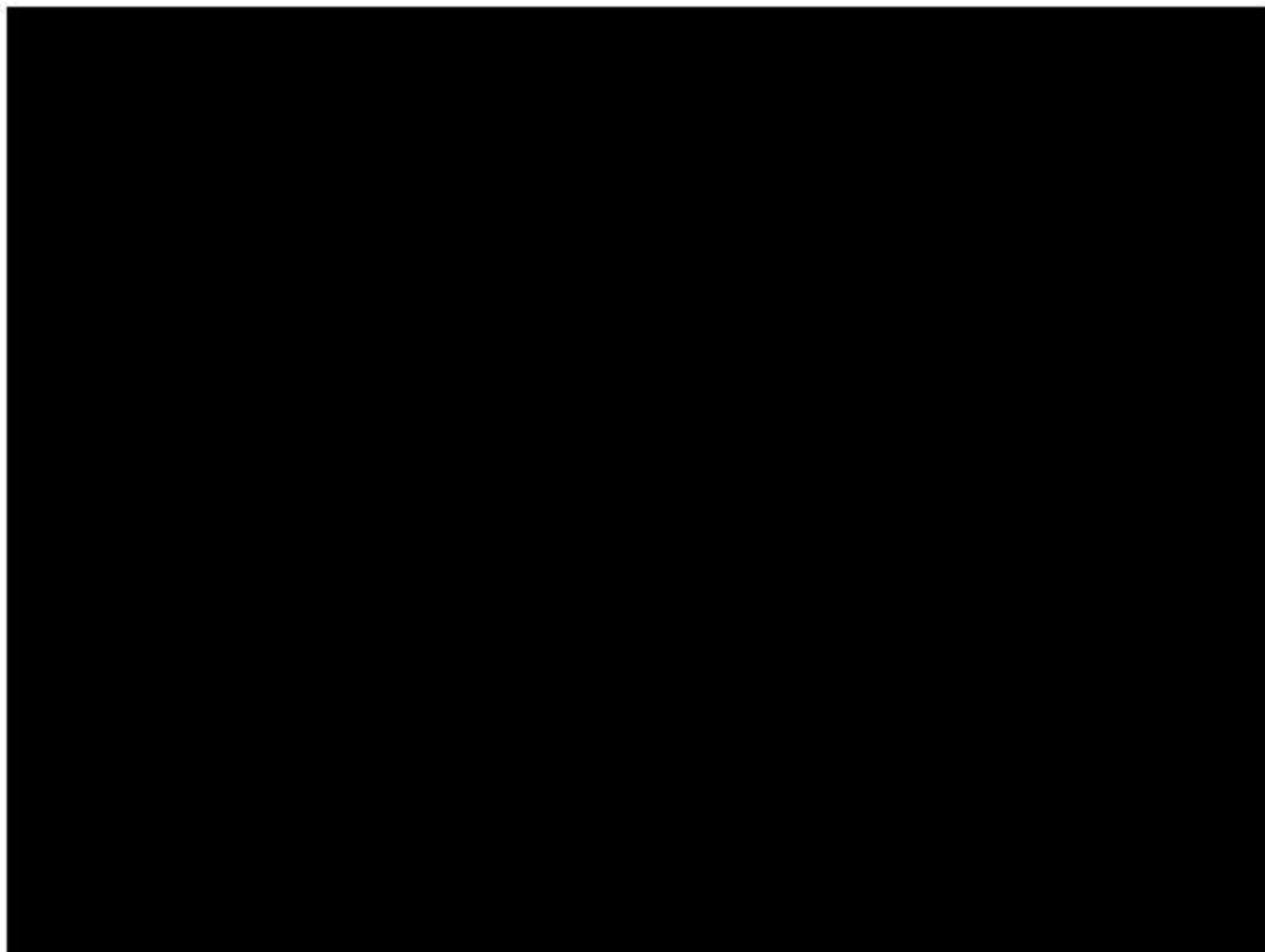




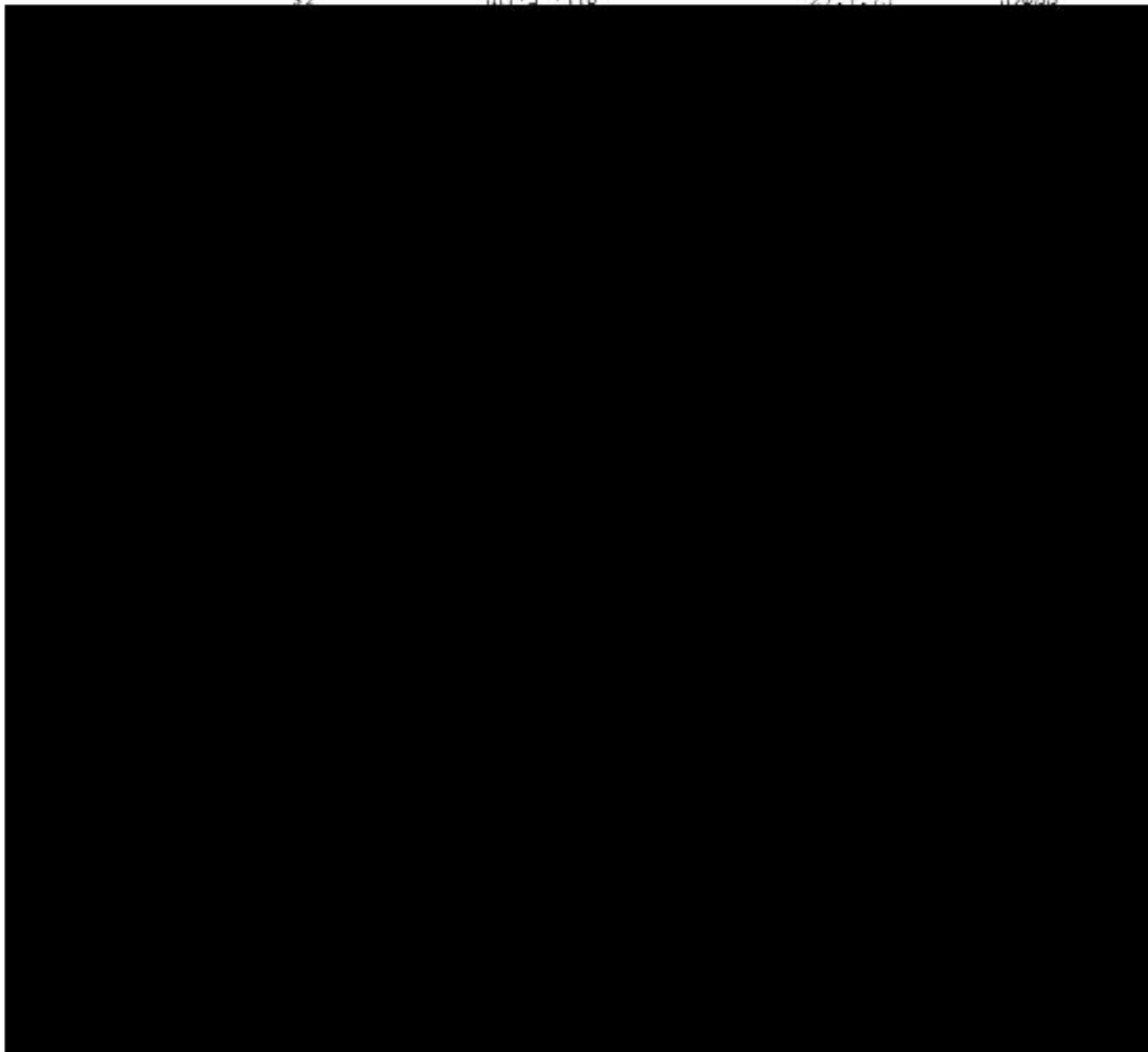


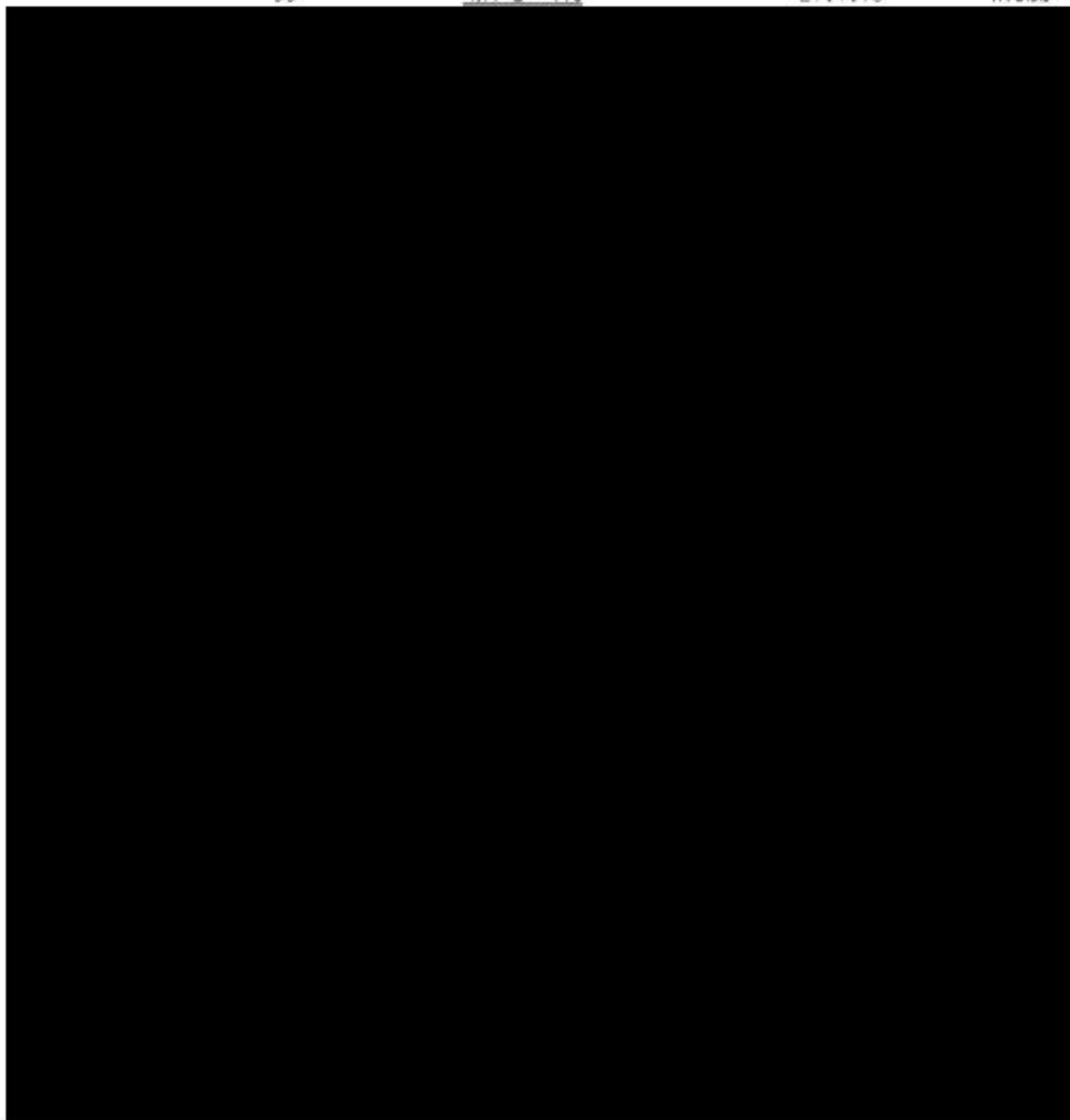
. / .

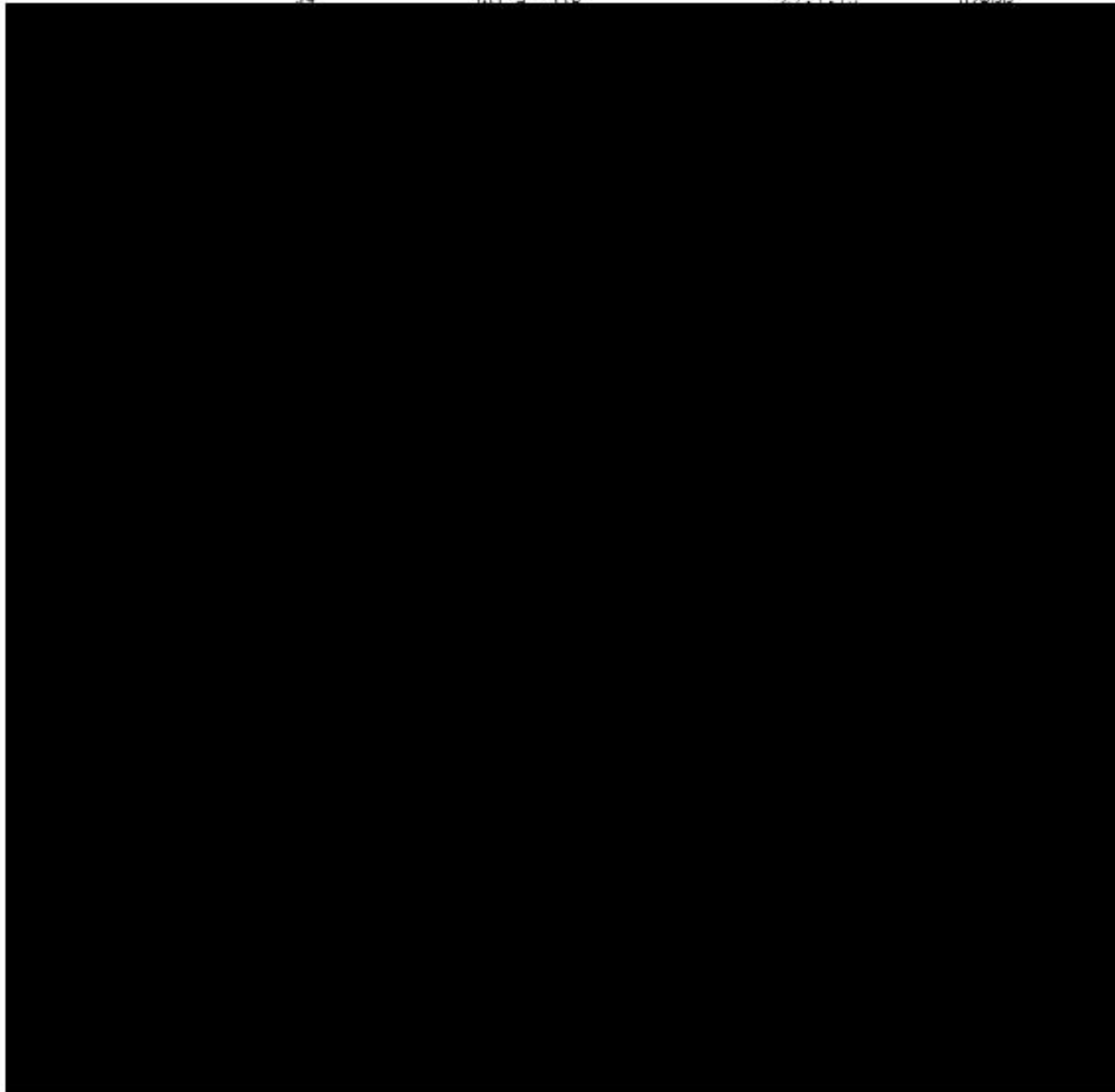


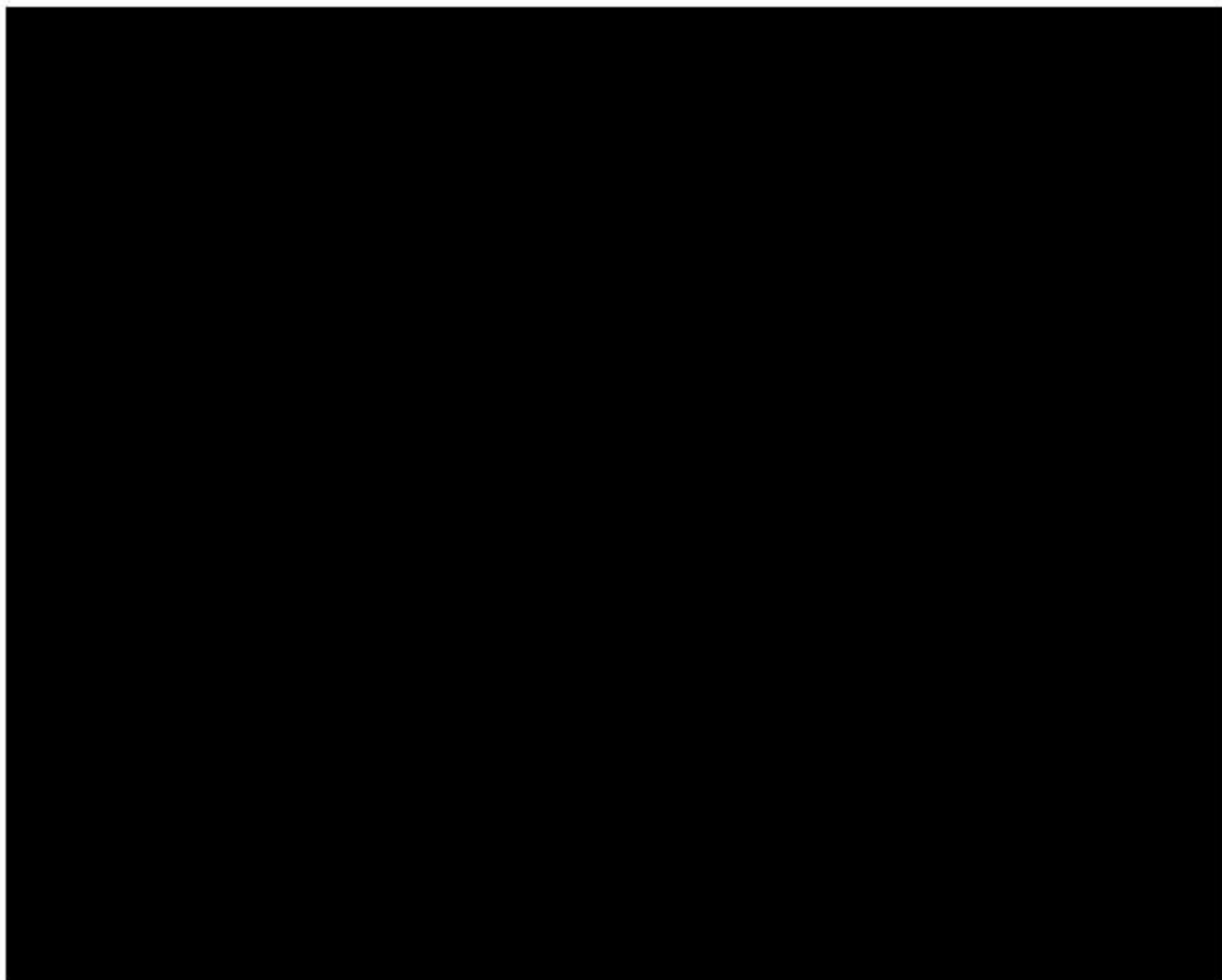


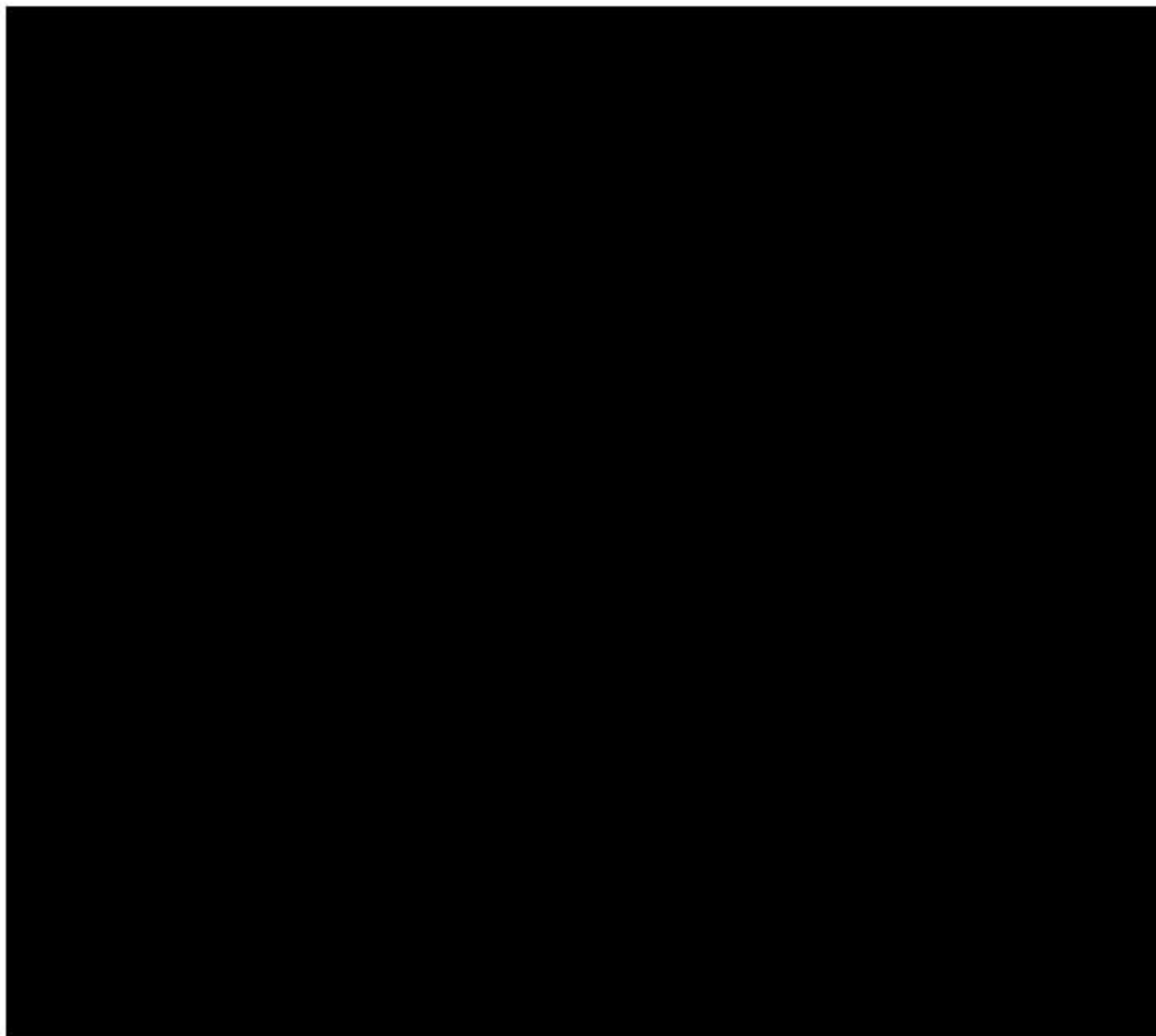


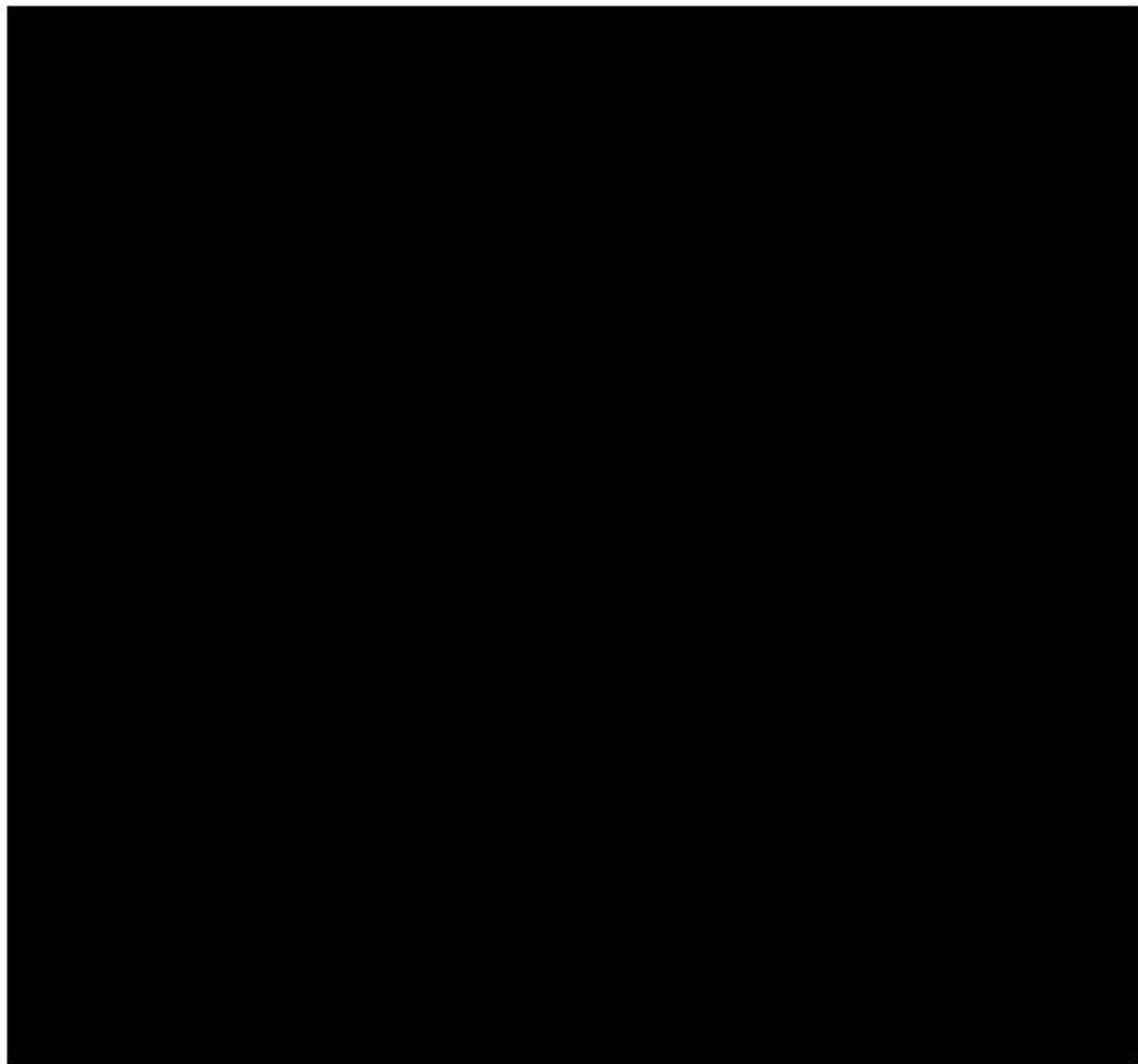


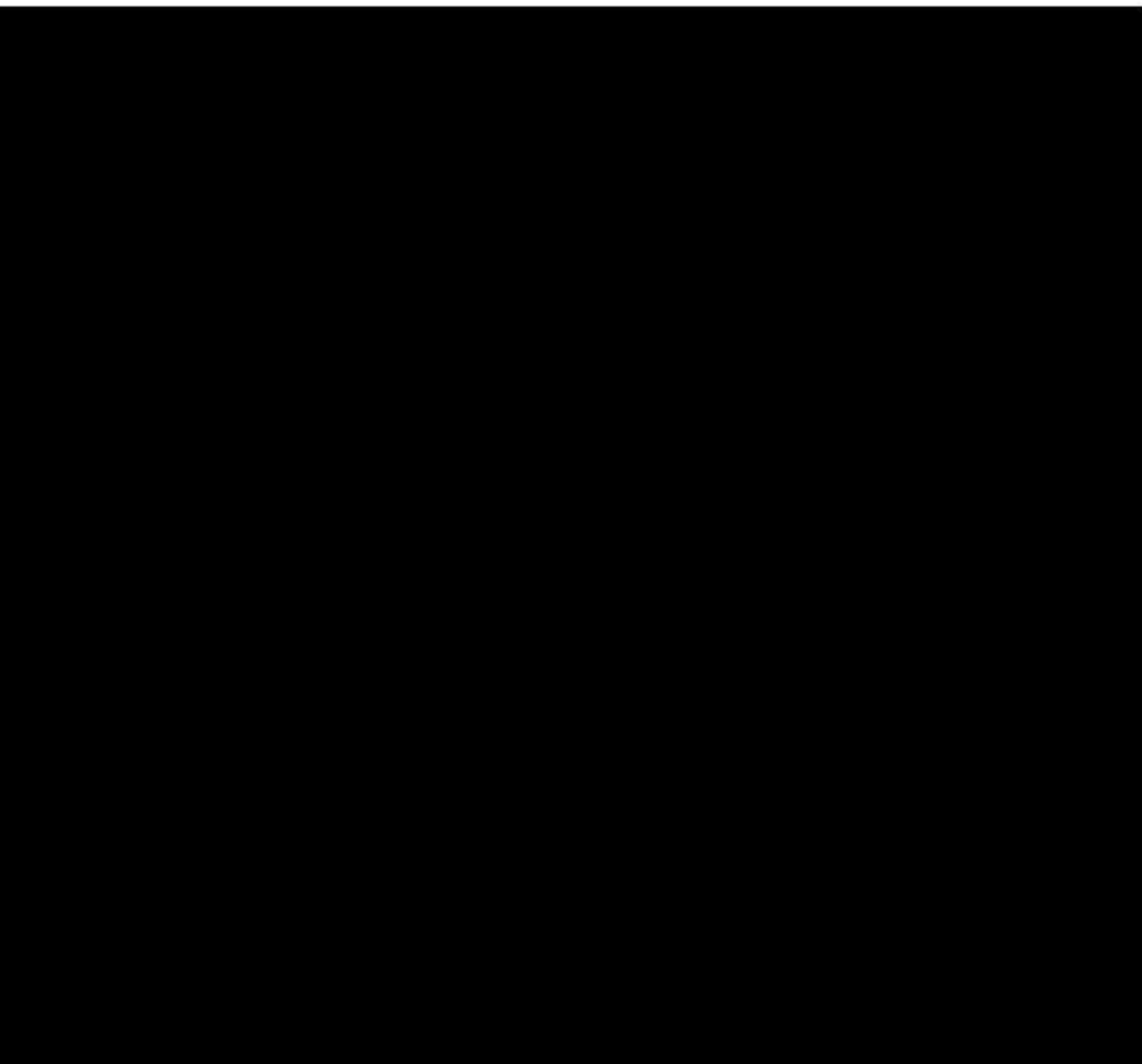


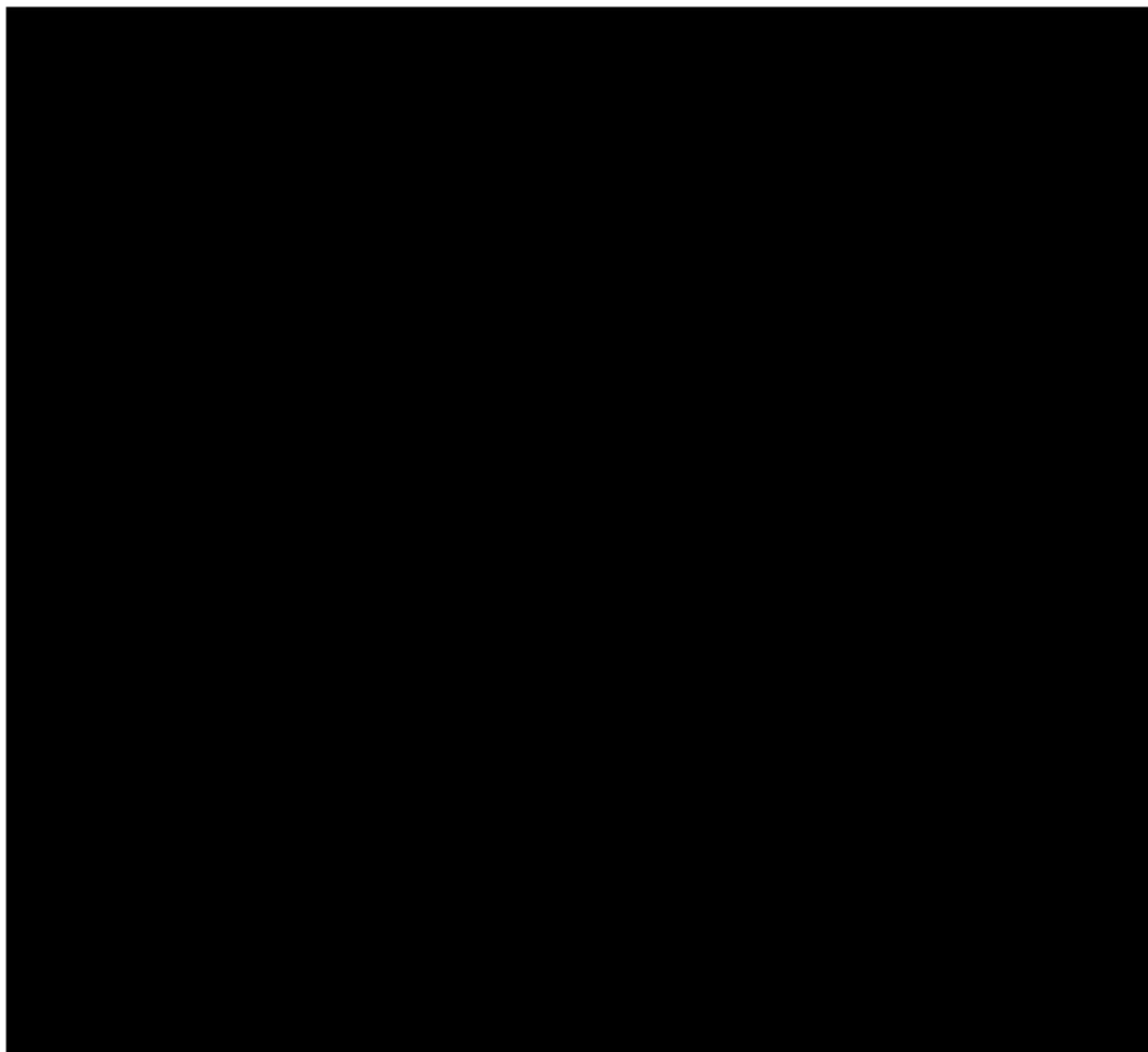


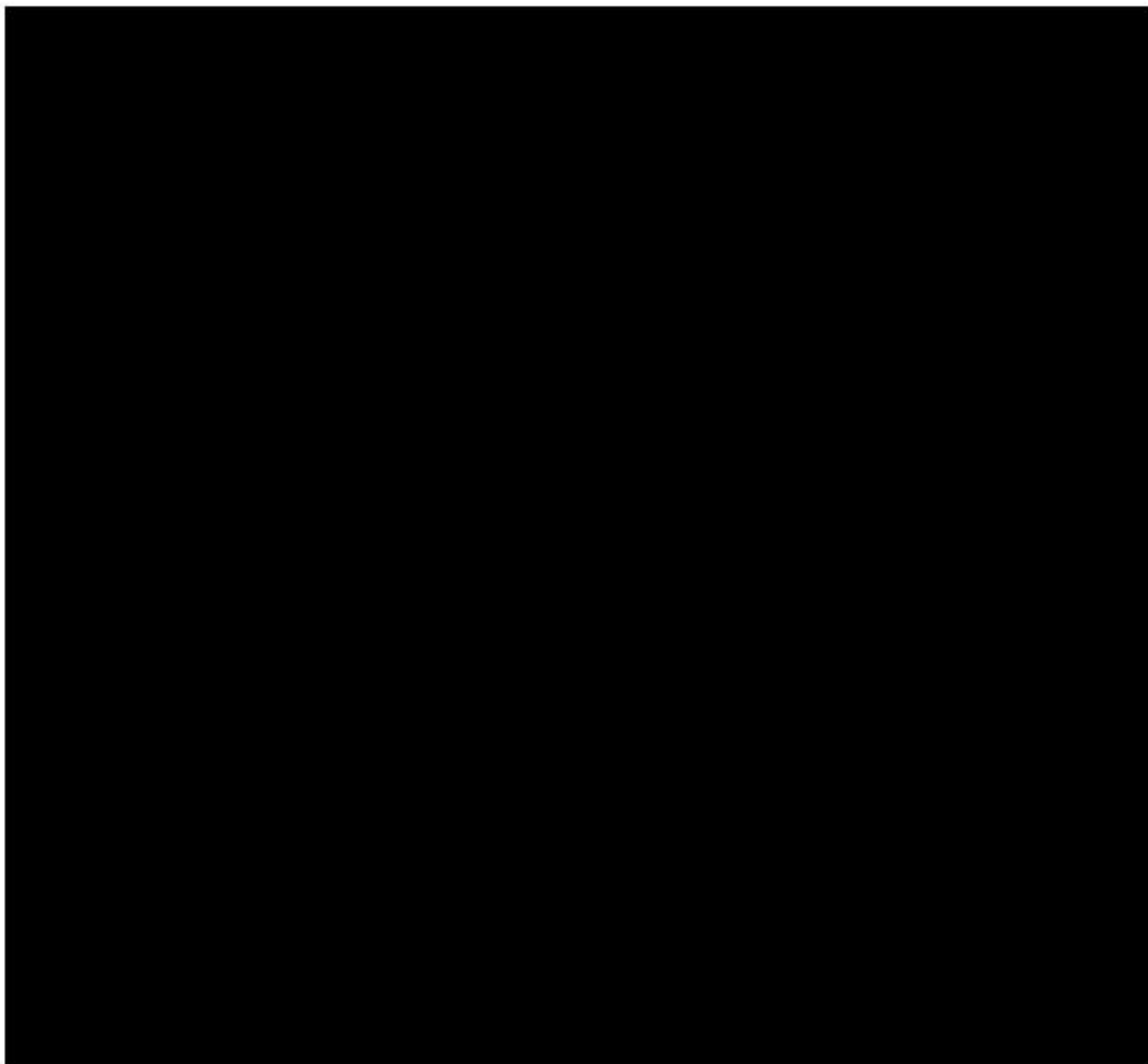


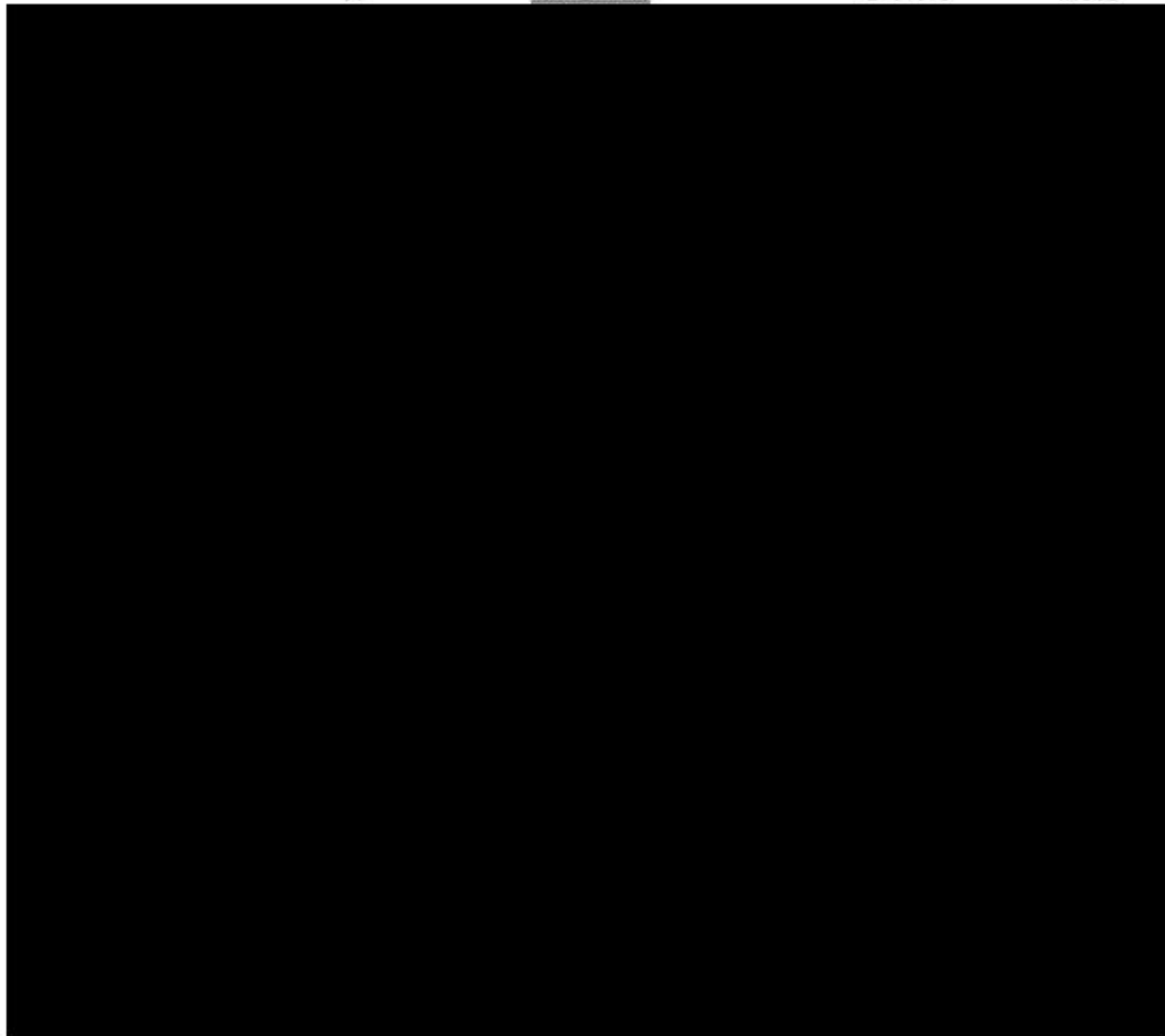


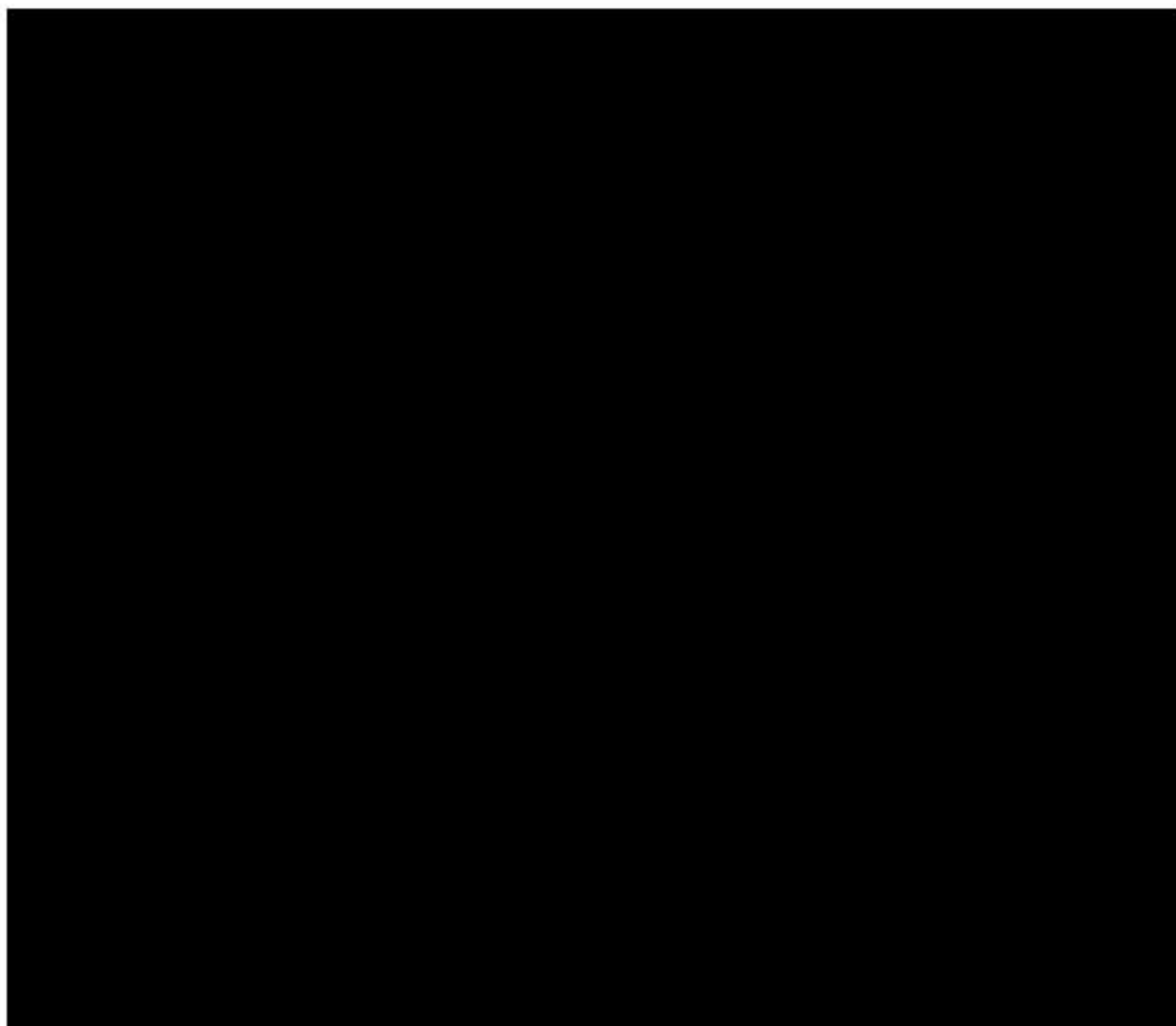


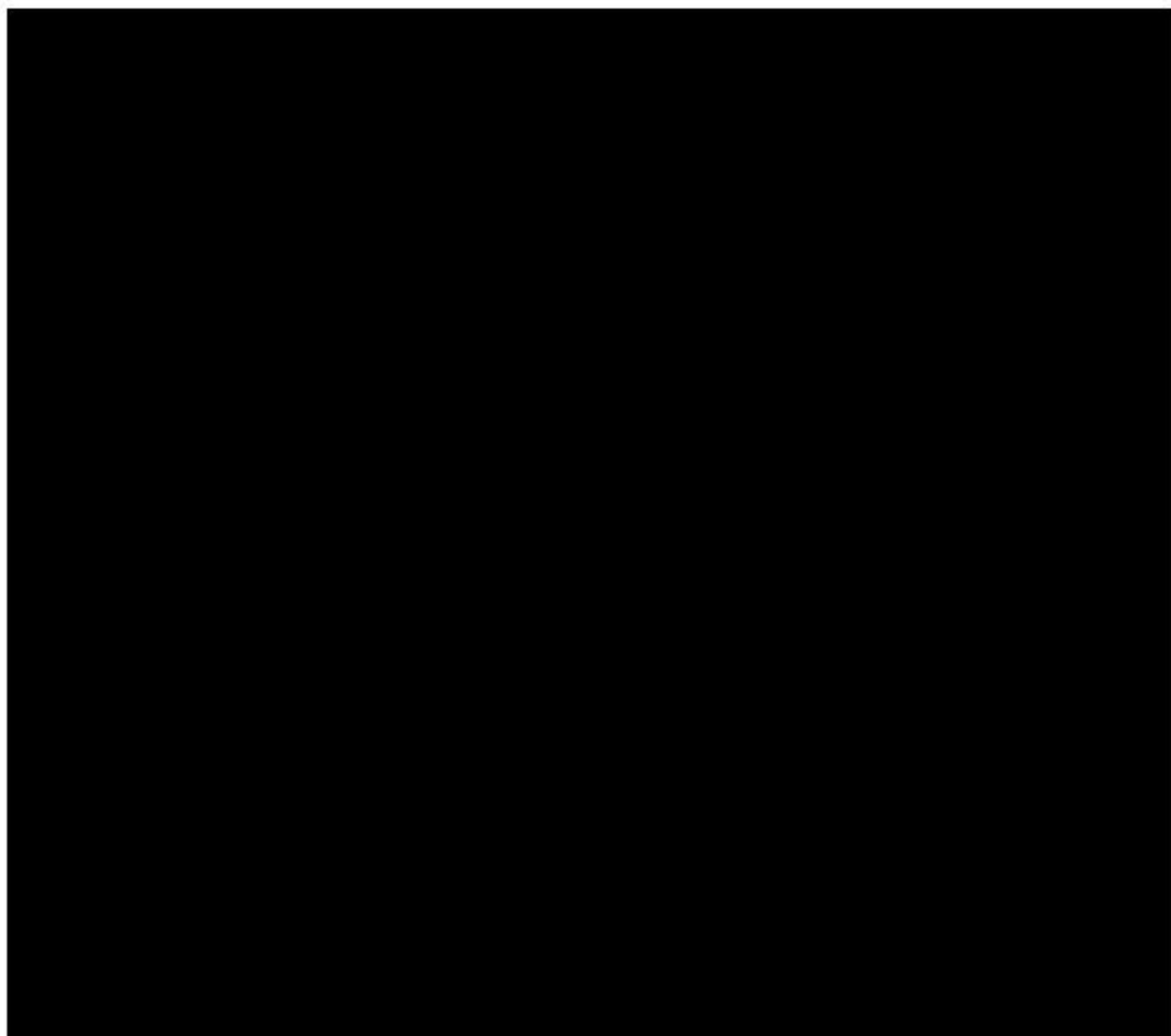




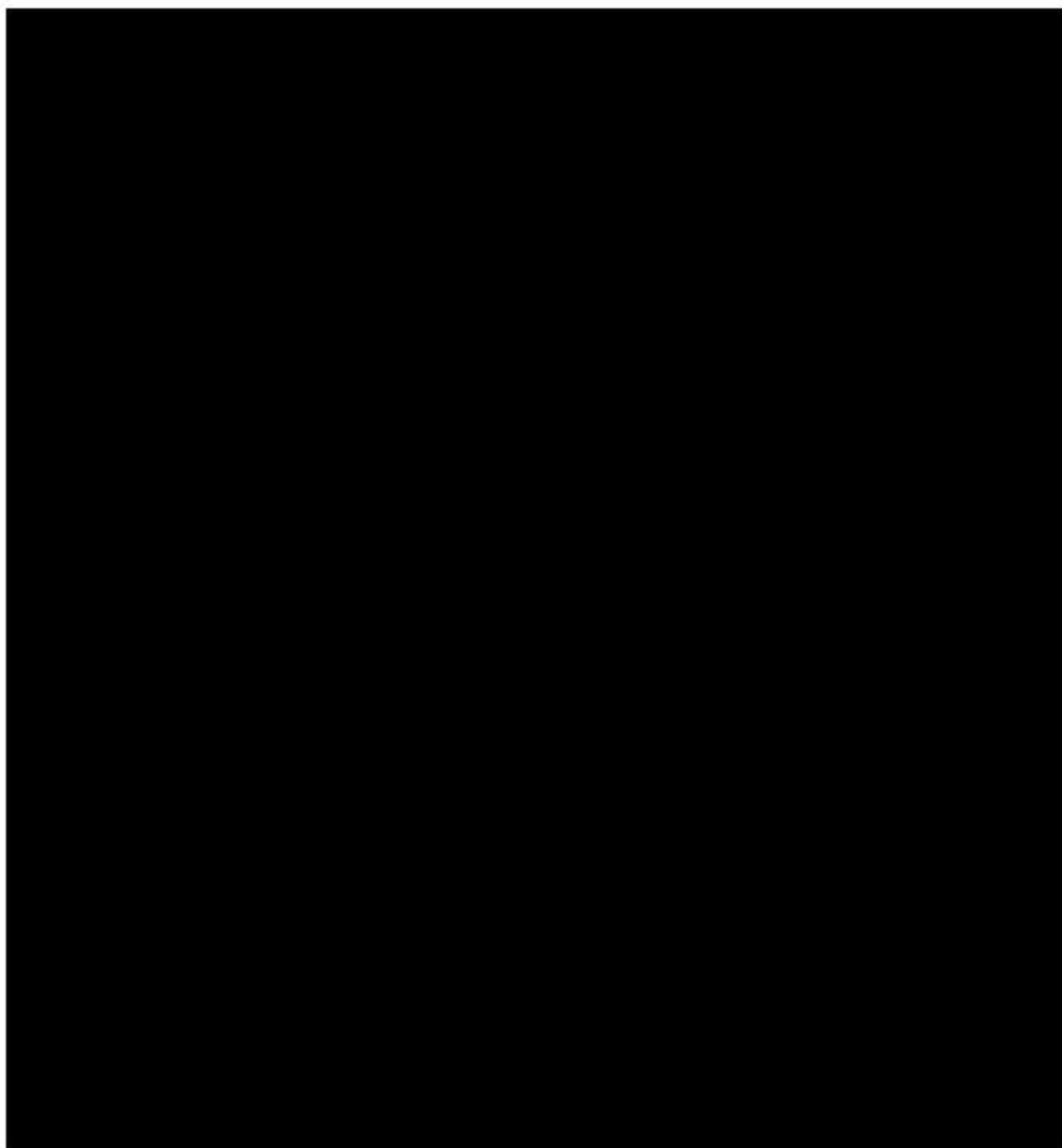


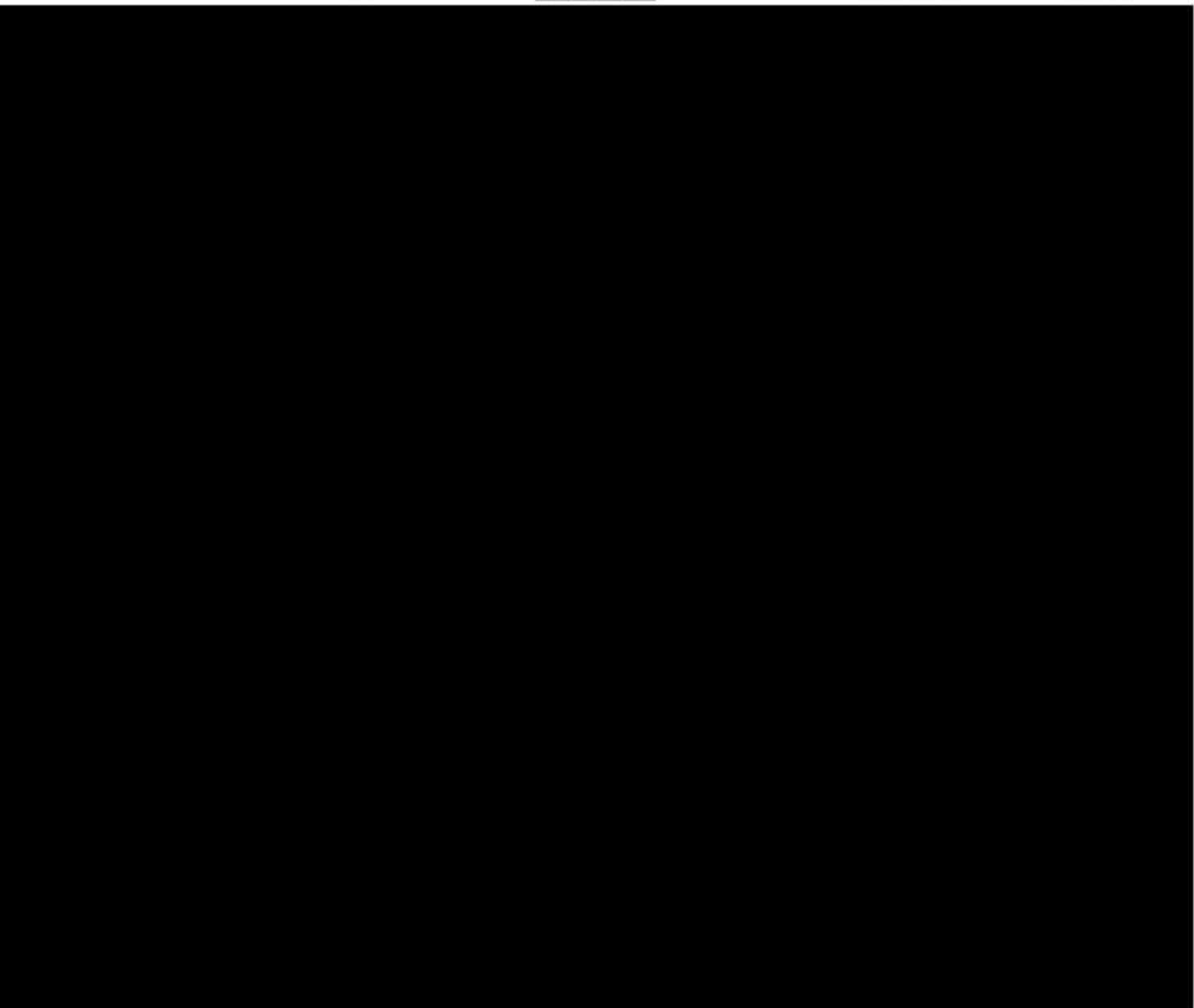


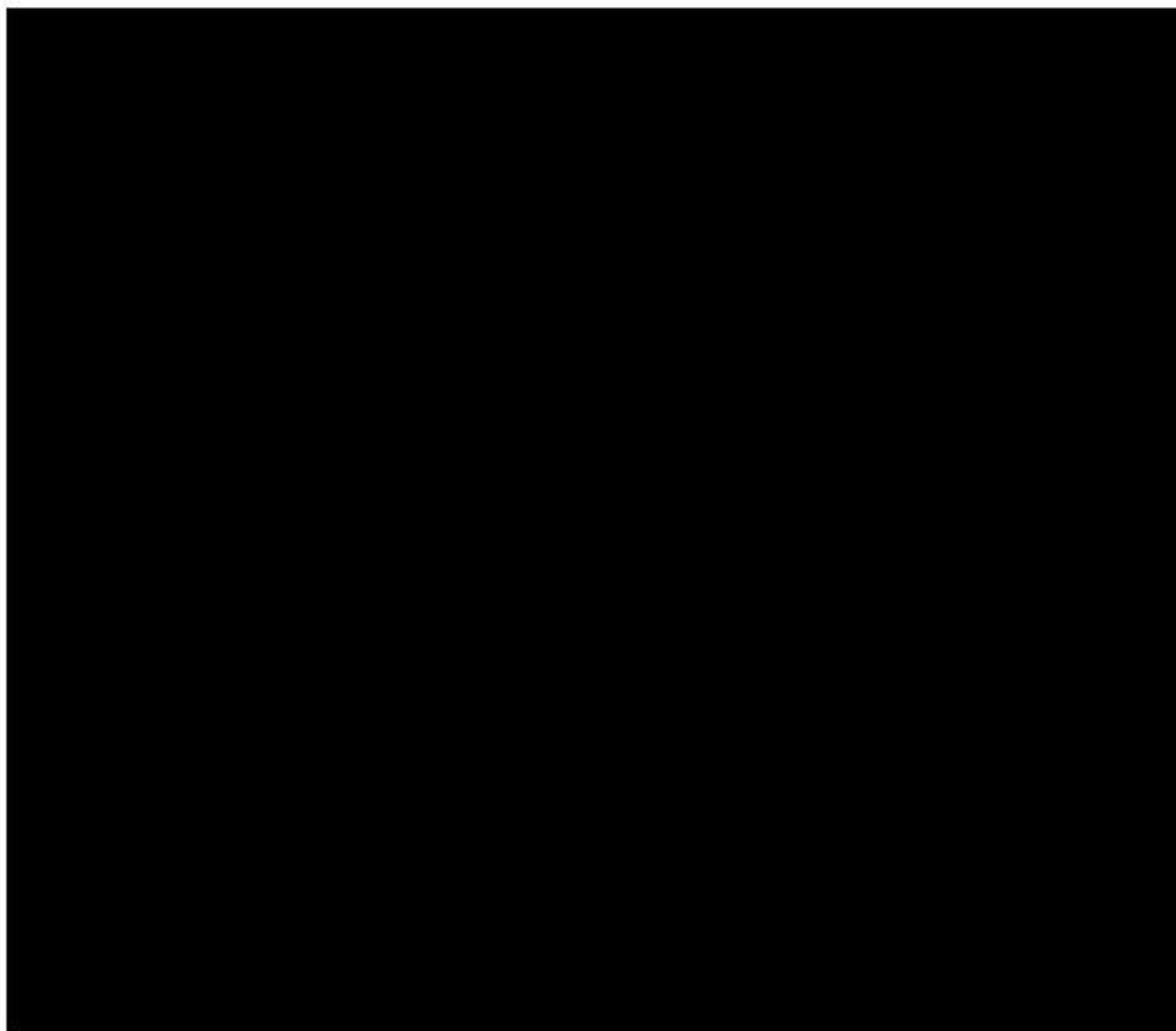


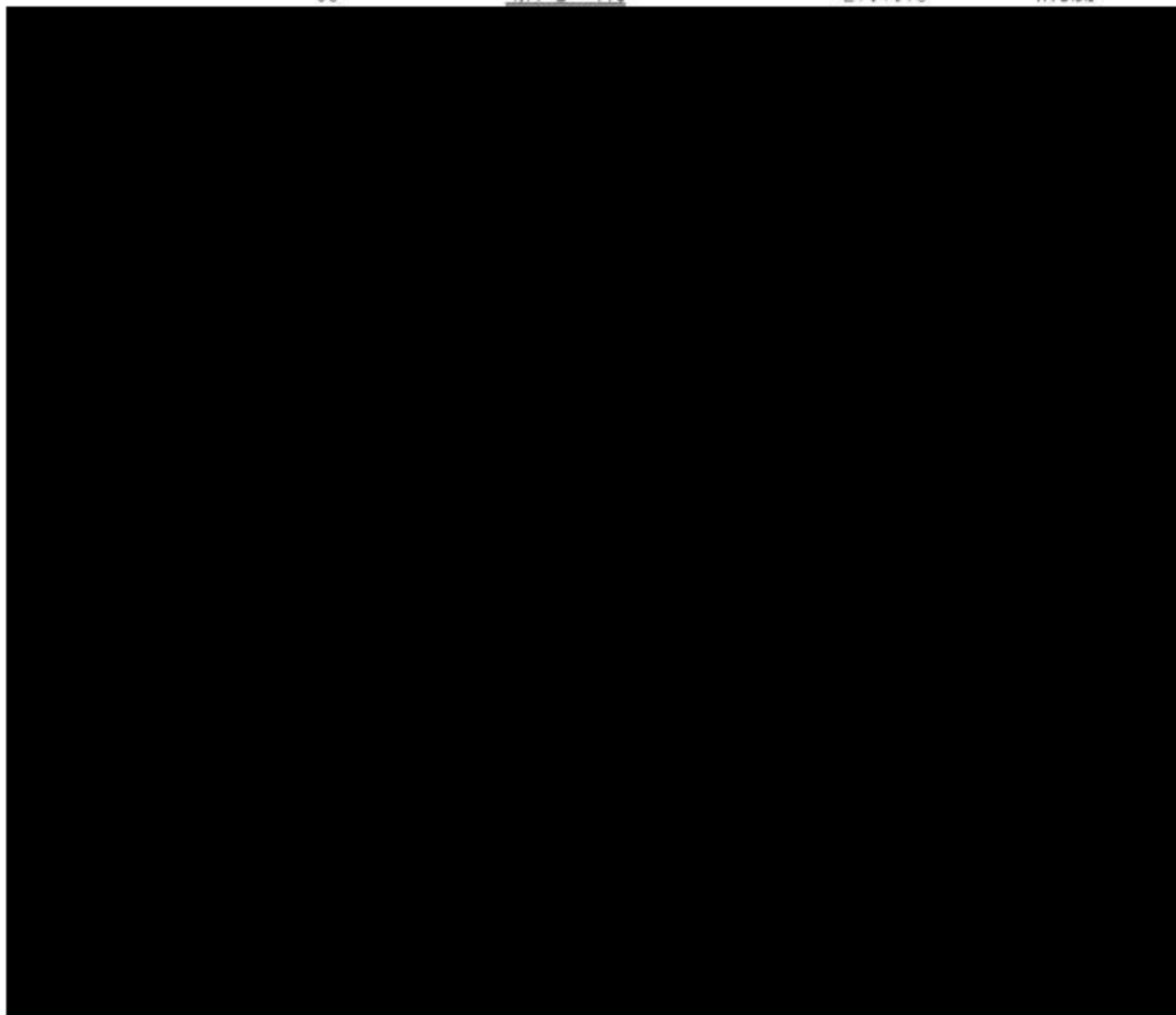


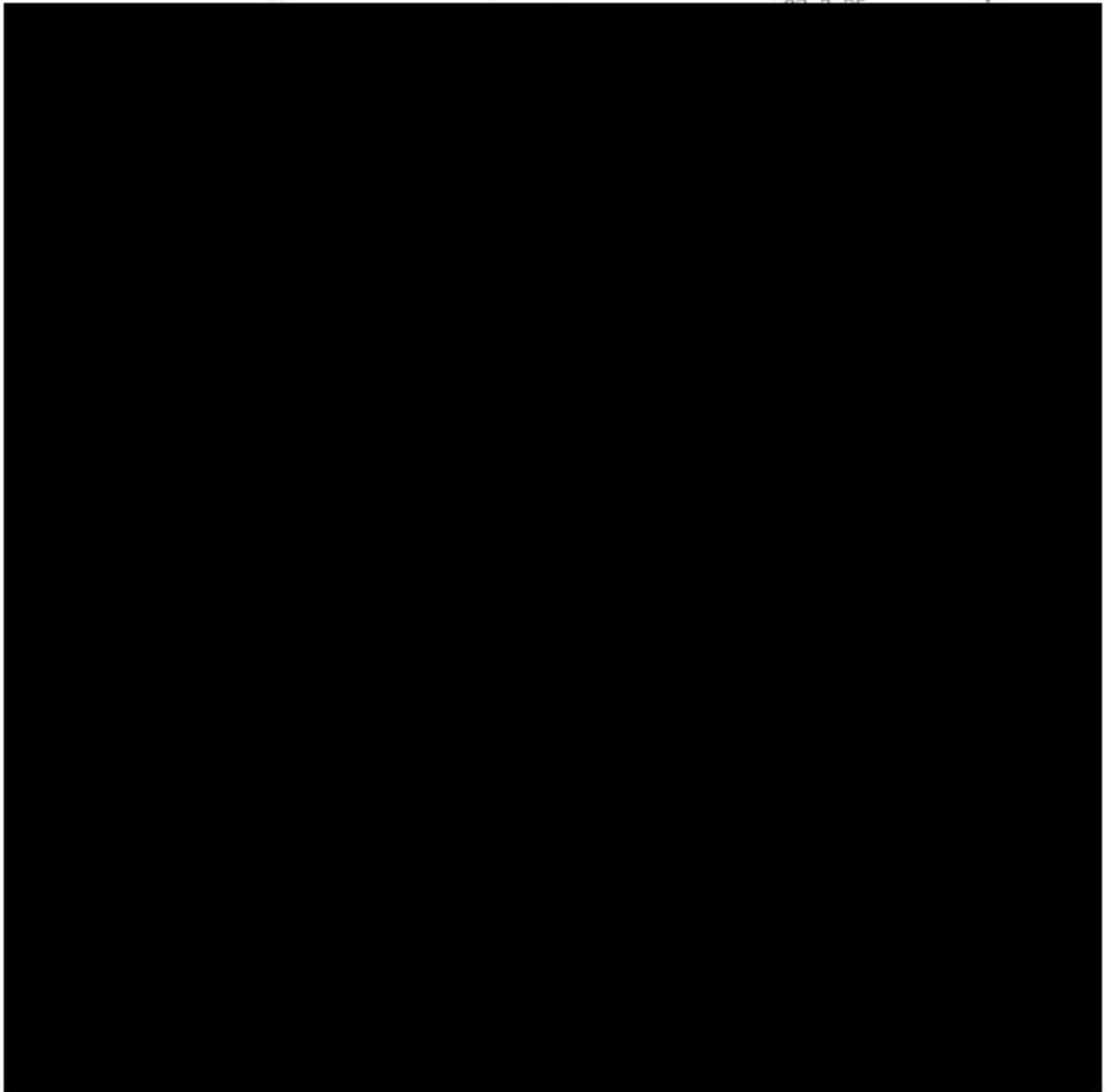


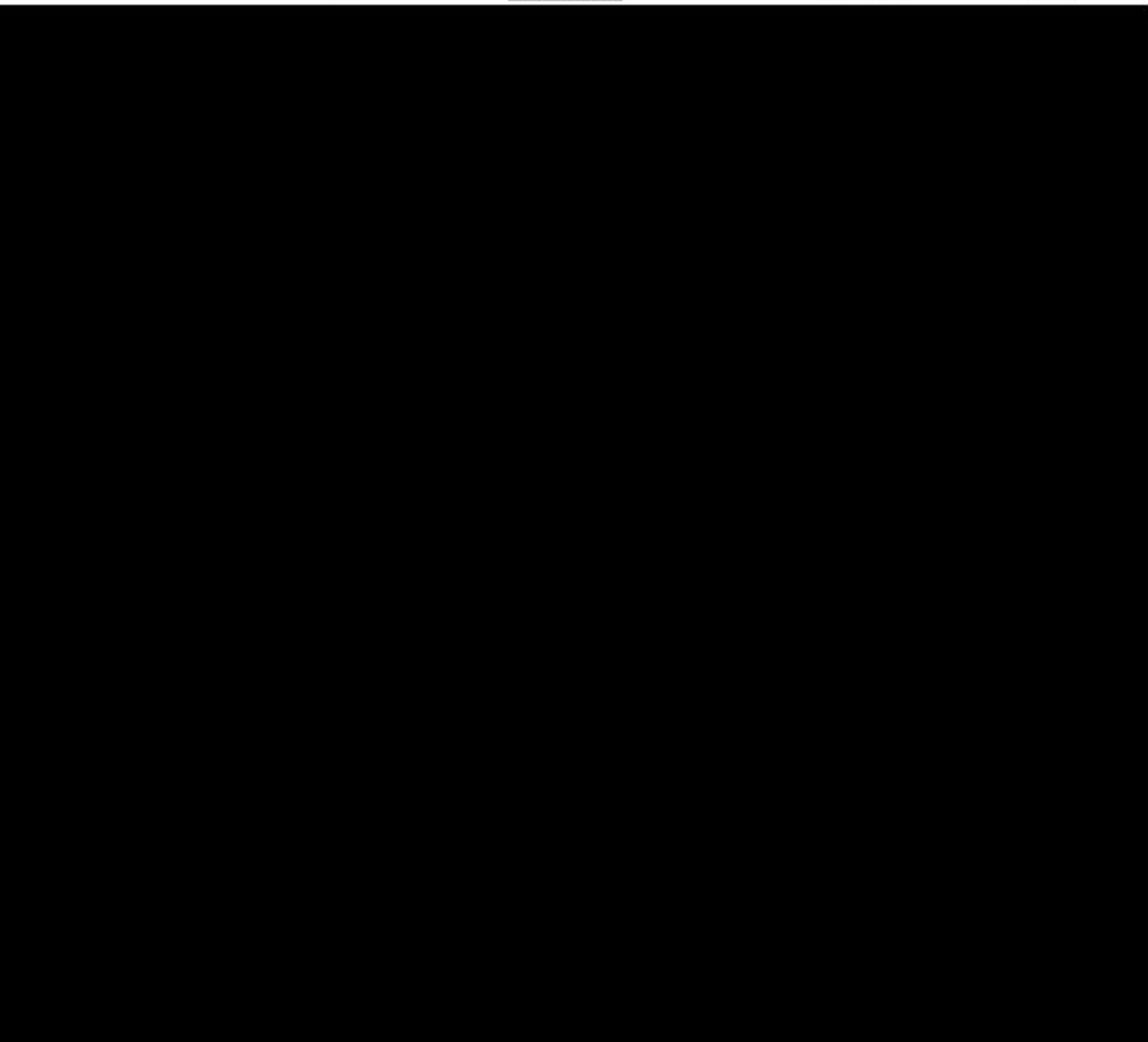


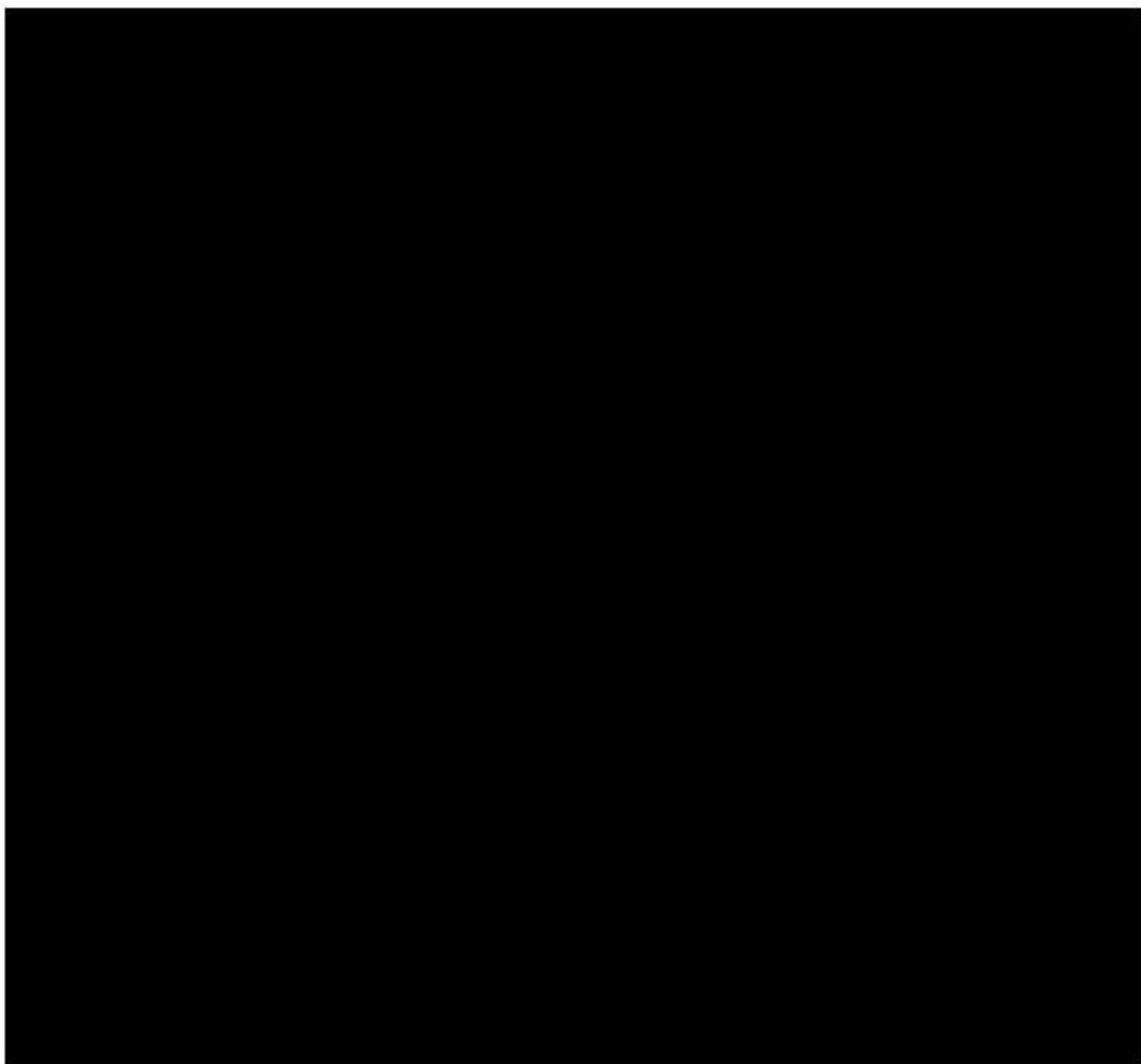


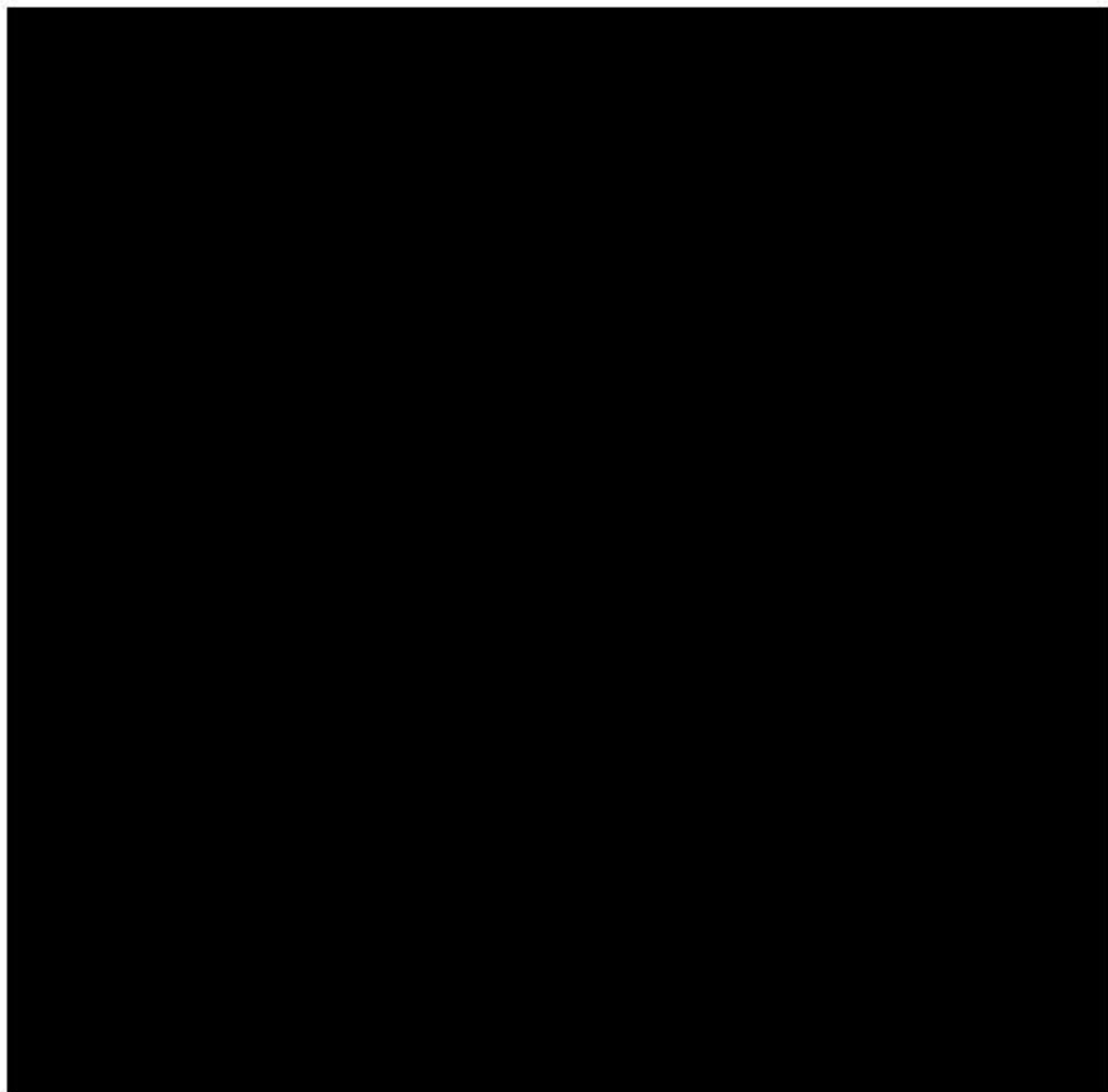


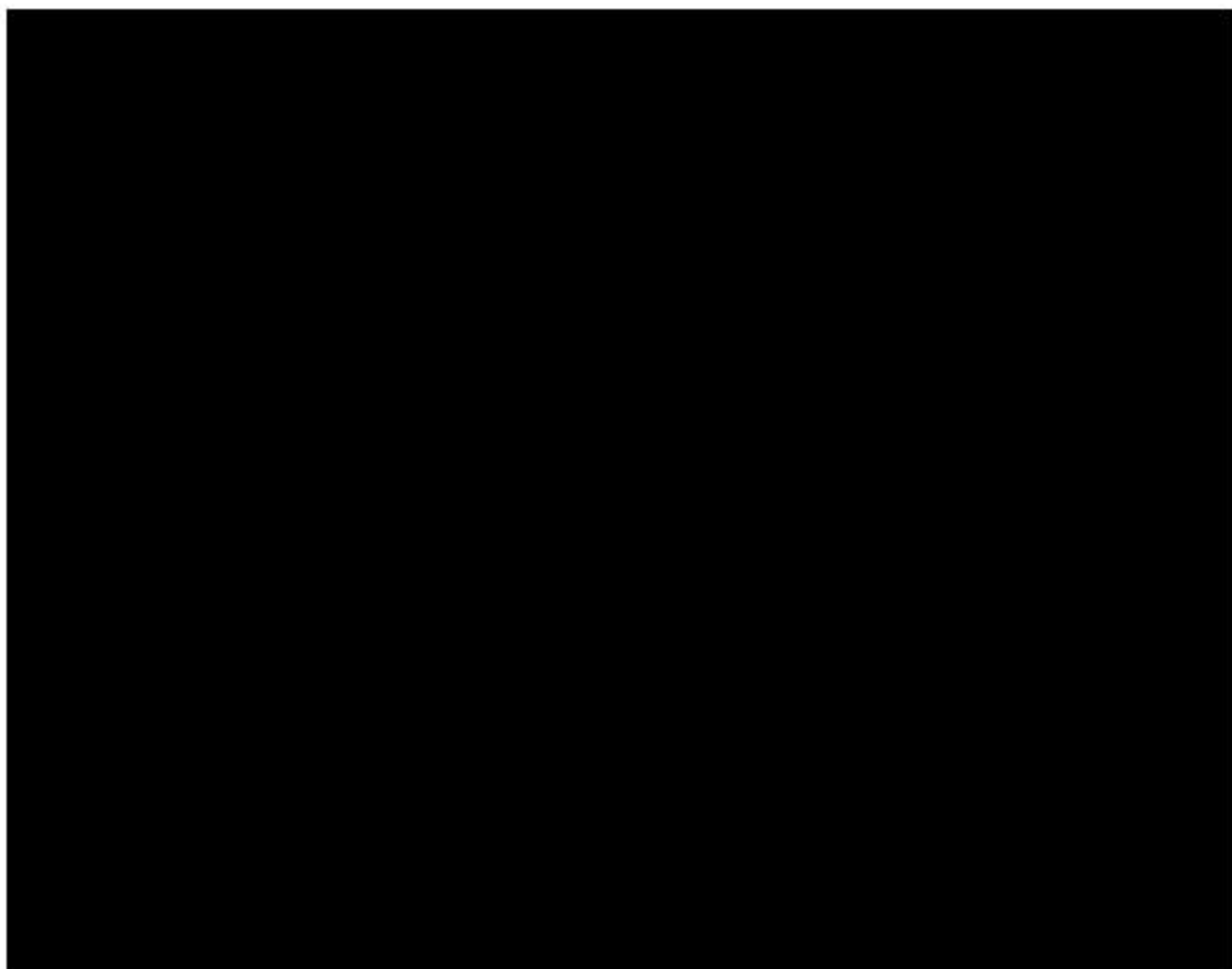


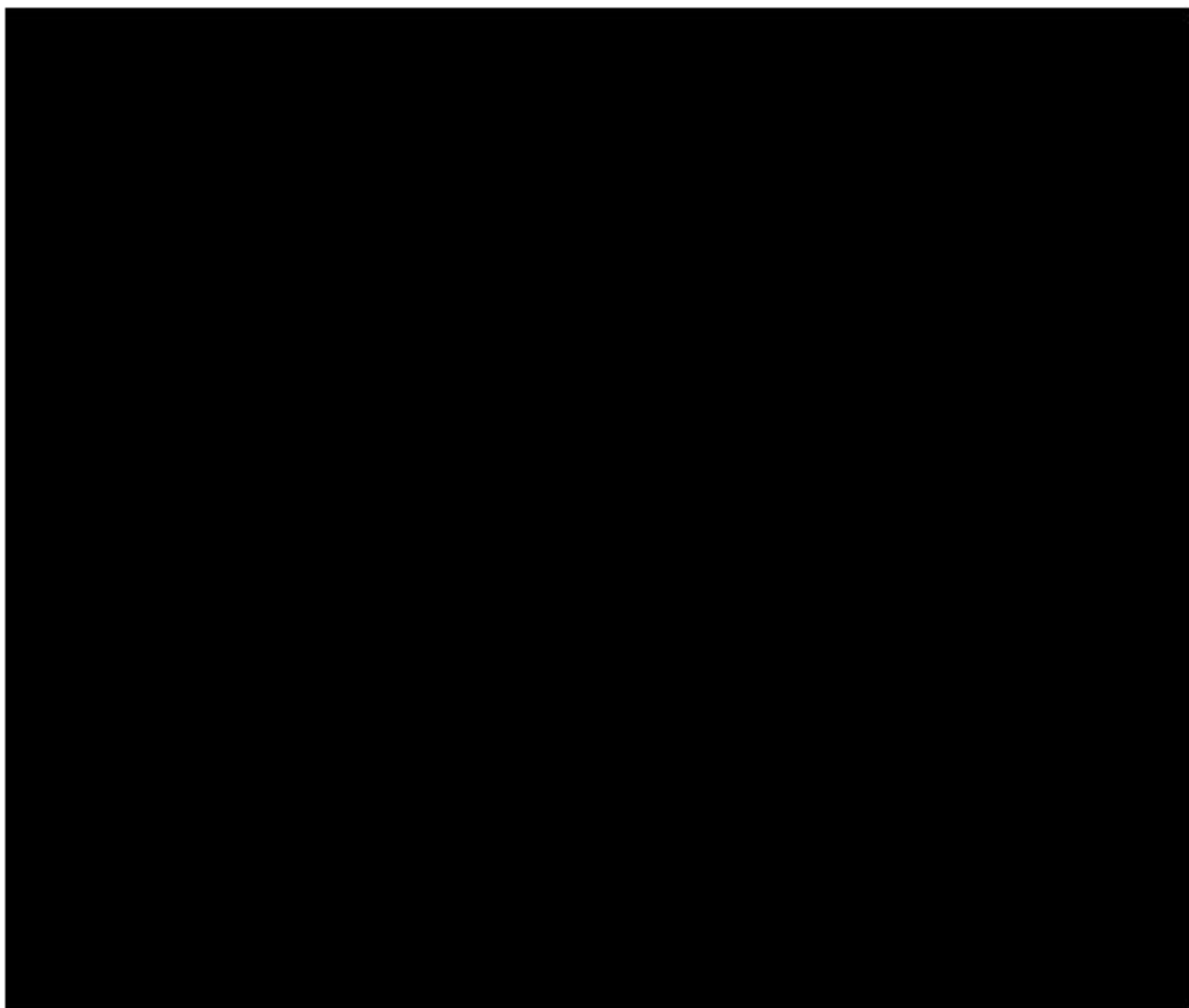


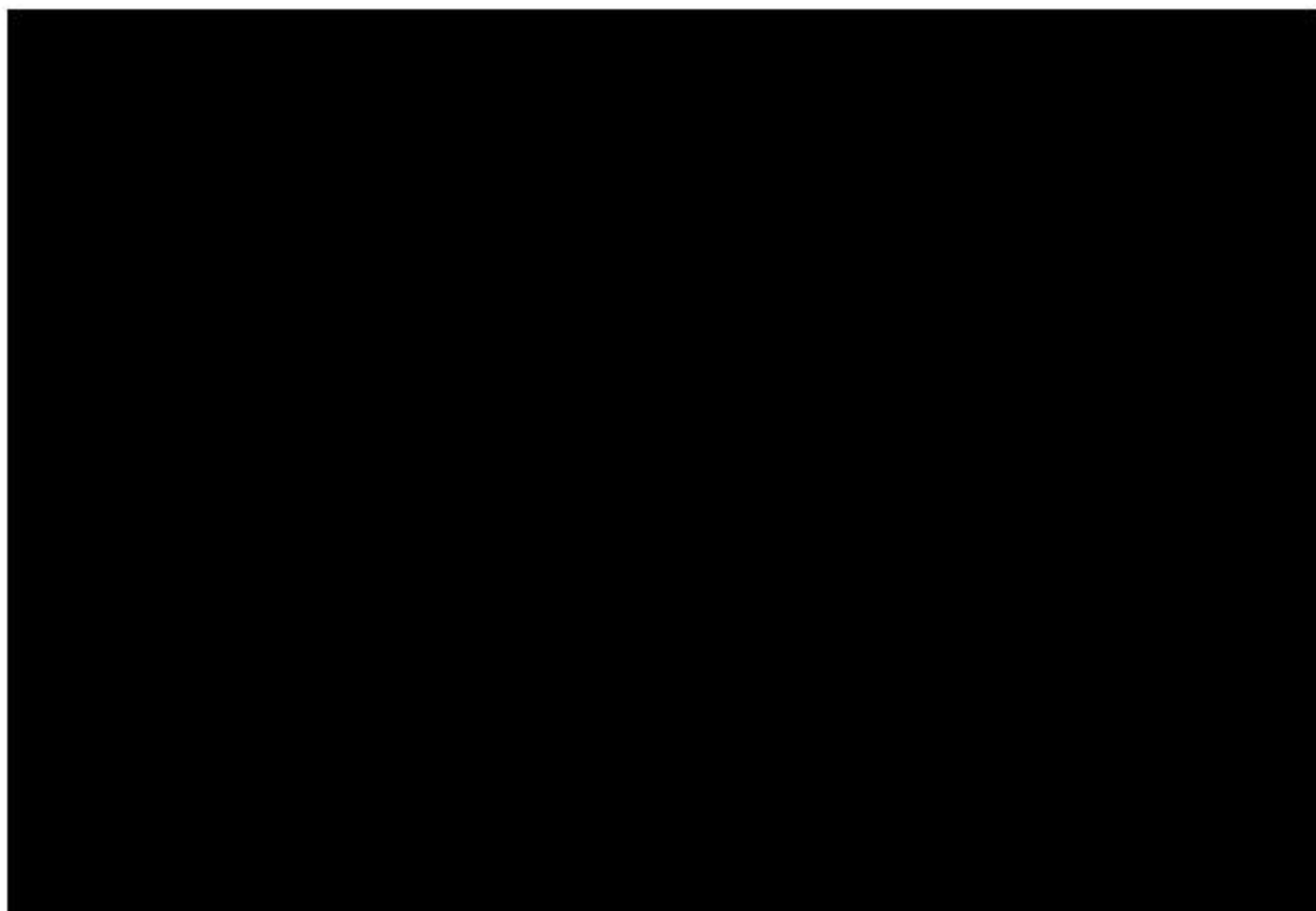


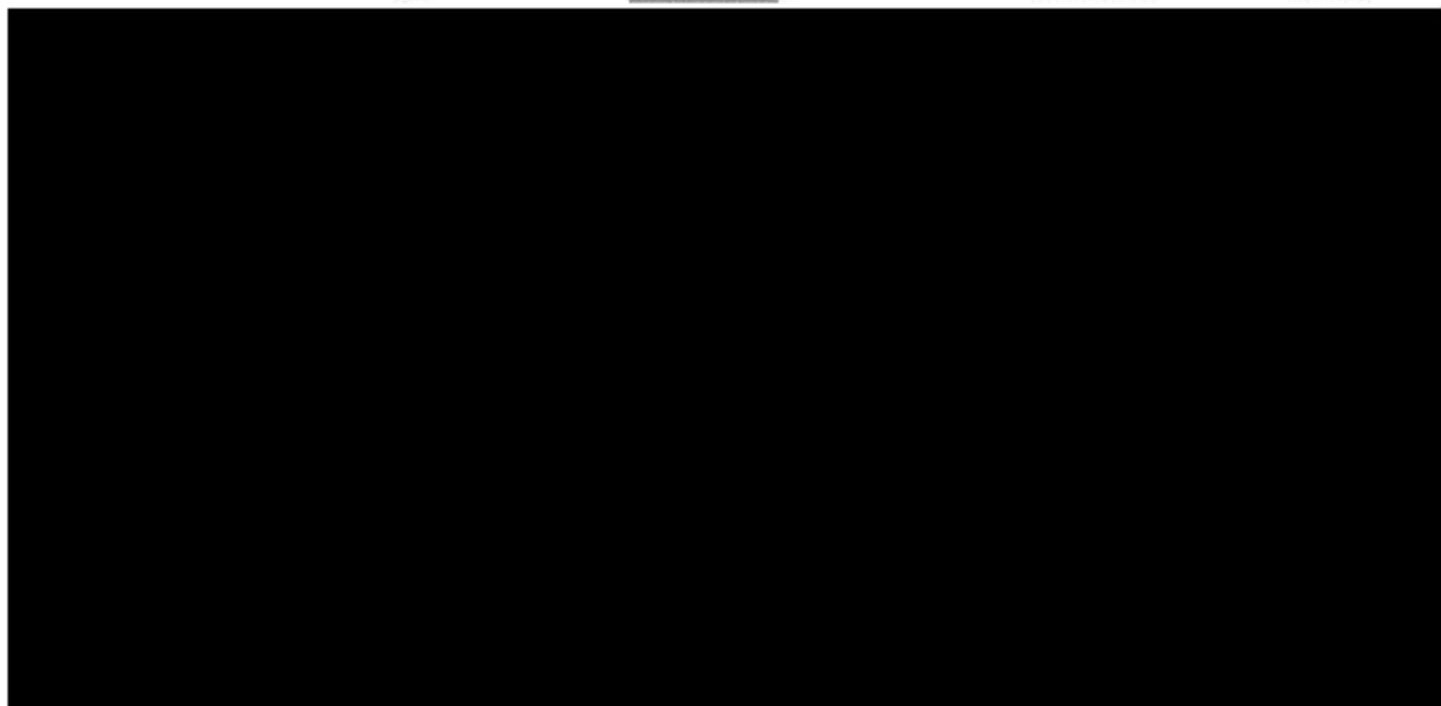












- - -

קביעת שר שיטעון למילוי חפקירו של שר הסעד

ראש הממשלה י. רבין:

לפני שניגש לנושא התחכורה אני רוצה להעביר
החלטה: קביעת שד שישמש למילוי תפקידו של שד הסעד. הצעה להחלטה: מחליטים -
(א) בהתאם לסעיף 21(ד) לחוק יסוד: הממשלה, קובעת הממשלה כי יוסף בורג, שד
הפנים, ימלא בנוסף על תפקידו כשד הפנים גם את תפקיד שד הסעד;
(ב) קביעה זו תובא לאישור הכנסת.

אם אין הסתייגות - - -

סגן ראש הממשלה ושר החוץ י. אלון:

האם זה סימן שיעבור הרבה זמן עד שיהיה שד סעד?

ראש הממשלה י. רבין:

בוא לא נעסוק בניחושים.

מחליטים:

(א) בהתאם לסעיף 21(ד) לחוק יסוד: הממשלה, קובעת
הממשלה כי יוסף בורג, שד הפנים, ימלא בנוסף על תפקידו כשד הפנים גם את תפקיד
שד הסעד.

(ב) קביעה זו תובא לאישור הכנסת.

981. ש א ל השר התיירות מ. קול:

לענין הפרוצדורה: יש לי כאן חמישה סעיפים שעומדים על סדר-היום, ואני חושב שצריך להיות סדר כיצד דנים בסעיפים שונים. בכל פעם סעיפים שמופיעים ברגע האחרון יש להם עדיפות על פני סעיפים שאני רואה אותם כחיוניים מאד. יש למשל סעיף על בעיית הרבנים הלא-אורתודוכסיים, שהעמדתי לפני חודשיים. שר הדתות ביקש פעם לדחות לשלושה חודשים. כבר עברו שלושה חודשים.

שר הדתות י. רפאל:

עברו חודשיים.

ראש הממשלה י. רבין:

יש לי בקשה אליך. ישבת יחד אתי ועם שר הדתות. אתה הסכמת לתת פרק זמן ("פסק זמן") לטיפול בענין. אני מציע שלפני שזה יגיע לדיון - אם אתה רוצה, נזמן שוב פגישה כזאת, ואם לא חבוא על סיפוקך - גדון.

אני רוצה להזכיר שבחקנון הממשלה כתוב שאת

סדר-היום קובע ראש הממשלה.

שר התיירות מ. קול:

אינני מערער על כך. אבל זה"מ צריך לנהוג בצדק, והצדק צריך גם שייראה. יש סעיפים שונים. למשל, יש סעיף בענין בחורי ישיבות; יש סעיף שלי בענין ערביי ברעם ואיקרית. יש לי כאן סעיפים.

שר השיכון א. עופר:

אלה סעיפים לשנת הבחירות.

שר התיירות מ. קול:

אינני מדבר עכשיו על בעיות שיכון; אני מבקש: אל תתעורר. אני שם כאן סעיפים לא כדי שדמ יקבלו כאן ותק.

שר המשטרה ש. הלל:

אתה גם לא דיברת על בעיות תיירות.

שר התיירות מ. קול:

מה זה שייך לתיירות? אתה רוצה שאשאל אותך על

המשטרה?

ראש הממשלה י. רבין:

אינך יכול לומר לשר השיכון כחבר הממשלה: זה לא

נוגע לשיכון.

שר התיירות מ. קול:

שר השיכון אמר זאת בצורה כזאת שיש בה משום הקפצה. הוא אמר שאחכה עד הבחירות. אני לא העמדתי כאן סעיפים בשביל הבחירות. יכולת לומר לו שהערתו לא היתה במקומה.

ראש הממשלה י. רבין:

שזעתי את ההערה. עניתי לגבי נושאים מסויימים. נשכ ונסכם מה בשל לדיון.

שר התיירות מ. קול:

לישיבה הבאה אני מבקש שתראה גם את הסעיפים של שרים אחרים שעומדים כאן לא כדי לקבל התיישנות בסדר-היום.

ראש הממשלה י. רבין:

אילו כל דיווח של צוות חשדים על המו"מ יקח פחות שלוש-ארבע שעות - יהיה יותר זמן.

שר התיירות מ. קול:

הבאת גם דברים אחרים.

ראש הממשלה י. רבין :

אני מצטער. נפטר שר בממשלה - - -

שר התיירות מ. קול :

לא על זה הערתי. יש לי הבנה לדברים כאלה.

982. הצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה (תיקון מס' 13), תשל"ה-1975

שר התחבורה ג. יעקבי :

אני מצטער שאנחנו עוברים מנושאי בטחון לנושאי

בטיחות.

ראש הממשלה י. רבין :

אני לא מצטער.

שר התחבורה ג. יעקבי :

ועדת חשרים לענייני חקיקה החליטה לאשר את הצעת החוק לתיקון פקודת התעבורה, שמונחת כאן לפניכם. מדובר בכך שלאחר שהונהגה חובת חגירת חגורות בטיחות ב-1 ביולי 1975 לכמה מסוגי כלי הרכב ולכמה מסוגי הכבישים - תהיה אפשרות ויוסמכו שופטי התעבורה לדון בעבירות על חוק חגורות הבטיחות ברכב, והתקנות שהותקנו על פיו. היום המצב הוא ששופטי התעבורה אינם מוסמכים לכך, והעבירות הללו חייבות לבוא בפני בתי-משפט השלום. דבר זה טבעי שעלול לגרום להעבירות חמורות בטיפול שיפוטי בעבירות הנובעות מאי-חגירת חגורות הבטיחות

על פי החוק והתקנות. ומאחר והנושא הוא דחוף, והכנסת עתידה לסיים עבודתה בזמן הקרוב ולצאת לפגרה, וזה על דעת שר המשפטים ועל דעת ועדת השרים לענייני חקיקה - אני מבקש את אישור המשלה, כדי שנוכל להגיש הצעת חוק זו לאישור הכנסת, דבר שיש לו סיכוי לקבל שם פרוצדורה מזוהזת ולזכות באישור תוך ימים ספורים.

ראש המשלה י. רבין:

אני מבין, שר המשפטים, שהנושא עבר את ועדת

השרים לענייני חקיקה?

שר המשפטים ת. צדוק:

כן.

ראש המשלה י. רבין:

אם אין הסתייגויות - או אם אין למישהו מחברי

הוועדה הערה - ההצעה מתקבלת.

מחליטים:

לאשר את הצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה (תיקון מס' 13), תשל"ה-1975, ולהגיש מיד לכנסת.

983. שביתת עובדי הפריקה והטעינה בנמל התעופה בן-גוריוןראש הממשלה י. רבין :

מדובר באישור להתקנת תקנות לשעת חירום. לפני כן, שר התחבורה, אולי תתחיל בדיווח על לוד.

שר התחבורה ג. יעקבי :

על דעת רה"מ אני מבקש קודם-כל לדווח על האירועים שהיו בשדה-התעופה בן-גוריון, ואולי קודם להביא לידיעת חברי הממשלה את העובדה שצוותי האוויר דחו את שביתתם ל-9 באוגוסט, אלא אם כן עד אז יושג הסדר שעקרונותיו סוכמו בפגישה משותפת של שר האוצר, שלי, של הנהלת "אל-על", ונציגותם. הבעיה עכשיו היא לנסח בצורה מפורטת ומגובשת ובמסגרת החוק ועל פי החוק את העקרונות שעל פיהם יונהגו תשלומי מס-הכנסה על-ידי צוותי האוויר והים.

אין שום קשר בין כיטול שביתת צוותי האוויר שעתידה היתה להתקיים היום לבין שביתת עובדי פריקה וטעינה בנמל התעופה בן-גוריון. החלטת צוותי האוויר שלא לשבות נתקבלה עוד בטרם השביתה הזאת היתה בעייתית.

עכשיו בענין השביתה בנמל התעופה. אני רוצה להביא לחשומת לבם של חברי הממשלה את האיפיונים הכלליים של המצב שנתהווה, משום שיש בענין זה (וכבר ראיתי את הסימנים לכך גם בעתונות) אי-ידיעה ואולי גם אי-הבנה מסויימת.

קודם-כל, מדובר במתקן שאין לו אלטרנטיבה פרט
לאלטרנטיבה צבאית. מדובר בנמל-תעופה בינלאומי אזרחי יחיד שיש למדינת ישראל.
באופן טבעי שיתוקו גורם לשיתוק קשרי התעופה האזרחית של ישראל. אלא אם כן

מ ח ל י ט י מ :

ליטים להפעילם באמצעות שדות-תעופה אחרים, כגון שדות-תעופה צבאיים - ד
שבהחלט לא רצוי להגיע אליו.

דבר שני שאיפיון את האירוע: שלא היה זה סכסוך
כלל בתחום יחסי העבודה. לא היה לו שום קשר ליחסי עבודה או לחביעות שכר או
לענין כלשהו שיש לו היבט של יחסי עבודה. מדובר היה באירוע שהוא בתחום אכיפת
החוק וסדרי החוק במתקן חיוני שיש לו רגישות בטחונית גבוהה ורגישות אחרת.

הדבר השלישי שאיפיון את האירוע הזה: שהיו
נסיונות הידברות ופניות מגוונות ורבות ואינטנסיביות מצד ההסתדרות, מצד מנהלת
הנמל, מצדי אני, אל קבוצת העובדים הזאת - והנסיונות הללו לא עלו יפה.

סגן ראש הממשלה ושר החוץ י. אלון :

מדובר בסכלים?

שר התחבורה ג. יעקבי :

כן. הם קוראים לעצמם "עובדי פריקה וטעינה",
ואני אינני רוצה להפחית מערכם המקצועי.

נושא רביעי: עמדת ההסתדרות, עמדת מועצת הפועלים, עמדת ועד העובדים הכללי של נמל התעופה היו חד-משמעויות: גינוי חריף, הסתייגות מוחלטת, וגינוי של כל מהלך של הממשלה שימזה את אפשרויות התפעול-מחדש של הנמל.

השתלשלות המאורעות בקיצור רב: ב-7:30 בערב ביום חמישי, כלומר בערך 22 שעות לפני שהנמל הופעל מחדש (כל השביתה ארכה 22 שעות, מתוכן 10 שעות בלילה). המטרה ערכה בדיוק שיגרתית בין עובדי מחלקת פריקה וטעינה, במגמה לאתר גניבות שהתרחבו לדאבוננו לאחרונה בנמל התעופה. המטרה קיבלה פניה ממינהלת הנמל להגביר את הפיקוח ולעשות למניעת גניבות. העובדים התנגדו לחיפושים, והחליטו להשבית את עבודת המחלקה. השביתה כמעט הסתיימה בשעה 10 בלילה, כשהגיעה משמרת שניה לנמל, אבל העובדים שנשארו מהמשמרת הקודמת מנעו באמצעים אלימים מן המשמרת השניה להיכנס לעבודה, למרות שרובם רצו בכך. במשך כל שעות הלילה, בתיאום אתי, עם מנהל הנמל ומזכיר ההסתדרות עובדי המדינה, דיברו אל העובדים. הם קיימו פגישות - - -

השר ג. האוזנר:

יש להם ועד עובדים של טעינה ופריקה?

שר התחבורה ג. יעקבי:

הם מיוצגים באמצעות ועד העובדים הכללי של הנמל. יש להם שם שני נציגים, אבל הם לא הכירו בוועד הזה מרגע שהתחיל האירוע, שכן הוועד גינה והסתייג מן המעשה שנעשה, והם עצמם לא יכלו לבחור לעצמם נציגות מוסמכת.

הפנייה היתה אל קבוצות מתוכם, או אל אסיפה כללית - הכל לחילופין.

המצב שהתפתח היה שהם ביקשו שאני ומזכיר ההסתדרות נבוא לנמל לשוחח אתם, אבל הם לא היו מוכנים להפסיק את השביתה לפני הפגישה וגם לא להתחייב ואפילו לא לרמוז ולהביע נכונות לשקול הפסקת השביתה בעקבות הפגישה. הודעתי להם פעם ופעמיים שאם הם מוכנים להפסיק את השביתה או אפילו להתחייב שאיד לאחר הפגישה הם שוקלים מחדש את עמדתם - אני מוכן לבוא לנמל. כל זה היה בלילה. הודעה כזאת לא נתקבלה.

בבוקר קיימתי התייעצויות עם ראש הממשלה, עם מזכיר ההסתדרות; קיימתי מגע עם שד המטרה לצורך בדיקת האפשרות של הגנה על פריקה וטעינה על ידי עובדים של חברות התעופה - "אל על" והחברות הזרות. אגב, כל הידיעה על קבלן איננה נכונה.

ראש הממשלה י. רבין:

ידיעה של מאיר פעיל.

שד התחבורה ג. יעקבי:

כן. הוא מפריח את זה. ועוד כמה גורמים שידועים לי.

לא היה מדובר על קבלן אלא על שילוב כמה עובדים מתוכם שהתנגדו לשביתה, וכן עובדי חברות תעופה - "אל על" וחברות התעופה הזרות - וכן מסוף מטענים השייך לנמל התעופה בן-גוריון, במסגרת הנמל.

משעות הצהריים היה נסיון לפנות שוב דרך ועד העובדים הכללי אליהם, והתשובות היו שליליות.

בשעה 13:30 הגעתי ביזמתי לנמל, קיימתי פגישות עם ועד העובדים הזה, וקיבלתי מהם יותר מאשר עידוד והסכמה לנקוט בכל אמצעי חוקי כדי להביא לתפעולו מחדש של הנמל, בכלל זה שימוש בכוח.

סגן ראש הממשלה ושר החוץ י. אלון:

גם כשהם ישבתו?

שר התחבורה ג. יעקבי:

מדובר לא על שביתה הנובעת מיחסי עבודה. אני רוצה שוב להדגיש: מדובר במעשה בלתי-חוקי, תוך הפרעה למשטרה במילוי תפקידה. לא הייתי ממליץ לממשלה להשתמש באמצעי זה במקרה של סכסוך על יחסי עבודה, על כל פנים בוודאי לא אוטומאטית. מדובר בענין שהוא במסגרת הפרת החוק ומניעת אפשרות של פעולה תקינה של המשטרה לקיום החוק.

הוועד הזה גם הודיע לי, מחדש שגא אסכים להפגש עם עובדי פריקה וטעינה מבלי שיפסיקו את השביתה, שאם אפגש אחם (מה שלא העליתי על דעתי בלאו הכי) - הם ישביתו את הנמל על רקע של פגיעה בוועד העובדים. הרגעתי אותם ואמרתי שאין לי כוונה כזאת; אילו היתה לי כוונה כזאת - הייתי עושה זאת בלילה. אחר כך קיבלתי ידיעה מחברות התעופה הזרות ו"אל על" שאחם נפגשתי, ממשטרת ישראל, ממ"ן וגורמים אחרים על עזרה כדי להשלים את האפשרויות לבדיקה ואפשרויות להפעלת הנמל בלעדיהם. בשעה 5:00, על דעת רה"מ, אישרתי למינהלת הנמל ולמשטרה לפרוק. באמצעות קבוצות פורקים של חברות התעופה וממ"ן שני מטוסים של "אל-על" שהועמדו מול מסוף המטענים, כאשר המשטרה ממונה על

הפורקים והטוענים. כלומר, המשטרה לא עסקה בפריקה וטעינה; המשטרה לא נקטה מצדה כל יזמה. היא הגנה מפני אלימות והפרעה ותוקפנות מצד עובדי פריקה וטעינה, אלימות שהיתה בהחלט בגדר האפשרי ובמגמה לשבש את נסיון ההפעלה-מחדש של הנמל.

בינתיים, ועד השעה הזאת, אני מוצא לנכון להזכיר: בתיווכו של שר המשטרה ובאמצעותו הגיע לנמל ניצב איבצן, מפקד המחוז, תוגבר כוח המשטרה בנמל, ובכלל זה שוטרי משמר-הגבול. השומרים נערכו תוך הסתייעות באמצעים העומדים לרשותם, קיבלו הנחיות מפורטות. ובשעה 5:30 החלה פריקה וטעינה באמצעות אותה קבוצת עובדים בשני מטוסי "אל-על". כרגע שהחלה הפריקה והטעינה הסתערו עובדי הנמל, עובדי פריקה-וטעינה, כ-80 במספר, באמצעות 40-30 טרקטורים קטנים שעומדים לרשותם, על קבוצת השוטרים ועל המטוסים.

שר הבטחון ש. פרס:

זה מה שנקרא "מלחמת ש' ב-ש'".

שר התחבורה ג. יעקבי:

בהחלט. המשטרה לא השתמשה בש'. רק הם השתמשו בש'. המשטרה תפסה מהם את הטרקטורים הללו, נהגה באיפוק רב מצד אחד, אבל בתקיפות רבה ופעלה ביעילות ובחבונה, לדעתי. אמרתי זאת גם לניצב איבצן; הודיתי לו מאד על הדרך שבה טיפל בעניין. קציני מג"ב פעלו לפי דעתי בהרמטיות, ויחד עם זה בחוש מידה יוצא מן הכלל. ואכן, באמת לא היו פצועים, או כמעט שלא היו פגיעות גופניות. לעומת זה, במהלך ההתנגשות הזאת נעצרו 7-8 מקרב העובדים-הסבלים שניסו להפריע לעבודת הפריקה והטעינה. הנסיון הזה חזר על עצמו עוד פעם אחת, אם כי בטון יותר מינורי. וכעבור 10 או 15 דקות הם חזרו למקום ההתכנסות שלהם, וההפרעות נפסקו. מאותו רגע ואילך (בערך מ-5:45) הנמל חזר לפעולתו התקינה. מטוסים החלו להמריא ולנחות ולהיפרק על ידי קבוצות הפורקים והטוענים. כל זה עדיין תך שמירה של המשטרה על תקינות התפעול של הנמל.

בשעה 12:00 כלילה פנתה נציגות מוסמכת של עובדי פריקה וטעינה למינהלת הנמל בבקשה לחזור לעבודה, בלי תנאים מוקדמים, בלי בקשה להבטחות, בלי שום מו"מ. הם ביוזמתם פנו לחזור לעבודה תקינה. מנהל הנמל התייעץ אתי, ואני אישרתי את חזרתם לעבודה, את סילוקם של עובדי ממ"ן (מסוף מטענים), ובאופן טבעי - הורדת הפעילות של המשטרה ונוכחותה בשטח. והנמל חזר למעשה ביום ששי בשעה כמעט 12:00 כלילה לעבודה, על בסיס כוח האדם הרגיל והקבוע שלו. עד אותה שעה המריאו כשמונה מטוסים, נחתו כחמישה מטוסים. מאותה שעה ועד אתמול כלילה למעשה נסגרו והודבקו כל הפיגורים של כל חברות התעופה, מויינו כל המטענים, נשלחו ליעדיהם, ולמעשה מאתמול בערב, הנמל חזר לעבודה ברמת התעסוקה הרגילה הנורמטיבית שלו.

הייתי רוצה שוב להדגיש שתי נקודות, ובזה לסיים את הדיווח ולעבור לנושא שעל סדר-היום באופן יותר קונקרטי:

מדובר בנמל התעופה הבינלאומי היחידי של ישראל. מדובר לא בסכסוך עבודה, אלא בהפרעה לקיום החוק ובפגיעה בשוטרים. מדובר לא בהעסקת קבלן אלא בהעסקת אותם עובדים שבחיי יום-יום עוסקים בפריקה ובטעינה מטעם חברות התעופה. מדובר במעשה שנעשה, הייתי אומר, ברוח עמדת ההסתדרות, ועד העובדים ומועצת הפועלים, ובמיוחד בתמיכה מוחלטת והרמטית של ועד העובדים של נמל התעופה בן-גוריון. אגב, הבוקר דווח לי שהם חזרו לוועד העובדים, מקבלים מחדש את מרותו, והנציגות המוסמכת של הנמל מבחינת העובדים חזרה למתכונת המאפשרת לי הידברות מסודרת עם עובדי נמל התעופה בן-גוריון. המשטרה פעלה אך ורק להגנת העובדים בפריקה וטעינה מפני אלימות ושיבוש. היא לא עסקה בעבודה עצמה, גם לא תקפה ולא יזמה כל עבודה בנמל התעופה בן-גוריון. היא הדפה אפשרות של שיבוש, פגיעה ואלימות מצד עובדים שנטלו את החוק לידיהם.

אינני מציע לראות בכך לא תקדים כללי ולא הנחיה לטיפול כלשהו בסכסוך עבודה כלשהו בעתיד. זה היה ענין ספציפי, במקום ספציפי, על רקע ספציפי, והטיפול בו היה מאוחר לאירוע המיוחד הזה. לא מעבר לו ולא על בסיס יותר רחב.

984. היערכות להבטחת שירותי התחבורה הימית והאווירית - אישור להתקנת תקנות-שעת-חרום

שר התחבורה ג. יעקבי :

מזה חודש-וחצי, על רקע של איומי שביתות בעיקר בשירותי התעופה והים בעקבות הריפורמה במס-הכנסה, אנחנו שוקלים (וכשאני אומר "אנחנו", עבד בענין זה צוות משותף של משרד התחבורה, חברות התעופה והספנות, משרד האוצר ומשרד העבודה, ובשלב מסויים משרד המשפטים באותם הקשרים הנוגעים לו) גיבוש אפשרויות אלטרנטיביות לטיפול בשיבוש השירותים החיוניים של ישראל, בעיקר בתחומי התעופה, הספנות, נמלי הים והאוויר. הצוות הבהיר אלטרנטיבות שונות, שבתוכן כאלה שכבר ננקטו בעבר על ידי הממשלה, כגון מה שקרוי בלשון נקיה "הדדיות". כלומר: אם לא מאפשרים להפעיל כתקנו שירות מסויים - הממשלה או החברה הנוגעת בדבר מחליטה שכל עוד השירות לא יכול לעבוד כתקנו - אין הוא פועל כלל. אבל בין השאר - ואולי כאלטרנטיבה ראשונה ופחות חמורה יחסית - סברנו שאנחנו צריכים להצטייד - והכוונה גם לשדים שעומדים בראשותם של אותם משרדים שהזכרתי - במערכת חקיקתית טובה יותר, שמאפשרת כושר הרחעה ופעולה טובה יותר במקרים קיצוניים, משירותי האוויר והים, ונמלי האוויר והים, משותקים כתוצאה ממעשה זה או אחר; בעיקר הכוונה לשביתה כלת-חוקית או כלת-מאשרת על ידי ההסתדרות, אשר מסכנת את קשרי האוויר והים של ישראל.

אינני מייחס את המהלך, ואינני מציע לאף אחד מאתנו לייחס אותו, לשום אירוע קונקרטי העומד או יעמוד על סדר-היום. הכוונה היא להצטיידות עקרונית כללית, לבניית תשתית חקיקתית אשר תאפשר נקיטה באמצעים

שיקלו על קיום קשרי האוויר והים של ישראל.

על דעת שר האוצר ושר העבודה, היועץ המשפטי לממשלה, ודומני גם שר המשפטים, אני רוצה להביא לאישור הממשלה את ההצעה המונחת לפניכם, ואולי להסביר לאחר מכן את מגבלותיה וגם את הרלבנטיות שלה.

מדובר בהצעה לפיה שר התחבורה יתקין תקנות-לשעת-חירום לפני סעיף 9 לפקודת סדרי השלטון והמשפט תש"ח-1948, כדי למנוע או להפסיק כל שביתה ושיבושים אחרים בשירותי תחבורה ימית ואווירית, וכדי לחייב את העובדים בשירותי התחבורה הימית והאווירית להמשיך בעבודתם ובמתן שירותים באופן סדיר, מלא ותקין, כפי שיוטל עליהם, כדי למנוע הפסקת שירותי התחבורה הימית והאווירית החיוניים למדינה, ולקבוע בתקנות עונשים ואמצעים מתאימים כנגד העובר על התקנות ועל הוראות שניתנו לפיהן.

הרקע הוא החשש לשיבושים כאלה, חשש שכבר התגשם מספר פעמים. הכוונה היא לשביתות שאינן מאושרות על ידי ההסתדרות. התוקף של התקנות הללו הוא לשלושה חודשים.

סגן ראש הממשלה ושר החוץ י. אלון:

האם יש ביטוי בטקסט לכך שמדובר בשביתות פראיות?

שר התחבורה ג. יעקבי:

על פי החוק זה נובע מהחוק עצמו. גם בדברי

ההסבר נאמר - - -

ראש הממשלה י. רבין :

בדברי ההסבר מדובר על שביתות שלא אושרו.

סגן ראש הממשלה ושר החוץ י. אלון :

דברי ההסבר אינם חוק.

שר התחבורה ג. יעקבי :

הכוונה לשלושה חודשים, או להסתדרות?

סגן ראש הממשלה ושר החוץ י. אלון :

להסתדרות.

שר התחבורה ג. יעקבי :

ענין ההסתדרות לא יכול לבוא לידי ביטוי בחוק.

סגן ראש הממשלה ושר החוץ י. אלון :

יש מושג שנקרא "ארגון יציג של העובדים" ו"ארגון

יציג של המעסיקים".

שר התחבורה ג. יעקבי :

אחר כך יינתנו תשובות אינפורמטיביות במישור

המשפטי והענייני.

מדובר בתקנות שתוקפן על פי החוק הוא רק לשלושה חודשים. וייתכן - אני אומר זאת כאפשרות - שבועד מספר שבועות נבקש מן הממשלה לאפשר להגיש הצעת חוק לכנסת שתאפשר את הארכת התוקף שלהן, אם יתברר שיש צורך בכך. מאחר ואנחנו רואים את התקופה הקריטית של התגובות הנובעות מן הריפורמה בחודשים הקרובים - סברנו שגם התקנות הללו ככוחן המוגבל מבחינת התקופה מספיקות לפחות בשלב זה.

שוב אני אומר: מדובר בתקנות אשר מסמיכות את מנהלי שירותי הים והאוויר לסוגיהם לנקוט באמצעים מסויימים. הן אינן מחייבות אותם אנשים שיוסמכו בתוקף התקנות לנקוט באותם צעדים אינם חייבים בכך. הם יוכלו לעשות זאת ויכלו לא לעשות זאת, הכל לפי הענין, המקרה ושיקול דעתם. בכל מקרה, לצורך החלה של התקנות הללו על מפעל כלשהו, בין שמדובר על חברת התעופה הלאומית ובין שמדובר בחברת ספנות או בנמלי ים ואויר - יהיה צורך בהכרזה מיוחדת של אותו מפעל או מיתקן בהיותו מפעל חיוני לצורך התקנות הללו, ורק לקראת הסכנה הממשית שאותו מפעל או מיתקן יושבת כתוצאה מהחלטה שלא מאושרת על-ידי הארגון היציג בהקשר זה.

ההסמכה תהיה למנכ"ל של משרד התחבורה, כל אחד על

פי מעמדו וסמכותו ותפקידו, למנכ"ל של רשות הנמלים, לראש מינהל התעופה האזרחית במשרד התחבורה, למנהל אגף הספנות והנמלים במשרד התחבורה. והם כאמור יפעילו את סמכותם רק לאחר שיוגדר מפעל כלשהו כמפעל חיוני לצורך התקנות הללו, ורק

כשהיה אירוע שבהיה הצדקה להפעיל את התקנות הללו אודותיו, אירוע שכאמור חייב להיות שביתה שאיננה מאושרת על ידי הארגון היציג.

אני צופה - ואני רוצה לומר זאת במלוא האחריות -

- -

שר הפנים ושר הסעד י. בורג:

מה יהיה אז?

שר התחבורה ג. יעקבי:

אז יש אפשרויות שאינן היום. למשל: במקרה של סנקציה או שביתה חלקית או שביתה האטה - לא לשלם את שכרו של העובד על השביתה הזאת.

שר החינוך והתרבות א. ידלין:

על פי החוק?

שר התחבורה ג. יעקבי:

על פי התקנה הזאת, שתוקפה לתקופה של שלושה חודשים. כמובן, כל זה לאחר שמוצאת כלפיו הוראה שעליו לחזור לעבודה תקינה, ואם הוא לא חוזר לעבודה תקינה - תהיה סמכות למשל לא לשלם את שכרו בתקופת השביתה החלקית או שביתה ההאטה או סנקציה המשבשת את השירות החיוני.

סגן ראש הממשלה ושר החוץ י. אלון:

זה אוטומאטי, בלי פסיקה של בית-הדין לעבודה?

שר התחבורה ג. יעקבי:

זה אוטומאטי בהחלט. אבל יש לו זכות לערער בפני בית-הדין לעבודה על ההוראה הזאת. כלומר, ניתנת לו זכות ערעור על ההחלטה.

אני רוצה שוב להדגיש: זה זמן רב אנחנו מתלבטים בנושא זה. כאמור, במשך 6-7 שבועות התייעצנו אני חושב עם כל הגורמים, כולל קבוצת שרים הנוגעים בדבר.

השר לקליטת העליה ש. רוזן:

גם עם ההסתדרות?

שר התחבורה ג. יעקבי:

דיווחתי על כך למזכיר ההסתדרות. אל תצפה מההסתדרות שחתמוך בזה. אבל ביום ששי האחרון דיווחתי בשיחה על כך למזכיר ההסתדרות, כמו שדיווחתי לו גם על הדרך שבה אנחנו עומדים לטפל בשביתה בנמל התעופה בן-גוריון, בשיחה שהיתה בינינו בצהריים, עמוקה ומפורטת.

אני סבור שאנחנו עלולים להיכנס לתקופה די קשה בתחום התפעול של שירותי הים והאוויר, כמעט אך ורק על רקע הריפורמה. ייתכן שהאוצר יגיע ביחד עם חברות התעופה והספנות להסכם עם צוותי האוויר והים, במסגרת החוק, על פי חוק, ללא חריגה מן החוק, ועל פי החלטת שר האוצר באישור או על דעת

ההסתדרות, על שמירת השכר נטו. אבל יכול להיות גם אחרת. יכול להיות שתהיה תביעה של צוותי האוויר למשל שלא לקיים את החוק ולחוקק חוק מיוחד עבורם או דבר מיוחד שיאפשר להם להמשיך לפעול על פי אותם עקרונות של מבנה שכר ומיסוי שהיו בעבר.

שד החינוך והתרכות א. ידלין:

התביעה לגילום גם היא בניגוד לחוק?

שד התחבורה ג. יעקבי:

כן. הם עושים זאת באופן אלגנטי מאוד, אבל ענין ההפרשות לפנסיה וכו' יוכפל פי שנים-שלושה אם תביעתם תתקבל. על כך נתנו להם תשובה שלילית חד-משמעית.

למרות זה, יש בסיס למו"מ אתם. אבל ייתכנו שיבושים משיבושים שונים. ומדינת ישראל חייבת להחליט, והממשלה כמי שמופקדת על העניינים האלה, מה קורה משקיים שיבוש כזה שאיננו מאושר על ידי ההסתדרות ועלול לשחק את קשרי האוויר והים לתקופה ארוכה. לא תמיד נשק ההדדיות יכול לפעול, ויכול להיות אפקטיבי. אנחנו צריכים לחפש דרכים שהן פחות חריפות, ולפי דעתי הדרך הזאת חריפה פחות מאשר השבתה יזומה. היא בוודאי חריפה פחות מאשר הפעלה על ידי צבא או משטרה - דבר שאינני מציע אותו כלל.

לכן, האופציה הזאת, כפי שאני קורא לה, חייבת להינתן לפי מיטב הכרתי לגורמים המופקדים על תקינות קשרי האוויר והים של ישראל, כשאחדיות ההפעלה היא על פי שיקול דעת ספציפי בכל מקרה.

שר הדתות י. רפאל:

אם לדעת יודעי דבר - ויודעי דבר מבחינה משפטית ומבחינה מקצועית - אין מוצא אחר אלא בדרך התקנות, אני אינני מתנגד לכך. צריך להדגיש כאן שזה צריך תמיד להיות תוך הבנה עם האיגוד המקצועי, כדי שלא להסתבך בדברים גדולים. אבל לא לשם-כך ביקשתי את רשות הדיבור. אני רוצה להעיר בעקבות הדברים הללו הערה אחת.

אמש, במוצאי-שבת, בישרה לנו הטלוויזיה בשורה גדולה: בזאת נפתחה בשורה גדולה (ואני מצטט): "השבת הזאת היה יום חול רגיל". בשדה-התעופה בלוד המריאו 12 מטוסים וכו' - כל הפרטים כבר מיותרים. אינני מבין לשם מה היה צריך להפוך בקשר לשביתה זו של המפרקים את השבת ליום חול רגיל בלוד. אני מבין שהיו שם עיכובים בהגשת המטענים, ולא צריך לגרום אי-נעימויות לאלה שבאו, וכו'. מה זה היה קשור - - -

שר השיכון א. עופר:

ייתכן שהטלית היחה במטען וצריך היה להוציא

אותה.

שר הדתות י. רפאל:

מה זה שייך שצריך היה לאפשר ל-12 טיסות לצאת?

חשר לקליטת העליה ש. רוזן:

המזוודות היו שם מיום ששי.

שר הדתות י. רפאל:

המזוודות הרי היו כאן. נניח שצריך היה לפרק.

מה שייך בכלל הדבר הזה?

בהזדמנות זאת אני רוצה להגיד שיש איזה סטטוס-קוו בנוגע לעבודה בנמל בן-גוריון, שהוא גרוע מאוד, אבל בכל-זאת בשבועות האחרונים זה הולך ומתדרדר משבת לשבת. היתה לי על כך שיחה עם מנהל "אל-על" (ואני מדבר קודם-כל על "אל-על"). בפיו לא היו דברי נחמה או דברי הכחשה. בינתיים חותמים על הסכמים עם חברות וכו' - כל הדברים הללו על חשבון השבת.

המצב גרוע מספיק, ולא צריך להביא לידי-כך שיהיה גרוע עוד יותר. לא היתה לי הזדמנות; אי-אפשר בכלל להעלות שאלה כזאת כאן לפי התקנות. אינני יודע כיצד מגיעים לידי התבטאות בנושא כזה שגם הוא נושא הנוגע לעבודת הממשלה. ואני מנצל את ההזדמנות הזאת לבקש משר התחבורה שישים לב לענין וידאג למה שהיה מקובל, לפחות שאוירוני "אל-על" לא יוצאים מכאן בשבת, דבר שהיה מקובל כל השנים, שלפחות על כך ישמרו.

שר התיירות מ. קול:

שתי הערות.

ראשית, אני חושב שהחיפוש שנעשה אצל הסבל על ידי השומר היה חיפוש מוצדק. ולפי דעתי היה צריך עוד יותר לחפש. מכיוון שדכו הגניבות והתלונות בקשר לכך, וזה באמת עושה אותנו לשימצה, הענין הזה של הגניבות בשדה-התעופה. אחרי שעוברים את בדיקת המזוודות על ידי שירותי הבטחון - בדרך מובילים את המזוודות, והן נפתחות בדרך כלשהי. אני אומר אפוא קודם-כל שזאת היתה פעולה מוצדקת.

שנית, עכשיו אני רוצה לומר שהקו שנקט בו שר התחבורה בעניין זה נראה לי בהחלט. מכיוון שזאת לא שביתה. לדעתי זאת לא שביתה. אי-אפשר לראות פעולה כזאת כשביתה. זוהי פראות, מה שהיה שם. אבל אני רוצה רק לשאול את השר: למה צריך היה לחכות כל-כך הרבה שעות? שזמתי שב-11:00 או עוד לפני כן הגישה "אל-על" מכתב למשטרה וביקשה לפעול, ו-15 דקות אחרי זה ביטלה את המכתב הזה, גם זה בכתב. מה היתה הסיבה? אני רוצה להבין את הסיבה שיום של סבל עבר על האנשים. אנשים שהגיעו ב"אייר פרנס" ירדו, והמזוודות המשיכו למזרח-הרחוק. היו שם סצינות, וכל העניין היה פראי ונורא. אני מזדהה אפוא בהחלט עם הקו של שר התחבורה, אבל אני שואל למה צריך היה לחכות יום שלם עד שפעולה זו נעשתה. האם זה לא יכול היה להיעשות קודם? כי המשטרה היתה מוכנה לפעול מהבוקר, רק חיכתה להזמנה.

עכשיו לגבי החוק.

ראש הממשלה י. רבין:

אלו תקנות, לא חוק.

שר התיירות מ. קול:

תקנות. אני מבין שזוהי פעולה מונעת. אני רק שואל את כולנו, את עצמנו: האם אנחנו יכולים לנהל את המדינה על-ידי תקנות-שעת-חירום? יש כאן על סדר-היום הצעה של השר האזנר בעניין בוררות בשירותים חיוניים. אחם יכולים לומר שזה לא עוזר, כי לא יישמעו. אבל גם לתקנות אפשר שלא יישמעו. אדוני ראש הממשלה, לכל דבר אפשר לא להישמע או להתפרע. דאגתו של שר התחבורה מוצדקת, כי כל האזהרות הן שהולכים לשבות בכל יום - והיו כבר במשך השנה מספיק שביתות שם, ויש לנו נמל תעופה בינלאומי אחד, וזה הורס אותנו. אבל האם זאת הדרך היחידה שמוכרחים ללכת בה? האם הדרך של חקיקת

חוק של בוררות בשירותים חיוניים איננה דרך טובה יותר, כדי שידעו שיש שירותים מסוימים שעם אסור לשבות? מוכרח מדינה להגן על עצמה ועל אזרחיה ועל אלה שבאים ושורצים שיבואו אליה.

הדאגה מוצדקת אפוא גם לגבי הים, ועוד יותר - לגבי האוויר. אני רק שואל האם זאת הדרך שאנחנו מוכרחים ללכת בה, של כיבוי שריפות, של מתן סמכות לכבות שריפות, שגם אותה אפשר להפריז? למה ההחלטה שזה כן, ובוררות חובה בשירותים חיוניים ביותר - לא (ואינני מציע שירותים סתם)? וזה בתקופה זאת שאנחנו נמצאים בה, של ההתפתחות הטכנולוגית, במצב שקבוצה קטנה של עובדים שנמצאת בעמדת מפתח יכולה לשחק הכל אם היא רוצה - פעם זה היה ב"אל-על", פעם שניה בנמל התעופה בן-גוריון, פעם שלישית בנמל ים, ופעם רביעית בחברת החשמל או במקום אחר, וזה בעיקר בשירותים החיוניים של המדינה, כי לשמחתי אין שביתות בתעשייה, אין שביתות של פועלי הייצור - וזה לכבוד להם.

שר המסחר והתעשייה ח. בר-לב:

פה ושם יש.

שר התיירות מ. קול:

רק בדברים חריגים. אבל בדרך-כלל יש שקט ביחסי

העבודה בתעשייה.

אני מציע לשקול זאת. אינני יודע אם שר התחבורה

שקל גם אפשרות זו, או אלה שהתייעץ אתם. לכן אני שואל את השאלה הזאת.

חשר ג. האוזנר:

מה שקרה זה באמת התפרקות מכל משמעת ציבורית, ובצדק פעל שר התחבורה כפי שפעל. אני רוצה רק להסתייג מכך שזהו מקרה ספציפי יחיד במינו ואיננו מתוכנן. מה שקרה בנמל אשדוד עם יהושע פרץ דומה מאד. גם הוא סירב להודות בפני איש בעל רשות, ולא היה לזה שום קשר עם סכסוך עבודה כלשהו, והוא גרם להפסקת עבודה בנמל לכמה שעות. לכן, לצערי הרב - - -

שר התחבורה ג. יעקבי :

לא היתה הפסקת עבודה בנמל אשדוד. בעוד שכאן

נסגר - - -

השר ג. האוזנר :

הנמל נסגר, לא היה יוצא ונכנס.

שר התחבורה ג. יעקבי :

הכניסה לנמל נסגרה, אבל לא הנמל. זה לא אותו

דבר.

שר הבריאות ו. שם-טוב :

זה לא אותו דבר. הנמל עבד בפנים.

חשד ג. האונזר:

זה לא כל-כך ספציפי, וזה מעיד על התפרקות שעליה צריך להגיב בחריפות וללא סלחנות. אני מבין שאין סלחנות לגבי פרץ, ושלא תהיה סלחנות גם לגבי עובדי טעינה ופריקה. אני רוצה להעיר שהפרעה למשטרה במילוי תפקידה והתארגנות למניעת חקירה הן עבירות המוכרות לחוק הפלילי והמוגדרות בתור עבירות. ואם יש צורך לתקן את החוק הפלילי לאור תופעות אלו אשר רווחות אצלנו לאחרונה - אני מבקש את תשומת לבו של שר המשפטים על-מנת לבדוק אם אין צורך בתיקון החוק. לדעתי, לפי זכרונאי, מבלי לעיין באסמכתאות, העניין פחות או יותר מכוסה, ואני מציע שיינקטו הפעולות הדרושות כדי להגיב ללא סלחנות נגד הפקרות של אנשים שבלי כל קשר לתביעות כלשהן מפריעים לרשויות הציבוריות החוקיות במילוי תפקידן. עצם התארגנותם של אנשים נגד חיפוש היא מעשה חמור שאין כמוהו. ובמידה ויש שבעה אנשים שנעצרו או אחרים שיודעים עליהם שנתנו יד לפעולה זו - אני מבקש למצות כלפיהם את החוק הקיים.

לגבי ההצעה שלפנינו: שר התחבורה הציג זאת כעניין מנותק מכל נושא קונקרטי בעבר, בהווה ובעתיד. אבל אני מניח שכוונתו ליישם זאת לכמה מקרים קונקרטיים מאד בעתיד, ולכן איננו יכולים לראות זאת רק כדבר מנותק מן המציאות. הוא צופה בהחלט בעתיד ליישום הדבר; אחרת לא היה מביא לנו את זה. זה לא דבר תיאורטי. ואם כך - יש לי מספר חמיהות.

ראשית, עם כל חשיבותם של שירותי התחבורה האווירית והימית, והם בוודאי חשובים מאד - אין הם השירותים החיוניים היחידים במדינה. יש גם אחרים.

שנית, אני אינני מוכן לומר מראש שאנחנו נימנע מכל הגנה על שירותים חיוניים גם במקרה שיהיה סכסוך שההסתדרות תתמוך בו בעובדים. אני יכול לתאר לעצמי סכסוך שישחק שירות חיוני שיהיה לנו דין ודברים עם ההסתדרות. אז מה? אז במקרה כזה מראש נקבל עלינו שלא נפעיל את האמצעים

החוקים הדרושים? ונשלים עם שיתוק שירותים חיוניים רק משום שההסתדרות חתן חסות במקרה זו או אחר לשיתוק שירות חיוני? אני אינני מוכן לומר את זה.

שלישית, אני אינני רואה בצווי ריתוק את התשובה לסכנות השביתה וההשבתה ושיבושים אחרים בשירותים חיוניים. אני חושב שבשנתיים הקרובות צפויים לנו שיבושים כאלה, ואיננו יכולים להפעיל מראש את השירותים החיוניים על ידי צווי ריתוק. קודם-כל, חשד קול אמר שיש אפשרות שלא יישמעו להם. כבר היו דברים מעולם; כבר לא נשמעו. אנחנו כבר למודי נסיון. אנחנו צריכים לחפש תחליף סביר, שיהיה מקובל עד כמה שאפשר על חלק גדול, על מירב חברי הכנסת, ועל רוב דעת-הקהל במדינה, כתחליף לשביתות, השבתות ושיבושים בשירותים חיוניים. ואת ההצעה שלי, שהשד קול הזכיר, הגבלתי לתקופה של שנתיים, משום שזאת התקופה שבה אני רואה קשיים גדולים למשק הישראלי ולהפעלת השירותים החיוניים. אני אינני רואה את צווי הריתוק כתשובה יעילה לענין זה. אני חושב שהיא תשובה לא יעילה.

ולכן, לצערי, עם כל ההכנה לרצון הטוב, ומבלי שאני רוצה לרפות את ידי שד התחבורה כלפי הפעלת השירותים שהוא ממונה עליהם ושהוא מצווה לראותם תקינים - לא אוכל לחמוך בהצעה זו, באשר אינני רואה בה את התשובה לבעיה מיסודה.

שד השיכון א. עופר:

בזה שאתה רוצה יותר - אתה לא תומך גם בזה?

חשד ג. האוזנר:

נכון. אני לא רואה בזה תשובה.

שר הבריאות ו. שם-טוב:

אני בהחלט מודע לקושי שיש היום לנהל משדד שמספק שירותים, בגלל הוצאות, סכסוכי עבודה והסנקציות שהולכים וחוזרים גם כשיש סיבה מספקת וגם כשאין סיבה מספקת. ואני שותף כאן לדאגותיו של שר התחבורה שמבחינת המצב הוא באמת במצב הכי קשה מכל שרי הממשלה.

סגן ראש הממשלה ושר החוץ י. אלון:

לא. שר הבריאות. לעתים מצבו קשה מאד.

שר הבריאות ו. שם-טוב:

לא. חשנה המצב בסדר; הלוואי ויימשך כך. אבל לא לברור לי מה מציעים לנו, והייתי מודה אם יסבירו לנו יותר.

האם הממשלה מתבקשת עכשיו לאשר את עצם הרצון של שר התחבורה להתקין תקנות, או לאשר את התקנות?

שר התחבורה ג. יעקבי:

את הסמכות להתקין תקנות.

שר הבריאות ו. שם-טוב:

אם כך - אינני יודע אם דרוש אישור הממשלה - - -

שר התחבורה ג. יעקבי :

דרוש. אחרת לא היה הענין מובא לכאן.

שר השיכון א. עופר :

את התקנות אחר כך צריך לאשר שוב?

שר התחבורה ג. יעקבי :

לא.

שר הבריאות ו. שם-טוב :

אם הבעיה היא רק סמכות להתקין, והוא יוכל להתקין תקנות - על ידי כך הממשלה מתחייבת בעצם גם לתקנות עצמן. ואם כך - הייתי רוצה לדעת מה הן התקנות. אילו תקנות רוצים להתקין. אני רוצה להתייחס לגופו של ענין, וחשוב כאן לדעת גם מה עמדת ההסתדרות. אמנם, בחשובה לקריאת-ביניים של השר רוזן אמר השר ש"אל תצפה שההסתדרות תוכל מראש להסכים". אני אולי מבין את זה. אבל יש הבדל אם ההסתדרות אומרת סתם: אל תשאל אותי, או שהיא מתנגדת. כשההסתדרות מתנגדת לאותן תקנות - התמונה חמורה יותר. אינני יודע מה כוחן של תקנות שאנחנו יודעים מראש שההסתדרות לא תוכל לקבל אותן מבחינת יעילות הפעלתן.

אם בעצם רוצים להתקין תקנות, מן החומר ששר התחבורה הגיש, אני למד לדעת שהוא בעצם כבר התקין תקנות בשנים-שלושה מקרים, שכוון לשלושה חודשים (גם התקנות הללו הן לשלושה חודשים), ושהן השיגו תוצאות

ופעלו את פעולתן, לפי הדיווח שלכם. אם כך - מה הצורך בחקנות נוספות? היו סכסוכים; בשני מקרים הותקנו תקנות שהופעלו לשלושה חודשים, והן פעלו, וסכסוכי העבודה פסקו, לפי החומר שהוגש. כדאי אפוא שיוסבר לממשלה מה הצורך בחקנות חדשות.

יש כאן תביעה שלישית, שאני מבין אותה: שבחוק סכסוכי עבודה מ-1957 לא נכללה הגדרה של שירות ציבורי לגבי תחבורה והובלה ימית, לעומת זה נכללה הגדרה של תחבורה והובלה אווירית כשירות ציבורי. אני חושב שאולי כאן צריך לתקן את החוק, ולכלול גם את התחבורה הימית וההובלה הימית במסגרת החוק של 1957.

מכאן המסקנה שלי: שאם רוצים שנאשר התקנה של תקנות - אנחנו חייבים לדעת מה התקנות הללו בדיוק, אם יש בכלל צורך בהן.

שר המשפטים ח. צדוק:

עד שאנחנו באים לפתור את הבעיה שקיימת בשירותים ציבוריים בכלל - יש בעיה דוחקת בתחום התחבורה ---

ראש הממשלה י. רבין:

קשרי האוויר והים.

שר המשפטים ח. צדוק:

- - - בים ובאוויר, שהיא דוחקת משתי בחינות: (א) אני חושב שזאת אולי הנקודה הרגישה ביותר לגבי מדינה שקשרי האוויר והים שלה הם הקשרים היחידים שלה עם העולם הגדול; (ב) מפני שכאן אנחנו יודעים שצפויים

שיבושים. כולנו רוצים שנימנע מכך, אבל אנחנו יודעים שזהו דבר שהוא בהחלט בגדר האפשרי. לכן, בעוד שהשאלות שהשרים קול והאוזנר העלו בהחלט ראויות לדיון, לקראת חקיקה אפשרית בכל ההיקף של השירותים הציבוריים - ועל זה יש דעות שונות, וגם מסביב לשולחן הזה בענין שנוי במחלוקת - - -

השר ג. האוזנר:

"שירותים ציבוריים חיוניים".

שר המשפטים ח. צדוק:

שירותים ציבוריים חיוניים - כן. אינני חושב שאנחנו צריכים להעשות את התקנת התקנות הללו, שהן צורך מיידי בדבר חיוני ביותר, עד שיהיה לנו הפתרון היותר רחב.

התקנות הללו במהותן אינן שונות מתקנות דומות שהותקנו בעבר לתקופה של שלושה חודשים. התקנות שהותקנו בהזדמנות האחרונה פג תוקפן, התקופה עברה. יש בתקנות הללו המוצעות עכשיו שני חידושים לעומת התקנות הקודמות: הרבר האחד הוא הסמכות למפעל המעסיק שלא לשלם שכר בעד תקופת ההפסקה בעבודה. הענין הזה בעצם קיים לפי החוק הכללי עד עכשיו, אבל במידה שהוא קיים - אין ספק שתקנות אלו באות להבהירו. החידוש השני הוא הסמכות למפעל המעסיק לפטר עובד שאיננו מקיים את המוטל עליו לפי התקנות הללו. אני מחייב את שני השינויים.

השר י. גלילי:

- - -

ראש הממשלה י. רבין:

שר המשפטים מסביר במה מדובר.

שר המשפטים ח. צדוק:

אני מסביר במה תקנות אלו שונות, מה נוסף בהן לעומת מה שהיה עד עכשיו. אני אומר שני דברים: (א) חובה להגיד לממשלה במה התקנות הנוכחיות, המוצעות עכשיו, שונות מן התקנות שהיו מקובלות עד עכשיו; (ב) אני מוסיף את דעתי אני: אני חושב ששני חידושים אלה דרושים.

השר ג. האוזנר:

האם יהיה איסור לשלם בעד שביתה כזאת, או תהיה

סמכות?

שר המשפטים ח. צדוק:

תהיה סמכות למפעל. שני הדברים הם בגדר סמכות

ולא חובה.

השר ג. האוזנר:

גם היום זה כך.

שר התחבורה ג. יעקבי :

לא.

שר המשפטים ח. צדוק :

אני רוצה לומר כך: הסנקציות על אי-קיום התקנות, שהיו מקובלות ונהוגות עד עכשיו, היו בעיקר סנקציות פליליות: העמדה לדין פלילי, צו של ביה"ד, ואחר כך בזיון בית-הדין נגד מי שלא קיים את הצו. השיניים הפליליות כמכשיר לאכיפת התקנות, שהיו נהוגות עד עכשיו, הוכיחו עצמן כלא-אפקטיביות במידה מספקת. ומה שאמרתי עד עכשיו זה לשון-המעטה. החידוש הוא בהוספת סנקציה אזרחית, או שיניים שהן פחות חמורות מאשר הסנקציה הפלילית, אבל עשויות להיות יותר אפקטיביות באכיפת התקנות הלכה למעשה מאשר הסנקציה הפלילית שלגביה יש איזו רתיעה בהפעלה. זה החידוש. אני חושב שזה חשוב. זה חיובי. זה פרי הנסיון באפקטיביות בלתי-מספקת של הסנקציה הפלילית שהיתה עד עכשיו. וכשמדובר בנושא כל-כך חיוני כמו התחבורה הימית והאווירית שלנו - זה בהחלט מוצדק.

התקנות הללו, כמו כל התקנות-לשעת-חירום, תוקפן לשלושה חודשים. ובמשך שלושת החודשים הללו לאור הנסיון יהיה צורך ששר התחבורה ישקול אם צריך להאריך את תוקף התקנות הללו. כמובן, כשחוצע הארכה - זה יהיה ענין לחקיקה של הכנסת.

שר המשטרה ש. הלל :

אין תקנות שכוחן לשנה?

שר המשפטים ח. צדוק:

לא.

שר התיירות מ. קול:

אי-אפשר להגיע להסכם עם ההסתדרות?

ראש הממשלה י. רבין:

מה אתה רוצה מההסתדרות? לא מבקשים מן ההסתדרות. אתה רוצה בהסכמה - לא יהיה שום דבר.

שר התיירות מ. קול:

אינני רוצה בהסכמה. אני רוצה שאם קורה דבר כזה וחשביתה היא בלתי-מאושרת על ידי ההסתדרות, פראית - שההסתדרות אחר כך לא תעמיד את המחלקה המשפטית שלה להגן על מפירי חשביתה, כפי שהיא עושה.

ראש הממשלה י. רבין:

על זה תעלה הצעה בוועדה המרכזת של ההסתדרות, על

ידי נציגיה.

שר התיירות מ. קול:

אעשה זאת.

שר המשפטים ת. צדוק:

תקנות אלו הן תקנות מסמיכות בלבד. כלומר, התקנתן עוד לא גורמת שום דבר. כדי שיקרה משהו צריך שד התחבורה להכריז על שירות כלשהו כשירות שעליו חלות התקנות, ולפני שיכריז הוא יסקול את כל הנתונים של הזמן - אני מניח כולל עמדת ההסתדרות.

(עד כאן רשמה א.א. מכאן ל.ד.)

ואני רוצה לומר לטענתו של חשד האוונגר, כי התיקון לחוק סכסוכי העבודה שהוצע ב-1972 מבדיל בין שביתה מאורגנת לבין שביתה בלתי-מאורגנת, ואני חושב, שגם התקנות-לשעת-חרום מן הדין שיתייחסו לזה. כי אין לתאר כלל, מבחינה פוליטית, ציבורית ומעשית, כיצד בכלל נפעיל את כוחנו מול ההסתדרות כולה על כוחה ואחריותה.

שנית - ביחס לתקנות-שעת-חרום - עד כה היו תקנות-שעת-חרום שפרושן צווי ריתוק שאנו מדי פעם הפעלנו אותם. כעת מדובר כאן על מניעת שיבושים ואבטחת עבודה תקינה, ולא רק על צווי ריתוק. כלומר, סנקציות נוספות כפי שהסביר אותן שד התחבורה. ואני אומר את הדבר הזה נוכח הוויכוח האומר, כי הנוהל החדש מחייב דיון על נוסחתו עם ההסתדרות. ואינני אומר שעל כל תקנה, אבל אם אנו רוצים ליצור בסיס תחיקתי חדש לחוק שרוצים להפעילו בצורה מורחבת, זה מחייב שיחה והכנה עם ההסתדרות.

שר החינוך והתרבות א. ידלין:

אני חושב שאנו נתונים היום בהתמודדות קשה על קיומה של המדינה כמדינת חוק. ויש גורמים שונים ומשונים, החל מקבוצות אוהדים של קבוצות כדורגל ועד לגורמים של איגודים מקצועיים וועדי עובדים אשר גורסים מול מדינת חוק, מדינת אלימות. זה אחד הדברים המדאיגים ביותר המתרחשים היום בחברה הישראלית ואני חושב שרק עמידה תקיפה ונחרצת על שמירת החוק ועמידה מול כוח הכסף, תציל את החברה הישראלית מהדרדרות. זו הערכה כללית אשר מנחה אותי היום, כדי לקבל את הצעותיו של שר התחבורה שאני תומך בהן בכל לב. נכון שיש חסרון בצווי ריתוק, כי חמיד אפשר להפר חוק ואפשר להפר גם צווים. אבל אני מציע לשר האוונגר לא להעמיד כאלטרנטיבה, לקראת מה שעשוי להתרחש בימים הקרובים, את הצעת החוק שלו.

חשר ג. האוונגר:

אבל להצעת החוק שלי יש שינויים.

שר החינוך והתרבות א. ידלין:

יש לה חסרון אחד - שיקח שנתיים לגלגל אותה כדי להעביר אותה בכל הגורמים הציבוריים. נניח כי שוכנעתי שאין מנוס מבוררות, אבל זה לא קיים מעשית כחוק בכנסת, אך מי שרוצה להתמודד עם הבעיות שצפויות לו בשנתיים הקרובות אינו יכול להמתין עד שחוק זה יתקבל, כאשר בינתיים אנו מצויים בתקופה אשר צריך לנצל אותה לפתרון בעיות יסוד בחברה הישראלית. מה עוד, שאם יהיה הסדר ביניים ויתקבל הסיוע האמריקאי, ישנה סכנה שכל אחד ירצה לאכול מהעוגה האמריקאית ואז מירב הסיוע ילך לצריכה במקום לפיתוח הכלכלה, אם בעיות היסוד הללו לא תפתרנה מה שיותר מוקדם.

לכן, גם הייתי מייעץ לשר התחבורה להתייעץ על תוכן התקנות עם ההסתדרות. אם נאשר זאת ללא התייעצות עם ההסתדרות, זו תהיה טעות קשה מאוד, לאו דוקא משום שאני מזשיב את ההסתדרות ואין לי ספק שההסתדרות על פי תפישתה צריכה להתנגד להצעת השר האוונר, כי המרות בהצעה חלה גם על ההסתדרות, כאשר כל עוד יש הסתדרות אשר מביאה לידי ביטוי את מרותה אין צורך בבורות. ברגע שההסתדרות על מריותיה השונות תתפרק, צריך יהיה לחפש פתרונות אחרים. עם זאת, ההסתדרות עד עכשיו, עוד לא קיבלה החלטה מיוחדת לגבי השרותים החיוניים, ואני מסכים שלא רק שדותי הים והאוויר הם חיוניים, אלא גם שדותי הבריאות, החשמל והמים. אבל היא כן קיבלה החלטה לגבי שדותי הים והאוויר ואמרו כי בנושאים אלה, ההסתדרות מתנגדת במיוחד לשביתות פרועות. לא במקרה התקבלה החלטה בעניין, כי נדמה לי שלשדותי הים והאוויר יש מעמד מיוחד במדינת ישראל, ויש לדעת זאת ולהגדיר זאת. הנמלים, בין אם נמלי הים או נמלי האוויר, הם השער היחיד של מדינת ישראל לעולם החיצון, כי איננו יכולים לקפוץ לנמל ביירות ומשם להמריא למשל. ויש פה 2 אלמנטים:

א. אהבה ממבט ראשון;

ב. עוינות ממבט ראשון.

אנו מדינה אשר צריכה להיות פתוחה ליהודים ותיירים, ואנו יכולים, במבט ראשון, להביא לשנאת ישראל, על ידי צורת הקבלה בנמלי הים והאוויר.

השר ג. האוונר:

או עוינות ממבט ראשון.

שר החינוך והתרבות א. ידלין:

לכן המהלך שנוקטים בו, הבא להביא לכך שיהיה חוק בנמלים ולא תהיינה צרות, זה המהלך החשוב ביותר שעשינו לאחרונה, כי איננו מדינה אשר ממנה אפשר לקפוץ לשדה-התעופה של בירות ומשם לקפוץ לאירופה. אנו מדינה הנמצאת במצור, והנה, אנו רואים שיש בה גורמים אשר יכולים להטיל על ישראל מצור טוטאלי, וזה נותן להם כוח מופרז שמולו צריך להיאבק. אסור שיהיו גורמים אשר ירוויחו מזה שאנו מדינה במצור. היום אלה עובדי הטעינה והפריקה, ומחר טייסי "אל-על", וכוחם עוד מתגבר בסולידריות שבין האוניות והאווירונים אשר מטילה על מדינת ישראל מצור טוטאלי. ומדינת ישראל צריכה להגן על עצמה בפני אלה הרוצים להכנות מהמצור המוטל עליה, לכן אני בעד הצעת שר התחבורה.

סגן ראש הממשלה ושר החוץ י. אלון:

בדרך הטבע, ההצעה שהועלתה על ידי שר התחבורה מעוררת ויכוח וטוב שהוא קיים.

ואני רוצה לומר כמה דברים מהכלל אל הפרט. אי-אפשר להגזים בחומרת המצב. והדבר נכון לגבי יחסי העבודה בכללותם בענפים החיוניים, ובמיוחד בשרותי התחבורה. כי ישראל משולה לאי מבחינה תחבורתית ואנו איננו יכולים להרשות לעצמנו, בנוסף למצור שמוטל עלינו על-ידי האוייב להשלים עם מצור שיוטל עלינו על ידי עצמנו ובשרנו. והדבר חורג הרבה מעבר לנזקים הכלכליים שנגרמים וגם מעבר למוסר שנשבר ביחסי העבודה. כאשר השימוש בנימוק הבטחוני, במקרה דנן, אינו שרירותי, אלא אמיתי וכנה. ואי-אפשר לומר כי הממשלה ושר התחבורה אשר פועל בשם הממשלה לא נהגו בסובלנות המירבית בכל הסכסוכים בנמלי הים והאוויר, כולל נמל הנפט, קצא"א וכו' (ואני מקווה שדחצעה הזו מכסה גם את ענייני הנפט, שאם לא כן, הייתי מציע כי זה ייעשה, כי זה מוצר אסטרטגי חשוב ממדרגה ראשונה, אשר מסבך אותנו עם המפרץ הפרסי ויש לו משמעות מיוחדת). ואם הגענו למצב שאי-אפשר שלא לנהוג באמצעי כל שהוא, אז לעצמנו אין מנוס ואיני יכול שלא

לחת את ידי לכך.

בשעתו, כאשר הייתי שר העבודה, פתחתי במערכת חקיקה ענפה בתחום יחסי העבודה, מתוך הנחה, כי על זה יקום או יפול המשק הישראלי. ואז העליתי הצעה בפני ההסתדרות האומרת, כי רק שביתה מאורגנת תהיה מוגנת בפני החוק. ואני רוצה להזכיר לכם באיזה קול זוועה יצאו נגדי כשהוצאתי הוראה על חובת הודעה מראש של 15 יום על שביתה. ראו בזה טאפט-הרטלי בארה"ב.

אני מרוצה כי יזמתי את חוק בית-הדין לעבודה ועוד כמה חוקים קלים. וצר לי מאוד שלא הספקתי אז לחוקק את חוק החובה על השביתה המאורגנת המוכרות על ידי הארגון הארצי של רוב העובדים המשרתים במשק. בדבר זה היינו עוזרים להסתדרות להתכזר, כשלא היינו מונעים את נשק השביתה שהוא לגיטימי במערכות החברתיות שאנו חיים בהן. מכל מקום, נראה שיבוא יום ונצטרך לחוקק אותו.

לגבי השאלות של השר קול וחדש האוזנר - נראה לי לעתים שדשאפה למושלם היא לעתים אויב האפשרי.

השר ג. האוזנר:

וגם להיפך.

סגן ראש הממשלה ושר החוץ י. אלון:

איש אינו מונע מכך שתנקטנה יוזמות, גם בבית הזה וגם בהסתדרות, לגבי העברת חוקים אלה ואחרים, אבל חלילה לנו שבשם המושלם נעכב בינתיים את הדוחק והדחוף ביותר. לכן צריך לחפש דרך לעזור לעצמנו לנהל את המדינה ולקיים את קשריה המינהליים בתנאים סבירים. הדעת אינה סובלת את המצב הקיים. ואני שמח שגד אמר כי זה לא שייך למאורעות שהיו, אבל גם לא ברור מה

צפוי לנו ב-6 לחודש הבא. אני אינני רואה בהצעת החוק הזו פגיעה בנשק השביתה הלגיטימי של העובדים המאורגנים, אך אני דואג למה שיקרה והיה ולא יפעילו את החוק. ואמנם גדעון אמר כי לא מעניינים כמה צווי ריתוק, ואני רוצה לומר לגדעון, כי על פי הסטטיסטיקה של המוסד הבינלאומי לעבודה - ואני עדיין מתעניין בנושאים האלה - במדינות שבהן יש חובת כוררות מוסכמת, יש יותר שביתות מאשר באחרות. וכאשר הממשלה הבריטית ניסתה לחוקק חוק מיוחד שאינו פוגע בזכות השביתה המאורגנת, כל פועלי לונדון יצאו לשביתה והפעילו את החוק. (ואני מתחנן לא להדליף זאת, כי אינני בטוח שכתוצאה מההחלטה של היום לא נעמוד בפני שביתת התרעה חדשה של כל עובדי התחבורה ונמלי הים והאוויר).

שר הבטחון ש. פרס:

אין זו הפעם הראשונה שחוק כזה עובר בממשלה.

סגן ראש הממשלה ושר החוץ י. אלון:

אינני מוציא מכלל אפשרות כי באווירה הרדיקאלית השוררת בכמה ועדי עובדים, נעמוד בפני קשיי אכיפת החוק הזה, ולכן אני מחייב אותו ואני רוצה לשקול 2 דברים אפשריים:

א. שהוא יחייב גם את נמל הנפט.

ב. האם בא בחשבון, לפי החוק, להאריך זאת ליותר מ-3 חודשים.

שר התחבורה ג. יעקבי:

אי-אפשר.

שר המשפטים ח. צדוק:

נראה לי כי זה יהיה לטובת העניין וגם לטובת שר התחבורה אם התקנה תהיה מחייבת התייעצות מוקדמת עם עוד שר אחד או שניים, שר העבודה או שר המשפטים, כדי שזה לא יהיה על כתפו בלבד.

ראש הממשלה י. רבין:

זה יהיה על דעת הממשלה והממשלה תהיה שותפה לכל.

שר המשפטים ח. צדוק:

אני לא מדבר על היום, אלא על המועד שלפני הפעלת החוק. בכל מקרה, רצוי שהוא יתייעץ עם עוד שר אחד או שניים - זה יתן לו כתף רחבה יותר.

שר המשטרה ש. הלל:

אני מסכים להסמכה, יש לי רק הערה אחת - בדברי שר המשפטים הודגש כי יש כאן הסמכה לא לשלם עבור תקופה של שביתה חלקית או שביתה האטה. אילו היה מדובר בשביתה גמורה, אפשר היה לומר בחוק כי אסור לשלם בכל מקרה, גם אם השביתה היא חלקית ואינה גורמת נזק טוטאלי.

ראש הממשלה י. רבין:

לא אומרים לשלם אלא מסמיכים לא לשלם.

שר התחבורה ג. יעקבי :

אני רוצה להסביר כאן דבר מה - היתה שביתה חלקית של עובדי התחזוקה ב"אל-על" ובעקבות זאת, הנהלת החברה, באישור הממשלה, החליטה להפסיק את פעילות החברה משום שהחברה לא יכולה היתה לתפקד כראוי בשל שביתה האטה. כתוצאה מהחלטה זו החברה לא פעלה שבוע ימים, כשהוחלט כמובן שלא לשלם שכר למקיימי השביתה. לעומת זאת, העובדים הגישו תביעה לבית-הדין לעבודה כי ישולם לאלה ששבתו, משום שזקנת אי-התשלום אינה מופיעה בחוק.

שר המטרה ש. הלל :

אינני בעד זה שנקל, אלא להיפך, אני בעד זה שנקשה על העניין. אבל אילו היה מדובר בשביתה מלאה, יכולנו לכסות זאת על ידי החוק, על ידי כך שנאמר כי אסור לשלם. אבל אני מבין את המעורבות שבחוק בכך שאי-אפשר להגיד שיהיה איסור מוחלט. מאידך, דווקא ההסמכה הזו תקשה על העניין מבחינה משפטית, אבל לא תקשה מבחינת הלחצים לקראת סיום השביתה. כי אם לא תהיה תקנה שכזו שלפיה חשד יאמר כי אינו יכול לשלם את השכר, הוא יהיה נתון במערכת לחצים חזקה מאוד דווקא לקראת סיום השביתה, כאשר יתנו את סיום השביתה בתשלום השכר.

לכן אני שואל, האם איננו יכולים למצוא דרך כדי לבטא את המגמה שחשד הוא הגורם הרשאי למנוע שכר או לשלם שכר חלקי. כלומר, להבהיר את העניין שהוא אינו רשאי לשלם שכר מלא גם עבור השבתה חלקית. כי אם היינו מוצאים דרך לתת ביטוי לכך, שאם חלה שביתה האטה או שביתה חלקית, או ישנה אינדיקציה אחרת מסוג זה, אנו מסמיכים את הגורמים במשק שלא לשלם כלום, או לשלם תשלום חלקי, מתוך הנחה שיש מקום לשיקול דעת פורמאלי ומתוך מגמה למנוע תביעה לקבל שכר מלא עבור זמן שבו היתה שביתה חלקית כתנאי לסיום השביתה, זה היה חשוב ביותר.

שר התחבורה ג. יעקבי :

הייתי מבקש שהיועץ המשפטי של משרדי ישיב באופן אינפורמטיבי על כל השאלות, ואני אשלים אתר כך בכמה גורמים.

מר י. מינץ :

בדחילו ורחימו, רבותי חברים.

להערתו האחרונה של כבוד שר המשטרה, אני חייב לומר כי הבוקר היתה לי שיחה עם פרופסור ברק בנקודה זו ממש, והוא הביע דעה שבכוונתו עתה, בענין זה, לעשות משהו איתנו יחד לעידון התקנה, כך שאני מניח כי ההערה הזו בהחלט תובא בחשבון.

אשר למהות התקנות שאליהן התייחס כבוד השר שם-טוב הרי תקנות כמעט זהות פורסמו על ידו בהקשר עם שביתת טכנאי הרנטגן ובכמה הזדמנויות נוספות.

שר הבריאות ו. שם-טוב :

אני לא חתמתי על שום תקנות לגבי עובדי הרנטגן.

אולי שר אחר.

שר התחבורה ג. יעקבי :

בממשלה הזו היתה חתימה על תקנות-שעת-חרום בענין עובדי הרנטגן, כשאתה היית שר הבריאות.

מר י. מינץ:

בענין איזכור של שביתה באישור ההסתדרות בגוף התקנות; דבר זה לא נעשה בשום מערכת תקנות-שעת-חרום שפורסמה עד כה, וכן לא הייתי אומר כי זה ניתן מבחינת האפשרויות של סיווג השביתות בגוף תקנות-שעת-חרום. אבל בדברי ההסבר להחלטה הובהר, שהתקנות יופעלו במקרים של שביתות שלא אושרו על ידי הגורם המוסמך מבחינת ההסתדרות.

נקודה אחרונה בקשר עם יעילות צווי הריתוק. אנו ציינו בהצעת ההחלטה, בדברי ההסבר, דוגמאות של תקנות שהותקנו אבל לא הופעלו בנובמבר 1974 ובינואר 1975. התברר כי עצם התקנה היה לה ערך מרתיע, וייתכן שזה יכול להיות גורם מרתיע גם למצבים שבהם נתון משק התחבורה ומשק האוויר והים במשבר. בשלב זה, לא הייתי מזלזל גם בערך התקנות כלשעצמן וכן גם לא בערך צווי הריתוק הבאים לקיים עבודה תקינה כדרוש, וכן לא הייתי מזלזל בערך המיוחד של הסנקציות שעליהן מדובר כאן.

שר התחבורה ג. יעקבי:

בנוסף לדברים שנאמרו על ידי מר מינץ, אני רוצה להשיב על ההערות הכלליות שנשמעו כאן, כאשר חלק מדברי התשובה וההבהרות ניתנו כבר על ידי שר המשפטים.

אנו לא נרתע מלשתמש בפתרון מוחלט ותקיף לבעיות של סכסוכי עבודה ושביתות בשרותים החיוניים בכלל ובאוויר ובים בפרט, כאשר בכל מקרה, יש לבחור את הדרך הנכונה, הכוללת, ולא להקלע לשימוש באמצעים החורגים ממו"מ ומנהדרות. זה גם היה הכלל שהנחה אותי בטיפול בכל סכסוכי העבודה בתחום התחבורה מאז שהממשלה הזו קמה. אבל מדי פעם מתרחש אירוע שהוא לא בתחום של יחסי העבודה, אלא בתחום הפרה פשוטה ואלימה של החוק; וכן יש אירועים שהם אינם באישור ההסתדרות ואינם ניתנים לסיום בדרך ההידברות, אלא אם כן הממשלה או המעסיק

מוכנים להכנע ולקבל תכתיבי קבוצת עובדים מונופוליסטיים זו או אחרת. אך מאחר וההנחה היא שהממשלה אינה מוכנה לקבל תכתיב הקבוצה המונופוליסטית ואינה מוכנה להמתין שבועות עד שניתן יהיה להפעיל מחדש החכורה, תעופה ונמלים, הרי היא צריכה להשתמש באמצעים שהם בתחום החוק ואכיפתו. זה הביא אותנו לידי-כך שנתן אופציה לשימוש באמצעים שיש בהם תוקף כסנקציה כלפי העובדים שאינם מקבלים את מרות ההסתדרות ואת הוראות הממונים עליהם. והיום האמצעים העומדים לרשותנו, מלבד אמצעי השיטור - ואיננו רוצים לנקוט באמצעי השיטור, אלא רק במהלך שהוא בתחום החוק הפלילי - הן כאלו, שעובד כזה יהיה צפוי לפיטורין אם אינו מאפשר הפעלתו התקינה של חשדות ואינו נענה להוראות הממונים עליו.

וזה לא האמצעי היחיד, כי גם אמצעי ההידברות והמו"מ איפשרו לי לנקוט באמצעים אחרים כפי שנקטנו ב-14 החודשים האלה. ובלית-ברירה, כפי שעשינו בעבר, כאשר הפעלנו תקנות שעת חרום לשרותים. למעשה התקנה הזו באה לעשות לחידוד השינויים שעומדות לרשותנו, מצד אחד - להרתיע, ומצד השני, כשהתרחשות כזו קוראת, שניתן יהיה להפעיל אמצעים אשר יאפשרו הפעלתו המחודשת של השרות תוך זמן קצר. כאשר אילו ניתן היה להפעיל את המכשיר של תשלום חלקי או אי-תשלום מלא, אני מאמין, כי בעבר, שביתות היו מסתיימות הרבה יותר מהר. כי כשסנקציה כזו אינה קיימת, השובתים אינם לוקחים סיכון. הם שובתים, מקבלים שכר ואף פעם לא מפסידים. אם דבר כזה יימצא בידינו, אנו נשפר את יכולתנו לתפעל באופן תקין את מדינת ישראל בשרותיה החיוניים ואת קשריה עם העולם החיצוני.

אני מציע כי באופן אישי וישיר, אסביר לשר רפאל את נושא קיום הסטטוס-קוו בשדה-התעופה בן-גוריון. אני מוכן להזמין לצורך זה גם את מנהל השדה ומנהל "אל-על", אשר ימציאו לו אינפורמציה ממקור ראשון, ואם עדיין תהיינה לך הערות, אני מבטיח לבדוק זאת באופן קונקרטי.

אני אינני מציע להפעיל את האמצעים האלה בכל מקרה - היתה כאן התבטאות כזו של 2-3 שרים - הכוונה היא להפעלה זהירה ביותר, במקרים קריטיים ורק כאשר אין אלטרנטיבה טובה יותר ומתונה יותר. זו היתה כוונתנו מלכתחילה.

כמו-כן, אינני מציע להכנס להשוואה בין ההתרחשויות בנמל התעופה בן-גוריון לבין ההתרחשויות בנמל אשדוד. לפי דעתי, אין מקום להקבלה שעשה השר האוונר, אני מציע רק להטות את תשומת הלב למשך השיבוש שהיה בנמל אשדוד ולדרך שבה הוא הסתיים ובעזרת מי הופעל הנמל. יש רק לזכור, לנמל אשדוד יש אלטרנטיבה, הן באילת והן בחיפה. ובכל-זאת, כאן, עד אשר הפעלנו את החוק עברו 22 שעות. כי צריך לשקול אלף פעם, אם אין אמצעי הידברות, לפני שאתה מפעיל כוח. פעם אחת אתה יכול לעשות זאת, אבל אין להפוך זאת לשיטה לסיום סכסוכי עבודה וקונפליקטים בין עובדים והנהלות. איננו נגד התיקון לחוק בענין ההפגנה המאורגנת, אבל התהליך לוקח זמן. אני בזמנו הגשתי הצעה כזו והיא נמצאת בסקציה של ועדת השרים, אבל זה לא יכול להיעשות במהירות.

אין לי הסתייגות להצעת אלון להפעלת התקנה על פי התייעצות עם שר העבודה או רה"מ, ובלבד שזה לא יסרב את תהליך הפעלת התקנה.

כאשר לנמל הנפט, הוא כלול בתקנות האלה, למרות שאינו נמצא בסמכות שר התחבורה, אלא בסמכות שר האוצר.

לשאלת השר הלל - אנו נבחון במגמה חיובית את האפשרות של מתן שכר חלקי.

שר התיירות מ. קול:

לא שזמתי תשובה לשאלתי.

שד התחבורה ג. יעקבי :

באשר להתרחשויות בנמל התעופה בן גוריון ביום ששי - אני קיבלתי את ההחלטה לאחר התייעצות עם רה"מ בסביבות השעה 14:00. עד אז נעשו נסיונות בהתייעצויות עם ועד העובדים הכללי של נמל התעופה בן-גוריון, עם ההסתדרות ועם גורמים אחרים, שהם יחזרו לעבודה, ללא הצורך של שימוש בכוח. "אל-על" הגישה את המכתב בשעה 11:00, אך היתה כאן איזו שהיא טעות בתקשורת - המדובר היה על פריקת מטען בטחוני. רצינו להתחיל בפריקת מטען בטחוני, אך החבר כי הרשויות המוסמכות לא היו מוכנות לסווג מטען זה כבטחוני, כאשר חברת "אל-על" פרשה זאת כאילו יש חזרה מההחלטה לפנות למשטרה שתגן על פריקת המטען. אחרי שזמנתי זאת והתייעצתי עם שד המשטרה, טלפנתי למנכ"ל "אל-על" והוא הגיש שוב את המכתב שעה 12:00.

ראש הממשלה י. רבין :

עומדים לפנינו 3 נושאים:

1. ענין עובדי הפריקה והטעינה בנמל התעופה בן-גוריון.
2. הדברים הקשורים בכניסת המשטרה לנמלים.
3. הצעת תקנות-שעת-חרום שהגיש שד התחבורה לגבי סדרי התקשורת הימית והאווירית.

באשר לאירוע בנמל התעופה בן-גוריון - אנו עדים לתופעות שליליות הקשורות בקשר החקין שבין המדינה לעולם הגדול בהקופה האחרונה, ואני חושב שהתוצאות שננקטו היו יעילות והשיגו תוצאות בתנאים שלנו, לדעתי, במהירות רבה. אני חושב שזה יבטא את דעתי, אם אביע הערכה לשר התחבורה ולאלה שטיפלו בעניין טיפול יעיל ונמרץ והחזירו את שדה-התעופה לוד לעבודה תקינה. וכן, אני רוצה להביע הערכה לשר המשטרה ולמשטרה על הפעולה שננקטה על ידי המשטרה, שהיתה גם תקיפה וגם מאופקת. המשטרה נהגה בצורה מופתית ומגיעה לה כל ההערכה. כמו-כן, יש להביע הערכה למרבית ציבור העובדים בשדה-התעופה לוד ששיתף פעולה כדי להחזיר במהירות המירבית את נמל התעופה לפעולה תקינה.

לגבי כניסת המשטרה לנמלים - לאחר מו"מ ארוך, הוצאו 2 פלוגות של משמר הגבול מתוך יהו"ש כדי לחזק את בטחון הפנים. אחת מנקודות התורפה שמצאנו בכל מערכת מניעת ההברחות של אמצעי הלחימה לארץ היו, דווקא נמלי הים והאוויר, שמבחינה זו, הפיקוח על התנועה בהם היה פחות טוב מהפיקוח על התנועה בגשדי הירדן. כך שהשיקול המרכזי בהכנסת המשטרה לנמלים היה למנוע פירצה שהגרום להגברת פעילות הטרור, במיוחד, לאחר מה שקרה בקולנוע "חן" בתל-אביב, כי ברור לנו שחומר הנפץ לפיגוע זה הוחדר דרך נמל התעופה בן-גוריון. אין ספק, שאין אפשרות להשתלט, מבחינה בטחונית, על אפשרויות החדרת אמצעי הלחימה ארצה בצורה כזו שהמשטרה לא תפקח על כל שאר הנושאים האחרים, ואין ספק שיש לכך תוצאות לוואי חיוביות אחרות, אבל בראש ובראשונה, השיקול להכנסת כוחות מג"ב לנמלים היה השיקול הבטחוני. (אגב, שמעתי כי באחד הנמלים, ועד העובדים הודיע כי הוא מקבל בברכה את הצבת משמר הגבול והפיקוח על הכניסה לנמלים, אבל הוא אינו מבין את הסיבה לפיקוח על היוצאים מהנמל. וזה לא סיפור, זו עובדה.)

באשר להצעת תקנות-שנת-חרום - אני בעד לאשר אותן. אני חושב שההצעה הנוספת שהוצעה על ידי השר האוונר והמתייחסת לכלל השרותים החיוניים מחייבת דיון, אך הדבר שונה בין נושאי הקשר בין ישראל והעולם לבין השרותים האחרים. עם זאת, אינני רואה את הדברים עומדים בסתירה ואני בעד לאשר את ההצעה.

שר המשפטים ת. צדוק:

שר התחבורה הזכיר את ענין ההתייעצות עם השרים האחרים, אך אני מניח שמבחינת הממשל התקין, הסמכות החוקית בתקנות תהיה חייבת להיות של שר התחבורה בלבד.

שר התיירות מ. קול:

אני חייב ללכת, אני רק רוצה להודיע כי בהצבעה על ההצעה הזו אני נמנע, כי אני חושב שבדרך זו לא פותרים בעיות.

חשר י. גלילי:

ההצעה שלפנינו לא היתה בחומר אשר הוגש לשרים לפני ישיבת הממשלה. אילו כך היה הדבר, ייתכן שהייתי בא בדברים עם שר התחבורה קודם לישיבה ושואל את שר התחבורה, אם הוא מסכים שייאמר בהחלטה כי הממשלה מאשרת את הצעתו, כאשר התקנות שהוא הוסמך להתקין יאושרו על ידי הממשלה והפעלתן תעשה תוך התייעצות עם ארגון העובדים הארצי.

ראש הממשלה י. רבין:

התקנות אינן צריכות אישור הממשלה.

חשר י. גלילי:

אלה הן לא תקנות רגילות.

ראש הממשלה י. רבין :

שר המשפטים הסביר כמה המדובר. המדובר ב-3 תקנות שהיו פלוס 2 תוספות.

שר התחבורה ג. יעקבי :

האם אתה מציע כי בכל מקרה שצריך יהיה להפעיל את התקנות יהיה צורך בכינוס הממשלה?

השר י. גלילי :

אני הצעתי כי התקנות שהצעת להתקין תקבלנה את אישור הממשלה.

ודבר שני - אם שר התחבורה מסכים שייאמר בהחלטה כי הפעלת התקנות תיעשה בהתייעצות עם ארגון העובדים הארצי.

השר ג. האוזנר :

זה לא יכול להיות, כי אם הוא יהיה נגד, אנו נצטרך לפעול נגד ההסתדרות.

השר י. גלילי :

אני לא זוכר מקרה שהוחלט פה על צווי ריתוק ולא היתה הידברות מוקדמת עם ההסתדרות.

השר ג. האוזנר :

אבל לא על דעת ההסתדרות.

השר י. גלילי :

אינני מציע להסמיך את ההסתדרות להחליט בדבר.

שר המשפטים ח. צדוק :

ההחלטה המוצעת אינה שונה בנוסחה מהחלטות שהיו בהודמנויות קודמות, בהן שרים הוסמכו להתקין תקנות-שעת-חרום. אך כדי שהממשלה תדע למה היא מסמיכה, נאמר כאן, שהתוכן הוא כתוכן 3 התקנות שהיו בהודמנויות קודמות, פלוס 3 תוספות. לא הייתי רוצה שתהיה איזו החלטה היכולה לתת למישהו עילה להטיל ספק בסמכויות שר התחבורה לפעול. כאשר ברור, שכאשר הוא יבוא לפעול, הוא יתייעץ עם השרים ורה"מ ויבוא בדברים עם ההסתדרות. אבל אני מייעץ שלא נקבל החלטה פורמאלית של הממשלה המתנה את הפעלת התקנות, בחובת התייעצות בינו לבין שרים אחרים ובינו לבין ההסתדרות. כי זה מטיל ספק בהסמכה כשמישהו ירצה להעמיד אותה לבחינה מבחינה משפטית.

שר התחבורה ג. יעקבי :

אני רוצה לומר לפרוטוקול, על מנת שיהיה ברור כי זה דבר אלמנטרי ביותר וברור שכאשר נגיע, חס ושלום, לצורך בהפעלת התקנה הזו לגבי מפעל חיוני מסויים - ויהיה צורך להכריז עליו כמפעל חיוני לצורך התקנה הזו - אני באופן טבעי, אצטרך להתייעץ עם 2-3 השרים הנוגעים בדבר, אם כי סמכויות בנושא זה ברורות.

שנית, כפי שעשיתי זאת בעבר, תמיד הבאנו לידיעת ההסתדרות את כוונתנו, גם ללא חובת ההתייעצות עם ההסתדרות, שכן אם ישנה חובת התייעצות עם ההסתדרות, ברור שאם ההסתדרות אינה מסכימה, אתה פועל בניגוד לדעתה.

לכן, אני מציע כי הדברים האלה לא יובאו כהחלטת ממשלה אלא ייאמרו לפרוטוקול. כלומר, שתהיה התייעצות עם השרים הנוגעים בדבר, ושעננין יובא לידיעת ההסתדרות, ואנו נסתפק בכך.

שר הדתות י. רפאל:

אני מקבל את הצעת שר התחבורה לקיים בירור על מה שהיה בשבת בנמל התעופה בן-גוריון. אבל אני מבקש שאם תוצאות הברור לא תספקנה אותי, אני אוכל להביא זאת חזרה לממשלה.

ראש הממשלה י. רבין:

כל שר חופשי להביא לממשלה כל דבר שהוא מעוניין

בו.

שר התחבורה ג. יעקבי:

שלא תהיה כל אי-הבנה. שום בירור לא יתקיים.
אם יש לשר רפאל הסתייגויות, הוא יוכל להביא זאת לממשלה. מה שהצעתי הוא להעמיד
לרשותו אינפורמציה מוסמכת מידי הנוגעים בדבר, כאשר נדמה לי, כי האינפורמציה
השלמה תביא לכך שלא יהיה צורך בבירור בממשלה. אבל לא הצעתי כי יהיה בירור
בענין בין הנוגעים בדבר לשר רפאל.

השר לקליטת העליה ש. רוזן:

מאחר ולא מדובר בהסמכה הרגילה של הוצאת
תקנות-לשעת-חרום, אלא בכמה שינויים מהתקנות הרגילות, אני חושב שמוצדק יהיה
להביא את הנוסח המדויק של התקנות המוצעות בפני הממשלה, ורק לאחר שתהיה
התייעצות, הממשלה תחליט ותקבל את התקנות.

שר המשטרה ש. הלל:

יהיה קושי גדול יותר להחליט לאחר שנראה את
התקנה.

ראש הממשלה י. רבין:

יש כאן 2 הצעות להחלטה. ישנה ההצעה כפי שהציע
אותה שר התחבורה, בתוספת דבריו לפרוטוקול. וישנה הצעה שניה, כפי שהציע אותה
השר רוזן, על דיון נוסף בתקנות.

מי בעד ההצעה הראשונה?

12 בעדה

מי בעד ההצעה השניה.

3 בעדה

השר ג. האנוזר:

אני נמנע.

מחליטים:
(ב-12 קולות)

א. לאשר את ההצעה כי שר התחבורה יתקין תקנות-שעת-חרום לפי סעיף 9 לפקודת סדרי השלטון והמשפט, תש"ח - 1948, כדי למנוע או להפסיק כל שביתה ושיבושים אחרים בשירותי התחבורה הימית והאווירית, וכדי לחייב את העובדים בשירותי התחבורה הימית והאווירית, להמשיך בעבודתם ובמתן שירותיהם באופן סדיר, מלא ותקין, כפי שיוטל עליהם כדי למנוע הפסקת שירותי התחבורה הימית והאווירית החיוניים למדינה ולקבוע בתקנות עונשים ואמצעים מתאימים כנגד העובר על התקנות ועל הוראות שניתנו לפיהן.

ב. הממשלה רושמת לפניה את דברי שר התחבורה כי לפני הפעלת התקנות הוא יתייעץ עם השרים הנוגעים בדבר וכן יביא כוונתו לידיעת הסתדרות העובדים.

(3 קולות בעד דיון נוסף על התקנות).

985. נסיעות שרים

ראש הממשלה י. רבין :

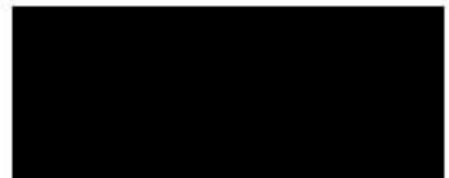
(מקריא את נוסח ההחלטה).

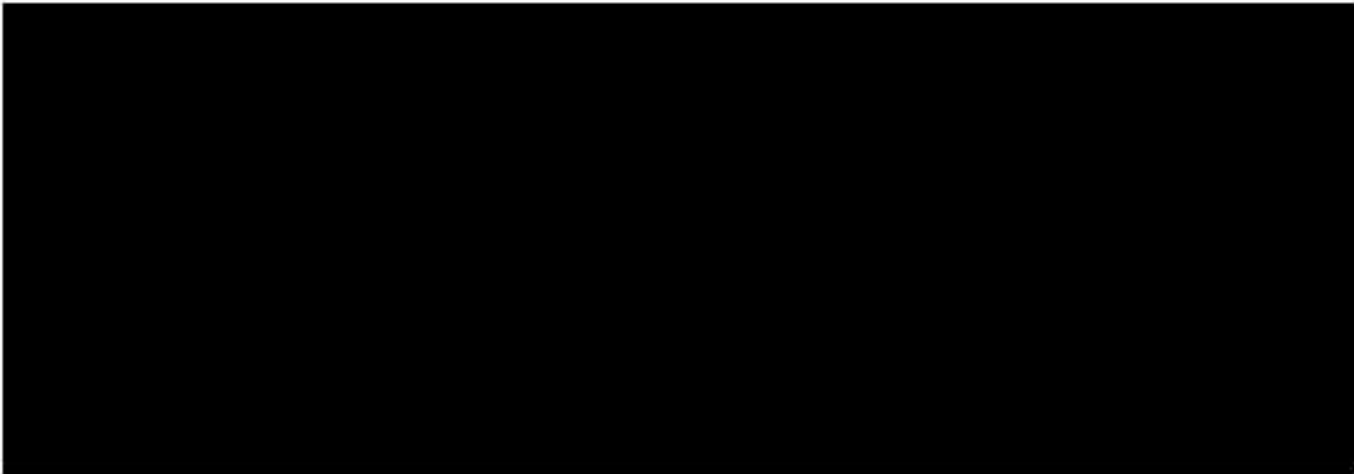
מ ח ל י ט י ם :

לאשר את נסיעת שר הבריאות לדרום אמריקה בשליחות משרד החוץ, למשך שלושה שבועות החל ביום כ"ד באב תשל"ה (1.8.75).

השר לקליטת עלייה ימלא את מקום שר הבריאות בעת העדרו מהארץ.

./.





הישיבה ננעלת.