

הישיבה השלוש-מאות-ושלושים-וארבע של הכנסת השתים-עשרה

יום שני, י"ג בחשוון התשנ"ב (21 באוקטובר 1991)

ירושלים, הכנסת, שעה 16:00

א. מסמכים שהונחו על שולחן הכנסת

התשנ"ב – 1991, של חבר הכנסת גדליה גל: הצעת חוק לימוד חובה (תיקון – איסור תשלומים נלווים), התשנ"ב – 1991, של חבר הכנסת דוד צוקר: הצעת חוק הכיטוח הלאומי [נוסח משולב] (תיקון – הקמת ועדת עררים), התשנ"ב – 1991, של חבר הכנסת יאיר צבן: הצעת חוק עבודת נשים (תיקונים שונים), התשנ"ב – 1991, של חבר הכנסת ישראל קיסר: הצעת חוק חסינות חברי הכנסת (תיקון – ביטול החסינות בפני דין פלילי), התשנ"ב – 1991, של חברי הכנסת מ' ברוזר וי צידון: הצעת חוק יסודות התקציב (תיקון – תמיכות במוסדות ציבור), התשנ"ב – 1991, של חבר הכנסת אברהם שוחט: הצעת חוק הכותל המערבי ורחבתו, התשנ"ב – 1991, של חברי הכנסת רן כהן וז' מירוס: הצעת חוק שוויון הזדמנויות בעבודה (תיקון – פנסיה שאירים), התשנ"ב – 1991, של חבר הכנסת רן כהן: הצעת חוק למניעת מפגעי גז רדון, התשנ"ב – 1991, של חבר הכנסת יוסף גולדברג: הצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה (הסעת תלמידים), התשנ"ב – 1991, של חבר הכנסת אברהם בורג: הצעת חוק הרשות השנייה לטלוויזיה ורדיו (מקום מושבה של הרשות), התשנ"ב – 1991, של חבר הכנסת יהושע מצא: הצעת חוק המים (תיקון – הוראות שונות), התשנ"ב – 1991, של חבר הכנסת גדליה גל וקבוצת חברי הכנסת.

עוד הונחה על שולחן הכנסת הודעת סגן השר לאיכות הסביבה בעקבות מסקנות ועדת העבודה והרווחה בנושא: בטיחות קרינה רדיואקטיבית וטיפול בחומרים רדיואקטיביים.

ב. הצעות לסדר

חברי הכנסת, ההחלטה הזאת שנפלה בממשלה היא לא עוד החלטה. התמיכה, הבסיס הפרלמנטרי של ממשלת ישראל, הבסיס הקואליציוני, הוא כאן, בבית הזה, בכנסת הזאת. ולא ייתכן שיתבצע מהלך דרמטי כל כך, רכישיכות כל כך, משפיע כל כך על עתידה של המדינה, על עתיד האזור, על עתיד מערכת היחסים עם העמים כאן, בלי שהכנסת תקבל שביב אינפורמציה מראש הממשלה, משר החוץ, ממובילי המהלכים, בלי שתוכל להתייחס להיגיון שבדברים, וכלי שתוכל גם – מה שחשוב מאוד שיקרה – לתת את תמיכתה למהלכי השלום הללו.

היו"ר ש' וייס:

חברי הכנסת, אני פותח בזה את ישיבת הכנסת – יום שני, י"ג בחשוון התשנ"ב, 21 באוקטובר 1991.

רשות הדיבור למזכיר הכנסת להודעה.

מזכיר הכנסת ש' יעקבסון:

ברשות היושב-ראש, הנני מתכבד להודיע, כי הונחו היום על שולחן הכנסת –

הצעת חוק הרשויות המקומיות (מהנדס רשות מקומית), התשנ"ב – 1991, שהחזירה ועדת הפנים ואיכות הסביבה לקריאה שנייה ולקריאה שלישית: הצעת חוק ייסוד: הממשלה, שהחזירה ועדת החוקה, חוק ומשפט לקריאה שנייה ולקריאה שלישית.

לדיון מוקדם: הצעת חוק הרשויות המקומיות (קביעת אמות מידה להשתתפות המדינה בהוצאות רשות מקומית), התשנ"ב – 1991, של חבר הכנסת אברהם פורז: הצעת חוק הרשויות המקומיות (בחירת ראש הרשות וסגניו וכהונתם), התשנ"ב – 1991, של חבר הכנסת שבח וייס: הצעת חוק התכנון והבנייה (תיקון – העברת סמכויות לוועדות מקומיות), התשנ"ב – 1991, של חבר הכנסת שבח וייס: הצעת חוק לתיקון פקודת העיריות (רובע עירוני), התשנ"ב – 1991, של חבר הכנסת שבח וייס: הצעת חוק קצבאות מינימום, התשנ"ב – 1991, של חבר הכנסת רן כהן: הצעת חוק מימון הוצאות ביטחון ואבטחה (תובלה בין-לאומית).

היו"ר ש' וייס:

חברי הכנסת, לפני שנעבור לסדר-היום, יש לנו ארבע הצעות לסדר. ראשון אני מזמין את חבר הכנסת חגי מירוס, במסגרת דקה או פחות, אני מבקש שזה יהיה בדיוק לפי הטקסט. אחריו – חבר הכנסת רן כהן.

חגי מירוס (העבודה):

אדוני היושב-ראש, חברי הכנסת, ביקשתי מיושב-ראש הישיבה לאפשר לי, בפתח הדיון במליאה, להעלות טענה כלפי ממשלת ישראל על כך שלא מצאה לנכון להביא בפני הכנסת הודעה ממשלתית על ההחלטה להיענות ליוזמת הממשל בארצות-הברית יחד עם ממשלת ברית-המועצות.

ולא יעלה על הדעת שראש הממשלה ימשיך להתעלם מהכנסת, שהיא, להזכירו, המוסד הריבוני העליון, ולא הממשלה. לא יעלה על הדעת שהכנסת לא תקבל דוח מפורט ומלא בעניין החלטת הממשלה להשתתף בוועידת-מדריד.

ההשתתפות של ממשלת ישראל בוועידת-מדריד היא מאורע היסטורי רב-חשיבות, ועשויות להתקבל שם החלטות, אשר יחייבו את מדינת ישראל ואת ממשלת ישראל לקבל הכרעות גורליות ביותר.

מן הדין אפוא שהכנסת תסטה מסדר-היום שלה ותאלץ את ראש הממשלה, או את נציגיה המוסמכים של הממשלה, להופיע בפניה עוד בשבוע זה ולמסור דוח מפורט על ההתחייבויות של ממשלת ישראל, לפני שהיא תשגר את נציגיה המוסמכים לוועידת-מדריד.

היו"ר ש' וייס:

תודה רבה. אחרון בעלי ההצעות לסדר — חבר הכנסת צחי הנגבי.

צחי הנגבי (הליכוד):

אדוני יושב-ראש הישיבה, רבותי חברי הכנסת, אני מצטרף להצעה לסדר המבקשת לקיים כבר כעת דיון בסוגיית הליכתה של ישראל לוועידת-מדריד. אני מסכים לקביעה, הרואה צורך דחוף ומיידי בהכללת הנושא בסדר-היום המקורי.

אבל, אינני יכול לקבל את הטענות של חברי הכנסת מירוס, אלי דיין ורן כהן, מכיוון שהם מביעים תסכול —

קריאות:

צחי הנגבי (הליכוד):

— שמציף אותם כתוצאה מן העובדה, שהממשלה היא זו שמובילה את המהלך הפרלמנטרי.

רן כהן (התנועה לזכויות האזרח ולשלום):

אלי דיין (העבודה):

דוד צוקר (התנועה לזכויות האזרח ולשלום):

חיים אורון (מפלגת הפועלים המאוחדת):

צחי הנגבי (הליכוד):

חברי הכנסת כהן, מירוס ודיין לא מעוניינים בדיון פרלמנטרי, אלא מעוניינים לקפוץ על עגלת השלום, אותה עגלה המובלת עליידי ממשלת ישראל —

היו"ר ש' וייס:

חבר הכנסת הנגבי.

צחי הנגבי (הליכוד):

— אותה עגלה שאתם ניסיתם לנטרל במשך חודשים על גבי חודשים —

היו"ר ש' וייס:

חבר הכנסת הנגבי.

צחי הנגבי (הליכוד):

— עד שמכרתם הכול לפני המשאומתן.

אשר על כן, אני חושב שמוכרחים לומר לממשלה באופן הברור ביותר, שעליה להתייצב כאן ולהביא את הדברים בפני הכנסת.

דן תיכון (הליכוד):

ראש הממשלה נוסע לחוץ-לארץ.

היו"ר ש' וייס:

תודה. חבר הכנסת דן תיכון, אני אשיב למציעים. חבר הכנסת רן כהן, בבקשה.

רן כהן (התנועה לזכויות האזרח ולשלום):

אדוני היושב-ראש, חבר הכנסת דן תיכון, סגן יושב-ראש הכנסת, זה באמת מגוחך שראש הממשלה ינאם קודם בחוץ-לארץ על תהליך השלום, לפני שהוא בא לכנסת.

דן תיכון (הליכוד):

היו"ר ש' וייס:

חבר הכנסת דן תיכון, תרשה לי. חבר הכנסת רן כהן, הצעה לסדר היא סוג של פריבילגיה, אומנם מעוגנת בתקנון, והדברים צריכים להיות בדיוק לפי הטקסט שהוגש ליושב-ראש.

רן כהן (התנועה לזכויות האזרח ולשלום):

עוד לא התחלתי.

אדוני היושב-ראש, הממשלה החליטה אתמול ברוב דעות להיענות להזמנת הנשיאים בוש וגורבצ'וב ולאשר השתתפותה של ישראל בוועידת השלום במדריד, שתיפתח ב-30 בחודש זה.

זהו מהלך מדיני אדיר, נדיר בייחודו, המעורר תקווה מוחשית שישאל מעכשיו לא תהיה כישראל עד עכשיו, וכי יהיה סיום להיסטוריה טרגית של מלחמות, טרור והתנגשויות, שהפילו קורבנות נוראים בנפש, ורק אתמול בכוקר הפילו חללים בחיילינו מחטיבת "גולני".

אדוני היושב-ראש, עידן של שלום עומד אולי בפתח, והממשלה מבטלת ומנטרלת את הכנסת, אינה מתייצבת לדווח לה, ואפילו אינה מבקשת גיבוי להחלטתה להתייצב למהלך השלום. לא ברור לי, האם יש בהתנהגות זו יותר כיווץ של הכנסת או יותר ספק באמינות כוונותיה של הממשלה להוליכנו לשלום. עובדה היא, שסוף-סוף נתקבלה בממשלה החלטה מבורכת, המשקפת את עמדתו של הרוב השפוי בעם המצפה לשלום, מול מיעוט מתנחלים חאבי קרקעות ומתעבי שלום וביטחון ממשיים. הממשלה, המובסת תדיר בהצבעות, בורחת ומתחמקת דווקא כאשר מובטח לה רוב של לפחות 110 חברי כנסת התומכים בהשתתפות בוועידת השלום.

אשר על כן, אבקש לשנות את סדר הדיונים של השבוע ולקיים ביוזמת נשיאות הכנסת דיון על המהלך המדיני, ולהעמיד את הממשלה בפני עובדה מוגמרת, שעליה, על הממשלה, לבוא ולהשתתף עמנו כאן בדיון, אם אין היא עצמה מוצאת לנכון לזיום את הדיון המבוקש.

היו"ר ש' וייס:

תודה רבה לחבר הכנסת רן כהן. הצעה לסדר לחבר הכנסת אלי דיין.

אלי דיין (העבודה):

אדוני היושב-ראש, רבותי חברי הכנסת, בשבוע זה קיבלה ממשלת ישראל החלטה גורלית, החלטה רבת חשיבות לאומית.

חברי הכנסת, בהתייחס לארבע ההצעות לסדר של חברי הכנסת חגי מירום, רן כהן, אלי דיין וצחי הנגבי, אני מבקש למסור לכם, שהנשיאות קיימה היום דיון בנושא. ראש הממשלה היה חייב לצאת היום לפרלמנט האירופי, מכיוון שהנאום הזה נקבע לפני שהיה הסידור הקלנדרי המדויק של היענות הממשלה לוועידת השלום.

עמיר פרץ (העבודה):
שר החוץ בארץ?

היו"ר ש' וייס:
יש לי תשובה עבורכם.

מוחמד נפאע (החזית הדמוקרטית לשלום ולשוויון):

שרה דורון (הליכוד):

היו"ר ש' וייס:

חברת הכנסת שרה דורון, יש לי תשובה, שאני חושב שתספק אתכם. אין להעלות על הדעת שהוא יבטל הופעה חשובה כל כך בפרלמנט האירופי. אתם יודעים איזו חשיבות יש למוסד הזה.

ביום רביעי יהיה כאן דיון. יש לנו מספר רב של הצעות לסדר-היום בעניין זה.

קריאה:

היו"ר ש' וייס:

אין לנו תשובה, הממשלה תחליט על כך. דיון בנושא החשוב הזה יתקיים כאן. כאשר יתקיים הדיון, תהיה בוודאי תשובה של הממשלה מפי אחד השרים.

חגי מירום (העבודה):
מפי יובל נאמן.

היו"ר ש' וייס:
אני אינני יודע מי.

דוד צוקר (התנועה לזכויות האזרח ולשלום):

היו"ר ש' וייס:
חבר הכנסת צוקר.

אני משער, שכגודל המאורע כך גם תהיה התייחסות הממשלה לכנסת באותו עניין. הדיון יהיה ביום רביעי. אני משער שיופיע כאן או ראש הממשלה או אחד השרים הבכירים ביותר לעניין זה.

אני מודה לכם על ההצעות. הדיון יתקיים ביום רביעי.

היו"ר ש' וייס:

חבר הכנסת הנגבי.

צחי הנגבי (הליכוד):

הממשלה הובילה את המדינה למשא-ומתן לשלום — —

קריאות:

— — —

היו"ר ש' וייס:

תפסיקו, אז גם אני אפסיק אותו.

צחי הנגבי (הליכוד):

— — ומשום כך אין שום סיבה להיענות לאותו פרץ של תסכול, שמלווה אתכם — —

היו"ר ש' וייס:

חבר הכנסת הנגבי.

צחי הנגבי (הליכוד):

— — כאשר אנחנו מובילים הלאה ואתם אינכם שותפים לכך.

היו"ר ש' וייס:

חבר הכנסת הנגבי.

צחי הנגבי (הליכוד):

אנחנו לא מתעלמים מן הפרלמנט, אנחנו מתעלמים מהאופוזיציה, וננהל את המשא-ומתן לשלום בהצלחה, ובלעדיכם.

עמיר פרץ (העבודה):

מה זה? זה זלזול בכנסת.

רן כהן (התנועה לזכויות האזרח ולשלום):

— — —

עמיר פרץ (העבודה):

זה ניצול לרעה.

היו"ר ש' וייס:

זה לא הניצול הראשון לרעה, ואני מעיר לו, אל תדאג. חבר הכנסת הנגבי, אתה יודע שהכלל הוא, שזה בדיוק על-פי הטקסט — הטקסט לא היה בידי — ואין להוסיף טקסט. אני מבקש — להבא להיות דבקים בדיוק בטקסט. זה הכלל, ואני מבקש להקפיד עליו.

חברי הכנסת, בהתייחס לארבע הצעות לסדר של חברי הכנסת — — —

חסיין פארס (מפלגת הפועלים המאוחדת):

— — —

היו"ר ש' וייס:

חבר הכנסת חסיין פארס, אני מודה לך על העזרה, אבל יש לי דווקא תשובה אחרת, להפתעתך.

ג. שאלות ותשובות

היו"ר ש' וייס:

במוסף "הארץ" מיום 12 ביולי 1991 נכתב, כי "עד עכשיו הצליח יפת למשוך כבר את רוב כספי הפיצויים (4.4 מיליון דולר)".

ברצוני לשאול:

1. האם היריעה הנ"ל נכונה?

חברי הכנסת, אנחנו עוברים עכשיו לסדר-היום. אני מזמין עכשיו את סגן שר האוצר, אדוני סגן שר האוצר, תואיל בטובך לעלות אלינו לדוכן להשיב על שלוש שאלות.

4007. כספי הפיצויים של ארנסט יפת

חבר הכנסת א' פורז שאל את שר האוצר ביום י"ב באב התשנ"א (23 ביולי 1991):

2. לכמה מגרשים ניתנו פטורים והנחות בהתאם לאמור בסעיף 79 לחוק התכנון והבנייה, התשכ"ה — 1965, ובאיזה היקף כספי?

3. בכמה תיקים ננקטו פעולות גבייה אקטיביות, כגון הטלת עיקולים?

סגן שר האוצר י' עזרן:

1. בשנת 1990 הסתכמה הגבייה ממס רכוש בסכום כולל של 284,142,000 שקל — עלייה ריאלית של 22% בהשוואה לשנת 1989.

2. בשנת 1990 ניתנו 10 הקלות בהתאם לאמור בסעיף 79 לחוק התכנון והבנייה, התשכ"ה — 1965, בהיקף של 40,000 ש"ח. כידוע, החוק הזה אומר, שיש לשר האוצר סמכות לתת פטור כשיש הקפאה של ייעוד הקרקע או שינוי בתוכנית המתאר.

3. בשנת 1990 ביצעו משרדי מס רכוש 180,000 פעולות איכפה והוצאה לפועל.

היו"ר ש' וייס:

רשות לשאלה נוספת לחבר הכנסת אברהם פורז.

אברהם פורז (תנועת המרכז — שינוי):

אדוני סגן השר, אתה בוודאי שם לב לאיזה דבר תמוה, שרק 10 תיקים קיבלו פטור, בשעה שאנחנו יודעים שיש מגרשים רבים מאוד שלא ניתן לבנות עליהם. והסיבה היא שבהתאם למצב הנוכחי, רק אם יש תנאים לפי סעיף מסוים בחוק התכנון והבנייה יש פטור ממס רכוש, אבל בנסיבות אחרות שאי אפשר לבנות על המגרש — יש חוכת תשלום מס רכוש, דבר המהווה אפליה בלתי סבירה.

האם אתם שוקלים אפשרות לפטור לחלוטין ממס רכוש את מי שרוצה לבנות על מגרשו, אך בגלל מחדלים או פעולות של השלטון אינו מסוגל? — שהרי אנחנו יודעים, שרק על מגרשים יש מס רכוש ועל מבנים אין.

היו"ר ש' וייס:

בבקשה, אדוני סגן השר.

סגן שר האוצר י' עזרן:

חבר הכנסת פורז, אתה מוכר לי וידוע כאן כחבר כנסת פורה מאוד, בלי עין רעה, בנושא החקיקה. ובכן, אני מציע לך להגיש הצעה לשינוי, והרי אתה בא מתנועת "שינוי". אולי הצעתך תתקבל, כפי שזה הלך לך כל הזמן.

אברהם פורז (תנועת המרכז — שינוי):

הגשתי.

סגן שר האוצר י' עזרן:

הגשתי, אז תדאג לגייס את הרוב הדרוש.

בכל אופן, במסגרת התקנות של היום לא ניתן לפטור אלא בשני המקרים הספציפיים, ולצדדי לא עוד. כל מי שעומד בקריטריון הזה ובמסגרת, קיבל כדת וכדין. לא האוצר ולא מס רכוש מפלים אותו, חלילה, אלא החקיקה היא שלא מאפשרת.

היו"ר ש' וייס:

תודה רבה. אני מקווה שבחקיקה הזאת, תהיה לך, חבר הכנסת פורז, הצלחה רבה יותר מאשר בחוק בקשר לייחודיים.

4019. מכס על תרומה לעולים

חבר הכנסת ע' פרץ שאל את שר האוצר ביום י"ד באב התשנ"א (25 ביולי 1991):

2. האם נכון הדבר, שהכספים שמשך הועברו לחוץ-לארץ (שכן מר יפת חי כיום בחוץ-לארץ)? אם כן — איך יכול היה מר יפת להעביר סכום כה גדול לחוץ-לארץ בשעה שהוראות הפיקוח על מטבע-חוץ מגבילות את הסכומים שיכול אזורי ישראלי להעביר לחוץ-לארץ?

סגן שר האוצר י' עזרן:

1. כספי הפיצויים שקיבל מר יפת הועברו בשקלים לחשבונותיו בארץ, ולא לחשבונות כלשהם בחוץ-לארץ. כבירור שנערך עם העיתונאי המצוטט בשאילתא התברר, שהעיתונאי התייחס בכתבתו לסכומים שקיבל מר יפת בישראל, ואין לו ידיעה על העברת סכומים כלשהם לחוץ-לארץ, ואם זה הועבר — זה על אחריות מי שהעביר לו את זה.

2. תושב ישראל הנמצא בחוץ-לארץ רשאי לשלם את הוצאות שהייתו שם מהמקורות הבאים: א. מט"ח שהוציא כדין במסגרת הקצבה לנסיעות לחוץ-לארץ; ב. תשלום מראש לספקי שירותים בחוץ-לארץ לפני צאתו מישראל, או תשלום כנגד מסמכים לאחר חזרתו לישראל; ג. הכנסות שיש לו מפעילות בחוץ-לארץ בעת שהייתו שם, אשר לא היתה לו זכות לתובען בהיותו בישראל. אזורי ישראל אשר מקום מושבו מחוץ לישראל רשאי לקבל מישראל פנסיה או גמלה המשתלמת על-פי דין או על-פי הסכם קיבוצי, וכן תגמולים המתקבלים על-פי חוקים מסוימים, כגון תגמולי ביטוח לאומי, חוק הנכים ועוד.

לא ידוע לנו על העברות כספים לחוץ-לארץ על-ידי מר יפת מתוך חשבונותיו השקליים מעבר להעברות כספיות שהוא רשאי לבצע על-פי הזכויות המפורטות בתשובה מס' 2 דלעיל.

היו"ר ש' וייס:

רשות לשאלה נוספת לחבר הכנסת אברהם פורז.

אברהם פורז (תנועת המרכז — שינוי):

אדוני סגן השר, התשובה היא שבעצם הידיעה בעיתון מוטעית והכסף בארץ, ומר יפת לא הוציא לחוץ-לארץ 4.4 מיליוני דולר, כפי שנאמר בכתבה. האם אני מבין נכון מדברך?

סגן שר האוצר י' עזרן:

זה לא מדויק, איך אני אדע אם הכסף שלו כאן או בחוץ-לארץ?

אברהם פורז (תנועת המרכז — שינוי):

— — —

היו"ר ש' וייס:

לא מתווכחים בזמן שאילתא.

סגן שר האוצר י' עזרן:

נכון, למיטב ידיעתי ולפי הבירור שערכתי בצורה יסודית מאוד, שילמנו אך ורק בשקלים. זאת אומרת, המוסדות הפיננסיים האחרים בארץ, המוסמכים לכך, שילמו אך ורק בשקלים, וגם לא העבירו את החשבון שלו בשקלים מחוץ למסגרת החוקית הקיימת והמקובלת לפי כל הנהלים. אם הוא דאג לכך עם מסגרת אחרת, זה לא עניין שלי.

4008. מס רכוש על מגרשים

חבר הכנסת א' פורז שאל את שר האוצר ביום י"ב באב התשנ"א (23 ביולי 1991):

ברצוני לשאול:

1. מה היה היקף ההכנסות ממס רכוש על מגרשים בשנת 1990?

— שאלות ותשובות; הבטחת הכלים הדרושים לחיזוקה של ירושלים; חיזוק ירושלים מבחינה ביטחונית, כלכלית וחברתית —

הבאת הטובין, כפי שבא לידי ביטוי בכתבה המתפרסמת, אוכל רק לציין, כי שוחררו בבית-המכס לוד משלוחי תרומות גם עבור עולים מאתיופיה, תוך תשלום המסים כנדרש בחוק.

היו"ר ש' וייס:

תודה רבה. שאלה נוספת — בבקשה, חבר הכנסת עמיר פרץ.

עמיר פרץ (העבודה):

אדוני סגן השר, אני יודע שלעיתים תרומה של בגדים או תרומה אחרת מהווה נטל על המוסדות יותר מאיזו הקלה שהיא כטיפול בעולים, בוודאי בהיקפי עלייה כאלה.

כבוד סגן השר, כדאי שתביא בחשבון, שמדובר בעלייה בהיקפים שלא ידענו מעולם. מדובר בעלייה שצריכה לגייס את כל העם היהודי בכל העולם, ולפעמים יש אנשים, שכל יכולתם היא תרומה מהמעט שיש להם. על-מנת לתת תחושה, שכל העם היהודי בכל רחבי העולם נרתם למאמץ הזה לעלייה, על-מנת לתת לכל אחד את התחושה שהוא שותף, אני חושב שמן הדין שהאוצר יזום איזה תיקון בחקיקה לטיפול בשעה המיוחדת הזאת.

היו"ר ש' וייס:

תודה רבה. אדוני סגן השר, בבקשה.

סגן שר האוצר י' עזרן:

הבקשה שלך לגיטימית, היא טובה, היא אנושית, היא יעילה. אני אעביר אותה הלאה. זה מה שאני יכול לומר.

היו"ר ש' וייס:

אני מודה לסגן השר. תודה רבה.

ד. הבטחת הכלים הדרושים לחיזוקה של ירושלים;

חיזוק ירושלים מבחינה ביטחונית, כלכלית וחברתית*

היו"ר ש' וייס:

סיכום הדיון בנושא ירושלים נקבע, במקרה או שלא במקרה, למחרת החלטת ההיסטורית ואולי הגורלית של ממשלת ישראל להשיב בחיוב על ההזמנה להשתתף בוועידה האזורית, אשר תתקיים בסוף החודש במרדכי שבספרד, על-פי הזמנה שהוגשה לראש הממשלה על-ידי שרי החוץ של ארצות-הברית וברית-המועצות ביום שישי האחרון.

ברצוני להזכיר לאותם חברי הכנסת אשר בדיון על ירושלים גלשו, כרגיל, לנושאים מדיניים, תוך ביקורת על הממשלה ותפקודה או אי-תפקודה בנושא השלום, וקבעו מראש שישראל לא תשיב בחיוב על ההזמנה ותחפז אמתלות וסיבות להתחמקות; גם בחלק ממאמרי הביקורת הרבים בעיתונות שלנו קבעו חלק מהם מראש, כי לא ימצא רוב בממשלה הליכוד להליכה לוועידה בתנאים הקיימים, והבחירות יוקדמו כדי להתחמק מהשתתפותנו. מי שהקשיב אתמול לדיון המעניין, המעמיק, הרציני והאחראי כישיבת הממשלה בנושא התשובה על ההזמנה למדריך נוכח לדעת, כי הממשלה בהרכבה הקיים מסוגלת להוביל אותנו לשלום, והכוונה כמובן לשלום אמת, כי אין שלום לחצאין. שלום המלווה בטור, ברצת יהודים ובפגיעות בחיילי צה"ל איננו שלום.

אתמול, אדוני היושב-ראש, ביום שבו החליטה הממשלה להיענות להזמנת ארצות-הברית וברית-המועצות לוועידת-

מפרסומים נודע לי, כי מטען גדול של בגדים, שנתרמו למען יהודי אתיופיה, אינו משוחרר ממחסני המכס בנמל-התעופה בן-גוריון מאחר שהמכס דורש תשלום בעבור שחרורו.

ברצוני לשאול:

1. האם ידועה הבעיה לכבוד השר?

2. מדוע נדרש תשלום מכס בעבור מטען שנתרם למען יהודי אתיופיה?

3. מי נדרש לשלם תשלום זה, התורמים או מי שצריך לקבל לידי את המטען?

4. האם ישוחרר המטען בקרוב?

סגן שר האוצר י' עזרן:

1. למדינה הגיעו עשרות מטעני תרומות לעולים מברית-המועצות, מאתיופיה וממקומות אחרים.

2. חוק המכס, הבלו ומס הקנייה (ביטול פטור מיוחד), התשי"ז-1957, קובע, בין היתר, כי "אין מתקנים תקנה המעניקה פטור מיוחד", מסיבה זו לא ניתן היה לפטור את היבוא הנדון.

המסים החלים על בגדים משומשים הם: 2% מס שלום-הגליל, מכס של 8 אגורות לקילוגרם ו-18% מס ערך מוסף.

3. בהתאם לפקודת המכס, המשלם יכול להיות היבואן או כל אדם אחר אשר נדבר לבו.

4. בהעדר פרטים מדויקים, כגון מספר שטר מטען, תאריך

חברי הכנסת, אנחנו עוברים עכשיו לסיכום הדיון בנושא: הבטחת הכלים הדרושים לחיזוקה של ירושלים — של חבר הכנסת אריאל ויינשטיין; חיזוק ירושלים מבחינה ביטחונית, כלכלית וחברתית — של חבר הכנסת עמנואל זיסמן. את הדיון יסכם סגן השר לענייני ירושלים, חבר הכנסת אברהם ורדיגר, כבודו, בבקשה, סגן השר.

סגן השר לענייני ירושלים א' ורדיגר:

אדוני היושב-ראש, כנסת נכבדה, הנני מתכבד לסכם את הדיון שהתקיים כמליאה לפני שבוע, בהתאם להחלטת הבית לקיים דיון כמליאה בשתי הצעות לסדר-היום אשר הועלו בכנסת על-ידי חברי הכנסת עמנואל זיסמן ואריאל ויינשטיין, בנושא הבטחת הכלים הדרושים לחיזוקה של ירושלים מבחינה ביטחונית, כלכלית וחברתית.

אני מודה לכל המשתתפים בדיון, ראשית על עצם ההשתתפות וכן על הוויכוח הענייני סביב בעיותיה האמיתיות של ירושלים.

על אף חילוקי הדעות, הוויכוח היה מכובד, וניכרת היתה כפי הדוברים הדאגה לירושלים כבירת ישראל המאוחדת והשלמה, דאגה לבעיותיה מבחינה מדינית, חברתית, קליטת עלייה, תעסוקה, פיתוחה של ירושלים, בנייתה ועוד.

* "דברי הכנסת", חוב' ב' עמ' 174.

ואם באבטלה מדובר, עלי לציין את הקשיים בקליטת העולים החדשים שזה מקרוב באו. כפי שצינו כמה חברי כנסת בדבריהם, ואני שותף לדאגתם, לא בעיית הדיור דווקא היא הבעיה הקריטית, אלא בעיית התעסוקה.

משרדנו הציב לעצמו, בין השאר, אבל בעיקר, יעדים בתחום הכלכלי, ואנו פועלים יחד עם משרדי הממשלה, הרשות לפיתוח ירושלים, עיריית ירושלים, התאחדות התעשיינים ואחרים להרחבה ולהגדלה של ההשקעות בתחומים שונים בעיר. התמקדנו בשלוש קטגוריות אשר היו עבורנו מעין מסגרת קונצפטואלית לפירוט פרויקטים שאותם נשאף להגדיר, לבנות ולקדם בתחומי ירושלים: א. מערכת תמריצים כלכליים ומתן העדפות להשקעות בירושלים; ב. פתרונות תעסוקה לקליטת העלייה; ג. קידום השקעות.

כפי שכבר הודעתי לבית בעבר, בתחום התמריצים הכלכליים קודמו הנושאים הבאים: חודש פורום ועדת השרים לענייני ירושלים. כיוזמתנו נתקבלו החלטות על הענקת מעמד כללי של אזור פיתוח א' לאזור התעשייה עטרות ואזור פיתוח א' לירושלים כולה להשקעות במחקר ופיתוח ותעשייה מתוחכמת.

המשרד יוזם גיוס משאבים, באמצעות הרשות לפיתוח ירושלים, להשקעה בתשתית ולפיתוח אזורי התעשייה.

בתחום פתרונות התעסוקה לקליטת העלייה, נושא אשר נמצא בענייני בראש סדר העדיפויות, אנו מנסים להציג קונצפציה של הקמת חממות מחקר ופיתוח לשם קליטת עולים מדענים והעסקתם, וזה ללא תוספת מיוחדת של משאבים. ביקשנו מהאוצר לרשות תוכנית זו את סכום דמי האבטלה אשר המדינה משלמת לעולים המובטלים והמתוסכלים, מתוך הנחה שדמי אבטלה מכסים 40%–50% מהשכר המקובל כמשק. באנו בדברים גם עם גופים יהודיים רבי-עוצמה מחוץ לארץ, אשר בודקים את האפשרויות להירתם לנושא ולהשתתף יחד עמנו במאמץ להשלמת השכר לרמה המקובלת במשק הישראלי.

חנן פורת (המפלגה הדתית הלאומית):

איפה עומד בפועל מה שסיפרת עד עכשיו? האם האוצר נתן את הסכמתו לכך?

סגן השר לענייני ירושלים א' ורדיגר:

כבר אמרתי שיש לנו בעיות עם האוצר. לצערי, זה עדיין נמצא במשא-ומתן. הנושא עוד בדיון. על כך התרעמתי והתלוננתי בראשית דברי.

אנו עומדים בקשר עם "בית-הספר הגבוה לטכנולוגיה ירושלים", וכן עם רשת "אורט" ו"מכללת הדסה", ומבררים אפשרויות של העמדת הציוד והמעבדות לשימוש צוותי מחקר ופיתוח בשעות הערב ובלילה. כמו-כן, אנו עומדים בקשר בנושא זה עם בתי-החולים "הדסה" ו"שערי צדק", ואם נצליח בתוכניתנו יהיה זה, אם ירצה השם, פתרון נאה, חלקי כמו-כן, לקליטת עולים מדענים, מהנדסים, טכנאים, עולים מברית-המועצות, גם רופאים, אשר הגיעו לירושלים ומעוניינים להיקלט בה.

כמו-כן אנו פועלים בתוכניות שונות של פינוי שטחים יקרים בתוך העיר המוחזקים על-ידי גורמי ביטחון, כמו מחנה-שלול ואחרים, לטובת כלכלת העיר, ולשם כך פועל צוות של באי-כוח משרדי הבריחון, האוצר, המשרתת, עיריית ירושלים, הרשות לפיתוח ירושלים ועוד, בראשות מנכ"ל משרדנו, והנושא נמצא בשלב מתקדם.

מדריד, נהרגו בדרום-לבנון, בירי אנשי בליעל, כנופיית רוצחים מ"חיזב-אללה", שלושה חיילי צה"ל, השם ייקום דמם, ושני אחרים נפצעו, אחד אנושות. אנו שולחים מכאן את תנחומינו למשפחות השכולות, ורפואה מהירה לפצועים.

כך דרכה של ישראל השואפת לשלום, כאשר מסכיבה מדינות עוינות ומתוכן יוצאות כנופיות רצחניות המקבלות את תמיכתן המוסרית והכספית מארצות ערב שונות, וכל זה לא מונע מישראל לשאוף לשלום. הבה נקווה, שבעזרת השם המפגשים פנים-אל-פנים עם ראשי מדינות האזור, אלה אשר יסכימו לשבת עמנו למשא-ומתן ליד שולחן הדיונים, מפגשים אלה יניבו פירות, ובמאמץ וברצון טוב נגיע לשלום אמת, וישראל ישכון לבטח בארצו המובטחת על-ידי השם יתברך.

אדוני היושב-ראש, חברי הכנסת, בדיון לפני שבוע הועלה מכלול בעיותיה של ירושלים, חלק מחברי הכנסת דיברו בדיון על הצורך באחדות. כולנו מעוניינים בשקט, ברגיעה ובאחדות בעיר שלנו. אני מצטער, כמו אחרים, על כל חריגה בנושא זה. אבל, אם הכוונה למחאה של הכואבים על חילולי שבת, כאשר יהודים הכואבים את חילולה של שבת בחוצות העיר יוצאים כרשיון, בהיתר המשטרה, למחות נגד תחבורה בקרבת שכונות מגוריהם — זה בענין דמוקרטי ולגיטימי. כמו-כן כל זמן שאין זה קשור, חלילה, באלימות, כי זריקת אבנים גם היא חילול שבת. אבל האלימות איננה נחלת צד אחד, ויש למנוע זאת בתוקף.

חברי כנסת אחדים הזכירו את ההתנחלות ככפר-השילוח, בעיר-דוד בירושלים. כידוע, נמצא הנושא על שולחנו של היועץ המשפטי לממשלה, והוא ייתן בוודאי את החלטתו בימים אלה.

חברי הכנסת, בדיון במליאה הועלו בעיותיה של ירושלים בכל המישורים כמעט. אבל מה שצריך להדאג את כולנו הוא העובדה, כי קיימים בירושלים אזורים שרגל יהודים נמנעת מלדרוך בהם, הגישה לעיר המזרחית, ובתוך סמטאותיה, היא בסכנה; הדרך להרהיזות ולמקומות בעייתיים נוספים היא מסוכנת, וגם בתוככי העיר לא תמיד מרגישים ביטחון.

בשעה זו ממש מוקמת בשכונת בקעה אנדרטה לזכר שלושת הנרצחים בשכונה לפני שנה, השם ייקום דמם. כך אי-אפשר לחיות בכירתה של ישראל. זה לא קיים אצל שום אומה ולשון, ולא ייתכן שדווקא בירושלים לא נרגיש את עצמנו בטוחים.

משרתת ירושלים, אשר במשך השנה האחרונה חיזקה את מעמדה בתוככי ירושלים, פועלת יפה, עושה את מלאכתה הקשה בתנאים קשים, אבל צר לי לקבוע, שלא מצאנו אזור קשבת באוצר לצורך בהקצבת משאבים נוספים לחיזוקה הביטחוני של ירושלים. עיריית ירושלים, הנאנקת למשאבים ולתקציבים, דורשת תוספת תקציב שהובטחה לה לצורכי תאורה במקומות מסוכנים ורגישים בעיר העתיקה, בתפר שבין החלק המערבי למזרחי, להתקנת מדרכות וכבישי גישה בטוחים יותר באזורים אלה ובמקומות המועדים לפורענויות, כמו-כן, לשמירה ליד בתי-הספר, תלמודי-התורה וגני-הילדים הרבים המפוזרים בעיר כולה, ואין עונה ואין מקשיב.

נושא התעסוקה הוא אחד הנושאים המדאיגים אותנו. כמה מפעלים רציניים נסגרו, או עומדים להיסגר ועובדיהם ייזרקו לרחוב. מעניין שבלבך זה מדובר דווקא במפעלים השייכים לקונצרנים הגדולים "כור" ו"כלל". אנו עומדים בקשר עם מועצת פועלי ירושלים וכן עם בעלי המפעלים בחיפוש דרכים למנוע את סגירתם.

הי"ר ש' וייס:
חבר הכנסת זיסמן, הנאום הזה הוא סיכום להצעות שלכם.
עמנואל זיסמן (העבודה):
זה סיכום של סגן השר, לא של ההצעות שלנו.

הי"ר ש' וייס:
אני יודע. אבל אני מבקש את תשומת-לבכם.
עמנואל זיסמן (העבודה):
מצב התשתית הפיסית מקופח רק בחלק אחד של העיר.

סגן השר לענייני ירושלים א' ורדיגר:
אני מדבר על כל העיר. ואני אפילו רוצה להזכיר לך, חבר הכנסת זיסמן, את רצון כולנו להגיע ל-800,000 נפש יהודים, כפי שאמרת, עד סוף שנת 2000.

ועדיין לא נגענו, אדוני היושב-ראש, בבעיות התיירות, תיירות חוץ ותיירות פנים, ובכלל זה בחזוקה של המודעות לך שירושלים היא בירת ישראל, האהובה על הכול.

ברוך השם, אנו מברכים על הקונסנסוס הלאומי המלא והמושלם בנושא ירושלים ומעמדה המיוחד בקרב העם היושב בציון ויהדות הגולה, ירושלים עיר הקודש. גם בימים אלה אנו עדים למאבק על עתידה של ירושלים. אומות העולם עדיין לא השלימו עם העובדה שירושלים שייכת לעם ישראל והיא בירת ישראל, בלעדית, כמוכן, תוך כיבוד כל חלקי האוכלוסייה בעיר, מוסלמים ונוצרים כאחד. לגבינו אין בכך ויכוח ואין ויתורים, וזהו האל"ף-בית" בכל משא-ומתן עתידי על גבולותיה של ישראל, ולא בכדי התעקשה ממשלת ישראל בכל הדיונים המוקדמים עם האמריקנים והצליחה לדרוש על הסף את הטיעונים והתביעות בדבר שיתוף ערבי ירושלמי במשלחת פלשתינית-יירדנית משותפת — נאבקה ויכלה.

אדוני היושב-ראש, חברי הכנסת, הלוכי הגדול והמכובד של חברי הכנסת הירושלמים יכול, ללא ספק, לסייע לנו רבות בדרישותינו, בוויכוח ובדיונים עם המשרדים הנוגעים בדבר להגדלת המשאבים, לתיקון הקיפוח בנושאים שונים, וליחס מיוחד לעיר הזאת, בירתה של ישראל, גם מבחינת חוק-יסוד: ירושלים בירת ישראל, אשר מטרתו לגרום ליחס מיוחד לבירתנו בכל המישורים. אני תפילה, כי אומנם נזכה לשלום אמיתי, לבניין ירושלים. תיכנה ירושלים ופרזות תשב ירושלים מרוב אדם, בשלום ובמנוחה.

הי"ר ש' וייס:
אני מודה לסגן השר לענייני ירושלים, חבר הכנסת אברהם ורדיגר, על דברי הסיכום.

בדרך כלל מקובל לזכור נושאים כאלה בהצעות סיכום. אני מבין שחברי הכנסת אריאל ויינשטיין ועמנואל זיסמן עוד לא גיבשו הצעה משותפת. נשלח אותם לוועידת-מדריד, אולי שם יגיעו להסדר. אנחנו נמתין, וכאשר תגיבו הצעה — נביא אותה להצבעה במליאה.

אריאל ויינשטיין (הליכוד):
אנחנו מתחייבים להגיע לסיכום לפני ועידת-מדריד.

הי"ר ש' וייס:
תעשו תחרות, נראה מי ינצח. תודה רבה.

זימנו שיתוף פעולה כלכלי בין חברות כלכליות ביפן למפעלי תעשייה בירושלים, לשם הרחבת התשתית הכלכלית. אירחנו משלחות מיפן, ואנו עומדים לארח בקרוב משלחת כלכלית חשובה מאוד לשם הרחבת הקשרים והעמקתם.

אנו מודעים לכך שהעבודה רבה והדרך ארוכה, אבל אנו מחויבים לבדוק כל אפיק, ואני מאמין שבעזרת השם יש עתיד כלכלי לירושלים.

שיתוף הפעולה בין משרדנו לבין עיריית ירושלים הוא מלא. אני, כפי שכבר ציינתי בדבריי ככנסת לא אחת, מכבד את פועלי הרבים של ראש העירייה, אף שלא תמיד אני מקבל את סגנון דיבורו והתבטאויותיו כלפי הציבור החרדי, ואני מקווה להמשך עבודה משותפת ולכיבוד הדדי לטובת העיר ולרווחת תושביה.

חברי הכנסת, בשכונותיה הוותיקות של ירושלים שוררת עזובה. מערכות הביוב, המים, מדרכות וכבישים זקוקים לחידוש ולשיפוץ. הנושא כרוך בהשקעת כספים רבים. אנו משתתפים בפתרון בעיות אלה בשיתוף עם העירייה והרשות לפיתוח ירושלים וכל הגורמים העוסקים בכך, ויש לציין שחלה התקדמות בתכנון בנושאים אלה.

מצב קשה מאוד שורר מבחינת מבני-יד, בתי-כנסת ומקוואות טהרה בשכונות החדשות בעיר. האוכלוסייה ברובה חרדית, דתית, מסורתית, והיא משועתת למקומות תפילה ולמקוואות. המינהלת למבני-יד, הפועלת שנים, עשתה רבות בשכונות החדשות, ובתנאים קשים נבנו בתי-כנסת והוקמו מקוואות, אבל בזה אין די. מה שמדאיג הוא, שבתקופה האחרונה יש חשש שהמינהלת, עקב מגבלות תקציביות, תפסיק להתקיים. העברת התקציבים אשר נעשתה בעבר על-ידי משרדי הממשלה השונים כמעט הופסקה, הפעולה נעצרה, וזה בהחלט מצב בלתי נסבל. על הממשלה ועל הגורמים העירוניים למצוא את המשאבים הדרושים להמשך פעילותה. אנו מצדנו פועלים להמשך קיומה של המינהלת, ומקווים שגם הבעיה הזאת תיפתר, ולו חלקית.

אדוני היושב-ראש, חברי הכנסת, כמה חברי כנסת התלוננו על אפליה מצד משרדי הממשלה בתקציב עיריית ירושלים. מענק הבירה המוענק מדי שנה, בהתאם לחוק-יסוד: ירושלים, אינו מספיק. ירושלים מקופחת לעומת תל-אביב וחיפה, ערים גדולות בסדר גודל של ירושלים; השתתפות הממשלה בתקציבים ייעודיים בתל-אביב היא 95 מיליון, בירושלים 93 מיליון, כאשר אוכלוסיית ירושלים גדולה ב-200,000 נפש מאוכלוסיית תל-אביב, וזה לא ייתכן.

ירושלים נאבקה בכמה מישורים, מה שאין כן תל-אביב וחיפה. המצב הביטחוני, הרכב האוכלוסייה, ההכנסה לנפש לעומת ערים אחרות, המיסוי והכנסותיו, ההוצאות בחשתי המיושנת, מאות מוסדות חינוך על כל סוגיהם, ועוד ועוד.

לצערי, אין אוזן קשבת די לבעיותיה של ירושלים. אנו מנסים לשנות את המצב, והתהליך אינו קל. לא אגע כעת בבעיות כגון הרחבת גבולותיה של ירושלים, כדי שתוכל לקלוט — — —

ה. הצעה לסדר-היום

סידורי העלאת עולים מברית-המועצות לישראל

אדוני השר, אי-אפשר להתעלם ממה שקרה באזורנו בשבוע שעבר בנושא היחסים עם רוסיה. הייתי מעוניין לדעת כיצד נערך משרדך לחידוש הקשרים, והאם תהיה לכך השלכה על הטיסות. שמא מכאן ואילך נראה גם תירות ישראלית — רוסית. אודה לך אם תוכל להתייחס לנושא.

לסיום, אדוני השר, מעבר לבקשה לשמוע ממך דברים ברורים בנושא הטיסות ולבקש ממך שתעשה כל מאמץ שלא נתבזה, אני רוצה, ברשותך וברשות היושב-ראש, לנגוע בנקודה נוספת. אני יודע שיש פסקי הלכה לגבי טיסות בשבת וכל הקשור לפיקוח-נפש. ובכל זאת, יש לי תחושה, אינני יודע אם התחושה נכונה או לא נכונה, אשמח לשמוע את תגובתך; יש לי תחושה קשה, שאין די פיקוח על הפיקוח-נפש. אנא ממך, תצא הנחיה ברורה שלא לחלל את השבת, אלא אך ורק אם יהיו, וספק אם יהיו, מקרים של פיקוח-נפש. כיום יהודי רוסיה אינם בגדר פיקוח-נפש. אנא, כל גיעו היהודים היקרים לארץ תוך חילול שבת.

אני מבקש להעלות את הנושא לדיון במליאה. תודה רבה.

היו"ר ש' וייס:

תודה לחבר הכנסת שלמה דיין. אדוני שר התחבורה, בבקשה.

שר התחבורה מ' קצב:

אדוני היושב-ראש, חברי הכנסת, אני מודה לחבר הכנסת שלמה דיין על העלאת הנושא הזה על סדר-יומיה של הכנסת. תרשה לי להודות לך גם אישית על המלים החמות. חבר הכנסת שלמה דיין, אני מכתי נאום, אבל אני מעדיף להשיב לך במישרין על כל השאלות שהעלית כאן.

לדעתי, העלאת יהודי ברית-המועצות למדינת ישראל היא יעד שבקדושה. שום שיקול, לא מסחרי, לא כלכלי ולא שיקול אחר, ואפילו לא מדיני, לא יכול לעמוד מול הצורך הלאומי בהעלאת יהודים מברית-המועצות למדינת ישראל. נפתחו השערים, החלה עלייה גדולה משם, ומדינת ישראל צריכה בכל דרך, בזמן הקצר ביותר, לעשות מאמץ כדי להביא את יהודי ברית-המועצות לישראל.

כאשר הודיעו שלטונות ברית-המועצות שהם מסכימים לעליית יהודי ברית-המועצות לישראל, הם אמרו שהם מתנגדים לטיסות ישירות של עולים מברית-המועצות, והם מוכנים לעלייה לא-ישירה מברית-המועצות לישראל. בתנאי הזה אנחנו פעלנו בצורה הנמרצת ביותר, וזה היה מהכוחות הדוחפים הגדולים ביותר להגיע להסכמי תעופה עם ארצות מזרח-אירופה. עמד לפנינו השיקול הלאומי, ולכן הגענו להסכמי תעופה עם צ'כוסלובקיה, בולגריה, פולין, הונגריה ויוגוסלביה. היו גם שיקולים מדיניים וכלכליים בעלי חשיבות, אבל מעל לכול עמד השיקול הלאומי, שבאמצעות ארצות מזרח-אירופה כתחנות מעבר נוכל להעלות יהודים למדינת ישראל.

אולי בגלל המצב הפנימי בברית-המועצות, לא יכולנו לקבל מהשלטונות שם מדיניות ברורה בכל הנוגע לפיתוח יחסים עם מדינת ישראל. היה שלב, בדצמבר 1989, שחברת "אל על" חתמה על הסכם מסחרי עם חברת "אירופלוט". ההסכם הזה לא הגיע לידי מימוש, כיוון שהדרג המדיני בברית-המועצות מנע את אישור ההסכם. קיבלנו הבטחות

היו"ר ש' וייס:

חברי הכנסת, אנחנו עוברים לסעיף הבא בסדר-היום. אני מזמין עכשיו את חבר הכנסת שלמה דיין להצעה לסדר-היום מס' 5774 בנושא: סידורי העלאת עולים מברית-המועצות לישראל. בבקשה.

שלמה דיין (התאחדות הספרדים שומרי תורה):

אדוני היושב-ראש, חברי הכנסת, טיבה של הצעה לסדר-היום, בדרך כלל ומטבע הדברים, להתריע, לבקר, לזעוק בשער. אך אני מצהיר ומבהיר שאני בא לשבת. אני מודה ומתוודה, שלדידי כבוד ההשר, ידידי השר משה קצב, ראוי לכל השבחים. הממשלה הזאת נתכרחה בשר דומיננטי, אשר עושה את מלאכתו כאמת ובאמונה, ועושה מעל ומעבר למה שאפשר לצפות משר. באישיותו, בנועם דרכיו, בדיבורו וכיחסי עם עובדי משרדו, הוא הצליח להעלות את משרד התחבורה על דרך המלך, וכולם פועלים יחד תוך שיתוף פעולה מלא בכל הנושאים הקשורים למשרדו. על כך תבורך. הביקורת שבדברי כאן אינה על השר, אם כי ממנו אני רוצה לשמוע את התשובות.

העליתי את הנושא בעקבות המראות המבישים בכל הקשור לטיסות הישירות של העולים מרוסיה לישראל, וכל הפרסומים סביב הנושא, ונפתח בפרסום שהיה היום.

אדוני היושב-ראש, אדוני שר התחבורה, אני קורא היום ב"הארץ" — אני מצטט — כי "חברת התעופה של איש העסקים יעקב נמרודי לא קיבלה שום סמכויות מגופים מדיניים של הרפובליקה הרוסית לבצע טיסות ולנהל משא-ומתן". זהו ציטוט מדברי שר התחבורה הרוסי. העיתון מוסיף פרשנות, שמדובר למעשה בחסימת דרכה של חברת התעופה של נמרודי. עוד נאמר, כי בוריס יליצין תובע, כי הרפובליקה הרוסית היא זו שתבצע את הטיסות. אם יורשה לי להעיר, אני מבין אותך, מבחינתך, והוא כהחלט צודק מנקודת-ראות רוסית.

מורי ורבותי, את יעקב נמרודי אין אני מכיר אישית, אבל ידוע לי שהוא לא רק סוחר ואיש עסקים חובק ורועות עולם, אלא גם יהודי חם שלבו פתוח. גם אם במקרה זה הוא חשב וידע כי זה עסק רווחי, ואני לא בטוח שהוא צודק, המניע האמיתי למעשיו הוא לאומי, ציוני ויהודי.

למרות כל זאת אני מבקש לדעת מי ניהל את המגעים, מי מנהל ומי ניהל בעתיד את המגעים עם הרוסים. דומני שכבר התבזונו כיוזמות של אנשי עסקים, שחתמו על חוזים עם רוסים, והתברר שהכול היה כלא היה.

עם כל הכבוד לכל אנשי העסקים, לדעתי חייב נושא הטיסות להיות בסמכותה הבלעדית של הממשלה, ובמקרה הזה — של שר התחבורה.

אדוני השר, נסעת לרוסיה, נסיעה היסטורית, ואני שמח שלא נכנסת להיסטוריה כמי שנתקע בהפיכה אלא שבת בשלום. הטלוויזיה לא צילמה כי הרוסים לא אפשרו, ואולי הברכה תשרה בדבר הסמוי מן העין. הייתי מבקש מאוד שתעמוד מעל במה זו ותאמר לכנסת מה בדיוק נחתם, מי ראשי לבצע טיסות, האם יהיו טיסות ישירות, מי מממן את הטיסות, מי אחראי לקשר שבין העולים למטוסים, וכיצד זה מתבצע. אני מבקש מאוד גם לדעת מה חלקו ותורמתו של מר נמרודי, ומה דעת משרד התחבורה על כך.

הם הודיעו לנו שיש להם נציגים ישראלים שמייצגים את החברה הזאת, חברת "אירוליכט" במדינת ישראל, ובתוכם האדונים יעקב נמרודי ומנחם לאופר.

יגאל הורביץ (הליכוד):
מי הודיע לכם?

שר התחבורה מ' קצב:
שלטונות התעופה בברית-המועצות.

דן תיכון (הליכוד):
יש להם מה לומר היום, במצב הנוכחי?

שר התחבורה מ' קצב:
אין מצב של הפקרות בברית-המועצות. עם כל הקשיים, יש כתובת למשרד התחבורה הישראלי, שהם הפרטנרים שלנו שם. הודיעו בצינורות המקובלים באמצעות מבקרים, טלקס, פאקס, משרד החנוך, הקונסוליה הישראלית, שהם רוצים לפעול באמצעות הנציגים האלה והאלה, באמצעות חברת "אירוליכט". אני הייתי מעדיף את חברת "אל על" ואת חברת "אירופלוט", מכל מיני סיבות, גם מסיבות כלכליות.

דן תיכון (הליכוד):
מה זה "אירוליכט"?

שר התחבורה מ' קצב:
זו החברה המיוחדת שהקימו הסובייטים כדי להביא את העולים מברית-המועצות לישראל.

דן תיכון (הליכוד):
מי הבעלים?

שר התחבורה מ' קצב:
אני לא בודק מי הבעלים.

דן תיכון (הליכוד):
"אירופלוט"?

שר התחבורה מ' קצב:
בשלב מסוים הם אמרו, שזו חברה-בת של "אירופלוט". אני מטיל בכך ספק, כיוון שהיו שם בעיות פנימיות. אני לא נכנס לזה. אני לא בודק מי הבעלים של חברת תעופה ששר התעופה הסובייטי ממליץ בפני לקבל אותה; לא מעניין אותי. חשוב לי שחברה זו מביאה בטיסות ישירות עולים למדינת ישראל.

אני מודה, היו קשיים רציניים מאוד, כיוון שהחברה הזו לא עמדה בכל ההתחייבויות שהיא, לפחות ציבורית, הודיעה עליהן. אני רוצה לומר לך, חבר הכנסת שלמה דיין, שמשדר התחבורה הישראלי איננו קובע מי מייצג חברות תעופה זרות בישראל. יש חברות תעופה זרות שמיוצגות על-ידי אזרחי ישראל — British Airways ואחרות — ויש חברות תעופה שמיוצגות על-ידי אנשים שאינם אזרחי ישראל, כמו TWA, Air France, ואחרות. אין לנו כלל כוונה להתערב בשיקולים של חברות התעופה הזרות, מי מייצג אותן. השלטונות הסובייטיים הודיעו לנו שהחברה הזו מיוצגת על-ידי האדונים האלה.

אני רוצה להדגיש, שלא נעשתה שום התקשרות בין משרד התחבורה בישראל לבין הנציגים הישראלים של חברת התעופה הסובייטית הזו, ולא ניתנה לנציגות הישראלית — יעקב נמרודי, מנחם לאופר, או לחברת "אירוליכט" או לחברת "אלאק-אירלליין", או לכל חברה סובייטית אחרת, שום העדפה ושום אקסקלוסיביות.

מהבטחות שונות להפעלת טיסות ישירות של עולים מברית-המועצות לישראל. שוחח אתי בטלפון ראש הממשלה לשעבר, ולנטין פבלוב, שהיה אז שר האוצר, ואמר לי, לפני שנה בערך: בתוך זמן קצר ביותר נאשר טיסות ישירות של עולים מברית-המועצות לישראל. שרי החוץ שלנו נפגשו והנושא נדון. ראש הממשלה שלנו העלה את הנושא בשיחות עם ראשי השלטון בברית-המועצות. הדבר לא הגיע לידי מימוש.

בד בבד, חל שיפור גובר והולך בכל מה שנוגע לטיסות מסחריות בינינו לבין ברית-המועצות. השלב הראשון בהתפתחות יחסי תעופה בין ברית-המועצות לישראל, שקיבל גושפנקה רשמית, היה בעצם העובדה שהם התירו טיסות "אל על" וטיסות "אירופלוט", טיסות ישירות — הם עדיין לא הסכימו לטיסות ישירות של עולים, אלא רק לטיסות מסחריות. הטיסות האלה התרחבו והלכו. היום "אל על" כבר טסה לשלוש ערים — ללנינגרד, לטביליסי ולמוסקבה. "אירופלוט" התחילה לטוס ממוסקבה בשבוע הזה. לפני כמה חודשים היא התחילה לטוס מריגה ומעיר אחרת בברית-המועצות. אם כן, יחסי התעופה התפתחו והלכו.

במהלך חודש יולי קיבלתי הזמנה משר התעופה הפדרלי של ברית-המועצות לבוא לביקור בברית-המועצות. לי היה ברור, שמטרת הנסיעה מבחינתי היא השגת אישור לטיסות ישירות של עולים. אני מודה ששאר העניינים פחות הציקו לנו, והנושא הזה בהחלט עמד בראש סדר-היום שלנו. במהלך השיחות — שהיו, אגב, קשות מאוד, והם חזרו בהם — הם הביעו הסכמה עקרונית לטיסות ישירות של עולים, של מהגרים מברית-המועצות לישראל, גם אז הם אמרו: אבל בתנאי שזה לא על-ידי חברות התעופה הלאומיות. במזכר ההבנה שחתמנו באוגוסט הם אמרו, אנחנו מוכנים לטיסות ישירות של עולים מברית-המועצות לישראל, אבל לא על-ידי חברות התעופה הלאומיות. הם הציעו שנקים חברת תעופה מיוחדת במסגרת joint venture, שתהיה סובייטית-ישראלית, אך ורק לצורך הזה של טיסות עולים מברית-המועצות לישראל. בליט כריזה קיבלנו זאת.

לאחר שובי מברית-המועצות שלחו הסובייטים משלחת לכאן כדי לנהל את המשאומתן על הקמת החברה המשותפת. ואז התברר שהתנאים והדרישות שהם מצביעים להקמת החברה המשותפת אינם מקובלים עלינו. לא היינו מוכנים לקבל את התנאים שלהם. ואז הודעתי לשר התעופה הסובייטי בוריס פאניוקוב, במכתב, באמצעות המשלחת שהיתה פה: אדוני השר, כל חברת תעופה סובייטית שאתה תחליט עליה ושהיא עומדת בסטנדרדים בתחום הבטיחות ומאפשרת הסדרי ביטחון נאותים, אנחנו בישראל ניתן לה אישור נחיתה במדינת ישראל כדי להביא את העולים בטיסות ישירות. "אל על" ו"אירופלוט" ממשיכות לטוס. הבעיה שלנו היתה טיסות של עולים.

חשבתי שמשיקולים לאומיים, בלי לעשות כרגע שיקולים כלכליים, של מה טוב ל"אל על" או מה טוב לחברות האחרות, האינטרס הלאומי מחייב לתת אישור נחיתה לכל חברת תעופה סובייטית שמבקשת להביא עולים מברית-המועצות לישראל, ובלבד שחברת התעופה הזאת מוכרת על-ידי שר התעופה הסובייטי, עומדת בכל הסטנדרטים, בכל התקנים, ומאפשרת את כל הסדרי הביטחון.

הם הודיעו לנו שהם רוצים לפעול באמצעות חברת "אירוליכט", במכתב רשמי של שלטונות התעופה בברית-המועצות. לא היתה לנו שום סיבה להטיל ספק כלשהו.

בדרך כלל, הקשרים הם בין מינהלי תעופה, אבל אם אני מקבל פנייה כזו מסגן שר התעופה הסובייטי והחברה הזאת עומדת בכל הסטנדרדים, ומדובר בטיסות ישירות של עולים — אינטרס לאומי מובהק — בוודאי נאשר להם.

חברת "אירופלוט" הודיעה באותה הזדמנות, שהיא אחראית לטיסות של חברת "אלאק-אירליין".

היו"ר ש' וייס:

אין כאן סכנה, אדוני השר, שמרוב קבלני-משנה והאצלת סמכויות, באיזה קטע שהוא, חלילה, הבקרה שלך על כך שהן יהיו מסוגלות לעמוד בכל הסטנדרדים תיסדק? יש כאן כבר שלישייה.

שר התחבורה מ' קצב:

ההקפדה היא הקפדה מוחלטת, אדוני היושב-ראש. גם אם מדובר בטיסות של עולים, עם כל הקדושה בטיסות של עולים, לא ניתן אישור למטוס אפילו להמריא מברית-המועצות אם אנחנו לא משוכנעים ב-100% שהמטוס הממריא עומד בכל הסטנדרדים הבטיחותיים שתקני התעופה הבינ-לאומיים מחייבים, וגם הסדרי הביטחון שלנו מחייבים. היו מצבים, שאנחנו עיכבנו אישורי המראה של מטוסים בטיסות עולים מהסיבה שהיושב-ראש ציין. אנחנו רגישים לנושא הזה ומקפידים שתופעה כזאת לא תקרה.

בעקבות חידוש היחסים הדיפלומטיים, ואפילו עוד קודם לכן, קיבלנו איתותים וסימנים משלטונות ברית-המועצות, שהם מוכנים לאשר טיסות ישירות של עולים באמצעות "אל על" ו"אירופלוט". בשבילנו זה עדיף מכל חברה אחרת, אם זה "אירוליכט" או "אלאק-אירליין" או "טרנס-איר" או כל חברה אחרת.

דן תיכון (הליכוד):

באיזה מחיר?

יגאל הורביץ (הליכוד):

זה לא חשוב. זה עניין שולי...

שר התחבורה מ' קצב:

אני לא קובע את המחירים.

דן תיכון (הליכוד):

נניח ש"אל על" דורשת 500 דולר וחברה אחרת דורשת 300 דולר, האם גם אז תיתן עדיפות ל"אל על"?

שר התחבורה מ' קצב:

חבר הכנסת תיכון, אני לא אתן עדיפות במובן זה שאמנע מחברה אחרת לטוס למדינת ישראל. אני, כשר התחבורה, חייב לאשר לכל חברת תעופה שעומדת בסטנדרדים הבטיחותיים ומייצגת שלטונות תעופה רשמיים, וזה במסגרת ההסדרים שלנו עם אותה מדינה — לאפשר לאותה חברה לטוס לישראל. אני מעדיף שבטיסות עולים, חברת "אל על", משקיפים כלכליים, מדיניים, לאומיים, היא שתטיס עולים למדינת ישראל. עניין מחיר הטיסה — זה עניין שזומין הטיסה צריך לעמוד בו על המיקה, ואני מתכוון לסוכנות היהודית. אם הסוכנות היהודית תראה ש"אל על" גובה מחיר גבוה מדי כשביל טיסת עולה מברית-המועצות לישראל, אני סומך על ראשי הסוכנות היהודית שיעמדו על המיקה.

דן תיכון (הליכוד):

אני דווקא לא כל כך. ראשית, היא הבעלים של "אל על", מטבע הדברים יש לה קשרים עמוקים עם החברה.

יגאל הורביץ (הליכוד):
גם לא להיפך?

שר התחבורה מ' קצב:
כלומר?

יגאל הורביץ (הליכוד):
גם לא ניתנה העדפה לאחרים?

דן תיכון (הליכוד):
"אל על".

שר התחבורה מ' קצב:

אני מעדיף את "אל על". אני רוצה לתת עדיפות ל"אל על". בתנאים שהיו אז, הסובייטים לא הסכימו שחברת "אל על" תטיס עולים חדשים בטיסות ישירות, נאלצתי לוותר. הייתי מעדיף שחברת "אל על" תטיס עולים בטיסות ישירות. כן, אני נותן העדפה ל"אל על". זו חברת התעופה הלאומית שלנו, היא עומדת בכל הסטנדרדים. היא מוכרת על-ידי, אני סומך עליה. אני רוצה ש"אל על" תטוס. אבל כל עוד אין מאפשרים ל"אל על" להביא עולים בטיסות ישירות מברית-המועצות, אני מוכן לאפשר לחברת תעופה סובייטית, שמוכרת על-ידי שלטונות התעופה הסובייטיים, להביא את העולים מברית-המועצות לישראל. זו הפשרה, זה ה-second best שאני מתמודד איתו.

יאיר לוי (התאחדות הספרדים שומרי תורה):
היום הסכימו לתת לחברות התעופה להטיס?

שר התחבורה מ' קצב:

מייד אתייחס למצב העכשווי, חבר הכנסת לוי.

אני רוצה להוסיף, חבר הכנסת דין, כי מר נמרודי לא הוצע ולא הומלץ בשום צורה, לא על-ידי ולא על-ידי כל נציג אחר של משרד התחבורה, בפני הסובייטים, כמי שיכול וצריך להיות נציג של חברת התעופה הסובייטית בישראל. מר יעקב נמרודי גם לא היה חבר במשלחת שנסעה אחי לברית-המועצות לשיחות התעופה. הוא הזמן לשם, לפי מיטב ידיעתי, על-ידי השר לכינוי ולתשתית מברית-המועצות, אני הוזמנתי על-ידי שר התעופה הסובייטי, והוא לא היה חבר משלחת רשמית שלנו.

על-פי המדיניות הזו, כפי שהסברתי אותה כאן, אישר משרד, מינהל התעופה האזרחית, טיסות של חברות התעופה שהוקמו מברית-המועצות לצורך הפעלת טיסות ישירות של עולים, והחברה הזו, "אירוליכט", אכן הפעילה טיסות אחדות של עולים חדשים לישראל. אתמול היתה טיסה נוספת של החברה המסוימת הזאת, שאגב, שינתה את שמה מ"אירוליכט" ל"אלאק-אירליין".

שלמה דין (התאחדות הספרדים שומרי תורה):
כמה עולים הגיעו בטיסה הזאת?

שר התחבורה מ' קצב:

אתמול הגיעו 70 עולים, למיטב ידיעתי. אני לא בטוח שהמספרים מדויקים.

מינהל התעופה האזרחית במשרדי הונחה לאשר טיסות ישירות של עולים מברית-המועצות, אם מתקבלת פנייה כזאת מהשלטונות הסובייטיים. ביום השישי האחרון נתבקשנו לאשר 13 טיסות ישירות על-פי בקשת "אלאק-אירליין", שהיא המחליפה של חברת "אירוליכט", והבקשה לאשר 13 טיסות ישירות של עולים הגיעה מידי סגן שר התעופה הסובייטי, ולדימיר קורילוב, במברק אלי. זו גם כן דרך שאיננה מקובלת.

מקפידים מאוד, עם כל הביקורת וכל ההתקפות וכל הקשיים שהדבר גורם, וחברת "אל על" מקפידה שלא לטוס בשבת.

שושנה ארבל-אלמזולני (העבודה):
ועם כל ההפסדים.

שר התחבורה מ' קצב:
לא טסה, לא מפסידה. היא אולי לא מרוויחה, אבל היא לא מפסידה. קדושת השבת בחברת התעופה הלאומית מתקיימת.

אריאל ויינשטיין (הליכוד):
היא מרוויחה מצפיפות הכיסאות.

שר התחבורה מ' קצב:
אני מודה שחברת התעופה שלנו היא אחת מחברות התעופה שהצליחו בשנה האחרונה להציג מאזן רווחי. זו חברה שיש לה מוניטין, חברה שהתפוסה בה גבוהה מאוד, ואני שמח שחברת התעופה שלנו לא נקלעה לאותם מערבולות וקשיים שחברות תעופה אחרות נקלעו אליהם. היום, למשל, קיבלתי הודעה, שחברת תעופה אמריקנית, שיש לה מוניטין והיסטוריה ומסורת מסחרית מכובדת, מפסיקה לטוס בגלל קשיים כלכליים, ובמקומה מינו שלטונות התעופה האמריקניים חברה אחרת.

יגאל הורביץ (הליכוד):
איזו חברה?

שר התחבורה מ' קצב:
אומר לך כשארד מהבימה.

דן תיכון (הליכוד):
אולי יש לנו כרטיסים בחברה.

שר התחבורה מ' קצב:
החשש שלי, שאולי יש לך מניות שם.

דן תיכון (הליכוד):
אם זו TWA, אנחנו בצרות.

שר התחבורה מ' קצב:
זו לא TWA. אני מציע לך לטוס עם "אל על" ולא עם TWA.

היו"ר ש' וייס:
מה אכפת לך מכרטיסים של חברות אחרות?

דן תיכון (הליכוד):
אם יקפידו שיהיה להם מקום, אטוס. אני לא יכול להזמין שנה מראש.

שר התחבורה מ' קצב:
הממשלה החליטה, ונדרמה לי שגם יושב-ראש הכנסת פנה בקריאה לכל מוסדות השלטון במדינת ישראל, לחברי הכנסת, למשרדי הממשלה, לכל הגופים הציבוריים, להעדיף בכל תנאי טיסות באמצעות חברת התעופה הלאומית שלנו. הכלל הזה קיים בחברות תעופה לאומיות אחרות. אין שום סיבה, אדוני היושב-ראש, חברי הכנסת, שלא יקפידו על הכלל של טיסות באמצעות חברת "אל על".

שלמה דיין (התאחדות הספרדים שומרי תורה):
אני מציע שכבוד השר יפנה לחברת "אל על", שייתנו שירות טוב לחברי הכנסת.

היו"ר ש' וייס:
היא נותנת שירות נפלא, לפי דעתי. מניסיוני אני יכול לומר.

שר התחבורה מ' קצב:
לסוכנות היהודית אין בעצם שום מעמד משפטי-מעשי בחברת "אל על". השיקולים המסחריים, הכלכליים והלאומיים הם שמנחים את הסוכנות היהודית. אני יודע שהסוכנות היהודית עמדה לא אחת על המיקח, וחברת "אל על" הורידה מחיר. אם הסוכנות היהודית תצטרך לבחור בין חברת "אל על" לבין "אירופלוט", ו"אירופלוט" תטוס במחיר זול יותר, אני מעריך שהסוכנות היהודית תעדיף את הטיסות ב"אירופלוט". אין לי שום ספק בכך. אנחנו לא מקדשים את "אל על" —

דן תיכון (הליכוד):
"אל על" תבוא ל"אירופלוט" ותאמר: בואו ונקבע מחיר אחיד ויהיה טוב לשתינו, נתחיל ב־400 ונגמור ב־800.

שר התחבורה מ' קצב:
כמה עולים כבר עלו למדינת ישראל מאז נפתחו השערים?

דן תיכון (הליכוד):
380,000.

שר התחבורה מ' קצב:
אני מודיע לך, שבכל הטיסות שבהן "אל על" הביאה את העולים מברית-המועצות לישראל, בין בטיסות ישירות ובין בטיסות לא-ישירות, "אל על" נתנה תעריפים מוזלים בהשוואה לכל חברת תעופה אחרת.

דן תיכון (הליכוד):
אם התעריף מוזל, אין לנו על מה להלין.

היו"ר ש' וייס:
נסגור כזה את הנושא.

שר התחבורה מ' קצב:
בעקבות הסימנים שקיבלנו משלטונות התעופה בברית-המועצות, שהם מוכנים לאפשר ל"אל על" ול"אירופלוט" להטיס עולים לישראל, שיגר ראש מינהל התעופה האזרחית פנייה לשלטונות התעופה בברית-המועצות, כדי להגיע אתם להסדר, על-מנת לאפשר את טיסות העולים. אתמול יצאה משלחת מיוחדת של "אל על" לברית-המועצות כדי לדון עם הסובייטים על טיסות ישירות של עולים מרחבי ברית-המועצות למדינת ישראל.

כל המגעים, אדוני היושב-ראש, חברי הכנסת, עם ברית-המועצות, כל ההחלטות שהתקבלו, נבעו בצורה הטובה ביותר משיקולים לאומיים, ולא משום שיקול אחר, שגם הוא כשר — גם שיקול כלכלי כשר, גם שיקול מדיני כשר, אבל בראש ובראשונה השיקול הלאומי הוא שהנחה אותנו.

אנחנו מקווים שבצורת השם העלייה מברית-המועצות תגבר. אני לא יודע מה ההתפתחויות הצפויות בעתיד בברית-המועצות, ואנחנו צריכים לעשות כל מאמץ כדי שעולים מברית-המועצות יגיעו בגלים גדולים ככל שאפשר, וודאי שחברת התעופה הלאומית שלנו, חברת "אל על", ערוכה להביא עולים בכל היקף, בכל עת, הן בטיסות ישירות, הן בטיסות דרך נקודות ביניים במזרח-אירופה, למדינת ישראל.

לעניין חילול השבת, אני חוזר ומדגיש, אדוני סגן יושב-ראש הכנסת, חברת "אל על" מקפידה שלא לטוס בשבת. אין לי שום התנגדות שהנושא הזה יתברר פעם נוספת, אם יש צורך בכך. יש בהחלט מצבים שהם מאושרים, למשל חברת "ארקיע" טסה, חברת "קאל" טסה עם מטענים, אבל אנחנו

שר התחבורה מ' קצב:

יש לנו כעיה עם upgrading בנושא הזה. יכול להיות שזה מתקיים בחברות אחרות ולא מתקיים ב"אל על", אבל אני חושב שתסכימו אתי, שזה לשכתה של "אל על" שהיא לא מאפשרת — — —

היו"ר ש' וייס:

אדוני שר התחבורה, כיוון שאנחנו עוסקים כאן בסדר ברכות, אני מבקש לומר, שלפני חודשים אחדים היינו, חברת הכנסת שרה דורון ואני, אמורים לנסוע למועצת אירופה, לכנס בהלסינקי. כיוון שלא היה סידור מתאים עם "אל על", קיבלנו החלטה שגויה, והזדקקנו — בכיוון אחד — ל-Swissair. אני רוצה לומר שנענשנו. אי-אפשר להשוות כלל את השירותים של "אל על" לשירותים של Swissair. הצטערנו על כך. אני רוצה להביע מעל כמה זו צער, ואני אומר: רק "אל על" תעמולה ל"אל על".

דן תיכון (הליכוד):

האם Swissair טובה פחות מ"אל על"?

היו"ר ש' וייס:

כן, בבקשה, חבר הכנסת אריאל ויינשטיין.

אריאל ויינשטיין (הליכוד):

אדוני השר, אנחנו מעריכים מאוד את העובדה שיש הנחיה להעדיף את חברת התעופה הלאומית במוסדות הישראליים. האם יש גם הנחיה ל"אל על" לתת שירות לנסוע הישראלי בתמורה על ההתחייבות לנסוע ב"אל על"? המושבים ב"אל על" צפופים מאוד. לא ניתן לשבת במושב האמצעי. האנשים הטסים בטיסות ארוכות סובלים ממש. יש לקחת זאת לתשומת-לב. אנחנו רוצים תמורה בתמורה להתחייבות שלנו להעדרת "אל על".

היו"ר ש' וייס:

הסבל רב במיוחד לארוכי-רגליים.

שר התחבורה מ' קצב:

אני חייב להשיב לחבר הכנסת אריאל ויינשטיין. חבר

הכנסת אריאל ויינשטיין, אני מבטיח להעביר את הבקשה הזאת לחברת "אל על", אבל הנכונות שלך לטוס בחברת "אל על" לא יכולה להיות מותנית באיזה תנאי שהוא. מחובתנו, כאנשי ציבור, להעדיף בכל תנאי את הטיסה באמצעות חברת התעופה הלאומית שלנו. מובן שזה לא פוגם כחוב זה בצורך לדרוש מחברת "אל על" לשפר את השירות.

אני רוצה לומר לך, שלא רק מהיושב-ראש, שבח וייס, שמעתי מחמאות על היתרונות של "אל על" על חברות תעופה זרות, אלא אני שומע זאת יום-יום ושעה-שעה. "אל על" מחויבת לשפר את השירות. לא צריך להיות תנאי לאזרחי ישראל להעדיף לנסוע ב"אל על". אזרחי ישראל קונים כרטיסים במיטב כספם. יש תחרות חופשית בשוק התעופה. לגבי נבחרת ציבור ואישי ציבור, השיקול הזה לא קיים.

אדוני היושב-ראש, סיימתי את דברי התשובה. אני משאיר לחבר הכנסת שלמה דיין להחליט, האם הוא רוצה להעביר את הנושא לוועדת העלייה והקליטה של הכנסת כדי לפתח את הדיון, או שהוא מסתפק בדברי התשובה.

היו"ר ש' וייס:

חבר הכנסת שלמה דיין, אתה יכול להציע לנו רק לקיים דיון במליאה, או להסתפק בדברי השר. השר מבקש שתציע לו הצעה. מה אתה מציע?

שלמה דיין (התאחדות הספרדים שומרי תורה):
אני מסתפק בדברי השר.

היו"ר ש' וייס:

כיוון שיש הסתפקות בדברי השר, אני מודה לשר ואני מודה לבעל ההצעה לסדר-היום.

אריאל ויינשטיין (הליכוד):

השירות בחברת "אל על", כחברה מונופוליסטית, גורם סבל רב.

היו"ר ש' וייס:

חבר הכנסת אריאל ויינשטיין, שמענו את הצעתך. השר יעביר ל"אל על" בקשה לסידורים מיוחדים לארוכי-רגליים.

ו. הצעת חוק הטיס (עבירות ושיפוט) (תיקון מס' 2), התשנ"א — 1991***(קריאה ראשונה)**

להעריכו — בעלות כלכלית הנובעת מגידול ניכר באמצעי הביטחון ובהפרעה לתעופה הסדירה בעולם כולו, כפחד מתמיד של הנוסעים המונע מרכים לטוס מפני החשש מהטרור האווירי.

במשך 20 השנים האחרונות אירעו 1,008 חטיפות מטוסים, 239 אירועי חבלה, מהם 20 שהסתיימו בהרס מוחלט של המטוס, ונהרגו 3,035 איש. ב-1990 אירעו 34 מקרי טרור אווירי בעולם. באירועים אלה נהרגו 143 איש ונפצעו 134. ב-20 חטיפות מטוסים, 12 ניסיונות חטיפה ושני מקרי חבלה.

התעופה האזרחית של ישראל שימשה יעד עיקרי של הטרור הבין-לאומי. ישראל עומדת בראש המחנה של המדינות שלחמו בטרור הבין-לאומי בכל החזיתות — במלחמה נגד ארגוני הטרור, במאבק נגד המדינות שתמכו בארגוני הטרור וסייעו להם, וכן בפעולות שנקטו במישור הבין-לאומי. ישראל

היו"ר ש' וייס:

אדוני השר, אנחנו עוברים להצעת חוק שאתה צריך להביא בפנינו: הצעת חוק הטיס (עבירות ושיפוט) (תיקון מס' 2), התשנ"א — 1991 — קריאה ראשונה. בבקשה.

שר התחבורה מ' קצב:

אדוני היושב-ראש, כנסת נכבדה, אני מתכוון להגיש לכנסת את הצעת חוק הטיס (עבירות ושיפוט) (תיקון מס' 2), התשנ"א — 1991.

הטרור המכוון נגד התעופה האזרחית הבין-לאומית ממשיך להיות אחד האיומים החמורים כנגדה, למרות המאמצים שנעשו בעולם במלחמה נגד הטרור.

ב-20 השנים האחרונות גרם הטרור האווירי לאלפי קורבנות. נוסף על כך, שלם העולם מחיר כבד, שלא ניתן

* רשומות (הצעות חוק, חוב' 2048).

בשדה תעופה שנקבע לכך בישראל, גם דינו של המפר חובה זו הוא מאסר של שלוש שנים.

מטרת הוראה זו היא למנוע מצב שבו, כתוצאה מסירוב קברניט להישמע להוראות לנחות בשטחה של מדינה, נוקטת אותה מדינה אמצעים נגד כלי הטיס בטיסה, עד כדי פתיחה באש נגדו. בכך נגרם סיכון ממשי לבטיחות כלי הטיס, נוסעיו ואנשי צוותו. עם זאת, תהא זו הגנה טובה לקברניט אם קיבל הוראה מהרשויות המוסמכות לכך בישראל שלא להישמע להוראה לנחות, אם נראה לרשויות המוסמכות כי נחיתה בשטחה של מדינה מסוימת עלולה לסכן את בטיחות כלי הטיס ואת ביטחון נוסעיו ואנשי צוותו, ושיקול זה גובר על החשש מפני סיכון ביטחונם עקב סירוב להישמע להוראה לנחות באותה מדינה.

עמדת ממשלת ישראל היא, אדוני היושב־ראש, שיש להמשיך במלחמה נגד הטרור האווירי ואף להגבירה. שיפור מערכת הענישה הבין־לאומית והלאומית נגד המחבלים מהווה רק אחת החוליות בשרשרת.

רבתי חברי הכנסת, המלחמה בטרור האווירי חייבת לכלול את הצעדים הבאים: 1. המשך שיפור אמצעי הביטחון, לרבות הכשרת אנשי ביטחון מיומנים יותר ובכמות גדולה יותר; 2. אימוץ מדיניות ישראל, ולפיה על הארגונים הבין־לאומיים ועל המדינות לאמץ מדיניות אקטיבית נגד הטרור הבין־לאומי. יש לפעול נגד המדינות התומכות בארגוני הטרור בנשק, בחומרי חבלה, במימון, בהעמדת בסיסים, בהקמת מחנות אימונים וכדומה; 3. שיפור שיתוף הפעולה הבין־לאומי במטרה להשיג הסכמה בין־לאומית בנוגע לאסטרטגיה, או לעקרונות הפעולה העיקריים, וחילופי מידע ומודיעין; תיאום בין המדינות בקשר לאמצעי האבטחה וקביעת סטנדרטים אחידים לגביהם; ואימוץ אמנה בין־לאומית בדבר מניעת אספקת סיוע צבאי ואופרטיבי לארגון טרור, ובדבר אספקת סיוע כזה למדינות כצרכניות במקרה של התקפות טרור נגדן; 4. על המדינות לקבל על עצמן אחריות ישירה לאבטחת שדות התעופה שבשטחן; 5. על המדינות להקדיש אמצעי מימון ומתקני מחקר לפיתוח ציוד מתוחכם לגילוי חומרי נפץ, גם בכמות קטנה ביותר.

עיקרי תוכנית זו למלחמה בטרור האווירי, אדוני היושב־ראש, הוצגו עליידי לאחרונה בפני שר התחבורה הבריטי ובפני שרי תחבורה אחרים שעמם נפגשתי במהלך השנתיים־שלוש השנים האחרונות, והתוכנית זכתה לאוזן קשבת. סוכם על הרחבת שיתוף הפעולה הדו־צדדי גם בנושא זה. ככוונתנו להעלות תוכנית זו גם בפני העצרת הכללית של הארגון הבין־לאומי לתעופה אזרחית, שתתכנס במונטריאל בספטמבר 1992.

ישראל היא נושאת הדגל של המלחמה בטרור האווירי. אמצעי הביטחון שפותחו ומופעלים עליידינו, מלחמתנו העקבית וחסרת הפשרות בארגוני הטרור ובמדינות המסייעות להם, אמצעי החילוף וההצלה שהפעלנו לחילוף חטופים, מערכות המודיעין שפיתחנו ועוד — כל אלה זכו להערכה ולהערצה ברחבי העולם. לא לחינם נחשבת התעופה הישראלית לבטוחה ביותר בעולם.

אין מקום לפשרות בכל הנוגע להונת התעופה האזרחית הישראלית ולהגנת אזרחי ישראל ותושביה מפני הטרור הבין־לאומי. משום כך ביטלתי את הטיסות הסדירות לשבדיה, כאשר סירבו השלטונות המוסמכים שם לאפשר נקיטת אמצעי ביטחון הדרושים לנו. החלטה דומה קיבלתי גם לגבי טיסות

היתה בין היוזמות של כריתת אמנות בין־לאומיות, שהגדירו את מעשי הטרור נגד התעופה האזרחית כפשעים בין־לאומיים, וחייבו את המדינות לחוקק חקיקה לאומית, שעל־פיה יועמדו העבריינים לדין ויוענשו בעונשים חמורים, או יוסגרו למדינות שנגד התעופה האזרחית שלהן או נגד אזרחיהן בוצעו פשעים אלה.

חוק הטיס (עבירות ושיפוט) קובע עונש מאסר של 20 שנה לאדם שחטף כלי טיס אזרחי, או המחבל בכלי טיס או באדם המצוי בכלי טיס; ואם גרם המעשה למותו של אדם — עונש מאסר עולם בלבד.

מאז כריתת אמנת־מונטריאל, בשנת 1971, התרכבו מעשי האלימות נגד נוסעים וחברות תעופה בשדות תעופה. בדצמבר 1985 הותקפו דלפקי "אל על" בשדות התעופה של רומא ווינה, ונהרגו 17 נוסעים ועובדי חברות תעופה. כתוצאה מכך החליטה העצרת הכללית של הארגון הבין־לאומי לתעופה אזרחית, ICAO, להכין אמנה בין־לאומית חדשה, שתעסוק במעשי אלימות בשדות תעופה בין־לאומיים, שאינם מכוסים כיום באמנת־מונטריאל.

ביום 24 בפברואר 1988 הוכן פרוטוקול בדבר דיכוי מעשי אלימות ופעולות כלתי חוקיות בשדות תעופה המשרתים תעופה אזרחית בין־לאומית, הנספח לאמנת־מונטריאל. הפרוטוקול נחתם על־ידי 46 מדינות, לרבות ישראל, והוא מתקן את אמנת־מונטריאל ומוסיף לאמנה עבירות חדשות.

על־פי סעיף 2 לפרוטוקול, ייתוספו עבירות אלה לאמנת־מונטריאל: 1. ביצוע מעשה מכון של אלימות נגד אדם בשדה תעופה המשרת תעופה אזרחית בין־לאומית, הגורם, או עלול לגרום, נזק חמור או מוות; 2. הרס או גרימת נזק חמור למתקנים בשדה תעופה המשרת תעופה אזרחית בין־לאומית או לכלי טיס שאינו בשירות המצוי בשדה תעופה כאמור, או המשבש את השירותים בשדה התעופה.

אנו מציעים, על רקע הנ"ל, לאמץ במסגרת החוק הישראלי את הוראות הפרוטוקול, ובכך לאפשר לנו לאשרר את הפרוטוקול בהקדם האפשרי.

נושא אחר שבו מטפל החוק המוצע הוא יירוט כלי טיס אזרחיים. ביום 1 בספטמבר 1983 הפילו מטוסי קרב של ברית־המועצות מטוס נוסעים מסוג "בואינג 747" של חברת התעופה הדרום־קוריאנית, בעת שטס בטעות מעל שטחה של ברית־המועצות; כל 426 הנוסעים ואנשי הצוות של המטוס נספו. ועידה מיוחדת של ICAO התכנסה בעקבות האירוע, ואימצה פרוטוקול המתקן את אמנת התעופה האזרחית הבין־לאומית שנחתמה בשיקגו ב־7 בדצמבר 1944. הפרוטוקול לאמנת־שיקגו נחתם ביום 10 במאי 1984, והוא ייכנס לתוקף כאשר יאושרר על־ידי 102 מדינות.

לכן, אדוני היושב־ראש, במסגרת הצעת החוק אנו מבקשים גם לאמץ את הוראות התוספת לאמנת־שיקגו בתחיקה, ולאפשר בכך את אשרור הפרוטוקול על־ידי ישראל.

מוצע לקבוע את חובתו של קברניט כלי טיס ישראלי להישמע להוראה להנחית את כלי הטיס בשדה תעופה של מדינה שבשטחה הוא טס, אלא אם קיבל הוראה אחרת מהרשויות המוסמכות לכך בישראל. קברניט אשר יפר חובה זו, דינו יהיה שלוש שנות מאסר. כך מוצע לקבוע, כי קברניט של כלי טיס זה הטס בשטחה של ישראל יהיה חייב להישמע להוראה, שניתנה מאת רשות מוסמכת לכך בישראל, לנחות

יובן על-ידי כולם, שהמלחמה בטרור היא מטרה של הקהיליה הבין-לאומית כולה, ושום מדינה בעולם איננה חסינה מפני הטרור הבין-לאומי. במלחמה זו כל חוליה חלשה היא בבחינת פרצה הקוראת לגנב. ישראל מוכנה לסייע ולייעץ לכל מדינה ולכל ארגון בין-לאומי במטרה להדביר את הטרור הבין-לאומי. ישראל תילחם בכל כוחה נגד הטרור האווירי.

החוק המוצע, אדוני היושב-ראש, חברי הכנסת, הוא נדבך חשוב להשגת מטרה זו, ואני מבקשכם לאשרו בקריאה ראשונה ולהעבירו לוועדת הכלכלה להכנה לקריאה שנייה ולקריאה שלישית.

היו"ר ש' דיין:

תודה רבה לכבוד השר.

חברות השכר הישראליות לדרום-טורקיה בנסיבות דומות. אני שמח שבינתיים הוסדרו סדרי ביטחון המניחים את דעתנו.

במקביל אני מודיע, כי לא נסכים לכך שחברות התעופה הזרות, של מדינות מסוימות, ימשיכו לטוס לישראל באין מפריע אם מחברות התעופה הישראליות יימנעו מלטוס למדינה מסוימת בגלל התנגדותה של אותה מדינה לנקיטת אמצעי הביטחון, שנקבעו על-ידינו כמינימום הכרחי לביטחונן ולביטחון אזרחי ישראל ותושביה. אנו נקפיד על עקרון ההדדיות כדי שלא להמרץ מדינות נוספות להטיל הגבלות דומות, בעוד חברות התעופה שלהן נהנות מהטסת נוסעים על חשבון חברות התעופה הישראליות.

אני מקווה ומאמין, אדוני היושב-ראש, כי בסופו של דבר

ז. מסמכים שהונחו על שולחן הכנסת

היום על שולחן הכנסת הודעת שר התחבורה בעקבות מסקנות ועדת הכלכלה בנושא: שדה התעופה בנבטים, תודה.

היו"ר ש' דיין:

תודה.

היו"ר ש' דיין:

הודעה לסגנית מוזכר הכנסת.

סגנית מוזכר הכנסת ש' כרם:

ברשות היושב-ראש, הנני מתכבדת להודיע, כי הונחה

ח. הצעת חוק הטיס (עבירות ושיפוט) (תיקון מס' 2), התשנ"א — 1991

(קריאה ראשונה)

היו"ר ש' דיין:

חוקים, כפי שבימי הביניים ובראשית הזמן החדש הפעילו חוקים נגד פירטים, לפי תומס אקווינס ואחרים. יש לנו חוקים קשים מאוד. זהו הקטע שבו כל מחוקק, גם ברמת שיתוף הפעולה הבין-לאומי שהיתה באותה תקופה, הרשה כמעט הכול כדי להכחיד אותם.

בדרך כלל, הפרוצדורה היא ה"מגנה קרטה" של הנאשם. והמשפט הישראלי אמן מאוד על העיקרון הזה, משום שהוא מופיע בפסק-הדין הראשון של מדינת ישראל, ע"פ 1/48, פסק-דין שכתב השופט מזורה. אני אומר: כאן גם הפרוצדורה לא מעניינת אותי מול הבנדיטים האלה. על כן, החוק הזה, המחזק את החישובים של המאבק נגד המפלצות של טרוריסטים של טרור האווירי, הוא חיוני.

יש לי בקשה אליך, אדוני השר. מכיוון שאנו עוסקים כאן במכלול של אמצעי בטיחות, חלק מאמצעי הבטיחות הוא הביקורת הנוקבת בשדה התעופה של הנכנסים ושל היוצאים למטוסים, וכדומה. היא חיונית, ו"אל על" עושה זאת טוב. אגב, היא עושה זאת לפעמים בהרבה יותר תבונה מאשר חברות אחרות. כאשר העירותי קודם לגבי חברה אחת — היא לא מובילה אנשים לצריפים נפרדים, כפי שעושים בכמה שדות תעופה. אני רוצה לומר לך דבר קשה: אלה שיש להם התסביך של הסלקציה, זה בשבילם דבר קשה מאוד כאשר בשדה תעופה מפואר מובילים אותנו לצריף מיוחד.

נאווה ארד (העבודה):

בשווייץ.

שכח וייס (העבודה):

זה בדרך כלל בארצות דוברות גרמנית. ואני לא צריך לומר לך מה המשמעות של הדבר בשבילנו. אני עושה חמיר כל ניסיון שלא לעבור דרך הצריפים האלה. אני יודע שאין לך השפעה עליהם. אני רק רוצה לשבח את "אל על", שמסוגלת לעשות בקרה רצינית מאוד בלי להוביל אנשים לצריפים.

אנו פותחים בדיון על הצעת חוק הטיס. ראשון הדוברים — חבר הכנסת שבח וייס, אחריו — חבר הכנסת אברהם שוחט, ואם הוא לא יהיה נוכח — חברת הכנסת נאווה ארד.

שבח וייס (העבודה):

אדוני היושב-ראש, אדוני השר, זה חוק שכולנו בוודאי נתמוך בו. אני קצת חמה, מדוע לא הגיעה הקהיליה הבין-לאומית למסקנות האלה מוקדם יותר, ואפילו קשה לי לומר "טוב מאוחר מאשר לעולם לא", מכיוון שיתכן מאוד שלו נקטה אמצעים חריפים, כפי שמוצע כאן, וישראל נקטה אמצעים חריפים לפני אומות אחרות, בתוקף הנסיבות שנקלעה אליהן — יכול להיות שהיו נחסכים קורבנות רבים.

הטרור האווירי הוא אולי האכזר מכל סוגי הטרור, מכיוון שפגיעה באוויר היא קטלנית וגורפת. אין כמעט שמץ של סיכוי שמישהו יצא ממנה חי. זה גם הטרור המכוער ביותר, כי הוא כרוך המקרים, הפחדני ביותר. זאת אומרת, כרוך המקרים יש שם ניסיון להטמין חומר נפץ, כאשר המטמין נשאר לו כעורף, ואם הוא שייך לאיזה ארגון טרור הממומן היטב על-ידי קהיליית הבנדיטים הבין-לאומית, הוא חוזר לו למלון של חמישה כוכבים, עושה חיים משוגעים, הולך בערב לפאב, מקווה שבינתיים הפצצה שלו תרצח מאות אנשים — ולמחרת בבוקר הוא חוזר אל ממלכת טרור הדמים.

אני אומר זאת משום שלא אחת יש הילה סביב עניין הטרור, סוג מסוים של מלחמת שחרור, וקושרים זאת לתקופה של טרם אכיז-העמים, כאשר רוב העולם היה משועבד והטרור שימש פה ושם ערוץ ללא אלטרנטיבות של מאבק נגד שלטון אכזר וצורר, דבר שאנחנו התנסו בו בארץ-ישראל בתקופת המנדט.

הטרור של היום רובו פרי פעולה של קרטל של טרור, של קרטל בין-לאומי של בנדיטים, של פירטים, וצריך להפעיל נגדו

אתה אמרת בצדק, שאנחנו מהמדינות המובילות, אולי המובילה, במלחמה בטורר. בסך הכול, הרבה מאוד לומרים מאתנו. אבל איך יכול להיות מצב ולמה הממשלה מביאה עכשיו את כל הנושאים האלה, כשבעצם יכלה להביא את זה גם לפני שנה וגם לפני שנתיים?

מובן שאני אתמוך בחוק, אבל קודם כול אני פונה אליך לבדוק במשרדך, כי אני יודעת שאתה ער לנושאים האלה, אם אין נושאים נוספים מהסוג הזה, שאפשר להביא אותם לכנסת. אני רוצה לומר לך, בתור מי שעוסקת הרבה בפעילות בין-לאומית: אנחנו מותקפים השכם והערב בעובדה שמדינת ישראל לא מצטרפת לאמנות או"ם מסוגים שונים, כשיש כבר אמנה שאנחנו יכולים להצטרף אליה — למה היום, למה לא לפני שנה, למה לא לפני שנתיים?

דבר נוסף, אדוני השר, פה נאמר — ואני לא כל כך מבינה, אני רוצה להבין האם זה באמנה או אנחנו הכנסנו זאת — שהפרוטוקול אוסר על המדינות החתומות עליו להשתמש בכוח נגד כלי טיס אזרחי, בכפוף לזכות ההגנה העצמית של כל מדינה. מה זה "הגנה עצמית של כל מדינה"? אני לא הבנתי, האם זה חלק מהפרוטוקול שהחליטו עליו, אם החליטו עליו. יכולה מדינה לירות בכלי טיס אזרחי ולבוא ולומר, שזה על-פי החוקים שלנו מאחר שאנחנו חשבונו שזה יכול לפגוע בביטחון שלנו; בגלל ההגנה העצמית אנחנו פגענו באותו מטוס. הרי אנחנו יודעים שבמדינת ישראל קרתה לנו טרגדיה, אנחנו פגענו במטוס עם נוסעים. אני לא מבינה את המשפט הזה. אם זה חלק מהפרוטוקול שאישרו אותו באמנות, יכול להיות שנגציג מדינת ישראל צריכים להבהיר מה פירוש הגנה עצמית של מדינה, ואני מסכימה אתך. במדינת ישראל יש לנו הגדרה לזה, אם יש לנו חשש, שיש מישהו שמתאבד או קברניט שלא נענה לבקשות שלנו להנחית את המטוס במקום שבו אנחנו אומרים לו להנחית, ויש חשש שתפגע אוכלוסייה במדינת ישראל — אנחנו חייבים לעשות מה שאנחנו חייבים לעשות. אבל המשפט הזה עורר אצלי סימן שאלה, מפני שמדינה יכולה לטעון: זאת ההגנה העצמית שלי, הגנה על ביטחון המדינה, ולכן עשיתי כך וכך. זאת נקודה אחת.

נקודה שנייה, אני רוצה מאוד לחזק את מה שאתה אמרת בנושא "אל על", לא רק בדברים שאתה אמרת קודם, אלא גם בעובדה שבסך הכול — וזאת אנחנו יודעים — למרות אי-נוחות מסוימת בטיסות, היום אנשים טסים ב"אל על" בראש ובראשונה מפני שהם יודעים, שהביטחון שלנו הוא הביטחון הטוב ביותר בעולם. אני חושבת שמגיעים ל"אל על" ולכל מי שעוסק בנושאים האלה התורה, הברכה, הכבוד, ההלל והשבח.

אני רוצה להצטרף לדבריו של חבר הכנסת שבח וייס. אני יכולה לציין דוגמה מניסיוני האישי. הייתי רשומה בפספורט, במקום לכתוב שאני סטודנטית כתבו שאני "סטודנטית", ב"ד", ולכן שלי, במקום לכתוב "אלי", כתבו כאנגלית Ali. ולי יש חזות מזרחית.

שר התחבורה מ' קצב:

— — —

שושנה ארכלי-אלמוזלינו (העבודה):
מה זה סטודנטית?

נאוה ארד (העבודה):

במקום לכתוב "סטודנטית" ב"ט", כתבו ב"ד" כאתי עם פספורט שבו היה רשום "סטודנטית", ואת שם בני כתבו Ali, וראיתי איך מטפלים.

יש רק נקודה עדינה אחת, ואנחנו צריכים לעשות מאמץ נוסף, שלא להיכשל בה, חלילה, באופן טבעי נוצרים סטריאוטיפים, ולא אחת בודקים בעין בוחנת אזרחים ותושבים ונוסעים על-פי החזות החיצונית שלהם. וכאן אנחנו, בתורקף הטרגדיה של הקונפליקט שלנו עם שכנינו, נקלעים לא אחת למצב, שמי שיש לו, מה שנקרא, חזות מזרחית, בודקים אותו יותר. אינני חושב שאפשר להימנע מזה לגמרי.

שר התחבורה מ' קצב:

כאשר אני הייתי — — —

שבח וייס (העבודה):

אני יודע מה אתה רוצה להגיד, אני, בתור אשכנזי, יודע מה אתה רוצה להגיד, אני, אגב, תמיד מתקנא בבעלי חזות מזרחית, אני חושב שזאת חזות מקסימה.

שר התחבורה מ' קצב:

כאשר הייתי סטודנט, בדרך לירושלים — יש לי חזות מזרחית — עצרה אותי המשטרה ובדקה אותי.

שבח וייס (העבודה):

אני ניהשתי איזו קריאת כיניים אתה רוצה לקרוא. אבל אני מציע, שכאשר זה קורה, וזה קורה, בדרך ההתנצלות, או ברגע שמוזהים את הטעות, צריך בעדינות ובטקט ובחבונה לטפל כאנשים האלה. הם נפגעים. אני לא יודע בדיוק באיזו דרך, אבל צריך לעדן את זה.

היו"ר ש' דיין:

יש דרך: זקן, כיפה — זה פותר את הבעיה.

שבח וייס (העבודה):

אני יודע שהבחורים שאתם מגייסים לעבודת הביטחוניות הם באמת ממיטב הנוער, הבנים והבנות. כאן יש להיוזר עוד יותר, שיהיה לנו מינימום של תקלות. אנחנו לא צריכים לפגוע בכבודם של אזרחי ישראל הערבים, בוודאי לא לקראת עידן השלום.

אני, כמובן, אתמוך בחוק הזה. תודה רבה.

היו"ר ש' דיין:

תודה רבה. חבר הכנסת אברהם שוחט איננו באולם. רשות הדיבור לחברת הכנסת נאוה ארד, בבקשה. אחריה — חבר הכנסת אריאל ויינשטיין: אם הוא לא יהיה נוכח באולם — חבר הכנסת אברהם פורז, ואחריו — חבר הכנסת מרדכי וירשובסקי.

נאוה ארד (העבודה):

כבוד היושב-ראש, אדוני השר, חברי הכנסת, ראשית אני רוצה לברך את שר התחבורה המביא לנו היום את החוק הזה. יכול להיות, אדוני השר, שהעובדה שאתה נכנסת למשרד הביאה לאיזה שינוי. אני רוצה לומר למה אני מתכוונת. כשקראתי את דברי ההסבר לחוק, מסתבר שכל החוק הזה מסתמך על החלטות שהתקבלו ב-1984 וב-1988, ואנחנו עומדים ב-1991. לפי הניסיון שלנו בכנסת, ולא רק בנושא הזה אלא גם בנושאים אחרים, ממשלת ישראל מפגרת בהבאת אישור אמנות בין-לאומיות לכנסת. אני מדברת על אישור אמנה על מעמד האשה, ששם היו בעיות של דיני אישות והיתה לממשלה איזו בעיה, מסיבות של קואליציה, להביא זאת לכנסת לאשרור. אבל כאן, אדוני השר, אני פשוט פונה אליך, יכול להיות שיש עוד נושאים מסוג הנושאים שאתה הבאת, שאנחנו זקוקים בהם לחוק על-מנת שאפשר יהיה לאשרר זאת על-פי כל הכללים, והממשלה לא מביאה אותם. בסך הכול, הרי יש כאן פיגור.

לכן, במקרה כזה, כשמדינה מפילה מטוס אזרחי שלא נשמע להוראותיה ויש תום לב בעניין הזה, היא יכולה אולי להסתמך על העניין של הגנתה. ברור לחלוטין שכאשר מטוס בא במשימה התקפית יש חובה להפיל אותו, וגם היה ברור לחלוטין, ששום אמנה בין-לאומית לא תגרום לכך שמדינה תסכן את ביטחונה.

אנחנו נמצאים היום בעידן של נשק מסוגים שונים, ואין לדעת. בסופו של דבר, השמירה על שמים נקיים היא משימה חשובה מאוד.

אדוני השר, גילינו בזמן מלחמת המפרץ — אני פונה אליך כשר בממשלה — שאי-אפשר לשמור על שמים נקיים כי יש כל מיני כלי טיס, לאו דווקא מטוסים, המכונים בליסטיים, וכנראה כלפיהם הגנה אמיתית, של שמים נקיים, לא קיימת, עד שאנחנו נפתח את ה"חץ" או שמישהו אחר יפתח כלי נשק אחר. כך שבסופו של דבר החוק הוא חוק טוב.

אדוני השר, אני שב ומבקש ממך להיזקק לנושא של העתקת שדה-רב בתל-אביב. נחלת ניצחון גדול בשעתך בעזרתו של חבר הכנסת יוסי שריד. אני אומר לך, שאלמלא התערבותו היית נכשל בהצבעה. הצעת החוק ירדה מסדר-היום. אבל אני חושב שחובה עליך לבדוק יחד עם גורמי משרדך, ולא להיות שמרן.

שר התחבורה מ' קצב:

מעולם לא ידעתי שלחבר הכנסת יוסי שריד יש כוח כזה.

אברהם פורז (תנועת המרכז — שינוי):

תתפלא. אבל אני רוצה לומר שאז נושעת בזכותו.

היו"ר ש' וייס:

אולי תזכיר לנו מה היה?

אברהם פורז (תנועת המרכז — שינוי):

חבר הכנסת שריד דיבר עם חברי כנסת לא מעטים במזנון. הוא מתגורר בתוכנית-ל', והוא אמר שזה יפגע בתושבים, זה יסתיר להם את הנוף לים, הם לא רוצים שום דבר. חלק מהאנשים שבעמל רב הצלחתי לשכנע אותם להצביע יחד עם חבר הכנסת צידון ואתי, תמכו בסופו של דבר כשר התחבורה, לא בגלל, אלא מטעם אחר.

היו"ר ש' וייס:

ואתה בכל זאת הולך להתאחד אתו למפלגה אחת. מה

יהיה?

אברהם פורז (תנועת המרכז — שינוי):

אני רוצה לומר לך, שאני לא שלם גם עם עצמי, ואני כל הזמן מאוחד. אז איך אתה רוצה שלא אתאחד עם אחרים? אבל מעבר לזה, אדוני היושב-ראש, לו רק כל אלה שמסכימים זה עם זה היו במפלגה אחת, היו רק סיעות יחיד.

מכל מקום, אדוני השר, לפני שנחדש את היוזמה — כי שישה חודשים אנחנו מנועים מלעשות זאת — אני מבקש ממך שתבדוק כאמת עם גורמי משרדך. הדבר הזה נעשה בכמה מקומות אחרים בעולם. אני חושב שהעיר תל-אביב ראויה שיהיה לה שדה תעופה לתעופה פנים-ארצית, כמו שצה"ל צריך שיהיה לו שדה תעופה למטרותיו שלו. אבל אפשר לעשות את זה בקלות רבה, בים. אומנם זו תהיה השקעה, אבל ערך הקרקע שתתפנה כתוצאה מכך עולה על זה. הפרויקט הזה טוב גם מבחינת איכות הסביבה, טוב גם לתל-אביב, גם יהיה שדה תעופה מודרני, ואני מציע לך להוביל את המהלך הזה. בסופו של דבר, כשר התחבורה, לך צריך להיות עניין ראשון במעלה שהפרויקט הזה יתבצע.

אני מבקשת, אני יודעת את האילוצים, אבל באיזה מקום אנחנו צריכים לשים לב מפני שאנחנו, בתור העם היהודי, שעבר — צריכים להיות רגישים למיעוט גם כשאנחנו יודעים שקיימות בעיות ביטחוניות.

אני, כמו חברי שבח וייס, נמנעת מללכת לאותם מקומות שבהם לא רק לוקחים אותנו לצריף, אלא עומדים עם כפפות לבנות ומדברים בשפה שאנחנו מכירים אותה ממקום אחר ובדקים לנו את החפצים.

אני מצטרפת להמלצה שלך "לטוס אל על" גם בגלל הביטחון, גם משום שזאת החברה הלאומית שלנו, אבל אני סומכת עליך, שתדאג לך שבכל זאת ישימו לב לדברים הניתנים לתיקון, והם באמת ניתנים לתיקון, וכמובן אתמוך בחוק. תודה רבה.

היו"ר ש' וייס:

תודה רבי: לחברת הכנסת נאוה ארד. אדוני השר, תוכל למסור ל"אל על", שכאן ככנסת "הלב ממריא אל על".

אני מזמין עכשיו את חבר הכנסת אריאל ויינשטיין — איננו נוכח. חבר הכנסת אברהם פורז, שא כנפיים ותגיע לדוכן. אחריו — חבר הכנסת מרדכי וירשובסקי.

אברהם פורז (תנועת המרכז — שינוי):

אדוני היושב-ראש, חברי הכנסת, החוק שלפנינו הוא בעיקרו חוק טכני, שנועד לאשרר אמנות בין-לאומיות, ואין לי הרבה מה להוסיף עליו. אני מניח שיתקיים דיון בוועדת הכלכלה, והרבה לא יהיה לנו לעשות.

אני בין אלה שלפעמים מצרים על כך, שישראל איננה מאשררת יותר אמנות בין-לאומיות ואיננה כפופה יותר ומשתדלת בנושאים רבים למצוא לעצמה את הנתיב המיוחד לה.

חברת הכנסת נאוה ארד שאלה בקשר לאיסור על המדינות החתומות על האמנה להשתמש בכוח נגד כלי טיס אזרחי. אני רוצה להביא בעניין הזה דוגמה. אם אינני טועה, השנה היתה 1953, אולי 1954 או 1955, בכל מקרה, זה היה בשנות ה-50 המוקדמות, מטוס של "אל על" סטה מנתיבו — — —

היו"ר ש' וייס:

"קונסטליישן", בכולגריה.

אברהם פורז (תנועת המרכז — שינוי):

"קונסטליישן" סטה והגיע בכולגריה. היה ברור לחלוטין שזהו מטוס אזרחי, היה ברור גם למפעילים בכולגריה שהמטוס הזה לא בא למשימה התקפית. היו טענות שונות. היו טענות שאותו למטוס לנחות והמטוס כאילו התעלם, אבל בכל מקרה היה ברור לחלוטין, שאין פה מישוה שבאיוז פעולה של מלחמה קרה מגיע למתקפה נגד הבולגרים. בכל זאת, מטוסי קרב בולגריים יירו את המטוס, הפילו אותו, וגרמו אז לאובדן של כל הנוסעים והעצות. העניין הזה הכה אז גלים בישראל, כי זה באמת היה אסון התעופה האזרחית הגדול ביותר שהיה לנו.

לעומת זאת היה לנו מצב אחר, שבו ישראל, גם כן אולי מחמת טעות, אבל כנסיבות אחרות — נכנס מטוס לובי לשמיים של ישראל, ניתנה הוראה לייט אותו והמטוס הופל. אבל אנחנו היינו כמצב מיוחד עם לוב, ואני מניח שאותם גורמים שנתנו את ההוראה להפיל את המטוס לא עשו זאת על-מנת להתנקם בלוב, בעמה או במועמר קדאפי, אלא היה חשש אמיתי שהמטוס הזה, במסווה של מטוס אזרחי, יכול להיות מטוס עויין.

אחר, בנסיבות כאלו או אחרות, לפני שנה, עשר שנים, או 20 שנה, לאמנה המחייבת את ישראל? יש כאן אמנות שנחתמו בשנת 1944, ויש כאן אמנות שנחתמו בשנת 1924. והאמנות הללו נכנסות כמקשה אחת לספר החוקים. בעצם לוקחים אמנה, חותמים עליה, מאשררים אותה, ומכניסים אותה לספר החוקים של מדינת ישראל, כשהיא אינה מותאמת למציאות הנוכחית.

אני מקווה שהחוק הזה יאושר בקריאה ראשונה, וכך גם החוק השני העומד לבוא, ושני החוקים יעברו לוועדת הכלכלה, והיא תקיים דיון ממצה בכל סעיפי האמנה שקוראים לנו לאשר אותם בקריאה שנייה ושלישית.

היועצים המשפטיים של משרד התחבורה בוודאי זוכרים את המקרה שאני רוצה לספר עליו עכשיו. טסתי פעם אחת בארצות-הברית ונקלעתי לנחיתת חירום. ועבר יום עד שמסוס, הוא נחת נחיתת חירום בשדה בלתי מוכר, ועבר יום עד שחילצו אותנו מהשדה. החפצים שלנו לא הגיעו איתנו לניו-יורק, ומשום-מה הבטיחה לנו החברה שהחפצים יגיעו אלינו היום, מחר, מחרתיים. עברו ארבעה ימים והחפצים לא נמצאו. נאלצנו להמשיך בדרכנו, והחפצים השיגו אותנו כעבור שישה ימים. מובן שבינתיים הצטיידנו בציוד ראשוני, ואכן כתבנו לחברה והגלו על כך, שבשל אי-הגעת החפצים האישיים שלנו נאלצנו לרכוש חפצים בהיקף של 300–400 דולר לארבעה אנשים.

החברה בארצות-הברית אמרה לנו: נכון שנסעתם בקטע הזה בחברתנו, אבל הכרטיס נקנה ב"אל על" — ושלחו אותנו ל"אל על". ב"אל על" שלחו אותנו ל"פאן-אם", מ"פאן-אם" שלחו אותנו בחזרה ל"אל על". ואנחנו כותבים, ואומרים לנו: פעם תודמן לניו-יורק, נשיא "פאן-אם" יקבל אותך, והבעיה חפתה. אתה מגיע לנשיא "פאן-אם", הוא בדיוק איננו. ואומרים לך: תחזור, הוא יבקר בארץ. הוא מבקר בארץ — אין לו זמן. אתה מדבר עם "אל על", ועוכרת שנתיים. ואז התיאשתי והגשתי תביעה משפטית לבית-המשפט בישראל, ונוכחתי לדעת שהעניין איננו שפוט. על-פי אמנת-ורשה מ-1924, אותה אמנה שאותה מחייבים לה בחקיקה הזאת, שהיא מסדירה את התעופה בעולם, יש לך זכות לגיש תביעה רק במשך שנתיים ימים. איש לא ידע, אפילו יועץ המשפטי הופתע לשמוע שיש דבר כזה. ואנחנו חתמנו על אמנה בין-לאומית, שמסתמכת על אמנה מ-1924, שאושרה על-ידי מישור המהכנסת, ואנחנו לא יודעים על מה אנחנו חותמים, ולא תמיד אנחנו ערים לכך שכתוצאה מהחקיקה הזאת שבאמנה, שאיננה מותאמת למציאות שלנו, אנחנו גורמים עוול.

אני לא רוצה לומר לך, שאותה אמנה שימשה בסיס למה שקרה בעקבות חטיפת המטוס לאנטבה: גם שם גילו פתאום את אמנת-ורשה מ-1924, כשהחטופים הגישו תביעה והתברר שהם איחרו.

לכן אני מבקש ממך: מאחר שאתם מביאים כאן אמנות ותיקונים של אמנות, אנא עשו שיעורי בית. לנו בכנסת אין האמצעים, אין הכלים, אנחנו מסתמכים עליכם, אתם מסתמכים עלינו, ואנחנו מכניסים לספר החוקים כל מיני סעיפים שאינם בני-חוקק באשר למציאות שבה אנחנו חיים. זו בקשתי אליך ואל כל שר שמגיש אמנות בין-לאומיות לאישור בחקיקה ראשית. הסיפור שסיפרתי לך אכן קרה. תודה.

היו"ר ש' וייס:

תודה רבה, חבר הכנסת דן תיכון. רשות הדיבור לחברת הכנסת שושנה ארבל-אלמוזלני, ואחריה ישיב השר. אני

היו"ר ש' וייס:

תודה רבה לחבר הכנסת פורז. חבר הכנסת וירשובסקי איננו, חבר הכנסת חיים אורון איננו, חבר הכנסת יאיר צבן איננו, חבר הכנסת חגי מירום איננו, חבר הכנסת אלי דיין איננו, חבר הכנסת שבת וייס כבר דיבר, חבר הכנסת דן כהן איננו, חבר הכנסת אריה אליאב איננו, חבר הכנסת עמיר פרץ איננו, חבר הכנסת יעקב צור איננו, חבר הכנסת אברהם כ"ץ-עוז איננו. חבר הכנסת מיכה גולדמן, בבקשה, ואחריו — חבר הכנסת דן תיכון.

מיכה גולדמן (העבודה):

אדוני היושב-ראש, חברי חברי הכנסת, בראשית דברי אני רוצה לומר, שהחלטת שר התחבורה להציג את החוק היא מעשה נכון, לצערנו בזמן נכון. ואני, כחבר סיעת העבודה, אתמוך בחוק.

אני רוצה להזכיר לחברים כמה אירועים ומקרים שקרו במשך 20 שנה. אם אתייחס רק לנתונים ששר התחבורה מסר בדבריו, ב-20 השנים האחרונות היו 1,008 חטיפות מטוסים, 239 אירועי חבלה, שבהם נהרסו כליל 20 מטוסים; נהרגו כ-3,035 אזרחים. וישראל שימשה יעד עיקרי של הטרור הבין-לאומי, מאז אותה חטיפה ראשונה של מטוס "אל על" לאלג'יר בשנת 1968.

ישראל היתה היוזמת לכריתת אמנות בין-לאומיות, שהגדירו את הטרור כנגד התעופה האזרחית כפשע בין-לאומי: אותה אמנת-האג משנת 1970, אמנת-מונטריאל מ-1971, וחוק הטיס מ-1971. מאז כריתת האמנה במונטריאל בשנת 1971 התרכבו מעשי הטרור לא רק באוויר, אלא גם בשדות התעופה. אזכיר את האירוע שהיה בשדות התעופה של רומא ווינה, ששם נהרגו, נוסף על אזרחים, גם עובדי שדות התעופה. זה חייב אמנה חדשה שכללה גם את עובדי שדות התעופה, וכללה למעשה טורר בשדות התעופה. אני יכול להזכיר גם אותו אירוע קשה שהיה בשדה התעופה בלוד, שבו נהרג אהרן קצ'לסקי קציר, זיכרוננו לברכה. באותו אירוע נהרגו עוד עשרה או אחד-עשר חללים, על-ידי אותו רוצח יפני מתאבד.

למעשה החוק הזה בא להזכיר לנו את האירוע הגדול שקרה כאשר הפילה ברית-המוצות את המטוס הדרום-קוריאני, "בואינג 747", בשנת 1983. זהו חוק שאין צורך להרחיב עליו את הדיבור. אפשר לאשר אותו כפי שהוא הוגש היום, ולהעביר אותו לוועדת הכלכלה להכנה לקריאה שנייה ושלישית. אפשר לעשות זאת בדרך קלה ומהירה, משום שתהיה כאן תמיכה בחוק. אני בטוח שהדיונים שיהיו עם אנשי משרד התחבורה והיועצים המשפטיים יהיו קלים.

אני רוצה לסיים ולומר: לטוס "אל על" זה לא רק לטוס "אל על", כגאוות יחידה; אתה שומע מאזרחים רבים במדינות נוספות, שהם מעדיפים לטוס "אל על" בגלל הטיסה הבטוחה ב"אל על". בטוחה גם מבחינה ביטחונית וגם מבחינה האנשים וצוות הקרקע שמבטיחים לנו טיסה בטוחה ונוחה.

לכן אני אתמוך בהצעת החוק.

היו"ר ש' וייס:

תודה רבה לחבר הכנסת גולדמן. חבר הכנסת דן תיכון, בבקשה, ואחריו — חברת הכנסת שושנה ארבל-אלמוזלני.

דן תיכון (הליכוד):

אדוני היושב-ראש, כנסת נכבדה, אדוני השר, מה זו אמנה בין-לאומית? את מי היא מחייבת ואילו השלכות יש לה על חיינו? ואיך הופכת אמנה בין-לאומית שנחתמה במקום כזה או

בנושא של הנחתת כלי טיס לפי הוראות רשות מוסמכת, אם עוברים על הוראות הסעיף הזה הדין הוא מאסר שלוש שנים. ואילו בסעיף 3 להצעת החוק נאמר: "אחרי סעיף 18 לחוק העיקרי יבוא: המסכן או עלול לסכן את הבטיחות בשרה התעופה או במסוף נוסעים מחוזה לו על-ידי אחד מאלה — דינו יהיה מאסר עשרים שנה". ואחר כך מונים את העבירות שעליהן יהיה העונש מאסר עולם. נשאלת השאלה, האם המאסרים הללו והעונשים הללו אכן מותאמים לאמנות הבין-לאומיות ואנחנו לא יכולים לחרוג מהן, כי זהו העונש המרבי שנקבע באותה אמנה, או שאנחנו יכולים וחופשיים לקבוע את העונשים שאנחנו מוצאים לנכון.

מכיוון שפעולות הטרור הללו, שמקפחות חיי אדם, חיי אנשים חפים מפשע, הן פעולות חמורות ביותר, אנחנו חייבים לנקוט עונשים מרתיעים, כדי שלא יהיה כדאי לאותם טרוריסטים — שכינה אותם חבר הכנסת שבח וייס, וכדק, "כנופיות של טרור", כנופיות בין-לאומיות — להמשיך בכך. יש להילחם בהן ממש עד חורמה ולנקוט את כל האמצעים, גם המרתיעים, כדי שיבואו על עונשם באותה חומרה של אסונות וטרגדיות שהם גורמים לאנשים חפים מפשע ולמשפחותיהם.

אנחנו נרחיב, כמוכן, את הדיבור בנושא הזה בוועדת הכלכלה ונדון על אותם סעיפי אמנה.

אני מבקשת שהאמנה הזאת תובא אלינו לוועדה כדי שנוכל ללמוד אותה גם על סעיפיה ולהתייחס אליה בהתאם. תודה.

היו"ר ש' וייס:

אני מודה לחברת הכנסת שושנה ארכלי-אלמוזלינו. אדוני השר, אתה מוזמן גם להשיב וגם להציג אחר כך את החוק השני. כבר פעם שנייה אני חוסך לך ירידה ועלייה לרוכב הנואמים. בבקשה.

שר התחבורה מ' קצב:

תודה, אדוני היושב-ראש.

כמה הערות לדברי חברי הכנסת: אנחנו מודים שהבדיקות הביטחוניות שלנו קפדניות באופן מיוחד בטיסות ובנמלי התעופה שלנו. הבודקים מקפידים לתת עדיפות עליונה לרמת הביטחון, תוך התחשבות מרבית בנבדקים עצמם. אני ער לכך שמדי פעם בפעם יש פגיעות, אבל אני חושב שאין הצדקה לתחושות הקשות של הנבדקים עצמם. ככלות הכול, הבדיקות הביטחוניות הקפדניות נועדו גם לשמור על ביטחונם של הנבדקים עצמם, והם צריכים להיות שבועי רצון מהבדיקות הקפדניות. כפי שאמרתי, מדי פעם בפעם, אני מסב תשומת לב הגורמים האחראים אצלי במשרד להתחשב באופן מרבי, ככל האפשר, בנבדקים עצמם, אבל לא להוריד כהוא זה מהקפדנות שבבדיקה הביטחונית.

להערה של חבר הכנסת שבח וייס. בהתאם לאמנות בין-לאומיות, אמנת-האג 1970, אמנת-מונטריאל 1971, וחוק הטיס הישראלי, עבירות הטרור האווירי הן פעמים בין-לאומיים. שדיום מאסר 20 שנה או מאסר עולם.

להערות של חברת הכנסת נאוה ארד ולשאלתה ביחס לעיכובים שבהגשת הצעת החוק. לצערנו, התעכבה הצעת החוק במשרד המשפטים במשך יותר משנתיים, בגלל התנגדותו להכללת הוראה בעניין ההסגרה, הוויכוח הזה, איפה צריך להיות הפרק של ההסגרה, גרם לעיכובים. רק לאחר שהיועץ המשפטי לממשלה פסק בנושא, התקדם הטיפול בו. היועץ המשפטי החליט, כאמור, שלא לכלול את נושא ההסגרה בחוק אלא להכלילו בפרק מיוחד של חוק ההסגרה.

מבקש מאוד לקצר, כי זה מחוץ לתור. אני מבין שהחוק יבוא אחר כך לחברת הכנסת שושנה ארכלי-אלמוזלינו לטיפול.

שושנה ארכלי-אלמוזלינו (העבודה):

אדוני היושב-ראש, כנסת נכבדה, אני מצטערת על הטעות שחלה. אני נרשמתי עוד בשבוע שעבר, ומשום מה השם שלי לא נכלל. כנ"ל לגבי החוק הבא. אני עוד אברר את העניין הזה.

היו"ר ש' וייס:

זה קורה לפעמים במוכירות. אנחנו ננהג כבית הלל.

שושנה ארכלי-אלמוזלינו (העבודה):

אדוני היושב-ראש, הצעת החוק המוגשת על-ידי שר התחבורה היא חיוכית מאוד, ואני בהחלט תומכת בהעברתה לוועדת הכלכלה להכנתה לקריאה שנייה ושלישית.

גם אני מצטרפת להצעה של חבר הכנסת דן תיכון. אני חושבת שאנחנו נצטרך לקיים דיון על סעיפי האמנה אשר אנחנו מחומים עליה והצטרפנו אליה, אבל גם בבואנו לדון על הצעת החוק הזאת איננו יודעים את כל הפרטים ואת כל הסעיפים של אותה אמנה, מה היא מקיפה, מה היא מחייבת אותנו, מה היא מחייבת מדינות אחרות.

אין לי ספק ששיתוף פעולה בין-לאומי ואימוץ מדיניות אקטיבית להמשך המלחמה בטרור הם חשובים וחיוניים. וישראל בירכה עליהם ומברכת עליהם כל יום. יש להצטרף על כך — ואני מברכת על יוזמתך — שאין תוכנית בין-לאומית למלחמה בטרור, כי האינטרס הזה צריך להיות משותף לכל המדינות. יש מדינות שחושבות: לנו זה לא יקרה, לכן אנחנו לא כל כך צריכים להקפיד, לא כל כך צריכים להתאמץ בנקיטת האמצעים הדרושים במלחמה הזאת נגד הטרור. ישראל נכוותה, לצערי הרב, בתוקף הנסיבות ומבחינת היותה כאן מדינה שמקפת עכשיו אויבים, ונקווה שיהפכו לירידים בעוד זמן לא רב. אנחנו לא יכולים לשכוח את מה שקרה כאשר נחטף המטוס לאנטבה, אנחנו לא יכולים לשכוח את הקטל שהיה בשרה התעופה על-ידי אותו קוואוקמוטו, שבסופו של דבר השתחרר. היום הוא חופשי, אבל אלה שקיפחו את חייהם, ובהם פרופסור אהרן קציר, זיכרוננו לברכה, שאיבדו אז את חייו בן רגע — את כל הדברים האלה אנחנו לא יכולים לשכוח.

אין לי ספק שכל נוסע שטס במטוס רוצה להגיע מהר, אבל הוא רוצה להגיע בשלום ובבטחה למחוז חפצו ולא לקפח את חייו על לא עוול בכפו כתוצאה מפעולות טרור — אם זאת חטיפה, אם זאת פעולת טרור בתוך המטוס, אשר מביאה לתוצאה קטלנית לנוסעי המטוס כולו, במטרה של סחיטה לשחרור טרוריסטים, סחיטה של אותם אנשים שנוקטים אותה פעולה, ואם המטרה היא בצע כסף, והמטרות הן רבות, אין לי שום ספק בכך. אבל כמי שנוסעת מדי פעם בפעם אני חשה את ההבדלים הקיימים מבחינת ההקפדה על סדרי הביטחון שנוקטות המדינות השונות. יש מדינות שמזלזלות בכל העניין הזה של חיפוש בחפצים ובמטען של הנוסעים, ויש כאלה שמקפידות הקפדה יתירה.

אני מצטרפת לברכות ולשבחים ל"אל על"; אני חושבת שהיא עומדת במקום ראשון מבחינת נקיטת האמצעים להבטחת ביטחונם של הנוסעים. היא משקיעה בזה הרבה מאוד אמצעים והרבה מאוד כסף. ויש להצטרף על שממשלת ישראל מקיימת לא אחת ויכוח דיון בשאלה, אם היא צריכה להשתתף בשמירת הביטחון במטוסי "אל על" או לא. זוהי חובתה של המדינה, כי היא מגינה למעשה על אזרחיה בנושא הזה.

אני רוצה להציג כאן שאלה בקשר לנושא של העונשים.

בין-לאומיות שונות, אבל היא עומדת בפני עצמה וזו הצעת חוק לכל דבר. הכנסת לא מתבקשת לתת אישור אוטומטי לאמנה בין-לאומית במסגרת חוקי מדינת ישראל אלא הגשנו הצעת חוק, כמובן עם כל הסמכות של הכנסת להכניס שינויים. חברת הכנסת שושנה ארבל-אלמזלינו, יש כל הסמכות להכניס שינויים בכל סעיף וסעיף במסגרת הצעת החוק, כפי שהכנסת תמצא לנכון. אדוני היושב-ראש, אני מודה לך.

היו"ר ש' וייס:

תודה רבה. מוצע להעביר את הצעת החוק לוועדת הכלכלה. חברי הכנסת, אנחנו מצביעים על הצעת חוק הטיס (עבירות ושיפוט) (תיקון מס' 2). התשנ"א — 1991, בקריאה ראשונה. אני מוסיף את קולו של השר: מכיוון שהוא על הדוכן, הוא לא יוכל ללחוץ על כפתור ההצבעה שלו. אני מבקש לרשום ולהוסיף את קולו. אני מבין שהשר כעד.

שר התחבורה מ' קצב:

בעד.

היו"ר ש' וייס:

ההצבעה החלה. זו הצבעה מס' 1.

ה צ כ ה

בעד ההצעה להעביר את

הצעת החוק לוועדה — 9

נגד — אין

נמנעים — אין

ההצעה להעביר את הצעת חוק הטיס (עבירות

ושיפוט) (תיקון מס' 2). התשנ"א — 1991.

לוועדת הכלכלה נתקבלה.

היו"ר ש' וייס:

תשעה תומכים. לרבות השר. אין מתנגדים. אין נמנעים. אני מודיע שהצעת החוק הועברה לוועדת הכלכלה לטיפול ולהכנה לקריאה שנייה ולקריאה שלישית.

ט. הצעת חוק לתיקון פקודת הובלת סחורות בים, התשנ"א — 1991*

(קריאה ראשונה)

הנזקקים לשירותם. האמנה של 1924 ותקנות האג שבמסגרתה זכו לתפוצה נרחבת. 89 מדינות, וישראל בכללן, הצטרפו אליה.

במרוצת השנים נעשו שינויים אחדים באמנה משנת 1924, שעיקרם תיקונים שנעשו בפברואר 1986 בעניין זכויות הנזקקים לשירותי ההובלה הימית, הידועים כ"תקנות יוסבי"; תיקונים שנתקבלו ביום 21 בדצמבר 1979, בעניין המרת יחידות החישוב הקבועות באמנת 1924 בפרנק זהב, ביחידות המקובלות כיום; זכויות המשיכה המיוחדות — special drawing rights.

החוק המוצע בזה בא בעיקרו לאמץ, במסגרת הפקודה ותקנות האג שבחוספת עליה, את הוראות שני הפרוטוקולים האמורים, דבר שיאפשר את הצטרפותה של מדינת ישראל אליהם.

לנושא של הגנה עצמית, חברת הכנסת נאוה ארד, הנושא מוזכר במפורש בתיקון לאמנת-שיקגו, בכפיפות לזכותה של כל מדינה להגנה עצמית, לפי סעיף 51 למגילת האו"ם. הכוונה היא למקרה שבו יש חשש מהותי שמשמשים במטוס אזרחי כדי לפוצצו מעל ריכוז אוכלוסייה בישראל. זכותנו למנוע זאת כמעשה של הגנה עצמית.

מה היא הגנה עצמית לגיטימית על-פי מגילת האו"ם, הדבר כבר נקבע במשפט הבין-לאומי וההגדרות מקובלות.

במקרה של הפלת המטוס הלוזי על-ידי ישראל בסיני, בתחילת שנות ה-70, טענו אז שהיתה זו פעולה לגיטימית של הגנה עצמית בשל החשד שמתכוונים לפוצץ את המטוס מעל ריכוז אוכלוסייה אזרחית ישראלית ו/או מתקן אחר. הטענה הזאת, לפי מיטב ידיעתי, מקובלת על-פי כל כללי המשפט ועל-ידי מומחי משפט בין-לאומיים.

לחבר הכנסת דן תיכון אני יכול לומר, שכרגע אנחנו לא מאשרים שום אמנה. אין שום אמנה העומדת לאישור הכנסת. אנחנו גם לא מאשרים, חברת הכנסת ארבל-אלמזלינו, אמנות בין-לאומיות באופן אוטומטי ולא מקדשים אותן. לעתים קרובות אישור האמנות מתעכב מפני שיש לנו הערות לסעיפים אלו ואחרים הכלולים באמנה. בודקים כל סעיף וסעיף. אמנת-ורשה, שהזכיר חבר הכנסת דן תיכון, משנת 1929, היא עצמה תוקנה הרבה מאוד פעמים מאז ועד היום והיא לא קשורה כלל להצעת החוק שלנו היום. אמנת-ורשה משנת 1929 עוסקת באחריות חברות תעופה בנוזיקין כלפי נוסעים ובעלי מטענים.

לעניין אמנת-שיקגו מ-1944, היא בעצם חוקת התעופה הבין-לאומית. אנו עוסקים בתיקון לאמנת-שיקגו משנת 1984; בעצם התיקון האחרון התקבל לא מזמן, לפני שבוע שנים, וכבר עוסקים בתיקונו. אין לנו שום כוונה לבקש מכם היום לאמץ את אמנת-שיקגו כולה. התיקון כולל אך ורק את הצעת החוק כפי שהגשתי אותה פה לכם לאישור.

הצעת החוק ברורה, היא אכן נגזרת ונשענת על אמנות

היו"ר ש' וייס:

חברי הכנסת, אנחנו עוברים עכשיו לסעיף הבא בסדר-היום, הצעת חוק לתיקון פקודת הובלת סחורות בים, התשנ"א — 1991, בקריאה ראשונה. יביא את הצעת החוק שר התחבורה. בבקשה, אדוני.

שר התחבורה מ' קצב:

אדוני היושב-ראש, אני מתכבד להגיש לכנסת הצעת חוק לתיקון פקודת הובלת סחורות בים. פקודת הובלת סחורות בים הוחקה בארץ-ישראל בשנת 1926. הפקודה החילה על הובלת טובין המשוגרים מישראל על-פי שטרי מטען את הוראות האמנה הבין-לאומית הנוגעת לשטרי מטען, אשר נחתמה בבריסל ביום 25 באוגוסט 1924.

האמנה משנת 1924 נועדה, בעת שנחתמה, להביא לאיזון בין האינטרסים של מובילי המטען הימיים לבין אלה של

נתונה היום בעצם לשני אזורים. האזור הראשון הוא ברית-המעצות, הרפובליקות האחרות ומזרח-אירופה. מדינות רבות מאוד שתמכו בעולם השלישי יעזבו עכשיו את העולם השלישי ויתרכזו באירופה, בייחוד ב-1992, עם פתיחת השוק האירופי המשותף. האזור השני הוא, כמובן, אזור המזרח התיכון.

אני אתמוך, כמובן, בהצעת החוק בקריאה הראשונה, אבל אני רוצה לדעת למה מדינת ישראל מצטרפת בעניין הזה למדינות המערביות נגד המדינות המתפתחות. מה ההבדל בין מה שרוצות המדינות המתפתחות לבין מה שרוצות חברות הספנות? כי עם כל הכבוד לחברות הספנות, אנחנו גם צריכים לייצג את המשתמשים ולא רק את החברות. דברי ההסבר לא ברורים. מאחר שמעמדה של מדינת ישראל חשוב מאוד בעיני העולם השלישי, וההצבעות של ארצות העולם השלישי באו"ם חשובות מאוד לנו — וזה גוש גדול מאוד של ארצות ואנחנו זקוקים לתמיכתן — מה אני אענה לאדם שישאל אותי: למה מדינת ישראל לא חתמת על האמנה של 1978 אלא מעדיפה אחרת? על שאלה זו אתה חייב לתת לנו תשובה.

כאמור, אני אתמוך בהצעת החוק.

היו"ר ש' וייס:

תודה רבה. חבר הכנסת מרדכי וירשובסקי — איננו באולם; חבר הכנסת עמיר פרץ — איננו באולם; חבר הכנסת אלי דיין — איננו באולם; חבר הכנסת מיכה גולדמן — איננו באולם; חבר הכנסת גדליה גל — איננו באולם; חבר הכנסת אברהם כ"ץ-עוז היה באולם ויצא. אלה רישומים שנערכו לפני שבועיים. חברת הכנסת שושנה ארכליאלמוזלינו, בבקשה.

שושנה ארכליאלמוזלינו (העבודה):

אדוני היושב-ראש, כנסת נכבדה, יש להצטרע על כך שהצעת החוק הזאת מתגלגלת מ-1987. כאשר קיבלתי מכתב ממזכיר הכנסת מ-12 באפריל, חשבתי לחומי שאכן הוחל על הצעת החוק הזאת דין הרציפות. כי היא היתה מונחת על שולחן הכנסת שבועיים ולא היו הסתייגויות וכו', ולכן היא הועברה לדיון בוועדת הכלכלה. לקחתי את הצעת החוק וכבר כללתי אותה בסדר-היום של השבוע הבא להתחלת הדיון. חשבתי שזו הצעת חוק אחרת, שכבוד השר מביא לנו היום, וכשהשוויתי בין שתי ההצעות נוכחתי לדעת, שזו למעשה אותה הצעה. מלה במלה. אבל לאחר מכן נודעה השתלשלות העניין, מדוע השר מביא את ההצעה הזאת לקריאה ראשונה ומבטלים את ההחלטה על החלת דין הרציפות. יש להצטרע על שהפסדנו שלוש שנים בנושא הזה.

אדוני היושב-ראש, אני רוצה לציין, שעברתי על סעיפי החוק והם מורכבים. גם מקריאת דברי ההסבר קשה מאוד להבין את הכתוב בלי לדעת על האמנה ועל סעיפיה השונים, מה הם מחייבים, על הצטרפותנו לאמנה ומה הם הנימוקים לאי-הצטרפותנו לאמנה של שנת 1978. נצטרך ללמוד את הנושא הזה בוועדת הכלכלה באופן יסודי ביותר, כדי שנוכל לחוות את דעתנו ולחייב או לשלול את שאלת ההצטרפות לאמנה משנת 1978.

ברשותך, אומר כמה משפטים על מובילי הסחורות. ב-1926 עדיין לא היה אפשר להגיד שיש לנו צי סוחר ישראלי, אבל היום, תודה לאל, 43 שנים אחרי הקמת המדינה — התברכנו בצי סוחר אשר התפתח וגדל במרוצת השנים, והוא למעשה משרת את האינטרסים של מדינת ישראל בהובלות וגם מביא להכנסות נאות למדי של מטבע-חוץ למדינה.

יצוין כי במקביל ליוזמות שנקטו, כאמור, לתיקון האמנה משנת 1924 ומצאו את ביטוי בשני הפרוטוקולים, הועלתה במסגרת האו"ם, ובמיוחד על-ידי המדינות המתפתחות, יוזמה לביטול האמנה משנת 1924 ולהחלפתה באמנה חדשה שתנהיג משטר משפטי וכלכלי חדש בתחום ההובלה הימית, וכך גובשה אמנה חדשה, אמנת האו"ם על הובלת טובין בים, שנחתמה בשנת 1978.

האמנה של 1978 מחמירה בפרטים שונים יותר מקודמתה עם המובילים, ועל כן הסתייגו ממנה חברות הספנות, והן פועלות למניעת הצטרפות מדינות המערב לאמנה החדשה, בראותן אותה כפוגעת באינטרסים של הספנות ושל חברות הספנות המערביות.

מחמת מעמדה המיוחד של ישראל בתחום הספנות המסחרית, אין מקום בשלב זה להצטרפותה לאמנה של 1978, אולם אנחנו מבקשים לאמץ את הוראות שני הפרוטוקולים.

אומנם הממשלה החליטה בשלב מסוים להחיל את דין הרציפות על הצעת החוק בנושא הזה. הצעת החוק, חברת הכנסת שושנה ארכליאלמוזלינו, אושרה בקרנציה הקודמת. הממשלה אישרה את החלת דין הרציפות והחל הדיון, אבל התברר שחלף זמן רב מדי והיועצים המשפטיים קבעו שצריך להגיש את הצעת החוק מחדש, להתחיל את הליכי החקיקה מחדש.

על כן, אדוני היושב-ראש, אני מבקש לאשר את הצעת החוק בקריאה ראשונה ולהעבירה לוועדת הכלכלה של הכנסת להכנתה לקריאה שנייה ולקריאה שלישית.

היו"ר ש' וייס:

תודה רבה. אני חושב שעל-פי הבקשה גם אין צורך בדיון.

נאוה ארד (העבודה):

יש צורך.

היו"ר ש' וייס:

טוב, נקיים דיון. חבר הכנסת חיים אורון — איננו באולם; חבר הכנסת אברהם שוחט — איננו באולם; חבר הכנסת יאיר צבן — איננו באולם; חבר הכנסת אברהם פורז — איננו באולם. חברת הכנסת נאוה ארד, בבקשה.

נאוה ארד (העבודה):

כבוד היושב-ראש, אדוני השר, חברי הכנסת, ברור שכאשר אנחנו קוראים את כל הפרטים הטכניים של החוק, רק מומחה בעניין, או המומחים שיופיעו בפני הוועדה, יוכלו לפרט.

אני רוצה לשאול דבר אחד. בדברי ההסבר שקראת נאמר, שאנחנו לא מצטרפים לאמנה של 1978. אני מבינה שבאמנה של 1978 יש לחץ של ארצות מתפתחות. לא ברור מה הלחץ. מה זאת אומרת "מחמת מעמדה המיוחד של ישראל"? הרי אתה עצמך אמרת, שחלק גדול מהחוקים האלה, או מהתקנות — ומומחים בוודאי מבינים בזה יותר ממני — נעשו על-מנת שיהיה איוון בין החברות ובין המשתמשים. הרי ברור שלחברות הספנות יש אינטרס. השאלה היא, האם האינטרס של חברות הספנות — ואני מעריכה שזה אינטרס כלכלי טהור — לא בא על חשבון המשתמשים.

אדוני השר, אני רוצה לומר לך, שוב, מתוך ניסיוני הבינלאומי, שאנחנו מברכים על מה שקרה היום בעולם. אבל בפועל, בעצם כמעט כל הארצות המתפתחות וארצות העולם השלישי יעמדו במצב בלתי-אפשרי. תשומת-לבו של העולם

היו"ר ש' וייס:

יש הצעה בפרלמנט הנוכחי, לעשות בחינות פסיכומטריות לחברי פרלמנט. אולי נאמץ את זה אצלנו...

שושנה ארכלי-אלמולינו (העבודה):
למי? לחברי הכנסת?

היו"ר ש' וייס:

לכל אלה שאמורים להתמודד. זה טוב כשביל ה"פריימריס", יהיו פחות מועמדים, חברת הכנסת שושנה ארכלי-אלמולינו...

שר התחבורה מ' קצב:

אני חושב שבנושא הזה הכנסת תחליט פה אחד להתנגד...

לעניין אמנת המבורג, חברת הכנסת נאווה ארד, מדינת ישראל איננה נוקטת עמדה נגד המדינות המתפתחות. הצטרפות שלנו לאמנה היתה מקבלת מיד משמעות של פעולה נגד המדינות המתפתחות. אנחנו שוקלים כל נושא לפי האינטרסים של מדינת ישראל, ותופתעי אולי לשמוע, שמרבית המדינות בעולם עדיין לא הצטרפו לאמנת המבורג 1978. הצטרפו מעט מאוד מדינות לאמנה זו, בתוכן אוגנדה, ברכדוס, טנזניה, לבנון, מצרים, מרוקו, צ'ילה, רומניה ותוניס. זה בהחלט מסביר לך מדוע ישראל גם כן נמצאת בחברה טובה מאוד והחליטה שלא להצטרף. מעמדה של מדינת ישראל בתחום הספנות הוא רגיש, ועד אשר יתבררו מידת קבילותה והשלכותיה על הסחר הבין לאומי, אנחנו לא ממהרים לקבל החלטה בדבר הצטרפות לאמנת המבורג 1978.

החוק הוזר, אדוני היושב ראש, לקריאה ראשונה, כיוון שהתעורר ויכוח משפטי, כאמור, בעניין הפרשנות על חקנון הכנסת. כדי למנוע ספק הוחלט על-ידי היועץ המשפטי להתחיל את התהליך מחדש. אני מקווה שער תום הקדנציה הזו החוק הזה יעבר ויאושר בקריאה שנייה ושלישית, ואז ממילא הבעיה לא תחזור על עצמה.

לעניין ענף הספנות, אני מחזק את דבריה של יושבת ראש ועדת הכלכלה של הכנסת. מיניתי ועדה שגיבשה עקרונות למדיניות בענף הספנות. בוועדה הזו ישבו גם גורמי הספנות וגורמים מקצועיים מתוך המערכת של הספנות במשרד התחבורה. גיבשנו מדיניות כוללת לענף הספנות, ובעקבות המסקנות האלה, בעקבות הדוח שהוגש לי, החלטנו, שר האוצר ואני, למנות ועדה משותפת כדי לקדם ולחזק את ענף הספנות. אני בהחלט מוטרד מכך שענף הספנות איננו מקבל את המעמד הראוי לו בממשק ובכלכלה של ישראל. התרומה של ענף הספנות לכלכלה הישראלית וגם למעמדה הלאומי והמדיני של מדינת ישראל היא רבת חשיבות, תרומתו לכלכלה מוכחת, ובנושא הזה נדמה לי שהמשק יוצא נפסד מכך שאיננו מחזק את ענף הספנות. אני מקווה שבעקבות עבודתו של אותו צוות ישנה משרד האוצר את עמדותיו בכמה סוגיות בסיסיות, ויאפשר נקיטת צעדים שיחזקו את ענף הספנות וימריצו אותו.

אלה היו, פחות או יותר, אדוני היושב ראש, ההערות שהושמעו. אני מבקש לאשר את הצעת החוק בקריאה ראשונה.

היו"ר ש' וייס:

על-פי הצעת השר, אני מעמיד להצבעה בקריאה ראשונה את העברת הצעת חוק לחיקוק פקודת הובלת סחורות בים, התשנ"א — 1991, לוועדת הכלכלה. זו הצבעה מס' 2.

אני רוצה לציין בצער, שצי הסוחר שלנו לא זוכה לאותן הטבות הניתנות לענפים אחרים במשק כדי לעודד אותו, במיוחד כאשר הוא מכניס מטבע-חוץ למדינת ישראל, אולי לא פחות מהתעשייה ומענפים אחרים. אני יוצאת בקריאה לשר התחבורה, שלדעתי חייב לפעול ביתר-שאת כדי שיינתן מעמד שווה לענף ההובלות הימיות של צי הסוחר — כפי שהוא ניתן לענפים אחרים המכניסים מטבע-חוץ למדינת ישראל. זה דבר אחד.

דבר שני, אני מצטערת על שמספר העובדים הישראליים בצי הסוחר שלנו הולך ופוחת, הן ימאים והן קציני ים. וזה אומר דורשני. בעבר היתה ההכשרה המקצועית של עובדי ספון ואונייה רחבה הרבה יותר. היום הדבר הזה הצטמצם מאוד מאוד, ובעלי האוניות מעדיפים להעסיק עובדים זרים ולא ישראלים. אנחנו יודעים מדוע, כי שכרם של העובדים הזרים נמוך משכרם של העובדים הישראליים. אבל אנחנו חייבים להביא בחשבון את העובדה, שהאוניות שלנו הן במצב רגיש מאוד, ובעלי האוניות יכולים להיקלע למצבים שהעובדים הזרים לא ישיעו, ולא אחת נטשו העובדים הזרים את האוניות שלנו בנמלים מסוימים והעמידו אז את האוניה, את הבעלים שלה ואת הקברניט במצב לא נעים וקשה מאוד, דבר שהישראליים לא יעשו. לכן חובה עלינו להקדיש תשומת-לב מיוחדת לעידוד העסקת עובדים ישראלים, ובמיוחד כאשר לנו יש היום אכטלה גדולה מאוד, אפשר יהיה להעסיק עובדים רבים, אומנם לא אלפים אבל מאות בוודאי. הם מצאו להם דרך נוחה, כאשר האוניות הללו מפליגות תחת דגל זר, דבר שלא מחייב אותם לשום דבר אחר, אבל יכול להיגרם נזק עקב התופעה הזאת.

אנחנו נקיים כמה ישיבות על הצעת החוק ונדון בה בכובד ראש ובאופן יסודי ביותר, אבל לא נתעלם גם מההערות שאני משמיעה. ששר התחבורה יצטרך לתת עליהן את הדעת. כדי לחזק את צי הסוחר שלנו, שהם יישאו את דגל ישראל ברמה יועסיקו ימאים וקצינים ישראלים.

אני תומכת, כמובן, בהעברת הצעת החוק לוועדת הכלכלה להכנתה לקריאה שנייה ולקריאה שלישית, והפעם היא לא תחכה ארבע שנים. אני מקווה שבתוך חודשים ספורים נוכל להביא את הצעת החוק לקריאה שנייה ולקריאה שלישית.

היו"ר ש' וייס:

אני מודה לחברת הכנסת שושנה ארכלי-אלמולינו. אדוני השר, אתה מעוניין להתייחס? בבקשה. היתה הערה בקשר לכך שחברי כנסת מתקשים להבין את החוק המסוכך הזה. כמה חברי כנסת העירו על כך.

שר התחבורה מ' קצב:

אדוני היושב ראש, האמנה איננה עומדת לאישור. הגשנו הצעת חוק שהיתה שנויה במחלוקת גם בין חברי ועדת הכלכלה של הכנסת, גברתי יושבת ראש הוועדה, ונדמה לי שאחד מחברי הכנסת הפעלתנים ביותר היה אחד הגורמים לכך שלא התאפשר לנו אישור הצעת החוק.

אדוני היושב ראש, בוודאי לשם כך נועדו שלוש הקריאות. בוועדת הכלכלה של הכנסת בוודאי יעברו סעיף סעיף וידונו על כל המשמעויות ויבקשו נתונים ופרטים, והמליאה איננה בהכרח המקום שבו אפשר לקיים דיון מפורט.

חוברת ג', ישיבה של"ד, י"ג בחשוון התשנ"ב (21 באוקטובר 1991)
— הצעת חוק לתיקון פקודת הובלת סחורות בים —

הובלת סחורות בים, התשנ"א — 1991,
לוועדת הכלכלה נתקבלה.

היו"ר ש' וייס:

חברי הכנסת, אנו מסיימים עכשיו את סדר־היום שלנו.
הישיבה הבאה תהיה ביום שלישי, י"ד בחשוון התשנ"ב, 22
באוקטובר 1991. אני מברך אתכם לשלום. סיימנו.

ה צ כ ע ה

בעד ההצעה להעביר את

הצעת חוק לוועדה

— 9

— אין

נגד

— אין

נמנעים

ההצעה להעביר את הצעת חוק לתיקון פקודת

הישיבה ננעלה בשעה 18:26.