

הישיבה השלוש-מאות-ועשרים-ותשע של הכנסת התשיעית

יום שלישי, כ' אייר תש"ם (6 מאי 1980)

ירושלים, הכנסת, שעה 16:01

א. מסמכים שהונחו על שולחן הכנסת

1. בצו שעת חירום (תשלומי חובה על מלאי של טובין — כוספה, חיטים וקמחים) (מס' 2), תש"ם—1980; 2. בצו שעת חירום (תשלומי חובה על מלאי של טובין — בשר קפוא) (מס' 3), תש"ם—1980; 3. בצו שעת חירום (תשלומי חובה על מלאי של טובין — שמן ומארגארינה) (מס' 3), תש"ם—1980.
כן הונחו הצעות לתיקון סעיפים 44(א) ו-71(א) בתקנון הכנסת.

היו"ר ח. גרוסמן:
חברי הכנסת, אני פותחת בזה את ישיבת הכנסת. תחילה נשמע הודעה על המסמכים שהונחו על שולחן הכנסת.

מוזכר הכנסת נ. לורך:
ברשות היושב-ראש, הנני מתכבד להודיע כי היום הונחו על שולחן הכנסת החלטות בדבר אישור הוראות:

ב. שאילתות ותשובות

5860. פרטים בקשר לביצוע תכנית האוטונומיה

חברי-הכנסת מ. פעיל שאל את ראש הממשלה ביום "באדר תש"ם (27 בפברואר 1980):

אבקש מכבודו להשיב לי לשאלותי הנוגעות לחכ-נית הממשלה בכל הנוגע לביצוע האוטונומיה (הממשל העצמי) על-פי הסכם השלום אשר נחתם בין ישראל ומצרים:

א. מהו המעמד של קריית-ארבע בתכנית האוטו-נומיה של הממשלה?

ב. מהו המעמד של הישובים עפרה ואריאל בתכנית האוטונומיה?

ג. מהו המעמד של הישובים פצאל, ארגמן, תומר ומעלה אפרים בתכנית האוטונומיה?

ד. מהו המעמד של העיר חברון בתכנית האוטונומיה ומהו השוני בינו ובין מעמד "קריית-ארבע" באותה תכנית?

ה. האם יש שוני בין מעמד חברון בתכנית האוטו-נומיה ובין מעמד שכם וטול כרם?

ו. האם יש שוני בין מעמד חברון בתכנית האוטו-נומיה ובין מעמד הערים עזה, דיר אל-בלח, חן יונס ורפיח?

ז. מתי תתקיימה הבחירות למוסדות האמורים לנהל את הממשל העצמי (האוטונומיה)?

פגן אשר י. אריזור:

1. ממשלת ישראל עומדת על כך שאזרחי ישראל תושבי יהודה, שומרון ועזה יהיו בשיפוט של מדינת ישראל.

2. על-פי הסכמי קמפ-דייוויד יש קודם להגיע להס-כם ומשימוש הסכם יש לקיים את הבחירות במהירות האפשרית. במלים אחרות: תנאי מוקדם לקיום הבחירות למוסדות הממשל העצמי הוא השגת הסכם על-פי הכללים הקבועים בהסכם קמפ-דייוויד.

היו"ר ח. גרוסמן:

רשות לשאלה נוספת לחברי-הכנסת מאיר פעיל.

היו"ר ח. גרוסמן:

אבקש מסגן השר יורם ארידור להשיב לשאלות.

5746. דברי היו"ר תוהאמי בקשר לפגישתו עם דיין

חברת-הכנסת ג. כהן שאלה את ראש הממשלה ביום ג' באדר תש"ם (20 בפברואר 1980):

בעתון "מעריב" מיום 7 ו-8 בפברואר 1980 פורסמה גירסתו של סגן ראש ממשלת מצרים, היו"ר תוהאמי, על השיחות שקיים שרי-החוץ לשעבר משה דיין בנוכחות סגן מלך מארוקו.

אודה לשר אם ישיב לי:

1. הנכונה טענת תוהאמי כי דיין הסכים להורדת הדגל הישראלי מתמקומות הקדושים ולהפיכת ירושלים לכעין "ואתיקאן" איסלאמי?

2. הנכונה טענת תוהאמי כי במהלך ביקור סאדאת בירושלים הגיע אליו שליח שתבע ממנו לעזוב מייד, עוד לפני נשיאת נאומו בכנסת, את העיר?

3. מדוע לא תפרסם ממשלת ישראל דין-וחשבון מלא על שיחות תוהאמי—דיין ועל האירועים שמזכיר תוהאמי?

סגן השר י. ארידור:

חברי-הכנסת דיין עצמו כבר הודיע כי אין שחר לכל ההודעות האלו והאחרות של מר תוהאמי.

היו"ר ח. גרוסמן:

רשות לשאלה נוספת לתברת-הכנסת גאולה כהן.

גאולה כהן (התחיה — בנא"י):

אילו הייתי רוצה לדעת מה דיין אומר הייתי פונה לדיין. שאלתי באילו מידה התעניינתם בנושא, חקרתם ושאלתם — גם את דיין וגם מעבר למה שדיין אמר.

סגן השר י. ארידור:

עם כל הכבוד, לא זו היתה השאלה ששאלה חברת-הכנסת גאולה כהן.

גאולה כהן (התחיה — בנא"י):

זו היתה השאלה. כך צריך היה להבין אותה.

5902. ביקורי ראש הממשלה אצל נשיא המדינה

חבר-הכנסת ז. כ"ץ שאל את ראש הממשלה ביום ג' בניסן תש"ם (20 במארס 1980) :

ואבקש את תשובת כבודו :

באילו תאריכים בחדשים ינואר-פברואר 1980 ביקר ראש הממשלה אצל נשיא המדינה לצורך מסירת מידע והתייעצות ?

סגן השר י. ארידור :

ב-4 בינואר וב-15 בינואר,

5903. תחומי פעולתו של סגן השר ארידור

חבר-הכנסת ז. כ"ץ שאל את ראש הממשלה ביום ג' בניסן תש"ם (20 במארס 1980) :

ואבקש את תשובת כבודו :

1. על אילו תחומי פעולה במשרד ראש הממשלה ממונה סגן השר ארידור ?

2. מה היה סדר יומן של סגן השר ארידור ביום ה', 28 בפברואר 1980 ?

סגן השר י. ארידור :

לשאלה 1 : טיפול קבוע בשאלות ותשובות וכן מילוי תפקידים שונים והתייעצויות משפטיות ואחרות כפי שראש הממשלה מטיל עלי.

לשאלה 2 : בבוקר — טיפול בעניינים מפלגתיים. אחר הצהריים — פגישות עם ראש הממשלה בעניין שאלות ותות ואחר-כך השתתפות בדיון עמו על הכנת תגלית 100 שנה להולדת זאב ז'בוטינסקי.

היו"ר ח. גרוסמן :

רשות לשאלה נוספת לחבר-הכנסת זאב כ"ץ.

זאב כ"ץ (המערך) :

האם הבנתי נכון שאף ואגף אחד מאגפי משרד ראש הממשלה איננו נתון לסמכותו של סגן השר ?

סגן השר י. ארידור :

התשובה ניתנה בתשובה לשאלה 1. הבנת נכון.

5902. התכונות של שר החקלאות בארצות-הברית

חבר-הכנסת ג. האוזנר שאל את ראש הממשלה ביום י"ז בניסן תש"ם (3 באפריל 1980) :

פורסם באמצעי התקשורת כי בהופעתו של שר-החקלאות מר אריאל שרון בפני מועדון הנשיאים בארצות-הברית הוא אמר כי הוא ציפה מיהודי ארצות-הברית שיעלו בהמוניהם על הבית-הלבן כדי להפגין נגד ההצבעה של ארצות-הברית באו"ם.

שאלותי לכבודו :

א. האם ניתנה הצהרה זו של השר על דעת ממשלת ישראל ?

ב. ואם לא, אילו אמצעים נקט ראש הממשלה בנדון כדי לרסן הצהרות מסוג ההצהרה הנ"ל אשר קוממת את דעת הקהל בארצות-הברית ומספר ניכר של מנהיגים יהודיים שם ?

מוזר פטיל (מחנה שלי) :

כבוד סגן השר יורם ארידור, על-פי התשובה של-אילתה שלי הייתי רוצה להבין את חזון האוטונומיה של ממשלת ישראל. איך ייתכן שתהיה מרעצה מינהלית שתנהל את שטחי הגדה המערבית ורצועת עזה, שבה יכהנו רק ערבים, כשהיא שולטת בהתחלה באופן אדמיניסטרטיבי ואולי אחר כך על השטח, ומצד שני בתוך השטח הזה יהיו ישובים יהודיים שתושביהם יהיו כפופים לחוק של מדינת ישראל ?

סגן השר י. ארידור :

לפי השאלה של חבר-הכנסת פטיל זה לא מסתדר. התשובה היא שהמרעצה האוטונומית המינהלית לא תנהל שטחים.

מוזר פטיל (מחנה שלי) :

אני מעריך שהיא כן תנהל שטחים ובסופו של דבר גם תהווה מדינה.

היו"ר ח. גרוסמן :

חבר-הכנסת פטיל, אנחנו בסך הכול בסעיף של שאלות ותשובות. לא מתקיים עכשיו דיון.

5901. מימוש הבטחת ראש הממשלה בדבר החזרת

אנשי בירעם ואיקרית לבתיהם

חבר-הכנסת ת. טובי שאל את ראש הממשלה ביום ג' בניסן תש"ם (20 במארס 1980) :

בתאריך 26 בספטמבר 1979, כפי שפורסם בכלי התקשורת, נפגשת עם משלחת תושבי הכפרים בירעם ואיקרית בראשות המוטראן (בישוף) סלום. בפגישה העלו נציגי תושבי שני הכפרים האלה את בעיית חזרתם לכפריהם ומימוש ההבטחות שניתנו להם בעבר בנושא זה. כפי שפורסם בהטחת לורו את הטיפול בבעייתם הכאובה ולהביא לקבלת החלטות מתאימות. אולם עד כה לא פורסם על כל החלטה שהיא.

ואבקש מכבודו להשיב לי :

1. האם דנה הממשלה בעקבות הפגישה הנ"ל בשר-אלת וחזרתם של תושבי בירעם ואיקרית לכפריהם ואם כן, מה היה ההחלטה ?

2. אם הנושא נמצא עדיין בטיפול, מה היא המסגרת או הרשות המטפלת ? מה מצב הטיפול ומתי תיפול ההחלטה ?

3. האם מוכן ראש הממשלה להמליץ על החזרת תושבי שני הכפרים האלה לכפריהם בהתאם לעמדה שנקטה סיעתו בכנסת הקודמת ?

תשובת סגן השר י. ארידור :

(לא הוקראה, נמסרה לפרוטוקול)

אין להכחיש כי הדיונים בעניין מיוחד זה נמשכים זמן רב מאוד. זו התוצאה של תנאים מיוחדים אשר עדיין אינם מאפשרים לנו להביא לידי ביצוע תכנית שיחסנו אליה הוא חיובי.

5985. חברי הוועדה לתיאום בין הממשלה
להסתדרות הציונית

חבר-הכנסת ז. כ"ץ שאל את ראש הממשלה ביום י"ז
בניסן תש"ם (3 באפריל 1980) :

אבקש מכבודו להשיב לי :

1. מי הם חברי הממשלה בוועדה לתיאום בין הממ-
שלה לבין ההסתדרות הציונית ?
2. מי הם השרים שהשתתפו בישיבה של ועדת
התיאום ביום 27 בפברואר 1980 ?

סגן השר י. ארידור :

לשאלה 1 : ראש הממשלה, שני סגניו, שרי האוצר,
הבריאות, החוץ, החקלאות, הפנים, קליטת העלייה, החי-
נוך והתרבות, התחבורה והשר נסים.
לשאלה 2 : שבעת השרים : בגין, המר, הורביץ, ידון,
לוי, נסים, שוסטק.

5997. טיפול ראש הממשלה בהדלפת יריעה

חבר-הכנסת מ. שחל שאל את ראש הממשלה ביום י"ז
בניסן תש"ם (3 באפריל 1980) :

ביום רביעי ה'19 במאס 1980 התפרסמה ב"קול
ישראל" ידיעה על נסיעתו של שר הבטחון לדרום אפ-
ריקה. מקור ידיעה זו, שלא הוכחה רשמית בישראל,
יכול להיות אך ורק מקור ממשלתי בכיר והיא כבר
הסבה לישראל נזק מדיני רב.

אבקש מכבודו להשיב לי :

1. האם מודע כבודו לנזק המדיני החמור שנגרם
לישראל כתוצאה מההדלפה ?
2. האם נקט כבודו אמצעים כלשהם לבדיקת מקור
ההדלפה ?
3. האם ימנה כבודו ועדה לבדיקת מקור ההדלפה ?
4. האם ינקוט כבודו אמצעים כנגד האחראי להד-
לפה ?
5. האם ישנה כבודו למניעת הישנות הדלפות מסוג
זה ?

סגן השר י. ארידור :
שר הבטחון הכחיש את כל הידיעה.

צירלי ביטון (החזית הדמוקרטית לשלום ולשוויון) :
גברתי היושבת-ראש, האם סגן השר יוכל להשיב
לשאלתה של חבר-הכנסת תופיק טובי ?

הי"צ ח. גרופמן :
אודני סגן-השר, האם אתה מוכן להשיב ?

סגן השר י. ארידור :
אני מוכן.
(סגן השר י. ארידור קורא את התשובה על שאילתה
מס' 5901, ראה עמ' 2725).

תשובת סגן השר י. ארידור :
(לא הוקראה, נמסרה לפרוטוקול)

אין חבר ממשלה נזקק לקבלת רשות מיוחדת לפני
נאומו בפני גוף כלשהו בתוך-לארץ. התגובות על דבריו
של השר שרון היו גם ביקורתיות וגם חיוביות.

5993. הפעלת שירותי הבטחון לטיפול בנושא ההדלפות
מישיבות הממשלה

חבר-הכנסת ר. מילוא שאל את ראש הממשלה ביום י"ז
בניסן תש"ם (3 באפריל 1980) :

מכת ההדלפות מישיבות הממשלה ואי היכולת לה-
חליף דברים מבלי שהם יתפרסמו למחרת מתבלים בתיפ-
קוד הממשלה ופוגעים בבטחון המדינה.

אבקש מכבודו להשיב לי :

האם אין זה מן הראוי להפעיל בנושא את שירותי
הבטחון כדי שישמשו גורם מרתיע ומונע. הדלפות וכדי
שיביאו לגקטת פעולה נגד המדליפים ?

תשובת סגן השר י. ארידור :
(לא הוקראה, נמסרה לפרוטוקול)

התשובה שלילית. שירותי הבטחון נתונים למרות
הממשלה ואי-אפשר להעמידם מעל לחברה.

5994. רחית בקשה של שר להיפגש עם נשיא
ארצות-הברית

חבר-הכנסת ד. רוזוולי שאל את ראש הממשלה ביום י"ז
בניסן תש"ם (3 באפריל 1980) :

מן העתונות נודע כי בעת ביקורו בארצות-הברית
ביקש השר שרון להיפגש עם הנשיא קארטר ונדחה.

הנני מבקש לשאול את כבודו :

1. מה הם הכללים שעל-פיהם מבקשים שרים פגי-
שות עם נשיא ארצות-הברית ?
2. האם נמסרה הבקשה של השר שרון להיפגש עם
הנשיא קארטר על דעת ראש הממשלה ?
3. אם כן, האם הובטח לפני הפגישה כי הנשיא
יקבל את שרון ונשיא ארצות-הברית לא עמד בדיבורו ?
4. אם לא, האם נהג השר שרון לפי המקובל בממ-
שלה ?
5. האם בירר ראש הממשלה נושא זה עם השר
שרון ?
6. מה יש בדעת ראש הממשלה לעשות כדי שלא
ישנו מקרים כאלה ?

תשובת סגן השר י. ארידור :
(לא הוקראה, נמסרה לפרוטוקול)
שר החקלאות הכחיש בתוקף את הידיעות הללו.

ג. חוק התובלה האווירית, תשל"ט—1979* (קריאה ראשונה)

הארבעים, עם תום מלחמת העולם השנייה, נפלטו מטוסי תובלה צבאיים רבים לשוק האזרחי; כן יצאו מטוסים רבים, גדולים יותר ומהירים יותר, כל אלה הביאו לשינויים נוספים אדמיניסטרטיביים ברישוי כלי הטיס ולשינויים מרחיקי לכת בענף הביטוח. תמורות אלה הביאו לעריכת אמנה בין-לאומית חדשה המתקנת את אמנת וארשה. אמנה זו, הידועה כ"פרוטוקול האג", נחתמה בהאג בשנת 1955. בפרוטוקול האג הוכפלו גבולות האחריות של המוביל האווירי בתובלות נוסעים ושונות כמה הוראות הקשורות בשיטת האחריות. גם פרוטוקול האג זכה להצלחה וכמעט כל המדינות שאימצו את אמנת וארשה הצטרפו גם אליו.

ישראל הצטרפה לאמנת וארשה ולפרוטוקול האג בשנת 1962, עם חקיקת חוק התובלה האווירית, תשכ"ב—1962, עלי-די הכנסת. בנוסף להחלת האמנות על תובלה בין-לאומית הקשורה במשאל הן הוחלו גם על התובלה הפנים-ארצית בתוך ישראל. בכך הצטרפה ישראל ל-90 המדינות, לערך, שהחילו כללי משפט בין-לאומיים אחדים על התובלה האווירית הבין-לאומית.

מאז חוק התובלה האווירית בשנת תשכ"ב חלו בתעופה האזרחית הבין-לאומית שינויים חשובים נוספים שחייבו שינויים מתאימים במערכת הכללים המשפטיים החלה עליה. בין השינויים שחלו בשנות השישים והשבעים ראוי לציין את עליית רמת החיים של האוכלוסיה הנזקקת לשירותי התעופה, את ירידת ערך הכסף והאינפלציה בעולם, את גידול הזהב בשווקים הבין-לאומיים ואת השינויים הטכנולוגיים שחלו בכלי הטיס — כניסת כלי הטיס הסילוניים, ובייחוד כלי הטיס רחבי הגוף. בשנים אלה חלה עלייה מדויקת במספר הנוסעים לטיסות המסחריות בעולם בכלל ובתנועה האווירית לישראל וממנה בפרט. כדי להמחיש את הגידול העצום שחל די אם אציין כי בעוד שבשנת 1960 הסתכמה תנועת הנוסעים בנמל התעופה בן-גוריון ב-212 אלף איש הרי בשנת 1979 הסתכמה תנועת הנוסעים בנמל התעופה בן-גוריון ב-2.8 מיליון איש. דהיינו, עלייה של יותר מפי עשרה. כל אלה הביאו לכך שבגבולות האחריות שנקבעו באמנת וארשה ובפרוטוקול האג נעשו גמורים מדי, שלא ניתן עוד להתבסס על מטבע הזהב בעת קביעת גבולות האחריות ושיטת האחריות המבוססת על רשלנות שוב לא התאימה לתעופה האזרחית המודרנית שזוהי במסגרת גדלה והולכת של נוסעים ומטענים. כתוצאה מכך נאכחה כמה אמנות בין-לאומיות נוספות, המתקנות את אמנת וארשה ואת פרוטוקול האג, ששינוי לחלוטין את העקרונות המשפטיים שנקבעו בהן, עיקר השינויים לפי אותן אמנות הם: המוביל האווירי יהיה אחראי אחריות מוחלטת לנוסע שנגרם לנוסע, למטען או לרכוש; גבול אחריותו של המוביל לנוסע הועלה עד 125,000 דולר, ולכבודה — עד 1,250 דולר; מטבע ההתייחסות הוחלפה למטבע של קרן המטבע הבין-לאומית, זכויות המשכיה המיוחדות, במקום מטבע הזהב.

גברתי היושבת-ראש, מטרת החוק המציע היא להביא שיר את הכללים התחיקתיים לאימוץ האמנות והפרוטוקולים

היו"ר ח. גרופמן:

ואנחנו עוברים לסעיף הבא בסדר-היום: חוק התובלה האווירית, תשל"ט—1979, קריאה ראשונה. רשות הדיבור לשר התבורה.

שר-התבורה ח. לנדאו:

גברתי היושבת-ראש, כנסת נכבדה, אחד המאפיינים הבולטים של התעופה האזרחית הוא היותה חובקת עולם. כלי הטיס קיצרו את המרחקים בין היבשות, תרמו תרומה מכרעת לסחר הבין-לאומי ולתנועת התיירות הבין-לאומית וגרמו לקירבה גדולה יותר בין העמים ולהבנה ושיתוף פעולה בין-לאומיים. בהיות התעופה האזרחית ביסודה מכשיר בין-לאומי חייבה הפעלתה זהירות ומתרחבת מציאת פתרונות בין-לאומיים לשורה של קשיים ובעיות שהתעוררו, במיוחד בתחומי המסחר והמשפט. ביניהם הראשונים של התעופה האזרחית הבין-לאומית לא היו בנמצא כללי משפט אחידים שחלו על תובלת נוסעים וטובין. בכל מדינה התפתחו כללי משפט שונים שהיו מבוססים על כללי המשפט שחלו על מובילים יבשתיים יומיים ושגרמו לבעיות קשות של סתירות בין שיטות המשפט השונות החלות על כל טיסה בין-לאומית. פתרון לבעיות חייב לכן קביעת כללי משפט אחידים בעלי אופי בין-לאומי מחייב שיחפשו את מקומם של כללי המשפט הלאומיים הרגילים.

בשנת 1925 התכנסה לראשונה בפאריס ועידה בין-לאומית לדין בשאלות משפט התעופה ולאחר ארבע שנים, בשנת 1929, אימצה הוועידה אמנה בין-לאומית לאיחוד כללים מסוימים בדבר תובלה בין-לאומית באוויר. אמנה זו נחתמה בווארשה. האמנה, הידועה כיום בשם "אמנת וארשה", קבעה סדרה של כללים אחידים בכל הנוגע לתובלה אווירית בין-לאומית. נקבעו כללים בדבר סמכות התייחסות המשפט במדינות השונות ותקופות התיישנות ונקבעו כללים אחידים בדבר תיעוד התובלה האווירית — כרטיסי טיסה ושטרי מטען אוויריים. אולם עיקר יחידה של האמנה הוא בקביעתה כללי אחריות מיוחדים התלים על המוביל האווירי. נקבעה באמנה חוקה בדבר אחריותו של המוביל לנוסע שנגרם לתובע אלא אם יוכיח המוביל כי הוא נקט את כל האמצעים ההכרחיים כדי למנוע את הנזק. במקשלינגד להעברת נטל האחריות מתובע למוביל האווירי תוגבלו אחריותו של המוביל לסכום של כ-8,000 דולר לנוסע ושל כ-20 דולר לקילוגרם מטען. סכום הגבלת האחריות בוטא באמנה במטבע זהב.

בעשרים השנים מאז נחתמה זכתה אמנת וארשה להצלחה בין-לאומית גדולה ורוב המדינות הצטרפו אליה. אולם במשך השנים חלו בעולם בכלל, ובעולם התעופה בפרט, תמורות מרחיקות לכת שחייבו שינויים גם בעקרונות שעליהם התבססה אמנת וארשה. גבולות האחריות של המוביל האווירי הם כאמור מיסודותיה של אמנת וארשה. תמורות מרחיקות לכת בערכו של הכסף גרמו לכך שבגבולות האחריות שנקבעו באמנה לא התאימו עוד למציאות הכלכלית והיה הכרח להגדילם. בסוף שנות

אות סעיף 1(ג) שבה, יהא כוח של חוק במידה שהן קובעות את הווכיות והחובות של בעלי כלי שט...". זאת אומרת, שם הלכו בשיטה שהכנסת היא שאישרה את האמנה הבינלאומית ועל סמך האישור הזה הכנסת היא אשר קבעה מה הוא החוק במדינה.

אדוני שר התחבורה, נדמה לי שהיית צריך ללכת באותה שיטה שנתקבלה בחוק הספנות. אילו הלכת בשיטה זו היית צריך לצרף לחוק את האמנות, ויש אמנות חסורות מאוד, על כל הפרוטוקולים של גואטמאלה ועוד שורה שלמה של דברים. בפרוטוקולים אלה יש משום מהפכה לעומת המצב שהיה באמנת וארשה, יש בהם שינויים חשובים מאוד. אני מחייב את רוב השינויים, לא את כולם. אבל השינויים הללו היו צריכים להיות מובאים לכנסת. הכנסת אינה יכולה לאשר באופן עיוור, בלי לדעת מה היא מאשרת. היית צריך לצרף את האמנות ולבקש מהכנסת לאשר אותן ואחר כך, על סמך זה, היא תחוקק את החוק. נדמה לי שאתה עשית ההיפך מזה. במבוא לחוק נאמר אמנם ש"מטרת החוק המוצע בזה היא להכשיר את הכלים התחיקתיים לאימוץ האמנות והפרוטוקולים שנכרתו מאז נחקק חוק תשכ"ב, ולהחיל הוראותיהם בישראל על תובלה בין-לאומית כאשר ישראל תאשרר אמנות אלה והן יקבלו תוקף". אתה הלכת בדרך זו שאת האמנות אינך מצרף, ואתה עצמך כותב שהן עדיין לא אושרו כלל. אתה רוצה שהכנסת תעמיד את העגלה לפני הסוסים ושהיא כבר תקבל חוק ואתה תוכל אחר כך לאשרר. למה? אמנם יש לנו כלל שאין מוקדם ומאוחר בתורה אבל בחקיקה יש מוקדם ומאוחר. למה אנחנו צריכים לקבל כבר עכשיו חוק מפורט כזה כשעדיין אין לנו אמנה בין-לאומית, כשהיא עדיין לא אושרה אפילו על-ידיך? שנית, אני טוען נגד השיטה הנותנת לשר התחבורה את הסמכות הבלעדית לאשרר כאשר הכנסת כלל לא תדע על כך. אני מציע לשר ללכת בדרך אחרת: שיצרף את האמנות והפרוטוקולים ויבקש שהכנסת תאשרר אותם ועל סמך זה תיעשה החקיקה. הכנסת תעביר את זה לוועדה המוסמכת — אינני יודע איזו — הוועדה תעבור על האמנות, תדון בהן, תאשרר אותן ואז גם תקבל את החוק. זו בעצם הערתי העיקרית. אמנם אני סבור שבכלל צריך לבוא בקרבן חוק שיוסיד את בעיית האישור של אמנות בין-לאומיות אבל בעיקר צריך להסדיר את העניין הזה המובא לפנינו, מה גם שבענייני גים דומים כבר נהגנו כך. אני רוצה להדגיש שיש קומי פלקס שני של אמנות, בענייני דיני עבודה. שגם בהם יש הרבה מאוד אמנות בין-לאומיות. שם הלכת הכנסת בדרך אחרת. היא חוקקה כל אמנה כחוק, אז ממילא היה דיון בכנסת על כל סעיף וסעיף, על כל פנים יכול היה להיות דיון, והיא חוקקה את החוק הזה. ובכך יש כבר שלוש שיטות. אני מציע שאתה לא תבחר פה את השיטה שלדידי היא הגרועה ביותר כי היא שוללת מה כנסת בכלל אפשרות של הפעשה וידיעה על מה היא חותמת. בכל זאת הכנסת איננה חותמת גומי ולא צריך להעביר לשר את כל הסמכויות לעשות מה שהוא ירצה והכנסת חותרת על כל סמכויותיה.

אני רוצה להעיר עוד שתיים שלוש הערות קצרות לגופם של עניינים. ותחילה אתייחס לסעיף 5(ב). אני חושב שכאשר נקבל את האמנות ונאשר אותן נצטרך לדאוג גם לעקרון ההדדיות. לא כל המדינות כבר הצטרפו לאמנה הבינלאומית. יש כאלה שהצטרפו, יש כאלה שיצטרפו ויש כאלה שאינן רוצות להצטרף. אינני חושב

שנכרתו ולהחיל בישראל את הוראותיהם על תובלה בין-לאומית כאשר ישראל תאשרר אמנות אלה והן יקבלו תוקף בין-לאומי. החוק המוצע מחיל באורח מידי את האמנות האמורות על תובלה פנים-ארצית, מלבד שיעור הפיצויים שיישאר כפי שהוא בתוקף כיום כל עוד לא נכנסו לתוקף לגבי ישראל חלק מהפרוטוקולים החדשים. החוק המוצע מקנה זכויות מפליגות הן לנוסעים ולבעלי המטענים והן למובילים האוויריים. הנוסע ובעל המטען יהיו פטורים מהחובה להוכיח כוונה או התרשלות מצד המוביל ויהיו זכאים לפיצויים הרבה יותר גדולים. מאידך גיסא ייהנו המובילים האוויריים משיטת אחריות בטוחה יותר כתוצאה מכך שתוקרת האחריות שלהם לא תהיה ניתנת עוד לפריצה.

אני מציע, גברתי היושבת-ראש, להעביר את הצעת החוק הזאת לדיון בוועדת הכלכלה של הכנסת לקראת הקריאה השנייה והקריאה השלישית.

היו"ר ח. גרופמן :

אנחנו פותחים בדיון. רשות הדיון לראשון הנואם מים — ונדמה לי שהוא היחיד שביקש להשתתף בדיון — חברי הכנסת זרח ורהפטיג.

זרח ורהפטיג (חזית דתית לאומית) :

ברשות היושבת-ראש, מורי ורבותי, חוק חשוב מאוד הביא לנו שר התחבורה ואני מצטער על כך שאני היחיד שנרשמתי לדיון בחוק זה.

אני רוצה להתעכב על בעיה עקרונית. זו בעיה שמתעוררת עקב החוק הזה והיא הבעיה של אישור אמנות חוק, ראטיפיקציה של אמנות. לפי איזו שיטה זה נעשה? מי מוסמך לאשרר ועל סמך מה תופכים אחרי כן את האמנה לחוק מוניציפאלי? במשך עשרות שנים עוררתי בכנסת כמה וכמה פעמים את הבעיה הזאת של אישור אמנות חוק והעניין הזה טרם הוסדר. לפני שנים מספר אף העניתי הצעת חוק פרטית אבל היא מתגלגלת עדיין בהנהלת הקואליציה. שר המשפטים הבטיח להביא הצעה משלו בעניין זה אבל הוא טרם הביאה והעניין מסתדר בדרך שונה מחוק לחוק ומאמנה לאמנה. ברור שבחוקים מסוג זה, כמו תובלה אווירית, ספנות או גמלים, יש הרבה אמנות בין-לאומיות, כמו בדיני עבודה. בעניינים אלה יש הרבה אמנות בין-לאומיות כי הבעיה מטיבה היא בין-לאומית, היא נוגעת לקשרים, לתובלה או לתחבורה בין ארץ לארץ בימים ובאוויר. משום כך יש הרבה אמנות בין-לאומיות. איך מאשרות את האמנה הבינלאומית ועל סמך מה תופכים אותה ואת סעיפיה לחוק ארצי, לחוק מקומי? יש לכך כמה וכמה שיטות ואני אגע רק בשיטה הקשורה בענייני תובלה.

בענייני תובלה נתקלתי עד עכשיו בשתי שיטות עיקריות. שיטה אחת היא השיטה הנהוגה עוד מתקופת המאנדאט, בפקודת הטלגראף האלחוטית ובפקודת הנמלים. לפי שיטה זו אמרו שהמחוקק מסמך את השר לפרסם ברשומות את האמנה ועל-ידי כך ההוראות יהפכו להיות גם חוק מחייב במדינה. זו שיטה אחת. בשיטה הזאת אמנם הלך שר התחבורה כשדובר על אמנת וארשה בתובלה אווירית. אבל יש גם שיטה שנייה. השיטה השנייה נתקבלה בחוק הספנות, תשכ"ה—1965. שם המי חוקק הלך בדרך אחרת. בסעיף 2 של חוק הספנות (הגבלת אחריותם של בעלי כלי שט), תשכ"ה—1965, נאמר: "להוראות האמנה, בנוסחה הניתנת בתוספת, למעט הור"

בדרך זו. אחרי שיתקבל החוק שיאמץ את ההוראות תאשרר הממשלה את האמנה החדשה. לא נאשרר אותה אם יש בה חיובים על אורחי המדינה אלא אם כן תקבל זאת הכנסת כחוק ואז תראה עצמה הממשלה חפשיה להצטרף לאמנה ולאשרר אותה. בדרך זו הלכנו כאן.

אשר לסעיף 6, חברי-הכנסת ורופטיג: שר התחבורה, בהתייעצות עם שר המשפטים, לא גטל לעצמו כל סמכויות. מדובר בסוגיה רצינית למדי ובהשלמת דמי נזק במקרה של מוות או פגיעה גופנית. גם מקרה זה השארנו לאישורה של הכנסת. התקנות יהיו טעונות אישור ועדת הכלכלה של הכנסת ואין כאן כל נטילת סמכות לשר זולת התקנת התקנות — התקנתן אבל לא קיומן. קיומן תלוי יהיה באישור ועדת הכלכלה של הכנסת.

אורי אבנרי (מחנה שלי):

כבוד השר, לפני יומיים קבע בית-משפט אמריקני — בית-משפט נמוך — שאמנת וארשה איננה חוקית בארצות-הברית ושהיא סותרת את חוקיה וזאת בגלל תביעה שבה נידון העניין של 20 דולר לקילוגרם מטען, מחיר שהוא בלתי סביר בימינו.

שר-התחבורה ח. לנדאו:

כבר לא קיים.

אורי אבנרי (מחנה שלי):

האם כבוד השר אינו חושב שגם בעניין זה של פיצוי נוסעים על אבדן מטען יש צורך ברביזיה?

שר-התחבורה ח. לנדאו:

יש רביזיה באמנות שבאו אחרי אמנת וארשה. אינני מתייחס למה שפסק בית-המשפט בארצות-הברית, זה אינו מחייב אותנו. אבל באמנות שציטטתי, באמנות שעליהן מדובר עכשיו ושאותן רוצים לאשרר עכשיו, כל הסכומים האלה אינם רלבאנטיים עוד. התיקרה שונה לחלוטין ועל כן מה שקרה שם אין לו כל קשר להצעת החוק.

היו"ר ח. גרופמן:

חברי הכנסת, מכיוון שביחס להצעת חוק זו אין שום הצעה אחרת אלא להעבירה לוועדה, והיא אינה שנויה במחלוקת החלטתי בכל זאת להעבירה להצבעה אף שאולי מתקיימת היום ועידה של המפלגה הליברלית.

תופיק טובי (החזית הדמוקרטית לשלום ולשוויון):
לא מקובל להביא בפני הבית שיקול שלא לקיים הצבעה כי יש ועידה של מפלגה.

היו"ר ח. גרופמן:

למה? מאוד מקובל.

תופיק טובי (החזית הדמוקרטית לשלום ולשוויון):
אני לא נגד דחיית ההצבעה. השר יכול שלא לענות וההצבעה נדחית.

היו"ר ח. גרופמן:

ההצבעה לא נדחית ואנחנו מקיימים אותה. אני מעמידה להצבעה את ההצעה להעביר את חוק התובלה האווירית, תשל"ט—1979, לוועדת הכלכלה.

הצבעה

ההצעה להעביר את הצעת חוק התובלה האווירית, תשל"ט—1979, לוועדת הכלכלה נתקבלה.

שלגבי מדינות אלה. אנחנו צריכים לחוקק את החוק שלנו המטיל חובות גדולות על התעופה — יש אמנם גם זכריות אבל יש גם חובות — כמו אחריות מוחלטת וכו' בשעה שהמדינה השנייה אינה מקבלת את הפרינציפ הזה. נמצא שלפעמים זה גם יפריע לאפשרות של תחרות חפשיה. התעופה שלנו שמובילה לשם תושבי אותה מדינה יהיה עליה עול גדול יותר מאשר על המדינה ההיא בקשר לתעופה שלה לארצנו. צריך לשמור על הדדיות. אמנם בסעיף 11 יש משהו שבא כאילו לענות על שאלה זו. סעיף 11 אומר שההוראות האמנות לא יחולו על תובלה אווירית המבוצעת בידי מדינה שהצהירה על כך, מכוח זכותה של האמנה. אבל זה אינו נוגע לחוק הפנימי שלנו. החוק הפנימי שלנו יחול על כל תעופה, אפילו למדינה כזאת. אני חושב שצריך לדאוג לכך שיישמר עקרון ההדדיות.

אני רוצה להעיר הערה נוספת, נדמה לי שגם היא חשובה מאוד, והיא בקשר לסעיף 6. האמנה הבינלאומית דנה בענייני פיצויים על נזקי רכוש. בא שר התחבורה ומציע בסעיף 6 לאמור: "שר התחבורה, בהתייעצות עם שר המשפטים ובאישור ועדת הכלכלה של הכנסת, יקבע הוראות להשלמת דמי נזק שישולמו לתובע לפי הוראות האמנה למקרה של מוות או פגיעה גופנית". זו סוגיה חשובה ורחבה מאוד הדנה בנזקי גוף ועל עניין של מוות. גם את העניין הזה מוציאים מהכנסת, לא הכנסת תדון בזה ולא היא תקבל את החוק בעניין זה. כל זה יוסדר בתקנות, בחקיקת משנה באישור ועדת הכלכלה. אני נגד העברת קומפלקס וזקיקתי שלם כה חשוב, הוצאתו מסמכות הכנסת והעברתו לשר יחד עם הוועדה. אני חושב שהעקרונות בעניין זה צריכים להיקבע בחוק. את הפרטים אפשר להעביר לחקיקת משנה אבל לא את העיקר.

היו"ר ח. גרופמן:

האם אתה מציע להעביר את החוק לוועדה?

ורח ורופטיג (חזית דתית לאומית):

אם ההערות שלי יתקבלו, אינני מציע להחזיר את החוק לממשלה. ביקשתי לצרף לחוק את האמנות.

היו"ר ח. גרופמן:

רשות הדיבור לשר התחבורה.

שר-התחבורה ח. לנדאו:

גברתי היושבת-ראש, אני רוצה להתייחס לשתי ההערות שהעלה חברי-הכנסת ורופטיג שכנראה עיין בהצעת החוק עיין היטב, על האמנות הרבות הכרוכות בו. קודם כול, כמה שגוגע לאמנות, לתכנן ולמהותן, זה ישנו בדברי ההסבר לחוק עצמו. כלומר לא הסתרנו דבר. אין זה כך, כאילו אנחנו רוצים לאשרר אמנות כלשהן בדרך מסתורית וכאילו להגניב אותן לחוק ישראלי. לא. תוכן האמנות גלוי וידוע. אף הכללנו אותן בהצעת החוק ובדברי ההסבר לפרטיהן. אבל אני רוצה להתייחס לדרך הנקוטה אצלנו לגבי אמנות, לשאלה העקרונית של חברי-הכנסת ורופטיג על אישור אמנות. לפי ההסבר החוקתי הקיים כיום במדינת ישראל הממשלה היא המוסמכת להצטרף לאמנות בין-לאומיות על-פי החלטתה היא, אבל אם יש באמנה הוראות המסוגלות להטיל חיובים על האזרח יומת הממלכה הצעת חוק הבאה להחיל כחוק המדינה את התור את שבאמנה שיש בהן כדי להטיל חיוב על אזרחי המדינה. הצעת החוק המוצעת כאן היום הולכת אמנם

ד. חוק הספנות (ימאים) (תיקון מס' 3), תשל"ח—1978 *
(קריאה ראשונה)

שושנה ארכלי-אלמוזלינו (המערך):
מה היה על דעת ההסתדרות?

שרי-התחבורה ח. לנדא:
תיקון הליקויים שנתגלו בהסדרים חקיימים לגבי יישוב סיכסוכי העבודה בספנות היו על דעת איש ההסתדרות שטיפל בסיכסוכים אלה.

שושנה ארכלי-אלמוזלינו (המערך):
זה היה על דעת ההסתדרות?

שרי-התחבורה ח. לנדא:
גם ייעול סדרי השיפוט המשמעתי היה על דעת האדם שתיק הימאים היה בידי בוועד הפועל של ההסתדרות בזמנו.

שושנה ארכלי-אלמוזלינו (המערך):
מי היה האיש הזה?

ירוחם משל (המערך):
אדוני שר התחבורה, מי היה האיש הזה?

שרי-התחבורה ח. לנדא:
שמו מר לוי. לא מר לוי שאתה חושב עליו אלא לוי אחר שהתווק או את תיק הימאים בידי זה היה בזמן ממשה אחרת.

שמואל מולידאנו (התנועה לשינוי ויזמה):
איוו?

שרי-התחבורה ד. לנדא:
זה היה בזמן ממשלת המערך. זה סוכם אתו ועל דעתו הובא הדבר.

אף אם החוק המציע הוגש כבר כאמור לכנסת אני רואה מחובתי, במיוחד בשל ההוראות שהוספו לו, להעלות עתה, אם כי בלא פירוט יתר, את עיקרי התיקונים המוצעים בהצעת החוק:

1. הצורך במערכת התיקונים לגבי יישוב סיכסוכי עבודה שבתוק המציע קשור בהחלטת בית-הדין המשמעתי לימאים, הפועל מכוח חוק הימאים, שקבע בפסק דינו מיום 19 בספטמבר 1976 בעניין שביטה שהיתה באותה שנה במיכלית "ניוטה" כי הוראות חוק יישוב סיכסוכי עבודה, תשי"ו—1957, לא יחולו על שביטה הפורצת בכלי שיט שמתוך ישראל. קביעה זו של בית-הדין המשמעתי והפירוש שהוא נתן להוראות הקיימות של חוק הימאים, אם הם מבוססים, משמעותם כי ההסדרים שנקבעו בחוק יישוב סיכסוכי עבודה, כגון הגדרת הצדדים בסיכסוכי העבודה, חובת התודעה של 15 יום על שביטה והשבתה — אינם חלים לגבי סיכסוכי עבודה בכלי שיט שמתוך ישראל וקיימת למעשה אי בהירות ביחס לצמצם תחולתו של חוק יישוב סיכסוכי עבודה על כלל הסיכסוכים המת- שורים בכלי שיט, בין בהיותם בארץ ובין בהיותם בות"ץ לארץ. יש סברה כי הלכה שנפקדה בהליכים בעניין "ניוטה" איננה מבוססת. אולם, למען הסר ספק, מוצע

הדיוור ח. גרוסמן:
הסעיף הבא: חוק הספנות (ימאים) (תיקון מס' 3), תשל"ח—1978. רשות הדיוור לשר התחבורה.

שרי-התחבורה ח. לנדא:
גברתי היושבת-ראש, הצעת חוק הספנות (ימאים) (תיקון מס' 3), תשל"ח—1978, אשר אני מביא היום בפני הכנסת הובאה בפני הבית, במתכונת שונה בכמה פרטים, עליידי שר התחבורה קודמי לקריאה ראשונה בפרוואר 1978. בעת ההיא היתה שביטת הימאים בעיצור מה. חברי הכנסת, בתום הדיון הענייני במליאה דאז, שבו תמכו רוב חברי הבית בעיקרי ההצעות, הוצע בכל זאת להשתות את ההצבעה על החוק המוצע עד לסיום שביטת הימאים למען לא ייאמר כי החוק בא להכין מכשיר להתערבותה של הכנסת בשביטה. ואמנם ההצבעה נדחתה. שביטת הימאים נמשכה יותר מחודשיים ועם יישובה הוסאה הצעת חוק לקראת סיום מושב הקיץ של הכנסת, ביוני 1978, להצבעה אך עקב מיעוט חברי הכנסת שהיו נוכחים בשעה שהיא תועלתה להצבעה היא הוחזרה לממשלה.

משרד התחבורה בתן את נושאי הצעת החוק, לאחר הסרתה, בחינה נוספת ומצא כי עיקרי ההצעה שגובשו בהצעה משנת תשל"ט הם בעלי חשיבות מרובה גם היום. אמנם מאז סיום שביטת הימאים הגדולה באפריל 1978 שורר שקט יחסי בצי הסוחר, להוציא מספר מקרים של השבתת אניה בודדת אשר, למרבה המזל, יושבו בעודם באיבם ולא התפשטו לממדים של שביטה כללית. שקט יחסי זה הושג במחיר כבד של שמונים ימי שביטה, נזקים ישירים של עשרות מיליוני דולרים לספנות ונזקים שלא ניתן לאמזן למשק כולו. חרף ההישגים שהושגו אין בהם עדיין ערובה לאי הישנות התופעות של שביטות פראיות שאיפיינו את הצי בעבר ומקרי ההשבתה הבודדים, לפי שעה, יעידו על כך שלא כל הנוגעים בדבר השלימו עם המצב החדש. לאור השקט היחסי היתה למשרד התח- בורה שהות להרחיב את ההוראות שבהצעת החוק שהוג- שה כאמור ולהוסיף עליהן הוראות נוספות. זאת בעקבות המלצות הוועדה הציבורית שמונתה עליידי הממשלה, בראשותו של עורך-הדין שמרון המגוח, לבידור נושאי הפשיעה בישראל, ככל שהמלצות נוגעות לתחום הימי.

גברתי היושבת-ראש, כללית בא החוק לענות על שלוש בעיות: ראשונה, תיקון ליקויים שנתגלו בהסדרים חקיימים לגבי יישוב סיכסוכי עבודה בספנות; שנייה, ייעול סדרי השיפוט המשמעתי של ימאים; שלישית, מתן טיפול תולם לתופעות של אלימות ופשעה הקשורות בהפעלת הצי המסחרי שלנו והפוגעות קשה גם בציבור הרחב של הימאים. הדיון בשני הנושאים הראשונים שצינתי החל עוד בשנת 1976 והעקרונות של ההצעות בנדון זה סוכלו בזמן גם על חצתה של ההסתדרות. אבל אף אם החוק המציע הוגש כבר, כאמור, לכנסת אני רואה מחובתי, במיוחד בשל ההוראות שהוספו לו —

תיקוני לוואי נוספים בקשר עם נוהלי השיפוט המשמעתי שיעיקר תכליתם הוא החששו וייעולו תוך שמירה על נהלים משפטיים תקינים. ההצעות כלולות בהצעת החוק שלפניכם ואלהן צמודים דברי הסבר מפורטים.

חברי הכנסת, מערכת שלישית של תיקונים, והיא למעשה החידוש שבנוסח זה של הצעת החוק, באה כאמור לאמץ את ההמלצות המתייחסות לפשיעה בצי המסחרי הכלולות בדין וחשבון של ועדת שמרון. עיקרם של תיקונים אלה מתייחס לשני נושאים: 1. אימוץ המלצתה של ועדת שמרון לבטל את פנקס הימאי של ימאי שהורשע בהברחה בפעם השנייה. בעניין זה מוצע להקנות למפקח על הימאים את הסמכות לבטל פנקס ימאי אם בעליו הורשע פעמיים בבית-משפט בעבירות הכרוכות בהברחת טובין ואין עוד מקום לעירעור על פסקי הדין. כלומר, הטעון המשפטי כבר נגמר, ושוב אני חוזר ואומר שהי מדובר הוא ברידידיבה. המפקח יהיה רשאי, מטעמים מיוחדים שירשמו, שלא לבטל את הפנקס. כלומר, ביטול הפנקס איננו בחוקת דבר אוטומטי גם אם נעברו שתי עבירות הברחה. אם יש לו טעמים מיוחדים, שירשום אותם. 2. הרחבת סמכותו של המפקח על הימאים לפעול נגד ימאים בעלי עבר פלילי המשרתים בצי המסחרי. זאת על-ידי כך שהמפקח יוכל לבטל פנקס של ימאי שהורשע על עבירה שיש עמה קלון גם אם נעברה במליו תפקידו כימאי או בקשר לכך. בהתחשב בעובדה שרוב העבירות הפליליות של ימאים נעשות תוך מליו תפקידים כימאים לא ניתן, בהתאם לחוק הקיים, לשלול את פנקס הימאי שלהם באופן אדמיניסטרטיבי אלא יש להביאם לפני בית-דין משמעתי שתתום פעולתו איננו אמור לקבוע את התנאים לכשירות ימאי לשרת בים אלא להתיחס לעבירות משמעת שמבצע הימאי במהלך עבודתו. בצדן של התמרות בתנאי הכשירות של הימאים כאמור לעיל, החמרות שיש בהן כדי להביא לידי פגיעה בפרנסתו של הימאי, מוצע ליתן את הביקורת השיטתית על החלטת המפקח בידי בית-המשפט לימאות, כלומר לבית-המשפט המחוזי בחיפה. באותה התוספת שצינתי לעיל והמובאת לאור הדין וחשבון של ועדת שמרון אנו רואים חשיבות מבחינת חסימת הפשיעה.

משה עמאר (המערך):

אדוני השר, לא הסברת למה לא להעביר נושא זה לבית-הדין המשמעתי.

שר-התחבורה ח. לנדא:

בית-הדין המשמעתי אינו מטפל בכשירות של הימאי, בפנקס הימאי שלו.

משה עמאר (המערך):

נסמך אותו.

שר-התחבורה ח. לנדא:

מכיוון שאנחנו יודעים את הפרצודה וידעים איך העניין מתנהל אנו מציעים את הצורה הזאת אבל אם נמצא מישור נפגע ניתנת לו האפשרות לפנות לבית המשפט המחוזי. אני חושב שאין אינסטאנציה כשירה ומקובלת על כולם כבית-המשפט המחוזי. בית-המשפט לימאות הוא בחוקת בית-משפט מחוזי. אני סבור שדרך ציבורית רגונה הגיונית ואני מציע להעביר את הצעת החוק הזאת לוועדת העבודה והרווחה להכנתה לקריאה שנייה ולקריאה שלישית.

לתקן את חוק הימאים ולקבוע בו באופן מפורש כי חוק יישב סיכסוכי עבודה, תשי"ז—1957, יתול על כל סיכסוך בין בעלי כלי שיט ובין עובדיהם וביניהם ובין נציגות העובדים בכל הקשור לעבודה בכלי שיט, בין שהסיכסוך הוא בישראל ובין שהוא מחוץ לישראל.

2. אחת המגמות של התוק המוצע היא למנוע ועם בהפעלת הצי המסחרי שלנו, המבצע משימות תובלה החיוניות למען משק המדינה, וזאת עקב שביתות מסיבה כלשהי, בין שהשביתה היא על רקע תביעות שעניינן פירוש משפטי של הסכם עבודה קיים ובין שעניינן "כלכלי" — קביעת הסדרים חדשים. על כן, כדי למנוע את הוצעוים כאמור, מוצע כי לגבי סיכסוכים הקשורים בעבודה ימית תורחבנה ההוראות שבחוק יישב סיכסוכי העבודה הקיים, המגבילות את תחולתו לסיכסוכים כל-כליים בלבד, על כל סיכסוך שהוא, תוך הפניית הסיכסוך להכרעה במסגרתם המסדית, אם בדרך תיווך בפני הממונים על יישוב סיכסוכי עבודה לפי החוק ואם בדרך הפנייה לבוררות, אף היא על-פי חוק יישוב סיכסוכי עבודה הקיים.

3. תיקון נוסף שאני רואה אותו כחיוני וכחשוב ביותר הוא הכללתו של ענף "התובלה הימית" בהגדרת "שירות ציבורי" שבסעיף 37 לחוק יישוב סיכסוכי עבודה, תשי"ז—1957. סעיף 37 לחוק יישוב סיכסוכי עבודה, תשי"ז—1957, מתייחס להסכמים קיבוציים בשירות הציבורי ותוא כולל רשימה של שירותים ציבוריים אשר לגביהם נקבעו סייגים חמורים והסדרים מיוחדים לעניין שביתות מלאות, חלקיות והפסקות עבודה "בלתי מוג" "נות" וסאנקציות למיניהן. כיום נכללים במסגרת הגדרת השירות הציבורי ענפים כגון: שירות המדינה, התחבורה האווירית והתובלה האווירית וכן שירותים נבמלים. אם כי ענף הספנות הוא בבעלות שהיא ברובה פרטית הרי ייעדו של ענף הספנות והתובלה הימית הוא לא פחות ציבורי מזה של ענף התעופה, והצורך בציביות בו למען משק המדינה, הכללתו ובטחונה מחייב את הכללתו של ענף זה, גם הוא, במסגרת השירותים שהוגדרו כ"שירות ציבורי". בעקבות התיקון המוצע תהיה הקביעה בדבר הכרות שביתות והפסקות עבודה בכלי שיט נתונה רק בידי ארגון העובדים המוסמך ושביתות שלא ניתנה עליהן הודעה כחוק על ידו בלבד — על-ידי הארגון המוסמך, והפירוש ברור — לא יהיו מוגנות בתקופת קיומו של ההסכם הקיבוצי החל על הימאים וכן לא יהיו מוגנות בכל זמן אחר ללא אישור המוסד המרכזי של ארגון העובדים המוסמך.

וברתי היזשבת-ראש, מערכת שנייה של תיקונים באה ליעיל את השיפוט המשמעתי לצורך השלטת סדרי משמעת תקינים בפעולת הצי המסחרי. כדי בלום בדרך יעילה את התרופות המשמעת בצי הסוחר דרושה הפעלת שיפוט משמעתי מהיר ובלתי תלוי בלחצים של הגופים הנוגעים בדבר, לרבות המוכרזות של איגודי הימאים שותבריהם מובאים לשיפוט משמעתי. על סמך הנסיים שנרכש בהפעלת השיפוט המשמעתי והתקלות שהתגלו בו מוצע לצמצם את הרכבו של בית-הדין המשמעתי לימאים, להעמידו על שופט-משפטן, שישב כדן יחיד, ולוותר על שיתופם של נציגי המעסיקים העובדים בו. בנוסף לכך מוצעת תוראה מיוחדת אשר תקבע כי מעשה תפיסה של קברניט בזמן מליו תפקידו מעורה עבירה פלילית מיוחדת שדינה מאסר עד שלוש שנים. כן מוצעת שורה של

היור"ח. גרוסמן :

חברי הכנסת, אנו עוברים לדיון. רשות הדיבור לרא-
שון הנואמים, חברי הכנסת תופיק טובי, ואחריו — לחברי-
הכנסת ירוחם משל.

תופיק טובי (החזית הדמוקרטית לשלום ולשוויון) :

כבוד היושבת-ראש, כנסת נכבדה, אין לראות את
הצעת חוק הספנות המוגשת לנו אלא כצעד נוסף של
הממשלה בשירות חברות הספנות נגד הימאים. הציבור
לא שכח עדיין את השביתה הגדולה של הימאים מתחילת
1978, שביתה שנמשכה קרוב לחודשיים ושביטאה את
מאבקם הקשה של הימאים לתנאי עבודה הוגנים, לשכר
הוגן, לפנסיה שתבטיח חיי כבוד לעת זיקנה, ליחס הוגן
לימאים מצד חברות הספנות, ויחס הוגן פירושו גם טיפול
אנושי במשפחות הימאים כשהימאים נמצאים בלב ים.
השביתה הגדולה לא פתרה בעיות יסוד אלה והרי פתרון
הוא הבסיס האיתן ליחסי עבודה תקינים. הימאים חזרו
או לעבודה כשרוב הבעיות אשר דחפו אותם לשביתה
לא מצאו את פתרונן הצודק והמספק. נוסף לבעיות
החמורות שנתרו חלה ירידה תלולה בתנאי העבודה של
הימאים, בשכרם, ברמת הפנסיה הנשקפת שלהם, האם
אפשר להתעלם מהאינפלציה ב-1978 שהגיעה ל-60%
בקירוב ומהאינפלציה ב-1979 שהגיעה ל-110% והאם
אפשר להתעלם מהמשך דהירת האינפלציה ב-1980 ?
כל זה פגע קשה מאוד בימאים כמו בכל ציבור העוב-
דים.

ולמה מצפה הממשלה בתנאים אלה מהימאים ומיתר
חלקי ציבור העובדים, עובדי המדינה, עובדי הייצור
ועוד ? האם היא מצפה מהם לשתוק, לקבל את הגזירות
בנשיקת ידיים ? ברור שהם לא ישלמו אלא ייאבקו והם
יעשו זאת גם כשהנהגת ההסתדרות אינה ממלאת את
מלוא תפקידה וחומתה בגיוס ציבור העובדים, ובתוכה
הימאים, למאבק למען עניינם הצודק. אבל במקום למצוא
את הדרך להיענות לתביעות הצודקות של הימאים, לתקן
את שחרם כדי שיוכלו לעמוד בפני מכבש היוקר והאינ-
פלאציה ולמנוע את שחיתת הפנסיה, ליצור מערכת
יחסים הוגנת וטובה יותר עם הימאים, לטפל טוב יותר
במשפחותיהם בנמל-האם — באה הממשלה, בעצה אחת
עם חברות הספנות, ומציעה לחוקק את הצעת החוק המ-
נחת לפנינו והכוללת צעדים חדשים, חמורים מאוד כדי
להמשיך לכבול ולכבול עוד יותר את ידי הימאים ולמנוע
מהם מאבק על ענייניהם הצודקים. הצעת חוק זו באה
למעשה לבטל כליל את חופש המאבק של האיגוד המקצ-
רי עד ביטול חופש השביתה בצי הסוחר, עם הגברת
הסמכויות לעונשים משמעתיים ועם שלילת ייצוג הימאים
בבתי-דין משמעתיים, והכול כדי להגביר את אווירת
הטרור סביב הימאים ולהכניע אותם לתכתיבי חברות
הספנות.

הסעיפים החמורים בהצעת החוק הם 3 עד 7. על-פי
התיקונים המוצעים יתול על הימאים חוק יישוב סיכסוכי
עבודה משנת 1957 ותישלל מאיגודי הימאים עצמם
הזכות להכריז על שביתה. הפסקות עבודה ושביתות,
שנועשו עד כה על-פי החלטה של מוכירות אחד מאיגודי
הימאים, לא יוכרו מעתה כחוקיות אם לא יוכרו על-ידי
ההסתדרות. התיקונים גם באים לקבוע למעשה את אי-
חוקיותה של שביתה בלב ים וזה נוטל מהימאים כל זכות
להתנגד בפני הראות הקברניט לשבור את השביתה.
אלה הן פגיעות חמורות ביותר בכוונתו של ציבור עובדים
המונה כחמשת אלפי איש. זוהי פגיעה קשה בתופש

מאבק האיגוד המקצועי, במיוחד כשציבור זה נתון
ללחצים גדולים של המעבידים, והכול כדי לנשלו מהנשק
היחיד שבידי המאפשר לו להגן על עצמו, הוא נשק
השביתה. ההסתדרות עצמה מתנגדת לשלילת חופש הש-
ביתה מאיגודי הימאים. כשהובאה הצעת חוק זו לדיון
לפני שנה — ואז לא התקיים דיון — נכתב ב"דבר"
ב-14 במאי 1979 שיושבת-ראש האגף לאיגוד מקצועי,
ישראל קיסר, שיגר מברק ליושבת-ראש סיעת המערך בכ-
נסת ובו תביעת ההסתדרות להתנגד לסעיף בדבר אסור
שביתות בתוקף הספנות המוצע על-ידי הממשלה לכנסת
ואשר יוגש על-ידי שר התחבורה.

נושא אחר שהצעת החוק מטפלת בו הוא עניין
המשמעת ובתי-הדין המשמעתיים. דברי ההסבר של
הצעת החוק קוראים לנושא זה "ייעול הטיפולים המש-
מעתיים והשיפוט המשמעתי וטיפול הולם בתופעות
האלימות". ציבור הימאים הוא בודאי הראשון המעוניין
בקידום יחסי עבודה תקינים ובאי הזדקקות לשפיטה
משמעטית, אבל כאן יש להעיר שתי הערות : א. אי-
אפשר לנתק את כל מערכת המשמעת ובתי-הדין
המשמעתיים מנושא סיכסוכי העבודה, ורוב רובם של
השפיטה המשמעטית ושל העונש המשמעתי באים על
רקע סיכסוכי העבודה. לכן כל ההחמרה שהצעת החוק
גורמת מכוונת לפתור סיכסוכי עבודה בדרך של ענישה
ושפיטה משמעטית והימאים וציבור הפועלים מתג-
דים לדרך זו ופוסלים אותה. ודאי שגם אנו שוללים
אלימות, אם על התוף ואם בלב ים, אבל תיקון סעיף 6,
המטפל במה שנקרא "תקיפת קברניט", הוא רחב בפרוש
שלו עד כדי הטלת אימת וטרור על הימאים. גם ידוע
שהמשטרה היא לא המעניקה תעודות כשרות לעלייה על
אניות וציבור הימאים נתקל לא פעם באלמנטים שליליים
בעלי עבר פלילי ידוע שהוכשרו על-ידי גורמים במשטרה
למלא שליחות ותפקיד. יש גם נטייה לנפח את נושא
התפרקות המשמעת, כביכול, כדי לתרץ בכך את הצעדים
הננקטים והבאים לפועל במאבק הימאים לשיפור תנאי
חייהם ; ב. אנו מתנגדים לתיקונים המוצעים בסעיפים
10 עד 13 ושלפיהם מתבטל הנהג שבתי-הדין המשמע-
תיים יהיו בהרכב של שלושה חברים : נציג ציבור או
נציג המדינה ונציגי העובדים והמעבידים. כשמצעים
לבטל את המינוי של נציגי העובדים והמעבידים מתכוו-
נים למעשה אך ורק לביטול המינוי של נציגי העובדים. זה
לא בית-משפט רגיל של המדינה. המדובר בבית-משפט
משמעתי שידון בעניינים הנוגעים ביסודם ליחסי מעביד
ועובד ולכן אין לבטל את מה שהיה נהוג עד כה. הטענה
שצורה זו משתקת את בתי-הדין היא תירוץ בלבד.

זהו חוק המוסיף נדבך במערכת החוקים האנטי-
פועלים במדינתנו הזאת, מערכת חוקים שיזמו אותה עוד
בימי שלטון המערך וכיום ממשלת הליכוד באה לשכלל
אותה ולהוסיף עליה דברים חמורים מאוד.

חברי הכנסת, לסיום דברי ברצוני להעלות שתי נק-
דות שיש בהן פגיעה חמורה בספנות הישראלית ובימאים
הישראלים ותנאי עבודתם. האחת : קיימת תכנית להוב-
לת פחם על-ידי חברות ספנות לא ישראליות שיעסיקו
ימאים לא ישראלים, כשהכוונה לאספקת פחם לתחנת
הכוח בחדרה. נציגי איגודי הימאים בישראל הוזירו לפני
חודשים מספר מהפגיעה הזאת בספנות הישראלית ובימאים
הישראלים במיוחד כשהולך ומצטמצם מספר הימאים
הישראלים המועסקים ומשירות ימאים ישראלים מת-
קשים במציאת עבודה. אנו מתריעים נגד צעד זה הפוגע

הוא עובר בצורה כליכ אלגאנטית על נושא מורכב מאוד שטעון למידה וידיעה. עדיין לא הגעתי לנושא המרכזי של דגלי נוחות, משמעות החוק הישראלי לגבי ה"חוקים הבין-לאומיים ואפשרויות ההתנגשות של החוק המוצע עם התנאים הבין-לאומיים והכללים שנקבעו על-ידי האינ"ט טרנאציונאל החוק של הימאים. לא פעם יש לנו דיון ודברים בנושא זה איך ליצור את הקשר בין החוק הישראלי והסכמי העבודה הישראליים הקיימים עם תנאי העבודה המוכתבים על-ידי האירגונים הבין-לאומיים.

אמרת שחוק זה הוגש על דעת ההסתדרות. אדוני שר התחבורה, עיניתי במסמכים בחורים מטעם האיגוד המקצועי והנני מודיע רשמית: ההסתדרות ראתה או וראה כעת כי הגשת הצעת החוק תביא לידי סערה בלתי פוסקת ותערער את יחסי העבודה. בהמשך דברי עוד אפרט זאת.

דבר מעניין נוסף — בדיון היום בכנסת נקלענו למצב שהוא אולי טראגי ואולי טראגי-קומי: הכנסת סערה בזמן שהיתה השביתה הגדולה והיא חוזרת ודנה בנושא כאשר יש רגיעה — האין זה צריך להטריד את שר התחבורה? אני יודע ששר התחבורה אהב לעיין וללמוד אבל אילו היית מעניין היטב בהסכמי העבודה שאנחנו חתמנו היית רואה שיש להם משמעות רבה. בנושאים שציננת, אולם מהו הדבר החמור שאני רואה בגישה שלך, אדוני שר התחבורה? — הדבר המהותי בויכוח שהיה לנו עם הימאים הוא להביאם לידי הכרה שהם שייכים ומהווים חלק מהמסגרת ליישוב סיכוכי עבודה הקיימת במדינת ישראל. אתה עושה את ההיפך מזה. אתה לוקח את הימאים, מוציא אותם מהסדר הכללי בגלל ועדת שמרון. האם חשבת, אדוני שר, לרגע, מהי המטענות של גישתך לגבי כל ימאי וקצין המפליג בימים רחוקים ממדינתו ולפעמים למקומות מסוכנים ואולי יותר מזה...? אתה אומר כי בשנים לב לוועדת שומרון שנתה מנתה לחקור את הפשיעה בא התיקון לחוק.

שר-התחבורה ח. לנדאו:
המסקנה מועדית שמרון.

ירוחם משל (המערך):
ואני קורא את מה שכתבת בדברי ההסבר לחוק. תביא בחשבון שימאים שומעים את דברך, ואני מצטט, "התפשטות גלי הפשיעה בתורה הישראלית לא פסחה אף על הצי המסחרי הישראלי, והוועדה שמנתה לחקור את נושא הפשיעה בישראל, בראשותו של עו"ד ארזין שמרון ז"ל, נתנה דעתה לעניין". ימאים, קצינים, מפליגים בימים, לעתים בסכנת נפשות. לעתים הם נכבדים סים לנמלים שכלל לא בטוח אף יוצאים מהם. הם מפליגים לאורך חופי אפריקה ואסיה בתנאים קשים. הם יקראו את ההודעה, שנמסרה מעל במת הכנסת, כי ועדת שמרון שעיסוקה היה בנושא הפשיעה היא המגיע להצעת החוק. מנקודת מוצא של חיפוש דרך למניעת פשיעה בחברה הישראלית בכלל מצמידים את הדבר לקבוצת עובדים ספציפית.

שר-התחבורה ח. לנדאו:
אם כך, אלה שאינם פושעים צריכים להתנגד לכל חוק נגד פושעים?

ירוחם משל (המערך):
במדינת ישראל יש פשיעה. בחברה הטובה ביותר יכולים להימצא אנשים העוברים על החוק. אני שואל

בציבור הימאים בישראל. השנייה: מעלות מדי פעם הצעות לקניית ולמכירת מניות הממשלה בחברת הספנות הישראלית "צים". הצעות אלה מבטאות את מגמת המ"שלה לחסל את בעלות המדינה על חברות ומפעלים ולהעבירם לבעלים פרטיים. הממשלה כנציגת בעלי ההון הגדול מוכנה ללכת דרך ארוכה כדי להיטיב עם בעלי ההון על-ידי פגיעה ברמת חיי השכבות העמלות וגם על-ידי חיסול בויל הזול של נכסי המדינה והרכוש הציבורי. אנו מוצאים לנכון להתריע נגד חיסול בעלות המדינה ועל חברת הספנות הישראלית והעברתה הטרטאלית לידיים פרטיות כאשר השיקול הקובע יהיה הרווח הפרטי.

ביחס להצעת החוק המוגשת, הרינו מציעים להחזירה לממשלה.

היור"ח. גרופמן:

רשות הדיבור לתבר-הכנסת ירוחם משל, ואתריו — לתבר-הכנסת אליקים גוסטאב בדיאן, ואחריו — לתבר-הכנסת יעקב זאק אמיר.

ירוחם משל (המערך):

כבוד היושבת-ראש, כנסת נכבדה, הצעת החוק בעניין הספנות (ימאים) שהוצאה הנה על-ידי שר התחבורה באה בתקופה של רגיעה ביחסי העבודה בקרב הימאים. היתה סערה גדולה ובהתערבות ההסתדרות נחתם הסכם עבודה המקיף גם את הקצינים וגם את הדירגיים — הימאים שאינם קצינים. בהסכם העבודה נקבעו כללים ברורים המסדירים את היחסים בין העובדים לבין המעסיקים ודרכי הטיפול ביישוב חילוקי דעות והפתרון בשאלות השנויות במחלוקת. אדוני שר התחבורה, השאלה הנשאלת היא האם מטרת החוק היא לסיוע להתפתחות יחסי עבודה רגועים בקרב הימאים או, אדוני שר התחבורה, להסעיר שוב את המפליגים בימים. משום העיתוי והתוכן של הצעת החוק הייתי מייעץ לך, אדוני שר התחבורה, שלא להעמיד את הצעת חוק הספנות (ימאים) לקריאה ראשונה בכנסת. אתן לך כמה דוגמאות.

אדוני שר התחבורה, כנסת נכבדה, נושא הים הימי מאות הוא נושא מורכב ביותר. אי-אפשר לדון במסכת זו מבלי לראות בפנינו את בעיית הדור הראשון של ימאים ישראליים. נושא זה מורכב לא רק במדינת ישראל אבל הוא מורכב במיוחד במדינת ישראל. אדוני שר התחבורה, לא ציננת בכלל בתוק זה ולא התעכבת על הפרובלמטיקה של דגלי נוחות — flag of convenience, ודבר זה מעורר בעיות. בהצעת החוק שהצעת אינך מביא בחשבון שמדינת ישראל חייבת, לרגל נסיבות מיוחדות, להפליג בימים שלא בדגל ישראל. זה מעורר בעיות לצי המסחרי הישראלי ולימאים כאחד. לא פעם האיגוד המקצועי של הימאים התערב בנושא זה של אניה שבאה הנה בדגל נוחות ואניה שמפליגה מכאן בדגל נוחות. אדוני שר התחבורה, אינך רואה את הבעיות המתעוררות מתוך לגבולות ישראל, מתוך למים הטריטוריאליים. שא לות מורכבות אלו הן בשבילך, אדוני שר, כדברים של מה בכך. אינך יודע, אדוני שר התחבורה, שרק לפני מספר שבועים עוכבה פה אניה שבאה בדגל נוחות מסיני גאפור ומארץ אחרת שאינני רוצה לציין את שמה והצי טרכנו לפעול קשה מאוד כדי לעמוד מול הכללים הקיימים באינטרנאציונל המקצועי בגלל התעליים הבין-לאומיים שיש להפעילם במדינות שקים שם איגוד מקצועי חפשי. חוק זה לא מביא בחשבון את כל אלה,

הרביעי לחוק יישוב סיכסוכי עבודה ואינו מנוגד לסדר זמני שנקבע לפי פרק י"ב. אתה פוסל אדם להשמיע את דעתו? או לא קרה משהו מיוחד, אזלי פגעו קשות בימאי, אזלי הפור את הסכם העבודה שלו ופגעו בזכויותיו? אינך גותן לו להשמיע את טענותיו? איזה סדר דמוקרטי הוא זה? לאן אנו גולשים? ימאי הנמצא בים שבעה-שמונה חודשים נתקל לפעמים ביהוס קשה. אינני יודע מה עובר על אדם הנמצא בים בסערות. אסור לו להשמיע את טענותיו? אינני אומר שצריך לקבלן אבל לאסור בחוק להשמיע טענות? מה שלגבינו, הידועים בכנסת, הם עניינים של מה בכך יכולים להיות דברים חשובים כאשר מדובר בימאי שנמצא בים. אתה יודע מה זה ים סוער וימאים סוערים? יש סמכות לרב-חובל, אבל לאסור על אדם להשמיע טענותיו? אנו יודעים מה מש"פיע על סערת רוחו ועל המיתת גפשו?

השר ימנה את חברי בתי-הדין לתקופה של שלוש שנים מתוך רשימת שיקללו גם עורכי דין שהם כשירים להתמנות לשופטי בית-משפט השלום. בסעיף 11 נאמר בסעיף 133 לחוק העיקרי בטל. אדוני השר, אתה תמנה את השופטים. יש בארץ בתי-דין לעבודה, יש בתי-דין משפטיים. לפי הסדר המקובל יש בבית-הדין שופט מקצועי ושני אנשי ציבור. מה רע בכך? מה אתה רוצה להשיג, אדוני שר התחבורה, לגבי הימאים? אתה תשיג כאן את ההיפך הגמור ממה שאנו חותרים ועמלים להשיג במשך עשר שנים, שהימאים צריכים להיכנס למסגרת כללית של חיים תקינים. דווקא הימאים, שאצלם כל האלמנטים הסביבתיים והסיבות האביוקטיביות גורמים לתסיסה ולא י שקט, להם אתה משיב בשלילה. כל מפעל הוא סטאטי, הוא איננו נמצא בתגדה, איננו מפליג תחת דגל זה או אחר. אנו יודעים שימאים ישראלים אינם זוכים בקבלת פנים זמנה וגאה בגמלי העולם. אנו יודעים שיש לפעמים התנגשויות בגמלים. דווקא אצלם אתה פוסל מלכה נציגי ציבור בבית-הדין הון בנושא הימאים? מהי הסיבה לכך? האם הדרך הזאת תתרם לשיפור התדמית של הימאים ולעידוד הימאות? מדוע אתה צריך לעשות זאת? אנו רוצים לתת את ציבור הימאים לכך שהם חלק בלתי נפרד מכלל הציבור בישראל, שחלים עליהם כל דיני ישראל, שחלים עליהם כל הכללים הנוגעים עים לכל מקומות העבודה וענפי העבודה בישראל. למה להוציא אותם מהכלל — זה יוסיף חן חסד? זה ישקט את הים?

אני נמצא באינטרנציונל המקצועי ומגיע אלי חומר רב בנושא הימאים. גם באסיה וגם באירופה דנים בבעיות ימאות. לא רק אצלנו. תיקים שלמים אני יכול להעביר לשר. יש ועדה בבריטל שעוסקת בסיכסוכים בין עובדי גמלים לבין ימאים, ואתה חושב שאצלנו הכול יהיה קל? שם יש ימאים ותיקים, יש דור רביעי של ימאים, אצלנו זה דור ראשון, הכול בתלות. תחכמה היא שהימאים יהיו כמו כולם. כאשר אתה מוציא אותם מהכלל אתה מחטיא את המטרה.

בכל סיכסוכי עבודה, גם בעבודות בטחוניות, בעבודות הרציניות ביותר, יש לנו בית-דין לעבודה. לא נתנו לשום שר סמכות לקבוע שופטים. מדוע לגבי ימאים אתה רוצה סמכות כזאת? לשם מה? למיליון עובדים, לעובדים במפעלים ובי עדינים, בסטורכימיה, בחשמל, יש בית-משפט, יש בית-דין לעבודה. למה להוציא את הימאים מהכלל ולקבוע שהכנסת תיתן סמכות לשר, בהתייחסות עם עור, שר, למנות את השופטים? רבותי, אל תשכחו

אותך: באיזו חברה באים לשנות חוק מפני שיש פרטים העוברים עליו או לאור העובדה שהיתה ועדה שבדקה את נושאי הפשיעה? הנוסח של דברי ההסבר מטיל כתם על כל העובדים בים. ומי הם הימאים שלנו? נכון, יש דברים שצריך לתת עליהם את הדעת. אינני אומר שכולם צדיקים. אבל צריך לזכור שהים סוער ומסעיר ומרחיק את הימאים מהבית לתקופות ארוכות. קווי האגיות אינם מאפר שרים לימאים לשהות שבעה על הים ושבעה בבית. הם יוצאים לדרך לתקופות של ששה עד שבעה חודשים לעתים. כל התקופה הזאת הם רחוקים מביתם והרחיק הוה מסעיר ומדאיג. גם המאגשים בחופים ובגמלים מחנכים לדרך זו או אחרת. אולם יש לנו ימאים שעליהם תפארנו. אתה יודע את המשמעות שהם ממלאים ולאילו שליחיהם יות הם יוצאים. אין משימה שהם מתגוררים ממנה. והנה פתאום מבאיאם את ועדת שמרון כסיבה לשינוי החוק. כך כתוב בדברי ההסבר שהם רקע להצעת החוק.

שר-התחבורה ח. לנדא:

אתה שם בפי דברים שלא נאמרו.

ירוחם משל (המערך):

אני קורא את מה שכתוב, אדוני שר התחבורה, וב"עברית: "התמשטות גלי הפשיעה בחברה הישראלית לא מסתה אף על הצ המסחרי הישראלי" — — —

שר-התחבורה ח. לנדא:

זה נכון — —

ירוחם משל (המערך):

אלה עבודות החלות על הפרט, לא על הכלל. בקטע זה אתה רוצה להאשים את הכלל? אין כדבר הזה. אתה יודע, אדוני השר, אני חייב לנהוג כלפיך בזהירות. חזרת לעבודה אינני רוצה להרגיז אותך לשווא.

חוק סיכסוכי עבודה עם החצעה מוקדמת יתול גם בים וגם מעבר לים. אינך יודע אילו בעיות יכולה לעורר התלת החוק הוה מעבר לים. האם בדקת את החוק הבין-לאומי שאתה יכול בכנסת הזאת לקבוע כללים ונהלים שיחולו מעבר לימים? ייתכן שתחוק שאתה מציע עלול להתנגש עם החוק הבין-לאומי. מהיכן אתה יודע שאתה יכול בכנסת זו לקבוע כללים ונהלים שיחולו מעבר לים? זוהי בעיה. אינני יודע אם כנסת זו אינה יכולה לעשות טעות שתביא לכך שכל פארלאמנט אחר יחוקק חוקים שיתייסו לכנסת הריבונית שלנו. אני מציע לנהוג קצת בזהירות בכל הנושא של התייחסות אל מעבר למים הטרי-טוריאליים שלנו. וזהו רק ההתחלה לקראת העיקר. לפי סעיף 90 באים להחיל את כל הכללים של סיכסוכי העבודה על סיכסוכי העבודה בגמלי ישראל ובגמלי חוץ. סיכסוכי עבודה הוה מחייבים טיפול מיוחד. איננו יכולים בנושאים אחר לזון בשני הדברים גם יחד. אתה עלול להתנגש כאן בצורה חמורה בקשרים של ימאי יש-ראלי הנמצא בגמלי חוץ עם איגוד ימאים ועם ועק הימאים של אותה ארץ, שלפעמים הוא שונה מהחוק שלנו.

סעיף 7, האם לתחליף את סעיף 119 לחוק העיקרי, אומר: "בעברית משמעת לא תישמע טענת איש צוות כי נקט אמצעים סבירים לקידום של תביעות אנשי צוות של כלי שיט בסיכסוך עבודה שפרק י"ב דן בו, אלא אם כלי השיט עגן בבטחה בגמל והא המעשה נעשה במסגרת פעולה שאישר ארגון העובדים המוסמך כמשמעותו בפרק

ירוחם משל (המעמד):
כן. זאת כוונתי, שהשר ייקח בחזרה את הצעת החוק.

הי"ד ח. גרסמן:
רשות הדיבור לחברת-הכנסת שושנה ארכלי-אלמ-זלינו, ואחריה — לחברת-הכנסת משה עמאר.

שושנה ארכלי-אלמזלינו (המעמד):
כבוד היושבת-ראש, כנסת נכבדה, כדי שלא לעורר את סקרנותם של חברי הכנסת אני מתחילה בהצעה: אני מציעה להתויר את הצעת החוק לממשלה. זאת — בשפה ברורה, ששוטה ומשכנת.

חברי הכנסת, הצעת החוק הזאת הונחה על שולחן הכנסת ב-30 בינואר 1978, ונבאה לקריאה הראשונה ב-6 בפברואר 1978 על-ידי חברי-הכנסת עמית, שהיה אז שר התחבורה, ותשובתו ניתנה ב-12 ביוני 1978. נערכה אז הצבעה בהשתתפות גדולה מאוד של חברי הכנסת; היה אז מספר גדול מאוד של משתתפים ולא מספר זעום כמו שקורה לפעמים בהצבעות על הצעות חוק, והכנסת דחתה ברוב את הצעת התוק; היא לא קיבלה אותה, הצעת החוק התחזרה לממשלה.

מדוע התאבחתם כל-כך בהצעת תוק זו? שלושה שרי תחבורה העלו אותה. אומרים שתבר-הכנסת גד יעקבי בהיותו שר התחבורה הכין אותה, ואם כך הרי לא קנו לעת עתה שום זכות יוצרים מתבר-הכנסת גד יעקבי. בהצעת החוק הזאת התאבחו כולם ותמיד מזכירים לחברת-הכנסת גד יעקבי את חסד הכנה. ועוד אומרים כי זה היה בהסכמת ההסתדרות. אשר להסכמת ההסתדרות, ולכן שלא ניתנה כזאת. תוקה על מוכיר ההסתדרות שהוא ביר את הדבר גם בשעתו, כשהדברים נאמרו על-ידי חברת-הכנסת עמית וניתנה תשובה מקורשת שהסכמת ההסתדרות לא ניתנה.

וכא עכשיו השר לגדא, שנהגה לפנות בתקופה זו של כהונתו משקט תעשייתי בים, מגלים שקטים, מים לא סוער, יש הפוגה, הכול מתנהל על מי מנוחות והוא מחפש לו צרות. אתה מחפש סערות בים? למה לך? אנחנו חסים על בריאותך. אתה יודע מה הן שביעות של ימאים? זה לא דבר קל שבקלים ולא כל-כך צריך לרשוע ולהתנענע אליו. אני לא מבינה אתכם. שר התחבורה דאז, חברי הכנסת עמית, אמר בדברי ההסבר: "אנו מביאים תיקונים שנתיים לאחר הפעלת החוק, מפני שהפעלת החוק לוחתה בשורה רצופה של סיכסוכי עבודה, אי יציבות במערכת היחסים, תפירות משמעת חמורות ותופעות של אלימות" וכו' וכו'. אבל גם אותה שביעה שנמשכה זמן לא מבוטל — אמנם לא כמו בארצות אחרות ואני לא באה להגיד, חס וחלילה, שאנחנו רוצים ששביעות בארץ תימשכה ועודשים רבים כמו שהן נמשכות בארצות אחרות — לא הסתיימה על-ידי תוק, היא לא הסתיימה על-ידי תקנות, היא הסתיימה רק בזכות הסכם העבודה שנחתם בין הכנה והידברות בין ההסתדרות הכללית, חברות הספנות ונציגות העובדים, הימאים. השקט הקיים בתקופה זו הוא בזכות אותו הסכם. מדוע לא תפעל לחידוש של אותו הסכם תוך הבנה עם ציבור העובדים ותוך הבנה עם הגורמים הנוגעים בדבר? בסאם של דבר הוכח שריבוי חקיקה בתועם יחסי עבודה איננו מביא בשום מגור ליחסי עבודה תקינים. זה הוכח גם בארץ וגם בתוך-לארץ. היום יש שקט. מחר ייורדע לציבור הימאים ותק-צינים שהצעת חוק כזאת הוגשה על-ידי שר התחבורה

שאתם הורוע המבצעת ולא הורוע השיפוטית. אי-אפשר למסור לרוע המבצעת גם את הכוח למנות שופטים. זה בניגוד לאתיקה ולמהות של מסר פארלאמנטארי. אין אתה יכול לקבל סמכות להיות שר התחבורה הממונה על הימאות וגם את הסמכות למנות את השופטים, בעצה עם עוד שר אחד. אתה שייך לגוף המבצע, הגוף המבצע אינו יכול להיות הגוף הקובע את המסד השיפוט. זה מנוגד לכל סדר ולכל כללי האתיקה בחברה מתקנת הבנויה משלושה גופים: הגוף המחוקק, הגוף המבצע, הגוף השיפוט.

חוק יישוב סיכסוכי עבודה הוא חוק טוב, הוא טוב כולם. היגך ממשיך, אדוני השר, בסעיף 22: "נתגלע סיכסוך בכלי שיט הנמצא מחוץ לישראל, במלל חוץ או בהפלגה אליו, וחל על הסיכסוך פרק י"ב לחוק הספנות (ימאים)", תשל"ג-1973, חייבים הצדדים בסיכסוך למסור הודעה עליו לנציג הקרוב ביותר לאותו נמל", והנציג שבו מדובר הוא נציג דיפלומאטי או קונסולארי של מדינת ישראל, והוא הקובע. גם כאן אותו דבר. לוקחים דבר עדין ורגיש ביותר ששייך לרשות שיפוטית ומסרים אותו בידי שרים ונציגיהם בארץ ובתוך-לארץ.

גברתי היושבת-ראש, כנסת נכבדה, אדוני שר התחבורה, למען הבהירות, למען הבהרה הצי בישראל, תנו לבסס את השקט בים. צריך ללמד יותר את הנושא, לבחון את ההסכם הקיים, לשוחח עם הימאים, לא למהר ולהסעיר מחדש את הים. כדי לקיים את השקט בים צריך סבלנות וסובלנות. אני נגד הפקרות, אני נגד זה שימאי יעשה מה שהוא רוצה. אחרי שנתיים וחצי של עבודת נמלים בגמי לים הצלחנו סוף סוף להפגיש את הקצינים והדירוגיים. אדוני השר, אתה יודע כמה זה היה קשה, כעת למהר? אחד הדברים הממורים הוא להוציא את הימאים מהכלל, לתת להם סדרים, נהלים ותקנות שאינם חלים על כלל הציבור בארץ. הימאית הנושא התחבורה הימית הם שאלת חיים למדינת ישראל. היות שאני רגיש לנושא זה אני מוכן לתת את ידי כדי להרגיע, כדי לקבוע כללים מחייבים. אבל מה שמוצע פה יגרום סערה גדולה, לא שקט. מי שרוצה שקט חייב להרדע היטב בהצעת התוק.

אורי אבנרי (מתנה שלי):
מה אתה מציע?

ירוחם משל (המעמד):
אני מציע שלא לראות בהצעת החוק דבר שנותן פתרון לבעיה.

אורי אבנרי (מתנה שלי):
אתה מציע להתויר את החוק לממשלה?

ירוחם משל (המעמד):
אני לא מקבל את הצעת התוק.

הי"ד ח. גרסמן:
זאת אומרת שאתה מציע להתויר את החוק לממשלה.

ירוחם משל (המעמד):
אני רוצה לדבר אל שר התחבורה בצורה תינוכית, במקום להגיד שיש להתויר את הצעת החוק אני מציע לשר התחבורה —

שר-התחבורה ח. לגדא:
שאני אקח בחזרה את הצעת התוק.

יש לדאוג לתנאי עבודה טובים ולפנסיה מקדמת. תנאי העבודה בים הם קשים. במקום פעולה מתמדת לחיזוק ההבנה והאמון בין חברות הספנות, שהן המעסיקים, לבין הימאים, הקצינים ונציגיהם, שלא פעם מתערער; במקום חתימה לשיתופים של הימאים בנעשה בעל, בניהול, באחריות וברווחים והפיכתם לגורם שיחד אתו מפתחים את הצי ומרכיבים אותו — רוצים להגביר את הניכור בין העובדים לבין ההנהלה ולהעמיק את אי ההבנות ואת אי האמון. הימאים, על כל סוגיהם — קצינים ודירוגים, אנשי סיפון ואנשי מכונות — עושים ימים כלילות כדי לבצע את העבודה בנאמנות ובמסירות. במקום להגביר אצלם את תחושת האחריות על-ידי חינוך מתמיד ועל-ידי הקניית ערכי עבודה ומוסר עבודה מתפשים כיצד ליצור סיכוסים חדשים ללא צורך במעצרים את השקט הקיים. כפי שאמרת, זה כיבוד הדדי ועל-ידי שקט תעשייתי בים ובצי הסוחר. זה בזכות ההסכם שנחתם בין ההסתדרות הכללית ונציגי הימאים לבין המעסיקים. אדוני השר, באמצעות חוק חדש לא תוכל לפתור את הבעיות העלולות להתעורר בעתיד. אין מקום עבודה ולי בלי בעיות. ניתן להתגבר על הבעיות תוך כיבוד הדדי ועל-ידי הערכת הוולת. יש להתייחס לימאים כאל בני אדם, כאל שווים. יש לשבת אתם. הנסיון הוכיח שחוקים בתחום יחסי עבודה אין בכוחם להשנית מערכת יחסים תקינה ומסודרת המונעת ועוועים במקומות העבודה. התייבים להשתית את יחסי העבודה על הבנה, על הידברות, על הערכה, על כבוד הדדי ועל התחשבות בצרכיו של האדם העובד.

אדוני שר התחבורה, יש היום בצי הסוחר כ-5,000 ימאים. לא כולם מפעילים את הצי בעת ובעונה אחת. כפי שאמרתי, 20% מהימאים הם זרים. הכנסת קיבלה חוק שנקרא חוק הספנות, חוק שאותה מצוי לו היום תיקון מס' 3. בחוק 236 סעיפים, פרקים שונים ורבים. בחוק יש מכלול שלם של הוראות. אני רוצה לציין בצער ממש-רד התחבורה אינו מקיים את ותראות החוק ולא הכין את הכלים להפעלת החוק כמתחייב. אילו פעולות הסברה קיימתם? אילו ימי עיון קיימתם לנציגי חברות הספנות ולנציגי הימאים כדי שיהיו מודעים להוראות החוק, כדי שידעו מה הן הזכויות שלהם ומה הן החובות שלהם? וב-דיונים המתקיימים בוועדת העבודה והרווחה שאליה בחר דשים האחרונים לא פעם את נציגי משרד התחבורה מה נעשה בתחום זה. מאומה לא נעשה. לא לימדתם את סעיפי החוק, את הזכויות והחובות שתתקן מקנה, לא התקנתם תקנות כמתחייב בסעיפים שונים בחוק הספנות. יש סעיפים רבים המחייבים תהקנת תקנות, חלק בהתייציצות עם שר החקלאות וחלק בהסכמת שר העבודה והרווחה. שר התחבורה אינו נותן את דעתו לדברים אלה ואינו ער להם. מדוע לא להתקין תקנות כדי שתוכלו להפעיל את החוק כמתחייב מכך שהכנסת חוקה אותו? גברתי היושבת-ראש, כתוב בסעיף 230 שהשר רשאי להתקין תקנות בעניינים האלה: התקנת תקנות לביצוע פרקים ט', י"א, י"ב, י"ז או י"ח, בהסכמת שר העבודה; והתקנות בכל הנוגע לכלי שיט שעיקר עסקו בדיג. אני יכיר לה לומר שאף תקנה אחת לא הובאה לאישור ועדת העבודה והרווחה. מובן שתקנת בפרטים אלה לא הותקנה עדיין. גם היציבות של ניהול אגף הספנות במשרד התחבורה היתה מעורערת במשך השנים האחרונות. לדבר זה יש השלכה ישירה על התיפקוד, על ביצוע החוק ועל יישום הוראותיו. סוף סוף נפגשתי עם המנהל התורש של אגף הספנות ואני רוצה לחלל לו הצלחה בתפקידו, שיתמיד

והיא מעברת לוועדת העבודה והרווחה וכך תתחיל הת-סיסה בקרב ציבור הימאים מחדש. לשם מה זה נחוץ? כדי שיוכלו להצביע אחר-כך על ציבור הימאים כעל מפרי חוק, כעל מקימי שביתות, מחבלים בצי וכו'; אינני מבינה מה הם הנימוקים שהניעו אותך לכך. באיתי לכנסת ביום שני וראיתי את סדר-היום. במה נפתח כנס הקיץ? — בחוק הספנות (ימאים), חוק הבא להגביל את צעדיהם של הימאים.

מה מציעים לנו בהצעת החוק? אתרכו בשתי נקודות: רוצים להחיל על הימאים את חוק יישוב סיכוסים עבודה בכללותו כאשר כלי השיט נמצאים מחוץ לגמלי ישראל וכן שיכירו בימאות כשירות ציבורי כפי שהכירו ב-11 השירותים האחרים שמנה כבוד שר התחבורה כאן. האם אתה בא לתבוע את עלבונה של הימאות שאינה כלולה בתוך אותה רשימה? הרי היה ברור וידוע כאשר קיבלנו את התיקון בתוק — שלא השלמתי אותו גם אז — מה זה שירות חיוני ושירות ציבורי. לא מדובר על משק פרטי, בשום פנים ואופן. תן דוגמה אחת שבה החוק הזה חל על המשק הפרטי. זה חל על המשק הממלכתי. האם אתה חושב שהנימוקים הללו לא היו לגנד עניינו כאשר הבאתי את החוק לכנסת כיושבת-ראש ועדת העבודה והרווחה של הכנסת? נימוקים אלה לא נעלמו מאתנו אבל לא קיבלנו אותם. משום כך לא התלנו אותם על הימאות. זה משק פרטי. זה לא משק ציבורי ולא ממלכתי. לכן החוק חל על רשות הנמלים אבל לא על הימאים. דבר נוסף שהניע את השר דאן, עמית, להביא את התיקון לחוק הוא שבית-הדין המשמעתי לימאים פסק ב-19 בספטמבר 1976 כי "הוראות חוק יישוב סיכוסים עבודה לא יחולו על שביתה הפרצת בכלי שיט וכי סירובם של הימאים לקיים הוראות פיקוד תאגיד לא היה בגדר הפרת משמעת, מפני שהוא בא לקידום תביעות אג-שי הצוות בסיכום עבודה ובאישור אירגון הימאים הד-רגיים כאירגון עובדים יציג כמשמעותו בחוק העיקרי". הם קבעו בהתאם לחוק. מה הוא רצה, שיקבעו אחרת?

אדוני השר, אני יודעת מה הניע אותך להביא את החוק, מי עורר אותך לכך. לא עשו לך בזה שירות טוב. אדוני השר, עם כל ההערכה אליך, הצעה להגיש היום את הצעת החוק היתה עצת אחיתופל. אלי היתה גם מגמה להכשיל. התיקון המוצע הוא אבסורד שאין דוגמתו. הוא בא לתת סמכות לדון לא רק בתביעות כלכליות ובענייני שכר אלא גם על פירושים משפטיים. לבית-דין מן הסוג הזה אין סמכות לדון בתביעות כפי שאתם מציעים, על עניינים משפטיים אחרים, נוסף על פירוש חזוי עבודה.

אדוני שר התחבורה, את המאמצים שהשקעת בה-צעת החוק הוואת אני הייתי משקיעה בדברים אחרים, לדוגמה: בהכשרת ימאים נוספים. יותר מ-20% של המשרתים בצי הסוחר הם ימאים זרים. עמדות המפתח החשובות הן בידי זרים. במקום לדאוג להכשרת ימאים נוספים, במקום לדאוג לכך שצי הסוחר יהיה עברי, עם ימאים וקצינים עברים, במקום ליצור תנאים שימשכו ימאים וקצינים חדשים לים, במקום לדאוג לשיפור תנאי העבודה, לרווחתו של הימאי ולרווחת משפחתו — אתה מגיש את הצעת החוק הזאת. בהודמנות זו אני רוצה לברך את "צים" על כך שהתחילה לטפל בנושא שצינתי. מר רותם, מנכ"ל "צים", מדוע לנושא. הוא רוצה להשקיע באדם, בימאי, כי הוא יודע שזאת השקעה פרודוקטיבית, גם לטווח הארוך, לתועלת הצי. הוא רוצה לדאוג לרווחת המשפחה של הימאי שממנה נעדר הימאי תדשים רבים.

חיים קורפו (הליכוד):
מה זה קשור?

שושנה ארבל-אלמזוליני (המערך):
זה ציבור עובדים העוסק בעבודה, לא רק באלומות.

חיים קורפו (הליכוד):
האומנם אין ניצול לרעה? —
את עוד מעט תתחילי להאמין במה שאת אומרת.

שושנה ארבל-אלמזוליני (המערך):
כל הכנסת היתה בעד מסקנות ועדת שמרון והכנסת
גם שמחה על ההודעה שהיתה. אבל בבקשה, שיישמו את
כל המלצות.

חיים קורפו (הליכוד):
אבל צריך להתחיל באיזה שהוא מקום.

שושנה ארבל-אלמזוליני (המערך):
למה דווקא כאן?

חיים קורפו (הליכוד):
האם האחרים אינם עובדים? האם יש מקום אחד שבו
לא עובדים?

שושנה ארבל-אלמזוליני (המערך):
משום כך צריך לבוא ולהתחיל באותו הקטע שהוא
הקשה ביותר מבחינת הפשיעה, העבריינות והאלימות,
אבל אחם נותנים לזה להמשיך ולהתפתח. אחם בותרים
דווקא במגזר שבו התופעה הזאת איננה מהחריפות והקד-
שות ביותר. אהיה האחורונה לבוא ולהגן על אלי-
מות ופשע. אפילו יהיה זה הדבר הקטן ביותר
שיש לו קשר לאלימות ופשע — אני אלחם נגדו. בהחלט
אלחם. אבל אני אומרת שצריך ליישם את מסקנות ועדת
שמרון כמקשה אחת על כל המגזרים. הממשלה התחייבה
לעשות זאת ואתה, אדוני השר, צריך להפעיל את הש-
פעתך בממשלה ולדאוג לכך שהדבר אכן ייעשה. ואילו
אתה רוצה להיות החלוץ, הראשון.

שר-התחבורה ח. לנדאו:
לא אתה חלוץ ולא ראשון בעניין זה. ואשר לעניין
התקנות, יש ספר שלם של תקנות שהותקנו על רקע
חוק הספנות (ימאים). לדידך לא הותקנו עדיין תקנות.
יש עשרות תקנות.

שושנה ארבל-אלמזוליני (המערך):
אדוני שר התחבורה, בקאדנציה הזאת אני יושבת
בוועדת העבודה והרווחה, לא כיושבת-ראש הוועדה אלא
כתברה, ואני ממלאה את תפקידי שם נאמנה. ואני יודעת
שפרט לסדרת תקנות אחת לסעיף מסויים, גם לא לכל
הסעיף, לא התבאר תקנות נוספות. שאל את אנשיך במשרד
התחבורה ויגידו לך.

שר-התחבורה ח. לנדאו:
הרושם מדברך הית כאילו אין שום תקנות.

שושנה ארבל-אלמזוליני (המערך):
איפה כל התקנות שהתחייבת להתקין? תתקיני אותן.
מלאו את חובתכם כשרים קודם כול לגבי מה שנכתב
בחוק.

אני דוחה את הצעת התיקון ואני מציעה להחזירה
לממשלה. נמשיך לשמור על השקט היתסי הקיים גם בצי

בתפקידו ושלא יהיו עוד חילופין בתפקיד. אני רוצה
לאחל לו שתעמוד לו התבונה וההבנה כדי שיוכל לטפל
ביישום ההוראות בחוק ושישקוד על ביצוע אותם הסעי-
פים ועל התקנת התקנות כדי שאפשר יהיה למלא את
ההוראות. ואם אמנם ימלאו אחר ההוראות החוק כי אז,
אדוני שר התחבורה, אתה לא זקוק לא לחוקים חדשים ולא
לתיקונים נוספים.

ועוד הערה אחרונה, גברתי היושבת-ראש, בקשר
לבית-הדין המשמעתי. כיום מורכב בית-הדין המשמעתי
משלושה גורמים: נציגי ציבור או המדינה, נציגי העוב-
דים ונציגי המעבידים. והנה עכשיו אחם מציעים —
וזאת בוודאי הצעתו של שר המשפטים וצר לי על כך
שהוא נותן עצה כזאת — שבית-הדין המשמעתי יהיה
מורכב אך ורק מאנשים שהם כשירים להיות שופטי
בית-משפט שלום. לא עוד נציגי ציבור, לא עוד נציגי
עובדים ואף לא נציגי מעבידים. מדוע? אני יודעת
ומכירה את גישתו של שר המשפטים אל בתי-הדין לע-
בודה. גם שם הוא אינו רוצה בנציגי ציבור, אינו רוצה
בנציגי עובדים ואף לא בנציגי המעבידים. איך אפשר
לדון בעציות של עובדים כאשר הנציגות של העובדים
אינה נוכחת שם? מדוע מה שטוב לבית-דין משמעתי
של עובדי שירות המדינה איננו טוב בשביל הימאים?
מדוע? האם הימאים הם בדרגה נמוכה מזאת של עובדי
המדינה? מדוע זה טוב לעובדי רשות הנמלים אבל לא
טוב בשביל הימאים? במה פחותה זכותם? מדוע צריך
לשפוט אותם שלא בנוכחות נציג שלהם שיוכל להיות
להם למגן? זה נובע כמובן מאותה גישה שלילית של
הזרוע המשפטית כלפי אותן ערכאות משפטיות שאינן
על טהרת כל מי שכשיר להיות שופט אלא יש בהן
נציג ציבור, נציג עובדים ונציג מעבידים. הערכאות הללו
שפולות בעיני הזרוע המשפטית. אבל הערכאות הללו הרי
הוכיחו את עצמן. גם בית-הדין המשמעתי של עובדי
שירות המדינה מורכב באופן זה ואותו העתקנו, כמעט
במלואו, בחוק הספנות, כי אמרנו שאם זה טוב לעובדי
שירות המדינה זה יהיה טוב גם לימאים.

ולבסוף אינני יכולה שלא להעיר בקשר להמלצות
ועדת שמרון.

חיים קורפו (הליכוד):
הערה עניינית בוודאי.

שושנה ארבל-אלמזוליני (המערך):
הערה עניינית בהחלט. אני חושבת שכל מה שא-
מרת עד עכשיו היה ענייני בהחלט.

ועדת שמרון הגישה לשר הפנים ספר עם המלצות
די חשובות. שר הפנים הודיע אז מעל במת הכנסת כי
תוך שלושה חודשים יישים הממשלה את מסקנות ועדת
שמרון שהתייחסו לסוגיות קשות וחמורות מאוד בקשר
לבלומות הפשע, האלימות וכל הקשור בזה. מה קרה לאותה
הבטחה שהבטיח שר הפנים מעל במת הכנסת? מאז
עברו הרבה מאוד חודשים ואפילו המלצה אחת לא יוש-
מה. מדוע? אדוני שר התחבורה, אתה שר בממשלה, מדוע
אתה לא תדא קודם כול לכך שההמלצות האלה ייושמו
במלואן? אתה מתחיל ליישם אותן דווקא בקטע הזה?
מדוע אתה עושה זאת? האם גבוהה האלימות בקרב
הימאים מהממוצע בחברה הישראלית? האומנם צריך
ליישם זאת קודם כול בקרב הימאים? האם אמנם רבה
הפשיעה והאלימות דווקא אצלם? זה ציבור עובדים.

משה עמאר (המערך):

האם אתה יודע את משמעות הסעיף הזה? או אולי אתה שגית ולא הוסברה לך בדיק המשמעות שלו? ימאי הועמד לדין פעם אחר פעם על עבירות של הברחת טובין והורשע בפסק דין סופי. לפי התיקון המוצע כאן יבוא המפקח ויאמר: יש שתי הרשעות, פסקי דין סופיים, אני שולל ממך את הפנס. זו משמעות הסעיף הזה. אני אומר שזאת דרך בלתי נכונה, בלתי צודקת, אסור ללכת בה. אדם יכול להיות מורשע על עבירות קלות מאוד של הברחת טובין וכאן מוצע לתת למפקח סמכות לשקול לפי ראות עיניו. אני מציע להעביר סמכות זו לבית-דין משמעתי שבו יושבים נציגי ציבור ואחרים והם יכולים להבדיל, לפי מהות העבירה שבה הורשע הימאי, האם היא מצדיקה שלילת המקצוע מאדם שרצה לעבוד בו כל ימי חייו ואולי הוא עובד בו כל ימי חייו ואין לו מקצוע אחר ופירוש הדבר הוא שלילת פרנסתו של אדם. יש מקרים כאלה בתוקים אחרים. האם מסרנו את הסמכות הזאת לשופט בית-המשפט? לא. יש לנו כל הכבוד והיקר לשופטי בתי-המשפט, יש לנו כל האמון בהם. בכל זאת בנושא זה מסרנו זאת לסמכות בית-דין משמעתי. לפני ועדשים אחדים הכנסת חוקקה חוק-משמעת לגבי רשויות מקומיות. הקמנו מערכת שלמה של בתי-דין משמעתיים לגבי עובדי הרשויות המקומיות. אמרנו שבבית-דין משמעתי כזה יישב נציג העובדים, נציג הרשות ואחד שווא ראוי להיות שופט, והם יחליטו על פסילתו, על פיטוריו של אדם בשל עבירות משמעתיות. אמרנו שכל עניין משמעתי הקשור בפיטורים יבוא לפני בית-דין משמעתי ולא בפני שופט, לא בפני בית-דין לעבודה.

שר-התחבורה ח. לנדא:

האם הברחה היא עבירת משמעת?

משה עמאר (המערך):

הברחת טובין, בהחלט. אם אדם מנצל את תפקידו ומברית זו עבירת משמעת. יש בזה ניצול לרעה של התפקיד. ומה פירוש פסילה? הכוונה היא לפיטוריו של האיש מהעבודה. ביטול הפנס פירושו פיטוריו. לגבי פיטורין כאלה, בית-הדין המשמעתי הוא הגוף שצריך להחליט ולא המפקח.

ואם מישהו יטען שאפשר לערער על החלטת המפקח, שיש סעיף האומר שמי שרואה עצמו נפגע מנחלת מפקח רשאי לערער עליה לפני בית-המשפט לימאות — שוב אני אומר: בית-משפט לערעורים אינו האינסטנץ-ג'יה הראשונה השוקלת ובודקת את המקרה. אדוני הש, תבדיל בין אינסטנציה ראשונה השוקלת ומחליטה לבין אינסטנציה לערעור הבוחקת את השיקולים ואת ההחלטה. יש הבדל ואין ספק שאתה מכיר את ההבדל הזה. אם כך, למה לא נגדל ישר לבית-הדין המשמעתי אם אנחנו רוצים לתקן? אבל בשביל התיקון הזה אין צורך בהצעת חוק זו. אני רוצה להתייחס לתיקון נוסף המוצע בהצעת החוק. מוצע כאן לשלול את הוונת היסודית של חופש השביתה. אני חושב שהדברים ברורים, הם נאמרו פעמים רבות, שאין אפשרות בדרך של חקיקת חוקים, בכפיה, לפתור סיכסוכים קיבוציים. לא הצלחנו בזה. לא רק בארץ לא הצלחנו בזה, גם בחוץ-לארץ לא הצליחו. בשום מקום, בשום ארץ דמוקרטית, לא הצליחו על-ידי כפיה חקיקה לפתור סיכסוכים קיבוציים. חוקים וקביעת גור-מת הצליחו לפתור סיכסוכים של היחיד, לא סיכסוכים קיבוציים. בחוקים יש לפעמים דרך לפתור, קביעת איזה מוצא שבאמצעותו אפשר יהיה לפתור, אבל אין בהם

הסותר תוך כדי הבנה, הידברות ומגע ישיר עם העובדים והסכמה איתם.

הד"ר ח. גרופמן:

רשות הדיבור לחבר-הכנסת משה עמאר, ואחריו — לחבר-הכנסת שלמה יעקב גרוס.

משה עמאר (המערך):

גברתי הישבת-ראש, כנסת נכבדה, הצעת חוק זו הוכנה בתקופה של שר תחבורה אחד מתוך קוצר ראות ואומצה בטעות על-ידי שר תחבורה אחר שנכשל בה כאשר הכנסת החליטה במקורש להחזירה לממשלה. והנה לתדהמתנו והפתעתנו היא שוב אומצה על-ידי שר התחבורה הנוכחי ונראה תהיה ברירה אלא להחזירה למקור מחצבתה, לממשלה. אני מצטרף להצעות של קודמי להחזיר את הצעת החוק למקום שממנו באה.

אני רוצה לחזור על דברים שנאמרו על ידי ב"ר רוטרות ב-6 בפברואר 1978 בכנסת כאשר נדונה הצעה קודמת, כמעט זהה להצעה זו. אנחנו רק על כמה נקודות ששר התחבורה עורר בדבריו היום. נקודה אחת היא מתי סמכות כה נרחבת למפקח לבטל פנס ימאי. סמכות כזאת אינה יכולה להינתן לאיש אחד שיקבע את גורלו של אדם לגבי מקום עבודתו. ימאות זה מקצוע ובדרך כלל זה מקצוע למספר רב של שנים בחייו של אדם. זה איננו שירות שאדם הולך לשרת תקופה קצרה, גומר אותו ויוצא ממנו. זה מקצוע כמעט לכל החיים. ואנחנו רוצים ושוואפים שהיו לנו ימאים בעלי מקצוע, שיראו את הימאות כמקצועם, שהיו קשורים לימאות, שהמקצוע יעבור מדור לדור כדי לעודד הקמת דור של ימאים ישראליים נאמנים למקצוע הזה. פה מוצע לתת למפקח סמכות, תוך שיקול דעת — והוא יכול להיות שיקול דעת מוטעה, שרירותי, מכון או חסר יסוד — להחליט לבטל פנס ימאי, כלומר להוציא אדם מהמקצוע.

שר-התחבורה ח. לנדא:

על איזה רקע?

משה עמאר (המערך):

על רקע של שתי עבירות קודמות.

שר-התחבורה ח. לנדא:

אילו עבירות? מדובר בעבירות של הברחה, לאחר שכל הליכי בתי-הדין נדלו.

משה עמאר (המערך):

אדוני שר התחבורה, אני בטוח שאתה ער לנושאים אלה. קל מאוד להרשיע אדם בשל כך שהברית קופסת סיגאריט. נניח שעצמיים הברית קופסת סיגאריט או איזה תפץ אחר חסר ערך והורשע. זו נקראת הברחה. השואלה אינה התבררה עצמה אלא עניינה, מהותה. כאן נותנים למפקח להחליט. מי שצריך להחליט כאן הוא בית-דין משמעתי.

שר-התחבורה ח. לנדא:

למה לא בית-דין של המדינה? הוא עבר את כל האינסטנציות, לא מזענים ממנו דבר. לא על קופסת סיגאריט מדובר אלא על הברחה. והוא עמד בפני שופט, לא בפני גוף אדמיניסטרטיבי. הוא נשפט לא בפני מפקח אל בפני בית-דין.

יסודית יותר. למה זה לא ייעשה? הדברים שנאמרו כאן הם לפחות, במשקלם, כמו אלה של יועצך. לכן אני מציע לך, אדוני שר התחבורה: תסכים לקחת אליך את החוק לבדיקה.

היו"ר ב. הלוי:

רשות הדיבור לחבר הכנסת שלמה יעקב גרוס, ואח"כ רץ — לחבר הכנסת אורי אבנר, אחרון המשתתפים בדיון.

שלמה יעקב גרוס (אגודת ישראל):

כבוד היושב ראש, כנסת נכבדה, תיקון לחוק הספנות שמציע שר התחבורה אפשר לומר עליו שהוא בא מאחור מדי ואולי אפשר לומר שגם מכיל פחות מדי; אבל טוב מאחר מאשר לא כלום.

אני רוצה מיד להגיד: אני מודע לכך שהימאים עושים עבודה קשה, רבת אחריות ומיגעות, עבודה מסורה וגאמנה. אין זה מן הדברים הקלים והפשטים להיות מנותק מהבית ומהמשפחה במשך חודשים רבים. אני בעד נתינת תנאים סוציאליים מיוחדים לציבור הימאים, נתינת משכורת גבוהה והשוואת משכורתם למה שמקבלים מלחים וקצינים בצי האמריקני. כדאי לנו לתת לימאים משכורת כזאת. אני מעריך שהימאים עושים עבודה חשובה שיש לשלם תמורתה משכורת טובה.

אבל, חברי הכנסת, מדוע נתעלם מן העובדות ומן המציאות הקיימת? ידוע הדבר שצי הסחר הישראלי הפך לנתיב הברחות ראשי ועיקרי זה שנים. אני לא אומר שכולם כך, אני לא מאשים חס ושלום את כל הימאים, אבל יש חלק שעוסקים בהברחות, יש חלק שעו"ל לים על האגרה בכוונה מראש לבצע הברחות. אדוני השר, קראתי — אינני זוכר אם זה היה בדו"ח מבקר המדינה או בעתון — לפני שנתיים, שלוש שנים, שבאחד הנמלים באיטליה היו מקרים שהביאו משאיות עמוסות סחורות שהיו מיועדות להברחה והעמיסו את הסחורות על האניות לעיני הקצינים והקברניטים. אינני אומר שהיו שותפים לכך, חס וחס לילה, המצב הוא כזה שהקצין פחד לתת מלה והקברניט פחד מן המלחים. זו עובדה ורצונו להת"ל עלם ממנה. שאלתי אז את שר התחבורה, אינני זוכר מי הוא היה: אדוני השר, מה אתה אומר על זה? איך זה יתכן שלעיני הקברניט מעמיסים על אניות סחורות המ"י יועדות להברחה? לא קיבלתי תשובה. היו מקרים רבים כאשר ראש איגוד המלחים בשעתו, מר משה לוי, הרים אצבע הכרזת על שבי"תה, זאת כאשר הצי הישראלי היה מספור על פני שבעה ימים בחוף-לארץ. כל הצי הכריז אז על שבי"תה. מר משה לוי הרים את האצבע והיתה שבי"תה. היו מקרים כאלה. היום אפשר לתאר כמה עשרות מיליונים של דולרים הפסדו בגלל זה? והאם רוצים להתעלם מזה? היו וישנם מקרים של אלימות ושל הפרת משמעת, תקיפת קצינים, התנפלות על קברניט. המשמעת ההרסנית בצי גורמת לתקלות ואני חושש שבסופו של דבר נהיה נאלצים לחסל את צי הסחר שירות טוב לימאים הנוסעים. ואינני חושב שמישהו עשה שירות טוב לימאים שלנו אם הוא אומר שצריך להחזיר את החוק לממשלה, כי בסופו של דבר גם צי זה עלול להתחסל, חברת הכנסת שושנה ארבל, אם הדברים יתפתחו ויתרחשו כפי שהם עכשיו נהיה נאלצים בסופו של דבר לחסל את צי הסחר.

שושנה ארבל-אלמולילני (המערך):

הצי משגשג, תודה לאל. מה אתה מחסל אותו? למה לך לדבר כך? ולציבור העובדים יש חלק בשיגשוג הזה.

פתרן. ובהצעה זו אנחנו רוצים לחזור על אותה טעות, על אותו משגשג, כלומר בדרך של חקיקה, בדרך של שלילת זכות יסודית של עובד, אנחנו רוצים לפתור בעיה של סיכסוכי עבודה. אנחנו רוצים לקשור זאת לאותו חוק יישוב סיכסוכי עבודה בשירות הציבורי, אותו חוק שהיה גלה כששלון. חוק זה, שאנחנו רוצים לקשור אליו, הוא עצמו — במשך התקופה שהוא קיים — התגלה כבלתי ראוי, כחוק שאינו ניתן את הפתרון. בכל מקרה שהיה תמשו בחוק הזה ההצלחה לא האירה פנים, הוא לא פתר. האם צריך להשתמש בכלי, באמצעי שאינו יעיל, שהוכח כבלתי יעיל? אדוני שר התחבורה, בשביל מה לעשות זאת? בכל הסיכסוכים שהיו במקומות עבודה, בכל סיכסוך רציני, הוצק הזה של יישוב סיכסוכי עבודה בשירות הציבורי לא פתר אלא רק גרם בעיות נוספות, משך את השביתה לתקופה ארוכה יותר וגרם להתמרמרות מרובה יותר. פתרון הוא לא נתן. אתה לוקח מקום עבודה שהוא שקט עתה וקושר אותו לנושא פרובלמטי.

נקודה שלישית שאני רוצה לעורר כאן היא העניין של הרכב בית-הדין המשמעתי. כאשר הוצק החוק המ"י קורי בשנת 1973 ראתה הכנסת את הנושא של העבודה בים כנושא חשוב שחייב להיות נישא על כתפיהם של רבים ולא של יחידים. ואמרו: כאן צריך לצבור כוח יחד, גם של הימאים עצמם, גם של בעלי כלי השיט, כל אותם גורמים אינטרסאנטיים בים, והם יהיו מועצה. והקימו מועצה. בסעיף 23 לחוק שר הרכב המועצה והיא נרחבת. כי נאמר: אם יש הפרות משמעתיות של ימאים, מי טוב יותר לפתור בעיות אלה, תוך ראייה כוללת של כל משק הספנות, תוך ראייה כוללת של כל הנושא, יותר מהנציגים של אותה מועצה? ולכן קם בית-הדין על-פי סעיף 132 אשר הודק לאותו סעיף 23 בציינו שחברי בית-הדין ימונו מתוך מועמדים שהגישו הגופים כאמור בסעיף 23 (3), רשימת המועמדים שהגישו הגופים האמור בסעיף 23 (1), רשימת המועמדים שהגישו הגופים בסעיף 23 (2). כלומר, נוקקים אנחנו לאותה מועצה. לאותו הרכב של הגופים גם להקמת בית-הדין. אם אדוני שר התחבורה היה תופס שצריך לחקן את המועצה צריך למנות מנהל אחר וגמרנו, אפשר היה לחשוב שאם ביטלנו את המועצה נבטל אותו בית-הדין גם כן. אבל את המועצה רוצים להשאיר. היא חשובה, היא טובה וכדאי להשאיר אותה. ומדוע נבטל אותה ורצע שאנחנו מקימים באותה דרך של המועצה? וזרוע זו יש לה שני קולים נרחבים כלליים. היא תראה את הימאי מבחינה אישית, פרסונאלית ותראה גם את המשק ואת נושא הספנות. שום אדם, גם זה שראוי להיות שופט שלום, אינו יכול לראות זאת כך. אפילו הוא גמר לימודי משפ"ט והוא יכול להיות שופט שלום הוא אינו רואה את הנושא כולו. נציגים כאלה יכולים לראות כך את הנושא.

אני מקווה, אדוני שר התחבורה, שהדברים שנאמרו כאן לא ילכו לאיבוד ולא יתנו דברים שנאמרו ללא תועלת. אני מציע לך שההצעה תוחזר לממשלה. אני לא חושב, אדוני שר התחבורה, שיש בהחזרת ההצעה למ"י שלה משום עלבון, פחיתות כבוד או פגיעה. יש שיקולים שנאמרים גם על-ידי חברי כנסת שלא היו בין מנסחי ההצעה. יש לך, אדוני שר התחבורה, במשרד יועצים שיעצו לך כך וכך והנה קמך כאן. חברי כנסת שמחזק נסיון ומחשבה יעצו לך אחרת. אין רע בזה שאדוני שר התחבורה יקום ויאמר: לאחר ששמעתי כמה חברי כנסת אתני לוקח תוק וכן בחורה ובדק אותו מחדש בצורה

שלמה יעקב גרוס (אגודת ישראל):

נכון ולכן אני אומר שחבל יהיה אם ניאלץ לחסלו.

האם הצעת החוק המוצעת עלייך השר באה סתם כך? האם הוא הוציא אותה מן השרוול כדי להתנכל לימאים? האם הוא עושה זאת כדי ללמד את הימאים לקח? האם מישור מעוניין בזה? האם הממשלה מעוניינת בזה? מדברי כמה נואמים שקדמו לי עלול להתקבל הרושם כאילו זו אקפריזיה של הממשלה הנוכחית הרוצה להתאבק ולנצח את ציבור הימאים ולחסלו תוך התעלמות מוחלטת ממה שקורה היום בצי הסוחר שלנו. מישור נגד הימאים? מישור רוצה לחסלם? מישור לא יודע להעריך אותם? אבל צי ללא משמעת, צי עם הפקרות, צי עם גניבות לא יוכל להתקיים לאורך זמן. חוק זה הוא פרי נסיון של שנים, הוא תוצאה מהמצב הבלתי נסבל השורר בצי הסוחר זה כמה שנים.

שרשנה ארבל-אלמוזלינו (המערך):

חוק הספנות קבע עונשים, הוא קבע כל דבר.

שלמה יעקב גרוס (אגודת ישראל):

או מה? עד עכשיו נהגנו ביד רכה בכל מיני דברים וזה לא הצליח, זה לא הוכיח את עצמו.

שרשנה ארבל-אלמוזלינו (המערך):

איוז יד רכה? תקרא את החוק.

שלמה יעקב גרוס (אגודת ישראל):

אני לא נכנס לפרטים, אם יש סעיפים שצריך לתקנם אני מציע להעביר את הצעת החוק לוועדה ושם לתקן. אני לא אומר שההצעה הזאת, כפי שהיא, היא קדושה אבל דאי שצריך לתקן את המצב הקיים בצי הסוחר, כי צי ללא משמעת זה דבר בלתי אפשרי. הצעת החוק מיועדת לחזק ולבסס את ציבור הימאים ואת צי הסוחר שממנו מתפרנסים כחמשת אלפים עובדים. במצב הנוכחי כפי שהוא קיים היום כורתים הימאים את הענף שעליו הם יושבים. עוד תברתה ועוד תברתה —

שרשנה ארבל-אלמוזלינו (המערך):

למה אתה אומר זאת? מה הם עושים?

שלמה יעקב גרוס (אגודת ישראל):

אין משמעת, תוקפים את הקברניט — תקראי את הצעת החוק.

שרשנה ארבל-אלמוזלינו (המערך):

מה פתאום? מתי? איפה?

שלמה יעקב גרוס (אגודת ישראל):

חבר-הכנסת משל, זה נכון או לא נכון?

ירוחם משל (המערך):

זה לא נכון, אתה מדבר על דברים שהיו בעבר ואינם קיימים היום.

שרשנה ארבל-אלמוזלינו (המערך):

עכשיו שורר שם שקט מוחלט.

שלמה יעקב גרוס (אגודת ישראל):

אם כך, אדוני השר, אני מציע למחוק את מה שכתוב כאן לגבי תקיפת קברניט, אם זה נכון מה שחבר-הכנסת משל אומר.

ירוחם משל (המערך):

חבר-הכנסת גרוס, אני מפנה את תשומת לבך לכך שאתה מדבר על מה שהיה בעבר. במאמצים גדולים מאוד אנו הצלחנו להכניס סדר ביחסים בין הקצינים לבין הפיקודים. הסדרנו את הדברים והם מתנהלים בצורה נאותה. אם אתה תבוא עכשיו עם החוק הזה תסעיר שוב את הרוחות. זה מצב שהיה אבל אינו קיים עכשיו. כעת יש מסמך בידי ולפי ההסכמים הקיימים הסדרנו את הדברים. צריך להיזהר מלהציע תוק כתוצאה מתסיסה שהיתה לפני שנתיים.

שלמה יעקב גרוס (אגודת ישראל):

אני שמח לשמוע שיש שיפור אבל לא מזמן קראתי שחברת "צים" רוצה לחסל את צי הסוחר שלה. זה היה לפני כשלושה-ארבעה חודשים.

שרשנה ארבל-אלמוזלינו (המערך):

מתי קראת? איפה קראת?

ירוחם משל (המערך):

אתה טעית. הם כעסו על שהממשלה רצתה למכור את — — — אבל מה פתאום לחסל את צי הסוחר?

שלמה יעקב גרוס (אגודת ישראל):

יכול להיות. אין כאן ויכוח בין הממשלה לבין האופוזיציה.

(שר-התחבורה. לנדאו קורא קריאת ביניים)

ירוחם משל (המערך):

על כל דבר שואלים אותך?

שרשנה ארבל-אלמוזלינו (המערך):

היו חברים מעולם.

הי"ר ב. הלוי:

אני מזכיר לכם שרשות הדיבור נתונה לחבר-הכנסת גרוס.

שלמה יעקב גרוס (אגודת ישראל):

כולנו רוצים לקדם את צי הסוחר, לבסס אותו ולחזק אותו. חברי הכנסת, אנו יושבים כאן במדינת ישראל על אי בודד, מוקפים אויבים, תחבורה יבשתית אין לנו.

אורי אבנרי (מחנה שלי):

יש, אפשר לנסוע לקהיר באוטו.

שלמה יעקב גרוס (אגודת ישראל):

הלואי.

אורי אבנרי (מחנה שלי):

מה זה הלואי? אני נסעתי ובעזרת השם גם חזרתי.

שלמה יעקב גרוס (אגודת ישראל):

אני מקווה שכך יהיה. אני לא רוצה לפתוח פה לשון אבל אחרי שקראנו היום את הצעתה של הממשלה המציאת לשיחות האוטונומיה אני חושש מאוד לגבי העתיד.

האם מישור מעוניין בזה שנהיה גאלצים להודק לצי זר? כולנו מעוניינים בצי ישראלי אבל עלינו להיות מעוניינים גם בכך שתהיה משמעת, שיהיה סדר, שתהיה יד חזקה. מדברים כאן כאילו מישור רוצה להרע לימאים ולקנטר אותם, וזה לא נכון.

גדולה בראשית שנות החמישים. עד אז שירתו על האניות טובי הנוער העברי, דור מפואר של ימאים שהתחנכו בפלור גות ימיות וביחידות ימיות אחרות בימי המלחמה ב-1948 ולפניה. כשפצה השביתה, חברי-הכנסת משל, ההסתדרות ומפלגת פעולי ארץ-ישראל של אז, בעזרת המשטרה, אנשי אגרוף ומעשי טרור גירשו בכוח את מיטב הנוער העברי מן האניות וכדי לאישי את האניות הביאו לא רק מפירי שביתה מחוץ-לארץ, מקפריסין, אלא גייסו גם את העבריינים של ארץ ישראל מפני שרק חלאת העולם התחתון היתה מוכנה אז לעלות על האניות בעודן מש-בתות. כך התחיל הנגע ומאז קיימת הצרה הזאת של ההברות באניות ושל סניף העולם התחתון שם. מאז זה קיים. אינני מציע לזלזל בתופעה הזאת ואני סבור שיש לגקוט אמצעים כדי לטוהר את הימאות, וכל אמצעי סביר להשגת מטרה זו, אני אתמוך בו. אבל אני מתנגד שהצורך הזה ישמש אמתלה לשבירת כושר הימאים לנהל מאבק מקצועי. זה הפחד שלי לגבי כמה מסעיפי החוק ואני מוזכר את הסיפור הזה של שנות החמישים כי בגלל שבירת השביתה נולדו התופעות השליליות ואנחנו משל-מים את המחיר עד עצם היום הזה. אולי מותר להזכיר שבימים ההם ההסתדרות היתה עדיין שותפה די רצינית בחברת "צים" והתפקיד הכפול הזה של ההסתדרות, גם כמעביד וגם כנציגת העובדים, כביכול, היה לו קשר מסויים לשיטה שבה יוסף אלמגי, אבא חושי ואחרים שברו אז את השביתה.

ירוחם משל (המערך):

...7%.

שר-התחבורה ח. לנדאו:

10%.

אורי אבנרי (מחנה שלי):

יש ביניכם ויכוח קטן על האחוזים, אני יודע. אני, חברי-הכנסת משל, סבור שאין זה בריא שהסתדרות העובדים בכלל תהיה שותפה במפעל שהוא מעביד כל-כך גדול מפני שקשה מאוד להסתדרות להגן על זכויות העובדים כשהיא מעביד באותה חברה ועוד יותר קשה להסתדרות לשכנע את העובדים שהיא מייצגת אותם כאשר העובדים יודעים שהיא גם חלק מהגוף. המעביד. זה מצב מאוד לא בריא וזאת אחת הסיבות לכך שהימאים רוצים לחזק את עצמאותם כאיגוד הימאים.

ירוחם משל (המערך):

הימאים תובעים מההסתדרות לעשות הכול כדי להגביר את חלקה ב — — — זה ההיפך ממה שאמרת.

אורי אבנרי (מחנה שלי):

יש שני צדדים לבעיה הזאת של שיתוף ההסתדרות. אני מודה שיש צד שני אבל זו בעיה די כאובה ואינני חושב שבהודמנת זו נפתר אורח. אני רק רוצה להזכיר שבגלל הפחד מפני שביתה שילמנו מחיר שהוא הרבה יותר חמור מאשר השביתה עצמה. התרופה היתה חמורה יותר מאשר המחלה שהיא באה לרפא, כביכול.

אמנון לין (הליכוד):

עקרונית, אתה מתנגד למשק פועלים?

אורי אבנרי (מחנה שלי):

לא. אבל אני חושב שמשק העובדים מחייב דמוקרטיזציה חמורה מאוד או קיצונית מאוד כדי למנוע

אדוני השר, כאשר אתם הייתם באופוזיציה אמרתם ותורתם ואמרתם: בוררות חובה, במיוחד בשירותים חיוניים, מדרג אתה לא מציע עכשיו בוררות חובה? אני מסכים שחברי-הכנסת משל יהיה אחד הבוררים, אני מסכים ששופט יהיה בורר, אני מסכים שנציג הימאים יהיה בורר, ובלבד שלא תהיינה שביתות, כי שביתה בצי גורמת נזק חמור ואנו איננו יכולים להרשות שביתות באניות שלנו, וזאת מטעמים בטחוניים, שכן, כאמור, אנו יושבים על אי בודד. זה שירות חיוני לכל הדעות. מדוע אתה לא מציע בוררות חובה? אפשר להסכים שאנשים שונים יהיו חברים בוועדה ובלבד שלא לתת אפשרות להחליט על שביתה. אני לא אכנס לפרט זה או אחר. אני יודע שהחוק הזה הוא חיוני מאוד לימאים, חיוני לכולנו, לא רק לממשלה אלא למדינה, למשק שלנו ולבטחון שלנו.

שרשנה ארבל-אלמזלינו (המערך):

האם אתה דיברת פעם עם ימאים? האם שאלת אותם? האם דיברת אתם?

צ'רלי ביטון (החזית הדמוקרטית לשלום ולשוויון):
תשאלי אותו אם הוא יודע בכלל מה זה ימאים.

שלמה יעקב גרם (אגודת ישראל):
לא דיברתי אתם אבל אני קורא תומך רב על כל נושא שאני מדבר עליו.

ירוחם משל (המערך):

מאין אתה יודע שהימאים רוצים את החוק? אתה אומר שזה לטובת הימאים. הבה נשאל אותם.

שלמה יעקב גרם (אגודת ישראל):
יאת הימאים? כל אחד אוהב הפקרות, כל אחד רוצה הפקרות, בוודאי אף אחד לא יסכים לזה.

ירוחם משל (המערך):

מאין אתה יודע?

שלמה יעקב גרם (אגודת ישראל):

לי ולמפלגתי אין אף אניה אחת. מה שאני מדבר — אני מדבר מתוך הכרה. ייתכן שאינני מדייק פה ושם אבל אני אומר את הדברים האלה מתוך הכרה שהמצב הנוכחי בצי הסוחר, ואי-אפשר שיימשך.

לכן אני מציע להעביר את הצעת החוק לוועדה. אם יש צורך להכניס תיקונים, להוציא סעיף אחד, להכניס סעיף אחר, אני מסכים. אבל לדחות על הסף את הצעת החוק הזאת לאחר הנסיון שיש לנו בשטח זה — בלתי אפשרי. כך לא עושים אופוזיציה. אופוזיציה עושים בדברים אחרים אבל לא בדברים חיוניים כאלה.

היו"ר ב. הלוי:

רשות הדיבור לחברי-הכנסת אורי אבנרי, אחרון המשתתפים בדיון זה.

אורי אבנרי (מחנה שלי):

אדוני היושב-ראש, כנסת נכבדה, קודמי ניתחו בכשרון רב את סעיפי החוק ולא אחזור על דבריהם. אדבר רק על כמה עקרונות. קודם כול: אם ישנה תופעה של הברחות ועבריינים פליינים באניות — וישנה תופעה כזאת, שלית, אבל ישנה — אולי כדאי להזכיר איך היא נולדה ומי גרם לכך, מפני שיש לכך לקח. היתה שביתה

לחלל את נגד ההברחה ולגרש מהאניות את העבריינים הפליליים, אבל יש להתנגד לכל אמצעי המגביל את עצמאות איגוד הימאים ואת יכולתו לנהל מאבק מקצועי סביר ומתאם לבעיה של אניה. אינני חושב שלרב החובל צריכה להיות סמכות בים וזאת סמכות הנובעת ממסורת, מצרכים שהתגבשו במשך הרבה מאד שנים, אולי אלפי שנים. האניה היא הבית של העובד ונדמה לי שזה מקום העבודה היחיד שהוא גם הבית ושהחיים של העובדים מתנהלים בו כל כולם, עשירים וארבע שעות ביממה.

נדמה לי שמנסחי החוק — ופה אני מסכים עם חבר הכנסת משל — עשו להם אולי עבודה קלה מדי, וזאת תיאורטית מדי. הבעיה של הימאים היא הרבה יותר מסובכת מכדי שאפשר יהיה לפתור אותה בכמה סעיפים.

אני מציע שתחית המתים הזאת של החוק — הוא קם לתחיה כמו שישוע קם לתחיה לפי גירסת הנוצרים — לא תתקיים. אני מציע שתיתקן חזרה את התוק הזה לישון, תחשבו עליו עוד פעם, ואם הכנסת תעביר את הצעת החוק לוועדה, בניגוד לדעתנו, כי אז ודאי שהחוק הזה יחייב דיון מעמיק מאוד לגבי כל סעיף וכל פסוק ברוח העקרונות האלה שהצעתנו כרגע.

הח"כ ב. הלוי :

חברי הכנסת, בזה תם הדיון בחוק הספנות (ימאים) (תיקון מס' 3), תשל"ט—1979. תשובות של שר התחבורה תינתן בישיבה ואחרת של הכנסת.

ה. חוק לימוד חובה (תיקון מס' 15), תש"ם—1980 *

(קריאה ראשונה)

בבתי-ספר על-יסודיים : תומר לימודי ובכללו ספרי לימוד, מתברות ומכשירי כתיבה, רישוי שיניים.

רבותי חברי הכנסת, כל אחד מאתנו שהוא הורה ילדים במסגרת חינוך ידע ורשימת התשלומים הנדרשים ממנו היא ארוכה לאין שיעור לעומת הרשימה המצומצמת שקראתי. אנו נדרשים לשלם בעד טיולים, שיעורי שחייה, השתתפות באירועים שונים בחיי בית הספר, פעולות תרבות וחברה, לעתים "דמי הרשמה", ולפעמים בעד "סטנסטילים" — היינו, שיכולים שונים שבית-הספר עושה למען תלמידיו — ועוד כהנה וכהנה הוצאות ותשלומים הנדרשים על-ידי הנהלת בית-הספר או מחנך הכיתה. תבר-הכנסת ביטון הוכיר דוגמה אתה ויש אולי דוגמאות לעשרות בשמות משמות שונים. לא כלתי כאן עוד הוצאות רבות הנעשות בשביל בית-הספר ולא באמצעות בית-הספר, כגון בגדי התעמלות, תלבושת אחידה וכו', שהן שייכות לסוגיה אחרת אשר כרגע אינה מענייננו. בסך הכול התוצאות של משפחה ממוצעת לסל החינוך הן רבות וגדולות והן גדולות מיום ליום, גדולות הרבה גם מעבר לגידול המתחייב משיעור האינפלציה. קביעת שיעור התשלומים הללו שאינם נקובים ברשימה של שר החינוך נעשית על-ידי בית-הספר ללא כל פיקוח ממלכתי אף כי היא נעשית לצורך מסגרת לימוד חובה חנימ. כללו של דבר, חוק לימוד חובה חנימ כיום הוא מעמסה יקרה על כל בית בישראל. אף כי כל אורח נכון לקבל הוצאה כזאת בלב מבין ובנפש תפצה, שכן היא למען קידום והחינוך של ילדיו, משתררת לפעמים ההר-

את המצב הזה שנציגת העובדים ונציגת ההנהלה הן היינו הך.

(חבר-הכנסת ירוחם משל קורא קריאת ביניים)

(שר-התחבורה. לנדאו קורא קריאת ביניים)

הח"כ ב. הלוי :

חברי הכנסת, רשות הדיבור נתונה לחבר-הכנסת אורי אבנרי.

אורי אבנרי (מתנה שלי) :

הבה נסכים כסיכום ביניים של הוויכוח הזה שממש העובדים הוא טוב אבל הוא מחייב תהליך של דמוקרטיזציה ושיתוף העובדים בניהולו, ברווחיו ובחיו הדמוקרטיים החמומים.

אמנון לין (הליכוד) :

על זה אני מסכים אתך.

אורי אבנרי (מתנה שלי) :

על זה אני חושב שאנחנו יכולים להגיע לקונסנזוס אם כי לגבי הביצוע, אם בכלל נגיע לביצוע, יהיו אולי יכווחים.

אבל נחזור לענין. עקרונית, אמר בקיצור לגבי התוק הזה שיש לחייב אמצעים שהם bona fide ונעזר

הח"כ ב. הלוי :

אנו עוברים להצעת חוק פרטית של חבר-הכנסת בן ציון רובין : חוק לימוד חובה (תיקון מס' 15), תש"ם—1980, קריאה ראשונה. רשות הדיבור לחבר-הכנסת בן ציון רובין.

בן-ציון רובין (תזית דתית לאומית) :

אדוני הישבר-ראש, כנסת נכבדה, אני מתכבד להגיש לקריאה ראשונה תיקון מס' 15 לחוק לימוד חובה.

סעיף 6 לחוק לימוד חובה מסמך את שר החינוך לאשר גביית תשלומים בעד אספקה ושירותים נוספים ולקבוע את שיעורם של התשלומים הללו. גם השנה, ככשנים עברו, יבקש השר את אישור ועדת החינוך והתרבות — ואמנם הדבר היה היום על סדר-יומנה של הוועדה — להעלות שיעור התשלום הנדרש בשיעור ההתייקרות של המדד. אבל דא-עקא רשימת הפריטים של האספקה והשירותים שמותר לגבות כסף בשבילם מוגדרת היא ומסור יימת מאד. בני ילדים : חמרי מלאכה, משחקים וציוד אישי ; בבתי-ספר יסודיים ובחטיבות ביניים : חומר מדי, שבכללו ספרי לימוד, חמרי מלאכה, מתברות ומכשירי כתיבה, שירותי בריאות ורישוי שיניים.

צ'רלי ביטון (התזית הדמוקרטית שלום ולשוויון) :
למה ליקחים תשלומים בעד שיפוצים ?

בן-ציון רובין (תזית דתית לאומית) :
מייד אתייחס לעניין זה.

* רשומות (הצעות חוק, חוב' 1451).

איבד את משמעותו מזמן ומגישו הצעת התיקון לא במקרה השמיטו את המלה חינם.

חברי הכנסת, בהיותי בן למשפחה ענייה גדלתי בש" כונת עוני וטעמתי את טעמו המר של החינוך חינם שאינו חינם ואני יודע היטב את סבלם של התלמידים בני העניים וסבל הוריהם. תשלומים שונים ומשונים נדרשים מהוריהם של תלמידים: אגרת רישום, תשלום לרועד ההורים, תשלום בעד טיול, תשלום בעד חוג למוסיקה, תשלום בעד שיפוצים, תשלום בעד קיטנה, תשלום בעד חוג למלאכת יד.

בימינו, כאשר מר הורביץ, שר האוצר, גרם להיעלמות הביצה והעכביה משולחן של אלפי משפחות עקב ההתייחסות האחרונה, בימים אלה כשהחשמל, המים, התח"כ וזכר הדירה אצילים שני שלישים מהמשכורת, כשאלפי עובדים מפוטרים ונזקקים לשוק העבדים, הולך החינוך ונהרס. מאות עובדי הוראה נוטשים את המקצוע בגלל יחס הממשלה אליהם. הרמה יורדת מיזם ליום, גם בגלל סיבות אחרות כגון הגדלת מספר השעות למקצוע הדת והתודעה הדתית על חשבון מקצועות חיוניים אחרים. אפילו ספרי הלימוד, רבתי חברי הכנסת, רכישתם הופכת למחזה שנהי מורט עצבים. על כל זה עוד ניתן להתגבר אך לא על התשלומים הבילתי פוסקים.

קביעת תשלום תמורת שירות בבתי-הספר מחלקת את התלמידים למעשה לשתי רמות: רמה נאותה לתלמידים הולומים בבית-ספר בשכונת יקרה ורמה ירודה לתלמידי ימים המתגוררים בשכונות עוני או בעיירת קיפוח. לדוגמה, בבית-ספר בצפון תל-אביב התלמידים נהנים מכל טוב, הוריהם בעלי יכולת. בניהם לא יסבלו מהקור בחורף כי ההורים בעלי יכולת ויש בידם גם לכפות על מערכת החינוך להקציב כסף רב למימון מערכת הסקה לכיתות. בנים אלה ייהנו מחוגים למוסיקה כי יש ביכולת ההורים לדאוג לבניהם שתהיה להם מורה למוסיקה, הם ישלמו לה, ולמורה יהיו די תלמידים וגם כלים. תלמידים אלה ייהנו מלימוד שחייה כי הוריהם בעלי יכולת ויכריזו להם לדאוג לכך שמורה לשחייה מעולה יסיע אותם לבריכת גורדון פעמיים בשבוע. תלמידות בבית-ספר זה ישתתפו ברוג לבאלט וחוג לתיאטרון — ההורים דאגים. ואם המורה אינו מוסמך ההורים ידאגו כי מורה כזה יעוף ויוחלף כי יש באפשרותם לכנס מסיבת עיתונאים ולהסביר עד כמה חשוב העתיד המדינה שיהיה לילדיהם מורה מוסמך. ילדים אלה ייהנו מטיולים, מהוצאות, ממורה עור וממגשרי עור כי יש להם הורים בעלי אמצעים. חזרי הכיתות באותו בית-ספר מקושרים בוילונות, הש"ש משות שלמות ואין בעיות. ואם ירצו תהיה אפילו מוסיקה סטריאופונית.

אורי אבנרי (מחנה שלי):

איפה ראתי בית-ספר כזה?

צירלי ביטון (החזית הדמוקרטית לשלום ולשוויון):
בצפון תל-אביב. תבדוק.

אורי אבנרי (מחנה שלי):

זה חלום רחוק.

צירלי ביטון (החזית הדמוקרטית לשלום ולשוויון):
אקח אותך לבית-ספר בכמה שכונות עוני ולבתי-ספר בצפון תל-אביב, ברחביה בירושלים ובברמל בחיפה. אפשר לבדוק את הדברים האלה.

גשה שהעומס הכספי גדול, גדול מדי. אולי הרגשה זו נובעת מהידיעה שקביעת הסכום היא במידה מסוימת שרירותית ואולי מהידיעה שאין רשות המבקרת ובודקת את נחיצות ההוצאה ואת שיעור הסכום הנדרש.

פירצה זו באה הצעתי לתקן. אני מבקש להציע כי השר יוכל, באמצעות אנשיו במשרד, לפקח על החזר ההוצאות הנדרשות לשירותים שונים הניתנים על-ידי מוסדות החינוך, דבר שעד היום אין השר רשאי לעשותו.

זה שנתיים, מאז הונהג ההסדר החדש של חינוך תיכון חינם, מקננת בי ההרגשה שחלק מבתי-הספר התיכוניים נטלו רשות לעצמם לגבות סכומי כסף להוצאות שונות בשיעור של אלפי לירות לתלמיד, וההורים — אם מפני שאינם משלמים עתה שכר לימוד תיכון, אם מפני שאינם מרגישים יכולת להתמודד עם בית-הספר — נושכים שפתיים ומשלמים. היכן תפיקות הממלכתי על הכספים הללו? האומנם חישב מאידהוא כמה צריכה לשלם משפחה שנתברכה בכמה ילדים במערכת החינוך? — אלפי לירות, וזאת במסגרת מערכת הנקראת לימוד חובה חינם. בתקופה זו של מצוקה כספית אנו מצויים לבדוק כל הוצאה אם היא חיונית ואם אין אפשרות להסיח תור בלעדיה. משרד החינוך נתן דוגמה טובה לכך בהוצאות מפורטות לבתי-הספר: לא להודרו הוצאות ספרים מן המחזור, להנהיג שוק לספר המשומש, למעט ככל האפשר בהכבדה הכספית על ההורים ועוד. אני מציע כי יתבדוק המשרד את התור ההוצאות הנדרש על-ידי בית-הספר כדי שלא רק נחנך ל"הצנע לכת" אלא גם נגשים זאת בפועל.

אני מציע להעביר את הצעת החוק להכנה לקריאה שנייה ולקריאה שלישית בוועדת החינוך והתרבות.

החריב ב. הלוי:

אנחנו פותחים בדיון על הצעת החוק שהביא חבר הכנסת בן-ציון רובין. רשות הדיבור הראשון המשתתפים בדיון, חברי-הכנסת צירלי ביטון, אהרן — לתבר את הכנסת אורה נמיר.

צירלי ביטון (החזית הדמוקרטית לשלום ולשוויון):
אדוני הישכר-ראש, כנסת נכבדה, לפנינו מונחת הצעה לתיקון חוק לימוד חובה (תיקון מס' 15), תש"ס—1980.

אורה נמיר (המערך):
אדוני הישכר-ראש, מקובל שחבר הכנסת המציע הצעת חוק יהיה נוכח לפחות בדיון על הצעתו. אני מתפלאת מאוד על תביר-הכנסת רובין — — —

החריב ב. הלוי:

אני מניח שמיד יחזור.

אורה נמיר (המערך):

זה לא מכובד. נמצאים כאן חברי כנסת מעטים, לפחות יהיה גם חבר הכנסת המציע את הצעת החוק.

החריב ב. הלוי:

הוא יצא לרגע. אנחנו ממשיכים בדיון.

צירלי ביטון (החזית הדמוקרטית לשלום ולשוויון):
חברי כנסת נכבדים, עיינתי בתוכן ההצעה אך מההסבר להצעה כבר ברור כי טמנה כאן מלכודת. חוק חינוך חובה חינם, עם ארבע ה"חתימים" שלו, מאבד בהדרגה את אופיו והופך למעשה לחינוך בתשלום. השם חינוך חינם

בית-הספר; והאחר, לילדי אוכלוסיית המצוקה ההשכלתית והכלכלית. רבותי חברי הכנסת, וזה אחת המגמות המסיכנות ביותר והיא מסתמנת זה שנים מספר במערכת החינוך ועשויה לגבור עתה לאור המצוקות הטקציביות של הרשויות המקומיות ושל משרד החינוך והתרבות הנובעות ממדיניות הממשלה. יתירה מכך, אם היו בעבר נסיונות מצד משרד החינוך והתרבות — והם לא הספיקו כלל ועיקר — לעצור בעד התפשטות מגמה זו יש סבירות גבוהה להנחה שעתה ינקוט המשרד מדיניות של העלמת עין מתוך רצון לשמור, ולו בדרך זו, על רמת שירותי החינוך הניתנים במציאות של קיצוצים נוראיים במערכת החינוך.

רבותי חברי הכנסת, חייבים אנו כנציגי הציבור להביע בהודמנות של דיון זה את מורת רוחם של אלפי ועשרות אלפי הורים שידם אינה משגת לשלם את התשלום מים הנלווים לחינוך החינם המוענק לילדיהם. על-פי הצעת משרד החינוך והתרבות יתשלם השנה הורה "בעד אספקה ושירותים נוספים ושיעורים" לילד הלומד בגן חובה — 784 לירות לשנה וזה יכול חמרי מלאכה, שירותי בריאות ובדיקת שיניים באותם המקומות שאליהם יגיע רופא שיניים; 1,569 לירות לשנה לילד הלומד בבית-הספר היסודי וחטיבת הביניים; 1,127 לירות לשנה לילד הלומד בבית-הספר העל-יסודי. בסכומים אלה יש עלייה של כמעט 100% לעומת התשלומים שנדרשו ההורים לשלם בשנה החולפת. ומה דינו של הורה שברומניה לומדים שניים, שלושה, ארבעה, חמישה ושישה מילדיו במערכת החינוך? כיצד הוא יעמד בתשלום זה? מה עוד שלסכום זה מתלוות הוצאות עתקות נוספות של רכישת אין ספור ספרי לימוד, של דמי שיקלול הנגבים על-ידי בית-הספר, של התרמות מיוחדות למפעלים מיוחדים בבית-הספר הנגבים על-ידי ועדי ההורים וועדי התלמידי דים, של רכישת תלבושת אחידה, של קניית נעלי התי עמלות ללא הקפדה מספקת שאלה יהיו מתוצרת הארץ בלבד ולו גם כדי למנוע את הביזבז הנורא והתחרות הבלתי חינוכית המתנהלת בין הילדים על נעלי "האדידאס" לאופנותיהם.

ראוי לכן, חברי הכנסת, להערכה רבה חברי-הכנסת בן-ציון רובין על יומצת להסדיר נושא כאוב ביותר של טיולים ושיעורי שחייה הנעשים במסגרת בית-הספר, כדי שלא יהפכו כמעט לחלוטין לנחלתם של כבלי האמצעים בלבד. אין זה סוד שרבים מאוד הילדים, ורבים בבית-הספר, במיוחד באזורי ושכונות המצוקה, שאינם יוצאים לטיול ואינם נהנים משיעור שחייה משום שידם אינה משגת לשלם את המחיר הגבוה הכרוך בכך. סיפר לי לאחרונה מנהל בית-ספר יסודי בשכונת מצוקה בטבריה כי תלמידי בית-ספר אינם יוצאים לטיול הכרוך בלינה מחוץ לבית בשל העלות הגבוהה של שכירת רכב המסתכמת ב-20 אלף לירות לערך לאוטובוס אחד ליום אחד.

משאלתי היחידה, חברי הכנסת, היא כי בשעת הדיון בהצעת החוק בוועדת החינוך והתרבות נרחיב את היריעה, בדיוק נושאים נוספים שתמורתם נגבה כסף מההורים ובמיוחד נקבע כללי מעקב מתמירים ביותר בכל הנוגע לפיקוח משרד החינוך והתרבות על ביצוע ויישום תהי קנות. תהיה ובכך תרומתנו הצנועה לעצירת הסחף של פגיעה גוברת והולכת במושג "הינם" שקבעה הכנסת בחוק והסכנה של יצירת שתי מערכות חינוך, האחת בלעלי האמצעים והאחרת לדלי האמצעים.

אורי אבנרי (מחנה שלי):
הלוואי וזה היה נכון.

צירלי ביטון (החזית הדמוקרטית לשלום ולשוויון):
רבותי חברי הכנסת, מה המצב בבית-ספר בשכונת עוני? בטויל יזכו רק תלמידים בודדים כי הורי תלמידים עניים חושבים על המארגארינה והלחם. הם לא ילמדו באלט כי לא תהיה מורה בשבילם. גם אם ימצאו שניים-שלושה תלמידים כאלה שהוריהם מוכנים לשלם — למורה זה לא ישתלם. מוסיקה לא ילמדו שם — אין כסף לכלי מיתרים או כלי נשיפה, גם אין כסף כדי לשלם למורה. גם לא ייהנו מלימוד שחייה. אם המורה אינו מוסמך הוא לא יעוף. להיפך, הוא נשלח לשם במיוחד כי זו מטרת משרד החינוך למעשה, שבני העניים יהיו עניים לא רק בתומר, אלא גם ברוח. למעשה הילדים נולדו ערומים ואף אחד מהם לא הביא בעת לידתו לא פסנתר וגם לא גיטארה. אבל אם מתן החינוך בארץ קשור במידת יכולתו של ההורה הרי התוצאה בהכרח תביא לאותה דוגמה אשר ציירתי בפניכם.

ומי שמציע עוד תשלומים בעד חינוך, ולא חשוב מהו שיעור התשלום ותחת איזה שם, הרי התוצאה, רבותי חברי הכנסת, היא ברורה: הרחבת היקפו של הפער בחינוך שהינו אחד משלושת מרכיבי הפער התברתי בארץ. אדוני היושב-ראש, התצעה למעשה מסמיכה את המוסד החינוכי לגבות כספים בלתי צפויים בנוסף לתשלומים שנגבים כרגיל.

על כן, אדוני היושב-ראש, סיעתנו תתנגד לחיקוק בחוק ותציע למציע בשם הממשלה, חברי-הכנסת בן-ציון רובין, לקחת הצעה זו בחזרה, ויפה שעה אחת קודם.

היו"ר ב. הלוי:

רשות הדיבור לחברת-הכנסת אורה נמיר, ואחריה — לחברת-הכנסת יצחק יצחקי, בהעדרו — לחברת-הכנסת גאולה כהן, ובהעדרה — לחברת-הכנסת מרדכי אלגרבלי.

אורה נמיר (המערך):

אדוני היושב-ראש, כנסת נכבדה, תיקון מס' 15 לחוק לימוד חובה המציע על-ידי חברי-הכנסת בן-ציון רובין מתייתס לנושא המעורר, ובמידה רבה מאוד של צדק, תרעומת רבה בקרב הציבור ההורים.

אחד מהשיגיו הגדולים הוא חוק חינוך חובה וחינם המוענק לכל ילדי המדינה החל מגיל 5 וכלה — חובה בגיל 16 וחובה וחינם בגיל 18. גאווהנו על כך שלהוציא מקרים בודדים ביותר של מוסדות חינוך פרטיים-ציבוריים מתחנכים כל הילדים במוסדות החינוך של המדינה.

כוונת המחוקק, מייד לאחר קום המדינה, היתה להעניק חינוך שווה ואחיד לכל ילדיה, אך מאז, רבותי חברי הכנסת, חלה שחיקה משמעותית ביותר במושג "חינם", החלה מסתמנת תופעה מדינה ביותר כאשר בבית-הספר שבהם למדה אוכלוסיית תלמידים שרמת הכנסת הוריהם והחשבתם את נושא החינוך היתה גבוהה טיפחו רשויות בית-הספר מעורבות כספית של הורי התלמידים, מעורבות חזקה ביותר, ובעזרתה מימן בית-הספר רכישת ציוד, הקמת אולמות התעמלות, הוספת שעות לימוד, קניית ספרים, מימון טיולים, פתיחת חוגים ועריכת שיפוצים ותיקונים. מאז החלה מסתמנת מגמת היווצרות של שני סוגי בית-ספר: האחד, לבניהם של בעלי האמצעים שנהנו מכל רעיון ויוזמה של מורי ומנהלי

ותברון היא אמת. הבעיה היא שלא צריך להיות עני ועשיר על חשבון אחר ולא צריך לפגוע בירושלים כאשר אנו חושבים שצריך לטייל בחברון. זה לא בא האחד על חשבון השני. בכלל הציונות באה לעשות את כל הדברים גם יחד. ירושלים היא חברון והגליל, דרושים טיולים לירושלים ואינני רוצה חלילה לפגוע בחלק אחר של הארץ. לירושלים יש טיולים במערכת הלימודים; לעמק יש טיולים; לגליל — אולי פחות מכפי שצריך.

אורה נמיר (המערך):

ואת יודעת כמה ילדים אינם מגיעים כלל לטיולים בגלל בעיות כספיות, לא לירושלים, לא לגליל?

נאולה כהן (התחיה — בנא"י):

על כך דיברתי בהערה הראשונה. יש מוקדם ומאוחר בדברי, דברי אינם תורה, בכך פתחתי, שמי שאין לו כסף אינו יכול לצאת לטיולים בשגלם המורה מבטל תורה מתלמידיו ואומר להם ללכת לטיולים. למי הוא אומר? — רק לאלה שיש להם כסף. וזה איזולת שלא נשמעה כדוגמתה. אבל זה קיים לא מהיום אלא גם בת-קופת המערך, חברת-הכנסת אורה נמיר.

אורה נמיר (המערך):

חבל שלא שמעת אותי.

נאולה כהן (התחיה — בנא"י):

אני בטוחה שאת בהחלט עלית על הנושא. אני מוכירה זאת לפרוטוקול.

בעניין זה אני מתעכבת על נקודה נוספת. יש עוד עוול שנעשה. יש כאלה שהם בעד החזרה; אבל המערך רוצה בישוּבֵי הבקעה. אין ביקורים בבקעת הירדן ובגוש עציון. יש בעיה בטחונות? יש בעיה בטחונות גם במחנה יהודה וגם במשגב ע"ש, יש בעיה בטחונות בכל מדינת ישראל.

צ'רלי ביטון (החזית הדמוקרטית לשלום ולשוויון):

יכל זה בגלל גוש עציון, חברון, שכם ושאר המקומות.

עמום הדרי-הורביץ (המערך):

תלמד את ההיסטוריה של החברים שלך.

נאולה כהן (התחיה — בנא"י):

אני מדברת על הנושא באופן אורגאני. אני פונה היום לממשלה ולשר החינוך, שהיה צריך לדאוג, גם בלי ארץ ישראל השלמה — מבחינת המצע הפוליטי — הוא היה צריך לדאוג לארץ ישראל. אצלי אין ארץ ישראל שלמה ולא שלמה, חברת-הכנסת אבנרי; אצלי יש ארץ ישראל, היא שלמה, והיא לא רק שייכת לאדמה, היא לשמייים, לערכים, לכל — — —

אורי אבנרי (מחנה שלי):

מה על רבת עמון?

נאולה כהן (התחיה — בנא"י):

רבת עמון? — בגלל חכמתנו כי מעטה הפסדנו בימים ההם שלושה רבעים של ארץ ישראל; כאלה היום לוחצים שנפסיד חלילה עוד חלק מארץ ישראל. אני מקווה שהיום נגבר עליהם.

בנושא זה אני תובעת ממשלת הליכוד מה שהיא תובעת מעצמה, כביכול, אם מותר להתנחל מותר גם לבקר מתנחלים. דומני שהיום מדברים על התנחלויות ולא יוד-

היו"ר ב. הלוי:

רשות הדיבור לחברת-הכנסת יצחקי. חברת-הכנסת יצחקי איננו באולם. רשות הדיבור לחברת-הכנסת גאולה כהן, ואחריה — לחברת-הכנסת מרדכי אלגרבלי.

נאולה כהן (התחיה — בנא"י):

אדוני היושב-ראש, כנסת נכבדה, נשמעו דברים רבים שאני מסכימה אתם. עליתי על הדוכן כדי להעיר שתיים-שלוש הערות.

ההערה הראשונה היא כללית: כל הנושא של חינוך חנים דורש עיון מחדש. גם בשעתו לא התלהבתי מחינוך החנים וודאי שאינני מתלהבת ממנו היום כאשר לא נהנים ממנו אלה שצריכים ליהנות, מה גם שחוק חינוך חובה לא רק שאיננו חל על כיתות י"א וי"ב אלא שגם אלה שהרא חל עליהם נזשרים ממסגרות החינוך כבר בכיתות ז'—ח' וזוהי בעצם הבעיה שלנו. בדיבורים ובמליצות נועד חוק חינוך חנים לעזור לאלה הזקוקים ללימוד; למעשה, בשטח, נהנים ממנו אלה שאינם זקוקים לו. זו הערה כללית.

אבל מאחר שאנו דנים בתיוון לחוק הקשור בכל מערכת חינוך החנים רואים את ההטעיה הכללית של החוק בכלל דרך ההטעיות הספציפיות וההטעיה הספציפית היא הערתי השנייה שהיא בעניין הטיולים או מה שקרוי: להתויר החור. הטיולים אינם בידור. טיולים גיאוגרפיים, היסטוריים, טיולי טבע, הם חלק מהותי ואורגאני של הלימודים בכלל, בפרט בימינו כאשר הלימוד החווייתי הועמק ובפרט כשמדובר בלימוד ארץ ישראל, לימוד המולדת, שכאן כל אבן וועקת לימוד ומלדמת הרבה יותר מאשר כל מה שמדקלם או מרצה או מלמד המורה בבית-הספר. זהו חלק בלתי נפרד ממערכת הלימודים. אני יודעת שנחש הטיולים הלך והידרדר במשך השנים מבחינת היחס הערכי אליו. היום אנו רואים עד כמה נושא ארץ ישראל חדור כולו חווייה. כל הישיבה שלנו, כל החזרה לכאן, היא כולה חווייתית ורגשית, היא כולה היסטורית. לכן משונה ביותר שהפכנו את נושא הטיולים לנושא שולי במערכת ההוראה. היום היכן שאפשר להרוויח קצת כסף, היכן שאפשר להראות חוסר יחס או חוסר הבנה — זה משגשג. כמו בכל העניינים גם זה הוחמר בתקופה שמשדר החינוך פועל במסגרת ממשלת הליכוד — — —

אורי אבנרי (מחנה שלי):

תחת שר של ארץ ישראל השלמה.

נאולה כהן (התחיה — בנא"י):

ולנושא של ארץ ישראל השלמה: משרד החינוך במדיניותו בנושא הטיולים החליט שיהיה ושומרון הם חלק נפרד ממדינת ישראל. לא רק שהם לא חלק בלתי נפרד אלא הם חלק נפרד. כל זה לא קיים במערכת הטיולים. היכן הטיולים לשכם, לחברון וליריחו של מדינת ישראל? על כך שזה חלק בלתי נפרד? עוד אין שם מדינה פלשתינאית — ואני מקווה שלעולם לא תהיה.

אורה נמיר (המערך):

אינך חושבת שלפני כן כדאי שילדים יטיילו לירושלים?

נאולה כהן (התחיה — בנא"י):

אין מוקדם ומאוחר בתורה, אין מוקדם ומאוחר בהיסטוריה, אין מוקדם ומאוחר באמת. וזוהי אמת — ירושלים

הצעד הזה כשלעצמו, יחסית למצב שקדם לו, הוא צעד גרסיבי במובן הפשוט של חלוקת ההכנסות במדינה. בכל זאת הלכנו בדרך זו כיוון שרצו ששירות זה יהיה אוניברסאלי. ידענו שזה צעד גרסיבי משום שילדים שלא שילמו אמנם ימשיכו לא לשלם אבל גם ילדים ששילמו לא ישלמו. התשלום למוסד לביטוח לאומי הוא אחד. ידענו זאת. בכל זאת נתנו יד לזה אבל היה תנאי. אני זוכר את הוויכוחים בוועדת החינוך והתרבות. אמרנו שאנחנו חייבים לפצות את הילדים מן השכבות התלוות בדרך אחרת. מצאנו לכך שתי דרכים שהוסכם עליהן בוועדת החינוך והתרבות: דרך אחת, גני ילדים לגילאי שלושה-ארבע חנים בעיירות הפיתוח. זה היה בימיה של כמה חברי כנסת בתוך הוועדה וזה התקבל עלי-ידי השר ובוצע. דבר שני שראינו בו פיצוי לעניין הגרסיבי ביות הוא עניין ההוצאות הנלוות בחינוך התיכון. אמרנו שיש הרבה ילדים שאינם יכולים לשאת בנטל ההוצאות שמעבר לתשלום שכר הלימוד. נמצא לכך פתרון. הוחלט לגבות יותר מן הדרוש באמצעות הביטוח הלאומי, נוספו כמה פרומילים, הוחלט ששדף הגבייה יוחזר למשרד החינוך והתרבות ובסכום זה הוא יממן את ההוצאות הנלוות של ילדים משכבות חלשות. בדקתי את הנושא. עד היום אותו סעיף בתוקף לא בוצע. גובים באמצעות הביטוח הלאומי. אותם פרומילים שנקבעו, את התוספת, יש עודף גבייה בסכום של כמה מאות מיליוני לירות, אבל זה לא מעבר חזרה למשרד החינוך והתרבות למימון ההוצאות הנלוות של ילדים משכבות חלשות. אנחנו מדברים על חינוך חנים אבל למעשה הוא אינו חנים. אמנם לא משלמים שכר לימוד אבל יש הוצאות נוספות בסדר גודל של אלפי לירות בשנה — דמי שיקלול, דמי טיולים, הוצאות למחברות, לספרים, לביגוד. היום הכול יקר. מתבטלים טיולים למקומות שונים בארץ. פעמים רבות מתקיימים טיולים כאשר משתתפת רק מחצית הכיתה, המחצית המבוססת. בדקתי את העניין באשדוד בבית-ספר ספציפי. מחצית הכיתה לא השתתפה בטיול מסוים. לא ייתכן שדווקא אותם ילדים שנתן שיראו את אילת, לוד ומקומות אחרים לא יוכלו להשתתף. אני מסכים שיש לקיים טיולים גם לתברון, מעבר לוויכוחים פוליטיים. אני בעד פתרון הבעיה הסלשתיגאית באזור. אני בעד איור פשרה, אבל אין לזה קשר לטיולים. חייבים להתקיים טיולים גם לתברון. הילדים הוקקים ביותר לטיולים אינם יוצאים לטיולים. החוק אינו מתבצע בגלל חילוקי דעות בין משרד האוצר, משרד החינוך והתרבות הביטוח הלאומי על שישור הסכום שצריך להעביר. הוויי כוח נמשך זה שנים. זה תמור. חמור ביותר שהחלטת של ועדת החינוך בנושא חוק חינוך חנים שכונתה היתה לפצות את השכבות התלוות באמצעות תשלום ההוצאות הנלוות אינה מבוצעת. כאשר נדון על כך בוועדה יש לתבוע שאותו סעיף יבוצע. ¹

אני בהחלט תומך ברעיון של תבר-הכנסת בן-ציון רובין שדרוש פיקוח. בנושא זה — איש הישר בעיניו יעשה, כל בית-ספר גובה כרצונו דמי שיקלול, דמי טיולים, דמי הרשמה. מדוע גובים מאות לירות בעד פעולת רישום או כדמי בחינה? כאשר אתה הולך לרשום את ילדך לבית-הספר גובים ממך, באותה הוועדה תגיג, כמה מאות לירות. אני מבין זאת. אם יש למשפחה כמה ילדים באותה בית-ספר, כמה ילדים בגיל חינוך תיכון, הרי ב-1 בספטמבר רובצת עליה הוצאה נוספת לא לפי לירות. זה על כבד מאוד. המצב הכלכלי אינו

עים מה זה, לא ראו אפילו התנהלות. הוויכוח בארץ הוא בשיא עוצמתו ותלמידי בתי-הספר שאני באה אליהם לשיחה שואלים על התנהלות. אף אחד מהם לא ביקר בהתנהלות. אני שואלת את המנהלים והמורים באותה הוועדה: למה אינכם לוקחים את הילדים לטיול בעפרה, בקדום, בהרים, בעמקים, בנוף, לא רק בהתנהלות אלא במקומות היסטוריים? יהודה ושומרון הם ערש ההיסטוריה שלנו, לכך יסכים גם חבר-הכנסת אבנרי. שם נולדה ההיסטוריה של העם, לא בפלשת ולא בשפלה. לפחות ילמדו את ההיסטוריה הזאת. זה כבר מעבר לעניין של פוליטיקה או דת. זה עניין של תרבות. איפה התרבות הזאת? זה בדינו. התפלגנו לזה, שנוכל לבקר, כאשר זה היה בידי הירדנים. זה בדינו. מי לא עושה את זה? — משרד החינוך. מי עומד בראש משרד החינוך והתרבות? — אפילו לא יגאל ידין, בראש משרד החינוך והתרבות עומד השר וכולון המר. מדוע לא בא המהפך לידי ביטוי גם בנושא הזה? — מכל הבחינות גם יחד, גם מן הבחינות שדיברתי עליהן בתחילה גם מן הבחינות שדיברו עליהן אחרים, הן מבחינה תקציבית והן מבחינה תרבותית — הטיול צריך להיות חנים. מה זה נקרא ללמוד היסטוריה? איך לומדים היסטוריה? זה חשוב מבחינה תרבותית, היסטורית-ופוליטית. כל הציונות היא גם פוליטית. אני מקווה שבוועדת החינוך והתרבות — יהיו לדעות הפוליטיות שלנו ואשר יהיו, של חברת-הכנסת אורה נמיר ושל אחרים, כולנו דמוקראטיים אבל אנחנו חיים תחת ממשלה החושבת שידעיה ושומרון הם חלק בלתי נפרד ממדינת ישראל — יוחלט שיש לתבוע מן הממשלה למלא, לפחות מבחינה חינוכית, את מה שהיא תובעת במערכות הבטחוניות והמדיניות.

היו"ר ב. הלוי:

רשות הדיבור לחברת-הכנסת מרדכי אלגרבלי, ואחריו — לתבר-הכנסת אורי אבנרי.

מרדכי אלגרבלי:

אורני הישבר-ראש, כנסת נכבדה. ראשית כול אני רוצה לברך את תבר-הכנסת בן-ציון רובין על הצעת החוק, בעיקר על הפגית תשומת הלב לנושאים שאינם עומדים ברומ של עולם. כאשר רוב הילדים הפוליטית שלנו עוסקת בדברים שדומה שהם ברומ של עולם יש עדיין חברי כנסת, אמנם כודדים, שעדיין שמים לב לילד, לטיול של הילד, לחינוך של הילד ולדמי רישום במערכת החינוך. אני ממבר אותך על כך, תבר-הכנסת בן-ציון רובין, ואני שמח שצעת חוק זה הגיעה לדיון במליאת הכנסת.

לנושא עצמו. ועדת החינוך והתרבות של הכנסת קיימה לפני כשנה ומחצה דיון על הנושא של חוק חינוך תיכון חנים. לא כל חברי הוועדה היו מרוצים מהצעת החוק הזאת. הסיבה לכך היא פשוטה: ידענו שהחוק הוא גרסיבי. הוא בא בצעם לפתור בעיות של ילדים משכבות מבוססות, לפטור אותם מדמי חינוך בתיכון. ילדים משכבות חלשות בלא הכי לא שילמו. הם היו פטורים בזמנם מתשלום שכר לימוד עקב שכר הלימוד המודרך.

אורי אבנרי (מחנה שלי):

כל חינוך החובה הוא גרסיבי.

מרדכי אלגרבלי:

אני מסכים אתך.

לענין. את הכסף מהעשיר יש לגבות באמצעות מס הכנסה, כלומר, לקחת כסף מהעשירים ולאפשר גם לעניים חינוך חינם. המצרך החינוכי הוא חייב להינתן חינם לכול. כשאני מדבר על חינוך חינם הייתי אמר בצורה הפשוטה ביותר כי פירושו שבגיל 18 יתחיל כל צעיר במדינה הזאת את חייו בתנאים שווים, לפחות בתחום ההשכלה או ההזדמנות לרכוש השכלה. אחר כך יתחיל המירוץ ביניהם ויצליח מי שיצליח. חינוך חינם פירושו חינם ממש, כולו חינם. אני מתנגד לכך שאפילו אגורה אחת תיגבה בעד משהו הקשור בחינוך. לכן גם אינני יודע איך להתייחס להצעת חוק זו שבה נוסת לתקן אבל לא את ההכר העיקרי. כל התשלומים הנגבים במסווה זו או אחר, תחת שם זה או אחר, מרוקנים את המלה "חינם" מתכנה וזה ברור לכולם.

אשר לטוילים, הלוואי שהיתה זו בעיה של חברון, חברת-הכנסת גאולה כהן. אני מוכן לכך שיהיה הסכם בין מדינת ישראל ובין מדינת הפלשתינאים, הסכם שיתיר לילדי ישראל לבקר בחלק המולדת הנמצא במדינה הפלשתינאית וליילדי המדינה הפלשתינאית לטייל גם בתל-אביב. זו מולדת לשני העמים. בני שני העמים יטיילו במולדת השלמה. אינני אהב להתערב אבל אני מוכן להתערב אתר, חברת-הכנסת גאולה כהן, שאת תראי את זה ואני אראה את זה, בעזרת-השם.

גאולה כהן (התחיה — בנא"י):
שלא תזכה לך.

אורי אבנרי (מתנה שלי):
אני עדיין זוכר את הטוילים שנערכו באותן כיתות מעטות שבהן למדתי כעניין חינוכי ביותר. ביקרתי בצמח, במצא והייתי גם ברמת גן. האם את יודעת, חברת-הכנסת גאולה כהן, שיש בתל-אביב ילדים שעדיין לא ראו בחייהם את רמת גן? בכיתה של אשתו של המלך על הפקה, למשל, אמר לי הילדים לא יודעים מה זה פרה. הילדים לא ראו בחייהם פרה.

גאולה כהן (התחיה — בנא"י):
אבל העם הזה נולד ביהודה ושומרון וצריכים ללמוד את ההיסטוריה של העם. אני דיברתי פה בעיקר על ההיסטוריה של העם.

אורי אבנרי (מתנה שלי):
על זה אין לנו ויכוח. השאלה היא רק למי תהיה הריבונות באותם החלקים. אשר לטוילים, הרי זו מולדת ואני מכיר בזה. בשבילי שכם היא מולדת וחברון היא מולדת בדיוק כמו תל-אביב חיפה. מה נובע מהו במציאות של ימינו, כאשר בארץ יש שני עמים, על זה יש בינינו ויכוח. אין ויכוח על כך שאין תחליף למולדת ושצריך לראות את המולדת.

כאמור, ישנה בעיה שילדים הגרים בתל אביב לא ראו בחייהם פרה. דבר כזה קשה לתאר בכלל. בכיתות א' וב' מדברים עם הילדים על דברים שדם לא מכירים בכלל. מגיין בא החלב? — החלב בא מתחנות. זה תשובה של ילדים. אשתי סיפרה לי פעם שהיא שאלה ילדה על הקשר שבין הפרה ובין החלב והילדה השיבה: וכי מה תשתה תפסה? כדי להבהיר ולהדגיש את בעיית הפער נתן כאן חברת-הכנסת צ'רלי ביטון תיאור של בית-ספר אידיאלי בצפון תל-אביב, בית-ספר שיש בו כל טוב לעומת בית-הספר בערי הפיתוח או ערי הקיפוח. הלוואי

מן הטובים ביותר — אני אומר זאת על דרך המליצה. לתשלום ולמים מוציאה משפחה בישראל רבע מהכנסותיה. זאת לפני ההוצאות למזון, הלבשה ולהנעלה. נוסף לזה יש העניין של דמי טוילים, דמי שיקלול ודמי רישום. זו הוצאה אחידה בלי קשר למספר הילדים במשפחה ולשיעור ההכנסה. כולם חייבים לשלם אותו סכום. הגיע הזמן שיהיה פיקוח על המערכת הזאת. הגיע הזמן של-משרד החינוך — — —

גאולה כהן (התחיה — בנא"י):
למה צריך לשלם דמי בחינה?

מרדכי אלגרבלי:

נדבר על כך בוועדה.

למשרד החינוך והתרבות חייב להיות כלי ביצוע, כלי אכיפה של המאקסימום שאפשר לגבות. זה הרעיון הטמון בחוק. נשארת הבעיה שגם אחרי שקבענו אותו סכום, אפילו הוא מינימאלי, הוא חייב להיות דיפרנציאלי, בהתאם למצב המשפחתי, לגודל המשפחה וכו'.

אני מציע שפתרון הבעיה יבוא באמצעות ביצוע החוק שכבר קיים. יש במדינת ישראל חוק בקשר להוצאות גלויות והוא קובע שצריך לקחת חלק מהביטוח הלאומי, שכבר גובים אותו, ולהעביר זאת לילדים מהשכבות החלשות.

אני רוצה לסיים ואם יורשה לי הייתי רוצה להוסיף מלים מספר בעניין שאינו קשור בנושא שלפנינו אבל אני רוצה לנצל את במת הכנסת כדי להגיב על דברים חמורים ביותר שאמר חברת-הכנסת משה דיין לעתון "גיו" יורק טיימס" וזה התפרסם אתמול ב"ידיעות אחרונות". כאורת המדינה הזאת יזוע אותי לקרוא בעתון —

היו"ר ב. הלוי:

ומנך עבר, חברת-הכנסת אלגרבלי, וזה גם לא שייך לנושא שלפנינו לכן אינני יכול להרשות לך לדבר.

מרדכי אלגרבלי:

אני מקבל את דעתו של היושב-ראש.

היו"ר ב. הלוי:

רשות הדיבור לחברת-הכנסת אורי אבנרי, אחרון ה-משתתפים בדיון.

אורי אבנרי (מתנה שלי):

אדוני היושב-ראש, כנסת נכבדה, לנושא זה יש לי גישה משני כיוונים: 'האחד, נדמה לי שאני חבר הכנסת היחיד כאן שלא גמר בית-ספר יסודי.

מרדכי אלגרבלי:

אבל טיילת בארץ.

אורי אבנרי (מתנה שלי):

תוד אדבר על זה. לא סימתי בית-ספר עממי מסיבות כלכליות, בגלל המצב הכלכלי במדינה בימים ההם; השני, אני בעלה של מורה ולכן אני מכיר את המציאות בשטח החינוך בצורה אחרת לגמרי מכפי שהיא נדמית לאנשי משרד החינוך החיים במציאות אחרת, דמונית, הקיימת רק במשרד החינוך ואין לה כל קשר עם הקורה בשטח. אני בעד חינוך חינם. אני לא חושב שזה רגריבי. אני בעד חינוך חינם עד למעלה, כל הדרך עד הסוף, עד גמר האוניברסיטה; חינוך חינם לעשיר, חינוך חינם

עומס הדרי-הורביץ (המערך):

אתה צריך או להעלות את שיעורי המס ולא מקרה הוא שרבינובין המנוח הוריד את שיעור המס שהרי אין בכוחנו לגבות מס הכנסה בשיעור של 65% או 70% משום שאין משלמים. צריך למצוא מוצא ולא רק לדבר דיבורים נאים שטוב להעלות את מס ההכנסה כדי שהוא יממן את ההוצאות האלה. צריך להיות ריאלי ולדעת כיצד לגבות מס הכנסה וגם לספק אותם צרכים הכרחיים.

כאמור, לפי דעתי היה זה משגה וההישג לכאורה של חינוך תיכון חינוך הממומן על-ידי הביטוח הלאומי הוא בלתי צודק, אנטי-חברתי ומכה את שכבות המצוקה. מה שהיה צריך לעשות, חברת-הכנסת אבנרי, זה לסייע לפי קריטריונים מסוימים ולשלם 100% או 110% של שכר הלימוד למי שזקוק לכך, וילדי נהלל יואילו בטובם לשלם מכספם בעד לימודם, מבלי לטול מקופת המדינה כהוא זה. זו הנוסחה הצודקת ולא הדגל שנשא פתאום השר המר. הוא פטר אנשים מבוססים מנשיאה בעול והטיל אותו על שכירי יום. אין זה צודק בעיני אף שמדברים על צדק.

בהצעת החוק של חברת-הכנסת רובין הוא אומר שההוצאות למיניהן יהיו נתונות לביקורת של השר. השר אלה כיצד אותו ילד יוכל לנסוע לרמת גן, כפי שרוצה חברת-הכנסת אבנרי, או לחברון, כפי שרוצה חברת-הכנסת גאולה כהן, ואין לו לשלם לא לטול זה ולא לטול זה. זו הבעיה האמיתית בעיני. לא הבנתי שזאת כוונתו של חברת-הכנסת רובין. אני מניח שפחות או יותר משתמשים בכספים למטרות שבשבילן הם נגבים. השאלה היא כיצד לענות על הבעיה של אותם 5% או 10% שאינם יכולים להיות שותפים בהוצאות התריגות שאינן כלולות בחינוך תיכון חינוך. זו הבעיה האמיתית. לכן כשאמרתי שאני בעד סיבסוד או תמיכה של 100% או 110% לכך כיוונתי, שלא רק הוצאות החינוך של אותו ילד ימומנו אלא גם ההוצאות הנלוות. שכן יש ילדים שצריכים לקבל הכול בכול מכול, את כל ההוצאות הכרוכות בכך שהם הולכים לבית-הספר ושלא ירגישו את עצמם מופלים או נחותים לעומת האחרים משום שהם אינם יכולים ללכת לטול. אין זה מספיק שתברת-הכנסת גאולה כהן תדבר בלהט על הצורך ללכת לחברון; השאלה אם הילד מסוגל ללכת ולא להתבכות בפני חבריו שיש ברשותם הסנדביץ', התרמיל והמימיה ואילו הוא אינו יכול להשיג זאת. זאת בעיני הבעיה האמיתית.

גאולה כהן (התחיה — בנא"י):

אני דיברתי בלהט על שני הדברים.

עומס הדרי-הורביץ (המערך):

זו הבעיה וחוק חינוך תיכון חינוך חינוך. אינו פותר אותה. הוא מקל על העשירים ומקשה על העניים. החוק לא יפתור אותה גם אם השר המר יפקח על כך שבית-הספר יביעת לא יקבע אגרה גבוהה מדי, דבר שאותו בא החוק הזה לפתור.

טענתי בזמני נגד החוק שהוא בלתי צודק ורגרסיבי. הערתי על עניין זה בוועדת הכספים ותשובת השר היתה שבעבר היה החלק של המשרד בחינוך תיכון 3 מיליארד לירות והוא נשאר 3 מיליארד לירות, כלומר האוצר או המשרד לא נפגעו, אבל לא זה מה שמעניין. השאלה היא מי נהנה מאותם 3 מיליארד לירות. היום הכול נהנים.

ולבסוף אני רוצה להעיר הערה נוספת. לאחרונה

שזה היה נכון, הלוואי שהחלק הזה לפחות היה נכון. אבל גם זה לא נכון. אין פער בין בית-ספר טוב לבין בית-ספר רע לבין בית-ספר רע מאוד. זה הפער. בבית-הספר בצפון תל-אביב שבו מלמדת אשתי אין טיולים ואין מיתקני חינוך. וגם מה שיש נפרץ וגגנב באין מפריע. החינוך מידרדר.

אילו הייתי רוצה לריב כאן, חברת-הכנסת גאולה כהן, הייתי גם אומר לאן הולך הכסף שצריך היה ללכת לחינוך אבל אני יודע שבעניין זה לא נסכים. אני חושב שהכסף הזה נאכל על-ידי הסרטן של ההתנחלויות הבולע את כספי המדינה.

גאולה כהן (התחיה — בנא"י):

ולפני ההתנחלויות וביהודה והשומרון, לפני שנתיים וחצי, לאן הלך או הכסף? האם הפנתרים כמו אחרי שהליכוד עלה לשלטון? מתי נולדה המצוקה הזאת?

אורי אבנרי (מחנה שלי):

הליכוד לא הקים התנחלויות. הוא לא עושה כלום, רק מדבר. המערך הקים התנחלויות ולקח את הכסף הזה.

גאולה כהן (התחיה — בנא"י):

או לאן הלך התקציב? לאן הוא לקח את הכסף?

אורי אבנרי (מחנה שלי):

אחרי שהנשיא סאדאת סיפר לי שהוא מתכוון ליישב בימי מלך מצרים בשבוע הראשון אחרי פיגור ביקרתי בימית וראיתי את המיליארדים הרבים שהושקעו במקום הזה. מעל הדוכן הזה, בבית הזה, הזהרתי ואמרתי בשעת שכל גרוש המושקע שם יילך לאיבוד. והממשלה שבה את בחרת ובה היית חברה מחזירה עכשיו את המקום.

בשביל החינוך צריך להימצא כל הכסף הדרוש. והי חינוך צריך להיות חינוך חינוך מלא. זו עמדותי העקרונית. משום כך אני מתלבט ואינני יודע איך להצביע. הצעת חוק זו אינה פותרת, לדעתי, את הבעיה היסודית הזאת. הכנסת צריכה לדרוש שהממשלה, כל ממשלה, תקציב לחינוך את כל הסכומים הדרושים כדי שהחינוך יהיה חינוך חינוך לכולם.

היו"ר ב. הלוי:

רשות הדיבור לאחרון המשתתפים בדיון, חברת-הכנסת עמס הדרי-הורביץ.

עומס הדרי-הורביץ (המערך):

אדוני היושב-ראש, חברי הכנסת, לא התכוונתי לטול חלק בוויכוח אבל חברת-הכנסת אלגרבלי גירה אותי ואינני רואה אפשרות להימנע מלהעיר כמה הערות.

אני חושב שתוק חינוך תיכון חינוך כפי שחוקק לאחרונה היה משגה תמור. אלה שמדברים בשם נשיאה צודקת יותר בעול או בשם שכבות המצוקה היו צריכים להסתייג מחוק זה שהטיל את המעמסה על השכירים למיניהם ללא כל יחס למידת ההכנסה והאפשרויות. הוא הטיל אותה באופן שווה על שר העבודה כאשר ההגנה היא שווה. יכול חברת-הכנסת אבנרי לומר שהוא בעד חינוך חינוך, ובכלל זה חינוך אוניברסיטאי חינוך, וזה משנה יוצא מן הכלל יפה, אבל אין בכוחה של מדינת ישראל לשאת בזה.

אורי אבנרי (מחנה שלי):

נגבו את הכסף באמצעות מס הכנסה.

וחושבים שמא זה היה מקח טעות כי אין כאן אורח סריו' ידור או מכונת וכו'. בעניין זה אין לי אלא להניח שהטעות היתה בחינוך. אני חושש שבמשך שלושים שנה שגינו בהקניית חינוך, לא בלימוד. אני שומע שהתלמידים שלנו הם חומר מבוקש בחוץ-לארץ, רמתם של בוגרי הטכניון והאוניברסיטאות שלנו היא טובה. אבל חינוך כחינוך לא נתנו להם. ראשם הפך למחשב, הם עומדים למכירה והם נקנים יפה מאוד. לא חלפו שלושים שנה ואנחנו יעדים לתופעה מוזרה זו. אני מאשים את מערכת החינוך, שלא ידעה לחנך, בכך.

היו"ר ב. הלוי :

בזה תם הדיון על הצעת החוק של חברי הכנסת רובין. אני מבין שתשובתו של חברי הכנסת רובין תהיה באחת הישיבות הקרובות. בזה אני נועל את הישיבה. הישיבה הבאה מחר בשעה 11:00.

נתקלתי בתלמידי כיתות י"א וי"ב שאין להם תודעה ציונית. הם במקרה נולדו בארץ הזאת, הם לא כל-כך בטוחים שהם מאשרים מכך. את התוצאה של המחשבה הזאת אנחנו רואים היום בהגירה, שאינה שולית. אתה עומד היום בוויכוח עם נערים שאינם יודעים מה הם עושים כאן חלמה כל הציונות הזאת. הם אינם רוצים למות בשביל שום מטרה. הם אומרים: מספיק לנו עם הציונות המזויפת שלכם. אתה שומע דיבורים מפתיעים. אני מגיש שחברים כאן מופיעים בפני נערים, השואלים מה אנחנו נותנים באיכות חיים ובהנאות החיים לעומת ארצות-הברית או אירופה. ואם איננו יכולים לתת להם מסיקים את המסקנות. זו לא היתה נחלתנו לפני שלושים שנה, חברי הכנסת אבגרי. המניע שלנו או בשום מקרה לא היה התמודדות עם הנאות חמורות של מקום אחר. לא חלפו שלושים שנה מאזנו דור שלנו ואנחנו מוצאים עצמנו היום בוויכוח מוזר עם נערים בני הארץ הזאת שאינם יודעים מה הם עושים כאן. הם אינם מבינים

הישיבה ננעלה בשעה 19:28.