**הכנסת השמונה-עשרה פרוטוקול מתוקן – בהתאם להחלטת הוועדה מיום 27.6.10**

**מושב שני**

**פרוטוקול מס' 209**

**מישיבת ועדת הכלכלה**

**יום רביעי, ב' ניסן התש"ע (17 במרס 2010), שעה 09:30**

**סדר היום:**

1. הקמת ועדת משנה לתקשורת ולשידורים – בהתאם לסעיף 15 לתקנון הכנסת
2. תקנות הנמלים (מעגנות), התשס"ז-2007

**נכחו:**

**חברי הוועדה**:

אופיר אקוניס – היו"ר

דני דנון

חמד עמאר

כרמל שאמה

**מוזמנים**:

זיסו אהרון, ממונה מעגנות, רשות הספנות והנמלים, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

בילי בירון, יועץ משפטי, רשות הספנות והנמלים, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

דן ליבנה, מנהל אגף הנדסה ותפעול נמלים, רשות הספנות והנמלים, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

עמוס נוימן, מנהל אגף משיטים וכלי שיט קטנים, רשות הספנות והנמלים, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

עו"ד סיגלית ברקאי-ואקיל, לשכה משפטית, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

פיני שחר, מנהל מחלקת ביטוח כללי אגף שוק ההון, משרד האוצר

מאור שטיינמן, מחלקת ביטוח כללי אגף שוק ההון, משרד האוצר

יערה למברגר, ייעוץ וחקיקה, משרד המשפטים

רני עמיר, אגף ים וחופים, המשרד להגנת הסביבה

איריס שליט, לשכה משפטית, המשרד להגנת הסביבה

ד"ר יוני ינון, מנהל המחלקה הווטרינרית שירות המזון, משרד הבריאות

עו"ד אילנה מישר, סגנית היועצת המשפטית, משרד הבריאות

זאב פיש, מפקח ארצי לבריאות הסביבה, משרד הבריאות

אשר גרנר, ראש אגף לרישוי עסקים ואתרי רחצה, משרד הפנים

רויטל קסטרו, מנהלת תחום תשתיות תחבורה, משרד הפנים

בני זלמנוביץ, עוזר ראשי ליועץ המשפטי, משרד הפנים

רס"ן ענבר אפק, יועץ משפטי חיל הים, משרד הביטחון

גדי שניצר, עוזר יועמ"ש, חברת נמלי ישראל

פקד אבי צימבר, קצין חוליית מעברים ימיים, המשרד לביטחון פנים

סנ"צ אלישע שרעבי, ראש מדור ביטחון מעברים, המשרד לביטחון פנים

אורן סונין, אגף הדייג, משרד החקלאות ופיתוח הכפר

הלל רשף, מנהל נמל מרינה אשקלון

ראובן אברמוביץ, מנהל נמל יפו

מורדי חבר, מנהל מעגן הדייג, מעגן שביט; חברת נמלי ישראל

מרדכי פרלמן, ממונה איכה"ס ומקרקעין, נמל חיפה

אמיר צינדר, מנהל נמל הרצליה

עופר דובנוב, מנהל המרינה בת"א

עופר מור, עוזר יו"ר החברה העירונית לפיתוח תיירות בהרצליה

אורנה הראל-פלג, מתכננת ערים, מנהלת מחלקה תכנון ארוך טווח, עיריית חיפה

פואד (פופו) נסאר, ארגון הדייגים בישראל

ראובן צוק, נשיא לשכת הספנות

עו"ד ירון אליאס, יועץ משפטי, איגוד חברות הביטוח

שמואל מלכיס, מנהל מחלקה כלכלית, איגוד חברות הביטוח

גל קדר, מנכ"ל קדר סוכנות לביטוח

מייק ברוקס, מנהל מחלקה, שירביט חברה לביטוח

פרחיה חבה, מנהלת תחום ימי ואווירי, חב' מנורה מבטחים

אוהד קלוגני, מזכיר מועדון שייטים כרמל, איגוד השייטים

רב חובל אילן מאירסון, יו"ר איגוד השייטים

רונן יציב, יו"ר פורום שייטי ישראל

פרופ' רון יציב, מנהל פורום השייטים

**ייעוץ משפטי:** איתי עצמון

**מנהלת הוועדה**: לאה ורון

**רשמת פרלמנטרית**: הדס צנוירט

1. **הקמת ועדת משנה לתקשורת ושידורים – בהתאם לסעיף 15 לתקנון הכנסת**

היו"ר אופיר אקוניס:

בוקר טוב, אני מתכבד לפתוח את הישיבה.

הקמת ועדת משנה לתקשורת ולשידורים – בהתאם לסעיף 15 לתקנון הכנסת. חבר הכנסת דנון, אני אשמח אם תהיה בוועדה הזאת. אני מציע להעמיד את עצמי בראשה - אני היחיד פה שאין לי ועדת משנה. אני מצביע.

**הצבעה**

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה, הוועדה אושרה.

לא אכפת לי גם להוציא מייל, שאושרה הקמת ועדת משנה לתקשורת ושידורים, לכל חברי הוועדה, וכל מי שרוצה להיות בה חבר, כמובן, מוזמן. חבר הכנסת דנון, אם איני טועה, כבר רשם עצמו, אז כבר אנחנו עם היושב ראש ועם החבר הראשון.

**תקנות הנמלים (מעגנות), התשס"ז-2007**

היו"ר אופיר אקוניס:

תקנות הנמלים (מעגנות), התשס"ז-2007. היועץ המשפטי לוועדה, איפה עצרנו בתקנות הנמלים באותה ישיבה באוגוסט?

איתי עצמון:

תקנה 8 לא אושרה – היתה מחלוקת בין משרדי הממשלה.

היו"ר אופיר אקוניס:

נתנו להם המון זמן, אני מקווה שהגיעו להסכמות. הקראנו את הסעיף?

זיסו אהרון:

הקראנו (א), (ב), (ג), ועצרנו ב-(ד), שהיה סעיף חדש. (א), (ב), (ג) – לא היתה מחלוקת.

היו"ר אופיר אקוניס:

אני מבקש ממשרד התחבורה לקרוא את 8 שוב מההתחלה עד הסוף, ואז נקיים את סבב ההתייחסויות.

סיגלית ברקאי-ואקיל:

איסור 8. (א) לא ידוג אדם בחכה בתחום מעגנה, אלא ברשות מנהל המעגנה ובתנאים

דיג שהתנה לצורך הבטחת בטיחות השיט והשמירה על תקינות התעבורה הימית במעגנה .

(ב) לא יפרוש אדם במימי המעגנה רשת דייגים או ציוד דיג אחר.

(ג) לא יפרוק אדם דגים או ציוד דיג בתחום מעגנה, אלא באישור מנהל המעגנה; הוראה זו לא תחול בנמל טבריה, נמל יפו, נמל עכו, ומעגן "שביט" בנמל חיפה**.**

(ד) על אף האמור בתקנת משנה (ג) , ראה הממונה על הנמלים כי קיימים במעגנה מקומות עגינה פנויים, וכי אין מניעה תפעולית לשימוש של סד"גים באותו רציף, רשאי הוא להורות למנהל המעגנה להקצות רציף במעגנה באורך של עד 50 מטרים לפריקת דגים וציוד דייג, בהתאם לתנאים שהורה עליהם הממונה על הנמלים. ניתנה הוראה כאמור, מנהל המעגנה לא יקצה את הרציף כאמור לעגינה קבועה של כלי שיט אלא אם כן הורה הממונה על הנמלים אחרת אם ראה שאין ביקוש לשימוש סד"גים ברציף או מטעמים דומים.

(ה) משיט סד"ג או איש צוות סד"ג –

(1) יפרוק דגים או ציוד דייג אך ורק ברציף שהוקצה לו לצורך כך על ידי מנהל המעגנה ובהתאם לתנאים שהתנה מנהל המעגנה;

(2) לא ישאיר דגים או ציוד דיג ועל הרציף ללא השגחה;

(3) לא יניח דגים או ציוד דיג על הרציף באופן המפריע למעבר הבטוח בו;

(4) בעזיבתו את המעגנה יבטיח כי כל ציוד הדיג וציוד הסד"ג פונו מהרציף.

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה. הערות.

זיסו אהרון:

שני הסברים. אחד לסעיף (ג), יש הרבה מקומות שהחרגנו - מקומות שהוגדרו ובהסכמה.

היו"ר אופיר אקוניס:

זה בנוסח המקורי?

זיסו אהרון:

זה לא השתנה. (א), (ב), (ג) לא השתנה. הוספנו את (ד), (ה) בהתייעצות עם משרד החקלאות. (ג) של ארבעת המקומות – שלושה מוכרים כמעגנות דיג וכלי שיט אחרים, ולכן מאושר בהם לפרוק. (ד) ו-(ה) נוספו לאור בקשת משרד החקלאות, כאשר הכוונה היא פשוטה; יש שני מצבים אפשריים, לראייתי, שבהם תינתן אפשרות לפריקת דגים במעגנה שאינה מעגנת דיג. אחד, וזה דברים שקרו בעבר, היתה מלחמה בצפון, ספינות מהקישון לא יכלו לפרוק, היו צריכים לפרוק בדרום, והיתה להם בעיה. במצב כזה, למשל, ננחה לתת להם להיכנס לפרוק. מצב שני של מעגנה שיש מקומות עגינה פנויים, ויש דרישה, זה קורה, למשל, בעונות דיג – עונת דיג שהעיקר הוא בדרום, וספינות מהצפון יורדות דרומה, צריכות מקום לפרוק כדי לא לחזור עד חיפה. אם יש מקומות פנויים במעגנה, אפשר לפרוק. זו הכוונה.

לגבי סעיף (2), על הקטע של הדיג במעגנה, לדוג בחכה, יש מצב אפשרי אחד בלבד של דיג עם חכה במעגנה, זה כדי למנוע ספקות ואי בהירויות; האינטרס הברור של מנהל מעגנה זה שלא ידוגו במעגנה, זה סכנת בטיחות. חוטי דיג נתפסים, הם פוגעים בסירה, הם יכולים לפגוע במשיטים שעוברים. אין שום עניין שיהיה דיג במעגנה למעט מקרה אחד אפשרי, שקרה כבר בעבר. למשל, באשדוד היה פסטיבל 50 שנה לעיר, רצה ראש העיר לעשות פסטיבל דיג לתושבי העיר. המקום הכי נוח להם היה המרינה. הגדירו התניות ובטיחות ובריאות, והביאו דגים במיוחד, וגידרו שטח. זה המצב היחיד – ובאותו זמן מגדירים שאין פעילות כלי שיט - זה המצב היחיד שיכול להיות שיהיה דיג במרינה.

סיגלית ברקאי-ואקיל:

בסוף סעיף (4) אנחנו רוצים להוסיף עוד משפט: והרציף נשאר נקי ומוכן לשימוש.

איתי עצמון:

וגם לי יש הערה לנוסח – בתקנת משנה (ד) כתבתם: "טעמים דומים". אני לא מכיר נוסח כזה. אילו עוד טעמים יכולים להיות?

זיסו אהרון:

אני נתתי שתי דוגמות. למשל, הקטע של המלחמה והקטע של הדיג, שעונת הדיג היא בדרום. יכולים להיות דברים שלא חשבתי עליהם.

איתי עצמון:

מטעמים מיוחדים שיפרט.

אורן סונין:

אמנם הגענו להסכמה, אבל עדיין כל אחד מאתנו רואה את הדברים קצת יותר מהצד שלו, אז אני רוצה לחדד כמה דברים. סעיף 8 הוא סעיף שמבחינתי כענף הדיג, בא להסדיר עגינת דייגים במעגנות. הוא לא בא להסדיר בשעת חירום ולא במלחמה. הוא בא קודם כל לשים בצורה מסודרת מצב קיים, כי במעגנות היום עוגנים דייגים, ולאפשר בצורה מפורשת אפשרות שהמרינה תשמש גם את הדייגים. כך אני מפרש את הסעיף הזה. אם ניתן לפרש אותו בצורה כל כך שונה, אולי כדאי יהיה לחדד אותו.

בכל מקרה, אני מקבל הערה של משרד הבריאות, והייתי רוצה להוסיף לסעיף (ה)(1), כיוון שמדובר פה על פריקת דגים, יש צורך גם את האישור של משרד החקלאות, וזה מסיבות וטרינריות. המשרד צריך להיות מעורב בכל נושא הפריקה בלבד. זה לא הסדר פר פריקה. אלה תנאים כוללים למקום.

עופר דובנוב:

אני מבקש, אנחנו עשר שנים באים לחדר הזה, מנסים להעביר את התקנות האלה. אני מבקש לשים רגע את סעיף 8 בצד לישיבה הבאה, לגמור את כל 64 הסעיפים.

היו"ר אופיר אקוניס:

אתה אומר שאין הסכמות.

עופר דובנוב:

אנחנו שוב נלך הביתה ושוב נבוא לפה, וזה לא ייגמר. בואו נגמור סעיפים שמוסכמים, נקריא אותם, נסיים, נחזור בעוד חודשיים-שלושה לנושא הדיג – אני מבטיח שאגיע גם לדיון הזה, אבל אי אפשר כל פעם להתחיל מחדש את העניין הזה.

היו"ר אופיר אקוניס:

נכון, זה בדיוק הסעיף שנעצרנו בו בפעם הקודמת.

עופר דובנוב:

גם בכנסת הקודמת.

היו"ר אופיר אקוניס:

מה אומרים הדייגים בעניין הזה?

פואד (פופו) נסאר:

לגבי סעיף 8, יש הסכמות, ויש גם לא הסכמות. אני ביקשתי אתמול, פקססתי לכם את ההערות שלנו. אני רואה שזה לא חולק - אם אפשר לחלק את כזה לכל החברים, ואז נהיה יותר רציניים לגבי הסעיף הזה ולגבי הדייגים.

לאה ורון:

אתם הבאתם את הנוסחים?

פואד (פופו) נסאר:

כן.

היו"ר אופיר אקוניס:

אז שיפיץ. זה לא יכול להיות, הפיליבאסטרים האלה. באוגוסט סיימנו דיון. למה מגישים מכתב ב-16 במרס? אני שואל את ארגון הדיג החופי - למה מחכים יום לפני?

פואד (פופו) נסאר:

היו לנו שלושה דברים לא נעימים – דוד, אח ועוד אח שנפטרו.

היו"ר אופיר אקוניס:

אני משתתף בצערו של כל מי שאיבד קרוב משפחה, אבל עדיין לא רואה איך זה קשור לזה שמאוגוסט יכלו להתקדם פה בדברים, ומביאים מסמכים יום לפני. תגדיר לי את הבעיה, כי אני רואה בסעיף (ג) – מה אתם כן רוצים? להיות בהרצליה? בתל אביב? באשקלון?

פואד (פופו) נסאר:

אנחנו רוצים שהמעגנות האלה, שיצאו מההגדרה הזאת כמו חיפה, עכו ויפו, אבל הרצליה ומקומות אחרים הם גם דייגים. הם דייגים לפני שיהיו שם מרינות. אז עושים מרינה, ודוחקים את הדייגים הצדה, ואני לא מבין. זה עוד עול על המדינה.

היו"ר אופיר אקוניס:

כרגע בהרצליה יש מקום שבו דייגים- -

פואד (פופו) נסאר:

ודאי, לפני קום המדינה.

היו"ר אופיר אקוניס:

לא היתה שם מעגנה.

פואד (פופו) נסאר:

היתה מעגנה טבעית.

היו"ר אופיר אקוניס:

אנחנו ב-2010. מה המרחק בין הרצליה ליפו? האם ביפו יש נמל, שרוב הסחורה נפרקת שם וממוסחרת שם בצורה טובה כבר אלפי שנים, כי יפו אחת הערים העתיקות בעולם - לא נוגעים ביפו. טבריה גם אחת הערים העתיקות – אגב, כל האתרים, לא נוגעים בזה, אבל דברים חדשים קמו בינתיים. צריך להסדיר את התחום. אתה מתעקש להיות במרינה בהרצליה?

פואד (פופו) נסאר:

למה לא? אדוני, אני נקלע לסערה רצינית, אני צריך לנסוע מכיוון צפון להרצליה עד ליפו? למה?

עופר דובנוב:

תיכנס אלינו.

פואד (פופו) נסאר:

למה אני צריך טובות? זה מקום שלי, עגינה שלי. כל החיים שלי עגנתי בהרצליה. אני – זה הדייגים. מנסים לדפוק את הדייגים.

דני דנון:

כמה אתם רוצים? 5 אחוז?

פואד (פופו) נסאר:

5 אחוז מינימום אנחנו צריכים.

דני דנון:

מה יש בפועל היום?

סיגלית ברקאי-ואקיל:

האיסור הוא על פריקת דיג ולא איסור עגינה. עגינה הוא יכול לעשות.

דני דנון:

כמה היום פורקים באחוזים?

זיסו אהרון:

לא מדובר בפריקה באחוזים. הוא רוצה הקצאת מקומות עגינה באחוזים, וזה לא יקרה. יש ועדה שישבה לפני עשר שנים, של משרד החקלאות, עם הדייגים, וקבעה שבמרינות החדשות שייבנו, ומאז לצערי, לא נבנתה אף מרינה, יוקצה עד 10 אחוז ממקומות העגינה לחינוך ימי ולדיג. לא כתוב כמה לדיג, לא כתוב כמה לחינוך, אבל לא הוקמה שום מעגנה. היום זה הדרך לשים רגל.

יש היום כלי שיט, דיג שעוגנים במעגנות - גם בהרצליה, גם בתל אביב. בכל מרינה יש. יש להם חוזה. יש להם איסור פריקה, כדי שהוא לא יבוא עכשיו למרינת תל אביב לפרוק. זה לא נועד לזה, זה לא בנוי לזה. הרציף לא מותאם לזה. יש מקומות לפריקה, שהם נמלים.

היו"ר אופיר אקוניס:

המרחק בין מרינת תל אביב לנמל יפו הוא קילומטר.

זיסו אהרון:

הוא גם אומר: תקצה לי מקום.

כרמל שאמה:

המרינה בהרצליה לא בנויה לפריקה?

זיסו אהרון:

לא. מסחרי זה בנמלי דיג. אצלו יש סירות דיג ספורטיבי. זה משהו אחר.

הוא מנסה גם להגדיר לעצמו מקומות. מרינה תל אביב, מרינה הרצליה מלאות עד אפס מקום. עכשיו אני אגיד 5 אחוז לדייגים, אני אלך ל-100 משיטים בעלי סירות בארץ אחרים, אגיד להם: תעיף את הסירה שלך לאן שהוא ליוון, כדי שיהיה מקום לסירת דיג שלא עמדה פה, כי מי שעמד פה עדיין עומד פה.

דני דנון:

אם אתה עושה סקר היום במרינות, כמה אחוז יש היום של סירות דיג?

זיסו אהרון:

זה משתנה. ביפו זה כ-50 אחוז, יש מקומות שזה 30 אחוז כמו בקישון, ויש מקומות שזה אחוז. כל מרינה זה משהו אחר. זה לא משהו שאנחנו מתערבים.

פואד (פופו) נסאר:

הכוונה היא לא להביא מיליון דייגים ולשים אותם בהרצליה. יש תושבי הרצליה, הדייגים הנמצאים, האותנטיים שם. אנחנו רוצים לאפשר להם לפרוק, לעגון, לעשות את העבודה כשצריך.

היו"ר אופיר אקוניס:

בהרצליה יש דייגים אותנטיים?

פואד (פופו) נסאר:

ודאי.

היו"ר אופיר אקוניס:

כמה?

פואד (פופו) נסאר:

30.

אורן סונין:

ניקח את הרצליה כדוגמה, כי זו הדוגמה הכי טובה. בתוך המרינה הרצליה יש כיום 12 סירות דיג, אבל מנהל המרינה לא מוכן לתת להם לעגון במרינה, אם כתוב להם ברשיון השיט שהם סירות דיג. הוא מוכן לתת להם לעגון רק אם הם ילכו למשרד הספנות, וירשמו את הסירה שלהם פרטי נוסעים. היום המצב הוא כזה שאני, אגף הדיג, לא אתן להם רשיון אם הם לא ירשמו ברשיון השיט שלהם סירה לדיג, ומנהל המרינה לא ייתן להם לעגון, אם יהיה רשום להם רשיון דיג. אין להם רשיון דיג.

היו"ר אופיר אקוניס:

הסעיף לא בהסכמה, הבנתי. אני חשבתי שנוצל הזמן מאוגוסט עד מרס להסכים. אני באמת לא רואה בעיות מיוחדות לדייגים. אתם מקבלים גם בסעיף (ג) החרגה על טבריה, יפו, עכו וקישון, אחר כך אתם מקבלים בסעיף (ד) – כל סעיף (ד) ו-(ה) הם גם הולכים לטובתכם. אז מה עוד אתם רוצים? מה רוצים הדייגים בסעיף 8?

פואד (פופו) נסאר:

אנחנו מבקשים את השינוי שהגשתי לאדוני, וזה מעט מאוד. זה יהיה מוסכם על כולם.

היו"ר אופיר אקוניס:

האם לממשלה יש התנגדות ל-5 אחוז?

זיסו אהרון:

כן. אנחנו לא ראינו את הניירות האלה עד עכשיו, למרות שישבנו עם משרד החקלאות ועם אגף הדיג ועם דייגי ישראל. ישבנו כמה פעמים, הגענו להסכמות, ומה שאנחנו מציגים פה זה הסכמות שהתקבלו, רק זה מתפתח, כמו שאתה רואה, חדשות לבקרים.

בני זלמנוביץ:

בכל אופן, מבחינת התוכניות, ישנם שימושים שמותרים במעגנה, וישנם שימושים שאסורים. כל עוד שימוש הדיג אסור, וחוק התכנון והבנייה פה גובר, ולכן בכל מקרה כל הבקשות של אפשרות של דיג במעגנות הוא לא אפשרי מכוח התוכניות התקפות באותו מקום, שהן גוברות.

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה. אני מבקש שתנסו למצוא אחוז מסוים - אני מבקש מהממשלה, על אף ההערה של משרד הפנים, שגוברת על הכול, אגב, ולמרות זאת אני מבקש, להיענות לבקשת הדייגים לשמוע. נדלג על סעיף 8, הקראנו את כולו. כשתגיעו להסכמה, נצביע עליו באבחת חרב, לא כרגע. סעיף 9, בבקשה.

סיגלית ברקאי-ואקיל:

רחצה 9. (א) לא יכניס אדם למימי המעגנה בעל חיים – אנחנו רוצים להשמיט את המילים: שאינו ימי.

ופעילות (ב) לא יצלול אדם ולא יטבול במים בתחום מעגנה, אלא במקום ובאופן

ספורט ימי שאישר מנהל המעגנה ובתנאים שהתנה להבטחת בטיחות השיט והשמירה על תקינות התעבורה הימית במעגנה.

(ג) לא ישיט אדם כלי שיט בפעילות של גלישה, חתירה, הפלגה באופנוע ים,

או ספורט ימי אחר בתחום המעגנה, אלא במקום ובאופן שאישר מנהל המעגנה ובתנאים שהתנה להבטחת בטיחות השיט והשמירה על תקינות התעבורה הימית במעגנה.

זיסו אהרון:

סעיף (ב), אין אישור לצלול ולשחות במעגנה. זה התנגשות ברורה בין אנשים לכלי שיט. המקרים היחידים שיכולים לקרות, ולכן צריך אישור מנהל מעגנה, אחד זה לצורך עבודות תחזוקה של מערכות העגינה – חייבים להיות אנשים במים, וזה עבודה של מנהל המעגנה, שתיים, פעילת צבאית. אלה המקרים היחידים.

אילן מאירסון:

יש עוד. מעבר למה שזיסו אמר, יש תקלות פשוטות של חבל במדחף ודברים דומים, שמצריכים צלילה מיידית. אין שום אפשרות לקבל במיידי אישור.

היו"ר אופיר אקוניס:

אתם לא זמינים 24 שעות?

עופר דובנוב:

אנחנו זמינים 24 שעות ביממה.

אילן מאירסון:

יש מעגנות שבהן הדבר הזה בלתי אפשרי.

אשר גרנר:

הנוסח עצמו מוסכם עלינו, רק בסמנטיקה – כתוב בהגדרה: רחצה ופעילות ספורט ימי. מבחינת חוק הסדרת מקומות רחצה, כל מעגנה מוכרז כמקום אסור לרחצה. הסייגים שאמר רוני הם מקובלים עלינו. הנקודה היא, שכשכותבים: רחצה ופעילות ספורט ימי, למה הם מתכוונים? הכותרת קצת מפריעה לי, כי רחצה אסור להרשות.

יערה למברגר:

שחייה, צלילה ופעילות ספורט ימי. נוריד את המילה "רחצה".

היו"ר אופיר אקוניס:

אנחנו לא רוצים לסכן את חייהם של האנשים. אף אחד לא יצלול מרצונו תוך כדי בתוך הפרופלורים האלה ובתוך המעגנות ובתוך נתיב שיט.

איתי עצמון:

שאלת הבהרה לגבי תקנות משנה (ב) ו-(ג), האישור והמקום שבו ניתן יהיה לבצע את אותן פעולות הוא אישור פרטני או אלה תנאים כלליים?

זיסו אהרון:

זה פרטני.

איתי עצמון:

וגם לגבי תקנת משנה (ג)?

זיסו אהרון:

ודאי.

איתי עצמון:

אולי נבהיר את הנוסח בהמשך, אם יהיה צורך.

היו"ר אופיר אקוניס:

בעניין הזה אין מחלוקת. באופן כללי, האיסורים האלה גורפים, אלא אם כן ניתן מטעם מנהלי המעגנות.

אילן מאירסון:

במידה והנוסח הזה מתקבל כפי שהוא, מחויב מנהל המעגנה לאפשר אישור מיידי במקרה של תקלה שדורשת טיפול מיידי של טיפול במדחף מתחת לפני המים.

סיגלית ברקאי-ואקיל:

מנהל המעגנה צריך לדעת אם כלי שיט, יכול להיות שבמקרה עוגן שם ליד, יכול להיות שהתחיל לעבוד, והוא לא יודע משהו שם. אולי צריך לפנות כלי שיט. אתה לא יכול באופן מיידי.

קריאה:

אם זה כרוך בחיי אדם, אין בעיה.

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה. אני מבקש להעמיד להצבעה את סעיף 9. מי בעד?

**הצבעה**

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה, הסעיף אושר כפי שהוא.

קריאה:

בכפוף להערות.

היו"ר אופיר אקוניס:

זה הגדרות, בסדר. גם הקראנו את הנוסח כפי שהצעת. זה כפי שהצעת. 10.

סיגלית ברקאי-ואקיל:

הגדרה 10. בסימן זה, "עסק" – עסק למתן שירותים ימיים (להלן-שירות) בתחום המעגנה.

היתר 11. לא יתיר מפעיל מעגנה הפעלתו או קיומו של עסק ולא יתקשר בהסכם

להפעלת המאפשר הפעלתו או קיומו של עסק, אלא אם כן וידא כי מתקיימים בו כל אלה:

עסק

(1) הממונה על הנמלים אישר כי השירות שניתן במסגרת העסק תואם את אופי פעילות המעגנה וכי העסק ערוך ומצויד לשמור על בטיחותם של העוסקים במתן השירות, של מקבלי השירות ושל בני אדם אחרים הנמצאים במעגנה, ולפי התנאים שהתנה;

(2) לכלי השיט או למיתקנים הימיים המשמשים במתן השירות ניתנו כל הרשיונות, התעודות וההיתרים הדרושים לפי הפקודה;

(3) לכל משתתף בהפעלת כלי שיט המשמש במתן השירות, תעודת הסמכה תקפה לפי חוק הספנות (ימאים), התשל"ג- 1973[[1]](#footnote-1);

(4) העסק מבוטח מפני נזקי צד שלישי שייגרמו עקב מתן השירות;

(5) קבע הממונה על הנמלים כי השירות עלול לגרום לזיהום מי המעגנה – ננקטו כל האמצעים למניעת זיהום שדרש המפקח למניעת זיהום הים.

רני עמיר:

צריך להיות כתוב: ניתן אישור המפקח למניעת זיהום ים. אין דבר כזה, מפקח לזיהום ים.

זיסו אהרון:

אתה מחזיק גרסה ישנה. זה תוקן.

אשר גרנר:

הפעם אני מהכובע של רישוי עסקים – בסעיף 10 בהגדרה: יש עסקים שהם טעוני רישוי ועסקים שאינם טעוני רישוי. לצורך העניין, בהמשך בחקיקה פה הם ציינו שעל פי חוק רישוי עסקים. פה עם הסייגים ב-11, עם כל הדברים הנוספים, אין כלל אזכור לצורך במתן רשיון עסק לאותם עסקים שפועלים בתוך המעגנה. לכן אני ממליץ להכניס את העניין הזה.

איתי עצמון:

יש הוראה כללית בסוף התקנות – בכפוף לכל דין.

אשר גרנר:

אני מסכים עם ידידיי, אבל ברגע שבסעיפים אחרים אתה מדגיש: בכפוף לרשיון העסק, אני חושב שיש מקום גם להכניס את זה פה. היות שפה גם מעגנה טעונה רישוי; מי שמקים מעגנה, צריך רשיון עסק. ידידיי פה מהרצליה – אין ספק שיש להם רשיון מעיריית הרצליה. לכן בעניין הזה רצויה הבהרה - לא שאני חולק על דעתם, אבל אני חושב שצריך להבהיר, שיש עסקים, למשל כשהוא מדבר על שירותים נוספים – בית ספר צלילה לא טעון רישוי, אבל מספנה קטנה, שיפוצים, צריכה רישוי.

איתי עצמון:

אם נבהיר כאן, נצטרך להבהיר בכל תקנה ותקנה לגבי מטריות אחרות, שזה בא להוסיף על הוראות כל דין, לכן אין צורך. יש הוראה כללית, שחלה על כל התקנות; זה תקנה 60.

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה. סעיפים 10 ו-11 אושרו. בבקשה.

סיגלית ברקאי-ואקיל:

הגבלת 12. (א) ראה מנהל המעגנה כי בשירות של עסק שהפעלתו הותרה

ההפעלה לפי תקנה 11 לא מתקיים אחד או יותר מן האמור בה,

של עסק יאסור את המשך פעילותו, לאחר שנתן לבעל העסק הזדמנות להביא

טענותיו בפניו, עד שיקיים את כל הוראות אותה תקנה.

(ב) מפעיל המעגנה יקבע בחוזה עם בעל עסק כי הוא מתחייב בקיום כל הוראות מנהל המעגנה על פי סימן זה.

אשר גרנר:

אני מצטער, אפילו שאישרת, אני שוב חוזר – אתה מקנה למנהל המעגנה, אם אין כל הפרטים האלה, לא לאשר את הפעילות. לא כתוב שלא לאשר גם את הפעילות ברישוי עסקים. אם אתה נותן לו עוד סמכויות נוספות, תרשום: על פי הוראות כל דין.

איתי עצמון:

הסברתי קודם, אחזור על זה שוב: יש הוראה כללית שחלה על כל התקנות. יש המון הוראות דין שיכולות לחול.

זיסו אהרון:

מנהל המעגנה, לא סמכותו לאשר עסק בגלל רשיון עסק. יכול להיות שלאיש יש רשיון עסק, ועדיין מנהל המעגנה לא יאפשר לו לפעול, כי יש נימוקים אחרים, שסותרים את פעילות המעגנה. זו הכוונה. הוא לא יכול לאפשר לרשיון עסק ולא למנוע רשיון עסק. יש שיקולים אחרים.

לאה ורון:

הציפייה ממשרדי הממשלה, מהנציגים, להגיע לדיונים של ועדות הכנסת לאחר שהם בחנו את הדברים וקיימו הידברות עם נציגי משרדי הממשלה.

אשר גרנר:

עשינו התייעצות, עשינו הכול.

לאה ורון:

וקיבלת הסברים שלא הניחו את דעתך.

אשר גרנר:

זה גם נכון. אם נחה דעתכם, אז אני כנציג ממשלה, משרד הפנים לפחות, אני אומר שבהיבט הזה, כי כשאתם עושים סייגים – שימו לב אילו סייגים כתבתם; ובסייגים האלו גם לא מופיע סעיף נוסף, הוראות כל דין. אשמח מאוד שתרשמו גם בסעיף הזה: הוראות כל דין.

לאה ורון:

אני מציעה שהוועדה תחליט את החלטותיה, ואם לשר הפנים יהיו בקשות לפתוח סעיף זה או אחר מהתקנות, הוא יעביר בכתב פנייה מסודרת לוועדה, ויושב ראש הוועדה ישקול את זה.

איתי עצמון:

לגבי תקנת משנה (א), כתבתם: יאסור. אתם לא חושבים שרצוי להשאיר כאן שיקול דעת – רשאי לאסור?

זיסו אהרון:

בסדר, רשאי לאסור.

היו"ר אופיר אקוניס:

עם התיקון של היועץ המשפטי לוועדה אני מאשר את סעיף 12.

אורנה הראל-פלג:

אני נציגת עיריית חיפה, ואנחנו מוזמנים לראשונה לוועדה, ולכן אני נכנסת פה באמצע, כי לא היינו קודם. הערה כללית למשהו שלדעתנו, חסר בתקנות, ואנחנו, כמובן, בעדן; יש כאן פירוט רב בצרכים של הדייגים, וזה בסדר - צריכים לתת להם מענה, אבל אין לכל אורך התקנות אזכור לכך שמעגנה צריכה להיות תיירותית. בחיפה, בניגוד להרצליה, ששם המעגנה היא ספציפית תיירותית, בחיפה הנמל מאוד גדול, והמעגנה שלנו היא אתר מסוים בנמל, שיש שם פעילות של הדייגים, פעילות מבורכת, ובנוסף לכך, יש שם פעילות תיירותית, וכל התוכניות שנעשות היום, התוכנית הארציות, תוכנית המתאר המחוזית ותוכנית המתאר העירונית, הקישון, שבקצהו נמצאת המעגנה, אמור לאורכו להיות פארק לטובת הציבור, והמעגנה הזאת אמורה לשמש גם לצרכים תיירותיים וגם לדייגים, ואנחנו מבקשים שתימצא דרך להוסיף בתקנות אמירה, שהמעגנות נועדו גם למטרות תיירותיות.

איתי עצמון:

יש לכם הצעה ספציפית? אני לא מבין למה הכוונה.

אורנה הראל-פלג:

בתקנות אין התייחסות לכך שהמעגנה היא למטרות תיירותיות. יכול להיות שזה מובן מאליו לכולם.

איתי עצמון:

זה לא גורע שהיא למטרות תיירותיות. התקנות באות להסדיר אלמנט מסוים.

אורנה הראל-פלג:

למה אנחנו בחיפה מייחסים לזה חשיבות – כי אצלנו המרינה היא בתוך הנמל הגדול. אצלנו היא חלק מהנמל, וחשוב לנו שיהיה ברור שהיא אמורה לשמש גם למטרות תיירותיות וגם- -

היו"ר אופיר אקוניס:

משרד התחבורה – הרי יש לנו עוד ישיבה. אתם הצעתם את התקנות. תבדקו את הערתה של עיריית חיפה. אולי בסעיף ההגדרות אפשר לפתוח ולהכניס את המילה "תיירותי".

זיסו אהרון:

ההערה הזאת נשמעת בפעם הראשונה בארבע השנים האחרונות עכשיו פה.

לאה ורון:

הגברת הראל-פלג ציינה שזה הדיון הראשון שהיא משתתפת בו.

היו"ר אופיר אקוניס:

משרד התיירות הישראלי לא ראה כשהוצאתם תזכיר, אז הם לא היו בתקנות. תקיימו התייעצות עם משרד התיירות.

זיסו אהרון:

מתוכננת להיות מרינה תיירותית בחיפה, שהעירייה תחליט להקים אותה.

היו"ר אופיר אקוניס:

טוב. נטפל בזה בפעם הבאה.

פואד (פופו) נסאר:

מעגנה, מעגן דיג שביט קישון, לצורך העניין, ויש נחל הקישון.

היו"ר אופיר אקוניס:

נא לקרוא את סעיף 13.

סיגלית ברקאי-ואקיל:

חובת 13. משיט כלי שיט שאינו עוגן במעגנה דרך קבע, לא ישיט את כלי השיט שבפיקודו

הודעה לתחום מעגנה אלא אם כן נתקיים אחד מאלה:

(1) לפני כניסתו למעגנה קיבל את אישור מנהל המעגנה לכך;

(2) לדעתו מצב חירום מחייבו להיכנס למעגנה ללא הודעה מראש.

היו"ר אופיר אקוניס:

הערות?

אילן מאירסון:

כן. זה לא רק לסעיף 13, אלא זה מתקשר עם כל מה שבא לאחר מכן. הסעיפים הללו מחייבים, אם זה מה שמתקבל, שמעגנה, מרינה או כל מה שייקרא בתחום הזה, יקיימו האזנה ובקרה 24 שעות ביממה, שבעה ימים בשבוע, כפי שמקיים את זה נמל גדול ומסודר, ולא כך הוא. פה דרושה או שהדבר הזה ישונה בהתאם למה שמתנהל בפועל, או המעגנות, מרינות תשנינה את דרכי פעילותן בהתאם למה שיהיה בחוק. הדבר הזה יעלה המון כסף.

עופר דובנוב:

אדוני טועה בגדול. מעגנה זה מקום תיירותי. מי שרוצה לעגון אצלנו, צריך לבקש אישור מראש, ובחירום תיכנס מתי שאתה רוצה ואיך שאתה רוצה.

אילן מאירסון:

אני לא מדבר על חירום. אני היום מפליג לאורך חופי ישראל מחיפה דרומה, ורוצה לבקר בכל - אני צריך להודיע למרינה שאני מגיע. ואני אודיע. אין בעיה. הבעיה היא שאין תקשורת, אין תשובה.

זיסו אהרון:

אתה מדבר, להודיע ב-4 לפנות בוקר שאתה רוצה להיכנס?

אילן מאירסון:

אם אני רוצה להיכנס לתל אביב, הרצליה, אשקלון, חיפה – ודאי, קישון – ודאי, אין שם בקרה של ערוץ 12, של תצפית.

זיסו אהרון:

מתי?

אילן מאירסון:

במהלך הלילה.

זיסו אהרון:

למה שתודיע במהלך הלילה?

אילן מאירסון:

החלטתי שאני רוצה להיכנס במהלך הלילה.

היו"ר אופיר אקוניס:

כל הרעיון של הממשלה חושבת או המדינה או משרד התחבורה, לצורך העניין, חושב שלהסדיר - בשביל זה מסדירים את התחום.

אשר גרנר:

כשאתה מפליג לכיוון ארץ מסוימת, לא ייתנו לך להיכנס לנמל, אם אתה לא מודיע מראש.

אילן מאירסון:

זה סיפור שונה לחלוטין.

פואד (פופו) נסאר:

לדעתי, בחו"ל כל יאכטה שמפליגה יכולה להיכנס לכל מעגן, לבדוק אותי. רק בארץ עושים את כל הקומבינות ועל היאכטונרים ועל סירות הדיג.

היו"ר אופיר אקוניס:

בדרך כלל ההסדרות האלה, ישראל מפגרת בחקיקה אחרי מדינות העולם. עכשיו משרד התחבורה יגיד לי, כי טוען מר נסאר שישראל ממציאה פה המצאה, שהממשלה ממציאה המצאה.

זיסו אהרון:

נתון המפתח הבסיסי הוא שאין מקום במעגנות בארץ, במרינות, לכן צריך לתאם מקום, כי לא יכול להיות שתבוא עשר דקות קודם, תרים טלפון, ואז תבוא בטענה, למה אין מקום? אתה יודע לאן אתה מפליג. תרים טלפון- -

אילן מאירסון:

אין דבר כזה שאין מקום לאורח בסירה אחת.

זיסו אהרון:

יצאת לים, אתה רוצה לנסוע לתל אביב. תרים טלפון, תתאם. אל תרים טלפון רבע שעה קודם. תתאם.

היו"ר אופיר אקוניס:

זה במצב נופש, אבל במצב חירום – סודר.

אילן מאירסון:

אתה יודע כמה פעמים אני צלצלתי למרינה בארץ כדי להודיע שאני מגיע, ולא קיבלתי תשובה?

זיסו אהרון:

למה שיתאם ב-4 בבוקר? זה יאכטה, לא רכב. אם הוא יתאם מראש שהוא מגיע ב-4 – בסדר גמור, אין בעיה.

היו"ר אופיר אקוניס:

לא, הוא מתאם מראש שהוא מגיע ב-4. תודה. סעיף 13 אושר. 14.

סיגלית ברקאי-ואקיל:

הכוונת 14. משיט כלי שיט שאינו עוגן במעגנה דרך קבע, רשאי, טרם כניסתו לתחומי

כלי שיט המעגנה, לבקש סיוע בהכוונת כלי השיט בכניסה למעגנה ובעגינתו בה, ומנהל

המעגנה חייב לסייע בהכוונה כמבוקש; בתקנה זו, "הכוונה" – באמצעות תקשורת, סימון אורות, כלי שיט מלווה או כל אמצעי אחר לפי שיקול דעתו של מנהל המעגנה.

היו"ר אופיר אקוניס:

תסביר, בבקשה.

זיסו אהרון:

בנמל, כלי שיט גדולים, חייב פילוט, כי יש משמעויות לזה. כלי שיט קטנים - הבעיה כמעט אינה קיימת. היא בעיקר רלוונטית לכלים שבאים ממקום אחר, שהם לא מכירים. אם יש צורך, הם יבקשו, ויקבלו עזרה. זה כלי שיט קטנים, זה יותר פשוט.

איתי עצמון:

הסיוע שהוא יבקש הוא סיוע ממנהל המעגנה?

זיסו אהרון:

כן.

איתי עצמון:

אז צריך לכלול את זה בנוסח.

יערה למברגר:

בסדר.

היו"ר אופיר אקוניס:

הסעיף אושר. מר פדידה, אנחנו החרגנו את סעיף 8, הכול בסדר. תהיה הידברות נוספת על סעיף 8, ואנחנו ממשיכים ברצף. אתה נראה לי קצת מודאג. אין לך מה להיות מודאג. סעיף 8 – הוצאנו אותו. אני מזכיר לכל הצדדים לקיים הידברות לגבי סעיף 8. ביקשו הדייגים 5 אחוז, כך הצעתם.

פואד (פופו) נסאר:

לפחות.

היו"ר אופיר אקוניס:

אין בעיה. לא חוזרים אליו. 15.

סיגלית ברקאי-ואקיל:

נתיבים 15. משיט לא ייכנס למעגנה ולא יצא מתחומה אלא לפי נתיבי הכניסה

מסומנים והיציאה מהמעגנה, שסימן מפעיל המעגנה, כאמור בתקנה 34.

היו"ר אופיר אקוניס:

אין הערות? הסעיף אושר.

סיגלית ברקאי-ואקיל:

איסור 16. מנהל המעגנה רשאי לאסור על כניסה ויציאה של כלי שיט מהמעגנה, אם הדבר

כניסה ויציאה דרוש מטעמי בטיחות השיט, וכל עוד הדבר דרוש כאמור.

אילן מאירסון:

מה זה אומר?

סיגלית ברקאי-ואקיל:

כל עוד הבעיה הבטיחותית קיימת, כדי שזה לא יימשך מעבר לנדרש.

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה. הסעיף אושר.

סיגלית ברקאי-ואקיל:

# פרק רביעי: פעילות כלי שיט במעגנה

עגינת 17. (א) לא יעגון כלי שיט במעגנה, ולא יתיר מפעיל מעגנה עגינת כלי שיט

כלי שיט במעגנה, אם נתקיים אחד מהתנאים המפורטים להלן, זולת אם אישר

במעגנה הממונה על הנמלים את עגינתו, לתקופה ובתנאים שהתנה:

(1) אם השטת כלי השיט טעונה רשיון שיט או היתר שיט לפי

תקנות הבטיחות - בעל כלי השיט או משיטו לא הציג למפעיל המעגנה רשיון שיט או היתר שיט בר תוקף;

(2) מפקח כלי שיט הודיע למפעיל המעגנה כי כלי השיט אינו כשיר לשיט.

1. לא תעגון אניה במעגנה ולא יתיר מפעיל מעגנה עגינת אניה במעגנה אלא באישור הממונה על הנמלים.

(ג) לא יעגון כלי שיט בתחום המעגנה בנתיב שיט או במקום המפריע לגישה לכל רציף או מיתקן אחר של המעגנה, אלא באישור מנהל המעגנה.

(ד) לא יטיל משיט עוגן בתחומי מעגנה, אלא בהיתר מראש ממנהל המעגנה, זולת אם נועדה הטלת העוגן למנוע סכנה של ממש לחיי אדם או לכלי השיט.

(ה) עגן כלי שיט במעגנה בניגוד להוראות תקנות משנה (א) עד (ד), כולן או מקצתן, רשאי מנהל המעגנה להורות לבעל כלי השיט ולמשיטו על הרחקת כלי השיט מתחום המעגנה.

היו"ר אופיר אקוניס:

הערות? אין הערות על הסעיף הזה, אז נאשר אותו, אושר.

סיגלית ברקאי-ואקיל:

מקום 18. (א) מנהל המעגנה יורה למשיט על מקום העגינה המיועד לו ואמצעי העגינה

עגינה שהוא חייב בהם, ולא יעגון כלי שיט בכל מקום במעגנה אלא בהיתר

ואמצעי כאמור מאת מנהל המעגנה.

עגינה (ב) מנהל המעגנה, באישור הממונה על הנמלים, רשאי להורות כי בכלי שיט ובטיחות העוגן במעגנה תובטח שהייתם של אנשי צוות במספר מספיק לצורך

שמירה על בטיחות כלי השיט ואפשרות תמרונו.

אילן מאירסון:

(ב) – לא ברור לי משהו בנוסח. זה אומר שיש למנהל המעגנה אפשרות לחייב שהייה רצופה של אנשי צוות בספינה?

זיסו אהרון:

לכן זה באישור הממונה.

אילן מאירסון:

באילו מקרים?

זיסו אהרון:

מדובר פה על כלי שיט גדול, שיש מגבלה, ויש במרינות כלים מאוד גדולים לפעמים, שהם אוניות, וכלים שמצב ים קשה צריך שיהיה אנשי צוות מינימום לטפל בהם, כדי שלא יהיו אסונות. יש לנו את הבעיה הזאת בכמה מרינות לפעמים; יש כלים גדולים, אוניות שיש אתן בעיה, והם צריכים צוות מינימום.

אילן מאירסון:

קיבלתי.

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה, הסעיף אושר. 19.

סיגלית ברקאי-ואקיל:

תנועת 19. (א) לא יניע אדם ולא יתמרן כלי שיט במעגנה באופן העלול לסכן חיי אדם

כלי שיט או לגרום נזק לכלי שיט, למיתקני המעגנה או לכל רכוש אחר במעגנה.

במעגנה (ב) מנהל המעגנה, באישור הממונה על הנמלים, יורה על מהירות השיט

המותרת במעגנה; לא ישיט אדם כלי שיט במהירות העולה על המהירות המותרת שנקבעה כאמור, ובכל מקרה ישיט את כלי השיט מבלי ליצור גל ירכתיים, ובהתאמה לתנאי מזג האוויר, עומק המים וכללי הימאות הטובה.

(ג) לא ישיט אדם בתחום מעגנה כלי שיט שמותקנים בו גם מנוע וגם מפרשים, באמצעות מפרשים בלבד, אלא באישור מנהל המעגנה.

אילן מאירסון:

הערה סמנטית: הנוסח העברי אינו מתאים לנוסח האנגלי. אין כללים לימאות טובה. כל מקרה מתנהג ומתנהל על פי נתונים משתנים.

איתי עצמון:

המונח קיים בדברי חקיקה אחרים. אם נשנה כאן, זה ייצור אי בהירות, מה המשמעות של המונח בדברי חקיקה אחרים.

סיגלית ברקאי-ואקיל:

צריך אחידות.

היו"ר אופיר אקוניס:

רב החובל, אתה לא מציע נוסח אחר.

אילן מאירסון:

אני מציע – בלי המילה "כללי".

היו"ר אופיר אקוניס:

כללי הימאות הטובה, צריך להשאירם ככללים, על אף שאין כאלה בכלל.

יערה למברגר:

לפעמים צירוף מילים נהיה מונח בחקיקה, ויש לו משמעות מסוימת, רק כשכל המילים יחד כצירוף. לכן אם נכתוב פה בלשון אחרת, זה יכול ליצור יותר בלבול. אני מבינה את התרגום מאנגלית, אבל אם זה כבר נעשה, ולמיטב זיכרוני, כן ראיתי את זה בדברי חקיקה אחרים, לכן אני מציעה שיסוכם שזה יותאם לנוסח בדברי החקיקה האחרים כדי ליצור הרמוניה בחקיקה שנוגעת לספנות והשטת כלי שיט. אחרת זה ייצור יותר נזק מאשר התועלת שבתרגום נכון.

איתי עצמון:

אם נשנה כאן, אנחנו ניצור אי בהירות בגלל היקרויות אחרות.

היו"ר אופיר אקוניס:

הסעיף אושר.

אילן מאירסון:

עוד הערה לגבי (ג), מה שכתוב בסעיף הזה מתעלם ממקרים שבהם כלי שיט שיש לו תקלת מנוע ממש בכניסה, אין לו האפשרות לבקש אישור מנהל המעגנה לצורך כניסה- -

זיסו אהרון:

במצב חירום- -

אילן מאירסון:

זה לא מצב חירום.

זיסו אהרון:

אם אין לך מנוע, כי יש תקלה –

היו"ר אופיר אקוניס:

בתחום המעגנה. בלאו הכי כבר קיבלת את האישור קודם.

דן ליבנה:

אפשר להוסיף: אלא במצב חירום.

אילן מאירסון:

מצב חריג, לא חירום. אני רואה את ההגדרה של מצב חירום בשונה.

יערה למברגר:

אלא אם התקיים צורך דחוף.

איתי עצמון:

לדעת אותו אדם?

יערה למברגר:

כן.

איתי עצמון:

אז: אם לדעת אותו אדם קיים.

עופר דובנוב:

המצב הוא שאם יש כלי שיט שבו ההנחיה היא שיש לו גם מנוע וגם מפרשים, לא יהיה מצב שהוא יפליג לתומו בתוך המרינה בשגרה עם מפרשים בלבד. זה בטיחות שיט.

היו"ר אופיר אקוניס:

בסעיף 13(2) טופל מצב חירום בכניסה למעגנה. לכן הדבר הובהר בסעיף 13. אנחנו ממשיכים לסעיף 20.

סיגלית ברקאי-ואקיל:

דרישת 20. מנהל מעגנה רשאי לאסור את כניסתו של כלי שיט למעגנה או את עגינתו בה אם

ביטוח לא הוכיח בעל כלי השיט או מי מטעמו כי כלי השיט מבוטח מפני אחריותו לנזקים שעלולים להיגרם במעגנה לכלי השיט האחרים, למעגנה, למיתקניה או לכל אדם שבמעגנה, או שהופקדה בידיו ערבות בנקאית לפיצוי מפני אחריותו לנזקים כאמור.

בתקנה זו , "נזק" - לרבות עלות משייתו של כלי שיט שטבע או עלה על שרטון בתחום המעגנה.

(ב) הסכום המזערי לכיסוי חבות בפוליסת ביטוח או ערבות בנקאית, לפי תקנת משנה (א), יהיה כמפורט להלן, בהתאם לאורך כלי השיט. עד 8 מטר – 400 אלף ש"ח, מ-8.01 מטר עד 14 מטר – 800 אלף ₪, 14.01 מטר ומעלה – מיליון ו-200 אלף ₪.

גל קדר:

ישבנו עם משרד התחבורה, והתקנה הזאת באמת בסדר. יש לי שתי הערות – אחת טכנית ואחת מהותית. לגבי סכומי הביטוח, על פי הפרק העשירי לתקנת הנמלים, חובת הביטוח להשטת כלי שיט היא 100 אלף דולר או שווה ערך לכך בשקלים. לדעתי, זה חייב להופיע באותו נוסח בגלל הסיבה שדיברנו על כללי הימאות הטובה.

מעבר לכך, כלי שיט ישראלי שיוצא לחו"ל, ויש הרבה יאכטות כאלה, אם הוא מציג סכום ביטוח של 400 אלף שקל, זה לא מטבע שמוכר בעולם. זה בעייתי.

היו"ר אופיר אקוניס:

זה יותר מ-100 אלף דולר.

גל קדר:

אם רוצים לשנות, אפשר לשנות את הפרק העשירי בהתאם, אבל לא טוב ליצור כפילות.

הדבר השני הוא המשפט האחרון בתקנה. נכון להיום יש מצב בחלק מהמעגנות, שקיים שרטון כתוצאה מהצטברות חול שלא מפונה מתוך המעגנה. אם כתוצאה מאי חפירת המרינה עלה כלי שיט על שרטון שחפירת המרינה זה מופיע בהמשך, זה חלק מחובות מפעיל המעגנה, והחפירה היא דבר שלא נעשה באופן יום-יומי, זה מכוסה בכל פוליסה, אבל לא נכון לחייב את חברות הביטוח או את בעלי כלי השיט במשהו שהוא חובתו של מפעיל המעגנה.

דן ליבנה:

מחובתו של המשיט לוודא אם הפתח שלו פנוי, וזה לפני שהוא מפליג.

גל קדר:

זה נכון, אבל אם יש שרטון בתוך המרינה, ויש מרינות שקיימים שרטונות בתוך המרינה, לא מסומנים- -

דן ליבנה:

אין כזה דבר. המשיט, לפני שהוא יוצא, חובתו לבדוק עם הנהלת המרינה, מה מצב העומק בדרך יציאתו, וחובת המרינה לקיים את העומק הנדרש או להתרות ולסמן.

גל קדר:

מרינה הרצליה, למשל, מעבר לפתח הכניסה, שהוא חסום, שובר הגלים המערבי – יש שם דייגים שעומדים, ויש אנשים שממלאים את הסירות שלהם שם- -

זיסו אהרון:

לא יהיו דייגים.

פואד (פופו) נסאר:

זאת הכוונה שלהם – לא יהיו דייגים.

דן ליבנה:

התקנות לא מדברות על מקרה פרטי. יש מצב שגם באשדוד הכניסה חצי סגורה. התקנות מדברות באופן כללי, מה חייב להיות במרינות, ועל מה יש כיסוי או אין כיסוי.

גל קדר:

זה נכון, לכן אני אומר שגם עלייה על שרטון זה חלק מכל פוליסת ביטוח. אני לא רואה עם זה בעיה, למעט הרמה העקרונית.

בילי בירון:

מדובר פה ברמה העקרונית.

היו"ר אופיר אקוניס:

כמה יועצים משפטיים יש במשרד התחבורה? לפעמים יתר ייעוץ משפטי מעכב הרבה מאוד דברים במדינה. עם כל הכבוד הראוי למערכת המשפט ולייעוץ המשפטי, כולל הייעוץ המשפטי של הוועדה, לייעוץ המשפטי של הכנסת, של הממשלה, על כל פלגיו. אני תמיד אומר – יתר פקידות ויתר משפט. זה דבר שצריך לטפל בו, אבל זה לא פה, זה במקומות אחרים. בבקשה.

בילי בירון:

במענה להערה של גל, בסעיף הזה אנחנו מדברים על קביעה של חובת ביטוח. זה שיש חובת ביטוח עדיין לא אומר שבהתקיים המקרה הספציפי – הדוגמה שהבאת, באמת יחויב בעל כלי השיט לפצות. אם ייקבע שהאחריות מוטלת על המרינה ולא על בעל כלי השיט, בכלל לא ייעשה שימוש, אז אין עם זה בעיה. זה לא מתייחס למקרה ספציפי.

גל דקר:

בעקרונות הכול נכון.

בילי בירון:

אז במקרה ספציפי בית המשפט יפסוק, האם בעל כלי השיט או המרינה.

פיני שחר:

יש פה שלוש בעיות עקרונית של התקנה הזו לעומת תקנות הנמלים, בטיחות השיט. אחת, בתקנות ההן מדברים על חובת כלי שיט לעשות ביטוח על חבות נזקי גוף. פה יש הרחבה גם לנזקי רכוש. מוסיפים פה גם מעגנה, גם כלי שיט אחרים וגם למתקנים של המעגנה. דבר שני, שם כתוב שהפוליסה לא צריכה לכסות חבות מעבידים. פה מוסיפים גם את חבות המעבידים. כתוב בתוספת, זה כולל גם את העובדים של המעסיק.

זיסו אהרון:

הורדנו את זה.

סיגלית ברקאי-ואקיל:

אפשר למעט.

פיני שחר:

נכון שבפעם הקודמת היה כתוב לרבות גם העובד, אבל פה, שכתוב "לכל אדם במעגנה", זה כולל גם את העובד.

סיגלית ברקאי-ואקיל:

נרשום, למעט עובדי המעגנה.

פיני שחר:

והנקודה השלישית היא סכומי הביטוח, שהם לא קוהורנטיים לגבי תקנות הנמלים של בטיחות השיט, כמו שנאמר קודם.

דן ליבנה:

הוא אומר: גם הסכום וגם 100 אלף דולר.

ירון אליאס:

אפשר לעשות: 100 אלף, 200 אלף, 300 אלף דולר.

היו"ר אופיר אקוניס:

אי אפשר.

זיסו אהרון:

הסכום שקיים היום, שהוא 100 אלף דולר, לטעמי, צריך להפוך לשקלים. זאת מדינת ישראל.

היו"ר אופיר אקוניס:

נכון.

זיסו אהרון:

במיוחד במרינות – כלי שיט ששט, יכול להיות שיש לו בעיה, והוא צריך ביטוח עם דולרים, כי הוא שט אתו לחו"ל. הביטוח הזה הוא שירות שמסופק בארץ, כי מדובר בכלי שיט במעגנה, פה. לא מעניין אותי החוקים של כלי השיט שעוגן בארצות הברית.

לגבי הסכומים, לגבי חבות המעבידים, לא התכוונו שזה יהיה. גם הורדנו את זה. אם צריך, אפשר להגדיר: למעט חבות מעבידים.

דבר שלישי, פוטנציאל הנזק שאנחנו מדברים עליו בכלי שיט עם תאונה בים או כלי שיט עם תאונה בתוך מרינה בשוטף הוא בסדרי גודל, לטעמנו לפחות, יותר גדול, ולכן, מה גם שהביטוח של ה-100 אלף דולר נקבע לפני הרבה מאוד שנים, וכבר דיברו בעבר שצריך גם אותו לעדכן, כי הוא לא מייצג כלום. הוא נקבע בתקופה שכלי השיט הממוצע היה הרבה יותר קטן, והכלים גדלים עם השנים, וכך גם פוטנציאל הנזק.

אנחנו לא חלוקים לצורך העניין על הסכומים. יכול להיות שאפשר לצמצם את זה, יכול להיות שאפשר להגדיל את זה. אבל צריך להיות איזשהו מדרג- -

היו"ר אופיר אקוניס:

מכיוון שגם נציגו של המפקח על הביטוח וגם חברות הביטוח, גם לדייגים יש הערות על סעיף 20, לא נצביע עליו, נדלג עליו. תקיימו הידברות עד הישיבה הבאה.

פואד (פופו) נסאר:

רק הערה קטנה: הם גובים בדולרים, זה מותר להם – העגינה גובים מהיאכטונרים ומהדייגים – 30 דולר זה היה למטר, היום 90 דולר למטר בחיפה. בדולרים.

עופר דובנוב:

אני גובה בשקלים, וגם הוא בשקלים.

היו"ר אופיר אקוניס:

לכן אני פוסח. אתם בלאו הכי צריכים לקיים הידברות. אז תכניסו שני סעיפים.

זיסו אהרון:

הוא מדבר על דמי עגינה, שהם לא מעודכנים, מ-97', וגם שם זה לא מוגדר בשום תקנה, זה איזשהו הסדר בין משרד החקלאות למשרד התחבורה, שגם הוא היה אמור להיפתח כבר.

פואד (פופו) נסאר:

לצערי, מנהל המעגן לוקח הכול על עצמו- -

זיסו אהרון:

זה לא קשור לנושא.

היו"ר אופיר אקוניס:

תסדירו את זה. נדלג על 20. 21, בבקשה.

סיגלית ברקאי-ואקיל:

אמצעי 21. (א) משיט כלי שיט העוגן במעגנה יבטיח כי אמצעי הקשירה והדיפון של

קשירה כלי השיט יהיו במספר הדרוש ובמצב ההולם את תנאי מזג האוויר.

ודיפון (ב) מנהל המעגנה רשאי לתת הוראות למשיט כלי שיט בדבר ציוד קשירה

ודיפון שיתקין בכלי השיט תוך המועד שיורה; לא קיים המשיט הוראה כאמור, יקיים אותה מנהל המעגנה ויחייב את המשיט בהוצאות ההתקנה.

אילן מאירסון:

בהמשך התקנות יש סעיף ארוך למדי של חובות המעגנות. אני מחבר את שני הדברים גם יחד – את מה שכתוב בסעיף הזה ומה שכתוב בסעיף של חובות המעגנות, קיימת חובה של המעגנה לקיים מערכת עגינה, והם צריכים לתקן את הראוי לתיקון. לא רשום בשום מקום, כמה זמן צריך לעבור, מינימום של זמן שצריך לעבור בין תקלה במערכת עגינה שלא קשורה במשיט; מה שהמשיט צריך לעשות, חייב לעשות. אין שיוך בין זמן, טיפול בתקלות האלה, ואין שיוך למצב שבו במידה שהמעגנה לא מתקנת את הטעון תיקון ואין בררה למשיט עצמו אלא לבצע את זה בעצמו, שזה דברים שכבר היו- -

עופר דובנוב:

באיזו מעגנה אתה נמצא?

אילן מאירסון:

זה לא עניינך.

עופר דובנוב:

אנחנו המומים ממך היום. אתה מאשים בדברים לא נכונים.

אילן מאירסון:

אני אומר דברים נכונים כהווייתם.

עופר דובנוב:

אנחנו עושים עבודה נאמנה.

אילן מאירסון:

אני לא נמצא אצלך.

היה והנהלת המעגנה לא מבצעת את הטעון תיקון, ועובר זמן רב, והמשיט מטעמי בטיחות עושה זאת בעצמו, ואלה דברים שהיו – לא אצלך – האם הוא רשאי לחייב את המעגנה בהוצאות שהיו לו? אם המעגנה יכולה לחייב את המשיט בזמן שהוא לא מבצע את הטעון ביצוע, וכך צריך להיות, החובה הזו צריכה להיות עליו.

הלל רשף:

אני חושב שאנחנו מערבבים. יש סעיף של חובות מפעיל המעגנה. בוא נשאיר את זה לדיון של חובות מפעיל המעגנה.

אילן מאירסון:

זו הערה לעניין.

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה. נגיע לזה בהמשך. סעיף 21 אושר. 22.

סיגלית ברקאי-ואקיל:

מניעת 22. (א) בעל כלי שיט או משיטו ימנע כל נזק העלול להיגרם לרציף, למיתקן אחר

נזק או לכלי שיט שבמעגנה עקב תנועה או עגינה של כלי השיט.

במעגנה (ב) משיט יודיע מיד למפעיל המעגנה ולמנהל המעגנה על כל נזק שגרם כלי

שיט לרציף, מיתקן אחר, או כלי שיט שבמעגנה.

איתי עצמון:

אני מציע בתקנת משנה (א) במקום "ימנע", "יעשה כל שביכולתו כדי למנוע". זה גם תיקון שהוועדה עסקה בו בכנסת הקודמת.

סיגלית ברקאי-ואקיל:

מקובל.

היו"ר אופיר אקוניס:

הסעיף אושר. נמשיך. בבקשה.

סיגלית ברקאי-ואקיל:

# **פרק חמישי: בטיחות במעגנה**

איסור 23. (א) לא יעשן אדם ולא ישתמש באש מסוג כלשהו במעגנה, במקומות

סיכון שהעישון או השימוש באש כאמור נאסר בידי מנהל המעגנה.

לאש (ב) לא יבצע אדם עבודות הלחמה, ריתוך, חיתוך או ליטוש באש או באופן

העלול לגרום גצים, ברציף, על כלי השיט או בכל מקום אחר במעגנה, אלא ברשות מנהל המעגנה ובהתקיים התנאים המוקדמים שהורה מנהל המעגנה לגבי עבודות כאמור.

היו"ר אופיר אקוניס:

תקראי גם את 24, זה קשור באופן מסוים.

סיגלית ברקאי-ואקיל:

כיבוי 24. (א) מנהל מעגנה רשאי לנקוט כל אמצעים הנראים לו לכיבויה או לצמצומה

דליקות של דליקה בכלי שיט, ברציף או במקום כלשהו במעגנה.

(ב) פרצה דליקה בכלי שיט, יודיע על כך המשיט או בעל כלי השיט, במהירות האפשרית באמצעים שעומדים לרשותו, למנהל המעגנה ולרשות הכבאות; חובת הודעה כאמור תחול על המשיט אף אם הדליקה כובתה.

פואד (פופו) נסאר:

זה פשוט אבסורד. אם אני צריך לרתך משהו בספינה, יש לי כל האמצעים, אני צריך להוציא את הספינה שלי למקום רחוק- -

זיסו אהרון:

מי אמר?

פואד (פופו) נסאר:

אני צריך אישור. אני צריך אחריות למנהל המעגן, שהוא הלך לאכול?

היו"ר אופיר אקוניס:

זה בסדר. קבל אישור.

פואד (פופו) נסאר:

לרתך חמש דקות? הוא לא נמצא חודש, הוא בחופש.

היו"ר אופיר אקוניס:

אז אין לו ממלא מקום?

פואד (פופו) נסאר:

בדרך כלל הוא אומר, שעד שיבוא המנהל.

היו"ר אופיר אקוניס:

לא, זה בסדר, זה הגיוני.

פואד (פופו) נסאר:

בכל מפעל יש- -

היו"ר אופיר אקוניס:

רוצים לשמור גם על הבטיחות שלך.

סעיפים 23, 24 אושרו. 25, בבקשה.

סיגלית ברקאי-ואקיל:

הרחקת 25. (א) ראה מנהל מעגנה שיש הכרח בהרחקה מיידית של כלי שיט ממקום

כלי שיט עגינתו במעגנה או בביצוע כל תמרון אחר בו, כדי למנוע או להפחית סכנה לחיים או נזק לכלי השיט, לכלי שיט אחר, למיתקני המעגנה או לכל רכוש אחר במעגנה, או כדי למנוע פגיעה בסביבה הימית, רשאי הוא להורות לבעל כלי השיט או למשיט לנקוט כל פעולה כאמור.

(ב) לא ביצע משיט או בעל כלי שיט הוראה מהוראות מנהל המעגנה שניתנו לפי תקנת משנה (א), רשאי מנהל המעגנה לבצע את ההוראה בעצמו או על ידי אנשים מטעמו ובאופן שיראה לנכון.

היו"ר אופיר אקוניס:

הערות? אין. הסעיף אושר.

רבותיי, על פי תקנון הכנסת, אנחנו חייבים לסיים עכשיו. נמשיך לפי הודעה שתודיע מנהלת הוועדה. כמובן, לסעיפים 8 ו-20 אני מבקש הידברות, ולבוא לפה מוכנים בפעם הבאה כדי לסיים במהירות.

תודה רבה וחג שמח, הישיבה נעולה.

**הישיבה ננעלה בשעה 11:00.**

1. ס"ח התשל"ג, עמ' 329. [↑](#footnote-ref-1)