**הכנסת השמונה-עשרה נוסח לא מתוקן**

**מושב שני**

**פרוטוקול מס' 251**

#### מישיבת ועדת הכלכלה

**‏יום ראשון, כ"ד בסיון התש"ע (‏6 ביוני, 2010), שעה 12:00**

**סדר היום**:

1. תקנות הנמלים (מעגנות), התשס"ז-2007

**נכחו**:

**חברי הוועדה**:

אופיר אקוניס – היו"ר

**מוזמנים**:

עו"ד סיגלית ברקאי-ואקיל - הלשכה המשפטית, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

סא"ל אהרון (רוני) זיסו - ממונה על המעגנות, רשות הספנות והנמלים, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

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

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

עו"ד יערה למברגר-קינר - מחלקת ייעוץ וחקיקה, משרד המשפטים

שי בוזגלו - מתמחה, מחלקת ייעוץ וחקיקה, משרד המשפטים

רני עמיר - ראש אגף ים וחופים, המשרד להגנת הסביבה

גרגורי רודשטיין - סגן מפקח ארצי לבריאות הסביבה, משרד הבריאות

ד"ר ינון יוני - מנהל המחלקה הווטרינרית, משרד הבריאות

עו"ד אילנה מישר - הלשכה המשפטית, משרד הבריאות

רויטל קסטרו - מנהלת תחום תשתיות תחבורה, מינהל התכנון, משרד הפנים

אברהם (אבי) מערבי - מנהל מחלקת תוכניות מתא"ר ארציות, אגף מבצעים לוגיסטיים ונכסים, משרד הביטחון

רס"ן רחלי ברץ-ריקס - רמ"ד נתונים איכות הסביבה, מפקדת חיל הים, צה"ל, משרד הביטחון

נצ"מ איתן מדמוני - ראש מחלקת מעברים, משטרת ישראל, המשרד לביטחון הפנים

פקד אבי צימבר - ק' חוליית מעברים ימיים, משטרת ישראל, המשרד לביטחון הפנים

ד"ר אורן סונין - אגף הדיג, משרד החקלאות ופיתוח הכפר

עו"ד גד שניצר-שמר - הלשכה המשפטית, חברת נמלי ישראל

אמיר צינדר - מנהל מרינה הרצליה, חברת נמלי ישראל

מורדי חבר - מנהל מעגן הדיג שביט-חיפה, חברת נמלי ישראל

ראובן אברמוביץ - מנהל נמל יפו, חברת נמלי ישראל

הלל רשף - מנהל מרינה אשקלון, חברת נמלי ישראל

פואד (פופו) נסאר - יו"ר ארגון הדייגים בישראל

לובוב קרוגולוב - עוזרת ליו"ר ארגון הדייגים בישראל

עופר זראמטי - ועד דייגי יפו

אורי שרון - ועד דייגי יפו

יונתן (ג'וני) סאבא - ועד דייגי יפו

זינב סעדי - ועד דייגי יפו

עו"ד ירון אליאס - היועץ המשפטי, איגוד חברות הביטוח

נדב פרג - כלל ביטוח, איגוד חברות הביטוח

גיורא קדר - מנכ"ל חב' קדר סוכנות לביטוח + פורום לקידום השיט

גל קדר - מנהל חב' קדר סוכנות לביטוח

פרופ' רון יציב - מנהל פורום שייטי ישראל

אבי מגידו - סמנכ"ל לקוחות עסקיים, חברת סונול

ששון רז לי - מנהל ספרינט תובלה, חברת סונול

רן שיטרית - יועץ לחבר הכנסת אופיר אקוניס

**ייעוץ משפטי**: איתי עצמון

ענת תילא-כהן (מתמחה)

**מנהלת הוועדה**: לאה ורון

**רשמת פרלמנטרית**: אירית שלהבת

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

היו"ר אופיר אקוניס:

אני מתכבד לפתוח את ישיבת ועדת הכלכלה. אנחנו ממשיכים בדיון על תקנות הנמלים (מעגנות), התשס"ז-2007. נמשיך בקריאת הסעיפים ולא נחזור כעת לסעיפים שנותרו פתוחים. כאשר נסיים את הדיון בסעיפים, נחזור למה שהיו עליו חילוקי דעות.

סיגלית ברקאי-ואקיל:

בהמשך לדיון האחרון בוועדה ערכנו, בהתאם להנחיות של הוועדה, התייעצויות עם המפקח על הביטוח והעברנו התייחסויות גם לעיריית חיפה ולארגון הדייגים, בנוסף להתייעצויות רבות נוספות שערכנו. אנחנו מבקשים להבהיר שניהלנו התייעצויות עם רוב או כל הגורמים הרלוונטיים לתקנות הללו. מכיוון שהתקנות האלה אישורן מתעכב עוד ועוד אנו מקבלים עוד ועוד הערות. אני מבקשת להבהיר שהתייעצנו עם כל הגורמים ואנחנו ממשיכים לקבל הערות חדשות, עוד ועוד הערות.

היו"ר אופיר אקוניס:

נמשיך הלאה.

סיגלית ברקאי-ואקיל:

# פרק שישי: מניעת זיהום המעגנה

**תקנה 26 – *הגדרה***

"בפרק זה –

"שפיכה" – לרבות הזרמה, השלכה, פליטה, סילוק, דליפה או טפטוף.

"רשיון העסק" – רשיון עסק לפי חוק רישוי עסקים, התשכ"ח – 1968;"

היו"ר אופיר אקוניס:

יש לך משהו מיוחד להסביר כאן? למישהו יש הערות? אם לא, תקנה 26 מאושרת.

סיגלית ברקאי-ואקיל:

**תקנה 27 – *מניעת זיהום***

"(א) לא ישליך אדם כל חפץ או חומר בתחומי המעגנה, לא יניחו ולא ישפוך אותו אלא במקום שייעד לכך מנהל המעגנה.

(ב) לא יבצע אדם בתחומי המעגנה פעולות שיש בהן כדי לגרום למפגע או לנזק סביבתי, ובכלל זה צביעה בהתזה, ניקוי חול, ניקוי חלודה או שטיפת סיפונים או מפרשים בדטרגנטים, אלא באישור מנהל המעגנה, שיינתן בכפוף לרשיון העסק של מפעיל המעגנה, ובתנאים שיתנה כדי להבטיח מניעת זיהום מי המעגנה מפעילות כאמור.

(ג) על אף האמור בתקנת משנה (ב), בנמל טבריה לא ייתן מנהל המעגנה אישור לביצוע פעולות אלה, כאמור באותה תקנת משנה."

אהרון (רוני) זיסו:

בטבריה, מכיוון שזה מאגר מי שתייה, מנהל המעגנה גם אם ירצה לא יוכל להתיר את הפעולות האלה. אלה פעולות מזהמות. בכל מרינה צריך תנאים שיתנה מנהל המעגנה כדי לצמצם את הסיכון. בטבריה מנהל המעגנה לא יתיר פעולות כאלה, כי הן מזהמות.

איתי עצמון:

רציתי להעיר לגבי תקנת משנה (א). האיסור כאן כללי מאוד, מוחלט מאוד, אוסר על השלכה של כל חפץ או חומר במעגנה, או הנחה, או שפיכה, אלא במקום שייעד לכך מנהל המעגנה. אני מציע לגדור את האיסור או לצמצם אותו, להבהיר על מה מדובר – אולי "איסור השלכה ככל שיש בכך כדי לגרום לנזק או לפגיעה בבטיחות השיט", או משהו בסגנון הזה.

קריאה:

הכוונה למניעת זיהום הים.

איתי עצמון:

אולי נאמר "ככל שיש בכך כדי לגרום לפגיעה בבטיחות השיט או בסביבה".

היו"ר אופיר אקוניס:

אם אין הערות, תקנה 27 מאושרת עם התיקון שהציע היועץ המשפטי של הוועדה.

סיגלית ברקאי-ואקיל:

**תקנה 28 – *איסור צביעה ב-T.B.T***

"(א) לא יצבע אדם כלי שיט בתחום המעגנה בצבעים למניעת צמדת ים המכילים תרכובות בדיל אורגניות (T.B.T).

(ב) מנהל המעגנה, בבואו להתיר פעילות של צביעת כלי שיט, כאמור בתקנה 27(ב), יורה בכתב כי לא ייעשה שימוש בצבעים כאמור בתקנת משנה (א)."

הוא ייתן מכתב שהוא מאשר.

היו"ר אופיר אקוניס:

תסבירי מה זה T.B.T.

סיגלית ברקאי-ואקיל:

זה סעיף שנתבקשנו להוסיף על-ידי המשרד להגנת הסביבה.

רני עמיר:

אני ראש אגף ים וחופים במשרד להגנת הסביבה. הכוונה לאסור שימוש בצבעים שמכילים חומר ביוציד, חומר רעיל לסביבה הימית שנקרא T.B.T, בדיל אורגני. החומר הזה הוצא משימוש בספנות בכל מדינות העולם. הכוונה שלנו ליישר קו גם בכלי שיט קטנים שעוגנים במעגנות. זאת הסיבה להוספת התקנה הזאת.

מורדי חבר:

יש לי הערה על הקושי הגדול מאוד שנובע מ"יורה בכתב". במסגרת ההתקשרות של מנהל המעגנה עם הקבלן שמבצע את העבודות יהיה נספח בטיחות שיאסור עליו להשתמש ב-T.B.T, אבל מנהל המעגנה עצמו לדעתי לא יכול לכל בעל כלי שיט שעולה לאיזו הספנה לתת באופן אישי את ההוראה הזאת בכתב. לכן לדעתי התיקון של "יורה בכתב" לא נכון והמילה "בכתב" מיותרת.

רני עמיר:

אנו סבורים שזה חובה.

היו"ר אופיר אקוניס:

האישור הוא החריג. האיסור הוא כללי.

אהרון (רוני) זיסו:

האיסור קיים היום בפועל. הוא לא צריך עוד מכתב.

היו"ר אופיר אקוניס:

אבל רוצים שאת האישור החריג מנהל המעגנה ייתן בכתב.

אהרון (רוני) זיסו:

הוא לא נותן בכלל אישור. הוא נותן אישור לצבוע. הוא לא יכול לתת אישור לצבוע בצבעים שמכילים T.B.T. אישור צביעה לא צריך להיות בכתב.

מורדי חבר:

באישור הצביעה רוצים שתהיה גם הוראה נוספת בכתב בעניין ה-T.B.T.

רני עמיר:

הרי "יורה", אין לו משמעות אם הוא לא בכתב. יכול אדם א' להגיד: "אמרתי לו", ואדם ב' יאמר: "אבל לא אמרת לי". אם זה בכתב, זה סעיף קטן אחד שאומר: איסור צביעה ב-T.B.T. הוא חותם על זה ונסגר העניין.

היו"ר אופיר אקוניס:

תקנה 28 מאושרת ללא שינוי.

סיגלית ברקאי-ואקיל:

**תקנה 29 – *שפכים***

"(א) לא ישפוך אדם שפכים למי מעגנה או באתר שממנו יכולים שפכים להגיע למי מעגנה, ולא יורה ולא ירשה אדם שפיכת שפכים כאמור.

(ב) לא ירשה משיט או בעל כלי שיט לשפוך או להזרים מכלי השיט שפכים למי מעגנה כאמור.

(ג) שפכים המצויים בכלי השיט יוזרמו למיתקנים שייעד לכך מפעיל המעגנה לפי תקנה 46, בתנאים ובמועד כפי שיורה מנהל המעגנה; הוראות מנהל המעגנה לפי תקנת משנה זו יינתנו לפי הנחיות המפקח למניעת זיהום ים ולפי רשיון העסק של מפעיל המעגנה."

אהרון (רוני) זיסו:

יש מתקני קליטה בכלי שיט, גם לשפכים, גם לשמנים מלוכלכים, גם למי שיפוליים. במרינות מתקינים את המתקנים האלה. הכוונה למנוע את הזיהום. חל איסור להשליך, זאת הכוונה. אין כאן דבר חריג. זה איסור שהולך ומתרחב גם באמנות בין-לאומיות.

גיורא קדר:

אני מן הפורום לקידום השיט. אמנם בהמשך נראה חובה של מפעיל המעגנה להתקין מתקנים כאלה, אבל מה עושה אדם שנמצא במעגנה ואין בה את המתקנים האלה? באופן אוטומטי הוא הופך להיות עבריין. אני סבור שצריך להגביל את זה.

לאה ורון:

ככל שמצויים מתקנים.

אהרון (רוני) זיסו:

בתקנה 46 מוטלת חובה על מפעיל המעגנה להתקין.

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה. תקנה 29 מאושרת.

סיגלית ברקאי-ואקיל:

**תקנה 30 – *פסולת***

"(א) בעת שהיית כלי שיט במעגנה, לא יניח משיט או כל מי שכלי השיט נמצא באחריותו, שתצטבר בו פסולת שמחמת מהותה או כמותה מזיקה לבריאות או מפריעה לשמירת הניקיון במעגנה.

(ב) בכל עת שהיית כלי שיט במעגנה וטרם עזיבתו את מקום ריתוקו ליד הרציף, ידאג המשיט או כל מי שכלי השיט נמצא באחריותו, לאיסוף הפסולת המצטברת בכלי השיט ועל הרציף במכלי פסולת מתאימים ובטוחים הניתנים לאטימה, ולסילוק מכלי הפסולת כאמור למיתקן לאיסוף פסולת שייעד לכך מפעיל המעגנה.

(ג) בתקנה זו ובתקנה 46, "פסולת" – למעט שפכים."

היו"ר אופיר אקוניס:

אם אין הערות, תקנה 30 מאושרת.

סיגלית ברקאי-ואקיל:

**תקנה 31 – *מניעת מפגעים***

"(א) בעל כלי שיט או משיטו אחראי לכך שכלי השיט במעגנה לא יהווה ולא יגרום מפגע כמשמעותו בפקודת בריאות העם, 1940.

(ב) היווה או גרם כלי השיט מפגע כאמור, רשאי מנהל המעגנה להורות לבעל כלי השיט או למשיט, לסלק את המפגע או להעביר את כלי השיט ממקומו למקום אחר או להוציאו מהמעגנה, לפי העניין."

אהרון (רוני) זיסו:

זאת תקנה שנתבקשנו להכניס על-ידי משרד הבריאות.

היו"ר אופיר אקוניס:

לא ידעתי על הפקודה הזאת, פקודת בריאות העם, 1940.

אהרון (רוני) זיסו:

גם אני לא הכרתי את זה. הכנסנו את כל מה שאנו מבינים: שפכים, פסולת וכדומה. משרד הבריאות דרש להתייחס גם למפגעים לפי פקודת בריאות העם.

אילנה מישר:

מבין משרדי הממשלה, מי שמופקד על מפגעים לפי פרקים מסוימים בפקודת בריאות העם זה המשרד להגנת הסביבה.

היו"ר אופיר אקוניס:

מה המשמעות של תקנה 31?

רני עמיר:

הגברת צודקת. הפקודה הזאת היא פקודה מנדטורית, כמו כל הפקודות. השר להגנת הסביבה יש לו שם משקל. אנו לא ביקשנו להוסיף את התקנה הזאת ואין לי מושג מדוע היא מופיעה כאן.

היו"ר אופיר אקוניס:

אז אפשר למחוק אות התקנה הזאת?

לאה ורון:

נציגים של רשות הספנות והנמלים אומרים שמשרד הבריאות ביקש את התקנה.

היו"ר אופיר אקוניס:

היועץ המשפטי של הוועדה יבהיר לנו את מהות התקנה. לפני שאנו מאשרים או מוחקים עלינו להבין מה קובעת התקנה ומה המשמעות.

איתי עצמון:

בפקודת בריאות העם, חלק ו' עוסק בהוראות בדבר מפגעים. "לצורך חלק זה של הפקודה רואים את הדברים כדלקמן כמפגעים: ... כל מקום או חלק שמבנהו, מצבו או אופן שימושו מזיקים לבריאות ומסכנים את הבריאות". יש הגדרה רחבה מאוד, החל למשל מאורווה או רפת שמסכנים את הבריאות, כל גל או ערימה, לרבות כל ערימה של אשפה שמזיקים לבריאות. אני יכול להמשיך ולקרוא, אבל אני מניח שהבנתם את הכוונה.

סיגלית ברקאי-ואקיל:

הסעיף הזה מיועד ליישם את האפשרות שאם יש איזה מפגע כזה, שתהיה דרך להוציא אותו, כי התקנה לא מאפשרת הוצאה של מפגעים מלבד התנאים שקבועים בתקנות.

יערה למברגר-קינר:

אני לא מטפלת בבריאות ולכן אני לא רואה את עצמי יכולה להעיר על פקודת בריאות העם. אבל אני סבורה שאולי נכון להתייעץ לפני שמוחקים. אולי נדחה את זה ונקפוץ לתקנה הבאה.

לאה ורון:

ואם הוועדה תסיים היום את הדיון בתקנות, אז מה נעשה עם הדחייה?

יערה למברגר-קינר:

אם הוועדה תסיים היום את הדיון בתקנות אנצל את הזמן הזה כדי לברר את הנושא.

לאה ורון:

זאת היתה הכוונה. בבקשה עו"ד למברגר, אם לקחת על עצמך אז במהלך הדיון תבררי.

עמוס נוימן:

אפשר להשאיר את זה.

יערה למברגר-קינר:

אני לא רואה מניעה להשאיר את התקנה הזאת.

רני עמיר:

אין לי התנגדות שזה יישאר או יירד.

היו"ר אופיר אקוניס:

אנחנו פשוט לא יודעים מה המשמעות של הפקודה.

קריאה:

המשמעות היא אם יש שם מוצרים כמו אזבסט וכן הלאה, דברים שכלולים בפקודת בריאות העם.

רני עמיר:

פקודת בריאות העם היא פקודה כללית שכוללת את כל סוגי המפגעים כמעט. היא נותנת כלי בידי הרגולטור לסלק מפגע. זה הדבר הכי חשוב שם, כי היא נותנת אפשרות לסלק את המפגע מן המקום.

היו"ר אופיר אקוניס:

עו"ד למברגר תבדוק. אפשר לאשר את התקנה. לכל היותר, אם נראה צורך נפתח את התקנה שוב לדיון, אם תהיה בעיה כלשהי. תקנה 32 מאושרת.

אנחנו מגיעים לחובות מפעיל מעגנה. כאן יינתנו תשובות לכל ארגוני השיט, כולל תקנה 46.

סיגלית ברקאי-ואקיל:

# פרק שביעי: חובות מפעיל מעגנה

**תקנה 32 – *מתן שירותי עגינה***

"מפעיל המעגנה לא יסרב לספק שירותי עגינה במעגנה אלא מטעמים סבירים."

מורדי חבר:

מה זה "טעמים סבירים"? המעגנה יש לה תחום גיאוגרפי והיא מוגבלת ביכולת שלה להכיל כלי שיט. מה שיכול להיות סביר מאוד למנהל מעגנה, כי המעגנה כבר מלאה, יכול להיות מאוד לא סביר לעוד 20 אנשים שרוצים להכניס את כלי השיט שלהם למעגנה, אבל אין היכן לעגון את כלי השיט.

היו"ר אופיר אקוניס:

התקנה הזאת מאוד פרוזאית ולא מחודדת, אני מסכים אתך.

מורדי חבר:

זאת בעיה יום-יומית במעגנה.

היו"ר אופיר אקוניס:

מה הטעמים הסבירים? יש מנהל מעגנה שהטעם הסביר שלו שהוא רב עם שכנו או עם אשתו בבוקר, והטעם הסביר של מנהל מעגנה אחר זה שלטעמו הקיבולת הגיעה למיצוי. לכן הניסוח בעייתי. אתה מסכים לנוסח כזה?

איתי עצמון:

מדובר על טעמים סבירים. זה ייבחן כאשר תהיה איזו בעיה וזה יגיע למבחן משפטי.

אורן סונין:

יש לי מבחן עבורך, אם יורשה לי. אחד הטעמים הסבירים, למשל במרינה הרצליה במסגרת תקנון המרינה כתוב בפירוש שלא יינתן שירות לסירת דיג. מבחינת המעגנה זה תנאי סביר. כאשר זה מגיע למבחן התוצאה, יכולים להיות דברים מוזרים מאוד.

איתי עצמון:

תנסו להסביר ליושב-ראש הוועדה מה הם "טעמים סבירים", אילו טעמים סבירים יכולים להיות.

אהרון (רוני) זיסו:

"טעמים סבירים" זה למשל שאין מקומות עגינה כי המרינה מלאה. הצעתי בהתחלה לקבוע טעמים מוגדרים, אבל בזמנו יועצים משפטיים כאלה ואחרים אמרו ש"טעמים סבירים" הוא מושג משפטי מוכר וידוע, אז הכניסו את זה כך. טעם סביר הוא למשל שאין מקומות עגינה. המרינה נועדה ל-400 כלי שיט ויש 402 כלי שיט ולכן אין מקום ל-403. יש פניות מסוג זה מידי יום, שפונים אליי להתלונן שלא מכניסים כלי שיט למעגנה. אני אומר שהמרינה מלאה. אומרים: מה זה מלאה? שיצופף. כאשר אין מקומות עגינה זה בהחלט טעם סביר.

סיגלית ברקאי-ואקיל:

האופציה החלופית היא ליצור רשימה סגורה. הבעיה שרשימה סגורה לא מאפשרת לכלול גם מקרים שפתאום יווצרו ושלא חשבנו עליהם, והם עדיין סבירים.

יערה למברגר-קינר:

אפשר ליצור רשימה פתוחה, שיוצקת יותר תוכן לגבי הטעמים העיקריים, ועדיין להשאיר פתח לטעמים שלא חשבנו עליהם.

איתי עצמון:

יש לכם הצעה לרשימה פתוחה? מדובר על בטיחות שיט.

אהרון (רוני) זיסו:

בעיקר בטיחות שיט.

איתי עצמון:

יש עוד שיקולים?

סיגלית ברקאי-ואקיל:

היעדר מקומות עגינה.

הלל רשף:

אופי הפעילות. אם כלי שיט רוצה לנהל עליו דיסקוטק והוא סותר את אווירת המרינה, זה טעם סביר בעיניי לאסור עליו לעגון במעגנה.

מורדי חבר:

לדעתי זה טעם סביר דווקא לאפשר לו את זה, כי אני רוצה לפתח את המעגנה. לכן ההגדרה של הסבירות חשובה מאוד.

פואד (פופו) נסאר:

צריך לחדד מה זה סבירות.

היו"ר אופיר אקוניס:

אני מסכים אתך.

גיורא קדר:

אני מציע שיהיו מדרגים. מנהל המרינה יש לו את הטעמים הסבירים שלו. לפי דעתי זה צריך להגיע לממונה על הנמלים, שיעמוד בהיררכיה מעל מנהל המרינה, ואם הממונה על הנמלים קיבל החלטה שלא נראית בעיני השייט אפשר יהיה לפנות לערכאה המשפטית כדי שתפרש את הדברים. אני בהחלט בעד שתהיה כאן רשימה פתוחה, אבל אני סבור שצריך להוסיף כאן עוד אינסטנציה שהאזרח הפשוט יוכל להגיע אליה, משום שמרינה היא עסק כלכלי. אנחנו נותנים כאן – וזאת הטענה המרכזית שלנו – לבעלי מרינות, שחלקם פרטיים, סמכויות שלטוניות.

סיגלית ברקאי-ואקיל:

בסעיף 55 יש סמכות ערר על החלטות מנהל המעגנה לממונה על הנמלים.

הלל רשף:

הבקשה של מר גיורא קדר נענתה במלואה בתקנות.

סיגלית ברקאי-ואקיל:

יש סמכות לערער.

איתי עצמון:

אתם רוצים שנכתוב רשימה של טעמים? "אלא מטעמים של שמירה על בטיחות השיט, אופי פעילות המעגנה, פגיעה אפשרית בסביבה, היעדר מקומות עגינה".

עמוס נוימן:

הפרעה לעוגנים, הפרעה לתושבים שמתגוררים במרינה.

איתי עצמון:

השיקולים הללו נכנסים בגדר בטיחות השיט?

אהרון (רוני) זיסו:

לא הכול. זה לא רק בטיחות שיט. אתם אמרתם שצריך לשנות את זה ל"טעמים סבירים".

הלל רשף:

סליחה על השאלה, מה רע ב"טעמים סבירים"? זה משאיר את התקנה מספיק פתוחה.

אהרון (רוני) זיסו:

לכן יש סמכות ערעור.

הלל רשף:

מאחר וזה לא בידי מנהל המעגנה בלבד אלא גם בידי הרשות השלטונית שאליה ניתן לערער על ההחלטה, למה צריך להקצין את זה?

איתי עצמון:

"אלא מטעמים סבירים, לרבות שמירה על בטיחות השיט, אופי פעילות המעגנה, פגיעה בסביבה, היעדר מקום לעגינה". יש עוד שיקולים שאתם רוצים להוסיף?

יערה למברגר-קינר:

"הפרעה לפעילות התקינה במעגנה", ולא "פגיעה בסביבה" אלא עדיף "הגנה על הסביבה".

פואד (פופו) נסאר:

מה הכוונה ב"פעילות תקינה"? אם אני רוקד על הסיפון, יבוא מנהל המעגנה ויגיד שאסור לרקוד. זה לפי הנוהל התקין?

עמוס נוימן:

אם זה מפריע לתושבי המרינה ב-2 בלילה - - -

פואד (פופו) נסאר:

מרינה זה מקום להינפש בו וליהנות, גם ב-3 בלילה. בים מותר לעשות הכול.

קריאה:

בים. לא במרינה.

פואד (פופו) נסאר:

המרינה היא בים.

היו"ר אופיר אקוניס:

נדמה לי שבים כבר אי אפשר לעשות הכול.

פואד (פופו) נסאר:

אי אפשר לתת אזיקים בידי מנהל המעגנה. צריך לחשוב היטב על הכוונה של התקנה הזאת.

היו"ר אופיר אקוניס:

התקנה הזאת סבירה, בעיקר כאשר אנו מחדדים ומוסיפים רשימה פתוחה.

איתי עצמון:

אקרא שוב את הנוסח: "... לרבות שמירה על בטיחות שיט, מניעת הפרעה לפעילות תקינה במעגנה, הגנה על הסביבה, אופי הפעילות במעגנה".

קריאה:

"והפרעה לתושבי המרינה". יש תושבים שגרים במרינה.

איתי עצמון:

כבר אמרנו שתהיה שמירה על פעילות תקינה במעגנה.

אורן סונין:

יש לי בעיה עם "אופי הפעילות במעגנה". זה נשאר ברובריקה בעייתית מבחינת פעילות הדיג. אני חוזר לדוגמה שהצגתי, שבהרצליה סירת דיג נוגדת את אופי הפעילות של המעגנה בעצם הימצאותה שם, כך שיש לי בעיה עם המשפט הזה.

סיגלית ברקאי-ואקיל:

היא יכולה לעגון במעגנה. זה לא אמור להפריע לפעילות של המרינה.

אורן סונין:

קראת את התקנון של מרינה הרצליה?

עמוס נוימן:

אני מניח שאחרי שהתקנות האלה יעברו התקנון ישונה בהתאם לתקנות.

אורן סונין:

אני לא רוצה להניח. לשם כך יש תקנות.

היו"ר אופיר אקוניס:

אנחנו מאשרים את תקנה 32, עם התיקונים שקרא היועץ המשפטי של הוועדה.

סיגלית ברקאי-ואקיל:

**תקנה 33 – *חובות מפעיל מעגנה***

"(א) מפעיל מעגנה יקים את כל התשתיות, המערכות או המיתקנים המפורטים בפרק זה (להלן – התשתיות), יספקם לכל כלי השיט העוגנים במעגנה, יפעילם ויתחזקם ברמת בטיחות נאותה, הכל להנחת דעתו של הממונה על הנמלים.

(ב) הממונה על הנמלים רשאי, בכפוף לכל דין, לפטור מפעיל מעגנה מן הצורך להקים, להפעיל או לתחזק אחת או יותר מן התשתיות, אם שוכנע, להנחת דעתו, כי נתקיים אחד מאלה:

(1) לא ניתן בתנאים הפיזיים הקיימים, או משיקולי בטיחות, להקים או להפעיל את התשתית;

(2) מספר כלי השיט העוגנים במעגנה אינו מצדיק הקמתה או החזקתה של התשתית;

(3) הקמת המעגנה טרם הושלמה, ומפעיל המעגנה המציא ערובה מספקת כי ישלים את הקמת התשתית תוך זמן סביר;

(4) קיים אמצעי חלופי נאות לספק את הצורך שלמענו נועדה התשתית."

גד שניצר-שמר:

יש לי הערה כללית לגבי הנוסח. נכתב כאן "מפעיל מעגנה יקים". אני מציע שזה יהיה "ידאג לקיום" או "יהיה אחראי לקיום". הוא לא מקים את המתקנים בעצמו. כפי שזה כתוב כאן, הוא חייב לעשות את זה.

איתי עצמון:

הוא יכול לעשות את זה גם באמצעות אחר, חד-משמעית. זה בסדר. גם אמרנו את זה לפרוטוקול.

גיורא קדר:

על אילו תשתיות מדובר?

קריאה:

מנוף, חשמל ומים.

איתי עצמון:

יש רשימה בהמשך. תיכף נגיע אליה.

היו"ר אופיר אקוניס:

תקנה 33 מאושרת.

סיגלית ברקאי-ואקיל:

**תקנה 34 – *נתיבי כניסה ויציאה***

"מפעיל מעגנה, באישור הממונה על הנמלים, יסמן את נתיבי הכניסה והיציאה מהמעגנה, באופן ברור ונראה לעין ביום ובלילה."

היו"ר אופיר אקוניס:

אם אין הערות, תקנה 34 מאושרת.

סיגלית ברקאי-ואקיל:

**תקנה 35 – *עומק המים***

"(א) השתנה עומק המים במעגנה מהקבוע במפה הימית של המעגנה שהייתה בתוקף ערב תחילת התקנות, והמופקדת לעיון הציבור במשרדי הממונה על הנמלים (להלן – העומק הקבוע), באופן המסכן את בטיחות השיט, ידאג מפעיל המעגנה לסילוק החול שהצטבר בקרקעית המעגנה לפי הוראות כל דין, לעומק הקבוע תוך פרק הזמן שיורה הממונה על הנמלים; עד סיום סילוק החול לעומק הקבוע יסמן מפעיל המעגנה את הנתיבים הבטוחים לשיט בתחום המעגנה.

(ב) תקנת משנה (א) לא תחול בנמל טבריה.

(ג) בתקנה זו, "מפה ימית" – מפה המשמשת לניווט הבטוח של כלי שיט, שמוצגים בה קו החוף ושטח הים, ומצוינים בה, בין השאר, עומק המים, עזרי ניווט בחוף ובים ומאפייניהם, מיתקנים ימיים בחוף או בים, והתראות בדבר מכשולי ניווט."

איתי עצמון:

אני מניח שהכוונה שלכם לסילוק החול שהצטבר כדי שיגיע לעומק הקבוע?

סיגלית ברקאי-ואקיל:

כן.

אהרון (רוני) זיסו:

זה מתואם עם משרד הפנים. היינו בוועדה לפטורים כדי לקבל היתר חפירה לשמירת העומק. משרד הפנים הכיר בצורך.

היו"ר אופיר אקוניס:

מה העומק בדרך כלל?

אהרון (רוני) זיסו:

בכל מרינה זה עומק אחר, לפי המפה הימית שלה, אבל כדי לשמור על העומק הוא חייב היתר לחפירה. כדי לא להמתין בתור במשך שנתיים בוועדה להיתרים קיבלנו פטור לצורך העניין.

רויטל קסטרו:

הפטור ניתן להיתר חוזר להעמקה של המרינה.

אהרון (רוני) זיסו:

זה לא העמקה. אם הוא רוצה להעמיק, הוא חייב היתר.

רויטל קסטרו:

הוא ניתן להיתר חוזר. אני רוצה גם לציין שבמרינות שבהן אין תוכנית קבענו שזה יהיה על-פי המפה הימית. התקנות הללו יאושרו במקביל לתקנה הזאת.

גיורא קדר:

בפועל אם עבודת החפירה לא מתבצעת האנשים שנמצאים בתוך המרינה לא יכולים להפליג. הדבר היחיד שחסר כאן, איזה מנגנון לדאוג שהדבר הזה אכן יתבצע. למעשה זה פחות או יותר כמו להיות בבית-מלון בלי אפשרות לצאת החוצה, או להיות תקוע עם מכוניתך בחניון בלי יכולת לצאת החוצה, ובאותו זמן גם גובים ממך כסף. הקטע הזה נשאר אמורפי במידה מסוימת. בתוך כמה זמן צריך לחפור?

אהרון (רוני) זיסו:

כתוב כאן: "תוך פרק הזמן שיורה הממונה על הנמלים". זה לא יכול לקחת 4 חודשים כפי שאירע בעבר.

גל קדר:

ואם זה לקח 4 חודשים?

אהרון (רוני) זיסו:

זאת עבירה מנהלית, כפי שיש עבירה מנהלית לגבי מי שאין לו כושר שיט או ביטוח.

מורדי חבר:

זה בוודאי ייקח זמן כי הפעולה לא קשורה רק לרצון או לחובה של מפעיל המעגנה. כאשר מפעיל המעגנה בא לחפור את החפירה שעליה אתם מורים, שזה בסדר גמור, הוא נתקל בסדר יום של עוד כמה ועדות שלא תלויות בו. עד שהוועדות הללו מאשרות למפעיל המעגנה לבצע את החפירה לפעמים חולפת גם שנה. זה ממש לא תלוי במפעיל המעגנה.

הלל רשף:

לכן יש מקרים שמפעיל המעגנה יכריז.

אהרון (רוני) זיסו:

אנחנו לא מדברים על מקרה כזה, מר מורדי חבר. אנחנו מדברים על מקרה שמרינה סתומה והחברה לא רצתה להזמין את פינוי החול כי זה עולה כסף, ולקח עוד חודשיים ועוד 3 חודשים עד שהזמינו.

מורדי חבר:

בתקנות הללו לא נאמר שהחברה לא רוצה, כי היא מחויבת. כאשר מפעיל המעגנה בא למלא את החובה שמוטלת עליו בתקנות, לפעמים הוא נתקל בוועדות אחרות שהוא לא קשור בהן, הוא לא שייך למקבלי ההחלטות באותן הוועדות, למרות הרצון שלו, וזה מעכב אותו עוד חודשים רבים. אתן לך דוגמה, בקישון לקח לנו קרוב לשנתיים עד שקיבלנו היתר חפירה והטלה לפני שנה וחצי. אי אפשר להשאיר את זה רק כחובתו של המפעיל, בפרט כאשר הוא רוצה לקיים את התקנות ואת החוק. עזוב את אלה שלא רוצים. צריך ליצור כאן איזה מנגנון כדי שהדברים האלה ייעשו באופן מיידי כמעט.

גיורא קדר:

תתבע את מי שלא נותן לך לעשות את זה.

מורדי חבר:

עזוב תביעות. תביעות זה בבית-משפט. אנחנו צריכים כלים כדי לפעול כאן, לא בשביל לרוץ לבית-המשפט ולהטיל עוד עומס על בתי-המשפט.

יערה למברגר-קינר:

התקנות הללו באות להוסיף על כל דין. לא נבטל את חוק התכנון והבנייה.

גיורא קדר:

פרקטי זה לא לתת לעכב את הדברים.

מורדי חבר:

אבל מי זה שלא נותן? זה מה שאני מבקש.

עמוס נוימן:

אם תצליח להוכיח שיש נסיבות מקלות לדחות לך את סילוק החול - - -

מורדי חבר:

אני לא רוצה שידחו לי. אתה לא מבין?

עופר זראמטי:

אני דייג מנמל יפו כבר 30 שנים. באשר לחפירות, אני רוצה להזכיר דבר שקרה לנו בנמל יפו. הנמל נסתם, עד כדי כך שלא יכולנו יותר לצאת לים, ואף אחד לא חפר. במקום שמשרד התחבורה יעזור לנו, קיבלנו צו לסגירת הנמל. יש לי את זה בכתב. מר אריה רונה, ראש המספן, מי שהיה צריך לדאוג שהנמל יפעל, סגר לנו את הנמל.

אהרון (רוני) זיסו:

הוא צודק. זה היה, וזה יכול לקרות גם בעתיד. זה קרה לנו באשדוד לפני כמה חודשים, כי החובה שלנו, בשל בטיחות השיט, לסגור מעגנה שהפתח שלה לא בטוח.

היו"ר אופיר אקוניס:

למה לא פעלתם לפתוח את המעגנה?

אהרון (רוני) זיסו:

אני לא מנהל המעגנה ואני לא מזמין את החופר, אבל אוכל להנחות כאשר תהיה התקנה.

היו"ר אופיר אקוניס:

כלומר התקנה מועילה לדייגי נמל יפו.

אהרון (רוני) זיסו:

בוודאי, כי עד היום יכולתי להגיד למפעיל המעגנה שיחפור, אבל לא היה לי כלי כדי לאכוף.

פואד (פופו) נסאר:

מי מפצה את האנשים? עם כל הכבוד לו, הוא כן נתן הוראת סגירה והאנשים האלה נפגעו.

היו"ר אופיר אקוניס:

מתי זה היה?

עופר זראמטי:

לפני שנתיים וחצי-שלוש שנים.

ראובן אברמוביץ:

אני נכנסתי לתפקיד לפני 6 שנים וזה לא היה בתקופה שלי.

עופר זראמטי:

לא משנה. זה קרה. הוצא צו לסגירת הנמל, מנעו מאתנו לצאת בגובה גלים של מטר וחצי כי הגלים נשברים בפתח. אף אחד לא בא לעזרתנו. כאשר הנמל היה באחריות מינהל מקרקעי ישראל, לפני שעיריית תל-אביב לקחה אותו על עצמה, זאת היתה התגובה לגבי החפירה.

ראובן אברמוביץ:

מדובר על דבר שאירע לפני כ-10 שנים.

אהרון (רוני) זיסו:

התקנות הללו נועדו קודם כול לטובתכם.

עופר זראמטי:

אני רואה שאתם נותנים כאן המון כוח למנהל המרינה.

אהרון (רוני) זיסו:

אלה החובות שמוטלות על מנהל המרינה. זה מחייב אותו.

היו"ר אופיר אקוניס:

אנחנו דנים עכשיו בתקנה שמטילה חובה. זה כתוב בתחילת הפרק.

עופר זראמטי:

אין הגדרת זמן.

פואד (פופו) נסאר:

חובה לשלם אגרות, נכון? אז אני רוצה גם את הפיצוי. כולם דיברו על פעם אחת, אבל זה קרה כמה פעמים.

היו"ר אופיר אקוניס:

לא בתקנה הזאת.

אהרון (רוני) זיסו:

אם עומק המרינה לא מספיק, חובתנו להזהיר. כאשר אנו מוציאים צו סגירה – אנחנו לא שמים שרשרת בפתח. כולם כאן יודעים שגם כאשר מוצא צו סגירה הכלים יוצאים לים. לא שמנו שומר בשער, אבל הם יוצאים על אחריותם. אם לא אוציא את הצו, הסירה תצא, תעלה על הריף ואז יתבעו אותי מדוע לא הוצאתי את הצו, ואז ירצו פיצוי. אבל אם אני מוציא צו ואומר לשייט שלא יצא, והוא יוצא למרות זאת, זה אחריותו, ואז אף אחד לא ישלם לו פיצוי.

עד היום היתה לי סמכות להגיד להם לחפור, אבל לא היה לי כוח, ועכשיו יש לי את הסמכות וגם את הכוח.

רון יציב:

אני נציג פורום שייטי ישראל, אני מייצג כאן שייטים. באשדוד היתה תביעה שבה התובע זכה. כאשר אנו נותנים לך כאן את הסמכות להחליט שזה 4 חודשים, יבוא מנהל מרינה ויגיד: רגע, 4 חודשים זה בסדר. זה יעקר את כל האפשרויות לתביעה. בל נשכח שבמרינה אשדוד יש עסק כלכלי של סירות שאמורות לצאת ולא יכולות לצאת, מרגע זה השבתת אותן. כאשר אני נותן לך אפשרות להחליט כמה זמן זה יימשך, זה מעקר את האפשרות להגיש תביעה משפטית.

אהרון (רוני) זיסו:

לחלוטין לא.

רון יציב:

אפשר גם לחפור מראש.

היו"ר אופיר אקוניס:

בתקנה הזאת אני לא רואה מקום לשינויים. הצעת הממשלה סבירה וטובה. תקנה 35 מאושרת. אני מזכיר לכולם שמדובר כאן על חובות המפעיל.

סיגלית ברקאי-ואקיל:

**תקנה 36 – *ציוד חירום והצלה***

"מפעיל מעגנה יחזיק ויפעיל - - -"

איתי עצמון:

בישיבה שקיימנו לפני ישיבת הוועדה הצעתי שנכתוב אולי "במצב תקין" או "ידאג כי יהיו במצב תקין".

סיגלית ברקאי-ואקיל:

"מפעיל מעגנה יחזיק ויפעיל באופן שיהיה מוכן לשימוש בכל עת ציוד חירום והצלה אשר יכלול ציוד עזרה ראשונה, מערכת כריזה שתאפשר העברת הודעות לכל חלקי המעגנה, מכשירי קשר, סירת שירות, גלגלי הצלה בכל רציף וסולמות בטחון ליציאה מהמים ברציפים."

מורדי חבר:

למשרד התחבורה יש הגדרה ל"סירת שירות", מה הפרמטרים שנדרשים ממנה?

אהרון (רוני) זיסו:

כן. יש פרמטרים שהופצו לכל מנהלי המעגנות לפני 4 או 5 שנים. זה מסמך רשמי של המהנדס הראשי שקובע מה צריכה לכלול סירת שירות.

איתי עצמון:

הפרמטרים מוגדרים כרגע בתקנות.

אהרון (רוני) זיסו:

כתבנו כאן שהוא יפעיל סירת שירות. הוא שואל מה היא סירת שירות. פורסמה הגדרה, הכול כתוב והופץ במכתב רשמי של המהנדס הראשי שקובע מה זה כולל.

איתי עצמון:

איפה מופיעה ההגדרה?

יערה למברגר-קינר:

זה הוראת מינהל.

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה רבה. תקנה 36 מאושרת.

גיורא קדר:

יש לי שאלה, המשמעות היא שמכשירי הקשר או הציוד הזה פועלים בכל שעות היממה, או חלק משעות היממה?

אהרון (רוני) זיסו:

יש חובת האזנה. זה מוגדר בהמשך.

גיורא קדר:

ומה באשר לסירת השירות?

סיגלית ברקאי-ואקיל:

זה ציוד חירום והצלה, במידה ויהיה מצב חירום.

**תקנה 37 – *אמצעי עגינה ומיגון***

"מפעיל מעגנה יוודא קיום אמצעי עגינה ומיגון כלי שיט במעגנה ותקינותם, הכל בהתחשב בסעירות (אגיטציה) של הגלים במעגנה, ובממדי כלי השיט."

היו"ר אופיר אקוניס:

יש הערות? תקנה 37 מאושרת.

סיגלית ברקאי-ואקיל:

**תקנה 38 – *אמצעי הספנה***

"מפעיל מעגנה יחזיק מנוף או אמצעי אחר לצורך הספנת כלי השיט העוגנים במעגנה."

היו"ר אופיר אקוניס:

בנמל תל-אביב יש כזה משנת 1935 בערך. הוא חלוד כבר. אפשר לשים אותו במוזיאון.

קריאה:

הוא לא עובד. הוא רק דקורציה.

היו"ר אופיר אקוניס:

לפי התקנות הללו זה אמור להיות פעיל.

אהרון (רוני) זיסו:

נמל תל-אביב סגור כרגע.

אורן סונין:

אמצעי הספנה זה גם לכנרת? מה קורה בטבריה?

סיגלית ברקאי-ואקיל:

זה אמור לחול גם את הכנרת.

אהרון (רוני) זיסו:

זה חל על הכנרת, ויש בכנרת שני אמצעי הספנה, בעין-גב ובטבריה.

אורן סונין:

נמל טבריה קיבל את כל המעגנות של הכנרת?

אהרון (רוני) זיסו:

כל תחום המים של הכנרת מוגדר בחוק כנמל טבריה.

עופר זראמטי:

יש לנו בעיה. יש לנו 3-4 ספינות שמשקלן למעלה מ-120 טון ואורכן למעלה מ-24 מטרים ואין לנו כיצד להרים אותן. זה ידוע.

אהרון (רוני) זיסו:

יש לזה תשובה נהדרת. תפנה למשרד החקלאות שלא מימן את החצי שלו כבר 4 שנים. כדייג עליך לפנות לאגף הדיג. תשאל את מר אורן סונין שנמצא כאן.

פואד (פופו) נסאר:

הוא נמצא בוועדה והוא רוצה לשאול שאלות ולקבל תשובות. הוא יודע שמר אורן סונין נמצא כאן.

עופר זראמטי:

אני דייג. אני צריך לצאת לים. אני לא צריך לעשות את המלחמה בשביל משרדי הממשלה. אני יודע שעליי להרים את הספינה מידי שנה, כי מחייבים אותי לערוך את כל הבדיקות. עכשיו חייבתם אותי גם לא להשתמש ב-T.B.T, שאני לא יודע בדיוק מה זה, אבל לא משנה. במקום לחייב את היצרן או את היבואן לא להשתמש בחומרים הללו, אתם מחייבים אותי. כדייג אני יודע מה אני קונה? אני קונה פח צבע וצובע. חייבתם אותי לא לעבוד בנמל, שאני לא יודע איך אתמודד עם זה. אנחנו ספינות עבודה. אתם לא מפרידים בין ספינות עבודה מקצועיות לדיג ובין יכטות. יש כאן שייטים שכולם מכירים אותי, גם אני אוהב לשוט ואני מתחרה בתחרויות, אני אוהב יכטות וסירות, אבל יש לנו ספינות עבודה מברזל שחלקן בנות ארבעים. אם לא אוכל לבוא ולדפוק את הצ'יפינג שלי כי אסור לי להפיל ברזל – דרך אגב, שבא מן האדמה וחוזר לאדמה, הלוואי ויזרקו רק ברזל כי זה מחליד ונגמר, ולא פלסטיקים – אבל אתם לא נותנים לי את האפשרות. כל הזמן אתם מדברים כאן על ענייני מרינות. כל בעלי המרינות כאן מנסים כל הזמן לשלוט על השטח. מחר הוא יגיד לי שאופי העבודה שלי לא מתאים לשיט, כי אני מביא דגים – וכך קורה לנו היום.

פואד (פופו) נסאר:

זה מה שקורה היום בהרצליה.

עופר זראמטי:

זה קרה רק הבוקר.

אהרון (רוני) זיסו:

סליחה שאני קוטע אותך, אנחנו לא בתקנה 8 וכל הזמן אתם מחזירים אותנו לתקנה 8. כאשר נגיע לתקנה 8, נדבר על כך.

פואד (פופו) נסאר:

זה חלק מתקנה 8.

אהרון (רוני) זיסו:

אז תערכו דיון רק על דיג. אנחנו דנים בתקנות המעגנות.

עופר זראמטי:

כבר עכשיו הוצאת אותי מחוץ לעניין.

אהרון (רוני) זיסו:

לא. אנחנו לא דנים עכשיו בתקנה 8.

לאה ורון:

איזו התנגדות יש לכם לכך שמפעיל המעגנה יחזיק מנוף או אמצעי אחר לצורך הספנת כלי השיט העוגנים במעגנה?

עופר זראמטי:

אוכל לספר לכם סיפור, דוגמה מן החיים. היה לנו מנוף בנמל יפו בן לפחות 60 שנים, מימי הבריטים, מנוף 0ישן מאוד. שאלו אותנו אנשי המינהלה החדשה מה אנו רוצים לעשות עם המנוף. אמרנו: עזבו אותו בתור אנדרטה, כמו בנמל תל-אביב, אל תרימו אתו ספינות, אבל תביאו לנו מנוף שמתאים לכלים שלנו. בזבזו כסף על מנוף ישן מאוד ולא התקינו את המנוף שאנו צריכים. אז מנהל מרינה יביא מנוף, עגורן קטן שמתאים להרמת סירות קטנות, אבל לא יתחשב באופי כל הכלים שיש בנמל.

ראובן אברמוביץ:

אתה לא דובר אמת, אני מצטער. אם אתה רוצה לספר סיפור, תספר את הסיפור האמיתי.

היו"ר אופיר אקוניס:

רבותי, אנחנו לא יכולים להיכנס לזה. אני לא רואה בעיה בתקנה 38 כי זה פשוט מחייב את מפעיל המעגנה להתקין אמצעי הספנה.

מורדי חבר:

יש בעיה בעניין הזה, מפני שאם בכל מעגנה מפעיל המעגנה או מנהל המעגנה יצטרך להחזיק מנוף לכלים שעומדים רק במעגן שלו, אם יש שתי סירות גדולות ביפו, ששיעורן קטן מאוד ביחס לסירות האחרות, מפעיל המעגנה ביפו יצטרך להחזיק מנוף גדול עם יכולת הרמה של 30-40 טון כדי לספק את הצרכים של שתי הסירות הללו, אז יש בעיה. במקום אחר הוא יכול לעלות עם הכלים שלו, אבל על-פי הניסוח בתקנה הזאת כל מעגנה צריכה לדאוג לאמצעי הרמה לכלים שעוגנים אצלה. זאת אומרת, אם הוא רוצה לעגון בחיפה, ובחיפה יש דבר כזה להספנה, הוא יכול לעשות כן, אבל מפעיל המעגנה מחויב על-פי התקנה הזאת להקים אמצעים ותשתית גם כדי להרים את שתי הסירות הגדולות מתוך 200 הסירות שיש שם וזאת הבעיה הקשה.

פואד (פופו) נסאר:

זאת לא הבעיה. זה מה שצריך להיות.

עופר זראמטי:

זאת בדיוק הבעיה של הספינות הגדולות שלנו. אני לא מתנגד. אני אומר שהתקנה צריכה לקבוע שאקבל את הכיסוי.

מורדי חבר:

אז ביפו יתקינו מנוף גדול שיוכל להרים גם את הסירות הגדולות.

פואד (פופו) נסאר:

לזה הוא מתכוון.

היו"ר אופיר אקוניס:

אני לא רואה בעיה בתקנה הזאת. תקנה 38 מאושרת.

סיגלית ברקאי-ואקיל:

**תקנה 39 – *האזנה לקשר***

"(א) מפעיל מעגנה יפעיל תחנת טלגרף אלחוטי כדין, לפי הוראות פקודת הטלגרף האלחוטי [נוסח חדש], התשל"ב-1972.

(ב) מפעיל מעגנה יקיים, באמצעות תחנת הטלגרף האלחוטי, האזנה רצופה לערוצי התג"מ הימי שלהלן, אלא אם כן הממונה על הנמלים הורה אחרת:

(1) ערוץ 16 – ערוץ מצוקה, בטיחות וקריאה;

(2) ערוץ 11 – ערוץ עבודה לצורך תפעול המעגנה, או ערוץ תג"מ אחר שצוין לצורך זה ברשיון לתחנת הטלגרף האלחוטי.

(ג) בתקנה זו, "תג"מ" – תדר גבוה מאוד."

איתי עצמון:

רק שאלת הבהרה: בתקנת משנה (ב) נכתב "אלא אם כן לפי הוראות הממונה על הנמלים הורה אחרת" – הכוונה להאזנה רצופה, או לערוצים?

אהרון (רוני) זיסו:

להאזנה הרצופה. הערוצים זה פרסום. אלה ערוצים בין-לאומיים.

איתי עצמון:

אולי צריך להבהיר את זה בנוסח, כי אפשר להבין מכאן גם וגם.

גיורא קדר:

יש לנו כאן בעיה כמשתמשים. זה שמישהו מאזין, איזה שומר או אני-לא-יודע-מי, השאלה אם מישהו מסוגל גם לתת תשובות ופתרונות, זאת השאלה המרכזית. הדבר הזה צריך להיות בסמכות משרד התחבורה, שמרינות מסוימות יצטרכו לתת שירות ערוך יותר מאשר מרינה שיש בה 20-30 כלי שיט.

לאה ורון:

מה המשמעות של ההאזנה? לשם מה מאזינים?

גיורא קדר:

כדי להעביר מידע הלאה. נניח שאני רוצה להיכנס עכשיו למעגנה והשעה 8 בערב ומישהו עונה לי, אבל אני לא יכול להיכנס, אף אחד לא יכול לתת לי אינפורמציה, אף אחד לא יכול לעזור לי, אז ההאזנה היא אות מתה. אז עונה לי מישהו: כן, שמעתי אותך. המרינה היא נמל, כך זה מוכרז, והנמל צריך לתת שירות. מרינות בים התיכון נותנות שירות 24 שעות ביממה 7 ימים בשבוע.

לאה ורון:

ומי שעונה לא יודע לומר: המרינה סגורה ותיפתח שוב ב-6 בבוקר?

גיורא קדר:

זאת בדיוק הנקודה. זה דבר שצריך להיות בסמכותו של משרד התחבורה, להגיד שבמרינה בעכו, שיש שם כמה עשרות כלי שיט בלבד, הוא מאשר למרינה להיות סגורה החל משעה מסוימת, ואילו המרינה בהרצליה צריכה לעבוד 24 שעות ביממה, כי היא המרינה המרכזית של מדינת ישראל. אני סתם מציג את זה כדוגמה. כאשר מדברים על האזנה בלי לחייב את מנהל המרינה לקיים שירותים ברמה מסוימת, זה יוצר חוסר איזון.

לאה ורון:

אבל התקנה הזאת עוסקת בהאזנה. יש לכם התנגדות לכך שיאזינו?

גיורא קדר:

אני רוצה לחדד את העניין. גם אם מישהו יאזין לי, אני לא צריך אותו שיאזין לי, אני לא צריך אוזן. אני צריך מישהו שמסוגל לפעול. אני עכשיו בבעיה, אני צריך אינפורמציה, או יש לי תקלה. מישהו צריך להיות מסוגל לפתור לי את הבעיה בצורה כזאת או אחרת, למשל להעביר את האינפורמציה למשטרת ישראל.

עמוס נוימן:

זה בדיוק התפקיד של ההאזנה הזאת.

גיורא קדר:

זה לא מוגדר. אין הגדרה בחובות מנהל המרינה מה עליו לעשות בקטע הזה.

אהרון (רוני) זיסו:

זה כתוב.

גל קדר:

להאזין – אפשר לשים בחור או בחורה שלא מבינים כלום.

אהרון (רוני) זיסו:

אתה מצפה שמנהל המרינה יישב במשרד 24 שעות ביממה?

גל קדר:

לא, אבל אני מצפה שמי שמאזין יוכל לתת עזרה 24 שעות ביממה 7 ימים בשבוע. אם כלי השיט טובע ייתכן שהאדם שמאזין יוכל לתת סיוע. אם האדם שמאזין לא יכול לתת פתרון ראשוני כאשר סירה טובעת או נשרפת בפתח המרינה אלא צריך להתחיל להעביר את האינפורמציה הלאה, אז מה שווה ההאזנה? חיל הים אף הוא מאזין 24 שעות ביממה 7 ימים בשבוע. גם רדיו חיפה מאזין 24 שעות ביממה. אם אתה רוצה שמפעיל המרינה יאזין סתם לשם ההאזנה, לשם מה? שיידע לתת איזה מענה בהאזנה הזאת.

אהרון (רוני) זיסו:

ואם המענה של הבחור שעונה לך, שהוא לא מנהל המרינה כי במקרה מנהל המרינה ישן ב-2 בלילה, שהוא יודע להתקשר למד"א או למכבי אש או למנהל המרינה או לכולם ביחד. מה לא בסדר במענה כזה? מה אתה מצפה, שיישב שם מנהל המרינה?

גל קדר:

שיידע לעלות על סירת מנוע ולעזור ליכטה שנמצאת במצוקה בתוך המרינה, שיידע לפתוח את ההידרנט ליד היכטה שנשרפת במרינה.

גיורא קדר:

אנחנו לא ממציאים את הגלגל. מרינות קיימות בכל העולם ויש דברים מקובלים. מרינות תיירותיות הן גוף שצריך לתת מענה. אף אחד לא דורש ממנהל המרינה להיות ער 24 שעות ביממה ואף אחד לא דורש מן המרינה שכל השירותים יעבדו 24 שעות ביממה. יש מנהל משמרת בדיוק כמו בבית-מלון. בבית-מלון יש מנהל משמרת שמסוגל להשיב תשובות לבעיות. זאת אחת הבעיות הרציניות ביותר בתקנה הזאת. אנו חוזרים ואומרים שיש כאן חוסר איזון בין הדרישות שנדרשות מן השייטים ובין הדרישות שנדרשות ממנהלי המרינות.

היו"ר אופיר אקוניס:

למשרד התחבורה יש תשובה לטענה הזאת?

אהרון (רוני) זיסו:

עד היום לא היתה חובת האזנה בכלל. הטענה שבכל המרינות בים התיכון יש האזנה רצופה, זה סיפור יפה אך לא נכון.

גיורא קדר:

זה נכון.

אהרון (רוני) זיסו:

אני מפליג קצת. לא כמוך, זה נכון, אבל אני קורא למרינות במשך שעות, ולא ב-2 בלילה, ולא עונים. יש מקומות בהם עונים כל הזמן, זה נכון. בדרך כלל אלה המקומות שאנו לא שטים אליהם עכשיו, כלומר בטורקיה. אנחנו רוצים שתהיה האזנה רצופה.

היו"ר אופיר אקוניס:

אתם רוצים לבטל את התקנה הזאת? אתם רוצים שלא תהיה האזנה?

גיורא קדר:

להיפך. אבל אנחנו רוצים שהתקנה הזאת לא תהיה אות מתה.

אמיר צינדר:

מר גיורא קדר, מה אתה מצפה, שאחזיק מנופאים ואנשי אחזקה 24 שעות ביממה?

גיורא קדר:

לא. שלא תחזיק על-יד מכשיר הקשר שומר שבקושי יודע לדבר עברית ושלא מסוגל לעשות שום דבר, אלא תחזיק מישהו קצת יותר רציני, זה הכול.

קריאה:

שיחזיק איש מקצוע, כפי שהוא מחזיק אדם שגובה את העלויות. לא צריך לעשות כל מיני סמטוחות. אתם נמצאים שם כדי לקבל כסף? לא. כדי לתת מענה.

יונתן (ג'וני) סאבא:

ייתכן שספינה נכנסת למרינה כשיש לה חדירת מים רצינית מאוד וצריך לפנות למישהו שיכול לתת מענה מיידי. כלומר, אם צריך להפעיל את המנוף ולהרים את הסירה כדי שלא תטבע ולספק לה משאבות מים וכל מה שצריך, אם מנהל המרינה לא נמצא והשומר לא מחויב, יגיד: המרינה סגורה, המנהל ישן, אין עם מי לדבר, אז ייתכן שהשייט יאבד את הסירה והיא תטבע בתוך הנמל.

היו"ר אופיר אקוניס:

נציגת משרד המשפטים הפנתה אותי לתקנות 49 ו-50 – תוכנית מוכנוּת למקרי חירום. התשובה ניתנת בתקנות הבאות. תקנה 39 מאושרת.

סיגלית ברקאי-ואקיל:

**תקנה 40 – *מידע***

"מפעיל מעגנה יביא לידיעת משיטי כלי השיט העוגנים במעגנה, על גבי לוחות מודעות הנגישים להם:

(1) נתונים מטאורולוגיים עדכניים;

(2) נתונים לגבי הגבלות ניווט במימי החופין של מדינת ישראל, לרבות שרטונות, אזורים סגורים ומטווחים;

(3) הודעות לימאים לפי תקנה 59 ולפי הפרק השמיני לתקנות הבטיחות.

(4) שעות פעילות משרדי הנהלת המעגנה ושעות מתן השירותים במעגנה."

היו"ר אופיר אקוניס:

יש הערות?

גיורא קדר:

באשר לתוכנית שציינת קודם, כבוד היושב-ראש, עם כל הכבוד, זה לא נוגע לענייננו.

יערה למברגר-קינר:

אולי נדבר על זה כשנגיע לתקנה 49.

גיורא קדר:

אתה אומר שתקנה 49 פותרת את הבעיה שהצגנו בתקנה הקודמת, אבל זה לא נכון.

היו"ר אופיר אקוניס:

נגיע לזה.

תקנה 40 מאושרת.

סיגלית ברקאי-ואקיל:

**תקנה 41 – *תאורה***

"מפעיל מעגנה יתקין מערכת תאורה להארת האזורים בתחום המעגנה המיועדים לעגינת כלי שיט ולמעבר בני אדם, באופן שימנע סינוור כלי שיט ובאופן שלא יפריע לזיהוי משואות הניווט."

גיורא קדר:

זה המקום לומר שאין כאן שום חובה על מפעיל מעגנה להפעיל איזו שמירה על הרכוש שהוא גובה כסף תמורת עגינתו. בשום מקום בתקנה הזאת לא מוזכר נושא השמירה. וגם התאורה לא מתייחסת בכלל לאבטחת הרכוש.

אהרון (רוני) זיסו:

נכון. זה מתייחס לבטיחות. הסמכות של משרד התחבורה היא לא על ביטחון אלא על בטיחות השיט. יש את תקנה 8(8) של המשטרה ברישוי עסקים. כל נושא הביטחון וכניסת אנשים וכדומה הוא בסמכות המשטרה ולא בסמכות משרד התחבורה.

איתי עצמון:

אני מזכיר שוב, כפי שאמרתי גם בדיון הקודם, שבתקנות הללו יש תקנת שמירת דינים. כלומר, כל דין אחר, ככל שהוא רלוונטי, חל.

היו"ר אופיר אקוניס:

תקנה 41 מאושרת. נעבור הלאה.

סיגלית ברקאי-ואקיל:

**תקנה 42 – *מערכת כיבוי אש***

"מפעיל מעגנה יקים בתחום המעגנה ובאישור רשות הכבאות אשר בתחום שיפוטה נמצאת המעגנה, מערכת לכיבוי אש שתכלול הידרנטים, משאבה ניידת ומטפים."

היו"ר אופיר אקוניס:

אין הערות. תקנה 42 מאושרת.

סיגלית ברקאי-ואקיל:

**תקנה 43 – *חשמל ומים***

"(א) מפעיל מעגנה יקים ויפעיל תשתית לאספקת מים וחשמל לכלי השיט העוגנים במעגנה.

(ב) לא יחובר כלי שיט לתשתיות החשמל והמים במעגנה אלא באישור מנהל המעגנה."

אהרון (רוני) זיסו:

משרד הבריאות ביקש להוסיף "לרבות מי שתייה". אמרנו – וזה עלה כבר 3 פעמים בדיונים שלנו עם משרד הבריאות – שהמעגנה לא מספקת מי ים. בשביל מי ים, יורידו צינור למים וישאבו. המעגנה מספקת מי שתייה. אז לא צריך לכתוב "לרבות מי שתייה" כי היא לא מספקת משהו אחר. המרינה לא מספקת בצנרת מים מטופלים או מי ים.

אילנה מישר:

במקום לכתוב "לרבות מי שתייה" אפשר לכתוב: "מי שתייה וחשמל".

אהרון (רוני) זיסו:

זה נועד לא רק לשתייה אלא גם לשטיפה, אבל אלה אותם מים. אלה המים שהעירייה מספקת.

אילנה מישר:

אבל באחריות המעגנה שיהיו מי שתייה באיכות מי שתייה.

אהרון (רוני) זיסו:

אלה המים שמספקת העירייה. המרינה לא מייצרת מים.

אילנה מישר:

אז לא צריכה להיות בעיה.

אהרון (רוני) זיסו:

המרינה מספקת בסך הכול נקודת קצה למים של העירייה. אין לה בארות משלה.

פואד (פופו) נסאר:

הכוונה שחייבים להתקין קוּלֶרִים.

גרגורי רודשטיין:

אני סגן מפקח ארצי לבריאות הסביבה במשרד הבריאות. מה שנאמר כאן ממש לא נכון. מערכת כיבוי אש היא לא מערכת מי שתייה. צריכה להיות הפרדה לפי חוק התכנון והבנייה, הפרדה חד-משמעית בין הקווים. כל עסק במדינת ישראל וכל מבנה צריך לקבל מים באיכות מי שתייה, ובמה שקשור לכיבוי אש חייבים להפריד לגמרי את המערכות ולספק את ההגנות הנדרשות. מן הסיבה הזאת, לפי חוקי מדינת ישראל מי שתייה מיועדים לשתייה, רחיצת אנשים והכנת מזון. יתר הצריכות הן לא מי שתייה, וצריכה להיות הגנה נדרשת. מן הסיבה הזאת חייבים לספק מים בשטח העסק גם למי שתייה וגם לצריכות אחרות.

אהרון (רוני) זיסו:

זה כתוב בתקנה 42: "מערכת לכיבוי אש שתכלול הידרנטים", ואילו בתקנה 43 נדרשת מערכת של אספקת מים. זה מופיע אפילו בתקנה נפרדת.

גרגורי רודשטיין:

מערכת אספקת מים, על-פי חוק התכנון והבנייה כוללת מים לצריכה של שתייה וגם לצריכות אחרות, בין היתר לכיבוי אש. ההגדרה כאן לא נכונה מבחינת חוק התכנון והבנייה.

היו"ר אופיר אקוניס:

רבותי, תקנה 43 מאושרת ללא תיקונים.

סיגלית ברקאי-ואקיל:

**תקנה 44 – *תדלוק***

##### "(א) מפעיל מעגנה יקים ויפעיל תחנת תדלוק לכלי השיט, אשר מיקומה ואופן הפעלתה ייקבעו באישור הממונה על הנמלים, לפי תנאי הבטיחות והתנאים למניעת מפגעים סביבתיים, לרבות מניעת זיהום הים, שקבעו הרשויות המוסמכות על פי כל דין.

(ב) בתחום מעגנה לא יתדלק אדם כלי שיט מרכב מכל, למעט בנמל יפו ומעגן שביט בנמל חיפה; על תדלוק כלי שיט מרכב מכל במעגנות כאמור יחולו הוראות הפרק הששי לתקנות הנמלים (טעינה ופריקה של שמנים), התשל"ו – 1975."

היו"ר אופיר אקוניס:

כאן היו כמה הערות. הכנסתם תיקונים כלשהם?

גיורא קדר:

למה יש החרגה של נמל שביט בחיפה ושל נמל יפו?

אהרון (רוני) זיסו:

התקנה הזאת הוכללה בגלל הדייגים. אגף הדיג דרש לתת אפשרות לתדלק ממכליות בנמלים שהם גם נמלי דיג. לכן הוכנס כאן הקטע על נמל יפו ועל מעגן שביט. אלה המעגנות שבהן אין תחנת דלק.

פואד (פופו) נסאר:

הכוונה למעגן הקישון.

אהרון (רוני) זיסו:

לא, הכוונה למעגן שביט. זה מעגן ששני-שלישים ממנו משמשים לעגינת כלי שיט פרטיים ושליש ממנו משמש לדיג.

היו"ר אופיר אקוניס:

כלומר היה לכם ויכוח רק על השם. זה השם הפורמלי של הנמל. 90% מן הציבור יודע שמדובר על הקישון.

אהרון (רוני) זיסו:

השאיפה שלי, שלא יהיו מכליות בכלל אלא שיהיו תחנות דלק. זה הכי טוב מבחינת בטיחות. משרד החקלאות ביקש בכל זאת להוסיף את התקנה הזאת, וקיבלנו את הדרישה שלו.

פואד (פופו) נסאר:

קיבלתם את הדרישה מפני שנתנו לכם את המקום.

אהרון (רוני) זיסו:

תירגע, מר נסאר. קודם כול תשלם דמי עגינה.

פואד (פופו) נסאר:

שילמתי. חרגת מן הנושא. תתבייש לך.

היו"ר אופיר אקוניס:

לא שמעתי על מה היה הוויכוח אבל אני מציע שכולנו נעזוב את העניינים האישיים.

איתי עצמון:

לפני הדיון הזה נפגשתי עם נציגי משרד התחבורה ודיברנו על המשמעויות של התקנה. אני מציע להבהיר בתקנת משנה (ב): "בתחום מעגנה לא יתדלק אדם כלי שיט אלא בתחנת תדלוק, כאמור בתקנת משנה (א), למעט בנמל יפו ומעגן שביט בנמל חיפה שבהם ניתן יהיה לתדלק גם באמצעות רכב מכל". כך נקשור בין תקנת משנה (א) לתקנת משנה (ב) ונבהיר את המשמעות של הדברים.

רציתי לשאול לגבי תקנת משנה (א), האם אתם רוצים לכתוב: "מפעיל המעגנה יקים ויפעיל תחנת תדלוק לכלי שיט, אשר מיקומה ותנאי ואופן הפעלתה ייקבעו באישור הממונה על הנמלים", כלומר שגם התנאים ייקבעו כאן?

אהרון (רוני) זיסו:

לא. התנאים נקבעים ברישיון העסק על-ידי המשרד להגנת הסביבה. אני לא יודע להגדיר את התנאים. זה התפקיד של המשרד להגנת הסביבה.

רני עמיר:

תנאי ההפעלה של תחנת תדלוק ושל כל הקשור אליה נקבעים בתנאים לרישיון עסק של המעגנה. יש כאן השלמה.

אהרון (רוני) זיסו:

בקטע הזה אנחנו מתואמים. אני לא קובע את התנאים.

סיגלית ברקאי-ואקיל:

הבוקר בשעה 10 שוחחנו עם אנשי משרד התשתיות הלאומיות, שאמרו שייתכן שיהיו להם הערות לתקנה הזאת.

לאה ורון:

אני מניחה שהתקנות, כנהוג וכמקובל, הועברו לכל משרדי הממשלה לפני שהגיעו לכנסת.

אהרון (רוני) זיסו:

הן הועברו ב-2006, 2007, 2005 וכולי.

לאה ורון:

אפשר להניח שנציג משרד התשתיות הלאומיות יכול היה להעיר את הערותיו.

אהרון (רוני) זיסו:

הוא העיר אך הבין שההערה שלו נבעה מכך שהתחלפו שם אנשים והם לא קראו את הנוסח המוצע. הם הגיעו עד לתקנה הזאת ולא קראו את ההמשך. הם התכוונו לנמלי חיפה, אשדוד, אילת – הנמלים הגדולים, והתקנות הללו לא חלות בהם. שם חלות תקנות אחרות, ואת זה הם הבינו כאשר הגיעו לכאן ולכן הם הלכו ולא נשארו כאן. הם אמרו: סליחה, סתם נסענו לירושלים.

לאה ורון:

תמיד טוב להגיע לירושלים ...

אהרון (רוני) זיסו:

אין לי בעיה עם זה, אבל הם היו צריכים לקרוא את התקנות ב-3 השנים האחרונות ולא רק הבוקר.

איתי עצמון:

זאת ההערה שלי, התיקון שקראתי.

היו"ר אופיר אקוניס:

אז אין תיקונים. מינהל הדלק והגז משכו את בקשתם. בכפוף לתיקון שקרא היועץ המשפטי של הוועדה, אנחנו מאשרים את תקנה 44.

סיגלית ברקאי-ואקיל:

**תקנה 45 – *שירותים ומקלחות***

"מפעיל מעגנה יתקין ויפעיל בתחום המעגנה שירותים ומקלחות בכמות מספקת לפי מספר מקומות העגינה שבמעגנה."

איתי עצמון:

הכנסנו כאן תיקון. מנוסח התקנה ניתן היה להבין שכמות מספקת זה לפי מספר מקומות העגינה, כלומר אם יש 5 מקומות עגינה יהיו גם 5 מתקני שירותים ומקלחות, ולא לכך הכוונה. כדי להבהיר את זה אני מציע שנאמר: "בהתחשב, בין היתר, במספר מקומות העגינה ובגודל מתחם – או מרחב – המעגנה".

גיורא קדר:

על-פי הפיזור, או על-פי מספר המשתמשים.

איתי עצמון:

כשנאמר "גודל מתחם המעגנה" – כאן נכנס השיקול של הפיזור.

היו"ר אופיר אקוניס:

השירותים הללו פתוחים לכל הציבור?

אהרון (רוני) זיסו:

לא. רק למשתמשי המעגנה. יש שירותים שפתוחים לציבור – זה דבר אחר שלא קשור לכאן. לא התעסקנו בזה. אנחנו מדברים על שירותים לעוגנים במעגנה.

היו"ר אופיר אקוניס:

איך הם מקבלים את השירות? הם צריכים לבקש מפתח?

אהרון (רוני) זיסו:

מי שעוגן במעגנה מקבל כרטיס מגנטי או מפתח, בכל מקום בהתאם למה שיש בו.

פואד (פופו) נסאר:

יש שני סוגי שירותים ומקלחות במעגנה: יש ראויים, 5 כוכבים, ויש תת-רמה, כמו למשל בקישון.

היו"ר אופיר אקוניס:

האם תקנת בריאות העם, 1940, נותנת לזה מענה?

גיורא קדר:

מה הנוסח המוצע?

איתי עצמון:

אחזור על הנוסח. אקרא את התקנה בנוסח החדש: "מפעיל מעגנה יתקין ויפעיל בתחום המעגנה שירותים ומקלחות; קביעת הכמות תתחשב, בין היתר, במספר מקומות העגינה במעגנה ובגודל מרחב-מתחם המעגנה".

גיורא קדר:

חסרה לי כאן המילה "פיזור".

איתי עצמון:

"גודל המתחם" לא נותן מענה?

אהרון (רוני) זיסו:

במרינה גדולה אפשר להתקין 10 תאי שירותים בבניין מנהלת המעגנה אבל זה לא עוזר כי הבניין מרוחק 4 קילומטרים מן הסירות. לכן אמרנו: בהתאם לגודל המתחם. בעכו מספיק תא שירותים אחד במקום אחד ובהרצליה צריך כנראה פיזור, כי המעגנה גדולה.

עופר זראמטי:

ביפו אין מקלחות בכלל.

היו"ר אופיר אקוניס:

התקנות הללו יחייבו להתקין שם מקלחות.

אהרון (רוני) זיסו:

כשיהיו תקנות, אוכל לחייב. כאשר אין תקנות, זה לא מחייב.

מורדי חבר:

יש איזה מפתח מספרי על מספר תאי השירותים שצריך להתקין על-פי מספר המשתמשים?

פואד (פופו) נסאר:

יש למשרד הבריאות.

היו"ר אופיר אקוניס:

אולי כדאי להשאיר ליועץ המשפטי של הוועדה את הניסוח לגבי גודל המעגנה.

מורדי חבר:

בדיוק, אם יש איזה מפתח להתקנת מספיק תאי שירותים.

לאה ורון:

לא מדובר על מספר תאי השירותים והמקלחות, אלא על הפיזור.

מורדי חבר:

אם קובעים כך בתקנות ויש שם 1,000 משתמשים, וסליחה, הקימו שירותים מפוארים ל-10 אנשים, האם זה סביר, זה מספיק, זה פותר את הצרכים? מה הכמות המספקת?

קריאה:

הרגולטור יחליט.

איתי עצמון:

כל דבר חקיקה ניתן לפרש בצורה בלתי סבירה. זאת לא נקודת המוצא שלנו בכתיבת נורמות.

היו"ר אופיר אקוניס:

לא רוצים ללכת נגדך. הרי אתה חושש שמעגנה ענקית תקים תא שירותים לאדם אחד. למפעיל המעגנה יש די היגיון להתקין מספיק תאי שירותים.

גרגורי רודשטיין:

המסמך שקובע את כל הדרישות למספר הסידורים התברואיים, בין היתר מקלחות, מתקני שתייה וגם שירותים, נקרא "העלאת הוראות למתקני תברואה", שהוא חלק אינטגרלי מחוק התכנון והבנייה. חשוב לציין ששם לא עולה הסוגייה הזאת. כתוב בפירוש בחוק התכנון והבנייה שבמידה ואין טבלאות מתאימות בחוק התכנון והבנייה צריך להתייחס לתקנות רישוי עסקים, ואז חובה על כל מי שמכין את תקנות רישוי עסקים לקבוע מפתח, לקבוע מספרים מדויקים, וזה חסר כאן.

אהרון (רוני) זיסו:

אין בזה סתירה. זה בסדר גמור.

היו"ר אופיר אקוניס:

וגם בנמל יפו תחול עכשיו חובה להתקין תאי שירותים ומקלחות, אם לא היו עד עכשיו.

אנחנו מאשרים את תקנה 45 בכפוף לתיקוני הנוסח שינסח היועץ המשפטי של הוועדה.

סיגלית ברקאי-ואקיל:

**תקנה 46 – *מיתקני קליטה***

"(א) מפעיל מעגנה יתקין מיתקני קליטה מתאימים לאיסוף וסילוק של כל אלה:

(1) שפכים סניטריים;

(2) מי שיפוליים;

(3) שמן ושמן משומש;

(4) פסולת כאמור בתקנה 30.

(ב) הקיבולת של מיתקן קליטה כאמור תאפשר קליטה של כל כמות שפכים או פסולת מכל סוג בכלי השיט העוגנים במעגנה, שהמיתקן מיועד להם.

(ג) לא יתקין מפעיל מעגנה מיתקן קליטה אלא לפי תכנית מפורטת שהממונה על הנמלים אישר מראש.

(ד) מפעיל המעגנה, ידאג, בכל עת, לרוקן את מיתקני הקליטה ולסלק את השפכים או הפסולת שנאגרו בהם למקום המיועד לכך לפי כל דין."

היו"ר אופיר אקוניס:

אני מניח שאין כאן הערות. תקנה 46 מאושרת.

סיגלית ברקאי-ואקיל:

**תקנה 47 – *ציוד זיהום ים***

"מפעיל מעגנה יחזיק ברשותו ציוד לניקוי הים מזיהומו, הכולל סופגים וחוסמים, בכמות שאישר הממונה על הנמלים, בכפוף לכל דין, ובאופן שהציוד כאמור יהיה מוכן לשימוש בכל עת."

גיורא קדר:

זה מחזיר אותנו ל-24 שעות ביממה, כי "בכל עת" זה גם ב-2 בלילה. אם ב-2 בלילה אף אחד לא עונה בקשר, או מי שעונה בקשר לא מסוגל לתת שום פתרון, אז גם את זה הוא לא יוכל.

אהרון (רוני) זיסו:

אם ב-2 בלילה יש זיהום והשומר, זה שבקושי יודע עברית, אומרים לו שיש זיהום ים והוא לא מבין טוב, הוא צריך לדעת להתקשר למנהל המרינה ולהגיד לו שיש אירוע, ואז מנהל המרינה יגיע. ביום שישי שעבר, לדוגמה, במרינה באילת טבעה יכטה וצוות המרינה והמשרד להגנת הסביבה עבדו שם כל הלילה כדי לספוג את השמן והדלק. וההאזנה שם מבוצעת על-ידי השומר, דרך אגב.

גיורא קדר:

זה בדיוק מה שאנו מבקשים, שהמרינה תהיה מסוגלת לתת שירותים גם בלילה, כי המרינה היא מקום שחי 24 שעות ביממה ברצף.

אהרון (רוני) זיסו:

זה בסדר, אבל מי שענה בקשר הוא אותו שומר שבקושי יודע עברית ובכל זאת נתן מענה.

ראובן אברמוביץ:

היה מקרה כזה שנתנו מענה. לפני שבועיים עלתה סירה בלילה על הסלעים, הזעיקו אנשים והוציאו אותה.

גיורא קדר:

אם הוועדה רוצה, נציג רשימה ארוכה מאוד של עשרות מקרים בהם לא היה עם מי לדבר.

אהרון (רוני) זיסו:

לא היתה חובה.

היו"ר אופיר אקוניס:

עכשיו קובעים חובה. כל התחום הזה, שהיה בוודאי פרוץ יותר מאשר עכשיו, יוסדר.

גיורא קדר:

אבל החובה שנקבעת כעת צריכה לתת מענה למשתמשים.

אהרון (רוני) זיסו:

כתוב כאן שיוחזק ציוד שיהיה מוכן בכל עת. מה עוד אתה רוצה?

היו"ר אופיר אקוניס:

רבותי, תקנה 47 מאושרת.

סיגלית ברקאי-ואקיל:

**תקנה 48 – *התייעצות עם מפקח למניעת זיהום הים***

"הממונה על הנמלים לא ייתן אישור לפי תקנות 46(ג) ו-47 אלא לאחר שהתייעץ עם מפקח למניעת זיהום הים."

היו"ר אופיר אקוניס:

אין הערות. תקנה 48 מאושרת.

סיגלית ברקאי-ואקיל:

**תקנה 49 – *תוכנית מוכנות למקרי חירום***

"(א) מפעיל מעגנה יערוך תוכנית מוכנות למקרי חירום שנדרשת בהם התערבות המשטרה, צבא הגנה לישראל, מד"א, מכבי אש או גורם חיצוני דומה, לרבות מקרים של תאונה ימית בתחום המעגנה ושריפה; התוכנית תיערך בתיאום עם הגורמים החיצוניים האמורים.

(ב) תוכנית המוכנות תתייחס לכל שעות היממה, ויפורטו בה הפעולות שיש לבצע במקרים כאמור, ועל מי מוטל לבצען, וכן דרכי התקשורת עם הגורמים החיצוניים כאמור.

(ג) מנהל המעגנה ועובדיו יכירו את תוכנית המוכנות ויתרגלו אותה פעמיים בשנה לפחות."

אנחנו מבקשים להכניס כאן כמה תיקונים. בתקנת משנה (א), במקום "גורם חיצוני דומה" יבוא "גורם העוסק בפעילות אבטחה או כיבוי אש".

איתי עצמון:

דיברנו על "גורם ביטחוני".

סיגלית ברקאי-ואקיל:

"גורם העוסק בפעילות אבטחה" – זה יכול להיות חברת אבטחה. קב"ט הנמל הוא לא בהכרח גורם ביטחוני.

איתי עצמון:

מדובר רק על אבטחה?

סיגלית ברקאי-ואקיל:

אבטחה או כיבוי אש.

איתי עצמון:

הבנתי שדיברנו על "גורם ביטחוני או גורם העוסק בפעולות אבטחה או כיבוי אש".

סיגלית ברקאי-ואקיל:

השאלה אם "ביטחוני" לא משייך אותו ישירות להיות גורם ביטחון של מדינת ישראל.

גיורא קדר:

לא ברור לנו השינוי.

אהרון (רוני) זיסו:

יש כאן רק חידוד של הניסוח.

גל קדר:

"גורם חיצוני דומה"?

אהרון (רוני) זיסו:

במקום "גורם חיצוני דומה" יבוא "גורם העוסק בפעילות אבטחה או כיבוי אש".

יערה למברגר-קינר:

אפשר לכתוב: "גורם אבטחה, ביטחון או כיבוי אש".

לאה ורון:

אולי תבהירו לוועדה מה התיקון שאתם מבקשים.

סיגלית ברקאי-ואקיל:

בתקנת משנה (א), במקום "גורם חיצוני דומה" יבוא "גורם העוסק בפעילות אבטחה, ביטחון או כיבוי אש".

המילה "החיצוניים" בתקנת משנה (א) ובתקנת משנה (ב), תימחק.

היו"ר אופיר אקוניס:

רבותי, נצא להפסקה של 5 דקות. בעוד 5 דקות נחזור.

(הישיבה נפסקה ב-13:40 ונתחדשה ב-13:48)

היו"ר אופיר אקוניס:

אנחנו חוזרים לדון בתקנה 49.

איתי עצמון:

בתקנה 49, שעוסקת בתוכנית מוכנוּת למקרי חירום, לפני שיצאנו להפסקה דיברנו על התיקון הבא: במקום "גורם חיצוני דומה" יבוא "גורם העוסק בפעולות ביטחון, אבטחה או כיבוי אש". בהפסקה דיברנו עם נציגי גורמי הביטחון והיתה להם איזו הבהרה על הנוסח. נוכל לשמוע אותם.

איתן מדמוני:

אני ראש מחלקת מעברים במשטרה. לא אתייחס לתקנות הקודמות כי קיבלנו כיסוי מלא בכל הנושאים. בהקשר לתקנה הספציפית הזאת, צריך שמהנוסח יעלה שיש גם למשטרה וגם לחיל הים סמכות גוברת בעניין הזה, כי אנו מנחים על-פי חוק בעניין הזה. על מנת שלא יהיה שום ספק, צריך למצוא את הנוסח המתאים שיבוא לידי ביטוי בתקנה הזאת.

איתי עצמון:

ההערה היתה שהגורם הנוסף, הגורם שעוסק בפעולות ביטחון, אבטחה או כיבוי אש, בעצם כפוף למשטרה ולצבא ההגנה לישראל, הוא לא פועל באופן עצמאי. נמצא דרך להבהיר את זה בנוסח. אני סבור שאין טעם לעכב את הדיון בוועדה. נבהיר את העניין הזה.

איתן מדמוני:

אכן זאת היתה הכוונה, שנמשיך להיות גורמים מנחים בלעדיים, בגלל הרגישות והמשמעות של זה.

סיגלית ברקאי-ואקיל:

קודם כול, בכל מקרה התקנה לא גוברת.

איתי עצמון:

בוודאי, אבל צריך להבהיר.

היו"ר אופיר אקוניס:

אנחנו מקבלים את ההערה.

גיורא קדר:

העליתי כבר קודם את הבעיות שעלולות להיווצר בשעה שמשרדי המרינה סגורים או לא מתבצעת הפעילות הרגילה של המרינה, ואז הפנו אותי לתקנה 49 שאמורה לפתור את הבעיה. אני לא רואה את הפתרון כאן, ואסביר. כאן יש הגדרה של תאונה ימית. תאונה ימית היא דבר שמוגדר בחוק, אבל אני רוצה למנוע תאונה ימית ולא להגיע לתאונה ימית. אני צריך את העזרה של המרינה על מנת להיכנס למרינה בשעות הערב ואני צריך שמישהו ייתן לי פתרון לעניין הזה. או לחילופין, כאשר יש לי כבר איזו תקלה והיא עדיין לא תאונה ימית, למשל לכלי שלי נכנסים מים ואני עומד לטבוע, יש פעולות שהמרינה יודעת לעשות, שכמובן תגבה עבורן כסף כפי שהיא צריכה לגבות, אבל אני צריך שיגיע המנופאי של המרינה בלילה, אני צריך שמישהו יזעיק אותו. כלומר, המילה "תאונה ימית" שמופיעה כאן מפריעה לי מאוד. המרינה צריכה להיות ערוכה לתת את השירותים שלה 24 שעות ביממה על-פי קריאה. התוכנית צריכה להיות מאושרת על-ידי משרד התחבורה, והתשלום כמובן צריך להיות בהתאם למה שנעשה.

עמוס נוימן:

אני לא רואה סתירה בין מה שאמרת ובין מה שכתוב בתקנה.

אהרון (רוני) זיסו:

אין כאן שום סתירה. כבר דיברנו על כך קודם בתקנה על האזנה לקשר.

גיורא קדר:

כאשר דיברנו על האזנה לקשר, דיברתי על בעיה שעלולה להיווצר. התקנה הזאת מדברת על תאונה ימית, ותאונה ימית היא דבר שמוגדר בחוק. אני לא מדבר על תאונה אלא על מצב של לפני תאונה.

אהרון (רוני) זיסו:

עדיין אתה צריך ליצור קשר.

גיורא קדר:

אני צריך שמישהו ייתן לי פתרון.

יערה למברגר-קינר:

כאשר אני קוראת את נוסח התקנה, היא מדברת על תוכנית מוכנוּת למקרי חירום, שזה רחב יותר מאשר תאונה, והיא אומרת "לרבות". המילה "לרבות" באה להכניס כאן רשימה פתוחה. "לרבות מקרים של תאונה ימית בתחום המעגנה ושריפה", כלומר זה דבר הרבה יותר רחב. זה רק דוגמה אחת מיני רבות. כתוב כאן במפורש כי "תוכנית המוכנוּת תתייחס לכל שעות היממה". זה עונה בהחלט על מה שדיברת קודם. "ויפורטו בה הפעולות שיש לבצע במקרים כאמור, ועל מי מוטל לבצען, וכן דרכי התקשורת עם הגורמים החיצוניים כאמור". זאת אומרת, לפחות לגבי מקרי חירום, שזה חלק מן ההערות שהוצגו כאן קודם, יש כאן מענה.

עופר זראמטי:

מאתנו הימאים, כל בעלי הספינות, מבקשים לעמוד בדרישות שנקראות S.T.C.W, שנובעות מ-I.M.O (International Marine Organization), מאז טביעת הטיטניק. אני לא רואה שכאן יש איזו הערה לגבי כיבוי אש חיצוני, או שעובדי הנמל יכולים לבצע את זה. הם צריכים לעמוד בתקנות מסוימות, הם צריכים להבין מה זה כיבוי אש בספינה. זה לא אותו דבר כמו ביבשה. עליהם לעבור אימון מיוחד בחדרים מיוחדים, כיצד לחלץ אנשים מתוך כלים סגורים.

עמוס נוימן:

אתה מערבב שני דברים. S.T.C.W היא אמנה בין-לאומית לגבי כל האניות. כאן לא מדובר על אניות. כאן מדובר על ספינות.

עופר זראמטי:

כשאתה מתעסק עם כלי שיט, ואני עובר אימון לעשות כיבוי אש רק לכלי שיט, אתה לא יכול להגיד שהחבר'ה ששומרים בנמל ירוצו אליי עם מטף בלי כל ידע.

עמוס נוימן:

אתה מדבר על הדרישות ממך. תכשיר את כלי השיט.

עופר זראמטי:

משרד התחבורה צריך להנחות את הנמל להחזיק צוות חירום. זה בדיוק מה שאמר מר גיורא קדר, שלמנהל משמרת יהיה את הידע.

עמוס נוימן:

עליו לקבוע תוכנית מוכנוּת לחירום. הוא יכול להסתייע בגורמים מקצועיים, למשל לשכור את כוחות כיבוי אש.

קריאה:

לחכות שיבואו מן הבית?

עמוס נוימן:

אתה טוען שעובדי הנמל צריכים לעשות את זה. המפעיל יכול להתקשר עם גורמים מקצועיים שנותנים מענה לבעיות שאתה העלית, ולא שעובדי המעגנה יעשו את זה בעצמם.

גיורא קדר:

אני מבקש לענות לגברת שבאמת הציעה פתרון יפה, אבל היא התעלמה מן המילה "שנדרשת". הכוונה שנדרשת בהם התערבות המשטרה. כלומר תוכנית החירום לפי הכתוב מתייחסת אך ורק לתוכנית שנדרשת בה התערבות גורם חיצוני. אני סבור שהמילים "שנדרשת בהם התערבות ... או גורם חיצוני" חייבות להימחק. מדובר על כל מצב חירום. למה דווקא כשנדרשת התערבות של גורם חיצוני?

סיגלית ברקאי-ואקיל:

יש תקנות אחרות, כמו החובה להחזיק ציוד חירום וכולי.

גיורא קדר:

אני לא מדבר על ציוד.

סיגלית ברקאי-ואקיל:

אבל כתוב "יחזיק ויפעיל" – "יחזיק ויפעיל ציוד חירום והצלה".

אמיר צינדר:

אף אחד לא יחזיק מנופאי 24 שעות ביממה.

עמוס נוימן:

לא צריך להחזיק מנופאי 24 שעות ביממה. צריך להיות במצב שניתן להתקשר לאדם.

אמיר צינדר:

הוא לא יכול להיות בכוננות 24 שעות היממה.

פואד (פופו) נסאר:

מה מפריע לך בכך שזה יהיה? אז מה, עדיף שהספינה שלו תטבע? שיהיה כונן. אנחנו במדינה מתוקנת. הלא כך? אם הספינה שלו נפגעת אז שתלך?

לאה ורון:

סליחה, לא מתנהלים כאן ויכוחים פרטיים.

היו"ר אופיר אקוניס:

האם יש איזה סוג של פתרון בתקנה הזאת?

גיורא קדר:

התקנה הזאת מסוכנת ביותר, כבוד היושב-ראש. אני אומר את המילים הללו לראשונה בוועדה הזאת. להשאיר את התקנה כפי שהיא מבלי לחייב את המרינה להיות במוכנוּת, בדיוק כפי שאמר כאן מנהל המרינה: הוא צריך להחזיק אנשים ככוננים, בדיוק כפי שאם פורצת שריפה בבית-מלון חייב להגיע מנהל אחזקה תורן. לא משאירים את זה באוויר. זה לא כתוב. כתוב: "נדרשת בהם התערבות של גורם חיצוני", ולא מדובר על מקרים שלא נדרשת התערבות של גורם חיצוני. המילה "נדרשת" חייבת להימחק.

אמיר צינדר:

לא. מה פתאום?

יערה למברגר-קינר:

כפי שאמרתי קודם, בנוסף לתקנה 40 גם תקנה 50 נותנת כאן מענה מסוים, כי חובות הדיווח של מנהל המעגנה לממונה על הנמלים על מניעת זיהום ים, יש להן משמעות.

גיורא קדר:

לא מדובר על דיווח.

יערה למברגר-קינר:

לדוגמה בעניין אירוע חריג בתחום המעגנה, זה יכול להיות רלוונטי. יש כמה תקנות משנה רלוונטיות על זיהום הים, לפיהן מוטלת על מנהל המעגנה חובה לדווח לממונה על הנמלים או למפקח על זיהום ים. חשוב שיהיו מעורבים הגורמים הרלוונטיים כאשר מתקיימים האירועים הללו.

גיורא קדר:

אבל לא מדובר על דיווח.

אהרון (רוני) זיסו:

אנו גם מחייבים את המעגנה לתרגל את זה. אנחנו לא מחייבים את הגורמים החיצוניים כי גם צוות המעגנה צריך להיות מתורגל.

גיורא קדר:

אבל זה לא כתוב.

אהרון (רוני) זיסו:

תקרא את תקנת משנה (ג). צוות המעגנה גם מתרגל.

גיורא קדר:

כתוב שיכירו את התוכנית, אבל אף אחד לא מחייב אותם להיות בכוננות לבצע אותה משום שהתוכנית היא רק כאשר נדרשת התערבות של גורם חיצוני.

אמיר צינדר:

אתה לא יכול לדרוש את זה.

גיורא קדר:

בוודאי שכן.

אמיר צינדר:

אף אחד לא יוכל לעמוד בזה. חברת הביטוח צריכה לעשות את זה.

עמוס נוימן:

גם במשך היום כאשר המרינה פעילה אין לה יכולת לתת פתרון לכל התרחישים האפשריים. גם ביום לא, ובוודאי לא במשמרת לילה. ולכן לדעתי התקנה טובה ומלאה.

גל קדר:

בנמל התעופה בן גוריון כאשר יש שריפה יש צוותים של הנמל שיודעים לתת מענה לשריפה. אני לא מדבר דווקא על לילות, אלא למשל בשבת בשעה 12 בצהרים.

אהרון (רוני) זיסו:

גם בנמל חיפה. זה לא אותו דבר.

גל קדר:

כאשר המרינה פעילה קצת יותר מאשר במהלך ימות השבוע ויש צורך בכיבוי שריפה, או בפעולות הצלה של שאיבת מים – על כך מדובר. עזבו רגע את אמצע הלילה. בואו נדבר על יום שבת או חג.

אהרון (רוני) זיסו:

גם בנמל חיפה יש צוות מוכנוּת 24 שעות ביממה, אבל גם במנחת במחניים אין צוות מוכנוּת 24 שעות ביממה, והמרינה היא לא נמל חיפה והיא לא נמל התעופה בן גוריון.

גל קדר:

אבל מחניים לא פעיל יותר.

גיורא קדר:

במרינה אנשים עוגנים כל השנה, 24 שעות ביממה.

אהרון (רוני) זיסו:

גם במחניים יש אנשים כל הזמן.

גיורא קדר:

צריכה להיות כוננות.

אמיר צינדר:

במרינה הרצליה בתחנת כיבוי אש ערכנו קורס לכל הכבאים ולכל העובדים שלנו איך לכבות יכטה. רשות הכבאות נותנת לנו את השירות לכיבוי שריפות. אנחנו משלמים גם ביטוח עבור סיכול לכל הכבאים בהרצליה והם נותנים לנו שירות לכיבוי שריפות.

גיורא קדר:

הבעיה היא לא רק כיבוי שריפות. השאלה מה קורה לפני שפורצת השריפה, אם צריך עזרה.

אמיר צינדר:

איזו עזרה? על מה אתה מדבר?

גיורא קדר:

למשל במרינות אשדוד ואשקלון - - -

אמיר צינדר:

חובה על כל המרינות לעשות את זה.

גיורא קדר:

זה בדיוק מה שהחוק הזה לא דורש.

אמיר צינדר:

אבל זה רישוי עסקים. זה לא משרד התחבורה.

גיורא קדר:

זה לא רישוי עסקים. שאיבת מים מסירה זה לא רישוי עסקים.

מורדי חבר:

אני מתפלא על החבר מן המשרד להגנת הסביבה שיושב בשקט בנושא הזה.

קריאה:

למה שכל סירה לא תוכל לעשות את זה? למה אתה מפיל את זה על מישהו אחר?

היו"ר אופיר אקוניס:

רבותי, גם המדינה אמרה שהדין שחל על נמל גדול ועל מעגנה, שונה. לכן אני סבור שהתקנה הזאת מניחה את הדעת. אנחנו מאשרים את תקנה 49, בתיקונים שהוכנסו בה.

אני חייב לעצור כאן. רציתי להתקדם עוד, אבל יש כאן איזה עניין אחר שאני חייב להיות מעורב בו. נקבע את הישיבה האחרונה על התקנות בהקדם כדי לסיים את הדיון בהן. תודה רבה.

רחלי ברץ-ריקס:

כבוד היושב-ראש, האם אפשר לשמוע את הניסוח החדש של תקנה 49 לפני שתאשר אותה שנית?

לאה ורון:

התקנה אושרה. ככל שתכניסו שינויים ותיקונים ביחד עם משרד התחבורה ויהיה בכך צורך, תפנו ליושב-ראש הוועדה על מנת שיפתח מחדש את הדיון בתקנה הזאת.

איתי עצמון:

הודעתי שנבהיר את הנוסח.

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה רבה לכם. הישיבה נעולה.

**הישיבה ננעלה בשעה 14:00**