**הכנסת השמונה-עשרה נוסח לא מתוקן**

**מושב שלישי**

**פרוטוקול מס' 341**

**מישיבת ועדת הכלכלה**

**יום רביעי, י"ט מרחשוון התשע"א (27 באוקטובר 2010), שעה 10:00**

**סדר היום:** תקנות המים (מניעת זיהום מים)(קווי דלק)(תיקון), התש"ע-2009

**נכחו:**

**חברי הוועדה**:

אמנון כהן – מ"מ היו"ר

יעקב אדרי

יצחק וקנין

חמד עמאר

ציון פיניאן

**מוזמנים**:

יוסי ענבר, מנכ"ל המשרד להגנת הסביבה

יעל מייסון, אגף קרקעות מזוהמות, המשרד להגנת הסביבה

ליאורה עופרי, לשכה משפטית, המשרד להגנת הסביבה

אריה פיסטינר, אגף קרקעות מזוהמות, המשרד להגנת הסביבה

עו"ד יערה למברגר קינר, משרד המשפטים

עו"ד טל שביב, לשכה משפטית, רשות המים והביוב

גיא רשף, מנהל תחום בקרת איכות מים, רשות המים והביוב

עירית הן, מהנדסת מים ארצית, משרד הבריאות

עו"ד בועז ארד, דובר ארגון סוכני ובעלי תחנות דלק

יעקב סופרין, סמנכ"ל תפעול, חברת תשתיות נפט ואנרגיה

בצלאל פולישוק, יועץ לענייני איכות הסביבה, חברת תשתיות נפט ואנרגיה

עו"ד דינה בראון, חברת קצא"א

רמי מגל, מנהל יח' אחזקת הקווים, חברת קצא"א

אריאלה כפיר, סמנכ"לית ומנהלת המעבדה, המבדקה הכימית

עו"ד נעמה הלר, אדם טבע ודין

יוסי אריה, מנכ"ל המכון הישראלי לאנרגיה וסביבה

דוד גלנוס, יו"ר איגוד האנרגיה בהסתדרות הכללית החדשה

עו"ד עמנואל ויזר, נציג לשכת עורכי הדין

יהודה גסנר, מהנדס מינהל הדלק

**ייעוץ משפטי:** אתי בנדלר

ניר ימין

**מנהלת הוועדה**: לאה ורון

**רשמת פרלמנטרית**: הדס צנוירט

**תקנות המים (מניעת זיהום מים)(קווי דלק)(תיקון), התש"ע-2009**

היו"ר אמנון כהן:

בוקר טוב, אני מתכבד לפתוח את הישיבה. הנושא על סדר היום: תקנות המים (מניעת זיהום מים)(קווי דלק)(תיקון), התשע"א-2010.

זה כבר דיון שני. הדיון הראשון התקיים ב-16 בפברואר, והתקנות חזרו לתיקונים.

לאה ורון:

כולל בקשה של השר לדיון מחדש בתקנה 2.

היו"ר אמנון כהן:

נתחיל מההתחלה, ונשמע תגובות מהאנשים, אם יש להם הערות. נתחיל את ההקראה, ותוך כדי סעיפים כל אחד ירים את היד, איפה שיש לו בעיה או אמירה או הסתייגות. אם חברי הכנסת רוצים עכשיו או בגוף של התקנה.

יעקב אדרי:

אולי מישהו ייתן הסבר קצר.

היו"ר אמנון כהן:

בבקשה, המשרד להגנת הסביבה.

ליאורה עופרי:

התקנות האלה הן תיקון שאנחנו מציעים לתקנות המקוריות משנת 2006. במקור היתה אמורה להיות תקנה, שמסדירה טיפול בזיהום קרקע, בשל חוסר הבנה שהיה בין המשרד להגנת הסביבה לבין רשות המים, הותקנו התקנות ללא התקנה הספציפית הזו - זיהום קרקע מדלקים, דלק שדלף מקו דלק.

אנחנו עכשיו במסגרת בג"ץ תלוי ועומד מתבקשים להתקין את התקנה הזו, שמסדירה את הטיפול בזיהום. הוספנו כמה תיקונים נוספים. לכן התקנות האלה באות לעשות כמה תיקונים טכניים. הן באות לעשות שינויים בשתי הגדרות. הן באות להגדיר מצב של חובת ביצוע סקר בקרקע למפעיל קו דלף, כשיש חשש סביר לדליפה מקו דלק, לפי החלטת הממונה, וכמובן, דרך הטיפול בזיהום קרקע, לפי אילו שיטות, והסדרה בנוגע לכל פעולה בקרקע.

יעקב אדרי:

כלומר מחכים שתהיה דליפה, או מחייבים גם בדיקות תקופתיות? מה לעשות שלא תמיד מגלים את הדליפות- -

ליאורה עופרי:

היום התקנות קובעות חובת בדיקה אחת לחמש שנים. מעבר לזה, במצב של חשש לדליפה חייבים לעשות בדיקת תקינות לקו הדלק. התוספת שאנחנו מציעים היום זה מעבר למצב של חשש לדליפה, לעשות בדיקה לקו הדלק, אנחנו מוסיפים גם בדיקה של הסביבה, כלומר שהמפעיל יעשה גם סקר בקרקע כדי לראות, שבאמת לא הזדהמה הקרקע, כדי למנוע זיהום מים, לכן אנו מוסיפים את התוספת הזו, ומוסיפים גם איך אתה אמור לטפל בזיהום שנמצא או כתוצאה מהסקר או זיהום ויזואלי, שאתה מבקש שאותו מפעיל קו דלק יבצע - מה שהיום לא מוסדר.

היו"ר אמנון כהן:

בבקשה.

יוסי ענבר:

בארץ יש כ-1,600 קילומטר של קווי צנרת דלק מתחת לקרקע. אנחנו לא מדברים על קווי צנרת בתוך תחנות דלק. התקנה הזו באה להסדיר את נושא הבדיקה והטיפול באותם 1,600 ק"מ של קווי צנרת דלק שטמונים בקרקע, ולא נראים לעין, ולפעמים גם הזיהום לא נראה לעין.

יעקב אדרי:

לפעמים ליד בתי מגורים וליד קניונים, ואיפה שאתה רוצה.

יוסי ענבר:

זו המטרה על-מנת שהעסק יוסדר, מחד. מצד שני, הדבר הזה, יש לו משמעויות כלכליות גם למשק הדלק.

ליאורה עופרי:

זה, בגדול, התיקון שאנחנו מבקשים.

היו"ר אמנון כהן:

תודה. מישהו בפתיח רוצה לומר משפט, ברמה העקרונית? בבקשה.

נעמה הלר:

בהמשך לדברים, העובדה שהתקנות האלה היום נידונות כאן זה תוצאה של עתירה לבג"ץ שהגשנו. העתירה הזאת הוגשה עוד בשנת 2004 כדי לחייב את המשרד להגנת הסביבה להתקין תקנות בנושאים הספציפיים האלה. התקנות הותקנו כבר בשנת 2006, אלא שבגלל ריב סמכויות לא ענייני, שזה לביקורת גם של בג"ץ וגם של ועדת החקירה הממלכתית למשק המים, לא נקבעה הוראה בתקנות שמורה על מתן הוראות למזהם מפעיל קו דלק, ברגע שקורה זיהום כזה. באופן מאוד מיוחד בג"ץ השאיר את העתירה הזו תלויה ועומדת, כדי שהנושא הזה יוסדר. בדרך כלל, בג"ץ, כשמותקנות תקנות, אומר: אני עוצר כאן. אבל הוא גילה שיש כאן איזושהי בעיה, והיום, אני אגע בזה בהמשך, אנחנו חושבים שהבעיה לא נפתרה במלואה, ונבקש את ההתייחסות של הוועדה לעניין הזה.

יעקב אדרי:

למה?

נעמה הלר:

ההוראה שהוספה, שאנחנו חושבים שמאוד חשוב לאשר אותה, קובעת שברגע שיש חשד לזיהום קרקע מדלק, מפעיל קו הדלק גם צריך לבצע ניטור בקרקע כדי לתחום את הזיהום. אחר כך, אם התגלה הזיהום, הוא צריך לטפל בקרקע המזוהמת, ואחר כך הוא צריך גם לדגום את הקרקע כדי לוודא שלא נותר זיהום. כל זה ראוי מאוד.

יעקב אדרי:

אני זוכר מה עשו אצלי, בדיקות קרקע, ועשו הכול- -

נעמה הלר:

עוד לא הגעתי לקטע הלא ראוי. מה שחסר כרגע בתקנות זה איזשהו פיקוח של הממונה מטעם התקנות של המשרד להגנת הסביבה, שהדברים האלה בהחלט מבוצעים כראוי. כלומר כרגע יש פרצה בתקנות, וזה תוצאה של אותו ריב סמכויות בלתי ענייני.

יעקב אדרי:

כשזה קרה, ואני הייתי מאוד בעניין הזה, הם היו יום ולילה, שכבו על כולם, על ראש העיר- -

היו"ר אמנון כהן:

מי זה "הם"?

יעקב אדרי:

איכות הסביבה, קווי הדלק. הם לא עזבו את המקום.

היו"ר אמנון כהן:

בצדק.

יעקב אדרי:

הרי זה אינטרס שלהם עליון. זה לא דבר שאולי הם יעשו.

היו"ר אמנון כהן:

תודה. בבקשה.

טל שביב:

היתה הכרעה של המשנה ליועץ המשפטי לממשלה בעניין הסמכויות, לגבי הסמכויות של השר להגנת הסביבה, ונעמה יודעת את זה היטב, כי זה הוגש כחלק מהמסמכים לבג"ץ. היה שם בדיוק הסמכות של מתן הנחיות, והיו שם שתי אופציות, שהגנת הסביבה יכלו לבחור, והם בחרו האופציה השנייה. לכן אנחנו לא מתכוונים לפתוח את זה היום. התקנה הזו הוסדרה. אתמול, אדוני, אני רוצה להזכיר שנחתם נוהל עבודה בין המשרד להגנת הסביבה לבין רשות המים, שבמהלכו נקבע בדיוק באילו מקרים ספציפיים צוות בין-משרדי ידון, ובאילו מקרים ייתנו הנחיות ומתן הוראות.

היו"ר אמנון כהן:

תודה. אנחנו רשות מחוקקת. תודה רבה שהאירו את עינינו ואת עיני השר, הוא מתקין את התקנות. נלמד אותן, איך נתקדם עם זה.

אתי בנדלר:

תקנה 1 אושרה כבר בישיבה הקודמת. אין צורך לאשר אותה שוב. אפשר אולי להזכיר על מה היא מדברת. תקנה 2, כיוון שיש נוסח חדש, למרות האישור אני מציעה לפתוח את זה. שינוי מונחים, רק תזכירי מה זה.

ליאורה עופרי:

תקנה 1 שאושרה היא תקנה לשינויים טכניים. במקום הגדרת נציב המים, שהיה נכון ל-2006, הוקמה רשות ממשלתית, לשנות מהנוסח שבתקנות, במקום שיהיה כתוב: נציב המים, צריך שיהיה כתוב: מנהל רשות המים. בכל מקום שכתוב בתקנות, זה השינוי, ולאורך כל התקנות.

היו"ר אמנון כהן:

טוב. הבנתי שסעיף 1 אושר בפעם הקודמת, ולא צריך להצביע שוב. תיקון תקנה 2, בבקשה.

ליאורה עופרי:

תיקון תקנה 2. 2. בתקנה 2 לתקנות העיקריות:

1. במקום ההגדרה "בודק מוסמך" יבוא –

""בודק מוסמך" – כמשמעותו בתקנה 4א לתקנות אלה;

1. במקום הגדרת "דליפה" יבוא –

""דליפה" – שחרור של דלק לסביבה לרבות לקרקע או למקור מים;";

היו"ר אמנון כהן:

מה ההבדל בין בודק מוסמך לבודק מוסמך השני?

אתי בנדלר:

תופיע הגדרה בתקנות העיקריות. בודק מוסמך הוא מי שעונה על התנאים המפורטים בתקנה 4א, שאליה נגיע, וכיוון שמדובר בהגדרה שונה מההגדרה שאושרה בוועדה הקודמת, אני מבקשת שאם אין הערות, שהוועדה תאשר.

היו"ר אמנון כהן:

יש הערות? בבקשה.

עמנואל ויזר:

הנוסח הנוכחי של הגדרת דליפה, יש בו שתי נקודות שצריך לשים לב. האחת, הוא מדבר על שחרור של דלק, כלומר יהיה צורך קודם כל להראות שיהיה שחרור, וזה עוד לפני שעשו את הסקר. שנית, הוא מתנה את זה בחשד סביר, שגם עליו יכול להיות ויכוח, אם זה סביר או לא.

לכן יש לנו הצעה לשנות את הניסוח, ולקבוע שדליפה היא נוכחות של דלק בסביבה מיידית של צינור או מיכל שמשמש דלק מאותו סוג, וכך למנוע את הצורך אל"ף, בנושא של הוכחת שחרור, ובי"ת, את הצורך בהוכחת חשד סביר או אי-סביר; עצם נוכחות דלק שם מספיקה כדי לחייב ביקורת.

היו"ר אמנון כהן:

עוד הערות? בבקשה.

יהודה גסנר:

אנחנו דנים בתקנות האלה בדליפה מקווי דלק, כלומר אם הבנתי נכון את ההצעה של לשכת עורכי דין, אם מיכלית דלק או כל גורם שהוא שפך דלק לקרקע, עוד עלולים לחשוב שזה מקו דלק, ולא היא, ואני בטוח שלא לזה התכוון חברי, לכן אני מבקש לחדד, שאנחנו מדברים על דליפה מקווי דלק.

עמנואל ויזר:

אם זה אמור להיות תשובה – זה לא תשובה. ההפך, אני טוען שברגע שיש לי דלק ליד קו דלק, זה מצריך בדיקה. אחרת תמיד יטענו, שזה היה מיכלית, זה בכלל לא מהצינור. בדיוק למנוע טענות כאלה.

היו"ר אמנון כהן:

עוד הערות? בבקשה.

רמי מגל:

אין היגיון במה שאומר ידידי מלשכת עורכי הדין. מאחר ששחרור מקרי של מכונית חונה- -

היו"ר אמנון כהן:

לא. הוא אומר: ליד קווי הצינור.

רמי מגל:

לא משנה. יש הנדסה שלמה, כיצד מוצאים פיצוץ, כיצד מוצאים דליפה. יש סדרה של בדיקות. זה לא לוקח הרבה זמן. גם השר לשעבר ראה את הדברים.

היו"ר אמנון כהן:

עוד הערות לסעיף הזה? היועצת המשפטית של המשרד, בבקשה, תתייחסי. יש היגיון בדברים. זה נהנה וזה לא חסר, שלא יהיה מצב.

ליאורה עופרי:

אחרי מחשבה שנייה, אחרי שכולם מסכימים לזה, נראה לנו מקובל בצד שלנו, שיהיה כתוב במקום "שחרור ", "נוכחות".

יעקב אדרי:

יש לזה משמעויות אדירות. כשיש דליפה ממשאית, זה לא כמו שיש דליפה מצינור. דליפת צינור, צריכים מייד כולם להתגייס ולעמוד שם, ומייד לטפל, כי זה מצב חירום. עברתי את זה.

היו"ר אמנון כהן:

ליד הצינור.

אלי ענבר:

איפה היא ואיפה הצינור?

היו"ר אמנון כהן:

לא משאית. ליד קווי הצינור, הוא מתכוון.

יעקב אדרי:

משאית לא עולה על קווי הצינור.

היו"ר אמנון כהן:

אז אין בעיה. אתה עדיין לא מסכים? מה אמרת, חידוד?

ליאורה עופרי:

במקום: שחרור של דלק, אנחנו מסכימים להצעת לשכת עורכי הדין.

אתי בנדלר:

אולי תסבירי לנו, מה ההבדל בין שתי המילים האלה יעשה לתקנות.

ליאורה עופרי:

ההבדל הוא בכך שבין דליפה של דלק לבין נוכחות של דלק יש פער במובן הזה שאנחנו אומרים: נוכחות של דלק בהגדרה של דליפה זה פועל יוצא, שמרגע שאנחנו אומרים דליפה, זה אומר שיש נוכחות של דלק בקרקע, בעוד אם דליפה זה שחרור של דלק, זה אומר שהדלק השתחרר מקו הדלק, וכביכול ההוכחה לגבי המצב הזה של שחרור של דלק, להבדיל מנוכחות של דלק, הוא יותר מורכב במובן הזה של האכיפה של התקנות.

אתי בנדלר:

אם אני מבינה נכון, ואני לא משוכנעת שאני מבינה נכון, אני מניחה שהכוונה, שנוכחות של דלק – יש עניין עובדתי ברור, יש דלק בקרקע. לעומת זאת, אם אומרים: שחרור של דלק לסביבה, הם אומרים: הם עוד יצטרכו להוכיח, שאכן השתחרר דלק ממשהו. אם זו התשובה, אני מאד מתקשה אתה.

יעקב אדרי:

אני אוסיף משהו - כשיש חור בצינור, זה צף לאט-לאט, ואתה רואה ממש בריכה של נפט. אני זוכר את המחזה הלא נעים הזה.

יוסי ענבר:

אני לא הולך להתעקש על זה, אבל זה יעלה גם בהמשך. הרבה פעמים קורה מצב, שבו היתה דליפה, החברות תיקנו את הדליפה, והזיהום נשאר מאחורה, בטח זיהומי העבר, ויש לנו הרבה הוכחות לזה – הרבה מקרים שבהם היו זיהומי עבר, תיקנו את הקו, לא בהכרח יידעו אותנו, ואחרי זה מצאנו את הדלק או בבאר מים על יד או במרתפים.

יעקב אדרי:

זה אני אתך.

יוסי ענבר:

אם אני צריך להוכיח בדליפה שחרור מיידי של הדלק, יכול להיות שהשחרור היה לפני שלוש שנים, ועכשיו זה צץ ועלה או בצד או למעלה או למטה, ולכן המילה הרכה יותר "נוכחות" מאפשרת, לדעתי, כר פעולה רחב יותר במקרים שאני מגלה נוכחות של זיהום בקרקע.

אתי בנדלר:

עכשיו הבנתי, כלומר חשובה להם התוצאה, לראות קיום של דלק בקרקע או במקורות המים, ולא שהם יצטרכו להוכיח מה מקור אותו זיהום, כלומר אם הם מגלים שיש קרקע או מקור מים מזוהמים, יראו בעצם הקיום של זה דליפה, גם אם הם לא יוכיחו שמקור הזיהום הוא מדליפה של קו דלק. לא יצטרכו להוכיח. אבל קיים חשש במקרה כזה, שמקור הזיהום באמת אינו מקו דלק. איך מתגברים על זה? האם אתה רוצה להקים איזושהי חזקה, שברגע שיש זיהום, אתה מנסה ליצור כאן איזושהי חזקה, שברגע שיש זיהום, מקור הזיהום הוא דליפה של קו דלק.

היו"ר אמנון כהן:

איך אני אדע שזה רק יהיה ליד הצינור?

יוסי ענבר:

קווי הצנרת האלה מסומנים, ידועים. יש רצועה מאוד ברורה.

היו"ר אמנון כהן:

בבקשה.

בצלאל פולישוק:

לעניין הזה שעלה פה, תסתכלו בתקנות הקיימות דהיום, אפילו לפני התיקון, כתוב, שיש חשש לדליפה, הולכים ומבצעים בדיקה של הקו. הבדיקה היא חד-משמעית – יש דליפה מהקו או אין; יש שחרור מהקו או אין. בזה נגמר התהליך. אם מתברר שהבדיקה אומרת שאין שחרור, אז המקור הוא לא בקו – לפני סקר קרקע, לפני כל דבר אחר.

יוסי ענבר:

אני לא מסכים אתך.

בצלאל פולישוק:

לכן אני אומר, סקר הקרקע שבא פה על כל אירוע שהיה בסביבות הקו, אולי גם בקו באופן גורף, יביא את כולם לעלויות עתק, לחשדנות בכל מיני נושאים שלא קשורים בכלל לקו, ואתה תראה חפירות ובדיקות של הקו אין סוף, והקו הוא בסדר. ואני יכול להביא דוגמה כזו. מה שבתקנה כיום נותן את התשובה המלאה.

היו"ר אמנון כהן:

בבקשה.

רמי מגל:

בזמן שדנו פה, סייר חופר 2 מ"מ. אין נביעה מלמטה, זה לא מהצינור, חד-משמעי. זה בדיקה של שתי דקות. זה בא מלמטה – זה מהצינור; זה לא בא מלמטה – זה מלמעלה. היום חברת מע"צ עושה ריבודים של האספלט החדש, בכל מקום היא מניחה כתמים שחורים של אספלט. אנחנו לא נכנסים לשאננות. סייר שלי יוצא, בודק בשלוש דקות את הבדיקה שכרגע סיפרתי.

היו"ר אמנון כהן:

תודה. בבקשה, מנכ"ל המשרד. אנחנו כחברי כנסת צריכים לקבל החלטות. אתם מאירים את עינינו. אתה מבחינתי גוף שאחראי, אמון על זיהום הקרקע. אנחנו חייבים לשמור על הקרקע שלנו, שתהיה נקייה, לא מזוהמת. יש פה גוף שנותן את השירות לאזרחים בתחום שלו. זה נהנה, זה לא חסר, אבל חייבים לשמור שלא יהיה זיהום. עכשיו אנחנו צריכים לקבל החלטה. תאיר את עינינו, שנקבל החלטה נכונה. יש עוד מישהו שרוצה להעיר? בבקשה.

עמנואל ויזר:

הצנרת של הולכת הדלק נמצאת בתוך רצועת צנרת, שלאף אחד אסור לעשות שימוש ללא אישור של חוברות. אם ברצועה הזו נמצא זיהום דלק בקרקע, איזו סיבה שבעולם יש לא לבדוק, עד איפה הזיהום הזה מגיע, לטפל בקרקע המזוהמת הזו, בלי להתחיל קודם להוכיח, אם יש או אין עובדתית, ברצועה שרק הם משתמשים בה, יש זיהום?

יעקב אדרי:

הם עושים את זה מייד, ברגע שיש דליפה, זיהום, משהו.

עמנואל ויזר:

אז אולי לא צריך תקנות.

היו"ר אמנון כהן:

בבקשה.

יהודה גסנר:

ברצועת הצנרת ישנה פעילות, ולא רק של חברות הדלק; החקלאי שעובר עם הטרקטור פועל ברשות ברצועה, והנזילה יכולה להיות גם מהטרקטור, ולכן המילה "נוכחות דלק" לא מקובלת עלינו לחלוטין. אני מפנה את כולנו, בדף שמונח לפנינו כתוב: קווי דלק. המילה "נוכחות" לא מתקשרת בהכרח לקווי דלק, ולכן אנחנו חד-משמעית מתנגדים למילה "נוכחות". אנחנו בהחלט בעד שכל דליפה מקווי דלק, כפי שתוגדר, תיבדק. אבל המילה "נוכחות" - אולי הטרקטוריסט שפך שם קצת סולר.

אתי בנדלר:

אני רוצה לבקש שהם יתייחסו שוב לדברים שאמרתי קודם. אם אני מבינה נכון, ההבדל הכביכול סמנטי בין שתי המילים האלה מביא בסופו של דבר לאיזושהי חזקה, דהיינו האם אנחנו רוצים לומר, שבמידה שיש חשש לדליפה, לצורך העניין הזה, צריכים לבדוק אם מקור הדליפה הוא באמת מקו הדלק, או עצם העובדה שיש הימצאות דלק בקרקע, אומרת שקרוב לוודאי שהדליפה מקורה בקו הדלק, ולכן בעצם פעולות ניקוי הקרקע יחולו על המפעיל של קו הדלק.

אומרים כאן אחרים, ולכך אני רוצה התייחסות המשרד, בבקשה, האם עלול להיות, שמי שזיהם את הקרקע אינו מפעיל קו הדלק, כמו הטרקטור, ובכל זאת עול הניקוי יוטל עליהם?

ליאורה עופרי:

בהחלט.

אתי בנדלר:

כלומר עלול להיות שלא המזהם הוא שיצטרך לשאת בתוצאות.

היו"ר אמנון כהן:

חקלאי, נשפך לו הדלק מהטרקטור. אתם בדקתם, גיליתם, אתם אומרים עכשיו: תתקן. למה? המזהם משלם, זה העיקרון.

ליאורה עופרי:

ולכן צריך להוכיח את הקשר בין הזיהום- -

אתי בנדלר:

מדובר אחרי שלוש שנים, הוא רואה שיש זיהום בקרקע- -

לאה ורון:

מגל אמר שהם בודקים בשתי דקות.

אתי בנדלר:

זה כשיש חשש בזמן אמת. אבל אם הוא מוצא קרקע מזוהמת אחרי שלוש שנים?

יעקב אדרי:

אתם צריכים לשאת בכל דבר שיש. טרקטור עבר, נשפך לו קצת, והמשיך, תחפש אותו?

אני חושב שפורטים את זה לפרוטות, וזה לא נכון. קצא"א אחראית. אתם גם ככה גורמים נזקים לא קטנים בזה שיש רצועה שלמה שהיא מושבתת, ויש לי רומן היסטורי אתכם. אתם צריכים לשאת בכל דבר, אלא אם כן זה נזק אדיר או משהו. אבל אם טרקטור עבר, ושפך טיפת דלק, באמת, נתחיל לחפש את הטרקטור, להידיין אתו, מערכת משפט? אין טעם. אתם ונושאים באחריות מאל"ף עד תי"ו. מה, תחפש את הטרקטור?

אתי בנדלר:

חבר הכנסת אומר, במילים אחרות, שהוא חושב שראוי להטיל את עול הניקוי בכל מקרה, ככל שמדובר בהימצאות דלק בקרקע, לפחות אולי בסמוך לקו הדלק.

יעקב אדרי:

ודאי. הם הפקיעו את הקרקע, זה לטובתם, הם מרוויחים מספיק, שיעשו את זה כמו שצריך. אלא אם כן יהיה מקרה קיצוני, אז יהיו תביעות.

היו"ר אמנון כהן:

בבקשה.

אריה פיסטינר:

קודם כל, אני מסכים עם מה שאמרו, שצריך להיות: נוכחות של דלק בקרקע. חברת דלק עושה סיורים פעם בשבועיים. כל כתם של דלק שישנו, היא צריכה לברר – היא הראשונה שצריכה לחשוד, אם זה מטרקטור או לא. אם זה מטרקטור, אז הכמות קטנה, אז לדעתי, כדי שלא יבואו עוד שבועיים, ויחשדו בהם, צריכים לנקות את זה אוטומטית בכלל, כדי שלא יבואו בפעם הבאה, ויחששו שאולי זה מהם. כלומר האחריות גם לנקות דליפות של אחרים, זה שלהם. זה הקו שלהם.

יעקב אדרי:

נכון. זה שלהם, הסמכות שלהם, הכול שלהם. רציתי לעשות דשא שם, הם לא אפשרו לי. מלחמת עולם היתה לי אתם. בסוף הם עשו לי את השלטים, עשו על חשבונם. הסמכות היא שלהם, ההפקעה היא שלהם, הכול עליהם. אם יש מקרה קיצוני, עורכי דין יתפרנסו מזה.

היו"ר אמנון כהן:

בבקשה.

דינה בראון:

אם יש נוכחות של דלק, כתוצאה מטרקטור, לא כתוב פה: ליד הקו, כלומר זה יכול להיות רחוק מהקו.

יעקב אדרי:

לא. אני מצטער לשמוע את זה דווקא מעורכת דין. הרצועה מוגדרת בחוק.

דינה בראון:

ברור שהרצועות מוגדרות, אבל אתם מרחיבים פה את ההגדרה של דליפה לנוכחות בקרקע, ללא קשר לקו.

היו"ר אמנון כהן:

אנחנו מתכוונים לקו צינור הדלק.

דינה בראון:

זה לא כתוב. וחוץ מזה, אנחנו מתנגדים להטלת האחריות לנזק שנגרם על-ידי גוף אחר, להטיל את זה- -

יעקב אדרי:

אתם תתבעו אותם.

היו"ר אמנון כהן:

בבקשה.

יעקב סופרין:

קודם כל, זיהום שהוא תת-קרקעי, אין לו גבולות, ובמסגרת ה-10 מטר של רצועת קווי הדלק, הוא יכול להגיע מכל מיני מקומות אחרים, ועובדתית, היסטורית, היו זיהומים שהגיעו לרצועת קו הדלק שלא ממפעיל הדלק. יש כאלה, והמשרד מכיר אותם. לכן הטלה של זיהומי העבר על מפעיל קו הדלק היא עוולה. יש כיום תקנות, יש חוקים, יש רשות שיכולה לפקח על הדברים האלה, להטיל את מה שהיא צריכה לעשות. יש צווים לתיקון המעוות וכל מיני דברים מהסוג הזה.

היו"ר אמנון כהן:

בבקשה.

יוסי אריה:

אני הייתי נשאר בנוסח הנוכחי, אבל אם בכל זאת לשנות, הייתי מוסיף: שחרור מקו דלק, כי הרי צריך לקשור איזשהו קשר בין קו הדלק לבין השחרור. יש המון כתמי דלק בארץ, שנוצרו מהמון סיבות. בסך הכול בתקנות, כשנמשיך לקרוא אותן, מטילים חובות כאלה או אחרים על החברות, ולא חובות פשוטות – חובות שהמשמעות הכספית שלהן אדירה.

היו"ר אמנון כהן:

תודה.

רמי מגל:

הרצועה מתחילה מ-10 מטר, ויש לנו מקומות גם של 60 מטר. 60 מטר, אפשר לחשב מהר מאוד, כמה טרקטורים יכולים להיכנס, כמה משאיות וכך הלאה. מה שנאמר, ויעיד פה מומחה לקרקע, עדיף לי לקבל את החוק הזה. אבל מה שקורה בתוך הקרקע, הדלק יוצא פה, והוא בכלל יוצא במרחק של 50 ו-60 ו-100 ו-1,000 מטר. נכון, המומחה? לכן אני אומר- -

היו"ר אמנון כהן:

לכן בסמוך לקו זה לא יוכל להיות מתאים.

רמי מגל:

בדיוק. אתם עושים נזק.

קריאה:

* -

רמי מגל:

לכן אני אומר, ברגע שמוכח הקשר המיידי בין הקו לאותו דלק, וגם עושים את זה בצורה כימית - הרי יש דלק שחור, זה לא כמו בנזין של אוטו. קודם היה שתי דקות, עכשיו עוד חמש דקות - אני יודע אם זה דלק שלי. אי-אפשר לומר שדלק שחור זה כמו בנזין וכך הלאה. לכן יודעים הכול לאתר, הכול בדקות. אחר כך יבוא הטיפול, ואנחנו לא בורחים מאחריות, אבל סתם לרשום מילה, "נוכחות של" – אם אתה אומר, בחדר הזה יש נוכחות של טרוריסט, אז אני אחראי על זה – זה בדיוק מה שאתם מנסים לעשות. זה לא טוב לשני הצדדים.

היו"ר אמנון כהן:

עוד מישהו? טוב. המנכ"ל, בבקשה.

יוסי ענבר:

הדיון הזה הוא הרבה מעבר להגדרה, הוא עמוק, כי הוא יגיע להמשך. יש מקרים, שהיתה דליפה, תיקנו את הדליפה, היו לפני מספר שנים דליפות, תיקנו את הקו, והדלק נשאר מאחור, ואז אנחנו מזהים את הדליפה הרבה זמן אחרי.

קריאה:

יש לך כלים חוקיים?

היו"ר אמנון כהן:

לא להפריע עכשיו.

יוסי ענבר:

יש לי הרבה כלים חוקיים. אנחנו עכשיו מטפלים בכלי החוקי. לכן החשש שלנו הוא לנושא הזה, כי ברור, כמו שאמרנו, שאם יש דליפה מיידית, אנחנו יודעים לזהות אותה. אבל יש דוגמאות אחרות. אני לא מכיר הרבה משאיות וטרקטורים, ששפכו על הקו דלק. נדיר מאוד. ובדרך כלל יש להניח, שאם הם מזרימים דלק, ודולף דלק, אז זה דלק שלהם ולא של מישהו אחר.

הדיון פה הוא מעבר להגדרה, אבל יש לקחת בחשבון, שאותם מקרים שהזיהום נשאר מאחור, הצינור תוקן, ואנחנו צריכים לזהות אחרי זמן, לפעמים רב, את הבעיה. אז אם המילה "שחרור" מתאימה לכולם ולא רוצים להרים את זה לוויכוח – שוב, על הדיון שעשינו עכשיו, נחזור אליו בהמשך.

אתי בנדלר:

מה שמציע כאן מנכ"ל המשרד זה נושא שחשבתי עליו, שאולי ראוי לא לאשר בינתיים את ההגדרה, עד שנגיע לתיקון תקנה 9. הוועדה תבין מה המשמעות, מה העול המוטל, מה הפעולות שצריכות להתבצע במקרה של דליפה, וזה ישליך על ההגדרה.

היו"ר אמנון כהן:

אנחנו משאירים את זה פתוח כרגע, בלי החלטה.

תוספת תקנה 4א, 3, בבקשה.

ליאורה עופרי:

"הוספת תקנה 4א. 3. אחרי תקנה 4 לתקנות העיקריות יבוא –

"בודק מוסמך. 4א. (א) אדם שעמד בבחינה של המכון האמריקני לדלק (להלן – American Petroleum Institute או API) או בבחינה שוות ערך להנחת דעתו של הממונה, ובידו תעודה בת תוקף המעידה על כך.

(ב) אדם שעמד בבחינה שוות ערך לבחינה של ה API, כאמור בתקנת משנה (א), יידרש לעמוד בבחינה תקופתית שוות ערך לבחינה התקופתית של ה API (re-certification), להנחת דעתו של הממונה, אחת לשלוש שנים ולהציג תעודה בת תוקף על כך. אדם שעמד בבחינה של ה API לפי תקנת משנה (א), לא יידרש לעמוד בבחינה תקופתית שוות ערך לבחינה של ה API, לפי תקנת משנה זו, ואולם, יידרש לעמוד בבחינה התקופתית, לפי דרישות ה API.

(ג) בודק מוסמך לא יהיה עובד של מפעיל.

(ד) בודק מוסמך יפעל לפי הנחיות, הוראות ותנאים שקבע הממונה בעניין, ואשר הופקדו לעיון הציבור באתר האינטרנט ובלשכות המחוזיות של המשרד."

היו"ר אמנון כהן:

תסבירי, איך אתם עובדים היום, מה ההכשרות והמבחנים היום, ומה השינוי שאתם רוצים לעשות.

ליאורה עופרי:

הנוסח של התקנה היום – זה לא בדיוק תקנה. זה בעצם הוגדר בתקנת ההגדרות, שבודק מוסמך הוא מי שעבר הכשרה שמוכרת על-ידי ה-API או הכשרה שוות ערך. התיקון המקורי שלנו היה, שבמקום שיהיה כתוב: הכשרה של ה- API או הכשרה- -

יעקב אדרי:

מי זה ה- API? סליחה על הבורות.

ליאורה עופרי:

API זה מכון אמריקני בארצות הברית- -

יעקב אדרי:

אין מקביל לו ישראלי? נראה לי מוזר מאוד. הטכניון לא יכול להסמיך?

אריה פיסטינר:

כל התקנים של הבנייה ושל הבדיקות זה לפי ה- API, וחברות הדלק עובדות לפי זה.

היו"ר אמנון כהן:

מכון בארץ?

בצלאל פולישוק:

זה מכון הנפט אמריקאי.

היו"ר אמנון כהן:

איפה לומדים?

בצלאל פולישוק:

בארצות הברית.

היו"ר אמנון כהן:

יש משהו בארץ?

בצלאל פולישוק:

אני לא מכיר.

היו"ר אמנון כהן:

אנחנו צריכים ללמוד, למה לא מעבירים שלוחה לכאן? למה צריכים לנסוע עד שם? מי שלא ילמד שם, אף אחד לא יכול לעבוד בזה. אני לא רוצה להתפשר באיכות, אבל לא ייתכן כך. אולי נשלח מהמשרד מישהו לשם, ילמד, נפתח פה איזה נכון.

יעקב אדרי:

הטכניון. מישהו פנה אליהם?

יוסי ענבר:

מדינת ישראל, כמה שהיא גדולה, היא יחסית קטנה. בארצות הברית פיתחו את התורה. אמרנו, או שאתה לוקח את התעודה מארצות הברית כמו שהיא, או שתעמוד בבחינות שוות ערך תוצרת מקומית, כתוב פה. לכן זה עונה לשאלתך, האם צריך לנסוע לארצות הברית ללמוד – לא צריך לנסוע לארצות הברית. גם אם לומדים ב- API לא צריך לנסוע לארצות הברית, כי הכול היום באינטרנט; אפשר ללמוד בהתכתבות.

היו"ר אמנון כהן:

אבל מי בוחן?

יוסי ענבר:

או אתה ניגש לבחינה של אותו מוסד בארצות הברית, או אנחנו עושים בחינות שוות ערך.

יעקב אדרי:

המשרד?

יוסי ענבר:

המשרד יקבע את הבחינות בתיאום עם גורמי המקצוע, הטכניון, כמו שאמרת, ואחרים. הוא יבנה את הבחינה, שהיא שוות ערך לאותה בחינת API, ולכן לא צריך לנסוע.

היו"ר אמנון כהן:

הייתי בלימודים בנושא של המחזור בסקנדינביה, נושא חשוב, ואנחנו מטפלים, אז יש דברים שצריך ללמוד לעומק. בבקשה.

יוסי אריה:

לגבי נושא ה-API, אנחנו מסכימים עם ד"ר יוסי ענבר, שהתקן הוא התקן המקובל גם בתעשייה הישראלית. יחד עם זאת, אנחנו מבקשים שהבחינה קודם כל תהיה בשפה הרשמית של מדינת ישראל, דהיינו עברית וערבית – בשפות הרשמיות של מדינת ישראל, כי בבדיקה שעשינו בחברות, יש הרבה מאוד מהנדסים שלא למדו בארצות דוברות אנגלית; למדו במקומות אחרים, ויודעים לענות על בחינה בעברית.

הדבר השני, גם למצוא את המנגנון שבעזרתו יוכלו ללמוד, שתהיה איזושהי הכשרה, וההכשרה תהיה בעברית. בעניין הזה אני חייב לומר, שדיברנו עם ד"ר אריה פיסטינר, ואנחנו מבינים אחד את השני.

היו"ר אמנון כהן:

אבל שאני אדע שיש תשתית לזה, שיש מקום, שאפשר ללמוד. אני צריך, שמינואר אפשר להתחיל ללמוד. יש מצב כזה, כבוד המנכ"ל?

יוסי אריה:

אדוני היושב-ראש, אני אסביר – אנחנו צריכים לתרגם את התקן הזה. זה תרגום מקצועי, שיהיה מקובל על המשרד והתעשייה תבין אותו. אחר כך אנחנו צריכים להכין מערכי שיעור, ולמצוא את הפרופ' בטכניון שיכתוב את הבחינה. אני לא מאמין שנצליח לעשות את זה עד ינואר. אדוני, יש לנו גם הערות לגבי סעיפים (ג) ו-(ד). אבל נחכה עם זה.

היו"ר אמנון כהן:

בבקשה.

עמנואל ויזר:

הנושא של בחינה בעברית, יש כאן, לדעתי, בעיה מהותית יותר, וזה הסתמכות בחקיקה ישראלית על איזשהו גוף, שלא נמצא תחת פיקוח. הרי התקנות האלה מסדירות את עבודת המשרד. המשרד מאשר לאותו בודק, שהוא יכול לבצע את הבדיקות. כאן התקנות מפנות אותו לאיזשהו גוף בארצות הברית, שלמשרד אין שום השפעה עליו- -

היו"ר אמנון כהן:

יש פה: או שווה ערך. לא פעם אנחנו נשענים על תקנות או על תקן כזה או אחר של ארצות הברית או כל גוף אחר. לפעמים מתאימים טיפה פה ושם לטובת הצרכים שלנו; לפעמים לוקחים 90 אחוז ממנו. אז אם עשו את העבודה מישהו שהשקיע המון כסף בתחום מסוים, ומוצר טוב, גם מתאים למדינה, עם שינויים קלים - באהבה רבה. גם פה אני מאמין, שהאמריקאים עשו עבודה מצוינת. יישב הגוף המקצועי שאמור לתת את הרגולציה לנושא הזה עם הגופים שמתמחים בתחום, הוא יקבע מי, מה ואיך, יכינו את המבחנים האלה - זו המטרה. לא תמיד אנחנו אור לגויים.

עמנואל ויזר:

אל"ף, מבחן שווה ערך זה ודאי בסדר. הבעיה היא שהמבחן הזה של ה-API הוא לא תקן ולא תקנה; זה מבחן שמנסחים אותו בכל שנה – הנוסח יכול להיות פעם ברמה יותר טובה, פעם ברמה פחות טובה. לכן אני אומר, בסופו של דבר, גם אם המשרד רוצה לאמץ, ואני לא פוסל אימוץ של המבחן הזה, אבל זה צריך להיות אחריות של המשרד. המשרד צריך לאשר את נוסח השאלות, לאשר את הבחינה. נושא השאלות שבהם צריכים לעמוד הבודק המוסמך. לכן הדרך הזו של בחינה בעברית היא הדרך הנכונה.

היו"ר אמנון כהן:

בבקשה.

יעל מייסון:

קודם כל, כבוד היושב ראש צודק; לא תמיד אנחנו אור לגויים. קווי הדלק שדיבר עליהם המנכ"ל שלנו, 1,600 ק"מ, הם הוקמו לפי התקנים האמריקאיים. מוסבר פה איך בונים צינור, איך מתחזקים, איזה שעונים. אין על זה מחלוקת עם חברות הדלק. התקנים עצמם הם מסמכים באנגלית. הצינורות כבר הונחו באנגלית, הכול באנגלית.

ה-API לא עושה הכשרה, ולכן רצינו לשנות את הניסוח. הוא עושה מבחן. לצורך המבחן הראשון ה-API מוכן שכבודו ייסע לארצות הברית, ומוכן גם לבוא לארץ, אם יש פה קבוצה - הם הביעו את נכונותם לבוא לארץ ולבחון – לא להכשיר אלא לבחון. הלימוד – עשינו כבר קורס. הלימוד הוא לא בעיה. ה-API אינו מדבר על לימוד אלא על מבחן. ללמד - תיקח חברה - עשינו את זה עם חברות הנפט בעבר.

עלתה השאלה, מה זה שוות ערך, ורוצים מבחן בשפה רשמית, אז מבחן שוות ערך, זה אומר שאנחנו צריכים לקחת מבחן של ה-API ולתרגם אותו, או לקחת את התקנים, כפי שהציע מנכ"ל מכון הנפט, יוסי אריה, ולתרגם אותם לעברית.

התקן באנגלית מתעדכן חדשות לבקרים, כלומר מלאכת התרגום של תקן בעובי כזה מחויבת תרגום מחדש והכנת הבחינות. זה המנגנון. לא נהיה ערוכים אליו בתחילת 2011. מנגנון הכנת בחינת שוות ערך הוא אפשרי, אולי אפילו נכון לעשות מבחן בעברית. אגב, הבחינה החוזרת של ה-API, אתה יכול לעשות דרך האינטרנט – עושה דרך האינטרנט, בודקים, שיש לזה הרבה מאוד יתרונות, כי אני יוצאת מנקודת הנחה, שמהנדס של חברות דלק כל כך מכובדות שפה, שמתפעל ומתחזק את הקווים, ומקים אותם לפי התקנים האמריקאים, מן הסתם יודע אנגלית, ויכול להיבחן באנגלית, אבל בוועדה הקודמת התקבלה החלטה לעשות מבחן שווה ערך, ואנחנו ניערך לזה. ניערך לזה, לעשות את זה בצורה מושכלת. זה ייקח קצת זמן להתארגן.

היו"ר אמנון כהן:

למה צריך כל כמה שנים שוב לעשות מבחן?

יעל מייסון:

כי התקן מתעדכן בעצמו. אנחנו רוצים לדעת, שהמהנדסים בקיאים בעדכונים של התקן.

היו"ר אמנון כהן:

ומהנדסים אחרים - גם?

יעל מייסון:

בכל העולם, כן.

היו"ר אמנון כהן:

לא, תחום אחר - רופא, קרדיולוג.

יעל מייסון:

אני לא יודעת, אבל בקווי דלק יש את זה.

היו"ר אמנון כהן:

עורך דין כל כמה שנים מקבל הכשרה נוספת?

עמנואל ויזר:

גם בעורכי דין הולכים עכשיו לעשות משהו כזה.

קריאה:

הוא שאל כרגע.

עמנואל ויזר:

בארצות הברית יש שתי צורות של הסמכה: יש הסמכה של תואר אקדמי שנרכש וקיים כל הזמן; יש הסמכה נוספת, שאותה יש לחדש אחת לכמה שנים, אחרת היא פוקעת. למשל, מהנדסי אבטחת איכות, מהנדסי אמינות אחת לכמה שנים חייבים לרענן את זה גם על-ידי קורסים, גם על-ידי עבודה, חייבים לעבור חידוש של הרישוי. לכן, כנראה, גם פה עושים את זה.

היו"ר אמנון כהן:

עוד שאלות?

רמי מגל:

אל"ף, אני בוגר הקורס באנגלית, ועשיתי את הבחינה, ועכשיו הם גם רוצים את אלה שעשו את זה באנגלית.

היו"ר אמנון כהן:

תעשה בערבית עכשיו.

רמי מגל:

רוצים שנעשה את זה בערבית, אבל לא חשוב.

היו"ר אמנון כהן:

לא דיברו על זה. לא קראת את התקנות. אני קראתי את התקנות.

רמי מגל:

פעם בשלוש שנים רצה לבחון אותי.

היו"ר אמנון כהן:

אני הבנתי מהתקנות שקראתי, מי שכבר בתחום, הוא ממשיך את המסלול. רק עדכונים ודאי יצטרך לקבל, כי כולם עוברים. רק מי שבא חדש, הוא יצטרך לעבור את ההכשרות האלה. מה מפריע לך?

רמי מגל:

אני רוצה לחזק כאן את עורך הדין. מדינת ישראל, זה לא כרגע השר החליט לאמץ את התקנות API או את הבחינה. מדינת ישראל אימצה את ה-API כולו, לא רק את הבחינה, והקווים שהניחו אותם, על-פי ה-API, כי מדינת ישראל לא מספיק גדולה. לי מפריע, שאם אנחנו מאמצים את ה-API, לא צריך לפרוט לפרוטות. ה-API אומר, שמהנדס שעבר את הקורס- -

היו"ר אמנון כהן:

א, ב, ג, ד - זה מקובל עליך. מנכ"ל המשרד, בבקשה, אדוני. אני חייב לסיים, לכן אני רוצה לחתוך דברים. לפחות שנצביע.

יוסי ענבר:

תכף ישלפו פה את הנוסח באנגלית. כתוב שם שצריך לעבור בחינות לפחות אחת לשש שנים. אז אם הוויכוח, אם צריך לעבור בחינות או לא צריך- -

רמי מגל:

לא כתוב "בחינות".

יוסי ענבר:

- -

היו"ר אמנון כהן:

המנכ"ל בזכות דיבור. תכף הוא יבדוק בדיוק מה כתוב שם, ויאיר את עיני הוועדה, ולפי זה נתיישר, נחליט אנחנו.

יוסי ענבר:

אני אתרגם בתרגום חופשי: "אחת לכל תקופת חידוש התעודה, ובסוגריים: אחת לכל שש שנים, מפקחים שפעילים בפיקוח על הצינורות, יראו ידע בתיקונים שיש ב-API". אז מה זה אומר?

קריאה:

לא בחינה.

יוסי ענבר:

אז איך מראים יכולות?

דינה בראון:

עובדה שכותבים פעם כך ופעם כך. לא המצאנו את זה.

יוסי ענבר:

אני מציע להיצמד ל-API, וייערכו בחינות לפחות אחת לשש שנים – אני מוכן לרדת מהשלוש שנים, אבל אני- -

ליאורה עופרי:

זו הערה שנשמעה רק הבוקר, אגב.

אתי בנדלר:

קיבלנו מכתב, שנשלח גם אליכם.

יוסי ענבר:

אתמול.

היו"ר אמנון כהן:

מסכימים?

קריאה:

מסכימים לקבל את ה-API כלשונו וככתבו.

היו"ר אמנון כהן:

מה אכפת לך שיהיה בעברית?

יוסי ענבר:

אחת לשש שנים- -

היו"ר אמנון כהן:

בואו נעשה: עברית או אנגלית.

יוסי ענבר:

מי שירצה לעשות API, יעשה API, ומי שרוצה לעשות את השוות ערך, יעשה אותה בעברית, ואחת לשש שנים.

יהודה גסנר:

ה-API לא קובע רק לגבי דליפות מקווי דלק; הוא קובע גם לגבי חוות דלקים, גם לגבי משאבות, לחצים.

היו"ר אמנון כהן:

אנחנו מתמקדים בנושא הזה.

יהודה גסנר:

מאחר שאני מציין את כל זה, אני חושב שהגוף המוסמך לקחת את תקני ה-API ולאמץ אותו הוא לא רק המשרד להגנת הסביבה. אני חושב שיושב פה נציג מכובד של מכון הנפט. אני חושב שביחד.

עניין השפה, אני חושב שזה מעניינו של המחוקק להחליט, האם אנחנו לוקחים את האנגלית, כן או

לא.

היו"ר אמנון כהן:

גם וגם.

יהודה גסנר:

בפועל, על סמך הידע האישי, ודאי שכולנו שולטים באנגלית, ודאי שכל המתקנים נבנו לפי תקני ה-API. האם כנסת ישראל מוכנה לקבוע שאנגלית היא השפה?

אתי בנדלר:

העובדה שהבחינות של ה- API נערכות באנגלית, וכך גם הבחינות התקופתיות שלהם, היא עובדה. ואז אומרים: אם אתם מביאים את התעודה של ה- API, שעברתם את הבחינה, אז אנחנו לא צריכים להתייחס לזה. השאלה מתעוררת רק לגבי בחינות שוות ערך, שבהן מכיר המנהל – בבחינת שוות ערך להנחת דעתו של המנהל.

בחינת שוות ערך יכולה להיות, אולי יש איזה מכון צרפתי, שהבחינות שלו נערכות בצרפתית? אולי באחת ממדינות ברית המועצות לשעבר יש גם איזה מכון שעושה איזושהי בחינה, ובא מהנדס משם, ומוכיח שהוא עבר שם בחינות, והמנהל ייווכח שזה מניח את דעתו? אני לא הייתי מציעה כרגע להיכנס בגוף התקנות לשפת הבחינות שוות הערך, כי יכול להיות שזה יהיה בעברית. אם מישהו יערוך בחינות בעברית – אגב, זה לא בחינות שהמנהל עורך; הוא צריך להכיר בכך שהבחינות שנערכות הן להנחת דעתו. לכן להיכנס כאן לשפת הבחינה עלול רק לצמצם את שיקול הדעת, עלול לצמצם את ההכרה בבחינות שאולי נעשות באיזשהו מקום בעולם, ואני הייתי מציעה לעניין שפת הבחינות, להשאיר את זה כפי שהוא. המנכ"ל הודיע שהם מוכנים להסתפק בבחינות תקופתיות של אחת לשש שנים. אני לא רואה עם זה שום בעיה. להשאיר את זה כך, ואולי בתקנת משנה (ב), במקום "אחת לשלוש שנים", שיבוא: אחת לשש.

קריאה:

לא לתת אופציה בעברית?

אתי בנדלר:

אם מישהו יערוך בחינות שיניחו את דעתו של המנהל, שהן בחינות שוות ערך, זה יכול להיות בעברית, זה יכול להיות גם בסינית, מצדי.

יוסי אריה:

את לוקחת בחשבון, שאם אף אחד לא יעשה את זה, ישנו מהנדס באחת החברות, בן 50, שלא למד בשפה האנגלית, הוא גמר לעבוד.

אתי בנדלר:

אם הוא לא ימצא מכון או גוף כלשהו, שעורך בחינות לעניין הזה, הוא לא יוכל.

יוסי אריה:

זה לא שהוא לא יעבור את הבחינה; הוא לא יוכל להיבחן בעברית, בשפה הרשמית- -

אתי בנדלר:

מי יערוך את הבחינה? המשרד לא עורך בחינות. אם המשרד ייזום מעצמו קורס הכשרה שילווה לאחר כן בבחינה, אני מניחה שאולי הוא יפעיל את שיקול דעתו, ויהיו בו מונחים, שהוא ירצה שהם יהיו בשפה לועזית מוכרת לצורך העניין, ויהיו דברים שאפשר יהיה אולי לבחון בעברית.

יוסי אריה:

הנושא של להניח הוא לא מספיק חזק. אגב, הבחינות האלה, גם כאלה שיודעים אנגלית, לעבור אותן בשפה האנגלית זה לא פשוט בכלל. תסתכלו על הטופס. אנשים שיודעים אנגלית, והם דוברי עברית, יתקשו בבחינות האלה. נוצר מצב, שאנשים שלא יודעים אנגלית נמצאים כיום בחברות, ולא תהיה להם אפשרות להיבחן בעברית, יאבדו את מקום פרנסתם.

היו"ר אמנון כהן:

פולישוק, מה אתה אומר?

בצלאל פולישוק:

הולכים לשלול משורה של עובדים את היכולת לעבוד, כי הם לא יעמדו בבחינות האלה.

היו"ר אמנון כהן:

איך הם עברו עד עכשיו?

בצלאל פולישוק:

עד עכשיו לא היו בחינות לכל העובדים. הקורס היחיד שעשו, עשו במכון הנפט, הוא התנהל בעברית, עשו מבחן- -

קריאה:

באנגלית.

בצלאל פולישוק:

באנגלית. עשו מבחן, ומי שעבר אותו, הוכשר. אם הייתם יושבים מול כזה מבחן, תאמינו לי, גם יודעי האנגלית שלומדים בתיכונים בארץ, באוניברסיטאות, לא יעברו אותו בגלל השפה.

היו"ר אמנון כהן:

מה אתה מציע?

בצלאל פולישוק:

חייב להיות בעברית. זה השפה שלנו.

אתי בנדלר:

אבל לא מחייבים כאן אף אחד לעשות בחינה. הוא לא מחויב לערוך בחינה.

קריאה:

מי שעבר את ההסמכה הראשונה באנגלית, יעשה בחינה כל שש שנים. עכשיו מדברים על אחד חדש, שעוד אין לו הסמכה.

היו"ר אמנון כהן:

מהנדס מרוסיה הגיע, הוא לא יודע אנגלית טוב. שפה מקצועית אנגלית הוא יודע, אבל להיבחן קשה לו. כמו רופא – לא יודע שפה מספיק טובה, אבל שפה מקצועית רפואית הוא יודע. אבל להתבטא, קשה לו קצת.

יוסי ענבר:

אני חושב שמה שהיועצת המשפטית הציעה, דבר יותר רחב מאשר דיברנו עליו. אנחנו ודאי לא נתנגד לבחינה בעברית, אבל אם בא מהנדס מארץ זרה, ועבר את הבחינות שם, ואנחנו נמצא את הדרך לוודא, כמו שיש בחינות, אני מניח, ברפואה וכדומה, שמכירים בתעודה מחו"ל, אני לא בהכרח שולל את העניין. אני חושב שפה פתחו פתח יותר רחב- -

היו"ר אמנון כהן:

איך יבוא לידי ביטוי בתקנות, שלא נשלול?

דינה בראון:

אבל הוא הגיע לארץ, עברו שש שנים, ועכשיו הוא צריך לעשות בחינה מחדש, ואין בחינה מחדש בעברית.

יוסי ענבר:

התקנות האלה, כפי שהן כתובות עכשיו, לא מונעות את הבחינה בעברית.

בצלאל פולישוק:

מי עושה את הבחינה הזו?

אתי בנדלר:

שמכון הנפט. כל גוף שירצה. שהתאחדות התעשיינים מצדי יעשו את זה.

היו"ר אמנון כהן:

בבקשה, אדוני.

אריה פיסטינר:

דיברו כאן, שאנשים לא יוכלו לעבוד במקצוע. רוב האנשים שעשו את הבחינה הזו, הם בכלל עוסקים בדברים אחרים בחברות. אף אחד לא יפטר אותם מהעבודה, זה בטוח.

היו"ר אמנון כהן:

אבל אם יש מישהו אחד, שיודע רק את זה לעשות?

אריה פיסטינר:

שכל הזמן בודק צנרת?

היו"ר אמנון כהן:

זה התפקיד שלו. אז שילך הביתה? אני לא רוצה. אז לאותו אדם תמצא פתרון.

כבוד המנכ"ל, קודם כל, אני מודה למשרד, שמנסה למצוא פתרונות. זה לא פשוט. אנחנו רואים שהנושא סבוך וחשוב. כל החלטה שנקבל פה יכולה לתקן משהו ויכולה לקלקל משהו אחר, שאנחנו לא רוצים לפגוע באף אחד. רוצים שיהיה כמה שפחות זיהום, שנשמור על הדברים, ובדרך אנחנו לא רוצים לפגוע בשום דבר. הדברים סבוכים.

הייתי חייב לסיים את הדיון ב-11:00. בגלל שהנושא חשוב, ורציתי למצות אותו ולהתקדם קצת - אני מבקש, יהיה דיון המשך. אנחנו צריכים להתקדם. גם לגבי תקנה 2 ו-4, אני מציע, כדי שנתקדם מהר – שבו עם הגופים, תכינו את עצמכם, תכינו את השינויים שאתם חושבים גם לגבי הכשרה, גם לגבי זיהום, תקנה 2.

ליאורה עופרי:

עשינו את זה כבר.

היו"ר אמנון כהן:

אני רוצה שנקרא ונצביע. אם לא תעשו את זה שם, נעשה את זה פה. אז תחסכו זמן. אם תבואו מוכנים – מה טוב.

אני מציע שתשבו על חילוקי הדעות. יש פה דברים שיש להם חשיבות רבה גם לגבי מבחנים, גם לגבי אזור הזיהום, להכניס את המילה הזאת או לא, וגם בסעיף ההמשך, שממשיך בנושא הזיהום, אתם צריכים להסתכל. אם תבואו מוכנים - הרבה יותר טוב. לא – נמשיך פה.

יוסי ענבר:

חשבתי שבאנו מוסכמים בסעיף הזה.

אני רק מבקש, אם אפשר לקדם את הדיון הבא – אל"ף, אם אפשר להקצות לו קצת יותר זמן, ובי"ת, כמה שיותר מהר, כי אנחנו חייבים את התקנות האלה כמה שיותר מהר על השולחן.

היו"ר אמנון כהן:

אבקש מיושב ראש הוועדה שייבחר או הנוכחי, שיקדם דיון בהקדם האפשרי באילוצים הקיימים – יש תקציב עכשיו, וכמה שיותר מהר, כי הנושא חייב לקבל את המענה שלו בחוק, שהגופים יידעו גם איך לעבוד. תעבירי ליו"ר הוועדה הקבוע, שהדיון היה פורה וחשוב מאוד, והם הלכו לעשות שיעורי בית ויבואו מוכנים לדיון הבא, אבל בכל מקרה להקצות לפחות שעתיים. תודה רבה לכולכם על ההערות החשובות שלכם.

תודה רבה, הישיבה נעולה.

**הישיבה ננעלה בשעה 11:25.**