

פרוטוקול מס. ב/21
מיטיבת ועדת הכלכלה
סיום ג' כ"ז באייר תשי"ג - 12.5.53
ב-עה 11.00

חברי הוועדה:

מ ש ת פ י ם :

- היו"ר ס. בנטוב
- ג. אזניה
- י. אורי
- ס. חזני
- א. כהן
- ט. גבה
- ט. לביא
- ט. פרלסטיין
- ע. סימון
- א. טוטטאק

מ ר ז ט נ י ם :

- מר קיטרון - מטעם משרד המספטים
- מר הנגבלי - מטעם משרד המספטים
- מר מינץ - מטעם משרד התחבורה
- מר יערי - מטעם משרד התחבורה

חוק לתיקון פקודת הנטלים.

ט ד ר - ה י ל ם :

אני פותח את הישיבה ומברך את החברים
שחזרו לעבודה, אני מניח, מלאי און וכוח

היו"ר ס. בנטוב:

אחרי טנוחה ארוכה.

אנו צריכים לקבוע לנו את סדר העבודה
לזמן הקרוב. כפי שאתם זוכרים, כל חברי הכנסת קבלו חוברת על סיכומי
עבודת הוועדות עד הפגרה. בחוברת זו נאמר, בין השאר, כי ועדתנו לא סיימה
את הדיון בכנסת חוקים וביניהם הוזכרו שני חוקים - חוק הגנת הצומח וחוק
הפיקוח על מצרכים ושירותים. למען האמת ולמען הפרוטוקול ברצוני להעיר,
כי גיחס לחוק הגנת הצומח קבלנו פניה ממשרד החקלאות לעכב את הדיון
בחוק זה, ואשר לחוק הפיקוח על מצרכים ושירותים בזמנו החליטה הוועדה
בעצמה להפסיק את הדיון בחוק זה; אחר כך פניתי לטר המספטים והוא הודיע
לי שהמטלה לא לקחה את החוק בחזרה, היא צריכה לדון בעניין, והוא מציע
שלא נמשיך לדון בחוק זה; לפני הפגרה פנו אלי נציגי הסיעות השונות
והודיעו לי, שכאילו יש הסכמה בין הסיעות, לחזור לדון בחוק זה. מכיוון
שהיתה חליפת סכתגים רשמית עם משרד המספטים, פניתי לבית למשרד המספטים
ושאלתי, אם פירוש הדבר, שהמטלה לוקחת בחזרה את בקשתה הקודמת, ועל

כך קבלתי תשובה, אשר המסמכים מבקש לא לדון עליהם בחוק זה. נמצא שגזלו מאתנו חלק מסדר היום של עבודתנו, ופרסמו אותנו כמי שאיננו מסלא את תפקידנו. לכן יש להעמיד את הדברים על אחריותם, והטיבה לאי דיון בסני החוקים הללו בוועדה אינה נעוצה בוועדה, אלא במסעלה.

עתה נותר לנו לדון בחוק לתיקון פקודת הנמלים, ובחוק זה נדון היום. אך טרם שנעבור לדיון בחוק זה, ברצוני ליטול עצה מפי החברים, אם אינם מציעים להעמיד על סדר היום בתקופה הקרובה כמה בעיות כלכליות אקטואליות של סטודים טובים. תמיד היינו נוהגים לסלב דיון בחוקים בדיון בעניינים כלכליים אקטואליים. אם לחברים יש הצעות בענין זה, אבקש להגיש לי אותן עכשו או בשבוע הבא, ואז נוכל לארגן את סדר עבודתנו.

ד. גבה: מכיוון שלפני הפגרה שמענו סקירות מטר המסחר והתעסיה וטר התחבורה, אני מציע להזמין לאחת הישיבות הקרובות את שר החקלאות.

היו"ר ט. בנטוב: עודגלפני שמענו את הסקירות מפי שר המסחר והתעסיה וטר התחבורה, קיימנו דיון על

מטרד החקלאות ומדיניותו.

בטעה שדנו בתקציב רשות הפיתוח, נתקבלה פניה מצד האפורטרופוס על נכסי נפקדים על רצונו לסטור לנו סקירה. אם אין התנגדות לכך, אני יכול להקדים אחת מהישיבות הקרובות לסמיעת סקירה זו.

ב. אזוביה: יש החלטה של ועדת הכנסת לתת דין קדימה בדיוני הועדה לחוקים. על כן מציע אני, כי כל עוד לא נסיים את הדיון בחוקים, לא ניגש לדיון בעניינים אחרים.

היו"ר ט. בנטוב: זוהי הצעה תיאורטית. מבחינה מעשית אין לנו עומס גדול של חוקים.

א. כהן: למעשה עלינו לדון בחוק אחד - חוק לתיקון פקודת הנמלים. לדעתי, חוק זה הוא ענין לוועדת טסנה. לאחר שנסיים את הדיון בחוק זה, אני מציע להזמין אחד הסרים שירצה בפנינו על השאלות הכלכליות בתקציב הפיתוח.

א. טוסטאק: בעתונות היה ויכוח חריף בענייני החקלאות ושיטת החקלאות שלנו. האם אין זה מן הרצוי שועדת הכלכלה של הכנסת תעמיד שאלה זו על סדר יומה?

היו"ר ט. בנטוב: אני אבקש את החברים להגיש לי את הצעותיהם בכתב, ואז נוכל לקבוע לעצמנו סדר יום.

בזמנו מצינו ועדת טסנה לטיפול בענייני הטבק. אני מבקש את ועדת הטסנה לסיים את עבודתה במקום האפשרי.

אנו עוכרים לדיון בחוק לתיקון פקודת הנמלים. לאחר שנשמע את דברי ההסבר של היועץ המשפטי, נחליט אם להעביר את החוק לוועדת טסנה.

י. טיבץ: בהצעת החוק הטונחת לפניכם כלולים שני סוגי תיקונים, תיקונים הנוגעים לענין הנמלים, ותיקונים הנוגעים לענין הספנות והשייט. התיקון הראשון מופיע כתיקון לסעיף 13(א). לפקודת הנמלים. אני רוצה להקדים ולומר, כי לפי טבנה החוק הקיים שלנו, נכללות במסגרת פקודת הנמלים כל ההוראות הקיימות בענייני ספנות. חוץ ממספר חוקים המטפלים במטכנתאות, דגל וסמל של אניות ישראליות, אין כרבע חוק ספנות נפרד. חוק כזה נמצא בשלב של עבוד. ולכן, במידה שנזקקנו לתקן הוראות הקסורות בענייני ספנות, כללנו אותן במסגרת פקודת הנמלים.

מה הם התיקונים שאנו מציעים? - התיקון הראשון מתייחס לסעיף 13(א). סעיף זה נתן סמכות לרשות הנפטלים - רשות הנפטלים זה גוף שבידיו הנהלת הנפטלים בארץ, כיום סמכות זו היא בידי שר התחבורה - במקרה שאניה טבעה או עלתה על שרטון באחד מנמלי הארץ או נעזבה בחוף כלשהו, וזהו תרגום בלתי נכון של החוק האנגלי. לפי התיקון שאנו מציעים לכם, רק במקרה שטפיה טבעה בנמל מנמלי הארץ, יכולה רשות הנפטלים לבקוט בצעדים מיוחדים כדי לאלץ את בעלי הספינה למסותה. לאור הבעיות המעטיות שהתעוררו מאז קום הספינה, בייחוד בקשר עם מספר אניות טבועות בחיפה, ביניהם אניית העולים "פסריה", וכמה אניות נפט בריטיות שתקועות סביב כ-10 שנים, שהיו טבועות בצ'יני לסימוס בנמל חיפה, וגרמו בטבי מקרים לפנייה באניות, במקרה אחד היה זה בזמן סערה בחוף שעבר, כאשר אניה תורכית עלתה על אחת מהספינות הטבועות וטבעה - המטסלה ראתה הכרח לבקוט בצעדים מיוחדים כדי לסלק את הסכנה הזאת, למרות שעדיין לא היה כטוי חוקי לאמתן הפעולות שהיה הכרח לעשותן.

התקדמות

קראתם בודאי בעתונות על/פעולות המסייה לשם טעיית "פסריה". התיקון בסעיף 13(א) יש לו טייכות ישירה לפעולות אלו, הנוטות על ידי חברת "סל-ים", שאתה התקשרה המטסלה, ולה מסרה את עבודות המסייה.

מה הם התנאים שלפיהם קבלה החברה את העבודות הללו?

ט. פרלסטין:

התנאים הם, שהחברה הזאת לקחה על עצמה למסות

י. סיני:

4 אניות התקועות בנמל חיפה תמורת מסירת החברה לשלם למטסלה 80 אלף לירות עבור חסרי הנצולת. היה מו"ט קודם עם פירמות אחרות, וההצעה הטובה ביותר, הקרובה להצעה זו, היתה מפירמה אחת שהיתה מוכנה לבצע את העבודה הזאת, אם המטסלה תמסור לה את האניות ונוסף על כך תשלם לה 50 אלף דולר. להתקשרות עם חברת סל-ים היו כמה יתרונות, ואחד מהם הוא, שלא רק שהחברה לקחה על עצמה את הסיכון שיתכן והעבודה לא תעלה יפה או חסרי הנצולת יהיו רכובים, ונוסף לכך הסכימה למטסלה סכום כסף ניכר. היתרון השני הוא, שחברה זו היא ישראלית ומסתתפיים בה יהודים מומחים מאנגליה.

ביחס להתקשרות זו, בדאובי לציין, שהחוק כפי שהיה עד כה, לא אפשר למטסלה למכור את האניות אלא רק לאחר שתמטינה אחד התיקונים שאנו מציעים כאן הוא, להתיר למטסלה מכירת אניות גם בהיותן טבועות בים, כי אחרת המטסלה תצטרך להוציא סכומים עצומים, שאינם עומדים לרשותה, כדי למסות את העניות, ורק אחר כך תהיה לה אפשרות למכור אותן, או להסתמס בהן שימוש אחר.

האם מסירת עבודה זו נעשתה לפי סכרז, ומה הם הערבויות של החברה לגבי סכרז?

ט. פרלסטין:

התנאים?

אשר לשאלה הראשונה, המדובר הוא בעבודות שאפשר לבצע אותן רק בצ'יוד שיובא סחו"ל, כי צ'יוד כזה אינו נמצא בארץ. ולכן, סכרז מקומי לא היה בו כדי להפעיל. אולם פנינו פנינו גם לחברות זרות מאיטליה ויוגוסלביה וארה"ב, אבל ההצעה הסקוטית היתה הטובה והנוחה למטסלה.

י. סיני:

בקשר לערבויות, הרי החברה נתנה ערבויות בנקאיות בסכום של 50 אלף לירות, ושילמה מחצית מהסכום של ה-80 אלף לירות שעליה לשלם למטסלה.

התיקון הבא לפי סדר החוק מטפל בעניני עריקה. זהו תיקון הסייך לעניני ספנות ולא לעניני הנפטלים. כיום הסבב הוא כך, שאין בחוק הקיים שלנו כל הוראה שהיא ביחס לעריקה מאניות, ובמידה

סמבימים עריקים לדין, עושים זאת על סעיף יציאה מהארץ ללא היתר.

מהו העונש על עבירה זו?

היו"ר ט. בנטוב:

י. סיני:

שנה מאסר או קנס עד 500 לירות.
זה לא היה מצב בריא, כי זה איננה העברה
שלה התכוון המחוקק כאשר אמר יציאה מהארץ. עוד לפני שנה ויותר, מסרד
התחבורה הציע לממשלה את הצעת התיקון הזאת, שלפיה תוצר עבירה זו, כלומר,
תיאסר עריקה מאניות. הממשלה העבירה את התיקון הזה רק כעבור 6 חדשים
יותר, ואז הוגשה הצעת החוק לכנסת. קרה גם הדבר הזה, שכיום אנו
עושים בפני בטול תקנות חירום האוטורות על יציאה מהארץ ללא היתר.

סעיף זה חוקק בעקבות אחוק הספנות
הבריטי. בהצעה המקורית, כפי שהגיש מסרד התחבורה, דובר גם על עריקה
מאניה בארץ, אבל לאחר דיונים עם מסרד העבודה, הוסט הדבר הזה; וסעיף
זה כפי שהוא מוצע לכם, מטיל עונש מאסר או קנס רק על עריקה בחו"ל.

מדוע הוחלט לא לכלול בסעיף זה גם עריקה
מאניה בארץ?

היו"ר ט. בנטוב:

י. סיני:

ישנם שיקולים טובים לגבי עריקה של ימאי
מאניה ישראלית כאשר היא עוד עוגנת בנמל
הארץ, ולגבי אותו ענין כאשר האניה נמצאת בנמל זר. יש גם שיקולים של עצם
אפשרות האניה להמשיך לשוט מהנמל; ישנו שיקול של אפשרות לגייס עובד
אחר במקום העובד שעזב בנמל זר, אבל יש פה גם גורמים של כבוד המדינה,
כי בעצם אניה ישראלית הנמצאת במקום זר מייצגת בטובן מסויים את המדינה.
שקבלנו פניות מהקונסוליה שלנו באמריקה, על הרוטט שעושות העריקות שם.
(קורא את המכתב).

מהו העונש על עריקה לפי הצעתכם?

היו"ר ט. בנטוב:

י. סיני:

מאסר עד שנה אחת ללא כופר קנס, ולא פחות
מחודש אחד, וכן קנס שלא יעלה על השכר
שהימאי היה מסתכר באניה באותה שנה. זה לגבי עריקה בחו"ל.

ביחס לכך ברצוני לסווד לוועדה, שעמדנו
בקטר עם אגוד הימאים, ויש לנו סכתב הסכמה מהאגוד להצאות אלו, פרט לשנס
המינימלי, כלומר, מאסר ללא כופר קנס, ומאסר לא פחות מחודש ימים. ומסרד
התחבורה לא יעמוד על עונש מינימלי זה, כך שאפשר לראות את הדברים הסובאים
בפניכם בענין זה כמוסכמים על דעת אגוד הימאים. במכתב שקבלנו מהאגוד
הימאים צויין, כי העתק מסכתב זה נשלח גם לוועדת הכלכלה.

ביחס להבחנה בין עריקה בחו"ל ועריקה בארץ,
הייתי רוצה לדעת אם הבחנה כזאת קיימת

ש. פרלסטין:

גם בחוקי ארצות אחרות.

איני מבין מדוע הסעיף בענין עריקה הוכנס

לפקודת הנמלים.

י. סיני:

ביחס לשאלה הטניה, הוראות אלו בחוק זה הן
רק הוראות מעבר לתקופה שלא תארך יותר
מאסר שנה, שנה וחצי, עד אשר חוק הספנות בשלמותו, שבו תכללנה גם ההוראות
בענין העריקה, יוגש לכנסת ויתקבל על ידה. כרגע אין מסגרת אחרת, שלתוכה
יכולנו להכניס הוראות אלו.

בחוק האנגלי יש הכחזה בין עריקה בארץ ובין עריקה בחו"ל בזה, שלגבי עריקה בחו"ל נוטל עונש מאסר ולגבי עריקה בארץ, העונש הוא החרטת החפצים והשכר בלבד.

התיקון לסעיף 15 הוא תיקון לגבי סכומי הקנסות בלבד, וכאן הלכנו בעקבות העורר הקנסות שקבעה הכנסת לעבירות אחרות, והלוח הוא - מאסר שנה, קנס -1000 לירות, מאסר חצי שנה - קנס 500 לירות.

לסעיף 15 ישנה תוספת האוסרת, כי מי שיקבל על עצמו תפקיד בהוססת אניה מבלי שהוא מוסמך לכך, דינו עד מאסר שנה. אותו דבר ביחס לכוסר הטייט של אניה או מניעת הפלגתה כשלא בתקיימו בה ההוראות הטכניות בענין הטייט.

ישנן עוד כמה הוראות לונאי ביחס להנהלת יוטן רשמי על אניות ישראליות, תכנון ואופן ביהולן.

תיקון אחר דן בגביע הוראות של 3 אסנות בינלאומיות בענין בטחון הטייט, שאנו הצטרפנו אליהן, ויש צורך בתקנות כדי לבצע הוראות אלו בקשר עם מתן תעודות רדיו וקווי עומס על ידי הרשות המוסמכת מטעם המדינה.

כן אנו מציעים לשנות את הטם "פקיד מטונה על הנמל" ב"מנהל הנמל", כי זהו תרגום מהפקודה המנדטורית.

יש עוד תיקון אחר, שבו לתת תוקף לאותן ההוראות בענין הטייט האניות, כדי שפעולות הטייט שבעשו כבר, ותהיינה כשרות בהסתמך על התיקון הנוצץ בפניכם, תהיינה כשרות מטעם עשייתן.

ישנו עוד תיקון מטעמי גרידה. קיימות תקנות במליח וכלי טייט להפלג בזמן, שחוקקו על ידי ממשלת המנדט בשנת 1935, והן כוללות מערכת הוראות בקשר לבדיקת אניות ביחס לצוות והמתקני צעריכים להיות עליהן, ועל פי תקנות אלו אפשר לאסור הפלגת אניה מבטל ישראלי אם אין עליה צוות מוסמך.

מר יערי:

ברצוני להבהיר את הנקודה של שפיטת עריקים לפי סעיף איסור יציאה מהארץ ללא היתר, למעשה, אלו הייתי סופט לא הייתי דן עריקה על עזיבת הארץ ללא היתר, כי הוא עוזב את הארץ בהיתר. הכוונה היא להדביט, שהוא צריך מתפקידיו באניה, הוא העמיד את בטחון האניה בסכנה. ופה אני רוצה להפנות תשומת לבכם להבדל בין עריקה בארץ ועריקה בחו"ל.

בארץ כל ימאי יכול לעזוב את העניה בהודעה מוקדמת של 24 שעות, מה שאין כן בחו"ל, שם אינו יכול לעזוב את האניה, כי הוא מסכן את מהלך האניה בעתיד. על כן ביחס לעריקה מאניה בארץ, איננו חושבים שיש צורך בעונש. לעומת זאת העונש לגבי עריקה בחו"ל צריך להיות חמור.

ס. לביא:

מהו היקף העריקה?

מר יערי:

ישנם מקרים של עריקה וישנם מקרים של אי-הצטרפות ימאי בחו"ל.

היו"ר ס. בנטוב:

אני רוצה לדעת כמה ערקו וכמה לא הצטרפו.

מר יערי:

המספרים לשנים 1949/50/51 הם מספרים של עריקים ומספרים לשנים 1952 וחדסי ינואר-מרץ 1953 הם מספרים של יצאים שלא הצטרפו לאניות בחו"ל.

בשנת 1949 היו 31 סקרי עריקה, שהיו
למעלה מ-6% מכלל מספר היטמאים הישראלים בארצות ישראליות; בשנת 1950
היו 63 סקרי עריקה, שהיו 4 אחוז מכלל מספר היטמאים; בשנת 1951
היו 50 סקרי עריקה שהיו 5,7 אחוז מכלל מספר היטמאים. בשנת 1952 -
הזה כולל סקרים של מי הצטרפות - הגיע המספר ל-101, שהם 10,5 אחוז
מכלל היטמאים. בינואר-מרץ היו 17 סקרי עריקה, שהיו 1/2 אחוז מכלל
היטמאים הישראלים.

היו"ר מ. בנטוב:

האם יש לך מספרים על סקרי מי הצטרפות בשנים
1949/50/51?

מר יערי:

אין לי מספרים, אבל לפי הנסיון אני
יכול להגיד, שלמעשה קרוב ל-50% מהמספרים
שספרתי לכם, היו סקרי מי הצטרפות. מתוך הנסיון והותק של האנשים
בשרות מטבר, שרוב העריקים הם יטמאים שעדיין אין להם נסיון וותק
בעבודה זו, ועל פי רוב אלה הם יטמאים שעבדו שנה או שנתיים. בשנת 1952
ערק איטלקי תושב הארץ. בעלי דרגה ערקו - 1 ב-1952 ושניים בחודשים
ינואר-מרץ 1953. אבל עדיין איבנו יודעים הם אלה הם סקרי עריקה או
אי-הצטרפות.

העריקות הראשונות היו בעיקר באירופה,
והמתבר שלרוב אלה הם אנשים שהלכו לחפש קרובים או מכרים; כאשר הוקם
הקו לארצות הברית, רוב העריקים כיום היא בנפלי ארצות הברית. וזו
אינה רק תופעה של צי הסוחר שלנו, אלא של רוב ציי הסוחר בעולם. איבני
סקבל את דברי הקונטרול שלנו ביורדק, שהיטמאים שלנו עוברים לעבודה
בארצות אחרות. לפי המחקרים של אגוד היטמאים, רובם נשארו בחוץ וחלק
גדול מהם עובד בחוות חקלאיות.

א. שוסטאק:

אני יודע שלכל יטמאי יש פנקס-יטמאי, ובלעדי
פנקס זה איבנו יטמאי. על כן אני רוצה להבין
את כל מערכת העריקה, וכיצד מתקבל מיט כזה לאניה אחרת. האם אין, לפי
החוק הבינלאומי, רשות לאותה אניה שמטבה ערק היטמאי, לתכוע את החזרתו?

מר יערי:

לא בכל המדינות יש פנקס יטמאי בתווך תקף
שהוא קיים אצלנו, ובשטח זה הקדמנו ארצות
אחרות. פנקס היטמאי אינו רק פנקס שירות, אלא דרכון לצורך העבודה
בית. אם היטמאי צריך לצאת לחו"ל באירורן, על מנת לקבל אניה ולהוביל
אותה לארץ, הוא מקבל את האישורים הקונטרולים של כל המדינות שהוא צריך
לעבור בהן, בפנקס היטמאי שלו.

בכל המדינות יש נטיה לכך, שליטמאי יהיה
דרכון שירות מיוחד, אנו לקחנו את הדוגמה הבריטית והרחבנו אותה.
אצל הבריטים פנקס כזה היה קיים רק בימי המלחמה, וכיום יש נטיה
לחזור לכך. אין יטמאי ישראלי יכול לעלות על אניה כלשהי מבלי שיהיה
בעל פנקס יטמאי. אולם במטריקה אין פנקס כזה, והיו זמנים שהיה שם מסמך
גדול ביטמאים, ועל כן יטמאים שלנו שנמצאו אבטיים שהעידו שהם יטמאים,
נתקבלו לעבודה בארצות אמריקאיות.

אין כל אשנה בינלאומית על הסגרת עריקים.
אבל בכל מדינה ישנם חוקי הגירה שמונעים אנשים זרים להכנס לתחומים שלהם.
אם אנו יודעים שליטמאי עזב את האניה, אנו מודיעים לקונטרול שלנו באותה
ארץ, והוא מודיע לטלנונות, וכאשר הוא נתפס על ידם הוא נשלח לבית
סוהר על כניסה למדינה ללא חוק, ולאחר שהוא מרצה את עונשו, פסק הדין
הוא, להחזירו לארץ מוצאו.

היו"ר מ. בנטוב:

מה הם חוקי ארצות אחרות בענין עריקה,
לאיזה ארצות ישנו חוקים כאלה, ומה הם

הענשים על עבירה כזאת?

מהו תכלית הצעתם, אם העונש שארין העריק
לקבל לפי חוק זה, אינו גדול מהעונש שקבל לפי עבירה של יציאה מהארץ
ללא היתר? אם הסדור הוא על הפחדת היטמאים, הרי אותו עונש שחל בעבר

יחול גם עכשו, והרי עובש זה לא הפחיד, ולטרות זאת אחרז העריקה לא גדל, אלא ירד. יכול להיות שאחרי שביתת היטאים, כשהיתה עריקה במסדיים גדולים, היה צורך לבלום את העריקה, ומטרה התחבורה הכין חוק זה. אולם עד שהחוק הגיע עלינו, שכמה הסערה, ואולי אין צורך בחוק זה.

ס. פרלסטין:

אינני יכול לקבל את הטענה, שמקרי עריקה מטבת 1952 אפשר לחשוב כמקרי אי הצטרפות. לדעתי, צריך לראות את המקרים האלה כמקרי עריקה. מי שלא הודיע עד סוף טרץ 1953 על סיבת אי הצטרפותו בטבת 1952, אפשר להגיד בכל הבטחון, שצריך לראותו כעריק. אני יודע כי לאחר שביתת היטאים נתקבלו צוותות חדשים, הייתה רוצה לדעת אם יש קשר בין הדבר זה ובין מטפר העריקים.

מר סיבץ:

אשר לסאלתו הראטונה של היו"ר, יש לנו העתק של טעיף 359 של הקודקס הסובייטי מטבת 1943 שעל פיו גויסה הפרת עבודה על ידי עובד תחבורה שגרמה לאחור ויצאת האניה, גוררת אחריה מה שנקרא שלילת החפס לתקופה עד 10 שנים. באמצעות העונש הוא - מאסר עד 12 שבועות עם עבודת פרך; באמריקה העונש הוא - החרמת החפצים והשכר.

מר יערי:

פרט לארצות הברית, שהיא נותנת חפס בכלל, אבל בה אין מקרי עריקה, כי זה קטור באבדן האזרחות, כל החוקות היטיות של כל הארצות קובעות עונש של מאסר על עריקה בחו"ל, וכולן בעקבות החוק הבריטי.

מר סיבץ:

אנו מבקשים את הועדה למחוק את ההוראה בענין כופר קנס ומאסר מניסלי, מהצעת התיקון.

אשר לתכלית הצעת התיקון, הרי היא תכלית די ברורה: מצד אחד ההוראות בעין היתר יציאה מהארץ אינן חלק מהתחיקה האזרחית הרגילה הקיימת במדינה, אלא הן הוראות הקיימות על פי תקנות לשעת חירום, ותקנות אלו הן בתקף רק כל עוד קיים במדינה מצב חרום. מאסר אנו מטפלים בחוק הספנות, איננו מתכוונים לשעת חירום דוקא, אלא הסדור בהוראה הכלולה במל חוק ספנות אזרחי רגיל. זוהי תשובה אחת. התשובה השניה היא, כפי שהזכיר מר יערי, כי זה בניגוד להגיון לטפוט עריק לפי חוק היתר יציאה מהארץ.

היו"ר ס. בנטוב:

מה היו פסקי הדין במספטים כאלה?

מר יערי:

3 ימי מאסר, ו-5 לירות קנס.

מחלקת הספנות דרשה את התיקון הזה עוד מיום הקמת המדינה, כי אנו טוענים שהיטאי צריך לדעת בדיוק מה הן חובותיו וזכויותיו לפי החוק. הוא אינו צריך לדעת שיטנם חוקים אחרים. ואני יודע שאילו היטאים שלנו היו יודעים שיש חוק ביחס לעריקה, היו טוקלים כל צעד שהם עומדים לעשות. אנו כבר רואים את תוצאות הצעת החוק למרות שלא נתקבל. ביטאים האחרונים ישנה תנועה גדולה חזרה של עריקים שרוצים להטפיק להגיע ארצה לפני שחוק זה יכנס לתקפו.

אגוד היטאים פנה אלינו ובקש להקל בדבר, ולאפשר לחוזרים לחזור לים. אני חושב שרצוי מאד, שדבר זה יצויין בחוק.

היו"ר ס. בנטוב:

אני מבין שיש פה שני חלקים, חלק אחד בוגע לאניות ונמלים וחלק שני בוגע לענין העריקים. לא שמעתי שום הערות ביחס לחלק הראשון. אני חושב שזהו דבר טכני, ואם יש רצון, אני מוכן שהחלק הראשון ייסר לוועדת מטבת.

שאלת העריקים מסובכת יותר. קבלנו פניה מצ"מ, הרוצה בהזדמנות זו להעיד בפנינו על תנאי העבודה באניות, כי זה כרוך בטאלה זו. אנו חייבים לתת להם אפשרות להופיע.

ועדת הכלכלה
12.5.53

- 8 -

מא.

מני חוטב, סג"ר לטסוע גם את איגוד היסאים.
אזסין ליסיבה הבאה גם את חברת צי"ס וגם את איגוד היסאים.

היסיבה נזעלה בטעה 12.50