

פרוטוקול מס' 167

מישיבת ועדת העבודה  
מיום ו', כ' בסיון תשל"ה - 30.5.1975, שעה 8.30

נכחו:

חברי הוועדה:

ש. ארבל-אלמוזלינו - היו"ר  
א. אבטבי  
ז. אמיר  
מ. גז  
פ. גרופר  
מ. דרובלס  
ל. דיציאן  
מ. ורטמן  
ה. זיידל  
י. יודין  
ח. שמעוני

מוזמנים:

נ. אשל - מנהל אגף הספנות  
ד. פרי - יועץ משפטי, אגף הספנות  
י. מינץ - יועץ משפטי, משרד התחבורה  
י. גולן - יועץ משפטי, משרד העבודה

י. שומרון מזכיר הוועדה:

א. עצמון רשמה:

סדר היום: תקנות הספנות (ציוות אניות בצוות ישראלי), תשל"ה-1975

אני פותח את הישיבה.

היו"ר ש. ארבלי:

חקנות בדבר צירות אניות ישראליות בצרות ישראלי

אנחנו היום ממשיכים את הדיון בחקנות חוק

הספנות (ימאים) השל"ג-1973.

שמענו את כל הצדדים המעוניינים. היום נתחיל

לקרוא את סעיפי החקנות ולאשרם.

כאן יש דגש באניות שהתפוסה שלהם למעלה  
מ-450 טון. באניות שלמטה מזה החקנות האלה

סעיף 1:

לא חחולנה עליהן.

בחקנות הבינ"ל מתייחסים לאניות שהתפוסה  
שלהם 500 טון. למטה מזה זה ממש לא אניה.

נ. אשל:

הוחלט: לאשר את סעיף 1.

היו"ר ש. ארבלי:

סעיף 2:

מה פרוש באופן סדיר? - מדוע שלא חתיה הגדרה  
של הדבר הזה?

ל. דיציאן:

האמת שהחכסנו בשאלה הזאת ונחקלנו בקשיים  
כנוגע להגדרה. עקרונית, אנחנו מוכנים לקבל  
הגדרה בתנאי שתהיה טובה. יש שני סוגים של אניות שפוקדות באופן סדיר. הסוג  
הראשון שלגביהן אין בעייה אלו אניות קו. הבעיה היא לגבי אניות שאינן אניות  
קו כמו למשל אניות חכורות. למשל, מיכלת דלק שפועל אילת מפרץ הפרסי.

ד. פרי:

אני מדבר רק על הצעה החקנות כפי שהן.

ל. דיציאן:

אניות הפוקדות באופן סדיר כלומר, כל זמן  
שבפועל הן פוקדות באופן סדיר.

ד. פרי:

מי קובע זאת?

היו"ר ש. ארבלי:

זה חלוי בבעל כלי השיט.

ד. פרי:

בכוונה לא הכנסנו פרק זמן. באופן סדיר  
פרושו של דבר שמראש ידוע שבחכנית ההפלגה  
שלה היא אמורה לפקוד נמל ישראלי. אמנם זה לא כל כך טוב אבל יש בזה יתרון.

נ. אשל:

גם לי אין פטנט יותר טוב מזה של אגף הספנות.  
אנחנו צריכים לנסח את החקנות האלה בצורה  
גמישה ככל האפשר בלי לשחק דברים. אולי ניתן לזה הרצה של שנה ולאחר מכן נראה  
מה קרה.

י. מינץ:

איננו מאשרים הסברים ולא כוונות. אנחנו  
מאשרים פה חקנות היות וכך צריכים להיות  
כחובים דברים ברורים לנו. המלה באופן סדיר לא אומרת שום דבר. ברגע שאניה  
לא פוקדת את הנמל יגידו זה לא באופן סדיר. יש להכניס לפחות מספר של כך וכך  
פעמים.

מ. דרובלס:

אני מצטרף לדיעה שאומרת להחקין חקנות אלה  
ולתחל להן לרוץ במשך שנה ולראות לאחר מכן  
איך העניין פעל בהרצה. אם יהיה צורך לשנות את החקנות תמיד אפשר לחקן.

פ. גרופר:

היו"ר ש. ארבלי:

אני בעד זה שלפחות פעם בשנה היא פוקדת את הארץ - זה ייקרא באופן סדיר.

פ. גרופר:

פה הוסבר לנו שיש אניוח חכורות ואם אותה מיכלית תעבור את נמל הארץ אז בשביל הפעם הזאת להעמיד את האניה ולהחליף את כל הצוות? - פה עוסקים בדבר ששט על הימים.

ל. דיציאן:

אני העליתי בעיה משפטית שהיא איננה ברורה. באתו הרגע שהחקנות מקבלות את אישור ועד העבודה אז הן קיימות ואין לאף איש, חוץ מהצעה חוק פרטית, אפשרות לשנות את החוק, חוץ מהשר. אנחנו יכולים לאשר אבל איננו יכולים ליזום שינויים של תקנות - שום ועדה איננה יכולה לעשות זאת.

היו"ר ש. ארבלי:

אפשר לחתום לזה חוקף של שנה שנתיים - אם לא יבטלו לפני זה.

אל נקשה על החברות ולא על אלה שצריכים להפעיל את התקנות. נקבע מראש שתוקפם של תקנות אלה הוא לשנתיים אז ממילא יצטרכו לבוא לוועד העבודה לקבל אישור מחדש.

ל. דיציאן:

אפשר לכחוב כל אניה נושא דגל ישראל או פוקדת.

היו"ר ש. ארבלי:

"כל אניה" זה כולל את שני הדברים. אני מתפלא שקציני הים העירו את זה.

י. יודין:

בנוגע לסעיף 2(2) אינני יודע אם המשפט מבלי לגרוע מהאמור בפסקה (1) מכלא את הרעיון. כדי למנוע אי-הבנות אולי אפשר לכחוב לפני הפרוט: מבלי לגרוע מהכחוב בחוק.

היו"ר ש. ארבלי:

מה שכחוב בחוק אי אפשר להביא בחקנות. בסעיף 31 שבחוק כחוב: לא יעסיק בעל כלי שיט קברניט שאינו ישראלי ולא ישרח מי שאינו ישראלי כקברניט בכלי שיט, אלא בהיתר לפי חוק זה.

י. יודין:

אולי אפשר לכחוב: בכפוף לסעיף 31 הקובע שמוכרח להיות קברניט ישראלי. אני מבין שזה ענין של ניסוח.

היו"ר ש. ארבלי:

רק לגבי סעיף 34 בפרק ד' קבעו שיש צורך בחקנות. לגבי סעיף 31 איננו חייבים שום תקנות.

י. מינץ:

אולי שאגף הספנות יוציא חדרין מפורט לידיעת הצוות ושם יכללו דברי הסבר ובהמשך לזה הוראות משניות הקשורות ביתר החלקים של הצוות.

ל. דיציאן:

למען הסדר אני הייתי מציע שבסעיף משנה (2) לכחוב (א) (ב) (ג) ולא (1) (2) (3) כי זה מבלבל.

האם לא צריך לחתום בכל זאת פרוש חוקי לבעיה הבטחונית באניות. אני רואה שקציני הים הכניסו פה חוספת סעיף משנה (ד): כל חפקיד שנושא בטחוני כרוך בו.

ד. פרי:

התקנות האלה אינן מחייבות לבעיות בטחוניות ולגבי צוות אניוח בטחוני. יש לנו מערכת רצינית שנקראת תקנות לשעת חירום בכלי שיט ושם הצוות חייב להיות על שהרם הצוותים הישראליים - אם מדובר על אניוח רכש וכו'.

י. יודין:  
 יש אניוח שאינן עוסקות בהובלה בטחונות ממש אבל יש היום בכל כלי שיט ישראלי בעיות בטחון ואני סבור שבעיה זו צריכה להיות מוסדרת. יש לפעמים שבנמל זר ממנים על ענין הכסחון לא ישראלי או ישראלי בלחי מוסמך. אני מיעץ למשרד החבורה לתח את הדעה על הענין הזה.

י. מינץ:  
 ביחס לאנשי אבטחה זה נהוג לספולו של שירותי הבטחון הכללי שלא זזים בלעדיו. מבחינה משפטית פורמלית יש לכך כיסוי מלא. הכנסת אישרה רק לפני תצי שנה חקנות לשעת חירום שהעלה שר החבורה לאתר מבצע סיני, פיקוח על כלי שיט. ובחקנות אלה ישנם הסדרים בטחוניים מפורשים ומפורטים, כולל הצבת כח-אדם, הצבת ציוד בטחוני על כלי השיט אשר בעלי כלי השיט עשויים להיודש ולהתחייב להציבו. קיימות הוראות פורמליות שמסדירות את הענין הזה. אבל אנשי הבטחון האלה אינם כוללים במכסה של הצוות הרגולרי של כלי השיט.

היו"ר ש. ארבלי: ההסברים שקבלנו מניחים את הדעה.

י. יודין: אני מקבל את ההסבר. אני אומר שגם בענינים כאלה חשובה בהירות מכסימלית.

היו"ר ש. ארבלי: הוחלט: לאשר סעיף 2 על כל חלקיו.

סעיף 3:

י. יודין:  
 מדוע לא כחוב כאן כמו בסעיף 2(א) קצין סיפון אחד בדרגת חובל ראשון או שני. בסעיף 3 כחוב: קצין סיפון אחד בלבד. חשוב שהוא יהיה קצין שבשעת הצורך יהיה מסוגל למלא חפקיד של רב-חובל ושיהיה בעל אוטוריטה.

פ. גרופר:  
 אני מחייחס לסעיף הזה ברצינות רבה. שמענו הסברים מאנשי הספנות בפעם שעברה דוקא לגבי הסעיף הזה. כולם פה אחד דיברו שהסעיף הזה יקשה על החיים והסבירו לנו שאם התקנות האלה יחולו על אניוח שפוקדות את הארץ פעם אחת בשנה או אפילו לא פוקדות כלל, זה יכול לשבש את סדרי העבודה שלהם. אם קצין בפנמה ירד וישלחו קצין אחר במקומו עלולה האניה לעמוד יום או יומיים בנמל. או שהם לא יישמעו לתקנות או שהם יפסידו הרבה כסף.

אני בכל זאת השתכנעתי שאין עורך לתקנות על הים אלא יש חוסר. שמענו את ההערות של חברי הכנסת ואת היושבת-ראש שטענה כלפי החברות שצריך לדאוג שיהיה לנו קדר של קצינים צעירים. נכון שצריך לדאוג ובנושא הזה אין חילוקי דיעות אבל המצב האובייקטיבי הוא שאין לנו כאלה. לכן אני מציע לא לאשר את החקנה הזאת במשך שנה אחת ונראה כיצד יפעל הדבר במציאות. אם יוכיחו שבגלל החקנה הקצינים לא עובדים אז אנחנו נשב ונדון בזה.

ז. אמיר:  
 אני מצטרף לדעתו של חה"כ גרופר. לדעתי, צריך לבטל את הסעיף הזה לא מתוך נימוק שאין לנו אנשים כי לפי המכתב שקבלנו מקציני הים נאמר בצורה ברורה ביותר שבארצנו מצויים אנשי מקצוע מצויינים מעל ומעבר למה שהיה ובחלקם נשרו בגלל העסקה זרים. ובכל זאת אני בעד ביטול החקנה הזאת.

היו"ר ש. ארבלי: קציני הים התכוונו שיש לבטל את סעיף 3 כי מס' 2 עונה עליו.

מ. דרובלס:  
 אני מציע לאשר את החקנה של סעיף 3 אך שהחחולה תחול שנה מיום האישור. כי יחכן והיום איננו ערוכים לכך. בינתיים נראה אם יש לנו הצוותים האלה ועם תום השנה נאשר את החקנה הזאת במידה ויבוא אגף הספנות ויגיד שאפשר להפעיל את זה.

י. יודין:

בשום אופן אינני יכול להכריח עצמי להתייחס לכל העניין מנקודת ראות מקצועית גרידא. ועדה של הכנסת דנה בעניין מסויים וצריכה לזכור שאותו עניין מסויים יש לו השלכות על שורה של עניינים אחרים. יש פה שני דברים שאינני יכול להחלים מהם: מפליגה אניה בדגל ישראלי בקוים רגילים ואניה שפוקדת אם בכלל פוקדת את הנמל הישראלי לעיתים רחוקות. היא נכנסת לנמלים אחרים הקהילה היהודית והציבור רואה בזה חלק של טריטוריה ישראלית. אני רוצה שבכל התנאים הפיקוד באניה ישראלית יהיה בידי ישראלים.

דבר שני - אילו החלטנו בחקנות שמוכרח להיות קצין ראשון החברות היו נאלצו לבצע זאת. צמובן שיותר טוב אילו הוברים היו מסתדרים אחרת, בחשבון הסופי ההוצאה אינה מכרעת - אני אומר מבחינה בטחונות. מבחינה ציבורית מייחסים חשיבות כה גדולה למילוי חפקיד ראשון - ואני מעלה בהחלט את הנקודה הזאת. אם תהיה תקנה שמוכרח להיות קצין ראשון זה גם יטיל חובה מסויימת על איגוד הקצינים עצמם. הם יצטרכו לשבת ביחד עם חברות הספנות ולקבוע סדורים שיאפשרו את ביצוע הדבר הזה. כך שאינני רואה בזה מכשול שאי אפשר להחגבר עליו.

ד. פרי:

אני הייתי מבקש להפנות את תשומת לב הוועדה לשני עקרונות שנקבעו בחוק עצמו ונראה לי שחקנה מס' 3 היא פועל יוצא מהם. סעיף 30 לחוק החקנות קובע: בכלי שיט ישרחו, ככל האפשר, אנשי צוות ישראליים בלבד. סעיף 31 קובע: לא יעסיק בעל כלי שיט קברניט שאינו ישראלי ולא ישרח מי שאינו ישראלי כקברניט בכלי שיט, אלא בהיתר לפי חוק זה.

על מי יוכלו לסמוך אם לא על הגרעין של צוות

ישראלי בחפקידי מפתח. אחרת לא ינתן כל ביטוי לסעיף 30 שמחייב העסקת צוות ישראלי ככל האפשר ולא יהיה משמעותי בלי קברניט ישראלי באניה.

אני רוצה לומר שאנחנו החלטנו בבעיה הזאת

כאשר במציאות ימאים ישראליים אינם רוצים לעבוד באניות שאינן פוקדות את נמלי הארץ. באניות כאלה אחוז הזרים הוא גבוה מאד ויש אניות שהן על סהרה הצוותים הזרים. ההצעה הראשונה של חברות הספנות הייתה שלא לחייב אותן בצוות ישראלי כלשהו באניות שלא פוקדות את ישראל. הסברנו לחברות ושכנענו אותן שכן צריכה להיות מערכת של חקנות שמחייבת צוות מזערי חוץ התחשבות במציאות. הם הגישו לנו הצעה שניה שבה הם כללו צוות, לגבי אניות שאינן פוקדות את נמלי ישראל, בצוות ישראלי. ההצעה של אגף בעלי האניות הייתה: קצין סיפון אחד, קצין מכונות אחד. קצין רדיו לא כלול. גם הם עקרונית השתכנעו שיש מקום לחייב צוות אניות שאינן פוקדות את הארץ בצוות ישראלי מזערי.

הדבר הזה חואם גם אח מה שמקובל במדינות ימיות

לחייב צוות אניות, לפחות בחפקידי מפתח, בצוות שהוא בני הלאום של מדינת הדגל. הסיבה שבפיסקה 1(3) קבענו קצין סיפון אחד ולא בכיר היא שממילא הקברניט חייב להיות ישראלי כך שבסיפון ישנו קצין בכיר. לעומת זאת הצענו קצין מכונות אחד ראשי או ראשון.

מ. ורסמן:

אם איננו רוצים שיהיו חקנות אז נכניס כל מיני שינויים כך שהמשלה לא תקבל אותם.

החקנות האלה הוחלט שתוקפם יהיה לשנתיים, בחום השנתיים ועדת העבודה תחזור לדון בהם לאור הנסיון. למה אנחנו צריכים לשנים מקלות? - כאשר מדברים על אניות מחו"ל מוכרחים לראות גם את הספנות - אני עוד לא ראיתי ימאים בלי אניות. אם לא תהיה ספנות לא יהיו ימאים. אני לא מציע בעניין הזה לקבל את ההצעה של איגוד הימאים אלא אם כן תה"כ יודין יציע לשתף את הימאים והקצינים בניהול החברות. לא יחכן, עם כל הכבוד, שאיגוד מקצועי ינהל את החברות. אני מציע להשאיר את זה כפי שכחוב.

פ. גרופר:

באחת הישיבות שמענו שאנחנו מבקשים ידע הנדסי ותכנוני מחו"ל בו בזמן שנארץ יש חוסר עבודה

למהנדסים וטכנאים. פה העיזו פקידים ממשלה לומר שהם רוצים לישון בשקט בלילה. במפורש, מיליוני דולרים מוציאים ולא מנצלים את כל כח-האדם שיש לנו בארץ ולא רעשו אמות הסיפים. אנחנו באים עכשיו לנושא שלנו - אחת אמרת שהם הסכימו לזה. אנחנו שמענו לפני שבועיים שהם דברו בגד התקנה הזאת.

פ. גרופר:

גם בחוק הקראת לנו שכחוב: ככל האפשר. מדוע?  
 כי בדרך כלל מחוקקים חוקים כדי שיעמדו  
 במבחן המציאות. אם היו באים ואומרים שיש לנו מספיק קצינים ויש מספיק דרוגים  
 אז אולי היינו מאשרים תקנות חמורות יותר. אנחנו רואים שהתקנה הזאת אינה  
 עומדת במבחן המציאות שלנו ואינני יודע מדוע אנחנו צריכים להחמיר.

לכן אני מציע להסיר את הסעיף הזה.

י. יודין:

אני מוכרח להיות עקשן כי אני משוכנע שאני  
 צודק בדברים. אני הייתי רוצה לשמוע את דעתו  
 של מר אשל מי הוא בעל גביח על האניה? - איש הפיקוד העליון, רב החובל. הוא  
 מטפל בכל העניינים יום יום, הוא האיש האחראי על הפעלתה של האניה. למעשה,  
 הסמכות הפורמלית היא בידי הקברניט. האחריות היום-יומית היא בידי קצין רצייל  
 אבל האחראי על האנשים ועל סידור העבודה הוא הקברניט.

יחד על כן אני שמעתי לא פעם שימאים וקצינים  
 זוטרים עזבו אניות ישראליות מכיון שנמצאו חתח פיקוד של קצין זר. והדבר  
 מבחינה פסיכולוגית מוכן בהחלט. אם מוכרח להיות הסעיף הזה בחקנה אז לכל  
 הפחות שיהיה עוד קצין אחד שיהיה משקל ממשי לנוסעים על האניה.

היו"ר ש. ארבל:

אני בעד זה לאמץ את הצעת הממשלה. לא במקרה  
 שהתקנות נדחו כבר שנה אמרנו: מוטב שחביאו  
 את החקנות לאחר שמיציתם את כל הנושא עם כל הגורמים הנוגעים בדבר. אם רוצים  
 הפעלה סדירה של כלי השיט מוכרחים שכל הצדדים יוכלו להפעיל את האניה.

כאשר הופיעו בפנינו חברות הספנות הם נתנו  
 הסכמתם לנוסח ~~המופיע לפנינו~~ ~~אומנם~~ ~~הדבר~~ לגבי הדדווגים והקצינים. אבל כאשר  
 הם הופיעו הם אמרו את ההשגות שלהם. גם אמרו שאינם רוצים להזיק לחברות  
 הספנות ושזה דוקא לטובת החברות עצמן. אם לא יתחילו לדאוג לכח-אדם הם אף  
 פעם לא יעשו את זה.

יש לי בקשה - שנעמיד בסדר היום של הועדה  
 את הנושא כח-אדם ימי בצי הסוחר הישראלי ונקיים דיונים רציניים בנושא הזה.  
 על כן אני מציעה שלא נקבל את ההצעה של חה"כ גרופר. כל חברות הספנות יודעות  
 שהן צריכות להיערך להפעלתו של החוק. אני גם לא מקבלת את הצעתו של חה"כ  
 אמיר.

אני מציעה לאשר את הנוסח המונח לפנינו מאחר  
 ותוקפו יהיה רק לשנתיים. לאחר שנתיים נחזור לדון מחדש בכל הסוגיה הזאת.

מ. ורסמן:

אנחנו קבלנו את סעיף 2 במקורו. אי אפשר  
 להגיד למחוק את סעיף 3 כי סעיף 2 עונה עליו.

זה לא עונה עליו.

מ. דרובלס:

אני בעד לאשר את סעיף 3 בתנאי שהחחולה תהיה  
 בעוד שנה מאז פרסום התקנות. תוך השנה הזאת  
 יהיה זמן להכשיר את כל הדברים.

פ. גרופר:

אני מסיר את ההצעה שלי ומצטרף להצעתו של  
 חה"כ דרובלס.

היו"ר ש. ארבל:

יש הצעה של חה"כ אמיר שאומרת למחוק את סעיף  
 3 מכיון שסעיף 2 עונה עליו, למרות שסעיף 2  
 שונה. ישנה הצעה שניה המשוהפת לחברי הכנסת גרופר ודרובלס שאומרת לאשר את  
 סעיף 3 אך תחולתו תהיה בעוד שנה. ההצעה השלישית היא לאשר את החקנות כפי  
 שהן.

מי בעד ההצעה של חה"כ אמיר? - ההצעה לא  
 מחקבלת. מי להצעה של חברי הכנסת גרופר ודרובלס? - ההצעה לא נחקבלת.

חה"כ יודין מציע להוסיף בסעיף 3(1) קצין  
 סיפון אחד בדרגת חובל ראשוני או שני כפי שזה מופיע בסעיף 2(2)(1).

היו"ר ש. ארבלי:  
אנשי האגף טוענים שזה לא ניתן בשלב זה. אני מציעה שהם יקחו לחשומח ליבם את הדבר הזה ובעוד שנתיים כאשר יובאו החקנות לאישור יקחו בחשבון את הדבר הזה.

מי בעד סעיף 3 כפי שהוא?

הוחלט: לאשר סעיף 3 כפי שהוא. הסתייגות

לחב"כ גרופר.

סעיף 4:

ד. פרי:  
תקנות 2 ו-3 מחייבות ציור תפקידים מסויימים באנשי צוות ישראלי. ישנן אניות בגדלים מסויימים ובהפלגות מסויימות שבהן אותו תפקיד אינו חייב להיות מאוייש. לדוגמה: קצין רדיו באניה שתפוסתה 1,600 טון ברוטו. רב החובל הוא שמפעיל זאת. אם לא חייב להיות קצין רדיו ממילא לא חייב להיות קצין ישראלי.

י. יודין:  
אני רוצה שיהיה ברור שמשמעותן של חקנות להבטיח שבכל החנאים האחריות על הפיקוד, על המכונה, על הקשר של האניה יהיו בידיים ישראליות. נכון שכאניות קטנות יותר, לפרקים, בהפלגות קצרות יותר לא כל תפקיד שמופיע עם תקן מלא של צוות אניות מופיע גם פה. אבל צריך להיות ברור שבחנאים אקוילנטיים מי שממלא אותם התפקידים האחראיים גם אם הוא לא באופן רשמי קצין רדיו, למשל, רק קשר רדיו יהיה בידיים ישראליות. אם את התפקיד של קצין מכונה ראשון או ראשי ימלא קצין שהוא בדרגה נמוכה יותר הוא מוכרח להיות ישראלי. אחרת אין טעם בחקנות.

ד. פרי:  
אני אחיחם לתפקיד של קברניט - קברניט מוגדר בסעיף 1 לחוק הספנות מי שבידו פיקוד על כלי שיט. אין כאן הגדרה שמחייחסת להסמכה מסויימת. אם תקן הבטיחות מחירות שמפקח האניה יהיה קצין ראשון כי אז הוא הקברניט ולפי החוק הקברניט מוכרח להיות ישראלי. קצין מכונה ראשי מוגדר כמי שאחראי על המכונות באניה, אם דרגת הסמכתו לא דרגת הסמכה גבוהה ביותר כי אז גם הוא ישראלי. לגבי קצין רדיו - אם החקנות לא מחייבות שיהיה קצין רדיו כי אז קשר הרדיו הוא הקברניט והוא שוב אזרח ישראלי.

נ. אשל:  
זה פשוט בא למנוע ספק. אם לא צריך להיות קצין רדיו באניה מה טעם לדבר אם הוא ישראלי או לא.

היו"ר ש. ארבלי: הוחלט: לאשר סעיף 4.

סעיף 5:

פ. גרופר:  
אני רוצה להציע שבמקום חודש יהיה 90 יום וזאת כדי להבטיח שלא תיעצר אניה ולוא ליום אחד בגלל זה שקצין לא הגיע או שהמטוס התאחר.

ל. דיציאן: אני מציע 45 יום או 60 יום.

א. אבטבי: אני מציע 60 יום.

ז. אמין:  
ההערה של איגוד הימאים היא במקומה. הם אומרים: לא ניתן פטור עפ"י חקנות אלו אלא אם אושר ע"י האגוד המקצועי המייצג את רוב הקצינים או הימאים לפי העניין כנ"ל אין מועמד ישראלי בדרגה המחאימה המתאים ומזכך לאיש את התפקיד. יש לשחף גם את האיגוד בעניין הזה. כמו-כן למקום אושר יש לכחוב סוכס.

מ. ורטמן:  
אם חהיה הסכמה כללית גם מצד הממשלה במקום 30 יום 45 יום - אני לא אתנגד. אני לא מציע להגדיל את החקופה כי כאן ניכנס בהתנגשות עצומה עם איגוד הקצינים.

היו"ר ש. ארבלי:  
הודיעו לנו נציגי משרד התחבורה שלא היה ערעור על החקופה של 30 יום. זה החקבל על דעת כולם.

פ. גרופר:  
 מצד אחד אתה אומר שאם נשנה זה יעורר התנגשות מצד הקצינים. ואם נשנה אינך חושב שבעלי האניות ימכרו אניות - זה לא יעורר? אחם לא לוקחים בחשבון אח כל הנושא הגדול הזה ומקשים על כל הספנות. לכן אני עומד על הצעתי.

מ. דרובלס:  
 אני מצטרף להצעתם של חברי-הכנסת דיציאן ואבטבי על 60 יום, מסיבות של חקשורת.

י. יודין:  
 אני רוצה להגיד לחברי-הכנסת שמציעים 60 יום שיבינו שהצעתם איננה נחוצה. הסעיף הזה מרשה לבעל האניה במקרה שקרה משהו ולא הגיע לעשות את הסידורים על-מנת שהאניה תפליג משך 30 יום. הזמן הזה נחוץ כדי לאפשר שאותו קצין ישראלי שהיה צריך להגיע ולא הגיע שיכנס לחפקיד. בשביל זה נחוץ זמן סביר כדי שהאניה חגיע מנמל לנמל ו-30 יום זה משך זמן סביר כדי שאניה חגיע מנמל אחד לנמל שני. כך שמי שמציע יותר מ-30 יום הוא מציע דבר שאין בו שום צורך.

היו"ר ש. ארבל:  
 מי להצעה של ח"כ אמיר לכתוב סוכס במקום אחר? ההצעה לא נחקבלה. עכשיו יש הצעה על 60 יום במקום 30 יום של חברי הכנסת: אבטבי, דיציאן, דרובלס וגרופר - מי להצעה הזאת? ההצעה לא נחקבלה. מי בעד ההצעה של 30 יום? - ההצעה נחקבלה.

הוחלט: לאשר אח סעיף 5 כפי שהוא.

סעיף 6:

היו"ר ש. ארבל:  
 קציני הים מציעים במקום שנה חצי שנה וכן ועד שיהיה מועמד ישראלי לחפקיד.

נ. אשל:  
 זה מבחינה מעשית לא מחקבל.

י. יודין:  
 אנכי חושב שפה המקום המתאים לקבוע חובה היוועצות עם אנגבנד הימאים. אני לא הצעתי היוועצות עם איגוד הקצינים בסעיף 5 מכיון שאינני רוצה לגרום סחם קשיים. אבל כאשר מדובר על פטור, הכוונה לא לארוע של חרום אלא למחן היתר לאניה להפליג בלי קצין ישראלי לחקופה פחות או יותר ממושכת - כאן אני בעד הפלגה לחקופה של חצי שנה ולא לשנה כפי שמוצע פה.

עפ"י מה נותן המפקח את הפטור, עפ"י פניית החברה? - מאין יודע המפקח שהוא צריך לחת פטור האם רק עפ"י בקשת החברה? אם כן זה ביטוי חד-צדדי ולפי דעתי המפקח צריך להחייעץ גם עם איגוד הימאים.

נ. אשל:  
 לנו יש את האינפורמציה הטובה ביותר. כאשר איגוד הקצינים צריך מאיחננו כל מיני נחונים הוא פונה אלינו כי יש לנו שירות מחשב. לכן הדעת נוחנת שזה יהיה בידינו. אנחנו לא נרמה ולא ניחן פטור אם יש קצין ישראלי. לפעמים יש מקרים יוצאים מהכלל כמו אדם לא מתאים. גם בהערות של הקצינים הם הקפידו שיהיה "אדם מתאים".

היו"ר ש. ארבל:  
 איך ענין הפטור בא לידיעתם של איגוד הקצינים? אולי רצוי שזה יבוא לידיעתם?

נ. אשל:  
 אני עקרונית לא יכול להתנגד, ממילא עושים זאת לא יכול להיות שיגידו יש קצין ואנחנו מחוץ שרירות נגיד לא וניחן פטור.

י. מינץ:  
 אנחנו חוששים לחת מעמד פרמלי בנושא הזה לאיגוד המקצועי. אנחנו חוששים שזה עשוי להביא לעיכובים באיור והכבוד אם הדבר ייכלל בחקנות.

י. מינץ:  
 דבר נוסף - ישנה תקנה מס' 8 שאומרת: פטור לפי תקנה 6 ניהן לביטול זולת אם שוכנע מפקח שאין לביטול הפטור כדי לגרום נזק לבעל אניה..."

ח. שמעוני:  
 סעיף 6(ד) למעשה נוחן אפשרות לתת את הפטור באופן בלתי מוגבל. כלומר, אפשר לחזור ולתת את הצו על אותה אניה שוב. אינני מבין מה ההבדל בין (ג) ל-(ד)? - לפי דעתי סעיף קטן (ד) צריך להיות מסוייג עם התייעצות עם איגוד הימאים.

י. יודין:  
 בענין החששות של נציגי משרד התחבורה בענין היוועצות - היוועצות עם ארגוני עובדים מעוגנת לאורך כל החקיקה הישראלית ואין בזה שום יוצא דופן. בכל חוקי העבודה מופיע סעיף הקובע חובת היוועצות עם הארגון היציג של אותו ענף. אנן רוצה לומר שהמושג הזה של מילוי חפיד קצין ישראלי הוא כהרבה מקרים יכול להיות ענין שנחון למו"מ והחברה אינה משקפת מצב אובייקטיבי. לעיתים קרובות משקפת מצב של מו"מ מסויים בין החברה ובין האיגוד. ובענין כזה חייבים לשמוע גם דיעה של האיגוד. בתנאים מסויימים יש קצין ובתנאים אחרים אין קצין.

נ. אשל:  
 במקום היוועצות עם האיגוד המקצועי אני מציע לכחוב: הוא רשאי לתת פטור כחאום עם כל הגורמים הנוגעים בדבר.

ל. דיציאן:  
 אני מציע לכחוב: עם הצדדים המעוניינים.

פ. גרופר:  
 אני הכנתי שהיו השגות כבדות גם לצד זה וגם לצד זה וישבו חודשים רבים עד שהגיעו לאיזון שהיא פשרה שפחות או יותר מוסכמת על שני הצדדים. ועד עכשיו, בניגוד לדעתי שרציתי לשנות סעיף מסויים, ובויכוח הוסבר שלא רוצים לעורר לא צד זה ולא צד זה, מדוע אנחנו צריכים עכשיו בשלושת הסעיפים האחרונים לעורר עניינים? - יש לנו מפקח על הספנות שהוא הכי אובייקטיבי ולכן נותנים לו את הסמכות. הרי בו לא יכול להיות חשד שהוא יהיה נוטה לצד שהוא? - לכן אני חומך במה שכחוב פה שהסמכות והאחריות היא בידי המפקח.

היו"ר ש. ארבל:  
 אילו היית מקבל מחחילת הישיבה את מה שאמרתי ולמרות מה שאמרתי הצעת את הצעותיך. ההצעה הזאת עם הצדדים המעוניינים היא מאוזנת ובאה לשני הצדדים. ההכרעה נשארת בידי המפקח אבל הוא עושה את זה בידיעת כל הצדדים.

אני מציעה לקבל את ההצעה כחאום עם הצדדים הנוגעים בדבר.

י. יודין:  
 לגבי הסעיף כולו, גם לגבי הפטור ולא רק לגבי הארכת הפטור.

היו"ר ש. ארבל:  
 הכוונה היא לשני הדברים האלה.

נ. אשל:  
 יש להבחין בין דירוגים ובין קצינים. יכול להיות דבר שעלול להכניס אותנו מבחינה מעשית שלא נוכל למלא תפקידנו כי הקצינים הם עובדים קבועים בחברות.

ד. פרי:  
 אני רוצה לומר מדוע לא הכנסנו כאן חובת התייעצות. שיתוף הפעולה של איגוד הימאים וחברות הספנות במדיניות הכללית של מתן פטורים זה דבר כמעט מובן מאליה. קורה מצב שצריך לתת את הפטור בשעה 11 בלילה כי ממש ברגע האחרון חל שינוי בציונות. אם תהיה חובת התייעצות של המפקח עם כל הגורמים הנוגעים בדבר יש חשש שהתוצאה תהיה עיכוב אניות. לכן יש להבטיח בין התייעצות כללית בנושא של הפעלת סמכות המפקח לגבי מתן פטורים לבין הפעלת הפטורים במקרים מסויימים.

היו"ר ש. ארבלי:  
 לגבי מתן הפטור נגיד לא יותר מחצי שנה ולא נחייב התייעצות. לגבי הארכה של הפטור נגיד לאחר התייעצות עם הגורמים בדבר.

ד. פרי:  
 לגבי תקופה של חצי שנה - ההסבר הוא שהחווה להעסקת זרים נעשה לתקופה של שנה. אם חברות הספנות תצטרכנה להגביל את החווה הן עלולות להיתקל בקשיים.

היו"ר ש. ארבלי:  
 או זה או זה - אי אפשר בלי התייעצות.

פ. גרופר:  
 מרוב שחוששים שמא ייפגע מישהו אנחנו נפגע בדבר העיקרי והבסיסי. זה הולך לכל אורך הקו במדינה הזאת. בגלל הדברים האלה המדינה מפסידה מאות מיליונים של לירות שמא יפגעו בקצין אחד - האם לא סומכים על המפקח של מדינת ישראל?

היו"ר ש. ארבלי:  
 אני דוגמת את ההאשמות שלך. יוצא כאילו יש חשש פנימי אחד לספנות. הדאגה היא של כולם כל אחד מנקודת הראות שלו. כאשר הכל יהיה בסדר זה יהיה גם לקובת חברות הספנות. הדאגה שלך היא רק לצד אחד אנחנו דואגים לשני הצדדים.

לתת פטור לשנה ולאחר מכן אפשר להאריך אותו זה אומר למשך 3-4 שנים וגם בלי סוף. לכן מציעים שהפטור יהיה לחצי שנה ופוטרים אותו מחובת התייעצות ורק לגבי הארכה תהיה התייעצות. אם משאירים זאת לשנה אז יש צורך בהתייעצות בשניהם.

י. מינץ:  
 לפי חוק הימאים ישנה ועדה מייצעת שבסמכותה לדון ובה מיוצגים גם איגוד הימאים וגם גורמי ענף הספנות. לפי סעיף 28 היא יכולה לדון בכל עניין שהועבר אליה ע"י שר התחבורה. אנחנו היינו ממליצים שמנהל אגף הספנות והנמלים שהוא יו"ר הוועדה יתן התחייבות בפני הוועדה שהוא יביא בפני הוועדה המייצעת לדיון והתייעצות את הנושא של מדיניות במתן פטורים.

היו"ר ש. ארבלי:  
 מדוע יש לסבך את העניין וללכת למועצה מייצגת?

א. אבטבי:  
 אם הכוונה להתייעצות, זה עלול לגרום לעיכובים.

היו"ר ש. ארבלי:  
 ההתייעצות איננה מחייבת.

ח. שמעוני:  
 אני מציע שסעיף משנה (ג) יישאר במידה והוא יהיה פחות. לגבי סעיף משנה (ד) הוא צריך להיות מותנה בהתייעצות עם הצדדים.

ל. דיציאן:  
 אני מציע שהפטור יהיה לא יותר משנה ולעומת זאת כל הארכה טעונה התייעצות עם כל הצדדים הנוגעים בעניין.

היו"ר ש. ארבל:

ישנה הצעה של חה"כ יודין שהפטור יינתן לחצי שנה ובמקרה של הארכה תהיה התייעצות עם הנוגעים בדבר. ההצעה של חה"כ דיציאן שהפטור לא יותר משנהואולם אם הוא רוצה להאריך שזה יהיה בהתייעצות עם הצדדים הנוגעים בדבר.

ההתייעצות בשני המקרים היא לסעיף (ד).

רק על החצי שנה היה ויכוח.

אני בעד הפטור בסעיף קטן (ג) אולם לא יותר משנה. מי בעד חצי שנה, מי בעד שנה?

הוחלט: בעד שנה.

לגבי סעיף קטן (ד) מי בעד ההצעה של חה"כ גרופר להשאיר אותו כפי שהוא? - ההצעה לא התקבלה. מי בעד להוסיף את המלים: התייעצות עם הנוגעים בדבר?

הוחלט: להוסיף את המלים: בהתייעצות

עם הצדדים הנוגעים בדבר.

סעיף 7:

אני מציע שיהיה כתוב נתן המפקח פטור או סרב לתת פטור יהיה רשאי צד אחד

י. יודין:

מהצדדים לערער.

אם הכנסנו את הצדדים הנוגעים בדבר אז צריך לתת זכות ערעור לשניהם.

היו"ר ש. ארבל:

אני רואה את המפקח והמנהל צד אחד. הערר צריך להיות בפני גורם אחר שהוא

מ. דרובלס:

אובייקטיבי ואינו צד בעניין.

שנית - אני מציע שהערר יהיה תוך 30 יום במקום 15 יום מתוך הנחה שיכול להיות שיהיו מקרים שתוך 15 יום האדם לא יוכל להגיש ערעור אם מסיבות בריאות או צבא ועוד.

ד. פרי:

את סעיף הערר ערכנו ונסחנו בדומה לסעיף הערר שמופיע בחוק על החלטת המפקח לסרב לתת היתר להעסקת קברניט ישראלי. הכנסת קבעה שזכות הערר נתונה רק למי שביקש את ההיתר - זה כתוב בסעיף 33 לחוק. לא נראה לנו שבאותה מטרייה יש לתת בחקיקת משנה זכות גדולה מזה שניתנה ע"י זכנסת.

סיבה שניה - אם ניתן פטור ויש זכות ערר לאיגוד הימאים, בסופו של דבר יכול להיות תהליך של ביטול הפטור שניתן. מה קורה? - ניתן פטור, חברת הספנות שוכרת ימאי ואם הפטור יהיה כפוף לערר בסופו של דבר יהיה חוסר ודאות בכפיפותו של הפטור. חברת הספנות לא תדע כיצד להשתמש בו כי יש זכות ערר לאיגוד הימאים.

ח. שמעוני: מתי איגוד הימאים יערר? - כאשר יש מועמד.

היו"ר ש. ארבל: יש הבדל בין קברניט לבין הסעיף הזה. לא כתבנו שם שההיתר ינתן לאחר התייעצות עם הצדדים הנוגעים בדבר - זו סוגיה אחרת.

לפי דעתי פה יש להוסיף שהערעור הוא לשני הצדדים. כמו-כן לא הייתי מציעה

היו"ר ש. ארבלי:

להאריך את התקופה - זה לא בריא.

נ. אשל:

נניח לדוגמה שהאניה נמצאת ביפן והיא צריכה להפליג ומבקשים פטור כי אין להם זה ערעור? המפקח נתן להם את הפטור - אני רוצה לדעת מבחינה מעשית אם בא על זה ערעור?

י. יודין:

לחברה יש תכנית עבודה והיא יודעת מראש שבאניה מסוימת היא תישאר בלי קצין ישראלי. היא פונה למפקח ומבקשת פטור. החלטנו שהמפקח נותן זאת עד לחקופה של שנה. לאחר מכן אם צריך להאריך - זה דבר שרואים מראש כך שאין כאן הכבדה בייעוץ.

היו"ר ש. ארבלי:

בסעיף (ג) לא אמרנו לאחר התייעצות עם הנוגעים בדבר. אותו הדבר לגבי הערעור זכות הערעור ניתנת רק לאלה שביקשו את הפטור.

נוסף סעיף נוסף לגבי הארכת תוקף של הפטור: סרב המפקח להאריך הפטור אז יבוא ענין של הערעור.

י. יודין: ואם הוא אישר?

היו"ר ש. ארבלי:

נכתוב: סרב או אישר הארכת הפטור רשאי אחד מהצדדים לערער.

מ. דרובלס:

המפקח כפוף למנהל ולא יתכן שמי שצריך לערער מערער בפני אותה אינסטנציה. אני מציע להוסיף גוף אחר שאין לו ענין בזה. יכול להיות גוף של משרד התחבורה או יכול להיות בית משפט. אני מציע שמשרד התחבורה יתן לנו נוסח בפני מי לערער.

נ. אשל:

כל ימאי יכול לערער בפני המפקח. לשר התחבורה לא יהיה זמן לזה.

היו"ר ש. ארבלי:

אני מצביעה על שני דברים: ההצעה של חה"כ במקום המנהל הוא מציע שיהיה גוף אחר - מי בעד ההצעה? - ההצעה לא נתקבלה. כמו-כן הוא מציע 30 יום במקום 15 יום - מי בעד ההצעה? - ההצעה לא התקבלה.

הוחלט: להשאיר את 15 יום כפי שזה מופיע בנוסח. להוסיף סעיף נוסף שאומר: סרב או אישר המפקח הארכת הפטור רשאי מבקש הפטור לערוך...".

מ. דרובלס:

אני מבקש לנסח את הסעיף באופן מלא כדי שנשמע בדיוק מה אנחנו מאשרים.

היו"ר ש. ארבלי:

להלן הנוסח שהכין לנו מר פרי: (ב)7-האריך מפקח פטור או נתן פטור אחר במקומו כאמור בחקנה 6(ד) רשאי צד הנוגע בדבר הרואה עצמו נפגע ע"י החלטת המפקח, לערוך עליה בפני המנהל תוך 15 יום מיום שהגיע החלטת המפקח לידיו.

סעיף 8:

אני סבורה שסעיף 8(ב) מיותר כי שם כתבנו התייעצות עם הצדדים.

ד. פרי:  
 תקנה 8 מתייחסת לעקרון המשפטי הידוע שמי שנתן פטור רשאי לבטל אותו. אם סעיף 8 לא היה קיים אז לפי העקרון הכללי המפקח היה רשאי בכל עת לבטל את הפטור. בא-סעיף 8 וקובע סייגים שאין בביטול הפטור כדי לגרום נזק לבעל האניה. ביטול הפטור לפני חום התקופה נעשה רק במקרים מיוחדים. הכוונה היא בעיקר לאותם מקרים שיש אינפורמציה כוזבת או שידוע למפקח שיש 2 קצינים ישראליים וחבבת הספנות אמרה שהיא ברה ולא מצאה. אז יש סמכות למפקח, למרות שנתן את הפטור, לבטל אותו בסייגים.

י. יודין:  
 כוונת ביטול הפטור יכולה להיות לשתי אפשרויות: (1) אינפורמציה כוזבת ועל סמך האינפורמציה הזאת ניתן הפטור; (2) מצב שמהווה השתנה באופן רציני ובאופן אובייקטיבי. הייתי מיעץ למשרד התחבורה לנסח את הסעיף באופן חיובי (א) שיש זכות לבטל אם שוכנע המפקח שיש לבטל את הפטור והוא צריך לעשות את זה רק לאחר שהתחשב בכך שהדבר לא יגרום נזק. (ב) כאשר ניתן הפטור המפקח חייב לבחון את כל הצדדים של הבעיה. הניסוח פה הוא מאד מסורבל.

ד. פרי:  
 סעיף 8 מתייחס למקרה של פטור שפקע תקפו. הכוונה היא כאן שאם נשכרו ימאים זרים למרות שהמציאות השתנתה, כל עוד הפטור הוא בתוקף אסור לבטל אותו אלא במקרים מיוחדים.

היו"ר ש. ארבלי:  
 8 (א) פטור לפי תקנה 6 ניתן לביטול.  
 8 (ב) אני חושבת שהוא מיותר.  
 8 (ג) לא יבטל מפקח פטור אלא לאחר שנתן לצדדים המעוניינים להשמיע דיעותיהם.

מ. דרובלס:  
 אני חושב שהנוסח כאן הוא די ברור וגם טוב.

היו"ר ש. ארבלי:  
 אם נתנו אפשרות של החייצות עם הצדדים ונתנו אפשרות של ערעור אז לא יתכן שכאשר באים לדבר על בעגל שלא נלך באותה פרוצדורה מבלי שישמע את טענות של הצדדים.

פ. גרופר:  
 אם התקנה הזאת תישאר - במי זה פוגע?

היו"ר ש. ארבלי:  
 יש פה התחשבות חד-צדדית לבעל כלי השיט.

פ. גרופר:  
 פה מדובר שבעל האניה קיבל פטור ושכר צונת. שמענו פה מנציגי הממשלה שחווה עם איש צוות נעשה לשנה. עכשיו כעבור שנה חודשים. מתא המפקח ויחן הוראה לבטל את הפטור - מה יעשה בעל האניה? - לא יתכן שבתקופת הפטור לבוא ולפגוע בבעל האניה. להיפך, פה המפקח רוצה להגביל את עצמו שלא יוכל לפגוע בבעל האניה.

נ. אשל:  
 זה כדי שלא יבטל את הפטור כלאחר יד.

י. יודין:  
 אני אומר שאם אותו המפקח או המנהל בוחן מחדש את הנסיבות שבהם ניתן הפטור צריך שישמע את כל הגורמים.

נ. אשל:  
 הרי את ביטול הפטור יכול לביטל ימאי לכן לא יתכן בלי החייצות עם החברה.

י. יודין:  
 הכוונה שהמפקח לגבי כל החלטה הוא ישמע את 2 הצדדים.

פ. גרופר:

אני לא מבין - יש פטור, בא ימאי ומערער על אותו פטור שהמפקח נתן. כלומר, שהצד הזה הוא כבר שמע. זה נותן את האפשרות שהצד השני גם צריך להיות בתמונה.

י. יודין:

המפקח יכול לתת הוראה לביטול הפטור גם לפי אינפורמציה שהוא קיבל, ולא דוקא מצד מעוניין. אנחנו רוצים לקבוע שיחייץ עם כל הגורמים הנוגעים בדבר.

ד. פרי:

נדמה לי שאנחנו קצת אולי מתעלמים ממציאות מסויימת שבענף הספנות יש מתיחות גדולות ומערכת היחסים בין איגודי הימאים בינם לבין עצמם ובין חברות הספנות. לאחרונה היו מספר מקרים שבהם נמנעו הפלגות של אניות על רקע של סכסוכים בין רב-חובל לדירוגים. השיתוף של איגוד הימאים בנושא של מדיניות פטורים הגא דבר מזכך מאליו. אין להעלות על הדעת שלא ישמעו את טענותיהם. לי יש חשש שמכל מקרה הם ייעשו קייז. בהתחשב במציאות אני פשוט מלא היסוסים שהדבר הזה ייצור סכסוך אחר סכסוך.

היו"ר ש. ארבל:

למה יעלה על דעתו של המפקח לבטל פטור? מכיון שיש שיקולים אחרים.

ד. פרו:

קיים עקרון שכל פטור ניתן לביטול. באה תקנה 8 כדי להגביל אותו. איננו מעוניינים שפטור יבוטל ע"י המפקח באופן שיש בו כדי גרימת נזק לבעל האניה, אלא במקרים מיוחדים: כגון שחברת הספנות הציגה עובדות לא נכונות.

נ. אשל:

לא נוכל להתעלם ממציאות מסויימת. היו אלה הימאים עצמם שבאו לשר התחבורה וביקשו להוריד מהם שורה של החלטות שהגו. גושא לסכסוכים בתוך האיגוד והובילו בסופו של דבר לפילוג של הימאים.

עכשיו מי שבא ומציג את זה כאילו הממשלה רצתה לקחת לעצמה לנגוס מזכויות העובדים - זה לא עומד במציאות. אם לגבי כל ערעור ניתן לעשות מזה נושא לדיונים אנחנו נמצא את עצמנו חיש קל עומדים בפני מצב שכל הזמן תעמודנה אניות בנמלים. נציגי הימאים לוחצים עלינו להקים מהר את ועדת המשמעת שיהיה מי שיחליט ולא יצטרכו להתגושש. אותו הדבר פה - יש צורך בגמישות.

היו"ר ש. ארבל:

הוחלט: להשאיר את הנוסח כפי שהוא.

סעיף 9:

ד. פרי:

כאן ישנה השמטה בהיסח הדעת. בסעיף 9(ב) צריך לקבוע במפורש את העונש. את-שיעור הקנס והמאסר שנקבע. דינו מאסר 6 חודשים או קנס 5,000 ל"י.

פ. גרופר:

לפי מה נקבע הקנס הזה?

ד. פרי:

השיעור המכסימלי שנקבע בחוק הוא 6 חודשים ו-5,000 ל"י קנס.

י. יודין:

מה המשקל של 5,000 ל"י לעומת הכסף שמשלמים עבור אניה שעומדת בנמל.

נ. אשל:

תקופה של 6 חודשים מאסר - זה הרבה. בחוקים אין תוספת יוקר.

היו"ר ש. ארבל:

את הסכום צריך לעדכן מחדש ויש צורך חיקון בחוק.

הוחלט: בסוף סעיף 9(ב) לכתוב אי קיום הוראת תקנה משנה (א) מהווה עבירה שדינה מאסר 6 חודשים או 5,000 ליי קנס.

סעיף 10:

מ. דרובלס:

האם כל סמל חייב לדעת את כל התקנות והחוקים ולפי דעתו האניה לא מילאה אחרי ההוראות? - אני הייתי מציע החל מדרגת קצין מתוך הנחה שקצין יודע גם את החלק המשפטי. סמל עלול לפי שיפוטו לקבוע כל מיני דברים.

י. יודין:

אין שום הגיון לא לקבוע הגבלה לגבי הפרת החוק בנמל לא ישראלי, הרי משרד הפנים נמצאים בארץ ואם האניה שנמצאת בהונג-קונג הפרה את התקנות אגף הספנות יכול להגדיר לחברה לאסור את הפלגת האניה.

נ. אשל:

אני חושב שזה נכון - הוא הדין לגבי תקנות בטיחות. יש לפעמים שלנו אין כל מושג אבל למשטרה יש ידיעות לכן זה בישראל. כנראה שצריך להפריד את זה מטעמים שבפקוח אגף הספנות אז זה לגבי כל נמל.

היו"ר ש. ארבל:

אפשר להשאיר את הסעיף כפי שהוא ובסעיף 9 להוסיף סעיף 10(ג) שאומר: המנהל או המפקח רשאים לעכב הפלגת אניה מנמל עד אשר יתמלאו הוראות אנשי הצוות.

ד. פרי:

אנחנו קבענו כעבירה את ההעסקה ולא את ההשטה של כלי השיט. נכון שאפשר להוסיף ולקבוע שכלי שיט לא יפליג אם לא נתמלאו הוראות התקנות. אלא מה שקיימת בעיה אחת שהפלגה בלתי חוקית יש לכך השלכות מעבר לעבירה עצמה למשל על חוקף פוליסת הביטוח. אינני חושב שצריך להרחיק לכת. לגבי ישראל יש לנו סמכות אפקטיבית למנוע את ההפלגה. אינני יודע אם אנחנו חייבים לקבוע שהפלגה של כלי שיט בנמל בחו"ל היא בלתי חוקית.

י. יודין:

כאן כתוב רשאי ובאופן תיאורטי אני יכול להסיק שיש מקרה מסוים שהמפקח או המנהל רוצים לתבוע את החברה לדין מבלי לעכב הפלגה. אמל יש הגיון שבתנאים מסויימים המפקח לא צותן להפליג כי הוא מגיע ליד מסקנה שהפלגת האניה זה מסכן את האניה. אבל אם הוא רשאי אז הוא רשאי גם בנמל חיפה וגם בהונג-קונג. לפעמים מניעת הפלגה מהונג-קונג היא יותר חיונית. לכן אני מציע למחוק את המלה בישראל.

נ. אשל:

המלה רשאי עושה את דבר המפקח גמיש לכן אני חושב שזה סביר.

מ. דרובלס:

אני מציע לכתוב מקצין ומעלה.

היו"ר ש. ארבל:

אני מציעה לכתוב משטרה.

ד. פרי:

כתבנו: לעכב. בסופו של דבר לעכב זה פיזית. אם מדובר בנמל בחו"ל צריך לתת הוראה לבעל האניה שהפרתה מהווה עבירה.

היו"ר ש. ארבל:

הוחלט: לקבל את ניסוחו של מר פרי שאומר: 9(ב) המנהל רשאי להורות לבעל האניה מנמל עד שיחמלאו לגבי אנשי הצוות שבה הוראות תקנות אלה.

היו"ר ש. ארבלי:

סעיף 11:

י. יודין:  
אני מציע לא לכתוב את המלים: עד למום  
התקופה, כי נניח שיש חוזה עם הימאי  
בניגוד להוראות השונות. אני חושב שצריך לקבוע תקופת מינימום.

היו"ר ש. ארבלי:

צריך להוסיף פה לפי תקנה 6(ג).

נ. אשל:

אנחנו הרוצים למנוע שימוש לרעה. נניח  
שהחוזים הסטנדרטיים הם לשנה אבל במידה  
ויהיה אחד יוצא מהכלל אז המפקח ישקול את הדבר. לא נראה לי שצריך  
ללכת עוד יותר משנה.

מ. דרובלס:

לא הצבענו על סעיף 11 ואני מציע  
לקבל את הסעיף כפי שהנציג.

היו"ר ש. ארבלי:

ישנן שתי הצעות: האחת - להשאיר את  
סעיף 11 כפי שהוא. ההצעה השנייה -  
לכתוב: עד לתקופה של שנה. מי בעד ההצעה של חה"כ דרובלס להשאיר את  
הסעיף כפי שהוא? - ההצעה לא התקבלה.

מי בעד ההצעה השנייה? -

הוחלט: להוסיף לפי תקנה 6(ג). ועד  
לתקופה של שנה.

סעיף 12:

יש להוסיף שחוקפם של התקנות עד  
1.4.1977

הישיבה ננעלה בשעה 12.00