

נוסח לא מתוקן

הכנסת הארבע-עשרה
מושב שלישי

פרוטוקול מס' 330

מישיבת ועדת הכלכלה

יום שלישי, כ"ו באב התשנ"ח (18 באוגוסט 1998), שעה 11:18

נכחו:

חברי הוועדה: א' רובינשטיין - היו"ר

הילה אייל	מוזמנים:
ד"ר נדב זוננברג	- משרד האוצר
מלי סיטון	- רשם אוניות, משרד התחבורה
שי סולברג	- סגנית היועצת המשפטי, משרד התחבורה
ירון אוהד	- עוזר שר התחבורה
עמי ספרן	- חשב "אל-ים", נציג חברות הספנות
	- עו"ד, יועץ משפטי, "צים"
מיכל דויטש	- מתמחה, הלשכה המשפטית, הכנסת

מנהלת הוועדה: ל' ורון
יועצת משפטית: א' בנדלר
קצרנית: ח' צנעני

סדר-היום: הצעת חוק הספנות (כלי שיט) (תיקון), התשנ"ח-1998.

הצעת חוק הספנות (כלי שיט) (תיקון), התשנ"ח-1998

היו"ר א' רובינשטיין:

אני פותח את ישיבת הוועדה. הנושא הוא: הצעת חוק הספנות (כלי שיט) (תיקון), התשנ"ח-1998.

מ' סיטון:

אני עורכת-הדין מלי סיטון, סגנית בכירה ליועץ המשפטי של משרד התחבורה. למעשה, מטרתה העיקרית של הצעת חוק הספנות (כלי שיט) (תיקון) היא ביטול פקודת האוניות. פקודת האוניות היא חיקוק מ-1948, שלמעשה קובע שאוניה שרשומה במדינת ישראל לא תיעשה לגביה כל פעולה מהפעולות שמנויות בפקודה אלא בהיתר מאת שר התחבורה. בכלל הפעולות האלה, שנדרשות לקבל היתר משר התחבורה, מנויה מכירה או העברה לבעלים אחרים - כל מכירה - יצירת מישכון או שיעבוד, העברה מדגל ישראל לדגל אחר או ביטול רשומה של האוניה במירשם כלי השיט הישראלי. עם השנים התברר, ובמיוחד לאור חוקי היסוד החדשים, שנוסחה הנוכחי של הפקודה לא יעמוד במבחן למשל בסיטואציה בה תבוא חברת ספנות לשר התחבורה ותבהיר לו שעל פעילות מאד מסויימת של כלי שיט שנוסע בקו מסויים היא מפסידה כסף והפעילות איננה כלכלית או שלחילופין אין הצדקה, למשל, להמשיך לקיים את הקו הזה, והיא מבקשת למכור את כלי השיט. שר התחבורה לא יוכל לומר לאותה חברה שהוא מסרב לתת לה היתר למכור או למחוק את כלי השיט הישראלי.

היו"ר א' רובינשטיין:

אבל, מה מטרת ההודעה לשר התחבורה על-פי ההצעה שלכם?

מ' סיטון:

למעשה, מטרת ההודעה לשר התחבורה היא למנוע מצב בו ירידה מסך מסויים של מספר כלי שיט שרשומים במירשם הישראלי תביא למצב שאי אפשר להתקיים בו בשעות חירום.

היו"ר א' רובינשטיין:

אם כך, מה הוא יעשה עם ההודעה הזו?

מ' סיטון:

שר התחבורה, כשתימסר הודעה כזאת ומצבת כלי השיט תהיה מה שנקרא על גבול צי הברזל שלנו, להבנתנו, הוא יוכל להביא לממשלה הצעה לממן את רכישת אותו כלי שיט ע"י הממשלה, אם יהיה צורך, ע"י מל"ח לתפעל אותו, או לחילופין לנסות ולבצע איזושהי עיסקה שתביא להשאת כלי השיט במירשם הישראלי ולגיוסו בשעת חירום.

היו"ר א' רובינשטיין:

הנקודה ברורה. הצעת החוק פשוטה.

מ' סיטון:

בעקבות הערת היועצת המשפטית של הוועדה, ברצוני רק להוסיף שלא רק הסעיף הזה ייכלל בהצעת החוק אלא יהיה ביטול של סעיף 119 לחוק הספנות (כלי שיט), שקובע שהוראות חוק הספנות (כלי שיט) אינן באות לגרוע מהוראות פקודת האוניות, ומאחר ופקודת האוניות התבטלה אז גם סעיף 119 מתבטל.

היו"ר א' רובינשטיין:

פקודת האוניות לא תואמת היום את חוק יסוד: חופש העיסוק, וזה ברור. היא גם נעשתה בתקופת מצור וחירום.

מ' סיטון:
נכון.

א' בנדלר:

אם אפשר, אני מבקשת התיחסות גם לשאלה מהי "מכירת כלי שיט" לענין הזה. יתכן שעל כלי שיט רשומים מספר בעלים שחלקם יכולים להיות ישראלים וחלקם - לא. לצורך הענין, כולם יהיו ישראלים, כלומר הבעלות לגביהם כרגע, ורוצים להעביר חלק מהבעלות למי שאינם ישראלים.

מ' סיטון:

הרעיון המרכזי הוא, שלפי חוק הספנות (כלי שיט) כלי שיט שיותר ממחצית בבעלותו מצויה בידי אזרחי ישראל או תאגיד ישראלי הופך להיות חייב ברישום. כלומר, אם כלי שיט שמדובר בו מדובר בעיסקה שעומדת להעביר את השליטה בכלי השיט לגורם שאינו ישראלי והפועל היוצא מכך יהיה מחיקתו מהמירשם הישראלי, כי אז צריך יהיה למסור.

היו"ר א' רובינשטיין:
האם יש הגדרה בחוק הספנות?

מ' סיטון:
כן.

היו"ר א' רובינשטיין:
האם יש מישהו שמתנגד לזה?

מ' סיטון:
לא. חברות הספנות מאד מצפות לביטולו.

היו"ר א' רובינשטיין:

אני לא מעוניין לשמוע סתם. האם יש מישהו שמתנגד? אם כן, אני חושב שזו הצעת חוק יפה מאד. אנחנו נקבל אותה ונכין אותה לקריאה שניה ולקריאה שלישית.

מ' סיטון:
תודה רבה.

א' בנדלר:

האם אפשר להפנות אותי לסעיף, כדי לוודא שאכן הנושא הזה סגור - מכירת בעלות פירושה מכירה שתביא ליותר מ-50% בעלות למי שאיננו ישראלי.

מ' סיטון:

זה לא מנוסח כך, כמו שאת אומרת. למעשה, הסעיף המרכזי הוא סעיף 2, שקובע שכלי שיט שיותר ממחציתו הוא בבעלותם של המדינה או של אזרחי ישראל או תאגיד ישראלי כשיר לרישום. לאחר שהוא כשיר לרישום, הוא חייב ברישום.

היו"ר א' רובינשטיין:
זה ברור. טוב.

א' בנדלר:
בכל זאת, אני מציע שנקרא זאת.

היו"ר א' רובינשטיין:

את צודקת. נראה אם יש הערות. בסעיף 26א, בסעיף 1 בהצעת חוק הספנות (כלי שיט) (תיקון), התשנ"ח-1998), כתוב: "לא יתקשר אדם בעסקה למכירת כלי שיט ישראלי למי שאינו אזרח ישראלי או לתאגיד שאינו תאגיד ישראלי...". - התאגיד הישראלי גם מוגדר פה, נכון?

מ' סיטון:
כן.

א' בנדלר:

שוב, אני חוזרת לשאלתי. הרי המכירה עצמה איננה מוגדרת. את נתלית, ובצדק, בסעיף 2 לחוק העיקרי, שהוא חוק הספנות (כלי שיט), האומר שכלי שיט שיותר ממחציתו היא בבעלותם של המדינה או של אזרח ישראלי או של תאגיד ישראלי כשיר לרישום. האם לא כדאי לתלות את נוסח הסעיף כאן "לא יתקשר אדם בעסקה למכירת כלי שיט למי שאינו אזרח ישראלי או לתאגיד שאינו תאגיד ישראלי, שכתוצאה מכך יהפוך כלי השיט לכלי שיט שאינו כשיר לרישום"?

מ' סיטון:
אין צורך.

א' בנדלר:

אבל, בצורה כזו אינני יודעת מהי "מכירה", עם כל הכבוד. אני עדיין חוזרת על מקרה בו יש שלושה בעלים.

היו"ר א' רובינשטיין:
גברת סיטון, הסבירי זאת שוב.

מ' סיטון:

אינני חושבת, שבחוק הספנות אני צריכה להגדיר מה זו "מכירה". החוק מבוסס על שני אלמנטים שחייבים להתקיים בכלי שיט על מנת שהוא יהיה כלי שיט ישראלי, וכתוצאה מכך הוא חייב ברישום. האלמנט הראשון הוא הכשירות שלנו לרישום. הכשירות שלו לרישום נבנית מהבעלות והשליטה בו.

היו"ר א' רובינשטיין:
מהגדרה בחוק.

מ' סיטון:

מאותו רגע שהבעלות והשליטה באותו כלי שיט היא יותר ממחציתו בידי אזרח ישראלי או תאגיד ישראלי, הוא הופך להיות כשיר לרישום.

היו"ר א' רובינשטיין:
אני שאלתי אם ישראלי מוגדר.

מ' סיטון:
כן.

היו"ר א' רובינשטיין:
בסדר.

א' בנדלר:
ואז, מה?

מ' סיטון:

ואז, מאותו רגע שמתקיים בו אלמנט הישראליות כביכול שבסעיף 2, הוא הופך להיות חייב ברישום. בקשה למכירת אותו כלי שיט שלא התקיימו בו האלמנטים של סעיף 2 מאליו הוא מאבד מכשירותו לרישום וגם מהחובה שלו להירשם. לכן, זו מחיקה מהמירשם הישראלי.

היו"ר א' רובינשטיין:

טוב. אני ממשיך לקרוא את סעיף 26א, שבסעיף 1 בהצעת החוק: "... לתאגיד שאינו תאגיד ישראלי" - המוגדר בחוק - "אלא אם כן הודיע, 14 ימים מראש, על כוונתו כאמור לרשם כלי השיט".

א' בנדלר:
"הרשם" מוגדר.

היו"ר א' רובינשטיין:

"הרשם" מוגדר. עוד נאמר: "לענין סעיף זה, 'כלי שיט' - כלי שיט אשר תופסתו עולה על 100 טון או שאורכו המירבי עולה על 24 מטר".

מ' סיטון:
בעצם, הכוונה היא לכלול את האוניות, ולא רק ספינות.

היו"ר א' רובינשטיין:

אוניות, ולא את הספינות הקטנות.

בסדר. סנקציה פלילית יש לבטח בחוק.

מ' סיטון:
כן.

א' בנדלר:

בנוסף לזה, אני מבינה שהוועדה אישרה את הבקשה לבטל גם את סעיף 119 לחוק.

היו"ר א' רובינשטיין:
בתוספת לסעיף 2. אני רוצה לקרוא זאת כעת.

א' בנדלר:
לא, זהו סעיף נוסף.

היו"ר א' רובינשטיין:
אם זהו סעיף נוסף, קיראי אותו.

א' בנדלר:
סעיף 119 לחוק העיקרי בטל.

היו"ר א' רובינשטיין:

בסעיף 2, בהצעת חוק הספנות, כתוב: "פקודת האניות (הגבלת העברתן ומשכונן, התש"ט-1948" - פקודה של מועצת המדינה הזמנית - "בטלה".

אני משבח מאד את משרד התחבורה על הצעת החוק הזו.

מ' סיטון:
תודה רבה.

היו"ר א' רובינשטיין:

אני נועל את ישיבת הוועדה.

תודה לכם.

הישיבה ננעלה בשעה 11:27.