



10/10 2012
יום רביעי 02 מואי 2012
ד"ר אביגד דנע"ב

לכבוד:

מנכ"ל חברת נמל חיפה בע"מ.

באמצעות פקס: 04-867-8687

הנדון: מענה למכתבך מתאריך 25 יולי 2012, שנושאו "הוראות למניעה וצימצום של זיהום האויר ממערך הפריקה והטעינה של חומר בצובר של חברת נמל חיפה לפי סעיף 41 לחוק אויר נקי התשס"ח 2008.

1. קיבלתי בתודה את פנייתך שהגיע למשרדינו ביום ה- 30.07.12.

השתלשלות ניסוח ההוראות

2. כידוע לך, חברת נמל חיפה שבניהולך, פורקת מזה שנים מטעני צובר מינראלים ואורגניים. בשנים האחרונות הגיעו מטעני הצובר לכמות מצטברת של כמליון טון/שנה.
3. פריקה זו מתבצעת עד היום ללא אמצעים למניעת היווצרות זיהום אויר, למעט נהלים שגם הם החלו להיות מיושמים רקבתקופה האחרונה.
4. במשך השנים הוזמנו נציגי חנ"ח פעמים רבות למשרדינו בנושא, ואף נערך לחברה שימוע ע"י מנהל אגף ים וחופים של המשרד ונפתחה חקירה פלילית כנגד עובדי הנמל לאור זיהום אויר וים ממטעני צובר.
5. למרות האמור לעיל, לא השכילה חנ"ח לצייד עצמה בציוד מתקדם המונע זיהום אויר וים.
6. בעקבות זאת, ניסח המשרד להגנת הסביבה את טיוטת ההוראות האישיות לחברת נמל חיפה. המשרד עשה כן בהתבססו על חקיקה קודמת ועל ניסיונו בתחום מפגעי אבק ממחצבות, מפעלי בטון וסיד ושיטות להפחתת מפגעי אבק כפי שהן מפורטות ב-Brefים הרלוונטיים.
7. בנוסף וכפי שיפורט להלן, להליך הוצאת ההוראות האישיות קדמה פעילות שארכה שנתיים של הוועדות לפריקת מטעני צובר בנמל חיפה – בה חברים נציגי רספ"ן, חנ"ח, חנ"ח והמשרד להגנת הסביבה וכן התכתבויות ושיחות אשר נערכו עם נציגי חנ"ח על ניסוח ההוראות האישיות בטרם הוצאתן. זאת, על אף שעל פי הוראות חוק אויר נקי, אין חובה על הרגולטור להעביר לעסק טיוטת הוראות בטרם הוצאתן.
8. כבר ב- 22/07/2010 שלח המשרד טיוטת הוראות אישיות על פי החוק למניעת מפגעים, התשכ"א – 1961, לחנ"ח להתייחסות.
9. בישיבה לאחר מכן ב- 07/09/2010 הודעת כי בכוונתכם להפסיק לפרוק מטעני צובר בנמל, ולפיכך אין צורך להחיל תנאי פריקת צובר על חנ"ח. על אף הצהרתכם חנ"ח פורקת מטעני צובר עד עצם היום הזה.
10. לאור הצעת מנהל רספ"ן והסכמת מנהל המחוז, ב- 15/09/2010 הוסכם כי יוקם צוות משותף – הג"ס רספ"ן וחנ"ח אשר ידון בשינויים ובדרישות המתבקשים, להמשך טיפול במטעני הצובר בדגש על ההיבטים הטכניים ולוחות הזמנים ליישום השיפורים הנדרשים. (להלן: **ועדת רספ"ן**)





11. בועדת רספ"ן הראשונה השתתפו רספ"ן והמשרד להגנת הסביבה. במהלך פעילותה נעשו ניסיונות שנחלו הצלחה מועטה לשלב את חני"ח. ועדה זו פרסמה את מסקנותיה בדצמבר 2010.
12. בהמשך חודש דצמבר 2010 הוחלט להקים צוות בדיקה מורחב, על מנת לגבש תכנית מפורטת יותר. עבודתו של הצוות נחלקה לשני שלבים, שלב א' – הגשת תכנית לפריקת מטעני צובר, המכילים גרעינים ומוצרי גרעינים ושלב ב' – העסקת גורם חיצוני המתמחה במטעני צובר המכילים מינרלים. שלב א' הסתיים באפריל 2011.
13. לאור העיכוב בעבודת הועדה השנייה והנחיצות בהסדרה סביבתית למניעת זיהום אויר מהנמל, נשלחה ביום ה-28.6.11 הצעת נוסח של הוראות למניעה וצמצום של זיהום אויר מנמל חיפה, וחברת נמל חיפה התבקשה להעביר הערותיה תוך 21 יום. יוער, כי לאחר כניסה לתוקף של חוק אויר נקי, התשס"ח – 2008, הפכו ההוראות האישיות להוראות מכוח חוק זה.
14. בתאריך 19.7.11 התקבלו הערות הנמל לטיוטת ההוראות האישיות. ב-9.2.12 התייחס המשרד להערות חני"ח והפיץ טיוטת הוראות מתוקנת. בתאריך ה-15.3.12 העבירה חני"ח התייחסות מפורטת לטיוטת ההוראות.
15. בחודש מרץ 2012 (למעלה משנה לאחר כינוס ועדת רספ"ן השנייה) הוגש הדו"ח של חברת גיאופרוספקט, אשר נבחרה כגורם החיצוני לשלב ב' של הבדיקה.
16. בתאריך 1.4.12 נערכה ישיבה בין המשרד להגנת הסביבה וחני"ח ובה נדונו נקודות המחלוקת המרכזיות. בעקבות הישיבה ועל בסיס סיכומה העבירה חני"ח הערות נוספות ב-2.5.12.
17. בתאריך ה-25.7.12, לאחר בחינת הערות חני"ח הוציא המשרד להגנת הסביבה את ההוראות האישיות לחני"ח.
18. הנה כי כן, ניתן לראות כי הליך ניסוח ההוראות האישיות היה הליך ארוך. במהלכו, בין היתר במהלך ישיבות צוותי הבדיקה, נשמעו טענות חני"ח, חני"י ורספ"ן ורק לאחר בחינתן, הוצאו ההוראות האישיות.

הנמקת התנאים

19. במסגרת פנייתכם עלו השאלות העקרוניות הבאות:

- א. הוצאת הוראות לנמלים אחרים בארץ - בימים אלה המשרד שוקד על כתיבת הוראות אישיות לשאר נמלי הארץ. טיוטת ההוראות האישיות הועברה כבר לנמל אשדוד, וכן הועברה למספנות ישראל כטיוטת תנאים להתייחסותם.
- בענין זה, יש לציין כי נמל חיפה הינו הנמל הסמוך ביותר לאוכלוסיה ומכאן גם חשיבות הוצאת ההוראות בהקדם האפשרי לנמל זה. בנוסף, יש לציין כי בנמל אשדוד מותקנים כבר כעת שני מדלים פניאומטיים. זאת, בעוד שבנמל חיפה לא הותקן ציוד כאמור.
- ב. המתנה לפרסום דו"ח ועדת רספ"ן – כפי שניתן לראות מהמפורט לעיל, למעשה ועדת רספ"ן הראשונה סיימה את עבודתה בדצמבר 2010. עבודתה של ועדת רספ"ן השנייה התעכבה ולמעשה עד היום טרם פורסמו מסקנותיה. כאשר לאורך כל התקופה חני"ח לא התקינה אמצעים למניעת זיהום אוויר בעת פריקת מטעני צובר.
- יתרה מזאת, בטרם מתן ההוראות האישיות היו בידי המשרד להגנת הסביבה דו"ח הועדה הראשונה ומרבית תוצרי פעילות הועדה השנייה, אם לא כולם. יש לזכור כי ועדת רספ"ן השנייה, נועדה לפרוט לפרטים את מסקנות ועדת רספ"ן הראשונה וממילא ההוראות האישיות אינן יורדות לרמת הפירוט, איתה מתמודדת ועדת רספ"ן השנייה.





20. לאחר בחינת הליך מתן ההוראות האישיות, להלן התייחסות להערותיכם בנוגע להוראות האישיות עצמן:

סעיף	הנמקה
הגדרת "החברה"	הוראות אישיות, ככל רגולציה אחרת, חלות אך ורק על הגוף שלו ניתנו ולא על גופים אחרים. יובהר כי על פי סעיף 41 לחוק אוויר נקי, הסמכות להוצאת הוראות אישיות היא לגופים המנויים בתוספת הרביעית בלבד והעסקים המקיפים את הנמל אינם נמנים בין גופים אלה. יחד עם זאת, לגבי העסקים האחרים, המשרד ואיגוד ערים לאיכות הסביבה הוציאו ומוציאים לכל העסקים שבתחום סמכותם, תנאים והוראות הן ע"פ חוק רישוי עסקים והן ע"פ חוק אוויר נקי, על פי הצורך ובהתאם לחומרת המפגעים הנוצרים על ידי העסק.
הגדרת "אירוע אבק"	בקשתם להוסיף להגדרה הבהרה שמדובר רק באבק הנגרם משטח התפעול של חני"ח ולא מעסק אחר. ההגדרה בהוראות הינה " אבק נראה לעין אשר יצא מגבולות העסק וגרם או עלול לגרום לנזק או למטרד." מהניסוח, לאור העובדה שההוראות האישיות חלות אך ורק על חני"ח וכפי שהוסכם בישיבה, ההגדרה מתייחסת אך ורק לאבק שיצא משטח התפעול של העסק – קרי משטח חני"ח בלבד.
2.ג	הסעיף יבוטל.
4.1.ג	ככלל מבחינה סביבתית וכך היתה גם המלצת ועדת רספ"ן הראשונה העדיפות היא לפריקה באמצעות מדלה פניאומטימי. יחד עם זאת טענת החברה לגבי סעיף זה כי ההוראות מחייבות אותם לפרוק צובר אך ורק דרך מדלה תמוהה, שכן על פי סעיפים 4.2.ג ו-4.3.ג ובאישור הממונה, באפשרות חני"ח להשתמש באופציה של חופן ומשפך ממותקנים למניעת זיהום אוויר ובאופציות נוספות. מכאן, שבאפשרות חני"ח להציע שימוש בחלופות. כמובן, שבבואו לאשר את השימוש בחלופות, ישקול המשרד להגנת הסביבה, בהיותו רשות מנהלית, השוקלת את מכלול השיקולים, גם שיקולים תפעוליים, אשר חלקם הוצגו בפני ועדת רספ"ן השניה.
4.2.2.ג	השימוש באמצעים למניעת והפחתת אבק המוזכרים בסעיף זה הם אמצעים סטנדרטים המופיעים בתקנות למניעת מפגעים (מניעת זיהום אוויר ורעש ממחצבה), במסמכי ה-BREF האירופאי ובתנאי רישיון עסק אשר ניתנו לעסקים רבים העוסקים בשינוע פריקה וטעינה של חומר בצובר. כפי שצינו לעיל, באפשרות חני"ח להציע חלופות שונות לפריקת מטעני הצובר כמפורט בסעיפים 4.1.ג-4.3.ג להוראות האישיות. בנוסף כאמור בסעיף ט להוראות האישיות, היה והחברה אינה יכולה לרכוש, להפעיל או להתקין טכנולוגיה שהתבקשה, באפשרותה להגיש בקשה מנומקת בכתב לממונה לחלופות, הנותנות מענה סביבתי שווה ערך. מכאן, שהיה וקיימים חומרים שעלולים להפגע מהרטבה וערפול ולא ניתן לפרוק אותן באחת החלופות, שאינה כוללת הרטבה וערפול, כאמור בסעיף 4.1.ג-4.3.ג, עומדת בפני החברה האפשרות להגיש בקשה לפריקה של חומרים אלה באמצעות טכנולוגיה אחרת.
4.3.ג	תמוהה בעינינו ההסתייגות המובעת על ידי הנמל. הסעיף מנוסח תוך שימוש במונח "ובכלל זה...." מכאן שרשימת האמצעים החלופיים היא אך ורק דוגמא. בנוסף, יצוין כי הסעיף אינו מחייב את החברה לנקוט אמצעים חלופיים, אלא רק מקנה לה את הגמישות להציע אמצעים חלופיים נוספים ובכך להקל עליה. ככל שהחברה סבורה שאין צורך בסעיף זה, היא אינה מחויבת לעשות בו שימוש.
5.ג	ידוע לממונה שישנם רציפים בשטח תפעול חני"ח שכיום מתבצעת בהם פריקת צובר אולם בעתיד תוכניות מתאר ארציות מאושרות וכאלה אשר נמצאות בתהליכי אישור, מיעדות אותם לפעילות אחרת. עמדת המשרד להגנת הסביבה היא כי תכניות מתאר ובוודאי שתכניות מתאר ארציות, אינן שיקול זר, אלא שיקול רלוונטי.





6.ג.	שיטת קירוי וכיסוי של מתקני שינוע למניעת זיהום אוויר הינה שיטה בסיסית ונפוצה ואף מופיעה ב BREF. יחד עם זאת, לתשומת לבכם כי הסעיף מציע שתי חלופות – חלופה של כיסוי וקירוי וחלופה של ציוד באמצעים למניעת פליטות אבק נראה לעין. ככל שאין באפשרות חני"ח לכסות ולקרות מתקנים, היא תוכל לפעול באמצעים למניעת פליטות אבק נראה לעין.
7.ג.	לאור הערות חני"ח, נעשה שימוש בסעיף זה בניסוח "החברה תפעל בכל האמצעים העומדים לרשותה". אמנם חני"ח אינה הגורם האוכף את תקנות התעבורה וחוק שירותי הובלה, אולם, אין הדבר מעיד על כך שאין באפשרות חני"ח להגיע להסכמות עם גורמים אלה. אנשי חני"ח עצמם הציגו בישיבה כי הגיעו להסכמות עם גורמים אלה, על נהלים אחרים בשטחה. כמו כן, הציגו כי חברת נמל אשדוד הגיעה להסכמה עם חברות התובלה אשר שולחות אנשי פיקוח ו "אכיפה" מטעמן לפקח על הנהגים בשטח הנמל. בענין זה, המשרד מצפה כי החברה, תשתמש בכל האמצעים העומדים לרשותה בכדי לקדם נושא זה ותציג זאת למשרד, לרבות חלופת מכתבים, סיכומי ישיבות עם הגורמים הרלוונטים, הסכמות שיושגו וכיו"ב. מעבר לזאת, ככל שהשינוע נעשה באמצעים אשר בבעלות או באחריות חני"ח, הרי שברי שקמה לחברת נמל חיפה החובה לוודא את עבודתם התקינה.
7.1.1.ג. 7.1.2.ג.	לטעמנו, ניתן מענה לבקשת ההנמקה בסעיף 7.ג.
8.ג.	בסעיף זה כוונת המשרד היא לעגן את התפיסה הבסיסית כי ככלל פריקת מטעני צובר תעשה ברציף הרחוק ביותר מאוכלוסיה ומאיזורים קולטי קהל. זאת, לאור העובדה שברור כי ככול שפריקת הצובר נערכת במקום רחוק יותר מאיזור ציבורי, פוטנציאל הפגיעה באוכלוסיה קטן. עם זאת המשרד מודע לכך כי ישנם אילוצים תפעוליים ופיזיים הקיימים בנמל חיפה בכלל ושטח חני"ח בפרט ולפיכך אפשר את המנגנון הקבוע בסעיף 8.2.ג. כמובן שכל הליך האישור, כפוף לכללי מנהל תקין.
9.1.2.ג.	התקנת שרול וילונות או שרול אחר (כגון שרול מתכוונן) במשפכים הינו נוהל סטנדרטי למניעת זיהום אוויר בעסקים העוסקים בשינוע חומרים בצובר הן מינרלי כגון מפעלי בטון ומחצבות והן אורגני כגון מפעלי אחסון גרעינים. תקנות למניעת מפגעים (מניעת זיהום אוויר ורעש ממחצבה), התשנ"ח-1998, למשל מנחות להשתמש בשרול כאמור. שרול וילונות הינו השרול האקונומי ביותר להתקנה ותפעול אולם המשרד לא רואה מניעה אם ברצון חני"ח להשתמש בשרולים אחרים כגון שרולים מתכווננים.
9.1.4.ג.	נענה בג.7.
9.1.7.ג.	יובהר כי סעיף זה נכלל בטיוטות קודמות של ההוראות האישיות. הערות חני"ח לענין סעיף זה דרשו אך ורק כי שעת הביקורת תעמוד על השעה 0600. אנו השארנו את השעה לשיקול דעתה של חני"ח. הממונה אינו מתיימר להכנס בנעליו של מנהל נמל, אלא אך ורק לוודא כי קיים נוהל ביקורת כזה, כי נוהל הביקורת ראוי ומשרת את המטרה של מניעת זיהום אוויר.
9.1.8.ג.	ההוראות מנוסחות באופן אשר מאפשר לחני"ח להגדיר את כח האדם, אשר אחראי על הניטור ומניעת מפגעי אבק נראה לעין. ככל שחני"ח מעונינת כי מנהלי העבודה יוגדרו כאחראים, יש באפשרותם לעשות כן. בראית המשרד, ניסוח הסעיף, דווקא מקל עם חני"ח ומאפשר לה גמישות רבה יותר.
10.ג.	בימים אלה נבנה מערך ניטור דומה בתחנת הכוח אורות רבין של חברת חשמל, עפ"י תנאים ברשיון





עסק שניתנו לה.	
יצוין כי לא ברורה לנו טענתכם בענין סעיף זה, ביחוד נוכח העובדה שהחברה אף היא מציינת בבקשתה להנמקה את המצלמות כחלק ממערך הניטור ומניעת ארועי אבק.	
ג. 12	מטרת הכנת הנוהל היא להסדיר באופן קבוע ומחייב את האמצעים המחייבים את חני"ח במניעת זיהום אוויר. כל שנדרש מחני"ח בענין זה הוא להעלות את הדברים על הכתב, בצורה מסודרת ומפורטת ולא כלאחר יד, על מנת שבהמשך ועל פי הוראות סעיף ג. 13, הנוהל ייושם ולא תהיינה אי הבנות, וכן על מנת שניתן יהיה לפקח.
ד	על הדיגום הסביבתי להערך על גדר שטח התפעול של חני"ח. בכל מקרה חני"ח מחויבת בהגשת תכנית לדיגום סביבתי, בו תוכל לפרט את האתרים אשר בכוונתה לדגום.
ח	מנגנון הגמישות המפורט בסעיף ח נועד למקרים בהם למרות שהעסק נקט את כל האמצעים הנדרשים לא יוכל לעמוד בלוחות הזמנים הנקובים בו ומציב דרישות מפורטות להגשת בקשה. לאור זאת ומכיוון שלא קיבלנו בקשה המצביעה על נקיטת כל האמצעים הדרושים ליישום ההוראות וחוסר יכולת לעמוד בהם, לוחות הזמנים המפורטים בהוראות חלים.

נימרוד קליף

נימרוד קליף

מרכז בכיר לתעשיות ורישוי עסקים/נותן האישור

העתקים (בדוא"ל):

עו"ד אלונה שפר (קארו) – מנכ"לית המשרד להגנת הסביבה
שולי נזר, סמנכ"לית בכירה לתעשיות, המשרד להגנת הסביבה
שלמה כץ – מנהל מחוז חיפה, המשרד להגנת הסביבה
רני עמיר – ראש אגף ים וחופים
יגאל מאור – מנהל רספ"ן, משרד התחבורה
גיא סמט – מנהל מחוז דרום, המשרד להגנת הסביבה
צור גלין – ראש אגף איכות אוויר, המשרד להגנת הסביבה
לבנה קורדובה – מנהלת מני"א, המשרד להגנת הסביבה
עו"ד דלית דרור – יועצת משפטית, המשרד להגנת הסביבה
עו"ד גלי דינס – לשכה משפטית, המשרד להגנת הסביבה
עופר דרסלר – מנהל איגוד ערים לאיכות הסביבה – חיפה
אריה גביש – מנהל נמל חיפה, רספ"ן משרד התחבורה
ניר לוינסקי-מפקח, אגף ים וחופים
אדווה קינן – מחוז דרום, המשרד להגנת הסביבה.
עו"ד נעה גושן- יועצת משפטית, מחוז חיפה, המשרד להגנת הסביבה.
נורית שטורך/יהודית מוסר/צוות IPPC – מחוז חיפה, המשרד להגנת הסביבה



1



יום רביעי 02 מאי 2012

י' אייר תשע"ב

לכבוד:

מנדי זלצמן – מנכ"ל חברת נמל חיפה בע"מ.

באמצעות פקס: 04-867-8687

הנדון: מענה למכתבך מתאריך 25 יולי 2012, בנושא "הוראות למניעה וצימצום של זיהום האויר ממערך הפריקה והטעינה של חומר בצובר של חברת נמל חיפה לפי סעיף 41 לחוק אויר נקי התשס"ח 2008.

1. קיבלתי בתודה את פנייתך שהגיע למשרדינו ביום ה- 30.07.12.

השתלשלות ניסוח ההוראות

2. כידוע לך, חברת נמל חיפה שבניהולך, פורקת מזה שנים מטעני צובר מינראלים ואורגניים. בשנים האחרונות הגיעו מטעני הצובר לכמות מצטברת של כמליון טון/שנה.
3. פריקה זו מתבצעת עד היום ללא אמצעים למניעת היווצרות זיהום אויר, למעט נהלים שגם הם החלו להיות מיושמים רקבתקופה האחרונה.
4. במשך השנים הוזמנו נציגי חני"ח פעמים רבות למשרדינו בנושא, ואף נערך לחברה שימוע ע"י מנהל אגף ים וחופים של המשרד ונפתחה חקירה פלילית כנגד עובדי הנמל לאור זיהום אויר וים ממטעני צובר.
5. למרות האמור לעיל, לא השכילה חני"ח לצייד עצמה בציד מתקדם המונע זיהום אויר וים.
6. בעקבות זאת, ניסח המשרד להגנת הסביבה את טיוטת ההוראות האישיות לחברת נמל חיפה. המשרד עשה כן בהתבססו על חקיקה קודמת ועל ניסיונו בתחום מפגעי אבק ממחצבות, מפעלי בטון וסיד ושיטות להפחתת מפגעי אבק כפי שהן מפורטות ב-16Z. ים הרלוונטיים.
7. בנוסף וכפי שיפורט להלן, להליך הוצאת ההוראות האישיות קדמה פעילות שארכה שנתיים של הוועדות לפריקת מטעני צובר בנמל חיפה – בה חברים נציגי רספ"ן, חני"ח, והמשרד להגנת הסביבה וכן התכתבויות ושיחות אשר נערכו עם נציגי חני"ח על ניסוח ההוראות האישיות בטרם הוצאתן. זאת, על אף שעל פי הוראות חוק אויר נקי, אין חובה על הרגולטור להעביר לעסק טיוטת הוראות בטרם הוצאתן.
8. כבר ב- 22/07/2010 שלח המשרד טיוטת הוראות אישיות על פי החוק למניעת מפגעים, התשכ"א – 1961, לחני"ח להתייחסות.
9. בישיבה לאחר מכן ב- 07/09/2010 הודעת כי בכוונתכם להפסיק לפרוק מטעני צובר בנמל, ולפיכך אין צורך להחיל תנאי פריקת צובר על חני"ח. על אף הצהרתכם חני"ח פורקת מטעני צובר עד עצם היום הזה.
10. לאור הצעת מנהל רספ"ן והסכמת מנהל המחוז, ב- 15/09/2010 הוסכם כי יוקם צוות משותף – הג"ס רספ"ן וחני"ח אשר ידון בשינויים ובדרישות המתבקשים, להמשך טיפול במטעני הצובר בדגש על ההיבטים הטכניים ולוחות הזמנים ליישום השיפורים הנדרשים. (להלן: **ועדת רספ"ן**)





11. בועדת רספ"ן הראשונה השתתפו רספ"ן והמשרד להגנת הסביבה. במהלך פעילותה נעשו ניסיונות שנחלו הצלחה מועטה לשלב את חנ"ח. ועדה זו פרסמה את מסקנותיה בדצמבר 2010.

12. בהמשך חודש דצמבר 2010 הוחלט להקים צוות בדיקה מורחב, על מנת לגבש תכנית מפורטת יותר. עבודתו של הצוות נחלקה לשני שלבים, שלב א' – הגשת תכנית לפריקת מטעני צובר, המכילים גרעינים ומוצרי גרעינים ושלב ב' – העסקת גורם חיצוני המתמחה במטעני צובר המכילים מינרלים. שלב א' הסתיים באפריל 2011.

13. לאור העיכוב בעבודת הועדה השניה והנחיצות בהסדרה סביבתית למניעת זיהום אויר מהנמל, נשלחה ביום ה-28.6.11 הצעת נוסח של הוראות למניעה וצמצום של זיהום אויר מנמל חיפה, וחברת נמל חיפה התבקשה להעביר הערותיה תוך 21 יום. יוער, כי לאחר כניסה לתוקף של חוק אויר נקי, התשס"ח – 2008, הפכו ההוראות האישיות להוראות מכוח חוק זה.

14. בתאריך 19.7.11 התקבלו הערות הנמל לטיוטת ההוראות האישיות. ב-9.2.12 התייחס המשרד להערות חנ"ח והפיץ טיוטת הוראות מתוקנת. בתאריך ה-15.3.12 העבירה חנ"ח התייחסות מפורטת לטיוטת ההוראות.

15. בחודש מרץ 2012 (למעלה משנה לאחר כינוס ועדת רספ"ן השניה) הוגש הדו"ח של חברת גיאופרוספקט, אשר נבחרה כגורם החיצוני לשלב ב' של הבדיקה.

16. בתאריך 1.4.12 נערכה ישיבה בין המשרד להגנת הסביבה וחנ"ח ובה נדונו נקודות המחלוקת המרכזיות. בעקבות הישיבה ועל בסיס סיכומה העבירה חנ"ח הערות נוספות ב-2.5.12.

17. בתאריך ה-25.7.12, לאחר בחינת הערות חנ"ח הוציא המשרד להגנת הסביבה את ההוראות האישיות לחנ"ח.

18. הנה כי כן, ניתן לראות כי הליך ניסוח ההוראות האישיות היה הליך ארוך. במהלכו, בין היתר במהלך ישיבות צוותי הבדיקה, נשמעו טענות חנ"ח, חנ"י ורספ"ן ורק לאחר בחינתן, הוצאו ההוראות האישיות.

הנמקת התנאים

19. במסגרת פנייתכם עלו השאלות העקרוניות הבאות:

א. הוצאת הוראות לנמלים אחרים בארץ – בימים אלה המשרד שוקד על כתיבת הוראות אישיות לשאר נמלי הארץ. טיוטת ההוראות האישיות הועברה כבר לנמל אשדוד, וכן הועברה למספנות ישראל כטיוטת תנאים להתייחסותם.

בענין זה, יש לציין כי נמל חיפה הינו הנמל הסמוך ביותר לאוכלוסיה ומכאן גם חשיבות הוצאת ההוראות בהקדם האפשרי לנמל זה. בנוסף, יש לציין כי בנמל אשדוד מותקנים כבר כעת שני מדלים פניאומטיים. זאת, בעוד שבנמל חיפה לא הותקן ציוד כאמור.

ב. המתנה לפרסום דו"ח ועדת רספ"ן – כפי שניתן לראות מהמפורט לעיל, למעשה ועדת רספ"ן הראשונה סיימה את עבודתה בדצמבר 2010. עבודתה של ועדת רספ"ן השניה התעכבה ולמעשה עד היום טרם פורסמו מסקנותיה. כאשר לאורך כל התקופה חנ"ח לא התקינה אמצעים למניעת זיהום אוויר בעת פריקת מטעני צובר.

יתרה מזאת, בטרם מתן ההוראות האישיות היו בידי המשרד להגנת הסביבה דו"ח הועדה הראשונה ומרבית תוצרי פעילות הועדה השניה, אם לא כולם. יש לזכור כי ועדת רספ"ן השניה, נועדה לפרוט לפרטים את מסקנות ועדת רספ"ן הראשונה וממילא ההוראות האישיות אינן יורדות לרמת הפירוט, איתה מתמודדת ועדת רספ"ן השניה.





20. לאחר בחינת הליך מתן ההוראות האישיות, להלן התייחסות להערוכותכם בנוגע להוראות האישיות עצמן:

סעיף	הנמקה
הגדרת "החברה"	הוראות אישיות, ככל רגולציה אחרת, חלות אך ורק על הגוף שלו ניתנו ולא על גופים אחרים. יובהר כי על פי סעיף 41 לחוק אוויר נקי, הסמכות להוצאת הוראות אישיות היא לגופים המנויים בתוספת הרביעית בלבד והעסקים המקיפים את הנמל אינם נמנים בין גופים אלה. יחד עם זאת, לגבי העסקים האחרים, המשרד ואיגוד ערים לאיכות הסביבה הוציאו ומוציאים לכל העסקים שבתחום סמכותם, תנאים והוראות הן ע"פ חוק רישוי עסקים והן ע"פ חוק אוויר נקי, על פי הצורך ובהתאם לחומרת המפגעים הנוצרים על ידי העסק.
הגדרת "אירוע אבק"	בקשתם להוסיף להגדרה הבהרה שמדובר רק באבק הנגרם משטח התפעול של חני"ח ולא מעסק אחר. ההגדרה בהוראות הינה " אבק נראה לעין אשר יצא מגבולות העסק וגרם או עלול לגרום לנזק או למטרד." מהניסוח, לאור העובדה שההוראות האישיות חלות אך ורק על חני"ח וכפי שהוסכם בישיבה, ההגדרה מתייחסת אך ורק לאבק שיצא משטח התפעול של העסק – קרי משטח חני"ח בלבד.
2.ג	הסעיף יבוטל.
4.1.ג	ככלל מבחינה סביבתית וכך היתה גם המלצת ועדת רספ"ן הראשונה העדיפות היא לפריקה באמצעות מדלה פניאומטימי. יחד עם זאת טענת החברה לגבי סעיף זה כי ההוראות מחייבות אותם לפרוק צובר אך ורק דרך מדלה תמוהה, שכן על פי סעיפים 4.2.ג ו-4.3.ג ובאישור הממונה, באפשרות חני"ח להשתמש באופציה של חופן ומשפך ממותקנים למניעת זיהום אוויר ובאופציות נוספות. מכאן, שבאפשרות חני"ח להציע שימוש בחלופות. כמובן, שבבואו לאשר את השימוש בחלופות, ישקול המשרד להגנת הסביבה, בהיותו רשות מנהלית, השוקלת את מכלול השיקולים, גם שיקולים תפעוליים, אשר חלקם הוצגו בפני ועדת רספ"ן השניה.
4.2.2.ג	השימוש באמצעים למניעת והפחתת אבק המוזכרים בסעיף זה הם אמצעים סטנדרטים המופיעים בתקנות למניעת מפגעים (מניעת זיהום אוויר ורעש ממחצבה), במסמכי ה-WBC. הארופאי ובתנאי רישיון עסק אשר ניתנו לעסקים רבים העוסקים בשינוע פריקה וטעינה של חומר בצובר. כפי שצינו לעיל, באפשרות חני"ח להציע חלופות שונות לפריקת מטעני הצובר כמפורט בסעיפים 4.1.ג-4.3.ג להוראות האישיות. בנוסף כאמור בסעיף ט להוראות האישיות, היה והחברה אינה יכולה לרכוש, להפעיל או להתקין טכנולוגיה שהתבקשה, באפשרותה להגיש בקשה מנומקת בכתב לממונה לחלופות, הנותנות מענה סביבתי שווה ערך. מכאן, שהיה וקיימים חומרים שעלולים להפגע מהרטבה וערפול ולא ניתן לפרוק אותן באחת החלופות, שאינה כוללת הרטבה וערפול, כאמור בסעיף 4.1.ג-4.3.ג, עומדת בפני החברה האפשרות להגיש בקשה לפריקה של חומרים אלה באמצעות טכנולוגיה אחרת.
4.3.ג	תמוהה בעינינו ההסתייגות המובעת על ידי הנמל. הסעיף מנוסח תוך שימוש במונח "ובכלל זה....." מכאן שרשימת האמצעים החלופיים היא אך ורק דוגמא. בנוסף, יצוין כי הסעיף אינו מחייב את החברה לנקוט אמצעים חלופיים, אלא רק מקנה לה את הגמישות להציע אמצעים חלופיים נוספים ובכך להקל עליה. ככל שהחברה סבורה שאין צורך בסעיף זה, היא אינה מחויבת לעשות בו שימוש.
5.ג	ידוע לממונה שישנם רציפים בשטח תפעול חני"ח שכיום מתבצעת בהם פריקת צובר אולם בעתיד תוכניות מתאר ארציות מאושרות וכאלה אשר נמצאות בתהליכי אישור, מיעדות אותם לפעילות אחרת. עמדת המשרד להגנת הסביבה היא כי תכניות מתאר ובוודאי שתכניות מתאר ארציות, אינן שיקול זר, אלא שיקול רלוונטי.





6.ג	שיטת קירוי וכיסוי של מתקני שינוע למניעת זיהום אוויר הינה שיטה בסיסית ונפוצה ואף מופיעה בW9C... יחד עם זאת, לתשומת לבכם כי הסעיף מציע שתי חלופות – חלופה של כיסוי וקירוי וחלופה של ציוד באמצעים למניעת פליטות אבק נראה לעין. ככל שאין באפשרות חני"ח לכסות ולקרות מתקנים, היא תוכל לפעול באמצעים למניעת פליטות אבק נראה לעין.
7.ג	לאור הערות חני"ח, נעשה שימוש בסעיף זה בניסוח "החברה תפעל בכל האמצעים העומדים לרשותה". אמנם חני"ח אינה הגורם האוכף את תקנות התעבורה וחוק שירותי הובלה, אולם, אין הדבר מעיד על כך שאין באפשרות חני"ח להגיע להסכמות עם גורמים אלה. אנשי חני"ח עצמם הציגו בישיבה כי הגיעו להסכמות עם גורמים אלה, על נהלים אחרים בשטח. כמו כן, הציגו כי חברת נמל אשדוד הגיעה להסכמה עם חברות התובלה אשר שולחות אנשי פיקוח ו "אכיפה" מטעמן לפקח על הנהגים בשטח הנמל. בענין זה, המשרד מצפה כי החברה, תשתמש בכל האמצעים העומדים לרשותה בכדי לקדם נושא זה ותציג זאת למשרד, לרבות חלופת מכתבים, סיכומי ישיבות עם הגורמים הרלוונטים, הסכמות שיושגו וכיו"ב. מעבר לזאת, ככל שהשינוע נעשה באמצעים אשר בבעלות או באחריות חני"ח, הרי שברי שקמה לחברת נמל חיפה החובה לוודא את עבודתם התקינה.
7.1.1.ג 7.1.2.ג	לטעמנו, ניתן מענה לבקשת ההנמקה בסעיף 7.ג.
8.ג	בסעיף זה כוונת המשרד היא לעגן את התפיסה הבסיסית כי ככלל פריקת מטעני צובר תעשה ברציף הרחוק ביותר מאוכלוסיה ומאיזורים קולטי קהל. זאת, לאור העובדה שברור כי ככול שפריקת הצובר נערכת במקום רחוק יותר מאיזור ציבורי, פוטנציאל הפגיעה באוכלוסיה קטן. עם זאת המשרד מודע לכך כי ישנם אילוצים תפעוליים ופיזיים הקיימים בנמל חיפה בכלל ושטח חני"ח בפרט ולפיכך אפשר את המנגנון הקבוע בסעיף 8.2.ג. כמובן שכל הליך האישור, כפוף לכללי מנהל תקין.
9.1.2.ג	התקנת שרולל וילונות או שרולל אחר (כגון שרולל מתכווץ) במשפכים הינו נוהל סטנדרטי למניעת זיהום אוויר בעסקים העוסקים בשינוע חומרים בצובר הן מינראלי כגון מפעלי בטון ומחצבות והן אורגני כגון מפעלי אחסון גרעינים. תקנות למניעת מפגעים (מניעת זיהום אוויר ורעש ממחצבה), התשנ"ח-1998, למשל מנחות להשתמש בשרולל כאמור. שרולל וילונות הינו השרולל האקונומי ביותר להתקנה ותפעול אולם המשרד לא רואה מניעה אם ברצון חני"ח להשתמש בשרוללים אחרים כגון שרוללים מתכווננים.
9.1.4.ג	נענה בג.7.
9.1.7.ג	יובהר כי סעיף זה נכלל בטיוטות קודמות של ההוראות האישיות. הערות חני"ח לענין סעיף זה דרשו אך ורק כי שעת הביקורת תעמוד על השעה 0600. אנו השארנו את השעה לשיקול דעתה של חני"ח. הממונה אינו מתיימר להכנס בנעליו של מנהל נמל, אלא אך ורק לוודא כי קיים נוהל ביקורת כזה, כי נוהל הביקורת ראוי ומשרת את המטרה של מניעת זיהום אוויר.
9.1.8.ג	ההוראות מנוסחות באופן אשר מאפשר לחני"ח להגדיר את כח האדם, אשר אחראי על הניטור ומניעת מפגעי אבק נראה לעין. ככל שחני"ח מעונינת כי מנהלי העבודה יוגדרו כאחראים, יש באפשרותם לעשות כן. בראית המשרד, ניסוח הסעיף, דווקא מקל עם חני"ח ומאפשר לה גמישות רבה יותר.
10.ג	בימים אלה נבנה מערך ניטור דומה בתחנת הכוח אורות רבין של חברת חשמל, עפ"י תנאים ברשיון





עסק שניתנו לה.	
יצוין כי לא ברורה לנו טענתכם בענין סעיף זה, ביחוד נוכח העובדה שהחברה אף היא מציינת בבקשתה להנמקה את המצלמות כחלק ממערך הניטור ומניעת ארועי אבק.	
מטרת הכנת הנוהל היא להסדיר באופן קבוע ומחייב את האמצעים המחייבים את חני"ח במניעת זיהום אוויר. כל שנדרש מחני"ח בענין זה הוא להעלות את הדברים על הכתב, בצורה מסודרת ומפורטת ולא כלאחר יד, על מנת שבהמשך ועל פי הוראות סעיף ג. 13, הנוהל ייושם ולא תהיינה אי הבנות, וכן על מנת שניתן יהיה לפקח.	ג. 12
על הדיגום הסביבתי להערך על גדר שטח התפעול של חני"ח. בכל מקרה חני"ח מחויבת בהגשת תכנית לדיגום סביבתי, בו תוכל לפרט את האתרים אשר בכוונתה לדגום.	ד
מנגנון הגמישות המפורט בסעיף ח נועד למקרים בהם למרות שהעסק נקט את כל האמצעים הנדרשים לא יוכל לעמוד בלוחות הזמנים הנקובים בו ומציב דרישות מפורטות להגשת בקשה. לאור זאת ומכיוון שלא קיבלנו בקשה המצביעה על נקיטת כל האמצעים הדרושים ליישום ההוראות וחוסר יכולת לעמוד בהם, לוחות הזמנים המפורטים בהוראות חלים.	ח

נימרו קליף

נימרו קליף

מרכז בכיר לתעשיות ורישוי עסקים/נותן האישור

העתקים (בדוא"ל):

עו"ד אלונה שפר (קארו) – מנכ"לית המשרד להגנת הסביבה
שולי נזר, סמנכ"לית בכירה לתעשיות, המשרד להגנת הסביבה
שלמה כץ – מנהל מחוז חיפה, המשרד להגנת הסביבה
רני עמיר – ראש אגף ים וחופים
יגאל מאור – מנהל רספ"ן, משרד התחבורה
גיא סמט – מנהל מחוז דרום, המשרד להגנת הסביבה
צור גלין – ראש אגף איכות אוויר, המשרד להגנת הסביבה
לבנה קורדובה – מנהלת מני"א, המשרד להגנת הסביבה
עו"ד דלית דרור – יועצת משפטית, המשרד להגנת הסביבה
עו"ד גלי דינס – לשכה משפטית, המשרד להגנת הסביבה
עופר דרסלר – מנהל איגוד ערים לאיכות הסביבה – חיפה
אריה גביש – מנהל נמל חיפה, רספ"ן משרד התחבורה
ניר לוינסקי-מפקח, אגף ים וחופים
אדווה קינן – מחוז דרום, המשרד להגנת הסביבה.
עו"ד נעה גושן-יועצת משפטית, מחוז חיפה, המשרד להגנת הסביבה.
נורית שטורד/יהודית מוסרי/צוות IPPC – מחוז חיפה, המשרד להגנת הסביבה



