

דברי הסבר

תקנות הנמלים (בטיחות השיט), (תיקון)

כללי

א.

רקע

בסמוך לאחר הקמת מדינת ישראל, הכריזה המדינה הזמנית על מצב חירום, התקף גם היום. סעיף 38 לחוק יסוד: הממשלה¹, קבע כי תקופת תוקפו של מצב החירום לא תעלה על שנה, אולם בפועל, ממועד הקמת המדינה, לא בוטלה ההכרזה על מצב החירום בה. בשנת 1957 נחקק חוק הפיקוח על מצרכים ושירותים, התשי"ח 1957² (להלן - 'חוק הפיקוח'), ומטרתו לפקח על מצרכים ושירותים אשר הוכרזו כברי פיקוח. בהתאם לסעיף 2 לחוק הפיקוח, תחולתו של חוק הפיקוח היא רק בתקופה בה קיים במדינה מצב של חירום בתוקף אכרזה לפי סעיף 9(א) לפקודת סדרי השלטון והמשפט, תשי"ח-1948. מכוחו של חוק הפיקוח התקין שר התחבורה, בין היתר, 2 צווים כדלקמן:

- צו הפיקוח על מצרכים ושירותים (סיווג בטיחותי של אניות נוסעים), תשכ"ח-1968 (להלן - צו פיקוח (סיווג בטיחותי)). צו זה קובע, בין היתר, הוראות הדנות במכירת כרטיס נסיעה להפלגה באוניה, החובה לקבל ממנהל אגף הספנות שבמשרד התחבורה (כיום - מנהל רספ"ן) את דרגת הסיווג הבטיחותי שנקבעה לאוניה כתנאי לפרסום הפלגה באוניה ולמכירת כרטיסים להפלגה בה וכן פרטים שחובה להכליל בפרסומת הכל לגבי הפלגה באניית נוסעים המסיעה נוסעים מישראל אל מדינת חוץ או אל מחוץ למימי החופין שלה;
- צו הפיקוח על מצרכים ושירותים (כלי שיט קטנים המסיעים נוסעים בשכר), תשל"ב-1972 (להלן - צו פיקוח (כלי שיט קטנים המסיעים נוסעים בשכר)) קובע הוראות הדנות בנורמות התנהגות של צוות כלי השיט בכלי שיט המורשה להסיע מעל 6 נוסעים ושאוּרכו עד 7 מטר, המסיע נוסעים בשכר והנוסעים בו וכן הוראות בדבר המיתקנים, האביזרים ורמת הרעש המותרת בכלי שיט כאמור, וזאת למען בטיחות הנוסעים בכלי השיט ולרווחתם ולקיום הפלגה בטוחה ונעימה.

נוכת הכוונה לבטל את ההכרזה על מצב החירום (בהתאם להוראותיו של סעיף 38 לחוק יסוד: הממשלה), אשר תביא עימה, כאמור, גם את ביטולו של חוק הפיקוח, על כל הצווים שהוצאו מכוחו, מוצע לעגן את ההוראות הקבועות בצו פיקוח (סיווג בטיחותי) ובצו פיקוח (כלי שיט קטנים המסיעים נוסעים בשכר), הנדרשות בשגרה,

¹ ס"ח תשס"א עמ' 158.
² ס"ח תשי"ח, עמ' 24.

במסגרת תקנות הנמלים (בטיחות השיט), התשמ"ג-1982 (להלן - 'התקנות העיקריות'), תוך הוספת פרק בנושא הובלת נוסעים בשכר.

כמו כן, במסגרת תיקון זה, מוצע לעדכן את הוראותיהם של צו פיקוח (סיווג בטיחותי) וצו פיקוח (כלי שיט קטנים המסיעים נוסעים בשכר) ולהתאימן לשינויים שחלו בתחום הספנות בכלל ובתחום כלי שיט המסיעים נוסעים בשכר בפרט.

ב. הסמכות להתקנת התקנות

סמכות שר התחבורה והבטיחות בדרכים (להלן - 'השר') להתקין תיקונים אלה נובעת מסעיף 60(יח) לפקודת הנמלים [נוסח חדש], תשל"א-1971.³

ג. התייעצויות

הואיל ותקנות אלו הוצעו ע"י רשות הספנות והנמלים (להלן - 'הרשות'), יש לראות בכך קיום התייעצות עימה.⁴

ד. דברי הסבר פרטניים לגוף התקנות:

1. לתקנות 1, 2, 3, 4, 6 ו-7

1.1 מוצע להוסיף הגדרה ל"חברת סיווג". הגדרה זו נחוצה לצורך תקנות שמוצע לקבוע בהמשך תיקון זה (ת' 57 יח בדבר אישורים שיש להמציא למנהל אגף הנדסה לצורך קבלת היתר פעילות). הכוונה היא להכיר בגופים אשר מקצועם הוא לערוך סקירות ובדיקות של כלי שיט, וזאת בהתאמה לנוהג הביני"ל בעניין. בהתאם להגדרה מוצעת זו, מוצע למחוק את ההגדרה הקבועה בת' 5(15) ובת' 27א(א) לתקנות העיקריות (המפנה להגדרה הקבועה בתקנות הספנות (כלי שיט) (בניה ורכישה של כלי שיט ומשכנתאות עליהם), התשס"ב-2002) וכן את ההגדרה הקבועה בת' 52 לתקנות העיקריות.

1.2 מוצע להוסיף הגדרת "מנהל אגף הנדסה"; הגדרה זו נדרשת לצורך תיקון זה, בו מוצע לקבוע סמכויות למנהל אגף הנדסה במסגרת היתר פעילות לאוניות נוסעים זרות המסיעות נוסעים בשכר (סימן ב' בפרק שישי א').

1.3 תיקון נוסף המוצע הוא, לקבוע קיצור לשמו של חוק הספנות (כלי שיט), התש"ך - 1960 (תחת כתיבת שמו המלא בכל פעם בו מאוזכר חוק זה בתקנות העיקריות), לשם הנוחות, הואיל וחוק זה מאוזכר מספר פעמים בתקנות העיקריות. בהמשך לקביעת קיצור לשמו של החוק כאמור, מוצע לתקן בכל מקום לאורך התקנות העיקריות בו מאוזכר שמו של חוק הספנות (כלי שיט) ולרשום את שמו המקוצר כאמור.

³ דיני מדינת ישראל תשל"א, עמ' 443.

⁴ בהתאם לסעיף 32(א) לחוק רשות הספנות והנמלים, התשס"ד - 2004, ס"ח תשס"ד, עמ' 456.

2. לתקנה 5

סימן א': כללי

בסימן זה מוצע לקבוע הוראות כלליות אשר יחולו על כל כלי שיט שאורכו המירבי אינו עולה על 36 מטרים המסיע או מיועד להסיע נוסעים בשכר (למעט כלי שיט המספק שירותי סירות, אשר לגביו מרבית ההסדרים הנקבעים בפרק זה מיותרים ואף מפריעים לבצוע עבודתו).

2.1 הוספת תקנה 57א

הגדרות אלו נחוצות לצורך הפרק השישי א' שמוצע להוסיף (כמפורט להלן). יודגש, כי בתקנות העיקריות אמנם קבועה הגדרה של "כלי שיט" (בתקנה 1), אולם בפרק זה מוצע להוסיף הגדרה ספציפית של "כלי שיט" שתחול רק בפרק זה, וזאת כדי להחיל את הוראותיו המוצעות של פרק זה רק על כלי השיט המנויים בתקנה 57א' ("כלי שיט, שאורכו המירבי אינו עולה על 36 מטרים המסיע או מיועד להסיע נוסעים בשכר למעט כלי שיט המספק שירותי סירות").

להגדרת "צוות כלי שיט" – הגדרה זו נחוצה כדי לקבוע הבחנה ברורה בין מי שמשמש בתפקיד בכלי השיט, והוא חלק מ"צוות כלי השיט" ובין מי שמשמש כ"נוסע" בכלי השיט, לעניין החובות והזכויות החלות על כל אחד מהם.

להגדרת "שירותי סירות" – הגדרה זו נחוצה כדי לקבוע על אילו כלי שיט לא יחולו מרבית הוראות הפרק (משום שהן בחלקן לא נחוצות ובחלקן אף מפריעות לתפקודו של כלי השיט שמשמש לצורך בצוע עבודתו), הגם שלעיתים עבודתם היא הובלת אנשים, שאינם חלק מצוות כלי השיט, לכלי שיט אחר או למיתקן ימי או מהם.

2.2 הוספת תקנות 57ב, 57ג, 57ד (1)

תכליתן של התקנות המוצעות אשר הותקנו על בסיס צו פיקוח (כלי שיט קטנים המסיעים נוסעים בשכר), הינה לעגן נורמות ראויות של התנהגות ושירות על גבי כלי השיט, בהתחשב בסיטואציה הייחודית הכרוכה בכך: ציבור הנוסעים הנמצא על גבי כלי השיט אינו יכול לעזוב אותו במהלך ההפלגה. מכאן שאם ברצון מי מציבור הנוסעים להלין על השירות הניתן לו עליו לדעת את שם קברניט כלי השיט (זאת, בהתחשב בכך שקשה יותר להתחקות אחר זהותו של מי מאנשי הצוות לאחר שהסתיימה ההפלגה משום שכלי השיט נע ואינו נותר קבוע במקומו, ויתכן אף שאנשי הצוות יתחלפו מעת לעת).

2.3 הוספת תקנה 57ד

התקנה המוצעת קובעת הוראה הדומה במהותה להוראה שנכללה בצו פיקוח (כלי שיט קטנים המסיעים נוסעים בשכר) ההכרחית גם כיום, נוכח אופיו של כלי שיט, שלא קבועים בו מדרגות או שביל גישה סטאטיים ליבשה; אלא עם עגינתו של כלי השיט,

מתווסף לו התקן גישה ליבשה. נוכח זאת ונוכח התנאים בהם מצוי כלי השיט (בים), לעיתים התקן הגישה אף הוא אינו יציב. על כן מוצע לקבוע הוראה לצוות כלי השיט לסייע במידת הצורך לנוסעים, בעליה מכלי השיט ובירידה ממנו.

2.4 הוספת תקנות 57ה, 57ז, 57ח

תקנות מוצעות אלו הותקנו על בסיס הוראות הקיימות בצו פיקוח (כלי שיט קטנים המסיעים נוסעים בשכר).

תפקידו של קברניט כלי השיט הינו להפעיל את כלי השיט ולהיות ערני לתנאי השטח, בשים לב לכך שהאחריות הכבדה המוטלת עליו, היא לדאוג לשלוםם ובריאותם של כלל הנוסעים.

המטרה העומדת בבסיס תקנות מוצעות אלה היא למזער ככל האפשר את הסיכונים לפגיעה בנוסעים ובכלי שיט אחרים, כפי שיפורט להלן:

הסיכון ליפול לים או לאבד את שיווי המשקל ולמעוד בכלי השיט (שבמרבית המקרים אינו בנוי כמדור סגור, אלא כסיפון פתוח) בעקבות תנאי הים, הינו ממשי ביותר.

על כן, מוצע בתיקון זה להוסיף דרישה למלא אחר הוראותיו של קברניט כלי השיט, הבקיא בכללי בטיחות ויודע כיצד יש לנהוג בכלי השיט בהתאם לתנאי הים (תקנה 57ז).

כמו כן מוצע לעגן את סמכותו של קברניט כלי השיט לסרב לקחת להפלגה או במידת הצורך לבודד נוסע, וכן להעבירו מכלי השיט, בעת חירום בלבד (נוכח הסיכון הגלום במעבר מכלי שיט אחד לאחר) במידה והנוסע עלול לסכן את הנוסעים על גבי כלי השיט או את עצמו (תקנות 57ה' ו- 57ח').

2.5 הוספת תקנה 57ו

תקנה מוצעת זו הינה בדומה להוראה הקבועה בצו פיקוח (כלי שיט קטנים המסיעים נוסעים בשכר), בכדי להבטיח שקברניט כלי השיט יוכל להתרכז ללא הפרעות בהשטת כלי השיט. מוצע לאסור על קברניט כלי השיט להסיע קטין מתחת לגיל 12, אלא בליווי אדם מבוגר אחד (שלא מקרב אנשי הצוות) לכל 10 קטינים. הטעם לכך נעוץ בעובדה שקטינים מתחת לגיל 12 עשויים להידרש לסיוע או לפיקוח הדוקים יותר, הנובעים מגילם. הואיל ומספר אנשי הצוות על גבי כלי השיט הינו מצומצם ותפקידם הינו לסייע לקברניט בתפעול כלי השיט, נמצא כי אין מי שיוכל להעניק את העזרה או הפיקוח הנדרשים לקטינים כאמור. על כן מוצע לקבוע חובה זו.

2.6 הוספת תקנות 57ט-57יא

כאמור בפתח לעיל, בצו הפיקוח (כלי שיט קטנים המסיעים נוסעים בשכר) נקבעו הוראות בדבר המיתקנים והאבזור הנדרשים בכלי השיט. תכלית הוספת התקנות המוצעות, הינה לחייב את בעל כלי השיט למלא אחר הדרישות המפורטות וההכרחיות לאירוח נוסעים על גבי כלי שיט המיועד להסעת נוסעים בשכר, בנושאים כדלקמן: ניקיון כלי השיט, הצטיידות במי שתיה טריים, קיומם של בתי שימוש ונגישות כלי השיט לאנשים עם מוגבלויות.

2.7 הוספת תקנה 57יב

בתקנה מוצעת זו, הדומה במהותה להוראה הקבועה בצו הפיקוח (כלי שיט קטנים המסיעים נוסעים בשכר) נקבע איסור על השלכת פסולת וזאת כהשלמה להוראה הקבועה בתקנות הנמלים (השלכת אשפה מכלי שיט), התשי"ע - 2010. תכלית האיסור (הכפול) הינה לשמור הן על איכות הסביבה ועל ניקיון מי הים, והן לטובת הנוסעים וצוות כלי השיט, בכדי לשמור על ניקיון בכלי השיט ותנאי תברואה נאותים בו.

2.8 הוספת תקנה 57יג

דרישת השילוט קבועה בצו הפיקוח (כלי שיט קטנים המסיעים נוסעים בשכר). הדרישה לציין בשילוט את שמו של בעל כלי השיט, נובעת מהסיבה שבמרבית המקרים, בעל כלי השיט אינו זהה למפעיל כלי השיט וכן כי צוות כלי השיט משתנה בתכיפות. הואיל ותקנה 105 לתקנות העיקריות קובעת כי האחריות לקיום כל חובה המוטלת לגבי כלי שיט וכל איסור שנאסר לגביו לפי התקנות העיקריות חלה על בעל כלי השיט ועל קברניטו, קיימת תשיבות ליידע את ציבור הנוסעים באשר לזהותו של בעל כלי השיט, כדי שיוכל לפנות בתלונה עליו לגבי התנהלות כלי השיט או צוותו. הדירה לפרסם פרטים אלה בכלי השיט נועדה איפוא להביא לידיעת הנוסעים את הפרטים הנחוצים לצורך הגשת תלונה, ככל שירצו, בדרך היעילה ביותר – במקום בו הם שוהים ממילא (בזמן הפלגתם) ובנסיבות בהן אפשר שיעלה בצורך בנוסע להגיש תלונה כאמור.

דרישות השילוט שמוצע לקבוע בתי' 57יג(2) ו- (3) נועדו לספק לנוסעים מידע חיוני לבטיחותם.

2.9 הוספת תקנה 57יד והתוספת העשרים ושתיים

תקנות אלו הותקנו על בסיס צו הפיקוח (כלי שיט קטנים המסיעים נוסעים בשכר) ונעשו בהם שינויים והתאמות קלות (בגודל המדרגות, בעוצמת הרעש המותרת). כאמור, אחת ממטרותיו של תיקון זה היא קביעת המתקנים, האביזרים ורמת הרעש המותרת בכלי השיט, וזאת לרווחת הנוסעים ולצורך קיומה של הפלגה בטוחה ונעימה. מוצע לקבוע הוראות אלה בתקנות 57ט - 57יא ובתוספת העשרים ושתיים המוצעת, בה מוצע לקבוע הוראות בדבר מושבים בטוחים ונוחים, מאפרות ופחי אשפה, סככות צל, תאורה, מערכת אוורור במדורים סגורים, גידור סביב משטחים המשמשים שהיית נוסעים, מדרגות לצורך עליה לכלי השיט וירידה ממנו, מיתקן למי שתייה טריים ועוצמת רעש מקסימאלית מותרת הן במקומות הסגורים המשמשים נוסעים ובכלי השיט והן על הסיפונים הפתוחים המיועדים לנוסעים.

סימן ב': היתר פעילות לאוניות נוסעים זרות המסיעות נוסעים בשכר
בסימן זה מוצע לקבוע הוראות לגבי אוניות נוסעים הרשומות בדגל זר, המיועדות להעלות בארץ נוסעים בשכר לצורך הפלגה עליהן.

2.10 הוספת תקנה 57טו

הגדרות: "אניית נוסעים", "בדיקת מנהל אגף הנדסה", "גיל האנייה", "היתר פעילות" ו- "מסמכי אניית הנוסעים" נחוצות לצורך סימן זה (תקנות 57טו – 57כא) שמוצע להוסיף (כמפורט להלן).

לעניין הגדרתה של "אניית נוסעים" יובהר, כי מוצע כי הוראות סימן זה יחולו לגבי אוניות נוסעים אשר אינן רשומות במרשם הישראלי או במרשם המתנהל לפי חוק הספנות (כלי שיט זר בשליטה של גורם ישראלי), התשס"ה - 2005; הטעם לכך הוא כי אוניות אלה ממילא עומדות לבדיקה מקיפה מדי שנה, המבוצעת ע"י מפקחי כלי שיט של רשות הספנות והנמלים, כתנאי להארכת רישיון השיט שניתן להן (בדיקת כושר שיט). ככל שמצבה הטכני-בטיחותי של אונייה כאמור אינו מצדיק מתן רישיון שיט, ממילא לא תוכל לפעול (בכל סוג של פעילות, לרבות השטת נוסעים בשכר). הבעיה היא לגבי עלייתם של נוסעים בארץ על כלי שיט שאינו רשום במרשם הישראלי כאמור; על כלי שיט אלה אין למדינה כל פיקוח, לרבות בתחום כשירותם הטכנית-בטיחותית וכיוב'. לשם כך נועדו ההוראות המוצעות בסימן זה.

2.10 הוספת תקנה 57טז

תקנה זו מהווה את עיקר מטרתו של סימן זה: האיסור על מכירת כרטיסים להפלגה מישראל באוניית נוסעים זרה, אלא לאחר שניתן לכך היתר פעילות ובהתאם לתנאיו. איסור ברוח זו נקבע בסעיף 2 לצו פיקוח (סיווג בטיחותי), שתכליתו איסור מכירת כרטיסים להפלגה כאמור לאל לאחר מסירת מידע המצויין בסעיף דנן. בהמשך הוראותיו של סימן זה (שיפורטו להלן), נקבעים התנאים אשר לאחר התקיימותם יינתן היתר פעילות להפעלת האנייה בדרך של מכירת כרטיסים להפלגה מישראל.

2.11 הוספת תקנה 57יז

תקנה מוצעת זו משלימה את ההוראה המוצעת בתי' 57טז לעניין מתן היתר: מי רשאי לתיתו ובאילו תנאים. לעניין התנאי בדבר גיל האנייה (שאינו עולה על 30 שנים) נפרט כי ככלל, אנייה ישנה יותר מהווה סיכון בטיחותי גדול יותר ("עייפות החומר" של גוף האנייה ומערכותיה, בלאי טבעי של האנייה והיתלשות חומריה, שימוש בטכניקות בנייה ותפעול מיושנות).

נוסף, כי שימוש באניות נוסעים מיושנות כאמור, נוסף על המטרד ואי הנוחות שעלולה להיגרם לנוסעי האנייה, עלול לגרום לפגיעה בבריאות השיט ואף לאסון. אנו סבורים כי שיקולי בטיחות השיט מצדיקים קביעת הגבלה על גילן של אניות הנוסעים, גם לגבי אניות נוסעים אשר עברו תכנית חידוש מהותית (Renovation Scheme) וגם כאלה אשר תוחזקו ברמה נאותה, שכן בסופו של יום, "עייפות החומר" קיימת גם בכלים אלה ויש לה השפעה בלתי מבוטלת על בטיחות השיט.

נוכח המקובץ לעיל מוצע לקצוב את גילן של אניות נוסעים שיוורשו להסיע נוסעים להפלגות מישראל, ל- 30 שנים ממועד בנייתן (מועד הנחת השדרית, כמוגדר). ראוי לציין כי המלצה זו באה מתוך ניסיון של שנים שנצבר ברספ"ן, לאחר בדיקת עשרות אניות נוסעים ע"י מפקחי רספ"ן (שהינם רבי חובלים, מכונאים ראשיים ומהנדסים בהכשרתם, בעלי ניסיון של עשרות שנים בתפעול ובדיקת כלי שיט).

יחד עם זאת, ומבלי לגרוע מהאמור לעיל, מוצע לקבוע תנאים מצטברים (המפורטים בתקנה 57יט) אשר בהתקיימם, תינתן אפשרות למתן היתר למכירת כרטיסים באניית נוסעים אשר גילה עולה על 30 שנים.

2.12 הוספת תקנה 57יח

בתקנה זו מפורטים התנאים המוצעים למתן היתר פעילות לאניות נוסעים זרות. עיקרם של תנאים אלה הוא כדלקמן:

א. התאמת האנייה, מבחינת נגישותה, לאנשים בעלי מוגבלויות, בהתאם להנחיות אימ"ו (ארגון הספנות הבין לאומי שישראל חברה בו) אשר נקבעו ב- DESIGN AND OPERATION OF THE PASSENGER SHIPS TO RESPOND TO ELDERLY AND DISABLED PERSONS' NEEDS שפרסם אימ"ו בנושאים אלה: מתן מידע לנוסעים בדבר נגישות האנייה; התאמת האנייה להשטת אדם בעל מוגבלות מבחינת היקף מקומות הישיבה (כמפורט בתקנה); התאמת הוראות הפיננזי בשעת חירום לנוסעים בעלי מוגבלות; מתן סיוע של צוות האנייה לנוסעים בעלי מוגבלות במעבר מהרציף לאנייה ובחזרה ממנה, לפי תקנה 19 לתקנות שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות (הסדרת נגישות לשירותי תחבורה ציבורית), התשס"ג - 2003; הכשרת צוות האנייה למתן שירות נגיש בעת חירום לנוסעים בעלי מוגבלות והתקנת ציפוי למניעת החלקה. לצורך הוכחה כי האנייה עומדת בכלל התנאים המצטברים הללו, נדרשת חו"ד של נציג חברת סיווג של האנייה.

ב. נוסף על כך נדרש להוכיח למנהל אגף הנדסה כי בעת הפעלת האנייה בפעילות לשמה מבוקש ההיתר נמצא בארץ נציג מטעם בעל האנייה, הזמין בכל עת, ולפרט את דרכי ההתקשרות עימו. תנאי זה הוא כדי שאם תתגלה בעייה מהותית כלשהיא בתפעול האנייה, תהיה לנוסעים בה כתובת ונציג אליו יוכלו

להפנות את טענותיהם.

ג. תנאי נוסף הוא מסירת מסמכי אניית הנוסעים כפי שידרוש מנהל אגף הנדסה, וזאת לצורך בחינתם והתרשמות כי האנייה אכן במצב טכני- בטיחותי מניח את הדעת.

כמו כן בתקנה זו מוצע לקבוע את סמכותו של מנהל אגף הנדסה לקבוע את תוקפו של היתר הפעילות (אשר יהיה לא ארוך יותר מתוקף מסמכיה של אניית הנוסעים, כדי שלא יוצר מצב בו האנייה מורשית להסיע נוסעים בהפלגה מישראל כאשר מי מבין תעודותיה ומסמכיה פקעו, דבר שעלול להצביע על בעייה טכנית באנייה). כמו כן מוצע להקנות למנהל אגף הנדסה סמכות לקבוע תנאים בהיתר הפעילות.

2.11 הוספת תקנה 57יט

כאמור, אחד מהתנאים המוצעים למתן היתר פעילות הוא כי גיל האנייה אינו עולה על 30 שנים, וזאת כדי להבטיח כי מצבה הטכני בטיחותי של האנייה תקין ומאפשר השטה בטוחה ובתנאים משביעי רצון של הנוסעים עליה. יחד עם זאת מוצע לאפשר לבעלי אניות נוסעים אשר גילן עולה על 30 שנים (ואשר עמדו כמובן בכל התנאים המפורטים בתקנה 57יח) לקבל היתר פעילות וזאת אם יוכיחו כי חרף גילה של האנייה, מצבה הטכני בטיחותי משביע רצון כאמור.

הוכחה זו תתאפשר בקיום התנאים המצטברים הבאים:

- א. בדיקת האנייה ע"י מפקח כלי שיט (של רשות הספנות והנמלים) לבדיקת כשירות טכנית של כלל מערכות האנייה בהיבטי בטיחות החיים בים ומניעת זיהום מכלי שיט וע"י אגף הנדסה (של רשות הספנות והנמלים). מוצע כי בדיקה זו תערך לפחות שבוע ימים לפני מועד ההפעלה הראשון של אניית הנוסעים וזאת מתוך התחשבות בבעל האנייה- כדי שלא יצטרך להביא את האנייה לארץ מוקדם יותר, ובכך למנוע רווחי הפעלתה במועד זה, וכדי לאפשר למפקחי רשות הספנות והנמלים ולאגף הנדסה זמן סביר לבדיקת האנייה בהיבטים שצוינו;
- ב. קבלת אישור בעליה של האנייה לקבל נתונים ממאגר הנתונים של חברות הסיווג. בין נתונים אלה עשויים להיות נתונים רלוונטיים למתן היתר פעילות כאמור לאנייה שגילה עולה על 30 שנים, כגון נתונים בדבר תקלות מהותיות במערכות האנייה וליקויים שנמצאו בה בעבר;
- ג. הגשת מסמכיה של אניית הנוסעים במועד המצוין בתקנה;
- ד. התקיימו באנייה אחד משני התנאים המפורטים להלן:
 - (1) האנייה קבלה דרגת סיווג בטיחותי בהתאם לצו פיקוח (סיווג בטיחותי) במשך שנתיים רצופות לפחות לפני כניסתו לתוקף של תיקון זה – מדובר בהוראת מעבר אשר נועדה לאפשר לבעלי אניות נוסעים, אשר הפעילו את אניותיהם בארץ, להמשיך ולעשות זאת אם יוכיחו כי מתקיימים בהם

התנאים שפורטו לעיל. נציין כי הוראה זו מאזנת בין ציפיותיהם של בעלי אניות נוסעים ומפעיליהם, שאפשר והשקיעו כספים (ברכישת אניות, בשיפוצן וכיוב') מתוך כוונה להמשיך ולהפעיל את אניותיהם בהפלגות לארץ וממנה, ובין רצוננו להבטיח כי הפלגות נוסעים תערכנה באניות בטוחות.

(2) לחילופין, בטרם הגיע אניית הנוסעים לגיל 30 או בהגיעה לגיל זה, ובחלוף כל 5 שנים ממועד מתן היתר פעילות לאנייה שגילה עולה על 30 שנה, תערוך חברת סיווג בדיקה מעמיקה לאנייה ("Special Survey"). בבדיקה זו ייבדקו מצבה הטכני-תפעולי של האנייה ומצבה הפיזי ותיבחן השאלה אם מצב האנייה מאפשר הפלגה בטוחה ועונה על דרישות רשות הספנות והנמלים והדרישות הבין-לאומיות החלות על אניות נוסעים. מוצע כי הבדיקה תיערך לפי נהלים בין-לאומיים בעניין אניות נוסעים ולפי דרישות המנהל ומנהל אגף הנדסה המפורטות בתוספת העשרים ושלוש.

2.11 הוספת תקנות 57-ככ - 57כא

מוצע כי הודעה על מתן היתר פעילות תהיה בכתב לנציג הבעלים או לסוכן אניית הנוסעים או למגיש הבקשה, אם אינו אחד משניהם. כמו כן מוצע כי הודעת סירוב ליתן היתר פעילות תהיה מנומקת. על הודעת הסירוב ניתן לערור בפני מנהל רשות הספנות והנמלים בתוך 15 ימים ממועד קבלתה.

3. לתקנה 8

תיקון תקנה 105 לתקנות העיקריות

תקנה 105 לתקנות העיקריות מטילה על בעל כלי השיט ועל קברניטו אחריות לקיים כל חובה המוטלת לגבי כלי שיט. לעומת זאת, בתקנות 57ה', 57ו', 57ט-יא', 57יג', ו-57יד' המוצעות נקבע אחראי אחד לקיום החובה האמורה בכל תקנה. לכן, ככל שנקבע בגוף התקנה אחראי מסוים לקיומה של החובה הקבועה בה, אין מקום לחייב גם את הקברניט ובעל כלי השיט לקיימה מכח ההוראה הכללית האמורה בתקנה 105 לתקנות העיקריות. מכאן הצורך בתיקון תקנה זו.

4. לתקנה 9

הוספת תקנה 106(א) לתקנות העיקריות

מוצע לקבוע כי הפרתן של החובות האמורות בתקנות 57ט', 57י' ו-57יד' הוא מסוג עבירה של אחריות קפידה, וזאת לצורך השגתן של שתי מטרות: האחת – אכיפה קלה שכן די בהוכחת יסוד עובדתי כדי להוכיח כי נעברה העבירה; השנייה – הגברת קיומן של חובות אלה שכן ההגנה היחידה מפני הרשעה בעבירה שהוכרזה כעבירת אחריות קפידה היא שהנאשם מוכיח שלא היה מודע ולא התרשל וכן שעשה כל שניתן למנוע ביצוע העבירה.

5. לתקנה 10

תיקון תקנה 110

תקנה 110 לתקנות העיקריות מטילה על העובר על הוראה מהוראות התקנות העיקריות מאסר עד שישה חדשים או קנס 50,000 שקלים או שני העונשים כאחד. מוצע להחריג מגדר עונשין זה הוראות אשר הינן משמעותיות במהותן (לבוש צוות כלי השיט, סיוע) או קלות ערך באופן יחסי (ניקיון בכלי השיט).

6. לתקנה 11

תיקון התוספת העשרים לתקנות העיקריות

נוכח התקנתו של תיקון זה (אשר תביא בעקבותיה לביטול צו פיקוח (סיווג בטיחותי) וצו פיקוח (כלי שיט קטנים המסיעים נוסעים בשכר)), יש לתקן גם את התוספת העשרים לתקנות העיקריות כך שהפנייה תעשה בכל מקום לדין הרלוונטי.

7. לתקנה 12

הוספת התוספות העשרים ושתיים והעשרים ושלוש לתקנות העיקריות

מוצע להוסיף לתקנות העיקריות את תוספת עשרים ושתיים – הקובעת את האבזורים, המתקנים ועוצמת הרעש המותרת בכלי שיט שאורכו ע 36 מטרים המסיע נוסעים בשכר, וכן את התוספת העשרים ושלוש – בה מפורטות הבדיקות שיש לבצע בכלי שיט זר שגילו מעל 30 שנים (ובכל 5 שנים לאחר גיל 30) שמבוקש לקבל היתר פעילות להשטה בו של נוסעים בשכר.

8. לתקנה 13

תחילה

מוצע לקבוע כי תחילתו של תיקון זה תהא שלושים ימים ממועד פרסומו.

9. לתקנה 14

הוראת מעבר

חרף מועד התחילה המוצע בתקנה 13 מוצע לקבוע הוראת מעבר לגבי עצמת הרעש בכלי שיט המסיע עד 12 נוסעים שמשך הפלגתו הרציף עולה על 4 שעות ושבנייתו הסתיימה עד שנה ממועד התחילה, כך שעצמת הרעש בו תהא הנקובה בפסקה (1) לפרט 9 בתוספת העשרים ושתיים (ולא זו הנקובה בפסקה (2) בפרט האמור).

הטעם להצעת הוראה זו הוא כי בניית כלי שיט אורכת זמן רב (כשנה). דהיינו, במהלך השנה לאחר כניסתו לתוקף של תיקון זה, יבנו כלים כאמור אשר הוזמנו בשנה שקדמה לכך, ובאופן טבעי, דרישות הבנייה לפיו יבנו כלים אלה יהיו הוראות הרגולציה שחלו במועד הזמנת הבנייה. כלומר, דרישות רגולציה מקלות יותר, מבחינת עוצמת הרעש המותרת בכלי שיט המסיע עד 12 נוסעים שמשך הפלגתו הרציף עולה על 4 שעות. חשוב לציין כי עצמת רעש המותרת בכלי שיט הוא עניין הנלקח בחשבון כבר בשעת תכנונו של כלי השיט, ולא תמיד ניתן להתאימו לאחר שכלי השיט בנוי כבר.

מטעם זה מוצע לקבוע את הוראת המעבר האמורה.