



משרד התחבורה
והבטיחות בדרכים

אגף הביקורת ותלונות הציבור

דוח ביקורת 84

**רשות הספנות והנמלים
אגף בכיר לפיקוח ובקרה
פיקוח באניות זרות**

דצמבר 2015

מסמך זה מכיל ממצאי ביקורת של אגף הביקורת, פרסומם ללא קבלת רשות
מאת הגורמים המוסמכים במשרד התחבורה – אסור על פי חוק



י"ט בכסלו תשע"ו
01 בדצמבר 2015
מסמך מס' 22609415

לכבוד

לכבוד

מר עוזי יצחקי

מר ישראל כץ

מנכ"ל משרד התחבורה והבטיחות בדרכים
ירושלים

שר התחבורה והבטיחות בדרכים
ירושלים

שלום רב,

דוח ביקורת פנימית בנושא: אגף בכיר לפיקוח ובקרה – פיקוח באניות זרות
דצמבר 2015

מוגש לכם בזאת דוח ביקורת פנימית בנושא אגף בכיר לפיקוח ובקרה – פיקוח באניות זרות. בחודשים נובמבר 2013 עד אוקטובר 2014, בהתאם לתכנית העבודה של הביקורת הפנימית לשנת 2013, ולאחר שאגף הביקורת ביצע סקר מוקדם, נערכה ביקורת באגף בכיר לפיקוח ובקרה (להלן גם "האגף") ברשות הספנות והנמלים (להלן גם "הרשות" או "רספ"ן") שבמשרד התחבורה והבטיחות בדרכים (להלן: "המשרד").

רשות הספנות והנמלים בישראל היא רשות סטטוטורית במשרד התחבורה אשר אחראית לכל נושא התעבורה הימית בישראל. אגף בכיר לפיקוח ובקרה עוסק בפיקוח על: אניות, בטיחות השיט, יוזמות חקיקה בנושא ספנות ועל ייצוגה של מדינת ישראל בגופים המקצועיים בעולם. האגף פועל בין היתר לאכיפה של אמנות בינלאומיות בישראל ולקביעת סטנדרטים מקצועיים בתחום הספנות. האגף מפקח על כלי שיט זרים הנכנסים לתחום המים הטריטוריאליים של ישראל ולנמלי ישראל ובודק את כשירות האנייה וצוותה למניעת תאונות ימיות וזיהום ים.

מטרות הביקורת

1. בחינת העמידה של רשות הספנות והנמלים באמנות הבינלאומיות ;
2. בחינת הפיקוח באניות זרות (P.S.C) – עמידה בהוראות החוק, התקנות ונוהלי העבודה, תיעוד ההליכים ;
3. בחינת הליך הגבייה של האגרות ;
4. בחינת נושא כוח האדם האחראי לפיקוח באגף – תקנים, קליטה והכשרה ושימור ידע.

ב-5.8.2015 הועברה טיוטת הדוח לתגובת מנהל הרשות. ב-3.9.2015 התקבלו תגובות מפורטות הן ממנהל הרשות והן ממנהל האגף. תגובות המבוקרים שולבו בדוח לפי העניין וצורפו כלשונן בסופו.

ב-7.10.2015 התקבלה גם תגובת יועמ"ש רספ"ן (הבהרות בעניינים משפטיים). ב-15.10.2015 נערכה פגישה באגף הביקורת בנושא תגובת המבוקרים לטיוטת הביקורת.

ראוי לציין לטובה את שיתוף הפעולה המלא של המבוקרים עם עורכי הביקורת בכל שלבי הביקורת, ובכלל זה התגובות המקצועיות והענייניות של הרשות שהועברו במועד.

עיקרי הממצאים

עמידה באמנות הבינלאומיות

1. רשות הספנות והנמלים ומשרד התחבורה לא קידמו הצטרפות לאמנות בינלאומיות בתחום הימי.
2. אף שליקוי זה עלה עוד בדוח מבקר המדינה 62 לשנת 2011, טרם הצטרפה ישראל לאמנות נוספות.
2. נכון למועד הביקורת, לא תיקנה הרשות את כל הליקויים שעלו במבדק VIMSAS מראשית 2013.

הפיקוח באניות זרות (P.S.C) – עמידה בהוראות החוק, תקנות ונוהלי העבודה, תיעוד ההליכים

3. אין באגף תכנית עבודה לפיקוח על אניות זרות. מה שלא מאפשר בקרה על ביצועי האגף.
4. הפיקוחים באניות זרות נבחרים באופן אקראי, ומבוצעים בהתאם להחלטת המפקח ביום הפיקוח, בהתאם לזמינות המפקחים באותו יום ולאניות שעגנו בנמל.
5. האגף לא עומד בכמות הפיקוחים הנדרשת לפי מזכר ההבנות של מדינות הים התיכון.
6. נמצא מקרה שבו אנייה שסומנה בקוד 17 שאינו מאפשר לה לעזוב את הנמל עד לתיקון הליקויים שנמצאו בה, שוחררה מנמל אשדוד אף שטרם תוקנו הליקויים.
7. אין באגף נוהל המנחה את המפקחים במשימות הפיקוח הנדרשות, בתדירותן, במספר המפקחים הנדרשים לביצוע כל פיקוח ובאופן המעקב אחר תיקון הליקויים.
8. הפיקוחים מתועדים באופן ידני בקלסרים ולא באופן ממוחשב, דבר המקשה על קיום בקרה ובדיקה של שלמות הנתונים.
9. משימות הפיקוח מבוצעות לפי שיקול דעת המפקחים ללא רשימת תיוג מוגדרת מראש.
10. נמצאו מקרים שבהם ליקויים נרשמו בסוף הפיקוח ולא במהלכו, מה שעלול להביא לטעויות רישום.
11. בטופס הפיקוח לא נרשמים כל הנושאים שנבדקו, אלא רק אלו שנמצאו בהם ליקויים; לפיכך לא ניתן לדעת מה נבדק בכל פיקוח ואין לכך אישור.
12. נמצאו ליקויים בתעודות המפורטות בטופס הפיקוח – במקרים מסוימים מילא המפקח פרטים רק של חלק מהתעודות הנדרשות; פרטי תעודות הועתקו מטופסי פיקוח שנערך בנמל הקודם, ולא נבדקו באופן אישי.
13. בעת הפיקוח לא ניתן לאמת בזמן אמת את מקוריות התעודות שהמפקח נדרש לבדוק ואם הן מזויפות אם לאו.

הליך גביית האגרות

14. אין באגף נוהל לניהול האגרות, הנפקתן, גבייתן ותיוקן.
15. האגף לא צופה את סך האגרות שהוא עתיד לגבות, ולא עורך השוואה בין ההכנסה הצפויה מאגרות לבין הגבייה בפועל.
16. אין הפרדה בין הכנסות האגף מאגרות לבין הכנסות אגפים אחרים ברשות הספנות.
17. לא מבוצעת באגף בדיקה שכל שוברי האגרות שהונפקו אכן שולמו.
18. בעת הפיקוח, המפקחים לא בודקים אם שולמה אגרת הרישוי. כך עלול להיווצר מצב שאנייה תיבדק מבלי ששילמה את האגרה שהיא חייבת בה.
19. ניהול הרישום, הרישוי ומועד תשלום האגרות של האניות, הספינות והגוררות נעשה על גבי כרטיסיות נייר בצורה ידנית, דבר העלול לגרום לטעויות אנוש.
20. העתקי השוברים ששולמו בידי מקבלי השירות נשלחים לאגף בפקס, דבר העלול לגרום לזיופים של שוברים. העתק המקור של השובר המשולם בידי מקבלי השירות לא מועבר לאגף.
21. לא נערכת רשימה מרוכזת של החשבוניות והשוברים שנשלחו. לפיכך, לא נערך מעקב שוטף אחר גביית החשבוניות ואחר שוברי האגרה שנשלחו.

כוח האדם האחראי לפיקוח באגף: תקנים, קליטה והכשרה, שימור ידע

22. לא נערכה בחינה מקיפה לתקן שראוי שיהיה באגף באשר למכלול פעולותיו.
23. אף שכמות משימות הפיקוח גדלה עם הזמן, קיימת ירידה עקבית במהלך השנים בכמות המפקחים. לכן, קיים חשש ממשי כי בשל מחסור בכוח אדם, האגף לא יעמוד בשנים הקרובות במשימותיו מתוקף החוק והדרישות הבינלאומיות.
24. פרישה של עובדים לא מלווה בנוהל או בהליך סדור של העברת מידע, וכך ידע מקצועי חשוב וניסיון שנצברו בעמל של שנים – עלולים לרדת לטמיון, והיעדרם יקשה על המפקחים החדשים לבצע את עבודתם כראוי.
25. אין באגף מדיניות סדורה להכשרת מפקחים או תכנית הכשרה מתמשכת למפקחים לאורך תקופת העסקתם.

המלצות הביקורת

אמנות בינלאומיות

1. על הרשות לקדם הצטרפות לאמנות בינלאומיות ולעדכן בהקדם את החוקים והתקנות של אמנות בתחום הימי שישראל כבר הצטרפה אליהן.
2. על הרשות לסיים את תיקון הליקויים שעלו במבדק Vimsas משנת 2013.

הפיקוח באניות זרות (P.S.C)

3. על האגף לגבש תכנית עבודה שנתית וחודשית אשר תכלול, בין היתר: הגדרת יעדים ומטרות (כגון עמידה באחוז הפיקוח כמפורט במזכר ההבנות של מדינות הים התיכון), בקורות מיוחדות לבדיקת

- אניות זרות בעלות פוטנציאל סיכון גבוה (כגון אניות שהתגלו בהן ליקויים רבים בפיקוחים קודמים) ויתר משימות האגף.
4. על האגף לוודא כי משימות הפיקוח יוגדרו מראש בתכנית העבודה, ויבוצעו במלואן בהתאם לחלוקה מוגדרת של המשימות בין המפקחים.
5. יש לגבש נוהל מנחה למפקחים בכל הנוגע לאופן ביצוע הפיקוח, למספר המפקחים הנדרש, לתדירות הפיקוחים, לאופן המעקב אחר תיקון הליקויים ובכל עניין אחר הרלוונטי למשימת הפיקוח.
6. יש לוודא כי הבדיקות הנדרשות לפי נספח 6 להנחיות IMO, יקבלו ביטוי בנוהלי האגף או במסגרת רשימת תיוג מפורטת הכוללת את הבדיקות המתבקשות בעת פיקוח על אניות זרות.
7. על מנהל האגף לפעול למחשוב של תיעוד הפיקוחים, שיאפשר בקרה ומעקב אחר תיקון ליקויים.
8. במקרים שבהם ניתן לאייה קוד 17 במהלך פיקוח, על מפקחי האגף לוודא תיקון של הליקויים לפני שחרור האנייה מהנמל.

גביית האגרות

9. על הרשות לגבש נוהל אשר יסדיר את הליך הניהול של האגרות ושל גבייתן.
10. על הרשות לערוך צפי של ההכנסות מגביית האגרות אשר יהווה אומדן של הגבייה, ויאפשר השוואה תקציבית בין ההכנסות הצפויות לבין הגבייה בפועל.
11. על הרשות לקדם הקמה של מערכת ממוחשבת לניהול האגרות, דבר אשר יאפשר סיווג ומיון של האגרות בהתאם לסוגי האגרות המפורטים בתקנות, הפקה ממוחשבת של אגרות, הפקת דוחות מעקב ובקרה אחר גביית האגרות בפועל וכו'.
12. על הרשות למחשב את נושא הרישום והרישוי של אניות, ספינות וגוררות.
13. יש לערוך רישום ממוחשב של האגרות שהופקו באגף, ולבצע מעקב ובקרה על תשלומן בפועל.
14. על האגף לפעול בהתאם לאמור בתקנות בטיחות השיט, ולגבות אגרת בדיקה חוזרת בכל מקרה שבו מפקח מבצע בדיקה חוזרת על כלי שיט זר.

כוח האדם האחראי לפיקוח באגף

15. יש לבצע מיפוי של המשימות המוטלות על האגף ולהתאים את התקן של כמות המפקחים למשימות אלו.
16. יש לקדם לאלתר גיוס של מפקחים חדשים לאגף.
17. יש לוודא שהליך פרישה של עובד ילווה בחפיפה לעובד אחר ובהכשרתו לתפקיד.
18. על האגף לגבש מדיניות בנושא הכשרת מפקחים אשר תעוגן בחוק, בתקנות ובנוהלי עבודה ותשמש בסיס לקביעת תכנית הכשרה ארוכת טווח באגף.
19. על האגף לפעול לשימור הידע שצברו המפקחים השונים בתחומי עיסוקם.

* * *

מבין הליקויים שעלו בדוח זה, שלחלקם משמעות גם ברמה הבינלאומית, לדעת הביקורת, על המשרד חובה מוגברת: ראשית, ליזום ולפעול באופן יצירתי ולאלתר בכל הנוגע לגיוס כוח אדם מקצועי לאגף ולהכשרתו. מימוש ההערכות הפסימיות של הנהלת רספ"ן בנוגע להיעדר כוח אדם בתחום הספנות בכלל, יגרור תוך זמן קצר קשיים רבים אף יותר בגיוס כוח אדם ייעודי, דבר העלול להביא לפשרה באיכות הגיוס ולפגיעה מתמשכת בעבודת האגף והרשות. שנית ובד בבד, על המשרד לפעול לאלתר לאפשר לאגף לעשות שימוש באמצעי מחשוב המתאימים לנדרש במאה ה-21 בכל תחומי פעילותו – לניהול הפיקוחים בפרט ולניהול פעילות האגף בכלל. תשומת לב נוספת יש לתת לתיקון כלל הליקויים שעלו במבדק משנת 2013, שאי-תיקונם עלול להביא את ארגון IMO להגיב בחומרה ולנקוט סנקציות על מדינת ישראל ועל אגף הדגל שלה.

בהתאם להצהרת ארגון IMO, החל ב-1 בינואר 2016, המדינות החברות בארגון יחויבו במבדק IMSAS¹, ובמסגרתו יהיה עליהן לעמוד בכלל הסטנדרטים המפורטים באמנות שהן חתומות עליהן. גם אם צלחה הרשות את מבדק VIMSAS האחרון, רצונם הטוב של מפקחי האגף לעשות את עבודתם נאמנה אינו ערובה מספקת לעמידה בביקורות הבינלאומיות העתידיות, שהפעם יהיו חובה ולא זכות. אל לו למשרד להמתין לכישלון במבדקים ולהורדת דירוג ישראל בתחום הימי כדי לשפר את שאפשר וצריך לשפר כבר כעת. יש לתקן את הליקויים שעלו בביקורת זו במלואם כדי להימנע מפגיעה בתחום הספנות בישראל, לצלוח את הביקורות הבאות ולעמוד בסטנדרטים הבינלאומיים, כל זאת לטובת אבטחת שער הכניסה המשמעותי ביותר שיש לישראל – הים.

בהתאם לסעיף 6א.(א) לחוק הביקורת הפנימית, יש לקיים דיון בממצאי דוח הביקורת תוך 45 יום ממועד הגשתו. הדיון בממצאי הדוח ייערך במסגרת צוות תיקון ליקויים בראשות המנכ"ל, כאמור בהחלטת הממשלה בק/44 ו בק/92.


מבקר המשרד

העתק

- מנהל רשות הספנות והנמלים – ר/ח [redacted]
- מנהל אגף בכיר פיקוח ובקרה – ר/ח [redacted]
- יועמ"ש – [redacted] עו"ד
- חשב – [redacted]

¹ IMO Member State Audit Scheme

תוכן העניינים

<u>עמוד</u>	<u>נושא</u>
2	כללי
6	הגדרות, מונחים וקיצורים
8	רקע
13	מבוא
22	פירוט ממצאי הביקורת
56	סיכום
57	תגובת המבוקרים
73	נספחים

כללי

בהתאם לתכנית העבודה של הביקורת הפנימית לשנת 2013 ולאחר שאגף הביקורת ביצע סקר מוקדם, נערכה בחודשים נובמבר 2013 – אוקטובר 2014 ביקורת באגף בכיר לפיקוח ובקרה (להלן גם "האגף") ברשות הספנות והנמלים (להלן גם "הרשות" או "רספ"ן") שבמשרד התחבורה והבטיחות בדרכים (להלן: "המשרד").

עורכי הביקורת

- ר"ח, [REDACTED]
- ר"ח (עובדת משרד גורודנסקי במועד הביקורת) [REDACTED]
- כלכלנית ומשפטנית [REDACTED]

הביקורת נערכה בהנחיית מבקרת המשרד ובשיתוף עובדי אגף הביקורת.

מטרת הביקורת

1. בחינת העמידה של רשות הספנות והנמלים באמנות הבינלאומיות;
2. בחינת הפיקוח באניות זרות (P.S.C) – עמידה בהוראות החוק, התקנות ונוהלי העבודה, תיעוד ההליכים;
3. בחינת הליך גביית האגרות;
4. בחינת נושא כוח האדם האחראי לפיקוח באגף – תקנים, קליטה והכשרה ושימור ידע.

היקף הביקורת

הביקורת נערכה באגף בכיר לפיקוח ובקרה שברשות הספנות והנמלים וכללה בין היתר צפייה בפיקוח שנערך באניות זרות בנמלים שונים בארץ. בדיקות להשלמת מידע נערכו גם באגף כוח אדם מינהל וארגון, במחלקה המשפטית של רשות הספנות והנמלים ובאגף חשבות של משרד התחבורה. בחודש דצמבר 2014 נערך מבדק ISO ברשות הספנות והנמלים על-ידי נציג מכון התקנים הישראלי. מבדק זה לא קיבל ביטוי בביקורת זו.

שיטת הביקורת

הביקורת נערכה תוך דגימת נתונים מתוך מסמכים שונים ומתוך דוחות בקרה שהונפקו לבקשת הביקורת על-ידי עובדי הרשות בשנים 2012-2014 כדלקמן:

- דוח סטאטוס הצטרפות לאמנות בינלאומיות;
- דוחות פיקוח על אניות זרות;
- דוחות גביית אגרות;
- דוחות השתתפות מפקחים בהדרכות ובהשתלמויות;
- דוח פריסות צפויות של מפקחים.

במסגרת בחינת הליך הפיקוח, הביקורת הצטרפה ל-5 פיקוחים באניות זרות כדלהלן:

1. Sainty Vanguard, בנמל חדרה

2. La Belle De L'ADRIATIQUE, בנמל חיפה

3. Valery Kokov, בנמל חיפה

4. Aida, בנמל אשדוד

5. Georgi Grigorov, בנמל אשדוד.

נערכו שיחות ופגישות עם נושאי תפקידים רלוונטיים, כמפורט להלן:

• ר/ח [REDACTED] מנהל רשות הספנות והנמלים

אגף בכיר לפיקוח ובקרה/חיפה (רשות הספנות והנמלים)

• ר/ח [REDACTED] – מנהל אגף בכיר לפיקוח ובקרה

• קמ"ר [REDACTED] – מנהל תחום (פיקוח טכני)

• קמ"ר [REDACTED] – מפקח ימי בכיר (מכונה וביקורת מכליות)

• קמ"ר [REDACTED] – מפקח מכונה בכיר

• ר/ח [REDACTED] – מפקח בכיר (סיפון נמל חיפה).

• ר/ח [REDACTED] – מפקח בכיר (סיפון נמל חיפה)

• קמ"ר [REDACTED] – מפקח – חיפה (במועד הביקורת)

• גב' [REDACTED] – מרכז (בחינות צי סוחר)

• גב' [REDACTED] – ראש ענף (ספנות ונמלים)

• גב' [REDACTED] – רכז ספנות בינלאומי

• גב' [REDACTED] – סטודנטית מ"מ של אילנית מרזין.

נמל אשדוד

• ר/ח [REDACTED] – מנהל תחום בנמל אשדוד

• ר/ח [REDACTED] – מפקח ימי בכיר חומרים מסוכנים ובטיחות השיט בנמל אשדוד ואילת

• קמ"ר [REDACTED] – מפקח ימי בכיר בנמל אשדוד.

אגף כ"א ימי מינהל וארגון (רשות הספנות והנמלים)

- **מר כ. [REDACTED]** ז"ל – מנהל אגף א' (כ"א ימי ארגון ומינהל)
- **מר ע. [REDACTED]** – ראש תחום (כספים, חשבוניות ומינהל) (במועד הביקורת).

מחלקה משפטית (רשות הספנות והנמלים)

- **עו"ד [REDACTED]** ממונה ייעוץ משפטי.

אגף חשבות וכספים של משרד התחבורה

- **[REDACTED]** – ראש תחום חשבוניות ודיווח.

כמו כן, נסקרו חוקים, תקנות, אמנות בינלאומיות, נוהלי עבודה, התכתבויות וחומרים נוספים רלוונטיים שנמסרו לבקשת הביקורת.

הבסיס המשפטי

אמנות ומסמכים בינלאומיים

- IMO PROCEDURES FOR PORT STATE CONTROL, 2011
- United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982

חוקים

- חוק רשות הספנות והנמלים, תשס"ד-2004
- חוק הספנות (ימאים), התשל"ג-1973
- חוק הספנות (כלי שיט), התש"ך-1960
- פקודת הנמלים [נוסח חדש], התשל"א-1971
- צו הפיקוח על מחירי מצרכים ושירותים (שירותי נמל), התש"ע-2010
- הצעה לתיקון חוק הספנות (ימאים) (תיקון), התשס"ו-2006.

תקנות

- תקנות הנמלים (בטיחות השיט), תשמ"ג-1982
- תקנות בטיחות השיט (תיקון), התשס"ח-2008

- תקנות הנמלים (בטיחות השיט) (תיקון מס' 2), התשע"א-2011.

הוראת נוהל

- נוהל עבודה, בדיקת אניות זרות בישראל P.S.C מיום 1.2.2012.

מסמכים נוספים

- שנתון סטטיסטי ספנות ונמלים 2013/אגף תכנון כלכלה וקשרי חוץ, רשות הספנות והנמלים.
- דוח מבקר המדינה מספר 62 בנושא רשות הספנות והנמלים - דוח ביקורת שנתי 62 לשנת 2011 ולחשבונות שנת הכספים 2010 (הדוח המלא).

הביקורת נערכה בהתאם לתקנים המקצועיים המקובלים, לחוק הביקורת הפנימית התשנ"ב-1992 ולהנחיות של לשכות המבקרים הפנימיים.

הגדרות, מונחים וקיצורים

- אנייה** – כלי שיט העשוי לשוט והמונע בכוח מנוע, אשר תפוסתו ברוטו עולה על 100 טון או שאורכו המרבי עולה על 24 מטר, לפי העניין.
- ארבה** – כלי שיט העשוי לשוט ואשר אין לו אמצעי הנעה.
- גוררת** – "כלי שיט שנתמלאו בו כל אלו: (1) המנהל אישר אותו ככשיר לשמש גוררת; (2) תפוסתו אינה עולה על 500 טון; (3) עצמת המנועים המשמשים להנעת כלי השיט עולה על 370 קילוואט".
- השר** – שר התחבורה והבטיחות בדרכים.
- הרשות** – רשות הספנות והנמלים.
- המנהל** – מנהל רשות הספנות והנמלים שמונה לפי סעיף 5 לחוק רשות הספנות והנמלים, תשס"ד–2004.
- חברות סיווג** – גוף שעיסוקו סיווג, בדיקה, סקירה ופיקוח על כלי שיט, שמדינת הדגל הכירה בו ואישרה לו להנפיק תעודות לכלי שיט המניפים את דגלה. הגוף חבר באיגוד חברות הסיווג הבינלאומי (IACS).
- כלי שיט** – אנייה, ארבה, ספינה או סירה.
- כלי שיט זר** – כלי שיט שאינו רשום במרשם כלי השיט הישראלי.
- מדינת דגל** – המדינה אשר במרשם כלי השיט שלה רשום כלי השיט, ואשר את דגלה הוא מניף.
- מדינת נמל** – מדינת היעד שאליה מגיע כלי השיט.
- מזכר הבנות** – (MOU – Memorandum Of Understanding) – מסמך משפטי אשר מגדיר את המסגרת הכללית לשיתוף הפעולה והסכמות עקרוניות בין החתומים עליו. מזכר הבנות נכתב בדרך כלל לפני חוזה מפורט שאמור להיחתם בין הצדדים.
- מים טריטוריאליים** – רצועה המשתרעת לכל היותר לאורך 12 מייל ימי² כלפי חוץ מחופה של מדינה חופית. אזור זה נחשב שטח תחת ריבונות של אותה המדינה, אך המעבר בו אפשרי לספינות זרות צבאיות ואזרחיות. לפי אמנת האומות המאוחדות על משפט הים משנת 1982, למדינה חופית ניתנת שליטה מלאה על מימיה הפנימיים, שליטה במידה פחותה על מימיה הטריטוריאליים, שליטה פחותה מזו על "האזור הסמוך" וזכויות כלכליות מסוימות באזור הכלכלי הבלעדי ובמדף היבשתי.
- מספר IMO** – מספר זיהוי ייחודי של ארגון הימאות הבינלאומי הניתן לכלי שיט ולחברות רשומות לניהול כלי שיט. מספר IMO מורכב מהאותיות "IMO" ואחריהן מספר בן שבע ספרות הניתן לאניות עוד בעת בנייתן. המספר משמש לזיהוי כלי השיט ואינו משתנה לאורך כל חיי האנייה, אף אם היא מחליפה בעלים, שמות או דגל.
- מעגן** – מקום שבו ספינות יכולות להתאכסן או למצוא מחסה ממזג האוויר. מעגנים יכולים להיות יצירי האדם או טבעיים. במעגן עשוי ידי אדם יהיה שובר גלים. מעגן טבעי מוקף יבשה במרבית צדדיו.

² כ-22 קילומטרים

מפקח כלי שיט – "מי שמנהל הרשות מינה לעניין כלי שיט למפקח – (1) במינוי כללי, ובלבד שנתקיים בו אחד מאלו: (א) הוא בעל תעודת הסמכה של רב-חובל או קצין מכוונות ראשי; (ב) הוא בעל תעודת הסמכה של קצין רדיו ואלקטרוניקה ושירת באניית הצי הסוחר הישראלי בתפקיד כאמור במשך שנה לפחות; (ג) הוא בעל תעודת הסמכה של קצין חשמל דרגה א' או קצין חשמל דרגה ב' ונתקיימו בו שני אלו: (1) המציא תעודה שהכיר בה מינהל הרשות המעידה על היותו הנדסאי חשמל או מהנדס מכוונות; (2) שירת באניית הצי הסוחר בתפקיד קצין חשמל במשך שלוש שנים לפחות, שמתוכן שנה אחת לפחות באניית הצי הסוחר הישראלי; (2) במינוי מסווג לגבי סירות, ספינות וארבות או לגבי סניטציה וציוד רפואי, ובלבד שהוא בעל ידע וניסיון מספקים בתחום הימי, להנחת דעתו של מינהל הרשות".

נמל – מעגן מעשה ידי אדם המשמש לטעינה ולפריקה של מטענים המובלים בכלי שיט, לרבות העלאה והורדה של נוסעים. בנמל יכולים כלי שיט לטעון ולפרוק. הוא יכול לכלול רציפים, עגורנים, מחסני סחורות ומערכת תחבורה לשינוע הסחורות ביבשה.

סוכן של אנייה – סוכן האנייה הוא נציג (שלוח) של חברת הספנות ושל רב-החובל. תפקידו הוא לייצג את חברת הספנות ואת רב-החובל בנמל הספציפי מול רשויות, כמו משרד הבריאות, משרד התחבורה, רשויות הנמל, המכס ועוד. חברת הספנות ו/או נציגה רב-החובל, אינם בקיאים בתהליכי העבודה ובנוהלי החוק בכל מקום בעולם, ולצורך כך הם ממנים סוכן מקומי שיעזור להם לנהל את ענייניהם בנמל ספציפי. סוכן האנייה דואג למילוי כל הנהלים והאישורים המקומיים לפקידת הנמל ולפריקת/טעינת האנייה, כמו אישור כניסה לנמל של משרד הבריאות לאחר הצגת תעודת בריאות בינלאומית של האנייה ואישור טעינת חומרים מסוכנים של מינהל הספנות.

ספינה – כלי שיט שאינו אנייה או ארבה וארכו המרבי עולה על 7 מטר, למעט כלי שיט המונע במשוטים בלבד.

סירה – כלי שיט שאינו אנייה או ספינה או ארבה.

פיקוחי נמל על אניות זרות (P.S.C - Port State Control) – פיקוח על אניות זרות מבוצע על-ידי מדינת הנמל שבה הן עוגנות כדי לוודא כי האניות עומדות בסטנדרטים הבינלאומיים שמגדיר ארגון ה-IMO.

פקידה – ביקור של אנייה בנמל.

צי סוחר – צי סוחר הוא צבר כלי שיט למטרות מסחר ותעבורה בדרך הים. הפעלת צי סוחר מאפשרת עצמאות והתפתחות כלכלית של מדינה.

צי הסוחר הישראלי – צי האניות שבבעלות ובשליטה ישראלית (במועד הביקורת מונה כ-50 אניות). המעמס הכולל (DWT) של צי הסוחר הוא 2,395,273 טון.

קמ"ר – קצין מכוונות ראשי.

ר/ח – רב-חובל.

רקע

ענף הספנות עוסק בתחבורה ימית, ומבוסס על עקרון חופש השיט וקבלת שירותים בנמלים. עיקרון זה מאפשר לכל אנייה מכל מדינה לעגון בכל נמל, לטעון או לפרוק סחורה.

התחבורה הימית קדמה לתחבורה היבשתית, ובמשך אלפי שנים הייתה האמצעי היחיד להובלת סחורות ובני אדם על פני מרחקים גדולים. ספנים היו אחראים לתגליות גדולות ולהולדת הסחר הבינלאומי, וגם בימינו התחבורה הימית אחראית להובלה של רוב הסחורות בעולם.

נמלי הים מהווים חוליה מרכזית בשרשרת הלוגיסטית של הסחר הבינלאומי. הנמלים מהווים את הממשק בין ההובלה הימית ובין התובלה היבשתית.

הגלובליזציה הכלכלית³ והגידול בסחר העולמי הביאו להגברת התחרות בענף הספנות הבינלאומי ובהתאם לכך גם את התחרות בין הנמלים בתוך המדינות וביניהן. כדי להתמודד עם מצב זה המצריך השקעה ופיתוח של הנמלים וייעולם, מקובל בעולם להעביר את תפעול הנמלים לידיים פרטיות, וזאת כדי לאפשר תחרות על בסיס כלכלי, גמישות רבה במתן שירות ותנאים טובים יותר מאשר במבנה קפוא של הפעלת הנמלים במערכת הציבורית. בשל כך, החל בשנות ה-90, גברה בעולם המעורבות והשפעת המגזר הפרטי בניהול הנמלים במסגרת ההפרטות שבוצעו בנמלים בעולם.

רשות הספנות והנמלים היא רשות סטטוטורית מקצועית הקיימת בכל מדינה ואחראית לכל נושא התעבורה הימית ובכלל זה ליישום הרגולציה של אותה מדינה בתחום התעבורה הימית ולעמידה במחויבותה כלפי מדינות אחרות מכוח הסכמים ואמנות בינלאומיות.

רשות הספנות והנמלים מוסמכת, מתוקף חוק המדינה שבה הוקמה, להציע לשר ולייעץ לו בעניין התקנת תקנות לפי דיני הספנות והנמלים, שיחולו על גבולות אותה מדינה.

בעבר, כל אומה קבעה עבור עצמה את כללי הבטיחות בים, את כללי תכנון האניות ואת הכללים של מתקני הבטיחות החייבים להיות עליהן. בעקבות אסון טביעת האנייה "טיטניק" בשנת 1912 נוסד "ארגון הייעוץ הבין-ממשלתי לימאות" – IMCO.⁴

בשנת 1914, התקבלה על-ידי IMCO "האמנה הבינלאומית לבטיחות החיים בים" – SOLAS⁵ הכוללת שורה של הנחיות בינלאומיות אחידות בתחום בניית אניות ואמצעי הבטיחות החייבים להיות עליהן. מאז, תוקנה אמנת SOLAS מספר פעמים והותאמה להתפתחויות בתחום הטכנולוגיה הימית.

בשנת 1948, הפך ארגון IMCO לארגון IMO⁶ על-ידי האומות המאוחדות. בארגון IMO חברות 170 מדינות ומטרתו לעודד ולסייע לאימוץ הסטנדרטים הגבוהים ביותר בנושא בטיחות השיט, מניעה ותגובה לזיהום ימי מאניות ועוד. הארגון ניסח 61 אמנות בינלאומיות. אמנות אלו מסדירות נושאים

³ תהליך המעבר ממסחר, ייצור וצריכה מקומיים - לעולמיים.

⁴ IMCO - Inter Governmental Maritime Consultative

⁵ SOLAS - International Convention For the Safety of Life at Sea

⁶ IMO – International Maritime Organization

שונים בתחום הימי ומהוות בסיס משפטי אחיד ומחייב בעבור כל המדינות החתומות עליהן. נוסף על אמנות אלו, הארגון מפרסם המלצות, קודים והנחיות.

ארגון IMO עורך ביקורות במדינות החברות בו לשם בדיקת יישום התקנים והקודים המוסדרים באמנותיו השונות, בהתאם לאמנות שאליהן הצטרפו המדינות שהוא מבקר.

מערך הספנות הבינלאומי כולל את הספנות הישראלית. בידודה הגיאוגרפי והמדיני של ישראל וריחוקה ממרבית מקורות האספקה הפתוחים בפניה גורמים לתלות מוחלטת שלה בהובלה ימית. עיקר סחר החוץ של ישראל עובר דרך נמלי הים - כ-97% מכמות המטענים מובלים לישראל וממנה דרך הים.

בישראל 4 נמלים עיקריים:

נמל חדרה הוקם בשנת 1980 כחלק מאתר תחנת הכוח ("אורות רבין") בחדרה על-פי החלטת ממשלה מס' 282, והוא פועל מתוקף צו נמל חדרה (הכרזת נמל), תש"מ-1980 ותקנות הנמלים (החלת תקנות בנמל חדרה), התשמ"ד-1984. הנמל משמש לפריקת פחם ודלק עבור תחנת הכוח של חברת החשמל ומתנהל מבחינה תקציבית כמפעל עסקי. חברת הפחם שהיא חברה בת של חברת החשמל היא הלקוח היחיד של נמל זה.

נמל חיפה הוא הנמל הגדול במדינה. לחברת נמל חיפה האחריות לניהולו, פיתוחו והפיכתו לגוף המוביל בתחום מתן השירות והפתרונות הייחודיים למשתמשי התובלה הימית בישראל. עם יישום הרפורמה בנמלי ישראל בפברואר 2005, החל נמל חיפה לפעול כחברה עסקית עצמאית בבעלות ממשלתית, כחלק מתכנית ממשלתית להפרטת נמלי ישראל.

נמל אשדוד החל לפעול בשנת 1965, והוא אחד הנמלים הבודדים בעולם אשר נבנו בים הפתוח. עם יישום הרפורמה בנמלי ישראל בפברואר 2005, החל נמל אשדוד לפעול כחברה עסקית עצמאית בבעלות ממשלתית, כחלק מתכנית ממשלתית להפרטת נמלי ישראל. דירקטוריון החברה וההנהלה פועלים על-פי דפוסים עסקיים-כלכליים ומתמקדים בביסוס מעמדו של נמל אשדוד כנמל מוביל באגן המזרחי של הים התיכון.

נמל אילת משמש כשערה הדרומי של מדינת ישראל. מרבית הפעילות של הנמל מקורה ביבוא של כלי רכב מהמזרח הרחוק וכן ביצוא של מפעלי כימיקלים לישראל.

נמלי הים בישראל משמשים את המגזר הציבורי והמגזר הפרטי בשינוע מטענים שונים והם המפתח לכל פעילויות היבוא והיצוא במדינה.

נמלי ישראל הוקמו כדי לקדם את סחר החוץ של המדינה. לפיכך, קיבלה עליה הממשלה את האחריות לכל ההיבטים הכרוכים בניהול הנמל. בישראל, בדומה לשאר העולם, המודל המקובל הוא מודל ה-Landlord שבו הקרקע, התשתיות המשותפות ופיתוחן הם בבעלות המגזר הציבורי ותפעול הרציפים נעשה באמצעות חברות פרטיות מתחרות.

מאז שנת 1961 ועד שנת 2005, ניהלה רשות הנמלים את כל הנמלים כמקשה אחת והייתה אחראית לפיתוחם ולניהולם, למעט התפעול השוטף שהיה באחריות כל נמל. שיטה זו הפכה את הרשות למונופול, והקשתה על הנמלים להציע שירותים ומחירים תחרותיים. כדי לאפשר לנמלי ישראל להתמודד בהצלחה עם הגלובליזציה הכלכלית בשוק התחרותי של שינוע מטענים בינלאומי, נדרש שינוי מבני.

ביולי 2004, עבר בכנסת חוק רשות הספנות והנמלים, תשס"ד-2004, שפתח בפעם הראשונה את הענף לתחרות והגדיר את יישום מודל הרווח בנמלים. לפי מודל זה, תתבצע הפרדה בין הניהול והתפעול השוטף של הנמלים לבין פיתוח הנמלים וניהול הנכסים. הרפורמה הפכה כל אחד מנמלי הים המסחריים בחיפה, אשדוד ואילת לגוף עסקי ותחרותי הנהנה מעצמאות ניהולית. האחזקה, הפיתוח וניהול הנכסים והתשתיות נשארו בידי הממשלה.

בעקבות החוק, פורקה רשות הנמלים, שפעלה מאז 1961 והייתה אחראית לניהול, לתפעול ולפיתוח הנמלים בישראל, ובמקומה הוקמו ארבע חברות ממשלתיות חדשות: שלוש חברות נמל (אילת, אשדוד וחיפה) וחברת נמלי ישראל פיתוח ונכסים. בה בעת הוקמה במשרד התחבורה רשות הספנות והנמלים, שהחליפה את מינהל הספנות וקיבלה את תפקידיה הרגולטוריים של רשות הנמלים.

רשות הספנות והנמלים בישראל היא רשות סטטוטורית מקצועית במשרד התחבורה אשר אחראית לכל נושא התעבורה הימית בישראל. סמכויותיה ותפקידיה של הרשות מעוגנות בחוק רשות הספנות והנמלים, התשס"ד-2004 (להלן: "**חוק הספנות והנמלים**").

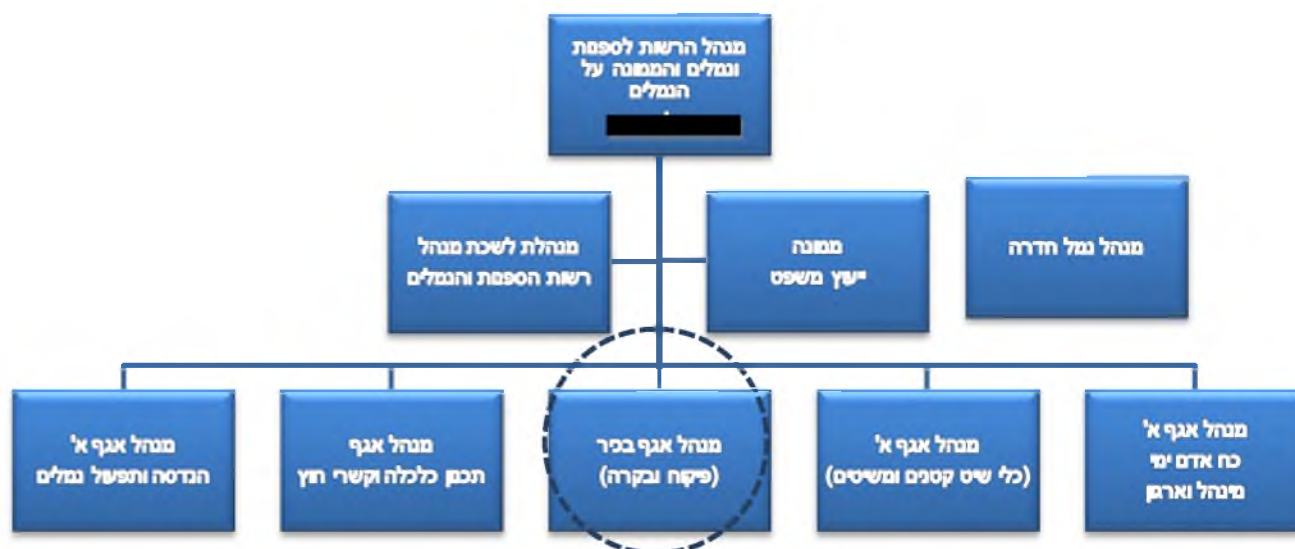
לפי סעיף 2(ב) לחוק הספנות והנמלים, "הרשות תהיה אחראית לפיקוח על הספנות והנמלים, על פיתוחם ועל קידומם וכן להסדרת פעילותם, ותמלא את התפקידים שהוטלו עליה לפי דיני הספנות והנמלים".

רשות הספנות והנמלים מפקחת על תכנון ופיתוח של 4 נמלים ו-8 מעגנות (מרינות) אשר תחת ניהולה. לרשות הספנות והנמלים אחריות סטטוטורית בתחום בטיחות השיט על כל הנמלים והמעגנות בישראל.

רשות הספנות והנמלים אחראית לייעץ לשר בדבר האמצעים הנדרשים לשם הגברת בטיחות השיט (לרבות התעבורה ימית) ככל שהדבר נחוץ. מנהל הרספ"ן מוסמך להורות למנהלי המעגנות הוראות לצורך בטיחות השיט, הגנה על הסביבה הימית ותפעול התקין והבטיחותי של המעגנה. בנוסף, באחריותה אישור רישוי ורישום כלי שיט והסמכתם של ימאים ומשיטים.

ברשות הספנות והנמלים כמה אגפים: אגף א' כ"א ימי, מינהל וארגון, אגף בכיר כלכלה, תכנון וקשרי חוץ, אגף בכיר לפיקוח ובקרה ספנות ונמלים, אגף א' הנדסה ותפעול נמלים, מחלקת כלי שיט קטנים ומשיטים ומחלקת ייעוץ משפטי ספנות ונמלים.

רשות הספנות והנמלים – מבנה ארגוני



סעיף 4 (א) לחוק הספנות והנמלים 2004 – תפקידי הרשות

1. לנהל את המרשם הישראלי לכלי שיט ולתת רישיונות והיתרים לכלי שיט;
2. לגייס ולהסמיך אנשי צוות שישרתו בכלי שיט וכן להסמיך כוח אדם מקצועי שיפעל בנמלים;
3. לפקח על תכנון, בנייה וייצור של כלי שיט;
4. לזיום ולקיים קשרים עם מדינות אחרות ועם גורמים בישראל ומחוץ לישראל הפועלים בתחומי הספנות והנמלים;
5. לרכז נתונים ומידע וליזום מחקרים בתחום הספנות והנמלים;
6. לייעץ לשר בקביעת שירותי נמל שעל חברת נמל ותאגיד מורשה לתת ובקביעת התשתיות, המערכות והמתקנים שעל חברת נמל או תאגיד מורשה לקיים;
7. לפקח על תכנון ופיתוח הנמלים ולייעץ לשרים בעניין תכניות הפיתוח שהוכנו בידי חברת הפיתוח והנכסים;
8. לייעץ לשר בכל הנוגע להתקנת תקנות לפי דיני הספנות והנמלים;
9. לייעץ לשר ולממשלה בכל עניין בתחום הספנות והנמלים;
10. כל תפקיד נוסף בתחום הספנות והנמלים שיטיל עליה השר.

המטלות העיקריות של הרשות

- גיבוש מדיניות שיעדה הבטחת ספנות ישראלית מוצקה, בעלת יכולת הובלה משמעותית ברגיעה ובחירום, תוך עידוד קיומם של צי אניות ישראליות ושל כוח אדם ימי ישראלי מתאים, שיבטיחו הובלת מטענים חיוניים לישראל בכל עת;
- גיוס והכשרה של כוח אדם ימי, בתוכו קציני ים לצי הסוחר הישראלי, וכן רישוי, רישום והסמכת כוח האדם תוך תמיכה במכון לחינוך והכשרה ימיים;

- הרחבת הקשרים הבינלאומיים והצטרפות לארגונים ולאמנות לקידום הספנות;
- פיקוח על תקינות אניות זרות המגיעות לחופי ישראל, במסגרת פיקוח P.S.C;
- שמירה על בטיחות השיט באמצעות: פיקוח מוגבר על תקינות כלי השיט, על העסקת כוח אדם ימי מתאים, יישום תקינה ואמנות בינלאומיות;
- רישוי – רישוי כושר שיט ורישום כלי שיט.
- פיקוח ואכיפה – פיקוח ורגולציה בנמלים מתוקף חוק רשות הספנות, קיום מערך פיקוח על מפעילי כלי שיט קטנים, על מעגנות ונמלים זעירים;
- ייזום חקיקה – תקינה וחקיקה בתחום הספנות והנמלים.

מבוא

אגף בכיר לפיקוח ובקרה עוסק בפיקוח על: אניות, בטיחות השיט, יוזמות חקיקה בנושא ספנות ועל ייצוגה של מדינת ישראל בגופים המקצועיים בעולם הספנות שבראשם ארגון הספנות הבינלאומי (I.M.O.).

האגף פועל לאכיפה של אמנות בינלאומיות בישראל וכן לאכיפת החוק הישראלי בנושא הכשרה והסמכה של הקצונה הישראלית ולקביעת סטנדרטים מקצועיים בתחום הספנות.

האגף מפקח על כלי שיט זרים הנכנסים לתחום המים הטריטוריאליים של ישראל ולנמלי ישראל ובודק את כשירות האנייה וצוותה למניעת תאונות ימיות וזיהום ים.

האגף עוסק במכלול נושאים הקשורים לבטיחות השיט ולשמירה על הסביבה הימית, והוא מפקח על תקינות האניות המגיעות לישראל בכל ההיבטים: גוף, מערכות הנעה, כושר תמרון, תאימות ועמידה בתקנות ואמנות, יציבות, אישור טעינת חומרים מסוכנים, קשר אלחוטי ולווייני והכשרה ראויה של מפעילי האנייה.

באגף עובדים רבי-חובלים, מכונאים ראשיים ומפקח רדיו.

תפקידי אגף בכיר לפיקוח ובקרה

1. בדיקת אניות ישראליות בארץ ובעולם בהתאם לדרישות של אמנות וקודקסים בינלאומיים כמו:

- אמנת בטיחות החיים בים (SOLAS)
- אמנת קווי הטעינה (Load Line)
- האמנה למניעת זיהום ים (MARPOL)
- האמנה להכשרה והסמכה של יורדי ים (STCW)
- האמנה למניעת התנגשויות בים (COLREG)
- האמנה לבטיחות מכולות (CSC)
- קוד לניהול בטיחותי (ISM Code)
- הובלת מטענים רדיואקטיביים (INF Code)
- נוהל אחסון ואבטחה של מטענים (Cargo Stowage & Securing)
- מטענים מסוכנים (IMDG Code)
- טיפול בטוח במטען מוצק בצובר (BC Code)
- הובלה בטוחה של גרעינים בצובר (GRAIN Code)
- טעינה ופריקה באניות צובר (BLU Code)
- הליכי בדיקות אש (FTP Code)
- אזעקות, אותות וסימנים (Alarms & Indicators Code)
- שעות עבודה ומנוחה של ימאים (Hours Of Work & Rest)

- בדיקה והערכה של מתקני ציוד והצלה (Testing Of Life-Saving Appliances)
 - ציוד ומתקני הצלה (LSA Code)
 - סימנים ואותות (Code Of Signals)
 - מדריך רפואי כולל רשימת ציוד ותרופות (WHO - Medical Guide)
 - בטיחות מערכות אש (Code FSS)
 - ביטחון באניות ובנמלים (Code ISPS).
2. בדיקת אניות זרות בהתאם לאמנות ולקודים הנ"ל במסגרת פיקוחי נמל על אניות זרות:
- בטיחות כלי שיט מהירים (HSC Code)
 - בנייה וציוד של אניות חדשות המובילות כימיקלים מסוכנים בצובר (IBC Code)
 - בנייה וציוד של אניות ישנות המובילות כימיקלים מסוכנים בצובר (BCH Code)
 - הובלה בטוחה של אניות המובילות עצים על הסיפון (Timber Deck Cargo Code)
 - הובלה בטוחה של אנשים בכלי שיט לאספקת מתקנים ימיים (OSV Code)
 - בנייה וציוד של אניות חדשות המובילות גזים נוזלים בצובר (IGC Code)
 - בנייה וציוד של אניות ישנות המובילות גזים נוזלים בצובר
 - בנייה וציוד של אניות ישנות מאוד המובילות גזים נוזלים בצובר
 - בטיחות בכלי שיט הנתמכים באופן דינאמי (Dynamically Supported Craft Code)
 - בנייה וציוד לכלי שיט העוסקים בקידוחים ימיים (Offshore Drilling Units Code).
3. בדיקת כלי שיט בהתאם להחלטות הארגון הימי הבינלאומי (IMO);
4. בדיקות שנתיות ופיקוח בכלי שיט שונים (כגון: גוררות, מכמורתנים, ספינות ואניות נוסעים בשכר בחופי ישראל);
5. פיקוח והשגחה על מטענים, כולל מתן אישורי טעינה למטענים מסוכנים ולמטענים בצובר;
6. פיקוח על בניית כלי שיט חדשים;
7. הפעלת חדר המצב בעת חירום או בעת אירוע ימי;
8. פרסום הנחיות Shipping Notices לאניות וכן הודעות לכלל הימאים בכל הנוגע לנושאים דחופים הנוגעים לבטיחות השיט במימי המדינה;
9. חקירת תאונות ימיות והפקת לקחים;
10. יישום אמנות בינלאומיות;
11. עדכון חקיקה ישראלית;

12. הכשרה והסמכה של קצינים ישראלים כולל בחינות בכתב ובעל-פה ;
13. מבחני אימות והכרה בתעודות הסמכה זרות ;
14. פיקוח על תקינות וידע של צוותי הבטיחות באניות ;
15. בדיקה והנפקת התעודות הבאות :
 - ציוד בטיחות Safety Equipment
 - בטיחות הקשר Radio Safety
 - מניעת זהום הים I.O.P.P
 - ניהול בטיחותי Int. Safety Managements
 - תעודת ביטחון Int. Ship Security Cert
 - תעודת רשומת תולדות האנייה Continuous Synopsis Record
 - צוות הבטיחות Safe Manning
 - רישיון שיט.
16. פיקוח על הקמת מגדלורים ומשואות אור ברחבי הארץ ואחזקתם ;
17. התאמת מועדים לראיונות ובחינות לקורסים לקציני סיפון ומכונה ;
18. פיקוח על מבחני רדיו ;
19. הכנת מערכי לימוד לימאים ;
20. השתתפות בוועדות מקצועיות של הארגון הימי הבינ"ל IMO וכן השתתפות בסמינרים ובימי עיון בנושאים הנמצאים בפיקוח אגף בכיר לפיקוח ובקרה.

פעילות האגף בשנת 2013⁷

- ✚ ביצוע של 412 בדיקות בטיחות של כלי שיט ישראליים ;
- ✚ בדיקה של 11 אניות ישראליות בחו"ל ;
- ✚ ביצוע של 5,639 בחינות לימאים ;
- ✚ פיקוח ומתן 2,618 אישורי טעינה ;
- ✚ הדפסת 647 תעודות STCW והסמכה ;
- ✚ ביצוע של 22 קורסים לחידוש STCW במכון להכשרה ימית בעכו ;

⁷ נתונים מדוח חוק חופש המידע, יולי 2014

✚ ביצוע 16 קורסי הסמכה לטיפול בחומרים מסוכנים ;

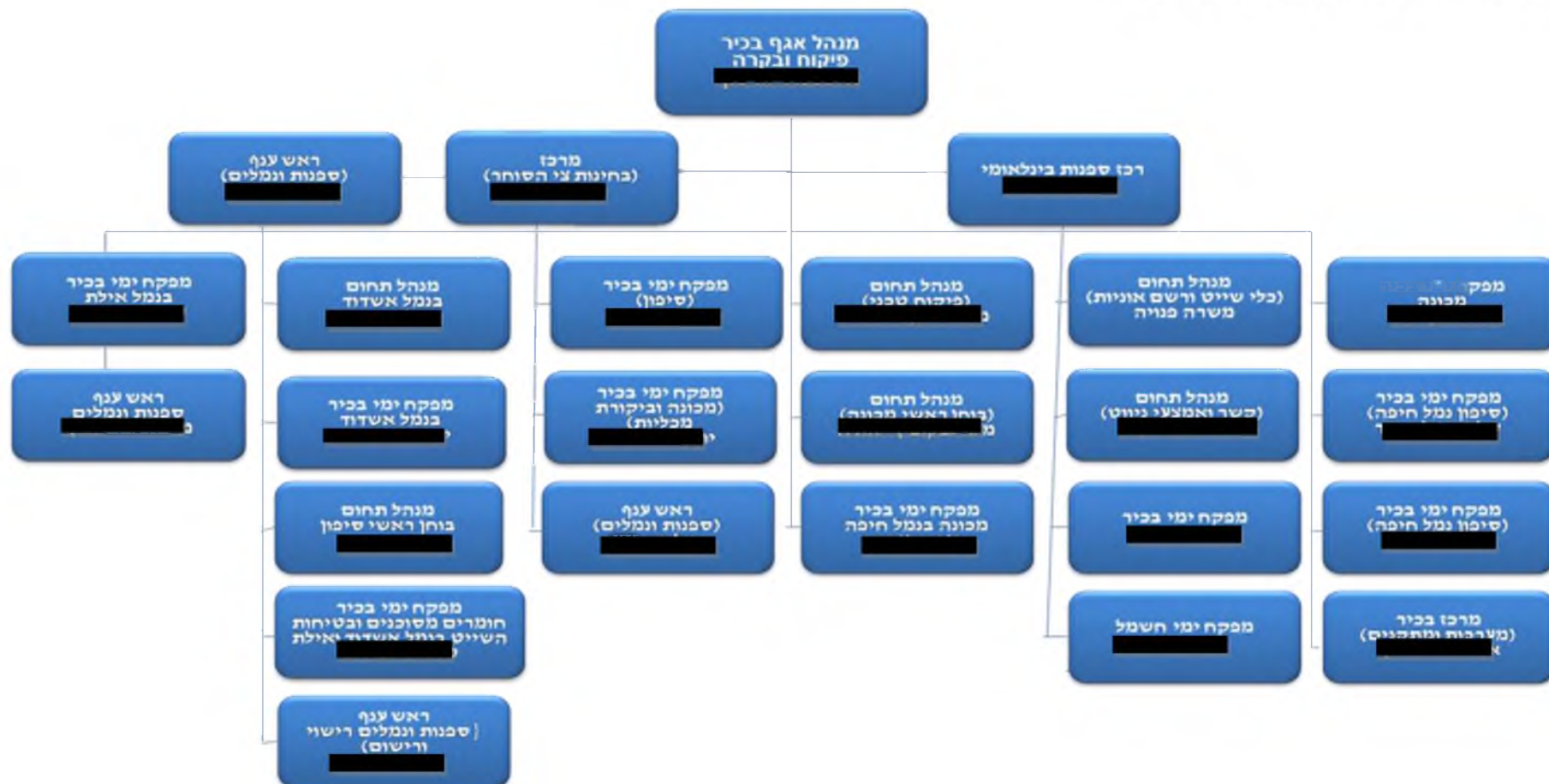
✚ פיקוח על מסופי דלק, פחם, כימיקלים, גז ומקשרים – ביצוע שוטף ;

✚ פיקוח על בטיחות השיט בתחום הנמלים ומבואותיהם - בשוטף ;

✚ פיקוח על תחום איכות הסביבה קרי: זיהום הים, זיהום האוויר, מתקני קליטה, נמלים ;

✚ ביצוע 245 בדיקות P.S.C וכשירות האניות וצוותיהן.

תרשים מבנה ארגוני של אגף בכיר לפיקוח ובקרה



ביקורות על אניות נמל זרות

כחלק מתפקידי האגף, מבצעים אנשי האגף ביקורות נמל על אניות זרות (להלן: "פיקוח P.S.C")⁸. פיקוח P.S.C הוא בדיקה של אניות זרות בנמלים שונים בעולם במטרה לוודא שמצב האנייה ומצב ציודה עומדים בהנחיות, באמנות ובקודים של ארגון ה-IMO, ושהאנייה מאוישת ופועלת תוך ציות לכללים. בדיקות P.S.C נערכות כדי להבטיח שאניות זרות הפוקדות את נמלי ישראל עומדות בתקנות ובאמנות בינלאומיות.

ארגון ה-IMO מאגד תחתיו מזכרי הבנות לפי אזורים שונים בעולם. כך למשל לארה"ב יש מזכר הבנות עצמאי משלה בשם US Coast Guard; למדינות אירופה יש מזכר הבנות בשם ParisMOU; למדינות אסיה יש מזכר הבנות בשם Tokyo MOU ולמדינות אגן הים התיכון ובהן ישראל יש מזכר הבנות בשם MedMOU. ישראל חתומה על מזכר ההבנות P.S.C של אזור הים התיכון MedMOU⁹.

מזכר הבנות של מדינות אגן הים התיכון - "MedMOU"

מזכר הבנות של מדינות אגן הים התיכון נוצר בעקבות הצורך להגביר את הבטיחות וההגנה על הסביבה הימית וכן מתוך ההבנה בדבר החשיבות של שיפור החיים ותנאי העבודה באניות. נושא זה הוזכר בהצהרה שאומצה ב-28 בנובמבר 1995 על-ידי הוועידה האירופית-הים-תיכונית בברצלונה בנוגע להקמת שותפות אירופית-ים-תיכונית, הכוללת, בין היתר, שיתופי פעולה בתחום בטיחות החיים בים ומניעת זיהום באגן הים התיכון.

המדינות החתומות על מזכר זה הן אלג'יריה, קפריסין, מצרים, ירדן, לבנון, מלטה, מרוקו, תוניסיה, טורקיה וישראל.

החל בשנת 1997, מפעילה מדינת ישראל מערך פיקוח על אניות זרות P.S.C, בהתאם להחלטות ארגון הספנות העולמי (IMO).

⁸ PSC - Port State Control
⁹ Memorandum of Mediterranean

פעילות שנתית של פיקוח אניות זרות שנבדקו בנמלי ישראל 2000-2013¹⁰

א. לפי שנים

שנה	מס' פקידות אניות בנמלים	מס' זרות את ישראל	מס' אניות שפקדו נמלי	מס' אניות שנבדקו	% אניות שנבדקו	מס' אניות שנעצרו ¹¹	% אניות שנעצרו
2000	6,435	1,834	176	9.6	155	88.1	
2001	6,752	1,840	237	12.9	125	52.7	
2002	6,966	1,728	260	15	89	34.2	
2003	6,333	1,659	296	17.8	61	20.6	
2004	6,159	1,547	266	17.2	40	15	
2005	6,513	1,578	183	11.6	29	15.8	
2006	5,894	1,585	239	15.1	39	16.3	
2007	5,360	1,500	278	18.5	35	12.6	
2008	5,323	1,418	241	17	32	13.3	
2009	6,220	1,837	268	14.6	52	19.4	
2010	6,415	1,859	266	14.3	49	18.4	
2011	6,865	1,893	321	17	47	14.6	
2012	6,960	2,011	265	13.2	12	4.5	
2013	6,357	1,913	259	13.5%	15	5.8%	

בטבלה לעיל מוצגים נתונים של סך פקידות של אניות בנמלי ישראל (אנייה יכולה לפקוד מספר פעמים בשנה את הנמלים) ומספר האניות הזרות שפקדו את נמלי ישראל במשך השנה ללא קשר למספר הפעמים שהאנייה פקדה את הנמל במהלך השנה.

אחוז האניות שנבדקו הוא מסך האניות הזרות שפקדו את נמלי ישראל.

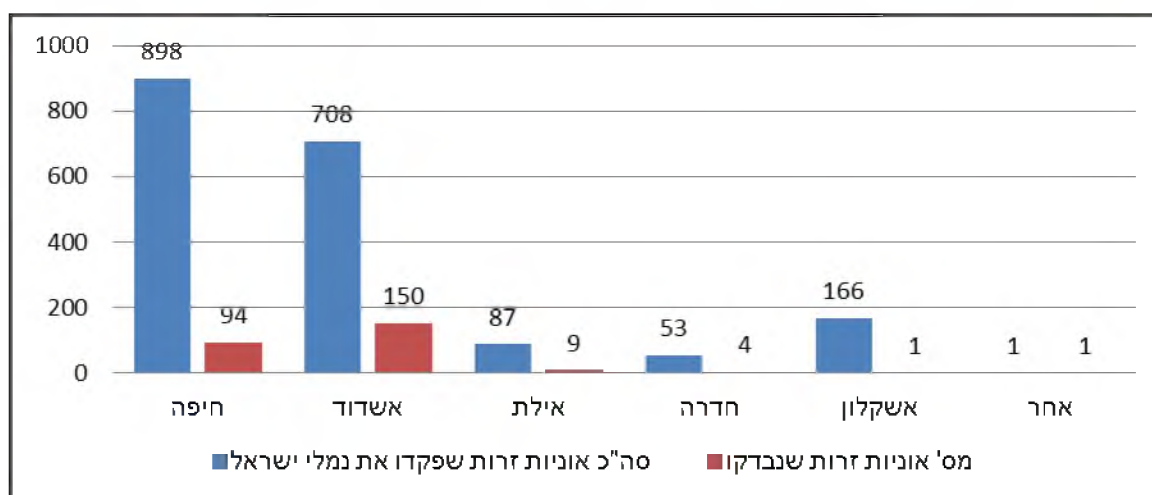


¹⁰ הנתונים המוצגים לעיל לקוחים מ"שנתון סטטיסטי ספנות ונמלים 2013", אגף תכנון כלכלה וקשרי חוץ, רספ"ן.

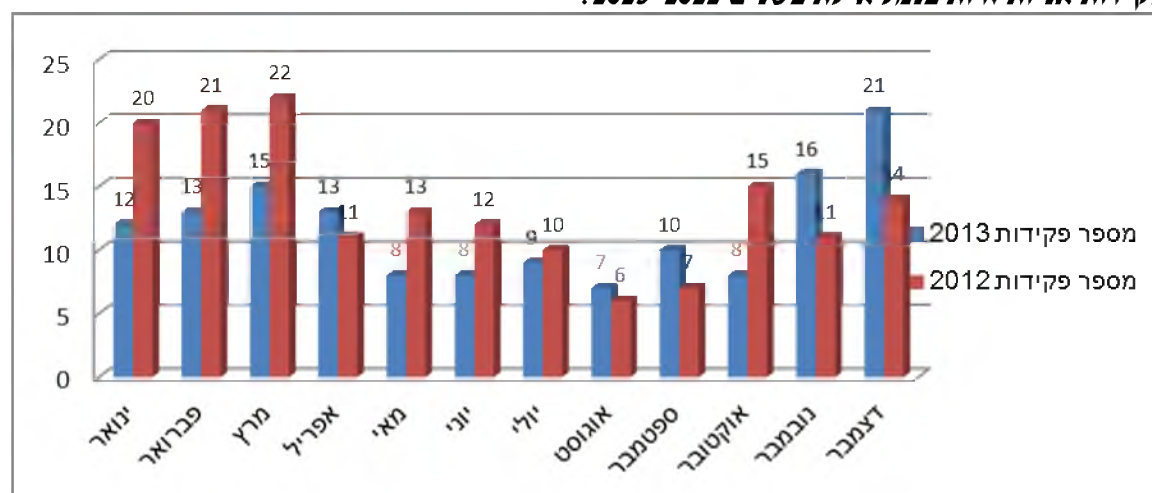
¹¹ אוניות שנערך עליהן פיקוח PSC ונמצאו בהן ליקויים הדורשים את תיקונם לפני שהאנייה עוזבת את הנמל.

ב. לפי נמלים

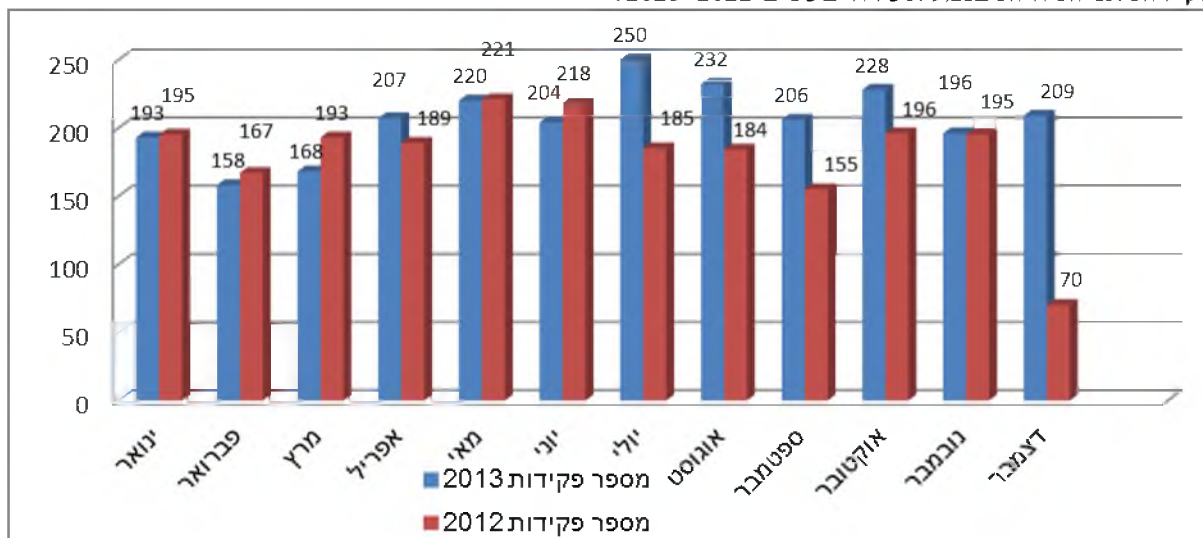
נמל	מס' פקידות אניות בנמל	מס' זרות את ישראל	מס' שפקדו נמלי	מס' אניות שנבדקו ¹²	% אניות שנבדקו	מס' אניות שנעצרו ¹³	% אניות שנעצרו
חיפה	3,500	898	94	10.5	5	5.3	
אשדוד	2,268	708	150	21.2	10	6.7	
אילת	161	87	9	10.3	0	0	
חדרה	65	53	4	7.5	0	0	
אשקלון	362	166	1	0.6	0	0	
אחר	1	1	1	100	0	0	
סה"כ	6,357	1,913	259	13.5%	15	5.8%	



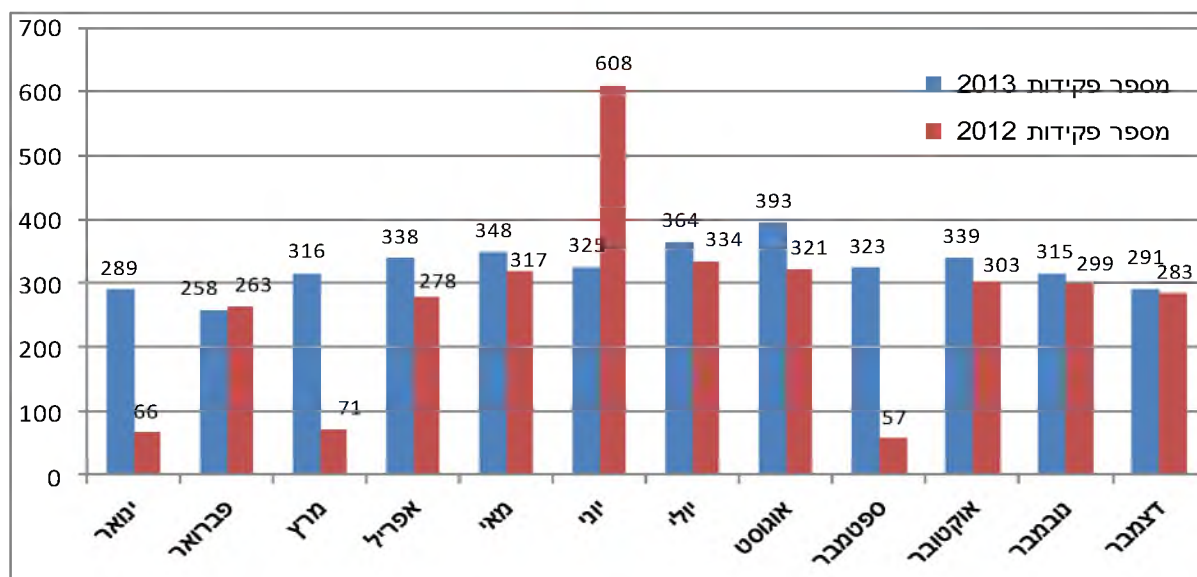
פקידות אניות זרות בנמל אילת בשנים 2012-2013:

¹² מספר האוניות אשר בוצע בהן פיקוח P.S.C¹³ אוניות שכתוצאה מפיקוח P.S.C עוכבו בנמל ישראל עד תיקון הליקויים שנמצאו בהן.

פקידות אניות זרות בנמל אשדוד בשנים 2012-2013:



פקידות אניות זרות בנמל חיפה בשנים 2012-2013:



פירוט ממצאי הביקורת

אמנות בינלאומיות

ארגון הספנות הבינלאומי ה-IMO מנחה את המדינות החברות בארגון באמצעות 61 אמנות אשר מסדירות את העקרונות והכללים של עולם השיט. כל מדינה למעשה "מצטרפת" לאמנות (הצטרפות היא השיטה שבה מדינה הופכת להיות צד להסכם). רוב האמנות שאומצו בחסות IMO משתייכות לשלוש קטגוריות עיקריות:

1. בטיחות החיים בים
 2. מניעת זיהום ים
 3. אחריות ופיצוי (בעיקר בנזקים שנגרמים על-ידי זיהום).
- פרט לקבוצות עיקריות אלו, ישנן מספר אמנות אחרות העוסקות בסיוע, מדידת תפוסה, מעשים בלתי חוקיים נגד משלוח והצלה ועוד. המדינות החתומות על האמנות אחראיות ליישום האמנות, נספחיהן ותקני IMO.
- ישראל אימצה 20 אמנות בינלאומיות.

להלן פירוט של מספר האמנות אשר אימצו מדינות שונות:¹⁴

מדינה	מספר האמנות
צרפת	44
יוון	40
איטליה	37
קפריסין	34
סין	34
יפן	33
סלובקיה	27
ארה"ב	27
ירדן	25
ישראל	20
בוליביה	16
סודן	9

ב-2011 נערכה ביקורת על-ידי מבקר המדינה ברשות הספנות והנמלים, ובמסגרתה נבדק גם נושא הצטרפות מדינת ישראל לאמנות הבינלאומיות בתחום הימי. בדוח זה, העיר מבקר המדינה כדלקמן: "מתוך רשימה של 61 אמנות בין-לאומיות בתחום הימי, ישראל חתומה על 20 אמנות בלבד. במדינת ישראל יש פיגור של ממש בהצטרפות לאמנות בין-לאומיות בנושא ספנות ושיט וביצירת הנורמות הנדרשות בחקיקה הישראלית לצורך

¹⁴ מתוך אתר האינטרנט של ארגון ה-IMO "Status of conventions". המסמך מעודכן ליום 28.7.2014. רשימת האמנות הבינלאומיות שאימצה מדינת ישראל מצ"ב כנספח.

יישומן. המדינה הצטרפה לחלק מהאמנות בעיכוב של יותר מ-20 שנים. רספ"ן ומשרד התחבורה לא קידמו הצטרפות לאמנות".

הביקורת מצאה

1. לא תוקן הליקוי שנמצא בדוח 62 של מבקר המדינה¹⁵ בנושא "רשות הספנות והנמלים" שלפיו רספ"ן ומשרד התחבורה לא קידמו הצטרפות לאמנות בינלאומיות בתחום הימי. נכון למועד הביקורת הנוכחית, לא הצטרפה מדינת ישראל לאמנות נוספות.

תגובת המבוקרים

ממצא 1 – "מדובר בקידום הצטרפות ולאן דווקא בסיום התהליך. מדובר בתהליכים סיוזיפיים במערכת הבירוקרטית החיקוקית של ישראל. רספ"ן לא מפסיקה לקדם מערכות חיקוקים מקומיות בדרך להצטרפות לאמנות כאשר לצורך כך גויסו יועמ"ש נוספים וכן תוקצבה עזרה (מוגבלת אמנם) של מיקור חוץ" (ר/ח [REDACTED])

"אכן, רספ"ן לא השלימה הצטרפות לאמנות נוספות כפי שהייתה רוצה. יחד עם זאת, רספ"ן מקדמת וטורחת על קידום הנושא כל הזמן.... לא ניתן לכתוב תקנות לאומיות טרם קבלת תרגום רשמי (כידוע, רק מתרגמת אחת [REDACTED] אושרה ע"י משרד המשפטים, עבודתה רבה ואנו נאלצים להמתין חודשים רבים (אף שנה ויותר) לקבלת התרגום)... (ר/ח [REDACTED])

מבדק ה-VIMSAS¹⁶

ארגון ה-IMO עורך מעת לעת מבדקים במדינות החברות בו לבחינת עמידת המדינה בסטנדרטים הבינלאומיים המפורטים באמנות השונות. המבדקים הנערכים על-ידי הארגון הם וולונטאריים, כלומר נערכים ביוזמת המדינות השונות המבקשות להיבדק.

לפי אתר ארגון ה-IMO,¹⁷ החל בתאריך 1.1.2016, המדינות יחויבו לעבור מבדק זה ולעמוד בכלל הסטנדרטים המפורטים באמנות של הארגון, ככל שהמדינה הנבדקת חתומה עליהן. מדינות אשר לא התנדבו בעבר לביצוע המבדק, יהיו בעדיפות ראשונה מצד הארגון לביצוע ביקורת מקיפה שהיא ביקורת חובה ("Imsas").¹⁸

בתאריכים 2-11/2/2013 נערך ברשות הספנות והנמלים מבדק על-ידי ארגון ה-IMO (להלן: "Vimsas"). במבדק נמצאו 9 ממצאים: 3 ממצאים הוגדרו על-ידי ארגון ה-IMO כממצאים מהותיים (NC - Non Conformities; 6-ו ממצאים נוספים (Ob - Observation) כדלהלן:

פירוט הממצאים המהותיים NC

¹⁵ דוח ביקורת שנתי 62 לשנת 2011 ולחשבונות שנת הכספים 2010 (הדוח המלא), עמוד 972.

¹⁶ Voluntary IMO Member State Audit Scheme

¹⁷ <http://www.imo.org/OurWork/MSAS/Pages/default.aspx>

¹⁸ IMO Member State Audit Scheme

1. **NC-01 - דרישות דיווח ל-IMO לא יושמו ברשות** - ברשות לא דווח לארגון ה-IMO על נושאים שונים המחויבים בדיווח על-פי האמנות השונות.

פעולות תיקון שהוצגו בפני ה-IMO: הרשות תערוך רשימה של כל הנושאים שלגביהם קיימת חובת דיווח. ימונה אדם שיהיה אחראי לדיווח ל-IMO.

לוח זמנים לתיקון הממצא - דצמבר 2013.

בהתאם לתכנית תיקון הליקויים שהועברה לארגון ה-IMO במסגרת המבדק, מונתה באגף רכזת תקנות IMO¹⁹ אשר תפקידה לדווח לארגון ה-IMO בהתאם לחובות הדיווח על-פי האמנות השונות.

2. **NC-02 - החוק והתקנות בישראל לא תוקנו באופן מלא**

האמנות של ארגון ה-IMO מתעדכנות מפעם לפעם, והמדינות החתומות עליהן נדרשות לתקן בהתאם את החוק והתקנות כדי לתת תוקף חוקי לסטנדרטים על-פי האמנות. מדינת ישראל לא עדכנה את החוק באופן מלא בהתאם לשינויים באמנות שאליהן הצטרפה.²⁰

פעולת תיקון שהוצגה בפני ה-IMO: הרשות נמצאת בתהליך של עדכון החקיקה בהתאם לדרישות ארגון ה-IMO. בשלב הנוכחי, מתקנים את החוק והתקנות בהתאם לנספחים 5,4,2 ו-6 של אמנת MARPOL. כל הקודים הרלוונטיים יעברו הליך של חקיקה פשוטה (בכפוף לאישור משרד המשפטים), וישולבו בתקנות ישראליות (תוספת 17). כמו כן, החוק והתקנות יתוקנו בהתאם לאמנת COLREG ו-Load Lines פרוטוקול 88.

עובד ייעודי²¹ הוקצה למעקב שיטתי בנוגע לחידושים ולתיקונים של מכשירי IMO כדי להבטיח שילובם בחקיקה לאומית.

לוח זמנים לתיקון הממצא

- תיקון החוק והתקנות בהתאם לנספחים 5,4,2 של אמנת MARPOL - עד חודש אפריל 2014.
- תיקון החוק והתקנות בהתאם לנספח 6 של אמנת MARPOL - עד חודש דצמבר 2014.
- תיקון החוק והתקנות בהתאם לאמנת COLREG - עד חודש דצמבר 2014.
- תיקון החוק והתקנות בהתאם לפרוטוקול 88 של אמנת Load Lines - עד חודש יוני 2015.

נכון למועד הביקורת - טרם הסתיימו תיקוני החוק והתקנות כנדרש ובהתאם ללוחות הזמנים שהוצגו.

התיקונים הנדרשים ולוחות הזמנים לביצועם כפי שהוצגו על-ידי הרשות במבדק ומצב התיקונים נכון למועד הביקורת:

¹⁹ [REDACTED]
²⁰ ראה נספח א' – אמנות בינלאומיות
²¹ [REDACTED]

אמנה	סטאטוס בעת בדיקת Vimsas	תאריך מועדף לסיום על-ידי הרשות	נכון למועד הביקורת ²²
MARPOL נספח 2	בהתייעצויות ציבוריות ולפני המעבר לוועדת הכנסת.	אפריל 2014	הרשות לא עמדה בלוח הזמנים. (התקנות הועברו לכנסת לאישור הוועדה)
MARPOL נספח 4	בהתייעצויות ציבוריות ולפני המעבר לוועדת הכנסת.	אפריל 2014	הרשות לא עמדה בלוח הזמנים.
MARPOL נספח 5	בהתייעצויות ציבוריות ולפני המעבר לוועדת הכנסת.	אפריל 2014	הרשות לא עמדה בלוח הזמנים, בשל כתיבה מחדש של התקנות.
MARPOL נספח 6	בשלב ניסוח תקנות חדשות.	דצמבר 2014	ההערכה היא כי הרשות לא תעמוד בלוח הזמנים, בשל בעיות תרגום במשרד המשפטים.
Load Lines פרוטוקול 88	בשלב תרגום.	יוני 2015	ההערכה היא כי הרשות לא תעמוד בלוח הזמנים.
COLREG	בשלב עריכת טיוטה של תקנות חדשות שהובאה לאישור על-ידי משרד המשפטים.	דצמבר 2014	ההערכה היא כי הרשות לא תעמוד בלוח הזמנים.
CODES	בשלב אישור הכנסת.	דצמבר 2013	תוקן.

3. NC-03 - אין הסכם כתוב בין הרשות לבין "חברות הסיווג" אף שחברות אלו מנפיקות בשם הרשות באופן

קבוע תעודות סטטוטוריות תחת אמנות SOLAS²³ ו-LL66²⁴

הרשות מתקשרת עם 4 חברות כדלהלן:

- Lloyd Register (LR)
- American Bureau of Shipping (ABS)

²² מבדיקה עם מנהל האגף והמחלקה המשפטית ברשות

²³ האמנה הבינלאומית לבטיחות החיים בים

²⁴ האמנה הבינלאומית לקווי טעינה

Russian Register (RR)

*Det Norske Veritas (DNV) & Germanischer Lloyds (GL)

*(חברת הסיווג הגרמנית GL התאחדה עם חברת הסיווג הנורווגית DNV).

פעולת תיקון שהוצגה בפני ה-IMO:

נערך הסכם אשר אושר על-ידי המחלקה המשפטית ברשות ונשלח לכל חברות הסיווג הרלוונטיות.

כמו כן, נחתם הסכם עם אחת החברות (Lloyds Register).

עם חברה נוספת ההסכם נמצא בשלבי משא ומתן (ABS).

לוח זמנים לתיקון הממצא - דצמבר 2013

נכו למועד הביקורת - בהתאם להסברו של מנהל אגף בכיר לפיקוח ובקרה,²⁵ ישנן 5 חברות סיווג שעומן הרשות מתקשרת, מתוכן 3 חברות כבר חתמו על הסכם; 2 חברות סיווג נוספות נמצאות בתהליך חתימה על הסכם כאשר עקב הזמן החולף, היעדר חתימה על ההסכם נובע מסיבות הקשורות בחברת הסיווג (הנושא בטיפול המחלקה המשפטית של המשרד).

פירוט הממצאים שסוגו Observation (OB)

1. OB-01 - אין בחוק התייחסות למושג "Satisfaction of the Administration"

המונח מופיע באמנות השונות של ארגון ה-IMO ומתייחס ל"שביעות רצון של הרשות" בנושאים שונים המפורטים באמנות, כגון רמת בטיחות באניות. ארגון ה-IMO דורש שכל מדינה תגדיר מושג זה ואת הקריטריונים השונים המתייחסים אליו.

אי-קיום התייחסות של הרשות למושג זה מנוגד לכללי ארגון ה-IMO הדורשים התייחסות המדינה לכך במסגרת נוהל, חוק או תקנות.

פעולת תיקון שהוצגה בפני ה-IMO:

נקבע נוהל פנימי שבו מוגדר המונח "שביעות רצון של המינהל". בכל מקרה שבו הרשות מחליטה להוציא את פרשנותה הספציפית למונח "לשביעות רצונו של המינהל", הוא יפורסם כ-"Shipping Notice" (משלוח הודעה לימאים).

לוח זמנים לתיקון הממצא - דצמבר 2013

נכו למועד הביקורת - נושא זה לא טופל, כלומר אין נוהל פנימי המתייחס למונח זה.

2. OB-02 - אין עדות להכשרתם של חלק מעובדי הרשות הממונים על חברות הסיווג (עובדים המפקחים על

חברות הסיווג בנושא תפוסה וקווי טעינה של אניות).

פעולת תיקון שהוצגה בפני ה-IMO:

הרשות תבטיח כי העובדים הממונים על חברות הסיווג בנושאים הנ"ל יהיו מוסמכים כראוי ויעברו הכשרות.

לוח זמנים לתיקון הממצא - דצמבר 2014.

נכון למועד הביקורת - בהתאם להסברו של ראש אגף בכיר לפיקוח ובקרה, נמסר לביקורת כי הנושא טרם טופל, וכי נושא ההדרכות הוגש כחלק מההצעה לתקציב ולתכנית העבודה לשנת 2015.

3. OB-03 - נמצאו מסמכים לא מעודכנים של אניות דגל²⁶ ובתיקי האניות היו חסרות תעודות סטטוטוריות (הניתנות על-ידי חברות הסיווג או על-ידי הרשות).

לא מתקיימים מעקב ובקרה אחר תיעוד רשומות של אניות הנושאות דגל של המדינה. התיקים של האניות מנוהלים באופן ידני. במשרדי הרשות נמצאו תיקי אניות ללא תעודות של האנייה.

פעולת תיקון שהוצגה בפני ה-IMO

יגובש נוהל פנימי כולל טופס מעקב כדי להבטיח מעקב ראוי אחר רשומות של אניות הנושאות דגל של המדינה וכדי להבטיח שכל האישורים הסטטוטוריים נשמרים.

לוח זמנים לתיקון הממצא - דצמבר 2013

נכון למועד הביקורת - לא נמצא נוהל פנימי בנושא וגם לא טופס מעקב. בהתאם להסברו של ראש אגף בכיר לפיקוח ובקרה, כאשר התיקים יהיו סרוקים למערכת ממוחשבת הממצא יתוקן.

4. OB-04 - לא ננקטו סנקציות נגד אניות דגל (המפליגות תחת דגל ישראל) אשר לא דיווחו על עצירתן בעקבות פיקוחים שנערכו במדינות נמל

על-פי תקנה 38 לתקנות הנמלים (בטיחות השיט) תשמ"ג-1982, אניות המפליגות תחת דגל ישראל מחויבות לדווח לרשות אם נעצרו במדינת נמל²⁷ עקב פיקוח שבוצע עליהן.

מדינת הנמל שבה נערך הפיקוח שבעקבותיו נעצרה האנייה, לא הודיעה לרשות על כך, בניגוד לדרישות הבינלאומיות המתייחסות לחובת דיווח; כמו כן, צוות האנייה לא הודיע לרשות על כך, ועל כן הרשות לא ידעה כי עצרו אנייה הנושאת דגל ישראל במדינת נמל.

פעולת תיקון שהוצגה בפני ה-IMO:

בעקבות המבדק, הרשות הוציאה "Shipping Notice" (משלוח הודעה) לכל האניות הנושאות את דגל המדינה המדגיש את חובתן לדווח על עצירת אנייה (במסגרת פיקוח נמל במדינות אחרות) וכן על כל ליקוי המשפיע על בטיחות האנייה.

לוח זמנים לתיקון הממצא - התיקון הושלם.

²⁶ ראה פרק הגדרות ומונחים את ההגדרה של "מדינת דגל".

²⁷ ראה פרק הגדרות ומונחים את ההגדרה של "מדינה נמל".

5. OB-05 - הרשות לא פיתחה תוכנית בקרה וניטור לאיסוף נתונים סטטיסטיים, לביצוע ניתוחי מגמות, לזיהוי

אזורים בעייתיים ולהערכת ביצועיה כמדינת דגל.

אין הערכות סטטיסטיות לעבודות שמבצעים באגף פיקוח ובקרה.

פעולת תיקון שהוצגה בפני ה-IMO

יפורסם נוהל פנימי כדי לאפשר הערכה תקופתית של ביצועי המדינה כמדינת דגל.

לרשות קיימת מערכת ספנות ממוחשבת²⁸. מערכת זו משמשת כיום למטרות סטטיסטיות בלבד. הרשות נתנה את אגף מערכות מידע לפתח מודול נוסף שיוקדש לפיקוח רציף על הצי. כמו כן, הרשות טענה כי גודלו של הצי הוא קטן מדי לניתוח מגמות.

לוח זמנים לתיקון הממצא - מרץ 2014.

נכון למועד הביקורת - לא נמצא נוהל פנימי בנושא. לא ניתנה הנחיה לאגף מערכות מידע לפיתוח התוכנה. באגף לא מבצעים ניתוחים של מגמות ושל נתונים סטטיסטיים.

6. OB-06 - חברות הסיווג הנפיקו בשם המדינה/הרשות תעודות בהתאם לאמנות שהמדינה אינה כלל צד בהן.

פעולת תיקון שהוצגה בפני ה-IMO

במסגרת ההסכמים עם חברות הסיווג הכוללים פיקוח על ביצועי חברות הסיווג, הרשות מעת לעת תבצע בדיקות בנוהלי חברות הסיווג כדי להבטיח שהחברות לא מוציאות תעודות בשם המדינה על אמנות שהמדינה אינה צד בהן. יתר על כן, החקיקה הלאומית תתוקן כך שתכלול את כל חברות הסיווג הפועלות בשם המדינה והחייבות להיות חתומות על הסכם רשמי שאושר על-ידי המחלקה המשפטית.

לוח זמנים לתיקון הממצא - דצמבר 2013.

נכון למועד הביקורת - נחתמו הסכמים עם 3 חברות סיווג מתוך 5 חברות הסיווג שעמן הרשות מתקשרת. ההסכמים כוללים סעיפים בנוגע לתעודות שחברות הסיווג רשאיות להנפיק. עם שתי חברות סיווג נוספות הנושא נמצא בתהליך.

להלן ריכוז הממצאים שנמצאו במבדק ה-Vimsas:

תיאור ממצא	סיווג הממצא	לוח זמנים לתיקון הממצא	נכון למועד הביקורת
1 אי-דיווח לארגון ה-IMO בהתאם לדרישות הבינלאומיות	NC	דצמבר 2013	תוקן.
2 החוק והתקנות בישראל לא תוקנו באופן מלא.	NC	ראה פירוט הליקוי לעיל.	תוקן באופן חלקי.
3 אין הסכמים בין הרשות לחברות הסיווג.	NC	דצמבר 2013	תוקן באופן חלקי.

²⁸ ראה פרק "פיקוחים".

4	אין התייחסות ופירוש למושג "לשביעות רצון המינהל".	OB	דצמבר 2013	לא תוקן.
5	אין תיעוד להכשרת מפקחים על חברות הסיווג בנושאים של קווי טעינה ותפוסה.	OB	דצמבר 2014	לא תוקן.
6	מסמכים אינם מעודכנים וחסרים בתיק האנייה.	OB	דצמבר 2013	לא תוקן.
	לא ננקטו פעולות כנגד אניות שנעצרו במדינות נמל, ולא דווח על כך לרשות.	OB	-	תוקן.
8	אין ברשות מידע סטטיסטי על פעילותה כדי להעריך את ביצועיה כמדינת דגל.	OB	מרץ 2014	לא תוקן.
9	חברות סיווג הנפיקו בשם המדינה תעודות בהתאם לאמנות שהמדינה כלל לא צד בהן.	OB	דצמבר 2013	תוקן באופן חלקי.

הביקורת מצאה

2. נכון למועד הביקורת, הרשות לא עמדה בזמנים שנקבעו לתיקון כל הממצאים, ולא תיקנה באופן מלא 7 מתוך 9 ממצאים שעלו במבדק ה-Vimsas.

הערות הביקורת

בהתאם להצהרת ארגון ה-IMO, החל מ-1.1.2016, המדינות החברות בארגון יחויבו במבדק IMSAS²⁹ ובו יהיה עליהן לעמוד בכלל הסטנדרטים המפורטים באמנות שהמדינה הנבדקת חתומה עליהן. אם הרשות לא תתקן את הליקויים שעלו במבדק משנת 2013, ארגון ה-IMO עשוי לראות זאת בחומרה ולהגיב בסנקציות ובהגבלות כלפי מדינת ישראל וכלפי אניות הדגל שלה.

פיקוחי נמל באניות זרות (P.S.C (Port State Control)

²⁹ IMO Member State Audit Scheme

פיקוחים באניות נמל זרות מבוצעים בנמלים בעולם כדי לוודא שמצבן ותפעולן של האניות עומדים בסטנדרטים הבינלאומיים. עמידה בסטנדרטים הבינלאומיים היא אחריות של מדינות הדגל (כלומר, המדינה שבה האנייה רשומה).

פיקוחים על אניות זרות מבוצעים ברחבי העולם בהתאם לדרישות של ארגון ה-IMO המוסדרות בהנחיית הארגון מיום 20.12.2011 "PROCEDURES FOR PORT STATE CONTROL, 2011". לפי סעיף 1.3 למזכר ההבנות של אגן הים התיכון עליו חתומה מדינת ישראל (להלן: "מזכר ההבנות"), על הרשות לבצע פיקוחי נמל על כלי שיט זרים בהיקף של 15% מסך האניות הזרות הפוקדות את המדינה בתקופה של 12 חודשים. סעיף 52 בתקנות הנמלים (בטיחות השיט), תשמ"ג-1982 (להלן: "תקנות בטיחות השיט") מקנה למפקחי הרשות סמכות לבצע פיקוח באניות נמל זרה.

לפי נתוני השנתון הסטטיסטי לשנת 2013 של אגף תכנון כלכלי ברספ"ן, מדי שנה פוקדים את ארבעת נמלי ישראל³⁰ בממוצע כ-1,900 כלי שיט זרים; בשנת 2013 פקדו את נמלי ישראל 1,913 כלי שיט זרים ונערכו 259 בדיקות על כלי שיט זרים (כ-13.5% מכלי השיט הזרים שפקדו את נמלי ישראל).

ראש פיקוח אניות נמל זרות³¹ (להלן: "המפקח הראשי") הוא הגורם באגף האחראי לפיקוחי נמל באניות זרות בכל הנמלים בישראל. באחריותו להתוות את מדיניות האגף בנושא פיקוחי נמל על אניות זרות ולקבוע תכנית פיקוחים בפריסה שנתית, חודשית ושבועית, אשר תביא להשגת היעדים כפי שהוגדרו בסעיף 1.3 למזכר ההבנות.

הביקורת מצאה

3. לא קיימת באגף תכנית עבודה מסודרת לפיקוחי P.S.C. לפיכך, לא ניתן לאמוד את ביצועי האגף אל מול יעדים שהוגדרו מראש (תכנון מול ביצוע).
4. האניות נבחרות לפיקוח בהתאם לזמינות המפקחים. ייתכן מצב שבו תעגון בנמל אנייה אשר לפי הקריטריונים מחויבת בפיקוח, אולם בשל חוסר זמינות המפקחים במועד עגינתה, הפיקוח לא יבוצע.
5. האגף לא עומד בכמות הפיקוחים הנדרשת במזכר ההבנות של מדינות אגן הים התיכון. אחוז הפיקוחים המבוצע בפועל נע בין 13%-14% בשנים האחרונות לעומת הדרישה ל-15% בסעיף 1.3 למזכר ההבנות.³²

תגובת המבוקרים

ממצא 5 - "...כמות הבדיקות שבהחלט הינה כיום נמוכה נובעת בעיקרה משורת משימות נוספות המוטלות על מפקחי הרשות בעיקר בנושאי בדיקות ספנות חופית והחוסר המשווע בתקני פיקוח."

³⁰ ממוצע של השנים 2009-2013

³¹ קמ"ר

³² מנתוני השנתון הסטטיסטי ספנות ונמלים 2013

הליך הפיקוח על אניות זרות

הבסיס החוקי לפיקוח על אניות זרות

הבסיס החוקי לפיקוח על אניות זרות מקורו בתקנות בטיחות השיט;³³ מזכר ההבנות האזורי (אגן הים התיכון); נוהל פנימי של האגף³⁴ והנחיות ארגון ה-IMO.³⁵

סעיף 52 בתקנות בטיחות השיט קובע את התנאים לבדיקת התייעוד ולבדיקת מצבו הכללי של כלי שיט זר בידי מפקח כלי שיט, וזאת בעקבות דרישת האחראי ברספ"ן, המדינה החברה בארגון ה-IMO או בעקבות קבלת ידיעה שלפיה יש צורך בבדיקה (כמפורט בתקנה האמורה). סעיף זה כולל רשימת בדיקות שיבצע המפקח לפי שיקול דעתו (כגון קיומה של תקשורת ראווה בין אנשי מפתח בצוות כלי השיט לבין הנוסעים; תרגול נטישה ושימוש בציוד לשעת חירום; קיומו של הציוד הנדרש באנייה והיכולת להפעילו ועוד). עוד נקבע בתקנות בטיחות השיט כי במקרה שנתגלו ליקויים בכלי שיט, רשאי הגורם האחראי ברספ"ן להורות, לפני שתותר הפלגת כלי השיט, על בדיקה חוזרת או על בדיקות חוזרות לפי שיקול דעתו.

מזכר ההבנות האזורי (אגן הים התיכון) מגדיר קוד לכל סוג ליקוי, מועד לתיקונו³⁶ וכולל רשימת נושאים המומלצים לבדיקה באניות זרות. עוד מציין מזכר ההבנות כי הרשויות ישתדלו לבדוק אניות שלא נבדקו בנמלים אחרים ב-6 חודשים האחרונים על-ידי רשויות אחרות, אלא אם כן קיימת עילה ברורה לבדיקה.

סעיף 4 בנוהל פנימי של האגף קובע את הקריטריונים לבחירת אנייה לביצוע פיקוח המבוססים על: גיל האנייה, סוג האנייה, תלונות שהתקבלו על תפקוד האנייה, זיהום או חשש לזיהום שתגרום האנייה, תוצאות בדיקות קודמות שנערכו באנייה ועוד.

נספח 6 להנחיית ארגון ה-IMO כולל הנחיות לבדיקות מפורטות יותר של מבנה האנייה וכן דרישות ציוד.

טופסי הפיקוח ורישום הממצאים

תוצאות הפיקוח נרשמות בטופסי פיקוח שהם אחידים בכל העולם ונדרשים גם בהנחיה של ארגון ה-IMO וגם במזכר ההבנות האזורי של מדינות אגן הים התיכון.

בהתאם להנחיה של ארגון ה-IMO,³⁷ על רשויות המדינה המבצעת פיקוח לאנייה זרה להבטיח שבסיומה של בדיקה, רב-החובל של האנייה יקבל מסמך המציג את תוצאות הבדיקה, פרטים של כל פעולה שננקטה על-ידי המפקח ורשימה של כל פעולה מתקנת שעל צוות האנייה להשלים. דיווחים מסוג זה צריכים להיעשות בטופס פיקוח בן שני חלקים, בפורמט שבנספח 13 של ההנחיה.

גם לפי מזכר ההבנות האזורי של מדינות אגן הים התיכון, פיקוח אניות זרות יבוצע באמצעות טופס ובו 2 חלקים.³⁸

³³ פרק חמישי א', תקנות 52א – 52ד לתקנות הנמלים (בטיחות השיט), התשמ"ג-1982

³⁴ נוהל בדיקת אוניות זרות בישראל P.S.C, 1.2.2012.

³⁵ IMO PROCEDURES FOR PORT STATE CONTROL, 2011.

³⁶ סוגי הקודים: 00 - לא ננקטה פעולה; 10 - לתקן ליקוי; 15 - לתקן ליקוי בנמל הבא; 16 - לתקן ליקוי בתוך 14 ימים; 17 - לתקן ליקוי לפני היציאה (מהנמל); 18 - לתקן ליקוי תוך 3 חודשים; 30 - כלי שיט נעצר; 35 - כלי שוחרר (לציין תאריך); 99 - אחר.

³⁷ דרישות דיווח - פרק 4 סעיף 4.1 להנחיה של ה-IMO.

³⁸ "Report of Inspection in Accordance with IMO Port State Control Procedures"

פרטי הטופס המפורט במזכר ההבנות האזורי ובהנחיית ארגון IMO:

- Form A - טופס שממלא המפקח הכולל פרטים על האנייה, כגון שם האנייה, מספר IMO, שנת בנייה, שם הנמל הבא שבו היא תעגון, שם סוכן האנייה. בטופס מפורטים 12 סוגי תעודות שהמפקח נדרש לבדוק במהלך הפיקוח. על המפקח למלא את שם הגוף שהנפיק את התעודה, תאריך הנפקה ותאריך פקיעת תוקף התעודה.
 - Form B - רשימה של ליקויים שנמצאו ופעולות מעקב אחריהם. לצד כל ליקוי, מצוין קוד המעגון במזכר ההבנות האזורי שאליו שייכת מדינת ישראל.
- טופסי הפיקוחים מתויקים באגף בקלסרים. כל טופס כולל את שם האניות הנבדקות, תאריכי הפיקוח, שמות המפקחים שביצעו את הפיקוח והערות המפקחים.

הביקורת ערכה בדיקה לטופסי פיקוח, ומצאה כי ב-17.3.2014 בוצע פיקוח P.S.C בנמל אשדוד באנייה HALIL-N. 12 מתוך 18 הממצאים שנרשמו בטופס הפיקוח סומנו בקוד 17 – שאינו מאפשר לאנייה לעזוב את הנמל עד לתיקון הליקויים שנמצאו בה. עם זאת, בטופס הריכוז (של הקלסר) נרשמה הערה לאנייה זו כי תבוצע בדיקה חוזרת כאשר האנייה תחזור מהפלגה בעוד 5 ימים; ובטופס הפיקוח נרשם כי בוצעה בדיקה חוזרת באנייה זו לאחר שחזרה מהפלגה ביום 27.3.2014 – עשרה ימים לאחר הפיקוח הראשון.

הביקורת מצאה

6. בניגוד לנוהל "בדיקת אניות זרות בישראל P.S.C מיום 1.2.2012", אנייה שבמסגרת פיקוח P.S.C נמצאו בה 12 ליקויים (מתוך סה"כ 18 שאינם) שסומנו בקוד 17, שוחררה מנמל אשדוד, אף שהליקויים טרם תוקנו.³⁹
7. נוהל העבודה - בדיקת אניות זרות בישראל P.S.C מ-1.2.2012 אינו מנחה את המפקחים כיצד לבצע את הפיקוח ומה עליהם לבדוק באנייה, וחסרים בו נושאים כגון שימוש ברשימת תיוג, תדירות הפיקוחים ועוד.
8. אין באגף הליך מסודר של אישור נוהלי עבודה. כמו כן, הנהלים הקיימים לא עברו בדיקה על-ידי הלשכה המשפטית לצורך התאמתם לחוק ולתקנות.
9. אין באגף נוהל או הנחייה כתובים בנוגע למספר המפקחים הנדרשים לבצע פיקוח נמל על אנייה זרה (PSC). מתיעוד דוחות פיקוח באניות זרות, נמצא כי אין עקביות במספר המפקחים העורכים פיקוח – לעתים נוכח מפקח אחד ולעתים שני מפקחים.^{40, 41}
10. נספח 6 להנחיית ארגון ה-IMO הדן בבדיקות מפורטות של מבנה האנייה ושל דרישות הציוד -

³⁹ בעקבות ממצא הביקורת, המפקח הראשי עדכן את מנהל אגף בכיר לפיקוח ובקרה במקרה, ופרסם בכתב חידוד לנוהלי הטיפול באוניות זרות בהתאם לקודים השונים.

⁴⁰ במסגרת הפיקוחים בהם השתתפה הביקורת נמצא כי הפיקוח שנערך בנמל חיפה בוצע על-ידי מפקח יחיד באנייה La Belle De L'ADRIATIQUE.

⁴¹ מתוך הפגישה שנערכה עם מנהל אגף בכיר לפיקוח ובקרה, ר/ח [REDACTED], ציין כי נדרשים 2 מפקחים לביצוע הפיקוחים על אוניות זרות: האחד, בעל הכשרת רב-חובל (לביצוע פיקוח בסיפון), והשני - קצין מכונות ראשי (לביצוע פיקוח בחדר מכונות). לדעתו, הדבר תורם להימנעות מקבלת טובות הנאה מצוות האנייה; לביטחון המפקחים ולמקצועיותם, שכן כל מפקח מבצע את החלק בפיקוח שלו הוא מוכשר: רב-החובל יבצע את הפיקוח בסיפון וקצין מכונות ראשי יבצע את הפיקוח בחדר מכונות.

בצע באופן ידני ומאוחד באגף בקלסרים. אין תיעוד ממוחשב לצורך בקרה נתונים.

לדעת הביקורת

על רספ"ן לפעול בתיאום עם הלשכה המשפטית ברספ"ן שתלווה את עריכת כל

הנהלים ותוודא עמידתם בחוק ובתקנות. יש לציין כי החובה לערוך בדיקה משפטית לנוהלי רספ"ן נתמכת גם על-ידי הלשכה המשפטית ברספ"ן.

מערכות מחשוב לביצוע הפיקוחים

באגף קיימות כמה מערכות מחשוב המשמשות את המפקחים בביצוע עבודת הפיקוחים, בדיווחים שוטפים ובקבלת מידע בדבר פקידת אניות בנמלי ישראל ועדכונים ממדינות אחרות שבהן מבוצעים פיקוחים.

לבחירת אנייה לביצוע פיקוח, המפקחים משתמשים במערכות שלהלן:

1. "Marine Traffic" – אתר אינטרנט המציג את האניות הנמצאות בנמלים השונים ברחבי העולם. המפקחים בנמל חיפה משתמשים במערכת זו לאיתור האניות בנמל חיפה, ולאחר שעלו על האנייה שנבחרה הם מציגים לצוות האנייה דרישה להצגת הטפסים הרלוונטיים. המפקחים בנמל אשדוד אינם משתמשים במערכת זו אלא מאתרים בעין אם קיימים ליקויים. כאשר המפקח⁴² מזהה בבדיקה חיצונית ליקויים באניות זרות העוגנות בנמל, הוא מתקשר למפקח נוסף⁴³ ומעביר לו מספרי IMO לבדיקת אניות באמצעות מערכות המחשוב האינטרנטיות אם ומתי בוצע להן פיקוח P.S.C אחרון. המפקחים קוראים את הממצאים מהפיקוח P.S.C שנערך בנמל הקודם באמצעות מערכות המחשוב (EQUASIS, MEDSIS) ואינם מוציאים פלט במשרד. כאשר מגיעים מפקחי אשדוד לבדוק אנייה, הם מציגים לצוות האנייה פירוט כתוב של רשימת התעודות והמסמכים שיש להציג למפקחים.
2. "Vessel traffic" – אפליקציה במכשיר הטלפון הנייד שבה מופיעות כלל האניות הפוקדות את הנמל מדי יום.
3. MEDSIS – מערכת אינטרנטית הכוללת את הדיווחים של פיקוחי P.S.C של מדינות אגן הים התיכון. בעזרת המערכת ניתן להפיק את תוצאות הפיקוחים שבוצעו באנייה על-ידי מדינות אגן הים התיכון.
4. EQUASIS – מערכת אינטרנטית בינלאומית הכוללת את הדיווחים של פיקוחי P.S.C שבוצעו באירופה.

תיעוד הפיקוחים מתבצע בשלושה אופנים:

1. **מערכת הספנות הממוחשבת** - המערכת הוטמעה באגף בשנת 2001, ומשמשת אותו בנושאים שונים, ביניהם תיעוד המידע על פיקוחי נמל באניות זרות (P.S.C). במערכת הממוכנת של האגף קיים מאגר המידע של כלל פיקוחי הנמל שבוצעו על אניות זרות. מערכת זו מתוחזקת על-ידי מנהל האגף למערכות מידע ברשות הספנות והנמלים,⁴⁴ ואין לה ממשק למערכות אחרות פנימיות או חיצוניות. המשתמש הראשי במערכת זו היא ראש ענף (ספנות ונמלים)⁴⁵ המקלידה את הנתונים המופיעים בטופסי הפיקוח למערכת הממוחשבת.

⁴² קמ"ר יד יצחק אברהם

⁴³ ר/ח אברהם טרנטו

⁴⁴ מר ניסים לוי

⁴⁵ גבי אילנית מרז'ין-ממן

2. **מערכת MEDSIS** - מערכת אינטרנטית הכוללת את הדיווחים של פיקוחי P.S.C של מדינות אגן הים התיכון. בעזרת המערכת ניתן להפיק את תוצאות הפיקוחים שבוצעו באנייה על-ידי מדינות אגן הים התיכון. באמצעות המערכת מדווחים לשאר מדינות אגן הים התיכון על פיקוחי נמל שבוצעו באניות זרות.
3. **קובץ אקסל השמור במחשבי האגף** - קובץ אקסל פנימי ובו שם האנייה, מספר IMO, סוג האנייה, שם הנמל שבו בוצע הפיקוח, תאריך הפיקוח, הקודים שניתנו לממצאים, שמות המפקחים שביצעו את הפיקוח והערות.

הביקורת מצאה

12. דוחות הפיקוחים אינם נסרקים למערכות הממוחשבות הקיימות באגף.
13. אין מערכת ממוחשבת לניהול תכנית הפיקוחים באגף שתאפשר תכנון וקביעת משימות הפיקוח על אניות זרות, מעקב אחר פיקוחים וממצאים הדורשים מעקב ותיקון, זיהוי מגמות וניהול באמצעות דוחות בקרה.

תגובת המבוקרים

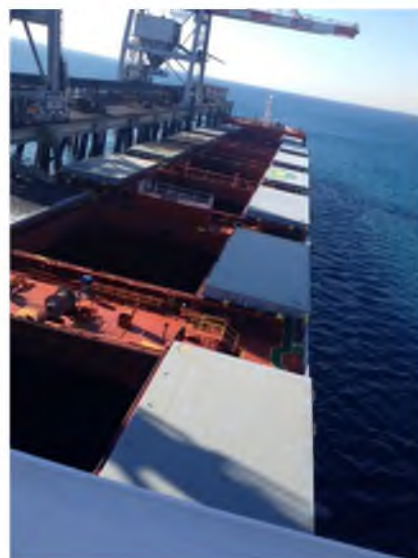
ממצא 12 – "נושא סריקת מסמכי האגף נמצא בתהליך של פיתוח ע"י חברת 'גיאווע' שביצעה הליך דומה עבור אגף כלי שיט קטנים וגם כאן (בנושא הסריקה) נדרשת פעולה משמעותית ונמרצת מצד הגורמים השונים להשלמת התהליך." (ר/ח יגאל מאור).

בדיקת הליך הפיקוח

הביקורת התלוותה לפיקוחים שבוצעו ב-5 אניות זרות ובחנה את הליך הפיקוח בהתאם לנהלים ולהוראות החוק. להלן פירוט האניות שנבדקו על-ידי מפקחי האגף בליווי צוות הביקורת:

	שם האנייה	מדינת הדגל של האנייה	הנמל שבו בוצע הפיקוח	תאריך הפיקוח
1	Sainty Vanguard	הונג קונג	חדרה	24.12.2013
2	La Belle De L'ADRIATIQUE	בלגיה	חיפה	25.2.2014
3	Valery Kokov	רוסיה	חיפה	19.5.2014
4	Aida	איטליה	אשדוד	27.5.2014
5	Georgi Grigorov	מלטה	אשדוד	23.6.2014

1. אניית הפחם Sainty Vanguard - נבדקה בנמל חדרה



תאי הפחם באנייה

הליך הפיקוח

- ב-24.12.2013, לבקשת מנהל אגף בכיר לפיקוח ובקרה, נערך פיקוח באנייה Sainty Vanguard בעקבות מקרה מוות שאירע באנייה לפני כניסתה למים הטריטוריאליים של ישראל. בפיקוח השתתפו 2 מפקחים מהרשות.
- טרם היציאה לפיקוח, מפקח כלי שיט⁴⁶ התעדכן בפיקוחים האחרונים שבוצעו באנייה זו אשר תועדו במערכות המחשוב המשמשות את האגף, והפיק את דוחות הפיקוח שתועדו במערכות אלו. בבדיקת מערכות המחשוב נמצא כי במערכת Medsis של אגן הים התיכון לא נמצאו דיווחים של פיקוחים. במערכת Equasis הבינלאומית נמצא כי היו שני פיקוחי נמל באנייה זו בשנת 2013 (בליברפול – אנגליה ובארגנטינה).
- בעת העלייה לאנייה, המפקחים הציגו "תעודת מפקח כלי שיט" על מנת להזדהות בפני צוות האנייה.
- המפקח בדק את תעודות האנייה ומילא באופן ידני בטופס הפיקוח Form A את תוקף התעודות ומי הגורם שהוציא אותן.
- המפקח ביקש מצוות האנייה את טופס Ship's Particulars⁴⁷ אשר על-פיו ממלא המפקח הראשי את פרטי האנייה בטופס הפיקוח Form A.
- במהלך הפיקוח, המפקחים התפצלו כך שמפקח כלי שיט⁴⁸ ביצע ביקורת סיפון ומפקח ראשי כלי שיט ביצע ביקורת חדר מכונות.

⁴⁷ טופס המפרט את פרטי האנייה, כדוגמת שם האנייה, מספר IMO, מדינת הדגל של האנייה, חברת הסיווג ועוד.

⁴⁸ ר/ח ש

- בביקורת סיפון, המפקח העיר כי הקופסה השחורה באנייה אינה מכוסה. המפקחים ביקשו מצוות האנייה לתקן ליקוי זה בעל-פה, וצוות האנייה תיקן במקום.
- בסיום הפיקוח באנייה, חזרו המפקחים לחדר ישיבות באנייה, מילאו את הטפסים ועדכנו את צוות האנייה בממצאים שנמצאו. טופס הפיקוח Form A נחתם על-ידי המפקחים ללא ליקויים, צולם ונמסר לרב-החובל של האנייה. טופס הפיקוח Form B לא מולא היות שלא נמצאו ליקויים.
- בסיום הפיקוח הועבר צילום טופס הפיקוח Form A לראש ענף (ספנות ונמלים)⁴⁹ אשר אחראית להזנת נתוני הפיקוח והממצאים (אם יש כאלו) למערכת MEDSIS ולקובץ האקסל.

2. La Belle De L'ADRIATIQUE - נבדקה בנמל חיפה

- הביקורת התלוותה לבדיקה חוזרת שבוצעה לאנייה זו בתאריך 25.2.2014.
- אנייה זו נבדקה לראשונה בתאריך 22.1.2014 על-ידי מפקח האגף.⁵⁰ בדו"ח הפיקוח נמצא ליקוי אחד שפורט בטופס הפיקוח Form B וניתן לו קוד 17.

קוד	קוד ממצא	שם	תיאור	קוד פעולה
1	07111	Fireman's outfits not as per FSS code (Hood& Safety line).	חליפות כיבוי האש לא לפי קוד FSS כנדרש.	17

- קוד הליקוי עודכן על-ידי מפקח האגף מקוד 17 לקוד 16 שלפיו נדרש תיקון הליקוי תוך 14 יום, וזאת בהתאם לשיקול דעתו של המפקח. לטענת המפקח, לא ניתן היה לרכוש חליפות מסוג זה בארץ; אניית הנוסעים הייתה אמורה להפליג באותו יום והוא לא רצה לעכב אותה. כמו כן, לטענתו הוא עדכן את המפקח הראשי⁵¹ בשינוי קוד הפעולה.
- הבדיקה החוזרת התבצעה כאמור בתאריך 25.2.2014 על-ידי מפקח ראשי.
- בבדיקה החוזרת הגיע המפקח הראשי ווידא שאכן נרכשו החליפות. הוא סימן על טופס הפיקוח Form B קוד 10 ("תיקון ליקוי"), וחתם בחותמתו ובחותמת המשרד שהממצא תוקן.

3. Valery Kokov - נבדקה בנמל חיפה



חליד הפיקוח

הפיקוח התבצע בתאריך 19.5.2014 על-ידי 2 מפקחי הרשות.⁵²

- טרם היציאה לפיקוח, המפקח⁵³ הפיק במערכות המחשוב (Medsis ו-Equasis) דוחות פיקוח אחרונים שבוצעו באנייה.
- המפקח ביקש מצוות האנייה את טופס Ship's Particulars⁵⁴ אשר על-פיו ממלא המפקח הראשי את פרטי האנייה בטופס הפיקוח Form A.
- המפקח ביקש מצוות האנייה את טופסי פיקוח ה-P.S.C האחרון שבוצע בה. לבקשתו, נתקבל טופס פיקוח אחרון אשר בוצע בנמל אוקראינה בתאריך 10.2.2014. אף שלא עברה חצי שנה, רשאת מדינת הנמל שבה עוגנת האנייה לערוך פיקוח P.S.C, וזאת מכיוון שאוקראינה (המדינה האחרונה שבה בוצע פיקוח P.S.C על אנייה זו) אינה שייכת לאזור אגן הים התיכון.⁵⁵
- המפקח הראשי הסתמך על הביקורת שבוצעה באוקראינה, והעתיק מדוח הביקורת שנערך באוקראינה את רשימת התעודות והתקף שלהן.
- במהלך הפיקוח, המפקחים התפצלו כאשר מפקח כלי שיט⁵⁶ ביצע ביקורת סיפון ומפקח ראשי כלי שיט⁵⁷ ביצע ביקורת חדר מכוונות.
- טופסי הפיקוח המקוריים שהמפקחים מילאו – Form A ו-Form B נשארו באנייה. בידי המפקחים נשארו העתקי צילום של טופסי הפיקוח.
- הממצאים שנרשמו בטופס הפיקוח Form B :

⁵² קמ"ר [REDACTED]
⁵³ ר/ח [REDACTED]
⁵⁴ טופס המפרט את פרטי האנייה, כגון שם האנייה, מספר IMO, מדינת הדגל של האנייה, חברת הסיווג ועוד.
⁵⁵ סעיף 3.4 למזכר ההבנות האזורי (אגן הים התיכון) מציינ כי הרשויות ישתדלו לבדוק אוניות שלא נבדקו בנמלים אחרים ב-6 חודשים האחרונים.
⁵⁶ ר/ח מיכאל סולומון
⁵⁷ קמ"ר [REDACTED]

קוד פעולה	תיאור	שם	קוד ממצא	
17	תרשימים שהיו לא נכונים וחסרים	Charts	10111	1
17	תרופות שחסרות או תאריך פג תוקף	Other (SOLAS operational)	17102	2
17	חליפות כיבוי האש לא לפי קוד FSS כנדרש	Ready availability of firefighting equipment	07108	3
99	בקשה להבהרה מחברת הסיווג לגבי השינוי המבני המשמעותי שעברה האנייה	Other cargo	06105	4

- טופסי הפיקוח נשמרו למעקב לצורך ביצוע בדיקה חוזרת.
- ביום 20.5.2014 בוצעה בדיקה חוזרת על-ידי מפקח כלי שיט⁵⁸ אשר אישר בחתימתו כי תוקנו הליקויים וצירף אסמכתאות מתאימות לטופסי הפיקוח.
- בסיום הפיקוח, הועבר צילום טופס הפיקוח לראש ענף (ספנות ונמלים)⁵⁹ לצורך הזנת נתוני הפיקוח והממצאים למערכת MEDSIS ולקובץ האקסל.

4. אניית הנוסעים Aida - נבדקה בנמל אשדוד

על אנייה זו ביצעו המפקחים פיקוח אף שהיא נבדקה על-ידי אחת ממדינות אגן הים התיכון בחצי השנה האחרונה (במצרים).⁶⁰

הליך הפיקוח התבצע כדלהלן:

- הפיקוח התבצע בתאריך 27.5.2014 על-ידי שני מפקחי הרשות.⁶¹
- בעת העלייה לאנייה, המפקחים הציגו "תעודת מפקח כלי שיט" על מנת להזדהות בפני צוות האנייה.
- המפקחים ביקשו מרב-החובל להציג בפניהם תעודות של האנייה על-פי רשימת תעודות שהוכנה מראש על-ידי המפקחים.
- המפקח ביקש מצוות האנייה את טופסי פיקוח ה-P.S.C. האחרון שבוצע בה.
- המפקח ביקש מצוות האנייה את טופס Ship's Particulars אשר על-פיו ממלא המפקח הראשי את פרטי האנייה בטופס הפיקוח Form A.
- המפקח ביקש תעודות מקצועיות של אנשי הצוות לצורך בדיקת הכשרתם.

5. Georgi Grigorov - נמל אשדוד

⁵⁸ [REDACTED]

⁵⁹ [REDACTED]

⁶⁰ סעיף 3.4 למזכר ההבנות האזורי (אגן הים התיכון) מציין כי הרשויות ישתדלו לבדוק אניות שלא נבדקו בנמלים אחרים ב-6 חודשים האחרונים.

⁶¹ ר/ח: [REDACTED]

האנייה עגנה בנמל אשדוד והוחלט לבדוק אותה מהסיבות הבאות :

1. מדובר באנייה ישנה – שנת ייצור 1986.
2. האנייה לא נבדקה באזור אגן הים התיכון.
3. לטענת רב-החובל של האנייה, בעלי האנייה מתכוונים למכור אותה, דבר העלול להצביע על ליקויים.
4. הסימנים על דופנה החיצוני של האנייה מחוקים ולא ברורים (סימנים אלו חשובים כדי לבחון עד לאיזה עומק יכולה האנייה לשקוע).

הליך הפיקוח

- הפיקוח התבצע בתאריך 23.6.2014 על-ידי שני מפקחי האגף.⁶²
- בעת העלייה לאנייה, המפקחים הציגו "תעודת מפקח כלי שיט" לצורך הזדהות בפני צוות האנייה.
- המפקחים ביקשו מרב-החובל להציג בפניהם תעודות של האנייה על-פי רשימת תעודות שהוכנה על-ידם מראש.
- המפקח ביקש מצוות האנייה את טופסי פיקוח ה-P.S.C האחרון שבוצע בה.
- המפקח ביקש מצוות האנייה את טופס Ship's Particulars⁶³ אשר על-פיו ממלא המפקח הראשי את פרטי האנייה בטופס הפיקוח Form A.
- בסיום הפיקוח חזרו המפקחים לחדר ישיבות באנייה, מילאו את הטפסים ועדכנו את צוות האנייה בממצאים שנמצאו. המפקח מילא את טופס הפיקוח ורשם את הממצאים.
- להלן הממצאים כפי שנרשמו בטופס הפיקוח:

קוד ממצא	שם	תיאור ⁶⁴	קוד פעולה
1	03102	Freeboard marks	17
2	09103	Ventilation	17
3	01201	Certificates for masters & officers	17
4	01309	Fire control plan	17
5	07111	Personal equipment for fire safety	15
6	09112	Medical Equipment	17
7	11101	Life boats	17
8	11101	Life boats	16

⁶² ר/ח

⁶³ טופס המפרט את פרטי האנייה, כגון שם האנייה, מספר IMO, מדינת הדגל של האנייה, חברת הסיווג וכו'.

⁶⁴ התרגום בטור הינו של הביקורת.

קוד פעולה	שם	קוד ממצא	תיאור ⁶⁴
	עומס.		
17	Inflatable life rafts	11108	לא פועל אור חירום וסולם ההפלגה קצר. באנייה מעל 100 מ' נדרשת רפסודת הצלה גם בקדמת כלי השיט, ומשכך נדרשים תאורת חירום וסולם ירידה לפי אמנת SOLAS.
17	No a-60 bulkhead nor 3 mt. distance of cargo eng. Bulkheads	12101	Stowage/ segragation / packaging dangerous goods
17	חסרה תרופה.	09112	Medical Equipment
99	No declaration of dang. Cargo master informed.	12104	Dangerous goods code
18	Both air conditioning compressors are not functioning properly one month to rectify.	09103	Ventilation

הביקורת מצאה

14. לעתים המפקחים לא רושמים את הליקויים בעת הפיקוח אלא בסיומו; מצב שבגינו עלולים להחסיר בטעות ליקויים (לדוגמה: בפיקוח על האנייה Sainty Vanguard ב-24.12.2013 ובפיקוח על האנייה Valery ב-19.5.2014 ההערות נרשמו בסיום הפיקוח).
15. בטופס הפיקוח לא נעשה רישום של כל הנושאים אשר נבדקו על-ידי המפקחים בהליך הפיקוח, אלא רק של הנושאים שבהם נמצאו ליקויים. לפיכך, לא ניתן לדעת מה הנושאים שנבדקו בכל פיקוח על-ידי המפקחים, ואין אסמכתה לבדיקות שבוצעו על גבי האנייה ונמצאו תקינות.
16. לא מבוצע מעקב אחר תיקון ליקויים לקוד ליקוי 15 (המאפשר לתקן את הליקוי בנמל הבא) או לקוד ליקוי 16 (המאפשר לתקן את הליקוי בתוך 14 ימים). בקודים אלו, המפקחים אינם מוודאים את תיקון הליקויים (לדוגמה: דוח פיקוח מיום 24.4.2014 בנמל אילת על אנייה Bader III כולל כ-12 ליקויים מתוך 23 ליקויים שסומנו בקוד 15-16 (תיקוני ליקויים אלו לא נבדקו על-ידי המפקחים).
17. לאחר הקלדת הנתונים שנרשמו בטופס הפיקוח למערכת Medsis על-ידי ראש ענף (ספנות ונמלים), לא נערכת בקרה על-ידי אף גורם אחר לנכונות הנתונים [לדוגמה, בעת הקלדת נתוני הפיקוח שבוצע באניית Sainty בתאריך 24.12.2013 למערכת Medsis, נמצא כי תאריך הנפקת תעודת סיווג (Class Certificate) אינו נכון].
18. לא כל התעודות שמפורטות בטופס הפיקוח נבדקות וממולאות על-ידי המפקחים בזמן הפיקוח (לדוגמה: בפיקוח על אניית Sainty מתאריך 24.12.2013, המפקח מילא פרטים של 8 תעודות בלבד מתוך 12 תעודות. בפיקוח על אניית Valery מתאריך 19.5.2014, המפקח מילא פרטים של 7 תעודות בלבד מתוך 12 תעודות).
19. התעודות אשר פרטיהן נרשמו בטופס הפיקוח לא נבדקו פיזית. בפיקוח מתאריך 24.12.2013 על אניית Sainty, נלקחו פרטי התעודות מטבלה של שמות התעודות ותוקפן שצוות האנייה מסר למפקחים, ולא מבדיקת התעודות בפועל. בפיקוח על אניית Valery מתאריך

19.5.2014, פרטי התעודות של האנייה הועתקו מטופס הפיקוח אשר בוצע בנמל האחרון שבו עגנה האנייה (באוקראינה). בפועל, המפקח לא בדק את תעודות האנייה ותוקפן והסתמך על הפיקוח הקודם שבוצע באנייה באוקראינה.

20. בעת הפיקוח, לא ניתן לאמת את מקוריות התעודות שהמפקח נדרש לבדוק (תעודות הצוות והאנייה). לפיכך, אם התעודות מזויפות, לא ניתן לדעת זאת בזמן אמת.

21. אין נוהל המגדיר כמה זמן ממועד הפיקוח נדרש לדווח על הפיקוח במערכת Medsis. כמו כן, לא ניתן לדעת באיזה תאריך דווחו נתוני הפיקוח למערכת Medsis, היות שלא קיים שדה "תאריך".

לדעת הביקורת

קיימת חשיבות מקצועית וייתכן שאף משפטית בפירוט ובתיעוד של כלל הבדיקות שנערכו בעת הפיקוח. רישום כל הפעולות שנעשו ונבדקו יאפשר לגורמים המקצועיים לבחון מה נעשה ומה לא נעשה ובאלו מועדים, ועל-ידי כך לאתר ביתר קלות מוקדי כשל אפשריים.

אגרות

סוגי האגרות⁶⁵

אגף בכיר לפיקוח ובקרה גובה אגרות ממקבלי השירות השונים, מתוקף מספר תקנות כדלקמן:

- תקנות הנמלים (יומן רשמי לבעלי שיט) התשי"ז-1957
- תקנות הנמלים (אגרות שירותי ספנות) התש"ג-1960
- תקנות הנמלים (בטיחות השיט) התשמ"ג-1982 תקנה 103 והתוספת ה-15 לתקנות
- תקנות ספנות חופים (היתר לכלי שיט זר) (בקשה להיתר) – התשע"ג-2012.

האגרות נגבות בהתאם לסוג השירות שניתן כדלהלן:

- בדיקה כללית של כלי שיט שונים, כגון אנייה, סירה, ספינה, גוררת או ארבה.
- בדיקה חוזרת לכלי שיט שונים, כגון סירה, ספינה, גוררת או ארבה.
- בדיקת כלי שיט זרים הפוקדים את חופי ישראל – P.S.C (Port State Control)
- מתן תעודות - הארכת מועדי רישיון שיט, רישיון שיט בגמר רישום או העברת בעלות.

האגף אחראי לגבייה של כ-18 סוגי אגרות. מדי שנה, כמתחייב מתקנות הנמלים והספנות, סכומי האגרות של רשות הספנות בכלל ושל האגף בפרט מתעדכנים בתיאום עם מינהל הכנסות המדינה, האגף למיקרו כלכלה והלשכה המשפטית.

ראש תחום כספים וחשבוניות ומינהל מפיץ לעובדי רספ"ן במהלך חודש דצמבר שקדם לשנה השוטפת את סכומי האגרות המעודכנות של השנה השוטפת.

⁶⁵ פירוט סוגי האגרות – ראה נספח ב'.

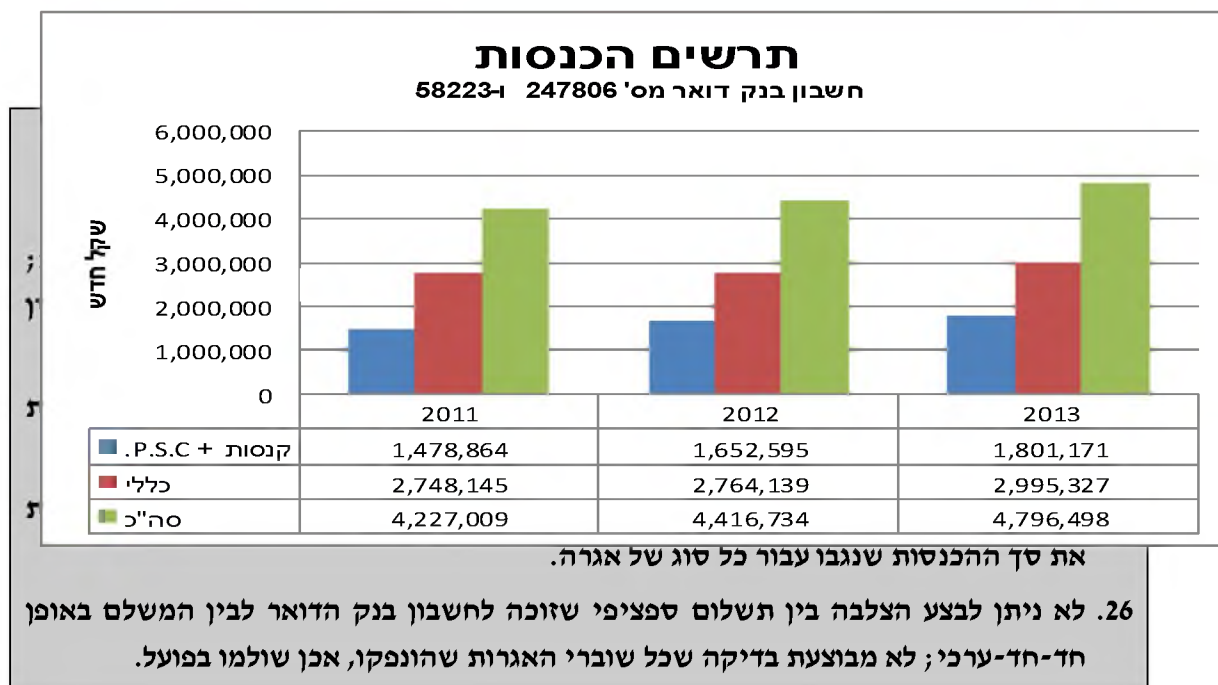
הכנסות מאגרות

ההכנסות מאגרות באגף הן הכנסות בלתי מיועדות.⁶⁶ התשלומים נגבים באמצעות שוברי תשלום אשר מזוכים ל-2 חשבוניות ייעודיים בבנק הדואר שלהן:

1. חשבון מס' 247806 – המיועד להכנסות מקנסות של רספ"ן בכלל (ללא קשר לאגף) והכנסות מאגרות של פיקוחי אניות נמל זרות (P.S.C).
2. חשבון מס' 58223 – המיועד להכנסות כלליות של הרשות, ביניהן אגרות שונות שנגבות על-ידי האגף, פרט לאגרות פיקוחי אניות נמל זרות (P.S.C).

פירוט הכנסות מאגרות בלתי מיועדות בשנים 2011-2013 (בש"ח)

שנה	קנסות + P.S.C. חשבון בנק הדואר מס' 247806	כללי חשבון בנק הדואר מס' 58223	סה"כ
2011	1,478,864	2,748,145	4,227,009
2012	1,652,595	2,764,139	4,416,734
2013	1,801,171	2,995,327	4,796,998



⁶⁶ הכנסה בלתי מיועדת היא הכנסה המועברת למשרד האוצר ואינה מיועדת לשימוש התקציבי של הרשות שגבתה את הסכום (לעניינו רשות הספנות); להבדיל מהכנסה מיועדת שהיא הכנסה לשימוש התקציבי של הרשות שגבתה את הסכום.

תגובת המבוקרים:

ממצא 23 – "הליקוי אכן נכון ויתוקן בשנה הקרובה באופן חדשני ומהיר. יש בהחלטת להעריך מה הצפי מהכנסות האגרות השונות ואת עמידת האגף ביעדים אלו."

ממצא 24 – "יחד עם זאת ובימים הקרובים, צפוי להתחיל פיילוט של מערכת גביית אגרות שתדע לחלק את תשלומי הרשות לרבות בנק הדואר באופן אוטומטי על פי סוגי האגרות – ועל פי קוד אגרה ייחודי לכל אחד מהם. התוצאה תשתקף במערכת המרכב"ה ומשם ניתן יהיה לבצע את הפילוח המדובר."

ממצא 26 – "אכן בשיטות הידניות הישנות קשה היה לבצע הצלבה זו. כעת עובדים על פיתוח מערכת ממוחשבת שבעזרתה ניתן יהיה לבצע הצלבה זו". (ר/ח יגאל מאור).

הליך גביית האגרות

האחראית להוצאה ולגבייה של אגרות בדיקה ורישוי היא מרכזת (בחינות צי סוחר) באגף.⁶⁷

אגרות בדיקה ורישוי

האגף מבצע רישוי לכלי שיט בבעלות ישראלית משני סוגים: (א) אניות גדולות (53 במספר); (ב) ספינות וגוררות (70 ספינות נוסעים בשכר וספינות בבתי ספר ו-23 גוררות).

פרטי האניות, הספינות והגוררות מנוהלים וערוכים בכרטיסות ידניות (להלן: "הכרטיסות") וכוללים את שם האנייה, שם הבעלים וכתובתם, תאריכי הביקורות שנערכו באנייה, תאריכי הנפקת החשבונות ומספרי החשבונות.

בכל תחילת חודש, מרכזת (בחינות צי סוחר) סורקת את הכרטיסות באופן ידני ובודקת את תאריכי הרישוי של כלי השיט. אם תאריך החידוש חל באותו החודש, היא מפיקה חשבון לבעל כלי השיט בליווי שובר אגרה.

החשבון המופק לבעלי כלי השיט נרשם באופן ידני וכולל את סכומי האגרות שאותם נדרש בעל כלי השיט לשלם במסגרת הרישוי (לדוגמה: בדיקת אנייה לפני רישוי), את הסכום הכספי של כל אגרה וכן סיכום כספי של כל סכומי האגרות המפורטות בחשבון.

לחשבון מצורף שובר אגרה הכולל את סה"כ סכום התשלום כמפורט בחשבון.

לאחר הנפקת החשבונות לבעלי כלי השיט, מרכזת (בחינות צי סוחר) מעדכנת בצורה ידנית בכרטיס כלי השיט המנוהלת על-ידה את תאריך הנפקת החשבון, מס' החשבון וסכום החשבון.

החשבון ושובר האגרה נשלחים בדואר לכתובת של בעלי כלי השיט. התשלום מבוצע באמצעות אחת משתי הדרכים:

1. תשלום בבנק הדואר;

2. העברה בנקאית לחשבון המצוין על שובר האגרה.

לאחר תשלום האגרות בבנק הדואר, השוברים נרשמים באופן אוטומטי במערכת מרכב"ה באמצעות קבצים אלקטרוניים המועברים למשרד.

⁶⁷ הגב' [שם]

העתקים מהשוברים או מההעברות הבנקאיות נשלחים על-ידי הבעלים של כלי השיט בפקס למרכזת (בחינות צי סוחר), והיא מתייקת אותם בתיק האנייה.

הליך גביית האגרה באגף



הביקורת דגמה כ-30 חשבונות שהופקו על-ידי מרכזת (בחינות צי סוחר) בשנים 2013-2014 בנושאים שונים. כל חשבון מפרט את כלל סכומי האגרות שבעל כלי השיט נדרש לשלם. להלן כמה מסוגי האגרות המפורטות בחשבונות שנדגמו:

- אגרת בדיקה חוזרת
- אגרת טעינת חומרים מסוכנים
- אגרת בדיקה כללית של אניות
- אגרת רישוי אניות.

לכל חשבון מצורף שובר תשלום עם הסכום הכולל של החשבון.

הביקורת ממצאה

27. ניהול הרישום, הרישוי ומועד תשלום האגרות של האניות, הספינות והגוררות נעשה על גבי כרטיסיות נייר בצורה ידנית, דבר העלול לגרום לטעויות אנוש.
28. החשבונות המפרטים את סוגי האגרות וסכומן נערכים בצורה ידנית ללא רישום וחישוב אוטומטי. במצב דברים זה ייתכנו טעויות אנוש בחישוב סכומי האגרות וכדומה.
29. העתקי השוברים ששולמו על-ידי מקבלי השירות נשלחים לאגף בפקס, דבר העלול לגרום לזיופים של שוברים. העתק המקור של השובר המשולם על-ידי מקבלי השירות לא מועבר לאגף.
30. לא נערכת רשימה מרוכזת של החשבונות והשוברים שנשלחו. לפיכך, לא נערך מעקב שוטף אחר גביית החשבונות ואחר שוברי האגרה שנשלחו.
31. לא נערכת התאמה בין הרישום בכרטיסות של החשבונות שהוצאו לבין הגבייה של שוברי האגרות בפועל.

לדעת הביקורת

בליקויים בקוד 15 (תיקון בנמל הבא) או בקוד 16 (תיקון הליקוי תוך 14 יום), יש לשקול גביית אגרה גם אם התיקון התבצע לפני עזיבת האנייה את הנמל ועריכת ביקורת חוזרת בארץ.

אחר) אינה מעדכנת את מחלקת הכספים והחשבונות ברספ"ן בכל קבלי השירות.

נות ברספ"ן לא עורכת כל מעקב ו/או התאמה אחר האגרות המונפקות

לשטח לבדיקת רישוי, לא בודקים בתיק האנייה האם יש העתק אגרה טרם מתן השירות. כמו כן, הם אינם לוקחים עימם העתק של מכתה לתשלום האגרה. לפיכך, ייתכן מצב שבו מפקח נוסע לנמל ולכלי שיט כאשר בפועל שובר האגרה לא שולם כנדרש.

ם להעביר למרכזת (בחינות צי סוחר) את העתק האגרה המקורי אשר ייה בעבור קבלת השירות ונמסר למפקח בשטח בעת מתן השירות.

La Belle De L', בוצעה בדיקה חוזרת בתאריך 25.2.2014 בעקבות זיפה על-ידי מפקח ראשי באגף,⁶⁸ ולא נגבתה אגרת בדיקה חוזרת. המפקח הראשי, לא נגבית אגרה על בדיקות חוזרות המבוצעות עד 16, אלא רק לליקויים בקוד 17 ו-30 (היות שבקוד 16, האנייה לא לפני התיקון).

⁶⁸ קמ"ר יוסף יונה

תגובת המבוקרים

ממצאים 27-31 – "אכן הליקוי קיים ויש לטפל בו בהקדם. הנושא נמצא בטיפול במסגרת התכנון המחשובי והפיילוט שייערכו בקרוב."

ממצא 33 – "הליקוי נכון מאחר ואין דיווח מהאגף לגבי החשבונות המוצאים אלא רק לגבי האגרות ששולמו. הנושא אמור להיפתר במסגרת המערכת המפותחת בימים אלו."

ממצא 36 – "הרשום בליקוי נכון אולם לא ברורה טענת המבקרים. ליקוי 16 אינו דורש כלל ביקורת חוזרת וקמ"ר יוסף יוהנה, אם הלך לאנייה לראות את המתרחש ביחס לליקוי המדובר, הרי שהנושא הינו בגדר וולונטרי בלבד ואינו מאפשר גביית אגרה מאחר ולאנייה ניתן זמן להשלמת התיקונים עד לנמל הבא. לא כך ביחס לליקוי 17/30 שבהם לא יכולה האנייה להפליג ללא אישור התיקון שבגינו כן וחייבת להיגבות אגרה."(ר/ח [REDACTED])

הערת הביקורת

ככלל, על האגף להקפיד שכל ביקורת תהיה לאחר ששולמה האגרה הרלוונטית, ובכלל זה גם אם המדובר בביקורת חוזרת באותו העניין או לעניין אחר.

מפקחי האגף

הצוות המקצועי המיישם את מדיניות האגף כולל את מפקחי האגף.

סעיף 1.9 בחוברת הדרכה של IMO⁶⁹ מפרט את הדרישות המקצועיות, ההסמכות וההכשרות שבהן המפקח נדרש לעמוד. לפי סעיף זה, על המפקח להיות בדרגת קצין ובעל ניסיון והסמכה ממדינת הדגל.⁷⁰ כמו כן, מפקח נדרש להיות בעל הסמכה של רב-חובל או קצין מכוונאות ראשי או בעל הסמכה ממוסד מוכר בתחום הימי.

בסעיף 1 לתקנות בטיחות השיט, מפורטות הדרישות המקצועיות למינוי מפקח כדלקמן:

"מפקח כלי שיט – מי שמנהל הרשות מינה, לעניין כלי שיט למפקח –

(1) במינוי כללי ובלבד שנתקיים בו אחד מאלו:

(א) הוא בעל תעודת הסמכה של רב חובל או קצין מכוונות ראשי;

(ב) הוא בעל תעודת הסמכה של קצין רדיו ואלקטרוניקה ושירת באניית הצי הסוחר הישראלי בתפקיד כאמור במשך שנה לפחות;

(ג) הוא בעל תעודת הסמכה של קצין חשמל דרגה א' או קצין חשמל דרגה ב' ונתקיימו בו שני אלו:

(1) המציא תעודה שהכיר בה מנהל הרשות המעידה על היותו הנדסאי חשמל או מהנדס מכוונות;

(2) שירת באניית הצי הסוחר בתפקיד קצין חשמל במשך שלוש שנים לפחות, שמתוכן שנה אחת לפחות באניית הצי הסוחר הישראלי;

(2) במינוי מסויג לגבי סירות, ספינות וארבות או לגבי סניטציה וציוד רפואי, ובלבד שהוא בעל ידע וניסיון מספקים בתחום הימי, להנחת דעתו של מנהל הרשות;"

IMO PROCEDURES FOR PORT STATE CONTROL, 2011⁶⁹
⁷⁰ הסמכה מקצועית: Flag State Surveyor

רשימת המפקחים באגף 2013-2014

לפי מועד פרישה (שהיה או שצפוי)

מס' סידורי	שם המפקח ותואר מקצועי	נמל שירות	תחום אחריות	מועד פרישה (שהיה או שצפוי)
1.	ר/ [REDACTED]	חיפה	מרכז תחום VIMSAS, III Code ומרכז תחום נוהלי עבודת מפקחים	2013 ⁷¹
2.	ק [REDACTED]	חיפה	בוחן ראשי מכונה מרכז תחום הכשרה והסמכת ימאים ישראלים, בחינות ואימות תעודות לימאים זרים	2014 ⁷²
3.	[REDACTED]	חיפה	מרכז תחום ניווט, קשר, חיפוש והצלה; מנהל RCC ויישום אמנת MLC	2014 ⁷³
4.	[REDACTED]	חיפה	מנהל האגף	2016
5.	ר/ח [REDACTED]	אשדוד	מרכז תחום ציוד בטיחות, כיבוי אש והצלה, מערכות סיפון	2016
6.	קמ" [REDACTED]	אשדוד	מרכז תחום ציוד בטיחות, כיבוי אש והצלה, מערכות מכונה	2016
7.	ר/ח [REDACTED]	חיפה	מרכז נושא VTS&Pilotage SHIP ROUTEING מיפוי ימי הודעות לימאים	2018
8.	[REDACTED]	אשדוד	מרכז תחום מבדקי ISM מרכז תחום בטיחות מכולות	2018
9.	קמ"ר [REDACTED]	חיפה	מרכז תחום בדיקת ספינות כלי שיט ואניות מטען בנמל אילת	2018
10.	קמ" [REDACTED]	חיפה	מרכז תחום FLAG STATE אניות דגל, אניות בפקוח ואניות שלא באמנות. חברות סיווג RO	2020
11.	[REDACTED]	חיפה	מרכז נושא חקירות ימיות מרכז נושא בטיחות השיט ומניעת התנגשויות בים	2022 ⁷⁴
12.	קמ"ר [REDACTED]	חיפה	מרכז תחום PSC - בדיקת אניות זרות מרכז תחום בדיקת אסדות קידוח והפקת אנרגיה	2023
13.	ו [REDACTED]	חיפה	בוחן ראשי סיפון – מרכז תחום הכשרה והסמכה (חוף) מרכז תחום הכשרה והסמכת ימאים ישראלים, בחינות ואימות תעודות לימאים זרים	2026
14.	ר [REDACTED]	חיפה	מרכז תחום בטיחות השיט, בטיחות החיים בים, SOLAS מרכז נושא הכשרת מפקחים	2026
15.	[REDACTED]	חיפה	מרכז תחום מטענים מסוכנים, בדיקת מסופים, הכשרת בודקים מרכז החלטות מועדות BLG, DSC	2027
16.	קמ"ר [REDACTED]	חיפה	מרכז תחום מכליות דלק, כימיקלים, טרמינלים	2030
17.	[REDACTED]	אשדוד	בוחן ראשי חשמל מרכז תחום חשמל ואלקטרוניקה. חינוך ומודעות ימית (לבתי ספר)	2031
18.	קמ" [REDACTED]	חיפה	מרכז תחום מניעת זיהום ים, MARPOL מרכז נושא חקיקה לאומית, עדכוני חקיקה	2033

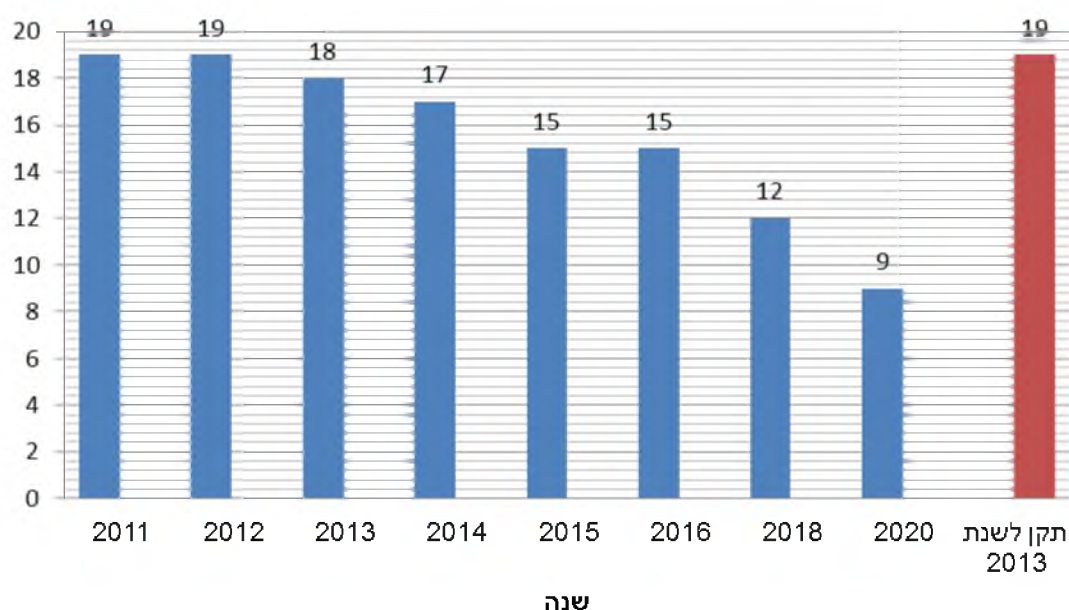
⁷¹ ר/ח [REDACTED] פרש ב-31.12.2013.

⁷² פרש בתכנית פרישה מוקדמת של המשרד ביום 31.12.2014.

⁷³ פרש בתכנית פרישה מוקדמת של המשרד ביום 31.12.2014.

⁷⁴ עזב את האגף בחודש פברואר 2015 לטובת עבודה אחרת במשרד.

כמות מפקחים באגף (נוכחית וצפויה) – 2020-2011



החל ב-2013 חלה מגמה של ירידה קבועה ביחס שבין תקן המפקחים לבין כמות המפקחים בפועל. לפי תחזית הפרישה של המפקחים מהאגף, בשנת 2020 יוותרו באגף רק 9 מפקחים, שהם פחות ממחצית התקן במועד הביקורת (19).

הליך קליטת מפקחים באגף

קליטת מפקח באגף כוללת שני שלבים: שלב גיוס המפקח (באמצעות מכרז); שלב הכשרת המפקח והסמכתו לתפקיד.

שלב גיוס המפקחים כולל פרסום מכרז לאיתור מפקחים, אשר בסיומו ייבחר אדם לתפקיד זה. ישנם מספר שלבים להכשרת המפקח ולהסמכתו. החל בקליטת העובד באמצעות אגף כוח אדם, הכשרתו המקצועית המתבטאת בהכשרה עיונית והכשרה מעשית, קבלת מינוי רשמי אשר יפורסם ברשומות והנפקת תעודת מפקח.

באגף קיימת תכנית הכשרה המוסדרת בנוהל עבודה – "מסלול לימוד והכשרת מפקח ימי חדש" מיום 25.10.2011. התכנית מורכבת מ-3 שלבים עיקריים:

- א. הכרה כללית של מבנה הרשות ואגפיו;
- ב. לימוד עיוני הכולל הכרת החוקים בישראל ואמנות בינלאומיות;
- ג. הכשרה מעשית הכוללת ליווי מפקחים וותיקים לביצוע פיקוחים בשטח.

תהליך ההכשרה



לפי סעיף 1 לתקנות בטיחות השיט, המפקח נדרש לניסיון מקצועי של שנה. ניסיון המפקחים נצבר במהלך ההכשרה המעשית. לפיכך, תקופת ההכשרה המינימלית הנדרשת היא כשנה, אך בפועל, בשל מורכבות תפקיד המפקח והיקף עבודתו, פרק הזמן מפרסום המכרז ועד גיוס המפקח והסמכתו לתפקיד יכול להימשך לכל הפחות כשנתיים.

הביקורת מצאה

37. במועד הביקורת, תקן המפקחים באגף עמד על 19 מפקחים. לא הובהר לביקורת מתי וכיצד נקבע תקן זה. ככל הידוע לביקורת, לא נבחן מהו התקן הראוי לאגף ביחס למכלול פעולותיו.

38. אף שכמות משימות הפיקוח גדלה עם הזמן,⁷⁵ קיימת ירידה עקבית בכמות המפקחים. במצב זה קיים סיכון פוטנציאלי של אי-עמידה במשימות האגף, ביניהן ביצוע פיקוחי אניות זרות בנמלים בהיקף של 15% מכלל האניות הפוקדות את הנמלים, כפי שנדרש במזכר ההבנות של אגן היס התיכון. הירידה בכמות המפקחים מעלה את הסיכון גם לאי-עמידה

⁷⁵ בשנת 2014 נוספו משימות פיקוח על אסדות קידוחי גז.

בביקורות של ארגון ה-IMO, העתידות להיערך ברשות לבחינת פעילות הרשות בכלל והאגף בפרט.

39. בשנים 2011-2015 לא גויסו מפקחים חדשים לאגף אף שכמות המפקחים בפועל הייתה נמוכה מהתקן ועל אף תקופת ההכשרה הארוכה של מפקח ימי הנמשכת לכל הפחות 24 חודשים.

40. פרישה של עובדים אינה מלווה בהליך של חפיפה מסודרת ושל העברת הידע של המפקח הפורש למפקח אחר באגף לצורך שמירת הידע המקצועי הנצבר בשנות עבודתו של המפקח הפורש (לדוגמה, בשנים 2013-2014 פרשו ר/ח זגורי יצחק וקמ"ר רוז'נסקי בני – 2 מפקחים בעלי הכשרה ייחודית – מבלי שהועבר הידע המקצועי שצבר כל אחד מהם בצורה סדורה למפקח אחר).

41. באגף אין נוהל המסדיר את הליך סיום תפקידם של המפקחים ושמירת הידע שנרכש תוך כדי התמחותם באגף.

לדעת הביקורת

לנוכח טענת מנהל האגף כי כמות המפקחים הנוכחית אינה מאפשרת מילוי של כל המשימות שאמור האגף לבצע, יש לבחון ובהקדם מהי כמות המפקחים הנדרשת למילוי תפקידי האגף, ולפעול לאיוש התפקידים ללא דיחוי.

תגובת המבוקרים

ממצא 40 – "כמו בכל מקצוע, מעבר להחלפת דעות בין מפקחים, נושא שימור הידע והניסיון הינו בעייתי ביותר. בעבר היו מעסיקים אנשים כשוליות על מנת שילמדו ויצברו מניסיון מדריכיהם או המנטורים שלהם. כיום במקומות עבודה מסודרים קיים נוהל חפיפה ארוך עם עובדים לפני פרישתם (אין די בחודש חפיפה להעברת ניסיון של עשרות שנים) ולא נותר לי אלא להצר על אובדן הניסיון והידע הנובע מבעיות תקציביות וניסיונות לשימור מנגנון כ"א רזה "ויעיל". הליקוי נכון וכאמור עובר כחוט השני בכל משרדי הממשלה."

ממצא 41 – "הליקוי הוסבר לעיל. הוא קיים אבל אין דרך לשימור הניסיון מעבר לחפיפות ארוכות של עובדים פורשים." (ר/ח יגאל מאור).

הערת הביקורת

ככלל, ידע הוא נכס ושימורו הוא חובה כמו גם העברתו בצורה סדורה לגורמים המקצועיים הממשיכים בתפקיד. חובת שימור הידע מקבלת משנה תוקף באגף על מורכבותו וייחודיותו ובפרט בנסיבות בהן כיום הידע בתחום הספנות הופך למורכב יותר אך כמות כוח האדם האמור לעשות שימוש בידע זה הולכת וקטנה. בנסיבות אלו על האגף לפעול לשימור הידע באמצעות הכשרה מקצועית, כתיבת נהלים ותכניות סדורות וכיו"ב ולוודא העברתו בצורה סדורה ומתוכננת לכל הגורמים הרלוונטיים בהווה ובעתיד.

הכשרה מקצועית מתמשכת

העדכונים המקצועיים בעולם ובישראל מחייבים את המפקחים הימיים לשמור על הכישורים והידע הנחוצים למילוי תפקידם באמצעות הכשרה מקצועית מתמשכת.

לפי סעיף 1.9.6 בחוברת הדרישות של ארגון ה-IMO, יש לקיים סמינריונים תקופתיים למפקחים כדי לעדכן את הידע שלהם בנושא פיקוחי נמל על אניות זרות. לפי האמנות הבינלאומיות, חידוש תעודת הסמכה של רב-חובל ושל קמ"ר, מבוצע כל 5 שנים, ומותנה בהכשרה STCW⁷⁶ בת 40-50 שעות במכון ההכשרה הימי בעכו⁷⁷ המיועדת לכלל רבי-החובלים והקמ"רים בישראל.

תכנית הכשרות מגובשת על-ידי מנהל האגף, ומוגשת לאישור מנהל רספ"ן המאשר גם את מימון ההכשרות לאותם עובדים. גיבוש תכנית ההכשרה מבוסס על השיקולים הבאים:

- מפקחי רספ"ן נדרשים לעמוד ברמה מקצועית גבוהה ובקריטריונים בינלאומיים.
 - עדכונים שוטפים מארגונים שונים, כגון IMO, וחקיקה ימית רלוונטית באירופה, ארה"ב ואוסטרליה;
 - מצבת המפקחים ביחס לכמות המשימות במהלך השנה;
 - תקציב כספי של נסיעות לחו"ל לימי עיון הנערכים על-ידי IMO;
 - בדיקת ימי העיון והקורסים הנערכים בארץ ובעולם ובחינת התאמתם למפקחי האגף.
- השיקולים של מנהל האגף בבחירת מפקחים אשר יצאו לימי העיון ולקורסים השונים בשנה מסוימת הם כדלקמן:

- הרחבת ידע של מפקחים אשר להם ידע או ניסיון מקצועי מצומצם;
- התאמת הקורסים הנערכים באותה שנה לתפקיד המפקח ולהתמחותו הספציפית (לדוגמה: התמחות בזיהום סביבתי מכלי שיט, התמחות בחיפוש והצלה).

לבקשת הביקורת, נתקבלה רשימת ימי העיון וההכשרות אשר בהם השתתפו מפקחי האגף בין השנים 2012-2014. המדובר בהכשרות מקצועיות בתחום הימי בלבד. מן הרשימה עולה כדלקמן:

- בשנת 2012 השתתפו 17 מפקחים ב-49 קורסים מקצועיים וימי עיון שנערכו על-ידי מכון ההכשרה הימית בעכו ועל-ידי ארגונים בינלאומיים נוספים (בממוצע 2.8 הכשרות למפקח בשנה).
- בשנת 2013 השתתפו 15 מפקחים ב-30 קורסים מקצועיים וימי עיון שנערכו על-ידי מכון ההכשרה הימית בעכו ועל-ידי ארגונים בינלאומיים נוספים (בממוצע 2 הכשרות למפקח בשנה).
- בשנת 2014 השתתפו 15 מפקחים ב-44 קורסים מקצועיים וימי עיון שנערכו על-ידי מכון ההכשרה הימית בעכו ועל-ידי ארגונים בינלאומיים נוספים (בממוצע 2.9 הכשרות למפקח בשנה).

רשימת הקורסים וההשתלמויות כוללת גם את ההכשרה המתחייבת לקצינים (STCW) לצורך חידוש תעודת ההסמכה שלהם.

⁷⁶ STCW - Standards of Training, Certification and Watch keeping

⁷⁷ המכון להכשרה ימית מכשיר קצינים ודירוגים לצי הסוחר הישראלי. המכון להכשרה ימית נמצא תחת פיקוח של IMO והוא מופיע ב-White list שהיא רשימה של כל המוסדות בעולם המוכשרים להסמיק קצינים.

הדרכות והשתלמויות שעברו המפקחים בשנים 2012-2014

2014	2013	2012	שם המפקח	
2	1	2		1
-	-	-		2
2	-	1		3
-	-	1		4
2	1	3		5
3	1	3		6
2	2	3		7
-	1	2		8
2	2	3		9
1	1	4		10
5	1	1		11
2	2	1		12
3	2	5		13
4	3	4		14
3	1	4		15
4	2	3		16
3	4	2		17
6	6	7		18
44	30	⁸² 49	הדרכות והשתלמויות	סה"כ

⁷⁸ פרש ב-31.12.2013.

⁷⁹ פרש ב-31.12.2014.

⁸⁰ פרש ב-31.12.2014.

⁸¹ עזב את האגף בסוף 2014.

⁸² כולל קורס שינוע סחורות מסוכנות שהחל בשנת 2011 והסתיים ב-2012 ובו השתתפו 15 מפקחים.

הביקורת מצאה

42. בחוקים ובתקנות בישראל אין התייחסות לנושא ההכשרות המקצועיות של המפקחים.
43. אין באגף נוהל כתוב המסדיר את יציאת המפקחים להדרכות ולהשתלמויות, את נושאי ההשתלמויות, את היקף שעות ההשתלמות, את תדירות ההכשרות וכדומה. המפקחים יוצאים להשתלמויות בארץ ובעולם בהתאם לשיקולים של מנהל האגף.
44. אין מדיניות מסודרת בנושא הכשרות מתמשכות של המפקחים בתחומי עיסוקם.
45. אין באגף תכנית הכשרה מתמשכת של המפקחים לאורך תקופת העסקתם. קיימת תכנית שנתית בלבד שנקבעת ללא התייחסות לתכנית רב-שנתית וללא השוואה לשנים קודמות בהתאם לכללים כתובים וברורים.
46. לא קיימת תדירות אחידה לביצוע ההכשרות ואין קריטריונים ברורים לאישור יציאתם של העובדים להכשרות ולהשתלמויות.
47. במשרדי מנהל משאבי אנוש - תחום הדרכה, אין תיעוד בנוגע להכשרות המבוצעות על-ידי המפקחים במסגרת עבודתם באגף. התיעוד היחיד שקיים הוא רישום של מנהל האגף בקובץ אקסל.

סיכום

כ-97% מכמות המטענים לישראל וממנה מובלים דרך נמלי הים. למעשה, רובו המוחלט של סחר החוץ של ישראל עושה דרכו באמצעות חמשת הנמלים העיקריים – נמל חדרה, נמל חיפה, נמל אשדוד ונמל אילת ונמל אשקלון. בישראל, הרשות האחראית לכל נושא התעבורה הימית היא רשות הספנות והנמלים, אשר סמכויותיה ותפקידיה מעוגנים בחוק רשות הספנות והנמלים, התשס"ד-2004.

בחודשים נובמבר 2013 עד אוקטובר 2014 נערכה ביקורת באגף בכיר לפיקוח ובקרה שברשות הספנות והנמלים. הביקורת נערכה לאחר סקר מוקדם שביצעה הביקורת, וכללה בין היתר גם צפייה בפיקוח באניות זרות בנמלים בארץ. בביקורת זו עלו ליקויים בנושאים הקשורים להצטרפות לאמנות הבינלאומיות, פיקוח על אניות זרות, הליך גביית האגרות באגף וכוח האדם האחראי לפיקוח באגף.

מבין הליקויים שעלו בדוח זה, שלחלקם משמעות גם ברמה הבינלאומית, לדעת הביקורת, על המשרד חובה מוגברת: ראשית, ליזום ולפעול באופן יצירתי ולאחר בכל הנוגע לגיוס כוח אדם מקצועי לאגף ולהכשרתו. מימוש ההערכות הפסימיות של הנהלת רספ"ן בנוגע להיעדר כוח אדם בתחום הספנות בכלל, יגרור תוך זמן קצר קשיים רבים אף יותר בגיוס כוח אדם ייעודי, דבר העלול להביא לפשרה באיכות הגיוס ולפגיעה מתמשכת בעבודת האגף והרשות. שנית ובד בבד, על המשרד לפעול לאלתר לאפשר לאגף לעשות שימוש באמצעי מחשוב המתאימים לנדרש במאה ה-21 בכל תחומי פעילותו – לניהול הפיקוחים בפרט ולניהול פעילות האגף בכלל. תשומת לב נוספת יש לתת לתיקון כלל הליקויים שעלו במבדק משנת 2013, שאי-תיקונם עלול להביא את ארגון IMO להגיב בחומרה ולנקוט סנקציות על מדינת ישראל ועל אניות הדגל שלה.

בהתאם להצהרת ארגון IMO, החל ב-1 בינואר 2016, המדינות החברות בארגון יחויבו במבדק IMSAS⁸³ ובמסגרתו יהיה עליהן לעמוד בכלל הסטנדרטים המפורטים באמנות שהן חתומות עליהן. גם אם צלחה הרשות את מבדק VIMSAS האחרון, רצונם הטוב של מפקחי האגף לעשות את עבודתם נאמנה אינו ערובה מספקת לעמידה בביקורות הבינלאומיות העתידיות, שהפעם יהיו חובה ולא זכות. אל לו למשרד להמתין לכישלון במבדקים ולהורדת דירוג ישראל בתחום הימי כדי לשפר את שאפשר וצריך לשפר כבר כעת. יש לתקן את הליקויים שעלו בביקורת זו במלואם כדי להימנע מפגיעה בתחום הספנות בישראל, לצלוח את הביקורות הבאות ולעמוד בסטנדרטים הבינלאומיים, כל זאת לטובת אבטחת שער הכניסה המשמעותי ביותר שיש לישראל – הים.

* * *

⁸³ IMO Member State Audit Scheme

תגובת המבוקרים



תאריך: יט' באלול, התשע"ה

03 ספטמבר 2015

סימוכין: 22609415

לכבוד
הגב' [REDACTED]
לשכת המבקר, משרד התחבורה

שלום רב,

הנדון: דוח 84- רספו- אגף בכיר לפיקוח ובקרה- פיקוח באניות זרות - נוסח סופי

בהמשך לקבלת טיוטת הדו"ח ברצוני להתייחס לליקויים כפי שסומנו וצוינו על ידי צוות המבקרים-

1. **עמ' 25 ליקוי 1** ביחס לדו"ח 62 של מבקר המדינה. ההערה בהחלט לא נכונה ואף מקוממת, שכן מדובר בקידום הצטרפות ולא דווקא בסיום התהליך. מדובר בתהליכים סזיפיים במערכת הבירוקרטית החיקוקית של ישראל. רספ"ן לא מפסיקה לקדם מערכות חיקוקים מקומיות בדרך להצטרפות לאמנות כאשר לצורך כך גויסו יועמ"ש נוספים וכן תוקצבה עזרה (מוגבלת אמנם) של מיקור חוץ. פרטים ניתן למצוא בתגובתו של ר/ [REDACTED] מנהל האגף.
2. **עמ' 31 ליקוי 2**, אכן הרשות לא עמדה בזמני תיקון כל הממצאים ואין ספק כי נדרשת פעולה נמרצת יותר לתיקון הממצאים מצידה של הרשות.
3. **עמ' 32 ליקוי 3**, קשה להגדיר במסגרת P.S.C מהי תכנית עבודה מסודרת, מאחר ומדובר בהגעה רנדומלית של אניות לישראל, במיוחד במה שמדובר באניות הבעייתיות. האניות המגיעות באופן מסודר וידוע הינן בד"כ אניות שאין בהן פגמים משמעותיים. בנוסף, אותם המפקחים הנדרשים לביצוע ביקורות ה- P.S.C נמצאים במצב של עודף מטלות לרבות בדיקות עשרות כלי שייט הפועלים במסגרת הספנות החופית, ביקורות אניות דגל הזרשות יציאה לחו"ל של צמדי מפקחים ובנוסף להכל, סדרה אינסופית של קורסי העשרה מקצועית, שמרביתם מתבצעים כיום בחסות EMSA (סוכנות הספנות האירופאית), בליסבון שבפורטוגל. במצב שכזה בו מספר קטן של אנשים נדרשים לבצע משימות רגולציה רבות וזאת במצב של הגעת אניות רנדומליות – לא ברורה ההערה ביחס לתכנון. הביצוע נמצא במעקב ובהחלט אפשר לאמוד את הביצועים.
4. **ליקוי 4 עמ' 32**, בהחלט מסכים עם הערת המבקרים. החוסר במפקחים הינו ברור, מדובר במצב בו מצד אחד מבוטלים תקני פיקוח (מקרה פרישתו של מר [REDACTED] וביטול התקן) ומצד שני חוסר משמעותי של קברניטים ומכונאים ראשיים בשוק העבודה, אשר גם כאשר מוכנים להצטרף לשורות האגף הטכני, פורשים לאחר תקופה קצרה במשרות מפתות בהרבה (ראו מקרה [REDACTED] אשר התפטרו מעבודתם ברספ"ן לאחר תקופה קצרה לטובת משרות חיצוניות מפתות).

5. **ליקוי 5 עמ' 31**, המזכר המדובר בהחלט אינו מחייב, אלא הינו בגדר המלצה בינלאומית בלבד. כמות הבדיקות שבהחלט הינה כיום נמוכה נובעת בעיקרה משורת משימות נוספות



המוטלות על מפקחי הרשות בעיקר בנושאי בדיקות ספנות חופית והחוסר המשווע בתקני פיקוח.

אי עמידת ישראל בהמלצות הבינלאומיות שהוזכרו במסגרת מזכר ההבנות יוצר כיום אי נעימות בלבד ואמירה על התייחסות מדינת ישראל לנושא אך כאמור הינו בגדר המלצה ואינו מחייב או גורר סנקציות.

6. **ליקוי 6 עמ' 34**, הנושא בהחלט נכון, בבירור הובהר כי מדובר בתקלה שתוקנה לרבות הפקת הלקחים מהאירוע.

7. **ליקוי 7 עמ' 34**, כפי שהוזכר, נושא ה- P.S.C בישראל עוסק בעיקרו בהגעת אניות רנדומליות שהן האניות הבעייתיות יותר. בדיקת ה- P.S.C כוללת מסגרת בדיקות של אלפי פריטים והכוונה היא לפעול על פי החלטתו ושיקול דעתו של המפקח הבודק אשר אינו מסוגל בכל מקרה לבדוק יותר מ- % קטן של מערכות האנייה. לפיכך, המפקחים העוברים הכשרה מקצועית וקורסים רבים בנושא פועלים על פי שיקול דעתם ובהתאם להתרשמותם הראשונית עם העלייה על האנייה או קבלת הדיווח מגורם חוץ על בעיות באנייה.

תדירות הפיקוחים כאמור בעייתית כאשר מדובר בהגעת אניות במופע בלתי סדיר (רנדומלי) וכל אנייה נבדקת או חשודה, נבדקת קודם לכן במערכות ה- P.S.C הבינלאומיות לקבלת פריטים על פגמים קודמים בביקורות שמחוץ לישראל כדי לקבל התמקדות מסוימת בבעיות הייחודיות לאנייה.

8. **ליקוי 8 עמ' 34**. אכן כן, הנוהלים אינם מושלמים עדיין ובהחלט דורשים חוות דעת מקצועית ומשפטית כאחד. נדרשת בנושא בהחלט פעילות יותר נמרצת ונלהבת והנושא יטופל בשנה הקרובה.

9. **ליקוי 9 עמ' 35**. מסכים עם הממצא אך כאמור הדבר נובע הן מאופיין השונה לחלוטין של האניות המגיעות באופן בלתי סדיר לישראל והן מעומס המטלות המוטל על מפקחי האגף. ברור כי אנייה קטנה ומודרנית דורשת פיקוח מהיר וקצר לעומת אנייה גדולה וישנה הדורשת את זמנם המלא של שני מפקחים ליום עבודה שלם. מאחר ואין אפשרות לדעת מי מהאניות שתגיע לישראל בשל מופען הבלתי סדיר – בלתי אפשרי לתכנן את כמות המפקחים לביקורת הנקבעת אד הוק ובהתאם לתנאים השוררים טרום הבדיקה.

10. **ליקוי 10 עמ' 35**. הנספח המדובר הינו אינדוקטיבי בלבד. הנספח כמו נספחים אחרים הינו מכון וכפי שהוזכר, המבנה המורכב מאוד של אניות כיום אינו מאפשר בדיקת חלק ניכר מכל רשימת תיג אלא נשענת על מקצועיות ויכולת השיפוט ובהתאם של המפקח המקצועי. זו הסיבה להכשרה הארוכה של המפקח אשר לא אחת מוצא עצמו בחללי מכוונות ובאזורים אחרים באנייה שבה בוודאי שאינו יכול לשאת עימו רשימות תיג אלא חייב להישען על יכולתו וניסיונו בלבד.

11. **ליקוי 11 עמ' 35**. בהחלט מסכים עם ממצאי הליקוי. כאמור הנושא דורש טיפול נמרץ, דחוף ויטופל בשנה הקרובה לאחר שלא טופל תקופה ארוכה.

12. **ליקוי 12 עמ' 35**. מדובר בחזרה על ליקוי 11 או אולי בכוונת המבקרים על פתרון תחליפי? בכל מקרה, נושא סריקת מסמכי האגף נמצא בתהליך של פיתוח ע"י חברת 'גיאודע' שביצעה הליך דומה עבור אגף כלי שיט קטנים וגם כאן (בנושא הסריקה) נדרשת פעולה משמעותית ונמרצת מצד הגורמים השונים להשלמת התהליך.



13. **ליקוי 13 עמ' 35.** שוב מדובר בחזרת המבקרים על סעיפים קודמים שהוסברו לעיל.
14. **ליקוי 14 עמ' 42.** הערת המבקרים לא ברורה, שכן במרבית המקרים מדובר על בדיקה פיזית ובאזורים מוגבלים או שלא ניתן לכתוב או לרשום בהם ואכן הדברים נרשמים על פיסת נייר או שמועלים על הכתב בסיום הבדיקה. לליקוי זה אין פתרון מעשי (לרבות מחשוב התהליך) והינו נובע מאופייה הפיסי של הבדיקה שכנראה לא הובהרה כיאות למבקרים.
15. **לקוי 15 עמ' 43.** בדיקת ה- P.S.C דורשת תיעוד ורישום של ליקוי האנייה ולא של כל הפריטים שנבדקו. התיעוד הוא בעיקרו בכדי לאפשר לבודקים הבאים בנמלים האחרים לדעת היכן כשלה האנייה והיכן נדרשת הביקורת ולא למנות ציונים לשבח האנייה.
16. **ליקוי 16 עמ' 43.** לא ברורה כוונת המבקרים. ליקוי 15,16 מתועדים במערכת המחשובית הבינלאומית כאשר ליקויים אלו נדרשים לתיקון תוך זמן מסוים אך אינם מצדיקים את מניעת הפלגת האנייה. המפקחים בנמל הבא בחו"ל, לאחר שיעיינו בנתוני המערכת המדוברת ייבדקו באנייה שליפויים אלו אכן תוקנו. זה יסוד המערכת ואופן פעילותה. ישנה התחושה שהמבקרים לא הבינו את ליבה ועקרונותיה של פעילות הפיקוח הממוחשבת.
17. **ליקוי 17 עמ' 43.** לא ברורה טענת המבקר. אם הכוונה היא לכל הקלדה או העברת נתונים צריכה להיות ביקורת נוספת – אזי הטענה מוזרה במקצת, שכן הקלדת נתונים תמיד חשופה לטעות אנוש כמו כל דבר אחר בחיים ולא ברורה הטענה על כך שלא מתבצעת ביקורת על המבקר? גם במידה והמבקר סבור שיש לבצע ביקורת על הביקורת. ברור שמדובר בדרישה בלתי ישימה בעיקר מהיבטי כ"א.
18. **ליקוי 18 עמ' 43.** המפקח בבדיקת PSC אינו מחויב לבדוק 100% מפרטי האנייה הנבדקים ובהחלט יכול להסתפק בדגימה. בנוסף לא ברור מהן "12 התעודות" המדוברות. האם מדובר ב- 12 תעודות מתוך רשימת התיוג? 12 מתוך תעודות האנייה (שחלקן אינן סטטוטוריות)?
19. **ליקוי 19 עמ' 43.** בהחלט ייתכן שהמפקח אינו מתכוון לבדוק את תעודות האנייה אלא מסתפק ברישום פרטיהן כמו מספריהן הסידוריים בראש הדיווח מסיבות של זיהוי האנייה. ביקורת ה- PSC בהמשך תתמקד באותם הפרטים שאליהם מכוון המפקח כמו למשל אמצעי הצלה באנייה, תקינות מערכות המנוע הראשי או מיזמונות הצוות בהפעלת מערכות כאלו או אחרות ולא דווקא התעודות המוזכרות בראש המסמך למטרות זיהוי בלבד.
20. **ליקוי 20 עמ' 43.** טענה נכונה. אין שום דרך לוודא מקוריותן של תעודות ללא קשר ישיר עם מדינת הדגל ובד"כ באופן של שיחה ורבליית עם הגורם האחראי להנפקת התעודה. בדיקה שכזו אינה אפשרית בשום דרך לרבות מחשובית בעיקר ברגע בו מתגלה חשש לגבי מקוריות התעודות והצורך בבירור עם הרשויות בחו"ל. התנהלות זו אינה מתאפשרת בשום אופן על סיפון האנייה הנבדקת אלא רק לאחר חזרת המפקח מהאנייה. במידה ואכן מתגלה פגם שכזה, הנתון מועבר לתשומת לב מדינת הדגל או הרשויות בנמלי הפקידה הבאים בחשבון האנייה, על מנת שייבדק לעומקו. כך קורה גם לעיתים באניות המגיעות לישראל עם הבהרה מנמלים קודמים ביחס לנתונים שגויים באנייה.



21. **ליקוי 21 עמ' 43.** ההערה נכונה, אין הנחייה של מייסדי המערכת ומנהליה על רווח הזמן שבין ביצוע הבדיקה והקלדתה במערכת. יחד עם זאת, ישנה ההסכמה שבע"פ בין כל המדינות השותפות על "זמן הגיוני" שיכול לקחת בחשבון חגים, חופשות, סופי שבוע וכו' ובתנאי שהליקוי אכן יוקלד ושניתן יהיה לעקוב אחרי הפגמים. נושא הנוהל הישראלי הפנימי נכון, הנושא האמור נמצא בשלבי פיתוח נוהלים ויש צורך בגישה נמרצת ומשימתית יותר להשלמתו.
22. **ליקוי 22 עמ' 45.** אכן כן, ראה ההתייחסויות הרבות לענייני הצורך הדחוף בהשלמת נוהלי האגף. בכל מקרה ולמען הסדר הטוב יש לציין כי נוהל מסודר הוכן והופץ לפני כשנתיים ע"י [REDACTED] תחאוכו אך לדאבוני לא הוכנס לשימוש ע"י כלל המפקחים. שוב, נושא זה יתוקן בשנה הקרובה באופן נמרץ ומהיר.
23. **ליקוי 23 עמ' 45.** הליקוי אכן נכון ויתוקן בשנה הקרובה באופן חדשני ומהיר. יש בהחלטת להעריך מה הצפי מהכנסות האגרות השונות ואת עמידת האגף ביעדים אלו.
24. **ליקוי 24 עמ' 45.** הליקוי אכן נכון וכלל הכנסות אגפי הרשות שבאמצעות בנק הדואר מנותבות לשני חשבונות בנק הדואר. יחד עם זאת ובימים הקרובים, צפוי להתחיל פיילוט של מערכת גביית אגרות שתדע לחלק את תשלומי הרשות לרבות בנק הדואר באופן אוטומטי על פי סוגי האגרות – ועל פי קוד אגרה ייחודי לכל אחד מהם. התוצאה תשתקף במערכת המרכב"ה ומשם ניתן יהיה לבצע את הפילוח המדובר.
25. **ליקוי 25 עמ' 45.** אכן כן, ראה את ההתייחסותנו לליקוי 24.
26. **ליקוי 26 עמ' 45.** אכן בשיטות הידניות הישנות קשה היה לבצע הצלבה זו. כעת עובדים על פיתוח מערכת ממוחשבת שבעזרתה ניתן יהיה לבצע הצלבה זו.
27. **ליקוי 27 עמ' 47.** הליקוי אכן קיים והעבודה מתבצעת באופן ידני. המערכת הממוחשבת המדוברת שתתחיל כפיילוט על נושא מטענים מסוכנים אמורה למחשב את הנושא.
28. **ליקוי 28 עמ' 47.** ראה הסבר לגבי ליקוי 27.
29. **ליקוי 29 עמ' 47.** הליקוי נכון בחלקו מאחר והמקור בן מועבר לאגף לאחר מספר ימים. מדובר בתשלומים באמצעות בנק הדואר, שאינו יודע לעבוד באופן מקוון עם מערכות חיצוניות. לעיתים נוצר מצב של תשלום דחוף לדוגמא לפני הפלגת או טעינת אנייה, במצב כזה לא תהיה ברירה אלא לקבל מלקוח רחוק (פיסית) מהמשרד העתק ב- FAX, כאשר המקור יועבר (מועבר גם כיום) למשרד לאימות התשלום. בכל מקרה, אמ"מ נמצא כרגע במהלך של פיתוח מערכת תשלום אינטרנטית שתקטין את הבעיה.
30. **ליקוי 30 עמ' 47.** אכן הליקוי קיים ויש לטפל בו בהקדם. הנושא נמצא בטיפול במסגרת התכנון המחשובי והפיילוט שייערכו בקרוב.
31. **ליקוי 31 עמ' 47.** אכן מדובר בליקוי הנמצא בתהליך של תיקון במערכת המחשובית המפותחת.



32. **ליקוי 32 עמ' 48.** לא ברור הליקוי, המרכזת מעבירה למחלקת הכספים והחשבונות כל העתק חשבון כולל קבלה משולמת לתיוק. יש מקום למחשב הליך זה, אך כרגע גם באופן הידני הוא מתבצע באופן מלא.
33. **ליקוי 33 עמ' 48.** הליקוי נכון מאחר ואין דיווח מהאגף לגבי החשבונות המוצאים אלא רק לגבי האגרות ששולמו. הנושא אמור להיפתר במסגרת המערכת המפותחת בימים אלו.
34. **ליקוי 34 עמ' 48.** הליקוי לא ברור מאחר ובטרם לא הובהר תשלום האגרה הרלוונטית לא מתחילים בשום הליך פיקוח או בקרה. במקרים חריגים ביותר ייתכן מצב שבו יקבל המפקח את האישור הסופי בשטח לפני תחילת הביקורת אולם וכאמור – הביקורת לא תתבצע לפני שהתשלום אושר.
35. **ליקוי 35 עמ' 48.** הליקוי לא ברור מאחר ולמפקחים קיימת הנחייה ברורה וחדה להעביר גם במקרים החריגים ביותר כל מסמך הקשור לתשלומים וכו' לג' [REDACTED].
36. **ליקוי 36 עמ' 48.** הרשום בליקוי נכון אולם לא ברורה טענת המבקרים. ליקוי 16 אינו דורש כלל ביקורת חוזרת וקמ"ר [REDACTED] אם הלך לאנייה לראות את המתרחש ביחס לליקוי המדובר, הרי שהנושא הינו בגדר וולונטרי בלבד ואינו מאפשר גביית אגרה מאחר ולאנייה ניתן זמן להשלמת התיקונים עד לנמל הבא. לא כך ביחס לליקוי 17/30 שבהם לא יכולה האנייה להפליג ללא אישור התיקון שבגינו כן וחייבת להיגבות אגרה.
37. **ליקוי 37 עמ' 52.** קיימת בהחלט מכסת מפקחים (תקנים) שנקבעה לאגף כפי שקיימת בכל רשימות מצבת כ"א במשרד. מספר זה נקבע לדאבוני לא על בסיס הדרישה לשירותי מפקחים אלא על פי אילוצים תקציביים כמו בכל משרדי הממשלה בכלל ומשרד התחבורה בפרט. בשנת 2010 ולקראת מבדקי ה- VIMSAS הוגדל מספר המפקחים באגף מתוך הבנת המנכ"ל דאז (מר [REDACTED]) בצורך החיוני במספר זה. הגדרת תקן אמתית על בסיס בדיקות או"ש (ארגון ושיטות) וכלל מטלות האגף הינה בלתי מציאותית בשל המספר הרב של התקנים שיידרשו ביחס ישיר לכלל המשימות המוטלות על אגף זה.
38. **ליקוי 38 עמ' 52.** אכן כן, מספר המפקחים יורד בהתמדה בעיקר בשל הקושי במציאת מפקחים חדשים אבל החשוב מכל סחבת מתמשכת באישור והוצאת המכרזים למפקחים חדשים, ביטול תקנים והתפטרותם של מפקחים שבמערכת בשל מציאת משרות אטרקטיביות יותר מחוץ למשרד התחבורה. יש לציין, שבעיות דומות עמדו בפני רת"א והגיעו עד לכדי הורדת הקטגוריה התעופתית של מדינת ישראל. בעיות אלו נפתרו בשיפור ובהגדלה אטרקטיבית משרות הפיקוח כאשר כיום כלל המשרות ברת"א מאוכלסות במפקחים מקצועיים.
39. **ליקוי 39 עמ' 53.** בהחלט מסכים עם הליקוי הנגרם כפי שצוין מבירוקרטיה מתישה, סזיזיפית ובלתי ניתנת להבנה לרבות ביטול משרות.
40. **ליקוי 40 עמ' 53.** אופי המכרזים ונוהלי הקבלה לעבודה של משרדי הממשלה אינו מאפשר חפיפת עובדים (לפי מה שהוסבר לי). דהיינו, רק עם פרישתו של עובד ניתן לצאת במכרז חדש. זוהי מדיניות עקבית שאולי ניתן לחרוג ממנה במקרים קיצוניים אבל בוודאי לא ניתן לחרוג ממנה בשגרה.



- כמו בכל מקצוע, מעבר להחלפת דעות בין מפקחים, נושא שימור הידע והניסיון הינו בעייתי ביותר. בעבר היו מעסיקים אנשים כשוליות על מנת שילמדו ויצברו מניסיון מדריכיהם או המנטורים שלהם. כיום במקומות עבודה מסודרים קיים נוהל חפיפה ארוך עם עובדים לפני פרישתם (אין די בחודש חפיפה להעברת ניסיון של עשרות שנים) ולא נותר לי אלא להצר על אובדן הניסיון והידע הנובע מבעיות תקציביות וניסיונות לשימור מנגנון כ"א רזה "ויעיל". הליקוי נכון וכאמור עובר כחוט השני בכל משרדי הממשלה.
41. **ליקוי 41 עמ' 53.** הליקוי הוסבר לעיל. הוא קיים אבל אין דרך לשימור הניסיון מעבר לחפיפות ארוכות של עובדים פורשים.
42. **ליקוי 42 עמ' 56.** הליקוי לא ברור. בתקנות ובחיקוקים נאמר בדרך כלל מהם נתוני היסוד הייחודיים למשרות רגולציה ואין בהם דבר על קורסים והכשרות מקצועיות, שהן בשגרה אקט של טיוב כוח האדם וכפופות לתנאים משתנים של תמורות טכנולוגיות וכו'.
43. **ליקוי 43 עמ' 56.** הליקוי מצביע שוב על חוסר בנהלים וההתייחסות לכך כבר נאמרה בעבר. יחד עם זאת, המפקחים יוצאים לסדנאות מקצועיות על פי יומן ההכשרות של ארגון EMSA או גורמים בינלאומיים אחרים. הכשרות אלו שכולן בעלות תמורה משמעותית לעבודת המפקחים הן בשל עדכון המפקחים על התפתחויות טכנולוגיות ורגולטוריות והן בשל המפגשים הבינלאומיים עם עמיתיהם באזור, מתוכננות ללא התייעצות עמנו והנו קופצים על כל הזדמנות שכזו במיוחד לאור העובדה שמרביתן ככולן של השתלמויות אלו מממונות על ידי גורמי חוץ.
- במצב זה הנו נדרשים להגיב ואיננו יוזמים ומנהל האגף נדרש לתאם את השתלמויות האנשים כדי למנוע אי ביצוען של משימות דחופות יותר.
- חשוב להדגיש, כי נסיעות אלו כפופות לאישור ובדיקת וועדת הנסיעות במשרד למרות היותן במימון חוץ מלא.
44. **ליקוי 44 עמ' 56.** כאמור, הוורסטיליות הרבה בעבודת המפקחים הנובעת מגיוון המשימות המוטלות על כל מפקח אינן מאפשרות מותרות של הכשרה ייחודית למפקחים מסוימים. המדיניות המסודרת היא הניסיון לחשוף את כלל המפקחים לכלל תחומי ההכשרה.
45. **ליקוי 45 עמ' 56.** ראה הערותינו ביחס לליקוי 43. במצב בו תכניות ההכשרה מוכתבות ברובן על ידי סוכנות הספנות האירופאית (EMSA) אשר אינה מתייעצת עמנו על תכניותיה, בלתי אפשרי לבנות תכנית רב שנתית אלא לפעול על פי ההנחיות שמחוו"ל.
46. **ליקוי 46 עמ' 56.** כאמור לעיל, התדירות הינה על פי הנחיות EMSA והנחתי שהם פועלים על פי תכתיבי תקציב האיחוד האירופאי ומתמקדים בנושאים הנוגעים על סדר היום. לעניין הקריטריונים – כל המפקחים נשלחים להשתלמויות אלו על פי סדר באופן שכלל המפקחים יעברו את ההשתלמויות במספר המוקצב לישראל (בד"כ 2 מפקחים להשתלמות). בחזרתם לארץ, המפקחים שהשתתפו מטייבים את האגף בדיווחם לאגף על ההשתלמות ותוכנה. הרשימה שמונה המבקר בעמ' 55 בעניין מספר ההשתלמויות שעברו המפקחים אכן מאמתת את טיעוניי שלעיל ומצביעה על כ- 3 השתלמויות בשנה עם סטיות מסוימות למפקח בהכשרה () או מפקח בפרישה (ג).



47. ליקוי 47 עמ' 56. הליקוי נכון, יש לטפל בנושא שלדאבוני נמצא בפיגור בעיקר בשל מחלתו ופטירתו של מנהל אגף כ"א ימי, מר [REDACTED] ז"ל. לאחר שייבחר מחליפו במכרז, יהא זה אחד הנושאים לטיפול.

בברכה,

ר/ח [REDACTED]
מנהל רשות הספנות והנמלים

העתק: ר/ח [REDACTED] מנהל אגף פיקוח ובקרה – רספ"ן



03 ספטמבר 2015

אל: רח/ [REDACTED] מנהל רספ"ן

**הנידון: התייחסות לביקורת פנימית (אגף הביקורת ותלונות הציבור)
של "אגף בכיר לפיקוח ובקרה"**

דברי הסבר

הביקורת הפנימית של האגף ארכה למעלה משנה וכללה 12 מפגשים לפחות במשרד שנמשכו בין 4 ל - 7 שעות כל אחד ובנוסף כ- 8 מפגשים קצרים (שעתיים שלש) ומספר רב של שיחות טלפוניות להבהרת נושאים פרטניים. מלבד הפגישות במשרד, התקיימו 5 ביקורים של יום שלם באניות זרות במסגרת PSC בנוכחות צוות המבקר, בנמלי בחיפה, חדרה ואשדוד.

כבר מהביקור הראשון היה ברור כי צוות המבקר לקח לו כנקודת ייחוס את רת"א וציפה לראות מסגרת זהה או דומה. לקח מספר ביקורים כולל ביקורי שטח על מנת להבהיר את השוני הרב בין ביקורת ופיקוח על אניות לעומת מטוסים. בכדי לא להכביר במילים להבהרת השוני ניתן לציין שני גורמים עיקריים.

a. בתעופה האזרחית, קיימת סטנדרטיזציה של מבנה המטוסים בעולם כאשר לדוגמה בואינג 747 (מלבד אולי שינויים קוסמטיים) זהה לחלוטין על מבנהו ומכשיריו בכל מדינה בעולם. לא כך הוא בספנות, שם קיימים סוגים רבים של אניות באין ספור וריאציות, וכל אנייה מהווה אתגר ייחודי. למעשה, כל אנייה עליה עולים המפקחים לצורך ביקורת דורשת לימוד והכרה של מבנה האנייה צידה ומערכותיה הספציפיות.

b. העובדה שארגון העבודה הבין-לאומי (ILO), מצא לנכון לכתוב "אמנת העסקה בין-לאומית של יורדי ים" (Maritime Labour Convention MLC) ולקבוע אמות מידה בסיסיות להשוואת תנאי העסקה של יורדי ים, נובעת מהסיבה שעבודה בים הינה המקצוע הבין-לאומי הראשון בעולם המאגד בתוכו כ- 1,200,000 יורדי ים (International Chamber of Shipping Estimate) מ-177 "מדינות חברות". ניתן להסיק מזאת כי ה"שונות" של תנאי העסקה הקיים בעולם הספנות יוצרת קושי רב לבדוק/לפקח על אניות זרות המגיעות לנמלי העולם ומופעלות ע"י צוותים רב לאומיים בעלי מנטליות ורמה טכנית שונה זו מזו באופן משמעותי כמו גם יכולת התבטאות ותקשורת עם הבודקים.

צוות האגף:

- קמ"ר [REDACTED] תיאור תפקיד – יש לתקן מפקח מים? למפקח מכונה בכיר – נמל חיפה.
- גב. [REDACTED] הייתה בתפקיד זמני ואיננה חלק מהאגף
- בדוח נפקד מקומו של קמ"ר [REDACTED], מפקח ראשי נמל אילת
- נפקד מקומו של גב. [REDACTED] מזכירת סניף נמל אשדוד (פרשה לגמלאות יולי 2015) וגב. [REDACTED] מזכירת סניף נמל אילת.



פירוט ממצאי הביקורת

בטיחות ימית – צריך להיות כתוב "בטיחות החיים בים" בהתאם לאמנת SOLAS שפרושה Safety of Life at Sea המכילה 12 פרקים העוסקים במגוון רחב של נושאים, בטיחות מבנה האנייה, יציבותה, אמצעים לכבוי אש, ציוד הצלה, רדיו ותקשורת, בטיחות הנווט, הובלת דלק לסוגיו, הובלת חומ"ס, ניהול בטיחותי של אניות, ביטחון האניות ואמצעי בטיחות מיוחדים לאניות צובר. פירוט הפרקים מדגיש את חשיבותה ומורכבותה של האמנה.

לא תוקן הליקוי שנמצא בדוח 62 של מבקר המדינה שלפיו "רשות הספנות והנמלים" ומשרד התחבורה לא קידמו הצטרפות לאמנות בינלאומיות בתחום הימי (עמוד 25 סעיף מס.1).

הערה זו דורשת הסבר מקיף:

יש לציין שמתוך 66 אמנות של הארגון הימי הבין-לאומי (IMO) רק כ-40 אמנות רלוונטיות למדינת ישראל. כמובן, גם מספר זה הוא אתגר משמעותי ביותר. מעבר לכך, האמנות מתעדכנות בקצב מהיר ובנוסף מתפרסמות הנחיות הארגון (Assembly/MSC/MEPC Resolutions) בקצב "רצחני".

אכן, רספ"ן לא השלימה הצטרפות לאמנות נוספות כפי שהייתה רוצה. יחד עם זאת, רספ"ן מקדמת וטורחת על קידום הנושא כל הזמן. רספ"ן אשררה את "פרוטוקול 88" לאמנת בטיחות החיים בים (SOLAS) המהווה תיקון נרחב לאמנה ותכולתה ומשתרעת על מגוון גדול של נושאים. רספ"ן תיקנה את נספח 17 של תקנות הנמלים (בטיחות השיט 1982), המכיל קודים רבים של הארגון הימי הבין-לאומי. יש לציין ולהדגיש כי חלק נכבד מהאמנות הבין-לאומיות עוסקות בהגנה על הסביבה הימית ומניעת זיהום מכלי שיט שהן באחריות רספ"ן. אמנות אלה הן אמנות מורכבות טכנית ומשפטית ודורשות מאמץ רב בניסוח התקנות, שיתוף פעולה עם משרדי ממשלה אחרים והתייעצות עם בעלי עניין רבים:

נספח 2 (Noxious Liquid Substances NLS) של האמנה למניעת זיהום הים מאניות (MARPOL) נמצא בשלבים מתקדמים ומתקרב לסיומו. התיקון של נספח 5 (אשפה) היה כבר לקראת סיום אולם משרד המשפטים דרש לכתוב מחדש את כל התקנות של נספח זה על מנת להתאימו לנוסח זהה לזה של נספח 2. מיותר לציין כי דרישה זו החזירה אותנו חודשים רבים לאחור. נספח 4 (ביוב) נמצא גם הוא בתהליך של כתיבת תקנות לאומיות. נספח 6 (מניעת זיהום האוויר), נקבע ע"י הנהלת רספ"ן בעדיפות גבוהה ביותר. אולם, נספח זה הוא טכני מאוד, ארוך ומרכב. יש להביא בחשבון את העיכובים הארוכים של גורמים שאינם בשליטתנו כגון:

לא ניתן לכתוב תקנות לאומיות טרם קבלת תרגום רשמי (כידוע, רק מתרגמת אחת [REDACTED] אושרה ע"י משרד המשפטים, עבודתה רבה ואנו נאלצים להמתין חודשים רבים (אף שנה ויותר) לקבלת התרגום). עם קבלת התרגום ומאחר והחומר הוא טכני מאוד כפי שכבר צוין, לוקח זמן ארוך על מנת לעבור על התרגום עם היועצות המשפטיות, להבינו ולתקנו בהתאם טרם כתיבת התקנות. מהרגע בו נכתבה הצעה לתקנות לאומיות, נגמר בעצם התפקיד של מפקחי האגף והמשך הטיפול עובר ללשכה המשפטית (מלבד התייעצויות בנושאים פרטניים). הטיפול בהמשך החקיקה כולל קבלת אישור ממשרד המשפטים שלעיתים לוקח זמן רב מאוד, הבאת ההצעה לתקנות לכל בעלי העניין והתייחסות להערות, אישור ועדת הכלכלה של הכנסת, אישור הממשלה וחתימת השר, תהליך ארוך ומיגע. ברצוני להדגיש כי אין לאגף השפעה על קביעת הקדימויות של עבודת המשפטניות כמו גם על ניצול זמן וזאת מפאת העובדה כי הלשכה המשפטית נדרשת לטפל בעוד מספר רב של נושאים מגוונים של הרשות.

נושאים לטיפול

האמנה לקוי טעינה (Load Lines), האמנה הבסיסית ביותר של הארגון, דורשת אשרור פרוטוקול 88 אשר מהווה אתגר של ממש. נכון לעכשיו אין לנו עדיין תרגום של הפרוטוקול (נמסר לתרגום בינואר 2013!). בקנה עוד נושאים שונים כגון האמנה לחיפוש והצלה (SAR) נמצאת בשלב מתקדם של חקיקה (לאומית), אמנת דלק-הסק (Bunker Convention), תיקונים רבים לאמנה להכשרה והסמכה של יורדי ים (STCW) ותיקון תקנות, אמנה למניעת העברה של זנים פולשים במי נטל של אניות (Ballast Water Convention), אמנה האוסרת שימוש בצבעים המכילים בדיל אורגני (AFS) סיום תיקון האמנה למניעת התנגשויות בים COLREG ועוד. במתכונת הנוכחית, של תהליך אשרור אמנות בין-לאומיות שלוקח שנים, לא נוכל להשיג את הפיגור אשר נוצר במשך שנים רבות בזמן קצר. פתרון



מוצע: אימוץ שיטה מקלה יותר (ללא תרגום לעברית וקבלת אמנה "As Amended") ו/או א) להיעזר בגופים חיצוניים (Outsourcing), על מנת לקצר לפחות חלק מההליך של אשרור אמנות, הנמשך זמן בלתי סביר. ב) החזרת "עטרה ליושנה" של הודעות/הנחיות לימאים (SHNs), על מנת להקל על הלחץ.

מבדק VIMSAS (עמוד 25)

הביקורת מצאה (עמוד 31 סעיף 2)

"נכון למועד הביקורת, הרשות לא עמדה בזמנים שנקבעו לתיקון כל הממצאים, ולא תיקנה באופן מלא 7 מתוך 9 ממצאים שעלו במבדק VIMSAS".

המבדק הוולונטרי של הארגון הימי הבין-לאומי עבר בהצלחה לא מבוטלת תודות למאמץ גדול של האגף להתכונן למבדק שכלל בין היתר ע"י העסקת חברה בין-לאומית (מאוניברסיטת WMU משוודיה) לבצוע Mock Audit + Follow-Up Audit. יחד עם זאת נרשמו מספר הערות ברמה של Observation אשר תוקנו ברובן הגדול, מלבד OB-03-05 (למעשה שלש ההערות עוסקות באותו הנושא שפתרונו פיתוח תכנת בקרה וניטור לאיסוף נתונים סטטיסטיים לביצוע ניתוחי מגמות. נושא פיתוח תכנה הוא "עקב אכילס" משמעותי ועיכוב הקצאת משאבים לתוכנה שבעצם כבר קיימת, נבדקה ונמצאה מתאימה לצרכי האגף ואף שופרה בישיבות רבות מול המפתחים. אי הכנסת התכנה לשימוש מונעת שיפור משמעותי במעקב שוטף ומדויק על אניות בדגל ואניות זרות הפוקדות את נמלי ישראל, כמו גם ביצועי האגף.

הערה OB-06 של המבדק, תלויה בסיום אשרור אמנות והאצלת סמכות לחברות סווג להוצאת תעודות סטטוריות בשם המדינה. יש להדגיש, כי הרשות חתמה על הסכמים עם 5 חברות סווג בהתאם להנחיות הארגון הימי הבין-לאומי קרי: **Lloyd Register, American Bureau of Shipping, Russian Register, Germanische Lloyd-Det Norske Veritas**. חסר עדיין עדכון בתקנות הנמלים בנושא הסטטוס של חברות הסיווג (IACS) על מנת להשלים את המלאכה.

הסיכום לעיל, כולל בתוכו את ההתייחסות להערות החמורות יותר (Non Conformities NCs). כל החוסרים שנמצאו בתיקי האניות נבדקו ותוקנו במידת האפשר כמו גם יוצרו טבלאות המרכזות הכשרת מפקחים ונכתב נוהל מקיף ומקצועי לגבי הכשרת מפקח חדש. נהלים להכשרה מתמשכת של המפקחים עדיין אינה קיימת, הצעות לתכנית כזו יוגשו בקרוב למנהל רספ"ן. כל נושא הבקרה על אניות בפיקוח שנמצא חסר בזמן המבדק, נובע בעיקרו ממערכת רישום ותיק ידניים המקשים על מעקב יעיל. מערכת אלקטרונית יעילה תמנע הישנות מקרים כאלה. באותה נימה, מערכת כזו תיטיב להכין את הרשות למבדק החובה (IMSAS) בהתאם ללקחים שנלמדו ממבדק VIMSAS, ויפה שעה אחת קודם!

חלק גדול מדוח הביקורת עוסק בפיקוח אניות זרות P.S.C (Port State Control)

ממצאי הביקורת מצאו לכאורה (עמוד 32 סעיפים 3,4,5):

1. לא קיימת באגף תכנית עבודה מסודרת לפיקוח P.S.C
2. האניות נבחרות לפיקוח בהתאם לזמינות המפקחים
3. האגף לא עומד בכמות "הפיקוחים" הנדרשת במזכר ההבנות של מדינות אגן הים התיכון

בתיאור הליך הפיקוח נטען כי "המפקח יבצע בדיקות בהתאם לשיקול דעתו אולם, בהמשך הדוח מפרט המבקר את הפרמטרים על פיהם נבחרת אנייה כזאת או אחרת לבדיקה. פרמטרים אלו למיטב ידיעתנו הם אוניברסליים וכל תכנית עבודה בהסכמים אזוריים בעולם, נשענת בעיקרה על אותו הרציונל.

לאור האמור לעיל, רספ"ן פועל במסגרת ההבנות וכללי "ימאות טובה" בהחליטו איזו אנייה תיבדק. כאשר בזמן בדיקה כזו מתגלים חששות לאי סדרים או ליקויים חמורים, מן הסתם הביקורת תיעשה יותר חודרנית וקשיחה במסגרת ההנחיות של הארגון: "In Depth Inspection".



הדוגמא אותה מביא המבקר בממצאים על המקרה שאנייה שוחררה לדרכה למרות מספר סעיפים ברמה 17 קרי חייבת להסדיר טרם הפלגתה, היה אירוע בודד שנלמד ותוחקר, הופקו לקחים ותוקן הנוהל על מנת למנוע הישנות מקרים דומים בעתיד (שוב, מערכת ממוחשבת הייתה מונעת טעות זו). באותו העניין, ממצאי הביקורת סעיפים 12, 13:

הביקורת מצאה

- "דוחות הפיקוחים אינם נסרקים למערכות ממוחשבות הקיימות באגף" – לא ברור איזה מערכות ממוחשבות קיימות באגף. אם מדובר בפרויקט לסרוק את כל תיקי האניות, דבר אינו מתקדם בנושא זה למרות הפניות החוזרות והנשנות למר. ניסים לוי זאת למרות העובדה כי מאז שהמסמכים לסריקה נמסרו לחברת "גיא-דע" במסגרת "פילוט" לפני כ-10 חודשים לא התקדם דבר!!

- "אין מערכת ממוחשבת לניהול תכנית פיקוחים באגף שתאפשר תכנון וקביעת משימות פיקוח על אניות זרות, מעקב אחר פיקוחים וממצאים הדורשים מעקב ותיקון, זיהוי מגמות וניהול באמצעות דוחות בקרה". אכן, לא קיימת תכנה כזו. התכנה של חברת "לולה-טק" מתאימה לפתרון בעיה זו אולם התקציב לרכישת תכנה זו לא אושר עדיין.

הביקורת מצאה (PSC)

- "לעיתים המפקחים לא רושמים את הליקויים בעת פיקוח אלא בסיומו; מצב שבגיננו עלולים להחסיר בטעות ליקויים..."
- אין לדעתנו שום בעיה עם רישום מאוחר יותר, בדרך כלל המפקחים הולכים עם פנקס בו נרשמות הערות ולראיה, דוחות ביקורת המכילות 20 סעיפי ליקויים ויותר. יחד עם זאת, אין ספק שתכנת בדיקה עם "מסופון" בידי המפקח הבודק כפי שנהוג למשל בביקורת אניות מיכל (Vetting Inspection) בעולם המערבי, הייתה מיעלת ומקלה על תהליך הבדיקה.
- "בטופס הפיקוח לא נעשה רישום של כל הנושאים אשר נבדקו ע"י המפקחים אלא רק של הנושאים שבהם נמצאו ליקויים. לפיכך, לא ניתן לדעת מה הנושאים שנבדקו... ואין אסמכתה לבדיקות שבוצעו על גבי האנייה ונמצאו תקינות" הערה זו נראית תמוהה מאחר ואופי ביקורת אניות זרות שונה במהותו מביקורת של אניות דגל וזאת מאחר שהאחריות על אנייה זרה חלה על הדגל ולא על הנמל. ביקורת על אניות בדגל נעשית על פי רשימה מסודרת ומקיפה של תחומי הבטיחות וזאת על מנת להוציא לאנייה תעודת סטטוטורית של מדינת הדגל. ביקורת אניות זרות לא אמורה להיות בהיקף של בדיקת דגל ויכולה אפילו להתמקד בנושא אחד ספציפי כפי שהנהוג באירופה וארה"ב במסגרת Concentrated Inspection כגון התמקדות בנושא מפריד השמן ומערכותיו בחדר המכונות Oily bilge-water separator, או מספר מצומצם של נושאים בהתאם להחלטת האגף או במסגרת פרויקט המומלץ ע"י הארגון הימי הבין-לאומי. מהות ואורך הבדיקה חייבת גם להתחשב באורך שהות האנייה בנמל, תדירות פקידותיה וזאת בהתאם להנחיות הארגון להימנע מעיכוב בלתי מוצדק – Undue Delay Ch. 2.6.5 Resolution – A.882(21)



לא מבוצע מעקב אחר תיקון ליקויים לקוד ליקוי 15 המאפשר לתקן את הליקוי בנמל הבא) או קוד 16 (המאפשר לתקן את הליקוי תוך 14 ימים)

- גם בביקור באנייה הובהר למבקרי המשרד כי, הנוהל (אצלנו וגם במדינות העולם) בתחילת בדיקת התעודות של האנייה הוא לבקש את הבדיקה האחרונה או יותר של PSC, וזאת על מנת לוודא 1. כי ליקויים שנרשמו בנמל קודם תוקנו ובפרט אלו שנרשמו "לתקן עד הנמל הבא" קרי קוד מס. 15 או 16. ההגדרה של הסכם אזורי (MoU) כוונתה שמדינות מגבות אחת את השנייה על מנת ליצור רשת ביטחון אפקטיבית. יתירה מזאת, דגל האנייה אמור לקבל דווח במסגרת פיקוח דגל (FSI) מכל אנייה שעברה ביקורת על ההערות שנרשמו לאנייה ומתפקידו לוודא כי כל הליקויים תוקנו. מדינת הנמל לא אמורה לקחת על אחריותה תיקון ליקויים אחרי האנייה שוחררה לדרכה.

יהמפקח מילא פרטים של 7 או 8 בלבד מתוך 12 תעודות."

- אנחנו מדברים על טופס Form A/2, תחת הכותרת Relevant Certificates. רשימה זו אכן כוללת את תעודות האנייה הרלוונטיות, אך אינה בהכרח דורשת בדיקה של כל התעודות. חלק מהתעודות רלוונטיות רק לסוגי אניות מסוימות כגון אניית נוסעים או אניית צובר, תעודה אחרת שעניינה קיבולת (או תכונ יותר "תפוסה") אינה בעלת חשיבות גדולה לביקורת מאחר והיא בסה"כ פעם אחת במשך חיי האנייה. גם תעודת הביטחון, שאינה קשורה לבטיחות השייט או מניעת הזיהום לא בהכרח נבדקת מה גם שבישראל נושא תקפות תעודה זו נבדק טרם הגעת האנייה ע"י הגופים הביטחוניים (חיל הים). נשארנו עם 7-8 תעודות סטטוטוריות אותם חובה לבדוק ולרשום וכך נעשה.

"בעת פיקוח, לא ניתן לאמת את מקוריות התעודות שהמפקח נדרש לבדוק (הצוות והאנייה) לפיכך, אם התעודות מזויפות, לא ניתן לדעת בזמן אמת".

- שוב! מערכת מחשוב ניידת שכבר הוזכרה מספר פעמים בתשובתנו לדוח (לולה-טק), תוכל לפתור באופן מלא את סוגיית בדיקה של תעודות בזמן אמת.

"אין נוהל המגדיר כמה זמן ממועד הפיקוח נדרש לדווח עליו במערכת MEDSIS, כמו כן, לא ניתן לדעת באיזה תאריך דווחו נתוני הפיקוח למערכת, היות ולא קיים שדה "תאריך".

- הממצאים של בדיקת ה"פריקטיקה" של הדיווח במערכת מעלה כי דיווח ביקורת מדווח במערכת בזמן של כ-2-4 ימים (אין בהנחיות מערכת MEDSIS הנחיה או דרישה לנושא מלבד הנחיה להודעה על עיכוב אנייה בזמן קצר ככל הניתן). יחד עם זאת הנוהל יתוקן בהתאם עם קביעת זמן מרבי לעדכון המערכת ויעודכן בכונן "G".

אגרות

כל נושא האגרות מצריך תיאום עם אגפים אחרים בעיקר העובדים העוסקים בגביית כספים השייכים לאגף אי כוח אדם ימי ארגון, מש"א וכספים. יחד עם זאת יש להדגיש שוב שהמערכת אינה ממוחשבת ומקשה מאד על המעקב הרציף של תשלום האגרות, אין ספק כי מערכת ממוחשבת יעילה הייתה פותרת את סוגיית תהליך הגביה ומעקב שוטף על תשלום אגרות.

מפקחים:



הביקורת מצאה

"במועד הביקורת, תקן המפקחים באגף עמד על 19 מפקחים. לא הובהר לביקורת מתי וכיצד נקבע תקן זה. ככל הידוע לביקורת, לא נבחן מהו התקן הראוי לאגף ביחס למכלול פעולותיו".

"אף שכמות משימות הפיקוח גדלה כל הזמן, קיימת ירידה עקבית בכמות המפקחים. במצב זה קיים סיכון פוטנציאלי של אי-עמידה במשימות האגף, בניהן ביצוע פיקוחי אניות זרות בנמלים בהיקף של 15% מכלל האניות הפוקדות את הנמלים, כפי שנדרש במזכר ההבנות של אגן הים התיכון. הירידה בכמות המפקחים מעלה את הסיכון גם לאי-עמידה בביקורות של ארגון ה-IMO, העתידות להיערך ברשות לבחינת פעילות הרשות בכלל והאגף בפרט".

- אכן נושא התקינה של מפקחים לא הועלה מעולם כנושא שיש לעגנו בצורה מסודרת ובהתאם לכמות המטלות. הסיבות לעובדה זו אינן ברורות ואין לתלותן בהנהלת רספ"ן זו או אחרת מאחר והתופעה הפכה לסוג של "נורמה" מקובלת במשך כ-30 שנה לפחות כאשר ה"נדנדה" של מספר המפקחים עולה ויורדת. לכן, נכון ונדרש להציב יעדים (ציפיות) ברורים לנושא הרגולציה והפיקוח של האגף ולאייש את האגף בהתאם. ברגע כתיבת דוח זה משרתים באגף 14 מפקחים + מנהל האגף, שני מפקחים נוספים מתוכננים בעתיד הלא רחוק. כמות זו של מפקחים, אינה אופטימלית לבצוע כל המטלות בצורה טובה בעיקר נוכח נושא ריבוי המטלות כגון "ספנות חופית" ומבניית שני הנמלים החדשים.
- על מנת לפקח באופן יעיל יש צורך לקבוע רף/תקינה של מספר מפקחים ולגייסם מהר ככל האפשר. חייבים לציין כי תוך זמן לא ארוך (שנה עד שנה וחצי) יפרשו 3 מפקחים מנמל אשדוד ומנהל האגף, וכך ייווצר חוסר משמעותי ביכולת פיקוח יעילה. בהתחשב בעובדה שאמנות חדשות ומרכבות עומדות להיכנס לתקנות הלאומיות ויהיה צורך ללמוד ולאכוף אותן; (נספח 6, נספח 2, נספח 4, אמנת מי נטל - BWM, איסור שימוש בצבעים המכילים בדיל אורגני - AFS, האמנה הבין-לאומית להעסקת ימאים - MLC, פרוטוקול 88 של האמנה לקווי טעינה, פיקוח שוטף על "גופים מוכרים - RO Code" ועוד). כמו כן, יהיה צורך לחדד את נושא ההתמחות של מפקחים בתחומים ייחודיים על מנת לאכוף בצורה יעילה ומקצועית את כל הנדרש. להמחשה, נושא הנווט האלקטרוני (E-Navigation) שעומד לעבור מהפכה, ידרוש למידה ואכיפה בהתאם. בנייתם של שני נמלים חדשים יביא בעתיד אניות גדולות בהרבה ומרכבות מבחינת טכנולוגיות חדשות, נושא אשר דורש מחשבה והתכוננות לבאות.
- בהתחשב בעובדה כי הכשרת מפקח חדש אורכת כשנתיים לפחות ומצבת רבי חובלים וקמ"רים ישראלים הולכת ופוחתת, נושא גיוס מפקחים הופך לסוגיה הדורשת פתרונות מהירים!
- תמיד נאמר לנו כי בשירות המדינה לא קיים הליך של "העברת תפקיד מסודרת ושמירת ידע הנרכשת תוך כדי התמחות באגף" (חפיפה). רק במקרים בודדים מתאפשר הדבר, כאשר מפקח מתקבל להגדרת משרה שונה ולאחר מכן "יורש" תפקיד אחר כמו במקרה של מר. [REDACTED] שהתקבל לעבודה בתפקיד מפקח ובוחן חשמל, שרת ביחד עם מר. [REDACTED] תקופה משמעותית וירש את תפקידיו עם יציאתו לגמלה מוקדמת. למעשה, לא קיים הליך מסודר של גיוס טרם פרישתו של מפקח, ובמקרים אחדים מתעכב גיוס המחליף בחודשים רבים ואף שנים!

הביקורת מצאה

"בחוקים ובתקנות בישראל אין התייחסות לנושא ההכשרות המקצועיות של המפקחים. אין באגף נוהל כתוב המסדיר יציאת המפקחים להדרכות ולהשתלמויות, את נושאי ההשתלמות, את היקף שעות ההשתלמות, את תדירות ההכשרות וכדומה. המפקחים יוצאים להשתלמויות בארץ ובעולם בהתאם לשיקולים של מנהל האגף. אין מדיניות מסודרת בנושא הכשרות מתמשכות של מפקחים בתחום עיסוקם.



אין באגף תכנית הכשרה מתמשכת של המפקחים לאורך תקופת העסקתם. קיימת תכנית שנתית בלבד שנקבעת ללא התייחסות לתכנית רב-שנתית וללא השוואה לשנים קודמות בהתאם לכללים כתובים וברורים."

"לא קיימת תדירות אחידה לביצוע ההכשרות ואין קריטריונים ברורים לאשור יציאתם של העובדים להכשרות ולהשתלמויות."

"במשרדי מנהל משאבי אנוש-תחום הדרכה, אין תיעוד בנוגע להכשרות המבוצעות על ידי המפקחים במסגרת עבודתם באגף. התיעוד היחיד שקיים הוא רישום של מנהל האגף בקובץ-אקסל."

בחוקים ובתקנות בישראל, אכן אין התייחסות להכשרות של מפקחים בעיקר בתחום של הכשרה מתמשכת אשר שומרת (ומקדמת) את הרמה המקצועית של המפקחים. נכון היה אולי לאמץ מודל הדומה לרת"א של התמחויות סדורות לאורך זמן ותקצוב ייעודי לצורך זה. הדבר היה חוסך חיפוש תמידי כפי שהוא היום ובקשות תקצוב נפרדות לכל יזמה של התמחויות מקצועיות למפקחים.

יחד עם זאת, לא ניתן לטעון כי המפקחים אינם דואגים להכשרה מקצועית ו/או שהנהלת רספ"ן אינה תומכת ביוזמות כאלה. למיטב ניסיונו, בקשות לתקצוב של התמחויות מקצועיות נענות בחיוב ובתמיכת הנהלה.

על מנת להמחיש את נושא ההתמחויות ושמירת הרמה המקצועית נדגיש מספר אלמנטים:

- פעם בחמש שנים מתקיים קורס STCW חובה לקהילה הימית ברשות להכשרה ימית בעכו, והמפקחים באופן קבוע משתתפים בקורס זה.
- בכל פעם שהארגון הימי הבין-לאומי מפרסם חובת התמחות לקציני ים במסגרת האמנה להכשרה והסמכה (כגון: מפות אלקטרוניות E-Charts, התמחות לקצין ביטחון באניות ISPS Code וכו'), המפקחים עוברים את כל ההתמחויות הנ"ל בהתאם לדרישות האמנה.
- השתתפות בוועידות ותת-וועידות בארגון הימי הבין-לאומי בלונדון (IMO), מהווה בפני עצמה התמחות מקצועית חשובה ביותר ומאפשרת קשר בלתי אמצעי עם מדינות חברות, כמו גם התעדכנות Ad Hoc בכל החידושים והתכניות של הארגון בנושא אמנות בין-לאומיות ויישומן.
- במסגרת פרויקט SAFEMED הממומן ע"י האיחוד האירופי, מתקיימים כ- 8-10 סמינרים בנושאים ספנותיים שונים בשנה. המפקחים משתתפים בחלק גדול מסמינרים אלו בהם מתעדכנים בנושאים הקשורים לספנות על כל היבטה ביחד עם כל מדינות של אגן הים התיכון וכל זאת במסגרת השמירה על הים התיכון ביזמת ארגון האו"ם Mediterranean Action Plan (MAP).
- במידה ונוצר צורך להרחיב ידע בנושא ספציפי ובעל משקל, רספ"ן בתמיכת המנהל, מביא לארץ מרצים מומחים מחו"ל ומתקצב את הקורס/סמינר במידת הצורך.
- יש גם לזכור כי המפקחים עורכים בדיקות באניות בפקיח ואניות זרות על בסיס יומי, וקשורים לתעשייה בעוד נושאים רבים ומגוונים (חומ"ס, נמלים, הכשרות, ייצוא ביטחוני ועוד), כך שהעבודה המעשית היום-יומית עוזרת לשמור על הרמה המקצועית באופן שוטף.



אמנם האגף מצליח לשמור על רמת הכשרה טובה של המפקחים ומנצל את הפרויקט האירופי שנמשך כבר מזה כ- 12 שנה, אולם צריך להודות כי תכנית מסודרת וממומנת ע"י המדינה לצורך הכשרה מקצועית מתמשכת היא הדרך הנכונה והמיטבית למפקחי האגף.

סיכום

האגף לפיקוח ובקרה מודה לגב' [REDACTED], מבקרת המשרד ולצוות הביקורת על העבודה היסודית שנעשתה במשך תקופה ממושכת והסתיימה בביקורת שברובה התקבלה בברכה כביקורת ברוח בונה.

אמנם יש סעיפים מסוימים שאנו מסתייגים מהם בצורה זו או אחרת אבל מקבלים את העובדה כי ביקורת חיצונית ועצמאית כוונתה להדגיש נקודות חולשה על מנת לשפר את המערכת.

בברכת **שנה טובה**

ר/ח [REDACTED]
מנהל אגף בכיר לפיקוח ובקרה

נספחים

נספח א'

להלן רשימת האמנות הבינלאומיות שאימצה מדינה ישראל:

שם האמנה	תיאור האמנה	
1	Convention on the International Maritime Organization (IMO CONVENTION)	אמנת הכרה בארגון ה-IMO
2	Amendments to the IMO Convention which were adopted by the Assembly of the Organization on 7 November 1991 by resolution A.724(17) (IMO AMENDS - 1991)	זהו תיקון לאמנת הבסיס של ארגון ה-IMO - IMO Convention 48
3	The International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended (SOLAS 1974)	האמנה הבינלאומית לבטיחות בחיים בים, 1974 האמנה מגדירה סטנדרטים בטיחותיים מינימליים בכל הנוגע לבנייה, ציוד ותפעול אניות. לאמנה זו מספר רב של תיקונים שאומצו לאורך השנים.
4	Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea as amended (SOLAS PROT 1978)	עדכונים לאמנה SOLAS 1974
5	Protocol of 1988 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS PROT 1988)	עדכונים לאמנה SOLAS 1974
6	International Convention on Load Lines, 1966 (LL 1966)	אמנה לקווי טעינה (אמנת בסיס לבניית אניות ויציבותן)
7	International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969 (TONNAGE 1969)	מדידת תפוסה של אניות: אמנה לקביעת הנפח המסחרי של האנייה ולקביעת פרמטרים שונים כגון צוות, מיסוי והחלת אמנות מחייבות.
8	Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, as amended (COLREG 1972)	אמנה למניעת תאונות התנגשות בים
9	International Convention for Safe Containers, 1972, as amended (CSC 1972)	אמנה לבטיחות מכולות לשינוע ימי
10	International Convention on Standards of Training, Certification and Watch keeping for Seafarers, 1978, as amended (STCW 1978)	אמנה להכשרה והסמכה של יורדי ים: קובעת את כל הסטנדרטים לגבי כל דרגות האנייה הדורשות הסמכה בינלאומית.

11	Convention on the International Mobile Satellite Organization, as amended (IMSO C 1976)	אמנה בנושא לוויין
12	Convention on Facilitation of International Maritime Traffic, 1965, as amended (FAL 1965)	אמנה בנושא מסמכים באניות
13	Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as amended (MARPOL 73/78);	אמנה למניעת זיהום מאניות בשמן ובחומרים מסוכנים ומזיקים
14	Annex III to MARPOL 73/78	מניעת זיהום הים בחומרים מזיקים ומסוכנים באריזות (האמנה בעצם מיושמת בעזרת הקודקס הבינלאומי להובלת חומרים מסוכנים (IMDG Code)
15	Annex V to MARPOL 73/78	מניעת זיהום הים על-ידי אשפה
16	Protocol of 1992 to amend the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969 (CLC PROT 1992)	אמנה זו והאמנה שאחריה (FUND) הן אמנות בנושא של פיצוי במקרה של זיהום הים בשמן (FUND&CLC).
17	Protocol of 1992 to amend the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971 (FUND PROT 1992)	פרוטוקול זה קשור לאמנת ה-CLC 69 העוסקת בפיצוי במקרה של זיהום הים בשמן. האמנה תוקנה על-ידי CLC Protocol 92 אשר נקרא - FUND הוא החלק העוסק בהקמת הקרן.
18	Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation (SUA)	אמנה בדבר מניעה של פעילות בלתי חוקית (אלימה). למעשה האמנה הגנרית נגד פיראטיות (Suppression of Unlawful Action)
19	Protocol for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Fixed Platforms Located on the Continental Shelf (SUA PROT)	עדכון לאמנה
20	International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation, 1990, as amended (OPRC 1990)	אמנה ליצירת קרן בינלאומית לטיפול בזיהום הים בשמן במקרה של זיהום גדול מאוד שמעבר ליכולת הבעלים של המזהם לשלם במסגרת Limitation of Liability

נספח ב'

סוגי האגרות שגובה האגף

(הסכומים מעודכנים ל-1.1.2014)

1. בדיקה כללית של אנייה:

אגרה	תפוסת האנייה (טון ברוטו)
עד 499 ₪	1,266 ₪
מ-500 עד 1,599 ₪	2,495 ₪
מ-1,600 ומעלה	7,894 ₪

2. בדיקה כללית של סירה, ספינה, גוררת וארבה:
א. בדיקה כללית של סירה או ספינה

אגרה	תיאור האגרה
אגרה בסיסית	259 ₪
לכל קילוואט עוצמת מנוע מעל 6 קילוואט, תוספת של	4 ₪
לכל אדם שכלי השיט רשאי להסיע מעל 2, תוספת של	4 ₪
לכל מטר או חלק ממטר מאורך הכלי מעל 7 מטרים, תוספת של	12 ₪

ב. בדיקה כללית של גוררת:

אגרה	תיאור האגרה
אגרה בסיסית	510 ₪
לכל קילוואט עוצמת מנוע, תוספת של	4 ₪

ג. בדיקה כללית של ארבה :

אגרה	תיאור האגרה
259 ₪	אגרה בסיסית
12 ₪	לכל מטר או חלק ממטר מאורך הארבה, תוספת של
59 ₪	אם היא ארבה שומטת, תוספת של

3. בדיקה חוזרת לסירה, ספינה, גוררת או ארבה :

א. בדיקה חוזרת של סירה, ספינה או ארבה - תשולם אגרה בסך 189 ₪.

ב. בדיקה חוזרת של גוררת - תשולם מחצית האגרה הכוללת של הבדיקה הכללית הקבועה בסעיף 2 לעיל.

4. בדיקה חוזרת :

אגרה	תיאור האגרה
1,221 ₪	במחלקת סיפון
1,221 ₪	במחלקת מכונה
1,221 ₪	במחלקת רדיו
1,221 ₪	בנושא סניטציה, ארון תרופות, ציוד רפואי
1,221 ₪	באוטומציה

5. בדיקה חלקית באנייה בהתאם לאמנה - תשולם האגרה של בדיקה כללית לפי תפוסה.

6. בדיקה חלקית באנייה בהתאם לאמנה לקווי טעינה - תשולם אגרה של 50% מהאגרה לבדיקה כללית לפי התפוסה.

7. בדיקה מיוחדת בכלי שיט - תשולם האגרה המיוחדת לנושא הבדיקה בתוספת של 0%.

8. מתן היתר שיט כולל בדיקת כושר שיט - תשולם האגרה של בדיקה כללית לפי כלי השיט בתוספת של 50%.

9. מתן תעודות :

אגרה	תיאור האגרה
190 ₪	רישיון שיט בגמר רישום או העברת בעלות
190 ₪	רישיון שיט וחידוש רישיון
190 ₪	הארכת רישיון שיט
190 ₪	תעודות בהתאם לאמנה או לאמנה לקווי טעינה
190 ₪	הארכת תוקף תעודות שניתנו בהתאם לאמנה או בהתאם לאמנה לקווי טעינה
190 ₪	סימון תו קיבולת

פטורים מתשלום אגרה לפי סעיף 9 :

1. רישיון שיט זמני ;
 2. תעודת פטור מאגרה לאגודה ימית ;
 3. תעודת פטור מחובת ביטוח סיכוני צד שלישי.
10. קבלת היתר טעינה על-פי תקנה 17 והפרק השלישי לתקנות - תשלום אגרה בסך 428 ₪.
11. השגחה על טעינת מטענים בצובר או טעינת מטענים מסוכנים :

אגרה	טון מטען
609 ₪	עד 499
845 ₪	מ-500 עד 1,499
1,734 ₪	מ-1,500 ומעלה

12. בעד בדיקה ואישור כדלקמן:

מאות הבדיקה והאישור	אגרה
בעד כל בדיקה חוזרת לכלי שיט לפי הפרק החמישי א' לתקנות (PORT STATE CONTROL)	5,915 ₪

13. שינוי השם של כלי השיט בפנקס הרישום – 477 ₪.
14. יומן רשמי לאנייה – 99 ₪.
15. יומן רשמי לספינה – 99 ₪.
16. יומן רדיו – טלפון – 115 ₪.
17. יומן רדיו – טלגרף – 115 ₪.
18. בקשה למתן היתר או לחידוש היתר להפעלת כלי שיט זר - המבקש או נציגו או מפעילו של כלי השיט הזר ישלם אגרה כמפורט להלן:
 1. עם הגשת הבקשה לקבלת היתר או לחידושו ישולם חלק א' של האגרה בסכום של 578 ₪.
 2. המסמכים למהנדס הראשי על-פי תקנה 4(ב), חלק ב' של האגרה בסכום של:
 - (א) 3,381 ₪ לאנייה.
 - (ב) 2,073 ₪ לכלי שיט שאינו אנייה.
 - (ג)

