

הובלת דלק במפרץ אילת

נפט גולמי, דלקים ושמונים (להלן - הדלק) משונועים בים באמצעות מכליות הנושאות מטענים של עשרות אלפי טונות ואף מאות אלפי טונות. תאונות ימיות, בעיקר בסמוך לחופים, עלולות לגרום לזיהום ים ולנזקים סביבתיים בים וכן ביבשה שבסמוך למקום התאונה.

רוב הדלק המיובא לישראל נפרק בנמלי הים התיכון, ומיעוטו (כמויות הולכות וקטנות) נפרק במסוף של חברת קו צינור הנפט אילת אשקלון (להלן - קצא"א), באילת. רוב המכליות המגיעות למפרץ אילת (להלן - המפרץ) פורקות את הדלק במסוף הדלק של קצא"א. קצא"א פועלת על סמך זיכיון והיא מסוגלת להעביר בקו צינור הנפט כ- 40 מיליון טון דלק בשנה.

הדלק מיובא במכליות שרובן מיושנות (יוצרו לפני 20 שנה ומעלה) רמת בטיחותן נמוכה, והן נושאות "דגלי נוחות"⁴.

לזיהום הים באזור המפרץ בדלק (להלן-אירוע) עלולות להיות השפעות חמורות במיוחד. הוא עלול להימשך זמן רב, והטיפול בו כרוך בסכומים גבוהים מאוד עקב האיסור לטפל בו באמצעות כימיקלים; במפרץ יש שמורות של אלמוגים ודגים מזנים ייחודיים שעלולים להינזק בלא תקנה; כלכלת העיר אילת מתבססת בעיקר על ענף התיירות המכניס לקופתה מאות מיליוני דולרים, ופגיעה במפרץ ובחופיו עלולים לפגוע קשה בענף זה ובתדמית העיר; כמו כן עלולים להיפגע יחסי המדינה עם ירדן ומצרים.

בישראל חלים חוקים, תקנות ונהלים שמטרתם למזער את סכנת זיהום הים כתוצאה מהובלת דלק במכליות (ראו להלן). כמו כן, הצטרפה ישראל לאמנות הבין-לאומיות הקובעות תקני בטיחות אחידים בכלי שיט, בנמלים ובמסופים, ומחילה את התקנים האמורים בהתאמה לתנאים המיוחדים בארץ.

הטיפול בפיקוח על הובלת דלק במפרץ ובהיבטים הסביבתיים הנובעים מההובלה, מופקד בעיקר בידי שלושה גופים ממלכתיים:

1. האגף לים וחופים במשרד לאיכות הסביבה (להלן - האגף) העוסק, בין היתר, בתחומים הקשורים במניעת זיהום הים והחופים ואחראי לחקיקה, לתקינה ולטיפול במפגעים סביבתיים ובמניעת מפגעים. האגף מפעיל באילת תחנה המאוישת במפקחים, העושים ביקורות בכלי שיט, בנמלים, במעגנות, במסופי דלק ימיים ובמתקני תדלוק חופיים, וכן עושים סיורים יבשתיים וימיים לאורך חופי המפרץ ובמימיו.

האגף פועל מכוח פקודת זיהום מי-ים בשמן [נוסח חדש], התש"ם-1980, והתקנות שהותקנו על פיה; חוק מניעת זיהום הים (הטלת פסולת), התשמ"ג-1983, והתקנות שהותקנו על פיו; חוק מניעת זיהום הים ממקורות יבשתיים, התשמ"ח-1988, והתקנות שהותקנו על פיו; ותקנות הנמלים (טעינה ופריקה של שמונים), התשל"ו-1975.

2. מינהל הספנות והנמלים במשרד התחבורה (להלן - מספ"ן) אשר מוסמך על פי החוק, לפקח על כלי שיט המגיעים לחופי ישראל וממונה על בטיחותם. מספ"ן ממונה גם על יישום

בין-לאומיות ועל הנחיות הארגון הבין-לאומי לספנות (I.M.O.) שבמסגרתן מטופלים, בין היתר, הנושאים הקשורים במניעת זיהום הים, ובדיקת המצב הבטיחותי של כלי השיט, ובכללם המכליות, לפני היכנסם לנמל. לצורך זה מעסיק מספ"ן 14 מפקחים על בטיחות האניות ו-8 עובדים חיצוניים

4 רישום של כלי שיט במדינה זרה. הרישום נעשה ממגוון של שיקולים ובהם: שיקולי ביטחון, מיסוי, רישוי וכן שיקולים בדבר החוק שיחול על כלי השיט ועל העובדים בו.

לבדיקת כלי שיט. מספ"ן מייצג את המדינה במישור הבין-לאומי בייזום הצטרפות לאמנות בין-לאומיות בנושא השיט והתאמת החוקים המתחייבים מהצטרפות לאמנות אלה, ובכללן אמנות בעניין מניעת זיהום הים מכלי שיט.

3. רשות הנמלים והרכבות (להלן - רשנ"ר), הפועלת מכוח תקנות הנמלים (טעינה ופריקה של שמנים), התשל"ו-1975, ועל פי נהלים שקבעה בנושא "טיפול בזיהום ים בנוזלים". רשנ"ר מופקדת על סדרי הכניסה למימי החופין ולנמלים ועל הפעולות בעת שהיית כלי השיט במסוף, בעיקר בנוגע לפרטי המטען, אמצעי גישה, אמצעים למניעת שריפות וכיבוי אש, וכן נוהלי הזרמת המטען, תקינות המסוף ומתקניו.

בחודשים מארס-אוקטובר 2000 בדק משרד מבקר המדינה את ההיערכות למניעת זיהום הים עקב הובלה ופריקה של דלק במפרץ, ואת ההיערכות לטיפול בזיהום ובניקיו. הבדיקה התמקדה בעיקר ביישום המלצות צוות בין-משרדי שבחן את ההיבטים הסביבתיים בפריקת דלק בנמל אילת. הביקורת נעשתה במשרד לאיכות הסביבה, באגף ים וחופים בחיפה, האגף באילת (להלן-התחנה); בדיקות השלמה נעשו במספ"ן.

היערכות למניעת זיהום הים והטיפול בזיהום

בינואר 1993 מינו המנכ"לים של משרד התחבורה, המשרד לאיכות הסביבה ומשרד האנרגיה והתשתית צוות בין-משרדי (להלן - הצוות) שיבחן את נושא מניעת זיהום הים בדלק במפרץ, במסגרת בחינה כוללת של ההיבטים הסביבתיים של הובלה ופריקה של דלק. בצוות היו חברים נציגים של מספ"ן, האגף ומשרד האנרגיה והתשתית. על הצוות הוטל, בין השאר, לבחון ולהמליץ על נוהלי פריקה של דלק בנמל אילת ועל בחינת התקנות והחוקים הקיימים בנושא זיהום הים בארץ ובנמלים במדינות אחרות. הצוות בחן גם דרכים להקטנת הסיכון מזיהום הים בדלק ביתר חופי הארץ.

באוגוסט אותה שנה הגיש הצוות למנכ"לים האמורים דוח שעיקרו סקירת האמנות הבין-לאומיות הרלוונטיות ומידת יישומן בישראל; בחוקים ובתקנות החלים בישראל בנושא מניעת זיהום הים; בחוקים ובתקנות הקיימים בנמלים אחרים בעולם בנושא זיהום הים; נוהלי הפריקה של דלק גולמי ונוהלי הפיקוח הנהוגים בנמל אילת; התנאים המיוחדים במפרץ ובנמל אילת; כמויות הדלק המיובאות לארץ; מספרן, איכותן ורמת בטיחותן של המכליות הפוקדות את נמלי ישראל.

נוכח הרגישות המיוחדת של המפרץ, ציין הצוות את החשיבות של פעילות מיידית משולבת של כל משרדי הממשלה הנוגעים בדבר כדי להקטין את הסכנה הרבה הנשקפת לחופי הארץ מזיהום הים בשמן. הצוות עשה הפרדה בין דרישות הבטיחות בנמלי הים התיכון לבין הדרישות במפרץ, והצביע על הצורך להחמיר את הדרישות הבטיחותיות ממכליות הפוקדות את מסוף הדלק במפרץ.

יו"ר הצוות הציג את המלצות הדוח לפני המנכ"לים של המשרדים הנוגעים בדבר, והם אימצו אותן והורו לפעול לפיהן. משרד מבקר המדינה בחן נושאים מסוימים שהעלה הצוות ואת אופן יישום המלצותיו, וכן היבטים הקשורים בהיערכות למניעת זיהום ולטיפול בו, והעלה כדלהלן:

היערכות לטיפול בזיהום ים

1. הדלק המיובא לישראל ממצרים משונוע במכליות דרך המפרץ ונפרק במסוף קצא"א אילת. קצא"א מפעילה את המסוף ואחראית לפריקת הדלק, לבטיחות המתקנים ולמניעת זיהום הים בעת עגינת מכלית בתחום המסוף. כמות הדלק המועברת למסוף ירדה בחמש השנים האחרונות והגיעה לכ-4 מיליון טון בשנה. הכמות בשנת 1999 היתה קטנה עוד יותר והגיעה לכ-1.5 מיליון טון בלבד (מתוך כ-12 - 14 מיליון טון בשנה המיובאים לישראל). מנתוני האגף עולה, שבשנת 1999 פקדו את המפרץ שלוש מכליות בלבד שהכילו כ-80,000 טון - 90,000 טון כל אחת בכל הובלה, ופקדו את המסוף של קצא"א 17 פעמים בלבד. בשל כך קטנה אמנם סכנת זיהום המפרץ, אולם מאחר שהמכליות יוצרו לפני 20 שנה ומעלה והן אינן עומדות בקריטריונים המחמירים הנהוגים בארה"ב ובקהילה האירופית, הן עלולות לגרום אירוע במפרץ. יצוין, שאף על פי שאין הוראות ותקנות מתאימות בחקיקה הישראלית, נבדקות המכליות המגיעות למסוף קצא"א מבחינה בטיחותית, ונבדקת רמת התחזוקה שלהן, וכשהן מגיעות בפעם הראשונה לאילת הן נבדקות בידי מפקחי מספן, בהתאם לנהלים פנימיים של חברת קצא"א ולפי הוראות נוהל של משרד התחבורה.
2. כדי להיערך נגד סכנת זיהום הים בדלק בעת כניסת מכלית הפוקדת את מסוף קצא"א, פועלת התחנה לפריסת מחסומים בים, שאמורים להקיף את מקום פריקת הדלק, במטרה לחסום התפשטות של דלק שעלול להישפך בעת הפריקה מהמכלית ולהתפשט לעבר שמורת האלמוגים, שמדרום למסוף. כן מקיימים מפקחי התחנה סיורים ימיים באזור המסוף, במשך כל שעות היממה, כל עוד המכלית נמצאת במפרץ. בתשובתו למשרד מבקר המדינה מאוגוסט 2000, מסר האגף שקצא"א אמורה לפרוס חוסם קבוע הנקשר למצוף מחוץ למסוף, אולם היא אינה עושה זאת. המשרד לאיכות הסביבה הודיע בתשובתו כי בעניין זה הוא מקיים דיונים עם קצא"א.
- התחנה נמצאת בין מסוף הדלק והנמל לבין שמורת הטבע הימית, ופועלת 24 שעות ביממה. בעת הצורך מתוגבר צוות התחנה בעובדים מקצא"א ומגופים אחרים והוא יכול לגייס מיד גם קבלנים לעבודה. הצידוד שבתחנה מיועד לטיפול בזיהום שנגרם לים משפיכת כמות של עשרות עד מאות טונות בלבד. לפיכך, אין לתחנה אמצעים למנוע התפשטות של כמויות דלק גדולות יותר במפרץ. יתרה מזו, עקב הרוחות והזרמים שבמפרץ אילת, לא תהיה התחנה מסוגלת לטפל באמצעה בזיהום בהיקף גדול העלול להתרחש בלב ים (ולא רק בעת הפריקה במסוף), כתוצאה מהתנגשות מכליות או בקע בדפנותיהן בטרם התחברו למסוף. קשה אמנם לטפל בבקע במכלית דלק גם אם הדבר קורה בחופים אחרים, אולם ההשפעות של אירוע כזה במפרץ עלולות להיות חמורות, מהסיבות האמורות.
3. במפרץ מופעל פרויקט לשיתוף פעולה אזורי לטיפול בזיהומי ים בצפון המפרץ. בפרויקט שותפות ישראל, ירדן ומצרים, והוא מתקיים בקבוצת עבודה לאיכות הסביבה, במסגרת שיחות השלום הרב-צדדיות. בפרויקט זה כל מדינה צריכה להיות ערוכה לטפל בזיהום שנגרם מ-200 טון ויותר דלק במפרץ. כאשר מדינה אינה מסוגלת לטפל בזיהום בכוחות עצמה, או כשכתם הדלק שזיהם את הים עלול לפגוע בחופים של יותר ממדינה אחת, זכאית המדינה הנפגעת לבקש משכנותיה סיוע, חבירת כוחות ושיתוף פעולה. נוסף על כך, חויבה כל מדינה להקים מרכזי לחימה בזיהום הים, לצידם בציוד ייעודי מתאים, להכשיר כוחות ולהכין "תכנית אזורית למוכנות ותגובה לטיפול בזיהומי ים בדלק במפרץ אילת" (להלן - תכנית למוכנות ולתגובה).
- ביולי 1999 השלים האגף את התכנית למוכנות ולתגובה במפרץ, וקיים תרגיל אחד של תרחיש זיהום ים. במסגרת התכנית נכלל גם כוח אדם וציוד של קצא"א, רשנ"ר וצה"ל, שאמורים לתגבר את צוות התחנה בעת אירוע. אך במועד הביקורת טרם הושלם הציוד הנדרש המתאים לתרחישים שונים של זיהום הים בהיקף בינוני ובהיקף גדול. במסגרת שיתוף הפעולה האזורי נערך במאס 1998 תרגיל ימי עם היחידה ללוחמה בזיהומי ים של ירדן. עד מועד סיום הביקורת לא נערכו תרגילים נוספים.

4. במסגרת התכנית למוכנות ותגובה בים התיכון אמור מספ"ן להשתתף בפעולות הצלה והנצלה⁵. לעומת זאת על פי התכנית למפרץ, מספ"ן אינו אמור להשתתף בפעולות הנצלה והצלה בעת אירוע. לדעת משרד מבקר המדינה, מן הראוי לשקול לשלב את מספ"ן בהיערכות לפעולות אלה גם במפרץ.
5. בדוח שהגיש הצוות הומלץ "למסור לבדיקה של גורם מחקרי חיצוני לבחון את המשמעויות הכלכליות והסביבתיות של הפסקת העברת הדלק דרך מפרץ אילת". בעניין זה יצוין, כי אמנם יש ירידה ניכרת בתנועת מכליות במפרץ ובכמויות הדלק שהן מובילות, וכי במהלך השנים לא היה אירוע של ממש כתוצאה משינוע הדלק, אך עדיין קיימת סכנה שיתרחש אירוע במפרץ. קיימים גם שיקולים מדיניים בדבר המשך השימוש במסוף קאצא"א. לדעת משרד מבקר המדינה, ראוי לשקול לעשות מחקר כפי שהמליץ הצוות ועל פי תוצאותיו לשקול דרכי פעולה לצמצום הסכנה של זיהום ים.

בטיחות כלי שיט להובלת דלק

הצוות המליץ "לקבוע נוהל באחריות משרד התחבורה ובתיאום הגורמים הנוספים אשר ימנע כניסת מכליות לא בטוחות לישראל ואכיפתו" וכן " ... לאסור כניסת מכליות לפריקה או לטעינה במפרץ אילת, שגילן 20 שנה ומעלה. תוך שנתיים איסור זה יחול על מכליות שגילן מעל 15 שנה (או כפי שיקבע בבוא העת)".

במועד סיום הביקורת עדיין לא הותאמו דרישות הבטיחות ממכליות הפוקדות את המפרץ ומאלה הפוקדות את נמלי ישראל האחרים להמלצות הצוות, כמפורט להלן:

לאחר דיונים בין המשרד לאיכות הסביבה לבין משרד התחבורה, שהתמשכו עד שנת 1998 - כחמש שנים לאחר שהוגש דוח הצוות - הגיש משרד התחבורה הצעה לתיקון תקנות הנמלים (בטיחות השיט), התשמ"ג-1982 (להלן - התקנות), שיגבילו את "כניסת מכליות כימיקלים ומכליות שמן למימי החופין של ישראל, במטרה להגן על מימי החופין של ישראל מפני זיהום ים בשמן או בכימיקלים". לפי התיקון המוצע, " ... לא תותר כניסת מכלית המובילה שמן גולמי לנמל אילת, אלא אם שדרתה הונחה או שנמצאה בשלב דומה של תהליך בנייתה, לאחר יום ה- 1 בינואר 1980". באוגוסט 1999 הוגשה הצעת התיקון לוועדת הכלכלה של הכנסת (להלן-ועדת הכלכלה). בעת הדיון בהצעה התגלעו חילוקי דעות בין משרד התחבורה לבין המשרד לאיכות הסביבה שדרש להחיל תקנות אלה על כל נמלי ישראל. הוועדה החליטה לדחות את הדיון למועד אחר. במועד סיום הביקורת, בסוף שנת 2000 - כשבע שנים לאחר שהצוות הגיש את המלצותיו - הסתיימו הדיונים גם עם משרד המשפטים והסתיימו התייעצויות עם רשנ"ר על גיבוש נוסח מוסכם של התקנות שיוגש לוועדת הכלכלה. לפיכך, על אף חשיבות העניין, עדיין אין דרך חוקית למנוע ממכליות מיושנות להוביל דלק במימי המפרץ.

בתשובתו למשרד מבקר המדינה מדצמבר 2000, הודיע משרד התחבורה שלאחר שהושגה הסכמה של יתר משרדי הממשלה הנוגעים בדבר והנושא תואם עם יבואני הדלק העיקריים, עומד שר התחבורה להניח על שולחן ועדת הכלכלה את נוסח התקנה האוסרת כניסה של אניות שיוצרו לפני למעלה מ-20 שנה לנמלי ישראל.

5 הצלה - הצלת נפש בים
הנצלה - הצלת רכוש וניצולים מטביעה בים

ביטוח מפני נזקים מזיהום הים

1. כאמור, תאונות ימיות עלולות לגרום נזקים חמורים לסביבה הימית ולסביבה היבשתית. בחמישה אירועים שאירעו ברחבי העולם בשנים 1996-1997 נתבעו פיצויים בסכום כולל של מאות מיליוני לירות שטרלינג על כל אירוע. יצוין, שאירועים אלה קרו באוקיינוסים - בים פתוח, ואילו אירוע במפרץ עלול לגרום נזק גדול יותר הן מאחר שהמפרץ סגור והן בשל רגישותו הסביבתית המיוחדת וחיבתו לכלכלת המדינה. לנוכח ההשפעות הכלכליות החמורות שנטל כספי כזה עשוי לגרום למדינות שבתחום מימי החופין שלהן קורות התאונות, נערכו ארגונים בין-לאומיים לטפל בנושא החבות של בעלי כלי השיט והפיצויים שיש לשלם בשל אירועים אלה.
2. בשנת 1969 נחתמה אמנה לחבות אזרחית (Civil Liability Convention), שעל פיה מוטלת על בעלי מכליות דלק החובה לעשות ביטוח נגד נזקים שייגרמו משפיכת דלק בים. בשנת 1971 נחתמה אמנה בין-לאומית נוספת (Fund convention, 1971), שמכונה הוקמה קרן משלימה לפיצוי על נזקים אפשריים, הממומנת בידי החברות העוסקות במסחר או ביבוא דלק.
- בשנת 1992 אישר ארגון הספנות הבין-לאומי שתי אמנות בין-לאומיות חדשות⁶ הבאות במקום האמנות האמורות. שתי האמנות החדשות הרחיבו את התחומים המזכים בפיצויים והגדילו את סכומי הפיצויים שיינתנו לנפגעים. עד פברואר 1999 הצטרפו לאמנות החדשות 91 מדינות, ובכללן ישראל.
3. עד שנת 1997 לא היתה בארץ חקיקה שתאפשר החלת ההוראות של האמנות הבין-לאומיות בישראל, וישראל היתה צד להסדרים ביטוחיים וולונטריים שהיו קיימים ביוזמתם ובמימוןם של בעלי מכליות הדלק והבעלים של מטעני דלק.
- בשנת 1997 פג תוקפם של הסדרים אלה, ומאז אין הסדר חוקי מחייב בעניין הביטוח. נוצר אפוא מצב שלישראל אין מסגרת לכיסוי ביטוחי נגד נזקים אקולוגיים ימיים, ולמעשה המדינה חשופה לתביעות של נפגעים בשל נזקים כלכליים כבדים כתוצאה מזיהומי ים מדלק שנשפך ממכליות בתחום המים של המדינה, שאין להם ביטוח מתאים.
4. ב-1998 החל משרד התחבורה בהכנת "חוק החבות בנזיקין של בעלי כלי שיט לנזקי זיהום הים בשמן". החוק נועד לקבוע את חבותו המוחלטת (ללא הוכחת אשם) של בעל כלי שיט שנבנה או הותאם להוביל מטען שמן וגרם לזיהום ים; וכן לאפשר הקמת קרן שבמסגרתה ייקבעו הסדרים להבטחת תשלום פיצויים בשל זיהום הים משמן שנשפך מכלי השיט. החוק המוצע מבוסס על הוראות שתי האמנות הבין-לאומיות החדשות, והוא יאפשר לישראל להחיל את ההוראות האלה ובכך להשתתף במערך הבין-לאומי המתמודד עם אחריות בעלי כלי השיט לפיצוי על נזקים כאמור.
- הצעת החוק כוללת הוראות שלפיהן יהיה אפשר להתקין תקנות בדבר אחריות בעלי כלי השיט או פטור ממנה, הוראות המחייבות לרכוש פוליסת ביטוח או לתת ערבות בנקאית להגבלת אחריותם של הבעלים. החוק אמור לקבוע דרכים משפטיות לתשלום פיצוי על נזקי זיהום הים, וסכומי הביטוח ישמשו לתשלום פיצויים שנתבעו. החוק אמור להסדיר גם את מעמדה המשפטי של הקרן הבין-לאומית לפיצוי על נזקי זיהום הים בשמן כפי שנקבע באמנה משנת 1992.

6 האמנה בדבר אחריות לנזקי זיהום בשמן

(International Convention, on civil Liability of oil pollution damage, 1992)

האמנה בדבר הקמת קרן בין לאומית לפיצוי על נזקי זיהום הים בשמן

(International Convention on the Establishment Fund for compensation for oil pollution damage)

הטיפול בהכנת הצעת החוק התמשך משנת 1998 עד שנת 2000 בשל הדיונים הממושכים בעניין המקורות הכספיים שאמורים לממן את הקרן בכל שנה, ודרכי גביית הכספים. רק ביוני 2000 החליטה ועדת השרים לענייני חקיקה לאשר את הצעת החוק וההחלטה קיבלה תוקף של החלטת ממשלה בתחילת יולי 2000. כתוצאה מהעיכוב הממושך בהליכי החקיקה הראשית, עדיין לא ניתן להתקין תקנות שיאפשרו את הגבייה וההעברה של התשלומים (הפרמיות) לצורך יישום הוראות האמנה והצטרפות לקרן הבין-לאומית. למעשה, כל עוד לא יחקק החוק וכל עוד לא יעשו הסדרי ביטוח מתאימים, אין המדינה מבוטחת במידה מספקת מפני נזק כלכלי שעלול להיגרם כתוצאה מאסון אקולוגי ימי. בתשובתו למשרד מבקר המדינה, מדצמבר 2000, הודיע משרד התחבורה שב"ימים אלה הונחה הצעת חוק ממשלתית שתאפשר הצטרפות לאמנות החבות האזרחית ולאמנה לקרן הבינלאומית".

5. עד לחקיקת החוק שיאפשר החלת הוראות האמנה לפי החוק בישראל שתאפשר ביטוח חבות הנזיקין של בעלי כלי שיט שמוזמנים את הים בשמן, פרסם מספ"ן בתחילת שנת 1997 הוראות לכלי השיט העומדים להיכנס לתחום המים הטריטוריאליים של ישראל. לפי הוראות אלה, לכל כלי שיט כזה צריכה להיות תעודת ביטוח המכסה חבות בגין נזקים של זיהום הים בדלק, שהוצאה במדינה שכלי השיט נושא את דגלה.

ההוראות האמורות הופצו בהתאם לתקנה 71 בתקנות הנמלים, התשל"א-1971, הקובעת ש"מנהל הנמל רשאי לאסור כניסתו של כלי שיט לנמל אם לא הוכיח בעל כלי השיט או קברניטו כי כלי השיט מבוטח להנחת דעתו של מנהל הנמל מפני כל נזק שהוא אחראי לו ואשר עלול להיגרם על ידי כלי השיט בנמל". בידי מנהל הנמל הסמכות לאסור כניסתו של כלי שיט שאינו מבוטח.

בהוראות אלה אמנם יש משום תחליף לתקופת הביניים עד לסיום הליכי החקיקה, אולם הן מאפשרות כניסה של כלי שיט העלולים להוות סכנה ולגרום נזקים לים ולחוף, אף אם יש להם תעודת ביטוח שרכשו במדינתם, שכן לעתים סכומי הביטוח שהיא מספקת למקרה של זיהום ים קטנים מאלה שנקבעו באמנות הבין-לאומיות. כמו כן, בדיקת כלי השיט והדרישה להציג תעודת ביטוח מתאימה נעשות כשכלי השיט כבר נמצא בתחום מימי החופין סמוך לפתח הנמל, דבר שאין בו כדי למנוע סיכון מיותר מכניסתם של כלי שיט מיושנים ולא בטיחותיים שאין להם כיסוי ביטוחי מספק.



לנוכח הרגישות הסביבתית, הכלכלית והמדינית של מפרץ אילת, נדרשה מדינת ישראל להרחיב את החוקים, התקנות והנהלים שלה ולהתאימם לאלה המקובלים במדינות מערב אירופה, בהסתמך על אמנות בין-לאומיות שישראל הצטרפה אליהן. עוד ב-1993 המליץ צוות בין-משרדי לגורמים המוסמכים לנקוט מיד פעולות לשיפור המצב לנוכח חשיפת המפרץ לסכנות בטיחותיות ממשיות, אולם עד מועד סיום הביקורת יושמו רק חלק מההמלצות האמורות. האגף וגופים אחרים המופקדים על השיט במפרץ אילת אינם ערוכים דיים לטיפול בזיהום ים בינוני וגדול. השימוש במכליות מיושנות נמשך והליכי החקיקה להסדרת נושא זה טרם הושלמו. כמו כן אין כיום למדינת ישראל כיסוי ביטוחי מספיק נגד זיהום ים שהיקף הפיצויים בגינו ניכר, והליכי החקיקה גם בעניין זה טרם הושלמו.