



קנס חדש על בעלי מטענים

מאת עו"ד אליס אברמוביץ

לאחרונה, הודיעו שתי חברות ספנות כי בכוונתן לקנוס בעלי מטענים שלא יצהירו על מטענים מסוכנים המומכלים במכולה, בהתאם לקודקס הבינלאומי הימי למטענים מסוכנים, הידוע כקוד IMDG.

בתחילת אוגוסט, הודיעה חברת הספנות הגרמנית, Hapag Lloyd, כי החל מה-15 בספטמבר 2019, בעל מטען שלא יצהיר על מטען מסוכן במכולה ייקנס בסכום של \$ 15,000 למכולה. מספר ימים לאחר מכן, הלכה בעקבותיה Evergreen הקוריאנית, והגדילה עשות כשהודיעה כי תטיל קנס של לא פחות מ-\$ 35,000 לכל מכולה.

קוד IMDG של ארגון הספנות הבינלאומי (IMO) העוסק, בין היתר, ברגולציה של הובלה ימית, כולל תשע קטגוריות של מוצרים מסוכנים, הדורשים טיפול מיוחד: חומרי נפץ; גזים; נוזלים דליקים; מוצקים ומוצרים דליקים אחרים; חומרים מחמצנים וחמצן אורגני; חומרים רעילים; חומרים רדיואקטיביים; חומרים מאכלים ומוצרים אחרים. כל קטגוריה, הכוללת גם תתי קטגוריות, צריכה להיות מסומנת בסימון המיוחד לה, לדוגמה:



בהתאם לקוד IMDG, לכל קטגוריה נקבעו נהלי תובלה בטוחים, הכוללים הנחיות לגבי אופן האריזה, מקום ההטענה המתאים באניה ועוד. כך, למשל, מטענים העלולים להתפוצץ יש לאחסן הרחק ממגורי צוות האניה, ומטענים רגישים לחום יש לאחסן הרחק מאזורים חמים כגון מיכלי דלק ומנועים.

בדין הישראלי, נקלט קוד IMDG כבר בתקנות הנמלים מ-1970. תקנות אלו קובעות כי בעליו של חומר מסוכן מחויב להודיע למנהל הנמל, 24 שעות לפחות לפני הכנסתו לנמל, מהו החומר המסוכן, מה סיווגו לפי הקוד, מה כמותו, כיצד הוא ארוז, כיצד יש לסוור אותו, מה סוג התובלה היבשתית שבה יגיע לנמל, שם כלי השיט שבו יישלח לחוץ לארץ ועוד (תקנה 151(ב)). כמו כן, קובעות התקנות כי שינוע, אחסון או פעולה אחרת בנמל ובדרך אליו הקשורה בחומר מסוכן ייעשו אך ורק בהתאם להנחיות הקוד (תקנה 153). בנוסף, יש התייחסות לקוד גם במסגרת צו פיקוח על מחירים ושירותים (מחירי נמל) מ-2010, הקובעים את עלויות השירותים הניתנים בנמלים, וכן בתקנות מסילות הברזל (שינוע חומרים מסוכנים) מ-1999, המסדירות את ההובלה של חומרים מסוכנים ברכבת.

הודעותיהן של חברות הספנות Hapag Lloyd ו-Evergreen לגבי הקנסות שבכוונתן להטיל על דיווח שגוי או כוזב, מגיעות בעקבות שורה של מקרי שריפה שאירעו באניות מטען בחודשים האחרונים:

- ב-31 בדצמבר 2018, שריפת ענק שפרצה באניה היפנית Sincerity Ace, שהובילה מכוניות מיפן להוואי, הגיעה לממדי ענק, גבתה את חייהם של חמישה, ו-3,600 מכוניות עלו באש.
- בסמוך לכך, ב-3 בינואר 2019, שריפה שפרצה על סיפון האנייה Yantian Express של חברת הספנות Hapag-Lloyd כילתה 198 מכולות, והוכרזה אבריה כללית, שהביאה להנצלת למעלה מ-3,000 מכולות נוספות.
- כעבור ימים ספורים, ב-8 בינואר 2019, אדם אחד נהרג ושניים אחרים הוכרזו כנעדרים, לאחר שמיכלית הדלק Aulac Fortune עלתה באש בזמן שתודלקה בהונג קונג.
- לקראת סוף החודש, ב-29 בינואר 2019 שריפה פרצה במנוע האניה הדנית Olga Maersk, ללא אבידות בנפש.
- כעבור יומיים, ב-31 בינואר 2019, הוזעק משמר החופים הוואטנמי לכבות שריפה באניית המכולות APL Vancouver, שהובילה כ-4,500 מכולות – חלקן עם חומרים מסוכנים.
- וב-10 במרס 2019, במפרץ ביסקאי, נטשו 27 אנשי הצוות של אניית הגלנוע הבוטרת Grande America של חברת הספנות האיטלקית גרימלדי את האניה, ששקעה במצולות יומיים לאחר מכן. חברת גרמלדי אישרה כי השריפה פרצה באחת המכולות שהוטענו על האניה.

על פי נתונים שפורסמו על ידי ארגון CINS - אשר הוקם בשנת 2011 על ידי חמש חברות ספנות גדולות, במטרה לרכז נתונים בנוגע להובלה ימית – מקורן של 25% מהשריפות הפורצות באוניות במטענים מסוכנים המצויים במכולות, ואשר לא דווחו כהלכה על ידי בעליהן במסגרת קוד IMDG, ועל כן לא טופלו בהתאם להנחיות הרלוונטיות.

עם זאת, מידיעות שפורסמו באינטרנט לגבי השריפות המנויות לעיל מתחילת השנה עולה, כי לפחות בחלק מהן האש שפרצה התגברה בעקבות תנאי מזג אוויר חריגים, שכללו רוחות חזקות במיוחד. אם לא די בכך, בארגון CINS חברות כיום רק 17 חברות ספנות המזרימות לה מידע, כך שהמובהקות הסטטיסטית של הנתונים עליהן נסמכת המסקנה – מוטלת בספק.

הנסיבות המתוארות לעיל מזכירות מאוד את מה שקרה עם אמנת SOLAS בהקשר של שקילת מכולות:

MSC Napoli הייתה אניית מכולות, בעלת תכולה פוטנציאלית של 62,000 טון, שנבנתה על ידי חברת Samsung Heavy Industries הדרום קוריאנית. בשנת 2001, בהיותה בנתיב שיט בין מלזיה לאינדונזיה, נתקלה האנייה בשונית, וכתוצאה מכך קורקעה למשך מספר שבועות, וחזרה לשיט רק לאחר שתוקנה. התיקון כלל, בין היתר, ריתוך של יותר מ-3000 טון מתכת לגוף האנייה.

שנים לאחר מכן, בינואר 2007, בעת שהייתה בדרכה בנתיב שיט בין בלגיה לפורטוגל, רוחות עזות וגלים עצומים בגובה תשעה מטרים טלטלו את האניה, והסבו נזקים קשים לגופה, ובכלל זה - סדק גדול, שנוצר כתוצאה מהתכופות הברזל בצד אחד, ושגרם להצפת חדר המנועים. באופן כמעט מידי, קפטן האניה הורה על נטישתה לסירות הצלה, והאניה עצמה נגררה למחרת היום אל חוף מבטחים.

הסיפור הקטן הזה הוביל לתוצאות, שקשה היה לשערן מראש, אך יצואנים, יבואנים וצרכנים, חשים אותם היום בכיסם, שכן באפריל 2008, התפרסם דו"ח הענף הבריטי לחקר תאונות ימיות (MAIB), אשר קבע כי חוסר ההתאמה בין משקל המכולות המוצהר, לבין משקלן בפועל, תרם לסדק שנוצר בגוף האניה, וזאת בנוסף לגורמים אחרים שתרמו אף הם את חלקם, כגון מהירות השיט, שלא הייתה מותאמת לתנאי הים ששררו בעת האירוע. חלק משמעותי במסקנות הועדה הוקדש לנושא מרווח הביטחון בין מומנט הכיפוף ובין חוזק גוף האניה, שקטן כתוצאה מהדיווח השגוי בדבר משקל המכולות. נקבע, כי המשקל העודף כשלעצמו אמנם אינו הגורם הבלעדי שגרם לגוף האנייה לקרוס, אולם הייתה לו תרומה לכך.

לאור ממצאים אלו, אישרה הועדה לבטיחות ימית של ארגון הספנות הבינלאומי (IMO), בישיבתה ממאי 2014, תיקון באמנת SOLAS, לפיו מכולה שמשקל הטובין המוצהר בה אינו תואם את המשקל בפועל, או מכולה שמשקלה חורג מהמשקל המותר לנשיאה, לא ייטענו לאניה, עד אשר יבוצעו בהן השינויים המחויבים, כאשר האחריות לקיומה של

משקל המכולה המאומת - (Verified Gross Mass) VGM – רובצת לפתחו של מי שנרשם כשוגר בשטר המטען, דהיינו בעל המטען.

הנה כי כן, שוב ושוב מוצאים את עצמם בעלי המטענים כשהם נאלצים לשאת בעלויות עצומות, המבוססות על נתונים מוטלים בספק. כמו תמיד, העלויות הללו מתגלגלות, בסופו של דבר, אלינו – הצרכנים.