



# בין Port ל-Starboard

**בימים עברו כלי השיט היו מצוידים בהגה שמוקם בצד הימני האחורי של האנייה, ה-starboard, המסומן בירוק. כדי להימנע מפגיעה בהגה בעת העגינה, כלי השיט היו נצמדים לרציף בצד השני - ה-port, המסומן באדום, וממנו היו מבוצעות פריקת וטעינת הסחורות. על השימוש בסימנים אלה, שלא צלה, במקרה המתואר להלן**



**| עו"ד יואב הריס |**

עם אניות המלחמה כי אלה יחלפו על פניה בצד זה. מולה ניצבו שתי אניות מלחמה בצד ה-port (כלומר בינה לבין הקצה המזרחי של התעלה), וכן אניית מכולות נוספת. כל אלה בכיוון התנועה הנגדי - אל תוך הנמל, ואף הן בצד המזרחי של התעלה.

בשידורים בין "נורדלייק" ל"גודאווארי" תיאמו האניות תחילה כי יחלפו זו על פני זו ב-starboard to starboard (ירוק אל ירוק), אולם בפועל לא היה מספיק מקום וזמן לתמרון, ולבסוף הן חלפו זו על פני זו ב-port to port (אדום אל אדום).

במקביל תיאמה "נורדלייק" עם "סי-איגל" כי גם הן יחלפו זו על פני זו ב-starboard to starboard, אולם ברגע האחרון שינו שתי אלה ל-"red to red". ברשת הקשר נשמעו הדברים כך:



העושה את דרכה בכיוון ההפוך ("מעלה") - אל תוך הנמל. וכך אכן היה. האניות חלפו זו על פני זו, כפי המתוכנן והמתואם. כך גם אל מול אניית המלחמה השנייה והשלישית.

בשעה 16:28, לאחר ש"נורדלייק" חלפה על פני שלוש אניות מלחמה, היא הבחינה האניות המלחמה ההודית הרביעית במספר, אנייה בשם "וינדהייגרי" (Vindhyagiri). אולם אנייה זו, בניגוד לשלוש האניות הקודמות, הייתה בצד ה-port של ה"נורדלייק". בסמוך לה, במרחק מייל, שטה אניית מלחמה נוספת בשם "גודאווארי" (Godavari).

נוסף על כך הבחינה "נורדלייק" באנייה "סי-איגל" (Seaeagle), אף היא אניית מכולה: אורכה 175 מטר, רוחבה 27.4 מטר. "סי-איגל" עשתה את דרכה בתעלת הגישה לנמל מומביי, כשעליה 7,277 טון מטען מומכל במכולות. בשעה 16:15, נעה "סי איגל", במהירות של 8.7 קשר כשהיא ממוקמת בצדה המזרחי של התעלה. באותה עת היא עקפה צוללת של הצי ההודי מצד ה-starboard (לאחר שקיבלה דיווח מוקדם על מיקומה) ובשעה 16:20 היא עלתה בקשר מול אניית המלחמה "וינדהייגרי" שהייתה סמוכה אליה, ודיווחה לה כי יש אניית מלחמה נוספת באזור, היא "גודאווארי", שהייתה ממוקמת אף היא בצד המזרחי של התעלה. בשלב זה הבחינה "סי-איגל" ב"נורדלייק", שנמצאה כאמור בכיוון התנועה הנגדי.

ניתן לסכם את "דיווח התנועה" נכון לשעה 16:30 באופן הבא: ה"נורדלייק" שטה בצד המזרחי של התעלה, החוצה, לאחר שחלפה על פני שלוש אניות מלחמה בצד ה-starboard, ולאחר שתיאמה

30 בינואר 2011 היה יום בהיר עם מזג אוויר נוח במומביי, הודו - יום מתאים ל"יום המשפחה" של הצי ההודי. במהלכו ביקרו משפחות הקצינים את אניות המלחמה, שכמה מהן עגנו מחוץ לנמל מומביי וחלקן עשו את דרכן לכיוון הנמל. נתיב השיט המוביל אל הנמל ומחוצה לו הוא תעלת גישה חפורה - "dredged channel". התעלה מתוארת בתקנות נמל מומביי באופן הבא:

"הכניסה לנמל מומביי היא באמצעות תעלת גישה אחת המשמשת הן את האניות הנכנסות והן את האניות היוצאות, ברוחב ממוצע של שלושה כבלים (מרחק עשירית מייל ימי, 185.3 מטר) ובעומק של 10.8 מטרים. כלי השיט נדרשים לעמוד בדרישות סעיף 9 לתקנות ההתנגשות (Collision Regulation) ולציית לתקנות אלו... כלי שיט אינם רשאים לעצור בתעלה, ואם העצירה בלתי נמנעת, על כלי השיט להתמקם מחוץ למקום התנועה הימית בתעלה, ולדווח בהתאם".

תקנה 9 לתקנות ההתנגשות קובעת כי "כלי שיט הנע בתעלה צרה נדרש להיצמד ככל האפשר לצד התעלה הנמצא בצד ה-starboard של כלי השיט".

## צפיפות בנמל מומביי

האנייה "נורדלייק" (Nordlake) היא אניית מכולה באורך 179 מטר, רוחב 25.3 מטר. ב-30 בינואר 2011 היא עשתה את דרכה מחוץ לנמל מומביי כשהיא נושאת 775 מכולות. בשעה 16:12 היא עשתה את דרכה בתעלה במהירות של 12 קשר. בשלב זה

היא זיהתה את אניית המלחמה הראשונה של הצי ההודי אשר דיווחה לה כי היא אחת מבין שלוש אניות הצי ההודי שנמצאות בטור בתעלה, בדרך לבריכת הנמל. הנתבים של שתי האניות סיכמו כי הן יחלפו זו על פני זו

"ירוק אל ירוק" ("green to green"). כלומר הצד הימני של "נורדלייק" (העושה את דרכה "מטה" אל מחוץ לנמל) יחלוף על פני הצד הימני של אניית המלחמה

**ה"נורדלייק" שטה בצד המזרחי של התעלה, לאחר שחלפה על פני שלוש אניות מלחמה, ולאחר שתיאמה עמן כי יחלפו על פניה בצד זה. מולה ניצבו שתי אניות מלחמה ואניית מכולות נוספת - כל אלה בכיוון התנועה הנגדי**

"סי-איגל": כיצד אתה רוצה לחלוף?  
"נורדלייק": אני לא מבין את האניות המלחמה האלה. יש שתיים-שלוש מאחוריי וכמה לפניי. אני אעבור אותן green to green, אבל אני לא חושב שזה אפשרי.  
"סי-איגל": אני לא מבין מדוע הן "סותמות" את התעלה.  
"סי-איגל": האם green to green אוקיי?  
"נורדלייק": כן, אוקיי. green to green אתך.  
"סי-איגל": אני לא מבין איך הן שטות, אניות המלחמה האלה.  
"נורדלייק": כן, F20 ("גודאווארי") יצרה את הבעיה.  
"סי-איגל": אנו פונים ל-port.  
"נורדלייק": לא. תפנה ל-starboard.  
"סי-איגל": אנו חולפים port to port, נכון?  
"נורדלייק": תפנה ל-starboard.  
"סי-איגל": אתה רוצה לחלוף port to port, נכון?  
"נורדלייק": לא! green to green, green to green.  
"סי-איגל": green to green, אז אתה או אני נפנה ל-port?  
"נורדלייק": תפנה לכיוון ה-starboard שלך.  
בשלב זה התערב פיקוח הנמל בשיחה ושאל את "נורדלייק": אתה רוצה לחלוף (על פני "סי-איגל") port to port? אנא אשר.  
"נורדלייק": כן, כן, port to port.

בשעה 16:34 "נורדלייק" ו"גודאווארי" חלפו זו על פני זו port to port. בשעה 16:35 ניצבה "נורדלייק" אל מול "סי-איגל". כדי להימנע מהתנגשות, "נורדלייק" סטתה בחווקה לכיוון ה-starboard (ימינה) ולאחר מכן תיקנה בחדות לכיוון ה-port (שמאלה), תוך שהיא מגבירה מהירות כדי להכניס עצמה לפניות שעשתה. ברגע האחרון שתי אניות אלו הצליחו להימנע מהתנגשות בעודן חולפות port to port.



**חוק הספנות האנגלי קובע כי "כאשר, כתוצאה מאשמה של שתי אניות או יותר, נזק או הפסד נגרם לאחד או יותר מכלי שיט אלה, למטענן, לדמי ההובלה או לתקן את הנזק או ההפסד תהיה ביחס לשיעור האשמה של כל אנייה"**

אולם מיד לאחר מכן התייצבה "נורדלייק" מול "וינדהייגרי" שניצבה ב-port של "נורדלייק", במרחק 15 כבלים, בעודה בתנועה בנתיב החוצה את כיוון ההפלגה של "נורדלייק". זו סטתה בחווקה ימינה (starboard) ואילו "וינדהייגרי" סטתה בחווקה שמאלה (port). כתוצאה מכך חרטום של "נורדלייק" פגע בצדה הימיני (starboard) של "וינדהייגרי". בזמן ההתנגשות הייתה "נורדלייק" בכיוון 257 מעלות, אף שאך קודם לכן היא הייתה בכיוון של 211 מעלות. כלומר "נורדלייק" סטתה ב-46 מעלות, בתוך כשתי דקות. מהירות "נורדלייק" בעת הפגיעה עמדה על 7.8 קשרים. בהתנגשות עצמה לא היו נפגעים, אולם זמן מה לאחר מכן פרצה שריפה ב"וינדהייגרי", ולמחרת היום, לאחר שכבר פונתה לרציף, היא טבעה.

הבעלים של "וינדהייגרי", ה-Union of India, תבע את בעלי האנייה "נורדלייק", ודרש לפצותו על אבדן האנייה. תביעה זו הוגשה בפברואר 2011 בבית המשפט בהודו.

בעלי "נורדלייק" ובעלי "סי-איגל" פנו לבית המשפט האנגלי בינואר 2011 והגישו זה נגד זה תביעות הדדיות, שבהן טען כל אחד מהצדדים כי התאונה התרחשה בגין רשלנות האנייה האחרת ובגין רשלנות אניות המלחמה ההודיות.

במצב דברים זה נדרש בית המשפט האנגלי להכריע מי הגורם לתאונה, ואם כמה אניות גרמו נזק, לחלק את האחריות בין האניות השונות ולקבוע את שיעור התרומה לנזק של כל אנייה. זאת בהתאם להוראות סעיף 187 ל-Merchant Shipping Act האנגלי משנת 1995, הקובע: "כאשר כתוצאה מאשמה של שתי אניות או יותר, נזק או הפסד נגרם לאחד או יותר מכלי שיט אלה, למטענן, לדמי ההובלה או לכל רכוש על הסיפון, האחריות לתקן את הנזק או ההפסד תהיה ביחס לשיעור האשמה של כל אנייה".

באשר ל"נורדלייק" קבע בית המשפט האנגלי כי בניגוד לכללים המחייבים אותה להפליג בתעלה החפורה בצד ה-starboard, היא בחרה לא לעשות כן ולהסתמך על תיאום green to green עם אחת מאניות המלחמה ההודיות. כתוצאה מכך, בדרכה מחוץ לנמל, היא שייטה במקום המיועד לאניות העושות דרכן בכיוון הנגדי - פנימה אל תוך הנמל. יתרה מכך, באירוע התאונה עצמו כל צדה הימיני (starboard) היה פנוי, ולמרות זאת ואף שהיו אניות (בדרכן פנימה) בצדה השמאלי, היא לא ניתבה עצמה לצד ימין הפנוי, היכן שמראש ומלכתחילה הייתה אמורה להימצא. גם הטענה שלפיה היא הגיעה לסיכום על green to green עם אניית המלחמה ההודית, אין לה על מה להסתמך, שכן סיכום זה הוא הפרה של כלל 9 ה"נ", שחייב אותה להפליג בצד ה-starboard. עוד קבע בית המשפט כי בנסיבות שבהן "נורדלייק" הייתה למעשה בצד ההפוך" ובקרבת אניות אחרות, היה עליה להאט את מהירותה כדי לאפשר ניתוב זהיר.

כמו כן קבע כי התצפית (look out) של המאסטר ושל הנתב הייתה גרועה (poor). הם לא הבחינו באניות הבאות לקראתם במועד ולא הבינו כי הם מצויים בסכנת התנגשות.

לגבי "סי-איגל" קבע בית המשפט כי אף ששייטה בנתיב שלה ואף שהאטה את מהירותה לנוכח המצב המסוכן שבו הבחינה, עדיין נפלו פגמים בהתנהלותה. למשל, עצם עקיפת אניות המלחמה כאשר "נורדלייק" הגיעה מולה.

לגבי אניות המלחמה ההודיות, אף שאלה לא היו צד להליכים בפני בית המשפט האנגלי ולא היו מיוצגות בפניו, לא נרתע בית המשפט מקביעת היקף אחריותן. בית המשפט קבע כי הוא דן בכך, לצורך ההכרעה בדבר שיעור הנזק שלו אחריות כל אחת מהאניות, שהן צד להליך ("נורדלייק" ו"סי-איגל"), ומבלי שממצאו אלה כובלים את אניות המלחמה עצמן.

כך קבע בית המשפט האנגלי כי "וינדהייגרי" הייתה אמורה לדעת על ההסדר green to green שהושג עם אניית המלחמה שהובילה את הטור ולכן היה עליה לנוע לכיוון port (מערב), ולא להימצא בצד המזרחי של התעלה. היא לא דיווחה כנדרש על מיקומה, והיא לא הקפידה על תצפית טובה ("good look out") שכן היה עליה להבחין כי "נורדלייק" ו"סי-איגל" צפויות

לחלוף red to red (port to port) - ולהיערך בהתאם. הכשל המיוחס ל"גודאווארי" הוא בהתנהלותה כלפי "נורדלייק": תחילה היא ביקשה מ"נורדלייק" לערוך green to green, מה שחייב אותה לתמרן לכיוון port (מ-40 מעלות ל-17 מעלות), בעוד "נורדלייק" נמצאת לשמאלה. אולם ברגע האחרון הבחינו האניות בהעדר ההיגיון של תמרן זה ו"גודאווארי" "שברה" ימינה (starboard) והאניות חלפו זו על פני זו ב-red to red. במרחק של כבל אחד בלבד ומבלי שהן מתנגשות. הרושם העולה הוא שהתמרן עם ה"גודאווארי" הכניס את "נורדלייק" לסחרור, שכתוצאה ממנו אך בקושי היא נחלצה מהתנגשות ב"סי-איגל" ולאחר שחלפה על פניה של זו, היא התנגשה ב"גודאווארי".

**כולם אשמים**

בית המשפט קבע כי האשמה העיקרית לתאונה מוטלת על "נורדלייק" ו"וינדהייגרי".

"נורדלייק" אשמה בכך שהפליגה בצדה המזרחי של התעלה החפורה ויצרה את כל המצב המסוכן, ובכך שלא האטה את מהירותה כנדרש, מה שהיה מקטין את היקף הנזק שנגרם.

"וינדהייגרי" אשמה בכך שהחליטה למעשה לחצות את נתיב ההפלגה של "נורדלייק" וגרמה לכך שה- starboard שלה נחשף לחרטום של "נורדלייק" - תגובה, או פעולה שגויה, שהיא תולדה של תצפית גרועה במצב המסוכן הקיים. גם "גודאווארי" ו"סי-איגל" "תרמו" כאמור לאירוע התאונה, אולם היקף אחריותן פחות בהרבה. ההבדל העיקרי הוא שהחלטת "נורדלייק" להפליג בצדה המזרחי של התעלה היא החלטה מכוונת, בעוד הכשלים המיוחסים לאניות האחרות הם תגובות שגויות ואי התנהלות נכונה במצב המסוכן שנוצר. לכן אחריות "נורדלייק" באשם ניכר של 60% לאירוע התאונה, "וינדהייגרי" אחראית בשיעור 20%, ואילו אחריות "סי-איגל" ו"גודאווארי" הועמדה על 10%, כל אחת.

**מדהים להיווכח כי גם בעידן המודרני ולמרות קיומם של כללים כתובים וברורים, היה מי שקיבל החלטה "להפליג נגד כיוון התנועה", כאשר נתיב ההפלגה המיועד היה פנוי לחלוטין**

מדהים להיווכח כי גם בעידן המודרני ולמרות קיומם של כללים כתובים וברורים, היה מי שקיבל החלטה "להפליג נגד כיוון התנועה", כאשר נתיב ההפלגה המיועד היה פנוי לחלוטין. בסופו של דבר, עם כל אמצעי הקשר, הרדאר והאמצעים הטכנולוגיים, יכולת התמרן, הניתוח וקבלת החלטות היא עדיין מוגבלת, ולא היה בכוחם של אלה לחלץ את האניות המעורבות מהמצב המסוכן שנוצר. מצב זה נוצר כתוצאה מהחלטה מודעת שגויה שהביאה להתנגשות ולטביעה ביום בהיר ונוח, בנתיב שיט מוכר וידוע בפתחו של נמל.

The "Nordlake" Vs. The "Sea Eagle", [2015] EWHC 3605

\*יואב הריס הוא שותף במשרד עו"ד דורון, טיקוצקי ושות' \*תוכן הכתבה כללי בלבד ואינו מהווה חוות דעת משפטית.