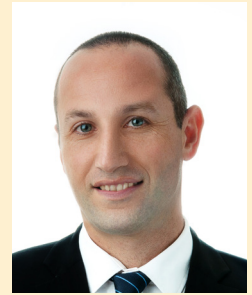


בישראל התקנות מחמירות אף יותר



| עו"ד יואב הריס |

הגופרית הנה אחד מיסודות הטבע ומאבני היסוד של יצורים חיים. דלק מחצבי מקורו ביצורים חיים ובצמחים, ומשום כך הוא

מכיל גופרית. שימוש בדלק מביא לפליטה לאוויר של תחמוצות גופרית החוזרות לקרקע בדמות "גשם חומצי", ושאיתן פוגעת בריאות.

לכן, בשנת 1999 גובשה דירקטיבה מספר 1999/32 של האיחוד האירופי במטרה "להפחית את פליטות הגופרית הדו-חמצנית הנובעת מצריכה של סוגי דלק נוזלי, ובכך להפחית את התוצאות המזיקות של פליטות אלו על האדם והסביבה" (סעיף 1 של הדירקטיבה). הדירקטיבה מסיפה ומבהירה: "הפחתה בפליטות הגופרית הדו-חמצנית... תושג על ידי הצבת מגבלות על תכולת הגופרית בדלקים אלו כתנאי לשימוש בהם ב- Member State's Territory, Exclusive Economic Zones, Pollution Control Zones (סעיף 2 שם).

ביוני 2012 מיקמה התוכנית הבינלאומית לחקר הסרטן (IARC), הפועלת תחת ארגון הבריאות העולמי, את פליטת מנועי דיזל בראש רשימת החומרים הגורמים לסרטן בבני אדם, בעקבות מחקר שנערך בארצות הברית ואשר מצא כי 12,300 כורים חלו בסרטן הריאות לאחר שנחשפו באופן מתמשך למכשירים הפועלים באמצעות מנועי דיזל.

ב-6 בספטמבר 2015 התקבלה החלטת ממשלה מספר 529 בעניין "הקמת תוכנית לאומית לצמצום זיהום אוויר והפחתת סיכונים סביבתיים במפרץ חיפה". בכל הקשור להפחתת פליטת גופרית דו-חמצנית במפרץ, הציבה התוכנית יעד הפחתת פליטה, שהיקפה ב-2014 עמד על 1,200 טון, לשיעור של 75% בשנת 2018, ובתוך כך גם להקים ב-2018 "אזור אוויר נקי" בחיפה.

ארגון IMO מצדו התקין כבר ב-1973 את האמנה למניעת זיהום ים מאוניות, שתוקנה בשנת 1978. זו ידועה יותר בשם MARPOL, וכוללת שישה נספחים. השישי שבהם עוסק במניעת זיהום האוויר מכלי השיט, וזה נכנס לתוקפו ב-2005.

על רקע כל האמור, התקינה רספ"ן את נוסח תקנות הנמלים (מניעת זיהום אוויר מכלי שיט) התשע"ו (2016), אשר נועדו לאשרר את הוראות הנספח השישי לאמנה המשתלבות עם הדירקטיבה האירופית והחלטת הממשלה להפחתת זיהום האוויר במפרץ חיפה.

ב-26 באוקטובר 2018 החליטה הוועדה להגנת הסביבה הימית (Committee), הפועלת תחת IMO, לאמץ את מגבלת ה-0.5% (תכולת הגופרית בדלקי האוניות), שתיכנס לתוקפה ב-1 בינואר 2020. דומה כי זהו עיתוי טוב להתחיל להכיר את התקנות הנוגעות בעניין.

אזורי פליטה מבוקרים

פרק ג' לתקנות הנ"ל מטעם רספ"ן עוסק בתחמוצת הגופרית. במסגרת פרק זה נקבע במפורש שעד לשנת 2020, ריכוז הגופרית המותר בדלקי אוניות אינו יותר מ-3.5% ומיום 1 בינואר 2020 ואילך לא יותר מ-0.5%.

בנוסף לעיקרון הכללי הזה, ועוד לפני כניסת מגבלת ה-0.5% לתוקף, מגדירות התקנות כמה אזורי פליטה מבוקרים כגון: הים הבלטי, אזור הים הצפוני ואזור הים הקריבי של ארצות הברית, שבהם שיעור הגופרית המותר בדלק הוא 0.1% בלבד, וכך כל אזור אחר שעליו יכריז שר התחבורה - למשל במים הטריטוריאליים של מדינת ישראל, או אפילו באזור "רצועת ההמשך" - שם נתונה למדינת החוף הסמכות להתקין תקנות הנוגעות בין השאר למכס ולאיכות הסביבה.

אונייה שלא עמדה בהוראות התקנות, אם בנוגע לדלק שהיא צורכת ואם בנוגע לחובות הרישום והדיווח לפי התקנות, תהיה חשופה להליכים פליליים

לפני כניסתה ל"אזור פליטה מבוקר", האונייה תהיה מחויבת להחליף את הדלק שלה לדלק דל-גופרית, כאמור, וכן לנהל רישום על החלפת הדלקים. כלי שיט הרתוק למזח או לרציף, למקשר ימי או לכל מתקן אחר המשמש לריתוק לצורכי פריקה או טעינה, או המתנה לפעולת פריקה או טעינה, יהיה מחויב לפי התקנות להשתמש בדלק דל-גופרית בשיעור של עד 0.1%.

דרישה זו תקפה אלא אם כן כלי השיט הרתוק מגיע לנמל לפרק זמן של פחות משעתיים, או אם במהלך שהייתו בנמל הוא מפסיק את פעולת המנועים ומתחבר למקור אספקת אנרגיה אחר מהחוף (למשל, קו אספקת חשמל).

עוד נקבע בתקנות שבמקום להשתמש בדלק דל-גופרית יכול כלי השיט להשתמש בטכנולוגיה המקובלת על ידי IMO, שתטפל בפליטות האונייה ותפחית את פליטת הגופרית לאותו שיעור המתקבל משימוש בדלק דל-גופרית.

גם ספקי הדלקים זוכים לתשומת לב התקנות. הללו יהיו מחויבים להציג "אישור אספקת דלק" ערוך בעברית ובאנגלית שבמסגרתו יתחייב הספק על שיעור הגופרית בדלקים ועל הוראות נוספות הקשורות לאיכות ומרכיבי הדלק, האמורות בתקנות. על כלי השיט לשמור את תעודות אספקת הדלקים ולהציגן בעת ביקורת, ובעת התדלוק יילקחו דגימות מהדלק המסופק, שיישמרו בכלי השיט למשך שנה במכל אטום. הווה אומר, בכל רגע נתון במהלך שנה מיום האספקה, יכולים הן ספקי הדלקים והן האונייה להיות כפופים לביקורת מטעם מנהל הנמל, אשר יבחן אם הדלק שצרכה האונייה ואשר סופק לה אכן עומד בדרישות התקנות.

ספק דלקים שסיפק דלק שאינו עומד בדרישות התקנות יהיה נתון לסנקציות כגון הסרת רישומו מרשימת ספקי הדלקים המורשים למשך 30 ימים, או התליית המשך רישומו ברשימה בהפקדת ערבות או עירבון כספי, וכן לקנס כספי.

אונייה שלא עמדה בהוראות התקנות, אם בנוגע לסוגי הדלקים שהיא צורכת ובאם בנוגע לחובות הרישום, התיעוד והדיווח שלפי התקנות, תהיה חשופה להליכים פליליים כולל מכוח בקשה או פנייה של מדינה זרה. בעלי אונייה שכזו יכולים ויידרשו על ידי מנהל הנמל להפקיד ערובה כספית שתבטיח את התייצבותו להליך הפלילי שינוהל נגדו.

ניתן להיווכח, אפוא, כי למעשה החל ממועד כניסת התקנות לתוקף, לא ניתן יהיה להשתמש בתחומי נמלי ישראל ובאזורים שיוכרו כ"אזור פליטה מבוקר" בדלק ששיעור הגופרית בו עולה על 0.1%, וכי החל בינואר 2020 תוגבל תכולת הגופרית ("הכללית") ל-0.5% בלבד. החובה היא למעשה טריטוריאלי, ללא הבחנה בין כלי שיט זר לישראלי, וחלה על כלי שיט הפוקד נמל בישראל.

למעבר לשימוש בדלק דל-גופרית ישנן השלכות כלכליות ותפעוליות רבות: על ייצור וזיקוק הדלקים לשימוש האוניות, על מתקני טיפול באוניות, הן על אופן אספקת הדלקים והן על האפשרות לשימוש באנרגיה חלופית בעת עגינה בנמל, וכן על התשתיות שישנן או אינן כדי לאפשר חלופה כזו. אולם מלבד ההיבט הכלכלי-תפעולי, על בעלי אוניות, סוכנים וחוכרים להיערך גם מבחינה ביורוקרטית. אחרת, הפרת אי אלו המנהלים שנועדו להבטיח את צריכת הדלקים והפליטות לפי המגבלות שבתקנות, עשויה להוביל לחשיפה להליך פלילי, לקנסות ולעיכובים.

* הכותב הוא מנהל מחלקת משפט ימי בג'ון הריס ושות' * תוכן הכתבה כללי בלבד ואינו מהווה חוות דעת משפטית