השריפה ב-"YM Mobility": מסיכוני המסע הימי?



אוניות מטען תמיד היו נתונות לסיכוני שריפות ופיצוצים. מקרים מסוג זה מעלים שאלות עובדתיות ומשפטיות מורכבות שקשה לעתים להכריע בהן - על נקיטת אמצעי זהירות, קבלת אחריות, הטלת אשמה ותשלום פיצוי - שככל הנראה ימשיכו להעסיק רבות את בתי המשפט

| עו"ד יואב הריס |

בשעות הצהריים של יום שישי, 9 באוגוסט 2024, הרעיד פיצוץ עז את רציף ושמי נמל נינגבו (Ningbo-Zhoushan Port) בסין, אחד ממסופי המכולות הגדול בעולם.

לפי הסרטונים שהופצו ברשת, בתחילה היתמר עשן סמיך ובהיר מתוך שורת המכולות שהציצה מעל פני סיפון האונייה "YM Mobility" - לאחריו התרחש פיצוץ רב-עוצמה בצורת כדור אש, המזכיר את הפיצוץ בנמל ביירות - רק ללא גל ההדף.

לפי הסרטונים שהוצגו בערוץ היוטיוב Mega Ship's Video, מעוצמת הפיצוץ אחת המכולות הועפה באוויר הרבה מעל לגובה המנופים, ולאחר מכן פרצה שריפה באונייה. עוד עולה מהסרטונים שלכאורה רשויות נמל נינגבו הגיבו מהר והתיזו כמויות רבות של מים על האונייה, כולל מתוך זרועות ענק טלסקופיות מצד הרציף ומתוך גוררות שהקיפו את האונייה. לפי הדיווחים, איש מאנשי הצוות לא נפגע.

בהודעתה הרשמית של בעלי או מפעילת האונייה חברת Yang Ming נמסר כי "מבדיקות ראשוניות עולה כי הפיציץ נגרם במכולה שהומכלה ◀



COSCO SHIPPING

חיפה משרד ראשי:
073-2631400
hfa@coscoshipping.co.il

תל אביב:
073-2631600
tlv@coscoshipping.co.il

אשדוד:
073-2631500
ash@coscoshipping.co.il

השריפה ב-"YM Mobility": מסיכוני המסע הימי?

המשך מעמוד 30

◀ במטען מסוכן (dangerous cargo), כאשר לפי הצהרת השוגר (shipper's deceleration), המכולה הייתה מסוג מכולת קירור שנעשה בה שימוש כתחליף למכולה רגילה (dry container) ומבלי שנדרש שזו תחובר לחשמל".

על פניה, נראה כי הודעה זו מלמדת שלפי מצהר המכולה, ניתן לזהות שהיא נושאת מטען מסוכן, שכן בשלב מקדמי זה, לכאורה, זולת עיון במסמכי הטעינה וההובלה, אין בנמצא בדיקות משמעותיות שאותן ניתן לערוך. מכאן נשאלת השאלה אם המוביל הימי אכן תכנן כראוי את ארגון וסידור המכולות במסגרת תוכנית הטעינה: האם בדק ווידא כי אכן המכולה ובה המטען המסוכן, כפי שעולה מהרישומים, לא תתחמם ישירות או תהיה חשופה להתחממות שמקורה במכולות אחרות?

שריפה או דליקה הן מסיכוני ההרפתקה הימית שניתן לבטח נגדם – בין אם מדובר בביטוח לטובת המטען או לטובת האונייה עצמה

והאם המלל הרב (יחסית) שהוקדש לתיאור שלפיו נעשה שימוש במכולת קירור כתחליף למכולה רגילה, לא נועד אלא לכסות או להסביר באור אחר כיצד זה שמכולת קירור שבה מטען מסוכן לכאורה כלל לא חוברה לחשמל - כלומר הקירור כלל לא פעל או הופעל (כפי שניתן להבין מההודעה)?

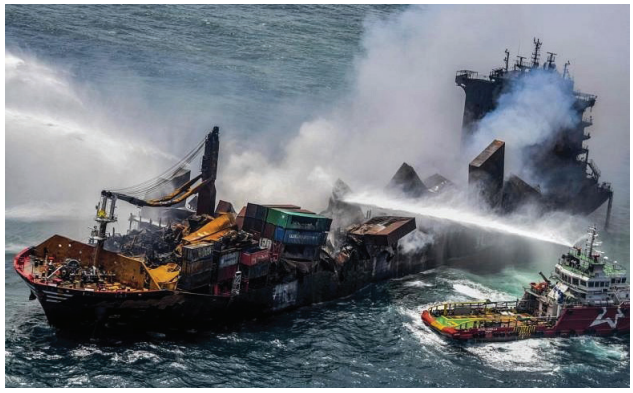
הודעה זו מעלה גם את השאלה מדוע Yang Ming, כמוביל ימי, לא הפעילה את סמכותה לפי סעיף IV 6 לכללים (כללי האג-ויסבי), שלפיו לגבי "טובין מתלקחים, מתפוצצים, וטובין שלמשלוחם לא הסכים המוביל... יכול המוביל בכל עת שהיא לפני פריקתם של הטובין להורידם בכל מקום שהוא או להשמידם או ליטול מהם את סכנתם מבלי לשלול כל פיצוי על כך", וזאת אם וככל שלפי מסמכי מצהר הטובין שסיפק השוגר אכן ניתן היה לזהות את אופיו המסוכן של המטען שהתפוצץ, כפי שעולה מההודעה.

אחריות או חסינות?

הנזק שנגרם מהשריפה לאונייה עצמה ולמכולות האחרות שהוטענו עליה, כמו גם לרציף הנמל, בין אם ישירות מהפיצוץ והשריפה או כתוצאה ממאמצי הכיבוי, מעלה שאלות משפטיות לא מבוטלות. האם המוביל הימי עמד בחובתו "לטעון יפה ובזהירות את הטובין המובלים, לטפל בהם, לסדרם, להובילם, לשמור ולהשגיח עליהם ולפרקם" (כלל III (2) לכללי האג-ויסבי), במקרה שבו לפי הודעתו, כאמור, פיצוץ ושריפה נגרמו כתוצאה ממטען מסוכן שהוטען על האונייה?

האם המוביל הימי יהיה זכאי לפטור ולחסינות המוקנים לו לפי כלל IV 2 (ב) לכללים, ולפיו "לא המוביל ולא כלי השיט יהיו אחראים להפסד או לנזק הנובעים מתוך דליקה, מלבד אם נגרמה באשמת המוביל ממש, או בידיעתו או בהסכמתו"?

לעניין זה האחרון, בא לעזרת המוביל הימי פסק הדין האנגלי בעניין האונייה "Lady M" (Glencore Energy Vs. Freeport Holdings), שבו נקבע כי גם במקרה שבו במהלך המסע הימי פרצה שריפה בחדר המנועים כתוצאה מהצתה מכוונת של קצין מכונות ראשי (Chief Engineer) הרי שיש בסעיף הפטור הנ"ל כדי לחלץ את הבעלים מאחריות לנזק שנגרם (באותו מקרה - עלויות ישע שנדרשו כתוצאה מהפגיעה במנועי האונייה). זאת, מכיוון שלשון הסעיף הנה "דליקה", בין אם זו פרצה במכוון או כתוצאה מרשלנות או מתאונה.



לפי ה-Marine Insurance Act 1906, כל הרפתקה ימית חוקית (every lawful marine adventure) יכולה להיות מבוטחת בחוזה לביטוח ימי, כאשר ההרפתקה הימית כוללת חשיפה לסיכוני הים הכוללים גם, בין השאר, סכנות מסוג perils of the sea, fire, war perils. הווה אומר, שריפה או דליקה הן מסיכוני ההרפתקה הימית שניתן לבטח נגדם - בין אם מדובר בביטוח לטובת המטען או לטובת האונייה עצמה.

העיקר הוא סיבת הנזק

המופע המשפטי הראשון של "fire" בהקשר של הביטוח הימי, מיוחס לתיק Gordon v. Rimmington, כאשר האונייה "Reliance" עלתה באש מול חופי אפריקה בשנת 1804, לאחר שרב-החובל והצוות מצאו לנכון לשרוף את האונייה לבל תיפול לידי האויב.

אחד הסיכונים שלגביהם המבטח לוקח על עצמו התחייבות לשפות את המבוטח הוא אם האונייה נהרסת כתוצאה מאש, וזה חסר משמעות אם התרחשה כתוצאה מתאונה נפוצה, מכת ברק או מעשה שבוצע מתוך חובה כלפי המדינה

בהקשר זה קבע בית המשפט (בתרגום חופשי): "צוין מפורשות בפוליסה כי אחד הסיכונים שלגביהם המבטח לוקח על עצמו התחייבות לשפות את המבוטח הוא אם האונייה נהרסת כתוצאה מאש, וזה חסר משמעות אם התרחשה כתוצאה מתאונה נפוצה, מכת ברק או מעשה שבוצע מתוך חובה כלפי המדינה. כמו כן, אין זה משנה אם האונייה נהרסה על ידי צדדים שלישיים, נתינים של המלך או על ידי רב-החובל והצוות הפועלים מתוך נאמנות ובתום לב. האש היא עדיין ה-causa causans (הסיבה שבעטיה) וההפסד מכוסה על ידי הפוליסה" (Hardy, Marine Insurance, מהדורה שנייה, פרק 14).

מכאן, לכאורה בעלי מטענים שניזוקו כתוצאה מהשריפה והפיצוץ ואשר ביטחו את מטעניהם נגד "כל הסיכונים הימיים" (all marine risks) אמורים להיות מכוסים על ידי מבטחיהם בקשר לנזקים שנגרמו למטענים שאבדו או ניזוקו בשריפה ובפעולות הכיבוי. כך, גם האונייה עצמה תפנה דרישת כיסוי למבטח שלה, ובהקשר זה צפויה להתעורר מחלוקת בין השניים, אם הפיצוץ התרחש כתוצאה "מטבע הבריאה" (Inherent vice) של המטען שהוטען באונייה - אם, למשל, בהתחשב בטיב החומר שהיה במכולת הקירור שלא פעלה או הופעלה, לא הייתה כל אפשרות אחרת זולת התחממותו והתפוצצותו? או שמא אירוע הפיצוץ הנו אחד מאותם סיכוני ה-fire שיש במסע הימי, ואשר מתרחש מדי פעם בעת טעינת ופריקת מכולות במהלך המסע?

זכות ההשתתפות

שאלה נוספת ורלוונטית היא זכותו ו/או יכולתו של המוביל הימי (Yang Ming) לדרוש את השתתפותם של בעלי המטענים במסגרת General Average (היזק כללי): כך, למשל, אם נדרשים שירותי ישע לגרירת האונייה לצורך תיקונים שיאפשרו את המשך ◀

השריפה ב-"YM Mobility": מסיכוני המסע הימי?

המשך מעמוד 32

מסעה, ובתוך כך הוצאות הקשורות בפריקת המטענים שנותרו על האונייה. זאת, מכיוון שחילוץ אונייה ממצוקה שאליה נקלעה במהלך המסע הימי או ההרפתקה הימית משרת את כל המשתתפים בהרפתקה הימית - בעלי האונייה, בעלי המטען, הצוות ובעלי האינטרס בדמי ההובלה. לדוגמה, מאז עניין *Palington* Vs. *Hicks* משנת 1590, תשלום כופר לפיראטים אשר שבו את האונייה - על מנת להשתחרר מידם ולהמשיך את המסע - מוכר כתשלום בר-השתתפות במסגרת General Average.

באירוע השריפה המתואר שפרצה ב-"Lady M", בעלי האונייה שם דרשו תשלומי General Average מבעלת המטען, לצורך השתתפות בעלויות גרירת האונייה ותיקוניה, לאחר שהשריפה פרצה במנועיה בלב ים כתוצאה מהצתה כאמור.

מן הצד השני, כאשר ה"הקרבה" (כולל תשלום) נדרשת כתוצאה מכך שהסכנה למסע הימי נבעה מאשם של בעלי האונייה - התובע את ההשתתפות באותה "הקרבה", לא יהא זכאי להשתתפות. על מקרים כגון אלה נמנים מצבים שבהם האונייה לא הייתה כשירה לשיט בתחילת המסע הימי, או כאשר המצוקה נגרמה כתוצאה מרשלנות בניתוב האונייה, וכן כאשר באופן שגוי מטענים הוטענו באופן מסוכן באונייה - or where goods wrongfully shipped in a dangerous condition... (Carver, *Carriage by* Sea, מהדורה 13, פרק 14).

> כאשר ה"הקרבה" (כולל תשלום) נדרשת כתוצאה מכך שהסכנה למסע הימי נבעה מאשם של בעלי האונייה - התובע את ההשתתפות באותה "הקרבה", לא יהא זכאי להשתתפות

סיכון תמידי

במקביל לאירוע השריפה ב-"YM Mobility", אשר למרבה המזל הסתיימה ללא נפגעים, אירע מקרה חמור אחר. ביום 7 באוגוסט 2024 פרצה שריפה מלווה בפיצוץ בחדר המנועים של המכלית "Elisabet Satu", כששהתה באותה עת מול חופי באלי, לאחר שרק שעה קודם לכן עזבה את נמל הטעינה עם משלוח דלקים בדרכה לנמל Badas, שבאחד מאיי אינדונזיה. כתוצאה משריפה זו, חמישה מלחים מצאו את מותם ו-12 אחרים נפצעו, שלושה מהם במצב קשה. השריפה עצמה כובתה כעבור יומיים (כך דיווח ה-*Seatrade Maritime* News). התחושה היא שמכיוון שאירוע זה לא תועד במצלמות אבטחה, הוא קיבל "פחות תשומת לב", אף שמדובר במקרה טראגי.

נראה אפוא כי גם בימינו אנו - ויש שיגידו ביתר שאת - אוניות ומטעניהן נתונים לסיכוני שריפות ופיצוצים, ואלו מעלים שאלות עובדתיות ומשפטיות שככל הנראה ימשיכו לעמוד לדיון.

* הכותב הוא מנהל משרד עורכי הדין ג'ון הריס ושות'

* תוכן הכתבה כללי בלבד ואינו חוות דעת משפטית.



צילי אמיר-שגיא

כרמל
שרותי ספנות
בינלאומית (1992) בע"מ
CARMEL
INTERNATIONAL
SHIPPING SERVICES (1992) LTD

חיפה: משרד ראשי: המגינים 51, חיפה, 04-8545454
תל אביב: קיפמן 6 תל אביב, 03-5174311/3
אשדוד: הבושם 3 אשדוד, 08-8524811 | www.carmelship.co.il