

24.5.16

לשכת הספנות הישראלית, חברות נמלי חיפה ואשדוד, התאחדות התעשיינים, איגוד לשכות המסחר, ארגון הגג של סוכני המכס והמשלחים הבינלאומיים, מועצת המובילים, רכבת ישראל וקבלניה, תס"ק-ים, מסופים עורפיים.  
24 במאי, 2016.

הערה: המסמך בעברית הוא תרגום חופשי של המסמך באנגלית. בכל מקרה, המסמך באנגלית הוא המסמך המחייב.

## יישום אימות משקל המכולות המלאות על פי תקנת IMO-SOLAS

האיגוד הימי הבינלאומי (IMO) אמצ' בחודש נובמבר 2014 את החלטה MSC.380(94) ועדכון בהתאם לאמנה הבינלאומית לבטיחות החיים בים (SOLAS) – פרק 6, חלק א, תקנה 2, העוסקת במידע לגבי מטענים. חוזר בנושא מטעם IMO, MSC 1/Circ. 1475, הופץ ב-4 יוני 2014, והוא כולל הנחיות ליישום ההחלטה הנ"ל העוסקת באימות משקל מכולות מלאות הנמסרות למובילים ימיים לצורך הובלה בינלאומית, ואשר תיכנסנה לתוקף בכל מדינות העולם החל מה- 1 ליולי 2016.

להבהרת הנחיית IMO הוציאה רשות הספנות והנמלים (רספ"ן) חוזר מיום 5 לאוגוסט 2015 שכלל אזכור לתקנות הנמלים (20א) משנת 1982, הקובע כי לא תיטען מכולה על אנייה אלא אם אומת משקלה ע"י שקילה במאזני גשר מאושרים ומידע זה נמסר לקברניט האנייה לפני טעינת המכולה.

לשכת הספנות זיהתה את הצורך לפרט את ההליכים המתייחסים לביצוע הנושא שבנדון בקרב כל בעלי העניין המעורבים בשרשרת סחר היצוא של ישראל, וזאת על מנת ליישם בצורה נאותה את תקנת SOLAS. בהתאם לכך, הלשכה לקחה על עצמה את היוזמה להבהיר ולגבש את הפעילויות הדרושות ליישום ראוי של עדכון אמנת ה SOLAS לרבות הנחיות ה-IMO בנושא העדכון באמצעות הנחיות מותאמות לישראל.



מסמך זה הוא גרסה מוסכמת של הנחיות שאומצו על ידי כל בעלי העניין: נמלים, התאחדות התעשיינים, איגוד לשכות המסחר, ארגון הגג של סוכני המכס והמשלחים הבינלאומיים, רכבת ישראל וקבלניה, מועצת המובילים, תס"ק-ים ומסופים עורפיים.

ראוי לציין באופן עקרוני, שהמדיניות הישראלית עשתה הכל על מנת שכל בעלי העניין יוכלו לעמוד בתקנת SOLAS מבלי להתפשר כהוא זה על עיקר התקנה. מדיניות זו התאפשרה תודות לתפקידים השונים שהנמלים, הרכבת והמסופים העורפיים נטלו על עצמם.

חוזר IMO וחוזר רספ"ן המאזכר את תקנות הנמלים בטיחות השייט נ1982, הנזכרים לעיל, מצורפים למסמך זה.

## הקדמה

בהתאם לאמנת ה SOLAS לרבות העדכונים האחרונים בנושא, על הקברניט או נציגו ונציג הטרמינל לקבל, מבעוד מועד טעינת האנייה, את המשקל המאומת של המכולה (Verified gross mass – VGM). המטרה העיקרית של תיקון אמנת SOLAS בכל הנוגע לאימות משקל המכולה הוא לתת תוקף להצהרת ה-VGM בדבר משקל המכולה המלאה, ולוודא כי מידע זה מועבר לכל גורמי השינוע, על מנת להבטיח את בטיחות המסע הימי. החוק הישראלי דורש זה מכבר בתקנות הנמלים (בטיחות השייט) התשמ"ג 1982 תקנה 20א את אימות משקל המכולה והעברת מידע זה לקברניט האנייה טרם הטעינה – כתנאי לטעינה.

## הנחיית השקילה ואימותה

### מהן דרישות ה-VGM?

המשקל המאומת של המכולה המלאה יסופק על ידי השוגר (SHIPPER), או הטרמינל, או הרכבת או המסופים העורפיים, באחת משתי השיטות:

1) שקילת המכולה המלאה על ידי השוגר או מי שהוסמך על ידו, או הטרמינל, או הרכבת, או המסופים העורפיים.



2) שקילת כל יחידות המטען המיועדות למשלוח על ידי השוגר, טרם המכלתן, לרבות חלקי המטען, כמו גם הציוד האחר הנמצא במכולה, והוספת משקל הטרסה של המכולה. משקל המכולה טרה הוא המספר המוטבע על גבי המכולה.

לשתי השיטות:

תוצאת השקילות חייבות להתקבל באמצעות מאזניים מכוילים ומאושרים בכפוף לתקנים, בדיקות ודרישות המדינה. השוגר, הנמלים, המסופים העורפיים והרכבת אחראים ומחויבים להשתמש בציוד המאושר כאשר הם מספקים את המשקל לטרמינל ולמוביל הימי. השוגר חייב לספק פרטי זיהוי פורמליים שיצורפו לנתוני השקילה, או להוראותיו לצד שלישי שמבצע את השקילה מטעמו. אלו יסופקו במסר תעודת האחסנה, כפי שזה מקובל היום.

מי אחראי לספק את נתון ה-VGM?  
קיימות שתי דרכים לספק את נתון ה-VGM:

1) על ידי השוגר.

ימלא אחת לשנה טופס הצהרתי רשמי שיבטא את פרטי המאזניים שבהן השתמשו לביצוע השקילה לרבות אישור הגורמים המוסמכים במדינה על כיוול ודיוק המאזניים המדוברים. זיהוי השוגר יהיה באמצעות מספר ה-ח.פ. של החברה כפי שהוא מופיע היום. הטופס יישלח לנמל ולסוכן המכס.

ביצוע הליך זה מול הנמל מאשר שנתוני השקילה שנשלחו ע"י השוגר הם נתוני VGM.

2) על ידי הנמל, הרכבת או המסופים העורפיים.

ה-VGM המתקבל משקילת הנמלים ידווח לסוכן המכס וסוכן האנייה, אשר יחליטו באם לתקן את הצהרות הטעינה המקוריות שלהם במסמכיהם. פעולה זו תיעשה על ידי הזנת מסמכי CODECO ו- COAPRI בהתאמה. שני המסמכים יצינו את מקור השקילה (נמל, רכבת או מסוף עורפי).

במקרה ויתקבלו שני נתוני VGM שונים, על ידי הנמל ועל ידי השוגר, הנתון שסופק על ידי הנמל יהיה הנתון המחייב לצורך תכנית הטעינה. במקרה ולפי



דעת הטרמינל קיים פער חריג בין שני הנתונים, הנמל ייזום פניה לסוכן המכס בנושא.

### מי הוא השוגר?

בהתאם לאמנת SOLAS, השוגר הוא ישות חוקית או אדם המופיע בשטר המטען, או במסמך הובלה ימי אחר שבו מופיע השוגר, או מי שבשמו, או מטעמו, נחתם חוזה ההובלה עם חברת הספנות.

### מתי יש למסור את ה-VGM?

הנמל ימסור לסוכן האנייה את נתוני ה-VGM, בעת "סגירת אנייה" בנמל (Closing Date).

### ההשלכות מאי מסירת נתון ה-VGM

לתיקון לאמנת SOLAS לרבות עדכונה שאשררו ואומצו כדין יש מעמד בינלאומי והוא תקף בכל המדינות שאמצו את אמנת SOLAS וכן בכל האניות הרשומות במדינות החתומות על אמנת IMO. ישנן קרוב ל-170 מדינות כאלה, שבכל אחת מהן מתקיימים תהליכי חקיקה המתייחסים לענף הימי הלאומי שלה.

## **תהליכי שקילה ואימות בנמלים ובתחנות הרכבת**

חברות נמל חיפה ואשדוד ישקלו את כל המכולות המלאות, המגיעות על גבי משאיות, בתהליך הכניסה לנמלים, במטרה לוודא את משקל המכולות פעולות אלו מוודאות אוטומטית את דרישות החוק הישראלי כולל את מילוי דרישות אמנת SOLAS, כי בחיקוקי המדינה, הנמלים, המהווים את הממשק עם האניה וכן הינם הנקודה האופרטיבית האחרונה בתהליך היצוא, הם אלו האחראים לטעון מכולות מלאות אך ורק אם אומת משקלן ע"י דרישת החוק ועברו את תהליך ה-VGM. הרגולטור האחראי לתעריפי הנמלים קבע תעריף מבוקר לשקילה הנ"ל.



בהתאם לחוק הישראלי, שקילה על ידי הנמלים יכולה בהחלט לשמש כתחליף לשקילה על ידי השוגר כל אימת שבוצעה על ידו על פי כל דין. שקילת הנמלים תשמש להמצאת ה-VGM למטרות טעינה וסידור המכולות על גבי האנייה.

ה-VGM המתקבל משקילת הנמלים כמשקל הקובע ידווח ויוכנס לתכנית טעינת האנייה וכן ידווח לסוכן המכס וסוכן האנייה, אשר יחליטו באם לתקן את הצהרות הטעינה המקוריות שלהם במסמכיהם (במידה ונמצא הפרש בין הצהרת השוגר לשקילת הנמל). פעולה זו תיעשה על ידי הזנת מסמכי CODECO ו-COAPRI בהתאמה. שני המסמכים יצינו את מקור השקילה (נמל, רכבת או מסוף עורפי).

כהערת אגב, יש לציין שלרוב הצהרות הטעינה מכילות את משקל הסחורה, בעוד ששקילת הנמלים, הרכבת והמסופים, כוללת גם את המכולה.

תס"ק-ים, האחראי להפיכת תהליכי הדוקומנטציה הידניים בקהיליית הים לתהליכים ממוחשבים, יגדיר את השינויים במסרים הדרושים לדיווח ה-VGM.

כפי שהוזכר לעיל, במידה והשוגר יבחר לספק לנמל את נתון ה-VGM, השוגר פטור מלשלם לנמל עבור "אגרת השקילה". זאת מאחר ונתון זה אשר נמדד על פי כל דין נמסר לנמל, ומגובה בטופס הצהרתי רשמי כפי שמופיע לעיל, (לרבות העתק אישור המדינה למאזני השקילה).

בדומה לנמלים, הרכבת הסכימה לשקול את כל המכולות המלאות בנקודות קליטת המכולות טרם הטעינה לקרונות, בדרכן לנמלים. מכולות המתקבלות על ידי הרכבת במסופים העורפיים, יישקלו במסופים טרם הטענתן על קרונות הרכבת. בשני המקרים נתון ה-VGM יועבר לנמלים.

## הערות משלימות

במידה ומשקל המכולה המלאה (הסחורה והמכולה) עולה על המשקל המותר המקסימלי של המכולה, המכולה לא תוכל להיכנס לטרמינל. במקרה זה לא יתאפשר כל מרווח. הערה: משקל המטען המותר להמכלה מופיע על גבי לוחית הזיהוי של המכולה, בכפוף לאמנת בטיחות המכולה מ-1972. מרווח המשקל המתקבל בין הצהרת הטעינה לבין שקילת הנמלים/הרכבת/המסופים העורפיים (האחרונים ייהוו בכל מקרה את המשקל



שיועבר לקברניט האניה), ישמש את השוגר כבסיס להחלטתו באם לתקן את מסמכיו. זאת מאחר שהוא יהיה זה שיישא בכל ההשלכות המסחריות מהחלטה זו.

כאשר המכולה נשקלת עם המשאית, משקל המשאית הרשום ברישיון הרכב חייב כמובן להיגרע לפני קביעת נתון ה-VGM. יש לתת את הדעת שמשאיות יכולות במשך תקופת חייהן לשנות את משקליהן על ידי הוספת ציוד עזר והדבר אינו בא לידי ביטוי ברישיון הרכב. בדיקה מדגמית העלתה פער של +/- 300 ק"ג. יש לזכור שהמשקל הרשום נקבע עם מיכל דלק מלא.

כפי שהודגש לאורך כל ישיבות ההכנה, הנחיות אמנת ה-SOLAS ועדכוניה ליישומן בישראל הן פרי הסכמה משותפת של כל בעלי העניין השונים המופיעים בראש מסמך זה כאשר ובכל מקרה הוראות החוק הישראלי הן מעל כל הנחייה שכזו.

## פיילוט

לאור המוכנות הבעייתית הצפויה של כל המשתתפים לבצע את דרישות תהליך ה-VGM, אנו מתכננים ליזום פיילוט החל מה-22 למאי.

הפיילוט יסייע לזהות נקודות לא ברורות, הנחיות חסרות או כל נושא רלוונטי שיעלה במהלכו, וייתן מספיק זמן לבחון את התהליך ולתקן את הדרוש תיקון.

בברכה,  
ד"ר יורם בזה – נשיא  
לשכת הספנות הישראלית

