



למי שייך האוצר שבים?

מצאתם אוצר באניה טרופה – למי שייכים האוצר והאנייה? לבעלי האנייה? ליורשים? לחברה המבטחת? ומהן הזכויות שלכם כמוצאי השלל? גם בעניין איתור אניות טרופות וחילוץ חלים כללים משפטיים. פורסם במטען, גליון 110.

מחלצים ומאתרים שכאלה אינם חסרים, בין אם הרפתקנים, ארכיאולוגים ורשויות, ובזכות הקדמה הטכנולוגית ושכלולם של מכשירי המעקב, האיתור, הגילוי, ועיבוד הנתונים, מתברר כי הים מציע לכולם אינספור אוצרות. אולם בניגוד למה שניתן לחשוב במבט ראשון, אין המדובר בתחום פרוץ לכל. גם בעניין איתור אוניות טרופות וחילוץ חלים כללים משפטיים.

"דמי ישע" או "המוצא הוא השומר"

אחד מעקרונות היסוד של המשפט הימי הוא זכאותו של מושיע האונייה ו/או המטען ל-"דמי ישע" (salvage). המושיע, בין אם אלמוני שלא היה מוכר עד אירוע ההצלה, ובין אם שירותי ההצלה הזמנו מראש, בין אם בשעת סערה או עלייה על שרטון ובין אם בחלוף זמן (אפילו שנים), תמיד זכאי לדמי ישע מאת בעל האנייה או המטען. המדובר בזכות מוכרת בדרגת שעבוד ימי, המאפשרת למושיע הטלת מעצר על האונייה במי מבתי המשפט לימאות הפרושים ברחבי העולם, היה ודמי הישע לא ישולמו לידי. עקרון דמי הישע משרת את האינטרסים של בעלי ההריסות, שכן הוא מותיר את הבעלות באונייה המחולצת בידי בעליה ההיסטוריים, אשר מצדו, ישלם למחלץ דמי ישע בלבד.

אל מול עקרון דמי הישע, מצוי הכלל הפשוט – המוצא הוא השומר ("Finders-Keepers"). זה המוצא שאריות של אונייה אשר בעליה נטשו אותן וויתרו עליהן, הרי שהוא הופך לבעליהן החדש.

יואב הריס, עו"ד

"אי שם בלב ים אונייה במצוקה. מיטלטלת בין הגלים הגבוהים והרוח האכזרית ומתאמצת לשמור על יציבות. הצוות מנהל מאבק הרואי באיתני הטבע, כאשר הנוסעים, המנוטרלים עקב מחלת ים המועצמת מהסיפון המתנדנד, מצטופפים יחדיו באימה. גוף האונייה נפרץ ומים מתחילים לחדור. כאשר נחשול המים עולה וגובר על חדר המכונות, האונייה מאבדת את כל כוחותיה וחושך מבשר רעות משתלט. כשהיא מוכנעת על ידי רעשי הרוחות השורקות והמשטחים הקורסים, הים מוסיף ונוגס חלקים מהאונייה חסרת האונים, ולוקח עמו מספר נשמות חסרות מזל. הסוף קרב. חרטום האונייה שוקע תחת גל גבוה, והמים שבתוכה נעים קדימה. רעש צורם של מכונות מתנתקות ומחיצות נשברות נשמע היטב. מהאונייה מתרחקת טבעת של הריסות ועליה מספר ניצולים מפוחדים. האונייה צוללת מטה כאשר האוויר יוצא ממנה בנשימה אחרונה, הירכתיים נמשכים בעקבות יתר חלקי האונייה השקועים אל תוך המצולות ונעלמים מעל פני הים. כל שמרמז על היעלמותה המהירה של האונייה הוא אך נהר של שאריות צף לו על פני השטח."
(מתוך המאמר "Maritime Salvage Law", אפריל 2009, באתר "Scuba Diving- New Jersey & long Island New York")

תם, אבל לא נשלם. אונייה שטבעה, וליתר דיוק הריסותיה (wrecks), אינה אלא קפסולה המרכזת בתוכה היסטוריה, ארכיאולוגיה, כלכלה ומשפט, הממתינה לה בשקט ובסבלנות עד אשר ימשו אותה ממצולות ושוב יעשה בה שימוש.

החוק הקנדי (Canada Shipping Act 2001) מחייב כי המחלף אשר איתר אונייה טרופה יפנה ל"מקבל ההריסות" אשר הוא זה שיאתר את הבעלים. באם הבעלים לא ניתן לאיתור תוך 90 ימים, יועברו ההריסות לידי המחלף. באם יאותר הבעלים, ינהלו הבעלים והמחלף מ"מ להסדרת וחלוקת הזכויות בהריסות והמטען הנמשה. מכיוון שעל פי הפרוצדורה הקנדית את ההודעה ל"מקבל ההריסות" יש למסור עוד לפני החילוף עצמו, הבעלים והמחלף יכולים להגיע להסדר כאמור מראש.

המקרה של האנייה Central America

אחד המקרים הידועים מהתקופה האחרונה הוא נושא חילוף המטען שהיה באונייה Central America. המדובר באונייה שטבעה בשנת 1857 במרחק 160 מייל אל מול חופי פלורידה כתוצאה מסופה. בנוסף ל-400 הנוסעים שקיפחו את חייהם והמטענים האישיים שנשאו עמם, ירד אל מצולות הים מטען מיוחד של מטבעות זהב בשווי מיליון דולר דאז. בחלוף 120 שנים לערך, במהלך שנות ה-80, הוקמה קבוצת מחפשים שכללה מדענים, מגלי אוניות, ומומחים אחרים, אשר שמה לה למטרה לאתר אנייה זו ולחלף את המטען (America Discovery Group).

לאחר שנים של חיפושים, הכרוכים בהשקעה כספית לא מבוטלת, בידע, ובציוד מתוחכם, הצליחה הקבוצה בשנת 1988 לאתר את האנייה. בין הקבוצה לבין המבטחים אשר ביטחו את המטען (אי שם 130 שנים קודם לכן), התנהל הליך משפטי אשר נועד לקבוע מיהם בעלי הזכויות במטען. בתחילה, קבעה הערכאה הדיונית כי חברת הביטוח נטשה את זכויותיה במטען, ויישמה את הכלל של "המוצא הוא השומר", ולפיו הקבוצה היא בעלי המטען. חברת הביטוח הגישה ערעור אשר התקבל, ובית המשפט לערעורים קבע כי הבעלות במטען שייכת לחברת הביטוח ויש להחזיר את התיק לערכאה הדיונית על מנת לקבוע מהו שיעור דמי הישע אשר יש לשלם לקבוצה. בעניין זה קבעה הערכאה הדיונית כי הקבוצה היא זו שתמכור את מטבעות הזהב ותותיר 90% משווי בידיה, כדמי הישע המגיעים לה בנסיבות המקרה והעניין

האיזון בין השניים הוא כדלקמן: ככלל, חילוף ואיתור אונייה טרופה, בהנחה כי עדיין ניתן לזהות את בעליה, אינו מעניק את ההריסות או את המטען שחולף לידי המוצא, אלא מקנה בידו זכות לדמי ישע בלבד. שיעור דמי הישע נקבע על ידי בית המשפט בהתחשב במכלול שיקולים, כגון שווי האונייה או המטען, מידת הסיכון אליה נקלעה האונייה, מידת המאמצים והמומחיות שהושקעו בהצלחתם, ושיעור ההצלחה והסיכון שהיה כרוך בכך. הכלל המקובל הוא (הידוע בשם "Moeity Rule") ששיעור דמי הישע להצלחת אונייה שהייתה בסכנת אובדן מלא נע סביב 50% משווי האונייה והמטען.

רק במקרה בו ניתן לקבוע כי הבעלים של האונייה נטש את זכויותיו בהריסות ובמטען, יכול מושיע האונייה לקבל את ההריסות והמטען שחילף לידי. כמובן, שאחד הפרמטרים לבחינת נטישת הזכויות הנו חלוף הזמן והעדר מאמצים מצד הבעלים לפעול מצדו לצורך חילוף ההריסות והמטען, אולם חלוף הזמן לכשעצמו אינו מספק ויש לבחון האם אכן הייתה נטישה של זכויות גם מהיבטים אחרים: האם האונייה נגרעה ממצבת הרכוש של בעליה ודווחה כ"חוב אבוד"? האם האונייה נמחקה ממרשם החברות? כל מקרה על פי נסיבותיו.

יצוין כי הגשת תביעה מטעם הבעלים לקבלת תגמולי ביטוח בגין אירוע הטביעה משמעה כי הבעלים אכן איבדו את זכויותיהם באונייה ובמטען, אולם זכות זו לא נעלמה כי אם עברה לידי חברת הביטוח (באם זו שילמה פיצוי למבוטח), אשר היא זו שתתייצב ותדרוש מהמושיע/ המחלף את מסירת ההריסות והמטען לידיה.

"מקבל ההריסות" במשרד התחבורה הקנדי

המשפט הימי אינו עוסק בעקרונות בלבד. בארצות הברית קיימת פרוצדורה מעניינת לטיפול והסדרה נושא של חילוף הריסות אונייה: מחלף האונייה מגיש בפני בית המשפט תביעה כנגד הריסות האונייה ובעליה, בצירוף תיאור הקואורדינטות של מקום איתורה ותאריך. בתביעה זו יתבע המחלף את הבעלות בהריסות ובמטען ולחילופין לזכותו בדמי ישע בשיעור שיקבע אותו בית המשפט, ובד בבד למעצר ימי של ההריסות והמטען עד אשר ישולמו דמי הישע לידי. בקנדה קיימת שלוחה ייחודית של משרד התחבורה הקנדי בשם מקבל ההריסות (The Receiver of Wrecks).

חברת הביטוח שוב ערערה על סכום דמי הישע הגבוה והחריג, אלא שהפעם ערעורה נדחה. בית המשפט לערעורים פסק כי כאשר הנחה את הערכאה הדיונית לקבוע את שיעור דמי הישע, הוא לא הגביל אותה בסכום מינימלי או מקסימלי, ואף חיווה את דעתו הכללית כי מן הראוי להעניק לקבוצה נתח משמעותי ממתען מטבעות הזהב. בעקבות טענות המבטחים בערעור, בחן בית המשפט את נסיבות המקרה והצדיק את שיעור דמי הישע הגבוה בהנמקה הבאה: מבחינת מאפייני החילוף, הרי שמדובר בשבע שנות חיפוש, מאות ימי עבודה בים, שימוש בטכנולוגיה חדשנית ויקרה בעלות של מיליוני דולרים ואף ייצור מכשירים ייחודיים ונוסחאות מתמטיות על מנת לאתר את האונייה שהייתה מצויה כמייל וחצי בעומק הים; בהתחשב במרחק מהחוף (160 מייל), הרי שהמחלצים ששהו מאות ימים באזור, היו נתונים לסיכוני הים וללא אפשרות לסיוע מייד;

בית המשפט ציין גם את מאמצי השימור הגבוהים בהצלת המתען, לא רק מטבעות הזהב, אלא גם בגדים, חפצים ואפילו סיגר (!) שנשמר וחולץ - ואת הערך האקדמי חינוכי שליווה את הפעולה. בנוסף, קבע בית המשפט, כי הכלל בדבר הענקת דמי ישע בשיעור 50% (Moeity Rule) נקבע ביחס לחילוף אוניות בזמן המצוקה וכאשר הן היו מעל פני המים, ולמעשה אין בנמצא אירוע משיה ממצולות הים שהנו כה דרמטי, שכן במקרים הקודמים בהם דנה הפסיקה היה מדובר בחיפוש שנמשכו חודש ימים לכל היותר. עוד טען בית המשפט כי מדיניות הציבור היא לעודד מחלצים למיניהם ולכן יש להעניק להם דמי ישע ראויים. לכן אישר בית המשפט לערעורים את הכרעת הערכאה הדיונית והותיר את רוב רובו המוחלט של המתען (90%) בידי קבוצת המחלצים

אמנת האו"ם ל"חוק המשפט הימי"

בהקשר לנושא שלנו קיימת מסגרת משפטית בינלאומית נוספת היא אמנת האו"ם ל"חוק המשפט הימי" (UNCLOS). (United Nation Convention on the Law of the Sea). המדובר למעשה בחוק בינלאומי אשר גובש בחסות האו"ם בסדרה של ועידות בינלאומיות, הועלה בכתובים בשנת 1982 ונכנס לתוקף בשנת 1994, עם אשרורה של המדינה ה-160. החוק מסדיר את זכויות מדינות החוף ברצועת החוף הסמוכה להן, ומעניק בידן זכויות כלכליות במחצבי הים עד ל- 200 מיילין מנקודת החוף,

ואילו במקרים בהם מבחינה גיאולוגית המדף הימי מהווה המשך של רצועת החוף, הזכויות במדף נמתחות עד 350 מייל. לאחרונה חוק זה עלה לכותרות בעקבות אירועי המשט הטורקי וקידוחי הגז "תמר" ואחרים הנמצאים בטווח "האזור הכלכלי" של מדינת ישראל, ואשר לגביהם נשמעו טענות מצד לבנון וקפריסין.

בעניינו, בכל הקשור לפריטים היסטוריים וארכיאולוגים, החוק מאפשר למדינות החוף להחיל את ריבונותן על אלו עד לטווח של 24 מיילין ימיים (כלומר אל מעבר לטווח ה"מים הטריטוריאליים" הקלאסי – שהוא 12 מייל), והוא אף מעניק בידי מדינות החוף את הזכות לבצע "מרדף חם" כנגד אלו המפרים את ריבונותן זו. אמנם ה"מרדף החם" נפוץ יותר בהקשר של פיראטיות, אולם על פי לשון החוק הוא לא מוגבל לפיראטיות בלבד. בכל הקשור לטווח שמעבר ל- 24 מייל, אזור, סביר להניח כי במסגרת הזיכיונות אותם מעניקה המדינה לאיתור המחצבים השייכים לה, היא דואגת להבטיח עצמה אל מול הזכיין באופן שהזכיין קובע כי פריטים היסטוריים וארכיאולוגים אשר התגלו במקרה אגב הכרייה, יהיו שייכים לה. "חוק המשפט הימי" גם מטיל חובה כללית לחקור ולשמר פריטים היסטוריים וארכיאולוגים אף מעבר לתחום ה"מים הכלכליים", כלומר באזור המשותף לאנושות כולה, אולם החוק אינו כלים מעשים לחובה/זכות זו, כך שהמדובר יותר בהצהרה. בכל מקרה, חוק המשפט הימי קובע כי אין בכוחו לפגוע או להפר זכויות של בעלים של אוניות טרופות. כך שלמעשה, גם לפיו, חלים כללי "דמי הישע" ו"המוצא הוא השומר" לעיל.

על פי "חוק העתיקות תשל"ח – 1978", "עתיקה" מוגדרת כנכס שנעשה בידי אדם לפני שנת 1700. נכס שנעשה בשנה מאוחרת יותר, יוגדר כ"עתיקה" רק אם יש לו "ערך היסטורי" ו-"ניתנה הכרזה על כך". למעשה חוק העתיקות עוסק רבות בנוהלי איתור ושימור עתיקות ב"אתרי חפירה" (יבשתיים), ואילו לגבי אוצרות הים הוא אך מזכיר בצורה אנמית ואגבית משהו את הרצועה הימית, וזאת על ידי כך שהגדרת מקרקעין בחוק, כוללת גם "לרבות כל חלק של הים". החוק לא עוסק, לא הוא ולא התקנות מכוחו, באוצרות הים באופן ישיר ומובהק.

כך יוצא, שאם לכאורה אותרה אל מול חופי המדינה אונייה טרופה משנת 1750 הרי שהיא כלל אינה בגדר עתיקה, ובאם אין לה ערך היסטורי (למשל משום שהמדובר בדגם נפוץ שכבר מצוי במוזיאונים), הרי שלכאורה לא ניתן יהא להכריז עליה כעתיקה, יהא שוויה ושווי מטענה אשר יהא. כל זאת עוד טרם הדיון במקום בו נמצאה, ושאלת עצם תחולת חוק העתיקות על "חלק של הים", אזור שלמעשה אינו מוגדר. החוק שכן עוסק בכך ישירות הנו ירושה מנדטורית בשם פקודת הסחרות הנטרפות ודמי ההצלה ומכוחה רשות הספנות והנמלים שמטעם משרד התחבורה ממנה "מקבל" הממונה על ספינות שנטרפו וסחרות שהושלכו לים המצויות במימי ישראל לאחר שאותרו, ככל הנראה, מרבצי גז טבעי, ועם התפתחות טכנולוגיית החיפושים התת-ימיים, נמתין אפוא לאיתורה של ה - Central America הישראלית כדי שהדברים ייבחנו הלכה למעשה

**Columbus-America Discovery Group V.
Atlantic Mutual Insurance Company,
U.S. Court of Appeals, 4th Circuit.**

המטען, גיליון 110 דצמבר 2010.

**הכותב הוא מנהל מחלקת ספנות והובלה ימית
בהריס ושות', משפט ימי ומסחרי.**

**תוכן המאמר הנו כללי ואינו מהווה חוות דעת
משפטית.**