



# העוקץ הסיני: האם אחריות המוביל, לפי האמנה, ממשיכה לאחר הפריקה?

סיפורם של תרגיל עוקץ הממחיש את הסכנות שאליהן חשופים הן המובילים הימיים והן בעלי המטענים, ושל פסק דין השב ומזכיר את תכונתו הבסיסית של שטר המטען כמסמך קנייני, המקים זכויות וחביות מעבר לחוזה ההובלה

עו"ד יואב הריס |

שהיא צריכה לקבל הנו לפי ערך המטען נכון למועד פסק הדין ולא לפי ערכו נכון למועד הגשת התביעה, וכי היא זכאית לפיצויי בנין הוצאות הנדור ובנין הוצאות ההליכים המשפטיים שהיא ניהלה ומנהלת נגד חברת נינגבו. המוביל הימי לא חלק על אחריותו כתוצאה מהפרת חוזה ההובלה, אלא שלטענתו, אחריותו לפיצוי מובבלת לפי כללי האב או כללי האב-וויסבי. בכללים אלה נקבעו מנגנונים להבבלת אחריות המוביל הימי לפי יחידות המטען, ויישומם במקרה הדין מביא לכך שתבותו של המוביל תהיה לכל היותר 100 ליש"ט למכולה – כלומר 1,800 ליש"ט בסך הכול לפי כללי האב או לחלופין 720,816 יחידות משייה מיוחדות, כלומר כמיליון דולר אמריקאי לפי כללי האב-וויסבי.

טריפורה טענה מצדה כי הבבלת האחריות אינה חלה במקרה זה, מכיוון שההפרה המיוחדת למוביל בוצעה לאחר סיום ההובלה, היינו לאחר שהמטען נפק מכלי השייט בסיום המטען.

### הכרעת בית המשפט

בית המשפט קבע כי אף על פי שדרום אפריקה (שבה הונפק שטר המטען וממנה יצא מטען המטען) אינה צד לאמנת האב-וויסבי, הרי שכללי האמנה חלים על ההובלה בין אם לפי הדין הדרום אפריקאי המחיל את כללי האמנה במקרים מסוימים ובין אם על ידי אימוץ כללי האמנה בסעיפי שטר המטען. עם זאת נקבע כי מעשה ההפרה המיוחדת נעשה לאחר שההובלה הסתיימה, ולכן כללי האב-וויסבי לכשעצמם אינם חלים על האירוע הדין. המחלוקת המרכזית עמה התמודד בית המשפט הייתה בנוגע לפרשנות ולתחולת סעיף 22 לשטר המטען

### התביעה

חברת טריפורה הגישה תביעה כנגד חברת נינגבו וטענה לבעלותה על המטען. כעוד תביעה זו מתבררת (תוך שהמטען נותר במסוף המכולות בנמל) הגישה טריפורה תביעה גם נגד המוביל הימי ודרשה ממנו פיצויי בנין מלוא מקיה כתוצאה מהמצב שנוצר (אגב, לא מן הנמנע כי חברת נינגבו שילמה תמורה מלאה בעבור שטר המטען המזוין והייתה אף היא קרן לעוקץ שבוצע). לאורך ההליך המשפטי נותר המטען "תקוע" ללא כל יכולת של חברת טריפורה לספק אותו ולמכור אותו בפועל, ולכן היא מצאה להגן על ערכו על ידי רכישה ומכירה של חוזים עתידיים בבורסת הסחורות ("גידור סיכונים").

בהתאם לסעיף שימוט דר שבשטר המטען, התביעה נגד המוביל הימי הוגשה באנגליה והוכרעה לאחרונה בפסק דין מנומק ומפורט של בית המשפט הגבוה (האזרחי) האנגלי. במהלך התקופה שחלפה עלה שווי של מטען הנחושט מ-1.4 מיליון דולר בעת פריקת המטען באוקטובר 2005 – לשני מיליון דולר בעת מתן פסק הדין של בית המשפט האנגלי.

### טענות הצדדים

טענתה הבסיסית של חברת טריפורה הייתה כי המוביל הימי הפר את התחייבותיו כלפיה פעמיים: בפעם הראשונה כאשר סיפק פקודת מסירה (היינו מסר את המטען) לידי מי שלא החזיק בשטר המטען המקורי, ובפעם השנייה – כאשר סירב למחרת היום לספק פקודת מסירה לידי מי שהחזיק בשטר המטען המקורי – חברת טריפורה עצמה. טריפורה טענה כי הפיצוי

חברת טריפורה, העוסקת בסחר בינלאומי של מתכות, רכשה מטען נחושט שהומכל ב-18 מכולות ושילחה אותו מדרבן (דרום אפריקה) לשנחאי (סין) באמצעות מוביל ימי. בשטר המטען צוין שהמקבל הוא "TO ORDER", קרי המטען יימסר למי שאוחז בידיו בשטר המטען המקורי, ולא מצוין בו נשגר ספציפי. הובלה זו הייתה קרן לתרגיל עוקץ מתוחכם שבו לקחו חלק עובדים של ציני המוביל הימי וסוכניו. העוקץ כלל הנפקה של שטר מטען מזוין מטעם המוביל הימי כביכול אשר נוקב בנשגר ספציפי – חברה סינית בשם נינגבו. לפי שטר המטען המזוין, המטען אמור להימסר לידי חברת נינגבו ולא לידי אוחז שטר המטען המקורי – טריפורה.

### סיפור המעשה

מסע המטען החל בנמל דרבן בסוף ספטמבר 2005 והסתיים בשנחאי כשבוניים לאחר מכן. המטען נפק מכלי השייט והועבר לאחסנה במסוף מכולות, שבו שחרר המטען נעשה אך ורק לפי הוראותיו של המוביל הימי. באוקטובר 2005 הגיעו ציני נינגבו ולסוכני המוביל בשנחאי, הציני את שטר המטען המזוין וקיבלו לידיהם פקודת מסירה (DELIVERY ORDER). בהתאם שילמו ציני החברה הסינית את תשלומי המכס בבין המטען והיו על סף קבלתו. למחרת היום הגיעו ציני חברת טריפורה, אשר החזיקו בשטר המטען המקורי, אל סוכני המוביל הימי בשנחאי, ושם צאמר להם כי ניתנה פקודת מסירה וכי המכס שולם, ולכן לא תינתן להם פקודת מסירה נוספת בבין המטען. אז אד התברר למוביל הימי ולציניו שמדובר במעשה תרמית והם הורו למסוף המכולות שלא לשחרר את המטען.

הדין, אשר עלה מאז שהמטען "נתקע" במסוף הנמל, והיא אינה צריכה לספוג את שינוי המחיר. עוד קבע בית המשפט כי חברת טריפוגרה זכאית לקבל פיצוי בגין הוצאות המשפט בתביעה שהגישה כנגד פינגבו. לפי הדין האנגלי, קבע בית המשפט, כי אם המוביל הימי ישולם את הפיצוי בגין שווי המטען, הרי שהוא יהיה זה שיבוא בנעלי טריפוגרה ויחשב כבעל הזכויות במטען.

פסק הדין שב ומזכיר את תכונתו הבסיסית של שטר המטען כמסמך קנייני המקנה זכויות וחבויבות מעבר לחוזה ההובלה, חוזה אשר לכשעצמו נתון למשטר של הבעלות אחריות על כל המובע מכך.

תרגיל העוקץ שבוצע ממחיש את הסכנות שאליהן חשופים הן המובילים הימיים והן בעלי המטענים בתקופה של עלייה בביקושים למתכות וביכולת לזייף מסמכים בקלות ובדייקנות.

תוכן המכתבה הוא כללי בלבד ואינו מהווה חוות דעת משפטיות. המחבר הוא עו"ד במשרד רחל בן ארי, אדם פיש ושות'

המוביל הימי שהיא מעבר לכך. במקרה זה, אחריות המוביל הימי למסור את המטען לאוחד השטר המקורי בלבד היא אחריות בסיסית ויסודית שמעבר לחבות בגין הובלה. המדובר באחריותו ובחבותו של זה שכותב ועורך שטר קנייני (שטר המטען) כלפי האוחד בתעודת הקניין. אם אכן היה ברצון הצדדים לשחרר את עורך תעודת הקניין מחבותו הבסיסית כעורך התעודה, היה עליהם לציין זאת במפורש, ולא כך נעשה. **לפיכך קבע בית המשפט כי המוביל הימי אינו זכאי להגבלות האחריות שבכללי האג או האג-וויסטי.**

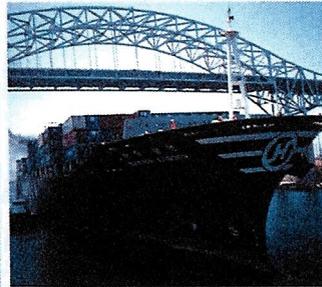
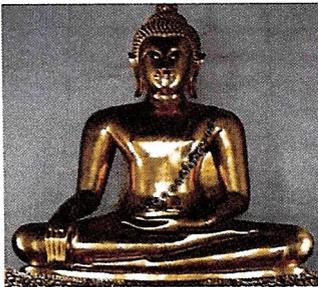
### לא לגידור, כן להוצאות משפט

באשר לעלויות הגידור של חברת טריפוגרה, בית המשפט קבע כי הגם שפעולותיה בעניין זה הן פעולות סבירות והגיוניות מטעם מי שעוסק בסחר במתכות, הרי שמוביל ימי העוסק בהובלה ולא במסחר כה מסובך, אינו יכול לצפות מק שכזה כתוצאה מהפרת חובותיו. לכן, עלויות הגידור לא הוכרו כחלק בר פיצוי.

לעומת זאת, בית המשפט קבע כי חברת טריפוגרה זכאית לפיצוי לפי שווי המטען כגון למועד מתן פסק

אשר קבע (בלשון חופשית) כדלקמן: "המוביל הימי לא יהיה אחראי בכל מקרה לכל הפסד או למק בקשר עם המטען העולה על ההגבלה שנקבעה בכללי האג או בכללי האג-וויסטי או בחוק הובלת הטובין האמריקאי בהתאם לתחולתם... הגבלת אחריות זו תיושם לכל התיבות החוזיות כמו גם לכל התיבות הנובעות מסיבות אחרות". על פי סעיף זה, המוביל הימי טוען כי גם אם כללי האג-וויסטי אינם חלים לכשעצמם, הרי שהצדדים לחוזה הסכימו ביניהם על הגבלת אחריות המוביל הימי כלפיהם בגין כל תביעה, כך שבכל מקרה אחריות מוגבלת והוא אינו יכול להיות מחויב במלוא סכום התביעה.

על פי ניתוח סעיפי שטר המטען שבהם קבע המוביל הימי כי ההובלה מסתיימת עם פריקת המטען בנמל היעד וכי מתן פקודת מסירה מהווה פועל וסיום פעולת ההובלה, קבע בית המשפט כי הגבלת האחריות שבסעיף 22 לשטר המטען מתייחסת לכל אותו השלב שבו הסכים המוביל הימי לקבל אחריות על המטען – היינו לפצות על חוסר או על מק שייגרם למטען במהלך ההובלה, אך סעיף 22 הכיל אינו חל על אחריות

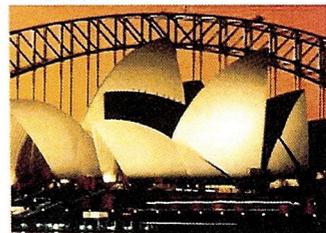


[www.fccshipping.com](http://www.fccshipping.com)



## פורשים את העולם לרגליך

השירות הישיר החדש של HANJIN SHIPPING, מחברות הספנות הגדולות בעולם, פוקד את ישראל פעם בשבוע אל נמלי המזרח הרחוק ואוסטרליה.



mail@fccshipping.com 08-8530470 | 04-8620202