



האג או האג-ויסבי ?

כיצד תחושב הגבלת אחריות המוביל

כללי האג מ-1924 להובלת מטענים בים וכללי האג-ויסבי מ-1968 המעדכנים אותם קובעים את מידת החשיפה של המוביל הימי במקרה של נזק למטען. אולם אף שחלפו יותר מ-40 שנה מעדכון הכללים, עדיין יש מקרים לא מעטים שבהם בעלי האניות עדיין מפנים "לכללי האג" בשטרי המטען או בחוזי החכירה. מאחר שבמקרים מסוימים ישנם הבדלים בין אלה לבין כללי האג-ויסבי, המחלוקות הנובעות מכך מוצאות את דרכן לבתי המשפט



| עו"ד יואב הריס |

בשנת 1921 התכנסו בהאג נציגי בעלי אניות (מובילים) ובעלי מטענים לוועידה מטעם ה-International Law Association, כדי להסדיר את הכללים שיחולו על הובלת מטענים בים. תוצאת הוועידה הייתה "האמנה הבינלאומית להאחדה של כללים מסוימים המתייחסים לשטרי מטען", כפי שהוצגה בבריטל ב-25 באוגוסט 1924, ואשר ידועה ככללי האג (Hague Rules). רוח הדברים הנושבת מן הכללים האלה הייתה ועודה כי המסע הימי הוא הרפתקה משותפת לבעלי האניות ולבעלי המטענים כאחד, ויש להגדיר את חלוקת הסיכונים ביניהם. בכל הקשור למוביל הימי, חובותיו מתמקדות בכשירות כלי השיט וצוותו, וכן בעיגון ובאחסנת המטען כנדרש - הכול טרם ההפלה (בכך דן פרק 100 לכללים). פרק 10, סעיף 2 קובע כי הבעלים אינו חב או אחראי בגין נזק למטען הנובע משורה של אירועים המתרחשים במהלך המסע הימי, כגון: מאסר או מעצר של נסכים, פעולות מלחמה, אסון בידי שמים, וגם מעשי רשלנות של רב-החובל ואנשי הצוות במהלך שיוט האנייה או ניהולה - כל אלה אירועים שמחוץ לשליטתו של הבעלים (לאחר שהאנייה יצאה לדרכה), והתרחשותם אינה נובעת מאשמתו הישירה של הבעלים או נציגו. נוסף על כך, אם אכן מתרחש נזק למטען שהוא באחריות הבעלים, אחריות זו מוגבלת לסך 100 ליש"ט לפי שוויון בזהב לכל חבילה או יחידה של המטען (סעיף 5 בפרק 10 לכללים).



מידת החשיפה של המוביל

שאלת הגבלת אחריות המוביל הימי בקשר למטען שניזוק ובסכום לא מבוטל, כפי שנדונה בבית המשפט הגבוה האנגלי בעניין שיתואר להלן, מספקת נקודה למחשבה על משמעותם של דיני ההובלה. מדובר במשלוח של ציוד ומכונות שיועד להקמת מתקן להפקת גז נוזלי מול חופי תימן. המטען הוטען באנטוורפן באנייה "Superior Pescadores", ואוחסן בכמה מחסנים בבטן האנייה. בגין טעינת המטען וקליטתו אצלו הנפיק המוביל הימי שישה שטרי מטען להובלה בין הנמלים אנטוורפן שבבלגיה ו-Bahaf-1 תימן, המכסים כל אחד חלקים אחרים ממכלול הציוד והמכונות שנשלחו.

בכל אחד משטרי המטען הופיע "סעיף-העל" של המוביל הימי המפנה לכללי האג, בזה הלשון: "כללי האג האמורים בוועידה הבינלאומית להאחדה של כללים מסוימים המתייחסים לשטרי מטען, מהתאריך 25 באוגוסט 1924, בריטל, כפי שאומצו/נחקקו על ידי מדינת המשלוח, יחולו על חוזה (הובלה) זה. בהיעדר אימוץ של כללים אלו במדינת היצוא, החקיקה התואמת של מדינת היבוא תחול, אבל במקרים שבהם אין כל אימוץ מחייב (של הכללים) תנאי

שינה את תחשיב ההגבלה של 100 ליש"ט בזהב לכל יחידה או לארזיה לחישוב המבוסס על "סל מטבעות" ומעניק לבעל המטען שתי שיטות חישוב ואופציה ליהנות מהגבוהה מבין השתיים: SDR 666.67 ("זכויות משיכה מיוחדות") - כ-1,000 דולר - לכל חבילה או יחידה, או שני SDR לכל ק"ג מהטובין שנפגעו או ניזוקו.

עם זאת, והגם שחלפו יותר מ-40 שנה מאז עדכון הכללים, מתברר כי ישנם מקרים לא מעטים שבהם לא עדכנו בעלי האניות את נוסח סעיף-העל שבשטרי המטען או בחוזי חכירה, והללו עדיין מפנים "לכללי האג". מאחר שבמקרים מסוימים ישנו הבדל משפטי-מסחרי בין אלה לבין כללי האג-ויסבי, המחלוקות הנובעות מכך מוצאות את דרכן לבתי המשפט.

מה זה ויסבי?

מקור המילה ויסבי הוא באי קטן בים הבלטי. ויסבי הייתה עיר נמל חשובה במאה ה-13 שנתנה את שמה למערך חוקים (Laws of Visby) שאיגד נהוגים של ימאות בים הצפוני ובים הבלטי. הוועדה הימית שדנה בכללים שמתקנים את אמנת האג טסה במיוחד לאי ויסבי לחתימה טקסית על המלצותיה.

רוח הדברים הנושבת מן הכללים אלה הייתה ועודה כי המסע הימי הוא הרפתקה משותפת לבעלי האניות ולבעלי המטענים כאחד, ויש להגדיר את חלוקת הסיכונים ביניהם

בהתאם לכך, וכפי שעוסק המקרה שבו נדון כעת, מובילים ימיים הנהיגו בשטרי המטען "סעיף-על" (paramount clauses) המכפיפים את ההובלה הימית לכללי האג. עשרות שנים לאחר מכן, בשנת 1968, התכנסה בבריטל ועידה אשר עסקה בתיקון ועדכון כללי האג. נוסח זה ידוע כ"פרוטוקול לתיקון האמנה הבינלאומית וגו', בריטל, 23 בפברואר 1968", ("פרוטוקול בריטל") או בשם היותר נפוץ "כללי האג-ויסבי". התיקון, שעסק במידת הגבלת האחריות של המוביל הימי,

Special Drawing Rights

ה-SDR הוא מטבע מלאכותי שיצרה קרן המטבע הבינלאומית ב-1969. המטבע מוגדר על ידי סל מטבעות בינלאומי ומשמש עוגן הערכה של נכסי מדינות (למשל אחזקות בזהב). הוא אומץ כמטבע לחישובי פיזיוניים בהובלה בינלאומית. המטרה המקורית של המטבע הזה הייתה לענות על החשש משימוש בזהב ובדולר כאמצעים יחידים לחישוב חשבונות בינלאומיים.

ב-1973 אימצו מדינות רבות את השיטה של שער המרה משתנה במטבעותיהן, ומאז שונה ה-SDR למטבע הנסמך על ערך יחסי לסל מטבעות. סל המטבעות שקובע את ערכו משתנה אחת לחמש שנים והוא משקף את המטבעות המשמשים בסחר בינלאומי לפי משקלם. הפעם האחרונה שבה מקבע הסל היה ב-11 באוקטובר 2000. ארבעת המטבעות הם דולר ארה"ב, אירו, ין יפני ולירה שטרלינג.

כיצד מחשבים SDR? ממירים 0.426 אירו לדולרים ומוסיפים את הערך הדולרי של 21 ינים ו-0.0984 ליש"ט ועוד 0.5770 דולר. התוצאה המתקבלת בדולרים היא ערך ה-SDR שכיום עומד על 0.66 דולר (ב-2002 עמד על 1.25 דולר). כאמור, המטבעות משקפים את יחסי הכוחות של ארצות היצוא בהתאם לערך היצוא שלהן. האירו החליף שני מטבעות אירופיים - המרק הגרמני והפרנק הצרפתי.

ברירת המחול - האג

בעלי המטען הפנו לפסק דין מנחה בעניין ה-"Agios Lazaros" משנת 1976, שעסק בפרשנות חוזה חכירה אשר סעיף-העל שלו הפנה לכללי האג. שם נקבע כי בהיעדר אבחנה או סיווג לגבי חלק זה או אחר מהכללים, משמעות הסעיף היא כי כללי האג הם שחלים בכללותם, והכוונה היא לכללי האג ולא לכללי האג-ויסבי, כפי שכל אחד מהצדדים -

הצדדים הסכימו כי המחלוקת ביניהם תתברר לפי הדין האנגלי ובפני בית המשפט האנגלי, אשר נדרש לשאלות הבאות: (1) אילו כללים חלים על ההובלה - האם כללי האג או כללי האג-ויסבי? (2) בהינתן כי כללי האג-ויסבי הם שחלים כאן, האם ניתן לאמץ את תקרת האחריות של המוביל לפי כללי האג, שהיא גדולה יותר?

בעלי המטען טענו כי לשון סעיף-העל בשטר המטען ברורה: היא מכוננת "לכללי האג האמורים בוועידה הבינלאומית להאחדה של כללים מסוימים המתייחסים לשטרי מטען, מהתאריך 25 אוגוסט 1924, בריסל", כלומר לכללי האג, ולא למשל "לכללי האג כפי שתוקנו", או לכללי "האג-ויסבי".

בעלי האגנייה טענו, לעומת זאת, שמכיוון שכללי האג-ויסבי הם תיקון או המשך של כללי האג, המשמעות הלשונית של "כללי האג האמורים בוועידה הבינלאומית... וגו'", רחבה דיה כדי לכלול בתוכה את כללי האג-ויסבי, וכי בהיעדר הנחיה או הוראה ספציפית אחרת המונעת את תחולתם של האחרונים, יש לקבל אותם כחלים על ההובלה.

יש לציין כי לפי החוק האנגלי להובלת הטובין בים משנת 1971, כאשר ההובלה מתחילה ממדינה שהיא צד לאמנת האג-ויסבי, יחולו כללי אמנה זו על ההובלה. בלגיה אימצה את אמנת האג-ויסבי (שגובשה בבריסל כאמור), והצדדים הסכימו כאמור להכפיף את עצמם לדין האנגלי.

האמנה האמורה הם שיחולו.

במהלך המסע הימי המטען שאוחסן במחסן מספר 1 של האנייה ניתק ממקומו וזו, וכתוצאה מכך ניזוקו מכונות וציוד בשווי של 3.6 מיליון דולר. המוביל הימי טען כי תקרת האחריות מוגבלת לפי הנוסח המעודכן של הכללים בכללי האג-ויסבי, ועומדת על 400 אלף דולר שאותם הוא שילם. לכן הוא טען כי אינו נדרש לשלם מעבר לכך. מנגד, בעלי המטען טענו כי תקרת האחריות של המוביל הימי צריכה להיות לפי כללי האג (כלומר לפני תיקונם בפרוטוקול משנת 1968), ולפי תחשיב זה על המוביל לשלם 200 אלף דולר נוספים; וכי בכל מקרה, בעל המטען זכאי לחייב את המוביל בתקרת האחריות הגבוהה יותר המתקבל מבין שתי החלופות, וגם מסיבה זו על המוביל לשלם עוד 200 אלף דולר מעבר לפיצוי ששילם (מתברר כי עד משקל של 10 טון חשפו כללי האג את המוביל הימי לתשלום גבוה יותר מאשר כללי האג-ויסבי, ואילו מעל 10 טון התמונה מתהפכת).

בית המשפט האנגלי פנה לבחון אם בעלי המטען יכולים ליהנות מסכום הפיצוי הגבוה יותר העומד לרשותם לפי כללי האג. שכן, גם אם כללי האג-ויסבי הם שחלים [מכוח החוק], הם כן מאפשרים לצדדים לחוזה ההובלה להסכים על הגדלת תקרת אחריותו של המוביל הימי - וזה המקרה שלפנינו כאשר לשון סעיף-העל מפנה לכללי האג

נמל
חספנות
ישראל
נמל הבית שלך

שנה טובה מנמל חספנות ישראל

האג או האג-ויסבי ?

המשך מעמוד 36

◀ הבעלים או החוכר - יכול להבין מנוסח הסעיף ולשונו. עיקרון זה נשמר בצורה זו או אחרת בפסקי הדין שדנו בהמשך בתוכן ובמשמעות סעיפי-על דומים בחוזה חכירה, אולם עדיין לא היה באלה כדי ללמד או לחייב על נסיבות מקרה זה.

שכן, להבדיל מחוזה חכירה, שהוא מסמך חוזה שאינו כפוף להוראת חוק מחייבת, שטר מטען הוא מסמך הכפוף לחוק הובלת הטובין האנגלי, שכמו פקודת הובלת הטובין הישראלית מחיל את כללי האג-ויסבי על ההובלה. בענייננו אנו, הצדדים למחלוקת הסכימו על תחולת הדין האנגלי ומכאן ידעו או היו אמורים לדעת כי חלים עליו כללי האג-ויסבי כאשר מדינת המוצא של ההובלה היא מדינה החתומה על האמנה. כללי האג-ויסבי הם כללים מקובלים המיושמים באופן נרחב על ידי מדינות העולם, והם כשלעצמם תיקון או עדכון של כללי האג. לכן, קבע בית המשפט האנגלי, אין כל קושי או פסיקה נוגדת המונעת מלקבוע כי כללי האג, כפי שאימצו אותם מדינת המשלוח, הם כללי האג-ויסבי, ולכן הם חלים לא רק כתוצאה מהוראות חוק הובלת הטובין האנגלי, אלא גם מכוח לשון או פרשנות חוזה ההובלה. עם זאת, בהיעדר תקדים של ממש לעניין פרשנות זו של סעיף-העל לחוזה ההובלה, קבע בית המשפט האנגלי כי אבחנותיו מהפסיקות הקודמות המתייחסות לחוזה חכירה, שבהם הופיעו סעיפי-על דומים, אינן מספקות, ולכן הוא נמנע מלקבוע כי פרשנות חוזה ההובלה (שטר המטען) מאפשרת את טענת בעלי האנייה.

לפיכך, הכרעתו הסופית של בית המשפט האנגלי בהקשר זה הייתה כי מבחינה חוזית הסכימו הצדדים על תחולת כללי האג, הגם שהסכמה זו אינה מעשית, ומבחינה משפטית הצדדים כפופים לחוק הובלת הטובין האנגלי, המחייב את תחולת כללי האג-ויסבי על ההובלה.

בית המשפט האנגלי ניצב בפני שני צמתים שבהם היה יכול להכריע לטובת הגדלת תשלומי המוביל, ובשני המקרים בחר שלא לעשות כן, הגם שבית המשפט האנגלי ידע כי אין תקדים לחלק מגישתו המשפטית כפי שניתח והסיק לגבי נסיבות המקרה

במצב דברים זה פנה בית המשפט האנגלי לבחון אם בעלי המטען יכולים ליהנות מסכום הפיצוי הגבוה יותר העומד לרשותם לפי כללי האג. שכן, גם אם כללי האג-ויסבי הם שחלים (מכוח החוק), הרי שבעוד מוביל ימי אינו יכול להשתמט או להפחית מחבותו החוזית לפיהם, הם כן מאפשרים לצדדים לחוזה ההובלה להסכים על הגדלת תקרת אחריותו - וזה המקרה שלפנינו כאשר לשון סעיף-העל מפנה לכללי האג.

יישום בדיעבד ולא מראש

בית המשפט קבע כי אמנם בפרק VI סעיף 5 (i) לכללים נקבע כי "בהסכמה בין השוגר לבין המוביל... ניתן לקבוע שיעורים מרביים שונים" (לתקרת האחריות המוביל הימי). אולם נראה כי בעלי המטען מיישמים בדיעבד את כללי האג והתקרה המוגדלת לפיהם במקרה זה, ולא כי הצדדים סיכמו על כך מראש ובמודע. נוסף על כך, התוצאה המתקבלת מחשיפת הבעלים לפי נוסחת כללי האג (100 ליש"ט בשווי זהב) היא תלויה משתנים רבים, כולל שיטת האריזה ואופן חישוב שווי הזהב, ולא פרי תכנון או חישוב מושכל. מלבד זאת, הצדדים ידעו או היו אמורים לדעת כי אין ולא תהיה תחולה לכללי האג אם מדינת היצוא או המוצא תהיה בלגיה, שאימצה את כללי האג-ויסבי, ולכן אין זה סביר כי הצדדים הסכימו, או כי סעיף-העל מכונן לכך, שעל שטר המטען יחולו שתי מערכות כללים שונות, האחת כללי האג-ויסבי (מכוח הדין הבלגי), והאחרת כללי האג, ביחס להיקף חשיפת המוביל הימי. לכן גם אם ניתן להגדיל את היקף חשיפת המוביל הימי לפי כללי האג, אין זה המקרה שלפנינו. הבעלים, ששילמו אפוא לפי תקרת האחריות המחושבת והנמוכה יותר לפי כללי האג-ויסבי, פטורים מהגדלת הפיצוי.

מקרה זה, שלפיו נזק של 3.6 מיליון דולר חשף את המוביל הימי לפיצוי של 400 אלף דולר ולא יותר מכך, ממחיש אף הוא כי המסע הימי היה ונותר הרפתקה, וכי היקף חשיפת המוביל הימי מוגבל. בית המשפט האנגלי ניצב בפני שני צמתים שבהם היה יכול להכריע לטובת הגדלת תשלומי המוביל, ובשני המקרים בחר שלא לעשות כן, הגם שבית המשפט האנגלי ידע כי אין תקדים לחלק מגישתו המשפטית כפי שניתח והסיק לגבי נסיבות המקרה. ניתן להבחין אפוא כי חוזה ההובלה הימית אינם "חוזים צרכניים" כי אם חוזים מסחריים של חלוקת סיכונים, וכך גם מתייחס אליהם הדין האנגלי - הוא הדין המקובל בדיני ההובלה.

Yemgaz FZCO v. Superior Pescadores S.A. Panama, England and Wales High Court (Commercial Court) Decisions. [2014] EWCH 971 (Comm)

עו"ד יואב הריס הוא שותף במשרד דורון, טיקוצקי, ושות'. תוכן הכתבה כללי בלבד ואינו מהווה חוות דעת משפטית.



קבוצת מילניום שירותים ולוגיסטיקה



**קבוצת מילניום
מאחלת לכל עם ישראל
שנה טובה, שנת שלום, שגשוג וצמיחה**


מסוף מילניום
אחסנה ושירותים לוגיסטיים


מילניום שירותי רכבת
הובלת מכולות ברכבת


מילניום
שירותים ולוגיסטיקה בע"מ