

# הגבלת אחריות או עוקץ מתוחכם?

**בעקבות טביעת אנייה שהובילה משלוח ברזל ניסה בעליה לפצות את בעלי המטענים בסכום הנמוך בהרבה משווי המטען. מבטחי המטען קראו תיגר על יוזמת הבעלים, וכשנחשפו פרטי המקרה בבית המשפט התגלה כי האנייה הוטבעה. לפניכם מעשה קנוניה מרתק וגם כיצד ביססו המבטחים טענת זדון נגד בעלי האנייה**



**| עו"ד יואב הריס |**

מאות עמודים מכל צד, הוא הביא את ממצאיו והכרעתו בפסק דין מפורט.

## חברות בקשיים

בהתאם לאמרה האמריקאית הידועה "follow the money", החל בית המשפט את המסע העובדתי בבדיקת הרקע הכלכלי שבו היה מצוי הבעלים: התברר כי כל אחת מחברות היחיד המרכיבות את צי האניות של הבעלים הייתה בגירעון; השוואה בין ערך הנכסים של כל חברת-אנייה לבין התחייבויותיה הצביעה על פער של 6-14 מיליון דולרים לטובת ההתחייבויות, ובכל אחת מהן שורת הרווח הייתה שלילית. כך, למשל, בעוד שווי השוק של האנייה בעת טביעתה עמד על 6.5 מיליון דולר בלבד, סכום תגמולי הביטוח שאותו קיבל הבעלים עמד על 22 מיליון דולר (האנייה עצמה נרכשה תמורת 15 מיליון דולר). אניות הצי נרכשו בעזרת הלוואות בסכום כולל של 38.2 מיליון דולר - לכולן ערב הבעלים באופן אישי.

חילופי מיילים פנימיים של הבעלים שנחשפו במסגרת ההליך העידו כי הבעלים ייעדו את תגמולי הביטוח (כ-22 מיליון דולר) הן לכיסוי של חובות הקשורים לאנייה והן להסדרה או לארגון של חובות הרובצים על אניות אחרות בצי, והוא עשה כן מול חברת הביטוח - שגם ממנה הוא לווה כספים. בין לבין, מתוך 4.56 מיליוני הדולרים

**תנאי הפתיחה לא שיחקו לטובת מבטחי המטען: האנייה שקעה למצולות, כך שלא ניתן היה לבחון אותה ולעמוד ממקור ראשון על הגורמים לשריפה ולטביעה. עם זאת, הללו לא אמרו נואש והתיימרו לחלוף מעל המשוכה שניצבה בפניהם באמצעות עדויות נסיבתיות**

שהועברו לטובת חברת-אנייה אחרת בצי, לא היה קיים תיעוד לאן הועברו 1.55 מיליון דולר מתוכם - ואם היה תיעוד הוא לא הוצג על ידי הבעלים. מכאן עולה שלבעלים היה מניע ליצור את אירוע הנוק, ששימש אותו לשיפור המצב הפיננסי הירוד שבו היה מצוי צי אניותיו.

בנוגע לשריפה עצמה, זו התרחשה בשעה 05:30 לפנות בוקר. עת אזעקות השריפה החלו לפעול. קצין המכונות

לרכוש הנמצא באנייה, אלא אם כן מוכח כי הנוק נגרם ממעשה או ממחדל אשר בוצע כדי לגרום לאירוע הנוק שהתרחש, או אם הנוק נגרם בפזיזות מתוך מודעות לכך שאירוע הנוק ככל הנראה יתרחש. הנטל מוטל על מי שטוען נגד זכות הבעלים להגביל את אחריותו. נטל זה תואר על ידי בתי המשפט האנגליים כ"נטל כבד ביותר", או בלשון ציורית יותר - "high hurdle to jump".

מבטחי המטען הציגו את התזה הבאה: בעל האנייה הוא חברת יחיד (אדם אחד שהוא הבעלים והדירקטור). והוא בעלים של חברות יחיד נוספות, שכל אחת מהן מחזיקה אנייה נוספת. צי האניות של הבעלים היה מצוי בקשיים כספיים. לכן, לטענת

מבטחי המטען, זמם הבעלים ליצור אירוע נוק של שריפה והטבעת האנייה שהייה מכוסה בפוליסת הביטוח שערך הבעלים כדי שייב לו הכנסה בדמות תגמולי הביטוח, מצד אחד, ומצד שני, כדי להגביל את אחריותו לטוקיהם של אחרים באמצעות הקמת קרן ההגבלה.

תנאי הפתיחה לא שיחקו לטובת מבטחי המטען: אירוע השריפה, כמו גם נטישת האנייה וטביעתה לאחר מכן, לא היה במחלוקת. והאנייה שקעה למצולות, כך שלא ניתן היה לבחון אותה ולעמוד ממקור ראשון על הגורמים לשריפה ולטביעה. עם זאת,

הללו לא אמרו נואש והתיימרו לחלוף מעל המשוכה שניצבה בפניהם באמצעות עדויות נסיבתיות. כך יצא שבפני בית המשפט זומנו והובאו עדויות של הבעלים, רב-החובל, קצין ראשון ושני, מהנדס המכונות, הברוקר של המבטח ואינספור מומחים בתחומי הנדסת מכונות, הצפות, אלקטרוניקה, ארכיטקטורה ימית ועוד. הללו העידו בתצהירים וחווות דעת ונחקרו חקירות נגדיות, ולאחר שבית המשפט קיבל את סיכומי הצדדים בהיקף

ב-30 במרץ 2013 שייטה האנייה "Atlantic Confidence" במימי מפרץ עדן, ועל סיפונה משלוח ברזל שאותו טענה קודם לכן באוקראינה ובטורקיה. בשעה 05:30 (זמן מקומי) הופעלה באנייה אזעקה בגין מה שהתברר כשריפה בחדר המכונות. הצוות הזרים פתח דו-חמצני לחדר המכונות (כדי לחנוק את האש) אולם ללא הועיל, והאנייה החלה לנטות על צדה. רב-החובל הורה על

**בעל אנייה רשאי להגביל את אחריותו לתביעות הנוגעות לאבדן חיים או לנזק לרכוש הנמצא באנייה, אלא אם מוכח כי הנזק נגרם ממעשה או ממחדל מכוונים או מפזיזות**

נטישת האנייה והצוות ירד לסירות הצלה ונאסף על ידי אנייה אחרת שנענתה לקריאות העזרה. האנייה עצמה הוסיפה לספוג מים במשך כמה ימים - עד אשר ב-3 באפריל 10:55 (שעון מקומי), ודווקא בסמוך להגעת אניית החילוץ, היא צללה למצולות.

למזלו הרב, טרח בעל האנייה לבטח אותה, וקיבל לידיו תגמולי ביטוח של 22 מיליון דולר עקב אבדן האנייה. הבעלים פנה לבית המשפט האדמיניסטרטיבי וביקש להקים קרן הגבלה בהתאם ל-Limitation Convention 1976 - אמנה המאפשרת להגביל את אחריותו של בעל האנייה לפיצוי בעלי מטענים (וניזוקים שונים) בעת אירוע נוק משמעותי, על ידי הפקדת קרן בסכום מוגבל, שתחולק בין בעלי המטענים (או הניזוקים השונים). סכום הקרן נקבע לפי תפוסת כלי השיט (בטונות).

הברזל שהוטען בטורקיה היה מיועד להקמת טרמינל נוסעים בנמל התעופה מוסקט (שבצ'ונגין) ושוויי היה 10.2 מיליון אירו. אם הבעלים יצלה בהקמת קרן ההגבלה, יעמוד סכום הקרן הכולל על 7.2 מיליון ליש"ט, ובהינתן שבעלי מטען זה (וליתר דיוק, מבטחי מטען זה) הם רק חלק מקבוצת בעלי מטענים ותובעים, ייצא כי סכום הפיצוי שיקבלו לרשותם בפועל (מתוך קרן ההגבלה) יהיה נמוך בהרבה משווי המטען. לכן, מבטחי המטען התייצבו בפני בית המשפט האנגלי וקראו תיגר על יוזמת הבעלים.

הכלל לעניין זה פשוט וברור: בעל אנייה רשאי להגביל את אחריותו לתביעות הנוגעות לאבדן חיים או לנזק

השני הגיע מתאו אל חדר המכונות (שם אותר העשן), ושם הנחה אותו קצין המכונות הראשי לחזור לתאי המגורים וליידע את הצוות. פעולותיו של קצין המכונות מאותו שלב ואילך לא היו ברורות לחלוטין. ככל הנראה הוא הפסיק את פעולת המנועים ואת פעולת אחד הגנרטורים, נמנע מלהזרים פחמן דו-חמצני לחדר המכונות אפוף העשן מתוך התקן נייד ולא ניסה להילחם באש בעזרת צינורות מים. בשלב מסוים הופעל חדר הפחמן הדו-חמצני באופן ש-40 דקות לאחר מכן העשן פחת, אולם עדיין, לדברי קצין המכונות הראשי, חדר המכונות המשיך להעלות עשן. במקביל, האנייה החלה לנטות בזווית של חמש מעלות. במצב דברים זה הנחה רב-החובל שני אנשי צוות ללבוש ציוד מגן מתאים ולבחון מה מצב השריפה ומה הסיבה לנטייה, אולם כאשר הללו

הגיעו לחדר המכונות הורה להם קצין המכונות הראשי לנטוש את המקום.

בשלב זה קיבל רב-החובל, לדבריו, את ההחלטה לנטוש את האנייה, מכיוון שעדיין יצא עשן מחדר המכונות והאנייה נטתה על צדה. בשעה 07:15 שיגרה האנייה הודעת מצוקה על

שריפה ועל נטישת האנייה. הודעת המצוקה התקבלה על ידי האנייה "Alpine Marine" שהשיבה ושאלה בשעה 07:16 איזה סיוע נדרש, והיא נענתה בשעה 07:18 שמדובר בנטישה. בשלב זה לא יצא כל דיווח אל בעלי האנייה.

אנשי הצוות נדרשו לאסוף הפצים אישיים יקרי ערך, בעוד הקצין השני אסף את יומן הסיפון (book deck log), יומן הניווט (GPS Log) ויומן התנועה (movement book), אולם את טבלת העבודה (working chart) הוא לא לקח עמו. הצוות התפנה אל תוך שתי סירות הצלה (רב-החובל התפנה אחרון). מהתצלומים שהוצגו בהמשך בהליך המשפטי התרשם בית המשפט כי בעת הנטישה נותרו כמה דלתות פתוחות בצד שאליו נטתה האנייה. לאחר הנטישה חזרו רב-החובל וקצין המכונות הראשי אל האנייה פעמיים. לדבריהם, הדבר נועד לבדוק את חדר המכונות ולהביא כמה אלפי דולרים שהיו בכספת.

## סימנים מחשידים

האנייה שנענתה להודעת הנטישה ("Alpine Marine") הגיעה למקום בשעה 11:10 והעלתה את אנשי הצוות אליה בשעה 12:15. רק בשלב זה, בשעה 12:47, דיווח רב-החובל לבעלים על נטישת האנייה. אנשי הצוות הועברו לאנייה אחרת, שלקחה אותם לאי מאסירה (Masirah) ומשם הועברו במעבורת למוסקט ומשם בטיסה לאיסטנבול, שאליה הגיעו ב-1 באפריל 2013.

בעלי האנייה הקימו צוות חירום. הצוות עקב אחר מצב אנשי הצוות, שלח אנייה אחרת מצי הבעלים לאזור (האנייה "Heather"), שכר שירותי מטוס לצורך צילום האנייה וארגן עם חברה הולנדית שירותי ישע להצלת האנייה. ב-2 באפריל הגיעה "Heather" אל האנייה שכבר נטתה על צדה, ותא מספר חמש כבר היה מתחת לפני המים. באותו זמן התגברו הרוחות והגלים באזור, והחישו

את קצב "ספיגת המים" של האנייה. אניית החילוץ הגיעה למקום בלילה שבין 2 ל-3 באפריל 2013. ב-3 באפריל, בשעה 10:50 האנייה שקעה (מבלי שחולצה).

בעת שקעה הייתה האנייה מרוחקת יותר מ-150 מייל ימי (278 ק"מ) מהחוף במקום שבו עומק המים היה 3,000 מטר. התברר כי האנייה סטתה ממסלולה המקורי, אשר היה אמור להיות מול קו החוף ובמקום שבו עומק המים 200 מטר בלבד. לטענת בעלי האנייה, הסטייה נבעה מהנחיה שהעביר הצי הטורקי ב-24 בינואר 2013 ולפיה, באזור האמור יש להפליג במסלול של יותר מ-150 מייל מקו החוף בשל החשש מפיראטים (האנייה הייתה בבעלות טורקית). אולם משנחשפה לשון ההודעה עצמה, התברר כי היא מתייחסת לנקודה מסוימת בנתיב ההפלגה להודו (כך שאינה בהכרח מיועדת לאנייה עצמה). בכל מקרה, ההנחיה שניתנה לרב-החובל (ממשרדי הבעלים) לטעות ממסלול ההפלגה המקורי ניתנה ב-27 במרץ, והנחיה זו לא הזכירה כלל את הנחיות הצי הטורקי.

בנוגע למקור השריפה והגורם לה, קבע בית המשפט כי בהתחשב בכך שהאש פרצה בחדר האחסון (storeroom) שבחדר המכונות, ככל הנראה שם גם החלה השריפה. בית המשפט קבע כי תיאורטית ייתכן כי אכן האש פרצה עקב נזילת שמן בגנרטור מס' 2 ובשילוב כשל בצנרת שגרם לפיזור שמן בוער בחדר האחסון (כפי שטענו הבעלים), אולם כדי שאירוע כזה יתרחש יש צורך כי הרבה מאוד משתנים ואירועים יתרחשו בו-בזמן - ומצב זה אינו סביר ומכיוון שאין בנמצא אירוע תאונה שהיה יכול לגרום לשריפה ב-storeroom, קיימת בהחלט אפשרות סבירה כי השריפה פרצה בשל אירוע מכונות. השאלה אם אכן כך היה תוכרע, לדברי בית המשפט, לפי הערכת הניסיונית כמכלול.

מכאן פנה בית המשפט לבחון את הסיבות להצפת תאי האנייה שהובילו למעשה לטביעתה. התאים שבהם מדובר הם חדר המכונות ותאים מספר 4 ו-5. בנוגע לחדר המכונות טען רב-החובל כי בעת שנטש את האנייה הבחין בסדק בדופן התא שנגרם לטענתו מהחום שיצרה השריפה; הוא הציג תצלום שצילם ובו, לטענתו, ניתן להבחין בסדק שממנו חדרו המים. בית המשפט קבע כי מדובר באפשרות קלושה, וקיבל את טענת המומחה מטעם מבטחי המטען, כי לו אכן היה נוצר סדק שכזה, היה מקום לצפות לשינוי צורה - "עקמת" בדופן התא - שלא זוהה. עם זאת, לטענת מבטחי המטען כי חדר המכונות הוצף עקב פעולה מכוונת של קצין מכונות הראשי אין עדות כלשהי, וגם היא, קבע בית המשפט, תיבחן לפי מכלול הניסיונות והראיות.

בנוגע להצפת תאים 4 ו-5 טענו בעלי האנייה כי השריפה השפיעה על מערכת הכבלים האלקטרונית ששלטה

במגופי מי הנטל (ballast), ולכן הם נפתחו ומים חדרו פנימה. אולם אף שבאופן תיאורטי אירוע שכזה ייתכן, כדי שיתקיים, קבע בית המשפט, יהיה צורך בהתקיימותם של שורת משתנים באופן מצטבר, פזיזים ואלקטרוניים, שאין זה סביר כי אכן התרחשו כולם יחדיו.

## התנהלות תמוהה

לעומת זאת התמקד בית המשפט בהתנהלות התמוהה של רב-החובל וקצין המכונות הראשי משלב השריפה ועד הנטישה: במקום להסתייע בקצין השני שהגיע למקום השריפה מיד עם הישמע האזעקה כדי לטפל בשריפה, קצין המכונות הראשי שלח אותו לתאי המגורים כדי להודיע עליה לצוות; כאשר שני אנשי צוות בציוד מיגון עמדו להיכנס לחדר המכונות, קצין המכונות הראשי עצר אותם והורה להם לא להיכנס. רב-החובל לא דיווח לבעלים על אירוע הנזק ועל נטישת האנייה, אלא רק זמן רב לאחר מכן, לאחר שהצוות נטש וחולץ לאנייה אחרת. מכאן הוסיף בית המשפט גם את האינטרס שהיה לבעלים בהתרחשות אירוע הנזק - וקבלת תגמולי הביטוח, וכן את הסטייה ממסלול ההפלגה המיועד למרחק של 150 מייל ימי מהחוף ולמקום שבו עומק המים 3,000 מטר, כך שלא ניתן יהיה לחלץ את האנייה הטובעת. נראה אפוא כי הסיבה שחזרו רב-החובל וקצין המכונות הראשי פעמיים אל האנייה לאחר שנטשה היא לעשות את הפעולות הנדרשות להחדרת מים לתאי האנייה, כדי שתטבע.

נכון כי מזג האוויר שהתפתח ביום הרביעי לנטישה, בסמוך להגעת אניית החילוץ, תרם את חלקו והיה אולי הגורם המכריע שהכניס את כמות המים שתוביל לטביעת האנייה. אולם העובדה כי פעולותיהם המכוונות של רב-החובל וקצין המכונות הראשי לא היו מצליחות ללא עזרת מזג האוויר, אין משמעותה כי לא נעשה כאן מעשה מכונן לגרום לטביעת האנייה.

במצב דברים זה קבע בית המשפט האדמירלי האנגלי כי בהתחשב במאון ההסתברויות ובמכלול הניסיונות, האנייה הוטבעה במעשה מכונן של רב-החובל ושל קצין המכונות הראשי, שפעלו בהנחיית הבעלים. מכיוון שאבדן המטען שהיה על האנייה גרם ממעשה מכונן, תביעת הבעלים להקמת קרן הגבלה נדחית.

מלבד מעשה הקנוניה המרתק, והאופן שבו הקימו מבטחי המטען את טענת הודון שלב אחר שלב, בית המשפט האדמירלי האנגלי מספק מסר חשוב למשפט הימי: גם כאשר הראיות הישירות שוקעות להן, מטבע הדברים, למצולות, בית המשפט לא יהסס להיעזר בראיות נסיבתיות ובהיגיון בריא כדי לבסס טענות למעשי מרמה וזדון המצריכות נטל הוכחה מוגבר.

Kairos Shipping Ltd Vs. Enka & Co LLC; [2016] EWHC 2412 (Admlty)

\*יואב הריס הוא שותף במשרד עו"ד דרוקן, טיקוצקי ושות'

\*תוכן הכתבה כללי בלבד ואינו מהווה חוות דעת משפטית.