

"Unit" או "Package": כיצד תוגבל אחריות המוביל הימי

בית המשפט שוב נדרש להכריע מה היא יחידת המטען שלפיה נקבעת תקרת אחריות של המוביל הימי



| עו"ד יואב הריס |



כאשר התכנסו המובילים הימיים ובעלי המטענים ב-1924 כדי להסכים על כללים משותפים להסדרת סיוכונים הקשורים בהובלה ימית (כללי האג) וחלוקתם, הם הסכימו, בין השאר, כי אחריות המוביל הימי לנוק או לאובדן למטען תוגבל באופן הבא:

נקבע כי במקרה של הפסד או נזק למטען תוגבל אחריות המוביל הימי לתקרה של 100 ליש"ט לכל חבילה (Package) או ליחידה (Unit) של המטען (פרק 4, סעיף 5 לכללי האג).

בחלוף 44 שנים (ב-1968), עת התכנסו שוב החברים והגיעו לאמנה הידועה ככללי "האג-וויסבי", הם הותירו את עקרון הגבלת האחריות לעיל על כנו, אולם הכניסו למתכונת זו כמה תוספות ושינויים.

לפי הכללים האמריקאיים, אחריות המוביל הימי מוגבלת לסך 500 דולר לאריזה [Per Package], והמובילים רשאים לקבוע בשטר המטען כי המכולה עצמה תיחשב אריזה לצורכי הגבלת אחריות

השינוי הראשון היה שבמקום 100 ליש"ט עמד סכום הגבלת האחריות על 666.67 "יחידות משיכה" (SDR - ראו הסבר בהמשך). השינוי השני היה שהתווספה חלופה שלפיה הגבלת האחריות יכולה לעמוד גם על שתי יחידות SDR לכל קילוגרם של משקל הטובין שאבדו או ניזוקו, והבחינה מבין שתי האפשרויות נתונה לבעל המטען, לפי הגבוהה בין השתיים. כך, אם משקל הטובין או האריזה שניזוקה גבוה מ-334 ק"ג, עדיף לבעל המטען לתבוע פיצוי לפי משקל הטובין, שכן במקרה כזה תקרת האחריות תהיה גבוהה מ-666.67 SDR.

השינוי השלישי היה תנאי נוסף שלפיו כאשר ההובלה נעשית במכולה, במשטח או באמצעי

הובלה דומה ל הא ח ד ת מ ש ל ו ח (כללי Similar Article) תיאור האריות או היחידות בשטר המטען, כפי שאכן נארזו ביחידת ההובלה (Packed As)

כמספר האריות או היחידות של המטען לצורכי הגבלת האחריות. אלא אם כן אמצעי ההובלה עצמו ייחשב ליחידת האריזה (פרק 4, סעיפים 5a, 5c לכללי האג-וויסבי). האמריקאים, יש לציין, הגבילו אחרת את אחריות המוביל הימי. לפי ה-Cogsa האמריקאי (Carriage of Goods by Sea - חוק הובלת טובין בים מ-1936), אחריות המוביל הימי מוגבלת ל-500 דולר לאריזה (Per Package). בתי המשפט האמריקאים מאפשרים למובילים לקבוע בשטר המטען כי המכולה עצמה שבה מובל המטען תיחשב לצורכי הגבלת אחריות. כך, גם אם במכולה עצמה יש חבילות לרוב, הגבלת המוביל הימי לא תעלה על 500 דולר בעבור היחידה (היא המכולה) שבגינה או שלפיה שולמו דמי ההובלה (Customary Freight Unit) (למשל, עניין Allison Likes מ-1991). במקרה אחר מצא בית המשפט האמריקאי כי העובדה ששוגר המטען דאג לבטח את המטען, בצירוף העובדה שהוא נמנע מלהצהיר כלפי המוביל הימי על שווי המטען מלמדת, כי בעל המטען קיבל את הגבלת האחריות שבשטר המטען של המוביל.

מקרים שונים - תוצאות שונות

יישום הגבלת האחריות לפי הכללים (האג או האג-וויסבי) גרם לתוצאות שונות במקרי הובלה שונים. כך, למשל, בעניין *El Greco* (אוסטרליה) היה מדובר במכולה ובה 130 אלף פוסטרים ותדפיסים מאוגדים ב-2,000 צרורות (Bundles). אולם לפי הנתונים שהציג שולח המטען, הכמות הנקובה בשטר המטען עמדה על 200,945 פריטים (Pieces). מאחר שתיאור המטען בשטר המטען לא היה מדויק, נקבע (בדעת רוב) כי המכולה תהווה את האריזה (Package) או את היחידה

בסיס אחיד לחישוב פיצויים

כל מי שעוסק בסחר בינלאומי חייב להכיר את ה-SDR - ראשי התיבות של Special Drawing Rights. מדובר במטבע מלאכותי שנוצר על ידי קרן המטבע הבינלאומית בשנת 1969. המטבע מוגדר על ידי סל של מטבעות בינלאומיים ומשמש עוגן הערכה של נכסי מדינות, והוא אומץ כמטבע לחישובי פיצויים בהובלה בינלאומית. המטרה המקורית של המטבע הזה הייתה לענות על החשש משימוש בזהב ובדולר כאמצעים יחידים לחישוב של חשבונות בינלאומיים. סל המטבעות שקובע את ערכו משתנה אחת לחמש שנים והוא משקף את המטבעות המשמשים בסחר בינלאומי לפי משקלם.

כיצד תוגבל אחריות המוביל הימי

המשך מעמוד 26

◀ (Unit) האחת, לצורך הגבלת אחריות המוביל לפי הכללים. כך לא ניתן היה לראות ב-200,945 הפריטים "Unit" או "Package", שכן גם אילו היה ניתן להמכיל כל אחד מאלה למכולה בחמש שניות, היו נדרשות לא פחות מ-279 שעות עבודה כדי להמכיל מכולה כזו, ולכן המספר 200,945 הנקוב בשטר המטען לא היה יכול להיות תיאור החבילות שבהן נארו המטען או של יחידות המטען.

במקרה אחר היה מדובר בהובלת 2,000 טון של שמן דגים (Fish Oil) שהובלו בצובר (Bulk) מכוח הסכם חכירה שהעמיד לטובת הבעלים את ההגנות לפי כללי האג (100 ליש"ט לאריזה - Package או Unit). תיאור המטען המיועד בחוזה החכירה היה "Tons Of Fish Oil In Bulk 2,000", ואילו כשהועמס המטען לאונייה, תיאורו בשטר המטען היה: "Icelandic Fish Oil In Bulk - 2,056,926 Kgs". כשהמטען הגיע ליעדו, התברר כי חלק מהמטען ניזוק במשקל 547 טון ובשווי 367,836 דולר. במצב זה טען הבעלים כי הוא זכאי להגביל את אחריותו לסכום של 54,730 ליש"ט לפי 100 ליש"ט לכל טון אחד מהמטען שניזוק, ולטענתו כל טון שכזה הוא "Unit" לצורכי הגבלת אחריות. נקבע כי המונח "Unit" שבכללים אינו מתייחס ליחידת מידה, וגם לא ליחידה שביגנה שולמו דמי ההובלה (Customary Freight Unit), לפי השיטה האמריקאית.

נקבע כי המונח "Unit" שבמשפט "Package Or Units" חייב לזהות פריט (Item) פיזי של מטען. למעשה, המונח "Unit" בהקשר של הובלה ימית נועד להשלים ולכסות הובלה של פריטים הדומים ל-"Package" אשר אינם נארזים, כגון בול עץ או מוט ברזל, או טרקטור או רכב, ולא לכסות או לכלול בהגבלת האחריות מטען המובל בצובר. לכן, קבעו הערכאות האנגליות, כי המוביל הימי אינו יכול להגביל את אחריותו מכוח הגבלת האחריות שהנה לפי "Package" או "Unit". מה גם, שגם אילו יתאפשר למוביל להגביל את אחריותו לפי 100 ליש"ט ל-"Unit" המשקפת יחידת משקל של המטען, הרי שבשטר המטען תואר המטען כ-2 מיליון קילוגרם, כך שבפועל גם אילו יגביל כך הבעלים את אחריותו, סכום הגבלת האחריות יהיה גבוה מסכום התביעה (עניין *Vinnlustodin Hf Vs. Sea Tank Shipping Court Of Appeal*, שנידון על ידי ה- Court Of Appeal האנגלי בפסק דין שניתן זה מכבר).

עירוב אריזות במכולה אחת

במקרה נוסף שנדון לאחרונה נבחנה השאלה כיצד תחושב הגבלת האחריות של מטען הכולל גם חבילות וגם יחידות שהומכלו במכולה אחת. במקרה זה המוביל הימי מארסק ליין (Maersk Line) נטל על עצמו הובלה של מוצרי דגי טונה שהומכלו ב-12 מכולות קירור, בהובלה בין מסוף

כללי האג-וויסבי יחולו על ההובלה, תוגבל אחריות מארסק ליין ל-666.67 יחידות משיכה (אלא אם כן משקל הטובין שניזוקו יהיה גדול מ-333 ק"ג לכל מכולה).

בית המשפט הסתמך על עניין "*The River Guard*", שבו נקבע כי מטען מומכל ומובל במכולות אין משמעותו כי המכולה כשלעצמה מהווה את יחידת המשלוח (Package Or Unit). עוד נקבע שם כי השאלה מהי יחידה או אריזה תוכרע לפי תכולת המכולה והאופן שבו הומכלה, ולא לפי תיאור המטען בשטר המטען או במסמכי הובלה אחרים.

במקרה הנוכחי קבע בית המשפט כי נתחי הטונה האחריות והקפואים שהומכלו ללא כל אריזה או האחדה אינם יכולים להיחשב "Package". בית המשפט קבע כי מטען יכול להיחשב "Package" או "Unit" אך לא שתיהן, וכי אם מטען מובל כשהוא ארוז בחבילה (Package), לצורך הגבלת אחריות המוביל כל אריזה כזו מקיימת את סכום הגבלת האחריות.

אשר לשאלה מהו "Unit", בית המשפט קבע כי למעשה דעת המלומדים (טטלי ואחרים) היא ש-"Shipping Unit" היא פריט מטען שלא נארו וניתן לזיהוי כפי שנשלח בהובלה הימית (למשל, כפי שציינו לעיל: רכב, גרטור או טרקטור). אולם כאן מדובר בפריטים שנשלחו בתוך מכולה. במצב דברים זה הועלתה הטענה כי לצורכי זיהוי פריט מסוים כ-"Unit" נדרש כי אותו פריט ניתן להובלה ולשינוע כמו שהוא, גם אלמלא היה מומכל. כך בהינתן כי את נתחי הטונה הקפואים (Loins) לא ניתן להוביל כמו שהם מחוץ למכולה (מדובר בהובלה בקירור), לכאורה לפי כלל זה לא ניתן היה לראות בהם "Units".

בית המשפט קבע כי בקשר למטרת הגבלת אחריות לפי הכללים, דופנות המכולה יכולות להיחשב כשקופות, וכי הדגש הוא על המטען עצמו המצוי במכולה

אולם בית המשפט לא קיבל את "כלל ההובלה העצמאית" לעיל. בית המשפט קבע כי אם מטען לא נארו בחבילה (Package) אך ניתן לזיהוי כפריט נפרד של המטען המשולה, הרי שכל פריט כזה נחשב "Unit". בית המשפט קבע כי בקשר למטרת הגבלת אחריות לפי הכללים, דופנות המכולה יכולות להיחשב כשקופות, וכי הדגש הוא על המטען עצמו המצוי במכולה. למעשה, בית המשפט קבע כי אין בלשון הכללים כל תימוכין להוספת כלל או תנאי שלפיו כדי להכיר ביחידת מטען כ-"Unit", מתחייב לכאורה כי אותה "Unit" ניתן היה להוביל ימית גם ללא המכלה. ◀

קרטאחנה (Cartagena Terminal) ליעד הסופי - מסוף מארסק יוקוהמה (Maersk Yokohama Terminal), תוך עצירות ביניים ושטעונים בנמלי ולנסיה וסינגפור. המטען עצמו כלל שקים (Bags) ובהם חלקי דג שונים (לפי התיאור בשטר המטען, "Bags Of Frozen Bluefin Tuna Parts") וכן נתחים אחוריים קפואים ("Frozen Bluefin Tuna Loins") שהומכלו כפי שהם ("As Is", היינו ללא אריזה או האחדה כלשהי). אלה יתוארו להלן כ-"Bags" ו-"Loins".

המונח "Unit" בהקשר של הובלה ימית נועד להשלים ולכסות פריטים הדומים ל-Package שאינם נארזים, כגון בול עץ, מוט ברזל או כלי רכב, ולא לכסות או לכלול מטען המובל בצובר

בעת שהגיעו המטענים לנמל ולנסיה הוטענו תשע מהמכולות על אונייה אחת, ואילו שלוש הנותרות הוטענו על אונייה אחרת והמשיכו במסע. שלוש המכולות הנפרדות יכונן מכולות "A", "B" ו-"C". בזמן ההפלגה פעלה האזעקה במכולה "C", ולכן כאשר הגיעה האונייה לנמל ברצלונה הועבר המטען שהיה באותה מכולה למכולה חלופית. כמה ימים לאחר מכן ביקש מקבל המטען לשנות את היעד הסופי של מכולות "B" ו-"C" (החלופית) ולהעביר את המכולות לשימיזו (Shimizu), שינוי שהצריך הובלה יבשתית לשם מיוקוהמה. בקשה זו נענתה.

כדי לחסוך בזמני הובלת שלוש המכולות ושחרורן לא הונפקו שטרי מטען, וההובלה של שלוש מכולות אלו נעשתה בשלוש תעודות משלוח (Way Bill) - אחת בעבור כל מכולה. תיאור המטען בכל אחת מהתעודות היה "1 קונטיינר אמור להכיל [מספר] יחידות (Pcs) של Tuna Loins". בכל אחת מהתעודות נרשמה כמות שונה של מספר היחידות: 206, 520 ו-500 בהתאמה, למכולות "A", "B", "C" (החלופית). יצוין כי במכולה "A" היו, נוסף על 206 Loins גם 460 Bags, אולם תעודת המשלוח לא ציינה את קיומם של Bags במכולה, ומבחינת המלל הציגה את המשקל הכולל של המכולה (18,740 ק"ג) כמתייחס לכאורה ל-206 Loins (בלבד).

בפועל, כאשר התקבלו שלוש המכולות ביעדיהן הסופיים ביפן, התברר כי כל המטענים שהיו בתוכן ניזוקו, ומקבל המטען תבע את מארסק ליין.

במצב דברים זה פנה בית המשפט האנגלי לבחון אם המכולה (קונטיינר) יכולה לשמש "Package" או "Unit" שלפיו תוגבל אחריות המוביל הימי. לפיכך, אם למשל כללי האג יחולו על ההובלה, תוגבל אחריות מארסק ליין ל-100 ליש"ט למכולה, ואם

כיצד תוגבל אחריות המוביל הימי

המשך מעמוד 28

◀ בית המשפט קבע, לפיכך, כי המטען שאותו הובילה מארסק לליין בשלוש המכולות האמורות הוא מטען מעורב, הכולל "Packages" ו-"Units". במכולה A היו אפוא 206 "Units" (נתחי הטונה הקפואים) ו-460 "Packages" (השקים שבהם חלקי הטונה). באותו אופן במכולה B היו 520 "Units" ובמכולה C - 500 "Units".

ערפול בהיעדר כללים

עם זאת לא היה בכך די. בשלב הבא פנה בית המשפט לבחון אם תיאור המטען בשטר המטען (בענייננו, תעודת המשלוח) אכן תאם את האופן שבו נארז או הומכל המטען (כפי הנדרש לפי סעיף 5 c לכללים). לגבי מכולה A לא הייתה למעשה מחלוקת, שכן תעודת המשלוח לא תיארה את ה-"Packages" שהיו במכולה. לכן, הגבלת האחריות לגבי "Packages" אלה עמדה על Sdr 666.67 - מכיוון שבמקרה זה (בהיעדר תיאור אחר) המכולה היא בלבד הייתה ה-"Package" שבה נארז המטען, אף שבפועל היו במכולה 460 חבילות (השקים עם חלקי הדג). הקושי התעורר לגבי ה-Loins, שכן בתעודת המשלוח תוארו אלה פריטים ("Pcs") ולא יחידות ("Units"), ולכן טענה מארסק לליין כי גם לגבי ה-Loins בהיעדר תיאור נאות ב"שטר המטען" היחידה הרלבנטית צריכה להיות המכולה בלבד, והגבלת האחריות לפי "Package Or Unit" צריכה לעמוד על Sdr 666.67 (בהינתן שכללי האג-וויסבי הם שחלים על ההובלה). נקבע כי במקרה זה תיאור המטען בתעודת המשלוח היה מספק ותאם את המציאות, שכן ה-Loins כפי שהונחו במכולה (As Packed) אכן היו, כל אחד מהם, יחידת הובלה (Unit), ולכן גם דרישה זו של כללי האג-וויסבי התמלאה, באופן שכל אחד מה-Loins מהווה Unit המקימה, כל אחת מהן, מגבלת אחריות בהיקף של Sdr 666.67 יחידות.

לסיכום העניין קבע בית המשפט כי הגבלת האחריות לפי כללי האג-וויסבי היא שחלה על שלוש המכולות. אלא אם כן ביחס למכולות "B" ו-"C" יעלה בידי מארסק לליין להראות כי הנוק הנטען נגרם לאחר הפריקה, שכן אז (בהיות אירוע הנוק מחוץ להובלה הימית) תהיה תחולה לתנאי הגבלת האחריות של מארסק לליין, שקבעו כי במקרה כזה תעמוד ההגבלה על 2 Sdr לכל קילוגרם של מטען שניזוק בפועל (ללא חלופת הגבלת אחריות).

מקרי וסוגי הובלה שונים ודין אירופי לעומת דין אמריקאי גורמים לתוצאות שונות של הגבלת אחריות המוביל הימי

ראינו אפוא כי מקרי וסוגי הובלה שונים ודין אירופי לעומת דין אמריקאי גורמים לתוצאות שונות של הגבלת אחריות המוביל הימי. בנסיבות שבהן "Unit" ו-"Package" לא הוגדרו בכללים, לא נותר אלא להוסיף ולעקוב ולראות אם הקווים המנחים הקיימים כיום יהיו תקפים גם בעתיד.

[KYOKUYO CO LTD vs. MAERSK A/S, [2017] EWHC 654 (Comm)]

* הכותב הוא מנהל מחלקת ספנות בג'ון הריס ושות'

*תוכן הכתבה כללי בלבד ואינו מהווה חוות דעת משפטית

WISHING
YOU
שנה
טובה
ופוריה

ד"ר חמד שפי

עם בואה של
השנה החדשה
זו הזדמנות לאחל לך ולמשפחתך
שנה של שפע אושר וצמיחה,
שנה מתוקה ובשורות טובות

נמל
חסיפנות
ישראל
נמל הבית שלך

www.isp-port.com

דרך יוליוס סימון 53, מפרץ חיפה

04-8460-460