



שטר מטען כקלף מיקוח - האומנם?

מה יעשה רוכש מטען ששטר המטען שלו מוחזק כבן ערובה על ידי הספק או סוכן משנה כלשהו - האם יוכל לשחרר את המטען בלעדיו? האם מקבל המטען המיועד יהיה מעתה בן ערובה? האם יידרש לשלם "כופר" למחזיק בשטר? על סוגיות אלה בסקירה שלפניכם



| עו"ד יואב רייס |

לפי חוק החוזים הישראלי מחויבים גורמי השילוח למיניהם בחובת תום הלב, ואחידה במטען כבן ערובה לאחר שתמורתו שולמה אינה התנהגות ראויה

כבר שוחרר קודם לכן, כך שממילא לא היה בשטר משום "בטוחה" ולכן אין לבנק כל זכות להיפרע ממנו. טענה זו נדחתה, ונקבע בפסק דין מחייב כי שטר המטען הוא גם מסמך קנייני המעיד על הבעלים במטען, ואין בעובדה כי המטען כבר נלקח קודם שהבנק המממן נהיה לבעליו כדי לשחרר אותו מאחריות לנוק שנגרם מכך שהמטען אבד (ע"א 6260/97, "עניין Polska Morska"). חלק נוסף באותה פרשה עסק באחריות עמיל המכס וסוכן האונייה לשחרור המטען ללא הצגת שטר המטען, ובעניין זה נקבע שלפי "ההסדר הנכון והמקובל, הוצאת פקודת מסירה נעשית רק כנגד הצגת שטרי מטען מקוריים. יבואן שאין בידו את שטרי המטען המקוריים אינו זכאי לקבל את המטען, ומי שמשחרר לידיו את המטען חשוף לתביעה מצד המחזיק בשטר המטען המקורי". (ע"א 3656/99, "עניין טרנסכלל").

ההובלה הימית הוזמנה, המכולות הובאו לחצרי היצואן, המטען הומכל, הובל לנמל, הוטען לאונייה, הובל ליעד ונפרק. אלא מאי, שטר המטען אינו בנמצא. שטר המטען, כך מתברר, מוחזק עדיין בידי הספק, או "נתפס" על ידי סוכן משנה, ובכל מקרה לא ניתן להציג את מקור השטר ולקבל מסוכן האונייה בנמל היעד את פקודת המסירה. האם מקבל המטען המיועד יהיה מעתה בן ערובה? האם יידרש לשלם "כופר" למחזיק בשטר? בשאלות אלה ואחרות דן לאחרונה בית משפט השלום בחיפה.

אחד המקרים הידועים ביותר של שחרור מטען ללא הצגת שטר מטען הוא בפרשה המכונה פרשת "רובי אסא". בשנות התשעים נרכשה כמות מכובדת של ברזל שיובאה לישראל, ונפרקה בנמל אשדוד. מימון העסקה נעשה באמצעות מכתב אשראי דוקומנטרי שאותו פתח בנק מממן ראשון, וההובלה הימית עצמה נעשתה כנגד שטר מטען סחיר (שניתן להסב אותו מידי האוחז הראשון לאוחז הבא). בדרך זו הבנק המממן שילם ליצואן הברזל וקיבל את שטר המטען לידיו, והוא מצידו החזיק בשטר ללא כל כוונה לשחרר אותו אלא רק לאחר שייסדיר עם הבנק את מימון העסקה.

בית המשפט העליון קבע כי "ניתן גם ניתן לשחרר סחורה בלא שטר מטען מקורי תוך נטילת סיכון נזיקי-כספי"

המימון עצמו "החליף ידיים" באופן שהבנק המממן הראשון הוחלף במממן אחר (חברת הספנות Polska Morska), וזה האחרון קיבל את שטרי המטען לידיו. בין לבין, ועוד טרם החלפת ומסירת השטר בין המממנים לבין עצמם, הצליח רוכש המטען לשכנע את המוביל הימי למסור לו את משלוחי הברזל, גם ללא הצגת שטר מטען מקורי. הברזל עצמו מצא את דרכו מחוץ לנמל, ורוכש המטען "בחר" שלא לשלם למממן כל תשלום שהוא בעבור המטען. משהתברר למממן (השני) כי תשלום אין וגם המטען אבד הגיש זה תביעה נגד המוביל הימי, שהגיעה בסופו של הליך לפתחו של בית המשפט העליון. טענת המוביל הימי הייתה כי ממילא בעת שהבנק המממן התובע קיבל לידיו את השטר, המטען עצמו

"ניתן לשחרר סחורה ללא שטר מטען"

זמן לא רב לאחר מכן רכשה חברה מישראל בשם אופנת רן לי סחר חולצות מספק בסין ושלמה את התמורה בהעברה בנקאית. המטען נפרק בנמל אשדוד, אולם שטרי המטען המקוריים (שניים במספר) הוחזקו בידי המשלח בסין שסירב לשחרר אותם בגלל מחלוקת בינו לבין הסוכן מטעמו. בניסיונות אלה פנתה החברה (באמצעות עורכי הדין **גיל נדל ורוחם וירניק**) לבית משפט השלום ברחובות וביקשה מתן צו שירה על שחרור המטען. כבוד השופט **הרן פינשטיין** לא התכוון להותיר את היבואן הישראלי קורבן לסכסוך שאינו קשור אליו. בהתייחס לפסיקת בית המשפט העליון ב"עניין טרנסכלל" קבע השופט פינשטיין כי אין בפסק הדין משום איסור על מסירת מטען ללא הצגת שטר מטען. ההלכה שיצאה מבית המשפט העליון היא כי "ניתן גם ניתן לשחרר סחורה בלא שטר מטען מקורי תוך נטילת סיכון נזיקי-כספי".

שטר מטען כקלף מיקוח - האומנם?

המשך מעמוד 22

שטרי המטען שערכו המובילים הימיים באותו המקרה היו שטרי מטען שאינם סחירים, כלומר כאלו שאינם ערוכים בלשון "to order", ומכאן כי רק הנשגר הנקוב בשטר - הוא בלבד - זכאי לקבל את המטען, ולא ניתן לסחר אותו הלאה. לאמיתו של דבר, עד לא מכבר הייתה מחלוקת בין האנגלי אם שטר מטען שכזה אכן מהווה שטר מטען כמשמעותו בכללי האג-וויסבי. המחלוקת הוצגה ונדונה בפרשת *Rafaela S*, שם נדרש בית המשפט האנגלי לשאלה, אם מוביל ימי שערך שטר מטען שאינו סחיר זכאי להגנות ולחסינויות המוענקות למוביל לפי הכללים. בית המשפט האנגלי

לאור ה"מסה הקריטית" של החלטות בתי המשפט שניתנו בעניין, נראה כי ההליך יעסוק בגובה הערבויות והביטחונות, אולם יאפשר את שחרור המטען עצמו

קבע כי הדגש העיקרי (*prime focus*) בעת שגובשו הכללים נסב על שטר מטען סחיר ("*to order bill of lading*") וכי שטר מטען בלתי סחיר ("*straight bill of lading*") נבדל משטר מטען סחיר בכך שהמשלוח נעשה בעבור נשגר ספציפי נקוב בלבד בהעברה אחת ויחידה, ללא כל אפשרות לסיחור לצד שלישי.

בית משפט השלום חיפה קבע כי אומנם, כפי שקבע בית המשפט העליון בפרשות "*Morska Polska*" ו-"טרנסקלל", שטר המטען הוא מסמך קנייני המקנה למחזיק השטר את הזכות לדרוש ולקבל את המטען, אולם אין משמעות הדבר כי לא ניתן להגביל את סחירות השטר. לכן, במקרה שלתיאור הנשגר בשטר המטען לא התווספו המלים "*to order*", ובחלק מהם אף נרשם "*non negotiable*", הרי ששטר המטען אינו סחיר ומכאן שחשיפת המוביל הימי במקרה שבו ימסור את המטען לידי הזכאי לקבלו לפי השטר, ללא הצגת מקור השטר, מצומצמת. בית המשפט גם נתן משקל לכך שלגבי חלק מהמטענים הפגיעה חותמת "*telex release*" על גבי שטרי המטען הפנימיים (*House B/L*) שאותם ערך המשלח בישראל, ומשמעות הדברים היא שמבחינת הספק-שולח המטען ניתן לשחרר את המטען ללא הצגת שטר מטען מקורי (שכן התמורה בעבור המטען שולמה לידי).

במצב דברים זה ולנוכח הראיות לכאורה שהוצגו ולפיהן התמורה בעבור המטענים שולמה, הורה בית משפט השלום בחיפה על שחרור המטענים תמורת הפקדת ערובה בשווי 50% מערך המטען, שתהיה בתוקף למשך 14 חודשים, תוך שימת לב לתקופת ההתיישנות המהותית העומדת על 12 חודשים.

שחרור ללא חשיפה

דומה כי מבחינה משפטית אבולוציונית נוצרה נקודת פיצול, שבה נפרד שטר המטען שאינו סחיר משטר המטען הסחיר "קלאסי" - זה שלכאורה עמד לנגד עיני מנסחי הכללים. ככל שמוביל ימי ימסור מטען ללא הצגת שטר מטען סחיר מקורי ("*to order*") בפניו, הוא עלול להימצא במצב שבו הוא מסר את המטען לידי מי שאינו בעל זכות הקניין בשטר, ויהיה חשוף לתביעה ואחריות כלפי אוחז השטר המקורי - אם המטען עצמו לא יגיע לידי. לעומת זאת, כאשר המטען נמסר לנשגר הנקוב בשטר מטען שאינו סחיר (*straight bill*) הרי שהנשגר בלבד זכאי לקבל את המטען, כך שהחשיפה שלה נתון המוביל הימי במסירה שכזו - ללא הצגת שטר מטען מקורי, פחותה. חשיפה מופחתת זו מביאה לתוצאה המסחרית כי מטען שכזה יכול להשתחרר וישוחרר גם ללא הצגת שטר המטען המקורי. זאת, בכפוף, אומנם, למתן צו שיפוטי, אולם בפועל, ולאור ה"מסה הקריטית" של החלטות בתי המשפט שניתנו בעניין, נראה כי ההליך יעסוק בגובה הערבויות והביטחונות ל"נטרול" חשיפת המוביל, אולם יאפשר את עצם שחרור המטען עצמו.

רוכש מטען תמים ששילם את התמורה בעבור המטען אינו אמור להיות בן ערובה או קלף מיקוח במחלוקת לא לו, ולא אמור להיות קורבן של ניסיון סחירה או לחץ מסחרי.

* הכותב הוא עורך דין במחלקת ספנות ומשפטי ימי, פרופ' ביין ושות'.

* אין במידע במאמר זה כדי להוות תחליף לייעוץ משפטי פרטי

כמו כן עמד בית המשפט על כך שהן בפקודת הובלת טובין בים והן בתוספת לפקודה (כללי האג-וויסבי) אין כל איסור על שחרור מטען ללא שטר מטען מקורי ("הפקודה והתוספת מסדירים את היקף האחריות ואת שאלת הפיצוי, אך אין ביניהן לבין איסור משפטי על פי דין כל קשר שהוא"). בנסיבות אלה, מאחר שהיבואן הנו הצד התמים ששילם את התמורה בעבור העסקה, ומאחר שהוצגו ראיות לתשלום ומאחר שאין מחלוקת כי לפי שטרי המטען היבואן הוא המיועד לקבל את השטר, קבע בית המשפט כי אין כל סיכון למי מהמעורבים במסירת המטען לידי. עקב העדר סיכון זה קבע בית המשפט שלפי חוק החוזים הישראלי מחויבים גורמי השילוח למיניהם בחובת תום הלב, וכי אחיזה שכזו במטען כבן ערובה לאחר שתמורתו שולמה אינה הנתהגות ראויה. לעומת זאת, שחרור המטען בתמורה לערבויות תמאימות הוא הדרך תמת-הלב והנוכח, ולכן הורה על שחרור המטען באופן מידי בהעמדת ערבויות.

עניין דומה נדון על ידי בית משפט השלום חיפה באוקטובר 2011. באותו מקרה היה מדובר במטען שלא שוחרר לידי הרוכשת מישראל עקב מחלוקת בינה לבין הספק מסין לעניין איכות הסחורה שנשלחה, לאחר בדיקה של כמה דוגמאות מהסחורה שבמכולה. הצדדים לעסקה סיכמו על מתן הנחה בסך 3,000 דולר לרוכשת מישראל, זו מצדה העבירה את מלוא התשלום (המופחת, לאחר הנחה). אולם, גם לאחר מכן סירב הספק בסין לאפשר את מסירת שטרי המטען. במצב דברים זה, בהתחשב בגובה המחלוקת ובכך ששאר התמורה שולם, הורה בית המשפט על שחרור המטען תמורת העמדת ערובה כספית בשווי של 25% מערך הסחורה בתוקף למשך שנה - היא תקופת ההתיישנות המהותית שלאחריה לא ניתן יותר לתבוע את המוביל הימי בכל הקשור להובלה הימית ולנוק או חוסר במטען.

במקרה נוסף שנדון על ידי בית משפט השלום ראשון לציון כמה חודשים לאחר מכן (עניין "טובישי סחר") הורה בית המשפט שם כי הטובין ישוחררו (ללא הצגת שטר מטען) תמורת הפקדת ערובה בסך 150%, לנוכח הסיכון שאליו חשוף המוביל הימי כי "השטר יסוחר לצד שלישי".

כאשר שטר המטען אינו סחיר, מטען שכזה יכול להשתחרר וישוחרר גם ללא הצגת שטר המטען המקורי

ועוד באותה עת נדונה בערכאות תביעתו של יצואן ישראלי, שתבע בנוזיקין חברת ספנות שדרשה ממנו ערבות בשיעור 200% משווי המטען, כתנאי להיעתרות לבקשתו להחליף את שטר המטען שנערך לשטר מטען אחר הנוקב בנשגר אחר. היצואן נוקט להחלפה זו מכיוון שהעסקה עם הקונה המקורי לא יצאה אל הפועל והוא איתר רוכש חדש חלופי. אלא אז התברר כי אחד משטרי המטען הראשון המקורי אבד ליצואן והוא אינו יכול להחזירו למוביל הימי, ובנסיבות אלו דרש המוביל הימי ערבות בשיעור 200% משווי המטען - אשר לא היה בידי היצואן להעמידה. תביעת היצואן התקבלה על ידי בית משפט השלום, הערעור שהוגש בפני בית המשפט המחוזי התקבל, ובקשת רשות ערעור נוסף בפני בית המשפט העליון נדחתה.

שטרות לא סחירים

על רקע כל אלה נדרש לאחרונה בית משפט השלום חיפה לדון בתביעתו של משלח מישראל, אשר ערך תיאומי הובלות בעבור מקבלי מטען ישראלים, להובלת סחורות שרכשו בסין. אולם אף שהתמורה בעבור המטענים שולמה וכך גם דמי ההובלה, שטרי המטען עצמם לא נמסרו למקבל המיועד, עקב סכסוך פנימי בין סוכני משנה בסין, והסוכן המחזיק בשטרי המטען המקוריים טען כי לא קיבל את דמי ההובלה ודרש כי דמי ההובלה הימית (שכבר שולמו) יעברו לידי.

בנסיבות אלה פנה המשלח הישראלי אל בית משפט השלום בחיפה וביקש כי יורה בצו למובילים הימיים לשחרר את המטענים - את פקודת המסירה, באופן מידי וגם ללא הצגת שטר מטען מקורי.