



# קורונה: מי מפצה על הנזק (בהובלה הימית)?

ב 30 בינואר 2020 הכריז ה- Director General של ארגון הבריאות העולמי (WHO), על התפרצות הקורונה (COVID 19) כאירוע של PUBLIC HEALTH EMERGENCY OF INTERNATINAL CONCERN. תמצית ההמלצות/הנחיות שהופנו אז למדינות העולם הייתה - להשקיע מאמצים בהפחתת הידבקות של בני אדם, למניעת הדבקת משנה, ולשתף פעולה באופן בינלאומי - בעיקר על ידי העברת מידע.



| עו"ד יואב הריס |

שונות), (הוראת שעה), תשפ" - 2020 ולפיו, אדם שחזר מחוץ לישראל משך 14 הימים שלפני הגעתו לישראל עליו להימצא בבידוד וכן הוראות שונות שעניינן איסור לקיים התקהלות בהשתתפות 100 אנשים ומעלה והוראות נוספות.

ביום 15.3.20 הודיע משרד הבריאות על איסור כל התכנסויות מעל 10 אנשים, על סגירת בתי מסחר, בילוי ומקומות נוספות, על היערכות מקומות עבודה להמשך עבודה מהבית והקפדה על מרחק 2 מטרים בין העובדים. ועל הפסקת הפעלת כל מוסדות החינוך. בחלוף כשבוע יושמו הנחיות משרד הבריאות לכדי תקנות שעות חירום (נגיף הקורונה החדש - הגבלת פעילות), תש"ף - 2020 אשר פורסמו ב 18 למרץ 2020. לא מן הנמנע כי המגבלות והאיסורים של תקנות אלו יוחמרו עוד יותר בצו ממשלתי שיגביל עוד יותר את יכולת התנועה והעבודה. בתוך כך, עוד ביום 18.3.20 חתם שר התחבורה בצלאל סמוטריץ על הוראת שעה - "תקנות הנמלים (בטיחות השיט) (הורעת שעה) המאריכה את פרק הזמן לחידוש רישיון השייט ל- 30 יום לאחר 19 באפריל.

התמונה הנגלית עד כה, ברמה העולמית והארצית, היא "בידוד" , "בידוד", "בידוד" ומגבלה על תחבורה ותעבורה וכתוצאה מכך דיכוי הפעילות הכלכלית. הסחר הימי והעולמי מושפע ממגבלות הבידוד והסגר של מגפת הקורונה. נתיחה לשני מישורים עיקריים: העדר יכולת כלכלית או אורגנית לעמוד בהתחייבות

חלפו -עברו להם כ- 40 ימים ומאות אלפי נדבקים, וביום 12.3.2020 הוציא ה- Director General של ה- WHO הודעה לתקשורת ולפיה בתאריך 11.3.20 ניתנה הודעת ה- WHO ולפיה ה- COVID 19 נחשבת מעתה (can be described), כמגפה (pandemic). ההכרזה, כפי שהוסבר אז לתקשורת, ניתנה משתי הסיבות הבאות: האחת, התפשטות המחלה כ- 125,000 מקרים מדווחים מ- 118 מדינות והגידול הניכר במקרים המדווחים ובמדינות המדווחות, מחוץ לסיני, במהלך השבועיים האחרונים. השנייה, כי למרות האזהרות שניתנו קודם לכן, ישנן מדינות אשר אינן מטפלות במקרה באותה רמה של התחייבות (political commitment) הנדרשת לצורך הטיפול באיום. במבט של מספר שבועות לאחר, ההודעה וההסבר שניתנו אז, נראים על גבול התמימות.

במסגרת ההודעה לעיתונות הנ"ל מיום 12.3.20, מסר ה- Director General כי כל המדינות נדרשות למצוא את האיזון בין הגנה על הבריאות, מניעת הידרדרות כלכלית וחברתית, ושמירה על זכויות אזרח. בתוך כך, במסגרת דברים אלו נאמר

כי על מנת להציל חיים יש צורך להפחית תנועה/תעבורה (transmission) – והמשמעות היא לאתר עד כמה שיותר מקרים ולבודד אותם ואת אלו שהיו עמם במגע.

במקביל באותה תקופה, ביום 2.2.20 ניתן במדינת ישראל צו בריאות העם (נגיף הקורונה החדש) (בידוד בית והוראות

במארסי, האנייה עברה חיטוי בגופרית על פי צו הרשויות בצרפת. כתוצאה מכך הלימונים ניזוקו. נקבע כי הנזק למטען נגרם כתוצאה מ"restraint of princess".

במקרה משנה 1872 נקבע, כי רב החובל רשאי להימנע מכניסה לאזורי סגר ומצור ואם כתוצאה מכך נגרם עיכוב והארכה של מסע הימי (אשר הוביל לכך שהמטען ניזוק) הרי שגם נזק כזה חוסה בסעיף הפטור הנזקף למוביל הימי (מתוך Carver, "Carriage By Sea").

מכאן, עולה, כי בעלי מטענים אשר מטעניהם מעוכבים כתוצאה מצווים ממשלתיים המונעים מאניות לפרוק את מטעניהם או אשר מביאים את בעלי האוניות לשנות את מסלולי הפלגתם על מנת להימנע מאירועי סגר, לא יוכלו להיפטר מהמוביל הימי את הנזקים שנגרמו למטעניהם. הדברים עלולים להיות רלבנטיים למשלחי מטענים מתכלים אשר תוקף השימוש המסחרי בהם עלול לפוג כתוצאה מהעיכוב בפריקתם ובמסירתם.

יחד עם זאת, אירועים של הסגר ממשלתי, אשר מנוסחים בפוליסות ביטוח כ- restraint, and detainments of all kings, (הוא הנוסח המופיע בתוספת לחוק הביטוח הימי האנגלי משנת 1906). נחשב למשל כאירוע שניתן לבטחו בביטוח ימי.

כך למשל, במקרה משנת 1903 (Miller Vs. Law Accident) נקבע, כי ביטוח ימי של מטען פריים שנשלח מאנגליה לבואנוס איירס ואשר פריקתם נאסרה מאחר ובבדיקתם על ידי הרשויות בנמל הפריקה התגלה כי מהלך המסע הימי נדבקו במחלה מדבקת, נחשב כאירוע של "restraint" אשר מקנה לבעל המטען פיצוי מהמבטח עבור עלויות הובלתם ליעד אחר ופריקתם שם (מתוך Carver, לעיל).

הגם שצוק העיתים לא התרחש מעולם במדינת ישראל, נראה כי המשפט הימי, מכיר, למרבה הצער, אירועים דומים ולכן מפריד בין אחריות מובילים ימיים לאחריות מבטחים. לא כל אירוע המונע את ביצוע החוזה יכול להיחשב כ"כוח עליון" על פי הדין האנגלי, וישנה שורה ארוכה של סיכונים במסע הימי, שאינם מונחים לפתחם של המובילים הימיים.

\* הכותב הוא מנהל מחלקת ספנות במשרד הריס ושות'  
\* תוכן הכתבה כללי ואינו מהווה חוות דעת משפטית

רכישה או אספקה. השני, אירועים של הסגר על אוניות או טובין בנמלים השונים.

באשר למגבלה הכללית-כלכלית, הרי שחוק החוזים הישראלי-סעיף 18 לחוק החוזים (תרופות בשל הפרת חוזה), קובע, כי

הפרה של חוזה כתוצאה מנסיבות שהמפר לא ידע עליהן מראש ולא יכול היה למנוע אותן – וקיום החוזה הוא בלתי אפשרי או שונה באופן יסודי ממה שהוסכם, לא תהיה ההפרה עילה לאכיפת חוזה או לפיצויים (כתוצאה מהפרתו). לעומת זאת, כפי שכבר עמדנו בהרחבה במקום אחר- "כוח עליון או חלוקת סיכונים" [המטען גיליון 218], הדין האנגלי מגלה גישה "קמצנית" במתן הפטור.

כך למשל אירועים בהם אנייה נאלצה לצאת את הנמל על רקע סופת הוריקן קרבה – מחשש כי אם לא תצא לא תמצא מקום עגינה מחוץ לנמל, או אירוע בו מטען סויה המיועד להעמסה על דוברת נפגע כתוצאה מהוריקן, לא נחשבו כאירועי "כוח עליון" לפי הדין האנגלי, שכן לא הסופה עצמה גרמה ישירות ליציאת האנייה- אלא החשש ל"אובדן מקום" ומכיוון שלא הוגדר במקרה השני כי תספק סויה ספציפית אלא סויה באופן כללי, כך שהסויה שניזוקה לא נחשבה כסויה הספציפית לחוזה.

כך גם, אירוע של נזק למכרה המיועד לאספקת עפרות ברזל כתוצאה מקריסת סכר הקשור למכרה, אף הוא לא נחשב כאירוע הפטור את הספק שם מאחריותו- מכיוון שלא אירוע הקריסה לא אפשר לאותו ספק לעמוד בהתחייבותו אלא העובדה כי מכרה חלופי לא היה מוכן לספק לו, הוא זה שמנע ממנו את קיום התחייבותו.

בהקשר הספציפי יותר של אירועי סגר ועיכוב אוניות ומטענים, מלמד פרק IV לכללי האג-וויסבי כי על אירועים שהם "כל סיבה אחרת הנולדת שלא בהשתתפותו של המוביל הימי או לא באשמתם של סוכניו או שמשויו" נמנים גם אירועים של "Arrest or restraint of princess" (מעצר של נסיכים ושליטים- כלומר של הכוח השולט במדינה) וכן quarantines restrictions (הגבלות הסגר).

אירועים אלו חובקים הוראות ממשלתיות האוסרות על ייצוא או ייבוא טובין, הסגר כאמור, אמברגו, מצור ימי וההחרמה של אוניות. כך למשל במקרה משנת 1915 אנייה יצאה ממובסה – שהוכרזה כאזור מוכה מגפה לנאפולי- שם טענה לימונים המיועדים ללונדון.