מהם גבולות האחריות של המובילים הימיים?

בעל אונייה שבחר להפליג בנתיב ארוך בתנאי מזג אוויר קשים - וגרם נזק למטען; מכונאי ראשי שגרם לדליקה במכלית דלק; מטען שאוחסן על הסיפון וניזוק לחלוטין - מה מידת אחריותם של בעלי האונייה, אם בכלל, לנזקים המתרחשים במהלך ההובלה הימית? ממה הם פטורים? בית המשפט האנגלי משרטט קווי גבול ועל המשתמשים בהובלה ימית להביא זאת בחשבון

| עו"ד יואב הריס |

המסע הימי כשלעצמו היה ונותר בעיני מערכת המשפט כעין הרפתקה ימית. כל אחד מבעלי האינטרסים הקשורים – האונייה, המטען ודמי ההובלה – סופג, ככלל, את הסיכון שיכול ליפול עליו במהלך ההרפתקה, היכן וכפי שייפול (where it falls) – אלא אם כן חל חריג ההיזק הכללי (General Average).

עיקרון נוסף שביסוד ההובלה הימית הנו הכלל שלפיו "time is money". אונייה צורכת דלק, מחויבת על פי רוב בתשלומי משכנתה שוטפים לגורמים ממנים, נדרשת לתשלום אגרות נמל, מצויה תחת לוח זמנים ונעה בין הפלגה להפלגה.

לפי הדין האנגלי, על המוביל הימי לא רק להציג שיטה נאותה, אלא עליו גם להפעיל את האונייה בשקידה יתרה

לכן, כאשר נועדו בעלי האוניות ומשתמשי ההובלה הימית והגיעו בשנת 1924 להסכמות הידועות ככללי האג, וכפי שעודכנו בהמשך ב-1968 לכללי האג-וויסבי, ניתן לזהות כי בכל הקשור לחלוקת הסיכונים בין הצדדים, ככלל, אחריות בעל האונייה חלה בעיקר על השלב שלפני תחילת המסע הימי, בהעמדת כלי שיט ראוי להפלגה בים ולהפקיד עליו אנשי צוות "די הצורך" – וכן לטעון את המטען, לשמור ולהשגיח עליו ולפרוק אותו בסיום המסע – כל אלה פעולות שבשליטה. בנוסח האנגלי, חובת השמירה על המטען מתוארת כ-"properly and carefully load, handle, stow, carry, keep, care for and discharge the goods carried" (חלק III סעיף 1, סעיף 2 לכללים).

המונח "properly" פורש בפסיקה האנגלית בהעמדת "שיטה נאותה" (in accordance with a sound system). "שיטה נאותה" שאמנם אין משמעותה שיטה מושלמת, אבל המוביל הימי ייבחן לפי המצופה ממנו – על בסיס המידע שהיה בידיו או שהיה צריך לדעת על דרישות הטיפול במטען המובל ועל הפרקטיקה המקובלת אצל מובילים ימיים זהירים. התוספת של המילה "carefully" משמעותה כי לא זו בלבד שעל המוביל הימי להציג שיטה נאותה, אלא עליו גם להפעיל אותה בזהירות. לכן, לא תהיה הגנה למוביל הימי אם הוא פעל לפי שיטה נאותה, אולם הצוות שלו התרשל בהפעלתה.

עם זאת, אירועים שמחוץ לשליטת המוביל הימי, כגון סכנות בים, אסון בידי שמים, מאסר או מעצר בידי נסיכים או רוזנים, הסגר, פרעות וגם "כל סיבה אחרת הנולדת שלא בהשתתפותו של המוביל הימי או שלא באשמתם של סוכניו או שמשיו", הנם מחוץ לתחום אחריות המוביל הימי והוא לא יחויב בגין נזק למטען שהתרחש כתוצאה מאלה (חלק IV סעיפים 2 [א] – [יז] לכללים).

הכללים על חלוקת האחריות בין המוביל הימי לבעל המטען מביאים לוודאות גם כלפי המבטחים – אשר יכולים להיווכח מראש בסיכוני מסע שאינם באחריות המוביל הימי, ולקבוע את הפרמיות לתשלום הכיסוי הביטוחי הימי בהתאם.

בכל הקשור ליחסי חוכרים-בעלי אוניות, הרי שבכלל, על בעלי האוניות להעמיד לרשות החוכר אונייה מתאימה להובלה הימית ובכלל זה מחסנים ואמצעי אחסנה מתאימים, וכאשר האונייה מתייצבת בנמל הפריקה או הטעינה ומוסרת "הודעת מוכנות" (notice of readiness), עומד לרשות החוכר פרק זמן שהוא על פי רוב 36 שעות, לפרוק או לקלוט את המטען – שאם לא כן, כל שעת איחור תחייב את החוכר בתשלומי דמי השהיה (demurrage) עבור כל יום עיכוב או חלק ממנו.

המציאות פחות ברורה

עד כאן, "על הנייר" הכול טוב ויפה. בפועל ובפרקטיקה, כפי שניתן להיווכח משורה של מקרים אשר נדונו לאחרונה, גבולות האחריות והתוצאות הכלכליות הנובעות מחלוקת הסיכונים אינם ברורים לחלוטין.

ניטול לדוגמה את המקרה הקשור לאונייה "Santa Isabella" אשר נחכרה לביצוע הובלת 44 טון של "תירס לבן" ("white corn") בין טופולובמפו (Topolobampo) שבמערב מקסיקו לנמלי דרבן וריצ'רדס ביי שבדרום אפריקה. המוביל הימי בחר להפליג בנתיב המקיף את יבשת דרום אמריקה – עד לכף הורן (Cape Horn) ומשם לצאת לדרום אפריקה במקום להפליג בנתיב קצר יותר – דרך תעלת פנמה. כתוצאה מכך, המסע הימי ארך 39 ימים, וכתוצאה ממזג האוויר הסוער שהתחולל בנתיב הפלגה זה, לא ניתן היה לאוורר את המטען כראוי במשך רוב ימי המסע.

כאשר האונייה מתייצבת בנמל הפריקה או הטעינה ומוסרת "הודעת מוכנות", עומדות לרשות החוכר 36 שעות לפריקת או לקליטת המטען

כתוצאה משילובם של אלה, המטען שהגיע לדרום אפריקה ניזוק והרשויות סירבו לאשר את פריקתו. כתוצאה מכך, פריקת המטען התעכבה ונכנסה לתקופת ההשהיה. המחלוקת בין הצדדים הייתה אם בנסיבות אלה מחויב החוכר בתשלום דמי החכירה – כאשר ביסוד הדברים נבחנה השאלה אם הבעלים פעל כראוי עת בחר להפליג בנתיב הארוך המתואר, האם הבעלים הפר חובה חוזית כלשהי לפי חוזה החכירה או הפר

מהם גבולות האחריות של המובילים הימיים?

המשך מעמוד 24

את החובה המוטלת עליו לפי הכללים לטפל, לשמור ולהשגיח על המטען בזמן ההובלה, שכן הנתיב שבו בחר הבעלים אופיין בטמפרטורה נמוכה ובתנאי מזג אוויר שלא אפשרו את אוורור המטען – וכתוצאה מכך הוא ניזוק.

החוכרים הסתמכו בטענתם זו על הפסיקה בעניין "The Washington" משנת 1976 שנדון בפני בית המשפט הפדרלי הקנדי, שם היה מדובר במשלוח של לוחות זכוכית בין טייוואן לוונקובר (קנדה). במהלך ההפלגה דווחה האונייה על תנאי מזג אוויר קשים צפויים, ורב-החובל בחר להפליג בנתיב שהנו דרומי מזה שהומלץ על ידי שירות ניתוב מזג האוויר (weather routing service). המטען עצמו ניזוק עד לאובדן מוחלט.

בעל האונייה טען שמדובר באירוע של סיכוני הים, אולם טענה זו נדחתה מכיוון שהתברר שהמטען ניזוק כתוצאה מאחסון בלתי נאות. למעלה מן הנדרש, נקבע על ידי בית המשפט שם כי רב-החובל ניתב את כלי השיט בתנאי הסערה כראוי, אולם הוא התרשל בשמירה על המטען בכך שלא שינה קודם לכן את נתיב ההפלגה באופן שהיה מאפשר לו להימנע מלהתעמת עם מרכז הסערה. בכך ניתן לקבוע כי לא נעשה שימוש בציוד וביכולות האונייה (לשנות נתיב שיט) כדי לשמור על המטען – כנדרש לפי הכללים.

נקבע, כי מסלול ההפלגה, בנתיב כף הורן (Cape Horn Route), הנו נתיב הפלגה רגיל וסביר. ככלל, הנתיב הרגיל (usual route) שונה מהנתיב הישיר (direct route) וזאת הן בשל שיקולי ניתוב והן בשל שיקולים מסחריים. לכן, אם הצדדים אינם קובעים בחוזה החכירה מה יהיה נתיב ההפלגה במדויק, הרי שהבעלים רשאי להפליג במסלול הרגיל או המקובל שבין נמלי הטעינה והפריקה. בית המשפט קבע, לפי העדויות שהובאו בפניו, כי בשנים הקודמות לאירוע היו כמה עשרות בודדות של הפלגות בין מערב מקסיקו לדרום אפריקה, וברוב המקרים נתיב השיט היה נתיב כף הורן, כפי שבחרו הבעלים במקרה הנוכחי.

מטען על הסיפון

החוכרים, בעלי המטען אשר טוענים כי הפלגה דרך תעלת פנמה הייתה קצרה יותר ומאפשרת אוורור יותר טוב של המטען, לא התנו את החכירה בנתיב הפלגה כלשהו, אף שיכלו לעשות כן. כך, חוזה החכירה לא חייב את הבעלים להפליג בנתיב אחר, וההפלגה בנתיב שבו בחרו הבעלים אינה מהווה הפרה של חוזה החכירה.

באשר לטענה הנוספת של החוכרים, הנסמכת על עניין "The Washington", קבע בית המשפט כי אף שהוא מסכים עם הדברים שנקבעו שם ("מעבר לנדרש"), הרי לא ניתן לקחת את הדברים שנקבעו בהקשר של בחירת נתיב שיט ספציפי לנוכח נתוני מזג אוויר ספציפיים וליישם אותם על עצם בחירת נתיב השיט הכולל, באופן שמרוקן מתוכן את הכלל שתואר לעיל, ולפיו בהיעדר הסכמה מפורשת בחוזה על נתיב שיט מוגדר (contractual route), הרי שלבעלים נתונה הזכות לבחור את נתיב השיט הרגיל או הסביר. כמו כן, גישת החוכרים תיצור אינספור אי-ודאויות: האם לפי גישת החוכרים על הבעלים לבחור נתיב שיצמצם את הסיכון למטען, או נתיב שימנע את הסיכון כמעט לחלוטין? כיצד לשלב שיקולים אלה עם אורך הנתיב ועלות ההפלגה? כיצד תיבחן החלטת הבעלים בחוכמה שלאחר מעשה? לכן, לא ניתן לקבוע כי החלטת הבעלים להפליג בנתיב שאותו בחר מהווה הפרה של החובה "לשמור על המטען", לפי הכללים.

כוח עליון או אויבי המלכה

מקרה נוסף העוסק בחלוקת האחריות לנזק בין בעל האונייה לבעל המטען הנו מקרה של אובדן מלא של משלוח שהוטען על הסיפון (deck cargo), וזאת לאחר שהאונייה נתקלה בתנאי מזג אוויר קשים. בעלי המטען טענו כי הבעלים הפרו את החובה המוטלת עליהם לשמור, לאחסן, לעגן ולאבטח את המטען כנדרש לצורך המסע. הבעלים מצדם הפנו לתנאי שטר המטען שבהם נקבע כי "המוביל הימי, בכל מקרה (in no case), לא יהיה אחראי לכל נזק או חוסר למטען 'על הסיפון', ללא כל קשר כיצד נוצרו (howsoever arisen)".

חשוב לציין כי כללי האג-וויסבי מציינים במפורש כי הם אינם חלים על מטען המובל על הסיפון; סעיף I (ג) לכללים קובע כי "טובין" אינם כוללים "בעלי חיים ומטען שנאמר עליהם בחוזה ההובלה שהם מובלים על מכסה כלי השיט, והם מובלים כך למעשה". משמעות הדברים היא שמאחר שהכללים אינם חלים על הובלת מטען "על הסיפון", ביחס להובלה כזו רשאי הבעלים לקבוע בחוזה ההובלה, שטר המטען, תנאים למיניהם אשר משחררים אותו מכל אחריות וחבות, אשר אחרת, לו היו הכללים חלים, לא היה לאלה כל תוקף.

אף שכללי האג-וויסבי עצמם לא חלו על ההובלה, חלו עליה דיני ה-common law (המשפט המקובל) האנגלי, ולפיהם, בהיעדר תנאי בחוזה הקובע אחרת, חל על חוזה ההובלה תנאי נרמז (implied term), ולפיו על הבעלים לספק אונייה כשירה לשיט וזו התחייבות מטעמו, והבעלים מחויב למסור את המטען ביעדו באותו מצב תקין שבו הם נמסרו לידיו אלא אם כן התרחש אירוע של כוח עליון, מעשה הנובע מאויבי המלכה (act of the Queen's enemies), או פגם מובנה בטובין (inherent vice). בעלי המטען טענו כי אם היה ברצון בעל האונייה להחריג עצמו מחובה בסיסית ויסודית זו, היה על לשון הפטור לציין במפורש את פטור הבעלים מחובה להעמיד כלי שיט כשיר ולשמור על המטען. מאחר שלשון הפטור כלל אינה מזכירה את אלה, הבעלים לא השתחרר – לפי טענת בעלי המטענים – מחובותיו היסודיות אלו.

בית המשפט קבע כי רב-החובל ניתב את כלי השיט בתנאי הסערה כראוי, אולם התרשל בשמירה על המטען בכך שלא שינה קודם לכן את נתיב ההפלגה

בית המשפט קבע כי הוראות הפטור הנזקף לבעלים ברורות – לבעלי האונייה אין כל אחריות למטען המובל על הסיפון, תהיה הסיבה לנזק אשר תהיה ("whatever the cause") וכי למעשה, לא ניתן למצוא מילות פטור גורפות ורחבות יותר מאלה שבשטר המטען. הפטור חל על כל סיבה שהיא והפטור אינו מחריג אירועים של אי-כשירות או רשלנות. בית המשפט מפרש את סעיפי הפטור באופן שמאפשר להבין את כוונתם כפי שהללו היו מובנים על ידי כל אדם סביר ומיושב היודע קרוא וכתוב, אשר יש בידו את הרקע הרלבנטי והידע אשר סביר להניח היו בידי הצדדים בזמן ששטר המטען נערך או נחתם. אין כל מקום לסטות מפרשנות סעיף הפטור הנלמדת מלשונו המפורשת ומהיגיון מסחרי רגיל. המונח "howsoever caused" שבו השתמשו הבעלים הנו מונח "קלאסי" בן 100 שנים המשמש להחרגת אחריות בגין כשירות כלי השיט או רשלנות. לכן הבעלים אינם אחראים לנזק ואובדן המטען – גם אם אלה נגרמו כתוצאה מחוסר כשירות כלי השיט או מרשלנות.

דליקה זו גם הצתה

במהלך הפלגתה של המכלית "Lady M" מרוסיה ליוסטון, פרצה שריפה בחדר המכונות. בעלי האונייה הזמין חילוץ והאונייה נגררה ללאס פאלמאס (Las Palmas), שם הכריז הבעלים "היזק כללי" (תביעות השתתפות במצב שבו הוקרבו רכוש, מטען או חלקי אונייה, בעת סכנה). חברת Glencore, שהיא בעלת הזכויות של משלוח דלק במשקל 62,250 טון שהובילה המכלית, הגישה תביעה נגד הבעלים ודרשה פיצוי בעבור הוצאות החילוץ שאותן שילמה ובעבור ההוצאות של ניהול בורות בקשר לחילוץ. Glencore טענה שהבעלים הפר את החובות המוטלות עליו לפי הכללים להעמיד כלי שיט ראוי ומצוות כנדרש ולשמור על הטובין במהלך ההובלה.

אם הצדדים אינם קובעים בחוזה החכירה מה יהיה נתיב ההפלגה במדויק, הרי שהבעלים רשאי להפליג במסלול הרגיל או המקובל שבין נמלי הטעינה והפריקה

עוד טענה Glencore שהשריפה פרצה כתוצאה מהצתה מכוונת על ידי מי מאנשי הצוות, וכי הצתה מכוונת מהווה barratry (מעשה זדון מכוון של רב-החובל או איש צוות כלפי הבעלים), וכי אירוע barratry מונע מהבעלים את היכולת להסתמך על סעיפי הפטור הנזקפים לבעלים, לפי הכללים.

הבעלים, מצדו, טען כי נזקף לטובתו הפטור בגין אירוע של "דליקה" (לפי פרק IV סעיף 2 (ב) לכללים), וכמו כן אירוע השריפה התרחש כתוצאה מהצתה מכוונת של המכונאי הראשי – Chief Engineer – כלומר, שלא כתוצאה מאשמה של הבעלים כמוביל הימי; וכן טען כי המכונאי הראשי פעל תחת לחץ נפשי או עקב מחלת נפש, ומכאן שלא הייתה לו כוונת הזדון הנדרשת לצורך הקמת אירוע של barratry; לבסוף טען כי בכל מקרה, אירוע של barratry אינו שולל את ההגנות הנתונות למוביל הימי.

בית הדין לערעורים סתם את הגולל על ניסיונות מתמשכים של משתמשים בהובלה ימית לטעון לאירועי זדון כדי לקעקע את הפטורים הניתנים למוביל הימי

התיק התגלגל לבית הדין לערעורים (Court of Appeal), שקבע כי למונח "דליקה" שנזכר בכללים יש לתת את המשמעות הרגילה של המילים, וכי אירוע "דליקה" כולל כל דליקה שהיא, כולל כזו שפרצה כתוצאה מהצתה מכוונת. זאת, גם בהתחשב בכך שהכללים הנם פרי פשרה (trade off) שגובשה בין מובילים למשתמשים, ולא ניתן להתייחס למצב המשפטי שהיה במדינה זו או אחרת – ובמקרה הנדון, אנגליה – בקשר לפטורים למיניהם או צמצומם, ככל שהיו, כדי לרוקן מתוכן את משמעותן הברורה של המלים.

במקרה הנוכחי, קבע בית המשפט, אין מחלוקת שהשריפה נגרמה על ידי המכונאי הראשי, כלומר לא כתוצאה מאשמת או בידיעת המוביל הימי. כך יוצא שבעוד שסעיף הפטור קובע כי יינתן לבעלים פטור מנזק שהתרחש כתוצאה מ"דליקה, מלבד אם נגרמה באשמת המוביל ממש, או בידיעתו או בהסכמתו", הרי שלפי טיעוני Glencore יש להוסיף לסעיף הפטור תנאי נוסף, שאינו קיים, והוא "מלבד אם נגרם... או כתוצאה מאשמה או רשלנות של הצוות", וזאת לא ניתן לקבל.

לפיכך, הוסיף וקבע בית הדין לערעורים כי לנוכח העובדה שהדליקה נגרמה שלא כתוצאה מאשמת המוביל, נזקף לבעלים הפטור הקבוע בסעיף 2 (ב) הנ"ל לכללים, ואין צורך לדון בשאלה אם פעולת ההצתה הגיע לכדי barratry או לאו. בכך סתם בית הדין לערעורים את הגולל על ניסיונות מתמשכים של בעלי מטענים לטעון לאירועי barratry כדי לקעקע את הפטורים הניתנים למוביל הימי – לפחות בכל הקשור לפטור ה"דליקה".

במקרים המתוארים לעיל, ניתן לזהות קו ישיר של המשפט האנגלי, שמקפיד לתת תוקף לסעיפי הפטור הנזקפים לבעלים, בין אם מכוח הכללים ובין אם מכוח הוראות שטרי המטען. תנאי הפטור ואירועי הפטור אינם "אות מתה" ואינם נתונים לפרשנות המשנה את משמעותם הרגילה. על המשתמשים בהובלה ימית ומבטחיהם לקחת זאת בחשבון במסגרת הערכת הסיכונים המסחריים והמשפטיים כאחד.

Akiance Navegacao e Logistica Ltda Vs. Ameropa Sa (The "Santa Isabella"); (Comm) [2019] EWHC 3152.

Aprile SpA and Others Vs. elin Mariitme Ltd (the "Elin"); [2019] EWHC 1001 (Comm);

Glencore Energy UK Vs. Freeport Holdings Ltd (The 'Lady M'), [2019] EWCA Civ 338 [2019];

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

* תוכן הכתבה כללי בלבד ואינו מהווה חוות דעת משפטית