



על "מעילה באמון" ופטור לבעלים



עו"ד יואב הריס |

האם בעל האונייה פטור מאחריות לנזק שנגרם לבעלי המטען כתוצאה ממעשה אסור שבוצע בכוונה על ידי רב-החובל או הצוות? בתי המשפט בחנו את סעיפי הפטור מאחריות וקיומו או היעדרו של קשר בין הפטור לבין אירוע של "מעילה באמון" (Barratry)

למשל, מטען שניזוק כתוצאה מכך שרב-החובל מנתב את האונייה באופן מכוון כדי שתיפגע מסלעים או מנסה להטביע אותה, או כתוצאה מאיחור מכוון או סטייה מכוונת מהמסע שהנה לצרכיו הפרטיים של רב-החובל; או כתוצאה מכך שרב החובל מוכר את האונייה או את מטענה לצרכיו שלו.

עוד מוסיף Carver ומסביר ש-Barratry מלמד על כוונה, אבל אין הכרח כי מבצע ה-Barratry ישאף לפגוע בבעלים דווקא. די בכך שזה נעשה בכוונה תחילה ואשר תוצאתו היא נזק לבעלים, כדי שהוא ייחשב כאירוע של Barratry, וזאת, גם אם מטרת המעשה עצמו לא נועדה בהכרח להזיק לבעלים, כי אם להיטיב עם מבצע המעשה. כך למשל, סירובו של צוות לאפשר לסוורים לפרוק את האונייה על רקע מאבקם לקבלת שכר ייחשב אף הוא כ-Barratry.

התקדים בניו-זילנד – פרשת

"Tasman Pioneer" וקפטן הרנדנד

בעניינה של האונייה "Tasman Pioneer" (שאותו סקרנו בהרחבה בגיליונות 96 ו-106 של "המטען"), מכיוון שהיא הייתה באיחור, רב-החובל הימר על נתיב מסוכן כאשר הוא עבר במיצר שבין האי בירו'גימה (Biro-jima) לחוף דרום יפן, במקום שיקוף את האי, כפי שהיה הנתיב שתוכנן במקור. בתנאי מזג האוויר הלא נוחים ששררו, האונייה פגעה בשרטון ו"נחתכה" כשהיא שטה במהירות 15 קשר.

מתוך אינטרס מובהק להסתיר ולהסוות את האירוע, רב-החובל נמנע מלהזעיק עזרה, האיץ את מהירותה ורק כאשר האונייה הגיעה למקודה הנמצאת במסלול ההפלה המיועד המקורי, הוא ביקש את עזרת משמר החופים היפני והורה לאנשי הצוות לשקר באשר לנסיבות האירוע. בשעה שהעזרה הגיעה לאונייה, המטען שהיה על סיפון ה-"Tasman Pioneer" כבר ניזוק לחלוטין כתוצאה מחדידת המים שנמשכה כל אותה עת, בעוד שאילו רב-החובל היה מזעיק עזרה מיד, היה ניתן להציל חלק מהמטען שניזוק עד כדי אובדן מוחלט. ◀

האופן שבו בחנו את סעיפי הפטור לבעלים וקיומו או היעדרו של קשר בין מתן ההגנות לבין אירוע Barratry נרחיב להלן.

התדור חסינות עם Barratry?

בעלי המטען (גלנקור) נסמכו על החלטת בית המשפט העליון בניו-זילנד, שניתנה בעניין Tasman Orient Vs. New Zealand China Clays, ואשר עסקה בעלייה על שרטון של האונייה "Tasman Pioneer", שם נקבע כי הפטורים שלפי סעיף IV (2) הני"ל לכללים אינם ניתנים לבעלים כאשר הנזק הוא כתוצאה מכוונה להרע (Barratry) (ראו גם ב"המטען", גיליונות 96 ו-106). אי לכך, בעלי המטען (גלנקור) טענו שמעשה ההצתה של המכונאי הראשי של האונייה הנו אירוע של "מעילה באמון" (Barratry), ולכן לא ניתן לזקוף לטובת הבעלים את פטור "השריפה", שלפי הכללים.

מהו ה-Barratry?

בית משפט באנגליה הגדיר Barratry לפי ההגדרה המצויה בחוק Marine Insurance (ביטוח ימי) משנת 1906, ולפיה: "המונח 'מעילה באמון' (Barratry) כולל מעשה אסור שבוצע בכוונה על ידי רב-החובל או הצוות אשר גורם לנזק לבעלים או לחוכרים, כפי נסיבות העניין. על פי "Carriage by Sea" של קארבר, Barratry מתואר כ"הרס או אלימות כלפי האונייה או המטען, או מעשה הונאה או מעשה לא חוקי במודע, אשר חושף את האונייה או את מטענה לסכנה של נזק, הרס או חרמה, אשר נעשה על ידי רב-החובל או הצוות, ללא הסכמת בעלי האונייה".

די בכך שמעשה נעשה בכוונה תחילה ותוצאתו היא נזק לבעלים כדי שהוא ייחשב כאירוע של Barratry, וזאת, גם אם מטרת המעשה עצמו לא נועדה בהכרח להזיק לבעלים, כי אם להיטיב עם מבצע המעשה

כשהוא טובל ממתח נפשי כתוצאה ממחלת אמו, או כשהוא תחת מחלה נפשית שטיבה לא ברור, או מבלי שהוא סובל ממי מאלה, המכונאי הראשי (Chief Engineer) של האונייה "Lady M" הצית באופן מכוון אש בחדר המכונות שלה בזמן שהפליגה מרוסיה ליוסטון, ארצות הברית, וכתוצאה מכך נדרשו בעלי האונייה להזמין שירותי חילוץ וישע, והאונייה נגררה לנמל לאס פאלמאס, שם הכריזו בעליה על "היזק כללי" (General Average).

המטען שהובל באונייה היה במשקל 62,250 טון דלקן בבעלותה של חברת גלנקור, בעלת הרכיבים. זו תבעה את בעלי האונייה בבית משפט אנגלי על הנזקים, קרי ההוצאה הכספית למחלצים ועלויות הבוררות שאותה ניהלה נגדם.

"המונח 'מעילה באמון' (Barratry) כולל מעשה אסור שבוצע בכוונה על ידי רב-החובל או הצוות אשר גורם לנזק לבעלים או לחוכרים, כפי נסיבות העניין"

הובלת המטען הייתה תחת כללי האג-וויסבי (שאומצו בדין הישראלי כתוספת לפקודת הובלת טובין בים), ובעלי האונייה נסמכו בהגנתם על החסינויות ועל הפטורים שיש בסעיף IV (2) (ב) (י"ז) לכללים, ולפיהם "לא המוביל ולא כלי השיט יהיו אחראים להפסד או לנזק הנובעים מתוך – (ב) דלקה, חוץ אם נגרמה באשמת המוביל ממש, או בידעו או בהסכמתו; (ז) כל סיבה אחרת הנוגדת שלא באשמתו או השתתפותו הממשית של המוביל או שלא באשמתם או התרשלותם של סוכניו או שמשיהו...".

בית המשפט האנגלי ובהמשך בית המשפט לערעורים הכריעו בשאלות המקדמיות הבאות: האם מעשיו של המכונאי הראשי מהווים "מעילה באמון מצד רב-החובל או צוותו נגד בעל האונייה או החוכר או בעל המטען" (barratry), והשאלה היא אם בעל האונייה פטור מאחריות לנזק שנגרם לבעלי המטען, מכוח הפטור שהוגדר בנין "שריפה" או "מכל סיבה אחרת?" על

על "מעילה באמון" ופטור לבעלים

המשך מעמוד 24

שהבעלים מילא את חובתו לפי סעיף 103 (1) לכללים ולכן שהשריפה לא פרצה כתוצאה מאשמתו או ידיעתו או הסכמתו של הבעלים.

החלטת ערכאת הערעור הותירה לגלוקר פתח לטעון ולהוכיח כי הבעלים הפר את חובותיו "לעשות ככל הדרוש" ולהעמיד בתחילת המסע הימי כלי שיט ראוי להפלגה בים ומאויש ומצויד "די הצורך" ולעשות את מחסני כלי השיט וכל מקום אחר שבו מונחים הטובין "ראויים ובטוחים לקבלת הטובין, להובלתם ולשמירתם" – היא הדרשה מבעלים לפי סעיף 103 (1) לכללים – וכן לטעון כי הבעלים הפר את החובות המוטלות עליו לאורך המסע הימי והן – לטעון את הטובין יפה ובהירות, לטפל בהם, לסדרם, להובילם, לשמור ולהשגיח עליהם ולפרקם, כפי שמקבע בסעיף 103 (2) לכללים. טענות אלה יתבררו ויוכרעו לפי נסיבות המקרה המסוימות.

המסע הימי היה ונותר הרפתקה משותפת לבעלי האונייה, לבעלי המטען ולבעלי האינטרסים במטען או מבטחיו. אלא אם נקבע אחרת, לכאורה, כל אחד מאלה נושא בסיכונים

המסע הימי כהרפתקה

השריפה ב-"Lady M" שבה ומחדדת את התפיסה שהמסע הימי היה ונותר הרפתקה משותפת לבעלי האונייה, לבעלי המטען ולבעלי האינטרסים במטען או מבטחיו. אלא אם נקבע אחרת, לכאורה, כל אחד מאלה נושא בסיכונים. כאשר לפי הכללים – שהגם תוצר הסכמה משותפת לבעלים ולמשתמשים, לכאורה אחריות בעל האונייה נוגעת לאירועים שהגם בשליטתו, כגון: מצב כלי השיט, הצוות והציוד שאותו הוא מעמיד בתחילת המסע הימי, וכן לטיפול גאות במטען עצמו בכל הקשור לטעינה, פריקה ובמהלך ההובלה. אולם לאחר שיצא המסע הימי לדרכו, הבעלים אינו אחראי לאירועים שונים שאינם בשליטתו.

סטיית בתי המשפט האנגליים מאמירות בית המשפט העליון בניו זילנד בעניין ה-"Tasman Pioneer" וקפטן **הרננדז**, ממחישות כי בעלי האונייה אינם אחראים על אירועים שאינם בשליטתו – כולל פעולות מכוונות של אנשי הצוות, ולא יחויבו במזק שייגרם כתוצאה מכך. לצורך "השלמת הפער" שבין אחריות המוביל הימי לשאר סיכונים ההרפתקה הימית, קיימים הסדרים ביטוחיים. וטוב יעשו בעלי המטענים אם יהיו מודעים ל"פער" זה, ויכללו את צעדיהם בהתאם.

* הכותב הוא מנהל מחלקת ספנות בג'ון הריס ושות' *תוכן הכתבה כללי בלבד ואינו מהווה חוות דעת משפטית

במהלך גיבוש הכללים המוסכמים. לפי המתועד שם, בית המשפט האנגלי השתכנע כי במונח "דלקה" התכוונו באי הוועידה לכל סוג של דליקה כלשהי, אפילו אם נגרמה במכוון על ידי עובדים או סוכנים של בעלי האונייה, או שנגרמה כתוצאה מרשלנותם, וכי הם בפירוש לא התכוונו לדליקה שפרצה רק כתוצאה מתאונה או ללא רשלנות.

ניירות העבודה תמכו אפוא במשמעות הפשוטה והברורה הנובעת מלשון נוסח סעיף 103 (2) לכללים. בית המשפט לערעורים אף הוסיף וקבע כי בהקשר זה, אפילו לא היה צורך לפנות לניירות העבודה כמקור פרשני למשמעות הסעיף, שכן הגישה הנכונה היא שיש לתת למילים הכתובות בסעיף את המשמעות הנובעת ישירות מלשון הטקסט עצמו. במקרה הנוכחי, "גלוקר" מבקשת למעשה להוסיף ללשון הסעיף "שריפה, חוץ", אם נגרמה באשמת המוביל ממש, או בידיעתו או בהסכמתו או כתוצאה מאשמת או רשלנות הצוות



בית המשפט העליון בניו זילנד פסק שבעל האונייה פטור מאחריות לנזק למטען, מכוח סעיף 103 (2) (א) הפטור את הבעלים מאחריות לנזק שנגרם כתוצאה מ"מעשה, רשלנות או השתמטות של רב-החובל, מלא, מדריך, או של שמש המוביל בהדרכת כלי השיט או בהנהלתו". נקבע שם, כי אלא אם כן היה עולה בידי בעלי המטען לבסס קיומו של Barratry, הרי שתביעתו ניגפת (defeated) על ידי סעיף 103 (2) (א) הנ"ל.

בשעה שהעזרה הגיעה לאונייה, המטען שהיה על סיפון ה-"Tasman Pioneer" כבר ניזוק לחלוטין כתוצאה מחדירת המים שנמשכה כל אותה עת

כלומר, אם היה עולה בידי בעלי המטען להוכיח קיומו של Barratry, הרי שלפי עמדת בית המשפט העליון בניו זילנד, סעיף הפטור לבעלים לא היה חל. אולם באותו המקרה, בית המשפט העליון בניו זילנד הוסיף וקבע שבעלי המטען כלל לא טענו כי מעשי רב-החובל של ה-"Tasman Pioneer" מגיעים לכדי Barratry, ותיארו בטיעוניהם את פעולותיו של רב-החובל כפעולות שנעשו מתוך מטרה להשיג תועלת אישית (לטובתו), ואלה אינן יכולות להיחשב ככוונה לגרום נזק למטען או כפזיזות המלווה בידיעה כי קרוב לוודאי שהמטען ייזוק. לכן, קבע בית המשפט העליון בניו-זילנד, "כאשר יסוד חשוב של Barratry לא נטען על ידי בעלי המטען בכתבי הטענות, הרי שהם אינם יכולים לטעון כעת כי פעולות רב-החובל מהוות Barratry".

עמדה שונה של האנגלים

אולם, בית המשפט האנגלי, עת דן בתביעתה של חברת גלוקר בעניין הדליקה שפרצה ב-"Lady M", לא קיבל את עמדת בית המשפט הניו-זילנדי, ולפיה החסינויות לבעלים לפי סעיף 103 (2) לכללים יוענקו לבעלים (רק) בתנאי שהאירוע שהוביל לנזק אינו אירוע של Barratry. האנגלים סברו שקביעת בית המשפט בניו זילנד אינה משכנעת ואינה מבוססת. בית המשפט לערעורים האנגלי קבע שבאירוע של Barratry, נציגי בעלי האונייה פועלים בניגוד לאינטרסים של הבעלים ובהפרה של האמון שניתן בידם, ולכן "במקרה שכזה הרציונל לקיומו של פטור מאחריות מתקיים אף ביתר שאת".

בית המשפט האנגלי בחן את תוכרי העבודה (travaux préparatoires) לקראת ועידת האג משנת 1921, המתעדים את חילופי הדברים והמו"מ שהתנהל