על Blowing ושעבוד ימי

פסק דינו המנומק של כבוד שופט בית המשפט לימאות, סגן הנשיא רון סוקול במחלוקת שבין פוליבה בע"מ לאנייה Ruby T משרטט את הגבולות והעקרונות החלים על שעבוד ימי מסוג "נזק למטען" ועל מהותו של השעבוד הימי ככלל.

מעשה שהיה, כך היה. ביקשה לה חברת פוליבה לרכוש שמני דלקים מחברת Wilmar מסינגפור באמצעות ספקים מהמזרח בעסקת CIF. על מנת לשלוט בהובלה הימית- הגם שהעסקה הנה CIFכאמור, התקשרה פוליבה בהסכם לחכירת מסע של האנייה Ruby T אל מול חוכרת התקופה של האנייה אשר לכשעצמה חכרה את האנייה מידי בעליה. במסגרת גיבוש חכירת המשנה בין פוליבה לבין חוכרת התקופה, דאגה פוליבה כי חוזה החכירה יכלול תוספות תנאים מטעמה ובכלל זה סעיף קצר, תחת הכותרת LAW ARBITRATION CLAUSE הכולל למעשה רק את המלל כי General Average/Arbitration to be settled in London .

לאחר שהוסדרו תנאי החכירה לשביעות רצונה, העבירה פוליבה את החכירה לידי המוכרת Wilmar שבאה תחתיה כחוכרת והעסקה בין השתיים יצאה לדרכה. האנייה Ruby T התייצבה בנמל Kuala Tanjung לטעינת מטעני שמני הדלקים. בתחילה הוטען שמן דלקים בנפח של 839.90 טון למיכל האנייה P 1 ועם סיום טעינת השמן למיכל זה, החלה טעינת השמן למיכל אחר נפרד- S 1. בשלב זה מסוף הטעינה ביצע פעולת Blowing שהנה הזרמת אוויר או גז בלחץ על מנת לדחוף את שאריות המטען שהוטען למיכל הראשון- אל תוך המיכל. לפתע נשמע פיצוץ, האנייה היטלטלה ונוצר סדק בצנרת האנייה וחלק מהשמן שהוטען למיכל הראשון דלף למיכל מי הנטל (Ballast). טעינת השמנים לאנייה הופסקה. המטען שכבר הוטען נפרק ונבדק. והאנייה יצאה למסעה כאשר היא מובילה לישראל חלק מהמטען ומבלי שהיא מובילה מטען שמן מסוג Olein – IV – 64 בהיקף של 840 טון ומטען שמן מסוג אחר בשם RIF בהיקף 193 טון.

פוליבה מצידה, סירבה לקבל את המטען שנפרק מהאנייה, לא שילמה את תמורתו, ולא נטלה את שטרי המטען שנערכו בקשר עם המטען שנפרק.

בהגיע האנייה לישראל- לצורך פריקת מטעני פוליבה שהובלו באנייה, פנתה פוליבה במעמד צד אחד לבית המשפט לימאות ובאמצעות עו"ד יוסי שפרינצק, עצרה את האנייה מכוח בקשת מעצר ותוספת תביעה בה היא טענה כי כתוצאה מכך שהמטענים ניזוקו והיא לא קיבלה אותם לידיה, היא נאלצה לקנות במקומם מטעני שמנים אחרים במחיר גבוה יותר וכן להשתמש מתוך המלאי בשמנים יקרים במקום אלו שנפרקו מהאנייה. סך הכל נזקיה אלו הועמדו בתחילה על סך של 271,200$ ולאחר מכן תיקנה את תביעתה והעמידה אותה על סך של 649,248$. בבקשת המעצר ובתביעתה נסמכה פוליבה על השעבוד הימי המוכר על פי סעיף 41 (7) לחוק הספנות (כלי שייט) תש"ך- 1960 שעניינו ולשונו – "פיצויים [...] בעד נזקים שנגרמו על ידי כלי השיט למבנים ומיתקנים שבנמלים ולמספנות ולנתיבי שיט, ובעד נזקים למטען ולחפצי נוסעים שהובלו בו".

בעלי האנייה המיוצגים על ידי עו"ד יואב הריס הפקידו ערבות קלאב LOU על מנת לאפשר את יציאת האנייה להמשך מסעה מבלי להתעכב ולאחר מכן פנו לנהל את הגנת

WWW.LAWSHIPS.COM
BY YOAV HARRIS
Harris & Co
Maritime law office
CHAMBERS & PARTNERS
REVIEW
"HAS SIGNIFICANT LITIGIOUS CAPABILITIES."
"GREAT LAWYER."
"EXTREMELY SHARP AND FAST."
Chambers CONTRIBUTOR
Global Practice Guides
2024
Shipping
dun's 100
The LEGAL 500

הבעלים והגישו מטעמם בקשה מטעם לסילוק התביעה על הסף.

בעלי האנייה טענו, וטענתם התקבלה, כי לפוליבה לא נזקף שעבוד ימי בכל אופן בו ייבחנו הדברים. באשר לשעבוד הימי שעל פי 6 לחוק האדמירליות משנת 1861, הרי שזה מוענק למחזיק שטר מטען או הנשגר over any claim by the owner, " – or consignee or assignee of any bill of lading" ומכאן מקום בו חברת פוליבה אינה מחזיקת שטר המטען- כולל מכיוון שבאופן מפורש היא דחתה את המטען ואת שטרי המטען, השעבוד הימי אינו נזקף לטובתה. בתוך כך טענו בעלי האנייה כי גם השעבוד הימי על פי סעיף 41 (7) לחוק הספנות נלמד על פי תנאי השעבוד הנ"ל מחוק האדמירליות, כך שאי האחיזה בשטרי המטען שוללת כל אפשרות לשעבוד ימי -גם לא לפי חוק הספנות.

עוד טענו בעלי האנייה באמצעות עו"ד הריס, כי מטען שהוטען על האנייה ונפרק ממנה, אינו מטען שהובל באנייה, ומכאן שלא מתקיים התנאי או האירוע של "נזקים למטען ולחפצי נוסעים שהובלו בו" האמור בלשון חוק הספנות, ואי לכך גם מסיבה זו השעבוד הימי בגין "נזק למטען" אינו מתקיים.

פוליבה מצדה הסתמכה על הגדרת "הובלת טובין" שבכללי האג-וויסבי ולפיה זו "מקיפה את התקופה משעה שבה טענו את הטובין עד שפרקום מכלי השייט". במענה לכך השיבו בעלי Ruby T כי כללי האג וויסבי עוסקים בהסדרת חלוקת הסיכונים והסיכויים שבין מובילים ימיים לבין משתמשים בהובלה ימית ואילו השעבוד הימי ענייננו נושא אחר לחלוטין והוא קבוצה מצומצמת של תביעות שהמחוקק חפץ ביקרן המעניקות זכות להיפרע מהאנייה, וכי לא ניתן להרחיב קבוצה זו באמצעות כללים שנועדו להסדיר נושא אחר לחלוטין.

כך למשל, ובהתאם מטען שנטען ונפרק מכלי השייט לא נשא ולא עמד בכל סיכון שהוא הקשור להובלתו בים ולא בכדי לא הוענק שעבוד ימי למטען שכזה כי אם רק למטען שהיה חשוף להובלה בים. וכך קבע כבוד השופט רון סוקול בהקשר זה- "רואים אנו כי השעבוד הימי נוצר לטובת נושה שהדין רוצה ביקרו ומעוניין להעניק לו בטוחה בנסיבות מתאימות, על מנת לאפשר את חיי המסחר ואת השיט החופשי של אניות ברחבי הים. הדין אינו מעניק שעבוד ימי על כלי שיט בשל כל חוב שחבים בעליו או הפועלים עבורו, אלא בשם אותם חובות שהדין מצא שיש להבטיחם בשעבוד ימי על כלי שיט".

כבוד השופט סוקול הוסיף וקבע, כי לצורך העברת הסיכון לרוכש בעסקת CIF נדרש לא רק שהמטען ייטען על האנייה כי אם שהרוכש ייטול את שטרי המטען לידיו בעוד שפוליבה נמנעה מליטול את אלו ולשלם לספק Wilmar. ומכאן שפוליבה אינה בעלת הזכויות בתביעה בגין נזק שאירע למטען בעת ההטענה "ומשבחרה התובעת שלא לקבל לידיה את שטרי המטען ולא לשלם את התמורה, נותרו זכויות הקניין של הספקית ווילמאר". באשר למהות השעבוד הימי בעד נזק למטען, קבע כבוד השופט כי "תכלית התנאי הקבוע בסיפא סעיף 41 (7) לחוק הספנות, ולפיו השעבוד הימי יוקנה רק בשל מטען שהובל בכלי השיט, הוא לצמצם את הנושים המובטחים רק לאלו אשר ניזוקו בשל פעילותה הישירה של האנייה. נזק למטען שניזוק בנסיבות אחרות, כגון נזק למטען שנותר בנמל המוצא, שהובל באנייה אחרת וכדומה, אינם מלמדים על מעורבות כלי השיט

WWW.LAWSHIPS.COM
BY YOAV HARRIS
Harris & Co
Maritime law office
CHAMBERS & PARTNERS
REVIEW
"HAS SIGNIFICANT LITIGIOUS CAPABILITIES."
"GREAT LAWYER."
"EXTREMELY SHARP AND FAST."
Chambers CONTRIBUTOR Global Practice Guides 2024 Shipping
dun's 100
The LEGAL 500

כגורם לנזק ועל כן הדין אינו מקנה לניזוקים כאלה שעבוד ימי". "תכלית סעיף 41 (7) לחוק הספנות, היא להגביל את רשימת הנושים שייהנו משעבוד ימי רק לאותם נושים שנפגעו בשל פעילות האנייה בהובלת טובין. המונח "הובלה" בחוק הספנות אינו חייב להתפרש בהכרח באותו אופן שבו פורש המונח "הובלה" בפקודת הובלת טובין בים ובכללי האג-וויסבי, שהרי תכליות החוקים הן שונות".

אי לכך, נקבע, כי לחברת פוליבה לא נזקף כל שעבוד ימי ומכאן שבית המשפט לימאות אינו מוסמך לדון בתביעתה והיא מסולקת על הסף- כפי שהתבקש על ידי בעלי Ruby T. כבוד השופט סוקול הוסיף וקבע, מעבר לנדרש (שכן התביעה סולקה), כי בכל מקרה פוליבה כפופה לסעיף הבוררות האנגלית המופיע בתנאי החכירה המרכזיים, וכי היא אינה יכולה להיבנות מנוסף סעיף 26 הנ"ל שהתווספו לתנאי החכירה כפי שעשתה במקרה אחר בעניין שהתנהל בינה לבין האנייה Chem שם הסתמכה על אותו הסעיף ונקבע כי הבוררות על פי הסעיף -כפי לשונו- חלה רק על General Average כך שסכסוך שאינו בעניין GA לא כפוף להליך בוררות. במקרה הנוכחי, חוזה החכירה- בתנאי העיקריים כולל סעיף ברור ומפורש בדבר הפניית כל הסכסוכים לבוררות אנגלית בלונדון ומנגנון ניהול ואכיפת הבוררות ולא ניתן לקבוע כי סעיף 26 לתנאים הנוספים מבטל את הסעיף המפורש והמפורט בעניין הבוררות או גובר עליו. כך, שבדומה למה שנקבע במקרה אחר בעניין סולל בונה נגד האנייה MV OLUK (שם ייצג משרד הריס את בעלי האנייה ולבקשתם ההליך סולק תוך הפניית התובעת שם לבוררות), "לו היה הדבר נדרש, היה מקום לעיכוב ההליכים בשל תניית הבוררות".

תם ולא נשלם

כבוד השופט סוקול הורה בהחלטתו על דחיית תביעת פוליבה, חיובה בהוצאות משפט בסך 20,000 ₪ וכן כי הערובה שהופקדה מטעם בעלי האנייה חלף המעצר תבוטל. פוליבה מצדה, הודיעה באמצעות עו"ד שפרינצק על כוונתה לערער על ההכרעה. ערעור שכזה יידון בפני כבוד בית המשפט העליון כך שככל הנראה עוד ידובר בנושא.

ת"ח 21- 11- 69395 פוליבה בע"מ נגד האנייה "RUBY T". מטעם פוליבה בע"מ- עו"ד יוסי שפרינצק. מטעם בעלי האנייה- עו"ד יואב הריס.

המאמר פורסם בעיתון המטען | מהדורת אינטרנט | אוגוסט 2024

***הכותב הנו מנהל מחלקת ספנות ומשפטי ימי, משרד הריס ושות'.**

***אין במידע במאמר זה כדי להוות תחליף לייעוץ משפטי פרטני.**

yoavh@maritime-law.co.il

WWW.LAWSHIPS.COM
BY YOAV HARRIS

Harris & Co
Maritime law office

CHAMBERS & PARTNERS
REVIEW

"HAS SIGNIFICANT LITIGIOUS CAPABILITIES."

"GREAT LAWYER."

"EXTREMELY SHARP AND FAST."

Chambers CONTRIBUTOR Global Practice Guides 2024 Shipping

dun's 100 The LEGAL 500

SOCIALS
YOAV HARRIS ADVOCATE
YOAV HARRIS
WWW.LAWSHIPS.COM
YOAV HARRIS

CONTACTS
FAX: +927.(0)4.874.4040
TEL: +927.(0)4.845.4040
E-MAIL: YOAVH@MARITIME-LAW.CO.IL
16 PAL-YAM ST. 5TH FL. HAIFA.
28 HARBAA ST. NORTH TOWER, 5TH FL. TEL AVIV.

