הסכנות במסירת מטען ללא שטר מטען



| עו"ד יואב הריס |

בענף מקובלת פרקטיקה - שהיא לעתים גם הרסנית - של מסירת מטען ללא הצגת שטרי מטען. עו"ד יואב הריס סוקר את "תרומתה" של חברת HLT שקרסה להלכות בעניין וכן לקשיים שבהם נתקלים מובילים ימיים בתביעות Misdelivery

במאמר זה נתאר מקרה שבו חויבה מארסק בסכום של 39.3 מיליון דולר כתוצאה מהפרקטיקה של השמטת שטרי מטען. האירוע עצמו נסקר ונותח בלשונו הציורית משהו של כבוד השופט **מוהאן** (Mohan) מבית המשפט בסינגפור.

ב-14 באפריל 2020 כינסה הין לאונג טריידינג (Hin Leong Trading – HLT) מסינגפור, שהייתה גורם מוביל בסחר בדלקים, את נושיה, הודיעה להם שהיא נקלעה לחדלות פירעון וביקשה את הגנת בית המשפט. התברר שיש לה הפסדים בלתי מדווחים בהיקף של 800 מיליון דולר. עם אלה שהוכו בתדהמה נמנה גם בנק UOB (United Overseas Bank Limited) אשר אך לא מכבר, מכוח פניית HLT אליו מ-3 במרץ 2020, מימן בעבורה רכישת שני משלוחי דלק מזוקק (gasoil) בהיקף 660 אלף חביות.

> "כסוחר, חשוב לנו רק לקבל את המטען ולאחר מכן לקבל את התשלום. לכן, שטר מטען הוא חסר תועלת בסחר בדלקים. הוא מיותר"

המשלוח נפרק ממכלית של מארסק שעגנה בטרמינל בסינגפור שלושה ימים לפני ההודעה. ב-4 במרץ 2020, UOB אישר את בקשת HLT להעמיד אשראי דוקומנטרי למימון הרכישה. המוכרת בת-המימון (והמזל) הייתה חברה בשם Winson, שבהתאם לתנאי האשראי הדוקומנטרי הציגה ל-UOB חשבונית מס על סך 43.5 מיליון דולר ומסרה לו כתב התחייבות (payment LOI) להביא לידי UOB את שטרי המטען, מאחר שבאותה עת הללו עדיין לא היו בידי Winson.

ב-27 במרץ 2020 שילם בנק UOB את התמורה בגין רכישת הדלק לטובת הבנק של Winson. מיד לאחר הודעת HLT מאמצע אפריל, פנה UOB אל Winson ודרש ממנה את שטרי המטען, תוך שהוא מדגיש בפניה את חשיבות קבלתם של אלה לנוכח קריסתה הכספית של HLT, ומתריע בפניה כי אם הללו לא יימסרו לו, הוא יראה את Wilson כאחראית לנזקים בגין אי-מסירתם. ככל הנראה פנייה זו עשתה את פעולתה, שכן בסופו של דבר שטרי המטען הגיעו למשרדי UOB ב-15 ביולי 2020.

בחלוף כמה חודשים, בפברואר 2021 פנה בנק UOB אל מארסק שהייתה אז הבעלים של האונייה המובילה, ודרש ממנה את המטען הנקוב בשטרי המטען – אשר מבחינת UOB שימש כבטוחה אל מול המימון שאותו העניק לאותה HLT שקרסה. אולם, שכפי שצוין, המטען כלל לא היה בידיה, שכן כבר ב-29 בפברואר 2020, קרוב לשנה קודם לכן, המטען נפרק בטרמינל האמור לבקשת Winson, ששימשה כחוכרת האונייה מבלי שהוצגו בפני מארסק שטרי המטען.

בנק UOB תבע את מארסק בשל ההפסד שנגרם לבנק שאיבד את הדלק כבטוחה, מאחר שמארסק הפרה את חובותיה למסור את המטען רק מול הצגת שטרי המטען. התביעה התבססה בעיקרה על הבסיס החוזי שנוצר בין המוביל הימי לאוחז ומחזיק שטר המטען. UOB העלה טענות נוספות אך שוליות על רשלנות, שטרות וגזל (Conversion). התביעה הוגשה בפני בית המשפט העליון בסינגפור והתבררה לפי הדין האנגלי.

"השטר חסר תועלת"

המקרה המתואר הנו ביטוי לפרקטיקה מקובלת – בעיקר בתחום סחר בדלקים, ולפיה מאחר שההובלה מסתיימת והמשלוח מגיע ליעדו זמן רב לפני הגעתם של שטרי המטען, המקובל הוא לפרוק את המטען ללא הצגת שטר המטען המקורי אל מול מתן כתב שיפוי (LOI). לפי כתב זה – על פי רוב חוכר האונייה שנותן את הוראות הטעינה והפריקה לבעלים – מתחייב כלפי הבעלים לפצות ולשפות אותו בגין כל תשלום והוצאה או נזק שייגרמו לבעלים כתוצאה מתביעתם של האוחזים בשטרי המטען בשל כך שהמטען נפרק ללא הצגתם.

הדברים הגיעו לכדי כך שמבחינתה של מנכ"לית חברת Winson, הגברת טונג (Tung), שטרי המטען מבחינתה היו חסרי תועלת. כך התנהלה עדותה בעניין:

שאלה: תוכלי להסביר לנו מדוע מבחינתך שטרי מטען הם חסרי ערך בסחר בדלקים?

טונג: מכיוון שבסחר בדלקים, תמיד לוקח לשטרי המטען זמן להגיע, כך שלמעשה לא כל כך אכפת לנו משטרי המטען. כאשר אנחנו פורקים מטען, זה תמיד נעשה אל מול LOI (כתב שיפוי) לפריקה, וכאשר אנחנו מוכרים את המטען כדי לקבל תשלום, זה תמיד אל מול Payment LOI. כך שכסוחר, חשוב לנו רק לקבל את המטען ולאחר מכן לקבל את התשלום. לכן, שטר מטען הוא חסר תועלת בסחר בדלקים. הוא מיותר.

שאלה: כלומר, כסוחר בדלקים, האם אי פעם השתמשת בשטרי מטען?

טונג: לא. בסחר הדלקים שלנו, אנחנו משתמשים בשטרי מטען רק כאשר יש מחלוקות בקשר למטען שאנחנו מוכרים. לכן בדרך כלל אנחנו לא משתמשים בשטרי מטען. זה לא מסמך חשוב בחיי היום-יום שלנו.

שאלה: תוכלי לתת לנו רעיונות על מחלוקת בקשר למטען?

טונג: אם מכרתי את המטען ל-Hin Leong וסוחרים אחרים באים ואומרים "היי, זה המטען שלי", אז אני נותנת את שטר המטען ל-Hin Leong.

נראה, אפוא, שבמקרה הנוכחי "מחלוקת בקשר למטען" אכן התעוררה, ומכאן שהיה צורך לדון בתוקפה של הפעולה המסחרית של פריקת המטען אל מול התחייבות המשפטית לעשות כן רק בעבור שטר מטען.

אין הרשאה להפר חוזה

הטענה הראשונה של מארסק להגנתה הייתה שמאחר שלפי חוזה החכירה (שמכוחו הוא כבעלים העמיד את האונייה לטובת Winson ששימשה כחוכרת), הוא היה מחויב להסכים לקבל מידי Winson כתב שיפוי (LOI) לפריקת המטען ◀

הסכנות במסירת מטען ללא שטר מטען

המשך מעמוד 22

◀ ללא הצגת שטר מטען ובהתאם להוראותיה של Winson לפרוק את הדלק גם ללא הצגת שטר מטען. לפיכך, בפריקת הדלק האמור הוא פעל לפי התחייבותו החוזית, ולכן לא ניתן להאשים אותו בכך שנקט פעולות שבהן התחייב לפי חוזה החכירה.

מאחר שההובלה מסתיימת והמשלוח מגיע ליעדו זמן רב לפני הגעתם של שטרי המטען, המקובל הוא לפרוק את המטען ללא הצגת שטר המטען המקורי אל מול מתן כתב שיפוי

השופט העמיד את הטענה הזו (שאותה כינה "bad one") במסגרת הראויה על ידי כך שהבהיר כי ההסדר הנ"ל שבחוזה החכירה אינו אלא הודאה מפורשת שהבעלים בפריקת הדלק מפר את חובתו הראשונה במעלה (Primary Obligation) מכוח שטרי המטען, ואינו אלא הסדר בין שני גורמים הפועלים להפרת חובה זו, להסדרת החלוקה הפנימית ביניהם של פעולתו הלא חוקית של המוביל (carrier's unlawful conduct). אין בהסדר זה בכדי להסיר מהמוביל את החבות ואת האחריות או לתת בידיו הרשאה להפרת חוזה ההובלה.

אחר דברים אלו, הזים השופט את טענת המוביל שבנק UOB הסכים לפריקת הדלק ללא הצגת שטר מטען: בעת שנפרק הדלק ב-29-28 בפברואר 2020, בנק UOB כלל לא היה בתמונה, שכן הוא נכנס לאירוע לכל המוקדם ב-4 במרץ 2020, בעת ש-HLT פנתה אליו לפתיחת L/C.

כך, למשל, רב-החובל העיד שטרם פריקת הדלק הוא לא קיבל כל הסכמה מ-UOB, שכן ההוראות שהתקבלו הן אלה של החוכרת Winson, והוא כלל לא היה מודע לכך ש-UOB מעורב או יהיה מעורב באירוע (כך שאם UOB לא היה בתמונה בעת הפריקה, הוא לא יכל לתת הסכמה לפריקה ללא הצגת שטר מטען).

כך גם לא ניתן לטעון שבנק UOB אישר בדיעבד את הפריקה ללא הצגת שטר מטען, כאשר לעניין זה די בכך שלא ניתן לראות ב-Hin Leong או בטרמינל שאליו נפרק המטען (אשר איש מהם כלל לא זומן לתת עדות) כמי שאפילו התיימרו להציג את עצמם כאילו פעלו מטעם UOB בעת לקיחת הדלק, ודי בכך כדי לשמוט את הקרקע גם מתחת לטענה זו.

עוד נאלץ השופט להתייחס לטענה כאילו שטרי המטען מומשו (spent) בעת מסירת המטען, וזו נדחתה לאלתר לנוכח העובדה הפשוטה כי מקבלת המטען HLT כלל לא הייתה זכאית לקבל אותו, מכיוון שמעולם לא החזיקה בשטרי המטען, ומסיבה זו שטרי המטען לא מומשו בעת שהגיעו לידי בנק UOB.

השופט התייחס גם לטענה נוספת, שלפיה בנק UOB פעל בחוסר תום לב בעת שדרש לקבל לידיו את שטרי המטען, שכן הוא עשה כן לא כדי לקבל את המטען עצמו, אלא כדי להקים לעצמו זכות תביעה נגד מארסק לנוכח חדלות הפירעון של HLT, ביודעו היטב ש-HLT לא תפרע את החוב כלפיו. בעניין זה נסמכה מארסק על החוק האנגלי בדבר הובלת טובין בים (UK COGSA), הקובע בסעיף 5 (2) כי תנאי לכך שמקבל שטר המטען יקבל את הזכות במטען הוא שהמקבל יהא למחזיק שטר המטען בתום לב.

גם בעניין זה קבע השופט שמדובר בטענה גרועה ("the argument is bad") שכן לפי הדין האנגלי כפי שהוצג בפניו, העובדה שהצד ששטר המטען מועבר לידיו (ה-transferee) מבקש לקבל לידיו את השטר "רק" לצורך מימוש זכות התביעה לפי השטר, אין בה כדי להקים טענת חוסר תום לב.

במקרה הנוכחי, בנק UOB קיבל לידיו את שטרי המטען מכוח הסדרי העמדת ה-L/C, שלפיהם הוא זכאי לקבל את שטרי המטען כאשר ה-payment LOI הנו אך מכשיר טכני-זמני המחפה על הפער בין מועד התשלום מבנק UOB עד שיקבל את שטרי המטען.

כך, למשל, כאשר אחת מנציגות הבנק שטיפלו בהעמדת האשראי לבקשת HLT נשאלה בחקירתה הנגדית מדוע היא סבורה כי ל-UOB יש זכויות בשטרי המטען לנוכח לשונו הלא ברורה של ה-payment LOI, היא השיבה: "מדוע שהבנק יממן טובין אם שטרי המטען אינם מיועדים אליו?". לתשובתה זו לא מצא השופט כל טיעון נגדי מטעם מארסק, ודחה גם טענה זו.

בנק UOB תבע את מארסק בשל ההפסד שנגרם לבנק שאיבד את הדלק כבטוחה, מאחר שמארסק הפרה את חובותיה למסור את המטען רק מול הצגת שטרי המטען

סוגיית הקשר הסיבתי

אחר דברים אלה, פנה בית המשפט לברר את טענתו המהותית של מארסק על הקשר הסיבתי (Causation Defense), שבה טוענים מובילים ימיים שאין קשר סיבתי בין מסירת המטען תוך הפרת החובה לבין הנזק שנגרם למחזיק שטר המטען. זוהי טענה שבמשך זמן רב נחשבה ללא יותר "מהטלת קובייה" מטעם מובילים-נתבעים בתביעות Misdelivery. אלא שעניין The Sienna משנת 2022 שינה את התמונה.

באותו מקרה מדובר היה בעסקת מכר דלק דל-גופרית בין BP כמוכרת לבין רוכש בשם Gulf שמימן את הרכישה עם בנק UniCredit, תוך הבנה בין השניים שהדלק יימכר הלאה לרוכשים אחרים. שטרי המטען נערכו לפקודת BP או מי מטעמה, ונמל הפריקה המיועד היה נמל פוג'אירה (Fujairah). בפועל, המטען הועבר בין אוניות (STS) ב-26 באפריל ועד 3 במאי 2020, מבלי שהוצגו לבעלים-המוביל שטרי המטען המקוריים, והפריקה נעשתה בנמל Sohar (במקום ב-Fujairah).

שטרי המטען הועברו מ-BP לבנק UniCredit, ואז התברר שהרוכש Gulf היה מעורב במעשי מרמה בקשר לעסקאות ולא החזיר לבנק את המימון שהעמיד לרכישה. במשפט עצמו טען בנק UniCredit שסביר להניח כי לו הבעלים היו פונים לחברת BP כמי שמחזיקה בשטר המטען ומבקשים את הוראותיה בקשר לפריקתו – זו הייתה משיבה להם כי שטרי המטען נמסרו לבנק הממן, ולנוכח קשיי מגפת הקורונה יידרש פרק זמן מסוים עד שיגיעו לידיו; במצב דברים זה, הבעלים היו פונים לבנק ומבקשים את הוראותיו, וזה היה מורה להם לא לפרוק את המטען ללא הסכמתו.

בנק UniCredit הכיר בכך ששטרי המטען לא יהיו זמינים אלא לאחר סיום פריקת המטען, ולכן הוא אינו יכול להימצא בעמדת טיעון שבה כביכול הוא לא היה מסכים לפריקת המטען ללא הצגת שטרי המטען

בפועל, העדויות לימדו שלפני פריקת הדלק, נציגת הבנק טיפלה בעסקה בקשר עם Gulf כדי לברר אם בכוונת Gulf להעביר את הדלק לטרמינל או למכור אותו הלאה מתוך האונייה המקבלת, ואף נענתה כי הכוונה היה למכור את המטען בחלקים קטנים מתוך האונייה; וכי אותה נציגה החליפה מסרי דוא"ל שבהם הביעה את הערכתה שהדלק יגיע לאותם רוכשי קצה ללא הצגת שטרי מטען, תוך שלמעשה הבנק הביע את דאגתו מכך שהמטען טרם נפרק, וכל זאת ביודעו ששטרי המטען עושים את דרכם אליו.

במצב דברים זה יוצא שבנק UniCredit הכיר בכך ששטרי המטען לא יהיו זמינים אלא לאחר סיום פריקת המטען, ולכן הוא אינו יכול להימצא בעמדת טיעון שבה כביכול הוא לא היה מסכים לפריקת המטען ללא הצגת שטרי המטען. נקבע כי הבנק היה מודע לכוונה לפרוק ללא שטרי מטען בפריקת STS, שנועדה למכירה הלאה של הדלק. לכן, ◀

הסכנות במסירת מטען ללא שטר מטען

המשך מעמוד 24

◀ גם לו היה נאמר לו שהדלק נפרק ב-Sohar (במקום ב- Fujairah), הבנק לא היה עוצר את הפריקה, והנזק שנגרם לבנק היה נגרם לו בכל מקרה. פסק דין זה אושר על ידי ערכאת הערעור.

במצב דברים זה, טענה מארסק שלפי הסדר המימון שבין בנק UOB ל-HLT, הבנק היה מסכים ש-HLT תיקח את הדלק לטרמינל שאליו נפרק, ללא הצגת שטרי המטען ובדומה למקרה The Sienna. השופט הציב את מבחן נטל השכנוע על כף המאזניים הבאה: "בנק UOB יצליח בתביעתו רק אם אשתכנע, במאזן ההסתברויות, שהנזק לא היה מתרחש אם ההפרה לא הייתה מתרחשת. או במילים אחרות, בנק UOB לא ישתחרר מעול הראיה המוטל עליו, אם במאזן ההסתברויות הנזק היה מתרחש גם אם מארסק לא הייתה מפרה את חובותיה".

פסק דין זה מהווה שיעור נוסף המלמד על הסיכון הטמון בפרקטיקה המקובלת של שחרור מטענים ללא שטרי מטען ואל מול LOU (מכתב הבנות)

עם זאת, קבע השופט שנקודת המוצא היא שיש סיבה לכך שבנק ממן מבטיח את עצמו (באמצעות שטרי המטען), וכי סדר הדברים הוא שחובת המוביל הימי למסור את המטען אל מול שטר המטען היא חובה חוזית שניתן לשנותה (רק) על ידי הסכמה מפורשת לפעול באופן מנוגד. לעומת זאת, הנסיבות שבפניו שונות לחלוטין מאלה שהתבררו בעניין The Sienna, שכן טענת בנק UOB היא שאם מארסק לא הייתה מפרה את חובותיה, מארסק הייתה מחזיקה (והייתה צריכה להחזיק) בדלק עד אשר שטרי המטען המקוריים היו מוצגים בפניה לצורך מסירת המטען. אולם בפועל, המוביל הימי, כפי עדותו של רב-החובל, קיבל את הוראותיו מידי Winson והיה ממלא אחר הוראות אלה גם אם שטרי המטען לא היו נמסרים בידיו.

"הקשר הסיבתי" אינו פוטר מאחריות

בהליך המשפטי, מארסק מבקשת מהשופט לבחון כיצד סביר להניח שבנק UOB היה מגיב לבקשה שהדלק ייפרק לידי HLT ללא הצגת שטר המטען, וזאת בעיוורון ראייתי, שכן נציגת Winson שהעידה כלל לא נשאלה בכיוון זה, ואיש מאנשי HLT לא זומן להעיד. במצב דברים זה, קבלת התזה שבנק UOB היה מאשר את פריקת המטען ללא הצגת שטר המטען לו מארסק, כמוביל ימי, הייתה ממלאת אחר חובתה ומסרבת לעשות כן, ופונה לקבלת הוראותיו של המחזיק בשטר, היא לא יותר מספקולציה; אי לכך, המוביל הימי אינו יכול לפטור את עצמו מאחריותו בטענת "הקשר הסיבתי".

בית המשפט מצא שהעובדה שלפיה HLT נהגה לערבב (blend) ולאחר מכן לאחסן את הדלקים לאחר פריקתם ועשתה כן גם במקרה הנוכחי – באופן שמשמיד למעשה את המטען כפי שנפרק – אינה רלבנטית. שכן מדובר בפעולות שנעשו לאחר פריקת המטען, והשאלה הנשאלת היא אם UOB הסכים או היה מסכים לפריקת המטען ללא הצגת שטרי המטען.

ההסדרים המלמדים על ציפיית UOB לקבל את התשלום מ-HLT מתוך מכירותיה העתידיות של זו, אין בהם כדי לבטל את מעמדם של שטרי המטען כבטוחה מבחינת הבנק, שראה בהם בטוחה נוספת להבטחת תשלומיו. זאת, כפי שהעידה נציגת הבנק באשר לאלה, והבהירה שצדדים יכולים לסגת מחוזה עתידי שטרם הושלם, אולם שטרי המטען הם מסמך קנייני וזו הבטוחה של הבנק במיוחד, בעבור מכתב האשראי.

כך גם לא הייתה כל אינדיקציה המלמדת שאנשי UOB ידעו בעת פניית HLT אליהם לקבלת המימון שהדלק כבר נפרק. מפניית הבנק אל Winson בזמן אמת – למסירת שטרי המטען לידיו, ניתן להיווכח שהבנק ראה בשטרי המטען בטוחה העומדת לזכותו לפירעון חובה של HLT כלפיו.

לכן, בסופו של דבר השופט הכריע שבאשר לשאלה, אילו מארסק הייתה ממלאת את חובותיה ולא פורקת את הדלק, האם הייתה מקבל את אישור UOB לפריקתו ללא הצגת שטר מטען? לא ניתן להשתכנע לפי מאזן ההסתברויות שהתשובה לכך היא "כן". השופט חייב את מארסק בפיצוי שווי השוק של הדלק שנפרק, 39.3 מיליון דולר, ובצירוף ריבית בשיעור 5.33%.

הגנת מוביל ימי בפני תביעת Misdelivery אמנם אפשרית, אולם לא תתקבל בנקל. גם זאת יש להביא בחשבון במסגרת השיקולים המסחריים-תפעוליים

דברי הפתיחה של השופט היו: "אם מכתבי אשראי הנם נשמת אפו (lifeblood) של המסחר הבין-לאומי, הרי ששטרי המטען הם הזרם ברוב עסקאות הסחר". פסק דין זה מהווה שיעור נוסף המלמד על הסיכון הטמון בפרקטיקה המקובלת של שחרור מטענים ללא שטרי מטען ואל מול LOU (מכתב הבנות). הגנת מוביל ימי בפני תביעת Misdelivery אמנם אפשרית, אולם לא תתקבל בנקל. גם זאת יש להביא בחשבון במסגרת השיקולים המסחריים-תפעוליים.

United Overseas Bank Limited vs. Winson Oil Trading, Admiralty in rem No. 200q of 2021, [2024] SGHC 282.

Unicredit Bank Ag v Euronav Nv [2022] (The Sienna HC).

* האמור אינו חוות דעת משפטית
* הכותב הוא מנהל משרד עורכי הדין הריס ושות'

