# הגבלת אחריות הבעלים – היכן נקודת האיזון?



**בית המשפט העליון באנגליה הסדיר באחרונה את הגבלת האחריות של בעלי אוניות מול החוכרים, אולם למרות ההיסטוריה הארוכה של עקרון ההגבלה וריבוי האמנות הרבות, שאלת נקודת האיזון נותרה פתוחה**

| עו"ד יואב הריס |

"העיקרון של הגבלת האחריות לתביעות ימיות הוא אבן יסוד במשפט הימי הבין-לאומי. הוא מאפשר לבעלי האוניות ולאחרים המעורבים בתפעול אוניות להגביל את האחריות לתביעות הנובעות מאירועי נזק ימי או תאונות לסכום מוגדר. שורשיו נטועים בהכרה בחשיבות הסחר הימי ובצורך לעודד את ההשקעה בו".

בדברים אלה נפתח פסק דינו של בית המשפט העליון באנגליה, שדן באחרונה והסדיר את אופן יישום אמנת הגבלת האחריות של בעלי אוניות במישור שבין חוכרים לבעלים, בהליך שהתנהל בין חברת הספנות MSC לחברת Conti 11 Container, שאותו נסקור להלן.

## עקרון הגבלת האחריות לתביעות ימיות הוא אבן יסוד במשפט הימי הבין-לאומי

אלמלא תוגבל אחריות הבעלים, הרי שיהא בכך מראש ומלכתחילה להרתיע בעלי אוניות מלהשקיע בהזמנת אוניות, ובכך יפחת היצע ההובלה הימית מצד אחד, ואילו אלה שכבר עשו כן, יגלגלו את עלויות חשיפתם הבלתי מוגבלת על המשתמשים בהובלה ימית, מצד שני. כך שבכל אופן שבו נבחנים הדברים, הגבלת אחריות הבעלים משרתת את הסחר הימי העולמי. השאלה העיקרית הייתה ונותרה, אפוא, נקודת האיזון.

כך, יוצא שהמתח המתמיד שבין בעלי אוניות לבעלי מטענים המשתמשים בהובלה ימית ובמסופים נמליים, הביא להסכמות באשר לחלוקת הסיכונים בין הצדדים, במסגרת האינטרס של עידוד הסחר הימי, אשר עוגנו באמנות בין-לאומיות מקובלות.

למשל, משתתפי הוועידה שהתכנסה בבריסל באוגוסט 1924, על רקע ניצולם של בעלי אוניות את עמדת המיקוח העדיפה שלהם בהכתבת תנאי ההובלה לבעלי המטענים, הגיעו לכדי הסכמות על אודות חלוקת הסיכונים שבין אלה, כולל איתורם של המקרים שבהם לא יהא הבעלים אחראי, ועל בעלי המטענים לפנות לכיסוי ביטוחי.

הסכמות אלה זכו לשם הרשמי "האמנה הבין-לאומית להאחדה של כללי חוק מסוימים הקשורים לשטרי מטען", ולכינוי המקובל "כללי האג". ב-1968 התכנסו הצדדים לוועידה נוספת שעסקה בעדכונם של אלה, ובהתאם קיבלו הכללים את השם המשולב "כללי האג וויסבי".

כך, לפי כללים אלה, לצד חובת המוביל הימי להנפיק ולמסור שטר מטען (על משמעויותיו), עוגנה גם חובתו "לטעון באופן נאות ובזהירות את הטובין המובלים, לטפל בהם, לסדרם, להובילם לשמור ולהשגיח עליהם ולפרקם". זאת, בהתחשב בחובתו הראשונית שהיא לעשות כל הדרוש שכלי השיט יהיה ראוי להפלגה בים, להפקיד עליו צוות די הצורך, לרהטו ולציידו די הצורך, וכן לעשות את מחסני כלי השיט ראויים ובטוחים לקבלת הטובין, להובלתם ולשמירתם.

## המתח המתמיד בין בעלי אוניות לבעלי מטענים המשתמשים בהובלה ימית ובמסופים נמליים הביא להסכמות באשר לחלוקת הסיכונים בין הצדדים

מנגד, ניתנו בידי המוביל הימי ההגנות והפטורים שלפיהם הכללים אינם חלים על משלוח שהוא בעל חיים ומטען המובל על הסיפון – לאחר שנרשם כי הוא יובל כך והוא הובל כך למעשה. כמו כן, הוגבלה אחריותו לסכום השווה ל-666.67 SDR עבור כל חבילה או יחידה – או 2 SDR בעבור כל ק"ג מהמטען, שאבדו או ניזוקו, וכן הועמדה לטובתו תקופת התיישנות מהותית בת שנה אחת שלפיה תביעה שלא תוגש בתוך פרק זמן זה מיום הגעת המטען לנמל הפריקה או המועד שבו היה צריך להגיע, תתיישן במובן שבו גם זכות התביעה עצמה פקעה.

## הרפתקה בת סיכון

על סמך ההבנות המשותפות שמסע ימי היה ונותר בסופו של דבר הרפתקה בת סיכון משותף למוביל הימי, לבעלי המטען ולבעלי העניין במטען, מתרכזת אחריות וחבות המוביל הימי בפעולות שאותן הוא יכול וצריך לעשות לפני יציאתו של המסע לדרך, אולם הוא אינו אחראי לשורת סיכונים מוסכמים ובהם:

- מעשה, רשלנות או השתמטות של רב-החובל או מי משמשי המוביל הימי בניתוב האונייה או ניהולה (Act, neglect, or default of the master/ or the servant of the carrier in the navigation or the management of the ship; מעשה, רשלנות, או השתמטות של רב-החובל, מלח, מדריך, או של שמשי המוביל בהדרכת כלי השיט או בהנהלתו;
- שריפה, אלא אם כן היא פרצה כתוצאה מאשמתו הישירה של המוביל, סיכוני הים (Perils of the Sea), אסון בידי שמיים (Act of God), פעולות מלחמה, "מעצר של נסיכים ורוזנים" (Arrest or restraint of princes) ועוד שורה של אירועים מסוג זה, המסוכמים בסעיף סל שנוסחו – "וכל סיבה אחרת הנולדת שלא באשמתו או בהשתתפותו הממשית של המוביל". הפרק המסדיר את אלה הנו Article IV ("זכויות וחסינויות").

בהתאם לכך, מכוח סעיפי הגנה ופטור אלה, הבעלים של האונייה "Tesman Pioneer" נמצאו כמי שאינם אחראים לנזקים שלהם גרם רב-חובל

האונייה (קפטן **הרננדז**), עת החליט במהלך המסע הימי לפנות ל"קיצור דרך" אל תוך נתיב צר ומסוכן ועשה כן בתנאי ראות לקויה ומבלי שרדאר האונייה פעל ומבלי שיידע את הבעלים. האונייה אכן עלתה על שרטון, וכדי להיחלץ רב-החובל הורה על תנועה קדימה במלוא העוצמה, כך שהאונייה נחלצה מהשרטון אולם מים החלו לחדור אליה; כדי לכסות על מעשיו, רב-החובל הזעיק עזרה רק כאשר החזיר את האונייה לנקודה בנתיב ההפלגה המקורי.

כתוצאה מכך, מטען שהיה על הסיפון ניזוק מחדירת המים המתמשכת, בעוד שאילו היה רב-החובל מזעיק עזרה קודם לכן, ניתן היה להציל את המטען הזה. נקבע שמכיוון שהבעלים לא היו מיודעים ולא היו שותפים למעשה רב-החובל שהתרחשו בעת שיט האונייה (navigation), הרי שמתקיים הפטור הראשון שברשימה לעיל.

פסק הדין מביא את דברי נציג המוביל הבריטי בוועידת האג, סר **נורמן**, אשר עמד על כך שנוסח הפטור הוותיק בהקשר זה יישאר על כנו, באלו המילים: "סעיף זה, הנו סעיף הבעלים... הנקודה העיקרית היא השיט (navigation), ומה שאנו ביקשנו הוא שנקבל את הנוסח שמאז ומעולם הופיע בשטרי המטען האנגליים... המילים העתיקות שלנו היו: 'מעשה, רשלנות או השתמטות של רב-החובל, מלח, מדריך, או של שמשי המוביל בהדרכת כלי השיט או בהנהלתו', ואנו מבקשים, אדוני, כי בסעיף שלנו יהיו המילים שלנו ולהותיר מחוץ לסעיף את המלים 'faults or errors' ולשים במקומם את המילים הישנות שלנו" (Tasman Orient Line vs. New Zealand China Clays).

**הבעלים יאבד את זכותו להגבלת אחריות "רק אם יוכח שהנזק נגרם כתוצאה ממעשה או מחדל שלו שנעשה בכוונה לגרום לנזק זה או בפזיזות, תחת מודעות לכך שהתוצאה תהא שככל הנראה הנזק ייגרם"**

כך, גם בעלי האונייה "Lady M" נמצאו כבלתי אחראים לכך שבמהלך מסעה הימי החליט קצין המכונה הראשי, מסיבותיו שלו, להצית שריפה בחדר המנועים, שכתוצאה ממנה האונייה נזקקה לשירותי ישע, שבהם נשאו (כפי חלקם היחסי) גם בעלי המטען ומכאן תביעתם.

הטענה לחיוב הבעלים באירוע זה הייתה כי הוא התרחש כתוצאה מ-barratry (הפרת חובה במרמה) ולכן הפטור לא חל. נקבע כי טיעון כזה מוסיף לנוסח הפטור (שהינו למעשה המילה "שריפה", שלא נגרמה על ידי הבעלים) מלל נוסף שאינו מופיע בו, ולכן אינו מתקבל. עם זאת, באותו מקרה בית המשפט השאיר פתח לטיעון שהבעלים לא עמדו בחובתם הראשונית הקשורה לציוות האונייה, בכך שצוותה כלל אדם שאינו כשיר (Glencore vs. Freeport Holdings).

## הגבלת חבות

במקביל למתואר לעיל, ועוד מימי קדם, הוכרה זכותו של בעל אונייה להגביל את חבותו ואת אחריותו לערך האונייה או לערך חלקו בה. המלומד ניקולאי לאגוני (Nicolai Lagoni), במאמרו "Maritime Transport (Global Limitation of Liability)" (2012) מלמד שישנם אלה שמייחסים עיקרון זה למונח המשפטי הלטיני noxae deditio, שלפיו במסירת העבד או הבן שגרמו את הנזק לנפגע לידי הנפגע, יש בכדי למצות את פיצוי הנפגע בעד נזקיו.

עקרונות אלה בדבר הגבלת אחריות מופיעים ב-Consolat Del Mar משנת 1494, בפקודה צרפתית משנת 1861 הפוטרת את הבעלים מחבותו אם הוא מסר את האונייה ומטענה לנפגע, וכן בחוקים אנגליים משנת 1733 ו-1786, שלפיהם הבעלים היה זכאי להגביל את חבותו לערך האונייה מלפני מקרה הנזק. המשותף לאלה הנו עיקרון בדבר נטישת האונייה למעשה, לטובת הניזוק. כך, ונכון לימינו אנו, ישנה פרקטיקה רווחת ולפיה אונייה אחת תירשם בבעלותה של חברה אחת בלבד, כך שבעת אירוע משבר, ולו רק מבחינה פרקטית, תוגבל בפועל האחריות לערך האונייה עצמה, שכן זולתה לא יהא לבעלים הרשום כל נכס אחר להיפרע ממנו.

חיזוק לעניין זה סיפקה האונייה "טיטניק" (ובשמה המלא RMS Titanic), שטביעתה ב-1912 הביאה בתוך שנה להקמתה של ועדה מטעם ה-CMI לבחינת הדין החל על הגבלת אחריות הבעלים, אשר סיפקה טיוטת אמנה להאחדה של כללים בנושא, וזו אומצה 11 שנים לאחר מכן באמנת בריסל מ-1924. CMI נוסד ב-1897, והוא הפועל בחסות האו"ם רק בענייני משפט ימי, למען האחדת המשטר המשפטי בהובלה ימית.

משזו אומצה בעצלתיים על ידי הקהילה הימית הבין-לאומית, פעל ה-CMI לערוך אמנה מעודכנת ב-1957 שאומצה, וזו עודכנה בהמשך באמנה מ-1976 וכן בפרוטוקול מ-1996 (שנכנס לתוקף במאי 2004). ביסודו של דבר, מבנה האמנה על גלגוליה הוא פשוט.

האמנה מונה שורות של תביעות שבעבורן בעלי האונייה (וכן חוכר ומפעיל) יכול להגביל את אחריותו, כגון אובדן חיים ונזקי גוף, וכן נזק או אובדן למטען שהתקבל על האונייה להובלה, תביעות שעניינן פינוי הריסות (wreck removal) כתוצאה משקיעת האונייה או נטישתה, או תביעות בעניין חבות לנזקים שנגרמו "למפעלי נמל, לאגנים ולנתיבות מים שאוניות מהלכות בהן" (any obligations or liability arising out of damages caused to harbour works, basins and navigable water ways").

האמנה מ-1957 קובעת שהבעלים אינו יכול להגביל את אחריותו אם אירועי הנזק התרחשו כתוצאה מאשמתו או מהשתתפותו הישירה של בעל האונייה (unless the occurrence giving rise to the claim resulted from the actual fault or privity of the owner ). בנקודה זו, האמנה מ-1976 שינתה את נקודת הייחוס לטובת הבעלים, במובן שהוא יאבד את זכותו להגבלת אחריות "רק אם יוכח שהנזק נגרם כתוצאה ממעשה או מחדל שלו שנעשה בכוונה לגרום לנזק זה או בפזיזות, תחת מודעות לכך שהתוצאה תהא שככל הנראה הנזק ייגרם".

הגבלת האחריות מתבטאת בפועל בכך שמבקש הגבלת האחריות מקים קרן הגבלה שסכומה נקבע לפי מכפלה של טונאז' תפוסת האונייה במחיר לפי טונה. לפי הפרוטוקול המעודכן מ-1979 של האמנה מ-1957, היקף ◀


KOTANK LTD.



YOUR CARGO,
OUR BUSINESS

● הובלת חומרי גלם (נוזלים וגזים) באיזוטנקים מכל יעד.

● שירות אישי וצמוד בשיתוף עם חברות תפעול מהמובילות בעולם.

טל': 04-8522527, info@kotank.global
www.kotank.global

# הגבלת אחריות הבעלים – היכן נקודת האיזון?

המשך מעמוד 21

◀ ההגבלה הוא SDR 66.67 לטונה במקרה של נזק לרכוש, ו-SDR 206.67 לטונה במקרה של אירוע מוות או פגיעה גופנית.

**החוק הישראלי המסדיר את הגבלת אחריות הבעלים הוא חוק הספנות (הגבלת אחריותם של בעלי כלי שיט) תשכ"ה-1965, שמאמץ את האמנה מ-1957, וכן את הפרוטוקול המתקן מ-1979**

בהמשך הדברים, לצד הגברת ההגנה על זכות הבעלים להגבלה, האמנה מ-1976 הגדילה את סכומי קרן ההגבלה על ידי קביעת מחיר מינימום של 3.02 מיליון SDR לאונייה בתפוסה של עד 2,000 טונות, ומכאן והלאה הגדלה מדורגת של הסכום בהתאם לגודל האונייה, בתביעה בשל אירוע מוות או פציעה.

בדרך דומה הועמד פיצוי המינימום על 1.5 מיליון SDR ל-2,000 טונות ראשונות של תפוסת האונייה בתביעות של אירוע נזק רכוש. האמנה מ-1976 גם מציינת מפורשות שתביעות בקשר לזיהום ים (Pollution Oil) אינן בנות הגבלה, וככלל, האמנה מ-1976 נחשבת כ"עסקת חבילה" מעודכנת לצורכי הסחר הימי.

## אין הגבלת חבות בישראל

החוק הישראלי המסדיר את הגבלת אחריות הבעלים הוא חוק הספנות (הגבלת אחריותם של בעלי כלי שיט) תשכ"ה-1965, שמאמץ את האמנה מ-1957, וכן את הפרוטוקול המתקן מ-1979, אולם זאת בחריג אחד שלפיו לגבי התביעות האמורות בסעיף 1.1. (c) לאמנה (תביעות בעניין פינוי הריסות או נזקים למתקני נמל ונתיבי שיט), אלה אינן נכללות באימוץ האמנה. כך, באשר לתביעות אלה, הדין הישראלי אינו מאפשר לבעלי האונייה להגביל את סכום חבותו.

בפועל, על אף שמדובר באמנה מ-1957 ובחוק הישראלי מ-1965, עד לא מכבר נושא הגבלת האחריות לפי האמנה, והחוק לא נידון והוכרע לגופו בישראל (על ידי בית המשפט לימאות). אירוע זיהום הים של האונייה "Moraz" שהתרחש במרץ 2018 סיפק למשפט הימי הישראלי את פסק דינו המנומק של כבוד סגן הנשיא השופט **רון סוקול**, שדן בבקשת בעלי האונייה להקים קרן הגבלה, בתביעה שהוגשה נגד חנ"י, היא הנפגעת מזיהום הים, ושיוצגה בהליך על ידי עורכי הדין ממשרד גדעון שרויאר ושות' (עו"ד **גדעון שרויאר** ועו"ד **שמעון אוחנינה**).

במקרה שנדון שם, האונייה תודלקה בנמל הקישון, וכדי להכין את מכלית לתדלוק ולהפריד בין הדלק המיועד להמשך המסע (שהוא דלק מחומם) לבין דלק המזוט המתקבל בתדלוק שהוא קר, הועברו דלקים מלפנים, בין המכלים. מסיבה שאינה ברורה, ככל הנראה נותר שסתום המכל המקבל פתוח, וכך יצא שבעת התדלוק, הדלק הכבד שהתקבל אצלו זרם אל הים ונגרם זיהום ים בהיקף של 10 טונות שזיהם את מתקני הנמל, ולצורך ניקויים נדרשה חנ"י לתשלום הוצאות בסך 3.137 מיליון שקל. לפי הבקשה להקים את קרן ההגבלה, בהתחשב בתפוסת האונייה – 3,520 טונות, הרי שסכום הגבלת האחריות של בעלי האונייה הוא 323,856 דולר ארה"ב, כשליש בלבד מהיקף נזקי זיהום הים.

בפסק דינו, קבע כבוד השופט סוקול שסיווג התביעה הנכון הנו כפי זה המופיע בסעיף 1 1 (c) הנ"ל – היינו "נזק שנגרם למפעיל נמל, לאגנים, ולנתיבות מים שאוניות מהלכות בהן", כפי שנלמד מבקשת ההגבלה עצמה, ובה מבוקש להגביל את אחריות הבעלים לנזקי עלויות ניקוי מתקני הנמל מזיהום הים, וכן מכוח העיקרון המשפטי בדבר "המזהם ישלם" ושורה של חוקים ואמנות שנועדו להגן על הסביבה הימית מזיהום, ובכלל זה התפתחות נוספת של האמנה מ-1976 שאינה מאפשרת הגבלת אחריות ל"תביעה על נזק זיהום ים בשמן".

גם כללים אלה מלמדים כי את האפשרות שיש לבעל כלי שיט להגביל את אחריותו, יש לפרש בצורה מצומצמת. לכן, כאשר בנמצא סעיף ספציפי העוסק בתביעות בעבור נזקים שנגרמו למתקני הנמל ונתיבי השיט, יש לסווג את התביעה בסעיף זה ולא בסעיף כללי של נזק לרכוש, ומאחר שלא ניתן להגביל אחריות באשר לתביעות אלה, בקשת הבעלים להקמת קרן ההגבלה נדחתה.

לאותה המסקנה הגיע בית המשפט עקב כך שלא הוצגו ראיות שמנהלי האונייה – שפעלו בשם בעלי האונייה – אכן מסרו את ההוראות המתאימות לצוות האונייה ובדקו אותו ואת כשירותו. וממילא, הודאת האונייה באישום הפלילי משמעותה שבעלי האונייה אינם טוענים שקברניט האונייה נקט את כל האמצעים הסבירים כדי למנוע את דליפת השמן.

**הבעלים טענו כי תביעה של בעלים נגד חוכר בעבור נזק שנגרם לאונייה ונזקים כספיים אינה בת הגבלה לפי האמנה**

כך, כשנזק נגרם באשמת או לכל הפחות בהשתתפות הבעלים (באמצעות מנהלי האונייה ורב-החובל – שלא נקט אמצעים), ומסיבה זו גם לפי הוראות האמנה, לא ניתן להגביל את אחריות הבעלים. בהמשך הדברים, משלא ניתנה ההגבלה, בתביעה שניהלה חנ"י נגד הבעלים, המפעילים והקלאב המבטח של האונייה, הושגה פשרה באשר לסכום הפיצוי לחנ"י בעבור הוצאות הניקוי.



## פיצוץ בלב ים

האירוע שאליו נקלעה האונייה "MSC Flaminia" היה דרמטי אף יותר: ביולי 2012, עת חצתה את מימי האוקיינוס האטלנטי בדרכה לנמל אנטוורפן, אירע בה פיצוץ רב-עוצמה. שלושה אנשי צוות קיפחו את חייהם ומאות מכולות ניזוקו או אבדו. הפיצוץ נבע מריאקציה עצמית-פנימית שהתרחשה בשלוש מכולות שבהן הוטען חומר מסוג Divnylbenzene (DVB) בשיעור 80%, שהוטענו בנמל ניו אורלינס.

האונייה הייתה חכורה על ידי MSC מידי חברת Conti 11, והוזמנו שירותי ישע לכיבוי השריפה. פעולות הכיבוי הותירו באונייה 30 אלף מ/ט של מי כיבוי מעורבבים עם חומרים רעילים, והוצאות רבות נדרשו לצורך גרירת האונייה לגרמניה ותשלומים לרשויות לאורך הדרך, שיאשרו את מעבר האונייה במצבה המסוכן, על סכנת זיהום מי הים בשמן הנשקפת ממנה, תוך עמידה בתנאי בטיחות ועלויותיהם.

הבעלים הגישו תביעת בוררות שהוכרעה ב-2022, בפסק בוררות שחייב את MSC לשלם לבעלים פיצויים בסך 200 מיליון דולר ארה"ב. ביולי 2020

הגישה MSC תביעה להקמת קרן הגבלת אחריות שהוגשה בפני הערכאות האנגליות לפי הדין האנגלי, שאימץ (אף הוא) את הוראות האמנה – זו המעודכנת מ-1976 וכן הפרוטוקול המעדכן אותה מ-1996.

התביעות, שאותן ביקשה MSC להגביל היו אלה: (1) תשלומים לרשויות שאפשרו את הפלגת האונייה לנמל Wilhelmshaven, שבו נפרקה יתרת המטען שנותרה; (2) עלויות פריקת המטענים התקינים ואלו שניזוקו בנמל Wilhelmshaven; (3) עלויות ריקון מי כיבוי מתאי האונייה; ו-(4) עלויות פינוי פסולת מתאי האונייה.




סכום ההגבלה עמד על 26.5 מיליון אירו. הבעלים טענו שמנגנון הגבלת האחריות אפשר ל-MSC (כחוכרת) להגביל את אחריותה, אך נגד תביעותיהם של "חיצוניים" בלבד ולא נגד תביעותיהם של הגורמים הפנימיים – חוכר ובעלים, האחד נגד השני; וכן כי תביעה של בעלים נגד חוכר בעבור נזק שנגרם לאונייה ונזקים כספיים אינה בת הגבלה לפי האמנה. ההליך התקדם במעלה הערכאות השונות, עד שהובא לפתחו של בית המשפט העליון האנגלי.

זה דחה את טענת הבעלים שביקשו ליצור הבחנה כביכול בין צדדים "חיצוניים" (כגון בעלי המטענים) לצדדים "פנימיים" (כגון בעלים וחוכר), שכן, לשון סעיפי האמנה המתייחסת להגבלת אחריות מפני תביעות משתמשת במילה "claims", ללא כל אבחנה בין זהות מגישי התביעה, ואילו טענת הבעלים היא למעשה יצירת אבחנות שאינן קיימות בלשון הסעיף.

כך, גם גלגוליה של האמנה מ-1924 ואילך מאפשרים מתן ההגנה גם לאלה שאינם הבעלים – החל מ-principal charterer (באמנה מ-1924), עבור ל-charterer, manager and operator of the ship (באמנה מ-1957) וכלה ב-salvors and insurers באמנה מ-1976. כך גם ממילא תביעת בעלים נגד החוכר עבור נזק לגוף האונייה אינה בת הגבלה (שכן נזקים לגוף האונייה אינם נמנים עם התביעות שהן בנות הגבלה).

אם וככל שהבעלים יידרש לתביעה בעבור נזק לרכושו שתוגבל בקרן הגבלה, הרי זו למשל תהא תביעה בעבור נזק למכולות או ציוד אחר שהיה באונייה – ואין כל סיבה לכך שתביעות לנזקים לאלה לא יוגבלו, לפי מטרת האמנה. לגופן של התביעות עצמן, נקבע שתביעות בעבור תשלומים לרשויות ולפינוי מי כיבוי מהתאים אינן בנות הגבלה, שכן אין מדובר בהוצאות שהוצאו לצורך הסטת הנזק או הקטנתו, אלא בהוצאות שהוצאו לאחר שהנזק כבר נגרם.

עם זאת, נקבע שתביעות לפריקת מטענים תקינים ומטענים שניזוקו הן בעבור פעולות הקשורות ל-removal וכן ל-rendering harmless of the cargo of the ship, ולכן הן בנות הגבלה.

## בית המשפט העליון האנגלי דחה את טענת הבעלים שביקשו ליצור הבחנה כביכול בין צדדים "חיצוניים" (כגון בעלי המטענים) לצדדים "פנימיים" (כגון בעלים וחוכר)

אירוע של wreck removal נבחן על ידי בית המשפט הפדרלי האוסטרלי, לאחר שב-2022 המכלית "גולייית" (Goliath) התנגשה בשתי גוררות, וכיאה לשמה ולגודלה, הביאה לטביעתן תוך שהן פולטות דלק לנהר מרסי (Mersey) בטסמניה. רשות הנמל שם הגישה תביעה נגד הבעלים, שבמסגרתה דרשו פיצוי בגובה 2.17 מיליון דולר (ארה"ב) בעבור אובדן הגוררות, סכום של 2.9 מיליון דולר בעבור חכירת גוררות חלופיות, 17.245 מיליון דולר בעבור טיפול בזיהום הים ובפינוי הגוררות, וכן עוד סכומים של כמה מאות אלפי דולרים.

## בסופו של דבר השאלה הנשאלת היא היכן נקודת האיזון, שבהתאם לתנודות הגלים נעה מעת לעת וממקרה למקרה

בעלי האונייה הגישו תביעה להקמת קרן הגבלה לפי האמנה מ-1976, שאומצה לדין האוסטרלי. סכום קרן ההגבלה עמד על 15.7 מיליון דולר, כך שלמעשה היה פער של 10 מיליון דולר ארה"ב בין תביעת הרשויות מהבעלים לסכום קרן ההגבלה. הדין האוסטרלי, בדומה לדין הישראלי כמתואר, בחר לסייג ולא לקבל את מלוא סוגי התביעות המאפשרות הגבלת אחריות לפי האמנה.

לפי הדין האוסטרלי, סעיפי משנה 1 2 (d) (e) לאמנה, העוסקים בתביעות בקשר לאוניות שטבעו (וכן בתביעות של removal ו-rendering harmless of the cargo of the ship), לא יאומצו, באופן שלא ניתן יהא להגביל את האחריות בגין תביעות אלה.

הערכאה הראשונה קבעה שיש חפיפה בין תיאור התביעות בסעיפי האמנה השונים, כך שהתביעות האמורות כלולות גם בשאר סעיפי האמנה (שלא הוחרגו) ולכן, בהתחשב במטרות האמנה, הבעלים זכאי להגביל את אחריותו לתביעות שניתן לסווגן גם תחת סעיפים אחרים אלה. ערכאת הערעור דחתה את הדברים וקבעה שמאחר שהתביעות כלולות בסעיף משנה (d) האמור שהנו ספציפי, הבעלים במקרה זה אינו רשאי להגביל את אחריותו.

ניתן לזהות אפוא שאף על פי שהעיקרון שיש להגביל את אחריות הבעלים – או אם תרצו המשקיעים בענף ההובלה הימית (כולל חוכרים ומפעילים), לטובת כל הנוגעים בדבר – כולל המשתמשים עצמם הנו מוכר ואף עתיק יומין, עדיין בסופו של דבר השאלה הנשאלת היא היכן נקודת האיזון, שבהתאם לתנודות הגלים נעה מעת לעת וממקרה למקרה.

בית המשפט העליון באנגליה הסדיר, כך נראה, את מישור הבעלים מול החוכרים, ולא נותר אלא ליישם במידת האפשר את הידוע עד כה ולהמשיך ולעקוב אחר המקרים הבאים.

MSC Mediterranean Shipping Company vs. Conti 11 Container Schiffahrts-GmbH& Co, UKSC 14 [2025]; Tasmanian Port Corporation Pty Ltd Vs. CSL Australia Pty Ltd (The goliath) [2025] FCAFC 53.

* האמור אינו חוות דעת משפטית

* הכותב הוא מנהל משרד עורכי הדין הריס ושות'