



פרידה מדניאלה רן: בת הקפטן שהפכה להיסטוריונית של הצי

ד"ר דניאלה רן, בתו של רב-החובל המיתולוגי ורנר פרוידנברג וחוקרת חשובה ביותר של הספנות בישראל לפני ואחרי קום המדינה, הלכה לעולמה לפני שנה. לזכרה

| דני זמרין |

הפלגות מסחריות – עוגנה בחוזים עם איגודי הימאים, וזו הייתה פרקטיקה כה מושרשת, עד שמשרד החינוך הנפיק חוברות עבודה מיוחדות לילדי הימאים שהפליגו בחופשות. הימאים הזרים, שלא היו מורגלים בכך בציי הסוחר באירופה, התרשמו לטובה מהנהוג הזה, ששינה את האווירה על הסיפון וסייע להפוך את האונייה ל"שמחה".

הייתה לה היכרות בלתי אמצעית עם הצי הישראלי המוקדם ואוניותיו, שבהן הפליגה בצעירותה עם אביה, ובעיקר עם אנשי הים והחוף

ההפלגות בצי הסוחר הפכו לחלק מחוויות הילדות של רבים, והן ראויות למחקר ולהתייחסות נפרדים. אחת הילדות הצעירות הן הייתה **דניאלה רן**, וייתכן שהחוויה הזאת השפיעה על בחירת המסלול האקדמי שלה והובילה להעשרת הספרות המצומצמת למדי על אודות הספנות בישראל. מחקריה של רן רוויים במידע ובתובנות מעמיקים, לצד דיוק שאפשר לכנותו "יקי".

רן הלכה לעולמה לפני שנה, בספטמבר 2021. לצד הפרסומים האקדמיים והמחקריים שלה, כתבה גם מאמרים מרתקים על ההיסטוריה של הספנות בישראל שהתפרסמו ב"המטען". למרות זאת, בעבור כמה מוותיקי קהילת הספנות, נותרה רן "הבת של" – בתו של רב-החובל המיתולוגי **ורנר פרוידנברג**, שעבר את שמו, כנהוג אז, **לאבנר גילאי**, ורשם פרקים חשובים בסיפורה של הספנות העברית.

רן הכירה והוקירה את הייחוס הזה, אולם יצאה לדרך משלה והותירה חותם חשוב בתחום מחקרי שהיה נותר זנוח יחסית. עם עבודת התזה המכוננת על תרומת יהדות גרמניה להתפתחות הספנות בארץ ישראל וסדרה ארוכה של מחקרים וספרים, נהפכה רן לסמכות יחידה במינה בתחום, והותירה אחריה ידע מעמיק על פניה הרבות של הספנות בישראל. הייתה לה היכרות בלתי אמצעית עם הצי הישראלי המוקדם ואוניותיו, שבהן הפליגה עם אביה, ובעיקר עם אנשי הים והחוף. מחקריה עסקו בכלל ההיבטים של הספנות בישראל ובהם תחומים שלא זכו לתשומת לב מחקרית ראויה.

הפלגת משפחות

רן נולדה ב-23 בינואר 1942, בת בכורה לרב-החובל פרוידנברג-גילאי ולרעייתו **לורה**, שלמדה רפואה בטרם עלתה לארץ, שניהם ילידי גרמניה. בילדותה גרה בקריות, ובמשך כמה שנים הפליגה כל המשפחה בחודשי הקיץ עם האב, כפי שהיה נהוג כאמור, בצי הסוחר הישראלי הצעיר, בתחילה באוניות



צוות ה"רימון" ובאמצע משפחת פרוידנברג. דניאלה עומדת בשורה השנייה מימין



מימין: עדנה, ורנר, לורה ודניאלה פרוידנברג בהפלגת הבכורה של "ישראל"

פרידה מדניאלה רן

המשך מעמוד 28

פרשת האונייה "שלום"

סיפורה של האונייה "שלום", ובעיקר אירוע ההתנגשות במכלית הנורווגית סטולט דגלי ב-1964, העסיק וסקרן את רן, וברבות השנים חזרה אליו ואף העניקה ראיונות – נדירים עבור מי שבדרך כלל סלדה מפומביות ופרסום – שבהם ביקשה לברר ולהסביר, גם לעצמה, את אירועי הפרשה.

רן הפליגה באונייה "שלום" עם בעלה, ובזמן אמת זאת הייתה עבורה חוויה רבת-רושם. אביה היה רב-החובל וגאוותו של אוניית הדגל של הצי הישראלי, שיצאה לדרך בתרועות, לצד סדרת שערוריות פוליטיות ואחרות. בריאיון ל"מקור ראשון" ב-2015, סיפרה על הפאר וההדר שבאונייה שנראו לה כה מנוגדים לאתוס ולהוויה של הקיבוץ שממנו הגיעה, ובו הייתה מעורה באותה תקופה בחייה; המפגש עם המותרות על "שלום" היה מפגש קצוות אופייני:

"שלום" הייתה כל כך יפה. כמו ברבור ששט באגם. כולם רצו לשוט עליה, וקנו בגדים לנסיעה כדי לבוא ל'דינר' לבושים יפה. כשאני עוצמת עיניים ונוכרת, אני רואה את הנשים עם התסרוקות הנפוחות של שנות ה-60, שסידרו במספרה שבאונייה. לפני כל הפלגה אבא היה מקבל רשימה של אח"מים, חלקם נוסעי חינוך. לקפטן הוותיק היו הסתייגויות מחלק מהבחירות של מתכנני האונייה: כשנכנס לתאו לראשונה, הופתע לגלות שהשטיח היה בצבע צהוב בננה, ובתוך חמש דקות הוכתם מנעליהם של אנשי צוות. לא שאלו אף איש ים, 'תגיד, זה מעשי לשים שטיח בצבע בננה בתא של אונייה?' האסטיקה לגמרי ניצחה". אביה התנגד גם להפלגות הבכורה המפוארות שבהן השתתפו נוסעי חינוך רבים.

על התאונה שהתרחשה ב-26 בנובמבר 1964, כ-50 מייל ימי מניו יורק, ונספו בה 19 ימאים נורווגים, נכתב רבות. "שלום" התנגשה בערפל במכלית סטולט דגלי, שטבעה במהירות, וצוותה חילץ כמה ימאים. כנהוג, נערכה חקירה מקיפה, וכפי שקורה לא אחת מקבע שהאחריות לתאונה מוטלת על שתי האוניות.

בזמן אמת, סיפרה רן, לא הבינה עד כמה היה האירוע קשה ומשמעותי עבור אביה. "אבי קיבל את התאונה קשה מאוד, אבל כלפי חוץ, כבת, לא הרגשתי זאת. אף שמעולם לא הואשם ולא הושעה אפילו לשעה, הידיעה שהאונייה שפיקד עליה גרמה למותם של אנשים השפיעה עליו קשה מאוד... חבריו הימאים אמרו שזו הסיבה להתקף הלב שגרם למותו לאחר כמה שנים, בגיל צעיר יחסית. 'פרט לתאונה, אני יודעת שהדבר שהכי ציער אז את אבי היה שענף הספנות במשבר וענף הנוסעים בהתמוטטות. הוא ידע שמכירת 'שלום' היא שירת הברבור של ספנות הנוסעים הישראלית".

המשא הראשונות של צים ובהמשך באוניות הנוסעים. כך נחשפה כבר בילדותה לעולם הגדול ולחויית הים.

ב-1954 נסעה המשפחה לכמה שנים לגרמניה, שם פיקח פרוידנברג על בניית האוניות הישראליות מכספי השילומים בהמבורג, פרק חשוב ומשמעותי בתולדות הצי. עבור יצאי גרמניה, כמו הוריה של רן, היה זה גם פרק טעון ועמוס רבדים של היסטוריה פרטית וקולקטיבית. הבנות למדו בבית ספר של הצבא הבריטי בהמבורג, ואחר כך התגוררו באנגליה אצל הדודה ולמדו שם בבית ספר פרטי.

עבודת הגמר שלה לתואר מוסמך – מחקר עב-כרס שכותרתו "תרומתה והשפעתה של העלייה הגרמנית להתפתחות הספנות בארץ-ישראל" – היא מכוננת מבחינות רבות

עם שובה לישראל עברה המשפחה לכרמל, ורן סיימה את בית הספר "חוגים" בחיפה. היא המשיכה במסלול הישראלי המוכר של אותן שנים, ואת שירותה הצבאי עשתה בקיבוץ גונן, שם פגשה את בעלה לעתיד יצחק. הזוג נשאר בקיבוץ, שם עזרה רן בטיפוח הדור הראשון של הקיבוץ כגננת. מאוחר יותר עברו לחיפה. בני הזוג רן גידלו ארבעה ילדים.

תחום התמחות טבעי

רן פנתה ללימודים והחלה את הקריירה האקדמית שלה באוניברסיטת חיפה: תואר ראשון בחוג ללימודי ארץ ישראל ותואר שני בלימודי ציוניזציות ימיות. היא המשיכה לדוקטורט באוניברסיטת חיפה, ובמסגרתו חקרה את התפתחות חיל הים הישראלי בשנותיו הראשונות וכן ערכה מחקרים היסטוריים על תולדות המדינה בכלל ועל הספנות בפרט. בהמשך הייתה עמיתת מחקר במוסד הרצל לחקר הציונות, והתמחתה, באופן טבעי, בתולדות הספנות המודרנית בארץ ישראל בתקופת המנדט ובמדינת ישראל.



עדנה (מימין) ודניאלה פרוידנברג על "דרומית", 1950

רן לימדה במכון ללימודי ים באוניברסיטת חיפה בנושא התמחותה. בו-בזמן עסקה גם בתולדות בני משפחתה, כולל ניסיון לפענח מכתבים בכתב הקרין זוטריין, שמעטים מסוגלים לקרוא היום. המחקר המזוהה עמה ביותר נעשה בתחום שאליו הייתה לה קרבה ישירה, כבת לרב-חובל שהיה מראשוני הימאים בארץ לפני קום המדינה. עבודת הגמר שלה לתואר מוסמך – מחקר עב-כרס שכותרתו "תרומתה והשפעתה של העלייה הגרמנית להתפתחות הספנות בארץ ישראל" – היא כאמור מכוננת מבחינות רבות, יחידה במינה, מצוטטת רבות בעבודות אקדמיות אחרות וערכה

פרידה מדניאלה רן

המשך מעמוד 30

עלייתם ארצה? החלטתי להציג את הפעילות הימית של יהודי גרמניה כפרק הפותח את המחקר.

"וכך נפתח בעבודתי הפרק על מעורבות היהודים בספנות הגרמנית במאה ה-19 ובשליש הראשון של המאה ה-20: 'באמצע המאה ה-19 החל איחוד גרמניה, שהושלם על ידי ביסמרק בשנת 1871 בהכרזה על וילהלם הראשון כקיסר כל מדינות גרמניה. האיחוד, שניצניו הראשונים בברית המכס (בשנת 1954 בוטלו המכסים בין מדינות גרמניה), הביא לפריחה ולשגשוג בתעשייה ובמסחר. 'המאה ה-19 ידעה תמורות גדולות בהתפתחות הספנות, במקביל לתמורות העצומות האחרות שחלו בכלכלה, בתעשייה ובאוקלוסייה ההולכת וגדלה, שהתחוללו בה שינויים חברתיים ופוליטיים. עד ראשית המאה עסקה הספנות בדרך כלל בהובלת מטענים שנפחם קטן ומחירים גבוה. משנות ה-40 של המאה ה-19 ואילך הלך וגדל חלקם של המטענים רכי-הנפח, ובעיקר תבואה, פחם, עפרות ברזל ועצים, שנועדו לספק את הצריכה בארצות המתועשות שבצפון מערב אירופה.

"עם התקדמות האמנציפציה במאה ה-19 ובראשית המאה ה-20, הלכו היהודים והשתלבו בכלכלת גרמניה ומצאו את מקומם בעיקר במסחר, אך גם בתעשייה, במקצועות חופשיים, במדע ובאמנות. זה למעשה, על קצה המזלג, הרקע שבו פעלה הקהילה היהודית בעיר המבורג ובמקומות נוספים בגרמניה באותה תקופה.

"המבורג היא עיר הנמל הגדולה בגרמניה והייתה בה קהילה ותיקה של יהודים, אך תוך כדי מחקר צצו ועלו שמות ערים נוספות: שטטין, ברמן ואף מנהיים, הנמצאות על גדת נהר הריין בתוך היבשת ולא בסמוך לשפך הנהר לים. בסדרת הכתבות שלנו, המתחילה 150 שנה לאחר שהוקמה חברת הספנות היהודית הראשונה בהמבורג, כתבתי על חלק מהפעילות של יהודי גרמניה בתחום הספנות, סיפור שמקטע, כמו סיפורה של כל יהדות גרמניה, עם עליית הנאצים לשלטון, עוד טרם פרצה המלחמה. אלא שבעת שאפר וחורגן השתלטו על אירופה, קמה מציאות חדשה במקום אחר: חלק מהפעילות של יהודי גרמניה הועתק לארץ ישראל. פעילות זו תרמה לאחד מענפי הכלכלה המפוארים והדינמיים של המדינה, שקמה עשר שנים לאחר שחברת הספנות היהודית האחרונה עזבה את גרמניה".

ספרים ופריקטים של דניאלה רן

- "תרומתה והשפעתה של העלייה הגרמנית להתפתחות הספנות בארץ ישראל", עבודת מאסטר בהנחיית פרופ' **יואב גלבר**.
 - "תולדות חיל הים עד 1956", עבודת דוקטורט בהנחיית פרופ' יואב גלבר.
 - "בין ספינה לרציף: תולדות לשכת הספנות, 1932-1982", ספר יסוד בנושא התפתחות הספנות ונמל חיפה.
 - "מילה ברנר - 1921-1999", ביוגרפיה של איש חיל הים ויוזם הספנות, שותפו של **יעקב מרידור** להקמת החברה הימית להובלת פרי.
 - "בין חופים עוינים: דייגים ישראלים בדרום ים סוף, 1958-1973", הרקע המדיני והכלכלי לדיג הישראלי בדרום ים סוף.
 - ביוגרפיה קצרה של ד"ר **נפתלי וידרא**.
- בשנים האחרונות אספה רן חומר רב על תולדות חייו של אביה ועל הקריירה שלו, על רקע האירועים בישראל ובעולם, כדי לכתוב עליו ספר - עבודה שאותה לא הספיקה להשלים.

▲ אף עולה בחלוף השנים, שכן רן הקדישה חלק משמעותי ממנה לראיונות מקיפים עם רבים מאנשי הים הוותיקים שהיו ממעצבי ענף הספנות הישראלית בראשיתו, עדות ישירה ונדירה שאין לה תחליף.

הרבה פנינים לא צפויות מסתתרות בעבודה הזאת, היורדת לפרטים על חיי הימאים באוניות הראשונות. הנה דוגמה מראיון עם **ר.ח. יוחנן כהן** על חברת עתיד: "זה לא היה רק ייקס. זה היה משטר פרוסי... חיינו בתנאים מחפירים. שישה איש בחרטום האונייה, בלי חלון, טחב, בסערות חדרו מים... זה היה סיט". מעבודתה של רן עולה שה"יקים" שהפליגו בחברת עתיד, שם שלטה אגב השפה הגרמנית, היוו את הגרעין הקשה של הימאים שעליו קם הצי הישראלי, ושעד מהרה נקרא לקחת חלק בניהול החברה הלאומית החדשה שקמה - צים. אותה גישה מעמיקה ונאמנה למקורות אפיינה גם את מחקריה על ראשיתו של חיל הים הישראלי, על תולדות לשכת הספנות ועל דמויות ונושאים מן השדה הימי הרחב.

רן הייתה מקור שופע ולא אכזב של ידע בכל האמור על ראשית ימיה של הספנות והימאות בארץ, מתוך היכרות אישית קרובה ובזכות עבודת מחקר שהסתיימה מוקדם מדי.

סיפורה של האונייה "שלום" העסיק וסקרן את רן, וברבות השנים חזרה אליו וביקשה לברר ולהסביב גם לעצמה, את אירועי הפרשה

רחמי אקדיש, בתו של רב-חובל **מרטיו אקדיש** וחברה טובה של דניאלה, כותבת: "דניאלה ויצחק אהבו לטייל ברחבי ישראל ובחיק הטבע. דניאלה אהבה לנסוע עם המשפחה ועם יצחק, ואם אי אפשר היה להרחיק לכת - ללכת לאורך חוף הים ולהינות מהשקיעות.

"דניאלה הייתה אישה חמה שנהנתה להיות בחברת אנשים, לארח ולשוחח. היא ידעה להקשיב ולדווח אנשים בחום רב ובעניין כן. עם תחביביה הרבים נמנו קריאת ספרים בתאווה והאזנה למוזיקה קלאסית. מעל לכול, אנו זוכרים את דניאלה כבת זוג, אם וסבתא לשמונה נכדים ונכדות שהיא עקבה באווה ובעניין רב אחרי כל הישגיהם, אחות **לעדנה (עדי) אברהמי** ודודה לכל המשפחה המורחבת, וחברה אמיתית עם חוש הומור עדין שחסרה לכולם. יהי זכרה ברוך".

דניאלה כתבה על עצמה לפני עשור:

"כבת לאיש ים שנשמתו, רב-חובל ורנר פרוידנברג (או אבנר גילאי, כפי שמקרא מאוחר יותר), חיי התנהלו באופן ימי למדי. ראשית, דיברו על זה בבית. שנית, אמי, אחותי ואני הפלגנו כמה וכמה פעמים עם אבא באוניות מטען. האונייה הראשונה שבה הפלגנו הייתה 'דרומית', שהושקה בשנת 1917 בקל'פורניה והונעה בפחם. כילדה, לא חשבתי על כך שמאחורי הדלת החבויה בבטן האונייה נסתר משהו דמוי הגיהנום של דנטה: גבר עירום למחצה מעמיס פחם על את ומשליך אותו ללועה של מפלצת לוהטת.

"לא שאלתי עצמי מניין בא הפחם, מי הוביל אותו ולאן, איפה העמיסה האונייה את הפחם, אם איכותו גבוהה או נמוכה. הפיח שרפץ על דופן האונייה, על מעקות המדרגות ובעצם בכל מקום אולי העיד על פחם באיכות לא גבוהה במיוחד. דווקא אותו פחם שחור משחור מופיע כאחד השחקנים הראשיים בכתבה הראשונה שלי ב'המטען' בסדרה 'טייקונים יהודים בספנות'.

"לקראת סוף שנות ה-70 של המאה הקודמת החלו להיעלם בזה אחר זה מהנוף החיפאי הימאים ה'יקים', שחלקם שירתו באוניות שעליהן הפלגתי. לכן כשהוצע לי לחקור את תרומתם להתפתחות הספנות הישראלית במסגרת התזה לקראת תואר שני, שמחתי על הרעיון. שמחתי על האפשרות לפגוש את אלה שעדיין הסתובבו בינינו ולשמוע את סיפוריהם. אז מה היה שם טרם

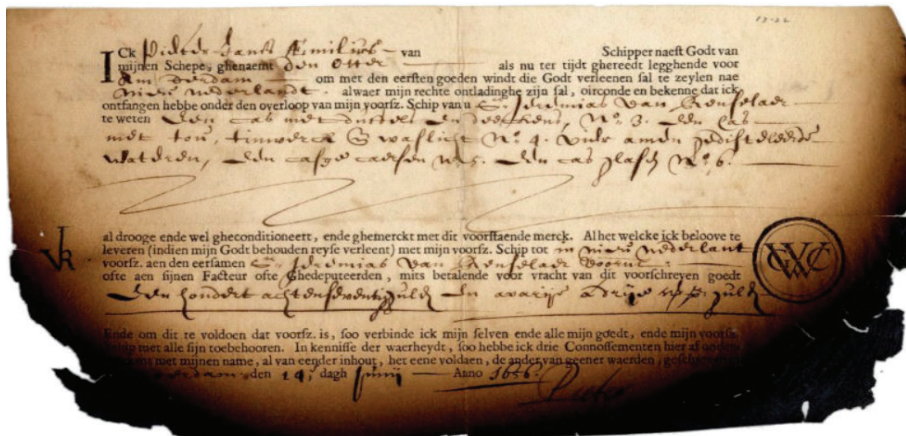


דין מוסר: גלגוליו של שטר המטען



| עו"ד יואב הריס |

שטר המטען הוא אולי אחד המסמכים החשובים ביותר בסחר הבין-לאומי. עו"ד יואב הריס סוקר את ההיסטוריה של שטר המטען, ומנתח פסק דין שפורסם לאחרונה על גורלו של מוביל ימי שמסר מטען יקר ערך בלי שהוצג בפניו שטר המטען המקורי



שטר מטען של חברת הודו המערבית משנת 1656

על אף ששטר המטען והכללים הקשורים אליו עתיקי יומין – בעידן המודרני ובימים אלה – התופעה של מסירת מטען לידי מי שאינו מחזיק בשטר המטען המקורי (אל מול כתב שיפוי) עדיין נפוצה. מה קורה כאשר הבנק המממן מוסר את השטר בטעות לגורם שאינו זכאי לקבל אותו? האם אחיזה בשטר מטען כבטוחה כספית ולצורך הגשת תביעה (וללא כל עניין במטען עצמו) היא אחיזה בתום לב? ומהו הפיצוי שיש לפסוק לטובת בנק מממן במקרה שבו נמסר המטען מבלי שהוצג השטר?

מטבע הדברים, שטרי מטען או מסמכים דומים מלווים את הסחר הבין-לאומי ואת ההובלה הימית מראשית דרכם. ברגע שבו סוחר עורך עסקה עם סוחר אחר הקשורה במשלוח הטובין בים באמצעות מוביל ימי, נוצר הצורך לתעד את הטובין הנמסרים להובלה למוביל הימי ואת עסקת ההובלה הנעשית עמו.

יישוב מחלוקות

לפי המאמר המלומד "The Evolution of the Ocean Bill of Lading", שכתב צ'סטר מקלאפליין ופורסם בכתב העת המשפטי של אוניברסיטת ייל, על אף שיש עדויות לשימוש במסמכים הדומים לשטרי מטען עוד מהתקופה הרומית, מקובל לייחס את הופעתו של שטר המטען בתצורתו המודרנית (או קרוב לה) למאה ה-11, עם עלייתן של ערי הסחר הממוקמות לחופי הים התיכון. מסמכים אלה נוצרו בשל מחלוקות בין הסוחרים לבעלי האוניות בדבר כמות ואיכות הטובין שנמסרו להם להובלה – לעומת מה שהתקבל בפועל בסיומה.

מה קורה כאשר הבנק המממן מוסר את השטר בטעות לגורם שאינו זכאי לקבל אותו?

בערים שונות יצאו צווים המחייבים את רב-החובל לקחת עמו פקיד (Clerk) שיתעד את הטובין הנמסרים על ידי השולח (Shipper). מקבע שהפקיד האמור אסור שישמש לא כסוכנו של רב-החובל וגם לא כסוכנו של שולח המטען. אותו פקיד תואר כ-Public Officer, המשרת את האינטרסים של שני הצדדים: שולח המטען ורב-

בחוק מ-1350 נקבע כי אם הפקיד ישקר ברישומיו ובעדויותיו, תיקטע ידו הימנית, ראשו יסומן באות קין וכל רכושו יוחרם

שטרי המטען בתצורה הקרובה לתצורה המודרנית תועדו לראשונה באנגליה ב-1538. ב-1600 לערך יצא צו נוסף בצרפת, אשר הגדיר את שטר המטען כ"הכרה הניתנת על ידי רב-החובל של האונייה של מספר וכמות הטובין המועמסים לאונייה", ומחייב שהשטר יכלול את סימני הסחורה, מצבה, שם הנשגר (Consignee) ודמי ההובלה. עוד חייב הצו ששלושה עותקים יופקו: אחד יימסר לשולח המטען (Shipper), אחד יישמר בידי רב-החובל ואחד יישלח באונייה אחרת לידי הנשגר (Consignee). פרקטיקה זו – שלפיה שטר המטען מונפק על ידי המוביל הימי – אומצה בהמשך גם על ידי הסוחרים בים התיכון (כלומר אותו פקיד – Clerk – יצא מן התמונה), ולמעשה עקרוניתו אלה של שטר המטען תקפים וקיימים גם כיום.

האחדת הכללים

בשנת 1924 התכנסו נציגי המובילים ובעלי המטענים וגיבשו אמנה להאחדתם של כללים הנוגעים לשטרי מטען (כללי האג), ובה נקבע כי לאחר שהמוביל הימי יקבל את הטובין להשגחתו, עליו לספק לשולח

החובל – אשר לא היה רשאי למעשה לקבל לאונייה טובין אלא בנוכחות הפקיד, ועל המלחים נאסר להזיז את הטובין ללא ידיעתו של זה.

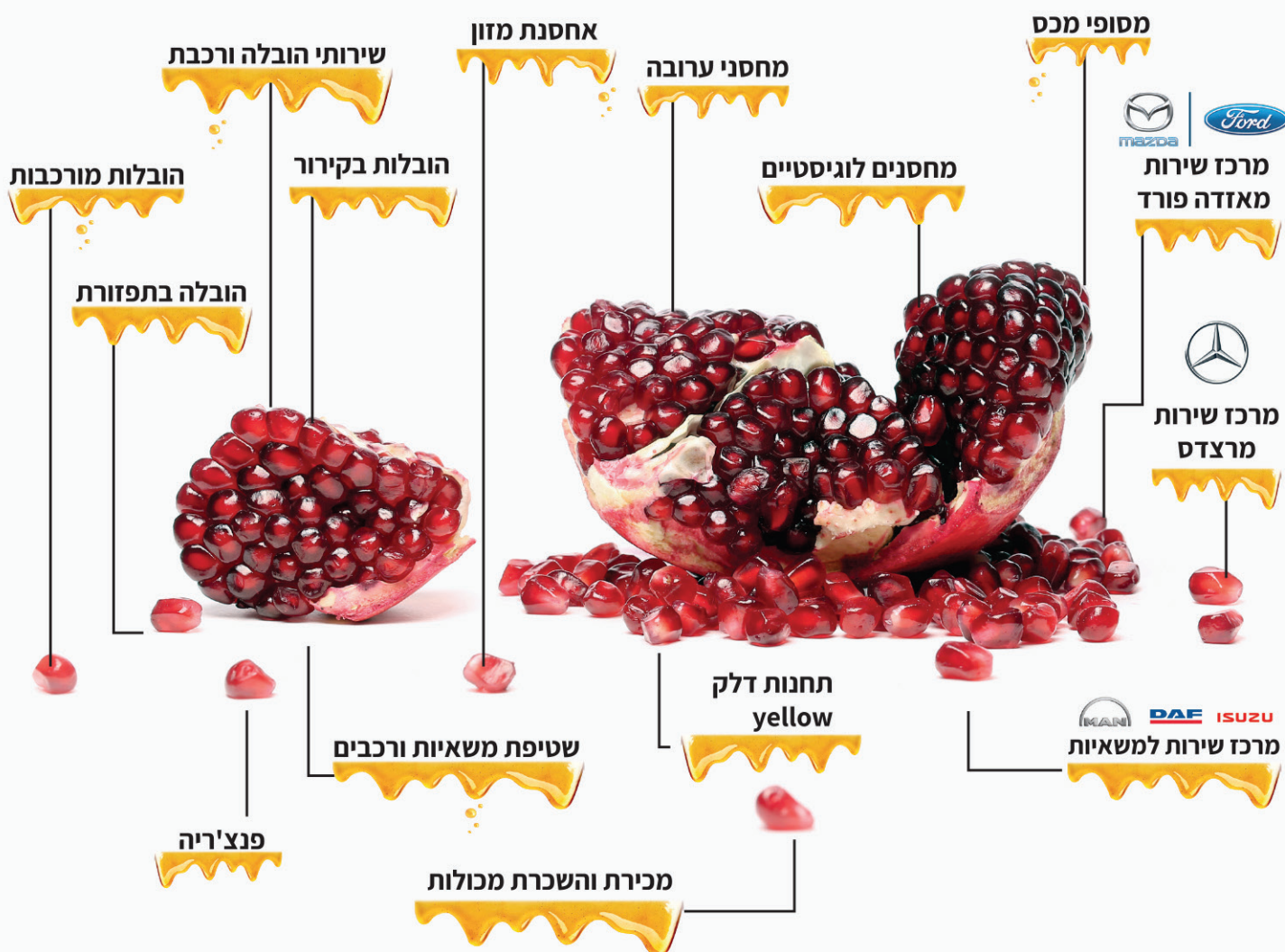
בשנת 1258, צווים דומים חוקקו על ידי המלך ג'יימס הראשון – מלך של הערים הספרדיות ולנסיה ואראגון, וכן על ידי הרון (Count) של ברצלונה. בחוק (או צו) משנת 1350 נקבע כי אם הפקיד (Clerk) ישקר ברישומיו ובעדויותיו, תיקטע ידו הימנית, ראשו יסומן באות קין וכל רכושו יוחרם. עד לשנת 1397, הרישום נעשה בספר (Book) והמונח שטר (Bill) כלל לא היה קיים.

כך, אם טבעה או אבדה האונייה במהלך ההפלגה הימית, אבדו גם הרישומים שבספר. ב-1397 יצא צו מטעם העיר אנקונה באיטליה המורה לפקיד להמציא עותק של רישומיו לכל אלה הרשאים לדרוש זאת, ושעל הפקיד היה לספקו בתוך שלושה ימים, תמורת תשלום אגרה; הצו גם מורה כי עותק נוסף מהרישום יופקד על ידי הפקיד בנמל המוצא. כך, בעת תאונה, לפקיד או לרישומיו תהא בנמצא הוכחה למטען שהועמס על האונייה, לאיכותו ולכמותו.

מקובל לראות בצו כמסמן את תחילתו של "שטר הטעינה" (Bill of Lading), חזאת בשונה מספר הטעינה (Book of Lading). צו דומה יצא בצרפת ב-1552 (Ordinance de Charles), אשר הוסיף וחייב את הפקיד לתאר ברישומיו לא רק את מספר האריזות (קופסאות) הנמסרות לאונייה, אלא גם את תכולתן.

שנה טובה ומתוקה שנרבה בעשייה מבורכת ונהיה מלאים בטוב כרימון

משפחת מילניום



איתק, בכל דרך למבחור

* 9 2 8 2

דין מוסר: גלגוליו של שטר המטען

המשך מעמוד 34

נעזרה במימון מבנקים שונים. הבטוחה למימון שניתנה הייתה על ידי כך ששטרי המטען הוחזקו אצל המממנים והיו זכאים, אפוא, לקבל את המשלוח לידיהם.

המממנים, מצדם, לא היו מעבירים את שטרי המטען לידי אחר, אלא אם כן היו מקבלים לידיהם בחזרה את כספם ששימש למימון העסקה. בפועל, המשלוח נפרק בנמל אשדוד, אולם שוחרר לידי המקבל רם תעשיות פלדה, אשר לא החזיק בשטרי המטען המקוריים. רם נקלעה להליכי כינוס ומשלוח מטילי הפלדה נעלם כלא היה.

מאחר שהמחזיק בשטר המטען הוא זה שרשאי לדרוש את המטען מידי המוביל הימי, לעתים המוביל הימי אינו יודע ואינו יכול לדעת מיהו בעל המטען, שכן שטר המטען הוא מסמך סחיר ועל ידי מסירתו או הסבתו, הבעלות במטען עצמו עשויה להחליף כמה ידיים בתקופה שמטעינת המטען ועד הגעתו ליעד.

במקביל באותו זמן, הגורם המממן (חברת R.R.) קיבל מימון מחדש מהבנק השוויצרי BNP שהסכים להעמיד מימון על סמך הצהרתה של R.R., ששטרי המטען המקוריים מצויים בידה. ההצהרה אכן הייתה נכונה, אולם המטען עצמו, ששוחרר ללא הצגת שטרי המטען המקוריים, כבר לא היה בנמצא.

קבע בית המשפט העליון בישראל ששטר מטען ממלא, מבחינה משפטית, שלושה תפקידים: האחד, קבלה מאת המוביל הימי לשלוח המטען המעידה על מסירת המטען למוביל הימי; השני, ראייה לחוזה ההובלה בין המוביל לבין שולח המטען; השלישי, מסמך קנייני (Document of Title), המקנה למחזיק בשטר המטען את הזכות לדרוש ולקבל את המטען הרשום בשטר.

בע"א 63/82 Farrel Lines נגד מיכלי טריפלס עמד בית המשפט העליון על כך שמאחר שהמחזיק בשטר המטען הוא שרשאי לדרוש את המטען מידי המוביל הימי, לעתים המוביל הימי אינו יודע ואינו יכול לדעת מיהו בעל המטען, שכן שטר המטען הוא מסמך סחיר ועל ידי מסירתו או הסבתו, הבעלות במטען עצמו עשויה להחליף כמה ידיים בתקופה שמטעינת המטען ועד הגעתו ליעד.

משלוח הפלדה נעלם

בעניין "פולסקה מורסקה" היה מדובר במשלוחי פלדה שנרכשו על ידי חברת רם תעשיות פלדה (שהייתה בשליטת איש העסקים **רובי אסא**), שהובלו לישראל. הרכישה מומנה דרך חברת מימון בשם R.R., שהיא עצמה

המטען שטר מטען ובו תיאור הטובין, זיהויים, מספר היחידות או החבילות, משקלם ומצבם, וכן נקבע כי שטר מטען שכזה יהיה ראייה לכאורה (Prima Facie Evidence) לכך שהמוביל הימי קיבל את הטובין לידי לפי תיאורם בהתאם להוראות הקודמות.

שטרי מטען בתצורה הקרובה לתצורה המודרנית תועדו לראשונה באנגליה בשנת 1538

לימים הורחבו הוראות האמנה (בסעיפים אחרים) במה שמכונה הפרוטוקול משנת 1968 או כללי ויסבי, ואמנה זו על הרחבתה (כללי האג-ויסבי) אומצה כתוספת לפקודת הובלת טובין בים (בישראל), אשר קבעה כי רצוי לתת תוקף חוקי בארץ ישראל לתקנות האמנה על מנת לקבוע את אחריותם, חובותיהם, זכויותיהם וחסינויותיהם של מובילים ימיים. ברע"א 7779/09 HDI נגד בתי זיקוק לנפט, נקבע ששטר מטען ישמש כראייה לכאורה כאמור גם כלפי הגופים המבטחים את המטען ותובעים את המוביל הימי בגין נזק או חוסר שנגרם לו. בע"א 6260/97 "פולסקה מורסקה" נגד בנק נשיונל



קוראל מאמל אקוואגיה
ולבני השפאוגיהם
שנה טובה

חיפה: 04-8671266 | אשדוד: 08-8520998
coral@coralgroup.co.il | www.coralgroup.co.il

דין מוסר: גלגוליו של שטר המטען

המשך מעמוד 36

נקבע: "שטרי מטען ימיים כוללים בדרך כלל התחייבות אחת עיקרית, שהיא התחייבותו של המוביל להוביל את המטענים לנמל היעד ולמסור אותם רק למי ששיצג לו את שטרי המטען... אולם כל עוד הוא לא ממלא את חובתו, ממשיכים שטרי המטען לעמוד בתוקף כלפיו". עוד קבע בית המשפט העליון בהקשר זה ששטרי המטען ממלאים תפקיד "בהקניית ביטחון ויציבות בעסקאות מסחריות".

וכן: "בנק המממן עסקה מסחרית של הובלת מטענים בים, כדוגמת BNP, יכול לסמוך על ההתחייבות המופיעה בשטרי המטען שהוא קיבל לחזקתו, מבלי שהוא מחויב לחקור בפרטי הפרטים של העסקה הנדונה". לכן, באותו מקרה חויב המוביל הימי (למעשה שתי חברות ספנות מפולין שראו עצמן כפועלות כגוף אחד) כלפי הבנק המממן בשווי המטען המתואר בשטר המטען – ושאותו מסרו (מבלי שוב) לחברת רם סחה, מבלי שזו הציגה בפניה את שטר המטען.

דברים דומים ניתן למצוא אצל המלומד **וויליאם טטלי** (Tetley – Marine Cargo Claims), אשר מתאר את שטר המטען כ-Document of Dignity, ומביא את הדברים הבאים ולפיהם: "על בתי המשפט לעשות כל שביכולתם כדי לשמר את השלמות (Integrity) של שטר המטען בסחר הבין-לאומי, שם, במיוחד, האמון הוא המהות (confidence is of an essence)".

סכסוך על מטען דלק

למרות האמור, ולמרות העקרונות המשפטיים המבוססים, שלא לומר עתיקי היום, מצא עצמו בנק ING-סניף סינגפור בפני מצב דומה, עת העניק מימון לחברת HLT - Hin Leong Trading (Pte) Ltd לרכישת דלק מסוג Light Naphtha מחברת AEI, שמצידה רכשה דלק בהיקף של 25 אלף טונות מחברת BCP, ומכרה אותו בחלוקה בין שני רוכשים: לאותה חברת AEI ולחברת Totsa שקיבלה אף היא מימון מהבנק לצורך הרכישה, כפי שעולה מפסק הדין.

אותה AEI חכרה את המכלית להובלת הדלק מידי חוכרת זמן שחכרה את המכלית מידי "חוכרת הגוף" של האונייה, ה-Demise Charterer, שבכל הקשור להובלה הימית שימשה כמוביל וכבעלים. הבנק הסינגפורי הוציא כתב אשראי דוקומנטרי לטובת AEI, שקבע שהתשלום לידי AEI מותנה בהצגת שלושה שטרי מטען מקוריים, ושם אלה לא היו זמינים כנגד כתב שיפוי מטעם AEI, AEI מתחייבת למסור לבנק את מלאו שטרי המטען מיד כשיתאפשר הדבר (as soon as possible).

בפועל, כשפקדה האונייה את סינגפור, הדלק שוחרר לידי הרוכשת HLT, ונפרק בנמל מבלי ש-HLT הציגה שטרי מטען מקוריים. לאחר מכן שלם הבנק הסינגפורי למוכרת AEI את תמורת המכר, ובחלוף 14 ימים קיבל הבנק סט מלא של שטרי המטען שנמסר לידי מבנק SMBC (ששימש כבנק המממן של AEI), אשר גם הסב

את שטרי המטען לטובת בנק ING, סניף סינגפור. בשלב זה שלח הבנק בטעות לחברת Totsa את שטרי המטען הנוגעים לרכישה של HLT, כאשר הם מוסבים בטעות לטובת Totsa. מיד משהתגלה הדבר (בתוך יום), הבנק מסר ל-Totsa את שטרי המטען הנכונים – אלה הנוגעים לרכישה של Totsa, שמצידה החזירה לבנק את שטרי המטען הנוגעים לרכישה של HLT.

היעדר תום לב בהקשר של אחיזה בשטר המטען מיוחס למקרים שבהם זו נעשית באופן בלתי חוקי או ממניעים בלתי ראויים, הכוללים הולכת שולל

כשקיבל הבנק את שטרי המטען בחזרה לידי, הוא הטביע בחותמת את המילה "Cancelled" במקום שבו בוצעה חתימת ההסבה לטובת Totsa בטעות. בהמשך, ניגש נציג הבנק למשרדי Totsa והוסיף והטביע חתימת הסבה של Totsa לטובת הבנק; זאת, לפי עצת עורכי דינו, ומטעמי זהירות בלבד ומבלי לגרוע מטענותיו כי ההסבה המקורית של שטרי המטען לטובת Totsa נעשתה בטעות.

כמו כן, עוד מיד לאחר שקיבל הבנק את שטרי המטען לידי בחזרה, הוא פנה (באמצעות עורכי דינו) אל ה-Demise Charterer וביקש את אישורה בחזר כי המטען מוחזק על ידה וישוחרר אל מול הצגת שטרי המטען המקוריים. במענה בחזר, השיבה ה-Demise Charterer (גם כן באמצעות עורכי דינה) כי המטען כבר נמסר ל-Totsa, ולפיכך שטרי המטען כבר אינם נושאים את הזכות להחזיק במטען עצמו ("no longer carry the right of possession to the cargo").

הפעם, כפי שהובהר בהמשך, היה זה תורה של ה-Demise Charterer להתבלבל: שכן כוונתה בתשובתה הייתה שהמטען נמסר ל-HLT (ולכן שטרי המטען איבדו את זכות האחיזה במטען עצמו). במצב דברים זה נקט הבנק הסינגפורי הליכים נגד ה-Demise Charterer בנין כן שמסרה את המטען ל-HLT מבלי שזה הציג בפניה את שטרי המטען המקוריים, ותבע ממנה את שווי המטען לפי חשבונית המכר (Invoice) שאותה מימן – בסכום של 8.5 מיליון דולר ארה"ב.

נקבע שאין מחלוקת בכך שהבנק נהפך לבעלים החוקי של שטרי המטען (שאותם

קיבל לידי בעבור התשלום ל-AEI, כגורם המממן). ואילו בכך שהבנק מסר בטעות את שטרי המטען של עסקת HLT ל-Totsa, נקבע שזו האחרונה לא נהפכה לבעלת המטען, שכן Totsa הייתה מודעת לכך ששטרי המטען נמסרו לה בטעות, ובמצב דברים זה היא אינה יכולה להיחשב כמי שקיבלה את מסירת שטרי המטען כדין. לעניין זה הסתמך בית המשפט על עניין The Aegean Sea משנת 1998 – גם שם היה מדובר בשטר מטען שהוסב בטעות לידי מי שלא היה אמור לקבל אותו – שם נקבע שכדי לקבל אחיזה (Possession) בשטר המטען כתוצאה מהשלמת הסבתו ומסירתו, נדרש רכיב של הסכמה הדדית (Consensual Element) מצידו של מקבל שטר המטען והנסב לפיו.

טענות ההגנה נדחו

אי לכך קבע בית המשפט שהבנק מסינגפור נותר הבעלים החוקיים של שטרי המטען, ומכאן פנה בית המשפט לבחון כמה טענות הגנה של ה-Demise Charterer. טענה אחת הייתה שהבנק אחז בשטר המטען מבלי שהיה לו עניין במטען עצמו, אלא רק כבטוחה לכאורה למימון שהעניק וכדי שתהיה לו אפשרות לתבוע את המוביל הימי, תוך שהבנק עצמו לא ראה בזמן אמת בשטר המטען כבטוחה.

במצב דברים זה טענה ה-Demise Charterer שהבנק אינו אוחד בשטר המטען בתום לב ("in good faith"), וזאת בניגוד לכלל המנוסח בחוק האמריקאי להובלת טובין בים, שבו נקבע בהקשר לתנאי שטר המטען: "אדם נהפך לבעלי החוקיים של שטר המטען כאשר הוא אוחד



דין מוסר: גלגוליו של שטר המטען

המשך מעמוד 38

בשטר המטען בתום לב. טענת הגנה זו נדחתה, שכן נקבע שהיעדר תום לב בהקשר של אחיזה בשטר המטען מיוחס למקרים שבהם האחיזה בשטר המטען נעשית באופן בלתי חוקי או ממניעים בלתי ראויים ("improper means") אשר כוללים הולכת שולל (Dishonesty). טענה כגון זו, שלפיה שטרי המטען נלקחו רק לצורך הגשת תביעה נגד המוביל, כבר הועלתה ונדחתה במקרה קודם (עניין *The Yue You*), ונדחתה, לפיכך, גם במקרה הנוכחי.

טענה נוספת שהועלתה ה-Demise Charterer הייתה שעם פריקת המטען ומסירתו ל-HLT פקע תוקף שטר המטען. בית המשפט קבע שבמועד מסירת המטען, כאמור, האוחז בשטר המטען היה בנק SMBC, ואילו המטען נמסר לידי מי שאינו אוחז בשטר המטען, אל מול כתב שיפוי, וכי הכלל שנקבע בעניין זה בפסקי הדין שניתנים זה 150 שנה קובע שמסירת מטען לידי מי שאינו זכאי לקבלו אינה מביאה לסיום תוקפו של שטר המטען.

עוד טענה ה-Demise Charterer שיש לראות את הבנק כמי שהסמיק את HLT לקבל את המטען ללא הצגת שטרי מטען מקוריים ואל מול כתב שיפוי, וכי היא עצמה

(ה-Demise Charterer), שמסרה את המטען לידי HLT, פעלה למעשה כסוכן (agent) של הבנק עצמו. נקבע כי אין לטענה זו כל תימוכין.

למרות הכללים הברורים בעניין, בעלי אוניות ומובילים המשחררים מטענים ללא הצגת שטר המטען המקורי המשמש כבטוחה לתשלום, מסתכנים במידה משמעותית

בפועל, הבנק נהפך לבעליו החוקיים של שטר המטען רק לאחר שהמטען כבר נמסר קודם לכן ל-HLT, כך שבמועד מסירת המטען ל-HLT הבנק (שלא אחז באותה נקודת זמן בשטרי המטען) כלל לא יכול היה להסמיק את HLT לקבל את המטען ללא הצגת שטרי המטען. יתרה מכך, בתנאי העמדת האשראי ל-HLT וכן בתנאי כתב האשראי וכתב השיפוי מול AEI, נקבע מפורשות כי האשראי מוענק אל מול "סט" מלא של שלושה שטרי המטען המקוריים – אשר גם לפי כתב שיפוי AEI התחייבה במסירתם לבנק מיד כשתיאפשר הדבר.

כלומר, הבנק ראה בשטרי המטען בטוחה למימון ולא הסמיק את HLT לקבל את המטען ללא הצגת שטרי המטען המקוריים. בכל הקשור לשאלת אופן והיקף הפיצוי לבנק, בית המשפט קבע שיהיה צורך לברר מה היה ערך המטען במועד שבו היה על HLT לשלם לבנק, ומה היה קורה אילו המטען לא היה נמסר ל-HLT: האם המטען היה מוחזר? האם היה נשמר באונייה עד הסדרת התשלום? שאלות אלה הועברו להמשך בירור והכרעה, ונקבע שהבנק אינו זכאי לפיצוי בגובה חשבונית המכר של המטען ל-HLT.

מקרה זה מדגים ומחזק אף הוא את התפקיד שממלא שטר המטען בסחר הבין-לאומי, ועוד מוסיף ומדגים שלמרות הכללים הברורים בעניין, בעלי אוניות ומובילים המשחררים מטענים ללא הצגת שטר המטען המקורי המשמש כבטוחה לתשלום מסתכנים במידה משמעותית. *ING Bank NV, Singapore Branch Vs. The Demise Charterer of the vessel "Navig8 Ametrine" [2022]* SGHCR 5.

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

מאחלים שנה של הגשמת משאלות

שנדע להוביל ביחד
ליצור את הדבר הבא
ולהצמיח את הטוב
שנה טובה!



תעשיות מספנות ישראל בע"מ