

## 5. ביטוח ימי – אווירי

תוכן:  
מהו ביטוח ימי  
סוגי הפוליסות  
מה מכסה פוליסת ביטוח  
סוגי נזקים  
משך הביטוח  
עקרונות הביטוח  
תביעות

### מבוא

לא ניתן לתאר כיום מסחר בינלאומי ללא המטריה של ביטוח ימי, אווירי ויבשתי, המעניקה חיסוי ביטוחי לשינוע הסחורות ברחבי העולם ובכל סוגי כלי התחבורה. המונח המקובל הוא "ביטוח ימי", והוא מתייחס גם לביטוח מטענים המובלים באוויר וביבשה, ובלבד שהמטענים עברו גבול בינלאומי.

להבדיל מענפי ביטוח אחרים, לא קיימת בעיית שכנוע הלקוח בצורך לבטח את מטענו. אין מפעל או סוחר בר דעת שיוותר על הביטוח המוקנה לו ע"י הפוליסה הימית, וכך גם לגבי המערכת הבנקאית: בעסקאות אשראי דוקומנטרי (ראו פרק 10), נדרש היבואן לרכוש ביטוח ימי לטובת הבנק הפותח, כחלק ממערכת הבטחונות.

מאחר שביטוח ימי הוא ענף ביטוחי מיוחד במינו, אנו מביאים באופן תמציתי את עקרונות הביטוח הימי ואת הכרת הפוליסה, שהם כה חשובים לעוסקים ביבוא ויצוא.

### מהו ביטוח ימי

ביטוח ימי הוא חוזה, לפיו מתחייב המבטח (חברת הביטוח) כלפי המבוטח (יבואן או יצואן), לשלם פיצוי כספי בסכום שנקבע בחוזה, בכל מקרה של אובדן או נזק שייגרמו למטען המבוטח כתוצאה מסיכונים ימיים, אוויריים או יבשתיים שקרו בעת המסע ממחסנו של המוכר עד ליעד שקבע הקונה - תמורת תשלום פרמיה מוסכמת. מטרת הביטוח היא להחזיר את המבוטח למצבו סמוך לקרות הנזק. לפיכך, ישולם הפיצוי האמור רק למבוטח שהיה בעל 'זיקת ביטוח' למטען בעת קרות הנזק, היינו מי שהיה בעל קשר משפטי מוכח לטובין, ושבגין הנזק יסבול הפסד כספי.

חוזה ביטוח ניתן לביטול אך ורק בהסכמת שני הצדדים השותפים לחוזה - המבוטח והמבטח. החוזה המתואר לעיל נקרא "פוליסת ביטוח".

פוליסה ימית היא מסמך סחיר, והמבוטח יכול להעביר את זכויותיו לפיה למוטב אחר ע"י הסבתה. הפוליסות לביטוח ימי המוצאות בארץ הן הפוליסות שנוסחו ע"י מכון הביטוח הימי האנגלי, והן ערוכות באנגלית בלבד. על הביטוח הימי בארץ חל חוק הביטוח הימי האנגלי מ-1906. חוק חוזה הביטוח הישראלי, תשמ"א 1981, אינו חל על ביטוח ימי, למעט סעיפים 62 ו-69 שלו.

### סוגי הפוליסות

נזכיר את שתי הפוליסות הנפוצות ביותר בין הסוגים השונים הקיימים בביטוח ימי:

#### 1. פוליסה למסע Voyage Policy (פוליסה חד-פעמית או ספציפית)

זוהי פוליסה המיועדת לכסות משלוח בודד, למשך מסע מוגדר מראש, המתואר בפוליסה ביחד עם כל פרטי המטען: ערכו, הצדדים - מוכר, קונה, מוביל - ושאר פרטים, ואשר תוקפה פג עם הגיע המטען ליעדו. משתמשים בה בדרך-כלל רק מי שאין עיסוקם ביבוא או יצוא, להובלה מזדמנת.

#### 2. פוליסה פתוחה - Open Policy

זוהי הפוליסה המקובלת בביטוח הימי, בשל גמישותה וקלות תפעולה. הפוליסה הפתוחה מיועדת לכסות את כל משלוחי היצוא או היבוא (או שניהם) של המבוטח, ומעניקה לו יתרון גדול: גם אם לא הספיק המבוטח, או שכח בתום לב, להצהיר על משלוח מסויים, או כלל בתום לב פרטים שגויים בהצהרתו, יהיה המשלוח מבוטח גם אם בינתיים ניזוק או אבד. הפוליסה נכנסת לתוקף מייד עם ההסכמה עליה עם המבטח, ומאותו רגע היא מכסה את כל משלוחי המבוטח - עד שתבוטל.

כלל בל יעבור בפוליסה הפתוחה הוא שהמבוטח חייב להקפיד לעבוד במסגרת פוליסה מסוימת מול מבטח אחד בלבד, ולהצהיר על כל המשלוחים (מיוצאים או מיובאים) שהוסכם לגביהם באותה פוליסה. אם לא פעל כך - הביטוח בטל מרגע שהמבוטח חרג מכלל זה.

להבהרה יש להעיר, כי חברה שעוסקת הן ביצוא והן ביבוא יכולה לבטח את כל משלוחי היצוא בחברה X ואת כל משלוחי היבוא בחברה Y. או יבואן המייבא עצים וצינורות פלדה, יכול לבטח את העצים בחברה A ואת הצינורות בחברה B. ההדגשה היא על "כל המשלוחים שהוגדרו בפוליסה", ואין הכוונה שכלל המשלוחים מכל סוג שהוא של החברה חייבים להיכלל באותה פוליסה פתוחה.

לפוליסה זו מספר סעיפים מקובלים:

1. סעיף הסיווג Classification Clause  
סעיף זה מגדיר תכונות מסוימות שחייבות להיות בכל אוניה על מנת שהביטוח יהיה בר תוקף. לדוגמא: אוניה צריכה להיות מונעת בכוח עצמי, (דהיינו – לא דוברה נגררת או ספינת מפרש), בנויה מפלדה ובת לא יותר מ- 10 שנים (לאניות צובר), מ- 15 שנים (לגבי כל שאר האניות למעט Liner), או מ- 25 שנה (Liner). באוניות שאינן עונות על סעיף הסיווג, ידרוש המבטח תוספת פרמיה.
2. סעיף הקרקעית Limit Per Bottom  
סעיף חשוב זה מגדיר את תקרת סכום האחריות של המבטח ביחס לכלל הטובין של מבוטח אחד, המובלים בכלי תחבורה יחיד: מטוס, אוניה או משאית (= "קרקעית"). אם יאבדו/יינזקו הטובין במהלך המסע, ויתברר כי ערך כל הטובין באותו כלי הובלה גבוה מהסכום המוסכם בתקרה ל"קרקעית", ישלם המבטח למבוטח את סכום התקרה בלבד.  
הערה: מומלץ ליבואן/ליצואן לבקש מהמבטח לשנות את סעיף הקרקעית לסעיף 'ערך מקסימלי למשלוח' (Limit Per Shipment), ע"מ שלא להיקלע למצב שאינו בשליטתו, אם יצטברו שלא בידיעתו משלוחים מעל לתקרה בכלי הובלה מסוים.
3. סעיף האתר Location Clause  
סעיף זה מהווה השלמה לקרקעית. הסעיף מגדיר את תקרת סכום האחריות של המבטח במקרים בהם מרוכזות סחורות של המבוטח ברציף או במחסן בנמל, ומסיבה כלשהי, כגון: שריפה או שיטפון, ייגרם להן נזק.
4. סעיף הביטול Cancelation Clause  
סעיף זה מאפשר ביטול הפוליסה באופן חד צדדי ע"י המבטח או המבוטח תוך מתן הודעה של 30 יום מראש במקרה של סיכונים ימיים, או 7 ימים מראש במקרה של סיכוני מלחמה או שביתות, ובלבד שהמסע הימי עוד לא החל. (לארצות הברית וממנה מספיקה הודעה של 48 שעות מראש).

### **מה מכסה הפוליסה**

פוליסת ביטוח מכסה סיכונים. סיכון משמעו – אירוע פיזי, תאונתי או בלתי צפוי, שקרה למטען, כגון: טביעת אוניה, שריפה, גניבה וכיו"ב.  
חשוב במיוחד להזכיר כי הביטוח אינו מכסה נזק שנגרם למטען כתוצאה מאריזה לקויה/בלתי מתאימה לאופי הטובין, ו/או כתוצאה מהמכלה לקויה. אלה אינם אירועים בלתי צפויים, אדרבא: נזק כתוצאה מאריזה/המכלה פגומים צפוי בהחלט לקרות, ולפיכך אין הביטוח חל עליו.

הכיסויים השונים מכסים נזקים שנגרמו למטען עצמו בלבד, ואינם מכסים הפסדים אחרים שנגרמו כתוצאה מנזק למטען (נזקים תוצאתיים), ואף אינם מכסים נזקים לצד שלישי העלולים להיגרם על ידי המטען המבוטח.

הסיכונים המכוסים והחריגים מפורטים ב"סעיפים" (Clauses) שנקבעו ע"י מכון הביטוח הימי האנגלי והותאמו לסוגי סחורות שונים, כגון מטען כללי, בשר קפוא, נפט גולמי, עצים, פחם ועוד.

להלן שלושת הסעיפים העיקריים המיועדים לביטוח מטענים כלליים בהובלה ימית:

1. הכיסוי על פי סעיף (A)  
כיסוי זה רחב ביותר, ומכונה לעיתים בשם "כל הסיכונים". תפישת הביטוח מסוג A היא שכל סיכון מכוסה, להוציא אותם סיכונים המפורטים בפרק החריגים בפוליסה, כמפורט להלן.

## החריגים על פי סעיף (A)

- נזכיר מספר מקרים חריגים אותם אין הפוליסה מכסה:
- (א) התנהגות זדונית או מכוונת של המבוטח או עובדיו;
  - (ב) פחת, בלאי, דליפה רגילה, חוסר טבעי במשקל/נפח;
  - (ג) המכלה לא מתאימה, אריזה בלתי מספקת, הכנת מטען לקויה או שאינה מתאימה למסע הימי;
  - (ד) פגם טבוע, שנוצר מעצם טבעם של הטובין (נזק שנגרם ללא התערבות גורם חיצוני, הנובע רק מתכונותיו של המטען המבוטח, כגון: נטייה להתלקחות);
  - (ה) איחור בהגעת הסחורה, אפילו נגרם ע"י סיכון מבוטח (לדוגמא: לוחות פלדה, שהוזמנו ע"י יצרן מכוניות לקראת התחלת ייצור דגם חדש, הגיעו באיחור של חודש בגלל עליית האוניה על שרטון. אם לא נגרם נזק לפלדה – לא יפוצה המבוטח עקב ההפסד הנובע מהאיחור);
  - (ו) שימוש בנשק אטומי או גרעיני, וכן זיהום שנגרם ע"י חומר רדיואקטיבי;
  - (ז) בעיות כלכליות/כספיות של בעלי האוניה שגרמו נזק למטען (עקב עיקול שהוטל על האוניה או על המטען, או נזק שהצוות גרם למטען בגלל הלנת שחר).

## 2. הכיסויים על פי סעיפים (B) ו-(C)

בניגוד לכיסוי (A), שהוא על בסיס "כל הסיכונים", הכיסוי לפי סעיפים (B) ו-(C) חל רק על סיכונים ספציפיים, שהם – ורק הם – מכוסים. לפיכך, הכיסוי לפי סעיפים (B) ו-(C) מצומצם בהיקפו הרבה יותר מהכיסוי לפי סעיף (A).

כיסוי על פי סעיף (B) מכסה נזק או אובדן למטען שניתן לייחסו באופן סביר ל:

- (א) אש או התפוצצות;
- (ב) טביעת אוניה, עלייתה על שרטון;
- (ג) התהפכות או ירידה מהפסים של כלי הובלה יבשתיים;
- (ד) התנגשות;
- (ה) פריקה בנמל מצוקה;
- (ו) רעידת אדמה, התפרצות של הר געש וברק.

הסעיפים מכסים גם נזק או אובדן שנגרם במישרין ע"י:

- (א) הקרבה של היזק כללי (ראו בהמשך סעיף היזק כללי);
- (ב) הטלת המטען לים, היסחפות המטען מהסיפון לים;
- (ג) חדירת מי ים, נהר או אגם לאוניה, למכולה, או למקום אחסון;
- (ד) אובדן מוחלט של יחידת אריזה שלמה שנפלה מהאוניה, או נפלה בזמן הטענתה או פריקתה.

החריגים על פי סעיף (B) זהים לאלה של סעיף (A), עם חריג נוסף המתייחס לנזק שנגרם למטען בזדון ע"י כל אדם שהוא. (בביטוח לפי סעיף [A], מתייחס החריג רק לנזק שהמבוטח או עובדיו גרמו בזדון).

הכיסוי על פי סעיף (C) מצומצם עוד יותר מהכיסוי על פי סעיף (B), כאשר רשימת הסיכונים המכוסים

ב- (B) מופיעה גם ב- (C), ללא הסיכונים הבאים:

- (א) רעידת אדמה, התפרצות וולקנית וברק;
- (ב) היסחפות המטען מהסיפון;
- (ג) חדירת מי ים, נהר או אגם לאוניה, למכולה או למקום אחסון;
- (ד) אובדן מוחלט של יחידת אריזה שנפלה מהאוניה, או נפלה בזמן הטענתה או פריקתה.

החריגים על פי סעיף (C) הם אותם החריגים המופיעים בסעיף (B).

הערה: אף שפוליסת הביטוח הסטנדרטית לפי סעיפים (A), (B) ו-(C) מכסה גם נזקים עקב מלחמה ושבייתה – יש להם דין שונה במקצת מהנזקים שנימנו לעיל. לפיכך חשוב שבעל המטען ידאג כי סעיפי War ו- Strikes של מכון הביטוח הימי האנגלי ייכללו בפוליסה.

## סוגי נזקים

שלושה סוגי נזקים מקובלים בביטוח הימי:

### 1. נזק חלקי – Particular Average

זהו נזק שנגרם לסחורה ואינו היזק כללי או אובדן כליל (ראו בהמשך).

לדוגמא: מטען של מכוניות שהובל בים נפגע ע"י מי-ים שחדרו לאונייה, למכוניות נגרם נזק בשיעור של 40% מערכן. או אם נגנבו 200 טלוויזיות ממטען של 1,000 שנשלחו – נגרם נזק של 20%.

### 2. אובדן כליל – Total Loss

באובדן כליל אנו מבחינים בשני סוגים:

(א) אובדן כליל למעשה – Actual Total Loss – קורה כאשר הסחורה אבדה פיזית. לדוגמא: זכוכית שנשברה, נזל שנשפך, רהיטים שנשרפו.

(ב) אובדן כליל להלכה – Constructive Total Loss – מתרחש כאשר סחורה שניזוקה קיימת אומנם מבחינה פיזית, אך לשם שיקומה נדרש סכום הגבוה מערך הסחורה לאחר השיקום. לדוגמא: מכונה שניתן לתקן את הנזק שנגרם לה, אך עלות החלפים והעבודה הנדרשים להבאתה למצב תקין עולים על ערכה לאחר התיקון.

על מנת שמבוטח יזכה להכרה כי הנזק למטענו הוא 'אובדן כליל להלכה', עליו להודיע לחברה המבטחת תוך פרק זמן סביר על נטישת הסחורה.

## היזק כללי – General Average

זהו מושג עתיק ומיוחד למשפט הימי: הקרבה בהסכמה של חלק מהמטען, או נזק שנגרם לאונייה במודע עקב פעולות הצלה. לדוגמה: השלכת מטען מסויים לים בעת סערה, על מנת להציל את האונייה ואת שאר המטען, או נזק שנגרם לאונייה עקב כיבוי שריפה.

הנזק שנגרם בגין הפסדים אלו ישולם על ידי כל בעלי המטענים והמכולות שרכושם ניצל. הרעיון מאחורי כלל זה הוא שלא צודק שרק בעל המטען שהוקרב יינזק, שכן לא הוא היה אשם בקרות האירוע. בפועל, המטען שלו הוקרב ובכך הציל מטענם של אחרים, ולכן הוא ראוי לפיצוי. נזק מסוג זה – הן למטען שהוקרב, הן לכיסוי השתתפות בעלי המטענים בנזק לאונייה/למטען שניצל - מכוסה ע"י כל סוגי הפוליסה (A-B-C) שנסקרו לעיל.

### משך הביטוח

#### תחילת הביטוח

הסעיפים בביטוח ימי/אווירי אמנם מעניקים כיסוי 'ממחוסן למחוסן', אך תחילת הביטוח כפופה לכך שלמבוטח היתה זיקה חוקית למטען בזמן קרות הנזק או האובדן. בכל מקרה, הביטוח אינו מכסה נזק שנגרם למטען לפני שהחלה העברתו.

התשובה לשאלה האם ברגע קרות הנזק היתה למבוטח זיקה למטען, נמצאת בתנאי המכר (Incoterms) שנקבעו בהסכם המסחרי בין המוכר לקונה.

לדוגמה: אם הוסכם על בסיס מחיר F.O.B - מקבל היבואן את הזיקה למטען מרגע שהוא עובר את מעקה האונייה בנמל הטעינה; אם ניזוקה הסחורה בדרכה לנמל - רק למוכר יש זיקת ביטוח למטען. בתנאי Ex Works - מקבל היבואן את הזיקה למטען מרגע עזיבתו את מחסן הספק.

### סיום הביטוח

פרט למקרה של ביטול הפוליסה, יסתיים הביטוח כאשר יקרה הראשון מבין המקרים הבאים:  
א. מסירת המטען במחסן היעד המצויין בפוליסה במהלך הרגיל של המסע;

ב. מסירת המטען במחסן אחר שהמבוטח בחר בו לשם אחסנה שלא במסגרת המהלך הרגיל של המסע (למשל – העברת המטען למחסני ערובה [Bonded]), או לשם הפצת הסחורה;

ג. 60 יום מגמר פריקת המטען בנמל היעד הסופי ואחסנתו באופן זמני בנמל, בתנאי מפורש שהעיכוב בהעברת המטען מהנמל למחסן הקונה היה מחוץ לשליטתו של המבוטח. בהובלה אווירית, התקופה היא בת 30 יום.

### עקרונות הביטוח

לביטוח ימי שישה עקרונות בסיסיים, המעוגנים בחוק ומהווים את הבסיס לחוזה הביטוח:

1. זיקת הביטוח - Insurable Interest  
חייבים להיות למבוטח עניין כספי במטען וזיקה חוקית לו, והזיקה חייבת להיות בתוקף בזמן קרות הנזק למטען.  
בעל זיקה יכול להיות:  
- בעל המטען או חלק מהמטען,  
- משלחים ומובילים למיניהם,  
- בעלי מחסני ערובה או מחסנים אחרים,  
- משקיע או מממן הסחורה.
2. תום לב ויושר – Good Faith  
עקרון תום לב ויושר מחייב את כל הצדדים לגלות את כל העובדות המהותיות הנוגעות לעסקה עברה הוצא הביטוח, כולל כל שינוי בתנאי העסקה העשוי להשפיע על שיקוליו של המבטח בקביעת תנאי הפוליסה ושיעור הפרמיה, ואף בהחלטה לא לבטח אותה כלל.
3. שיפוי – Indemnity  
סכום השיפוי (הפיצוי) הוא גבול אחריות המבטח, כאשר הסכום שישולם במקרה של אובדן כליל צריך להחזיר את המבוטח למצבו לפני קרות האירוע – לא יותר אך גם לא פחות מכך. לפיכך, על המבוטח לדאוג שסכום הביטוח הנקוב בפוליסה ישקף נכונה את ערך הסחורה, ולא ישאיר אותו במצב של תת-ביטוח בעת סילוק התביעה.  
ערך הסחורה כולל את מחירה המוסכם, בתוספת כל הוצאות השינוע מיציאתה ממחסני המוכר

ועד הגעתה ליעד, כולל דמי-הובלה (יבשתית וימית, או יבשתית ואווירית), עמילות מכס, עמלות בנק, דמי-אחסנה, פרמיית ביטוח, וכן רווח סביר. (שיעור הרווח פתוח למו"מ, אולם בשום מקרה לא יעלה סכום הביטוח על 'ערך השוק' או על המחיר הסיטונאי של הטובין בארץ היעד). מקובל להעריך את השווי כדלקמן: במכר בתנאי FOB, Ex Works ודומיהם – מחיר הטובין + 20%; בתנאי CIF ודומיו – מחיר CIF + 10%. ניתן לבטח גם את מרכיב מיסי היבוא, אולם המבטח יפצה את המבוטח בגינם רק אם המבוטח אכן חויב לשלם למרות הנזק/האובדן.

4. שיבוב או תחלוף – Subrogation  
סעיף 62 לחוק חוזה הביטוח, שהוא סעיף שכן חל על הביטוח הימי כפי שהוזכר לעיל, מקנה למבטח זכות ישירה לתבוע כל צד שלישי האחראי לנזק שנגרם למטענו של המבוטח, ואשר בגינו יפצה המבטח את המבוטח.  
במידה שהמבוטח קיבל פיצוי גם מהמבטח וגם מהצד השלישי עבור אותו נזק, על המבוטח להעביר את הפיצוי העודף למבטח. מאידך, אם קיבל המבטח מצד שלישי יותר מהפיצוי ששילם למבוטח, עליו להעביר את ההפרש למבטח.

5. השתתפות – Contribution  
לעיתים נוצר מצב של ביטוח כפול אם למבוטח יש מספר פוליסות, וניתן ליחס לכולן נזק או אובדן שנגרם למטען המבוטח. במקרה זה משתתפים המבטחים השונים בנזק, וגם בפרמיות ששולמו, באופן יחסי (או בחלוקה אחרת שסיכמו עליה).

כדי לקיים השתתפות כזו חייבים להתקיים התנאים הבאים:

- בכל הפוליסות זהות המבוטח אחידה,
- כל הפוליסות מכסות את אותם המטענים,
- בכל הפוליסות אותה זיקת ביטוח,
- כל הפוליסות מכסות את אותם הסיכונים,
- נתבע אותו הנזק,
- כל הפוליסות בתוקף בעת קרות הנזק או אובדן המטען.

6. סיבה קרובה - Proximate Cause  
מבוטח יפוצה ע"י המבטח רק עבור נזק או אובדן למטענו שנגרם באופן ישיר מסיכון מבוטח. רק הסיבה המיידית, השולטת, לגרימת הנזק נחשבת לסיבה הקובעת, ולא כל סיבה אחרת, רחוקה יותר, שגרמה גם היא לנזק. קביעה זו באה כדי למנוע שאלה לגבי אחריות המבטח שעלולה להתעורר כאשר שני סיכונים (או יותר) - אחד מבוטח והשני לא מבוטח - פועלים יחדיו, באותו זמן או ברציפות לגרימת הנזק.

### השתתפות עצמית

גם בביטוח ימי – כמו בביטוח רכב או ביטוח רכוש המוכרים לכל – קיימת השתתפות עצמית (Excess או Deductible). שיעור ההשתתפות העצמית נע בדרך כלל בין 1.5% ל-3% מערך הסחורה, והוא נקבע בעיקר עפ"י סוג המטען ותכונותיו – רגישות, שבירות וכיו"ב וההסתברות לנזק עקב-כך, אך גם לפי הסכם מיוחד שבעל המטען יכול לסכם עם המבטח. הסכום המינימלי של ההשתתפות העצמית הוא \$100. באשראי דוקומנטרי, כשהסחורה משמשת כחלק מהבטחות לבנק הפותח, מקובל שהבנקים יבקשו כיסוי ביטוחי מלא, ללא השתתפות עצמית.

### תביעות

תנאי הפוליסה קובעים כי על המבוטח למסור למבטח הודעה מייד עם היוודע לו על ארוע נזק כלשהו. על המבוטח לנקוט בכל האמצעים על מנת להקטין את הנזק ולמנוע את החמרתו, דהיינו, עליו להתנהג כאילו אינו מבוטח כלל. על המבוטח למסור את כל המסמכים כפי שיתבקש ע"י המבטח, וכמובן שעליו לשתף פעולה עם כל הגורמים המטפלים בנזק; המבטח, השמאי וכו'.  
המבוטח חייב לדאוג לכך שזכויותיו של המבטח לא יפגעו אם הנזק נגרם ע"י צד שלישי: עליו להודיע לצדדים שלישיים שפגעו במטען שהוא רואה אותם אחראים לנזק, ואסור לו לוותר להם או לשחררם מאחריות, כדי לא לפגוע בזכות השיבוב של המבטח.

### לסיכום

יש להדגיש כי כל האמור לעיל הוא תיאור כללי ותמציתי בלבד של תנאי הפוליסה הימית/האווירית. בכל שאלה המתעוררת אצל יוצאן או יבואן בנושא סבוך זה, חשוב לפנות ככל המוקדם למומחים לדבר.