

# ובלבד ששילמת

בית המשפט לערעורים באנגליה העניק תוקף מלא לסעיפים חוזיים המחייבים סילוק חבות כדי לקבל שיפוי ביטוחי על נזקים, בהקשר של ביטוח ימי. בישראל קיימת פסיקה דומה



| עו"ד אמיר כהן דור |

## מהו מועדון שיפוי הדדי?

מועדון שיפוי הדדי הוא יצור ביטוחי מיוחד. זו חברה ביטוח שהלקוחות שלה הם בעלי המניות, ויש בה תנאי מהותי: אם לא שילמתם את חלקכם, אין לכם זכויות. כלומר, גם בעל מניות חבר במועדון לא יזכה לפיצוי אם לא עמד בתנאים, שהם כיסוי מלא חובותיו הכספיים.

להימנע מלהתערב בתחום החבויות והביטוחים הימיים, תוך קביעת נורמות חדשות שעלולות להתנגש עם הנוהגים הבין-לאומיים בתחום. אין חולק שניתן להעלות טיעוני נגד, אולם כך נקבע וכך חוקק.

**הסכום שנפסק, כולל ריבית ועלויות משפטיות, עלה על 47 מיליון דולר. לאחר כשנה, באפריל 2024, פורקה חברת החוכרים לפי חוקי חדלות הפירעון האנגליים**

## קודם לשלם ואז לתבוע

סעיף ה-pay to be paid בפוליסה קבע כך:  
It is a condition precedent to the Assured's right of recovery under this policy with regard to any claim by the Assured in respect of any loss, expense or liability, that the Assured shall first have discharged "any loss, expense or liability"

ובתרגום חופשי: "תנאי מתלה לזכות השיפוי של המבוטח לפי פוליסה זו בכל תביעה של המבוטח בגין כל הפסד, הוצאה או חבות, הינו שהמבוטח יסלק תחילה כל הפסד, הוצאה או חבות". הבעלים ומועדון השיפוי שלהם טענו שהסעיף לא היווה חלק מהפוליסה, ולחלופין שיש לפרש אותו באופן שבו לא תהא לו תחולה במקרה שהתביעה מכוח

## אין זכויות עודפות

מהו סעיף ה-"pay to be paid"? משמעו שזכות השיפוי של חבר במועדון (המבטח) בגין סיכויי אחריות מוגבלת, ומותנית בכך שהוא סילק תחילה את החבות הרלוונטית. בתרגום חופשי ולא מחייב: סעיף "תשלום לתשלום", המציין בתקנוני הקלאבים (השם המקובל למועדונים לשיפוי הדדי), מופיעים לעיתים בנוסח אחר, כגון "pay as may be paid", או "pay first". נפקותם ותוקפם של סעיפים כאלה כלפי צדדים שלישיים אושרה על ידי בית הלורדים בפרשת The Fanti and the Padre Island בשנת 1991.

לפי ההלכה שם, לצדדים השלישיים אין זכויות עודפות (או זכויות יתר) על פני חוזה הביטוח – יותר נכון תנאי הכיסוי, כי אין המדובר בביטוח במובן הרגיל – מאשר היו לחברי המועדון. על כן, ככל שתביעת חבר נגד המועדון הייתה נדחית בשל קיומו של הסעיף, הרי שבאותה המידה גם תביעת הצד השלישי נגד המועדון תידחה.

ב-2010 חוקק נוסח חדש של ה-Third Parties Act (Rights Against Insurers), שבו נקבע במפורש שתנאי שכזה בפוליסה יהיה חסר תוקף כלפי צד שלישי; אולם סייג זה לא הוחל על ביטוחים ימיים, למעט בגין נזקי גוף.

ובלשון החוק:

The transferred rights are not subject to a (5) condition requiring the prior discharge by the insured .of the insured's liability to the third party

In the case of a contract of marine insurance, (6) subsection (5) applies only to the extent that the liability of the insured is a liability in respect of death .or personal injury

הנימוקים להחרגה של הכיסויים הימים נבעו מההיגיון של הסעיף בהקשר של חבויות ימיות, כאשר מועדוני שיפוי הם תובעים ונתבעים, חבריהם חשופים לתוספות פרמיה (supplemental calls) ככל שהעבודות הכספיות התרומיות אינן מספקות לסילוק התביעות. ביתר כלליות, המחוקק רצה

לאחרונה (שוב) פסק בית המשפט לערעורים באנגליה במחלוקת שעסקה בשאלה האם צדדים שלישיים מנועים על ידי סעיף ה-"pay to be paid" מהגשת תביעה ישירה נגד מבטחים, בביטוח אחריות חוכרים (Charterers' Liability). בית המשפט אישר שבהקשר של ביטוח ימי, סעיפים כאלה תקפים.

תמצית עובדות המקרה: במסגרת הסכם לחכירת זמן (Time Charter), החוכרים רכשו כיסוי לחבויות חוכרים בתנאים מקובלים לתקופה של 12 חודשים בחברת MS Amlin (בחזקתה כמועדון לשיפוי הדדי של חוכרים – P&I Club).

בפברואר 2019, במהלך ההפלגה, עלתה האונייה על שרטון באיי שלמה, וכחודש לאחר מכן החוכרים נכנסו להליכי חדלות פירעון במקום התאגדותם, איי הבתולה הבריטיים. בעקבות בוררות שהתקיימה במשך שנתיים בפני ה-LMAA London Maritime Arbitration Association, במרץ 2023, מצאו הבוררים שהחוכרים אחראים כלפי בעלי האונייה והמועדון לשיפוי ההדדי שלהם בגין נזקי האירוע.

**במהלך ההפלגה, עלתה האונייה על שרטון באיי שלמה, וכחודש לאחר מכן החוכרים נכנסו להליכי חדלות פירעון במקום התאגדותם, איי הבתולה הבריטיים**

הסכום שנפסק, כולל ריבית ועלויות משפטיות, עלה על 47 מיליון דולר. לאחר כשנה, באפריל 2024, פורקה חברת החוכרים לפי חוקי חדלות הפירעון האנגליים. הסוגייה המשפטית הייתה עד כמה יש ליתן תוקף לסעיף ה-"pay to be paid" שבתנאי הכיסוי וכיצד משפיע קיומו על תביעת שיפוי של הבעלים ומועדון השיפוי ההדדי שלהם, כצדדים שלישיים התובעים מכוח הפוליסה.

הפוליסה נעשית בידי צד שלישי, או כאשר המבוטח אינו מסוגל לסלק את התביעה, או כאשר הוא חדל פירעון, וכי יש לכלול תנאי מכללא שכזה בפוליסה. בעלי האונייה ומועדון השיפי העלו טיעונים נוספים ומעניינים, ובהם שמדובר היה בפוליסת אחריות שבה תנאי לקיומו של האירוע ביטוחי (היחיד) היה קביעת אחריות המבוטח בפסק דין חלוט, ולא קביעת אחריות של המבוטח בפסק דין חלוט יחד עם סילוק אחריות זו בתשלום על ידי המבוטח. עוד טענו כי אין לאפשר לסעיף משנה, כגון סעיף ה-pay to be paid, לשלול או לאיין את תחולתו של סעיף בעל מעמד חוזי גבוה יותר, ובמקרה זה סעיף הקובע את חובת השיפי, במיוחד כאשר סעיף השיפי היווה חלק מתכליתו העיקרית של החוזה.

## ההחלטה: הסעיף תקף

בית המשפט סיכם את העקרונות החלים כאשר קיימות שתי הוראות חוזיות שאינן עולות בקנה אחד, וקבע כללי פרשנות שיש להחיל במקרה זה. נקבע שכאשר היעדר העקביות לכאורה הוא בין סעיף מותאם המוסכם במיוחד עבור החוזה הנדון, לבין הוראה סטנדרטית במערך משולב של תנאים מודפסים קיימים, בית המשפט יכול להסיק שהמונח הסטנדרטי הינו בעל תחולה מסויגת, או כי ניתן להגביל את היקפו.

בהחלט עקרונית אלה על הטענות של הצדדים השלישיים, מצא בית המשפט שסעיף ה-pay to be paid אינו עומד בסתירה לתנאי הפוליסה, ואף לא עם תכליתה העיקרית של הפוליסה.

לפי קביעת בית המשפט, לא הייתה סתירה מובנית בין הבטחת המבוטח לספק כיסוי אחריות לבין סעיף המתנה את אכיפת החובה לתשלום השיפי בסילוק מראש של חבות זו על ידי המבוטח. לעניין זה ציין בית המשפט כי סעיף 9 לחוק החדש משנת 2010 קבע במפורש שסעיף ה-pay to be paid יכולים להיות בני-תוקף עם כל סוגי הביטוח הימי. בית המשפט הגיע למסקנה שסעיף ה-pay to be paid אינו עומד בסתירה לתנאי הפוליסה וכי אין להתכחש או להתעלם ממנו.

## בית המשפט מתח ביקורת על הסעיף. לדבריו, המשפט האנגלי בנושא זה אינו מספק במיוחד, משום שסעיפים מסוג pay to be paid מפחיתים את יעילותה של ההגנה הביטוחית, דווקא כאשר היא נחוצה ביותר

נפסק עוד שלא הייתה כל סיבה טובה לכלול תנאי מכללא בסעיף שתכליתו להגביל את תחולתו של הסעיף רק למקרים שבהם המבוטח מסוגל לסלק

את התביעה טרם קבלת השיפי מהמבטח, או כדי לשלול את תחולת הסעיף במקרים של חדלות פירעון או במקרים של תביעת צד שלישי.

למחת התוצאה שאליה הגיע, בית המשפט מתח ביקורת על הסעיף. לדבריו, המשפט האנגלי בנושא זה אינו מספק במיוחד, משום שסעיפים מסוג pay to be paid מפחיתים את יעילותה של ההגנה הביטוחית, דווקא כאשר היא נחוצה ביותר. אף על פי כן, בהתאם לחוק החדש משנת 2010 ולפסיקה שקדמה לו, הסעיף מהווה מרכיב מוכר ומבוסס בביטוח הימי והוא ייאכף בהתאם.

לסיום, אציין שגם בישראל קיימת פסיקה (אמנם של ערכאות נמוכות) שבה משרדנו שכנע את בתי המשפט לאכוף את התנאי, תוך שלילת עילת תביעה ישירה של צדדים שלישיים כנגד קלאבים, בשל ההבחנה וההחרגה הנדרשת בין ביטוחים ימיים לתחולת דיני הביטוח הרגילים. על הבחנה זו נדון בהודמנות אחרת.

MS Amlin Marine NV on behalf of MS Amlin Syndicate  
AML/-v- King Trader Ltd & others (Solomon Trader)  
,([2024] EWHC 1813 (Comm

\* האמור אינו חוות דעת משפטית

\* הכותב הוא שותף מנהל וראש מחלקת אדמירליות במשרד עורכי הדין ש. פרידמן, אברמזון ושות'