

היזק כללי General Average

היזק כללי הינו מונח מתחום המשפט הימי, המונח נקבע בכללי [אנטוורפן יורק](#) שמקורם במנהגים שהלכו והתגבשו במסורת הסחר הימי הבינלאומי. המשפט הימי הבינלאומי מתבסס על אמנות בינלאומיות ועל נוהגים במסורת הימית.

כללי אנטוורפן יורק מגבשים את חובות וזכויות הצדדים כאשר מתרחש אירוע יוצא דופן של היזק כללי. כללים אלו חלים בדרך כלל מכוח הסכם. ההפניה לכללים אלו הם בשטר המטען או בשטר החכירה. הכללים מעודכנים מפעם לפעם בוועדות בינ"ל של אנשי האגודה למשפט ימי של המדינות השונות.

הרעיון העקרוני והעיקרי העומד מאחרי ההיזק הכללי הוא שותפות גורל. המשמעות היא שכאשר יש סיכון שמהווה איום על כל המעורבים במסע הימי, ונקטת פעולת הצלה יזומה על ידי הקברניט ופעולה זו מצליחה והסיכון מורחק, כל המעורבים הנהנים מפעולת הצלה משתתפים בעלות הפעולה באופן יחסי לחלק שלהם במטען או באניה בזמן שננקטה הפעולה. המונח "קורבן היזק ימי" מתייחס לבעל מטען או אוניה אשר הוקרב כולו או חלקו בפעולה יזומה ובהחלטת הקברניט, על מנת להציל את האוניה או את יתר המטען באוניה.

לדוגמא jettison - השלכת מטענים לים - אוניה הנקלעת לסערה והמטען על הסיפון מסכן את יציבות האוניה. הקברניט מורה על השלכת חלק מהמטען. אם הסכנה הייתה מיידית וממשית לטביעת האוניה והפעולה אכן הצילה את האוניה, המעורבים האחרים צריכים להשתתף בעלות המטען שנזרק לים, על פי חלקם היחסי במסע.

דוגמא לכך קיימת בספר יונה " וַיִּירָאוּ הַמַּלְחִים וַיִּזְעְקוּ אִישׁ אֶל-אֶלְהֵיוּ וַיִּטְלוּ אֶת-הַפְּלִים אֲשֶׁר בְּאֹנֵיהֶם אֶל-הַיָּם לְהִקַּל מֵעֲלֵיהֶם".

לעיתים, בעיקר בעבר, מקובל היה באוניות מפרש לזרוק תרנים או חלקי אוניה אחרים לים בעת סערה. הקרבת חלק מהאוניה הציל את האוניה. מבחינה משפטית המעשה היה מביא להשתתפות כלל הנהנים מההצלה בקורבן.

מי שהינו בעל עניין שיוכרוז היזק כללי מבקש להכריז על הנסיבות כעל היזק כללי. בדרך כלל תעשה זו חברת הספנות ולפעמים גם מי מבעלי המטען. חלק מבעלי המטען או האוניה יתנגדו להכרזת היזק כללי על מנת לא להשתתף בתשלום, ויהיה צורך בהליכים משפטיים לקביעת הנסיבות של היזק כללי או לא. ההליכים מתקיימים לרב בבוררות ולעיתים מגיעים לבית המשפט. גובה ההשתתפות בהיזק כללי נקבע על ידי שמאים ימיים מומחים להיזק כללי.

בעל האוניה ישחרר את המטענים ש"ניצלו" לאחר הכרזת היזק כללי רק לאחר שיספקו ערבויות מתאימות לתשלום חלקם בהיזק.

מבחינה ביטוחית, ניתן לבטח מטען כנגד "היזק כללי" לדוגמא: הפיצוי לבעל המטען שמטענו הושלך לים על מנת לייצב את האוניה יינתן ע"י חברת הביטוח המבטחת, ואילו החברה תתבע את שאר הנהנים לחלקם בהיזק.

משפטית נבחנת החלטת הקברניט על פי העיקרון של good seamanship - ספנות סבירה.

קיימות השקפות משפטיות שונות בין הדין האנגלי והאמריקאי. בדין האנגלי, גם רשלנות הקברניט יכולה להביא להכרזה על היזק כללי, בדין האמריקאי רשלנות הקברניט מונעת היזק כללי. זוהי פרשנות של בהמ"ש העליון בארה"ב בעקבות חקיקה פדראלית במאה ה-19.

הכנסת תנאי מפורש לגבי רשלנות קברניט לשטר המטען סייע לעקיפת הדין האמריקאי, תנאי מפורש כך שגם רשלנות הקברניט תביא למצב של היזק כללי נרשם על גבי שטר המטען. בהמ"ש העליון בארה"ב, במקרה של אוניית ג'ייסון, הכיר בתנאי הנ"ל. לאחר פסה"ד התניות אלו זכו לשם "תניות ג'ייסון המתוקנת".

ההתייחסות בדין הישראלי להיזק כללי נמצאת בחוק הספנות כלי שיט ובחוק הימאים המפנה לכללי יורק אנטוורפן.

