

## יבוא, יצוא ומה שביניהם סקירות וחידושים בענייני חוק ומשפט

עו"ד גיל נדל, ראש תחום יבוא, יצוא וסחר בינלאומי במחלקת מיסים ותגמול בכירים

### בית המשפט: סוכן אונייה ייהנה מתקופת התיישנות מקוצרת כמו מוביל ימי עו"ד גיל נדל, אוהד קריאף

#### רקע:

האמנות הבינלאומיות העוסקות בדיני הובלה ימית והובלה אווירית מעניקות למובילים (חברות ספנות, חברות תעופה) הגנות רבות כנגד תביעות, ולמשל: תקופת התיישנות מקוצרת (שנה אחת בהובלה ימית, שנתיים בהובלה אווירית). תקופות התיישנות אלה אומצו על ידי המחוקק הישראלי במסגרת פקודת הובלת טובין בים וחוק התובלה האווירית. גורמים רבים נוספים בשרשרת ההובלה מבקשים פעמים רבות מבית המשפט להעניק להם את הגנת התיישנות, למרות שהם אינם המובילים בעצמם. גורמים אלה טוענים בפני בית המשפט כי בנסיבות אותו מקרה יש לראות בהם בתור המובילים.

בסקירה זו נתאר את החלטת בית משפט השלום בחיפה, אשר קבע כי סוכן אונייה ייחשב כמוביל לצורך האמנות הבינלאומיות וייהנה מתקופת התיישנות מקוצרת.

#### עובדות המקרה וטענות הצדדים:

היצואן המבוטח התחייב לספק שלדות וציוד צבאי לחברה במקסיקו, ולצורך אספקת הציוד עשה שימוש בחברת ספנות. הציוד יוצא מישראל בשלוש מכולות לנמל בוולנסיה שבספרד ומשם היה להעבירו בהובלה יבשתית לנמל אחר בספרד וממנו בהובלה ימית לנמל וורה קרוז שבמקסיקו. עם הגעת האוניה לנמל וולנסיה התגלה ששתי מכולות מתוך השלוש ניזוקו והוחלט על החזרתן לארץ לצורך טיפול ותיקון. המכולה שלא ניזוקה המשיכה את דרכה והובלה לנמל וורה קרוז במקסיקו. חברת הביטוח פיצתה את היצואן בגין הנזק שנגרם לציוד, בהתאם לשמאות שערכה, והגישה תביעה כנגד סוכן אונייה ונגד נמל אשדוד בטענה שהם אחראים לנזק. סוכן האוניה הגיש תביעת צד ג' נגד סוכן אונייה נוסף, חברת סוכנויות ים מאוגדות אמא בע"מ, וזו ביקשה לסלק את התביעה נגדה על הסף מחמת התיישנות.

סוכן האוניה שנתבע בהודעת צד ג' טען כי לא החזיק במטען ולא הוביל אותו ולכן גם לא גרם ולא יכול היה לגרום לו נזק. כמו כן, טען סוכן האוניה שחלה התיישנות על התביעה כלפיו, משום שיש לראות בו כמוביל הימי או סוכנו לצורך האמנות הבינלאומיות. לא הייתה מחלוקת כי חלפו יותר מ-12 חודשים ממועד מסירת המטען ועד להגשת התביעה, וזאת כאשר תקופת התיישנות נגד מוביל ימי הינה שנה.

#### דיון והכרעת בית המשפט:

בית המשפט ציין, כי כללי אמנת האג ויסיבי בנושא הובלה ימית חלים בישראל מכח פקודת הובלת טובין בים. על פי אמנה זו, המוביל הימי וכלי השיט פטור מאחריות כלשהי לגבי הטובין, אם לא הוגשה תובענה תוך שנה מיום מסירתו. תקופת התיישנות הינה רחבה יותר בתביעות נגד צד שלישי.

סעיף נוסף באמנה מרחיב את ההגנות של המוביל הימי גם על שלוחיו: "הוגשה תביעה כאמור נגד עובדו של המוביל או נגד שלוחו, יהיה עובד או שלוח כאמור זכאי לאותן ההגנות והגבלות האחריות אשר המוביל זכאי להן על פי תקנות אלה, ובלבד שעובד או שלוח כאמור אינו קבלן עצמאי".

בית המשפט קבע כי אין מחלוקת כי סוכן האוניה הופיע על גבי שטר המטען ושימש כסוכן של המוביל הימי ולא כקבלן עצמאי. לכן, נפסק כי סוכן האוניה אינו "צד שלישי" אלא זכאי ליהנות מהתיישנות

של מוביל ימי. צוין כי בפסיקה נקבע שאותם צדדים שלישיים הינם מי שאינם צד ישיר לעסקה ולשטר המטען, מי שאינו השוגר, הנשגר או המוביל הימי.

לאור כל זאת, בית המשפט קיבל את הבקשה וקבע כי התביעה נגד סוכן האוניה התיישנה, מאחר וחלפה יותר משנה מיום הגעת המטען ועד להגשת הודעת צד ג' כנגדו, אך נמנע מלחייב בהוצאות משפט.

[ת"א (שלום חיפה) 39891-04-12 מגדל חברה לביטוח בע"מ ואח' נ' דינמיק שירותי ספנות (דשס) בע"מ, השופטת אספרנצה אלון, לא צוינו ב"כ הצדדים, ניתן בתאריך 27.8.15]

לסקירות נוספות שנכתבו על ידי צוות משרדנו בנושא התיישנות תביעות בהובלה ימית או אווירית, אנא לחצו על הקישורים הבאים:

[נדחה ניסיון של משלח להסתמך על התיישנות קצרה שהופיעה בשטר מטען תביעת שיפוי של משלח נגד מוביל אווירי- כפופה להתיישנות מקוצרת על סעיפי הגבלת אחריות והתיישנות בשטר מטען משולב האומנם משלח לא זכאי לתקופת התיישנות מקוצרת, מכוח שטר מטען? פסיקה תקדימית בארה"ב: תביעת שיפוי של משלח בינלאומי נגד מוביל אווירי לא כפופה להתיישנות המקוצרת באמנת ורשה](#)  
[האם דיני התובלה האווירית חלים גם על חברות שירותי קרקע? תקופת התיישנות מקוצרת - חיזוק נוסף על ידי בית המשפט העליון](#)

\* \* \*

הסקירה לעיל הינה בבחינת תמצית. המידע הכלול בה נמסר למטרות אינפורמטיביות בלבד ואין במידע כדי להוות ייעוץ משפטי. לקבלת פרטים נוספים, אנא פנו לעו"ד גיל נדל - ראש תחום יבוא, יצוא וסחר בינלאומי במחלקת מיסים ותגמול בכירים. בדוא"ל [Gill.Nadel@goldfarb.com](mailto:Gill.Nadel@goldfarb.com) ו/או בטלפון 03-6089979.