



עו"ד גיל נדל

הובלה ימית: סוכן אונייה חויב לפצות יבואן בגין נזק למטען שנגרם במהלך ההובלה

עובדות המקרה:

ג. סוכן האוניה טען להגנתו, בין היתר, כדלהלן: פעילותו היתה כברוקר וכסוכן האוניה בלבד, ותפקידו הוגבל לגבי טעינה ופריקה בלבד בנמל המוצא ובנמל היעד.

הנזק למטען נגרם כתוצאה מתגובה כימית של החומר שהיה מצוי בשקים שאירעה עוד לפני ההעמסה, ולא כתוצאה מנזקי מים שנגרמו בעת ההובלה הימית כפי שטוען היבואן.

פסק הדין:

א. בתחילה דן בית המשפט בשאלה לגבי על מי נטל ההוכחה להראות היכן אירע הנזק.

ראשית, בית המשפט קבע, לפי הכלל של "המוציא מחבר עליו הראיה", כי היבואן הוא זה שנדרש להוכיח שהמטען נמסר שלם וללא פגמים למוביל.

בית המשפט קבע כי היבואן עמד בנטל זה, שכן היבואן הציג שטר מטען נקי. בית המשפט קבע כי אילו היו נמסרים למוביל שקים קרועים שתכולתם נשפכת, היה המוביל מבחין בכך ולא היה מוציא שטר מטען נקי.

במצב כזה, ועל פי כללי האג-ויסבי ופקודת הובלת טובין בים, עם הוצאת שטר מטען נקי מתחייב המוביל להמציא את המטען למקבליו כשהוא מצב שלם, טוב ותקין.

בית המשפט נעזר בראיה נוספת שהציג היבואן על מנת לקבוע שהנזק אירע במהלך ההובלה: היבואן צירף חוות דעת שמאי המצביעה על כך שהנזק לשקים נגרם כתוצאה מרטיבות בתאי האוניה שבה אוחסנו השקים. היבואן גם הציג את דו"ח המוכנות של האוניה, בו צויין כי תאי האוניה נמצאו כשהם רטובים וניתנת

א. היתה זו חברת מרקיס מוצרי ייעול בע"מ (להלן: "היבואן") שפנתה לחברת י. כספי קווי מטען בע"מ, ששימשה כסוכנת האוניה BABA KAPTAN של המוביל Bartik (להלן: "סוכן האוניה" ו"המוביל", בהתאמה), לצורך ארגון הובלה של 234 שקים של מגנזיום קאוסטי מנמל מודניה שביוון לנמל חיפה. כאשר נמסר המטען לרשותו של היבואן נתגלו בו נזקי רטיבות ל-166 שקים, תוך שחלק מהשקים נראו קרועים ותכולתם נשפכה. המטען, ככל הנראה, לא היה מבוטח.

בתחילה הוגשה התביעה הן כנגד המוביל והן כנגד סוכן האוניה. בהמשך, ביקש היבואן למחוק את התביעה כנגד המוביל, שכן היבואן לא הצליח להמציא את כתב התביעה למוביל.

ב. לטענת היבואן, נגרמו לו נזקים כספיים כתוצאה מנזקי הרטיבות (חומר שניזוק, הוצאות שונות). היבואן טען כי הנזק נגרם בשעה שהמטען הוטען ו/או הובל ו/או פורק על ידי סוכן האוניה (או מי מטעמו), וכי סוכן האוניה התרשל בטיפולו במטען. בנוסף, טען היבואן כי סוכן האוניה הפר את חוזה ההובלה הדורש להעמיד לשירות היבואן אוניה כשרה להובלה.



יבואן הזמין, באמצעות סוכן אונייה ישראלי, הובלה של מטען מחו"ל לישראל. המטען הגיע לישראל כשהוא ניזוק. מסיבות טכניות, היבואן אינו מצליח לתבוע את המוביל, ותובע את סוכן האוניה לקבלת פיצוי כספי בגין הנזק למטען. האם הדבר אפשרי? מסתבר שכן, לפי פסק דינו של בית משפט השלום בחיפה מחודש יוני 2004



הוראה לייבשם ורק לאחר מכן הוטענה בהם הסחורה.

בית המשפט דחה את טענות סוכן האוניה כי הנזק למטען נגרם כתוצאה מתגובה כימית של החומר שהיה מצוי בשקים שאירעה עוד לפני ההעמסה, שכן לא הובאה על ידי סוכן האוניה כל חוות דעת מומחה שתאשש טענה זאת.

בית המשפט קבע כי בנסיבות הנ"ל, הראיות שהביא היבואן הן מספיקות. לשם כך נעזר בית המשפט בסעיף 41 לפקודת הנויקן (נוסח חדש) הקובע:

"בתובענה שהוגשה על נזק והוכח בה כי לתובע לא היתה ידיעה או לא היתה לו יכולת לדעת מה היו למעשה הנסיבות שגרמו למקרה אשר הביא לידי נזק, וכי הנזק נגרם על ידי נכס שלנתבע היתה שליטה מלאה עליו, ונראה לבית המשפט שאירוע המקרה שגרם לנזק מתיישב יותר עם המסקנה שהנתבע לא נקט זהירות סבירה מאשר עם המסקנה שהוא נקט זהירות סבירה - על הנתבע הראיה שלא היתה לגבי המקרה שהביא לידי הנזק התרשלות שיחוב עליה".

מתאים. בית המשפט קבע כי סוכן האוניה הפר את חובותיו כשלוחו של היבואן, והיבואן זכאי לפיצויים.

בית המשפט פסק ליבואן חלק קטן יחסית מסכום שתבע, אולם פירוט בענין זה יחרוג ממסגרת רשימה זאת.

פרשנות

פסק דין זה שב וחוזר על העמדה כי סוכן מכס, משלח בינלאומי, וכל גוף אחר שמטפל בארגון הובלה עבור מזמין (יבואן, יצואן), אינו יכול להסתתר לגמרי מאחורי הטענה: "אני לא הנפקתי את שטר המטען ולכן אני לא אחראי לנזק". במקרה של נזק, עשוי אותו מארגן הובלה לשאת באחריות בגין בחירה רשלנית של אמצעי הובלה, מסלול, מועדים, ועוד.

מארגן הובלה פועל כשלוחו של המזמין. בית המשפט קבע: "כאשר השלוח משתייך למקצוע שביחס אליו נקבעת רמת זהירות, עליו לנקוט בהתאם לאותו סטנדרט". ובמלים אחרות, על מארגן הובלה להפעיל סטנדרט מקצועי סביר בבחירת המוביל. ■

ת.א. 017805/98 (בית משפט השלום חיפה), מרקיט מוצרי ייעול בע"מ נ' י. כספי קווי מטען בע"מ, פסק דין מיום 06/2004. הכותב הינו עורך דין העוסק בדיני יבוא ויצוא, מסיים עקיפים והובלה ושילוח בינלאומי. האמור לעיל הינו מידע כללי ואינו מהווה חוות דעת משפטית.

בית המשפט קבע שמאחר וליבואן לא היתה אפשרות לדעת מהן הסיבות שגרמו לנזקים, והמטען היה בשליטת סוכן האוניה (באמצעות המוביל), והמאורע שגרם לנזק מתיישב יותר עם הנחת קיומה של רשלנות מצד סוכן האוניה, נטל הראיה יהיה על סוכן האוניה, להראות שלא היתה מצידו התרשלות

ב. לאחר מכן נפנה בית המשפט לדון בטענתו של סוכן האוניה לפיו אין הוא אחראי לנזקים שאירעו במהלך ההובלה, שכן סוכן האוניה אינו מנפיק שטר המטען, אינו תחום עליו, ותפקידו מתמצה בטיפול בטעינה ופריקה בלבד.

בית המשפט קיבל טענה זאת כשלעצמה, אולם לא היה בכך כדי להועיל לסוכן האוניה, שכן בית המשפט קבע כי סוכן האוניה התרשל בבחירת המוביל.

בית המשפט קבע כי סוכן האוניה פעל כשלוחו של היבואן בארגון הובלה ובקשירת חוזה ההובלה בין היבואן לבין המוביל.

בית המשפט קבע כי סוכן האוניה ידע היטב מהו טיב המטען ואופיו, ומהו סוג האוניה הנדרשת לצורך הובלת המטען, שהרי זהו תחום עיסוקו ומומחיותו, ובהתאם לכך היה עליו לבחור עבור היבואן מוביל

פלסגד לייעול שרשרת הייצור והאספקה

חינם! לקבלת קטלוג וייעוץ מקצועי ללא התחייבות החקירה: 04-6939265 ונקטו את מס' 04-6939265

מפעל: קיבוץ גדות 12325 טל: 04-6939106 פקס: 04-6939388
 Web-site: www.plasgad.co.il E-Mail: sales@plasgad.com