



עו"ד גיל נדל

מי אחראי למזק של רטיבות למטען מיובא של נייר?

באשר לאחריות צים, חברת הביטוח וצים הגיעו להסכמה, כי התביעה נגד צים תימחק. בית המשפט שיבח את הצדדים וציין, שזו ממילא הייתה תוצאת פסק הדין באשר לצים.

לכן, נותרה לדיון השאלה: האם חברת הביטוח הביאה ראיות מספיקות דיין להוכחת הטענה, כי הנזק אירע בשלב ההובלה היבשתית.

בית המשפט קבע, כי הוכח מעל הרף הדרוש לאור חוות-דעת שמאי, כי הנזק נגרם בשל מים מתוקים, ולא בשל מי מלח (מי ים), וכך יש כדי לחזק את המסקנה, כי הנזק נגרם בשלב ההובלה היבשתית, כתוצאה מגשם או משלוליות, ולא בשלב ההובלה הימית, כתוצאה מחדירת מי ים.

בית המשפט שלל את הטענה, כי הרטיבות נגרמה בשלב ההובלה הימית, כתוצאה מגשם, משום שהוכח שהמכולה לא הייתה חשופה לגשם, או להצפה מהים במהלך ההובלה הימית, שכן היא הייתה מונחת מתחת לסיפון, אך עדיין הייתה גבוהה מספיק מעל פני תחתית האונייה, היות שהונחה על מכולות אחרות. כמו כן בית המשפט קבע, כי בתקופה, שבה המטען שהה בשטח האחסון של המובילה היבשתית, שהוא שטח פתוח ולא מקורה, ירדה כמות בלתי מבוטלת של משקעים, ולכן אפשר להסיק גם כאן, כי הנזק למטען נגרם משלוליות, אשר נוצרו עקב הגשם המשמעותי שירד - סברה, שאף חוזקה בחוות דעת של שמאי.

עוד נקבע, כי בניגוד לטענת המובילה היבשתית, חברת צים איננה אחראית לנזק על אף, שהיא סיפקה מכולה שאינה אטומה הרמטית, מה גם שאין מכולות מסוג אלו אשר הן אטומות הרמטית. יתרה מזו, הידיעה - שמכולות אינן אטומות - אינה זרה למובילה היבשתית, היה עליה להקפיד בימי החורף על תנאי הקרקע במשטח האחסון הפתוח.

עם זאת, בית המשפט קבע, כי לחברת סנו (ולחברת

מעשה במטען גלילי נייר, שנמסר ליבואן כאשר הוא רטוב, ולא ניתן לעשות בו שימוש. כיצד אפשר לברר באשמת מי נגרם הנזק: האם בשלב העמסת המטען במפעל הספק, או בשלב ההובלה הימית, או בשלב ההובלה היבשתית? לאחרונה, סיפור כזה הגיע לפתחו של בית משפט השלום בחיפה.

בית המשפט קבע, כי על פי ניתוח העדויות סביר יותר להניח, שהמטען נרטב וניזוק כאשר הוא היה בחזקת המוביל היבשתי באחסנה, ולא בשלב קודם של ההובלה הימית.

בסופו של דבר נקבע, כי חברת הביטוח והיבואן אחראים באשם תורם של 15% לנזקי הרטיבות בשל היעדר אריזה הולמת, והמוביל היבשתי אחראי ל-85% מנזקי הרטיבות.

התובעת, הפניקס חברה לביטוח בע"מ, ביטחה מטען של 14 גלילי נייר גדולים, אשר נשלחו לארץ עבור המבוטחת, חברת סנו ברונו'ס אנטרפרייזס בע"מ.

גלילי הנייר הומכלו בשתי מכולות, והן הוטענו על אוניית צים. עם הגעת המטען לארץ, הוא הועבר לחברת ההובלה היבשתית, שירות לחקלאי צדוק בע"מ, אוחסן בשטחה והועבר כחודש ימים לאחר מכן לחברת סנו.

כאשר נפתחו המכולות, התגלו נזקי רטיבות בחלק מגלילי הנייר שהיו באחת המכולות.

לפיכך, חברת הביטוח, אשר פיצתה את חברת סנו על הנזק בסך כולל של כ-30 אלף ש"ח, הגישה תביעה נגד המובילה הימית, חברת צים, ונגד המובילה היבשתית, חברת שירות לחקלאי.

השאלה, שעמדה במוקד המחלוקת בבית המשפט, הייתה: באיזה שלב של ההובלה נגרם הנזק - בים או ביבשה?

בית המשפט קבע, כי הוכח מעל הרף הדרוש לאור חוות-דעת שמאי, כי הנזק נגרם בשל מים מתוקים, ולא בשל מי מלח (מי ים)



לאחר שנבחנו העדויות, בית המשפט קבע, כי במאזן הסתברויות סביר יותר שהנזק אירע, כאשר המשלוח שהה בחזקת המוביל היבשתי, בשל תנאי אחסון לא נאותים

סגורה ומעביר אותה כמו שהיא ללקוח, והוא אינו בודק את הטובין שנמצאים בתוכה.

לאור פסק-הדין, ייתכן שעל מוביל יבשתי סביר לבחון, על פי מסמכי המשלוח, באיזה סוג סחורה מדובר – ועד כמה מדובר בסחורה שעלולה להינזק, כתוצאה מרטיבות, ובמקרים המתאימים, עליו להפנות שאלה ללקוח (היבואן), כיצד אוחסנה הסחורה בתוך המכולה, וכיצד יש לטפל במכולה עד להעברתה ללקוח.

אך מצד שני, אפשר להעלות את הטענה, כי אלו דרישות מחמירות מדי ודווקא היבואן הוא מונע הנזק הזול יותר, משום שהוא יכול בקלות ליידע ביוזמתו את המוביל היבשתי במקרים המתאימים, כי מדובר במטען שרגיש לרטיבות, וכי יש להקפיד על אופן אחסונו.

חשוב לזכור, כי מדובר בפסק-דין של בית משפט שלום, שאינו מהווה הלכה מחייבת. ■

הסקירה לעיל היא 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 מסים ותגמול בכירים, בדוא"ל Gill.Nadel@goldfarb.com/1 או בטל' 6089848-03.

הביטוח שלה) היה אשם תורם של 15% לנזק. שכן, אפשר היה לנקוט אמצעים פשוטים וזולים יחסית, כדי למנוע את הנזק שנגרם, כגון עטיפת הגלילים בצורה אטומה יותר, או הצבתם על משטח אשר אינו סופח מים מעל רצפת המכולה, וכן הלאה.

לפיכך, בית המשפט קבע, כי בשאלת חבותה של חברת שירות לחקלאי, הלא היא המובילה היבשתית, דין התביעה כנגדה להתקבל ועל כן פסק, כי על המובילה היבשתית לשלם סך של כ-24 אלף ש"ח לחברת הביטוח הפניקס, סכום המביא לידי ביטוי אחריות של 85% לנזק שנגרם, בתוספת הוצאות עדויות ושכר טרחת עו"ד בסך של כ-12,500 ש"ח.

[תאם (שלום חיפה) 11-08-12640, הפניקס חברה לביטוח בע"מ נ' נ' ER SAVANNAH SCHIFHARTS ואח'. פסק דין מיום 18.1.14, השופטת תמר נאות פרי]

הערות:

במקרה הנוכחי, לאחר שנבחנו העדויות, בית המשפט קבע, כי במאזן הסתברויות סביר יותר שהנזק אירע, כאשר המשלוח שהה בחזקת המוביל היבשתי, בשל תנאי אחסון לא נאותים.

לאור פסק-דין זה, נשאלת השאלה: מהו סטנדרט ההתנהגות הראוי ממוביל יבשתי במקרים מעין אלה, שהרי המוביל היבשתי מטפל במכולה, כאשר היא

מערכת כתב העת מברכת את קבוצת 207 על השקת המרלו"ג החדש בפארק נמלי ישראל

