

בבית המשפט העליון

רע"א 9444/00

כבוד השופט ט' שטרסברג-כהן
כבוד השופט י' אנגלרד
כבוד השופט א' ריבלין

בפני:

המערערים: 1. Bellina Maritime S.A. Monrovia
2. אגרקסקו, חברה ליצוא חקלאי בע"מ
3. א.מ.א. סוכנויות ים מאוגדות בע"מ

נגד

המשיבה: מנורה חברה לביטוח בע"מ

ערעור על פסק-דין של בית המשפט המחוזי
בתל-אביב-יפו מיום 11.11.2000 בתיק ע"א
1278/99 שניתן על ידי כבוד סגן הנשיא
י' גולדברג והשופטים: א' גרוניס,
ד' בר-אופיר

תאריך הישיבה: ז' בסיון תשס"א (29.5.2001)

בשם המערערים: עו"ד אלכסנדר קיסרי ועו"ד נירה קורי

בשם המשיבה: עו"ד זאב מאי

פסק-דין

השופט י' אנגלרד:

1. בדיון לפנינו ביום 29.5.01 בבקשת רשות הערעור, הסכימו בעלי הדין כי תינתן רשות ערעור וכי הבקשה תישמע כערעור על פי הרשות שניתנה. הערעור מכוון נגד פסק דינו של בית המשפט המחוזי - שניתן על ידי סגן הנשיא י' גולדברג והשופטים ד"ר א. גרוניס וד' בר-אופיר - ואשר ביטל את החלטתו של בית משפט השלום, מפי השופט מ' יפרח, לפיה נדחתה על הסף תביעת המשיבה מחמת התיישנות. הערעור מתמקד בשאלה משפטית אחת, והיא פרשנותה של הוראת סעיף III 6 לתקנות בנוגע לשטרי מטען שבתוספת לפקודת הובלה טובין בים, בהתאם לתיקון משנת תשנ"ב. התקנות מבטאות את הוראות האמנה הבינלאומית

בדבר כללי האג שנתקבלה בבריסל בשנת 1924, וכן את התיקון של אמנה זו באמצעות כללי האג-ויסבי (Hague-Visby), שנתקבל בפרוטוקול בריסל בשנת 1968.

2. העובדות בערעור זה אינן שנויות במחלוקת. פרדס, אגודה שיתופית של מגדלי פרי הדר בע"מ, ייצאה מטען פרי הדר מישראל לאנגליה באמצעות המוביל הימי Bellina Maritime S.A. Monrovia (המערערת 1). האוניה נחכרה והופעלה על ידי "אגרסקו" חברה ליצוא חקלאי בע"מ וכן על ידי א.מ.א סוכנויות ים מאוגדות בע"מ (מערערות 2,3). שטר המטען הונפק ביום 5.1.96 והמטען הגיע לנמל באנגליה סמוך ל 16.1.96.

3. האגודה השיתופית פרדס, שוגרת הטובין, ביטחה את המטען בחברת מנורה, חברה לביטוח בע"מ (להלן: המבטחת). התברר כי מטען פרי ההדר ניזוק. על פי הנטען:

משטחי הפרי התמוטטו בספנת האוניה עקב הטענה וסידור לקוי בספנות כמו גם גידור לקוי של דפנות וחללי הספנה. כתוצאה מכך קרטונים נמעכו, הפרי התפזר וניזוק, והיה צורך באיסוף המטען, אריזתו, מיונו ושיווק הפרי הפגום.

המבטחת שילמה לפרדס, מבוטחתה, תגמולי ביטוח בסכום של 16,500 דולר וכן 6,700 לירות שטרלינג.

4. לאחר תשלום תגמולי הביטוח, הגישה המבטחת ביום 15.3.98 תובענה נגד שלוש המערערות, שהן כאמור בעלי האוניה וחוכריה, לשם שיפוייה של המבטחת על תגמולי הביטוח. תביעת שיפוי זו מבוססת על זכות התחלוף העומדת למבטחת מכוח סעיף 62 לחוק חוזה הביטוח, תשמ"א - 1981. כלומר, המבטחת נכנסת לנעליה של שוגרת המטען, פרדס, בהפעילה את זכותה של האחרונה לפיצוי על פי אחריותן של המערערות מכוח חוזה ההובלה.

5. השאלה העומדת לדיון היא האם תביעת השיפוי הוגשה על ידי המבטחת בזמן, או שמא היא התיישנה. ההוראות הנוגעות לעניין הן, כאמור, סעיף III 6 (פסקה רביעית) וסעיף III 6א לתקנות בנוגע לשטרי מטען אשר בתוספת לפקודת הובלת טובין בים. וזה לשון ההוראות:

סעיף III 6

בכפוף להוראות סימן 6א, יהיו המוביל וכלי השיט פטורים, בכל מקרה, מאחריות כלשהי לגבי הטובין, אלא אם כן הוגשה תביעה לבית משפט תוך שנה אחת ממועד מסירת הטובין או מן המועד אשר בו אמורים היו להימסר; אולם, ניתן להאריך את התקופה האמורה, אם הסכימו על כך הצדדים לאחר שנוצרה עילת התביעה.

סעיף III 6א

תביעה לשיפוי נגד צד שלישי ניתן להגיש אף לאחר תום השנה האמורה בסימן 6 אם הוגשה תוך פרק זמן שבו מותר להגישה על פי הדין החל בבימ"ש הדין בה, ובלבד שלא יפחת משלושה חודשים מהמועד שבו התובע את השיפוי יישב את התביעה או שבו נמסרה לו ההזמנה לדין בתביעה שהוגשה נגדו.

6. אין מחלוקת בין בעלי הדין כי האוניה הגיעה לנמל היעד ביום 16.1.96, והטובין נמסרו למזמין ביום המחרת. המבטחת הגישה את תביעתה ביום 15.3.98, לאחר שביום 30.12.97 אישרה פרדס את קבלת הפיצוי הכספי מהמבטחת. כלומר, תביעת המבטחת הוגשה לאחר כשנתיים וחודשיים מיום מסירת הטובין, אך תוך שלושה חודשים ממועד יישוב התביעה בין המבטחת לפרדס.

7. מן האמור עולה שאם תחול הוראת סעיף III 6 לתקנות על תביעת המבטחת, תביעה זו התיישנה. וזאת לדעת, ההתיישנות הקבועה בסעיף III 6 לתקנות היא מהותית, דהיינו, ההתיישנות מבטלת את הזכות גופה. לעומת זאת, אם המקרה נכנס לגדר סעיף III 6א לתקנות, הרי על פי לשונה תביעת המבטחת הוגשה בזמן. קודם כל, וזה העיקר, הדין הישראלי מתיר הגשת תביעה למשך שבע שנים על פי חוק ההתיישנות, תשי"ח - 1958; וכן תביעת המבטחת הוגשה תוך שלושה חודשים מיום יישוב התביעה בינה לבין המבטחת.

8. השאלה המרכזית היא, אפוא, האם חל על המקרה סעיף III 6א לתקנות? על שאלה זו ענה בית משפט השלום בשלילה. בית משפט השלום הסתמך על שני נימוקים עיקריים; האחד, כי על פי הפרשנות שניתנה להוראת סעיף III 6א בפסיקה ובספרות האנגלית, הוראת סעיף III 6א לכללי Hague-Visby חלה אך שעה שתובענת השיפוי נסמכת על שטר מטען שונה ונפרד מן המסמך עליו מיוסדת התובענה העיקרית. מאחר שבמקרה הנדון תביעת המבטחת מסתמכת על שטר המטען של התובענה העיקרית, הרי היא נתפסת על ידי סעיף III 6 ולא על ידי סעיף III 6א לתקנות. הנימוק האחר של בית משפט השלום לדחיית תחולתו של סעיף III 6א מסתמך על מהות התחלוף, שמכוחו תובעת המבטחת. משמעות התחלוף היא כי כל אגד הזכויות של המבוטח עובר למבטח עם תשלום תגמולי הביטוח. מכאן, כי אין לבעל התחלוף יותר זכויות מאשר למבוטח בשעת התחלוף. לפי הוראת סעיף 62 (א) לחוק חוזה הביטוח, עוברת זכותו של המבוטח למבטח עם תשלום תגמולי הביטוח. והנה, בעת תשלום תגמולי הביטוח, זכותו של המבוטח כלפי המערערות כבר פקעה מכוח סעיף III 6 לתקנות. נמצא כי בהעדר זכות אצל המבוטח לא היה דבר שיכול היה לעבור אל המבטח מכוח התחלוף.

9. על החלטה זו של בית משפט השלום הגישה המבטחת ערעור בפני בית המשפט המחוזי, אשר קיבל את הערעור. לגבי נימוקו הראשון של בית משפט השלום, מציין בית המשפט המחוזי, כי אין הוא קשור

לפרשנות שניתנה במשפט האנגלי להוראת סעיף III 6א לתקנות המאמצות את כללי Hague-Visby. באשר

לטענת התחלוף, בית המשפט המחוזי גורס כי סעיף III 6א עדיין חל לטובת המבטח. מאחר שהנמקתו של

בית המשפט המחוזי מורכבת למדי, אביאה במלואה:

סימן 6א יוצר הסדר דיוני נפרד ושונה מן ההסדר שבסימן 6, לגבי תביעות מיטיבים, בכל הקשור למועד התיישנות. ההסדר שיצר המחוקק בהוספת סימן 6א איננו משנה את מהות הזכות המועברת מהניזוק למיטיב הנזק, ואיננו מקנה למיטיב יותר זכויות משהיו למוטב ביחס לזכות עצמה. ההסדר שבסימן 6א נועד להרחיב את אחריות המוביל כלפי מי שהיטיב את נזקו של הניזוק ולגרוע מהזכות הדיונית שהוקנתה למוביל הימי בסימן 6, לטעון טענת התיישנות החורגת מדיני ההתיישנות הכלליים.

מעיקרו של דבר בערעור זה: העמדה המקובלת כי קונסטרוקציית התחלוף מכניסה את המבטח לנעלי המבוטח, אינה מפקיעה לחלוטין את עצם היותו של המבטח צד ג' להתקשרות המקורית שבין בעל המטען והמוביל או לאירוע המקורי עצמו. לדעתנו, המשמעות של "המחאת זכויות המבוטח" למבטח אינה כי המבטח הופך להיות צד ישיר לאירוע, אלא שהוא רוכש לעצמו את זכויות המבוטח. המבטח נשאר צד ג' לעסקה, אך בעל זכויות זהות כנגד המזיק, לאלו של המבוטח.

המבטח נכנס אומנם ב"נעלי" המבוטח, אך ב"גופו" נשאר מבטח. בנקודה זו שונה גישת המשפט הישראלי לזכות התחלוף מגישת המשפט האנגלי. בעוד שבאחרון נכנס המבטח לנעלי המבוטח ואף תובע בשמו של המבוטח, הרי על פי גישת המשפט הישראלי מעמדו של המבטח-המשפה, נותר כצד ג' ותביעתו כנגד המזיק היא בגדר תביעה בלתי ישירה. בשיטתנו, רוכש המבטח את זכויות המבוטח ואי לכך תובע המבטח את המזיק בשמו הוא...בהקשר זה נטען כי אין "תביעת שיפוי כנגד צד ג'", כוללת תביעת תחלוף ולכן אין סימן 6א חל על התביעה דנן. לטעמנו, אין תביעת התחלוף אלא סוג תביעה המשתייכת למשפחת תביעות השיפוי. תביעה מכוח תחלוף היא תת ענף נרחב של תביעות כלפי צד ג'. "זכות התחלוף של המבטח היא פן נוסף של עקרון השיפוי" (ד.מ ששון, "דיני ביטוח" שוקן, תשמ"ט - 1988). אי לכך, ייחוד עילת התביעה של המערערת לעילה מכוח תחלוף, לא הפקיעה מהמבטח את עצם היותה תביעה של צד ג' לאירוע, אשר על ידי קונסטרוקציית התחלוף, רכשה לעצמה את זכויות המבוטח, אך שמרה עם זאת על מעמדה כצד ג' ולא הפכה למבטח בעצמו.

בית המשפט המחוזי מסיק מכך כי:

כל זכויות המבוטח אומנם הומחו למבטח, אך המבטח נשאר צד ג' הלוּבש מעתה אצלאל של בעל זכויות המבוטח. אי לכך, נראה לנו כי ייחוד עילת התביעה לעילה מכוח תחלוף לא הוציאה אותה מגדר תביעה לשיפוי של צד ג' המוזכרת בסימן 6א. לאור כל האמור הגענו למסקנה כי תביעת המערערת הוגשה במסגרת התקופה הקצובה בסימן 6א' ולכן לא היה מקום להורות על דחיית התביעה על הסף.

10. מדברי בית המשפט המחוזי עולה כי מבטח התובע שיפוי במסגרת תחלוף הוא בבחינת צד שלישי.

אומנם המבחן של סעיף III 6א הוא "תביעת שיפוי נגד צד שלישי" אך נראה כי, לגירסתו של בית המשפט

המחוזי, מאחר שהמבטח נחשב לצד שלישי, תביעתו כלפי המוביל הופכת גם את האחרון לצד שלישי.

11. לטעמי, דין הערעור להתקבל. באופן כללי אציין כי כללי Hague-Visby אומצו על ידי מספר לא קטן של מדינות, ומאחר שמדובר בהובלות בין-לאומיות, יש עניין כי הפרשנות של כללים אלה תהא ככל האפשר אחידה במדינות השונות. הן בבית משפט השלום, הן בבית המשפט המחוזי והן בסיכומי בעלי הדין הושם דגש על שאלת היקף תחולתו של סעיף III 6א לתקנות. לדעתי, שאלה זו אינה מכרעת במחלוקת שהתעוררה במקרה הנדון. יהיו המקרים שבהם תחול הוראת סעיף III 6א לתקנות אשר יהיו, וראה על כך **Carver On Bill of Lading** (Treitel & Reynolds, London 2001) §9-167, הרי השאלה העיקרית כאן היא האם תביעת תחלוף של מבטח כלפי מוביל היא תביעת שיפוי נגד צד שלישי?

12. בהקשר זה מן הראוי לעמוד על התכלית של תקופת ההתיישנות המהותית הקצרה שנקבעה בתקנות. על כך אומרים המחברים של **Carver**, **שם** § 9-157:

The time bar This is one of the most conspicuous features of the Hague and Hague-Visby Rules. A claim must be made against a carrier within a short period from discharge, or when discharge ought to have occurred. The reason normally given is that carriers cannot be expected to keep records for long periods and must know rapidly, while the events are still reasonably fresh in the memory and on the record, to what claims they may be subjected: the carrier must be able to "clear his books".

אם זוהי התכלית של ההתיישנות המהותית, הרי גישתו של בית המשפט המחוזי תסכל את מטרת המחוקק: עובדה היא כי רוב רובם של שוגרי הטובין, אם לא כולם, מבוטחים ואם תביעת המבטח אינה מוגבלת בזמן כפי שנקבע בתקנות של כללי האג, הרי שהמטרה להגן על המובילים אינה מושגת.

13. באשר לשאלה העיקרית, דעתי היא כי אין לקבל את הרעיון שתביעת התחלוף של מבטח נגד מוביל היא תביעה נגד צד שלישי במובן סעיף III 6א לתקנות. המוביל הוא צד שני בשטר המטען בינו לבין שוגר הטובין, וכניסתו של מבטח לתוך נעלי השוגר אין בכוחה להפוך את המוביל לצד שלישי. כלומר, מעמדו של מוביל זה נשאר כפי שהיה גם אם זכויותיו של המתקשר עמו הועברו, מכוח עקרון התחלוף, אל המבטח. היחס ביניהם נשאר יחס דו צדדי.

14. זאת ועוד אחרת: צדק בית משפט השלום בסברתו כי בעת התחלוף, שהוא מועד תשלום תגמולי הביטוח לידי המבטח, זכותו של שוגר הטובין נגד המוביל כבר פקעה מכוח ההתיישנות המהותית שנקבעה בהוראת

סעיף III 6 לתקנות. אינני רואה אפשרות לשנות מצב דברים זה מכוח הוראת סעיף III 6 לתקנות, כפי שגרוס בית המשפט המחוזי.

15. המסקנה היא, אפוא, כי צדק בית משפט השלום בהנחתו כי המבטח כפוף למגבלות הזמן החלות על המבוטח בתביעתו של האחרון כלפי המוביל. מסקנה זו מקובלת גם על כדורי חכם-אהרון, **ביטוח ימי ותביעות**, (מהדורה שישיית ירושלים, תשנ"ח) 215, הקובע בפשטות כי:

בין השאר, מוגבלת תקופת ההתיישנות לשנה לפי שטר המטען או על פי כללי האג. לפיכך, חייב המבטח להגיש את תביעת השיבוב לבית המשפט בתוך שנה מיום פריקת המטען מהאניה, והגבלה זו מצדיקה את דרישת המבטח, שהמבוטח ימציא את המסמכים בתקופה קצרה וקצובה.

אי לכך, הערעור מתקבל, פסק דינו של בית המשפט המחוזי מתבטל, ופסק דינו של בית משפט השלום מושב על כנו. המשיבה תשלם למערערות שכר-טרחת עורך-דין בסך 20,000 ש"ח והוצאות משפט על פי תקנה 513 לתקנות סדר הדין האזרחי, תשמ"ד-1984.

שׁוֹפֵט

השופט א' ריבלין:

אני מסכים.

שׁוֹפֵט

השופט ט' שטרסברג-כהן:

מסכימה אני לעמדת חברי השופט אנגלרד, כי מאחר ובהובלות בין-לאומיות עסקינן, ראוי כי פרשנותם של כללי Hague-Visby שאומצו על-ידי מספר נכבד של מדינות, תהא, ככל האפשר, אחידה.

מן הפרשנות שניתנה לסעיף III 6 לכללי Hague-Visby בפסיקה ובספרות המלומדים באנגליה עולה, כי הוא לא נועד לחול על מצב שבו המבטח תובע את מוביל המטען מכוח זכות התחלוף העומדת למבטח. סעיף זה - הקובע חריג לתקופת ההתיישנות הקצרה בת השנה, הקבועה בסעיף III 6 - נועד לחול במצבים

בהם נוסף למוביל המטען עמו קָשָׁר שוגר הטובין את חוזה ההובלה, קיים צד שלישי, כגון: מוביל משנה, החב לשפות את מוביל המטען בגין הפיצויים שנדרש

האחרון לשלם לשוגר הטובין עבור נזקיו. במצב כזה החשש הוא ששוגר הטובין יגיש תביעתו כנגד המוביל סמוך לתום שנת ההתיישנות הקבועה בסעיף III 6, כך שלא יותר למוביל זמן די הצורך על מנת להגיש את תביעתו כנגד הצד השלישי. סעיף III 6א מונע מימוש חשש זה (ראו: Treitel & **Carver On Bill of Lading** (London 1993); Reynolds, London 2001) § 9-167 (20th Ed.); **Scrutton on Chaterparties and Bills of Lading**, 437 (20th Ed.); **Voyage Charters**, 742 (Ed., London) Cooke, Young, Taylor, Kimball, Martowski and Lambert; Richardson, **The Hague and Hague-Visby Rules**, 28 (4th Ed., London 1998); *china Shipping Co. V. Owners of M/V Andros* [1987] 1 W.L.R. 1213, 1218). רציונל זה אינו עומד למבטח. ככל שמדובר במוביל-הנתבע, אין בכוחו לשלוט על מועד הגשת התביעה כנגדו. לעומת זאת, בכוחו של המבטח-הנתבע להתנות בפוליסת הביטוח תנאי לפיו על המבטח להמציא לו מסמכים שונים לביסוס תביעתו תוך תקופה קצובה מיום האירוע, על מנת שיוכל להכין תביעתו כנגד מוביל הטובין בפרק הזמן המוגבל העומד לרשותו (ראו: כדורי חכם-אהרון **ביטוח ימי ותביעות** (מהדורה שישית, תשנ"ח) 293). זאת ועוד, לא ניתן לפרש את סעיף III 6א במנותק מסעיף III 6 הקודם לו. סעיף III 6 שקובע תקופת התיישנות קצרה דן במערך היחסים שבין הצדדים הישירים לשטר המטען - שוגר הטובין ומוביל הטובין - כאשר השוגר הוא התובע והמוביל הוא הנתבע. המבטח נכנס בנעליו של השוגר. סעיף III 6א נוקט לשון "תביעה לשיפוי נגד **צד שלישי**" ואילו תביעת המבטח כנגד המוביל היא תביעה נגד הצד הישיר, שהוא הנתבע של השוגר ושל חברת הביטוח בנעליו ואיננו "צד שלישי". לפיכך, הן משום לשון הסעיפים והן משום מהות ההסדר ותכליתו, לא ניתן לפרש את סעיף III 6א באופן שהמבטח נכנס למסגרתו.

לאור האמור, אף אני סבורה כי תביעת תחלוף של מבטח כלפי מוביל אינה "תביעת שיפוי נגד צד שלישי" במובן סעיף III 6א לתקנות וכי יש לקבל את הערעור, כאמור בפסק דינו של חברי השופט אנגלרד.

שׁוֹפֵט

הוחלט כאמור בפסק-דינו של השופט אנגלרד.

ניתן היום, כ"ג בסיון תשס"ב (3.6.2002).

שופט

שופט

שופטת

העתק מתאים למקור Q07.00094440 /שב
נוסח זה כפוף לשינויי עריכה וניסוח.
רשם

בבית המשפט העליון פועל מרכז מידע, טל' 02-6750444
בית המשפט פתוח להערות והצעות: pniot@supreme.court.gov.il
לבתי המשפט אתר באינטרנט: www.court.gov.il