



בתי המשפט

ע"ש 7029/99

בית הדין לחוזים אחידים

בפני: כבוד השופט יהונתן עדיאל
פרופ' סטיבן גולדשטיין
מר אריה בר-און

בעניין: טרנסכלל סחר בע"מ
ע"י ב"כ עוה"ד אהוד שטיין ואח' המבקשת

- נ ג ד -

1. היועץ המשפטי לממשלה
ע"י ב"כ אלן זיסבלט, עו"ד
2. המועצה הישראלית לצרכנות
3. הרשות להגנת הצרכן בהסתדרות
4. איגוד המשתמשים בהובלה ימית
שליד לשכת המסחר
ע"י ב"כ אילן אורלי ואח', עו"ד

המשיבים

פסק-דין

מבוא

1. המבקשת הנה חברה העוסקת בשילוח בינלאומי של מטענים. היא מבקשת מבית הדין כי יאשר מערכת תנאים וכללים אחידים אותם היא מעוניינת להחיל בהתקשרויות עם לקוחותיה. המשיב מס' 1 (להלן - היועץ המשפטי לממשלה), והמשיב מס' 4, שהנו איגוד המאגד בתוכו את צרכני ההובלה הבינלאומית (להלן - האיגוד), מתנגדים לבקשה.

2. פעילותה העסקית של חברה העוסקת בשילוח בינלאומי נעשית בשני כובעים.

ככובעה האחד, פועלת החברה המשלחת כסוכן (agent) של לקוחותיה. תחת כובע זה, פעולותיה כוללות פניה בשם הלקוחות למובילים יבשתיים, ימיים ואוויריים (להלן - המובילים בפועל) לבירור תנאי ההובלה ומחיריהם. התקשרות הלקוחות עם המובילים בפועל נעשית באמצעות החברה המשלחת, כאשר הלקוחות הנם צד



בתי המשפט

ע"ש 7029/99

בית הדין לחוזים אחידים

**בפני: כבוד השופט יהונתן עדיאל
פרופ' סטיבן גולדשטיין
מר אריה בר-און**

ישיר למסמכי ההתקשרות שהוצאו על-ידי המובילים בפועל. תפקידה של המבקשת בפועלה כסוכנת הוגדרו בדרך זו בפרק 3 לסיכומיה.

בכובעה האחר פועלת החברה המשלחת כמוביל (principal). במסגרת זו נוצר הסכם הובלה ישיר בין החברה המשלחת ובין לקוחותיה, באמצעות שטר מטען המוצא על-ידי החברה המשלחת בגין המטען שנמסר לה או לנציגיה בחו"ל, ואשר נקרא Forwarders Bill of Landing (FBL). מסירת המטען מידי החברה המשלחת, היא המוביל החוזי, לידי המובילים בפועל, נעשית כנגד קבלת שטרי מטען ימיים או אוויריים מידם של המובילים בפועל.

3. על תפקידיו המגוונים של המשלח הבינלאומי ניתן ללמוד מספרו של כ' חכם-אהרן **ביטוח ימי ותביעות** (מהדורה ששית, תשנ"ח-1998) (להלן – חכם-אהרון), בעמ'

: 310

"יש והמשלח (Freight Forwarder) מנפיק מסמך הנקרא: 'Contract Bill of Landing' המאשר את חוזה ההובלה בינו כקבלן הובלה ראשי, לבין בעלי הטובין, ומאידך הוא נכנס להסכמי הובלה עם המובילים בפועל. סוג נוסף של ש"מ של משלח, - המשלח פועל בשם ועבור בעלי המטען וכל תפקידו מצטמצם לכך שהוא יתקשר בתור סוכן עם מובילים כלשהם לביצוע ההובלה.

השימוש בשטר המטען של המשלח מתאים למשלוחים בקונסולידציה (האחדה). המשלח, אוסף מטענים – בדרך כלל קטנים – מיצואנים שונים ושולח אותם במרוכז כמשלוח אחד. שיטה זו הנקראת – קונסולידציה – מוזילה בהרבה את דמי ההובלה. המשלח מקבל מהמוביל בפועל שטר מטען קולקטיבי אחד על שמו. מאידך הוא מנפיק ומוסר לבעלי המטען השונים שטרי מטען פנימיים שלו עבור כל משלוח שנמסר לו ושטר מטען זה משקף את חוזה ההובלה בינם ולא עם חברת הספנות או חברת התעופה."



בתי המשפט

ע"ש 7029/99

בית הדין לחוזים אחידים

**בפני: כבוד השופט יהונתן עדיאל
פרופ' סטיבן גולדשטיין
מר אריה בר-און**

4. הדין הישראלי מחיל על מובילים בפועל, ימיים ואוויריים, נורמות בינלאומיות הכוללות סעיפי הגבלת אחריות. כך, פקודת הובלת טובין בים (להלן – פקודת הובלת טובין) מחילה על שטרי מטען המוצאים על-ידי מובילים ימיים את תקנות האג בעניין שטרי מטען (להלן – תקנות האג), אשר כוללות סעיפי הגבלת אחריות. הגבלות אחריות חלות גם על מובילים אוויריים, וזאת מכוח האמנה לאיחוד כללים מסוימים בדבר תובלה אווירית בינלאומית (להלן – אמנת ורשה), אשר אומצה במשפט הישראלי באמצעות חוק התובלה האווירית, תש"ס-1980 (להלן – חוק התובלה האווירית). לטענת המבקשת, בעוד שבעולם חלה תפנית בהתייחסות למשלח הבינלאומי, כך שהוא מושווה בנסיבות מסוימות למוביל ומוחלות עליו חובות וזכויות המוחלות על מוביל בפועל, הרי שבישראל הנטייה היא להכיר במשלח הבינלאומי כסוכן של לקוחותיו, כך שחובותיו וזכויותיו, בפועל כמוביל, אינן ברורות.

5. במצב המשפטי הנתון, על-פי המבקשת, הלקוח זוכה ביתרון על חשבון המשלח, וזאת מן הטעם שללקוח קיימת זכות לתבוע את המשלח בגין נזקים שנגרמים למטענו בעת המשלוח, בעוד שהמשלח אינו יכול לדרוש שיפוי מהמובילים בפועל, אשר לרוב הם הגורמים לנזקים, בשל היותם של האחרונים מוגנים על-פי האמנות והחיקוקים דלעיל. בהקשר זה, לטענת המבקשת, יש לתת את הדעת לכך שרוב לקוחותיה הנם לקוחות מסחריים, אשר מבטחים את מטעניהם, מצבם הכלכלי טוב והם בקיאים בתחום השילוח בכלל ובחשיבותו ותנאיו של שטר המטען בפרט. עוד טוענת המבקשת, כי יש להביא בחשבון גם את העובדה שהיא עומדת בפני סיכון הגבוה באופן משמעותי מהתמורה שהיא מקבלת עבור שירותיה. כך, בעוד ששווי המטענים אותם היא משלחת ממדינה למדינה נע בין אלפי דולרים למיליוני דולרים, העמלה המשולמת למבקשת עבור שירותיה מסתכמת בכמה מאות שקלים, כאשר העלות אינה נגזרת משווי המטען אלא ממשקלו. עוד נטען, כי בשל חסרונם של תנאים מגבילי אחריות ביחסי המשלח עם לקוחותיו, הפרמיות אותן דורשות חברות הביטוח הן גבוהות, מה שמעלה את מחיר השירות ללקוחות.



בתי המשפט

ע"ש 7029/99

בית הדין לחוזים אחידים

**בפני: כבוד השופט יהונתן עדיאל
פרופ' סטיבן גולדשטיין
מר אריה בר-און**

לאור כל זאת, המבקשת מעוניינת שהדין הישראלי ישווה את מעמדם של המשלחים למעמדם של המובילים, או לחילופין, להשיג תוצאה זו בחוזי ההובלה. יצוין כבר עתה, שההליך הנוכחי אינו המסגרת המתאימה לדון בשינוי חקיקתי כזה או אחר.

6. לצורך השוואת מעמדם של המשלחים לזה של המובילים, מבקשת המבקשת מבית הדין שני אלו:

ראשית, בית הדין מתבקש להחיל על הסכמים אותם כורתת המבקשת עם לקוחותיה, בכובעה כסוכן, היינו, מבלי שהיא מוציאה ללקוחותיה שטר מטען ספציפי, כללים הידועים בשם FIATA Model Rules for Freight Forwarding Services (להלן – הכללים). כללים אלו נקבעו על-ידי האיגוד העולמי של ארגוני המשלחים הבינלאומיים (FIATA), ועל-פי המבקשת, תחת כללים אלה חוסה תחום השילוח הבינלאומי על כל צורותיו.

שנית, בית הדין מתבקש לאשר תנאים המופיעים בשטרי המטען, אותם מוציאה המבקשת ללקוחותיה בכובעה כמובילה. תנאים אלו, הנקראים FIATA FBL, נוסחו על-ידי האיגוד העולמי של ארגוני המשלחים הבינלאומיים, ולטענתה של המבקשת, הם זכו להכרה על-ידי האו"ם, לשכת המסחר הבינלאומית, ולשכות המסחר הלאומיות.

7. טענתו המרכזית של האיגוד היא, כי אין כל הצדקה לבקשתה של המבקשת. הסיבה לכך היא, שבפועלה כמוביל, ממילא חלות על המבקשת הנורמות הרלוונטיות המשוות את מעמדה למעמדו של מוביל ימי או אווירי, והיא מוגנת ככל מוביל בינלאומי אחר. בפועלה כסוכנת, המבקשת אינה זכאית להגנות הניתנות למוביל, ואין לפיכך סיבה לאפשר לה ליהנות מתנאים אלה. לטענת האיגוד, התנאים אותם מעוניינת המבקשת להחיל על ההתקשרויות עם לקוחותיה



בתי המשפט

ע"ש 7029/99

בית הדין לחוזים אחידים

**בפני: כבוד השופט יהונתן עדיאל
פרופ' סטיבן גולדשטיין
מר אריה בר-און**

כוללים תנאים מקפחים, אשר נותנים לה יתרון בלתי צודק על פני המובילים בפועל ועל-פני משלחים אחרים בעולם.

הבקשה להחיל את הכללים (Model Rules) על התקשוריות של המבקשת עם לקוחותיה בפועל כסוכנת (Agent)

8. כאמור, המבקשת מעוניינת להחיל את הכללים (Model Rules) בהתקשוריות עם לקוחותיה, כאשר היא פועלת כסוכן, היינו, בכל מקום בו היא אינה מוציאה שטר מטען עבור הלקוח, ופעילותה, כפי שהוגדרה בסיכומיה, מתבטאת בתיאום ובקישור עם המובילים בפועל.

9. לאחר שבחנו את הראיות שהובאו לפנינו, ועיינו בטענות הצדדים, הגענו לכלל מסקנה שאין לאשר את הבקשה. זאת, בשל השיקולים שיפורטו להלן:

א. ראשית, אין מקום לאשר את הכללים על-פי חוק החוזים האחידים, התשמ"ג-1982 מן הסיבה הפשוטה שלא הונח בפנינו חוזה. הכללים, אותם מעוניינת המבקשת להחיל בהתקשוריות עם לקוחותיה בפועל כסוכן, אינם מהווים חוזה בין המבקשת ובין לקוחותיה, כשלעצמם, אלא הם מיועדים להיות מצורפים לחוזה שכזה, אשר לא הונח בפנינו. כך, למשל, כללים אלו אינם מפרטים, מהם תפקידיו של המשלח, בפועל כסוכן, ואילו התחייבויות הוא נוטל על עצמו כלפי הלקוח. מסקנה זו עולה מהכללים עצמם. כך נאמר בסעיף 1 לכללים:

"1.1

These Rules apply when they are incorporated, however this is made, in writing, orally or otherwise, into a contract by referring to the FIATA Model Rules for Freight Forwarding Services.

1.2



בתי המשפט

ע"ש 7029/99

בית הדין לחוזים אחידים

**בפני: כבוד השופט יהונתן עדיאל
פרופ' סטיבן גולדשטיין
מר אריה בר-און**

Whenever such reference is made, the parties agree that these Rules shall supersede any additional terms of the contract which are in conflict with these Rules, except insofar as they increase the responsibility or obligations of the Freight Forwarder."

משלא הוצגה בפנינו המסגרת החוזית המלאה החלה ביחסים שבין המבקשת לבין לקוחותיה, אין בידנו לאשר תחולתם של הכללים על התקשרויותיה של המבקשת עם לקוחותיה.

ב. כאמור לעיל, תפקידה המדויק של המבקשת ביחסים בינה לבין לקוחותיה כסוכנת, לא הובהר לפנינו. ברור עם זאת, שבכובעה זה, כסוכנת, המבקשת אינה פועלת כמוביל, והדעת נותנת שתפקידה מתמצה בתיאום וקישור בין הלקוח ובין המוביל בפועל ותפקידים נוספים, שטיבם לא הובהר בבקשה, ובכל מקרה לא הוצגה לפנינו המסגרת החוזית אשר מסדירה תפקידים אלו. משכך, לא ברור מה טעם יש להחיל על התקשרויותיה של המבקשת עם לקוחותיה כללים שנועדו לחול על מובילים בפועל, שתוכנם נגזר מתפקידו של המוביל. כך, למשל, מדוע יש להקנות למבקשת שיקול דעת חוזי בעניין אופן הובלת ואחסנת המטען. בדומה, משהמבקשת פועלת כסוכנת בלבד, מה טעם ומה הצדקה יש להחיל על התקשרויותיה עם הלקוחות את סעיף 4 לכללים, המאפשר למשלח להיפטר מהמטען, או להשאירו במקום בטוח בנסיבות מסוימות? מסיבה דומה, בנסיבות בהן פעילותה של המבקשת מצטמצמת לתיאום ולקישור עם המוביל בפועל, לא ברור לנו מה ההצדקה ומה הטעם להחיל על התקשרויותיה של המבקשת עם לקוחותיה את סעיף 7 לכללים, המגדיר את אחריותו של המשלח בפועל כמוביל (principal)? לשאלות אלה לא מצאנו כל מענה בטיעוני המבקשת.



בתי המשפט

ע"ש 7029/99

בית הדין לחוזים אחידים

**בפני: כבוד השופט יהונתן עדיאל
פרופ' סטיבן גולדשטיין
מר אריה בר-און**

ג. המבקשת אמנם טוענת, שחרף פועלה כסוכנת, הלקוחות באים אליה בטענות, גם כאשר האחריות לכך מוטלת על המוביל בפועל. אולם, המבקשת לא הניחה דעתנו, שפנייתם זו של הלקוחות אליה מעוגנת באחריות חוזית או חוקית אשר עשויה לחול עליה ביחסיה עם לקוחותיה. עצם העובדה שבפועל המבקשת מהווה כתובת לתלונותיהם של הלקוחות, אינה מצדיקה לאשר חוזה אשר כולל תנאים מקפחים למכביר, בעיקר סעיפי הגבלת אחריות, וזאת כאשר פעילותה של המבקשת כלל אינה מעמידה אותה בסיכונים המצדיקים מתן פטורים כאלו.

נראה שהמצב המשפטי הנכון, אליו המבקשת כלל לא התייחסה בסיכומיה, הוא שעל המבקשת לא מוטלת, בפועלה כסוכנת, אחריות בגין פעולותיהם של המובילים בפועל. לשיקול זה חשיבות מכרעת לעניין אישור הבקשה, שכן הנימוק העיקרי בשלו התבקש אישור החוזה – הוא הנימוק שהמבקשת צריכה לכסות עצמה מפני תביעות של הלקוחות, כדי למנוע מצב בו היא עשויה לחוב כלפי לקוחותיה, בעוד שאין בידה להיפרע מהמובילים בפועל, שהם אשר גרמו לנזק.

התייחס לעניין זה עו"ד ע' שגיא, כאשר הסביר כי בפועלה כסוכן של לקוחותיה, ולא כמוביל, המבקשת מהווה שלוח של הלקוח. בהיווצר קשר שליחות בין הלקוח ובין המוביל בפועל, באמצעות שטר המטען, המבקשת "יוצאת מן התמונה" ואינה חבה באופן אישי בגין נזקים הנגרמים למטען, אלא אם כן חרגה המבקשת מהרשאתה, או ביצעה מעשה עוולה נזיקי המהווה בסיס לאחריותה האישית (ע' שגיא, "המשלח הבינלאומי (Freight Forwarder) מעמד משפטי מיושן לעומת מציאות מתחדשת" עיוני משפט יד (התשמ"ט) 539, 548).

הטעם שביסוד המסקנה דלעיל, נעוץ בכך שבפועלה כסוכנת, יחסיה של המבקשת עם המוביל בפועל הנם יחסי מזמין-קבלן עצמאי ולא יחסי



בתי המשפט

ע"ש 7029/99

בית הדין לחוזים אחידים

**בפני: כבוד השופט יהונתן עדיאל
פרופ' סטיבן גולדשטיין
מר אריה בר-און**

שולח-שלוח (ליתר דיוק, שלוח-שלוח משנה). ההבחנה בין יחסי שולח-שלוח ובין יחסי מזמין-קבלן עצמאי איננה קלה, אולם על-פי מבחני העזר המקובלים בפסיקה, שלוח אשר פועל באופן עצמאי כלפי השולח, אשר הפעילות נשוא השליחות הנה עיסוקו, ואשר מבצע את השליחות בשמו הוא, או כמורשה מטעמו של אחר, ייחשב כקבלן עצמאי ולא כשלוח. כך נקבע:

"ראובן אשר מסר לשמעון את חפציו לשם העברתם מתל-אביב לירושלים, האם משמש שמעון כשליחו או האם ייחשב כקבלן עצמאי? התשובה לכך תלויה במעמדו של שמעון כלפי ראובן, ובמידת עצמאותו כלפיו. מקום שתאמר כי העברת החפצים הייתה עסקו של שמעון אשר זה בצע בשמו הוא, על מנת למוסרם לראובן בהגיעם לתעודתם, ייחשב שמעון כקבלן עצמאי. מקום שתאמר כי ראובן העביר את החפצים, כשנעזר על-ידי שמעון ששמש זרועו הארוכה, ייחשב שמעון כשליח... האבחנה תהא דומה לאבחנה הידועה בדיני החוזים: פלוני, האם פעל בשמו הוא, או כמורשה מטעמו של אחר? במקרה הראשון היה קבלן, ובמקרה השני היה שליח".

(ע"א 404/54 ד.מ. גורדין נ' א. פילרסקי ואח', פ"ד ט' 1429, 1435).

ועוד:

"פלוני ייחשב כידו הארוכה של האלמוני - ועל כן כשלוחו לעניין האחריות השלוחית בנזיקין - אם פעולתו של פלוני אינה נעשית באופן עצמאי משלו, אלא אם היא נעשית במסגרת הפעולות העסקיות של אלמוני, באופן שאין היא בחינת שירות חיצוני הניתן לאלמוני, אלא פעילות, המהווה חלק פנימי ואינטגרלי לפעילותו העסקית של אלמוני, במצב דברים זה פעולתו של פלוני היא חלק פנימי ממערך הפעילות הכוללת של אלמוני".

(ע"א 502/78 מדינת ישראל נ' ירוחם ניסים ואח', פ"ד לה(4), 748).



בתי המשפט

ע"ש 7029/99

בית הדין לחוזים אחידים

**בפני: כבוד השופט יהונתן עדיאל
פרופ' סטיבן גולדשטיין
מר אריה בר-און**

בנסיבות המקרה דנו, נראה על-פניו כי היחסים בין המבקשת ובין המובילים בפועל הנם יחסי מזמין-קבלן. המוביל בפועל לא פועל כזרוע הארוכה של המשלח, בכובעו כסוכן, אלא באופן עצמאי ומנותק מפעילותו של המשלח, כאשר פעילותו של המשלח מסתכמת בהפנייתו של הלקוח אל המוביל המתאים ביותר לצרכיו. בנוסף, שטר המטען מוצא על-ידי המוביל בפועל ישירות אל מול הלקוח, והמשלח אינו צד לשטר מטען זה. מסקנה זו מתחזקת גם נוכח העובדה, שהובלת הטובין הנה ליבת עיסוקו של המוביל בפועל. בהנחה שהיחסים בין המשלח ובין המוביל בפועל הנם יחסי מעסיק-קבלן, חל על יחסים אלו סעיף 15 לפקודת הנזיקין [נוסח חדש], הפוטר את המשלח מאחריות בגין מעשיו או מחדליו של המוביל בפועל. בנסיבות אלה, אין הצדקה להחיל על ההתקשרות בין המבקשת ובין לקוחותיה כללים הפוטרים אותה מאחריות בגין נזק אשר נגרם למטען בהיותו בחזקתו ובאחריותו של המוביל בפועל.

ד. המבקשת ניסתה לשכנע את בית הדין, כי הכללים אושרו במדינות שונות בעולם, וטענה, כי לצורך יצירת אחידות עם מדינות אלו יש לאשר את הכללים גם בישראל. מהראיות שהוצגו בפנינו לא שוכנענו כי תחולת הכללים חובקת עולם, ואי החלתם על משלחים בישראל יפגע בפעילותם הבינלאומית.

10. לאור שיקולים אלו, אנו סבורים שאין מקום לאשר את הכללים כחווה אחיד שאין בו תנאי מקפח, אף בלא לבחון את כל אחד מהכללים האמורים לגופו.

הבקשה להחיל את תנאי שטר המטען (FIATA FBL) על התקשרויותיה של המבקשת בפועלה כמובילה (Principal)



בתי המשפט

ע"ש 7029/99

בית הדין לחוזים אחידים

**בפני: כבוד השופט יהונתן עדיאל
פרופ' סטיבן גולדשטיין
מר אריה בר-און**

11. כאמור, המבקשת מעוניינת להחיל את תנאי שטר המטען בהתקשרויות עם לקוחותיה, כאשר היא פועלת כמוביל (Principal), והיא מבקשת שבית הדין יאשר שאין בשטר (חוזה) זה תנאים מקפחים.

12. לטענת המבקשת, משהוציאה שטר מטען ללקוחותיה ונטלה על עצמה אחריות להובלת המטען, ראוי להחיל עליה את החיקוקים החלים על המובילים בפועל, ואשר כוללים פטורים שונים מאחריות. בהקשר זה מפנה המבקשת את בית הדין לפסקי דין ולחיקוקים זרים, אשר מחילים על המשלח הבינלאומי, בפועלו כמוביל חוזי, את האמנות הבינלאומיות החלות על מובילים בפועל. ברם, על-פי המבקשת, תחולתן של האמנות הרלוונטיות למובילים בפועל על המשלח הבינלאומי לא הוכרעה במשפט הישראלי. במצב דברים זה, מעוניינת המבקשת להחיל על התקשרויותיה עם לקוחותיה, באמצעות שטר המטען, תניות שתכליתן להשוות את מעמדה למעמדם של המובילים בפועל. גם כאן, מטרתה היא למנוע מצב שבו היא תחוב כלפי לקוחותיה, אך תהא מנועה מלחזור אל המובילים בפועל, בשל כך שאלו מוגנים על פי האמנות הבינלאומיות החלות על התובלה באוויר ובים.

13. האיגוד, כפי שכבר צוין, טוען שבקשת המבקשת להתאים את מעמדה למעמדו של המוביל בפועל, באמצעות שטר המטען, הנה בקשה מיותרת. זאת, משום שבפועלה כמוביל חוזי, ממילא חלות על המבקשת האמנות החלות על המובילים בפועל.

14. השאלה אם חלות על המשלח הבינלאומי, בפועלו כמוביל חוזי, האמנות הבינלאומיות הרלוונטיות למובילים בפועל, איננה שאלה פשוטה. בהקשר של הובלה ימית, תקנה I (א) לתקנות האג מגדירה "מוביל" כ"כולל את הבעלים או את שוכר כלי השיט המתקשר בחוזה הובלה עם שוגר הטובין". על-פי הגדרה זו, נראה, לכאורה, שהמשלח הבינלאומי אינו נחשב ל"מוביל", כיוון שהוא אינו בעל האוניה או שוכר שלה, ומכאן שהוא אינו נהנה מההגנות המוקנות למוביל הימי על-פי תקנות האג. בע"א 58/89 ירדניה חברה לביטוח בע"מ נ' Ricegrowers, Co-



בתי המשפט

ע"ש 7029/99

בית הדין לחוזים אחידים

בפני: כבוד השופט יהונתן עדיאל
פרופ' סטיבן גולדשטיין
מר אריה בר-און

Operative Milis LTD, פ"ד מו(2) 613 נקבע, כי "כוונת מנסחי האמנה [תקנות האג] בהכלילם את ה'חוכר' בהגדרה הנ"ל הייתה למקרה שבו החוכר ולא בעל האנייה אחראי בגין חוזה ההובלה, הווי אומר, במקרה של חכירת 'גוף' או במקרה שהחוכר חותם על שטר מטען שהוא הוציא בעצמו". פסק דין זה מייחס חשיבות להוצאת שטר המטען, תנאי שמתקיים במבקשת. מאידך, פסק הדין מתייחס לשטר מטען שהוצא על ידי מפעיל האנייה, הבעלים או החוכר, תנאי שאינו מתקיים במבקשת. שאלת תחולתן של האמנות הבינלאומיות על המשלח הבינלאומי, בפועל כמוביל, איננה פשוטה גם בכל הנוגע להובלה אווירית. זאת, מן הטעם, שאמנת ורשה איננה מגדירה "מוביל" מהו.

15. בנסיבות המקרה שלפנינו, לא מצאנו צורך להכריע בשאלת תחולתן של האמנות הבינלאומיות, הרלוונטיות לפועלם של המובילים בפועל, על המשלח הבינלאומי בפועל כמוביל חוזי. לדעתנו, ובכך אנו מקבלים בעקרון את עמדתה של המבקשת, בין אם אמנות אלה חלות על המשלח הבינלאומי ובין אם לאו, קיים טעם בדרישה להשוות את מעמדו של המשלח הבינלאומי, בכל הנוגע לחובותיו החוזיות כלפי לקוחותיו בקשר להובלת המטען, למעמדם של המובילים בפועל. זאת, כדי למנוע מצב בו תוטל על המשלח אחריות לנזקים אשר נגרמים למטען הנמצא באחזקתו של המוביל בפועל, למרות שמניעתם של נזקים כאלו נתונה בידי המוביל בפועל ולא בידיו של המשלח, וחרף העובדה שהמוביל בפועל עצמו פטור מאחריות לנזקים אלו (בכפוף להוראות האמנות) ואין בידי המשלח לחזור אליו. עמדה זו אף מקובלת על האיגוד, אשר טוען כאמור שהאמנות החלות על מובילים בפועל חלות גם על המשלח בפועל כמוביל. תוצאה זו אף אינה מקפחת את הלקוח, שכן מצבו לא היה משתפר אילו הוצא שטר המטען על ידי המוביל בפועל ולא על ידי המשלח. גם אז היו חלות על השטר הוראות האמנות, אשר פוטרות את המוביל בפועל (בגבולות מסוימים שנקבעו באמנות) מאחריות. לצערנו, לא הוצגה לפנינו עמדתו של היועץ המשפטי לממשלה בנושא זה. זאת, משום שנציג היועמ"ש סבר, משום מה, כי אין צורך בהגשת סיכומים מטעמו בתיק זה.



בתי המשפט

ע"ש 7029/99

בית הדין לחוזים אחידים

**בפני: כבוד השופט יהונתן עדיאל
פרופ' סטיבן גולדשטיין
מר אריה בר-און**

16. איננו מקבלים בעניין זה את עמדתו של האיגוד, לפיה העובדה שהמשלח מוגן כמוביל על פי האמנות (בהנחה שכך הוא המצב המשפטי), מייתרת את שטר המטען ועל כן אינה מצדיקה אישור החוזה.

גם אם שטר המטען מיותר, במובן זה, שהוא אינו מקנה למשלח הגנות מעבר לאלו שמוקנות לו ממילא על פי האמנות, איננו רואים פסול בכך שהמשלח יכול להוראות אלו בשטר המטען ובדרך זו יידע את לקוחותיו בדבר זכויותיהם או זכויותיו שלו מכוח האמנות. אפילו תאמר, כגישתו של האיגוד, ששטר המטען מיותר, עקרון חופש החוזים מקנה למבקשת זכות לכרות חוזה עם לקוחותיה, גם אם האיגוד רואה בכך חוזה מיותר. תפקידו של בית הדין מוגבל לאישור או פסילה של תנאים מקפחים. העובדה שהחוזה מיותר, אינה הופכת אותו לחוזה מקפח ואינה מקנה לבית הדין סמכות שלא לאשרו מסיבה זו.

17. לאור נקודת מוצא זו, השאלה העיקרית שאותה נותר לבחון היא האם שטר המטען תואם את האמנות ובמידה והוא סוטה מהן, האם קיימת הצדקה לסטייה.

18. אולם, לאחר שבחנו את הראיות שהוצגו לפנינו ואת טיעוני הצדדים, הגענו לכלל מסקנה שהחומר שהונח בפנינו, במיוחד זה שהוצג על ידי המבקשת, הנו חסר ואינו מאפשר לאשר את הבקשה, גם לא בסייגים. בנסיבות אלו, המבקשת לא עמדה בנטל להוכיח שהחוזה-שטר המטען אינו כולל תנאים מקפחים, זאת מהטעמים הבאים:

19. ראשית, לא ברור מהו נוסח השטר אותו מעוניינת המבקשת שבית הדין יאשר. ביום 19.5.99 הגישה המבקשת לבית הדין, במסגרת תיקון בקשתה, שטר מטען ממהדורת 1992. לעומת זה, בנספח 2 לכרך האסמכתאות של סיכומיה צירפה המבקשת שטר אחר, ממהדורת 1984. שני השטרות אינם זהים. הואיל ושטר 1984 הוא השטר שצורף לסיכומים ואליו גם התייחס האיגוד בסיכומיו, נתייחס בהמשך לשטר זה, הגם שלא ברור כי המבקש מעוניינת לאשר דווקא את השטר הישן.



בתי המשפט

ע"ש 7029/99

בית הדין לחוזים אחידים

**בפני: כבוד השופט יהונתן עדיאל
פרופ' סטיבן גולדשטיין
מר אריה בר-און**

20. שנית, על השטר שהגישה המבקשת מצוין שהוא כפוף לכללי ה-ICC. דהיינו, אין מדובר בחוזה העומד לעצמו, אלא בחוזה אשר כפוף למערכת כללים מסוימת. בנסיבות אלו, אישור החוזה-השטר, מחייב לאשר שגם בכללים אין תנאים מקפחים. זאת המבקשת כלל לא ביקשה. בכל מקרה, הכללים אמנם הוגשו לבית הדין, אך טיבם של הכללים לא הובהר לנו.

21. שלישית, לא הובאה בפנינו המסכת החוזית המלאה הקשורה בהובלת המטענים. על-פי הפסיקה, שטר מטען ממלא, מן הבחינה המשפטית, שלושה תפקידים. ראשית, הוא מהווה קבלה מאת המוביל לשולח המטען המעידה על מסירת המטען למוביל. שנית, הוא מהווה ראיה לחוזה ההובלה בין המוביל לבין שולח המטען. שלישית, שטר המטען הנו מסמך קנייני (Document of Title) המקנה למחזיק בו את הזכות לדרוש ולקבל את ההחזקה במטען הרשום בו (ע"א 6260/97 **פולסקה מורסקה נ' בנק נשיונל דה פריס - ניו יורק**, פ"ד נו(5) 193). אמנם, שטר המטען מהווה, כשלעצמו, חוזה אחיד (ת.א. (ת"א) 529/65 **הלווציה נ' בורצ'ארד ליינס לטד**, פ"מ ס"ב 211, 216). אולם, השטר עצמו, גם אם יש לו מעמד עצמאי, מהווה חלק מעסקת היסוד אשר מסדירה את התנאים בין הצדדים. המבקשת עצמה מודה בעמ' 10 לסיכומיה שהשטר הנו ראיה לכאורה לקיומו של חוזה. היא גם הודתה בסיכומיה, כי היא מעניקה ללקוחותיה שירותים נוספים, פרט לטיפול בנושא ההובלה, כגון שירותי עמילות מכס. השירותים אותם מספק המשלח הבינלאומי ללקוחותיו, כפי שעולה מסעיף 2.1 לכללים, כוללים, מעבר להובלה, גם שירותי אחסון, אריזה, הפצה, ייעוץ מס וכדומה. היחסים החוזיים המלאים בין המבקשת לבין לקוחותיה, הנלווים לשטר המטען, וכוללים מגוון של שירותים שהמבקשת מספקת ללקוחותיה, לא הוצגו לפנינו ולא הוגדרו כל צורכם. קיים גם ספק בלבנו, אם יש מקום לאשר כחוזה אחיד מקטע אחד בלבד של המערכת החוזית שבין המבקשת ללקוחותיה. מה גם שבנסיבות כאלו, עלול להיווצר הרושם כי אישור השטר חל גם על המסכת החוזית המלאה שבין המבקשת לבין הלקוחות.



בתי המשפט

ע"ש 7029/99

בית הדין לחוזים אחידים

**בפני: כבוד השופט יהונתן עדיאל
פרופ' סטיבן גולדשטיין
מר אריה בר-און**

22. רביעית, בסיכומי המבקשת אין התייחסות ספציפית לתניות הקבועות בשטר המטען. המבקשת הסתפקה בטענה כללית, לפיה ראוי להשוות את מעמדו של המשלח, כמוביל חוזי, למעמדו של המוביל בפועל. זאת מן הטעם שכבר אוזכר, שעל-פי השטר מקבל על עצמו המשלח את כל התחייבויות המוביל מצד אחד, ומנגד הוא חשוף לתביעת הלקוחות מבלי שיש לו עילת שיפוי כלפי המוביל הנהנה מפטורים על-פי אמנות בינלאומיות.

אולם, כדי להצדיק את אישור החוזה על יסוד טעם זה, היה על המבקשת להראות שהוראות השטר אכן תואמות את האמנות הבינלאומיות השונות, כפי שאומצו בחקיקה המקומית ביחס למוביל בפועל. לעניין זה המבקשת לא התייחסה בסיכומיה. היא גם לא השיבה לטענות האיגוד, לפיהן התנאים והפטורים על-פי השטר שונים ורחבים יותר מאלה המוקנים למוביל על-פי האמנות. לגבי רבות מהתניות הקבועות בשטר המטען אף חלה חזקת קיפוח, מכוח סעיף 4 לחוק החוזים האחידים, ומשהמבקשת לא התייחסה לתניות אלו, היא לא עמדה בנטל המוטל עליה לסתור את חזקת הקיפוח.

23. חמישית, אמנם, קיים דמיון בין סעיפים רבים בשטר המטען ובין סעיפים מסוימים בכללים, אליהם התייחסה המבקשת בסיכומיה. ברם, בהיעדר זהות בין הכללים ובין שטר המטען, ההתייחסות לכללים לא פטרה את המבקשת מלהתייחס גם לתנאי שטר המטען, בייחוד לאלה שלגביהם התנגד האיגוד מפורשות.

כך, למשל, הן סעיף 4 לשטר המטען, אליו המבקשת לא התייחסה, והן סעיף 4 לכללים, אליו היא התייחסה בסיכומיה, עוסקים בטיפול במטענים מסוכנים. ברם, הנוסח של שני הסעיפים אינו זהה. לפיכך, היה על המבקשת להתייחס באופן ספציפי לסעיף 4 לשטר המטען, ולא להסתפק בהתייחסות לסעיף 4 לכללים בלבד, גם אם הסעיפים עוסקים בנושאים דומים. הוא הדין לגבי סעיפים 8.3 לשטר המטען וסעיף 8.3.1 לכללים, העוסקים במגבלות על גובה הפיצוי; סעיף 9 לשטר המטען וסעיפים 8.1.2 ו-8.1.3 לכללים, העוסקים בפטור מאחריות לנזקים עקיפים



בתי המשפט

ע"ש 7029/99

בית הדין לחוזים אחידים

**בפני: כבוד השופט יהונתן עדיאל
פרופ' סטיבן גולדשטיין
מר אריה בר-און**

ותוצאתיים; סעיף 11 לשטר המטען וסעיף 12 לכללים, הפוטרים סוכנים וקבלנים של המבקשת מאחריות; סעיף 12 לשטר המטען וסעיף 5 לכללים, העוסקים בשיטת ההובלה ובמסלולה; סעיף 15 לשטר המטען וסעיף 15 לכללים, העוסקים בזכות העיכבון של המשלח; סעיף 18 לשטר המטען וסעיף 8.3.1 לכללים, העוסקים במועד ההכרזה של מטען כמטען אבוד; וכן לגבי סעיף 19 לשטר המטען וסעיף 10 לכללים, העוסקים בתקופת ההתיישנות. בכל העניינים האמורים, קיים דמיון מה בין שטר המטען ובין הכללים, אולם בהיעדר זהות בין הסעיפים, שומה היה על המבקשת להתייחס לכל אחד מהמסמכים בנפרד, ולא להותיר לבית הדין את העיסוק במלאכת ההתאמה בין הכללים לבין תנאי שטר המטען, ובחינתם של אלו אל מול טענותיו של האיגוד, עליהן לא בא כל מענה מטעם המבקשת.

24. שישית, הטעם המרכזי שביסוד הבקשה היה, כאמור, הצורך להשוות, באמצעות כלים חוזיים, את מעמדו של המשלח למעמדו של המוביל בפועל. טעם זה אינו יכול לעמוד במקום בו קיים שוני בין תנאי שטר המטען לבין הוראות האמנות והחוקים המאמצים אותן, והמבקשת לא עמדה בנטל להראות, מדוע מוצדק השוני בין שטר המטען ובין ההוראות החלות על מובילים בפועל.

כך, למשל, אין זהות בין הנוסח של סעיף 4 לשטר המטען, ובין הנוסח של סעיף IV(6) לתקנות האג, אשר עוסקים במטענים מסוכנים. בעוד האיגוד טען, שסעיף 4 לשטר המטען מקנה למשלח שיקול דעת גורף יתר על המידה בעניין נטישת הטובין, בהשוואה לתקנות האג, הסתפקה המבקשת בטענה, לפיה סעיף 4 לכללים תואם את תקנות האג, ולא הביאה טעם המצדיק את השינוי בנוסחים בין שטר המטען והכללים ובין תקנות האג.

כדוגמא נוספת ניתן להפנות לסעיף 8.3 לשטר המטען. סעיף זה מגביל את גובה הפיצוי בו עשויה להיות חייבת המבקשת לסך של 2 יחידות חישוב לקילו ממשקל הטובין, וזאת בשונה מהקבוע בתקנה IV(5)(א) לתקנות האג, המגבילה את הפיצוי המרבי לסך השווה ל-666.67 יחידות חישוב ליחידה, או ל-2 יחידות חישוב לקילו,



בתי המשפט

ע"ש 7029/99

בית הדין לחוזים אחידים

**בפני: כבוד השופט יהונתן עדיאל
פרופ' סטיבן גולדשטיין
מר אריה בר-און**

לפי הגבוה מביניהם. מכאן עולה, שמגבלת הפיצוי הכלולה בשטר המטען עשויה להיות נמוכה ממגבלת הפיצוי החלה על מוביל ימי, על-פי תקנות האג, מבלי שנמצאה בסיכומי המבקשת הצדקה לשוני בין שטר המטען ובין תקנות האג. מר פינטוב הסביר בעדותו את הרציונאל לשוני בין המגבלה הקבועה בתקנות האג ובין המגבלה הקבועה בשטר המטען בכך, שהגבלת האחריות לפי יחידת מטען, כפי שנעשה בתקנות האג, הנה מגבלה בעייתית, בעיקר מן הטעם, שעשויה להתעורר מחלוקת פרשנית בשאלה מהי "יחידת" מטען. הסבר זה אינו מצדיק לפטור את המשלח מאחריות באופן רחב יותר מהפטור הניתן בדין למוביל הימי. מה גם שהאחריות היא לפי הגבוה מבין המבחנים.

דוגמא נוספת ניתן להביא מסעיף 11 לשטר המטען, המגביל את אחריותם של סוכנים וקבלני משנה הפועלים מטעם המשלח. לעומת סעיף זה, סעיף IV(א)(2) לתקנות האג, מגן על שלוח של המוביל הימי בלבד, ולא על קבלני משנה הפועלים מטעמו. כך, גם סעיף 20(1) לאמנת ורשה, אשר מגביל את אחריותם של "משמשיו וסוכניו" של המוביל האווירי, מתנה את מגבלת האחריות בכך שהמשמשים והסוכנים "נקטו בכל האמצעים הדרושים למניעת הנזק או שלא היה... בידיהם כל אפשרות לנקוט בהם". המבקשת לא עמדה בנטל להראות, מדוע יש הצדקה לכלול בשטר המטען נוסח שונה וגורף יותר מזה הקבוע באמנות הבינלאומיות הרלוונטיות למובילים בפועל. היא גם לא ניסתה לעשות זאת. ובכלל, לא ברורה לנו ההצדקה בהגבלת אחריותם של קבלני משנה, שלמעשיהם השלוח ממילא אינו אחראי.

בנוסף לדוגמאות המצוינות לעיל, אין בתקנות האג הוראה מקבילה לסעיף 9 לשטר המטען, המגביל מפורשות את אחריות המבקשת לנזקים עקיפים ותוצאתיים. אמנם, תתכן דעה פרשנית, לפיה תקנה IV(5)(א) לתקנות האג מגבילה את אחריותו של המוביל הימי לנזקים ישירים בלבד. אולם, על רקע הרציונאל שביסוד הבקשה, איננו רואים סיבה לאמץ בשטר המטען נוסח שונה מנוסח האמנות, מה שעשוי לפתוח את הפתח בפני אי בהירויות ומחלוקות מיותרות.



בתי המשפט

ע"ש 7029/99

בית הדין לחוזים אחידים

בפני: כבוד השופט יהונתן עדיאל
פרופ' סטיבן גולדשטיין
מר אריה בר-און

לעניין זה נודעת חשיבות יתירה בהינתן קיומה של חזקת קיפוח עקב תניות אלו לפי סעיף 14(1) לחוק החוזים האחידים. הצדקת התניה, על-פי המבקשת, נעוצה בהעדר יכולת לצפות את הנזקים העקיפים. אמנם, יישומו בפועל של מבחן הציפיות עשוי להביא למסקנה שבדרך כלל, הנזק אותו "המפר ראה מראש", הוא הנזק הישיר, ובהעדר מידע על מטרת העסקה והתוצאות הנובעות מעסקאות שיכול היה הנפגע לבצע עם צדדים זרים לו קוים החוזה, אינן נופלות בתחום הנזק שאותו המפר היה יכול לצפות מראש. אולם, בכך אין כדי להוציא, מבחינה משפטית, את הנזק העקיף מכלל הנזקים שאותם יכול המפר, בעקרון, לצפות אשר ניתנים לפיצוי על-פי דיני החוזים והנזיקין. כך יהא במקרים שבהם למפר יש מידע אודות מטרת העסקה ותוצאות הנובעות מעסקאות שיכול היה הנפגע לבצע עם צדדים זרים אילו קוים החוזה (ע"ש (ירושלים) 195/97 **היועץ המשפטי לממשלה נ' בנק לאומי** (טרם פורסם); ע"א 8556/96 **לוביאנקר נ' משרד האוצר**, פ"ד נו(5) 289). במסגרת היחסים שבין המשלח ובין הלקוח, אין להוציא מכלל אפשרות, שלמשלח יהיה, במקרים מסוימים, מידע אודות מטרת ההובלה, אשר יאפשר לו לצפות נזקים עקיפים, כגון אובדן רווחים ואובדן שוק. בהיעדר התאמה לתקנות האג, המבקשת לא עמדה בנטל לסתור חזקת קיפוח זו.

בין הסעיפים בשטר המטען, הנבדלים מהתניות הקבועות באמנות הבינלאומיות החלות על המובילים בפועל, נותן להזכיר גם את סעיף 12 לשטר המטען, אשר מקנה למשלח שיקול דעת רחב בעניין שיטת ההובלה ומסלולה, ואשר אין מקביל לו בתקנות האג. בנוסף, אין מקביל בתקנות האג ובאמנת ורשה לסעיף 14.5 לשטר המטען, המטיל אחריות על הלקוח בגין פרטים מטעים שמסר לגבי המטען, מבלי שנדרש קשר סיבתי בין הפרטים המטעים ובין הנזק שנגרם למטען. בנוסף, אין מקביל בתקנות האג לסעיף 18 לשטר המטען, אשר קובע מועד להכרזת המטען כמטען אבוד. לגבי כל סעיפים אלה, כמו גם לגבי התניות שהוזכרו לעיל, המבקשת לא הסבירה את מהותו של השוני בין שטר המטען ובין האמנות הבינלאומיות. היא גם לא התייחסה לטענות האיגוד בעניינים אלו.



בתי המשפט

ע"ש 7029/99

בית הדין לחוזים אחידים

**בפני: כבוד השופט יהונתן עדיאל
פרופ' סטיבן גולדשטיין
מר אריה בר-און**

25. הנושא היחיד לגביו ניתן בבקשה הסבר חלקי לשוני בין השטר לבין האמנות הבינלאומיות הוא הסעיף המתייחס לעניין ההתיישנות. סעיף 19 לשטר המטען קובע תקופת התיישנות של 9 חודשים, בעוד שהמוביל האווירי נהנה מתקופת התיישנות של שנתיים על-פי סעיף 29 לאמנת ורשה, והמוביל הימי נהנה מתקופת התיישנות של שנה אחת על-פי תקנה III(6) לתקנות האג. לטענת המבקשת, המטרה בקציבת תקופת התיישנות של 9 חודשים היא לאפשר למשלח להספיק ולהגיש הודעה לצד שלישי נגד המוביל הימי, במקרה בו הוגשה תביעה נגד המשלח.

הסבר זה אינו מניח את הדעת, וזאת לאור סעיף III(6א) לתקנות האג. על-פי סעיף זה, "תביעה לשיפוי נגד צד שלישי ניתן להגיש אף לאחר תום השנה האמורה בסימן 6, אם הוגשה תוך פרק הזמן שבו מותר להגישה על פי הדין החל בבית המשפט הדין בה, ובלבד שלא יפחת משלושה חדשים מהמועד שבו התובע את השיפוי יישב את התביעה או שבו נמסרה לו הזמנה לדין בתביעה שהוגשה נגדו".

ברע"א 9444/00 **Bellina Maritime S.A. Monrovia** נ' **מנורה חברה לביטוח בע"מ**, פ"ד נו(4) 788, הסבירה השופטת ט' שטרסברג-כהן את משמעותו של סעיף סעיף III(6א) לתקנות האג:

"סעיף זה - הקובע חריג לתקופת ההתיישנות הקצרה בת השנה, הקבועה בסעיף - III(6) נועד לחול במצבים בהם נוסף למוביל המטען עמו קשר 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 יוותר למוביל זמן די הצורך על מנת להגיש את תביעתו כנגד הצד השלישי. סעיף III(6א) מונע מימוש חשש זה".

מהאמור עולה, שתביעת שיפוי כנגד המוביל בפועל, בגין חובות אותן חב המשלח ללקוחו על-פי שטר מטען המוצא על-ידי המשלח, יכול המשלח, לפחות אם ייחשב



בתי המשפט

ע"ש 7029/99

בית הדין לחוזים אחידים

**בפני: כבוד השופט יהונתן עדיאל
פרופ' סטיבן גולדשטיין
מר אריה בר-און**

כ"מוביל" על פי האמנות, להגיש בחלוף שנה ממועד הובלת המטען. משאלו הם פני הדברים, אין מקום להגביל את תקופת ההתיישנות של תביעת הלקוח נגד המשלח לתקופה קצרה מזו הקבועה בתקנות האג ובאמנת ורשה.

26. שביעית, בעניינים מסוימים קיים הבדל בין תקנות האג, החלות על מוביל ימי, ובין אמנת ורשה, החלה על מוביל אווירי. שטר המטען של המבקשת, כפי שאנו מבינים, חל הן לגבי הובלה אווירית והן לגבי הובלה ימית, מבלי שקיימת הבחנה ביניהן. עקב כך, עלול להיווצר מצב שבו הפטור שניתן למשלח, אמנם תואם את הפטור מאחריות המוקנה לאחד המובילים, אך הוא רחב מזה המוקנה למוביל האחר.

כך, למשל, סעיף 4 לשטר המטען, אשר מקנה למשלח שיקול דעת באשר לנטישת טובין מסוכנים, אמנם דומה לסעיף IV(6) לתקנות האג, ובכך משווה לכאורה את מעמדו של המשלח למעמדו של המוביל הימי, אולם סעיף ממין זה, כך נראה, אינו מופיע באמנת ורשה. כתוצאה מכך, נהנה המשלח, בפועל, כמוביל חוזי אווירי, משיקול דעת רחב מזה ממנו נהנה המוביל האווירי בפועל, וזאת מבלי שהובא בפנינו טעם המצדיק הבחנה כזו. דוגמא נוספת ניתן למצוא בסעיף 8.3 לשטר המטען. סעיף זה מתיימר להידמות לאמנת ורשה, אשר מגבילה את גובה הפיצוי בו יחויב המוביל בהתאם למשקלו של המטען, אולם הוא שונה מתקנות האג, אשר מגבילות את גובה הפיצוי גם בהתאם למספר יחידות המטען, בשונה ממשקלו. לא ברור מה ההצדקה להבחין, בהקשר זה, בין המוביל הימי ובין המשלח, בפועל, כמוביל ימי חוזי. הבדל נוסף בין אמנת ורשה ובין תקנות האג, אותו כבר הזכרנו לעיל, נעוץ בתקופת ההתיישנות. בעוד שתקנות האג קובעות תקופת התיישנות בת שנה, אמנת ורשה קובעת תקופת התיישנות בת שנתיים. איננו רואים הצדקה לגבוע בשטר מטען המיועד לתובלה אווירית תקופת התיישנות בת 9 חודשים, כאשר לפי אמנת ורשה תקופת ההתיישנות עומדת על שנתיים.

27. לאור האמור, לא שוכנענו שאין בשטר המטען תנאים מקפחים וכי ראוי לאשרו כחווה אחיד הנעדר תנאים מקפחים.



בתי המשפט

ע"ש 7029/99

בית הדין לחוזים אחידים

**בפני: כבוד השופט יהונתן עדיאל
פרופ' סטיבן גולדשטיין
מר אריה בר-און**

למען הסר ספק, נציין, שאין באמור כדי למנוע מהמבקשת להגיש בקשה חדשה לאישור שטר המטען. זאת, לאור הקביעה דלעיל לפיה, בעקרון, אין קיפוח בהחלת תנאי האמנות בשטרי המטען שמוציאה המבקשת, אשר מתייחסים להובלה לפי אותן אמנות.

28. בכפוף לאמור לעיל, הבקשה נדחית. אין צו להוצאות.

ניתן היום, כ"ג בשבט תשס"ה (2 בפברואר 2005), בהיעדר.

המזכירות תמציא העתק פסק הדין לב"כ הצדדים.

מר א' בר-און
חבר

פרופ' ס' גולדשטיין
חבר

י' עדיאל, שופט
אב בית הדין