

## סיפור על שטר מטען ימי וקברניט עם רגל מעץ (ועובש) / עו"ד דורון אפיק\*

חידה: בשטר מטען ימי רשום שכל התביעות יתבררו רק בלונדון, הממלכה המאוחדת, אבל הסחורה היא מטען עץ נורווגי שהוטען על האנייה בפינלנד, האנייה בבעלות חברה מסינגפור שהחכירה אותה לחברה מברמודה שהחכירה אותה בחכירה משנה לחברה דנית שהוציאה את שטר המטען לרוכש ישראלי באמצעות סוכן אנייה פורטוגזי וכשעגנה האנייה בישראל התברר שבשל התרשלות של הצוות הספרדי (אבל הקפטן היה רוסי והטבח שוודי, כמובן) באי אוורור כנדרש של מחסני האנייה בעת שעגנה במשך חודשיים בשל תקלת מנועים בנמל בגרמניה פשט ריקבון ועובש במטען העץ והרוכש הישראלי הגיש תביעה נגד האנייה בבית המשפט הימי בישראל. עכשיו, מי זוכר מה היה רשום על שטר המטען?

אז אמנם נסחפתי מעט בכמות המדינות המעורבות אבל סיפור דומה עמד במרכזו של פסק דין<sup>ψ</sup> שנדון בינואר, 2018, בבית המשפט העליון הישראלי כערכאת ערעור על בית המשפט הימי בחיפה, אשר לפי חוק בית המשפט לימאות משנת 1952 קיבל את סמכויות בית המשפט לאדמירליות בהתאם לחקיקה האדמירלית הבריטית משנת 1890, 1861 ו-1840. אופיו המיוחד של המשפט הימי נובע מהצורך להסדיר בדיוק את המצב של מדינות רבות המעורבות לעתים בהתנהלותה של אנייה והאינטרס הציבורי הרחב לאפשר תנועת אניות בין הנמלים.

שטר המטען, אף הוא יצירה משפטית, מיוחד באשר במקום חוזה רגיל הוא משמש גם קבלה מאת המוביל לשולח, המעידה על מסירת המטען לרשות המוביל בכמות, במספר או במשקל המצוינים בו; גם ראיה לחוזה ההובלה בין המוביל לשולח המטען וגם תעודת קניין המעידה על הזכות במטען. כללי האג (המכונים The Hague-Visby Rules) הינם אמנה בינלאומית שהתקבלה דווקא בבריטן מ-1924 ונועדה להשיג אחידות בקשר לחובות וזכויות מובילים ימיים ומקבלי השירותים מהם, לרבות בנוגע לשטרי המטען. אלה אומצו בישראל במסגרת פקודת הובלת טובין בים משנת 1926. בית המשפט העליון קבע, כי כאשר קיים שטר מטען ובו תניית שיפוט ייחודית, אין תנייה זו שוללת את סמכותו של בית המשפט בישראל, אולם בדרך כלל בית המשפט יכבד אותה ויעכב את ההליכים בישראל. במקרה זה עד לקבלת פסק הדין בבית המשפט הימי בישראל חלפה תקופת ההתיישנות באנגליה ולכן הציע בית המשפט מבעלת האנייה שתתחייב שלא להעלות טענת הגנה של התיישנות ככל שהתביעה תוגש באנגליה ומשסירבה, קבע שהתביעה תידון בישראל למרות תניית השיפוט הבלעדית.

בית המשפט העליון אמנם לא כיבד את תניית השיפוט בשטר המטען, אך כנגד דעת מיעוט של אחד השופטים שציין כי על צד לחוזה מסחר בינלאומי לצפות את האפשרות כי החוזה מחיל עליו תקופת התיישנות שונה מזו החלה בפורום המקומי, ועליו לבחון את השלכותיה הפוטנציאליות של תניית שיפוט על זכויותיו וחובותיו. קביעה זו מגבירה את החשיבות ביעוץ משפטי ראוי הן בעת הכניסה להסכם סחר בינלאומי (אפילו כשנראה שמדובר בשטר מטען "פשוט") ובוודאי כאשר מתעורר סכסוך.

\* עו"ד דורון אפיק הינו נוטריון ועורך דין המוסמך ישראל ובניו יורק והוא השותף המנהל של משרד אפיק ושות' ([www.afiklaw.com](http://www.afiklaw.com)) המתמקד בדיני חברות, דיני מקרקעין, עסקאות בינלאומיות ופיננסיות, לרבות עסקאות מיזוג ורכישה, ומימון ומשפט ימי ואף הרצה בתחומי מומחיותו, לרבות במסגרת תואר מנהל עסקים Executive MBA באוניברסיטה העברית בירושלים. עו"ד אפיק בוגר הכשרה של האיחוד האירופי ביישוב סכסוכים בינלאומיים מחוץ לכותלי בית המשפט (גישור ובוררות) ומשמש גם כבורר. אין בסקירה כללית זו משום ייעוץ משפטי כלשהו ומומלץ להיוועץ בעורך דין המתמחה בתחום זה בטרם קבלת כל החלטה בנושאים המתוארים בסקירה זו. לפרטים נוספים: 03-6093609, או באמצעות הדואר האלקטרוני: [afiklaw@afiklaw.com](mailto:afiklaw@afiklaw.com).

<sup>ψ</sup> עא 8205/16 Contrastock Ov האונייה, Thor Horizon בעלת האונייה, בית המשפט העליון, 25.01.2018, כבי השופטים כבוד השופט ניל הנדל, יצחק עמית ודוד מיניץ, בערעור על החלטת בית המשפט לימאות בחיפה (ת"ח 15-08-36926 מיום 27.08.2016, כבי השופט רון סוקול)

## **A story on a Maritime Waybill and a Captain with a (Moldy) Wooden Leg/ Doron Afik, Esq.\***

A riddle: A maritime waybill states that all claims will be settled only in London, United Kingdom, but the goods are Norwegian wood loaded in Finland on a Singapore owned ship, leased to a Bermuda company, subleasing it to a Danish freighter which issued the waybill to an Israeli purchaser utilizing a Portuguese agent and when the vessel set anchor in Israel it turned out that due to negligence of the Spanish crew (but the captain was Russian, and the cook, naturally, a Swedish chef!) in non-ventilating the ship storage as required when the ship set anchor in a German harbor for two months due to an engine problem, the wood became rotten and moldy and the Israeli purchaser open a claim against the ship in the Israeli Maritime Court. Now, who remembers what was set in the waybill?

So I got a little carried away with the amount of jurisdictions involved but a similar fable was the center of a verdict<sup>ψ</sup> granted by the Israeli Supreme Court in January, 2018, sitting as a Court of appeals on the decision of the Haifa Maritime Court, acting under the Israeli 1952 Maritime Court Law, granting it the authorities of an Admiralty Court under the British Colonial Courts of Admiralty Act 1890, Admiralty Court Act 1840 and Admiralty Court Act 1861. The special characteristics of the maritime law is due to the requirement to settle exactly such cases of many jurisdictions that are sometimes involved the daily activities of a maritime vessel and the public interest to enable the voyage of ships between harbors.

A waybill is also a special legal creation where instead of a normal agreement it acts as a receipt by the freighter to the sender, attesting the dispatch of the cargo in the quantity, number or weight set in it; evidence of a freight agreement between the freighter and the sender and a certificate attesting the ownership of the cargo. The Hague–Visby Rules are an international treaty (that was actually accepted in Brussel, 1924) meant to create unification of the rights and obligations of maritime freighters and the recipients of their services, including as to waybills. These were adopted in Israel within the Maritime Goods Conveyance Ordinance of 1926. The Supreme Court held that when a waybill sets an exclusive dispute resolution jurisdiction provision, such provision does not nullify the jurisdiction of the Israeli Court, but the Court will usually respect it. In this case, by the time the Maritime Court gave its decision the statute of limitation in the United Kingdom passed and so the Court suggested that the ship owner will waive the right to raise such a defense contention and when refused, held that the case will be heard in Israel despite the exclusive London jurisdiction clause.

The Court indeed did not accept the jurisdiction clause in the waybill but with a dissenting opinion of one of the Justices who noted that a party to an international trade agreement should anticipate that the agreement will set a different limitations period that in the local forum and need to review the potential implications of such on its rights and obligations. This opinion amplifies the importance of proper legal advice both at the time of entry into an international trade agreement (even if it seems like a “simple” waybill) and certainly when a dispute arises.

---

\***Doron Afik** is a notary public and an attorney admitted to practice in Israel and New York and is the managing partner of Afik & Co., Attorneys and Notaries ([www.afiklaw.com](http://www.afiklaw.com)). Doron served an adjunct professor at Hebrew University Doron teaches Mergers and Acquisitions as part of the EMBA program. Doron's practice focuses primarily on international transactions, including mergers and acquisitions, dispute resolution and issues of public law. He is a graduate of a European Union alternative disputes resolution course and the ICC Master Class for arbitrators and also serves as arbitrator. Nothing herein should be treated as a legal advice and all issues must be reviewed on a case-by-case basis. For additional details: +972-3-6093609 or at the e-mail: [afiklaw@afiklaw.com](mailto:afiklaw@afiklaw.com)

<sup>ψ</sup> Civil Appeal 8205/16 Contrastock Oy against the shipowner Thor Horizon, Supreme Court of Israel, 25.01.2018, the honorable Justices Neil Hendel, Isaac Amit and David Mintz, appeal on decision of the Haifa Maritime Court (Haifa Case 36926-08-15 of 27.08.2016, Judge Ron Sokol)