

(ג) העובר על הוראות סעיף זה, דינו – מאסר שלוש שנים.

(ד) כעבירה לפי סעיף קטן (א), תהא זו הגנה לקברניט שלא ציית להוראות הרשות המוסמכת של מדינת החוץ, אם פעל לפי הוראה של הרשות המוסמכת בישראל.

(ה) בסעיף זה, "הרשות המוסמכת בישראל" – מי שהממשלה מינתה כרשות מוסמכת לענין סעיף זה.

### 3. אחרי סעיף 18 לחוק העיקרי יבוא: הוספת סעיף 18א

18א. (א) המסכן או העלול לסכן את הבטיחות בשדה תעופה או במסוף נוסעים מחוצה לו על ידי אחת מאלה, דינו – מאסר עשרים שנים, ואחת היא אם עשה את המעשה או איים לעשותו: "סיכון שדה תעופה ומסוף נוסעים מחוצה לו"

(1) עשה מעשה שגרם או שעלול היה לגרום לפגיעה באדם הנמצא בשדה תעופה או במסוף נוסעים מחוצה לו;

(2) הרס מתקן בשדה תעופה או במסוף נוסעים מחוץ לשדה תעופה או גרם לו נזק חמור;

(3) שיבש את שירותי התעופה בשדה תעופה או במסוף נוסעים מחוצה לו.

(ב) גרם המעשה האמור בסעיף קטן (א) למותו של אדם, דינו של העושה – מאסר עולם ועונש זה בלבד.

משה קצב  
שר התחבורה

יצחק שמיר  
ראש הממשלה

דב שילנסקי  
יושב ראש הכנסת

חיים הרצוג  
נשיא המדינה

## חוק לתיקון פקודת הובלת סחורות בים, התשנ"ב-1992\*

1. ככל מקום בפקודת הובלת סחורות בים<sup>1</sup> (להלן – הפקודה), במקום "סחורה" יבוא "טובין", במקום "אניה" ו"ספינה" יבוא "כלי שיט", ובמקום "שולח" יבוא "שוגר", ושינויי הצורה הדקדוקיים המתחייבים ייעשו לפי אלה. החלטת מונחים

2. במקום סעיפים 1 ו-2 לפקודה יבוא: החלטת סעיפים 1 ו-2

"הגדרות 1. בפקודה זו –  
"האמנה של 1924" – האמנה הבין לאומית לאיחוד תקנות מסוימות בענין שטרי מטען, שנעשתה בבריסל, ביום 25 באוגוסט 1924<sup>2</sup>;

"הפרוטוקול של 1968" – הפרוטוקול שנעשה בבריסל ביום 23 בפברואר 1968 לתיקון האמנה של 1924;

"התקנות" – תקנות האג בענין שטרי מטען שנוסחו מובא בתוספת.

\* נתקבל בכנסת ביום ח' בשבט התשנ"ב (13 בינואר 1992); הצעת החוק ודברי הסבר פורסמו בהצעות חוק 2064, מיום כ"א בתמוז התשנ"א (3 ביולי 1991), בעמ' 262.

<sup>1</sup> חוקי א"י, כרך א', פרק י"ב, עמ' 98.

<sup>2</sup> כתבי אמנה, כרך 11, ע' 781.

2. (א) בכפוף להוראות אחרות בפקודה, יחולו התקנות על כל שטר מטען לגבי הובלת טובין בים בכל כלי שיט –

- (1) מנמל בישראל לנמל אחר, בין בישראל ובין מחוצה לה;
- (2) מנמל במדינה שהיא צד לאמנה של 1924 או לפרוטוקול של 1968, או כאשר שטר המטען הוצא במדינה שהיא צד לאמנה של 1924 או לפרוטוקול של 1968;
- (3) כאשר הן חלות על חוזה ההובלה הכלול בשטר המטען או שהשטר משמש הוכחה לקיומו, בין על פי תנאי שנקבע בחוזה ובין על פי דיני המדינה שחוקיה חלים על חוזה כאמור;
- (4) לנמל בישראל, כאשר דיני מדינת ישראל חלים על הובלה כאמור בין על פי חוזה ההובלה, בין על פי הסכם אחר בין הצדדים ובין לפי קביעת בית המשפט.

(ב) לענין תחולת הוראות סעיף זה, אין נפקא מינה מהי לאומיותו של כלי השיט או לאומיותו של המוביל, השוגר, הנשגר או כל אדם אחר הנוגע בדבר.

החלפת סעיף 8

3. במקום סעיף 8 לפקודה יבוא:

8. (א) בלי לגרוע מהוראות סעיף (ב) וסעיף III סימן 4 לתקנות ומהוראות כל דין אחר, רואים את מי שהמטען שוגר אליו (להלן – הנשגר), ואת מי ששטר המטען הוסב אליו כדין (להלן – הנסב), לפי הענין, כצד לשטר המטען, אשר כזוה הוא זכאי לכל הזכויות הנובעות מן העסקה שבשלה נעשה השטר, והוא כפוף להתחייבויות המתייחסות לאותה עסקה כבואו להפעיל את זכויותיו האמורות.

“מעמדם של הנשגר ושל הנסב

(ב) אין בהוראות סעיף זה כדי לפגוע –

- (1) בזכות העיכוב במעבר;
- (2) בזכות לתבוע את דמי ההובלה משוגר הטובין או מבעליהם;
- (3) בכל חיוב שיחול על הנשגר או על הנסב בשל קבלת הטובין.

תיקון התוספת

4. בתוספת –

(1) מתחת לכותרת “התוספת” במקום “(סעיף 2)” יבוא “(סעיף 1)”;:

(2) בסעיף III –

(א) בסימן 4, בסופו יבוא:

“אולם לא תתקבל ראייה שנועדה להוכיח כי המוביל לא קיבל את הטובין כאמור, אם שטר המטען הועבר לצד שלישי הפועל בתום לב”.

(ב) בסימן 6, במקום הפסקה המתחילה במלים “לעולם יהיו” יבוא:

“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.”

6א. 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".

(3) בסעיף IV, במקום סימן 5 יבוא:

5. (א) המוביל וכלי השיט לא יהיו אחראים לכל הפסד או נזק שנגרם לטובין או בקשר אתם, בשיעור העולה על סכום השווה ל-666.67 יחידות חישוב כמשמעותן בפסקה (ד), לכל חבילה או יחידה, או השווה ל-2 יחידות חישוב לכל קילוגרם של משקל ברוטו של הטובין אשר אבדו או נזוקו – הכל לפי השיעור הגבוה יותר; ההגבלה האמורה תחול זולת אם הצהיר שוגר הטובין על טיבם ועל שוויים לפני שליחתם, והצהרתו כאמור נכללה בשטר המטען.

(ב) הסכום הכולל המגיע יחושב בהתייחס לערך הטובין במקום ובזמן שנפרקו, או שהיו אמורים להיפרק מכלי השיט, בהתאם לחווה ההובלה; ערך הטובין ייקבע בהתאם למחירים בבורסת הטובין, ובהעדר מחיר כאמור – לפי מחיר השוק, ובאין מחיר שוק – לפי ערכם הרגיל של טובין מסוג ומאיכות דומים.

(ג) מקום שמשתמשים במכולה, במכל, במשטח, או באמצעי תובלה דומה לכינוס טובין או להאחדתם, יראו את מספר החבילות או היחידות אשר פורטו בשטר המטען כארוזות בתוך המכולה, המכל, המשטח או אמצעי ההובלה האחר, כמספר החבילות או היחידות לענין סימן זה, ככל שמדובר בחבילות או ביחידות האמורות; פרט לאמור לעיל, יראו מכולה, מכל, משטח, או אמצעי תובלה דומה, כחבילה או כיחידה אחת.

(ד) (1) יחידת החישוב הנזכרת בפסקה (א) היא "זכות המשיכה המיוחדת", כפי שהוגדרה כדי קרן המטבע הבין לאומית, ושוויה במטבע ישראלי יחושב על פי שיטת החישוב של הקרן האמורה במועד ההמרה:

(2) הסכום כאמור בפסקה (א) יומר למטבע ישראלי על בסיס שוויו ביום התשלום; ואולם אם הוגשה תביעה, יקבע בית המשפט את הסכום המגיע על ידי המרת יחידת החישוב האמורה במטבע ישראלי כפי שער יחידת החישוב ביום מתן פסק הדין; על סכום שקבע בית המשפט כאמור, יווספו הפרשי הצמדה וריבית, כמשמעותם בחוק פסיקת ריבית והצמדה, התשכ"א-1961<sup>3</sup>, עד יום התשלום.

(3) ההמרה למטבע ישראלי תהיה על פי השער הגבוה שיש לשלם על העברות בנקאיות בחאגיד בנקאי עבור דולר של ארצות הברית של אמריקה כשהוא מוכפל ביחס שבין הדולר לבין זכות המשיכה המיוחדת.

(ה) המוביל וכלי השיט לא יהיו זכאים ליהנות מהגבלת האחריות כאמור בפסקה (א), אם הוכח כי הנזק נגרם כתוצאה ממעשה או ממחדל של המוביל, שנעשה בכוונה לגרום נזק או בחוסר איכפתיות ובידיעה שקרוב לוודאי שייגרם נזק.

<sup>3</sup> ס"ח התשכ"א, עמ' 192: התשמ"ז, עמ' 14.

(ו) משנכללה בשטר המטען ההצהרה שצויינה בפסקה (א), היא לא תהיה ראייה מחייבת או חותכת כלפי המוביל, אלא ראייה לכאורה בלבד.

(ז) בהסכמה בין השוגר לבין המוביל, קברניט כלי השיט או נציג אחר של המוביל, ניתן לקבוע שיעורים מרכיבים שונים מאלה המפורטים בפסקה (א), ובלבד ששיעורים כאמור לא יפחתו מן האמור באותה פסקה.

(ח) המוביל וכלי השיט לא יהיו אחראים לכל הפסד או נזק שייגרם לטובין, או בקשר איתם, אם מסר השוגר בשטר המטען הצהרה כוזבת, ביודעין, אודות טיב הטובין או שוויים.

(4) אחרי סעיף IV יבוא:

“סעיף IV.א. – אחריות מוביל ושלוחיו

1. ההגנות והגבלות האחריות שלפי תקנות אלה יחולו על כל תביעה נגד המוביל בשל הפסד או נזק לטובין שהם נושא חוזה ההובלה, בין אם היא תביעה חוזית ובין אם היא תביעה בניזקין.

2. הוגשה תביעה כאמור נגד עובדו של המוביל או נגד שלוחו, יהיה עובד או שלוח כאמור זכאי לאותן ההגנות והגבלות האחריות אשר המוביל זכאי להן על פי תקנות אלה, ובלבד שעובד או שלוח כאמור אינו קבלן עצמאי.

3. סך כל הסכומים אשר ניתן לגבותם ממוביל, מעובד ומשלוח כאמור, לא יעלה בשום מקרה על שיעור ההגבלה שנקבע בתוספת זו.

4. על אף האמור בסימנים 2 ו-3, עובדו של המוביל או שלוחו לא יהיו זכאים להסתמך על הוראות סעיף זה, אם הוכח כי הנוק נגרם כתוצאה ממעשה או ממחדל של העובד או של השלוח, לפי הענין, שנעשה בכוונה לגרום נזק או בחוסר איכפתיות ובידיעה שקרוב לודאי שייגרם נזק.”

(5) במקום סעיף IX יבוא:

“סעיף IX. – שמירת דינים

אין בהוראות תוספת זו כדי לפגוע בהוראות כל דין אחר וכל אמנה בין-לאומית המסדירים אחריות בשל נזק גרעיני.”

5. סעיף 8(א) לפקודה, כנוסחו בחוק זה, יחול גם על שטרי מטען שנעשו לפני תחילתו של חוק הוראות מעבר זה.

\*

משה קצב  
שר התחבורה

יצחק שמיר  
ראש הממשלה

דב שילנסקי  
יושב ראש הכנסת

חיים הרצוג  
נשיא המדינה