



בבית המשפט העליון

רע"א 7779/09

בפני: כבוד השופט א' רובינשטיין

המבקשת: HDI Hannover International

נגד

המשיבה: בתי זיקוק לנפט בע"מ

בקשת רשות ערעור על פסק דינו של בית המשפט המחוזי בחיפה (סגן הנשיא גינת והשופטים שטמר וזרנקין) מיום 13.7.09 בתיק ע"א 4944/07.

בשם המבקשת: עו"ד ערן שלח

בשם המשיבה: עו"ד ג'ון הריס; עו"ד יואב הריס

החלטה

א. בקשת רשות ערעור על פסק דינו של בית המשפט המחוזי בחיפה (סגן הנשיא גינת והשופטים שטמר וזרנקין) מיום 13.7.09 בתיק ע"א 4944/07 בגדרו נדחה ערעור המבקשת על פסק דינו של בית משפט השלום בחיפה (השופטת שרון-נתנאל) מיום 30.8.07 בתיק א' 5764/05; בפסק דין זה חויבה המבקשת לפצות את המשיבה בסכום של 568,533 ₪ בצירוף הצמדה וריבית, בהתאם לפוליסת ביטוח ימי ובעקבות חסר במטען.

רקע והליכים

ב. המשיבה רכשה מטען דלק מחברה זרה, והמבקשת, חברת ביטוח אוסטרית, ביטחה את הובלתו הימית של המטען מרוסיה לישראל. כמות הדלק שנמדדה במיכל בנמל המוצא נרשמה בשטרי המטען וכן בתעודות הביטוח (כ-71.9 אלף טון). כמות הדלק שנמדדה באניה מיד עם הטענתה היתה זהה כמעט לזו שנמדדה בנמל. ואולם,

כמות הדלק שנמדדה בהגיע המטען לישראל היתה קטנה בכחמש מאות טון מזו שנרכשה ושצוינה בשטרי המטען. המשיבה פנתה למבקשת בתביעת פיצוי על הדלק החסר, ומשזו סירבה לשלם, תבעה אותה המשיבה בבית משפט השלום, וזכתה בתביעתה. המבקשת עירערה לבית המשפט המחוזי. טענתה המרכזית היתה, כי על האניה בנמל המוצא לא הוטען מלוא כמות הדלק שנרכשה, כי החסר נוצר בשלב שתעודת הביטוח עדיין לא חלה בו, וכי בשל כך אין עליה חובה לפצות על החסר. כך נטען, כי שטרי המטען אינם יכולים לשמש כראיה לנכונות תכנם באשר לכמות הדלק, כי יתכן שהספק לא סיפק את מלוא המטען מלכתחילה, ולחלופין, כי יתכן שהחסר נוצר בשלב ההטענה על האניה, והביטוח אינו חל בשלב זה.

ג. בפסק דינו (מיום 13.7.09) דחה בית המשפט המחוזי את הערעור. נקבע, כי שטרי המטען משמשים ראיה לכאורה לנכונות תכנם, גם מבלי שיתמלאו תנאים שונים המופיעים בחוק הסחר הימי העותומני (להלן החוק העותומני). בהקשר זה נקבע, כי סייג שהופיע בשטרי המטען לגבי כמות המטען הוא כללי (ולא מיוחד וספציפי), ואינו מספיק כדי לשלול את כוחם של שטרי המטען כראיה. בשאלת תחולת הביטוח נקבע, כי משהופיע בתעודת הביטוח הביטוי: "from warehouse to warehouse" (ממחסן למחסן) נכנס הביטוח לתוקפו עם צאת הסחורה ממקום אחסונה בנמל המוצא, וחל גם על נזק שנגרם בעת טעינתה על האניה. לבסוף, בשאלת זכות התביעה מכוח תעודת הביטוח, נקבע כי משהופיע בה הביטוי: "Claims payable to the holder of this certificate" ("תביעות הן בנות תשלום למחזיק תעודה זו") מסופקת הגנה ביטוחית גם לספק, כל עוד הסחורה והתעודה בידיו (בהנחה שהביטוח כבר חל, כמובן); הודגש, כי בצורת מכירה מסוג CIF (cost, insurance, freight) בה מצויים הדלק, סידורי המשלוח והביטוח באחריות הספק, היה זה הספק אשר דאג להזמנת הביטוח מלכתחילה. על כן נקבע, כי אכן היה חסר במטען, כי על חסר זה חלה תעודת הביטוח, וכי היה בידי המשיבה לתבוע מכוחה. יצוין, כי במסגרת ההליכים הקודמים הגיעו הצדדים לשורה של הסכמות בשאלות עובדה אשר קיבלו ביטוי בפסק דינו של בית משפט השלום, וביניהן הוסכם, "כי היה הבדל קטן וזניח בין הכמויות הרשומות בשטרי המטען ובין המדידות באניה בעת הטעינה, וכי בחישוב הכמות באניה, לא נלקח בחשבון פקטור VEF" (פקטור Vessel Experience Factor) משקף "שאריות" של מטענים קודמים במכולת האניה). כאמור, הערעור נדחה והמבקשת חויבה בתשלום הפיצוי למשיבה, וכן בתשלום הוצאות משפט. יצוין, כי המבקשת לא ביקשה את עיכוב ביצועם של פסקי הדין הקודמים, וממילא לא אושר עיכוב שכזה, אך למרות זאת לא שילמה את שהוטל עליה.

ד. בבקשה הנוכחית – שהיא מפורטת ביותר – מתבקשים ביטול פסקי הדין הקודמים, וקביעה כי אין המבקשת חייבת בפיצוי למשיבה. נאמר, כי יש מקום לדיון בגלגול שלישי כדי להבהיר את תחולתם של שני חוקים שונים בנידון דידן, החוק העותומני אל מול פקודת הובלת טובין ביים (להלן הפקודה), במיוחד מקום שהצדדים הסכימו על תחולת החוק האנגלי. כן נטען, כי לא הוכח הנזק, שכן אין לראות בשטרי המטען ראיה קבילה לכמות המטען שהוטענה על האניה; כי בהתאם לסעיף 6 לפקודה אין הכלל בדבר שטר מטען כראיה לכאורה חל במקרה של מטען בלתי ארוז; כי בהתאם לחוק הסחר הימי העותומני (סעיפים 102-103) אין שטר המטען משמש ראיה כיון שהספק לא חתם עליו, ויש להבחין בין המקרה דנא לבין הנקבע לגבי סעיפים אלה בפרשת ספקטור (בר"ע (חיפה) 904/00 ספקטור ושות' בע"מ נ' קונטיננטל (לא פורסם)), שם הוכר שטר מטען כראיה לכאורה למרות העדר חתימות מספקות; וכי שטר המטען כשר כראיה לכאורה ביחסים שבין המוביל הימי לבין בעל המטען, ולא ביחסים בין המבוטח למבטח. נטען, כי שטרי המטען כללו הסתייגות מועילה – תקפה – לגבי כמות המטען, ועל כן אינם יכולים להוות ראיה לעניין זה. נוכח האמור, נטען כי לא היה מקום לתת משקל מכריע לשטרי המטען, ומשכך לא הרימה המשיבה את נטל ההוכחה.

ה. עוד נטען, כי מאחר שהמודדים לא התחשבו במקדם VEF, העובדה שהמשקל על האניה דמה למשקל שבשטרי המטען מצביעה על חסר, שכן באופן רגיל, אי התחשבות במקדם תביא למשקל גבוה יותר על האניה. בעניין אחר נטען, כי ביטוח "ממחסן למחסן" חל מרגע עזיבת המטען את מחסן הספק, כך שאינו מכסה מטען שנותר במחסן ולא יצא ממנו, כפי שיתכן שקרה פה. כן נטען, כי תעודת הביטוח אינה תעודה למוכ"ז אלא שטר בר פירעון לפקודת המשיבה, ועל כן לא היה תקף ביחס לספק, כך שנזק שנגרם לפני היות הסחורה ברשות המשיבה, אינו כלול בביטוח, שכן לא נוצרה בשלב זה זיקת ביטוח; קרי, נזק או סיכון שנגרם עובר להטענה המלאה על האניה אינו מבוטח. הוסף, כי הספק לא יכול היה להמחות את התעודה למשיבה, משזו לא הוצאה לפקודתו.

ו. המשיבה עתרה למחיקת הבקשה על הסף, נוכח העובדה שדמי הביטוח הנפסקים לא שולמו חרף אי הגשתה של בקשה לעיכוב ביצוע. נתבקשה תגובת המשיבה לעניין זה, ובה נאמר, באופן מובן מאליו כביכול, כי אין כלל המונע בקשת

רשות ערעור בלא ששולם הסכום הנפסק וללא שנתבקש עיכוב ביצוע. לכך אדרש בהמשך.

ז. בתגובתה, דוחה המשיבה את טענות המבקשת. לעניין מקדם VEF במדידת המטען על האניה נאמר, כי משמדובר באניה שלא נשאה מטענים קודמים, אין צורך בחישוב המקדם (המשקף "שאריות" של מטענים קודמים), וכן שטוח חצי האחוז שהמבטחת פטורה לגביו כולל כל אי דיוק שיכול היה להיות תוצאה של אי חישוב המקדם. עוד נטען, כי המבקשת מנסה לאחוז בחבל משני קצותיו – גם לטעון כי חוק הסחר הימי העותומני לא חל בישראל בעניינים הנוגעים לפרשה דנא נוכח פקודת הובלת טובין בים, גם לנסות להיבנות מסעיפים 102-103 לחוק העותומני לעניין שטרי המטען, וגם לטעון לתחולת הדין האנגלי על האירוע. הוטעם, כי הנתון המרכזי הרלבנטי בעניין הביטוח הוא כמות המטען הנקובה בתעודת הביטוח, ושבהתאם לה שולמה התמורה לספק וחושבו דמי הביטוח למבקשת. נטען, כי היקף הכיסוי הביטוחי הוא כאמור בתעודת הביטוח – הן מבחינת כמות המטען, הן מבחינת שווי הביטוח; זאת, אף אם הנזק נגרם בטרם עבר המטען לבעלות הקונה, כל עוד הוצאה תעודת הביטוח והנזק נגרם במסגרת שקבעה התעודה (ממחסן למחסן). לגבי שטרי המטען נטען, כי הם מהווים ראיה לכאורה גם ביחסי מבטח-מבוטח, במיוחד מקום בו תעודת הביטוח מציינת אותם במפורש. נאמר, כי ההסתייגות המופיעה בשטרי המטען היא כללית ונעדרת תוקף. עוד נטען, כי נוכח הוראות פקודת הובלת טובין בים, אין צורך בחתימת הספק על גבי שטר המטען. לעניין סעיף 6 לפקודה, נטען כי סעיף זה בוטל בדין האנגלי; וכי ממילא אין הוא חל ביחסי מבטח-מבוטח. בתשובתה ברשות לתגובת המשיבה חזרה המבקשת על עיקר טענותיה.

דיון והכרעה

ח. לאחר העיון, אין בידי להיעתר לבקשה. כנודע, רשות ערעור בגלגול שלישי תישקל מקום בו מתעוררת שאלה ציבורית או משפטית חשובה החורגת מעניינם של הצדדים (ר"ע 103/82 חניון חיפה בע"מ נ' מצת אור (הדר חיפה) בע"מ, פ"ד לו(3) 123). דומני, כי המקרה שלפנינו אינו מעלה שאלה שכזו, למרות מאמציה הראויים לציון של המבקשת לטעון כן. המבקשת אמנם מציגה שאלות עקרוניות שונות, שכבודן במקומן, אך רובן ככולן אינן נדרשות לשם הכרעה בסכסוך הקונקרטי, ולכן אין בהן כדי להצדיק דיון שיפוטי – בפעם השלישית – בעניינם של הצדדים דנא.

ט. אקדים ואומר, לעניין אי תשלום ואי הגשת בקשה לעיכוב ביצוע על-ידי המבקשת, כי היא לוקה בחוסר ניקיון כפיים, בבואה בפני בית משפט זה לאחר שעשתה דין לעצמה ולא שילמה את חיוביה על פי פסקי הדין של הערכאות הקודמות; וזאת, מבלי שביקשה ומבלי שניתן לה עיכוב ביצוע של פסקי הדין. התנהלות מעין זו אין להלום. המקבל פרמיית ביטוח צריך להיות נכון לשלם דמי נזק, בודאי מקום שהחיוב נקבע בשתי ערכאות שיפוטיות. לא ראיתי לנכון שלא לדון בבקשה, כיוון שעיקרו של נושא הגביה מקומו בהליכי הוצאה לפועל. עם זאת, איני מוציא מכלל אפשרות כי במקרים מסוימים יהא לסיטואציה מעין זו משקל גם בעצם הטיפול בהליך ההשגה, מתוך שעסקינן במכלול אחד בסופו של יום. מכל מקום, במקרה דנא נדרשתי לנושאים לגופם בלא התיחסות לעניין זה בדיון המהותי, אך בודאי יש לתת לכך ביטוי בהוצאות.

חישוב משקל המטען

י. איני רואה להיכנס מחדש לשאלת חישובו של משקל המטען על האניה תוך שקלול מקדם ה-VEF, שאלה שכבר הוכרעה באופן מספק בערכאות הקודמות. בבית משפט השלום נקבע, כי ההסכמה בין הצדדים על חסר שאינו בר פיצוי בגובה 0.5%, כוללת בתוכה כל גורם הקשור למדידה ומאפייני המטען, ובכללם ה-VEF, ועל כן אין מקום לייחס משקל מיוחד לאי חישובו של המקדם במהלך המדידה על האניה (השוו ע"א 293/87 קו-צינור אילת אשקלון בע"מ נ' Skandia Versicherungs Aktiengesellschaft (לא פורסם)). בנוסף, לא נשמעה טענה לסתור את טענת המשיבה כי אין לייחס למקדם משקל משמעותי מקום בו מיכלי האניה נקיים, כבמקרה דנא. בשל כך, ההסכמה כי "היה הבדל קטן וזניח בין הכמויות הרשומות בשטרי המטען ובין המדידות באניה בעת הטעינה" אינה מובילה, כפי שמנסה המבקשת לטעון, למסקנה כי על האניה הוטענה כמות קטנה משמעותית מזו המצוינת בשטרי המטען. לכאורה ההיפך הוא הנכון – בנסיבות המקרה דנא, הדמיון בין הכמות שנמדדה על החוף לכמות שנמדדה על האניה מוביל דווקא למסקנה כי לא נוצר חסר עובר להטענה על האניה, ויצוין כי טענות המבקשת בעניין זה נטענו בעלמא. ודאי שאין זה מתפקידה של ערכאת ערעור, לא כל שכן בגלגול שלישי, לברר מחדש שאלות שבעובדה.

שטר המטען כראיה לכאורה

יא. טוענת המבקשת כי שטר המטען אינו יכול לשמש ראיה לכאורה כלפי המבטח. חוק הסחר הימי העותומני מורה כדלקמן:

102. כל שטר מטען ייערך בארבעה העתקים לפחות...
ארבעת ההעתקים ייחתמו ע"י המטעין וע"י רב החובל...

103. שטר המטען שנערך כאמור לעיל מהוה הוכחה בין
כל הצדדים המעונינים במטען, וביניהם לבין המבטחים,
אלא אם כן האחרונים ממציאים הוכחה הפוכה.

פקודת הובלת טובין ביים גוברת על החוק העותומני. כך מורה סעיף 9 לפקודה:

"9. החוק העותומני בנידון הובלת טובין ביים לא יהא נוהג. כל
הוראה בחוק העותומני הדנה בהובלת טובין ביים והיא סותרת
את הוראות פקודה זו לא תהא עוד בת תוקף."

(על היות הפקודה שיקוף של הדין הנוהג, ראו ע"א Banco Exterior (Suiza) SA 3552/01
נ' יעקב כספי בע"מ, פ"ד נט(4) 941). לפי הפקודה (סעיף 4III לתוספת):

"שטר מטען כזה, ישמש הוכחה לכאורה (prima facie)
שהמוביל קבל את טובין כמפורט בשטר המטען..."

יב. הפסיקה בשאלה זו דלה. השופט קדמי הביע דעתו בקיצור, כי שטר מטען (או
תעודת משלוח) הוא עדות מפי השמועה שמשקלה הראייתי דל, אלא אם מעידים את
עורכיה או מביאים ראיות אחרות המלמדות על דיוקה (ע"א B.V. 3909/90 -
HANDELSMAATSCHAPPIJ נ' קונטיננטל חברה לביטוח בע"מ, פ"ד מח(4) 554, 559-
558, ניתן ביום 13.9.94). כך אף סבור המלומד כדורי חכם-אהרון, אך הוא מוסיף כי
ניתן להיעזר בהוראות החוק העותומני, ובהגשת טופס הצהרת טעינה במקרה שתנאי
סעיף 102 לא התמלאו כולם, כדי להתגבר על הקושי הראייתי (ביטוח ימי ותביעות
1998) 310-312, 84). חכם-אהרון מזכיר אמנם את פסק דינו של בית המשפט לימאות
(ימאות (חי') 3/73 פרופינטור נ' האניה פרודרומוס, פ"מ תשל"ו(1) 468) לפיו במקרה
בו לא מולאו תנאי סעיף 102 לא ניתן לראות בשטר המטען ראיה לכאורה, אולם בפסק
הדין נאמר במפורש, כי המצב היה שונה אילו חלו כללי האג על המקרה (פסק הדין
ניתן לפני תיקון הפקודה). בתי המשפט המחוזיים בפרשת ספקטור ובהליך הנוכחי
קבעו, נוכח שינוי העתים, כי ניתן לראות בשטר המטען ראיה לכאורה כלפי המבטח,
בהתאם לחוק העותומני, אף אם אין מתמלאים כל תנאי סעיף 102, וזאת תוך זניחת
הדרישה להגיש טופס הצהרת טעינה. אשר לפרשת ספקטור, נראה כי אין הבדל
משמעותי לענייננו בין הסיטואציה דהתם לפרשה דנא; אמנם שם חסרה חתימת רב
החובל ובענייננו חתימה זו היתה ונעדרה החתימה האחרת, אך אין בכך להעלות או
להוריד.

יג. אף אני סבור, כי ניתן לראות בשטר המטען ראייה לכאורה כלפי המבטח שהמוביל קיבל את הטובין כפי שהם מפורטים בשטר, ולוא מטעמים שונים במקצת. נוסח סעיף 4III לתוספת לפקודה הוא כללי, ואינו מציין כלפי מי ישמש שטר המטען ראייה לכאורה. כך, מבחינה לשונית ניתן לפרש את הפקודה באופן שתחול גם כלפי מבטח. הפקודה מעגנת את כללי האג-ויסבי, אמנה בינלאומית להסדרת הובלת מטענים בים על פי שטרי מטען. הפקודה, בדומה לאמנה, נועדה אמנם "לקבוע את אחריותם וחובותיהם וזכויותיהם וחרויותיהם של מובילים" (המבוא לפקודה; ע"א 603/83 צ"מ נ' אדרס בע"מ, פ"ד מ(3) 365, 372, להלן פרשת אדרס) ואינה מתייחסת מפורשות למבטחים, אך אין בכך כדי לפסול את אפשרות החלתה כלפיהם במובן דנן. סעיף 4III יוצר חריג לכלל בדבר עדות שמועה, כדי להקל על המבקשים לתבוע על נזק בתובלה ימית; לולא הסעיף, על פי דיני הראיות הרגילים, כאמור, היה על צד להליך המבקש להגיש שטר מטען, להעיד את עורכו על נכונות תוכנו; כיון שבסחר ימי בינלאומי עסקינן, ברוב המקרים התביעה תתברר במדינה אחרת מזו שבה נערך שטר המטען, והדבר ייצור קשיים מעשיים ניכרים. זאת ועוד, כדרך של תביעות ביטוח, לאחר שקיבל המבוטח את החזר נזקיו מן המבטח, בא המבטח בנעלי המבוטח (תחלוף), ובידו לתבוע שיפוי מאת יוצר הנזק (למשל המוביל). בשלב זה, בודאי עומדת למבטח האפשרות לסמוך על שטר המטען כראייה לכאורה בתביעתו נגד המוביל (ע"א 2277/92 צ"מ נ' הפניקס הישראלי, פ"ד נב(3) 861, 866, להלן פרשת הפניקס). מכאן יוצא, שאין הצדקה למנוע מן המבוטח – שכאמור המבטח בא בנעליו – להציג את שטר המטען כראייה לכאורה למסירת הטובין המתוארים בו, גם בתביעה נגד המבטח. ודוק, בראייה לכאורה בלבד עסקינן, ובידי המבטח להביא כמובן ראיות לסתור.

יד. נטל ההוכחה בתביעת ביטוח ימי מוטל על המבוטח (התובע), ועליו להוכיח: (א) את קיום הנזק; (ב) כי אירוע הנזק התרחש במשך תקופת הביטוח; (ג) בביטוחים מפני סיכונים מוגדרים, כי אירוע הנזק נופל בגדר הסיכונים המבוטחים; בביטוחים מפני "כל הסיכונים" אין צורך להוכיח את אירוע הנזק הקונקרטי (חכס-אהרון, 295; ירון אליאס דיני ביטוח כרך ב' (2009) 1313 ואילך). הנטל הוא על המבטח להוכיח כי המקרה בא בגדרי חריג לביטוח, או כי האירוע לא היה תאונתי, אלא היתה למבוטח יד בו (ע"א 78/04 המגן חברה לביטוח בע"מ נ' שלום גרשון הובלות בע"מ (לא פורסם), השופט ארבל, פסקאות 28 ואילך).

טו. נוכח האמור, יכולה היתה המשיבה לסמוך על שטר המטען כראייה לכאורה, ומקום בו לא הביאה המבקשת ראיות לסתור – אין להתערב בקביעת הערכאות

הקודמות, כי בכך הרימה המשיבה את הנטל להוכחת הנזק (שכן הנזק בענייננו הוא מסוג אבדן או אי-מסירה, וגודלו ההפרש בין הכמות שבשטר המטען – הכמות שנרכשה – לבין זו שהגיעה בפועל לישראל ועליה אין חולק). קבלת שטר המטען כראיה, בשילוב עם תוצאות המדידה על האניה, מובילה למסקנה כי החוסר נוצר לאחר ההטענה על האניה, ולכל הפחות לאחר עזיבת מחסן הספק, דהיינו, בהתקיימות התנאי "ממחסן למחסן", ועל כן במשך תחולת הביטוח, כנדרש. ודוק, תחולתו של ביטוח "ממחסן למחסן" היא מפתח מחסן הספק לפתח מחסן הקונה, הן בקריאה לשונית פשוטה והן בשכל הישר (ע"א 1757/90 מעלה יצרני עורות 84 כפר טבא בע"מ נ' סלע חברה לביטוח בע"מ (לא פורסם); חכמ-אהרון, 121 ואילך; *CIF*, D. Sassoon; *And FOB Contracts* (1995) 173-174). נוסף, כי אל מול טענת המבקשת לפיה הספק לא סיפק את המטען כולו, כבר נפסק כי שטר המטען "מהווה הוכחה שהיצואן עמד בהסכם המכר ושלא את הסחורה" (ע"א 3656/99, 6011/99 טרנסכלל בע"מ נ' מ.א.ר. מסחר וספנות בע"מ, פ"ד נו(2) 344, 355, מפי השופט אנגלרד).

טז. נוסף על כך, מצטרף אני לדעת הערכאות הקודמות, כי נוסח ההסתייגות שהופיע על שטרי המטען ("weight, quality and quantity are unknown to me"), לאחר שנמסרה לרב החובל "הצהרת כמות" ("said to be") אינו מהווה הסתייגות מיוחדת או מועילה (כפי שהוגדרה בפרשת אדרס, 382-380; פרשת הפניקס; ע"א 32/88 BAY SHIPPING CORPORATION נ' פירמנט פנד חברה לביטוח בע"מ (לא פורסם)), אלא הסתייגות סטנדרטית כללית, נעדרת נפקות. אולי ניתן לדמותה במשהו לאותו דיבור נודע "מבלי לפגוע בזכויות" הנהוג מכבר במכתבי עורכי דין, חברות ביטוח ואחרים, שכבודו במקומו מונח, אך אינו מהווה "פטור קסם". עיון בשטרי המטען גם מגלה כי המדובר ב"טופס מחשב" שמולאו בו השדות הספציפיים. אוסף, כי טוב היה אילו נשקל להוריד הסתייגות זו "מן הספר".

יז. דומני, כי המבקשת אף אינה יכולה להיבנות מן הטענה כי אין לראות בשטרי המטען ראייה לכאורה בשל היות המטען בלתי ארוז, חריג המופיע בסעיף 6 לפקודה. כך מורה סעיף 6 לפקודה:

"6. שנוי תקנות 4-5 מסעיף III בנוגע למטענים שאינם ארוזים בכלי קיבול
 אם עפ"י המנהג המקובל באיזה ענף מסחרי, משקלו של כל מטען בלתי ארוז שנכלל בשטר המטען הוא משקל שנתבררה נכונותו או שנתקבל ע"י צד שלישי זולת המוביל או השוגר של הטובין, והעובדא שהמשקל נתקבל והתבררה נכונותו פורשה בשטר המטען, הרי למרות כל האמור בתקנות לא יחשב שטר

המטען כהוכחה לכאורה (prima facie) כלפי המוביל בדבר קבלת הטובין במשקל המפורט בשטר המטען, ואין לראות מתוך כך שהשוגר ערב לדיוקו של המשקל בשעת המשלוח".

התרגום ארכאי במקצת, בנוסח תרגומי המנדט הבריטי, אך מובן. הנה נוסחו האנגלי של הסעיף:

"Where under the custom of any trade the weight of any bulk cargo inserted in a bill of lading to which the Rules apply is a weight ascertained or accepted by a third party other than the carrier or the shipper and the fact that the weight is so ascertained or accepted is stated in the bill of lading, then, notwithstanding anything to the contrary in the Rules, the bill of lading shall not be deemed to be prima facie evidence against the carrier of the receipt of goods of the weight so inserted in the bill of lading, and the accuracy of it at the time of shipment shall not be deemed to have been guaranteed by the shipper".

סעיף 6 דורש בין תנאיו, כי העובדה שהמטען נמדד על ידי צד שלישי תופיע מפורשות בשטר המטען; אמנם, הנוסח העברי טעון התעמקות בנקודה זו, אך ההשוואה לנוסח האנגלי מבהירה כי מה שצריך להופיע בשטר המטען היא העובדה שהתבררה נכונות המשקל כך ("SO"), קרי, עובדת הבירור על ידי צדדים שלישיים; בענייננו, לא פורשה בשטר המטען העובדה שהמטען נבדק על ידי צד שלישי זולת המוביל, כנדרש, ועל כן אין לומר כי סעיף 6 חל בענייננו. זאת ועוד, כעולה מלשונה המפורשת של הפקודה, החריג בדבר מטען בלתי ארוז יחול רק ביחסים מול המוביל, ואין לו נפקות אל מול המבטח ("...לא ייחשב שטר המטען כהוכחה לכאורה (prima facie) כלפי המוביל..."), ההדגשה הוספה – א"ר); זאת, ככל הנראה משום שהסעיף עוסק במקרים מיוחדים בהם לא היתה למוביל אפשרות לודא את נכונות המשקל הרשום בשטר המטען. ואולם, אין בכך כדי לשלול את האפשרות להגיש את שטר המטען כראיה לכאורה כלפי המבטח, שכן זה יכול לתבוע שיפוי מכל גורם אחראי, ולא רק מהמוביל, וכאמור – פתוחה בפניו הדרך להביא ראיות לסתור.

יח. מאחר שאין סיבה להניח שהנזק נוצר בשלב שלפני ההטענה על האניה (נוכח ההתאמה בין המדידות לפני ההטענה ולאחריה), אף אין נפקות לטענות המפורטות בשאלה אם תעודת הביטוח היא למוכ"ז או שטר בר פירעון לפקודת המשיבה, שכן המשיבה היא שתבעה את הפיצוי, בתור המבוטחת, ודומה שהנזק נגרם כשכבר היה המטען בבעלותה (משלא הוכח אחרת). אף אם נגרם הנזק במקטע שבין מחסן הספק לאניה, על פניה היתה זכות התביעה לספק (חכס-אהרון, 142-143), לא מצאתי מקום להתערב בקביעות הערכאות הקודמות כי בנסיבות המסוימות של המקרה דנא אין בכך כדי לערער את תביעת המשיבה.

יט. נסכם, כי טענת המבקשת לפיה החסר במטען נוצר בטרם ההטענה על האניה, וכי בשל כך פטורה היא מאחריות – נסתרת על פניה, ובהיותה שאלה שבעובדה, לא מצאתי להיעתר לבקשה לדיון שלישי בעניין. מחובתה של המבקשת היה לשלם את חיוביה כפי שנפסקו, וכעת ביתר שאת. כמובן, שאין באמור כדי לחסום את דרכה לפנות בתביעת שיפוי לגורם האחראי על החסר במטען – בין אם מדובר בספק, במוביל או בגורם אחר, ומבלי שאטע כמובן מסמרות לגופם של דברים.

כ. אשר על כן, אין בידי להיעתר לבקשה. המבקשת תשלם למשיבה שכר טרחת עורכי דינה בבקשה בסך 20,000 ₪.

ניתנה היום, כ"א בסיון תש"ע (3.6.2010).

ש ו פ ט