



בבית המשפט העליון בשבתו כבית משפט לערעורים אזרחיים

ע"א 7802/11

וערעור שכנגד 7802/11

לפני: כבוד השופט א' רובינשטיין
כבוד השופט ח' מלצר
כבוד השופטת ד' ברק-ארז

המערערת והמשיבה שכנגד: TRANS KA TANKERS MANGEMENT CO LTD

נ ג ד

המשיבה והמערערת שכנגד: VITOL ENERGY S.A

ערעור על פסק דינו של בית המשפט המחוזי בחיפה (השופט
א' קיסרי) מיום 29.8.11 בת"א 197/07

תאריך הישיבה: ו' בתשרי התשע"ד (10.9.13)

בשם המערערת והמשיבה שכנגד: עו"ד דן סלע

בשם המשיבה והמערערת שכנגד: עו"ד נירה קורי

פסק-דין

השופט א' רובינשטיין:

רקע

א. המערערת, בעלת אניה (והיא גם המשיבה שכנגד), התחייבה בפני המשיבה (המערערת שכנגד), חברה מסחרית, להוביל מטען מתנול בן 5,000 טונות מלוב לתורכיה. ההסכם ביניהן נכרת בתכתובת דואר אלקטרוני ביום 26.7.06, בעיצומה של מלחמת לבנון השניה. המערערת לא עמדה בלוח הזמנים לו התחייבה, קרי, להגיע לנמל הטעינה בלוב עד 10.8.06 ולהשלים את הטעינה עד 15.8.06. בסופו של דבר, לאחר הארכות ודין ודברים, והתעכבות בין השאר בנמל חיפה, הגיעה האניה לנמל הטעינה ב-20.8.06; אך הוברר אז שהאניה מצויה ברשימת החרם הערבי של לוב, ונסיונות להסדיר כניסתה לנמל לא עלו יפה, ועל כן הובילה אניה חלופית את המטען, וזו הגיעה רק ב-3.9.06 ונטלה מטען קטן יותר, 3,651 טונות, אשר נפרק ב-11.9.06.

המשיבה טענה להפרת חוזה החכירה ולנזקים גדולים, ותבעה את המערערת במקומות שונים, לרבות בישראל.

ב. תביעת המשיבה בבית המשפט קמא הוגשה לאחר שהאניה עגנה כאמור בחיפה, וההליך החל בעיקול. אין מחלוקת באשר לתחולת הדין הישראלי על הליכים אלה. התביעה כללה, ראשית, טענה להפרת חוזה בשל אי עמידה בלוח הזמנים שהוסכם (השינויים בלוח הזמנים אירעו, בין היתר, לפי הטענה, בשל מלחמת לבנון השנייה). שנית, טענה לאי עמידה בתנאי כשירותה של האניה, שהובטח כי היא בכשירות מלאה, וזאת נוכח מניעת כניסתה לנמל הטעינה בלוב, בשל היותה כלולה ברשימת החרם הערבי הלובית, דבר שתוצאתו היתה הפרה של התחייבות המערערת בעניין הכשירות. המערערת-הנתבעת טענה בבית המשפט קמא, כי האיחור בהגעת האניה לנמל הטעינה נבע מנסיבות המלחמה, ואילו מניעת כניסתה של האניה לנמל מכוסה בסעיף פטור שבתנאים המקובלים בכגון דא, שהוחלו גם כאן, הכולל פטור מאחריות לנזק בשל "arrest or restraint of princes, rulers or people", ובנידון דידן – מניעת כניסה בשל "חסימה שלטונית". לטענתה של המערערת זה מכבר גם לא נכללה האניה ברשימת החרם הערבי המופעלת מדמשק, ואף ביקרה בלוב.

ג. בית המשפט קמא קיבל את טענת המשיבה-התובעת לעניין איחור האניה, בנימוק העיקרי שאין מדובר בנידון דידן – בהקשר סעיף 18(א) לחוק החוזים (תרופות בשל הפרת חוזה) תשל"א-1970 – בנסיבות שבהן "המפר, בעת כריתת החוזה, לא ידע ולא היה עליו לדעת עליהן". בית המשפט קמא קבע כי משנכרת הסכם החכירה בעיצומה של מלחמת לבנון השנייה, ברי שהמערערת ידעה על כך, וההסתייגות שמופיעה בנוסח ההסכם (בדוא"ל) שעניינה "all going well, weather and safe navigation permitting", אינה יכולה להיחשב כהסתייגות לעניין המלחמה, משלא פורשה.

ד. לעומת זאת קיבל בית המשפט קמא את טענת המערערת-הנתבעת לעניין מניעת הכניסה לנמל בלוב על-ידי השלטונות שם, בקבעו כי המצב שנוצר נכלל בסעיף הפטור הנזכר, וזאת כיון שאמנם לא הוכחה בדיוק סיבת המניעה, מכל מקום גם פסיקה בינלאומית מצביעה על כך שהוראה שלטונית, כפי שאכן ניתנה כאן, נכללת בסעיף הפטור. אשר לעניין החרם הערבי, נאמר כי לא הוכח שמניעת הכניסה היתה בשל רשימת החרם הערבי (הכללית) אלא הוראה ספציפית של שלטונות לוב, שכן האניה (כאמור) כבר פקדה את לוב בעבר.

ה. בסופו של יום קבע בית המשפט קמא את הנזק שנגרם בשל האיחור, ועל המערערת הושתו פיצויי נזק בסך 69,000 דולאר ארה"ב בתוספת ריבית, וכן סכומים בקשר להוצאות (9,417 דולאר ועוד 16,820 ליש"ט), וכן הוצאות משפט ושכר טרחת עורכי דין בסך 70,000 ₪.

הערעורים והדיון

ו. לפנינו עתה ערעור וערעור שכנגד, בסימטריה הפוכה לפסק הדין קמא, קרי, המערערת טוענת כי גם בשל האיחור לא היה מקום להטיל עליה חבות, והמשיבה טוענת בערעור שכנגד, כי סעיף הפטור לא היה צריך לחול, לעניין הנזקים שבמניעת כניסתה של האניה לנמל בלוב.

ז. לטענתה העיקרית של המערערת, על פי פרשנות המונחים שבהם נעשה שימוש בעניין זה ובכגון דא בכלל, מועד ההגעה לנמל הטעינה וסיום הטעינה היו בתוקף ליום כריתת ההסכם, היו כפופים לשינויים, ותלויים בכך שהכל יתנהל כשורה. וכי תהא safe navigation ("הפלגה בביטחון"; לטעמי צ"ל "בבטחה"). נטענו טענות נוספות שאין מקום להידרש אליהן כאן, בעניין הנזק וקיצונו. המשיבה דחתה טענות אלה בתשובתה לערעור.

ח. מנגד טענה המשיבה בערעור שכנגד, כי התחייבות המערערת לכשירות האניה מבטאת גם התחייבות לכשירות כניסה לנמלי הטעינה והפריקה, וכן כי יש לפרש בצמצום את סעיף הפטור. ועוד נטען, ואולי זו עיקר כפי שעלה גם בדברי באת כוחה המלומדת של המשיבה בדיון בפנינו, כי הנטל להוכיח את תחולתו או אי תחולתו של סעיף הפטור על ההוראה השלטונית הלובית מוטל על המערערת בעלת האניה, ולא על המשיבה כפי שסבר בית המשפט קמא. לדעת המשיבה הוכח שהסיבה למניעה היתה כלילת האניה ברשימת הסחורה המקומית (הלובית) של החרם הערבי, השונה מן הרשימה המרכזית של החרם המנוהלת כאמור בסוריה. נטען כי אמנם הוצאה האניה מהרשימה השחורה המרכזית, אך היה מקום וצורך לבדוק את הרשימה המצויה בלוב, והדבר לא נעשה על-ידי המערערת; ניתן היה, כך נטען, לצפות דבר זה ועל כן לבדוק. הועלו גם טענות באשר לנזק. בתשובתה טענה המערערת, כי לא ניתן היה לצפות שמשרד החרם בלוב לא יכבד את "השחרור הדמשקאי" שניתן לאניה זו מכבר (2002),

ולא היה מקום למערערת להניח אחרת, מה עוד שהאניה גם פקדה את לוב בעבר כאמור.

ט. הוגשה בקשה מאת המערערת למחיקת חלקים מן הערעור שכנגד בטענה כי אינם מקיימים זיקה כדין לערעור העיקרי, ואילו המשיבה טענה מנגד – בין השאר – כי יש לפרש את זיקת הערעור שכנגד לערעור העיקרי באורח גמיש.

י. בדיון בפנינו טען בא כוח המערער כי התחייבות המערערת למועד המוסכם כללה הסתייגויות, ושאמנם לא נאמר בהן במפורש כי האניה תעגון בישראל, אך ניתן להבין את ההסתייגויות שנרשמו כמצדיקות את האיחור, אשר בפועל אירע בשל סגירת הנמל בחיפה, לאורך שעות היום בימות מלחמה, בשל פגיעות הטילים.

יא. מטעם המשיבה נטען שוב, כי השאלה היא מי הצד הנושא בסיכון מקום שבו אניה אינה כשירה לכניסה לנמל מטעם זה או אחר, ולשיטתה המערערת היא הנושאת באחריות, שכן לא בדקה מראש את הכשירות לעניין החרם הערבי לעגינה בנמל הטעינה; תפקידה של חברת הספנות לדאוג לכך, ולא היה מקום – כנטען – לפרש בהרחבה את סעיף הפטור, מה גם שאין טענה שהרשימה השחורה של החרם בלוב נוצרה לאחר חתימת הסכם ההובלה. שני הצדדים מקיימים כנאמר פעילות עסקית גם בישראל, והם עושים כל הנחוץ לצמצום אפקט החרם הערבי, כגון על-יד אי אזכור ישראל ו"אי תקיעת אצבעות בעין"; אך את סעיף הפטור אין לפרש כך, שכל הוראה של פקיד תאפשר קבלת הפטור. נאמר, כי במקרה דנא ניתן היה לבדוק את הדברים, כעולה מן הראיות, ועל כן מחייב הצדק החוזי כי הכף תיטה לזכות המשיבה.

הכרעה

יב. נפתח בעניין דיוני. בשלב מוקדם בדיון, לאחר שעיינו בערעורים לקראת השלמת הטיעון, הצענו לצדדים לחזור בהם מערעוריהם. המערערת היתה נכונה לכך, אך המשיבה – שלא הגישה מתחילה ערעור עצמאי משלה, בנימוק של חיסכון בהוצאות – עמדה על ערעורה. על פי ההלכה הפסוקה אין משיכת ערעור עיקרי מייתרת את הערעור שכנגד (רע"א 931/05 לוי נ' אבני מזרחי (2007); המ' 734/75 אריאל נ' צורי, פ"ד ל(1) 405, 410; בן נון וחבקין, הערעור האזרחי (מה' 3, תשע"ג-2012) 417); שני הערעורים נדונו איפוא. ועוד, לא ראינו מקום להיעתר לטענת המערערים למחוק חלקים מן הערעור שכנגד בשל היעדר זיקה מספקת לערעור העיקרי; לא ניגשנו לכך

בגישה דווקנית, אלא בגישה רחבה – ראו למשל ע"א 2124/00 ח'ננזון נ' עזבון טמיר (2000), שם נאמר מפי הרשם השופט אוקון, כי "שאלת הזיקה היא שאלה של דרגה, שאינה חייבת להתבטא בחפיפה מלאה של השאלות אליהן מופנים הערעורים"; בן-נון וחב'קין, שם, 412; גורן סוגיות בסדר דין אזרחי (מה' 10, תשס"ט-2009) 656-657. נוסף, כי ראינו שלא לדקדק ולטעת מסמרות בנושא, גם נוכח התוצאה שאליה הגענו.

יג. אשר לערעורים לגופם, בסופו של יום נראה לנו כי אין מקום להתערב בהכרעתו של בית המשפט קמא, מעיקרי טעמיו.

יד. נוסף קמעא כלהלן: לעניין הערעור העיקרי, סבורים אנו כי צדק בית המשפט קמא בעניין האיחור. נאחז את השור בקרניו: הסכם ההובלה נכרת ב-26.7.06, שעה שמלחמת לבנון השניה היתה במלוא עוזה. המערעת לא רשמה אף ברמז בגדרי הסתייגויותיה, הנושאות אופי כללי ביותר, כי יש קושי הנובע באירועי המלחמה, גם לא – אף לשיטתה שלה – במזרח הים התיכון בלי להזכיר את ישראל. איננו רואים איפוא מקום בנסיבות לפרשנות שונה מזו של בית המשפט קמא, ולשינוי התוצאה של חיוב המערעת באיחור, וזאת נוכח כלליות ההסתייגויות שנרשמו, שאינן "לוכדות" את הסיטואציה דנא. איננו נעתרים איפוא לערעור העיקרי.

טו. אשר לערעור שכנגד, הוראת הפטור שהיא יסוד הכרעתו של בית המשפט קמא אמנם ארכאית ביותר, מ"עידן הנסיכים", מונחים שכמעט פסו מעולמנו (היא מופיעה אמנם בסעיף IV(2)(5) לתוספת לפקודת הובלת טובין בים, דבר חקיקה נושן, בלשון "מאסר או מעצר של נסיכים, שליטים או אנשים או עיקול בדרך משפט" – ואולי הגיעה עת ללשון חדשה), אך משמעה כשלעצמו נתפרש כפטור בשל הוראה שלטונית. מובן כי הוראה כזו צריכה להיבדק בכל מקרה לגופו, וכך גם הסיכון כי תינתן הוראה כזו, כפי שככל הנראה אכן ניתנה כאן על-ידי השלטונות הלוביים – הנסיבות במלואן אמנם אינן ברורות לפרטיהן – צריך להיבדק לעיצומו. גם בהנחה של אי בהירות מסוימת, אין לנו עילה להתערב באשר קבע בית המשפט קמא, גם בהקשר החוזי. אכן אין מקום לטעת מסמרות על מי יהא נטל ההוכחה בכל מקרה ומקרה בנסיבות של הוראה שלטונית כזאת או אחרת, ופעמים שהנטל יוטל על צד זה או זה, ופעמים יוטל על שני הצדדים באורח הדדי; ויתכן כי דווקא בנסיבות שבהן יש עמימות בהחלט החרם – אליה נידרש להלן – היה מקום לבדיקה מטעם שני הצדדים. מכל מקום, לא השתכנענו כי היתה סיבה מיוחדת למערעת לבדוק מראש "כשרות מיוחדת" לכניסת האניה לנמל בלוב, או לקבוע כי המדובר בהתערבות שלטונית שהיתה ידועה לבעלי האניה וצפויה מראש, ועל

כן לא ראינו להתערב בהכרעת בית המשפט קמא להחיל את סעיף הפטור. איננו נעתרים איפוא אף לערעור שכנגד.

טז. זה המקום להעיר דבר הנוגע הן לערעור הן לערעור שכנגד. חלק ניכר מתסבוכות התיק נובע מציות הצדדים לחרם הערבי באופן שבו נרשמים דברים בעמימות נוחה, בחינת "ריקוד הקיפודים". אין בידינו תמונה מלאה של הנושא, וגם בית המשפט קמא נדרש אליו באופן זהיר וניסה שלא להרבות דברים. ואולם, פשיטא שבית משפט ישראלי, בודאי בית משפט זה, צריך לזכור תדיר את מאבקה של ישראל בחרם הערבי, שממנו סבלה רבות, ואת עמידתה על כך שבהסכמי שלום עם שכנותיה יוסר החרם; וגם אם בעלי עסקים פרטיים מותירים עמימות, על בית המשפט להיזהר מהיות שותף לכל גושפנקה לחרם, על-ידי "חותמת כשרות" ישירה או עקיפה, ועל-ידי הצטרפות ל"פשעי דמשק" בנושא זה, או ל"פשעי לוב" או לכל שונאי ציון אחרים, שבקהלם אל יחד כבודנו.

יז. התוצאה היא כי איננו נעתרים לשני הערעורים, ובנסיבות אין צו להוצאות.

ניתן היום, י"א בתשרי תשע"ד (15.9.2013).

ש ו פ ט

ש ו פ ט

ש ו פ ט