

האם סעיף שיפוט בשטר המטען יבוטל בהיותו תנאי מקפח בחוזה אחיד?

עו"ד גיל נדל

כידוע, במרבית שטרי המטען מופיע סעיף שיפוט (בלשון אחרת – תניית שיפוט). תוקפם של סעיפי שיפוט כאלו נובע מהסכמת הצדדים, ובית המשפט מכבד הסכמים שנעשו בין הצדדים, לרבות סעיפי שיפוט. "אם הצדדים החליטו שהסכסוך יידון בבית המשפט באנגליה, או שהחליטו שהסכסוך יידון בבוררות בצרפת, או שהחליטו שהסכסוך יידון בכל מקום בעולם, אבל לפי הדין הפולני, אני – אומר בית המשפט – ארצה לכבד את הסכמות הצדדים". רק בנסיבות מיוחדות יסטה בית המשפט מהסכמת הצדדים. בפסיקת בתי המשפט בישראל נקבע כי מדובר במקרים חריגים, כגון מקרים שבהם היענות לסעיף השיפוט יוביל לכך שהתובע לא יוכל לזכות למשפט צדק שבה יידון הסכסוך בשל אפליה גזעית או דתית, או כאשר התביעה צפויה להידחות באותו מקום שנקבע בשל התיישנות.

אין ספק, כי סעיף שיפוט שכזה יכביד על יבואן נשגר ישראלי שמבקש לתבוע את המוביל הימי בגין נזק שארע למטען, והוא נזקק לנהל את תביעתו בבית משפט באנגליה. הדבר יהיה כרוך בשכירת שירותיו של משרד עורכי דין אנגלי, ובנסיעות של היבואן ושל עדיו לבית המשפט באנגליה, וכל הללו יעלו כסף רב, באופן שעלול לסכן את כל הכדאיות של הגשת תביעה כנגד המוביל הימי.

בשל כך, יבואן ישראלי יעשה את מירב המאמצים להגיש את התביעה בישראל, ואם הנתבע-המוביל הימי – יבקש לסלק את התביעה על הסף בשל קיומו של סעיף שיפוט זר, ינסה היבואן לתקוף את תחולתו של סעיף השיפוט שמופיע בשטר המטען, בטענות שונות. למשל, ינסה היבואן לטעון, במקרים המתאימים, כי נוסחו של סעיף השיפוט הינו עמום מדי ואינו מחייב הפניה לערכאה זרה, או שהסעיף אינו מופיע מפורשות בשטר המטען אלא קיימת רק הפניה בלתי מספקת לתנאים כלליים שמופיעים באתר האינטרנט של המוביל, או שהאותיות שבשטר המטען -קטנות מדי (טענה שעל פי רוב לא מתקבלת).

טענה נוספת שהיבואן הישראלי, או מבטחו – שנכנס לעניין בתביעת תחלוף (שיבוב), יבקשו להעלות, היא שהסעיף המופיע בשטר המטען הינו תנאי מקפח בחוזה אחיד, ובשל כך -דינו להתבטל.

סעיף 3 לחוק החוזים האחידים, תשמ"ג-1982, קובע כי "בית המשפט ובית הדין יבטלו או ישנו, בהתאם להוראות חוק זה, תנאי בחוזה אחיד שיש בו – בשים לב למכלול תנאי החוזה ולנסיבות אחרות – משום קיפוח לקוחות או משום יתרון בלתי הוגן של הספק העלול להביא לידי קיפוח לקוחות (להלן – תנאי מקפח)".

נקבע בפסיקה כי סעיף זה מאפשר לבית המשפט לבטל או לשנות תנאי בחוזה אחיד שיש בו משום קיפוח לקוחות או אף משום יתרון בלתי הוגן של הספק העלול להביא לידי קיפוח לקוחות, ודי בכך שהיתרון הבלתי הוגן עלול להביא לידי קיפוח כדי להביא לביטולו או שינויו על-ידי בית המשפט בהתאם לשיקול דעת בית המשפט.

סעיף 4 לחוק קובע מספר תנאים שחזקה כי הם מקפחים. בסעיף 4(9) לחוק קובע חזקה כי "תנאי המתנה על הוראת דין בדבר מקום שיפוט או המקנה לספק זכות בלעדית לבחירת מקום השיפוט או הבוררות שבהם יתברר סכסוך" -הינו תנאי מקפח בחוזה אחיד. וסעיף 5(א) לחוק קובע כי "תנאי בחוזה אחיד השולל או המגביל את זכות הלקוח לפנות לערכאות משפטיות – בטל".

במקרה שנידון לאחרונה בפסיקה (ת"א 18-11-18195 **פירות המושב (בן יוסף) בע"מ ואח' נ' עידן חדש סוכנות לביטוח ימי מקבוצת ביטוח חקלאי**, בית משפט השלום בתל אביב, החלטה מיום 4.11.23) דובר על תניית שיפוט המורכבת משני חלקים. "החלק הראשון של ההוראה בדבר סמכות השיפוט, על פי לשונה הברורה והמפורשת, מקנה סמכות שיפוט ייחודית ובלעדית לבתי המשפט שבניו יורק, ארה"ב בכל הקשור למשלוחים לארה"ב וממנה על פי שטר מטען זה, ואילו, ביחס לחלק השני של ההוראה, המתייחס למשלוחים לכל יתר חלקי העולם, תלויה סמכות השיפוט בזהות בעל הדין שפתח בהליכים. אם זה הסוחר, או כל אדם או ישות משפטית אחרת, נתונה סמכות השיפוט באופן ייחודי ובלעדי לבית המשפט בלונדון. אך אם זה המוביל, אזי נתונה לו ברירה להחליט לפי שיקול דעתו המוחלט לאן להגיש את תביעתו, לבית המשפט בלונדון או לבית משפט מתאים אחר שבמקום עסקו של הסוחר".

על כך קבע בית המשפט כי מדובר בתנייה מקפחת בחוזה אחיד :

"בנסיבות המקרה שלפנינו, חיוב החברה הישראלית להתדיין בבית המשפט בלונדון ועל פי הדין האנגלי מהווה הלכה למעשה מחסום מלממש את זכויותיה כלפי המוביל הימי, בניגוד לזכות שהוקנתה לו לפנות למספר מקומות בהתאם למקום עסקו של הסוחר. על כן, נכון לקבוע כי המדובר בתנייה מקפחת בחוזה אחיד שתוצאתה בטלות התנייה או לכל הפחות להחיל את החזקה לתנאי מקפח שיש בו משום יתרון בלתי הוגן של המוביל הימי, לנוכח פערי הכוחות שבינו לבין התובעת כלקוח משפחתי, ושיש לבטלו, או למצער, לשנותו באופן המאפשר גם לתובעת כסוחרת להגיש את תביעתה בבית משפט מתאים לפי מקום העסקים שלה. ולפיכך, בית המשפט הישראלי הינו בעל סמכות שיפוט כמקום עסקיה של התובעת".

בית המשפט הבהיר כי "אילו לא איפשר המוביל הימי לעצמו יתרון בלתי הוגן שכזה בנוסח שטר המטען הנתון לשליטתו, אזי לא היה מקום לכל טענה ככל שסמכות השיפוט הייחודית הייתה קבועה לשני הצדדים באופן בלעדי בלונדון. מכאן יוצא, כי יש לקבל את הטענה בדבר היותה של תניית השיפוט כתנייה מקפחת בחוזה אחיד, אשר מובילה לדחיית הבקשות שהגישו המבקשות לסילוק התביעה על הסף או לעיכוב ההליכים".

תקופה קצרה לפני כן, ביום 8.8.23 ניתן פסק דינו של בית משפט השלום בתל אביב בהליך ת"א 63821-01-23 **נימרוד-ייצור (1979) בע"מ נ' כלל חברה לביטוח בע"מ ואח'**, אשר, בנסיבות המקרה שם, דחה בית המשפט את הטענה בדבר תנייה מקפחת בחוזה אחיד.

בית המשפט קבע כי על פי פסיקת בית המשפט העליון, "בהכרעה בטענת פסלות תניית שיפוט שומה על בית המשפט לתת דעתו, בין השאר, לשני שיקולים: האחד הוא מידת הצפייה הסבירה שתניית שיפוט ייחודית תימצא בשטר המטען; והשני הוא אם מדובר בהתקשרות בין צדדים שווים אם לאו, כאשר יש להבחין בין התקשרויות בין צדדים שווים כגון חברות כלכליות גדולות וגופים עסקיים המכלכלים את צעדיהם על יסוד מידע ושיקולים רציונליים, לבין הסכמים הנערכים בין צרכנים פרטיים מול חברות בין-לאומיות".

בית המשפט ציין כי "סביר להניח ולצפות כי חברות הובלה ימית בינלאומית תקבענה בשטרי המטען תניית שיפוט ייחודית במקום אחד. הפסיקה אף הכירה באינטרס זה כלגיטימי".

בנוסף, ציין בית המשפט כי "אין להתעלם מכך שהתובעת היא חברה מסחרית רצינית, העוסקת כעניין שבשגרה בייבוא נעליים. יש להניח כי אין זו ההתקשרות הראשונה שלה בהסכמים לייבוא נעליים מסין או ממדינות אחרות באמצעות הובלה ימית. מעמדה זה של התובעת מפחית את פערי הכוחות בינה לבין כל אחת מהנתבעות... ואף מאפשר לקבוע כי מצופה ממנה לדעת או להניח שתנאי הובלת הסחורות שהיא מייבאת כוללים תניית שיפוט זר ייחודית".

בהתאם לכך, בנסיבות המקרה שם, דחה בית המשפט את הטענה בדבר תנייה מקפחת בחוזה אחיד.

נציין, כי בית הדין לחוזים אחידים התבקש בעבר לאשר את שטר המטען המשולב של FIATA. הצורך באישור סעיפי שטר המטען נובע מכך שהמשלח הבינלאומי, בשונה מהמוביל הימי או האווירי, אינו נהנה אוטומטית מסעיפי הגבלות אחריות והוראות התיישנות על פי חוק. במצב זה, המשלח יהיה חשוף לתביעת בעל המטען על מלוא הנזק, בעוד שהוא (המשלח) היה מנוע מלגלג את התביעה הלאה על המוביל הימי / האווירי, בהיותם נהנים מסעיפי הגבלת האחריות וההתיישנות הקבועים באמנה ובחוק.

אמצעי העזר שעומד לרשות המשלח הבינלאומי הינו שטר המטען המשולב, אשר במסגרתו מציב המשלח בינלאומי הוראות פטור האמורות להביא אותו למצב כאילו דיני ההובלה הימית והאווירית חלים עליו. אלא שהוראות אלו מהוות סעיפי פטור בחוזה אחיד, ועל מנת לבצר את תוקפן, ולמנוע ממאן דהו בעתיד לטעון כי מדובר בסעיפי פטור גורפים בחוזה אחיד שדינם להתבטל, פנו המשלחים (ליתר דיוק – חברת טרנסכלל סחר בע"מ) לבית הדין לחוזים אחידים על מנת לקבל "תעודת הכשר" לשטר המטען המשולב של FIATA.

בית הדין לחוזים אחידים (ע"ש 7029/99 טרנסכלל סחר בע"מ נ' היועץ המשפטי לממשלה, פס"ד מיום 2.2.05) לא אישר את הוראות שטר המטען מטעמים שונים, חלקם צדדיים וטכניים, וקבע כי הוא לא שוכנע שאין בשטר המטען תנאים מקפחים וכי ראוי לאשרו כחוזה אחיד הנעדר תנאים מקפחים. יחד עם זאת, בית המשפט ציין, למען הסר ספק, כי אין בקביעתו הנ"ל כדי למנוע מהמשלחים להגיש בקשה חדשה לאישור שטר המטען, שכן אין קיפוח בהחלת תנאי האמנות בשטרי המטען שמוציאים המשלחים, אשר מתייחסים להובלה לפי אותן אמנות.

* * *

הסקירה לעיל הינה בבחינת תמצית. המידע הכלול בה נמסר למטרות אינפורמטיביות בלבד ואין במידע כדי להוות ייעוץ משפטי.

לקבלת פרטים נוספים:



עו"ד גיל נדל

ראש מחלקת מיסים (משותף) –

יבוא, יצוא וסחר בינלאומי

Gill.Nadel@goldfarb.com

03-6089979