



הפניסה למתחרים אסורה

האם בעל מטען שחוכר קיבולת חלקית מהאנייה זכאי לאסור על הבעלים להוביל מטענים מתחרים במקום הפנוי? האם ניתן לאכוף איסור כזה? וכיצד ייקבע סכום הפיצוי בגין הפרת הבלעדיות?



| עו"ד יואב הריס |

"exchange"). עוד טען הבעלים כי ממילא החוכרים לא הוכיחו כל נזק שנגרם להם, כך שהם אינם זכאים לפיצוי. בבוררות נקבע כי פרשנות הבעלים את הסעיף הנוסף היא שגויה לחלוטין. הסעיף קובע במפורש כי שום CMS נוסף לא יעלה לאנייה, וכי מלטה יוכל לעלות כמטען נוסף רק אם אינו מוטען ונפרק בין אותם נמלי טעינה ופריקה של החוכרים. הבוררים התחקו אחר התכתובת בין נציגי הבעלים לבין נציגי החוכרים שלפיה התגבש נוסח הסעיף הנוסף. במהלכה הבהיר נציגי החוכרים כי הם אינם מעוניינים במטענים מתחרים באנייה; במענה לכך ביקש נציגי הבעלים כי יאפשרו לו לקלוט משלוחי מלטה חוץ מאשר בשני הנמלים המיועדים לחוכרים, ובתשובה נענו החוכרים לבקשת הבעלים, אולם הבהירו - "OK but no CMS at all right". כלומר החוכרים הסכימו לאפשר קליטת מטען מלטה בתנאים מסוימים, אולם האיסור על טעינת CMS נותר. המשמעות היא שהבעלים הפרו במכוון את התחייבותם והסכים להוביל מטען שהתחייבו כי לא יילקח על ידיו ועשה כך לטובתו למען תוספת הכנסה של 164,623 דולר, כדמי הובלה.

פיצוי לפי נזק או לפי רווח?

מכאן פנה טריבונל הבוררים לבחון את גובה הפיצוי המגיע לחוכרים בגין הפרת הסעיף הנוסף. החוכרים

החוכרים זימנו את הבעלים לבוררות. לטענתם, שוגר (יצואן) ה-CMS הנוסף הוא מתחרה שלהם, והובלה של אותו מטען באותה אנייה ממתחרה עסקי הסבה להם נזק מסחרי, ומסיבה זו הם ביקשו מלכתחילה להוסיף את הסעיף הנ"ל להסכם החכירה, בייחוד כדי למנוע מצב

לפי הדין האנגלי, הפיצוי הנפסק לטובת הצד שנפגע מהפרת החוזה הוא בעבור הנזק שנגרם לו, והנפגע אינו זכאי לקבל לידיו את הרווח שהרוויח המפר עקב הפרת החוזה

כזה. הבעלים, לעומת זאת, טענו כי לא הפר את הסעיף הנוסף. לטענתו, יש לקרוא את שני חלקי הסעיף כיחידה אחת, ובמצב כזה משמעות הסעיף היא שההתחייבות הייתה שלא להוביל CMS או מלטה מאותו נמל מוצא לאותו נמל פריקה, ואילו במקרה הנוכחי הובלה לא הייתה בין אותם שני נמלים ישירות, שכן המשלוח הנוסף נפרק בנמל אחר, ולכן טען הבעלים כי לא הפר את הסעיף. הבעלים טענו כי יש לפרש את הסעיף הנוסף כמתייחס רק להובלה בין אותם הנמלים, מכיוון שזו הייתה כוונת הצדדים - כפי שלטענתם עולה מחילופי הדברים מול הבורקר בעת גיבוש חוזה החכירה ("broker")

בעלי מטען חכרו קיבולת חלקית מבעלי אנייה לצורך הובלת CMS (דבשה צמיגה) נמנל במזרח הרחוק לנמל באירופה. כיוון שכך, באנייה נותר מקום פנוי שאותו ניתן היה לנצל כדי להוביל מטענים נוספים של חוכרים אחרים במסע הימי המיועד.

החוכרים, שהיו מודעים לכך שיתכן שמטענים נוספים יוטענו באנייה בדרכה מהמזרח לאירופה, הוסיפו לחוזה חכירת המסע סעיף פרטני (additional clause) הקובע כי הבעלים אמנם רשאי להוביל מטען במקום הפנוי באנייה, אולם לכך שתי הסתייגויות: שום מטען של CMS לא יובל על ידי האנייה, ושום מטען של מלטה (molasses) לא יוטען בנמל המוצא ולא ייפרק בנמל היעד. הסעיף נוסח בלקוניות המקובלת בחוזה חכירה:

"Owner's completion/rotation/cls but no other CMS cargo to be carried. No molasses from same load and disport".

החוכרים טענו את המשלוח בן 7,294 הטון באנייה כפי שסוכם. לאחר הטעינה הם גילו שבעלי האנייה הסכים לטעון מטען נוסף של CMS במשקל 3,000 טון מאותו נמל מוצא של המשלוח של החוכרים, והוא אף מיועד לאותה מדינה אירופית, אם כי לנמל פריקה אחר מזה של החוכרים.

הכניסה למתחרים אסורה

המשך מעמוד 20

בכל הקשור לחוזה הכירה נקבע כי קיים קושי להעניק פיצויים לא מוכחים או לפסוק את "דמי הזכייה" לצד שנפגע מהפרת חוזה הכירה, מכיוון שרק תנאי השוק מאפשרים את קביעת הפיצוי המתאים. למשל, במקרה שבו הבעלים מחליט להפר את חוזה הכירה ולא לקיים אותו, כך שהחוכר נותר מיתם ברציף ומחכה לבעלים המבושש לבוא - שכן הבעלים העדיף עסקה אחרת רווחית יותר במקום זו שעליה התחייב - החוכר המקורי שנפגע יכול לקבל פיצוי המבטא את ההוצאה העודפת שהייתה לו לצורך משלוח המטען ליעדו. דוגמאות לפיצוי כזה הן הפרש המחיר לעומת חוזה הכירה החלופי, או רכישת טובין חלופיים בנמל היעד, ואלה הם בדרך כלל גבולות הפיצוי שאותו יקבל החוכר הנפגע לידי (ראו "המסע היקר שלא היה", "המטען", גיליון 92, יוני 2009).

אולם במקרה זה נקבע כי החוכרים יהיו זכאים לפיצויים גם ללא הוכחת הנזק. נקבע כי בעלי האנייה הפרו במודע ובמכוון את הסעיף הנוסף כדי להכניס יותר לכיסם על חשבון התחייבותם החוזית. התעקשות החוכרים על הסעיף הנוסף, האוסר נטילת CMS אחר באנייה, מלמדת על חשיבות העניין מבחינתם של החוכרים ושמטרת הסעיף הייתה למונע מהבעלים להרוויח על חשבון העניין המסחרי של החוכרים, שהוכר כגליטימי.

מדובר בסוכן שירותי הביון הבריטיים, SIS, שחצה את הקווים, ריגל שנים לטובת הק"ב, נתפס ונגזרו עליו 42 שנות מאסר. אולם הוא ברח מהכלא ונמלט למוסקבה, וממקום שבתו פרסם ספר אוטוביוגרפי, שכתובתו ופרסומו היו תולדה של הפרותיו את החובות המוטלות עליו ובמסגרתן גם פרסם מידע סודי ללא אישור, שבעבורו היה זכאי לתשלום מהוצאת הספרים בחלוקה לתשלומים לפי שלבי הכתיבה והפרסום השונים. עם

הבוררים קבעו כי החוכרים יהיו זכאים לפיצויים גם ללא הוכחת הנזק. נקבע כי הבעלים הפר באופן מודע ומכוון את הסעיף הנוסף כדי לגרוף הכנסה נוספת על חשבון התחייבותו החוזית

זאת, נקבע כי מעשיו הם בתחום הפלילי ולא בתחום האזרחי, ולכן ניתן להוציא נגדו צווי מניעה או תפיסה והחרמה של כספים מיועדים עתידיים, אולם לא ניתן לחייב אותו להעביר את כספי הזכייה שלו לידי הרשויות.

◀ הודו למעשה כי אין ביכולתם להצביע על נזק מסחרי מסוים שאותו ניתן לכמת בסכום כספי עקב הפרת הבעלים, ולכן טענו כי הם זכאים לכל אותם דמי הובלה נוספים שהבעלים גרף לידי בשל הפרתו המודעת את הסעיף הנוסף. אלא מאי? לפי הדין האנגלי, הפיצוי הנפסק לטובת הצד שנפגע מהפרת החוזה הוא בעבור הנזק שנגרם לו (compensatory), והכלל הוא שהנפגע אינו זכאי לקבל לידי את הרווח של המפר בעקבות הפרת החוזה (כלומר הפיצוי אינו restitutionary). עם זאת, לעתים, כדי לעקוף כלל זה, שאינו נקי מביקורת, משמש הרווח של הצד המפר כאמת מידה לקביעת הנזק שנגרם לצד הנפגע, וכך יוצא שלעתים נפסק לטובת הצד הנפגע פיצוי השווה לרווח שנפל בידי המפר. כך, למשל, במקרה משנת 1891 התקשרה עיריית ניו אורלינס בהסכם תקופתי לקבלת שירותי כבאות מארגון כבאים כלשהו. לאחר שהסתיימה תקופת ההסכם התברר כי הארגון לא העמיד את מספר הכבאים, את הסוסים ואת אורך צינור הכיבוי שעליהם התחייב במהלך אירועים שונים. וכך הגם שהארגון עמד בחובתו וכיבה את השריפות, הוא חסך לעצמו הוצאות ניכרות, ונקבע כי ערך החיסכון הזה יהיה גובה הנזק שנגרם למזמין.

בעניין HM Attorney General V Blake משנת 1997 היה



לקראת העשור השלישי אנו מברכים את לקוחותינו בשנה טובה ופורייה



- סוכני אוניות מטען כללי, צובר ומכליות
- מתן שירותי הובלה למטען כללי וצובר
- שירותי תיווך וחכירת אוניות צובר ומטען כללי
- ניהול פרויקטים - הובלה ימית, טעינה, פריקה, לוגיסטיקה ליעד הסופי
- נציגי חברות בינלאומיות בישראל - תשתית ולוגיסטיקה
- ניהול אוניות, שירותי צוות לאוניות

קמור שירותי ספנות ושירותי טנקרים בע"מ
agency@kamor.co.il | 04-8681004
www.kamor.co.il

ברכה אושר איכות
 צמיחה מנהיגות שמחה
 מחויבות ברכה הישגים איכות
 אהבה סיפוק הצלחה שמחה
 הצלחה מנהיגות אושר
 איכות ברכה הישגים
 עשייה הצלחה שמחה אושר

שנה טובה

הצלחה מחויבות עשייה מחויבות
 שלוה אושר אהבה סיפוק איכות

צמיחה מנהיגות שמחה
 אושר שלוה עשייה ברכה מחויבות
 איכות מנהיגות הישגים אושר

מחויבות צמיחה ברכה
 ברכה איכות

הצלחה מנהיגות הצלחה שמחה
 אושר ברכה מחויבות עשייה מחויבות

מנהיגות עשייה אהבה סיפוק איכות
 שלוה אושר
 אושר מחויבות צמיחה
 עשייה אושר שמחה
 איכות שלוה הישגים שמחה
 מנהיגות סיפוק אהבה
 איכות שמחה אושר שלוה מחויבות

ומכאן לאופן קביעת המנגנון לפיצוי: הטריבונל החליט להציב את השאלה הבאה: חוזה החכירה העניק לחוכרים בלעדיות על משלוחי CMS. לבלעדיות זו הייתה משמעות כספית שבאה לידי ביטוי בדמי החכירה. נשאלת השאלה מה מחיר בלעדיות זו, ובמילים אחרות אם באופן היפותטי החוכרים היו מסכימים לוותר על סעיף הבלעדיות (מה שמאפשר לבעלים מקור הכנסה נוסף בהפלגה), כיצד היה הדבר בא לידי ביטוי במחיר החכירה? הטריבונל קבע כי בהינתן שדמי החכירה נקבעו על 95 דולר לטון, סביר להניח כי מחיר החכירה היה מופחת ב-5-6 דולרים לטון, הגורמים להפחתה כוללת של 43,764-36,470 דולר מדמי החכירה. מכאן שפיצוי בגובה 40 אלף דולר לחוכרים, כהפחתה ראויה במחיר החכירה, הוא פיצוי סביר בנסיבות המקרה.

הטריבונל הוסיף והסביר כי מכיוון שטעינת CMS נוסף הקנתה לבעלים הכנסה של 164 אלף דולר נוספים, סביר להניח כי הבעלים היה מעניק הנחה של 40 אלף דולר אלה בתמורה לווייתור החוכרים על הסעיף הנוסף. מנגד, לפי עמדת הטריבונל גם נקודת המיקוח של החוכרים בעניין הייתה מצומצמת, כיוון שהבעלים יכול תמיד לטעון מלטה (אמנם מנמלים אחרים), ובמקרה כזה החוכרים לא היו זכאים להפחתה תאורטית כלשהי מדמי החכירה. לכן קבע הטריבונל כי ההפרה המכוונת של הסעיף הנוסף על ידי הבעלים תקנה לחוכרים פיצוי של 40 אלף דולר ללא הוכחת נזק, המשקף את ההנחה המשוערת בדמי החכירה.

לדעתנו, קביעה זו של הטריבונל אינה נקייה מספקות. למעשה, עולה כי במישור החזוי "זכות הווטו" על טעינת CMS נוסף באנייה הוענקה לחוכרים, כלומר הוענקה להם השליטה בתכולת נפח ההובלה הנוסף של האנייה. לכן, לפי שיטת הטריבונל, המבחן הרלוונטי אינו על מה היו הצדדים מסכימים בעת גיבוש חוזה החכירה. המבחן המתאים הוא מה המחיר שהיה הבעלים צריך לשלם לחוכרים כדי שיוותרו על זכות הווטו שכבר הוענקה להם בחוזה החכירה. ייתכן שאז החוכרים היו דורשים נתח גדול יותר מדמי החכירה, שהסתכמו ב-164 אלף דולר כאמור, ולא מסתפקים ב-40 אלף דולר בלבד.

ניתן לראות במקרה זה שימוש שעשה הבעלים בזכות השייכת לחוכרים, ובמצב כזה "פירות השימוש" שייכים ל"בעל העץ" - החוכרים, והיו אמורים להתקבל בידי החוכרים

ייתכן שהחוכרים כלל לא היו מסכימים לוותר על זכות הווטו, אפילו לא בעבור 100 אלף דולר לצורך העניין - מכיוון שהם לא היו רוצים לאפשר

למתחרה שלהם לערוך פעולה מסחרית באותה האנייה. או אז, המשמעות הייתה ונתרת שהבעלים הפר במכוון התחייבות חוזית לטובת עניין שלו, וייתכן כי זהו אחד המקרים המיוחדים שבהם יש צדק בשלילת הרווח שקיבל לידי הבעלים, או בקביעה כי רווח זה (164 אלף דולר) הוא הנזק שנגרם לחוכרים ולפטוק אותו כפיצוי בעבורם.

נוסף על כך, אפשר לראות במקרה זה שימוש שעשה הבעלים בזכות השייכת לחוכרים, ובמצב כזה "פירות השימוש" שייכים ל"בעל העץ" - החוכרים, והיו אמורים להתקבל בידי החוכרים. דברים ברוח זו קבע, למשל, בית המשפט העליון הישראלי ב"ע"א 8728/07 אגריפס נגד מאירסון: בין הצדדים שם הייתה עסקה להעברת מניות בחברת פרי העמק. הצד שהיה אמור להעביר את המניות הפר את התחייבותו והשתמש בהן ומכר אותן ברווח. נקבע כי הצד שהיה אמור לקבל את המניות לידי יקבל פיצוי בשיעור הרווח שנפל בחלקו של הצד המפר עקב החזקת המניות על ידיו. כאמור לעיל, עמדת הדין האנגלי או הבוררים האנגליים מצומצמת יותר, וגם אותה יש להביא בחשבון בעת הערכת סיכונים וחשיפה לנזקים במסגרת חוזה חכירה המפנים, רובם ככולם, לדין האנגלי.

(בוררות מספר 927 LMLN 4 [2015]).

* עו"ד יואב הריס הוא שותף במשרד דורון, טיקוצקי, ושות'. * תוכן הכתבה כללי בלבד ואינו מהווה חוות דעת משפטית.