



מה קורה כאשר מכולה "נתקעת", צוברת דמי השהיה והחזרתה אינה נראית באופק? האם דמי השהיה ימשיכו להצטבר עד בלי קץ? על החבות והאחריות המוטלות על שולח מטען ועל גבול דמי השהיה - לידיעת המתעכבים והמאחרים בהשבת מכולות למוביל הימי

| עו"ד יואב הריס |



הכלל פשוט וברור: מכולה שייכת למוביל הימי ומשמשת אותו להובלת מטען. היא אינה מיועדת לשמש מחסן של היצואן או של היבואן. בכל יום שהיא אינה בשימוש של המוביל היא גורמת לו לאובדן הכנסה ולתשלום דמי חכירה או מימון בלתי מנוצלים. מכאן, שיש להחזירה בתוך כמה ימי חסד (Grace) הנקובים בתעריף או בהסכם עם בעלי המטענים בתום ההובלה. אם עברתם את התקופה, תשלמו דמי השהיה יומיים הנקובים בתעריף.

בשטרי המטען נקבעו הוראות מקובלות ולפיהן המוביל מעניק תקופת חסד של Free Time להשבת המכולות לאחר פריקתן, אשר נספרת מרגע פריקת המכולות בנמל היעד

השאלה היא מה קורה כאשר המכולה "נתקעת", צוברת דמי השהיה והחזרתה אינה נראית באופק. האם דמי השהיה ימשיכו להצטבר עד בלי קץ? האם ייתכן מצב שבו דמי השהיה עולים על ערך של מכולה חדשה? מהן החבות והאחריות המוטלות על שוגר המטען והאם בית המשפט יפחית את דמי השהיה היומיים? עם שאלות אלה ואחרות התמודד לאחרונה בית הדין לערעורים (Court of Appeal) האנגלי. מעשה שהיה כך היה:

חברת Cottonex Anstant שילחה עם מוביל ימי שלושה משלוחי כותנה, שנשלחו מנמל Jebel-i Bandar Abbas אל נמל Chittagong. העסקה מומנה באשראי דוקומנטרי דרך שני בנקים מממנים. שני המשלוחים הראשונים יצאו באפריל 2011 והמשלוח השלישי נשלח

ביוני באותה שנה. מדובר במשלוחים שהיקפם עמד על 35 מכולות ונפרקו ביעדם בין מאי לסוף יוני 2011, אולם בשל נפילה במחיר הכותנה באותה העת פרצה מחלוקת בין שולח המטען למקבל המטען, ובעקבותיה סירב מקבל המטען לפי השטר (ה-Consignee) ליטול לידידיו את המשלוח. למרות זאת, היצואן פעל מול הבנק המממן והצליח לקבל את התשלום עבור הטובין. במצב דברים זה, מאחר שקיבל את התשלום לידידיו, סבר וטען השוגר כי הוא אינו זכאי כלל ליטול את המטען לרשותו.

יצוין שבשטרי המטען נקבעו הוראות מקובלות שלפיהן המוביל מעניק תקופת חסד של Free Time להשבת המכולות לאחר פריקתן, אשר נספרת מרגע פריקת המכולות בנמל היעד. לפי ההוראות, ה-Merchant (הגדרה הכוללת את מקבל או שולח המטען) מחויב להחזיר את המכולות לאחר הפריקה לידי המוביל הימי או לנציגו בנמל הפריקה, בתוך תקופת ה-Free Time, שאם לא כן, לאחר תקופה זו יחויב ה-Merchant בדמי השהיה (Demurrage).

מכאן שעל שולח המטען (כ-Merchant) הוטלה למעשה חובה כפולה: האחת - להחזיר למוביל הימי את המכולות לאחר פריקתן, והשנייה - לשלם דמי השהיה במקרה שהמכולות יוחזרו באיחור (כלומר בחלוף תקופת ה-Free Time שהוענקה).

מכולות ללא דורש

בפועל המכולות נותרו בנמל ללא דורש: מקבל המטען סירב לקחת אותן, וכך גם שולח המטען. המכולות "נתקעו", אולם חיובי דמי השהיה לא נעצרו. הללו הצטברו ותפחו בכל יום שחלף. ב-27 בספטמבר 2011 הודיעו שולחי המטען למוביל הימי בוז הלשון: "כפי שהודענו לכם, אין לנו בעלות (Title) על המטען מפני שקיבלנו את התשלום בעבור מהבנקים המממנים שהם בעלי המטען. אין אנו יכולים לשלם לכם את החיובים

שהצגתם בעבור ההשהיה, כי לא נוכל לקבל אותם לאחר מכן מהבנקים המממנים. כרגע יש מחלוקת בין הבנקים המממנים לבין עצמם, אולם ברגע שהיא תיפתר, הללו ישלמו לכם את חיוביכם. אנו מצדנו נמשיך לעקוב ונעדכן אתכם בכל התפתחות". משום מה, מסר זה לא הרגיע או לא סיפק את המוביל הימי, אשר שב ודרש שהמכולות יוחזרו לידידיו והוסיף לחייב בדמי השהיה. מצב סטטי זה נותר על כנו בחודשים הבאים.

בפברואר 2012, בניסיון למצוא פתרון למצב ה"תקוע", הציע המוביל לשולח המטען שהוא ימכור לו את המכולות (ובכך ימלא אחר התחייבותו להחזיר את המכולות לידידיו), אולם המו"מ שנוהל על הצעה זו לא צלח. בכל אותה עת היה ניתן לרכוש ב-Chittagong מכולות במחיר של 3,262 דולר האחת (ועבור 35 מכולות 114,170 דולר בסך הכול).

המוביל הימי המתין עוד שנה וחצי, וביוני 2013 תבע בפני בית המשפט האנגלי לאכוף את תשלום דמי השהיה. נכון למועד הגשת התביעה עמד תחשיב דמי השהיה על 577,184 דולר, ומאחר שלטענת המוביל הימי ממשיכים חיובים אלה לחול, בינואר 2015 עמדו דמי השהיה על 1,090,024 דולר (בתוספת ריביות).

בפועל המכולות נותרו בנמל ללא דורש: מקבל המטען סירב לקחת אותן וכך גם שולח המטען. המכולות "נתקעו", אולם חיובי דמי השהיה לא נעצרו. הללו הצטברו ותפחו בכל יום שחלף

בעוד שבדרך כלל בתביעות חוזיות יש אינטרס לנתבע לטעון שהחובה לא הופר והוא עדיין תקף, כאן למעשה התחלפו היוצרות והצדדים בתפקידיהם. הסיבה לכך היא שהחובה לשלם את דמי השהיה היא חובה חוזית הקיימת בתקופת החווה. לכן, מבחינת המוביל הימי, <

מכולה בהשהיה - עד מתי?

המשך מעמוד 22

הטיעון הוא שהחווה עדיין תקף ומחייב את הצדדים. שוגר המטען, לעומת זאת, התיימר לטעון שהחווה הופר ולא קיים יותר, באופן שהמועד שבו ניתן לראות את החווה בטל לנוכח הפרתו הוא המועד שבו "נעצר המונח" וחיוב דמי ההשהיה מפסיק לחול.

הערכאה הראשונה צידדה במוביל הימי וקבעה שישולמו דמי השהיה בעבור התקופה מפריקת המטען (בניכוי ה-Free Time) עד 27 בספטמבר 2011 (המועד שבו שלחו שוגרי המטען את הדיווח שלהם על כך שלהם



עצמם אין Title במטען וכי החובה הנוגעת לדמי ההשהיה מוטלת לפתחם של הבנקים הממנים). מדובר היה ב-98,959 דולר וכן בפיצוי לפי ערך המכולות.

המוביל הימי, שלא היה שבע רצון מתקופת ה-Demurrage הקצרה שנקבעה בהחלטה, ערער על פסק הדין, שכן לטענתו פרק הזמן המוקדם ביותר שבו ניתן לראות את החווה בטל עקב הפרתו הוא פברואר 2012 (המועד שבו הציע לשלוח המטען לרכוש את המכולות), וכי בשום שלב קודם לא היה מחויב כמוביל ימי לראות את החווה מבוטל ולהפסיק לפיכך לדרוש את תשלום דמי ההשהיה היומיים. שוגר המטען הגיש ערעור נגדי, וטענתו העיקרית נגד חיובי ה-Demurrage הייתה כי היה על המוביל הימי לראות את החווה בטל לנוכח הנסיבות שבהן אף גורם אינו מסוגל ואינו מתכוון ליטול את המכולות, וכי התעקשותו שלא לעשות כן ולדרוש משולח המטען דמי השהיה יומיים היא חוסר תום לב.

"מטרת החווה קרסה"

בית הדין לערעורים הכריע באופן הבא:

בית המשפט התייחס למצב שנוצר שבו שוגר המטען (שקיבל תמורה ולכן אינו הבעלים) כלל לא יכול לקבל את המכולות, לפרוק אותן ולהשיבן למוביל הימי. בית המשפט קבע שאף ששוגר המטען לא יכול לקיים את ההסכם ואת חובתו (כ-Merchant) להשיב את המכולות למוביל הימי, עדיין אין זה אומר שהחווה בטל וחסר תקף.

בנוגע למצב הדברים, לנוכח הודעת שוגר המטען מיום 27 בספטמבר 2011, קבע בית המשפט שלא ניתן לראות בהודעה זו ובתוכנה משום הודעה מטעם שוגר המטען, על כי אין בכונתו לקיים את ההסכם או כי הוא מבטל

אותו. אולם, עדיין אין בכך כדי להועיל למוביל הימי (שכיוון לכך שהחווה בין הצדדים עדיין בתוקף), שכן השאלה הנשאלת היא אם נכון לאותו מועד, ניתן לראות שהתכלית המסחרית של יחסי הצדדים קרסה באופן שקריסה זו היא המביאה לבטלות החווה.

בית המשפט קבע כי נכון לטוף ספטמבר 2011 חלפו ארבעה חודשים במקרה האחד וחודשיים וחצי במקרה השני ממועדי פריקת המטענים, וכי מצב הדברים היה ששחרור המכולות במצב הנוכחי הצריך הליכים וצווים של בית משפט - מפני שהנשגר (בעלי המטען) סירב לקחת אותן. בנסיבות אלה, תקופה זו (עד 27 בספטמבר 2011) קצרה מכדי לחשב אותה כתקופה המלמדת כי התכלית המסחרית של החווה קרסה.

לעומת זאת, פברואר 2012, ארבעה חודשים נוספים לאחר מכן, הוא מועד שבו ניתן להיווכח כי התכלית המסחרית קרסה. המוביל הימי הציע, כאמור, למכור את המכולות לשולח המטען במכירה שהיה בה כדי לראות את שולח המטען מי שהחזיר את המכולות, ובכך היא מסיימת את החווה ואת ההתחייבויות החוזיות בין הצדדים.

בנסיבות אלה, וכאשר דמי ההשהיה עלו על שווי המכולות וניתן היה לרכוש מכולות חלופיות באותו מקום ומועד, למוביל הימי לא היה אינטרס לגיטימי להוסיף ולדרוש משולח המטען את קיום התחייבויותיו לפי ההסכם

לכן קבע בית המשפט, כי לא ניתן לקבל את הטענה שמבחינת המוביל הימי הוא זכאי לדמי ההשהיה עד אשר יושבו המכולות בפועל, שכן נכון למועד זה המטרה המסחרית של חווה ההובלה קרסה, ומשמעות הדברים היא שקיום חווה ההובלה שונה משמעותית מזה שאותו צפו הצדדים בעת שהתקשרו בחווה, ולא ניתן היה להשיב את המכולות באותו האופן שאותו צפו הצדדים. בנסיבות אלה, וכאשר דמי ההשהיה עלו על שווי המכולות וניתן היה לרכוש מכולות חלופיות באותו מקום ומועד, למוביל הימי לא היה אינטרס לגיטימי להוסיף ולדרוש משולח המטען את קיום התחייבויותיו לפי ההסכם. בנקודה זו היה על המוביל הימי לקבל את הפרת ההסכם, לראות את החווה בטל ולהיפרע מנזקיו בלבד - מבלי לדרוש את קיומו.

נצמדים ללשון החווה

בנוגע לחובת הקטנת הנזק, נקבע כי זו אינה קשורה

לדמי ההשהיה היומיים. דמי ההשהיה הם הפיצוי שאותו העריכו הצדדים מראש על כך שהמוביל מנע מלהשתמש בצידוד המשמש אותו כיחידת רווח, או בגין עצם הנוק שיכול להיגרם לצידוד עצמו, כל עוד הוא אינו מוחזר נדחתה גם טענת שוגר המטען, שלפיה ממילא למוביל הימי יש מכולות חלופיות שבהן הוא יכול להשתמש במקום אלה המעוכבות: בית המשפט העדיף להסתכל על הדברים מהצד הנגדי - רק כאשר המכולות המעוכבות אובדות, המכולות האחרות יכולות להיחשב חלופיות לצורך הפקת הרווחים, אחרת הללו משמשות "מלאי", ואילו המכולות המעוכבות הן יחידות הרווח שנמנעות מהמוביל הימי.

אף שבית המשפט קיצר את תקופת ה-Demurrage שלה טען המוביל הימי, הרי שבסופו של דבר ניתנה בידו תקופה משמעותית בת 6-8 חודשים, שבסיומה היה זכאי גם לפיצוי בעבור שווי המכולות עצמן

בנסיבות אלה לא מוטלת על המוביל הימי כל חובה להקטנת הנזק מלבד החובה לפעול כדי לקבל בחזרה את המכולות. אולם, בנסיבות המקרה הנוכחי קבע בית המשפט שלא הייתה למוביל הימי האפשרות לבצע פעולות כאלה. לכן, בסיכומו של דבר נקבע כי המוביל הימי זכאי לדמי השהיה בעבור התקופה עד פברואר 2012, וכן בפיצוי בעבור אובדן המכולות לפי שווי רכישתן, שהוא 3,262 דולר למכולה.

למחשבה ולתשומת לב: בפועל, אף שבית המשפט קיצר את תקופת ה-Demurrage שלה טען המוביל הימי, הרי שבסופו של דבר ניתנה בידו תקופה משמעותית בת 6-8 חודשים, שבסיומה היה זכאי גם לפיצוי בעבור שווי המכולות עצמן. למעשה, בית המשפט קובע כי אמנם לא ניתן לדרוש דמי השהיה לנצח, אולם הוא מעניק, כאמור, תקופה משמעותית. בית המשפט גם לא שעה לטענות ולעניין הקטנת נזק, ולכך שמוביל ימי תמיד יכול להשתמש במכולה חלופית. זהו מקרה נוסף (מתוך רבים) שבו בתי המשפט האנגליים דבקים בהוראות החווה ככתבן וכלשונו - כל עוד הוא קיים ולתקופה שבה הוא קיים ומחייב. לידיעת המתעכבים והמאחרים בהשבת מכולות המוביל הימי.

MSC Mediterranean Shipping Co SA Vs. Cottonex Anstalt, [2016] EWCA Civ 789.

*יואב הריס הוא שותף במשרד עו"ד דרון, טיקוצקי ושות'

*תוכן הכתבה כללי בלבד ואינו מהווה חוות דעת משפטית