



# שייזהר החוכר, או שייזהר הבעלים?

**להפרת ההתחייבות לתשלום דמי חכירה על אנייה עשויות להיות תוצאות שונות - ביטול חוזה, תשלום פיצוי על נזקים או שני אלה יחדיו. מקרה שנדון באחרונה בבית המשפט האנגלי שופך אור על סוגיה מעניינת זו**



**| עו"ד יואב ריש |**

גלוי או מרומז, באשר לגידול, לתיאור או לכל נושא אחר הקשור לצמח. הזרעים נרכשו, סופקו, נורעו, ומשצמח הצמח התברר כי הוא בכלל מסוג אחר. המוכר טען כי לא סיפק כל התחייבות כאמור ולכן לא הפר כל *condition* הקשור לחוזה. הטענה נדחתה מכיוון שנקבע בחוזה מהו סוג הצמח שאותו רכש המוכר ומשלא סופק צמח זה, תנאי מהותי ועיקרי בחוזה לא התקיים.

צדדים לחוזה יכולים לקבוע כי תנאי מסוים הוא *condition* או *warranty*, ואילו תנאים שלא הוגדרו בחוזה ושניתן לפרשם כך או אחרת מכונים "*innominate term*". מכאן, שלפי הדין האנגלי (הדין החל על חוזה חכירה), ניתן לבטל חוזה בהפרה של *condition* או בהפרה של *innominate term* - אם ההפרה, כך מתברר, יורדת לשורש החוזה או שוללת מהצד הנפגע את האינטרס העיקרי שלו מהחוזה.

מכאן שהשאלה שעמדה בפני בית המשפט האנגלי בקשר לחוזה החכירה הנ"ל הייתה אם סעיף הביטול הנ"ל מאפשר לבעלים, חברת Spar, לבטל את חוזה החכירה ולתבוע נזקים. או במילים אחרות, אם לפי הוראות סעיף הביטול אי-תשלום דמי חכירה במועד הוא הפרה של *condition*. בעניין זה נתקל בית המשפט האנגלי במגוון דעות ופסקי דין.

כך, למשל, בעניין *Baldock* מ-1963 נדונה עסקה למכירת משאית או חכירתה בתשלום פיקדון ובתוספת תשלומים חודשיים למשך שנתיים. בחוזה נקבע כי אם תשלום כלשהו לא ישולם עד עשרה ימים מהמועד, תינתן לבעלים (המוכר) האפשרות לבטל את החוזה. הקונה (החוכר) לא שילם את שני התשלומים הראשונים והבעלים ביטל את החוזה, החזיר את המשאית לידי, מכר את המשאית ודרש פיצוי על ההפסד שנגרם לו. נקבע כי אי-העברת שני התשלומים אינה הפרה היורדת לשורש החוזה ומכאן שאינה הפרה של *condition*. הבעלים זכאי אמנם לקבל לידי את שני התשלומים שלא שולמו, אולם ההפסד שנגרם לו נגרם עקב החלטתו שלו לממש את זכות הביטול ולא בגין הפיגור בשני

דמי החכירה ישולמו מדי 15 יום מראש, וכי פיגור בתשלום דמי החכירה (*Failing the punctual and regular payment of the hire or on any fundamental breach whatsoever of*) או כל הפרה יסודית של החוזה (*this Charter withdraw the vessel from the*) יאפשרו לבעלים למשוך את האניות משירות החוכרים (*service of the Charterers*), בלי לגרוע מכל תביעה אחרת העשויה לעמוד לבעלים נגד החוכרים.

לפי הדין האנגלי, הצד התמים הנפגע מהפרת חוזה יכול לבטל אותו באחד משלושת המצבים הבאים: הראשון, כישלון מלא או חלקי של הצד המפר למלא את התחייבויותיו לפי החוזה; השני, כאשר הצד השני לחוזה מפגין שאין בכונתו לקיים או להמשיך לקיים את התחייבויותיו לפי החוזה; והשלישי, כאשר ניתן לקבוע כי אין ביכולתו של הצד השני לחוזה לקיים את התחייבויותיו לפיו. הקטגוריה הראשונה מתייחסת אפוא להפרת החוזה בפועל (*actual breach*), ואילו הקטגוריה השנייה והשלישית הן בגדר הפרה צפויה (*anticipated breach*).

## תנאי מהותי או לא מהותי

ביטול חוזה, משמעותו, על פי דין, שכל צד משוחרר מהמשך קיום התחייבויותיו לפי החוזה וכי הצד הנפגע זכאי לפיצויים בגין הנוק שנגרם לו מההפרה ומהביטול. הדין האנגלי מבחין בין "*condition*" - שהוא תנאי מהותי לחוזה או שהפרתו שוללת מצד לחוזה את זכותו העיקרית לפי החוזה, לבין "*warranty*" - שהוא תנאי שאינו מהותי או למשל תיאור או מצג של צד לחוזה. צד הנפגע מהפרה של *condition* רשאי לבטל את החוזה ולתבוע נזקים. צד הנפגע מהפרה של *warranty* אינו רשאי לבטל את החוזה, והוא זכאי לתבוע רק פיצוי בגין הנוק שנגרם לו מכך שה-*warranty* לא קיים.

הבחנה בין שני תנאים אלה אינה ברורה תמיד: למשל, בעניין *Wells V. Pratt* משנת 1911 היה מדובר בעסקה לאספקת זרעים של צמח מסוג *Common English sainfoin*. קטנייה המשמשת מזון לבהמות. המוכר בעסקה הצהיר כי הוא אינו נותן כל *warranty*

חברת Spar היא הבעלים של שלוש אניות מסוג *supramax bulk carrier*, שאותן החכירה במרץ 2010 לחברת GCS בחוזה חכירה ל-35-60 חודשים ובעבור דמי חכירה של 16,500 דולר ליום. באפריל 2010 החלה GCS לפגור בתשלומי דמי החכירה, תוך שהיא מסבירה את איחוריה בקשיי תורים עקב נפילת השוק. הפיגורים נמשכו כמה חודשים, והסכום שבפיגור היה 2-1 מיליון דולר (בעבור שלוש האניות).

בספטמבר 2011, לאחר ששתי הבטחות לתשלומי ביניים הופרו והצעה להסדר תשלומים חלופית לא הוגשה, ביטלה Spar את חוזה החכירה, נטלה את האניות חזרה לידיה והגישה תביעת בורות נגד GCS. בסמוך לשמיעת דיוני הבורות נקלעה GCS לחילות פירעון והליכי הבורות נפסקו.

**במקרה מ-1971 מועד אחד התשלומים חל בשבת בחצות. החוכרים סברו בטעות כי מכיוון שהבנק סגור ביום שבת ובראשון, תשלום ביום שני בבוקר יהיה לפי תנאי החוזה. אולם הבעלים סירב לקבל את התשלום והזדרז לבטל את חוזה החכירה**

Spar פנתה לחברה בשם GCL שהעמידה כתבי ערבות לכיסוי התחייבויות GCS לפי חוזה החכירה. היא תבעה ממנה פיצוי של 500 אלף דולר בגין יתרת דמי החכירה שלא שולמו, 319,868 ליש"ט בגין הוצאות הליכי הבורות, ואילו עיקר התביעה נגע להפרש בין דמי החכירה שלהם הייתה זכאית לפי חוזה החכירה (16,500 דולר ליום, כאמור) לבין דמי החכירה שהתקבלו. בחישוב יומי, עד סיום תקופת החכירה ובגין שלוש האניות הסתכם ההפרש ב-20 מיליון דולר. חוזה החכירה נערכו לפי הנוסח המקובל הידוע כ-1993 NYPE, עם ההתאמות הנדרשות. סעיף 11 לחוזה החכירה (שכותרתו *Hire Payment*) קבע כי

# שייזהר החוכר, או שייזהר הבעלים?

המשך מעמוד 26

התשלומים, ולכן תביעת הבעלים נדחתה.

בדוגמה נוספת, בעניין *Latvian Shipping* מ-2002, נדון חוזה לבניית שש אניות שהעניק למספנה את הזכות לסיים את החוזה אם אחד התשלומים לא ישולם במועדו בחלוף תקופת חסד (*grace*) של 21 ימים. אחד התשלומים אכן לא שולם והמספנה ביטלה את החוזה ותבעה נזקים. המזמין טען כי אי-תשלום אינו מעניק למספנה זכות לפיצוי נוסף על הזכות לסיים את החוזה, אולם נקבע כי באותו מקרה אי-התשלום העיד כי המזמין זנח את החוזה ולכן המספנה הייתה זכאית לתבוע גם פיצויים.

אולם בית המשפט האנגלי קבע כי יש הבדל בין חוזה לחכירת אנייה לבין מכירה או חכירה של משאית במקרה האחד; כמו כן, יש הבדל בין בעלי מספנה שונת "תקוע" עם אניות חצי גמורות המשביות את המספנה לבין בעלים של אנייה בחוזה חכירה שיכול להחזיר אותן מיד לגורם אחר, לכן שני המקרים אינם מסייעים לפתרון המקרה הנוכחי.

## עניין של עיתוי

בכל הקשור לאי-תשלום דמי חכירה במועד עסק הדין האנגלי במקרים הבאים: בעניין *Petrofina* מ-1949, מועד תשלום דמי החכירה חל ב-27 בספטמבר 1939, וצ'ק לתשלום שלחו החוכרים ב-25 בספטמבר, אולם בגלל המלחמה הוא הגיע ליעדו באוקטובר. בינתיים ביטלו הבעלים את חוזה החכירה, ובנסיבות אלה, שלפיהן התשלום נעשה כמקובל באותה עת במשלוח צ'ק, נדחתה תביעת הבעלים לפיצוי.

בעניין *Georgios C* משנת 1971 מועד אחד התשלומים חל בשבת בחצות. החוכרים סברו בטעות כי מכיוון שהבנק סגור בשבת (ובראשון), התשלום ביום שני בבוקר יהיה בהתאם לתנאי החוזה. אולם במועד זה סירב הבעלים לקבל את התשלום והזדרז לבטל את חוזה החכירה, מהסיבה הפשוטה שבאותה עת עלו המחירים בשוק ב-30%, כך שהיה לו אינטרס להזדרז ולצאת מהחוזה. בנסיבות אלה נקבע כי אמנם תנאי התשלום הוא תנאי הכרחי בחוזה ("*essential term*"), אולם אם החוכר תיקן את ההפרה כך שבמועד הביטול התשלום מיושם, הבעלים אינו זכאי להפעיל את זכותו לבטל את החוזה.

בעניין *Brimnes* מ-1973 היה מצב דומה, אולם התוצאה הייתה שונה בתכלית. בשנות השבעים הועברו תשלומים בהעברה בנקאית, מלווים במשלוחי טלקס בין הבנק מטעם החוכר לבין הבנק מטעם הבעלים, שלפיהם הוסדרו הפרשי שערי המטבע הרלוונטיים למועד התשלום, ואחר הסדרתם של אלה ניתנו הוראות לחיוב וזיכוי חשבון הבנק של כל אחד מהצדדים. בין מועד ההעברה הבנקאית ועד מועד ההוראות לחיוב וזיכוי חלפו כמה ימים, ומאחר שלטענת הבעלים התשלום נעשה עם פעולת הזיכוי, במועד הרלוונטי לתשלום דמי החכירה התשלום לא בוצע - והוא ביטל את החוזה. במקרה זה, ובדומה לענייננו, נוסח סעיף הביטול קבע כי אי-העברת התשלום המדויק ("*payment of the hire failing the punctual and regular*") תאפשר לבעלים לבטל את החוזה. נקבע כי לפי נוסח זה, ובדגש על המילים

"*regular*" ו-"*punctual*" ו-"*payment*", הבעלים היה רשאי לבטל את החוזה מיד במועד שבו לא נעשה התשלום, גם אם התשלום התקבל לאחר מכן.

בתי המשפט האנגליים הדגישו כי בחוזה החכירה הבעלים מעמיד לרשות החוכר את האנייה וצוותה ומוסר בידיו את כושר ההובלה של האנייה. החוכר הוא שמקבל לידיו את דמי ההובלה (*freight*) והבעלים אינו משתתף ברווחים אלה. מכאן, כנותן שירות, הבעלים זכאי לקבל את דמי החכירה מראש ובמקרה שבו הוא אינו מקבלם, הוא זכאי לבטל את החוזה. יש להביא בחשבון כי הבעלים מצדו מחויב, למשל, בתשלום דמי הלוואה ופריעת משכנתה הרשומה על כלי השיט - תשלומים שגם אותם עליו לשלם במועד. לעתים הבעלים אינו אלא חוכר המחויב הלאה כלפי הבעלים בתשלום דמי חכירה, וגם מסיבה זו יש להקפיד כי הללו ישולמו במועד.

עם זאת, הגם שבעניין *Brimnes* ופסקי הדין שניתנו בעקבותיו נאמר כי תשלום דמי החכירה במועד הכרחי והוא אף *condition*, הרי שהם דנו בעיקר במצבים שבהם לבעלים היה אינטרס להשתחרר מחוזה החכירה. אך הם לא עסקו בשאלה אם נוסף על ה"שחרור" הבעלים זכאי לפיצויים.

## בתי המשפט האנגליים הדגישו כי בחוזה החכירה החוכר הוא שמקבל לידיו את דמי ההובלה, והבעלים אינו משתתף ברווחים אלה.

במקרה הנוכחי הגיע בית המשפט האנגלי למסקנה שונה בתכלית. בית המשפט ציין כי חשיפת החוכרים לקביעה שלפיה תשלום דמי חכירה במועד הוא *condition* המאפשר ביטול, ותשלום פיצויים חושף אותם לנוקים בכל רגע נתון: אם מחיר השוק עולה, החוכרים חשופים לאבדן חוזה החכירה ויאלצו לשלם דמי חכירה גבוהים יותר בעבור חכירה חלופית; אם מחיר השוק יורד, החוכר חשוף לביטול חוזה החכירה ולתביעת פיצויים מטעם הבעלים.

בית המשפט לא מצא בסעיף הביטול כל ביטוי לכך שתשלום דמי החכירה במועד הוא *condition*. להפך, דווקא הצורך לקבוע במפורש בחוזה כי אי-תשלום דמי החכירה במועד מאפשר לבעלים לחזור בו מההתקשרות מלמד אחרת. קרי, בהיעדר קביעה כזו ייתכן שהבעלים לא היה רשאי לסיים את חוזה החכירה; מכאן, דווקא מכיוון שאי-תשלום דמי החכירה במועד אינו הפרה של *condition*, היה צריך לתת בידי הבעלים במפורש את האפשרות למשוך בחזרה את אניותיו - או שאפשרות זו לכאורה לא הייתה עומדת לו.

כמו כן, בחוזים מסחריים לא תמיד מועד התשלום הוא תנאי הכרחי. יש עסקאות המאפשרות פיגור או איחור בתשלומים. נכון כי מטרת החוזה היא לאפשר לבעלים לקבל תשלום מראש בעבור השירותים שהוא צפוי להעניק במסגרת חוזה החכירה, אולם בכך שבהיעדר תשלום הוא אינו מחויב לספק שירותים אלה ויכול למשוך בחזרה את אניותיו הוא מקבל הגנה מספקת. עוד יש להביא בחשבון כי

נסחים מסחריים המקובלים זה עשרות שנים ויותר לעריכת חוזה חכירה לא כללו הוראות שלפיהן אי-תשלום דמי החכירה במועד מעניק לבעלים זכות מיידית לפיצויים.

## כוח הדין הכללי

לכן במכלול השיקולים לעיל קבע בית המשפט האנגלי כי אי-תשלום דמי חכירה במועד אינו הפרה של *condition* ואין בסעיפי הביטול כשלעצמם כדי לאפשר לבעלים לדרוש פיצויים נוסף על סיום החכירה. מכאן פנה בית המשפט האנגלי לבחון אם לפי הדין הכללי עומדת לבעלים הזכות לפיצוי.

בהקשר זה טענה *GCL* (הערבה, כאמור, להתחייבויות החוכרת *GCS*) כי כאשר מדובר בחוזה חכירה ממושך, השאלה אם פיגור בתשלומי דמי החכירה הוא הפרה יסודית של החוזה היא עניין של פרופורציה, או חלוקה מתמטית. מכיוון שהבעלים היו צפויים לקבל מחוזה החכירה סכום כולל של 48 מיליון דולר, לטענת *GCL* האיחורים והפיגורים שאירעו אינם הפרה יסודית, שכן הם אינם שוללים מהבעלים את האינטרס העיקרי שלו בחוזה.

אולם בית המשפט דחה את הטענה. במקרה הנוכחי ריבוי האיחורים והפיגורים, אי-עמידה בתשלומי ביניים שהובטחו, היעדר תכנית תשלומים חלופית - כל אלה הראו במפורש כי החוכרת *GCS* לא התכוונה ולא יכלה לעמוד בתנאי החוזה. בנסיבות שהוזכרו, ולפיהן הבעלים בחוזה חכירה מעמיד את האניות על צוותן ונדרש לתשלומים שונים במועד, הוא אינו יכול להימצא בפיגורים מתמשכים המגיעים ל-2 מיליון דולר. לכן במצב דברים זה גילתה *GCS* במפורש כי בכוונתה לא לקיים את חוזה החכירה באופן השולל מהבעלים (*Spar*) את האינטרס המהותי שיש להם בחוזה. לכן, לא מכוח הוראות החוזה וסעיף הביטול, אלא מכוח הוראות הדין הכללי זכאית הייתה *Spar* בנסיבות אלה לפיצויים.

ניתן לומר אפוא כי חוכר שאינו משלם במועד חשוף לביטול מידי של הסכם החכירה, גם אם ישלים את התשלום לאחר מכן, וגם אם מדובר באיחור "טכני", לשיטתו, של כמה ימים. ביטול כזה יכול להיות סמון לזמן ההגעה לנמל לצורך לקיחת מטען ובאופן שגורם לחוכר להפר התחייבות או לסכל פעולה מסחרית. הבעלים צריך להביא בחשבון כי גם אם יבטל חוזה במקרה כזה, לא בהכרח יהיה זכאי לפיצויים. כדי שהבעלים יוכל לדרוש פיצויים, עליו "לסבול" הפרה מתמשכת או להוכיח כי לא היה ביכולת או בכונת החוכר לעמוד בהתחייבויותיו או ביתרת תשלומיו. בסיכום הדברים, אי-תשלום במועד מאפשר ביטול מידי-טכני מכוח הזכות החוזית. שאלת הפיצוי לבעלים היא כבר שאלה נסיבית.

*Star Shipping As V. Grand China Logistics Holding Group*; [2015] EWHC 718 (Comm); 2013 Folio 1084

תוכן הכתבה כללי בלבד ואינו מהווה חוות דעת משפטית.

\*עו"ד יואב הריס הוא שותף במשרד דורון, טיקוצקי, קנטור, גוטמן, צרבריים.