



# המפר ישלם - השאלה כמה

**מקרים שונים בתחום ההובלה הימית שייכים "גנטית" לאותו עיקרון קדום: את הנפגע מהפרת חוזה הובלה יש להשיב למצב שבו היה אלמלא ההפרה, וקביעת הסכום לתשלום כפיצוי תהיה לפי שווי השוק המסחרי הרלוונטי הקיים. כיצד יישמו בתי המשפט בסינגפור ובאנגליה את הכלל? על כך להלן**



**| עו"ד יאב הריס |**

לפי מחירי שוק מכירה לבודדים בקמעונאות. כאשר לא ניתן לקבוע או לזהות את שוק המוצר, ערך המטען/טובין ייקבע לפי העלות התחליפית (cost of replacement), כלומר המחיר שבו היו הטובין נרכשים במקום המסירה. כאשר אין בנמצא שוק שמכוחו ניתן לרכוש טובין חלופיים, ערך הטובין ייקבע לפי המחיר שאותו יכול התובע להשיג במכירה לקונה מרצון.

**קיומו של "שוק" מוגדר לפי כמה פרמטרים, ובהם קיום קונה מרצון ומוכר מרצון שמסוגלים לנהל מו"מ לרכישת הטובין, קיום מספר מספק של סוחרים בקשר זה עם זה, אספקה זמינה של הטובין וביקוש סביר לטובין המיועדים**

לאחר הכרעות סותרות בעניין זה, כאשר תחילה פסק בית המשפט לתובעת פיצוי לפי מחיר רכישת המטען על ידיה - 62,950 דולר - ואילו ערכאת הערעור הראשונה פסקה פיצוי לפי שווייה הנטען של המכירה במחיר 46 דולר לטון ובניכוי עלות ההובלה הימית (בסך הכול 141,226 דולר), הכריע בית המשפט הגבוה בסינגפור באופן הבא: בית המשפט קבע כי נתוני המכירה שהציגה התובעת, ולפיהם עלה בידה למכור חרסית נהרות תמורת 46 דולר לטון, נגעו לכמה עסקאות אחדות בהיקף כמה מאות ק"ג או כמה טון כל אחת, ולא למכירה באלפי ואפילו לא במאות, טונות, כמו במקרה הנוכחי שבו התובעת רכשה מטען של 4,300 טון. לעומת זאת, בחקירתה הנגדית אישר נציג התובעת כי במכירה בכמויות גדולות יותר המחיר לטון נמוך יותר. התובעת לא הציגה, למשל, נתונים ומחירים של סוחרים אחרים דוגמתה, העוסקים במכירת חרסית נהרות ואף לא סיפרה מה עלה בגורל המשלוח הראשון של 4,300 טון שהגיע לידיה - כלומר אם עלה בידה למכור אותו ובאיזה מחיר.

לנוכח כל אלה לא עלה בידי התובעת להוכיח את קיומו של שוק לחרסית נהרות שמכוחו ניתן להצביע

מרקו פולו, את האמת בנוגע למשלוח המטען. לטענתם, עקב הפרת הסכם חכירת האניות שבבעלותם הם השיבו את האניות לידיהם ומכרו את המטען שהיה עליהן באותה עת, כולל המשלוח השני הנ"ל של חרסית הנהרות. הבעלים לא גילו מה היה המחיר שבו מכרו את המטען. מבחינת ההליך המשפטי תחילה נקבע כי הבעלים, כמו גם המוביל (Harikutai), אחראים לפצות את בעל המטען. מאחר שמשקל החול שאבד לא היה במחלוקת, עסקו ערכאות המשפט בסינגפור בשאלת חישוב הפיצוי המגיע לבעל המטען - סוגיה שנדונה בשלוש ערכאות בסינגפור עד אשר הוכרעה על ידי בית המשפט הגבוה לערעורים באופן הבא.

## היעדר כלל אוניברסלי

העיקרון הבסיסי הוא שהתובעת צריכה לקבל פיצוי בגין הנוק שנגרם לה. עם זאת, אין בנמצא כלל אוניברסלי בדבר הערכת גובה הנוקיים. הגישה המקובלת היא לראות את הנוק כשווה ערך לשווי המטען/טובין שאבד או לא נמסר או לא סופק. נוסף על כך, יש מקרים שבהם הנפגע זכאי לפיצוי בגין הפסדים כגון הפסדי רווחים שנגרמו לו מכך שנשללה ממנו אפשרות השימוש בטובין. לכן, נוקים הם שווי המטען + נוק תוצאתי.

נשאלת אפוא השאלה כיצד ייקבע "שווי המטען". בתי המשפט נוהגים לקבוע את שווי המטען לפי שווי השוק שלו, ובמקרה של מטען בהעברה, שווי השוק במקום המיועד למסירה. קיומו של "שוק" מוגדר לפי כמה פרמטרים, ובהם קיום קונה מרצון ומוכר מרצון שמסוגלים לנהל מו"מ לרכישת הטובין (להבדיל למשל ממצב שבו קיים מונופול). קיום מספר מספק של סוחרים (traders) בקשר זה עם זה, אספקה זמינה של הטובין וביקוש סביר לטובין המיועדים. עוד הוסיף בית המשפט וקבע כי השוק צריך להיות רלוונטי לתובע באופן שהתובע פעיל בשוק האמור. התובע הנפגע אינו יכול להיבנות מקיום שוק תיאורטי הקיים אי שם והתובע אינו חלק ממנו. מצב כזה מתרחש כאשר התובע מצוי בתחילת שרשרת האספקה, למשל כרוכש או מוכר סיטונאי, ודורש פיצוי

הסיפור מתחיל במטען שחלקו לא נמסר ליעדו מעולם. חברת Fairmacs Shipping & Transport Services מהודו רכשה 12,900 טון חרסית נהרות ("river sand") מידי חברת Marine Alliance Group מסינגפור אשר היה מיועד להישלח אליה בשלושה משלוחים, של 4,300 טון כל אחד.

החוזה להובלת המטען נערך עם מוביל בשם Harikutai אשר הוביל או היה אמור להוביל את המטענים בדוברות השייכות לבעלים ששםם לא אחר מאשר Marco Polo Shipping, מנמל Myeik במיאנמר (בורמה) לנמל Port Blair בהודו. המשלוח הראשון הגיע ליעדו והתקבל כנדרש. המשלוח השני היה אמור להימסר ב-1.10.11 אולם מעולם לא נמסר לידי המקבל. במקום חול נהרות ב-3.10.11 "סיפקו" בעלי האנייה לרוכשת המטען גרסה ולפיה האניות הן לקראת סיום המסע הימי וכי העיכוב נגרם מתנאי מזג אוויר קשים.

**הגישה המקובלת היא לראות את הנזק כשווה ערך לשווי המטען שאבד או לא נמסר או לא סופק, ויש מקרים שבהם הנפגע זכאי לפיצוי בגין הפסדים כגון הפסדי רווחים שנגרמו לו מכך שנשללה ממנו אפשרות השימוש במטען**

גרסה זו התבררה כלא נכונה. ב-15.12.2011 הגישה רוכשת המטען את תביעתה בפני בית המשפט בסינגפור נגד הבעלים ונגד המוביל Harikutai, ותבעה מהם למסור את החול ולחלופין פיצוי של 200 אלף דולה, שהוא לטענתה שווי השוק של החול בנמל Port Blair בהודו, מחושב לפי מחיר של 46 דולר לטון ומבוסס על כמה עסקאות למכירה בסכומים אלה שהציגה רוכשת המטען, אף שהמחיר ששילמה Fairmacs ל-Marine Alliance היה 62,950 דולר בלבד.

רק אז במסגרת ההליך המשפטי מסרו הבעלים, אנשי

# המפר ישלם - השאלה כמה

המשך מעמוד 30

ופוטנציאל המטענים.

במקרה הנוכחי החכירה המיועדת הייתה צריכה להסתיים במערב אירופה, שם היצע המטענים ורמת דמי ההובלה גבוהים יותר. במקרה הנוכחי הבעלים איבדו אפוא לא רק את דמי החכירה אלא גם את מיקום האנייה במערב אירופה וכן שתי הובלות עוקבות, שלגביהן מצאו הבוררים כי הבעלים היו יכולים לזכות בהן. הבוררים קבעו את הפיצוי לפי תנאי השוק הרלוונטי, שהוא שוק חכירת ה-spot שבו יכלה האנייה לפעול ממערב אירופה, אם חוזה החכירה אכן היה מתקיים. לכן, הנוקים שלהם טוענים הבעלים הם אלו הנובעים מהפרת חוזה החכירה. מאחר שנמצא כי הבעלים לא הפרו את חובת הקטנת הנוק, קבע בית המשפט האנגלי כי הכרעת הבוררים, הנחשבים בוררים מנוסים, תואמת את עקרון הפיצוי ואין בה שגיאה חוקית המצדיקה את קבלת הערעור (גישה דומה שהעניקה לבעלים פיצוי שכלל את ההובלות הנוספות שיכלו להשיג לאחר תקופת חוזה החכירה המקורי הודגמה בעניין האנייה "Front Ace" ["המטען", גיליון 83], אם כי שם לא היה מדובר בהפרת חוזה חכירה אלא בנוק שנגרם מהשבתה עקב התנגשות שהובילה לאבדן חוזה חכירה מיועד).

## הענקת פיצויים "מערב לחוזה החכירה" צריכה להיעשות בזהירות ויש להימנע מחישובים תיאורטיים על הפסדים תיאורטיים; יש להתייחס רק להפסדים שאותם ניתן להוכיח בראיות

אפשר לראות אפוא כי אף שהעקרונות המשפטיים ידועים ומקובלים, האמת עצמה, כמו תמיד, נמצאת ב"פרטים הקטנים". מהו השוק הרלוונטי? האם קיומו הוכח? ומה היה מצבו של הנפגע אלמלא ההפרה? ומה בדבר קיומן או היעדרן של ראיות הנוגעות בדבר? כל אלה משפיעים דרמטית - כלפי מעלה או מטה, תלוי בעיני המתבונן - על סכום הפיצוי שייקבע לצד הנפגע. על הצדדים לחוזה חכירה או הובלה להביא את אלה בחשבון לא רק בעת החתימה על החוזה אלא בעיקר במקרה שהוא מופר, אם הוא כולל פיצוי במקרה של ביטול אשר עלול להתברר כבלתי מוצדק ולהיחשב אף הוא כהפסד.

Marco Polo Shipping Co. Pte. Vs. Fairmacs Shipping & Transport Services Pte [2015] SGCA 44; Louis Dreyfus Commodities Suisse Sa Vs. MT Maritime Management BV [2015] EWHC 2505 (Comm)

תוכן הכתבה כללי בלבד ואינו מהווה חוות דעת משפטית.

\* יואב הריס הוא שותף במשרד ע"ד דרון, טיקוצקי, ושות'.

למיניהן היא התעכבה כמה ימים, עיכוב שהוביל לביטול החכירה על ידי החוכרים - ביטול שהתברר בהמשך כבלתי מוצדק - כלומר החוכרים היו בהפרה יסודית. בשל כך נאלצה האנייה להפליג ריקה לדרום אמריקה בשאיפה לקבל שם מטען, ורק ב-24.2.2011 עלה בידה לקבל הובלה חלופית מארגנטינה לרוטרדם, שהסתיימה ב-12.4.2011.

הבעלים טענו כי לו קיים חוזה החכירה שהופר, היה עולה בידי האנייה לסיים את החכירה (ההובלה) ב-17.3.2011 (במערב אירופה כאמור), ומשם לקבל מטען של שתן-אמוניום חנקתי (urea ammonium nitrate) ממל בים הבלטי לארצות הברית, ומשם מטען כימיקלים נוסף בחזרה לאירופה. הבעלים הגישו תביעת בוררות ובה תבעו פיצוי של 1.2 מיליון דולר בגין ההפרש שבין ההכנסות הצפויות מחוזה החכירה שהופר ושני חוזה החכירה הצפויים העוקבים לאחר מכן, לבין ההכנסות בפועל עקב חוזה החכירה החלופי. החוכרים טענו, לעומת זאת, כי הבעלים זכאים לכל היותר לפיצוי של 478,386 דולר, שכן את הפיצוי יש לקבוע לפי התקופה שבה חוזה החכירה המקורי היה צפוי להסתיים ולא יותר מכך ולפי ההפרש בין מחיר החכירה שהופרה לבין מחיר החכירה החלופית.

הבוררים קבעו כי החוכרים הפרו את חוזה החכירה וכי הבעלים זכאים לפיצויים בסכום הנתבע על ידיהם, 1.2 מיליון דולר, ובמצב דברים זה ערערו החוכרים לבית המשפט האנגלי. בית משפט זה קבע כי בכל הקשור לפסיקת פיצויים לצד הנפגע הכלל הוא שיש להעמידו ככל שניתן באותו המצב הפיננסי שבו היה לו החוזה היה מתקיים. נכון הוא שלפי עניין Smith Vs. M Guire, משנת 1858, שנגע אף הוא למכירת טובין ועסק בשאלות של קיומו של שוק לקביעת ערך הטובין, המקובל הוא להעניק לבעלים פיצוי בגין ההפרש בין חוזה החכירה שהופר לבין חוזה החכירה שקיים בפועל, והמקובל הוא שגם כפיצוי הבעלים אינו יכול לקבל סכום הגבוה מכל תשלומי החכירה שהיו משולמים לו לפי החוזה שהופר.

עם זאת, פני הדברים שונים כאשר הבעלים ספג הפסד שהוא יותר מההפסד הרווח הצפוי מחוזה החכירה שהופר, ובמצב דברים זה אין כל מניעה מלהעניק לבעלים פיצוי בגין כל נזקיו. אולם הענקת פיצויים "מערב לחוזה החכירה" צריכה להיעשות בזהירות ויש להימנע מחישובים תיאורטיים על הפסדים תיאורטיים; יש להתייחס רק להפסדים שאותם ניתן להוכיח בראיות. מצבים כאלה מתרחשים כאשר למשל החוכר מחזיר את האנייה לבעלים במיקום אחר מזה שסוכם, באזור שבו פוטנציאל קבלת המטענים להובלה קטן וצריך להביא בחשבון כי במסגרת שיקוליו, הקשורים בהתקשרות בחוזה החכירה, הבעלים מתחשבים לא רק בתשלום דמי החכירה או ההובלה אלא גם במיקום הסופי של האנייה לאחר ההובלה. בהענקת פיצוי רק לפי ההפרש בגין דמי החכירה לתקופת חוזה החכירה מתעלמים אפוא משיקול לגיטימי זה של הבעלים בעניין מיקום האנייה

על שווי הטובין. יתרה מכך, גם השוק שאליו כיוונה התובעת כלל אינו השוק הרלוונטי מבחינתה. שכן מהעדויות התברר כי התובעת, כשמה - Fairmacs Shipping & Transport Services - משמשת למעשה מוביל של חרטית נהרות בקבוצת Fairmacs ואפילו אינה חלק משרשרת האספקה, שתחילתה בעסקאות דוגמת זו שעשתה התובעת לרכישת כמויות גדולות של חרטית נהרות במחירים של כ-6.5 דולרים לטון (רכישה סטיונית) וסיימה במכירה קמעונית שנעשית על ידי רוכשים בקצה השרשרת, המוכרים כמויות קטנות של חרטית נהרות במחירים של 46 דולר לטון. נוסף על כך, בין אלה לאלה קיימים קונים מסיטונאים בעבור קמעונאים; התובעת, כך התברר, אינה נמנית עם איש מאלה.

## בנסיבות שבהן לא הוכח קיומו של שוק למוצר קבע בית המשפט כי יש לפצות את התובעת לפי עקרון העלות התחליפית, ומאחר שהנתון הרלוונטי הוא המחיר ששילמה התובעת בעבור המטען, נקבע כי היא תפוצה בסכום זה

לפיכך, השוק שלו טענה התובעת, שבו מוכרים ב-46 דולר לטון, לא רק שקיומו לא הוכח, אלא שהוא כלל אינו השוק הרלוונטי מבחינתה. מכאן, בית המשפט קבע כי לעולם לא היה עולה בידי התובעת למכור 4,300 טון במחיר של 46.85 דולר לטון, ולכן הנוק שנגרם לה אינו מכפלת כמות המטען שלא סופקה במחיר 46.85 דולר. הענקת פיצוי בגובה סכום כזה הייתה מעניקה בידי התובעת רווחים או סכומים שכלל לא היו אמורים ליפול בחיקה. אי לכך, בנסיבות אלה, שבהן לא הוכח קיומו של שוק למוצר, קבע בית המשפט כי יש לפצות את התובעת על פי עקרון העלות התחליפית, ומאחר שהנתון הרלוונטי הוא המחיר ששילמה התובעת בעבור המטען, 62,500 דולר, נקבע כי התובעת תפוצה בסכום זה על כך שמטענה לא נמסר לה מעולם. בהינתן כי לטובת הבעלים נפסקו הוצאות בסכום כולל של 20 אלף דולר, יוצא כי התובעת, שאיבדה כאמור את מטענה שאותו מכר הבעלים (שהותר את סכום המכירה בידיו), קיבלה לידיה פיצוי של 40 אלף דולר בלבד.

## פיצוי על הפסד הניתן להוכחה

במקרה נוסף, שפעל אף הוא לטובת הבעלים, התמודד בית המשפט העליון האנגלי עם השאלה כיצד יחושב הפיצוי המגיע לבעל האנייה עקב הפרת חוזה חכירה באירוע שהתרחש באופן הבא: ב-6.11.11 הוחכרה מכלית "MTM Hong Kong", המובילה דלק מדרום אמריקה לאחד הנמלים שבטווח גיברלטר-אנטוורפן. ההובלה הקודמת של האנייה הביאה אותה עד בומה שבקונגו (הרפובליקה הדמוקרטית), ומשם הייתה אמורה לצאת לדרכה למסירה לחוכרים, אולם עקב בעיות טכניות