

הוודאות החוזית עפ"י הדין האנגלי

הכלל "יזהר הקונה" וכיצד עשוי הדין האנגלי להתערב בחוזי מכר בינלאומי

עו"ד יואב הריס



בצד הביקורת על (העדר) וודאות עסקית עפ"י דין החוזים הישראלי, חשוב להבין כי גם הדין האנגלי אינו ממלכת האקסיומות. כך, למשל, הסעיף הנפוץ בחוזי מכר בינלאומי, המפנה את הצדדים בעת מחלוקת לדין האנגלי, למעשה, כך מתברר, מוסיף על החוזה "תנאי אחריות" למיניהם, שספק אם היו ביסוד כוונת המתקשרים. על כל אלה, במקרה המתואר להלן.

חוזה המכר

עפ"י חוזה מינואר 2007 מכר שוויצרי מטען של 38,500 מ/ט (מטריק טון) דלק מזוקק (gasoil) לרוכש גרמני, בתנאי FOB אנטוורפן (בעסקת FOB עם העמסת המטען אל מעבר לדופן האונייה המיועדת להובלתו בנמל המוצא ממלא המוכר את התחייבותו בעסקת המכר והוא מופטר מזכויותיו במטען). סעיף 4 לחוזה, סעיף האיכות, התייחס לשורה ארוכה של פרמטרים ומאפיינים של המטען, ובין היתר נקבע כי ריכוז הסנדימנטים (מרבצי סחף, משקי, חול ואבנים - חומר הפוגע באיכות המטען) בדלק לא יעלה על 10 מג/ליטר. עוד קבעו הצדדים את השיטה למדידת ריכוז הסנדימנטים וכי הבדיקה תיעשה ע"י מפקח בינלאומי מוסכם - SGS. סעיף 18 לחוזה קבע, בין היתר, כי (בתרגום חופשי): "אין כל ערבויות, הצהרות או מצגים, גלויים או מרומזים, בקשר לגבי סחרות מטען הדלק, כשירותו והתאמתו לכל מטרה המשתרעים אל מעבר לתיאור הדלק כפי שנקבע בחוזה זה".

בהתאם למוסכם, מטען הדלק הועמס על האונייה Mercini Lady בנמל אנטוורפן בבליגיה בהזרמה של הדלק ממיכלים שהיו בנמל (מיכלי חוף) אל האונייה באמצעות צנרת המיועדת לכך. טרם שהוזרם המטען, דגמו המפקחים של SGS מספר דגימות של הדלק מתוך מיכלי החוף. עפ"י תעודת ניטור (Certificate of Analysis) שסיפק SGS, ריכוז הסנדימנטים בדלק עמד על 6.4 מג/ליטר, כלומר בתוך טווח הריכוז (ספציפיקציה) שסוכם, אם כי הדגימות נבדקו בשיטה שונה מזו שסוכמה בחוזה.

האונייה הפליגה לספרד שם הייתה אמורה לפרוק את המטען בשני יעדים. כשהגיעה ליעד הראשון, נבדק המטען לקראת פריקה והתגלה כי ריכוז הסנדימנטים במטען הנו 39.6 מג/ליטר - הרבה מחוץ לטווח הריכוז שהוגדר בחוזה. לנוכח הפער הניכר בין הבדיקות, נערכו בדיקות חוזרות ונשנות, אולם התוצאה נשארה בעינה. רוכשי המטען המיועדים סירבו לקבלו, והמטען כולו, בשווי 3.0 מיליון דולר, נדחה. החוזה קבע כי הוא נשלט ע"י הדין האנגלי וכל המחלוקות בקשר אליו יתבררו בפני ביהמ"ש באנגליה. בהתאם, הגיש הרוכש תביעה כנגד המוכר בבית המשפט האנגלי.

סעיף 14 לחוק המכר האנגלי 1 - תנאי הסחרות סעיף 14 לחוק המכר האנגלי מ-1979 עוסק ב"תנאים נרמזים בדבר כמות או כשירות" (של הטובין הנרכשים). במסגרת זו, בסעיפי משנה 14 (2) - 14 (2A) קובע החוק (בתרגום חופשי): "כשהמוכר מוכר טובין במהלך העסקים הרגיל, קיים תנאי נרמז (בחוזה המכר) ולפיו הטובין אותם מספק המוכר על פי החוזה הנם באיכות מספקת; טובין הנם באיכות מספקת אם הם תואמים את הסטנדרטים אותם יחשיב אדם סביר כמספקים, כשלוקחים בחשבון את תיאור הטובין, המחיר (אם רלוונטי) וכל יתר הנסיבות הרלוונטיות. איכות הטובין כוללת בין היתר, את כשירותם והתאמתם למטרות לפיהן הטובין מסוגם בדרך כלל נרכשים; אופן הופעתם; העדר ליקויים; בטיחות; עמידות".

הרוכש הודה ואישר כי בהתאם לבדיקת SGS המוסכמת, נתוני המטען עמדו בטווח הספציפיקציות שנקבעו בחוזה. אולם לטענתו, יש לקרוא אל תוך החוזה תנאי נרמז (implied term) ("תנאי מכללא") ולפיו על המטען לשמור על תכונותיו למשך המסע הימי וזמן סביר לאחר מכן וכי תנאי זה הופר מכיוון שבעת הגעת המטען לספרד, הוא לא שמר על תכונותיו. הרוכש הסתמך על הוראות חוק המכר האנגלי מ-1979, וכן על פסיקת בתיהמ"ש האנגליים בשורה של מקרים, בהם נקבע "תנאי הסחרות" ולפיו: "על המטען להיות

מסוגל לעבור מסע סביר ולשמור על יכולת

סחרות בזמן ההגעה ליעד וזמן

סביר לאחר מכן", וטען

כי משמעות הדבר שעל

המטען היה להגיע ליעדו

בספרד כשהוא בתוך טווח

הספציפיקציות שנקבעו

בחוזה. המוכר לעומתו, שלל

קיומו של תנאי נרמז, לנוכח

הוראות החוזה הברורות, וטען כי גם אם ניתן לכאורה לקרוא אל תוך החוזה תנאים נרמזים שכאלה, הרי שסעיף 18 לחוזה מבטל ומחריג כל תנאי שכזה, וקובע במפורש כי המוכר מתחייב אך על נתוני המטען כפי שנקבעו בחוזה.

יצוין כי השוואה פשוטה בין התנאי הנרמז בדבר "איכות מספקת", אותו מספק סעיף 14 לחוק המכר האנגלי, לבין זה שמספק המשפט המקובל - "תנאי הסחרות", מראה שהתנאי שמספק חוק המכר האנגלי כללי, ופחות מחייב מזה שמעניק המשפט המקובל - "על המטען להיות מסוגל לעבור מסע סביר וגו'" - הוא התנאי העדיף מבחינת הרוכש.

ביהמ"ש נדרש להכריע: האם ניתן להוסיף תנאי נרמז לחוזה, ואם כן, מה מקורו, האם בסעיף 14 לחוק המכר האנגלי או המשפט המקובל; והאם תנאי שכזה "שורד" את הוראות סעיף 18 לחוזה בדבר העדר חבות או התחייבות מטעם המוכר שהיא מעבר לתיאור מאפייני המטען בחוזה?

הכרעת בתי המשפט

הצדדים הסכימו להכרעה מקדמית בשאלות אלו מבלי



כשמבצעים עסקת מכר בינלאומית, הכפופה לדין האנגלי, יש לקחת בחשבון כי הוא מתערב, לעתים, במה שנראה כנוסח חוזה סופי ומחייב

הישמר הקונה

ביהמ"ש הגבוה לא מצא כל תימוכין לכך שעל המטען לשמור על הספציפיקציות, לא רק בזמן המסירה, אלא גם למשך "זמן סביר" שאינו ודאי לאחר מכן. נהפוך הוא. החוזה מבהיר במפורש כי המטען צריך לעמוד בספציפיקציות בזמן המסירה. כוונת הצדדים היתה ששמאי עצמאי מוסכם יבדוק זאת לפני הטעינה ואפילו במיכל החוף בנמל – טרם העמסת המטען על האונייה עצמה (היינו, אפילו קודם להעברת הסיכון והזכות הרגילה שכאמור בעסקת FOB – מתרחשת בהעמסת המטען מעבר לדופן האונייה). הגם שבדיקת SGS לא בוצעה בדיוק כפי שנקבע בחוזה, הרי שהרוכש קיבל בדיקה זו והדבר מחייב אותו, וגובר על אופן ביצוע הבדיקה. מטרת החוזה היא כי הספציפיקציות תיבחנה באופן בלעדי בטעינה ומשכך אין כל משמעות למתרחש לאחר מכן. לאחר הטעינה כל הסיכונים חלים על הרוכש, כולל סיכוני ההובלה. כוונת החוזה הברורה לא הייתה מפורשת אחרת ע"י סוחרים סבירים, ומתן אפשרות "לפתוח" את נושא ריכוז הסנדימנטים לדיון מאוחר יותר תחת עיקרון הוודאות המסחרית. לכן, קבע ביהמ"ש הגבוה לערעורים, לא ניתן להחיל על החוזה תנאי נרמז עפ"י המשפט המקובל ולפיו על המטען לשמור על הספציפיקציות שלו גם "זמן סביר" לאחר הטעינה. עדיין, למרות התפתחות המשפט המקובל, קבע ביהמ"ש הגבוה כי חל העיקרון של "יישמר הקונה" (caveat emptor).

התנאי הנרמז שבסעיף 14 (2)

אמנם, ביהמ"ש הגבוה החיל על החוזה את התנאי הנרמז שבסעיף 14 (2) לחוק המכר האנגלי, ולפיו היה על המוכר לספק מטען "באיכות מספקת", אולם בעיני ביהמ"ש, ספק אם היה בכך לעזור לרוכש. לדבריו, דווקא העובדה כי הרוכש היה מוכן לקבל את בדיקת SGS עלולה להיות בעוכריו. שכן, הואיל ויתר בדיקות מטען הדלק היה נכונות, הרי שיתכן כי המטען כלל לא איבד מתכונותיו במהלך

לקיים בירור עובדתי. בדרך דיונית זו קיווה המוכר להשיג "קיצור דרך", שכן לטענתו די בכך שייקבע קיומו של תנאי נרמז שכזה, ה"שורד" את סעיף 18 לחוזה, על מנת לזכותו בשווי המטען לנוכח חריגת המטען מהספציפיקציות במהלך המסע הקצר לספרד, שאין חולק כי היה מסע סביר.

הערכאה הראשונה – ביהמ"ש המסחרי – פסקה לטובת הרוכש כי אכן קיים בחוזה תנאי נרמז עפ"י סעיף 14 (2) לחוק המכר האנגלי וכן עפ"י המשפט המקובל ולפיו היה על המוכר לספק מטען באיכות מספקת לא רק בזמן המכירה, אלא גם זמן סביר לאחר מכן, במהלכו היה עליו לשמור על תכונותיו (הספציפיקציות) כפי שהוגדרו בחוזה. תנאי זה לא בוטל ולא הוחרג ע"י סעיף 18 לחוזה. המוכר ערער בפני ביהמ"ש הגבוה לערעורים.



**כוונת החוזה
הברורה לא
הייתה מפורשת
אחרת ע"י
סוחרים סבירים,
ומתן אפשרות
"לפתוח" את
נושא ריכוז
הסנדימנטים
לדיון מאוחר
חותרת תחת
עיקרון הוודאות
המסחרית**

המסע - היינו, מראש נמסר שהוא חורג מהספציפיקציות. אולם הרוכש קיבל כאמור את בדיקת SGS ולפיה המטען נמסר כשהוא תקין. באם החריגה מהספציפיקציות התרחשה במהלך המסע שארך ארבעה ימים בלבד, הרי שיש צורך בעדות מומחה לבחון את הסיבות לכך, ואם אכן הדבר נבע מסיבות הקשורות לחוסר יציבות של המטען או מגורמים חיצוניים. יתרה מכך, באם חוסר היציבות או חוסר האיכות המספקת



של המטען בא לביטוי אך בנושא ריכוז הסנדימנטים, הרי שלכאורה מאחר ונושא זה הוסדר בלעדית בחוזה, הרי שגם בכך לא יהיה לסייע לרוכש. ומכאן לשאלה, אם תנאי נרמז זה, יהא תוקפו אשר יהא (אם בכלל), שורד את סעיף 18 לחוזה.

האם התנאי הנרמז "שורד" את סעיף 18 לחוזה?

תחילה יש להבין כי המשפט האנגלי מבחין בין "תנאי" condition - לבין "ערבות"/"חבות" ו- "מצג" - warranty. בעסקת מכר warranty יכול להיות הצהרת המוכר בדבר זכויותיו בנכס הנמכר, תיאור הנכס ואיכותו וכד'; Condition משמעו, למשל, חובה או דרישה המופיעה בחוזה שעל אחד הצדדים לקיים אותה תחת התחייבויותיו. ה-condition ניצב במדרג גבוה יותר מה-warranty. בעוד שלנוכח הפרת condition זכאי הצד הנפגע לבטל את החוזה, הרי שלנוכח הפרת warranty לא עומדת לצד הנפגע זכות ביטול אוטומטית אלא זכות לפיצוי בגין הנזק שנגרם כתוצאה מההפרה.

לכן, קובע הדין האנגלי כי על מנת לשחרר צד לחוזה מכר מחובה המוטלת עליו מכוח condition יש לעשות כן עפ"י סעיף בחוזה הקובע כך במפורש. פסה"ד המנחה הינו **Wells V. Pratt** מ-1911 העוסק בעסקה למכר זרעים של צמח מסוג **common English sainfoin**. בחוזה נקבע כי המוכר אינו

נותן כל warranty, גלוי או מרומז, באשר לגידול, תאור או כל נושאים אחרים. הזרעים סופקו, ולאחר שנזרעו, צמחו ונקצרו, התברר כי לא היה מדובר בסוג הצמח הנפוץ עליו סוכם, אלא בסוג אחר של הצמח, שהקונה כלל לא חפץ לרכוש. נקבע כי לשון החוזה הינה ברורה לאספקת זרעי הצמח מהסוג הנפוץ, ולכן המדובר בתנאי בחוזה (condition). תנאי שכזה לא ניתן לבטל בסעיף בחוזה העוסק בהעדר כל "warranty" מצד המוכר. במקרה נוסף, מ-1934, התברר כי שני "פרופלורים" (מדחפים) לאונייה, הגם שסופקו לרוכש בהתאם לשרטוטים שנערכו, לא התאימו למטרתם. המוכר ניסה להיאחז בסעיף האחריות ולפיו ניתנת אחריות עבור פגמים בחומר או בעבודה למשך 6 חודשים, על מנת לטעון כי הסעיף מחריג כל תנאי נרמז, אולם גם טענה זו נדחתה (**Cammell V. The Magnaese Bronze Company**).

אל מול פסיקות אלה ונוספות, טען מוכר הדלק, כי נוסח סעיף 18 שבחוזה רחב וברור דיו על מנת להחריג כל חבות או אחריות בקשר לתכונות הדלק שלא נקבעו בחוזה, וכי החוזה קבע במפורש שהמועד לבדיקת התכונות הינו לפני הטעינה כאמור. ביהמ"ש נטה לכיוון המוכר והיה מוכן לקבוע כי בעידן המודרני, נוסח סעיף 18 נועד לכסות את כל התנאים - terms - שבחוזה הנוגעים לתיאור והגדרות המטען - הן אלה שהפרתם מאפשרת ביטול החוזה והן אלה שהפרתם מאפשרת אך פיצוי כספי. אלא, שביהמ"ש הגבוה הבהיר כי הוא אינו חופשי לחלוטין בעניין זה. הוא חייב לכבד פסיקות קודמות ואין זה מקרה חד-משמעי דיו על מנת לסטות מהן. לכן, בסיכומו של דבר, חל על המוכר התנאי הנרמז שבסעיף 14 (2) לחוק המכר האנגלי, ולפיו על המוכר היה לספק את המטען באיכות מספקת וזאת גם אם עדויות להעדר איכות שכזו לא הוצגו אלא בסוף המסע. כלל זה לא הוחרג בסעיף 18 לחוזה ומחייב את המוכר. את טיבו ומשמעותו של תנאי זה יהא צורך לברר בבירור עובדתי נוסף, ומכאן, ספק אם "קיצור הדרך" שבהליך ההכרעה המקדמית אכן שירת את הרוכש.

נקודות למחשבה

במקרה זה יוצא שחופש החוזים בין מוכר שוויצרי למוכר גרמני הופר על ידי הדין האנגלי עצמו, אליו כיוון החוזה, שהוסיף לחוזה תנאי נוסף שהמוכר השוויצרי לא התכוון אליו. המוכר השוויצרי גם לא הצליח להחריג תוספת זו לחוזה, למרות נוסח סעיף 18 לחוזה שהיה מקובל על הצדדים - וזאת לנוכח שורת פסקי דין אנגליים, שהעיקרי והמנחה שבהם מלפני 100 שנה.

כשמבצעים עסקת מכר בינלאומית, הכפופה לדין האנגלי, יש לקחת בחשבון כי הוא מתערב, לעתים, במה שנראה כנוסח חוזה סופי ומחייב. יחד עם זאת, לנוכח הסכמת הצדדים על אופן ועיתוי בדיקת מאפייני המטען במקרה הנדון, וכפי שעולה מהחלטת ביהמ"ש הגבוה, נראה כי בפועל עדיין ניצבת בפני הרוכש משוכה גבוהה ביותר בדרך להוכיח את זכאותו להחזר שווי המטען בסך 3.0 מיליון דולר שרכש. הכלל של "היזהר הקונה" עדיין שריר וקיים.