



הערות שונות המופיעות על גבי שטרי המטען הימיים זאב תלם

שטר המטען הימי מונפק על ידי חברות ספנות (ולעתים על ידי משלחים בין"ל) ולעתים, בנוסף לסעיפים המודפסים בו מופיעות בו הערות שונות. בהערות אלה עוסק מאמר זה.

ברצוני להדגיש שמאמר זה לא בא להסביר את מהות שטר המטען הימי לסוגיו ו/או את תכונותיו. המאמר גם לא כולל היבטים משפטיים או התייחסות לכללי האג ויסבי, לפיהם בנויים שטרי המטען.

ברור שכל מאמר בנושא לא יהיה מלא משום שלעתים קרובות ניתן למצוא הערות חדשות ולא ידועות בשטרי המטען, אולם ניסיתי לפרט כאן את כל ההערות המקובלות. והיה אם מי מהקוראות או הקוראים יראה הערה נוספת שלא מופיע כאן, אנא תודיעוני ואשמח להכניס אותה למהדורות הבאות של מאמר זה.

הערות המתייחסות לסטטוס ההובלה

בשימוש במונח זה, המכולה הריקה מובאת לביתו של היצואן שממכיל אותה ושולח אותה לנמל היצוא או למסוף עורפי במדינת היצוא. עם פריקת המכולה בנמל (או במסוף עורפי) במדינת היעד היא לא נפתחת אלא מועברת אל ביתו של היבואן ולאחר שזה ירוקן אותה, תוחזר ריקה לנמל היבוא.

CY/CY או FCL /FCL

בשימוש במונח זה, מובאת המכולה הריקה לבית היצואן שממכיל אותה, ושולח אותה לנמל היצוא או למסוף עורפי במדינת היצוא. המכולה מרוקנת בנמל או במסוף מטענים בנמל או במסוף עורפי במדינת היעד.

CY/CFS או FCL/LCL

בשימוש במונח זה, מספר יצואנים מביאים את מטענם לנמל, או למסוף עורפי במדינת היצוא, וממכילים במכולה אחת הנשלחת ליעד מסוים. במדינת היעד היא לא נפתחת אלא מועברת אל ביתו של היבואן ולאחר שזה ירוקן אותה, תוחזר ריקה לנמל היבוא.

CFS/CY או LCL/FCL

בשימוש במונח זה, מספר יצואנים מביאים את מטענם לנמל, או למסוף עורפי במדינת היצוא, וממכילים במכולה אחת הנשלחת ליעד מסוים. במדינת היעד המכולה מרוקנת בנמל או במסוף מטענים בנמל או במסוף עורפי במדינת היעד.

CFS/CFS או LCL/LCL

© כל הזכויות שמורות לזאב תלם



הערות המתייחסות לתחולת המכולה

Shippers load, stowage and count
הסתייגות הבאה לציין כי תכולתה של המכולה הוטענה, נספרה, הומכלה וסודרה על ידי השולח ולמוביל אין ולא תהיה אחריות לגביה.

Quantity and contents unknown and not tallied or controlled by the carrier
כנ"ל.

Said to contain
לעתים קרובות נעשה שימוש בקיצור התיבות STC – "שאמור להכיל". גם הערה זו באה להדגיש שהנתונים המופיעים בשטר המטען נמסרו על ידי השולח ואין המידע הרשום מהווה ראיה עובדתית לגבי הכמות ו/או התכולה שבמכולה.

הערות המתייחסות לדמי הובלה

Freight prepaid/freight payable at origin
דמי ההובלה שולמו במדינת המוצא

Freight collect/freight payable at destination
דמי ההובלה ישולמו במדינת היעד

Freight payable at destination, ship or cargo lost or not lost
דמי ההובלה ישולמו במדינת היעד אם הטובים ימסרו או לא.



הערות המתייחסות להיבטי עלות – טעינה ופריקה

Liner Terms
 תעריף ההובלה כולל בתוכו את עלויות הטעינה בנמל היצוא, ההובלה הימית ועלויות הפריקה בנמל היבוא. המונח נמצא בשימוש בעיקר בענף הספנות הקווית שתעריפי ההובלה בו כוללים בין השאר את עלויות הפריקה והטעינה. ייתכן והמונח יופיע ע"ג שטר המטען הימי וייתכן שלא. בהעדר ציון על גבי שטר המטען, ההנחה היא שמדובר ב-Liner Terms. קיימים, עם זאת מספר נמלים ימיים בהם "נוהג הנמל" מטיל על המוכר ו/או הקונה את עלויות הטעינה ו/או הפריקה.

זהה ל-Liner Terms	Liner in/Liner Out
תעריף ההובלה הימית לא כולל בתוכו את טעינת המטען לאנייה. האנייה פטורה במקרה כזה מתשלום לנמל או למפעיל הרציף בגין הטעינה.	Free In
תעריף ההובלה הימית לא כולל בתוכו את פריקת המטען מאנייה. האנייה פטורה במקרה כזה מתשלום לנמל או למפעיל הרציף בגין הפריקה.	Free Out
תעריף ההובלה הימית לא כולל בתוכו את טעינת המטען לאנייה ואת פריקתו מהאנייה.	Free In and Out
תעריף ההובלה הימית כולל בתוכו את טעינת המטען לאנייה. האנייה פטורה במקרה כזה מתשלום לנמל או למפעיל הרציף בגין הטעינה.	Liner in
תעריף ההובלה הימית כולל בתוכו את פריקת המטען מאנייה. האנייה פטורה במקרה כזה מתשלום לנמל או למפעיל הרציף בגין הפריקה.	Liner Out

על פי רוב לא משתמשים במונחים Liner In ו-Liner Out.

ניתן לסכם את ההערות הנ"ל כדלהלן:

In	טעינה
Out	פריקה
Liner	כולל
Free	לא כולל

ואם נשתמש באותיות הראשונות של כל מונח:

LIO	דמי ההובלה כוללים טעינה ופריקה
FIO	דמי ההובלה אינם כוללים לא טעינה ולא פריקה
FILO	דמי ההובלה אינם כוללים טעינה וכוללים פריקה
LIFO	דמי ההובלה כוללים טעינה ואינם כוללים פריקה

© כל הזכויות שמורות לזאב תלם

אין להעתיק, לשנות, לפרסם, לשרד, להעביר, למכור, להפיץ או לעשות שימוש מסחרי או אחר כלשהו, בתוך המאמר או חלק ממנו אלא בהיתר מפורש ובכתב מזאב תלם.



הערות המתייחסות להיבטי עלות – היטל צפיפות

לעתים עשויות חברות הספנות לרשום על גבי שטר המטען את ההערה הבאה:
Shipment subject to delay surcharge payable in Israel at _____ percent .

חברות אחרות כותבות:
Congestion surcharge of _____ percent to be applied and collected at port of destination whether freight is pre-paid or collect.

חשוב לציין שלפי הגדרות ה-Incoterms הצד לעיסקה המשלם את דמי ההובלה ישא גם בהוצאות היטל הצפיפות, אלא אם היטל הצפיפות הוטל לאחר שהאנייה יצאה מנמל המוצא.

הערות המתייחסות להיבטי עלות – השהיית מכולות

לעתים עשויות חברות הספנות לרשום על גבי שטר המטען אחת מההערות הבאות:
Container free time is 7 running days.

Seven running days free time from day of vessel discharge

A period free of demurrage of 7 running days commencing to count on the day following vessel's completion of discharge.

הערות המתייחסות להיבטי עלות – טעינת מכולות על הסיפון

ההערה שעלולה להופיע בהקשר הזה על גבי שטר המטען היא:
Insurance not covered by (שמה של חברת הספנות) freight to be paid ship/and or cargo lost or not lost. Loading on deck option with or without notice to the supplier/receiver and all risks on supplier/receiver account.



סעיף מדינות ערב

סעיף, לפיו חברות הספנות מתחייבות לא לפקוד שום נמל ערבי בדרך לישראל. זאת ערב החשש מפני החרמת הטובין.

לעתים נכתב הסעיף כדלהלן:

In view of the danger of confiscation warranted vessel is not to call all ports and not to enter the territorial waters of Syria, Lebanon, Iraq, Iran, Saudi- Arabia, Yemen, Sudan, Libya or other Arab countries except Egypt and Jordan prior to unloading in Israel, unless in distress or subject to force majeure.

לעתים כותבות חברות ספנות את הסעיף הערבי ללא ציון המדינות העוינות:

In view of the danger of confiscation warranted vessel not to call all ports and not to enter the territorial waters of any Arab countries belligerent to the state of Israel and/or actively support the Arab boycott, prior to unloading at port of destination, unless in distress or subject to force majeure.

יש להניח שהסעיף ישתנה לרגל ההסכמים האחרונים.

הערות המתייחסות לשיטת תשלום מסמכים לגביה

שיטת התשלום מסמכים לגביה

בשיטה זו מופיע בנק הקונה כנשגר בשטר המטען ואז חברת הספנות לא משחררת את המטען ללא הסבת הבנק. קיימות, עם זאת, לעתים יציין מנפיק שטר המטען על פי הנחיות השולח את המונה CAD על גבי שטר המטען וזאת ללא ציון בנק הקונה כנשגר. במקרה כזה על המוביל לוודא טרם מסירת המטען, הצגת הוכחות תשלום.

Cash on Delivery - COD

בשיטה זו מתחייב המוביל לא לשחרר את המטען בלי לגבות את תמורתו או סכום אחר הנדרש על ידי השולח. שיטה זו יותר תדירה בשימוש במשלחים בינ"ל.

במקרה כזה עשויה להירשם בשטר המטען ההערה הבאה:

Goods to be released to (שם היבואן) only against his payment of _____



הערות המתייחסות לחימום המטען

מדובר על הובלה מטען צמיג במכולות מסוג tanker. נהוג לחמם את המטען במשך ההובלה על מנת למנוע את התקשותו.

ההערה העשויה להופיע על גבי שטר המטען בהקשר הזה:

Product to be heated and temperature to be held between + 50^o. CEL and +55^o CEL

על פי רוב יירשמו על גבי שטר מטען גם פרטי התקשרות לחירום.

הערות המתייחסות לקירור המטען

בשנים האחרונות חל גידול בהובלת מטענים בים, בקירור. מומלץ להימנע משימוש של הערות קצרות בנוסח:

To be carried at -20^o C

עובדתית אי אפשר למנוע שינויים קלים ברמות הטמפרטורה במשך ההובלה הימית ולכן כל התחייבות שמתייחסת לשמירת טמפרטורה קבועה במהלך ההובלה היא אינה ברת ביצוע. מומלץ, לאור זאת לכתוב מרווח טמפרטורות (בין לבין).

ההערה שעשויה להופיע בהקשר הזה היא:

Carrier confirms it will exercises due diligence to ensure that air delivery to this container will be maintained at colder than -20^o C whilst on board the vessel.

במקרה ונדרשת הוכחה לשמירת הטמפרטורה במשך הובלה משולבת, מומלץ שהנוסח יהיה כדלהלן:

At all times during carriage, except during transfers between modes of carriage, carrier will exercise due to diligence to ensure a supply of cold air designed to maintain a cargo temperature of -20^oC will provided to this container

ייתכן, ובמקרה של תוצרת חקלאית בטריילרים באניות גלנוע תופיע ע"ג שטר המטען הערה הפותרת את המוביל מאחריות לשמירת הטמפרטורה בתא הקירור. הערה כזו יכולה להיות בנוסח הבא:

Refer unit is owned and/or hired and/or operated by shippers at their own risk and liability. Vessel is not responsible for performance and/or regulating/maintaining temperatures in compartment.



הערות המתייחסות לתקינות ונקיון המכולה

חלק מחברות הספנות מציינות כי על הנשגר להחזיר את המכולה, למוביל או סוכנו כשהיא נקיה:

Receivers are compelled to clean the container after unstuffing or to pay cleaning charges to the agent as estimated by the depot.

שטר מטען נקי

לעתים מבקשים בנקים המנפיקים אשראים דוקומנטריים ו/או יצואנים את הדרישה ששטר המטען הימי יציין על פניו את המונח Clean on Board.

שטר מטען ימי, המראה על פניו הצהרה של clean on Board, מהווה למעשה הודעה פורמלית של המוביל הימי כי הטובין שהתקבלו על ידו להובלה, נתקבלו, לכאורה במצב חיצוני שלם ותקין.

בנוסף, נוהגים שטרי מטען ימיים לכלול את הסעיף הבא:

Received on board in apparent good order and condition

היחס להערה זו של המוביל הוא הן מנקודת מבט חוקית והן על פי הנוהג. בהצהרה זו המוביל מאשר כי בעת קבלת הטובין נקט באמצעים הדרושים לבדיקת הטובין מבחינה חיצונית ולא מצא בהם כל פגם חיצוני. אם מתברר כי ארית הטובין פגומה, על מוביל סביר לציין עובדה זו על גבי שטר המטען הימי וכך יהפוך שטר המטען מ"נקי" ל"מלוכלך" – claused B/L.

חשוב להדגיש שמשמעות המונח clean on board בהובלה מכולות חסרה ערך מעשי כי במקרה בו נמסרת מכולה מלאה, נעולה בסגר, סומך המוביל על הצהרת היצואן שהמכלה בוצעה בצורה מקצועית והמטען עוגן כראוי על מנת למנוע כל נזק אפשרי לטובין. ביעדר אפשרות כלשהי לבדוק חיצונית את המטען, הדרישה לציין את המונח clean on board בהובלת מכולות חסרת כל משמעות ולכן, כפי שהוזכר לעיל לעתים קרובות נוהגים מובילים ימיים המקבלים מכולות מלאות לציין על גבי שטרי המטען הסתייגויות לגבי אי אחריותם לכמות, להעמסת והמכלת הטובין במכולה: shippers load, stowed and count.



חשוב להדגיש שבהתאם לסעיף 27 של פרסום 600 של ICC, הידוע כ- UCP600, בנק יכבד רק מסמך הובלה "נקי". ומוסבר בסעיף זה שמסמך הובלה "נקי" הוא מסמך שאין בו פיסקה או הערה המצהירה במפורש על מצב פגום של הטובין או של אריזתם:

A clean transport document is one bearing no clause or notation expressly declaring a defective condition of the goods or their packaging.

מעניין שלפי המשך הסעיף, המילה "נקי" לא חייבת להופיע על המסמך גם אם קיימת דרישה באשראי הדוקומנטרי למסמך הובלה שיהיה "נקי על הסיפון":

The word "clean" need not appear on a transport document, even if a credit has a requirement for that transport document to be "clean on board".

הערה בקשר להובלה מכולה שלא בבעלות חברת הספנות

קורה והמכולות אשר חברת הספנות מתבקשת להוביל לא שייכת לצי המכולות שלה אלא שייכת לשולח. הדבר מקובל יותר בהובלה של מכולות המשמשות לשינוע מטעני צובר נזולי (ISO Tank, Tanktainer) אך לעתים גם בהובלה של מכולות רגילות מבקשים יצואנים להשתמש במכולות השייכות להם.

במקרים כאלו נוהגים המובילים הימיים לציין הערת הסתייגות על גבי שטר המטען הימי. מכולות כאלה ידועות כ-S/O – Shippers Owned וההערה מטילה אחריות על השולח שהמכולה כשירה לשיט, עומדת בתקן הדרוש ומסירה כל אחריות מהמוביל לנזק.

S/O container merchant undertakes that container is seaworthy and meets all applicable rules and regulations free of any risks or responsibility for the carrier.

הערה בקשר לסחירותו של שטר המטען

בנוסף לשטרי המטען הרגילים המהווים תעודת קניין והעשויים להיות מסמך סחיר, הולך וגובר השימוש בשטרי מטען ימיים בלתי סחירים. יהיה יותר נכון לכנות שטרי מטען אהל כמסמכי הובלה ולא כשטרי מטען. שטרי מטען אלה ידועים כ:

Express B/L או Sea Waybill.

מסמכי הובלה הללו יכילו הערות:

Not Negotiable
No Originals Issued



מקורות למאמר :

- הובלה ימית – מאת עו"ד גיל נדל ומשה סיסטר בהוצאת "ספריית השחר"
- מדריך לתובלה ימית – מאת ברי פינטוב בהוצאת לשכת המסחר ת"א ובנק הפועלים
- שטרי מטען ימיים – מאת ברי פינטוב, בהוצאת ארגון התאגידיים של סוכני המכס והמשלחים הבינ"ל
- Clean Transport documents – publication 473 of the ICC
- UCP 600 of the ICC