

האמנות בתפעול הסחר הבינלאומי



זאב תלם

המידע בפרסום זה הוא לצרכי מידע בלבד ואינו בא להחליף כל מידע ו/או פרסום רשמי. המידע נאסף ונכתב בהסתמך על מקורות רבים, ביניהם אתרי האמנות, ויקיפדיה, אתרים ממשלתיים בעולם פרסומים של נמלי ישראל ועוד. על זאב תלם לא תחול כל אחריות, ישירה או עקיפה עקב אי דיוקים וטעויות העלולים להיגרם כתוצרה משימוש במידע המופיע בפרסום זה

© כל הזכויות שמורות לזאב תלם

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



רשימת האמנות

3	ADR
3	ATA Carnet
4	CIM
5	CITES
5	CMR
6	COTIF
7	C-TPAT
7	Customs Convention on Containers
7	GATT
8	Hague Rules
9	Hague Visby Rules
10	Hamburg Rules
10	ISPS
11	Kyoto Convention
11	Marpol
12	Montreal Convention
13	MTO
13	Rotterdam Rules
14	SOLAS
14	TFA
15	TIR
16	TRIPS
17	VGM
17	Warsaw Convention
18	Wassenaar Arrangement
18	York Antwerp Rules
20	טבלה מרכזת של האמנות



ADR

אמנת ADR נוסדה כאמנה אירופית בנושא הובלה בינלאומית של טובין מסוכנים בדרך, שהונפקה על ידי הנציבות הכלכלית של האו"ם לאירופה בשנת 1957. "ADR" נגזר מהשם הצרפתי לאמנה: Accord européen relatif au transport international des marchandises Dangereuses par Route. הסכם זה קובע אפשרות להובלת סחורות בינלאומיות בכלי רכב בכביש, בתנאי שהדרישות של הסכם זה מתקיימות עם חריגים מסוימים. כך, הובלת סחורה מסוכנת חייבה את קיומם של מערך מכשירים מיוחד ותקן הובלה נפרד, שיש לדאוג לו בכל תקופה. מטרת האמנה הן שיפור הבטיחות בתעבורה בינלאומית בכביש, קביעת הוראות לסיווג, אריזה, תיוג ובדיקה של טובין מסוכנים, כולל פסולת מסוכנת, בהתאם להמלצות האו"ם בנושא הובלת סחורות מסוכנות, בהתאם לאמצעי תחבורה אחרים וקביעת תנאי בנייה, ציוד ותפעול רכבים הנושאים סחורה מסוכנת בדרך.

החל מה 1 בינואר 2021, שונה שם האמנה ל הסכם הנוגע להובלת סחורות מסוכנות בדרך, שכן המילה "אירופית" בשמה המקורי עשויה ליצור את הרושם כי האמנה פתוחה רק להצטרפות למדינות אירופה.

הושלמה ב- ז'נבה ב- 30 בספטמבר 1957 בחסות הוועדה הכלכלית של האו"ם לאירופה, היא נכנסה לתוקף ב- 29 בינואר 1968. ההסכם שונה (סעיף 14, סעיף 3) ב- ניו יורק ב- 21 באוגוסט 1975, אם כי שינויים אלה נכנסו לתוקף רק ב- 19 באפריל 1985. תיקון חדש לתיקון חדש 2011 נכנס לתוקף ב- 1 בינואר 2011. נספחים A ו-B תוקנו ותוקנו באופן קבוע מאז כניסתה לתוקף של ADR. כתוצאה מכך, פורסמה גרסה מאוחדת מתוקנת כמסמך ECE / TRANS / 242, כך א' I ו-II. תיקון נוסף חל החל מה 1- בינואר 2017.

נכון לשנת 2020 52 מדינות (לא כולל ישראל) הן צד ל- ADR

ATA Carnet

אמנת מכס בינלאומית (לרבות ישראל) המאפשרת כניסה זמנית של מוצרים למדינות החברות בה לצרכים מוגדרים לתקופה שאינה עולה על שנה (תקופה זו אינה ניתנת להארכה) במסגרת מסע סיבובי בו התחנה האחרונה תהא מדינת המוצא. ישנן מדינות העשויות להגביל את זמן שהייה של הטובין לזמן שונה מתוקפו של הקרנה. במקרה זה יש לייצא חזרה את הטובין תוך פרק הזמן שנקצב.

התעודה בה נעשה שימוש במסגרת האמנה היא הינו פנקס מעבר מכס לדוגמאות מסחריות המשמש, לפי תנאים מיוחדים שנקבעו באמנה, לצורך כניסה, או מעבר זמניים של טובין מסוגים שונים בין המדינות החתומות על האמנה, ללא כל צורך בתשלומי מסים כלשהם, או הפקדות פיקדונות בארצות היבוא הזמני.

השימוש במסגרת זו פוטר מהצורך לעמוד בחוקיות היבוא ובצורך לתשלום מיסי מכס וכפועל וצא מביא לשחרור מהיר של הסחורה.

המוצרים הניתנים להובלה במסגרת זו הנם מוצרים הניתנים לזיהוי.



לחלק מהמוצרים ביצוא מישראל יש דרישות מיוחדות. למשל ביצוא של מוצרים בטוחניים יש צורך ברשיון מאפ"י (אגף הפיקוח על היצוא הבטחוני), ביצוא תכשיטים יש לצלם את התכשיטים ועוד.

CIM

שמה המלא של אמנת CIM הוא ששמה המלא הוא Uniform Rules Concerning the Contract for International Carriage of Goods by Rail (COTIF). שם האמנה בצרפתית Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF).

האמנה נחתמה על מנת להקים ארגון בינלאומי הנוגע להובלה בינלאומית ברכבת כדי להקים מערכת חוק אחידה החלה על הובלת נוסעים, מזוודות, סחורות בתנועה בינלאומית ברכבת בין המדינות החברות לאמנה. למעשה, דנה האמנה בחוזה מכר המתבססים על הובלה ברכבת. האמנה נכנסה לתוקף במאי 1985. ומהווה את הבסיס החוקי לכריתת חוזה הובלה בהובלת סחורות בינלאומית עם מסמכי הובלה זהים.

נהוג להשתמש באמנה עם שני מונחי מכר הקשורים להובלה ברכבת (חשוב להדגיש שמונחים אלה הם לא חלק ממונחי ה- Incoterms®):

חוזה המכר המתבססים על הובלה ברכבת:

חוזה F.O.R-FREE ON RAIL- המוכר מביא הסחורה לתחנת רכבת מוסכמת ושם מסתיימת אחריותו.

חובתו להביא הסחורה לרכבת ארוזה בהתאם לדרישת הרכבת אך דמי ההובלה משולמים כבר ע"י הקונה.

F.O.T-FREE ON TRUCK*- כמוהו בחוזה F.O.R אך הוצאות הטענת הסחורה על הקרון חלות על המוכר.

האמנה נחתמה בשנת 1970, האמנה חלה על הובלת סחורות ברכבת בין לפחות 2 מדינות חברות באמנה.

מסמך ההובלה לא מעניק זכויות בסחורה.

אחריות המוביל לא חלה על הנזקים שנגרמו עקב האשמה של השוגר או פגם פנימי בטובין או נסיבות של מפעיל הרכבת לא יכול היה לצפות או למנוע.

אחריות המוביל מוגבלת בסכום פרט למקרים בהם הנזק נגרם ע"י בכוונה או ברשלנות כי אז סכום הפיצוי הוא פעמיים גבול האחריות.

תקופת ההתיישנות בתביעות נגד המוביל היא שנה פרט למקרים בהם הנזק נגרם בכוונה אז תקופת ההתיישנות היא שנתיים.

הוכחת נזק תוך 60 יום מיום מסירת הטובין.

כיום חתומות על האמנה 39 מדינות. ישראל לא חתומה על האמנה.



CITES

אמנת וושינגטון או בשמה הרשמי אמנה בדבר הסחר הבינלאומי במינים של בעלי חיים וצמחי בר המצויים בסכנה הידועה גם כ-CITES (ראשי תיבות שמה באנגלית: Convention on International Trade in Endangered Species of Wild Fauna and Flora), הוא הסכם עולמי בין ממשלות להסדיר או לאסור סחר בינלאומי במינים הנמצאים באיום. ההסכם, הוא הסכם בינלאומי בין ממשלות, שנוסחו נקבע כתוצאה מהחלטה שאומצה ב-1963 במפגש בין הגופים החברים ב"איגוד הבינלאומי לשימור הטבע ומשאבי הטבע", ה-IUCN.

מטרת ההסכם היא להבטיח כי המסחר הבינלאומי בחיות הבר ובצמחי הבר אינו מאיים על עצם הישרדותם והוא מעניק הגנה בדרגות שונות ליותר מ-33,000 מינים של בעלי חיים וצמחים.

מבין המינים המוגנים על ידי CITES לא נכחד אפילו אחד כתוצאה ממסחר בינלאומי מאז שאמנת וושינגטון קיבלה תוקף חוקי ב-1975. מצד שני, קיימים מחקרים המפקפקים בתפקיד שמילאה האמנה בגורלם של מינים מסוימים.

בישראל, נקבעה חטיבת האכיפה של רשות הטבע והגנים כרשות הניהול על פי הגדרתה באמנת וושינגטון והיא אחראית על מתן היתרי יבוא ויצוא של מינים מישראל, וחטיבת המדע של רשות הטבע והגנים נקבעה כרשות המדעית שתפקידה לבחון את הנזק שעלול להיווצר לאוכלוסייה של מין מסוים בעקבות סחר בו.

ככלל הוחלט להחמיר במדיניות המסחר במינים מוגנים מעבר למפורט באמנה והודעה על כך נשלחה למזכירות CITES ב-31 בינואר 2000. ההחמרות כוללות סדרת החלטות ובין השאר:

ישראל מונעת יבוא של כל מין חיית-בר או צמח העלול להוות סיכון למערכת האקולוגית שלה, מתוקף חוק גנים לאומיים ... (1998). החלטה לגבי כל מין לפי חוות דעת של הגוף המדעי. באופן עקרוני ישראל מאשרת יבוא של חיות-בר רק מגידול בשביה.

ישראל מונעת יבוא של צמחים ובעלי חיים ארסיים.

CMR

אמנה ביחס להובלה יבשתית. אמנת CMR (שמה המלא Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road) היא אמנת שנחתמה בחסות האו"ם בז'נבה ב-19 במאי 1956. היא מתייחסת לנושאים משפטיים שונים הנוגעים להובלת מטענים בדרכים. האמנה אושררה ע"י רוב מדינות אירופה. ישראל לא חתומה על אמנה זו.

האמנה חלה על חוזה הובלה בדרכים כאשר מקום הטעינה ומקום היעד הן בשתי מדינות שונות שלפחות אחת בהן צד לאמנה. האמנה חלה גם כאשר כלי הרכב המוביל את הסחורה נמצא במעבורת בים או באוויר כחלק ממסע ההובלה.



המוביל היבשתי אחראי בגין אובדן או נזק לטובין כולל נזק עיכוב אך לא נזק שסיבתו פגם פנימי בטובין או שנובע מאשמתו של השוגר עצמו. גם נזק שנסיבותיו לא היו בשליטת המוביל אינו באחריות המוביל. במקרה זה נטל ההוכחה לגבי סיבת הנזק היא על המוביל וסכום האחריות תוגבל בהתאם למשקל הסחורה, אך האחריות תהיה בלתי מוגבלת אם הנזק הינו תוצאה של מעשה מכוון של המוביל.

זכות השוגר להפסיק הובלה באמצע או לשנות את היעד או להחליף את הנשגר כל עוד לא הגיע הסחורה ליעדה המקורי. גם אם המוביל שוכר שירותי מוביל משנה, אחריותו חלה לאורך כל המסע אך אפשר לתבוע גם את המוביל שבקטע שלו אירע הנזק.

על נזק או אובדן יש להודיע למוביל מיד ואם הנזק או האובדן אינם גלויים בעת המסירה כי אז יש להודיע עליהם תוך 7 ימים.

אובדן שנגרם ע"י עיכוב יש להודיע תוך 21 יום.

התיישנות תביעה נגד מוביל יבשתי היא בת שנה אלא אם הנזק נגרם על ידו בכוונה ואז תקופת ההתיישנות היא בת 3 שנים.

בהתבסס על ה-CMR, האיחוד הבינלאומי לתעבורת דרכים (IRU) פיתח שטר מסחרי רגיל של CMR. שטר המטען CMR הוא בשלוש שפות. מאחור מופיע הטקסט שוב בשלוש שפות, עובדה שמסייעת לשטר המטען להתקבל ולהיות מוכר ברחבי אירופה. נהוג, שמסמך הובלה נבדק על ידי המכס והמשטרה וחייב להיות נוכח בעת הובלת המשלוח. אם נשלחים חומרים מסוכנים, נדרש מידע נוסף, כמתואר ב-ADR.

שטר המטען ממולא על ידי השולח ורק בעזרת עט כדורי, מכונת כתיבה או מחשב. הנהג שמשמש במשלוח צריך להכיר את המשלוח, ועם שטר המטען, להיות מסוגל ליידע את המקבל על חשיבות הנושאים השונים בשטר המטען.

החל מה- 27 במאי 2008, על פי פרוטוקול נוסף לאמנת [CMR, 3] ניתן גם להשתמש בתעודת משלוח אלקטרונית מעודכנת - eCMR. החל מפברואר 2017 קיימים מספר פתרונות. ITD, האגודה המסחרית הדנית להובלת סחורות בכביש דנית פיתחה פיתרון; שטר המטען eCMR. ה-eCMR זמין בשוק גם בצרפת, ספרד והולנד.

COTIF

ראה/י CIM



C-TPAT

שותפות הסחר של המכס נגד הטרור (C-TPAT – Customs Trade Partnership Against Terrorism) היא תכנית אבטחה מרצון של שרשרת האספקה בהנהגת רשויות המכס בארה"ב והגנת הגבולות (CBT) המתמקדת בשיפור האבטחה של רשתות האספקה של החברות הפרטיות בקשר לטרור. התכנית הושקה בנובמבר 2001 עם שכעה משותפים ראשונים, כולן חברות גדולות מארה"ב.

התוכנית קוראת להצטרפות כל גוף בשרשרת הלוגיסטית של הסחר הבינלאומי. חברות העוסקות בסחר חוץ (יבואן, יצואן, סוכן, מוביל) ואשר עומדות בקריטריונים שנקבעו על ידי המכס האמריקאי, נהנות מהקלות מנהלתיות בתהליכי מכס בארה"ב. היתרון הבולט של הצטרפות לתוכנית הינו בקיצור זמני הכנסת מטענים לארה"ב במעברי הגבול, נמלי הים ונמלי האוויר.

ההצטרפות לתוכנית בשלב זה היא וולונטרית. עם זאת, מסתמן, כי ההשתתפות בתוכנית, תהפוך בעתיד לדרישה מחייבת לצורך ייצוא לארה"ב. יודגש, כי הדרישה להצטרפות לתוכנית תלויה אך ורק ביבואנים במדינות ארה"ב/קנדה/מקסיקו. לגוף הישראלי המעורב בשרשרת האספקה אין את האפשרות להצטרף לתוכנית על דעתו, אם לא נדרש לעשות זאת ע"י היבואן הנמצא בחו"ל.

Customs Convention on Containers

אמנת המכולות האמנה היא אמנה של האומות המאוחדות. למרות שמשם האמנה מובן שמדובר על מכולות, מטרתה לאפשר הכנסה זמנית של כלי קיבול למדינותיהן ללא מכס. כלי קיבול הוא כלי בו יאוחסנו סחורות בעת הובלה בשיטות הובלה שונות ללא טעינת ביניים. מדובר על כלי שמבנהו קבוע ומספיק חזק שיתאים לשימוש חוזר.

מטרת האמנה בדבר כלי קיבול היא, בעצם להקל על שימוש בכלי קיבול בתחבורה הבינלאומית. כלי קיבול – כלי שבו יאוחסנו סחורות בעת תובלה בשיטות תובלה שונות בלי טעינת ביניים.

הצדדים לאמנה מבטיחים כניסה זמנית לכלי הקיבול לתחומיהן כאשר היא פטורה ממיסי יבוא, בתנאי שהמוביל יתחייב להוציאה מהארץ, תוך 3 חודשים מיום יבואו.

חלקי חילוף של כלי הקיבול המיובאים לתיקון כלי הקיבול יקבלו פטור מהיטלים ומיסי יבוא בדומה לכלי עצמו.

GATT

GATT (ראשי תיבות של General Agreement on Tariff and Trade) הוא הסכם בינלאומי שנחתם בג'נבה בשנת 1947 על ידי עשרים ושלוש מדינות שייצגו כשבעים וחמישה אחוזים מהסחר העולמי. כיום חתומות על ההסכם מעל מאה מדינות.



ניתן לומר שמטרתו של ההסכם היתה לעודד סחר בינלאומי חופשי ובאמצעותו לאפשר שיקומן של הכלכלות המפותחות אשר נפגעו במשך המלחמה.

הבסיס הרעיוני להקמת GATT היתה האמונה בסחר חופשי כגורם עיקרי ליציבות ולצמיחת הכלכלה העולמית. מטרתו של הסכם גאט"ט הייתה לבנות, לאחר שתי מלחמות העולם, סביבת סחר בינלאומי בטוחה ויציבה וליצור תהליך מתמשך של שיתוף וליברליזציה בסחר.

מדינת ישראל נתקבלה כחברה זמנית בארגון בשנת 1959 והפכה לחברה קבועה בשנת 1962.

בין העקרונות מרכזיים של הסכם GATT ניתן למנות את עיקרון המדינה המועדפת – MFN (Most Favored Nation), עיקרון לפיו מדינות לא יכולות להפלות בסחר שלהן מדינות אחרות החברות בארגון בכל הנוגע ליישום מכסים והיטלים על יבוא ויצוא. מתן הטבה למדינה מסויימת, יביא לידי מתן הטבה זהה למדינות האחרות. עקרונות נוספים הם עיקרון היחס הלאומי לפי אין להפלות את היבוא ביחס ליצור המקומי, אין להעניק סובסידיות ליצוא (כי הן מעוותות את הסחר), הפחתת המגבלות הלא מכסיות (NTB) ועוד.

Hague Rules

כללי האג הם חוקים בינלאומיים להובלה של מטענים בים. החוקים שנחתמו על ידי ועידה בינלאומית בבריסל באו לתקן מצב בו לבעלי האניות לא היתה בעצם כל אחריות. כללי האג כללו כללים המגבילים את חופש פעולתם של המובילים ונקבעו אחריותם חובתיהם זכויותיהם וחירויותיהם של מובילים ימיים. ניתן לומר באופן כללי שהרעיון של כללי האג הוא שהמסע הימי הוא משהו שמשותף לבעלי האניות ולבעלי המטענים כאחד, ויש להגדיר את חלוקת הסיכונים ביניהם.

כללי האג ייצגו את הניסיון הראשון של הקהילה הבינלאומית למצוא דרך מעשית ואחידה לטפל בבעיה של בעלי ספינות באופן קבוע להדיר את עצמם מכל אחריות בגין אובדן או נזק למטען. מטרת כללי האג הייתה לקבוע אחריות חובה מינימלית של מובילים.

על פי כללי האג, המוביל חייב לשקוד כראוי על כך שהאניה תהיה כשירה לשיט. הוא חייב לטעון, לטפל לסדר, לשמור ולפרוק את המטען בצורה מתאימה וזהירה. המוביל יהיה פטור מנזק הנגרם כתוצאה ממצב בלתי כשיר לשיט של האוניה אם הוכיח ששקד כראוי, לפני ההפלגה לספק אניה כשירה לשיט, מסטיה ממסלול ההפלגה המוסכם לצורך הצלת נפשות או רכוש בים או מכל סטיה סבירה.

בין שאר חובותיו על המוביל לספק שטר מטען ולפרט בו את הסימנים העיקריים לזיהוי המטען. אם אין לו אפשרות סבירה לבדוק את אמיתות הדברים, עליו לציין מה היה מצבו החיצוני של המטען.

כללי האג מהווים בסיס לחקיקה לאומית כמעט בכל מדינות הסחר הגדולות בעולם ומכסים כמעט את כל הספנות הבינלאומיות הנוכחיות. כללי האג עודכנו על ידי שני פרוטוקולים, אך אף אחד מהם לא התייחס להוראות האחריות הבסיסיות שנותרו ללא שינוי.

המשפט הישראלי אימץ כללים אלו במסגרת פקודת הובלת טובין בים. לראשונה אושרה ההצטרפות לאמנה על ידי שלטון המנדט הבריטי ב-1926 ומדינת ישראל הצטרפה לאמנה בספטמבר 1959.



בין ההוראות עיקריות של האמנה:

- המוביל חייב לשקוד כראוי על כך שהאוניה תהיה כשירה לשייט ואם הוכיח שעשה זאת אין הוא אחראי לנזק הנובע מאי כשירות האוניה לשייט.
- המוביל חייב לטעון, לטפל, לסדר, לשמור ולפרק את הסחורה בצורה מתאימה וזהירה. המוביל חייב לספק לשולח ש.מ. המציין במפורש את סימני הזיהוי, מס', כמות ומצב הסחורה בעת הטעינה.
- המוביל יהיה פטור מנזק הנגרם כתוצאה:
 - ממצב בלתי כשיר לשיט של האוניה כאשר הוכיח כי שקד כראוי לפני ההפלגה לספק אוניה כשירה לשיט.
 - מסטייה ממסלול ההפלגה המוסכם לצורך הצלת נפשות או רכוש בים או מכל סטייה סבירה.

כאמור לעיל, אחת מחובות המוביל, לאחר שיקבל את הסחורות לפיקוחו להוציא שטר מטען ולפרט בו את הסימנים העיקריים לזיהוי הסחורה, אם אין לו אפשרות סבירה לבדוק את אמיתות הדברים עליו לציין את מצבה החיצוני של הסחורה.

כללי האג תוקנו מעט (החל בשנת 1931, ובהמשך ב- 1977 וב- 1982) והפכו ל כללי האג-ויסבי (ראוי להלן). בנוסף, נקבע מערך כללים הוגן ומודרני יותר, כללי המבורג (החל בשנת 1992). גם מערכת כללים רדיקלית ונרחבת יותר היא כללי רוטרדם, אך נכון לאוגוסט 2020, רק 5 מדינות אישרו כללים אלה, ולכן הם עדיין לא בתוקף.

Hague Visby Rules

כללי האג התגלו כחסרים ובשנת 1963 התכנסה בשטוקהולם ועידה נוספת. הועידה עיצבה פרוטוקול ששינה את כללי האג. בהמשך נפגשה הועידה בעיר וויסבי (בירת האי השוודי גוטלנד בים הבלטי. במקום זה נמל עתיק יומין שהחל מהמאה ה-13 היה מרכז למסחר ימי ואשר הוציא חוקים ימיים משלו). לאחר דיונים, נחתם בסופו של דבר בבריסל ב-1968 פרוטוקול אשר מאמץ את כללי וויסבי לתוך כללי האג. מאז ידועים הכללים כ"כללי האג-וויסבי". בתיקון מ-1992 של פקודת הובלה סחורות בו אומצו כללי האג וויסבי לדין הישראלי.

כללי האג וויסבי כוללים רשימה של 17 פטורים ובהתרחש אחד מהם, פטור המוביל מאחריות כלפי הלקוח. נטל הוכחה זה מוטל על המוביל הימי.

תקופת ההתיישנות לתביעה נגד מוביל ימי הנה שנה אחת בלבד ממועד הגעת המטען ליעדו או מהמועד שהמטען היה אמור להגיע ליעדו. זוהי תקופת ההתיישנות אבסולוטית ואין אפשרות לשנותה בהתאם לדיני ההתיישנות המקומיים. תקופת ההתיישנות של שנה אחת חלה גם לגבי תביעות שיבוב של חברות ביטוח שפיצו בעלי מטען.

לפי כללי האג-וויסבי בגין כל חבילה או יחידת מטען יינתן פיצוי שלא יעלה על 666.67 SDR או 2 SDR לכל ק"ג ברוטו של מטען שניזוק/אבד, בהתאם לגבוה ביניהם. שטר המטען חייב לכלול



פרטים מסויימים של המטען – או מספר חבילות או היחידות או את הכמות או את המשקל, הכל לפי העניין. כעיקרון, די לפרט אחד מהפרטים הללו.

כאמור, כללי האג ויסבי החליפו בשנת 1968 את כללי האג. השינוי האחרון נערך ב-1979. עדיין מדינות רבות לא הפכו את תיקוני האג ויסבי לחלק אינטגרלי של המערכת החוקים המשפטיים הנוגעים להובלת סחורות בים.

הדין הישראלי אימץ כללים אלו במסגרת פקודת הובלת טובין בים.

Hamburg Rules

אמנת המבורג הידועה כ- United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea נחתמה בשנת 1978. העיקרון הבסיסי לאמנה זו הוא שהמוביל אחראי לכל נזק לסחורות, כולל נזק מעיכוב וזאת כאשר האירוע שנגרם לנזק אירע בזמן שהסחורה היתה תחת פיקוחו של המוביל, אלא אם כן יוכיח המוביל שהוא וכל מי שטיפל בסחורה מטעמו נקט באמצעים למנוע את האירוע ותוצאותיו. המטען נחשב בפיקוחו של המוביל מאותו רגע שהמוביל קיבל את המטען מהשולח.

שטר המטען בהתאם לאמנת המבורג חייב לכלול מספר גדול יותר של פרטים מכפי שנדרש על ידי כללי האג ופרטים אלה מחייבים את המוביל סופית בכל תביעה המוגשת נגדו ע"י צד ג'. תקופה ההתיישנות הוארכה בכללי המבורג לשנתיים. הוכחת נזק – הודעה תוך 60 יום מיום המסירה.

ISPS

ארגון IMO – International Maritime Organization שהוא סוכנות של האו"ם פיתח את ISPS שהוא קוד האבטחה הבינלאומי של ספינות ומתקני נמל (ISPS Code). הקוד הוא סט מקיף של אמצעים להגברת האבטחה של ספינות ומתקני נמל, שפותחו בתגובה לאיומים על ספינות ומתקני נמל.

הפיתוח והיישום הואצו באופן דרסטי בתגובה לפיגועי 11 בספטמבר 2001 והפצצת מכלית הנפט הצרפתית לימבורג. משמר החופים האמריקני, בתור הסוכנות המובילה במשלחת של ארצות הברית ל-IMO, דגל בצעד. הקוד סוכם בפגישה של 108 החותמים על אמנת SOLAS בלונדון בדצמבר 2002. הצעדים שהוסכמו במסגרת הקוד הוכנסו לתוקף ב-1 ביולי 2004.

מטרות הקוד, בין היתר, הינן: איתור איומים ביטחוניים, שיתוף מידע בטחוני בין גורמים רלוונטיים, וניהול סיכונים בתחום הביטחון הימי. הקוד יוצר מתחמי אחריות לגורמים שונים לרבות ביצוע של פעולות מוגדרות, שימור פרוטוקולים שונים, יישום אמצעי התרעה והגדרת אזורים "סטריליים" אסורים לגישה.



Kyoto Convention

אמנת קיוטו נחשבת לאחת האמנות החשובות ביותר אותן פרסם ארגון המכס העולמי (WTO) בתחום תיאום ופישוט הליכי המכס והיא פורסמה לראשונה בשנת 1973 ביפן. האמנה תוקנה ועודכנה בשנת 1999 כדי לכלול את השינויים וההתפתחויות בהליכי המכס והסחר הבינלאומי.

The – האמנה, ששמה המלא הוא האמנה הבינלאומית לפישוט והרמוניזציה של נהלי המכס – International Convention on the Simplification and Harmonization of Custom Procedures נכנסה לתוקף ב-1974 וכאמור, תוקנה ועודכנה ב-1999.

מועצת ארגון הסחר העולמי (WCO) אימצה את אמנת קיוטו המתוקנת ביוני 1999 כתכנית נהלי המכס המודרני והיעיל במאה ה-21. לאחר יישום נרחב, האמנה סיפקה מסחר בינלאומי עם יכולת חיזוי ויעילות כפי שדורש המסחר המודרני.

באמנה מספר עקרונות מרכזיים:

- שקיפות ויכולת חיזוי של פעולות המכס;
- תקינה ופישוט הצהרת הטובין ומסמכים תומכים;
- שימוש מירבי בטכנולוגיית המידע;
- מינימום צורך בבקרה של המכס הדרושה כדי להבטיח עמידה בתקנות;
- שימוש בניהול סיכונים ובקורות מבוססות ביקורת;
- התערבות מתואמת עם גורמים אחרים;

אמנת קיוטו המתוקנת שנכנסה לתוקף בפברואר 2006 מכילה בין השאר כללים חדשים ומחייבים ליישומה.

MARPOL

אמנת MARPOL (שמה המלא: International Convention for the Prevention of Pollution from Ships) נועדה להדביר את זיהום הים מאניות הנעשה בכוונה תחילה ולצמצם עד למינימום החדרת מזהמים כתוצאה מתאונות ימיות.

על אף קיומה של האמנה הבינלאומית למניעת זיהום הים בשמן והתיקונים שנוספו לה, התעורר צורך אמיתי בהסכם בינלאומי שיטיל מגבלות על זיהום מי ים תפעולי על ידי אניות. לשם כך נוצרה אמנת MARPOL שהיא בעצם התשובה של הקהילה הבינלאומית להחדרת מזהמים שונים מאניות לסביבה הימית, כתוצאה מפעילויות ציי העולם בימים ובאוקיינוסים. בשנת 1973 אומצה האמנה הבינלאומית למניעת זיהום ים מאניות.



האמנה שידועה בקיצור ב-Maritime Pollution או בשמה International Convention for the Prevention of Pollution from Ships שונתה באמצעות פרוטוקול מ-1978 ונכנסה לתוקף ב-1983.

אמנת MARPOL כוללת שישה נספחים העוסקים בגורמי זיהום שונים שמקורם באניות :

מניעת זיהום ים בשמן. נכנס לתוקף ב 1983.	I נספח
בקרה על זיהום מחומרים נוזליים מזיקים בצובר. נכנס לתוקף ב 1983.	II נספח
מניעת זיהום בחומרים מזיקים המובלים בים בצורה ארוזה. נכנס לתוקף ב 1992.	III נספח
מניעת זיהום בשפכים מאניות. נכנס לתוקף ב 2003 (עדיין לא אושרר בישראל).	IV נספח
מניעת זיהום באשפה מאניות. נכנס לתוקף ב 1988.	V נספח
מניעת זיהום אויר מאניות. נכנס לתוקף ב 2005. (עדיין לא אושרר בישראל).	VI נספח

ישראל הצטרפה לאמנת מרפול ב-31 באוגוסט 1983 ואשררה אותה וחלק מנספחיה ב-2 באוקטובר 1983, בחקיקה מתאימה החלה אף על אוניות המניפות את דגל ישראל.

Montreal Convention

החל מיום 20.3.2011 נכנסה מדינת ישראל לקבוצת המדינות אשר חתמו על אמנת מונטריאול ובכך הצטרפה למודרניזציה של מערכת הכללים שהייתה נהוגה עד כה בענף התעופה.

חידוש זה אינו דבר של מה בכך שכן עיקריו משנים באופן משמעותי את סכומי הפיצוי הנמוך שהיה נהוג על פי אמנת וארשה הותיקה משנת 1929. האמנה באה ליצור פלטפורמה אחידה לאחריות המוביל האווירי. האמנה שומרת, מבחינה מבנית על המתכונת של אמנת וורשה אולם יש בה חידושים במספר נושאים.

בין החידושים העיקריים באמנה :

גבולות אחריות מעודכנים לק"ג- SDR 19 .

יחידת מטבע של SDR כבסיס לפיצוי . רוב המדינות החברות בארגון ICAO הן חברות בקרן המטבע העולמית מה שהופך את יחידת המטבע הזו כיחידה מקובלת ושכיחה בקרב המדינות.

בחירת גבולות האחריות של המובלים האוויריים מידי כמה שנים על מנת להפוך את משטר האחריות לכלי אמין ורלוונטי לאורך השנים.

חיוב המובילים בהצטיידות בביטוח הולם והדרישה מהם להוכיח זאת.

סעיפים 39-48 לאמנה מגדירים את זכויות הנוסעים והשוגרים במקרים בהם ישנם שני סוג מובילים : המוביל בפועל והמוביל החוזי. זהו בעצם אימוץ של הוראות אמנת גואדלהרה. מתכונת זו משמשת את הנוסע או השוגר לתבוע זכויותיו לא רק אל מול חברת התעופה עמה הוא התקשר אלא גם מול חברות תעופה אחרות שביצעו את ההובלה כחלק מהסכמי שרינג קוד עם חברת התעופה המתקשרת.



זהו תוצר של רוח התקופה בהן הסכמי שרינג קוד, כמו גם טיסות צ'רטר, הפכו לעניין כלכלי ראשון במעלה בתחום התעופה ולא מן הנמנע שניתן יהיה לתבוע בעת הובלת מטען את המוביל החוזי הלא הוא המשלח הבינלאומי.

MTO

האמנה ששמה המלא הוא United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods מוגדרת כהובלת טובין ע"י לפחות שני אמצעי תובלה שונים.

בעל המטען התקשר בחוזה הובלה עם הגורם שייסדיר את התובלה המשולבת ולא עם כל מוביל בנפרד. מפעיל התובלה המשולבת (Multimodal Transport Operator) יקבל על עצמו את האחריות כלפי בעל המטען מרגע שהמכולה נמסרה לידיו ועד שתימסר במקום היעוד שלה. על המפעיל להעניק ליידי משגר הטובין ש.מ הידוע כמסמך תובלה משולבת, מסמך זה חייב לכלול בנוסף לפרטים שעל ש.מ הימי להכיל גם פרטים בקשר לסחירות או אי סחירות של המסמך.

הוראות האמנה יחולו רק במקרה שחוזה ההובלה מתבצע ע"י יותר מאמצעי תובלה אחד וכרוך בהובלה מטריטוריה של ארץ אחת לארץ אחרת.

המפעיל אחראי לגבי כל מי שמבצע את ההובלה וכן לגבי כל סוכן או עובד מטעמו, האחריות לטובין היא בגין כל אובדן ונזק וכן לגבי איחור במסירה והיא תחול אלא אם הוכיח המפעיל כי ננקטו ע"י כל האמצעים אשר סביר לדרוש שינקטו כדי למנוע את האירוע.

Rotterdam Rules

כללי רוטרדם הידועים כ- Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea החליפו את אמנת האג על תיקוניה השונים. האמנה החדשה, פורסמה ברוטרדם בחודש ספטמבר 2009 ונכנסה לתוקף בספטמבר 2010 על האמנה חתמו עשרים ואחת מדינות.

אמנת האג תוקנה מספר פעמים במהלך השנים, על אף זאת בשל השינויים הרבים שחלו בסחר הבינלאומי החליט ארגון האו"ם לקבוע כללים חדשים מתוך כוונה לשפר את יעילות ההובלה הבינלאומית.

כללי רוטרדם באים ליצור אחידות דין בין המובילים הימיים והמשלחים הבינלאומיים הפועלים כמוביל חוזי בכל הסחר הבינלאומי. כללי רוטרדם מוחלים על כל פרקי ההובלה המשולבת ובלבד שהם כוללים פרק הובלה ימי. הם נוסחו במהלך ארבע השנים האחרונות על ידי וועדת מומחים שהקים האו"ם.



בעקרון כללי רוטרדם מרחיבים את אחריותם של המובילים החוזיים לעומת האחריות שהטילו עליהם כללי האג, ומתאימים את החוק הבינלאומי לחוקי רוב מדינות העולם בנושאים אלה. כדוגמא, ניתן להביא את העובדה שהכללים מטילים על המובילים אחריות למועד הגעה של המטען בשווי של פעמיים וחצי מדמי ההובלה ומאריכים את תקופת ההתיישנות להגשת תביעה לשנתיים.

"מוביל", על פי כללי רוטרדם הוא אדם שמתקשר בחוזה הובלה בו הוא מתחייב להובלה ימית או הובלה משולבת של מטען, בין בעצמו ובין באמצעות מישהו אחר. הגדרה זו מחילה את הכללים על המשלחים הבינלאומיים הפועלים בישראל כמובילים חוזיים ומסירה את העמימות הקיימת כיום על אחריותו של המשלח המתפקד כמוביל חוזי.

אם וכאשר כללי רוטרדם יוחלו בישראל, המשלח הישראלי יוכל לדעת מהו היקף אחריותו כלפי בעל המטען. השוואת המשלח למוביל חוזי תעניק למשלח יכולת שיפוי מהמוביל בדיוק באותו סכום שבו הוא יחויב מול הלקוח.

SOLAS

מונח זה משמעותו יישום אימות משקל המכולות לפני טעינתן על אנייה.

ארגון הספנות הבינלאומי IMO קבע הנחיות במסגרת אמנת SOLAS (Safety of life at Sea) לפיהן השוגר או הטרמינל או הנמל או הרכבת או המסופים העורפיים חייבים למסור משקל מאומת של מכולה לפני טעינתה על האניה. היצואן הוא שאחראי להצהיר על המשקל המאומת. אם משקל המכולה לא אומת ולא הועבר לקברניט האניה – לא תתאפשר טעינת המכולה. מטרת הנחיה זו לדאוג לבטיחות המסע הימי והיא תקפה בכל העולם וחלה על טעינת מכולות ביבוא וביצוא.

המשקל המאומת יבוצע באחת משתי השיטות:

1. שקילת המכולה הארוזה על ידי השוגר או מי שהוסמך על ידו, או ע"י הנמל או הרכבת או המסופים העורפיים.
2. שקילת כל המטענים המיועדים להמכלה לפני ההמכלה, כולל חלקי המטען וכל ציוד אחר הנמצא בתוך המכולה, והוספת משקל הטרסה של המכולה למשקל זה. משקל המכולה טרה הוא המספר המוטבע על גבי המכולה.

האחריות לדיווח מדוייק של משקל המכולה היא של היצואן בלבד והוא זה שיישא באחריות במקרה של סטייה או חריגה בין המשקל שדווח במסגרת הליך ה-VGM לבין המשקל שנמצא בפועל.

TFA

ההסכם לפישוט סחר - Trade Facilitation Agreement - הוא הסכם בינלאומי בין 165 המדינות החברות ב-WTO ושקובע לראשונה סטנדרט בינלאומי לטיפול בסחורות בנמלים. ההסכם אושר בעקבות שיחות רב-צדדיות בעניין פישוט הליכי הסחר, ב-27 בנובמבר 2014, במסגרת כנס שרי הסחר של ארגון המכס העולמי.



מטרתו של ההסכם להקל ולהזיל את כל אותם שלבים בשרשרת היבוא והיצוא, בין היתר על ידי יישום פרקטיקה של 'single window' (בישראל, באמצעות מערכת המכס "מסלולי"), המפשטת את תהליך הגשת הבקשות לאישורים או רישיונות מהרשויות המוסמכות, חובה בדבר שקיפות ופרסום נהלים, גביית אגרות, קביעת סטנדרט בדבר תהליכי בקרה ומינימום עיכובים בתחנות השונות, ועוד.

בעקבות שיחות רב-צדדיות בעניין פישוט הליכי סחר, אושר ביום 27 בנובמבר 2014, במסגרת כנס שרי הסחר של ארגון המכס העולמי, ההסכם לפישוט הליכי הסחר. מטרת ההסכם הינה בראש ובראשונה להביא לפישוט הליכי הסחר, ובכלל זאת להפוך את תנועת הסחורות ברחבי העולם לצפויה, אמינה וזולה יותר. אימוץ עקרונות ההסכם צפוי להקל על יצואנים ישראלים בייצוא בכלל, ובייצוא לשווקים מתפתחים בפרט, שם יוזלו באופן משמעותי עלויות הייצוא.

ההסכם מורכב משני חלקים עיקריים. החלק הראשון מתייחס בין השאר ליישום הוראות חדשות בדבר שקיפות והנגשת מידע לקהילת הסוחרים, הוראות לעדכון וחידוש נהלי המכס, הוראות לזירוז התנועה ושחרור הסחורות מפיקוח המכס, הוראות להפרדת תהליך שחרור הסחורות משלב הקביעה הסופית של בית המכס, הוראות בעניין מערכת לניהול סיכונים ועוד. החלק השני של ההסכם עוסק בעיקר ביישום של הוראות ההסכם, בלוחות הזמנים ליישומם ובסיוע אפשרי למדינות מתפתחות, ביישומם של ההסכם.

יש לציין כי הליכי היבוא והייצוא במדינת ישראל הינם יעילים ומהירים, ועומדים בסטנדרטים הקבועים בהסכם. הואיל וכך, המשמעות העיקרית של ההסכם על סוחרים ישראלים תבוא לידי ביטוי במתן גישה מהירה וצפויה יותר לשווקי העולם המתפתח. לאור הסטנדרט הגבוה של הליכי הסחר במדינת ישראל, לא נדרשו כל שינויי חקיקה בעקבות ההסכם. יחד עם זאת, ובהתאם להוראה 12(13) להסכם הוקמה ועדה בינלאומית להקלות בסחר, אשר עיקר עיסוקה הוא בהטמעת הוראות ההסכם.

TIR

אמנת TIR נחתמה בז'נבה בשנת 1959 והיא חלה בעיקר על הובלת סחורות העמוסות ישירות על כלי הרכב או הארוזות במכולות כשהמכולות מועמסות על כלי הרכב, או בלבד שכלי הרכב עובר בדרכו לפחות גבול בינלאומי אחד.

הובלת הטובין חייבת להיות בלי הטענת ביניים כלומר הטענה אחת בלבד במקום המוצא ופריקה ביעד.

אם מתקיימים תנאי האמנה אין להטיל מיסי יבוא על טובין הנמצאים בכל הרכב או הארוזים במכולה ועוברים במעבר דרכים למדינה אחרת.

על מנת לעמוד בתנאי האמנה על כלי הרכב והמכולות שבהם מועברים הטובין להתאים לדרישות טכניות מסוימות הקבועות בנספחים לאמנה ולהיות חתומים בחותמת המכס בארץ יצואן. מעבר הטובין נעשה עפ"י קרנה (תעודת מעבר) שהוצא ע"י האגודה הארצית לתעבורה יבשתית בכל



מדינה שהיא צד לאמנה. אגודה כזו חייבת להיות מסונפת (שייכת) לארגון הבינלאומי לתעבורה יבשתי והיא משמשת גם כערב לתשלום מיסי היבוא על הטובין במקרה ויחייבו בתשלום כזה. ראשות המכס בארץ המעבר יכולה להגביל את נתיב כלי ההובלה ואת פרק הזמן הניתן לו לשם מעבר. המטען יומצא בתחנת המכס בארץ המעבר לשם זיהויו יחד עם הקרנה שממנו יש לתלוש את התלוש המתאים.

פנקס תעודות מעבר- פנקס הקרנה- מהווה ערבות לתשלום מיסי היבוא .

בכדי שעל העברת הטובין תחול האמנה צריך שמדינת המוצא ומדינת היעד תהינה חברות באמנה.

TRIPS

הסכם TRIPS (Trade Related Aspects of Intellectual Property Rights) הוא ההסכם המקיף ביותר בתחום הקניין הרוחני. ההסכם מציב את הסטנדרטים המינימליים בתחום הקניין הרוחני, שאותם יש לקיים בכל מדינה ומדינה. בשנת 1995 חתמה ישראל על הסכם TRIPS והתחייבה להתאים את חוקיה לדרישות ההסכם עד שלהי שנת 1999.

ישראל פרסמה חקיקה מקיפה של מספר חוקים בתחום הקניין הרוחני, אשר נועדו להתאים את החוק הישראלי לדרישות הסכם TRIPS. דברי החקיקה נכנסו לתוקף ביום 1.1.2000, בהתאם להתחייבות ישראל לפי הסכם טריפס.

החוקים והצווים שהתקבלו: חוק לתיקון דיני הקניין הרוחני (התאמה להוראות הסכם טריפס), התש"ס - 1999; חוק להגנת מעגלים משולבים, התש"ס - 1999; חוק זכות יוצרים (הסכם טריפס), התש"ס - 1999; צו זכויות מבצעים ומשדרים (הסכם טריפס) - התש"ס - 1999; צו להגנת מעגלים משולבים (הסכם טריפס), התש"ס - 1999. כחברה בארגון הסחר העולמי מחוייבת ישראל להסכם TRIPS, החל משנת 2000.

הסכם TRIPS הוא הסכם ייחודי בהיותו מקיף היבטים רבים ומגוונים של נושא הקניין הרוחני, תוך קביעת סטנדרטים מינימליים שעל המדינות החברות לאמץ בחקיקתן הפנימית. המדינות החברות מתחייבות גם להבטיח את קיומם של אמצעי אכיפה משפטיים כדי לאפשר לבעלי הזכויות לפעול באפקטיביות נגד הפרות של זכויותיהם, ולאפשר ביקורת שיפוטית על כל החלטה מנהלית בקשר לזכויות בקניין רוחני.

הסכם TRIPS נתמך במנגנון אכיפה חזק - מנגנון יישוב הסכסוכים של GATT (הסכם כללי על תעריפים ומסחר), אשר התחזק מאוד בעקבות סבב אורוגוואי בשנת 1994. גוף נוסף המפקח על יישומו של הסכם TRIPS ואחראי על תחום הקניין הרוחני במסגרת ארגון הסחר העולמי הוא מועצת TRIPS, הפועלת מתוקף ההסכם. מאז קבלת הסכם TRIPS, ארגון הסחר העולמי וארגון WIPO מקיימים שיתוף פעולה ביניהם, המתבטא בעיקר במעקב אחר יישום הסכם TRIPS ובהחלפת מידע בתחומי הקניין הרוחני השונים.

באופן ספציפי, הסכם TRIPS דורש מחברי ארגון הסחר העולמי להמציא זכויות יוצרים, שיכסו יוצרי תוכן כולל מוזיקאים, מופיעים, במאים של הקלטות וחברות שדרניות; ציונים גאוגרפיים, כולל כינויי מקור; עיצובים תעשייתיים; עיצובי מעגלים משולבים; פטנטים; סוגי צמחים חדשים; סימני מסחר; עיצוב מסחרי; ומידע חסוי או סודי. הסכם TRIPS גם מציין הליכי



אכיפה, תקנות, ונוהלי יישוב סכסוכים. הגנה ואכיפה של כל זכויות הקניין רוחני תעמוד במטרה לתרום לקידום חדשנות טכנולוגית, להעברה והפצת הטכנולוגיה, לטובה ההדדית של יצרנים ומשתמשים של ידע טכנולוגי ובאופן תורם לרווחה חברתית וכלכלית, תוך כדי שמירה על איזון בין זכויות וחובות.

VGM – Verified Gross Mass

ראהי SOLAS

Warsaw Convention

אמנת ורשה (באנגלית: Warsaw Convention) היא הסכם בינלאומי המסדיר את האחריות של חברות המוכרות שירותי תעופה בינלאומיים לנוסעים, מטען וסחורות. האמנה נחתמה לראשונה בשנת 1929 בעיר ורשה ותוקנה בשנת 1955 בהאג, ובשנת 1975 במונטריאול.

אמנת ורשה באה לקבוע אחידות משפטית בהסדרים הבינלאומיים החלים על התובלה האווירית הבינלאומית.

האמנה קובעת את אחריות המוביל האווירי כל זמן שהטובין נמצאים בפיקוחו בין בשדה תעופה או במקום אחר. האמנה איננה חלה על הובלה שאינה אווירית אפילו אם ההובלה אחרת הייתה נספחת לתובלה האווירית אלא אם כן הובלה שכזו מבוצעת למטרות טעינה או מסירה.

שטר המטען האווירי לעומת שטר המטען הימי הינו בעיקר אישור משלוח. ש.מ. האווירי אינו מסמך זכות על הסחורה ולמחזיק בו אין זכות בטובין שהובלו בטובין. העדר ש.מ. אווירי לא משפיע על תוקף חוזה ההובלה האווירית או תחילת האמנה אך עשוי למנוע מהמוביל האווירי מלהסתמך על תנאי פטור והגבלת האחריות הקבועים באמנה.

אמנת ורשה קובעת פרטים שחייבים להופיע בשטר המטען האווירי. בין פרטים אלה נמצאים תיאור טבע הטובין, אופן אריזתם, משקל, כמות, נפח והצהרה כללית שההובלה כפופה להוראות האמנה בנוגע לאחריות המוביל.

מוביל אווירי שמקבל טובין בלי שטר מטען אווירי או אם בשטר המטען אין פירוט של הטובין הנ"ל לא יוכל להסתמך על הוראות האמנה בדבר פטור או הגבלת אחריות.

השוגר אחראי לנכונות התיאורים הנוגעים לסחורה והינו אחראי לכל נזק שנגרם עקב אי דיוקים או השמטות.

המוביל האווירי אחראי עבור כל אובדן או נזק של טובין בפיקוחו כולל נזק כולל עיכוב כל עוד לא הוכיח שהוא או עובדיו נקטו בכל הצעדים ההכרחיים למנוע את הנזק או שהיה זה בלתי אפשרי לנקוט באמצעים מונעי נזק. צעד סביר דהיינו- לנהוג שלא ברשלנות.

באמנה יש הוראה באומרת שהמוביל אינו אחראי לנזקים אם יוכיח שהם נגרמו ע"י רשלנות הטייס או עקב רשלנות בתפעול וניווט המטוס.



במקרה שהמוביל עימו עורך השוגר את חוזה ההובלה האווירית עורך חוזה עורך חוזה עם מוביל אחר להובלת המטען במקרה כזה כל מוביל נחשב כצד לחוזה ההובלה העיקרי.

הגבלת האחריות היא לפי חבילה או לפי משקל, הגבלת האחריות לא חלה כאשר הנזק למטען נגרם ע"י המוביל או עובדיו בכוונה. במקרה אובדן או נזק על הנשגר להודיע למוביל על האירוע בכתב תוך 7 ימים מיום קבלת הסחורה (מועד זו הוארך לשבועיים).

תביעה משפטית יש להגיש תוך שנתיים ממועד הגעת הטובין או מהמועד בו היו אמורים להגיע הטובין ליעדם.

בישראל מגבלת האחריות של המוביל עומד על 17 SDR לק"ג .

Wassenaar Arrangement

הסדר ואסנאר הינו הסדר רב צדדי (מולטיליטראלי) שנועד להסדיר את האחריות והפיקוח הבינ"ל על כל פעולת העברה של אמצעי לחימה קונבנציונליים ופריטים, שירותים וטכנולוגיה דו שימושיים.

כיום חברות בהסדר 42 מדינות.

ההסדר נוסד כדי לתרום לביטחון וליציבות אזוריים מקומיים ובינלאומיים באמצעות קידום שקיפות ואחריות גדולה יותר בקשר עם העברות נשק קונבנציונלי וסחורות וטכנולוגיה דו-שימושית, ובכך למנוע את ערעור היציבות. המדינות המשתתפות מעוניינות, באמצעות המדיניות הלאומית שלהן, להבטיח שהעברות של פריטים אלה אינן תורמות לפיתוח או להגברת היכולות הצבאיות שבכוחן להחליש את מטרות ההסדר, וכן שאינן מוסטות לתמוך ביכולות אלה.

הסדר וסאנר עוגן בישראל התחילת 2007 בצו היצוא והיבוא (פיקוח על יצוא טובים, שירותים וטכנולוגיה דו שימושיים) תשס"ו-2006, אשר נועד לקלוט לתוך הדין הישראלי את רשימות הטובין והטכנולוגיות שנקבעו בקטגוריות השונות של הסדר ואסנאר.

בדצמבר 2021 פרסם הסדר וואסנאר עדכון לסעיפי ההסדר.

York Antwerp Rules

כללי יורק אנטוורפן דנים בהיזק כללי (General Average). היזק כללי הינו מונח מתחום המשפט הימי. המונח עצמו נקבע במערכת כללים הידוע כ"יורק אנטוורפן" (York Antwerp Rules) שמקורם במנהגים שהלכו והתגבשו במסורת הסחר הימי הבינלאומי.

הכללים מגבשים את חובות וזכויות הצדדים כאשר מתרחש אירוע יוצא דופן של היזק כללי. כללים אלו חלים בדרך כלל מכוח הסכם. ההפניה לכללים אלו הם בשטר המטען או בשטר



החכירה. הכללים מעודכנים מפעם לפעם בוועדות בינ"ל של אנשי האגודה למשפט ימי של המדינות השונות.

הכללים נוסחו לראשונה ב-1890 ומאז עברו עדכונים שונים.

הרעיון העקרוני והעיקרי העומד מאחורי ההיזק הכללי הוא שותפות גורל. המשמעות היא שכאשר יש סיכון שמהווה איום על כל המעורבים במסע הימי, ונקטת פעולת הצלה יזומה על ידי הקברניט ופעולה זו מצליחה והסיכון מורחק, כל המעורבים הנהנים מפעולת ההצלה משתתפים בעלות הפעולה באופן יחסי לחלק שלהם במטען או באניה בזמן שנקטה הפעולה.

הכללים בנויים על שני תנאים יסודיים שצריכים להתקיים: התנאי הראשון הוא שהסכנה לאניה חייבת להיות ברורה ומיידית. הכלל השני – הנסיון לפתור את מצב הסכנה חייב להצליח. ובמקרה כזה על כל הצדדים המעורבים לשתף באופן יחסי את הנטל הכספי של ההפסדים שנגרמו לבעלי כל אחד מהמטענים שהוקרבו על מנת להציל את האנייה. חשוב לציין שייתכן מצב בו בעל האוניה ישחרר את המטענים ש"ניצלו" לאחר הכרזת היזק כללי רק לאחר שיספקו ערבויות מתאימות לתשלום חלקם בהיזק.



טבלה מרכזת של ההסכמים

Montreal Convention		Warsaw Convention		הובלה אווירית
Hamburg Rules	SOLAS	Hague Visby	Hague Rules	הובלה ימית
		Rotterdam Rules		הובלה ימית
			CIM	הובלה ברכבת
		TIR	CMR	הובלה יבשתית
			MTO	הובלה משולבת
			Marpol	זיהום הים
Kyoto Convention	Customs Convention on Containers		Carnet ATA	מכס
		Wassenaar Arrangement		יצוא דו שימושי
			TRIPS	קניין רוחני
			York Antwerp	היזק כללי
			ISPS	אבטחה לנמלים
			C-TPAT	נגד טרור
			CITES	הגנה על בעלי חיים
			ADR	הובלת חומרים מסוכנים
		TFA	GATT	מסחר בינ"ל