



האמנות השונות בתובלה הבינלאומית - סקירה זאב תלם

העוסקים במסחר בינלאומי בכלל ובתובלה/שילוח בינ"ל/עמילות מכס בפרט נתקלים פעמים רבות במהלך עבודתם האמנות שונות הקשורות לתהליכי מכס והובלה. קיימות אמנות רבות מאד שעל חלקן ישראל חתומה ועל חלקן לא.

להלן סקירה קצרה של האמנות העיקריות בתחומי ההובלה הבינ"ל/מכס. כמוכן שהחומר הנ"ל מהווה סקירה קצרה ולא ממצה של האמנות. השתמשתי לצורך המאמר במקורות רבים כמו חומרי לימוד של קורסים, אתרים בינ"ל וישראלים, מאמרי חוק וכו'.

אמנת CIM

אמנה זו דנה בחוזי מכר המתבססים על הובלה ברכבת ובמיוחד על F.O.R. – Free on Rail המוכר מביא את המטען לתחנת רכבת מוסכמת ושם מסתיימת אחריותו. חובתו של המוכר היא להביא את אריזתו של המטען בהתאם לדרישת הרכבת והבאתו לרכבת אולם דמי ההובלה משולמים על ידי הקונה.

האמנה שנחתמה בשנת 1970, חלה על הובלת סחורות ברכבת בין לפחות 2 מדינות חברות באמנה. מסמך ההובלה הינו תעודת משלוח, תעודה זו אינו זכות ואין למחזיק בה אין זכויות בסחורה.

אחריות המוביל לא חלה על הנזקים שנגרמו עקב האשמה של השוגר או פגם פנימי בטובין או נסיבות שמפעיל 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 ובמקרה כזה תקופת ההתיישנות היא שנתיים.

אמנת CMR

האמנה חלה על חווה 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 בזק 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 הגיעה הסחורה לייעד 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.

אמנת האג

אמנה זו דנה ביחסים החוזיים שבין המוביל לשולח.

הוראות עיקריות: המוביל חייב לשקוד כראוי על כך שהאוניה תהיה כשירה לשייט ואם הוכיח שעשה זאת אין הוא אחראי לנזק הנובע מאי כשירות האנייה לשייט.

המוביל חייב לטעון, לטפל, לסדר, לשמור ולפרק את הסחורה בצורה מתאימה וזהירה. המוביל חייב לספק לשולח שטר מטען המציין במפורש את סימני הזיהוי, מס', כמות ומצב הסחורה בעת הטעינה.

המוביל 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.

אחריות המוביל יכולה לחול גם לגבי נזק בלתי מוחשי כגון נזק כתוצאה מעיכוב; יש להגיש כל תביעה נגד המוביל בגין נזק בתוך שנה ממסירת הסחורה לנמען; *יית המוביל יכול בכל עת להוריד מהאוניה סחורות מסוכנות שלא הסכים להובלתן; על בעל הטובין לשפות את בעל האוניה בגין כל נזק שנגרם כתוצאה מתיאור לא נכון של הסחורה.

בהתאם לסעיף 3 לאמנת חייב המוביל לאחר שיקבל את הסחורות לפיקוחו להנפיק שטר מטען ולפרט בן את הסימנים העיקריים לזיהוי הסחורה. אם אין לו אפשרות סבירה לבדוק את אמיתות הדברים, עליו לציין מה היה מצבה החיצוני של הסחורה.

במקרה של מכולה שנארזה על ידי השולח, כלומר הספק וכאשר המוביל לא יכול לדעת את מספר ומצב המכולות, הוא יכול לציין כי לגבי מצב הטובין הוא סומך על מה שדיווח לו השולח - s.l.a.c. – shipper load and count

במדינת ישראל כללי האג חלים רק לגבי יצוא סחורות, ובתנאים הבאים:

כאשר חוזה ההובלה מוכח בשטר מטען או בכל תעודת קניין דומה.

כאשר הסחורות המובלות אינן כוללות בע"ח או כל סחורה אחרת המובלת על סיפון האוניה ואשר שטר המטען מעיד שהיא מובלת על סיפון האנייה (למעט במקרים של אניות מתמחות כאשר ניתן להטעין מכולות על הסיפון).

באשר ליחסים בין המוביל לבין בעל המטען, לפני טעינה ואחרי פריקה אין כל תחולה לכללי האג.

אמנת המבורג

אמנת המבורג נחתמה בשנת 1978. העיקרון הבסיסי לאמנה זו הוא המוביל אחראי לכל נזק לסחורות כולל נזק כתוצאה מעיכוב. כאשר האירוע שגרם לנזק אירע בזמן שהסחורה הייתה תחת פיקוחו של המוביל אלא אם כן יוכיח המוביל כי הוא וכל מי שטיפל בסחורה מטעמו נקט באמצעים למנוע את



האירוע ותוצאותיו. הסחורה נחשבת בפיקוחו של המוביל מאותו רגע שהמוביל קיבל את הסחורות מהשולח.

שטר המטען בהתאם לכללי המבורג חייב לכלול מספר גדול יותר של פרטים מכפי שדרשו כללי האג ופרטים אלה מחייבים את המוביל סופית בכל תביעה המוגשת נגדו ע"י צד ג', תקופת ההתיישנות הוארכה בכללי המבורג לשנתיים. הוכחת נזק - הודעה תור 60 יום מיום המסירה.

אמנת המכולות – Customs Convention on Containers

מטרת האמנה בדבר כלי קיבול להקל על שימוש בכלי קיבול בתחבורה הבינלאומית. כלי קיבול - כלי שבו יאוחסנו סחורות בעת תובלה בשיטות תובלה שונות בלי טעינת ביניים. מדובר על כלי שמבנהו קבוע ומספיק חזק שיתאים לשימוש חוזר.

הצדדים לאמנה מבטיחים כניסה זמנית למכולה לתחומיהם כשהיא פטורה מהיטלים ומיסי יבוא בתנאי שהמוביל יתחייב להוציאה מהארץ, תוך 3 חודשים מיום יבואו.

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

אמנת וורשה

אמנה זו נחתמה בשנת 1929 ואומצה ע"י ישראל ב- 1980.

אמנת וורשה חלה אצלנו ב-3 מצבים:

- טובין המובלים באוויר שמקום היציאה ומקום היעד שלהם נמצאים בשטח 2 מדינות שהן צדדים לאמנה.
- טובין המובלים באוויר בשטח של מדינה אחת בלבד עם חניית ביניים מוסכמת בשטח מדינה שנייה החברה באמנה.
- טובין המובלים באוויר רק בשטח מדינת ישראל.

האמנה קובעת את אחריות המוביל האווירי כל זמן שהטובין נמצאים בפיקוחו בין בשדה תעופה או במקום אחר. האמנה לא חלה על הובלה שאינה אווירית אפילו אם ההובלה האחרת 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. שטר האווירי אינו מסמך זכות על הסחורה ולמחזיק בו איך זכות בטובין שהובלו בטובין. העדר שטר מטען אווירי לא משפיע על תוקף חוזה ההובלה האווירית או תחילת האמנה אך עשוי למנוע מהמוביל האווירי מלהסתמך על תנאי פטור והגבלת האחריות הקבועים באמנה.

סעיף 8 לאמנת וורשה קובע את הפריטים שחייבים להופיע בש.מ האווירי ביניהם נמצא 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 שבמקרה שבשטר 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. לשוגר הזכות לעצור את המשלוח האווירי, להחזיר הטובין או לשנות יעדם לפני הגיעם ליעד



הסופי אך זכות זו כפופה כמובן לתשלום ההוצאות הנוספות שיש למוביל בגין דרישות אלו. אין להפעיל זכות זו באופן שתפגע במוביל או במשלוחים אחרים.

אמנת וושינגטון – 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) היא 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.

אמנת ט.י.ר.

אמנת ט.י.ר. (הידועה כ- Convention on International Transport of Goods Under Cover of TIR Carnets (TIR Convention)) נחתמה בז'נבה בשנת 1959 והיא חלה בעיקר על הובלת סחורות העמוסות ישירות על כלי הרכב או הארוזות במכולות כשהמכולות מועמסות על כלי הרכב, בלבד שהרכב עובר בדרכו לפחות גבול בינלאומי אחד.

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

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 כלי הרכב והמכולות שבהם מועברים הטובין להתאים לדרישות טכניות מסוימות הקבועות בנספחים לאמנה ולהיות חתומים בחותמת המכס בארץ היצוא. מעבר טובין נעשה על פי קרנה (תעודת מעבר) שהונפקה על ידי האטגודה הארצית לתעבורה יבשתית בכל מדינה שהיא צד לאמנה. אגודה כזו חייבת להיות מסונפת לארגון הבינ"ל לתעבורה יבשתית אשר גם משמשת כערב לתשלום מיסי היבוא על הטובין במקרה ויחוייבו בתשלום כזה. ראשות המכס במדינת המעבר יכולה להגביל את נתיב כלי ההובלה ואת פרק הזמן הניתן לו לשם המעבר. המטען ישהה בתחנת המכס במדינת המעבר לשם זיהויו, יחד עם הקרנה שממנו יש לתלוש את התלוש המתאים.

בכדי שעל העברת הטובין תחול האמנה חובה שמדינות המוצא והיעד תהיינה חברות בה.

אמנת מרפול

אמנת MARPOL נועדה להדביר לחלוטין את זיהום הים מאניות הנעשה בכוונה תחילה, ולצמצם עד למינימום החזרת מזהמים לים כתוצאה מתאונות ימיות.

על אף קיומה של האמנה הבין-לאומית למניעת זיהום הים בשמן והתיקונים שנוספו לה, התעורר צורך אמיתי בהסכם בין-לאומי, שיטיל מגבלות על זיהום ים תפעולי על ידי אניות. לשם כך נוצרה אמנה זו, שהיא תשובה של הקהילה הבין-לאומית להחזרת מזהמים שונים מאניות לסביבה הימית, כתוצאה



מפעילות ציי העולם בימים ובאוקיינוסים (מספר עצום של כלי שיט). בשנת 1973 אומצה האמנה הבין-לאומית למניעת זיהום ים מאניות .

אמנה זו, ששונתה באמצעות פרוטוקול מ-1978 נקראת כיום אמנת MARPOL קיצור של Marine Pollution) או בשמה המלא International Convention for the Prevention of Pollution From Ships. נכנסה לתוקף ב-1983. 150 מדינות הן כיום צד לאמנה .

מטרת האמנה היא לצמצם את זיהום הים מאניות כתוצאה מהפעלת כלי שיט ולצמצם עד למינימום החדרת מזהמים לים כתוצאה מתאונות ימיות.

ישראל הצטרפה לאמנת מרפול ב-31 באוגוסט 1983 ואישררה אותה ואת חמשת נספחיה הראשונים ב-2 באוקטובר 1983, בחקיקה מתאימה החלה אף על אוניות המניפות את דגל ישראל

אמנת קיוטו

האמנה הבינלאומית לפישוט והרמוניזציה של נהלי המכס (אמנת קיוטו) - The International Convention on the Simplification and Harmonization of Customs procedures (Kyoto Convention) נכנסה לתוקף ב-1974 ועודכנה ומעודכנת כדי להבטיח שהיא עומדת בדרישות הנוכחיות של ממשלות וסחר בינלאומי.

מועצת ארגון הסחר העולמי (WCO) אימצה את אמנת קיוטו המתוקנת ביוני 1999 כתוכנית נהלי המכס המודרני והיעיל במאה ה-21. לאחר יישום נרחב, האמנה תספק מסחר בינלאומי עם יכולת חיזוי ויעילות כפי שהמסחר המודרני דורש. אמנת קיוטו המתוקנת מפרטת מספר עקרונות מרכזיים - בין אלה הם העקרונות הבאים:

שקיפות ויכולת חיזוי של פעולות המכס;
תקינה ופישוט הצהרת הטובין ומסמכים תומכים;
נהלים פשוטים עבור מורשים;
שימוש מירבי בטכנולוגיית המידע;
מינימום צורך בבקרה של המכס הדרוש כדי להבטיח עמידה בתקנות;
שימוש בניהול סיכונים ובקורות מבוססות ביקורת;
התערבות מתואמת עם גורמי גבול אחרים;

האמנה המתוקנת של קיוטו מקדמת סיוע במסחר ובקרה אפקטיבית על פי הוראות החוק המפרטות את היישום של נהלים פשוטים ויעילים. האמנה המתוקנת מכילה גם כללים חדשים ומחייבים ליישומה, שעל כל הצדדים המתקשרים לקבל ללא סייג.

אמנת קיוטו המתוקנת נכנסה לתוקף ב-3 בפברואר 2006.

גאט"ט וארגון הסחר העולמי – WTO

הסכם גאט"ט (GATT – General Agreement on Tariffs and Trade) נחתם בשנת 1947 בסמוך לסיום מלחמת העולם השנייה ע"י 23 מדינות. הסכם GATT מהווה למעשה את המסגרת הכללית לסחר ומכסים בעולם כולו. ניתן לומר שמטרתו של ההסכם הייתה לעודד סחר בינלאומי חופשי ובאמצעותו לאפשר שיקומן של הכלכלות המפוחות אשר נפגעו במשך המלחמה.

15.4.94 - נערך טקס החתימה על הקמת ארגון הסחר העולמי. כניסתו לתוקף הייתה ב-1.1.95. על ההסכם חתמו 124 מדינות.



תפקידו של ארגון הסחר העולמי ליישם, לפקח ולהפעיל את האמנות שנחתמו במהלך סיבוב אורוגוואי ולספק פורום עתידי בין החברות ב-GATT.

ההסכמים שנחתמו במסגרת ארגון ה-W.T.O. נועדו לסייע ליצרני מוצרים ושירותים, יבואנים ויצואנים לנהל את עסקיהם. תוצאתם הסופית של ההסכמים הינה ביטחון למגזר העיסקי שידוע שהשוק הבינלאומי יהיה פתוח עבורו.

הוראות סעיף 24 של הסכם GATT קובעות שכל מדינה החתומה על ההסכם רשאית להקים איגוד מכס (Customs Union) ואזור סחר חופשי (Free Trade Area). במלים אחרות סעיף 24 מאפשר לחברות אשר חתמו על GATT להעדיף מדינות מסוימות על אחרות בסחר הבינלאומי.

M.T.O. האמנה המולטי מודלית

האמנה מוגדרת כהובלת טובין ע"י לפחות שני אמצעי תובלה שונים. מדובר על כך שבעל המטען התקשר בחוזה הובלה עם הגורם שיסדיר את התובלה המשולבת ולא עם כל מוביל בנפרד. מפעיל התובלה המשולבת (M.T.O. – Multimodal Transport Operator) יקבל על עצמו את האחריות כלפי בעל המטען מרגע שהמכולה נמסרה לידי ועד שתימסר במקום היעוד שלה. על המפעיל להעניק לידי משגר הטובין שטר מטען הידוע כמסמך תובלה משולבת. מסמך זה חייב לכלול בנוסף לפרטים שעל שטר המטען הימי הימי להכיל, גם פרטים בקשר לסחירות או אי סחירות של המסמך.

הוראות האמנה יחולו רק במקרה שחווה ההובלה מתבצע ע"י יותר מאמצעי תובלה אחד וכרוך בהובלה מטריטוריה של ארץ אחת לטריטוריה של ארץ 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 על ידו כל האמצעים אשר סביר לדרוש שינקטו כדי למנוע את האירוע.

הסדר וסנאר

הסדר ואסנאר הינו הסדר רב צדדי שנועד להגביר את האחריות והפיקוח הבינלאומי על כל פעולת העברה של אמצעי לחימה קונבנציונליים ופריטים, שירותים וטכנולוגיה דו-שימושיים. הסדר ואסנאר מחייב את כל אחת מן המדינות השותפות לו לפקח על העברתם של טובין מסוימים המפורטים ברשימות המצורפות כנספח 5 להסכם, ולעשות כל שביכולתן כדי להבטיח שהטובין הנ"ל יועברו אך ורק לידי גורמים מורשים וכי הטובין לא יועברו על ידי אותם גורמים מורשים, לאחר מכן, לגורמים אחרים, שאינם מורשים.

נכון להיום, הרשימות הנ"ל כוללות, בין היתר, חומרים כימיים ואורגניים מורכבים, רכיבים אלקטרוניים וחשמליים המיועדים למטוסים, מחשבים ותוכנות מסוימות, ציוד טלקומוניקציה, חיישנים, לייזרים וכיו"ב, ובלבד שהם מקיימים את התנאים המפורטים ברשימות המפורטות.

הסדר וסנאר עוגן בישראל בתחילת שנת 2007 בצו היבוא והיצוא (פיקוח על יצוא טובין, שירותים וטכנולוגיה דו-שימושיים), תשס"ו-2006, אשר נועד לקלוט לתוך הדין הישראלי את רשימות הטובין והטכנולוגיות שנקבעו בקטגוריות השונות של הסדר ואסנאר.

הסכם טריפס

הסכם TRIPS הוא הגנה ושמירה על זכויות הקניין הרוחני מעוגנת בהסכמים בינלאומיים. הידוע שבהם הוא הסכם TRIPS (trade related aspects of intellectual property rights) של ארגון הסחר העולמי. הסכם TRIPS, ההסכם המקיף ביותר בתחום הקניין הרוחני, מציב את



הסטנדרטים המינימליים בתחום הקניין הרוחני, שאותם יש לקיים בכל מדינה ומדינה. ישראל, כחברה בארגון הסחר העולמי, מחויבת להסכם TRIPS, החל משנת 2000.

ייחודו של הסכם TRIPS הוא 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 מסדיר נושאים אשר לא הוסדרו לפני כן במסגרת אמנה בין לאומית רב צדדית כלשהי, כגון ההגנה על סודות מסחריים ועל ציונים גאוגרפיים. בניגוד לאמנות שהתקבלו בחסות WIPO, הסכם TRIPS נחתם 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.

בשנת 2001 מדינות מתפתחות, שהיו מודאגות מלחץ של מדינות מפותחות לטובת מדיניות קריאה צרה של הסכם TRIPS, החלו בסבב הידברות שהפכו בסוף להצהרת דוהה. הצהרת דוהה הנה הצהרה של ארגון הסחר העולמי שמבחינה את היקפו של הסכם TRIPS, כשהצהרה קובעת בין השאר שניתן וצריך לפרש את הסכם TRIPS באור המטרה "להנגיש תרופות לכולם".

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 הרוחני 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.

כללי האג ויסבי Hague-Visby Rules

כללי האג-ויסבי הינם חוקים בינלאומיים להובלה של מטענים בים. החוקים קובעים את אחריותם, חובותיהם, זכויותיהם וחירויותיהם של מובילים ימיים.

לראשונה נחתמו כללי האג בשנת 1924 בוועידת בריסל, אשר שמה הרשמי "International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading" : הוועידה הבינלאומית לחוקים המתייחסים לשטרי מטען. האמנה שנחתמה בוועידה שילבה את חוק שטרי המטען האנגלי עם חוק הארטור האמריקאי, וקבעה משטר בינ"ל אחיד להובלת מטענים בים ע"פ שטרי מטען.

כללי האג ויסבי "Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading" – השניו האחרון נערך ב-1979. המדינות השותפות חתמו על השינויים החדשים, באופן סמלי, בעיר ויסבי (Visby) בירתו של האי השוודי גוטלנד בים הבלטי. במקום זה נמל עתיק יומין שהחל מהמאה ה-13 היה מרכז למסחר ימי ואשר הוציא חוקים ימיים משלו.

עד היום הצטרפו לכללי האג כ-50 מדינות. רוב המדינות אשר הצטרפו לאמנה חוקקו חוקים פנימיים לאימוץ האמנה. כך גם פלשתינה ב-1926. החוק באנגליה ובארה"ב דומה, ושמו COGSA מספר

מדינות כגון גרמניה, ארגנטינה, פינלנד ועוד אימצו כללים אלה לתוך מערכת המשפט שלהן. אולם עדיין מדינות רבות לא הפכו את תיקוני האג ויסבי לחלק אינטגרלי של המערכת החוקים המשפטיים הנוגעים להובלת סחורות בים.

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.

כללי יורק אנטוורפן - York Antwerp Rules

כללי יורק אנטוורפן דנים בהיזק כללי (General Average). הכללים קובעים שכל הצדדים המעורבים בהובלה ימית מסויימת חייבים להתחלק באופן יחסי בכל ההפסדים הנובעים מקורבנות שבוצעו על המטען כדי להציל את השאר.

הכללים נוסחו לראשונה ב-1890 ומאז עברו עדכונים שונים.

הכללים בנויים על שלושה עקרונות ברורים, אשר כולם חייבים להתקיים. התנאי הראשון הוא שסכנה לאונייה חייבת להיות ברורה ומיידית. שנית, חייבת להיות חלוקה מרצון של חלק המטען של הספינה כדי להציל את כולו. שלישית, הניסיון להימנע מהסכנה חייב להצליח. אם המצב עומד בכל התנאים, על כל הצדדים המעורבים בהרפתקה הימית לשתף באופן יחסי את הנטל הכספי של ההפסדים שנגרמו לבעלים או לבעלים של כל אחד מהמטענים שהוקרבו על מנת להציל את הספינה.

כללי רוטרדם - Convention on Contracts for the international Carriage of goods Wholly or Partly by Sea

אמנת כללי רוטרדם 2009 החליפה את אמנת האג על תיקוני השונים. האמנה החדשה, פורסמה ברוטרדם בחודש ספטמבר 2009 ותכנס לתוקף בספטמבר 2010 על האמנה חתמו עשרים ואחת מדינות. אמנת האג אשר נחתמה בשנת 1924 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 ועדת מומחים שהקים האו"ם.

הכללים כתובים על פני 18 פרקים הכוללים 96 סעיפים, בחלקם מורכבים ואינם פשוטים להבנה. עובדה זו עלולה לגרום לכל מדינה לתת פרשנות שונה שתפגע במטרה של אחידות משפטית בסחר הימי שהכללים התכוונו להשיג מלכתחילה. ראוי לציין שהכללים עוררו תגובות שליליות ומספר גופים כמו לשכת הספנות האירופאית ESC - European Shippers' Council וארגון המשלחים האירופאי - CLECAT הביעו מחאתם.

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. לדוגמא, הכללים מטילים על המובילים אחריות למועד הגעה של המטען בשווי של פעמיים וחצי מדמי ההובלה ומאריכים את תקופת ההתיישנות להגשת תביעה לשנתיים.

על פי כללי רוטרדם "מוביל" משמעו אדם שמתקשר בחוזה הובלה בו הוא מתחייב להובלה ימית או הובלה משולבת של מטען, בין בעצמו ובין באמצעות מישהו אחר. הכללים לא יחולו על מי שפועל כסוכן או שלוח מטעם בעל המטען ואינו לוקח על עצמו את ההובלה.



הגדרה זו מחילה את הכללים על המשלחים הבינלאומיים הפועלים בישראל כמובילים חוזיים ומסירה את העמימות הקיימת כיום על אחריותו של המשלה המתפקד כמוביל חוזי. אם וכאשר כללי רוטרדם יוחלו בישראל, המשלה הישראלי יוכל לדעת מהו היקף אחריותו כלפי בעל המטען. השוואת המשלה למוביל חוזי תעניק למשלה יכולת שיפוי מהמוביל בדיוק באותו סכום שבו הוא יחויב מול הלקוח.

ISPS קוד

קוד ISPS (The International Ship and Port Facility Security Code) הוא קוד בדבר הסדרי אבטחה מינימליים לאוניות, לנמלים ולסוכנויות ממשלתיות. עם כניסתו לתוקף בשנת 2004, הוא קובע את האחריות על משלות, חברות ספנות, אנשי ספינות, ואנשי צוות נמל כדי לאתר אימים ביטחוניים ולנקוט באמצעי מניעה נגד אירועים ביטחוניים המשפיעים על ספינות או על מתקני נמל המשמשים בסחר בינלאומי. פיתוח ויישום הקוד הופצו בצורה דרסטית בתגובה לפיגועי ה-11 בספטמבר 2001 והפצצת מיכלית הנפט הצרפתית לימבורג.

שותפות הסחר של המכס נגד הטרור – C-TPAT

שותפות הסחר של המכס נגד הטרור (C-TPAT - Customs-Trade Partnership Against Terrorism) היא תוכנית אבטחה מרצון של שרשרת האספקה בהנהגת רשויות המכס בארה"ב והגנת הגבולות (CBP), המתמקדת בשיפור האבטחה של רשתות האספקה של החברות הפרטיות ביחס לטרור. התוכנית הושקה בנובמבר 2001 עם שבעה משתתפים ראשונים, כולן חברות גדולות בארה"ב.

הכרה הדדית (MR-Mutual recognition) בהסכם מתייחסת לפעילויות הקשורות לחתימת מסמך בין ממשל מכס זר (שאינו ארה"ב) המאפשר חילופי מידע במטרה לשפר את שרשרת האספקה. המסמך החתום, או MR, מציינ כי דרישות האבטחה או הסטנדרטים של תוכנית השותפות הזרה, כמו גם הליכי האימות שלה דומים. הרעיון המרכזי של הסכם הכרה הדדית (MRA) הוא ש-C-TPAT והתוכנית הזרה תואמים הן בתיאוריה והן בתרגול, כך שתוכנית אחת תכיר את ממצאי האימות של התוכנית האחרת. לישראל יש הכרה הדדית עם ה-C-TPAT החל מ-יוני 2014.

החומר במאמר זה בא לצורך עיון בלבד ואינו מהווה תיאור מלא של האמנות. בכל מקרה יקבע הנוסח המלא והרשמי של האמנות ועל זאב תלם לא תחול אחריות ישירה או עקיפה בגין טעויות או נזק כתוצאה משימוש במאמר זה.