



שטר המטען האווירי

מאת זאב תלם

כללי

שטר המטען האווירי – Air Waybill הוא מסמך שמונפק בשמו של שולח מטענים (ראה להלן) ותכונותו העיקרית היא הוכחה לחוזה ההובלה בין השולח לבין המוביל (חברת התעופה). בנוסף, לשטר המטען האווירי יש את התכונות הבאות:

- מהווה קבלה עבור המטען.
- חשבון מטענים
- תעודת ביטוח (אם הביטוח נעשה באמצעות המוביל).
- הוראות למוביל לעניין הטיפול במטען.

ההוראות לגבי מילוי שטר המטען האווירי והשימוש בו נכתבו והוצאות לאור על ידי IATA - ארגון התעופה הבינלאומי.

IATA מגדירה את שטר המטען האווירי כדלהלן⁽¹⁾:

An Air Waybill (AWB) is the document made out by or on behalf of the shipper which, when used evidenced the contract between the shipper and carrier (s) for carriage of goods over routes of the carrier.

במלים אחרות, יש להדגיש ששטר המטען מהווה הוכחה לבין שולח המטענים (shipper), לבין המוביל, וזאת ללא קשר למי ששילם את ההובלה האווירית.

בהתאם להגדרת IATA⁽²⁾ שטר המטען האווירי מקבל תוקף רק לאחר נחתם על ידי השולח או סוכנו (shipper or his agent) והמוביל או סוכנו (carrier or his agent). מבחינה מעשית, חותם פעמים רבות המשלח הבינלאומי – הן כסוכנו של השולח והן כסוכנו של המוביל.

ומודגשת⁽³⁾ אחריותו של השולח:

The shipper is responsible for the correctness of the particulars and statements relating to the goods which he inserts in the AWB or which are inserted on his behalf.

The shipper will be liable for all damage suffered by the carrier or any other person by reason of irregularity, incorrectness or incompleteness of the said particulars and statements, regardless of whether the AWB is completed by himself, or on his behalf by the carrier or its authorized agent.



השולח הוא זה שאחרי לכל פרטי שטר המטען . ומודגש בהמשך ⁽³⁾ :

With his signature, the shipper simultaneously confirms that he agrees to the Conditions of Contract....

שטר המטען האווירי, בניגוד לזה הימי הוא מסמך שאינו סחיר (not negotiable document). עובדה זו מצוינת בכותרת של כל שטר מטען אווירי. על כן לא ניתן להנפיק שטר מטען אווירי כאשר הוא משוגר to order (שוב, בניגוד לשטר מטען ימי).

חשוב להגדיר מיהו מוביל ששטר המטען מהווה הוכחה לחוזה שנעשה בינו לבין שולח המטענים. IATA מגדירה בסעיף 1 לתנאי החוזה:

Carrier includes the air carrier issuing this air waybill and all carriers that carry the cargo or perform any other services related to such carriage.

תנאים בחוזה ההובלה

תנאי חוזה ההובלה נקבעו על ידי ארגון IATA בהחלטה מספר 600b. ברצוני להביא להלן כמה נקודות חשובות המופיעות בחוזה זה.

בסעיף המופיע בצדו הקדמי של שטר המטען נאמר:

ALL GOODS MAY BE CARRIED BY ANY OTHER MEANS INCLUDING ROAD OR ANY OTHER CARRIER UNLESS SPECIFIC CONTRARY INSTRUCTIONS ARE GIVEN HEREON BY THE SHIPPER, AND SHIPPER AGREES THAT THE SHIPMENT MAY BE CARRIED VIA INTERMEDIATE STOPPING PLACES WHICH THE CARRIER DEEMS APPROPRIATE.

זה סעיף מפתיע. לפי סעיף זה, אם השולח לא נתן הוראות ברורות לפיהן הוא מבקש להוביל את המטען באוויר, יכולה חברת התעופה להוביל את המטען בכל דרך אחרת כולל הובלה יבשתית או אפילו, תיאורטית הובלה ימית. יתר על כן, לפי הסעיף מסכים השולח שחברת התעופה תוביל את המטען דרך נקודות עצירה שונות כראות עיניה.



סעיף 9 של התנאים ממתן קצת העניין. לפי סעיף זה:

Carrier undertakes to complete the carriage with reasonable dispatch. Where permitted by applicable laws, tariffs and government regulations, Carrier may use alternative carriers, aircraft or modes of transport without notice but with due regard to the interests of the shipper. Carrier is authorized by the shipper to select the routing and all intermediate stopping places that it deems appropriate or to change or deviate from the routing shown on the face hereof.

הגבלת אחריות: לפי אמנת מונטריאול נקבע שהגבלת האחריות ששל מוביל אווירי תהיה SDR 19 לק"ג. Special Drawing Rights - SDR" – זכויות משיכה מיוחדות", הוא הילך חוקי המשמש את קרן המטבע הבינלאומית⁽⁴⁾. ניתן לפרוץ הגבלת אחריות זו במקרה של הובלת מטענים המוגדרים כ- valuable cargo (ראה/י להלן).

סעיף 5.1/5.2 דן במי שאחראי לשלם עבור ההובלה:

Except when the Carrier has extended credit to the consignee without the written consent of the shipper, the shipper guarantees payment of all charges for the carriage due in accordance with Carrier's tariff, conditions of carriage and related regulations, applicable laws (including national laws implementing the Warsaw Convention and the Montreal Convention), government regulations, orders and requirements.

המשמעות של סעיף זה היא שגם אם שולח שלח מטען בהובלה אווירית, כל בסיס collect, דהיינו על בסיס בו היבואן הוא זה שאמור לשלם את דמי ההובלה, הרי שבכל מקרה השולח אחראי בפני חברת התעופה לתשלום עבור דמי ההובלה. יוצא הדופן היחיד לסעיף זה הוא מקרה בו חברת התעופה הסכימה לתת אשראי ליבואן ללא הסכמתו הכתובה של השולח.

חשוב להדגיש שאין קשר בין תשלום דמי ההובלה לבין תביעה שתוגש לחברת התעופה במקרה של אי מסירת המטען. סעיף 5.2 קובע כי:

When no part of the consignment is delivered, a claim with respect to such consignment will be considered even though transportation charges thereon are unpaid.

לפי סעיף 7.2.1, המשקל לפיו יתבצע פיצול הוא המשקל לפיו שולמה ההובלה:

in the case of loss of, damage or delay to a shipment, the weight to be used in determining Carrier's limit of liability shall be the weight which is used to determine the charge for carriage of such shipment;



סעיף 10 הוא הסעיף הדין בפיקודי במקרה של תביעה כלפי חברת התעופה. לפי סעיף זה ביעה אמורה להיות מוגשת **בכתב בלבד**, בהתאם לכללים הבאים:

סעיף של תנאי ההובלה	זמן ההגשה	האירוע בגינו הוגשה התביעה
10.1.1	מיד עם גילוי הנזק ולא יותר מ-14 יום מיום קבלת המטען.	נזק למטען
10.1.2	תוך 21 יום מהתאריך בו המטען היה אמור להימסר.	איחור בהגעת המטען
10.1.3	תוך 120 יום מתאריך שטר מטען	אי מסירת המטען כולו

Valuable Cargo

על אף הגבלת האחריות של חברת התעופה לפי אמנת מונטריאול כנאמר לעיל, יש אפשרות לפרוץ את ההגבלה הזו במקרה של מוצרים המוגדרים כ-Valuable Cargo. במקרה כזה תשלום תוספת לחברת התעופה ואז אם הגבלת האחריות לא תחול.

לפי IATA⁽⁶⁾, ההגדרה של Valuable Cargo היא כדלהלן:

Valuable cargo means a consignment which contains one or more of the following articles:

- a. Any article having a declared value of carriage of USD 1,000.00 (or equivalent) or more, per gross kilogram, Except the United Kingdom GBP 450.00 per gross kilogram;
- b. Gold bullion (including refined and unrefined gold in ingot form), dore bullion, gold specie and gold in form of grain, sheet, foil, powder, sponge, wire, rod, tube, circles, mouldings and castings, platinum, platinum metals (Palladium, iridium, ruthenium, osmium and rhodium) and platinum alloys in the form of grain, sponge, bar, ingot, sheet, rod, wire, gauze, tube and styrip (but excluding those radioactive isotopes of the above metals and alloys which are subject to restricted articles labeling requirements);
- c. Legal banknotes, traveller's cheques, securities, shares, share coupons and stamps (excluding miny stamps from United Kingdom) and ready for use bank cards and/or credit cards;
- d. Diamonds (including diamonds for industrial use), rubies, emeralds, sapphires, opals and real pearls (including cultures pearls);
- e. Jewellery consisting of diamonds, emeralds, sapphires, opals an real pearls (including cultured pearls);



- f. Jewellery and watches made of silver and/or gold and/or platinum;
- g. Articles made of gold and/or platinum, other than gold and/or platinum plated.

שטר מטען אווירי ואשראי דוקומנטרי

הכללים האחידים של אשראים דוקומנטריים ⁽⁵⁾ מתייחסים לשטר מטען אווירי כל"מסמך הובלה אווירית" (Air Transport Document). ולמרות שבעבודה השוטפת אין צורך בשטר מטען אווירי מקורי, הרי שאם נדרש באשראי דוקומנטרי מסמך הובלה אווירית, הרי שיש צורך להציג בבנק מסמך שמצויין על פניו שהוא מקורי.

TACT – The Air Cargo Tariff Manual, Rules, paragraph 6.1	(1)
TACT – The Air Cargo Tariff Manual, Rules, paragraph 6.3 (a)	(2)
TACT – The Air Cargo Tariff Manual, Rules, paragraph 6.3 (c)	(3)
http://www.maot.co.il/lex6/glossary/g_1213.asp	(4)
ICC Uniforms Customs and Practice for Documentary Credits – ICC publication No. 600	(5)
TACT – The Air Cargo Tariff Manual, Rules, paragraph 3.7.6	(6)