

## שטר המטען ימי :

### MARINE BILL OF LADING (B/L): המינוח האנגלי:

#### תקציר:

שטר מטען הינו מסמך המונפק על ידי המוביל הימי עבור השוגר. שטר המטען מהווה קבלה מאת המוביל הימי בגין הטובין שנמסרו לחזקתו לצורך הובלתם, ראיה להסכם ההובלה שנכרת עם השוגר ומסמך קניין.

על פי הדין, המוביל כולל את הבעלים או שוכר כלי השיט המתקשר בחוזה הובלה עם שוגר הטובין (סעיף I א) לתוספת לפקודת הובלת טובין בים).

בשטר המטען מפורטים הסימנים העיקריים הדרושים לזיהויים של הטובין כפי שאלה נמסרו בכתב על ידי שוגר הטובין, מספר החבילות או הכמות או המשקל וסדר הטובין ומצבם. מקובל להוסיף התייחסות מיוחדת לדרישות המתייחסות לטיפול במטען (חומר מסוכן, שמירת דרגת קירור במכולות קירור) ועוד.

כאמור, שטר המטען הינו תעודת חזקה על הטובין (במובן זה שמי שאוחז בו כדין, זכאי לקבל את החזקה בטובין מאת המוביל הימי), וראיה לתנאי הסכם ההובלה שנכרת בין השוגר למוביל הימי. שטר מטען הינו סחיר וניתן להסבה, אלא אם כן מצוין עליו שאינו סחיר (ראה בהמשך). לעיתים משמש שטר המטען בטוחה לתשלום עבור הטובין. כך לדוגמא, בשיטת תשלום מסוג אשראי דוקומנטרי, הרי שכנגד הסבת שטר המטען על ידי המוכר לבנק באופן העונה לדרישות מכתב האשראי (יחד עם מסמכים נוספים, על פי המוסכם במכתב האשראי), מחויב הבנק לשלם למוכר את תמורת הטובין.

מצהר האונייה מהווה ריכוז הנתונים של כל שטרי המטען אשר הנפיק המוביל הימי בגין ההפלגה הרלוונטית והוא משמש בדרך כלל את רשויות המכס להן יש להגישו במועדים הקבועים בדין.

### **מאפייני שטר המטען ימי**

- קבלה הניתנת על ידי סוכן המוביל הימי עבור הטובין שהוטענו על האונייה.
- תעודת קנין וחזקה.
- ראייה לתנאי הסכם ההובלה שנכרת בין המוביל הימי לשוגר.

### **(א) קבלה הניתנת על ידי סוכן חברת הספנות עבור הטובין שהוטענו על האונייה:**

באופן כללי על פי כללי האג (כנוסחם בתוספת לפקודת הובלת טובין בים – להלן: "הכללים"), שטר המטען מהווה ראייה לקבלת הטובין על ידי המוביל הימי, בכמות ומשקל המצוינים בשטר המטען. ליתר דיוק, שטר המטען ישמש הוכחה לכאורה שהמוביל קיבל את הטובין כמפורט בשטר המטען, אולם לא תתקבל ראייה שנועדה להוכיח כי המוביל לא קיבל את הטובין כאמור, אם שטר המטען הועבר לצד שלישי הפועל בתום לב.

יחד עם זאת, על פי הכללים, שום מוביל לא יהא חייב למסור או לפרט בשטר המטען כל סימן, מספר, כמות או משקל, כשיש לו יסוד מספיק לחשוד שאינם מציינים בדיוק את הטובין שנתקבלו בפועל, או כשאין לו אמצעים מספיקים לבדוק את דיוקם.

על גב שטר המטען כתובים תנאי ההובלה הכלליים אשר כפופים תמיד להוראות הכללים

והמכתיבים את חבויות המוביל הימי ביחס לאחריותו לנזק או חוסר לטובין במהלך ההובלה הימית, זכויות העכבון הימי המוקנות לו, זכות להפסקת מסע ימי, היזק כללי (GA), סעיף שיפוט ועוד . .

### **(ב) תעודת חזקה**

האוחז בשטר המטען זכאי לקבל חזקה בטובין מאת המוביל הימי. חשוב להדגיש, כי אין בין אחיזה בשטר המטען לבין זכות הבעלות בטובין ולא כלום. המוביל הימי אינו מוסמך על פי דין להנפיק "תעודת בעלות" בטובין, לא על פי דין ולא על פי הסכם ההובלה. כך למשל, משלח, בנק או עמיל מכס האוחזים בשטר המטען (מכוח הסבה אן בכלל), אינם נחשבים אך מכוח אחיזה זו לבעלים של הטובין. העברת זכות החזקה בטובין כלפי המוביל הימי נעשית בדרך של הסבת שטר המטען (ככל שהוא בר הסבה על פי תנאיו).

באופן כללי, שטר מטען הינו סחיר ובר הסבה כאשר במשבצת ה- Consignee שלו מופיע אחד משלושת הביטויים שלהלן:

- To Order
- To Order of Consignee
- To Order of Shipper

**שטר מטען איננו סחיר כאשר הינו מסוג –**

- **Seaway Bill of Lading**: מסמך זה, על פי שיטות משפט מסוימות, אינו נחשב כלל לשטר מטען הואיל והיסוד הקנייני נעדר ממנו. משום כך, אין "מקור" ואין "העתק" ממנו ועל כן מסירת הטובין תעשה תמיד לנשגר כנגד זיהויו על ידי סוכן

המוביל הימי, וללא צורך להציג מסמך כלשהו. שטר מטען שכזה מונפק בדרך כלל כאשר מתקיימים יחסי אמון בין יצואן ויבואן, כאשר אין צורך בבטוחה לתשלום ( למשל עסקאות קונסיגנציה), כאשר קיים הסכם אשראי לתשלום תמורת הטובין, כאשר מדובר בהובלה עצמית (זהות עניינית בין השוגר והנשגר) וכד'. ממילא, אין חשש לקיומו של צד שלישי כלשהו האוחז בשטר המטען המקורי ויכול לטעון לזכות חזקה ביחס לטובין.

- **Straight Bill OF Lading** - המדובר בשטר מטען אשר אינו ניתן להסבה. מקובל להשתמש בו בשיטות תשלום של Open Account או Advance Payment. על אף שאינו ניתן להסבה הוא אינו זהה ל- SeaWay Bill בכל תכונותיו שכן על פי הלכות זרות, עדיין יש להציג מקור הימנו כנגד שחרור הטובין (דהיינו – קיים "מקור" אשר ניתן, למשל, למשכן כבטוחה).

### **(ג) ראייה לתנאי הסכם ההובלה**

שטר המטען הימי אינו בהכרח חוזה ההובלה עצמו, אלא מהווה רק ראייה לתנאיו. ההסכם עצמו יכול להיות הסכם מסגרת רב שנתי עם המוביל הימי, הסכם למספר הפלגות, לכמות שנתיים של מטען וכד'. שטר המטען מהווה משום כך יישום והוצאה לפועל של המוסכם בין המוביל הימי והיצואן בהפלגה נתונה (בין אם זו בודדת, או כחלק מסדרת הובלות והפלגות).

### **שטרי מטען מיוחדים:**

מלבד החלוקה העקרונית בין שטרי מטען סחירים ושאינם סחירים (ראה למעלה) ניתן להבחין בשטרי מטען ימיים בחלוקה לפי תנאי ההובלה בהתייחס להובלת מכולות:

- **House to House Bill of Lading**: תנאי הובלה אילו ישתקפו בהערה על גבי שטר המטען בנוסח H/H או CY/CY. בתנאי הובלה אלה, המוביל הימי מקבל מהשוגר להובלה מכולה סגורה וחתומה בסגר, מוביל אותה עד לנמל הפריקה ושם זו נמסרת למקבל (המציג שטר מטען מקורי מוסב כדין) המוביל אותה על חשבונו ואחריותו לחציריו. לאחר ריקונה של המכולה בחצרי המקבל, הוא משיב את המכולה הריקה למסוף המכולות לפי הנחיות המוביל הימי – ההובלה השכיחה ביותר.
- **House to Pier Bill of Lading** - דומה לתנאי הובלה מסוג H/H, כאשר השוני הינו שלאחריות המוביל הימי מתווספת החובה לרוקן את המכולה בנמל הפריקה ולמסור שם את הטובין למקבל (ללא מכולה) – הובלה לא שכיחה.
- **Pier to House Bill of Lading** - דומה לתנאי הובלה מסוג H/H, כאשר השוני הינו שלאחריות המוביל הימי מתווספת החובה להמכיל את הטובין למכולה בנמל הטעינה – הובלה לא שכיחה.
- **Pier to pier Bill of Lading** - בתנאי הובלה זה, המוביל מקבל להובלה טובין לא מומכלים ואלו מומכלים בנמל הטעינה משיקוליו שלו (לצורך הובלה באוניית מכולה) ומרוקנים בנמל הפריקה.
- שטרי מטען משולבים (**Combined or Multimodal B/L**) – הכוונה להתקשרות בין המוביל הימי לבין שוגר הטובין לביצוע מקטע הובלה יבשתי בנוסף למקטע הובלה הימי (משאית, רכבת) טרם ו\או לאחר מקטע ההובלה הימית, מיעד או ליעד יבשתי מוסכם.

## הפקת שטר מטען:

שטר מטען הינו מסמך המונפק על ידי המוביל הימי, על בסיס הצהרת טעינה ( Shipping Declaration) שמגיש השוגר. בנמל היעד המציג שטר מטען, יקבל פקודת מסירה וכנגד הצגתה לרשויות הנמל (טרמינל) ותשלום כל האגרות החלות, יוכל לשחרר את הטובין. שטר מטען מקורי מונפק בדרך כלל בסט של שלושה ומספר העתקים לפי בקשת השוגר.

## מבנה שטר המטען הימי:

להבדיל משטרי המטען האוויריים שזהים בכל חברות התעופה (למעט סימני ההיכר של חברות התעופה) הרי שהפורמט של שטרי המטען הימיים יכול להשתנות מחברת ספנות אחת לשנייה. כעיקרון, ניתן לחלק את שטר המטען הימי לשבעה חלקים:

### • חלק ראשון

בחלקו הראשון של שטר המטען נרשמים שמותיהם של השוגר (Shipper) הנשגר- (Consignee) ושם מקבל ההודעה על הגעת המטען- (Notify) .

### • חלק שני

חלקו השני של שטר המטען דן במסלול ובסוגי ההובלה. שטר המטען כיום יכול לכלול גם הובלה ימית וגם הובלה משולבת ימית ויבשתית. חברת הספנות יכולה לקבל את הטובין בנקודה מסוימת המוגדרת כ - Place of Receipt of Goods ותבצע הובלה יבשתית לצורך יצוא דרך נמל הטעינה. במקרה כזה יצוין כלי ההובלה היבשתית במשבצת Initial Carriage . בקטע של ההובלה הימית יצוין שם האנייה ומספר ההפלגה ( Vessel, Voyage) שם נמל הטעינה (Loading Port), שם נמל הפריקה (Port of Destination) האחרון ומקום מסירה סופי של הטובין - (Final Destination ,f contracted for) אם

המוביל הימי התבקש לבצע מקטע הובלה יבשתית, לאחר הפריקה בנמל הפריקה.

- **חלק שלישי**

חלקו זה של שטר המטען מוקדש להערות שונות.

- **חלק רביעי**

בחלקו הרביעי של שטר המטען מפורטים פרטי הטובין: משקל, כמות, תיאור, נפח וכו'. כאשר ההובלה נעשית במכולות יש צורך לציין את מספר המכולה, גודלה, את מספר סגר המכולה, את משקל המכולה טרה, סוג תנאי ההובלה (H/H, P/H, H/P, P/P).

אם בשטר מטען מסוים מספר רב של מכולות, מצרפים דף נספח עם פירוט המכולות.

- **חלק חמישי**

בחלקו החמישי של שטר המטען מפורטים דמי ההובלה הימית. לא כל חברות הספנות כוללות חלק זה בשטרי המטען שלהן.

- **חלק שישי**

חלק זה מכיל פרטים אינפורמטיביים שונים. כגון מספרו של שטר המטען, היכן משולמים דמי ההובלה: במדינת היצוא (At Origin) או במדינת היבוא (At Destination), מספר העתקים מקוריים שהונפקו, תאריך ההוצאה וחתימתו של הסוכן.

## • חלק שביעי

חלק שביעי מיועד להערות שונות או הוראות למוביל.