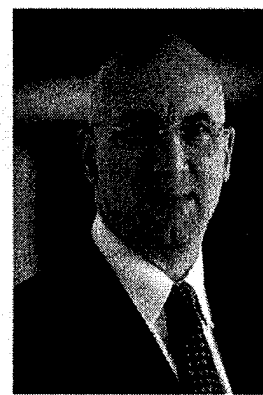


כללי רוטרדם על קצה המזלג



| עו"ד אמיר כהן דור |

בקהיליית העוסקים בסחר הימי דובר לאחרונה רבות על אמנה בת 96 סעיפים הערוכים ב-18 פרקים לתפארת, אשר כינויה הבלתי פורמלי הוא "כללי רוטרדם". בכתבה זו ננסה להצביע על העקרונות השזורים באמנה, שמטרתה להביא לאחידות במשטר החוקי של ההובלה הימית ולהתאימו לרוח הזמן

האמנה הנקראת "כללי רוטרדם" נושאת בגאון את הכותרת: The Convention for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea. האמנה, פרי עבודת ה-UNCITRAL (Commission on International Trade Law), אושרה בנוסח סופי ביולי 2008, ותיחתם בטקס רשמי ב-23 בספטמבר 2009, בעיר רוטרדם. מטרתה של האמנה היא להביא לאחידות חדשנית במשטר החוקי של ההובלה הימית ולעדכן את המשטר הקיים (מן הסתם זה הכלול בכללי האג המקוריים משנת 1924 או המעודכנים בנוסח ויסי משנת 1968, שלא לומר כללי המכורג השכיחים פחות משנת 1978) בהתאם לרוח הזמן, בעקבות התפתחויות טכנולוגיות ולניסיונות בענף ההובלה הימית ובעיקר בהובלה המשולבת, אשר כוללת גם מקטעים יבשתיים. בכתבה זו ננסה להצביע על העקרונות השזורים באמנה, אולם אין לראות בה סקירה ממצה של הוראותיה השונות, המופיעות כאמור ב-96 סעיפים, אשר כל אחד מהם ראוי לסקירה ולניתוח נפרדים.

ייתכן שאף סותרות בנושא, אלא אם כן המחוקקים אשר יאמצו את הכללים ייתנו את דעתם לסחירה ויפתרו בדין הפנימי באופן ברור וחד-משמעי את שאלת סדר העדיפות בין האמנות.

בניגוד למשטר הקיים על-פי כללי האג, הכללים חלים הן על טובין המובלים על הסיפון של כלי השייט הן על הובלת בעלי חיים, אולם הזכויות והאחריות שבבינם אין זהות לאלה החלות על הובלת טובין בקפנות האנייה. יתרה מכך, על-פי הכללים לא תותר הערה על פני שטר המסען המסייגת את האחריות בינם. כמו כן, מובילי ימי

מטרתה של האמנה היא להביא לאחידות חדשנית במשטר החוקי של ההובלה הימית ולעדכן את המשטר הקיים (מן הסתם זה הכלול בכללי האג המקוריים משנת 1924 או המעודכנים בנוסח ויסי משנת 1968, שלא לומר כללי המכורג השכיחים פחות משנת 1978) בהתאם לרוח הזמן, בעקבות התפתחויות טכנולוגיות ולניסיונות בענף ההובלה הימית ובעיקר בהובלה המשולבת, אשר כוללת גם מקטעים יבשתיים

המוביל לאמת את מולא הפרטים. הדבר עלול כמובן להשפיע על מהימנות מסמכי ההובלה בהקשר של שימושם במסגרת מכתבי אשראי דוקומנטרי. כפועל יוצא מכך, יש לצפות להתפתחויות בענף האשראי הדוקומנטרי, שיאלץ להתאים עצמו לאותן הוראות בכללים אשר משנות, לדעת הבנקים, סדרי כראשית (או להיאבק בהן).

קיימות בכללים הוראות חדשות שעניינן זכות השליטה של השוגר בטובין במהלך ההובלה, בין שבדרך העברת מסמכי ההובלה או הסבתם, ובין שבדרך הקניית הזכות לשוגר לשטת במהלך ההובלה הוראות שניתנו למוביל

בקשר למסירת הטובין. בכך, אגב, אימצו מנשחי הכללים את הרעיון אשר עומד בבסיס השימוש ב-Seawaybill, אשר מאפשר לשוגר, בנסיבות מסוימות, לשטת את שם הנשגר במהלך ההובלה הימית. הוראות נוספות דנות בסוגיה של הסבת מסמכי ההובלה הסחירים או מקבילתם האלקטרונית ובחבותם של האוחזים באותם מסמכים. גם כאן תהיה לדבר השפעה על המערכת הבנקאית, שתמצא את עצמה - ושלא מרצון -

מקבלת על עצמה תכונות בשל אחיזתם של הבנקים במסמכי ההובלה במסגרת מכתבי האשראי הדוקומנטרי.

3. התחייבויות המוביל

ההתחייבות העיקרית של המוביל היא להוביל את הטובין ליעד המוסכם ולמסור אותם לנשגר. תחילתה של האחריות היא מרגע קבלת הטובין לצורך הובלתם (בין שבמישור ובין שבאמצעות סוכן המוביל) ועד למועד מסירתם כאמור. על המוביל לקבל בצורה נאותה וזהירה את הטובין, לטעון אותם, לטפל בהם, לאחסן, לשמור, לפרוק ולמסור אותם. אלא אם כן בהסכם נאמר שעל השוגר לטעון את הטובין, לטפל בהם, לאחסן ולפרוק אותם, אם במפורש ואם על-פי הסכם כמות. מובן שעל המוביל לספק להובלה אנייה הכשירה לשייט, אולם לא רק בתחילת ההפלגה כנהוג כיום, אלא גם במהלכה (Make and keep the ship seaworthy). שינוי סינורי לאוורר זה הינו בעל משמעות רבה, ולטעמי זה אחד

יהיה זכאי להציע הובלה המוגבלת למקטע הימי חוץ כדי להרגת אחריות מפני פעולות הטעינה, הסוורת והפריקה של הטובין. כל זאת, כמובן, בהסכמת הלקוח.

כפי שנפרט בהמשך, ניתן להחריג תחולת חלק גדול מהוראות הכללים על-ידי התקשרות ב"הסכמי כמות" (Volume Contract). תחולתם של הכללים על ההובלה אינה מותנית בהנפקת שטר מסען או מסמך הובלה אחר ואף לא קיימת דרישה להנפקתם, מקום שעל-פי הנוהג אין מקובל להנפיקם.

2. דרישות דוקומנטריות

הכללים מחירים במפורש שימוש במסמכים סחירים ובלתי סחירים, לרבות במדיה אלקטרונית, והם מפרטים את הבחונים והמידע שעל אלה לכלול. בידי המוביל הזכות לטעון (ולסייג) את המידע הנכלל במסמכי ההובלה, באשר מוסכם כי בלתי סביר "מסחרית" לדרוש

1. תחולה

האמנה חלה על "הסכמי הובלה" ככלל, להבדיל מהנבדלתה להובלת טובין בים על-פי שטר מסען, כאשר מקום קבלת הטובין ומקום מסירתם הם במדינות שונות, וכך גם ביחס לנמלי הטעינה והפריקה. חלק ממקטע ההובלה חייב להיות מקטע ימי, אולם מקטע ההובלה בהחלט יכול לכלול גם מקטע יבשתי. כבר כאן אנו רואים אפשרות להתנגשות דינים בין הוראות האמנה לאמנות אחרות החלות בהובלה יבשית, כגון ה-CMR וה-CMI, אשר להן תחולה על מקטעים יבשתיים בהסכמי הובלה משולבת המכוסים על-ידי הכללים החדשים. עם זאת, דומה כי ברירת המחדל בתחולה תהיה בהחלת הכללים החדשים על תובלה משולבת הכוללת מקטע ימי ומקטע יבשתי. לפחות סביר להניח, כי חזוית לא ניתן יהיה להסכים על תחולת האמנות "המתחרות", מקום שהכללים חלים, בין שמכוח הסכם ובין שבשל החלת הכללים מכוח הדין המקומי. עם זאת, הסוגיה טרם ניזונה ויש להניח שיהיו פסיקות רבות

מהשינויים המהפכניים שמביאים עימם הכללים
חובת הכשירות לשיטת חלה, נוסף לספקנות האנייה, גם על כל המכולות. עליהן להיות באותו האופן תקינות ובטוחות לקבלה, להובלה ולשמירת הטובין. חובה זו גוברת ככל הנראה על החובה החותמת, המוטלת כיום בדרך כלל על שוגר הטובין, לבדוק את תקינות המכולה הריקה בעת קבלתה, ויהיה על המוביל לחשוב על פתרון יצירתי אחר על מנת להתגבר עליה.

4. תביעות המוביל

בכפוף להוראות שותרות בהסכם כמות, המוביל אחראי לחוסר או לנזק, לרבות בגין איחור, אשר נגרמו בעת שהטובין היו תחת אחריותו (בין שבים ובין שוביבשה), אלא אם כן יוכיח אחת משתיים: שהסיבה או אחת הסיבות לנזק אינן מבעות ממעשה או מחדל שלו או של מי מטעמו; שההסיבות אשר גרמו או תרמו לקרות החוסר או לנזק הנזק כלולות ברשימת ההגנות (פטריות מאחריות). ברשימת הפטריות בולט בהיעדרו

הפטור הידוע כמעשה "רשלנות או השתמטות של רב החובלי", אשר כלול בכללי האג והאג יסבי, ובזאת יש לראות החמרה של מנסחי האמנה עם המוביל אל מול המשטר שהיה קיים עד כה. בידי המוביל נחובה הזכות לבחור בהגנה המתאימה לו, אולם משעשה כן, השוגר יכול להוכיח שהחוסר או הנזק נגרמו קרוב לוודאי מחמת חוסר כושר שייט של כלי השייט, או שהייתה לו תרומה להרחשותו (ונמכור, לרבות בגין מצב המכולה, הקפנות, הצוות ועוד).

בהערכת נטל הראיה במפורש לידי השוגר יש החמרה עימו, שכן על-פי כללי האג נהוג היה להניח כי חובת נטלי הראיה היו מאוזנים יותר בין הצדדים ולא נאמר שם במפורש על מי להוכיח כי כלי השייט לא היה כשיר לשייט בתחילת ההפלגה (ולמעט ביחס לנטל הראיה להוכיח כי המוביל השתמש "בכל הזריזות המספקת", אשר הוטל במפורש על המוביל).

עוד ראוי לציין כי המוביל אחראי רק לאותו חלק מהחוסר או מהנזק שנגרם מחמת מעשה או מחדל שלו. אם כי תוצאה זו מתבקשת ממילא (הוכחת קשר סיבתי), הרי שהאמידה המפורשת לעניין זה מיטיבה עם המוביל דווקא.

כל עוד לא נאמר אחרת בהסכם כמות, המוביל אחראי להפרת התחייבותיו שבנגרמו על-ידי כל צד שלישי אשר בו הוא משתמש לצורך ביצוע התחייבותיו, כולל רב החובל, צוות כלי השייט ושאר עובדיו. קבלני משנה "ספנותיים", כגון מפעילי טרמינלים ונמלים, אחראים באותם התנאים יחד ולחוד, אלא אם כן הסיכמו חוות לקבל על עצמם אחריות רחבה יותר. הכוונה של המנסחים הייתה ככל הנראה כי קבלני משנה "לא ספנותיים" לא יהיו בני תביעה מכוח הכללים, אולם עניין זה פתוח לפרשנות ויחייב פסיקה שתכריע בדבר.

שוב, כל עוד לא נאמר אחרת בהסכם כמות, הגבלת האחריות של המוביל לפיצי הניזוק מוגבלת ללא פחות מ-875 יחידות משיכה מיוחדות (SDR) לחבילה (אל מול 666.67 יחידות על-פי כללי האג יסבי), או 3 יחידות לקילוגרם (אל מול 2 יחידות על-פי כללי האג יסבי), לפי הגבוה בהם. במקרה של טובין מומכלים במכולה ניתן לטעון להגבלת אחריות רק אם מספר היחידות מפורט על גבי מסמך ההובלה. ניתן להסכים על הגדלת התקרה גם שלא באמצעות הסכם כמות. פיצוי בגין איחור בהגעת הטובין מוגבל לפי שתיים וחצי מעלות דמי ההובלה בגינם. עם זאת, הזכות לתבוע בגין

חלק ממקטע ההובלה חייב להיות מקטע ימי, אולם הוא בהחלט יכול לכלול מקטע יבשתי. כבר כאן אנו רואים אפשרות להתנגשות דינים בין הוראות האמנה לאמנות אחרות החלות בחובלה יבשתית, כגון ה-CMR וה-CMI, אשר להן תחולה על מקטעים יבשתיים כהסכמי תכולה משולבת המכוסים על-ידי הכללים החדשים

איחור תהיה קיימת רק כאשר צוין על גבי מסמך ההובלה מועד הגעה מוסכם, שאחרת לא תקום כלל זכאת לתבוע בגין איחור. הזכות להגביל אחריות תישלל (בדומה למצב על-פי כללי האג/יסבי) אם הנזק או החוסר נגרמו כתוצאה ממעשה או מחדל של המוביל, שנעשה בכונה לגרום לנזק או בחוסר אכפתיות ובידיעה שקרוב לוודאי יגרם הנזק.

גם הנציבות האירופית נגד כללי רוטרדם

הנציבות האירופית אינה מרוצה מכללי רוטרדם. לטעמה הם מסורבלים ומורכבים מדי, והיא עשויה לזווג משטר חוקי חלופי למדיניות האיחוד. בנציבות מצאו שהכללים מתנגשים במדיניות התחרותית של האיחוד האירופי. סקופ זה נחשף בסמינר מקצועי שאורגן על-ידי ארגון ה-ESC (מרכז איגודי המשתמשים האירופי), שגם הוא כאמור הביע התנגדות לכללי רוטרדם, כמו גם ארגון המשלוחים האירופי, ה-CECAT. הבציה מטעם הנציבות, שהוצתה בכנס של ה-ESC באנטוורפן, אמרה כי "הכללים אינם תואמים את הציפיות של התובלה המשולבת האירופית", וזו "כללי רוטרדם מורכבים באופן מופרז והם מרפים את ידיהם של בעלי המטענים לשלב שייט חופי והובלה ימית קצרת מרחק בסחר הפנים אירופי בלוגיסטיקה של דלת לדלת". זוהי התפתחות מפתיעה ומזאונה גם יחד. ברור

5. התחייבות השוגר

השוגר מחויב למסור את הטובין במצב שבו הם יעמדו בתלואות המסע הממוכן, כולל טעינתם, אחסונם, קשירתם ופריקתם, ובמצב שבו הם לא יגרמו נזק לאדם או לרכוש. דרישות אלה קיימות גם ביחס לטובין מומכלים במכולה או בכלי קיבול (לרבות כלי הובלה יבשתיים) אשר נארוז/הומכלו על-ידי השוגר. על השוגר למסור למוביל מידע, הנחיות ומסמכים הדרושים באופן סביר כדי לטפל בטובין ולהוביל אותם על-פי דרישות כל דין. את המידע ביחס למסמכי ההובלה יש

למסור זמן סביר מראש, והשוגר ערב לזיוקם של הפרטים הנמסרים על-ידו. במיוחד חייב השוגר למסור למוביל על טיבם המסוכן או על התכונות המסוכנות של הטובין ועליו לסמנם לפי הוראות כל דין. הנשגר מחויב לקבל את הטובין מהמוביל אשר מוסר לו אותם במועד המוסכם. קיימות הוראות מיוחדות אשר מאפשרות למוביל הימי למסור את הטובין ללא המצאת שטר מטען

או מסמך הובלה סחיר, אם כך מאפשרים התנאים של אותו שטר או מסמך. גם כאן אני צופה אנדרלמוסיה מסוימת, ודאי בתחילת הדרך, ובמיוחד יש לצפות לתקלות בהקשר של מכתבי אשראי דוקומנטרי וכשם לב לזכויות המוביל בקשר עם טובין בלתי נדרשים, אשר גם הן מוסדרות בכללים.

המשך בעמוד 18

שאי אפשר לכוון משטר בינלאומי ללא מדינות אירופה, ומכאן שההשקעה העצומה בכללים עלולה ללכת לאבדון. אמנם ימשך הניסיון להטמיע את הכללים בכל מדינה במעשה חקיקה ובאשרור, אך ברור שכעת הסיכוי לכך נמוך. עוד אנקדוטה: איגוד המשתמשים בהובלה ימית האמריקני יצא בהתקפה על ה-ESC (הגוף המקביל באירופה) על התנגדותו לכללי רוטרדם. **פיטר גטי**, המנהל הוותיק של הגוף האמריקני, אמר שההתנגדות של ה-ESC מבוססת על העדר הבנה בסיסית של הכללים החדשים. עוד אמר שהחובות הקשורות להובלת מטענים הם עניין משפטי סבוך בכל מקרה, וכי יש צורך בהתמחות מיוחדת בהם. הוא שלח עקיצה לכיוון הנציבות באומרו כי "יוזר קבוצת העבודה שניסחה את הכללים היה ספרדי – הנציב של האיחוד האירופי".

כללי רוטרדם על קצה המזלג

6. חבויית השוגר

שוגר הטובין אחראי, ללא תקרת הגבלה, לחוסר או לנזק אשר נגרמו למוביל, אם זה האחרון מוכיח כי אלה נגרמו מחמת הפרת התחייבויותיו של השוגר על-פי הכללים. במקרה של מסירת מידע למוביל לצורך הנפקת מסמך ההובלה, השוגר אחראי לכל אי-התאמה ללא קשר לאשמתו (אחריות מוחלטת במונח מסוים), ועליו לשפוט את המוביל בקשר לנזק כאמור. אותה אחריות מוחלטת לשיפוי המוביל חלה בנוגע להפרת התחייבויות הכלולות בכללים בהקשר של הובלת חומרים מסוכנים. במקרים אחרים השוגר מופטר מכל האחריות או מחלקה, אם הסיבה או אחת הסיבות לחוסר או לנזק אינן נובעות ממעשה או ממחדל שלו או של סוכניו. ניתן להתנות על חבויית אלה בהסכם כמות, למעט ביחס לחבויית בקשר עם הובלת חומרים מסוכנים. מן הסתם, אין המדובר בנוסחאות מדויקות לקביעתן הכללית של החבויית, ויהיה על בית המשפט להכריע בדבר לפי נסיבותיו של כל מקרה ומקרה.

במקום שהכללים מתירים לשוגר לתת למוביל הימי הוראות מסוימות בקשר עם הטובין במהלך הובלתם, על השוגר השולט בטובין לשפוט את המוביל בגין כל הוצאה סבירה נוספת שנגרמה בקשר לכך, וכן לשפוטו ללא הגבלה בגין כל נזק שנגרם למוביל בשל ביצוע הוראותיו של השוגר, לרבות בשל פיצויים המשולמים לצדדים שלישיים. לצורך כך זכאי המוביל לדרוש מהשוגר להמציא לו בטוחה טרם היענות להוראותיו כאמור.

7. הסכמי כמות

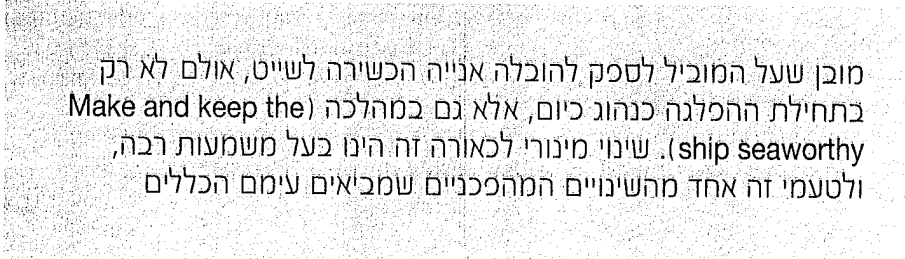
הסכם כמות הינו תרגום בלתי מחייב ולא רשמי של המונח Volume Contract. הכוונה היא להסכם אשר מסדיר הובלת טובין בהיקף מוגדר, בסדרת משלוחים ובתקופת זמן מוגדרת. הוא יכול לחול, למשל, על הובלה של שלוש מכולות שיוסכם כי יובלו במשך שנה אחת או אף יותר. משכרת בין הצדדים הסכם כמות, לא יחולו מירב ההוראות המגנות על השוגר כפי שהן כלולות בכללים. הנחת המנסחים הייתה כי הואיל ובהסכם כמות יוצעו תעריפי הובלה מופחתים, הדבר אמור לשקף גם הפחתה במידת האחריות של המוביל. בהערת אגב, יש להניח כי ייתכן מצב שבו ללקוחות אשר התקשרו בהסכמי כמות ייערכו שטרי מטען מיוחדים, אשר ישקפו את חופש החוזים המוקנה בחסות הכללים. או אז יש לצפות להתנגשות בין דיני החוזים האחרים לבין זכותם של המובילים על-פי הכללים, והיד השיפוטי עוזת תהיה נטויה להכריע בדבר. נציין עוד, כי למעט אם נכרת הסכם כמות לפי הכללים, הרי שתנאים חוזיים אשר מגבילים או מחריגים את אחריות המוביל או מגבילים, מחריגים או מגבירים את אחריות השוגר על-פיהם, ייחשבו כבטלים.

8. מועדי התיישנות

תהיה קיימת חזקת מסירה תקינה של הטובין - אלא אם כן הודעה על החוסר או על הנזק תימסר לפני קבלת הטובין או במעמדו, או אם הנזק או החוסר לא היו גלויים באותה עת - בתוך שבוע ימי עסקים ממועד המסירה. בכל מקרה, את ההודעה יש לתת לא יאוחר מ-21 יום מיום מועד המסירה. נקבעה תקופת התיישנות של שנתיים להגשת תביעה כנגד המוביל הימי (אל מול תקופת השנה המקובלת על-פי כללי האג'ויסבי) או **כנגד השוגר**, וכאן החידוש. עם זאת, אפשר יהיה לעשות שימוש בעילת תביעה שהתיישנה לצורך קיזוז או תביעה שכנגד - אפשרות אשר נשללה עד עתה על-פי הלכות של בית הורדים באנגליה.

9. היזק כללי

אם כי הכללים אינם עוסקים בכך במפורש, הרי שאחת ההגנות המוקנות למוביל הימי עוסקת בפטור מאחריות בגין חוסר או נזק אשר נגרמו מחמת הקרבת טובין לצורך מניעת סיכון כללי לכלי השייט ולמטענו. אין ספק שלפנינו "פילישה" מסוימת למגרש ה-*General Average*, שעליו חולשים כללים אחרים, אולם טוב שהוסף פטור



מובן שעל המוביל לספק להובלה אנייה הכשירה לשייט, אולם לא רק בתחילת ההפלגה כנהוג כיום, אלא גם במהלכה (Make and keep the ship seaworthy). שינוי מינורי לכאורה זה הינו בעל משמעות רבה, ולטעמי זה אחד מהשינויים המהפכניים שמביאים עימם הכללים

זה, שנועד למנוע אפשרות של התכחשות למנהג היזק הכללי, המהווה ברגיל חלק מתנאי הסכמי ההובלה.

לסיכום

למרות שבאופן עקרוני הוחמרו החבויית של המוביל אל מול אלה המוכרות כיום על-פי כללי האג'ויסבי, הרי שהאפשרות הקיימת להתקשר בהסכם כמות מאפשרת למוביל בחסות הכללים לגרוע באופן משמעותי מתחולתם, זאת **כמונח לרעתם של בעלי המטענים**. ראוי לציין כי הכללים ארוכים ולעיתים קשים להבנה ממבט ראשון. הנקודות אשר הועלו לעיל באות לשמש כבסיס לדיון אפשרי בין בעלי האינטרסים השונים, והן אינן מתיימרות לבוא כחלופה ראויה לקריאה של מלאו הכללים.

מי בעד? לפי הידוע לנו כעת, הרי שלשכת המסחר הבינלאומית (ICC) הביעה תמיכה באמנה מהטעם שלדעתה "האמנה מהווה בסיס חשוב בסחר הבינלאומי", ואף קראה לממשלות לאשרר את האמנה "תוך התייעצות עם בעלי המטענים, המובילים ואחרים בשרשרת האספקה". התועלת הגדולה באמנה, לדעת

ה-ICC, הוא "הקלת נטל ההוכחה על כל הצדדים, פירוט ההגנות של המובילים אל מול התביעות, אחידות במשטר האחריות של כל צד, סלילת הליך אשר מקטין התדיינות משפטית בינלאומית ולבסוף - הגברת הוודאות המשפטית במהלך הובלת מטענים". לעמדתה של ה-ICC הצטרפו עוד שני ארגונים: ה-World Shipping Council (לשכת הספנות הבינלאומית), הפועלת מטעם המובילים הימיים, וכן איגוד המשתמשים בהובלה ימית של ארה"ב.

מי נגד? עם המתנגדים לאמנה נמנים ה-ESC (האיגוד האירופי של המשתמשים בהובלה ימית) וכן ה-CLECAT, שהוא ארגון המשלחים האירופי, אשר סבור כי "השוואת האמנה החדשה לקודמתה מראה שיש מעט מאוד תועלת מוספת". לדעת הארגון, הכללים אינם ברורים ואינם ודאיים והטמעתם תביא ל"סיביבה משפטית בלתי נהירה ובעלת שטחים 'אפורים' של אי-ודאות בהיבט המשפטי ובה השיפוט. אי-הבהירות עלולה להביא לתופעה שבה כל מדינה מאמצת פרשנות משלה לכללים שאמורים לתת אחידות במשטר הבינלאומי". אחד המלומדים אשר ביקר את הכללים, D. Rhidian Thomas, סיכם אותם כך:

"החוק מוצף במילים והופך להפתקה, ככל הנראה בלתי מצליחה, לכסות הכול בפירוט מדיק. פעמים, הניסוח מתגלה כמפתול ובמקום שבו ניכר שהמנסחים ביקשו להבהיר ולהכניס ודאות, מבלי להפחית מערך הכוונה הטובה, הרושם הנלווה תמיד הוא שממש ההפך הושג. הנה עולה ומרחף חזיון תעתועים של דרם חדש

ואינסופי של מאבקים משפטיים ובוררויות, שכמונח לא יאכזב את הצדדים המעוניינים".

ומה אצלנו?

החלת האמנה בדיון הישראלי מחייבת מעשה חקיקה של הכנסת. יש להניח כי רק בעוד כמה שנים יתברר אם האמנה נקלטה אל הדינים הפנימיים של מדינות מובילות, לפני שיהיה ראוי לשקול בכלל קיום דיון רציני בדבר החלתה בישראל. לשם ההמחשה בלבד, כללי האג'ויסבי משנת 1968 נקלטו אל הדין הפנימי הישראלי במעשה חקיקה רק בשנת 1992.

* תוכן הכתבה הוא כללי בלבד ואינו מהווה חוות דעת משפטית.
* הכותב הוא שותף במשרד ש. פרידמן ושות' עורכי דין.