



# Door to Door

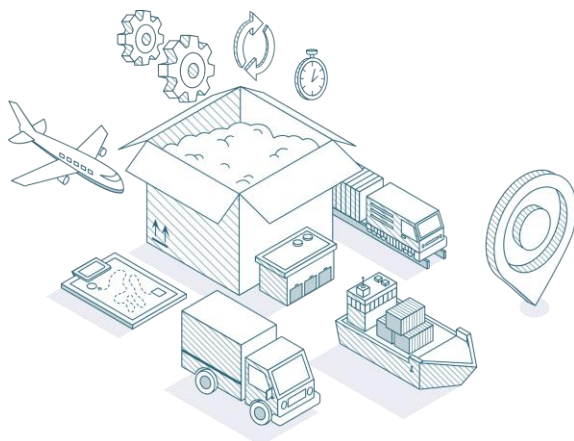
Door to Door הוא מונח פופולרי שרבים בקהיליית הסחר הבינלאומי משתמשים בו לעתים קרובות. הבעיה היא שהמונח Door to Door הוא לא אבסולוטי ותלוי בגוף שמציע את שירותיו. ביסוד השימוש במונח זה נמצא הניסיון לבטא אחת משתי תפיסות אפשריות – או שהמדובר הוא בהובלה פיזית של המטען ממקום ייצורו ועד למשתמש הסופי או האם מדובר גם בשליטה ופיקוח אדמיניסטרטיביים בים שתי הנקודות הללו.

במאמר זה אנסה לפרש את המונח, לציין את דרך העבודה הנכונה בו ולציין את יתרונותיו.

כאמור, השימוש במונח הוא לא ברור תמיד. לדוגמא: חברת ספנות עלולה להידרש לספק מכולה ריקה לחצרו של היצואן ולשלוח אותה כמכולת FCL ליעד. בנמל היעד עליה למסור את המכולה כולה לחצרו של היבואן, ולא לפרק את התכולה בנמל. היבואן יפרק את תכולת המכולה ויחזירה ריקה לחברת הספנות (או לנמל). כמובן שאם היבואן לא יחזיר את המכולה בזמן, יהיה עליו לשלם דמי השהייה (demurrage), כפי שסוכם עם חברת הספנות. חברות הספנות ממעטות להשתמש במונח Door to Door אלא משתמשות במונחים FCL/FCL או CY/CY.

משלח בינלאומי לעומת זאת יטען – ומבחינתו בצדק – שהפעולה הנ"ל לא ראויה להיקרא בשם Door to Door. על מנת להפוך לכזה, יש, בנוסף לפעולות הנ"ל גם להוסיף תהליכי מכס ביצוא וביבוא, אחסנה ועוד. ניתן להוסיף גם ביטוח ימי. רק לאחר ביצוע כל הפעולות הנ"ל ייקרא, לדברי משלחי בינלאומיים, כמשלוח שהובל תחת קבוצה D של מונחי ה-  
® Incoterms (DAP, DPU, DDP).

חברות המציעות שירותים לוגיסטיים לא תסכמנה גם להגדרה זו. חברות אלו תעשינה פעולות נוספות כמו פעולות של הרכבה, הפצה ולעתים אפילו פעולות כספיות (גביית כספים). על פי רוב משתמשים במקרים כאלה בביטוח Supply Chain Management.



נקודה נוספת היא פוליסות הביטוח הימי שהן Warehouse to Warehouse. לא תמיד ההגדרה הזו נכונה. חשוב לזכור כי למרות הציון מ"מחסן למחסן" בחזית הפוליסה הרי שמשך הכיסוי הזה כפוף על פי רוב לתנאי ה-® Incoterms. במלים אחרות, מדובר בכיסוי רדום ומושעה אשר יתעורר לחיים בכל מקרה לגופו עם קבלת סיכון (Risk) בסחורה ("זיקת ביטוח").



לכן, בכל מקרה של תביעה בגין נזק שארע בהובלה יש לברר באילו תנאי מכר נרכשה הסחורה (Incoterms®) ורק במידה ויסתבר כי בעת קרות הנזק היתה למבוטח זיקת ביטוח הרי שיזכה בפיקוד על פי הפוליסה.

במילים אחרות, אם, למשל, רכש יבואן ישראלי מטען בגרמניה בתנאי FCA Hamburg (Incoterms® 2020) ומטענו ניזוק בדרכו ממחסני הספק למסוף עורפי בהמבורג המבורג הרי שלמרות שהפוליסה של אותו יבואן מציינת כי הכיסוי הינו "ממחסן למחסן" צפויה תביעתו להידחות בנימוק שברגע קרות הנזק לא היה מוטל – וזאת על פי ה- Incoterms®, הסיכון לסחורה על כתפיו אלא על כתפי הספק ולכך את תביעתו עליו להפנות לספק.

אנו רואים, על כן שלמונה Door to Door משמעויות רבות. טוב יעשה המשתמש במונה אם יבדוק עם הצד השני לעיסקה למה בדיוק הכוונה בשימוש במונה. טוב יעשו יצואנים המבקשים לשאת בכל ההוצאות מביתם ועד בית הקונה אם ישתמשו במונחים המתאימים של ה- Incoterms® שכן אלה מגדירים במדויק את ההוצאות והאחריות של כל צד לעיסקה.

חשוב לציין שחברות הבלדות נוהגות להשתמש במונה Door to Door בעבודתן השוטפת אבל ממה שנובע במאמר זה, כדאי ליבואן וליצואן לא להשתמש במונה הזה אלא להגדיר מראש בהסכם ביניהן את מונח ה- Incoterms® המתאים. כמובן שפה כוונתי ליבואנים ויצואנים מסחריים ולא לכאלה העוסקים ביבוא או יצוא אישי.

המונחים המתאימים ביותר להובלה מדלת לדלת הם המונחים מקבוצה D של ה- Incoterms®: DAP, DPU, DDP. זאת אם המוכר דואג לכל המסלול. לעומת זאת, אם הקונה דואג לכל המסלול, מומלץ להשתמש במונחים EXW או FCA Seller Premises.

באתר Shiphub<sup>(1)</sup> מסבירים:

Door-to-door is often referred to as a specific form of transport, which consists of the implementation by a single forwarder of the entire transport organization. This is also one of the most significant benefits for the customer choosing multimodal transport, which thanks to the door-to-door service have improved.

פה יש נסיון להסביר את היתרונות של הובלה מדלת לדלת בשימוש בנותן שירותים אחד. על פי רוב נקרא נותן השירותים הזה MTO – Multimodal Transport Operator.



חשוב להדגיש שעל מנת לבצע את ההובלה הבינ"ל הרצויה ביותר מביתו של הקונה עד ביתו של המוכר, ניתן להשתמש בקומבינציות שונות. כאשר משתמשים בכמה אמצעי הובלה מדלת מוכר במדינה אחת לדלת קונה במדינה שניה, נהוג להשתמש בשני מונחים – Multimodal Transport ו-Intermodal Transport.

ההובלה האינטרמודלית מוגדרת כהובלה של מטען ממוצא מסויים ליעד מסויים באמצעות כמה סוגים של הובלה בינלאומית כאשר לכל סוג יש מוביל אחראי משלו עם חוזה הובלה משלו. למוכר (או לקונה תלוי Incoterms®) חוזה נפרד עם כל אחד מהמובילים. במקרה כזה ינפיק המוביל שטר מטען מנמל לנמל (port to port Bill of Lading) וכל אחד מהמובילים הנוספים ינפיק שטר מטען משלו.

ההובלה המולטימודלית מוגדרת כהובלת מטען ממוצא מסויים ליעד מסויים באמצעות כמה סוגים של תובלה בינלאומית כאשר כל המסלול מכוסה על ידי חוזה הובלה אחד. במקרה כזה תנפיק חברת הספנות שטר מטען המתאים לתובלה מולטימודלית Multimodal Bill of Lading או (Combined Transport Bill of Lading).

היתרונות העיקריים של ההובלה האינטרמודלית הם פיקוח על כל שלב של ההובלה והיכולת להשיג מחיר טוב יותר לכל קטע הובלה. אבל חשוב לציין שלא תמיד מי שמציע שירות מדלת לדלת, יכול לתת שירות טוב לכל הדרך (מה עוד שלרוב הוא מציע את שירותיו באמצעות קבלני משנה). מסתבר שלעתים, שימוש במספר נותני שירותים שונים משתלם יותר בהובלה מדלת המוכר עד דלת הקונה. כמובן שהדבר דורש תאום לוגיסטי מורכב יותר מאשר שימוש במוביל אחד שיעשה את כל הדרך.

היתרונות העיקריים של ההובלה המולטימודלית הם היכולת לאתר (trace), לעקוב ולקבל מידע על המטען מגוף אחד שמטפל בהובלה מבית היצואן לבית היבואן. בהובלה המולטימודלית הגיוני גם שיהיה קל יותר לתכנן לוחות זמנים שכן גוף אחד מטפל בכל הדרך.

לסיכום: מומלץ להשתמש במונחי ה-Incoterms® המתאימים ולא במונחים לא ברורים כמו Door to Door.

<https://www.shiphub.co/door-to-door-transport/>

(1)