

בסיסי המחיר Incoterms® 2020

זאב תלם



החומר המובא במאמר זה לא בא להחליף או במקום ההגדרות כפי שמופיעות בפרסום מספר 723 של לשכת המסחר הבינלאומי (ICC) או כל פרסום רשמי אחר. בכל מקרה יקבע הפרסום הנייל. על זאב תלם לא תחול שום אחריות עקיפה או ישירה בגין טעויות ו/או נזק כתוצאה משימוש בחומר המובא במאמר זה.

© כל הזכויות שמורות לזאב תלם

אין להעתיק, לשנות, לפרסם, לשדר, להעביר, למכור, להפיץ או לעשות שימוש מסחרי או אחר כלשהו, בתוכן המאמר או חלק ממנו אלא בהיתר מפורש ובכתב מזאב תלם.



תוכן עניינים:

| | |
|----|---|
| 3 | מבוא |
| 4 | ארבעת החוזים המרכיבים את חוזה המכר |
| 6 | במה עוסקים המונחים ובמה לא |
| 7 | כיצד לשלב את מונחי Incoterms ® 2010 בחוזה המכר. |
| 7 | ההוצאות בעסקת הסחר הבינלאומי |
| 7 | אחד עשר מונחי Incoterms ® 2020 והחלוקה ביניהם |
| | הסבר קצר של המונחים: |
| 11 | EXW |
| 12 | FCA |
| 13 | CPT |
| 14 | CIP |
| 15 | DAP |
| 16 | DPU |
| 16 | DDP |
| 17 | FAS |
| 18 | FOB |
| 19 | CFR |
| 19 | CIF |
| 20 | |
| 21 | טבלת השוואה כללית. |
| 22 | חלוקת המונחים לקבוצות, בהתאם להוצאות |

מבוא

המונחים הידועים כ- Incoterms @2020 פותחו על ידי לשכת המסחר הבינלאומית (ICC). מונחים אלה המצויים בשימוש משנות השלושים של המאה הקודמת הוכרו על ידי היצואנים והיבואנים אשר חיפשו הגדרות ברורות באשר לזכויותיהם וחובותיהם בעת עיסוקם בסחר הבינלאומי. היצואן והיבואן, כאשר הסתמכו על אחד ממונחי ה- Incoterms יכלו לראשונה להגדיר באופן ברור כיצד העלויות והסיכונים הקשורים לכל עסקה מתחלקים ביניהם. הסתבר שגירסה 2010 של המונחים לא נטמעה היטב בקרב ציבור היצואנים והיבואנים בעולם. בנוסף, נדרשו מספר שינויים ועל כן הוחלט ב- ICC להוציא לאור גרסה חדשה של המונחים אשר תיכנס לתוקף החל מינואר 2020 וידועה כ- Incoterms @ 2020. מהדורה זו מפורסמת בפרסום מספר 723 של ICC הידוע בשם Incoterms @2020 – ICC rules for the use of domestic and international trade terms

כעיקרון חוזה בין צדדים נכרת (מקבל תוקף) ע"י הצעה מצד לצד וקיבול ההצעה ע"י הצד השני. עיקרון נוסף הקיים בעולם הוא ששני הצדדים לעסקה חופשיים להחליט ביניהם את פרטי החוזה - גובה המחירים, תנאי התשלום, ע"ח מי מהצדדים יחולו עלויות שונות הקשורות למשלוח, מי יהיה אחראי בכל קטע מהעסקה וכו'. עיקרון זה הידוע כ- freedom of contract הוא לא מוחלט. במספר מדינות יש למלא אחרי דרישות חוקיות שונות. לעיתים קרובות קיימת דרישה שהחוזה יהיה "הוגן ומתקבל על הדעת" (fair and reasonable). כל חוזה יהיה כפוף לחוק גם אם הצדדים אינם יודעים או מכירים את החוק היטב. בתקופתנו מקובל למדי שהחוזים הנערכים בין הצדדים, נעשים בקיצור נמרץ. חוזים הנערכים כך ידועים בכינוי shorthand transaction. בחוזה כזה ייכתב בפשטות שכמות מסוימת של טובין מסוג מסוים הוזמנה במחיר מסוים למשלוח בתאריך מסוים במקום מסוים. רק אם מדובר בסכומי כסף גדולים או בזמני הספקה ארוכים מאד, יטרחו הצדדים וינסחו חוזה מלא המפרט את זכויותיהם וחובותיהם.

הצדדים, אם כן, יעדיפו להשתמש בפורמט מקוצר של חוזה אחיד ככל האפשר. חוזים כאלה הידועים בדרך כלל בתור "תנאים אחידים" (general standard conditions) מאפשרים לצדדים להתייחס למערכת חוקים ותקנות שהתקבלו מראש ולהבדיל מחוקים ממשלתיים שהוזכרו לעיל הם לא נכנסים לתוקף באופן אוטומטי אלא רק כאשר מזכירים אותם בחוזה: אולם כאשר הוזכרו, יהיו בתוקף ויחייבו את הצדדים גם אם אחד הצדדים (או שניהם) לא מבינים כל סעיף בהם. ברוך שחשוב מאד לעוסקים ביצוא ויבוא להכיר את התנאים האחידים בכל הנושאים החשובים שבסחר הבינלאומי וזאת לפני שהם נכנסים למערכת חוזים שייכתן ואינם מבינים בהם כראוי.

כבר בשנות העשרים של המאה הקודמת ערכו ב- ICC מחקר בנושא הבנת מונחי הסחר החשובים ביותר. הסתבר שהמונחים מובנים בצורה שונה במדינות שונות. לעיתים קרובות היתה תוצאה של וויכוח מסחרי בין הצדדים תלויה במקום בו נערך הדיון המשפטי. עובדה זו גרמה לסיבוכים רבים ומיותרים והשפיעה על המשך המסחר בין יצואנים ויבואנים רבים. אי לכך היה ברור שיש צורך לפתח ולהוציא לאור ביאור ברור של מונחי הסחר, ביאור שיהיה מקובל הן על היצואן והן על היבואן. כך הוצאו לאור לראשונה ב-1936 ה- Incoterms.

טבעם של דברים הוא שכל צד לעיסקה פועל רציונאלית וירצה לקבל על עצמו מינימום אחריות וסיכון, לעתים אף תמורת תשלום גבוה יותר. לכן עלולים להיווצר בין הצדדים מחלוקות בסוגיות כמו:

- א. על מי מהצדדים חל נטל רכישת הביטוח ואיזה היקף ביטוח יירכש.
- ב. מי מהצדדים אחראי להתרת הטובין מרשות המכס ביצואו ו/או ביבוא.
- ג. מי מהצדדים יהיה אחראי להשגת רישיון יצוא או יבוא.
- ד. על מי מהצדדים חל נטל התשלום בגין טעינת ופריקת הטובין.
- ה. על מי מהצדדים החובה לארוז הטובין להובלה.

- על מנת למנוע אי הסכמות יכולים הצדדים לבחור באחת משתי החלופות הקיימות:
1. עריכת חוזה מפורט אשר יציין את כלל הסוגיות העומדות על הפרק בהתייחס לטובין נשוא עסקת המכר ויפרט את אופן חלוקת המטלות בין הצדדים.
 2. שימוש במונחי ה-Incoterms הכוללים בתוכם את התשובות לסוגיות הללו ואשר בעזרתם ניתן להגיע לתוצאה זהה לזו של חוזה מפורט ומורכב, בעלות נמוכה.
- הפתרון המועדף, הנוח והזול הינו החלופה השניה המאפשרת כריתת חוזה מכר באמצעות "מסלול קיצור" בדמותם של מונחי ה-Incoterms.

במשך השנים שונו המונחים מדי פעם, כך, בעוד שההוצאה הראשונה של ה-Incoterms התייחסה יותר למונחים השימושיים במסחר הנערך עם הובלה ימית, הרי שההוצאות המאוחרות, יותר של ה-Incoterms שיקפו את ההתפתחויות שחלו בענפים שונים בסחר הבינלאומי כמו בהובלה וכמו בסחר ללא ניירת. כך, למשל, ב-Incoterms 2000 יש התייחסות מרובה להעברת שטרי מטען בדרך אלקטרונית ולשימוש במסמכי הובלה ימית שאינם סחירים (Non-negotiable transport documents).

הפתרונות לשאלות אלה הנם בעלי חשיבות רבה לבנייתו המשותפת של "גרעין" חוזה הרכש. אי הסכמה בנוגע לאחת או יותר מהסוגיות הללו עלולה להביא לביטול העסקה כולה או למחלוקות במהלך ביצוע העסקה.

ארבעת החוזים המרכיבים את עסקת המכר

השלמת מרכיביה של עסקת הסחר הבינלאומית למקשה חוזית אחת מחייבת את המוכר והקונה (הצדדים לעסקה), להתקשר חוזית, בנוסף לחוזה המכר עצמו, בשלושה חוזים נוספים ונפרדים. כל החוזים יחד יהוו מכלול אשר באמצעותו תוכל העסקה כולה לצאת אל הפועל.

ארבעת החוזים המרכיבים את עסקת המכר הם:

- חוזה המכר
זהו החוזה הבסיסי בין הצדדים. חוזה המכר שייכרת בין המוכר לקונה מכיל שורה של תנאים כמו בנושאי הקשורים לסוג ואופי הטובין, ערכם, היכן תהיה נקודת המסירה לקונה ועוד.
- חוזה הביטוח
חוזה זה ייכרת בין מוכר או קונה לחברת ביטוח המוכנה לקבל על עצמה את הסיכון הכרוך בהובלת הטובין מנקודת קבלתם עד ליעד הסופי. הערה: לפי מונחי Incoterms © 2020 רק בשימוש בשני מונחים על המוכר לכתוב חוזה ביטוח. בשימוש בשאר המונחים הדבר נתון לרצונו של המוכר ו/או הקונה.
- חוזה ההובלה
ייכרת בין המוכר או הקונה למוביל. חוזה זה יגדיר בין השאר את תנאי ההובלה, סוג ואופי השירות, היכן ישולמו דמי ההובלה ועל ידי מי.
- חוזה התשלום
קובע את הנושאים הקשורים לתשלום עבור הטובין – בעיקר שיטת התשלום.

חשוב להדגיש את העובדה שמונחי ה-Incoterms דנים אך ורק בחוזה המכר, בהקשר של טובין שנמכרו ממוכר לקונה. המונחים עוסקים אך ורק במוצרים מוחשיים ואין בהם התייחסות כלשהי למוצרים לא מוחשיים (כגון מכירת ידע).

| המסמך המייצג | נכרת בין | חוזה |
|--------------------|-----------------------------|-------|
| חשבון | מוכר-קונה | מכר |
| פוליסת ביטוח | מוכר ו/או קונה – חברת ביטוח | ביטוח |
| שטר מטען | מוכר ו/או קונה – חברת הובלה | הובלה |
| בהתאם לחוזה התשלום | בהתאם לחוזה התשלום | תשלום |

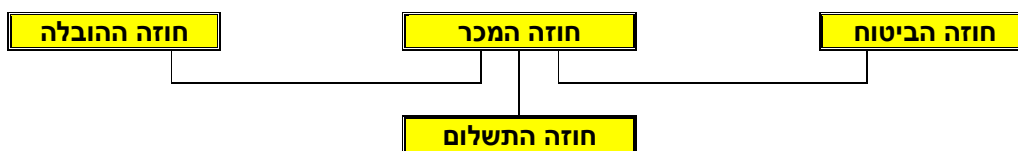
ארבעת החוזים המרכיבים את עסקת המכר

למרות שמדובר על ארבעה חוזים נפרדים, הרי שבין החוזים הללו קיימת תלות והתאמה הדדית זה בזה. למשל, על חוזה הביטוח להתאים, התאמה מלאה לחוזה המכר, מאחר וחווה המכר יגדיר את הנקודה הגיאוגרפית שבה זיקת הביטוח עוברת מהמוכר לקונה. על חוזה ההובלה להתאים גם הוא לחוזה המכר אשר יקבע כאמור את נקודת מסירת הטובין אשר ממנה חובה על הקונה לדאוג להתקשר עם מוביל לצורך הובלתם לנקודת היעד. לנקודה קריטית זו, שבה הסיכון בטובין עובר ממוכר לקונה, חשיבות עליונה בענף הביטוח.

החוזים אמנם קשורים זה לזה וקיימת ביניהם תלות והתאמה הדדית אך לכל אחד מארבעת החוזים הנ"ל קיום עצמאי והצדדים השונים יכולים לתבוע או להיתבע במקרה של אי מילוי התנאים המוגדרים בהתקשרות החוזית וזאת ללא קשר לחוזים האחרים הקשורים לאותה עסקת רכש.

חוזה ההובלה יגדיר את הנקודה עד אליה המוכר כורת את חוזה ההובלה ומשלם ואשר ממנה על הקונה להתקשר עם מוביל לצורך ביצוע ההובלה.

חוזה הביטוח חייב להתאים לחוזה המכר כי חוזה המכר מגדיר את הנקודה בה עוברת זיקת הביטוח מהמוכר לקונה.



חוזה התשלום חייב להתאים לחוזה המכר כי בו מוגדרים שיטת התשלום, מועד התשלום וכו'

יחסי הגומלין בין ארבעת החוזים המרכיבים את עסקת המכר

במה עוסקים מונחי Incoterms® 2020 ובמה לא ?

המונחים מתארים ומגדירים שלוש נקודות קריטיות:

- נקודה קריטית ראשונה מתארת את החביונות (obligations) של המוכר והקונה. נקודה זו מתארת "מי עושה מה", בהקשר של כריתת חוזה ההובלה ו/או הביטוח, השגת מסמכי ההובלה, השגת רשיונות יצוא/יבוא וכיוצ"ב.
 - נקודה קריטית שנייה היא נקודת העברת הסיכון (risk) בין המוכר לקונה. זו נקודה גיאוגרפית המגדירה היכן הסיכון עובר מהמוכר לקונה. ניתן לומר שזו הנקודה בה זיקת הביטוח עוברת מהמוכר לקונה.
 - נקודה קריטית שלישית היא נקודה העברת ההוצאות (costs). נקודה זו שאף היא נקודה גיאוגרפית מגדירה עד היכן נושא המוכר בנטל ההוצאות ובאילו הוצאות ומהיכן נושא הקונה בהוצאות ובאילו הוצאות.
- הנקודות הללו מאד חשובות ביותר. ההמלצה היא לא להשתמש בשום אופן באף אחד מהמונחים ללא ציון אחת הנקודות הקריטיות, הגיאוגרפיות.
- חביונות אלה של המוכר והקונה מוגדרות על ידי לשכת המסחר הבינלאומית בצורה של עשר חביונות למוכר ועשר חביונות לקונה כאשר חביונות המוכר מוגדרות תחת האות A וחביונות המוכר תחת האות B כדלהלן:

| | | | | |
|-----------------------------|---|------------------------|---------|---|
| General obligations | - | חביונות כלליות | A1/B1 | ● |
| Delivery/taking delivery | - | מסירה/קבלת מסירה | A2/B2 | ● |
| Transfer of risks | - | העברת הסיכונים | A3/B3 | ● |
| Carriage | - | הובלה | A4/B4 | ● |
| Insurance | - | ביטוח | A5/B5 | ● |
| Delivery/transport document | - | מסירה/מסמך הובלה | A6/B6 | ● |
| Export/import clearance | - | שחרור מכס ביבוא וביצוא | A7/B7 | ● |
| Checking/packaging/markings | - | בדיקות/אריזה/סימון | A8/B8 | ● |
| Allocation of costs | - | חלוקת (הקצאת) העלויות | A9/B9 | ● |
| Notices | - | הודעות | A10/B10 | ● |

המונחים לא עוסקים בתחומים הבאים:

- האם נכרת חוזה מכר בין הצדדים או לא.
- מפרטי המוצרים.
- מועד, מקום, סוג המטבע או שיטת התשלום.
- תרופות וסעדים בהם ניתן להשתמש במקרה של הפרת חוזה המכר.
- רוב ההשלכות של איחור או הפרות אחרות בביצוע ההתחייבויות החוזיות.
- השפעת סנקציות ושבתות.
- הטלה ושינוי של מחירים ותעריפים.
- הגבלות יבוא או יצוא.
- תוצאות של כוח עליון (force majeure) או מצוקה (hardship).
- זכויות קניין רוחני, ו/או או השיטה, המקום או החוק ליישוב סכסוכים במקרה של הפרה.

הנקודה החשובה ביותר שיש להדגיש היא שמונחי ה-Incoterms אינם עוסקים בשום אספקט של העברת הבעלות על הסחורה.

נקודה נוספת שיש לציין היא שלעתים יש סוגיות בין הצדדים שאינם מפורטים על ידי המונחים ושיש להוסיפם לחוזה המכר. אי הוספתם יכולה לגרום לבעיות מאוחר יותר אם יתעוררו מחלוקות לגבי ביצועים והפרה של החוזה. חשוב להדגיש שמונחי Incoterms® 2020 במהותם, Incoterms® 2020 אינם לכשעצמם חוזה המכר: הם הופכים רק לחלק ממנו כאשר הם משולבים בחוזה קיים. המונחים גם לא עוסקים בחוקים החלים על חוזה המכר. במקרה של ספקות מומלץ לעשות תוספות למונחים כתב, מראש ובהסכמת המוכר והקונה.

כיצד לשלב את מונחי Incoterms® 2020 בחוזה המכר.

אם הצדדים מעוניינים לשלב את מונחי Incoterms® 2020 בחוזה המכר (או בכל מסמך אחר כמו הצעת מחיר, הזמנה, חשבון וכיוצ"ב) מומלץ לכתוב את המונח כלהלן:

הציון: Incoterms® 2020 נמל, מקום או נקודת מסירה מונח ה-Incoterms הנבחר

לדוגמא:

EXW, 76, Allenby Street, Tel Aviv, Israel Incoterms® 2020

אי ציון שנת גירסת המונחים יכולה לגרום לבעיות.

נושא חשוב לא פחות הוא ציון המיקום ליד שמו של המונח הנבחר.

בכל המונחים חוץ מאלה המתחילים באות C המקום הרשום ליד המונח מסמן את מקום המסירה, קרי זהו המקום בו הסיכון מועבר מהמוכר לקונה.

בכל המונחים המתחילים באות D המקום הרשום ליד המונח הוא הן מקום המסירה והן המקום שעד אליו על המוכר לשאת בכל ההוצאות.

במונחים המתחילים באות C, המקום הרשום ליד כל מונח הוא המקום עד אליו על המוכר לארגן ולשאת בהוצאות אולם זה לא מקום המסירה (לא המקום שבו עוברים הסיכונים מהמוכר לקונה).

מומלץ ביותר לסמן את המקום ליד שמו של המונח בצורה הברורה ביותר.

ההוצאות בעסקת הסחר הבינלאומי

כאמור לעיל, המונחים מתארים ומגדירים שלוש נקודות קריטיות. אחת מהנקודות הללו היא נקודת העברת ההוצאות (costs) בין המוכר לקונה. נקודה גיאוגרפית זו מגדירה עד היכן נושא המוכר בנטל ההוצאות ובאילו הוצאות ומהיכן נושא הקונה בהוצאות ובאילו הוצאות. אך באילו הוצאות במדויק מדובר? להלן רשימת ההוצאות העיקריות הכרוכה בהעברת מטען ממוכר במדינה מסוימת לקונה במדינה שונה.

- אריזה פוליסת הביטוח הימי כפופה לתנאים סטנדרטיים אשר ניקבעו על ידי מבון הביטוח האנגלי והידועים כ- Institute Cargo Clauses. קיימים שלושה Clauses: C אשר מעניק את הכיסוי הנמוך ביותר, B המעניק כיסוי ביניים ו-A המעניק את הכיסוי המירבי. ואפילו לפי Clauses A, נזק, אובדן או הוצאה אשר נגרמו כתוצאה מאריזה בלתי מספקת או מתאימה, לא יהיו מכוסים.
- הובלה פנים ארצית במדינת היצוא הובלה זו ידועה כ-Pre Carriage. מדובר על פי רוב בהובלה מביתו של המוכר עד למסוף או לנמל היצוא.
- הובלה ראשית הובלה זו ידועה כהובלה ראשית – Main Carriage. בד"כ מדובר על ההובלה ממדינת המוכר למדינת הקונה.
- הובלה פנים ארצית במדינת היבוא הובלה זו ידועה כ-On Carriage. מדובר על פי רוב בהובלה מנמל או מסוף היבוא עד לבית הקונה.
- הוצאות הנמלים בעיקר, אך לא רק הוצאות אחסנה. מדובר הן בהוצאות ביצוא והן בהוצאות הנמלים ביבוא.
- הוצאות תהליכי המכס גם פה מדובר על תהליכי המכס ביצוא וביבוא. חשוב להדגיש שעל פי מונחי Incoterms® 2020, הצד לעיסקה (המוכר או הקונה) שאחראי לביצוע הליך המכס, הוא גם אחראי להשגת רשיונות יבוא ו/או יצוא.
- מיסי יבוא כל המסים במדינת היבוא, כולל מסי יבוא ומע"מ.
- בטוח ימי המונה "ביטוח ימי" כולל את כל סוגי הביטוח של הובלה בינ"ל – אם נעשתה בים באוויר או בכל דרך אחרת.

אחד עשר מונחי Incoterms® 2020 והחלוקה ביניהם

במהדורות הקודמות למהדורה 2010 של מונחי ה-Incoterms, היה נהוג לחלק את המונחים לארבע קבוצות. חלוקה זו היתה לפי ההוצאות של המוכר, כאשר בקבוצה זה המונחים מתחילים באות E הוצאות המוכר מינימליות ובקבוצה המתחילה באות D הן מקסימליות וביניהם נמצאת קבוצת המונחים המתחילה באות F ולאחריה הקבוצה המתחילה באות C. חלוקה זו עדיין קיימת (ראה/י בסוף מאמר זה) ובשימוש אבל החל ממהדורה 2010 החלוקה המקובלת יותר היא חלוקת המונחים בהתאם להובלה הראשית המומלצת לשימוש.

להלן חלוקת המונחים בהתאם למהדורה 2020:

חלק ראשון כולל 7 מונחים לשימוש בכל שיטות ההובלה – Rules for any mode(s) of transport. אלה מונחים מודרניים המתאימים לשימוש בכל סוגי ההובלה הבינלאומית ואשר מעניקים צילום לוגיסטי נכון של שרשרת האספקה המודרנית. השימוש בהן הוא כאמור לכל סוגי ההובלה הראשית.

| | |
|-----|--------------------------------|
| EXW | Ex Works |
| FCA | Free Carrier |
| CPT | Carriage Paid To |
| CIP | Carriage and Insurance Paid To |
| DPU | Delivered at Place Unloaded |
| DAP | Delivered at Place |
| DDP | Delivered Duty Paid |

חלק שני כולל 4 מונחים לשימוש בהובלה ימית בלבד – Rules for Sea and Inland Waterway Transport. כללים אלה נחשבים מסורתיים יותר. השימוש בהם מומלץ להובלה ימית בלבד ולמטענים בהם המוכר מניח את המטענים על סיפון האניה (on board) או במקרה של שימוש במונח FAS, ברציף נמל היצוא לצידי האניה (Alongside ship). מטבע הדברים, מדובר במטעני צובר או מטענים גדולים ו/או כבדים במיוחד אשר לא מובלים במכולות. חלק זה כולל את המונחים:

| | |
|-----|-------------------------|
| FAS | Free Alongside Ship |
| FOB | Free on Board |
| CFR | Cost and Freight |
| CIF | Cost, Insurance Freight |

סה"כ, אם כן כוללת גרסה 2020, 11 מונחים.

בהתאם לנאמר לעיל יש להדגיש שבהובלה ימית, במכולות ו/או בהובלה אווירית לא מומלץ להשתמש במונחים FAS, FOB, CFR, CIF. במונחים אלה ההמלצה היא להשתמש רק בהובלה ימית של מטעני צובר ומטענים גדולים וכבדים שאינם מובלים במכולות. בהובלת מטענים במכולות ו/או בהובלה אווירית מומלץ להשתמש במונחי FCA, CPT, CIP.

| | |
|---|--|
| לשימוש בכל סוגי ההובלה. סיכוני המוכר מסתיימים עם המסירה למוביל הבינלאומי במדינת היצוא | לשימוש בהובלה ימית של מטעני צובר - סיכוני המוכר מסתיימים עם מסירת המטען במדינת היצוא על גבי סיפון האנייה |
| FCA | FOB |
| CPT | CFR |
| CIP | CIF |











חלוקת המונחים בהתאם לצורת ההובלה הראשית ולחלוקת נקודת הסיכונים

במשך השנים התגלה שציבור המוכרים והקונים בעולם לא משתמש נכון במונחים. כך ניתן לראות שימוש במונח FOB, בהובלה אווירית או ימית במכולות, שימוש במונח CIF, בהובלה ימית במכולות וכיוצ"ב. הסיבה העיקרית לשגיאות הללו היא שלעתים קרובות נעשה שימוש במונחי כאינדיקציה למחיר המוצר. פעמים רבות ניתן לשמוע מוכרים המשתמשים בביטוי "מחיר הסחורה FOB" וכו'. חשוב להבין שיש הבדל בין שימוש במונחים כציון הישוב הוצאות של מחיר הסחורה וכמונחי – Incoterms. השימוש בשני המקרים שונה לחלוטין. בעוד שהשימוש במונחים כציון של מחיר מציין את ההוצאות בלבד, השימוש הנכון במונחים כחלק מחוזה המכר מציין שורת חביונות למוכר ולקונה.

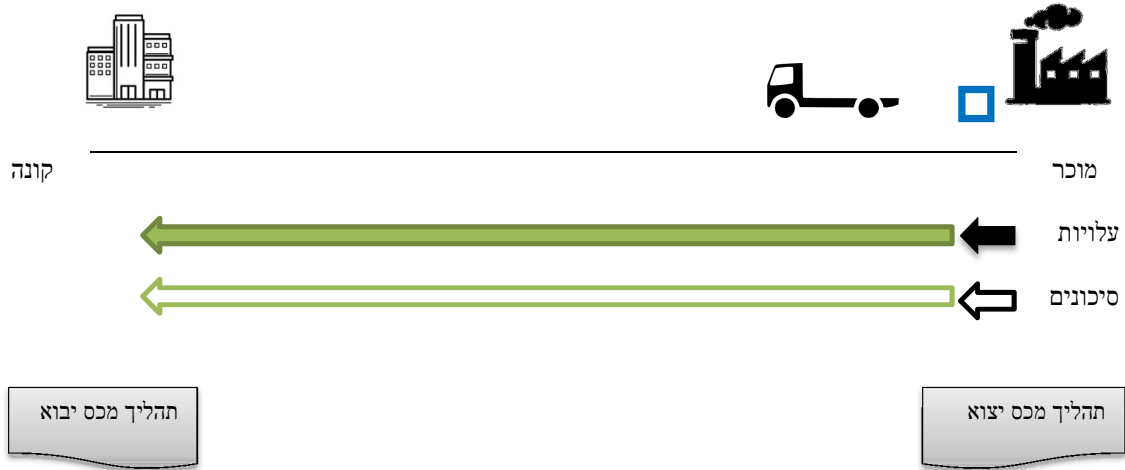
חשוב לחזור ולציין שלצדדים לעסקה יש מרחב פעולה וגמישות לסטות מנוסח ההגדרות ולהחיל חובות זה על זה, גם לא לפי הכללים. זאת, בתנאי שהצדדים הסכימו על כך מראש ובכתב, בחוזה המכר בין הצדדים. צריך לבצע את השינויים בפירוט. לדוגמא, אם הוחלט על ידי הצדדים לשנות את חלוקת ההוצאות ביניהם, יש לציין בפירוט האם השינוי מכסה גם את חלוקת הסיכונים.

הסבר קצר של המונחים

בכל התרשימים להלן:

| | |
|---|-------------------------|
|  | מוכר |
|  | קונה |
|  | הוצאות המוכר |
|  | סיכוני המוכר |
|  | הוצאות הקונה |
|  | סיכוני הקונה |
|  | נקודת המסירה |
|  | תהליך מכס באחריות המוכר |
|  | תהליך מכס באחריות הקונה |
|  | הגבול בין המדינות |

EXW (place of delivery) Incoterms® 2020



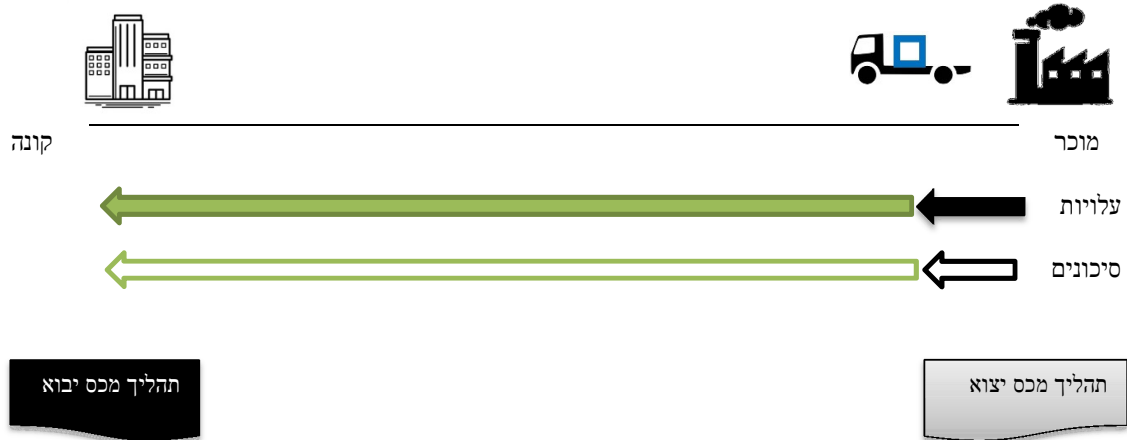
בשימוש במונח זה, המוכר מסיים את התחייבויותיו בעסקה כאשר מעמיד את הטובין, לקונה, ארוזים ליצוא, במקום בו נוהגים לנפק טובין במפעל / מחסן המוכר, במדינת הייצוא. מסירת הטובין אינה כוללת ביצוע הליכי שחרור מכס יצוא ואין היא כוללת טעינתם על הרכב הבא לאספם. חשוב להדגיש שחובתו של הקונה היא לאסוף את המטען במקום ובמועד שנקבע, כולל הטעינה כלי רכב הבא לאוספו.

זיקת הביטוח, נטל ההוצאות ונטל האחריות עוברים מקונה למוכר עם העמדת הטובין, במסגרת התקופה המוסכמת, לרשות הקונה במחסן המוכר. במכירה בתנאי EXW ההוצאות והאחריות של המוכר הן מינימליות.

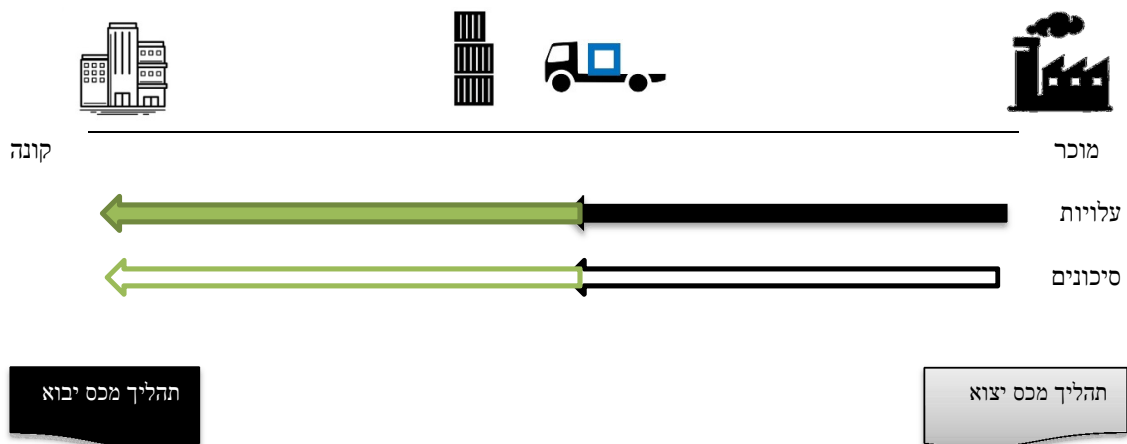
דגשים נוספים:

- תהליכי המכס – הן ביצוא והן ביבוא – הם באחריותו של הקונה. על כן, אם יש צורך ברשיון יצוא, על הקונה להשיגו.
- בגלל שקשה לקונה במדינה אחת להשיג רשיון יצוא של מדינת אחרת ובגלל שהטעינה על כלי הרכב בבית המוכר היא באחריותו של הקונה, מומלץ יותר להשתמש במונח FCA Seller Premises (ראה/י להלן).
- בשימוש במונח זה, לא הקונה ולא המוכר לא חייבים לבטח את המטען. אם הקונה יבקש זאת, על המוכר לספק לו כל מידע הנחוץ לצורך ביטוח המטען.
- השימוש במונח זה מומלץ לכל סוגי ההובלה.

FCA (place of delivery) Incoterms® 2020



FCA Seller Premises



FCA

בשימוש במונח זה, המוכר מסיים את התחייבויותיו במסירת הטובין, נשוא עסקת המכר, כאשר מעביר את הטובין לחזקת מוביל בינלאומי (אותו קבע הקונה) במדינת היצוא.

מסירה זו יכולה להתבצע בבית הקונה (ואז המונח נקרא FCA Seller Premises). במקרה כזה המוכר מסיים את התחייבויותיו ברגע שהטובין הוטענו על גבי כלי הרכב שנשלח על ידי הקונה. המסירה יכולה להתבצע גם במקום אחר במדינת היצוא. נקודת המסירה יכולה להיות מסוף מטענים, או מסוף מטענים בנמל היצוא. במקרה זה. המוכר מסיים את התחייבויותיו כאשר:

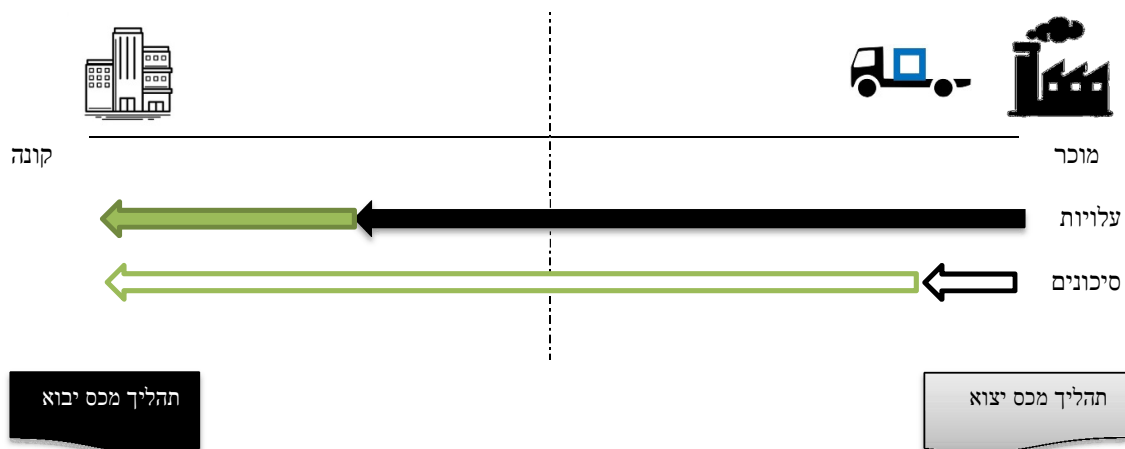
- המטען הועמס על כלי הובלה מטעמו של המוכר.
- כלי ההובלה הגיע למקום המסירה, ללא פריקה.

ולאחר ביצוע הליכי מכס יצוא.

דגשים נוספים:

- בשימוש במונח זה, תהליך המכס במדינת היצוא באחריותו של המוכר, תהליך המכס במדינת היבוא על אחריותו של הקונה.
- במקרה ולא מדובר במכירה תחת המונח FCA Seller Premises, האחריות עוברת מהמוכר לקונה ברגע שהמטען נמסר למוביל אשר נקבע על ידי הקונה.
- בשימוש במונח זה רצוי שמסמך ההובלה (במקרה של הובלה ימית) יהיה מסמך שיצויין בו received for shipment ולא On-Board. למרות שהמונחים נותנים פתרון למצב בו יתבקש מסמך הובלה On-Board הרי שפתרון זה לדעתי הוא לא מושלם. נקודה זו חשובה במיוחד כאשר הצדדים משתמשים כשיטת תשלום באשראי דוקומנטרי.
- בשימוש במונח זה, לא הקונה ולא המוכר לא חייבים לבטח את המטען. אם הקונה יבקש זאת, על המוכר לספק לו כל מידע הנחוץ לצורך ביטוח המטען.
- השימוש במונח זה מומלץ לכל סוגי ההובלה.

CPT (place of destination) Incoterms® 2020



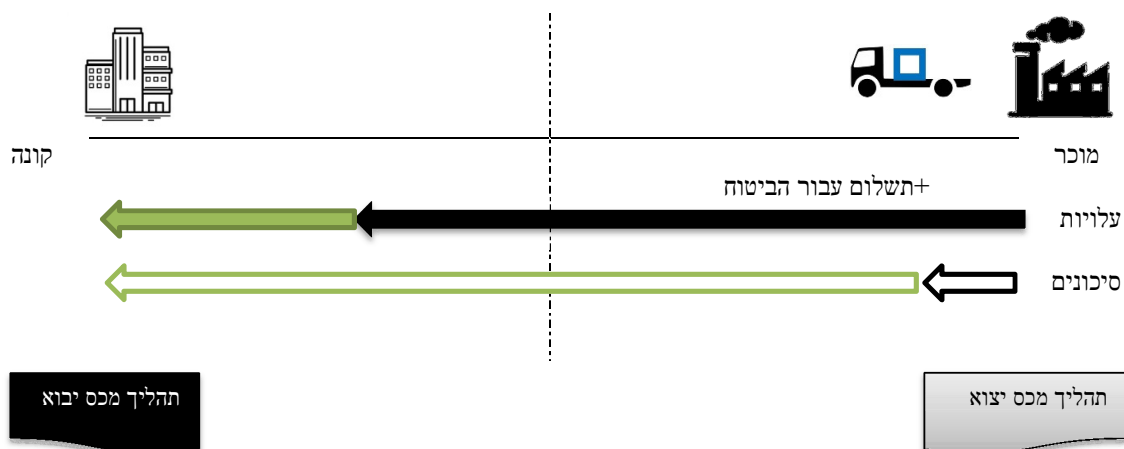
בשימוש במונח זה, המסירה נעשית על ידי המוכר עם מסירת המטען למוביל שנקבע על ידי המוכר. הסיכון עובר מהמוכר לקונה עם מסירת הטובין למוביל. ההוצאות משולמות עד למקום מסירה במדינת היבוא. להבדיל ממונחים אחרים, בשימוש במונח זה קיימות שתי נקודות קריטיות: הנקודה בה המטען נמסר – שהיא נקודת חלוקת הסיכונים בין הצדדים והנקודה עד אליה על המוכר לשלם – שהיא נקודת חלוקת ההוצאות בין הצדדים.

דגשים נוספים:

- בשימוש במונח זה, תהליך המכס במדינת היצוא באחריותו של המוכר, תהליך המכס במדינת היבוא על אחריותו של הקונה.

- בשימוש במונח זה חלה התפצלות בין הנקודה הקריטית של ההוצאות לנקודה הקריטית של הסיכונים. בעוד שהמוכר נושא בסיכונים עד למסירה למוביל במדינת המוצא, הרי שהוא נושא בהוצאות עד לנקודת מוסכמת במדינת היעד.
- רצוי לציין בחוזה המכר את נקודת התפצלות הסיכונים. זאת, על מנת למנוע בעיות אם יקרה נזק למטען.
- חוזה ההובלה צריך להיכרת בתנאי ההובלה ובמסלול המקובלים – the contract of carriage must be made on usual terms...and provide for carriage by the usual route in a customary manner of the type normally used for carriage of the type of goods sold.
- במקרה של הובלה ימית, אם תעריף ההובלה הימית אותו שילם המוכר התבסס על כך שדמי ההובלה כוללים טעינה ופריקה (Liner Terms), אזי עלות הפריקה שולמה במסגרת עלות ההובלה והקונה פטור מלשלם עבורה. לעומת זאת אם תעריף ההובלה לא כלל בתוכו את הוצאות הפריקה, מוטל על הקונה לשלם בגינה לנמל או לחברה המתפעלת את הרציף בו בוצעה הפריקה.
- בשימוש במונח זה על הקונה לטפל בכל נושא השחרור מהמכס ותשלום המסים במדינת היבוא.
- השימוש במונח זה מומלץ לכל סוגי ההובלה.

CIP (place of destination) Incoterms® 2020



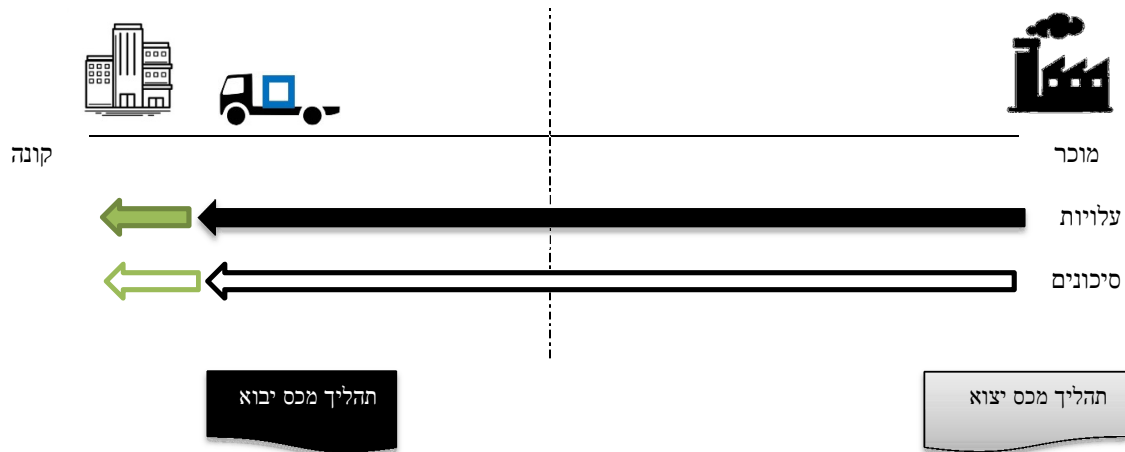
מונח זה דומה מאד למונח CPT. מה ששונה ביניהם זה נושא הביטוח הימי. בשימוש במונח זה על המוכר לרכוש פוליסת ביטוח ימי לטובת הקונה. במלים אחרות, המוכר ישלם עבור כיסוי ביטוחי אך המוטב יהיה הקונה. להבדיל מגירסת 2010 של מהמונחים, לפיה בהעדר הנחיות מהקונה, הכיסוי הביטוחי לפי פוליסה זו אמור היה להיות, הזול והמצומצם ביותר, הרי שבמהדורה 2020 נקבע שהכיסוי צריך להיות הכיסוי המירבי – לפי Clauses A.

דגשים נוספים:

- הביטוח שעל המוכר לרכוש אמור להיות כאמור לפי Clauses A. הוא אמור לכסות, לכל הפחות את המחיר כפי שנקבע בחוזה המכר + 10% ולהיות נקוב במטבע של חוזה המכר.
- הביטוח חייב להשתרע לפחות מנקודת המסירה ועד למקום היעד הנקוב – place of destination.
- על המוכר חלה החובה למסור לקונה פוליסת ביטוח או כל אישור אחר המעיד על הכיסוי הביטוחי שנרכש על ידו.
- על המוכר להסדיר את נושא הביטוח עם מבטחים בעלי מוניטין וזאת במטרה לאפשר לקונה או לכל גורם

- אחר בעל זיקת ביטוח לטובין להגיש תביעה ישירות למבטחים.
השימוש במונח זה מומלץ לכל סוגי ההובלה.

DAP (named place of destination) Incoterms® 2020

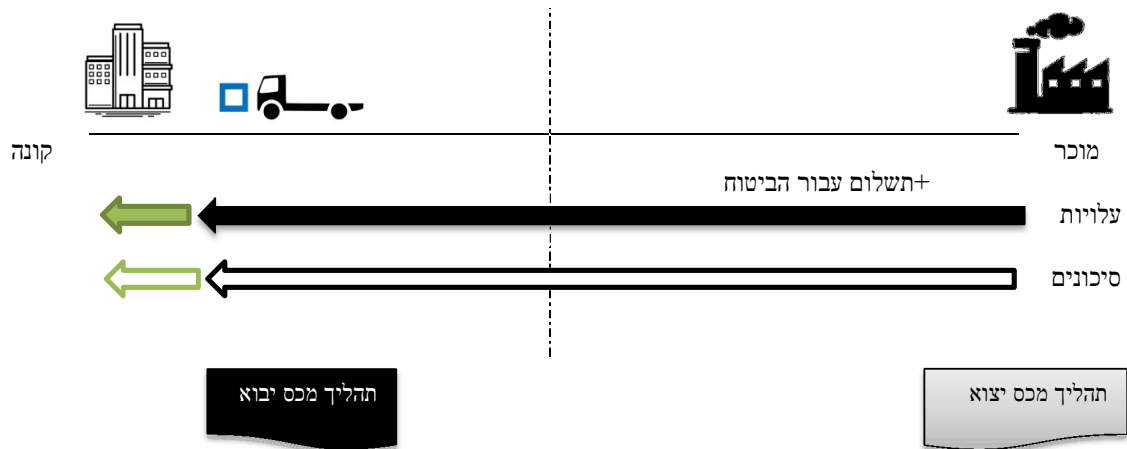


בשימוש במונח זה, מילא המוכר את התחייבויותיו, כאשר מסר הטובין, נשוא עסקת המכר, לקונה בנקודת מסירה מוסכמת בין הצדדים לעסקה, במדינת היעד, לא כולל תשלום בגין מכס ו/ או מסים. על הקונה חלה החובה להתיר, על חשבוננו, את הטובין המיובאים מרשות המכס.
זיקת הביטוח, נטל ההוצאות, למעט תשלום בגין מכס ומסים, ונטל האחריות עוברים ממוכר לקונה עם מסירת הטובין לקונה או לנציג מטעמו, בנקודה מוסכמת במדינת היבוא.

דגשים נוספים:

- בשימוש במונח זה, יש לציין במדויק את נקודת המסירה. זו הנקודה עד אליה המוכר נושא בהוצאות ובסיכונים וממנה הקונה.
- על המוכר לא חלה חובה לפרוק את המטען בנקודת המסירה.
- אם הקונה לא ישחרר את המטען כמקובל, כל ההוצאות הכרוכות בעקבות זאת כולל הוצאות הנמל, דמי השהיה וכיוצ"ב יהיו על חשבוננו. כדאי לציין נקודה חשובה זו בחוזה המכר.
- השימוש במונח זה מומלץ לכל סוגי ההובלה.

DPU (named place of destination) Incoterms® 2010



בשימוש במונח זה, מילא המוכר את התחייבויותיו כאשר מסר את המטען לקונה לאחר פריקתם בנקודת מסירה ביעד הסופי. הסיכונים זהים להוצאות.

דגשים נוספים:

- בשימוש במונח זה, יש לציין במדויק את נקודת המסירה. זו הנקודה עד אליה המוכר נושא בהוצאות ובסיכונים וממנה הקונה.
- DPU הוא המונח היחיד בו על המוכר חלה חובה לפרוק את המטען בנקודת המסירה. על כן כדאי למוכר לבדוק אם הוא יכול לעמוד במשימה זו. אם התשובה שלילית, מומלץ להשתמש במונח DAP.
- אם הקונה לא ישחרר את המטען כמקובל, כל ההוצאות הכרוכות בעקבות זאת כולל הוצאות הנמל, דמי השהיה וכיוצ"ב יהיו על חשבונו. כדאי לציין נקודה חשובה זו בחוזה המכר.
- השימוש במונח זה מומלץ לכל סוגי ההובלה.

DDP (named place of destination) Incoterms® 2020



בשימוש במונח זה, מילא המוכר את התחייבויותיו, כאשר מסר הטובין, נשוא עסקת המכר, לקונה בנקודת מסירה מוסכמת בין הצדדים לעסקה, במדינת היעד, כולל תשלום בגין מכס ו / או מסים. על המוכר חלה החובה להתיר, על חשבוננו, את הטובין המיובאים מרשות המכס. זיקת הביטוח, נטל ההוצאות, למעט תשלום בגין מכס ומסים, ונטל האחריות עוברים ממוכר לקונה עם מסירת הטובין לקונה או לנציג מטעמו, בנקודה מוסכמת במדינת היבוא.

דגשים נוספים:

- בשימוש במונח זה, יש לציין במדויק את נקודת המסירה. זו הנקודה עד אליה המוכר נושא בהוצאות ובסיכונים וממנה הקונה.
- על המוכר לא חלה חובה לפרוק את המטען בנקודת המסירה.
- כאמור, על המוכר חלה החובה לשחרר את המטען ולשלם את כל המסים, ואם יש צורך בכך להגיש רשיונות יבוא אם נדרשים. על המוכר לבדוק באופן יסודי אם הוא מסוגל לעשות זאת. אם התשובה שלילית – כדאי להשתמש במונחי DAP או DPO.
- אחת ההוצאות שמקובל להחריג בשימוש במונח זה מהוצאות המוכר זה המע"מ שאם הקונה ישלם אותו, יכול להתקזז לאחר מכן עם שלטונות המע"מ במדינתו – פעולה שהמוכר לא יוכל לעשות.
- השימוש במונח זה מומלץ לכל סוגי ההובלה.

FAS (named port of shipment) Incoterms® 2010

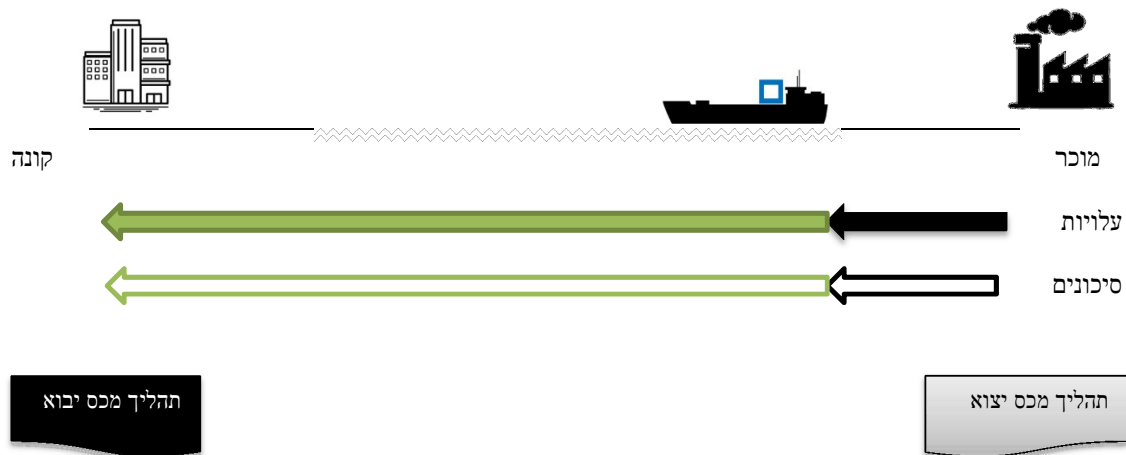


בשימוש במונח זה מסיים המוכר את התחייבויותיו לאחר מסירת הטובין, נשוא עסקת המכר, לקונה, לאחר ביצוע הליכי מכס יצוא, ברציף בנמל מדינת היצוא אשר ממנו יוטענו לסיפון האונייה.

דגשים נוספים:

- זיקת הביטוח, נטל ההוצאות ונטל הביטוח עוברים מקונה למוכר עם אחסנת הטובין, נשוא עסקת המכר, ברציף אשר ממנו יועמסו הטובין, המיועדים לייצוא, על סיפון האונייה לאחר ביצוע תהליך המכס בייצוא, על ידי המוכר.
- על המוכר לא חלה חובה לפרוק את המטען בנקודת המסירה.
- השימוש במונח זה מומלץ להובלה ימית בלבד.

FOB (named port of shipment) Incoterms® 2010

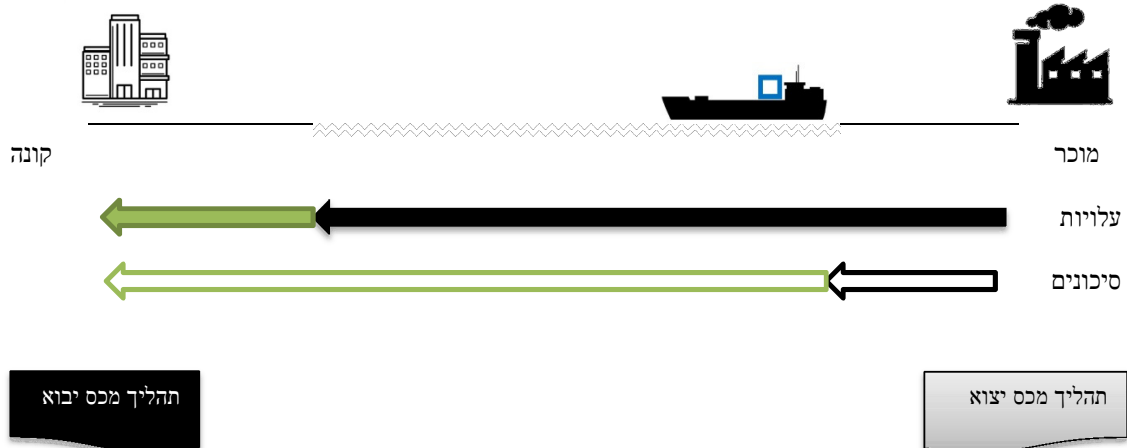


נחשב כאחד ממונחי ה-Incoterms המפורסמים ביותר. המוכר מסיים את התחייבויותיו עם מסירת הטובין על סיפון האונייה, שנקבעה ע"י הקונה, בנמל המוצא הנקוב או שעליו לגרום לכך שהטובין ימסרו כך למשלוח (זאת במיוחד במכירה של סחורות (commodities) שם נהוגה שיטה של מכירות רבות ולא תמיד המוכר הראשון הוא המוכר הסופי). מסירת המטען תיעשה לאחר תהליך המכס במדינת היצוא. המוכר יוכל לבצע את ההתקשרות עם המוביל הימי אם וכאשר בקשה כזו נמסרה למוכר על ידי הקונה. נטל הסיכון וההוצאות עובר לקונה עם מסירת הטובין על סיפון האונייה.

דגשים נוספים:

- זיקת הביטוח, נטל ההוצאות ונטל הביטוח עוברים מקונה למוכר עם אחסנת הטובין, נשוא עסקת המכר, עם טעינת הטובין על האניה. הנקודה הזו של טעינת הטובין על האניה היא נקודת שפעמים כבות גורמת לאי בהירות. שנים רבות הנקודה היתה נקודת דמינית של מעקה האניה אך כמובן שזו נקודה שאי אפשר לסמוך עליה. בהתאם למהדורת 2020, המוכר מסיים את התחייבותו כאשר מסר את המטען:
- בתאריך שניקבע
- בהתאם לדרך המקובלת בנמל המוצא – in the manner customary at the port
- השימוש במונח זה מומלץ להובלה ימית בלבד. השימוש במונח מתאים למטענים אשר נמסרים על סיפונה של האניה. במקרים אחרים – למשל כאשר המסירה נעשית במסוף מכולות, מומלץ להשתמש במונח FCA. המונח FOB מתאים יותר לשימוש במטעני תפוזרת או במטענים גדולים שאינם מובלים במכולות.

CFR (named port of destination) Incoterms ® 2010

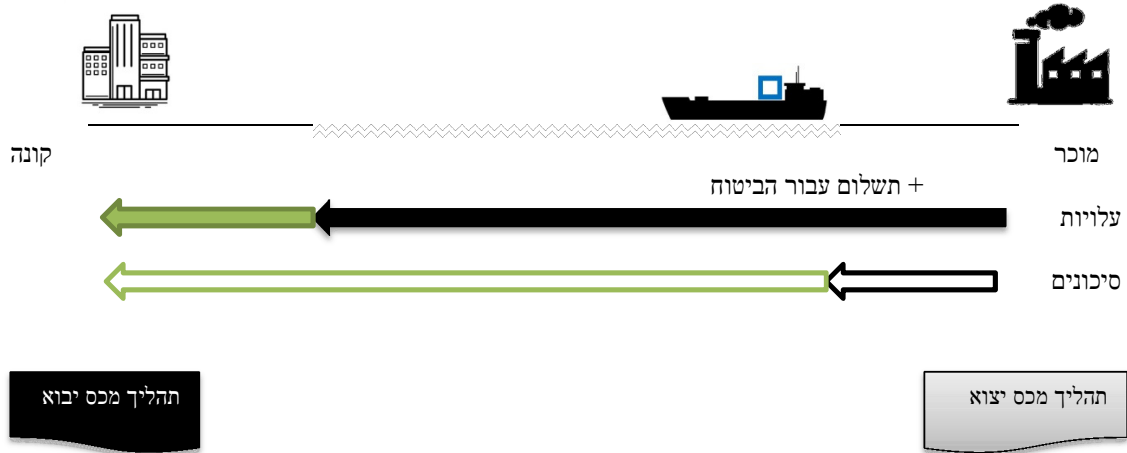


בשימוש במונח זה, המוכר מסיים את התחייבויותיו עם מסירת הטובין על סיפון האונייה בנמל היצוא. הסיכון עובר מהמוכר לקונה עם מסירת הטובין למוביל. ההוצאות משולמות עד למסירת הטובין על סיפון האנייה לאחר ביצוע תהליך מכס ביצוא. להבדיל ממונחים אחרים, בשימוש במונח זה קיימות שתי נקודות קריטיות: הנקודה בה המטען נמסר – שהיא נקודת חלוקת הסיכונים בין הצדדים והנקודה עד אליה על המוכר לשלם – שהיא נקודת חלוקת ההוצאות בין הצדדים. בעוד שהמוכר נושא בסיכונים עד למסירת הטובין על סיפון האנייה בנמל היצוא, הרי שהוא נושא בהוצאות עד לנמל היעד המוסכם.

דגשים נוספים:

- בשימוש במונח זה, תהליך המכס במדינת היצוא באחריותו של המוכר, תהליך המכס במדינת היבוא על אחריותו של הקונה.
- בשימוש במונח זה חלה התפצלות בין הנקודה הקריטית של ההוצאות לנקודה הקריטית של הסיכונים. בעוד שהמוכר נושא בסיכונים עד למסירה על סיפון האנייה בנמל המוצא, הרי שהוא נושא בהוצאות עד לנמל היעד.
- חוזה ההובלה צריך להיכרת בתנאי ההובלה ובמסלול המקובלים – *the contract of carriage must be made on usual terms...and provide for carriage by the usual route in a customary manner of the type normally used for carriage of the type of goods sold.*
- במקרה של הובלה ימית, אם תעריף ההובלה הימית אותו שילם המוכר התבסס על כך שדמי ההובלה כוללים טעינה ופריקה (Liner Terms), אזי עלות הפריקה שולמה במסגרת עלות ההובלה והקונה פטור מלשלם עבורה. לעומת זאת אם תעריף ההובלה לא כלל בתוכו את הוצאות הפריקה, מוטל על הקונה לשלם בגינה לנמל או לחברה המתפעלת את הרציף בו בוצעה הפריקה.
- בשימוש במונח זה על הקונה לטפל בכל נושא השחרור מהמכס ותשלום המסים במדינת היבוא.
- השימוש במונח זה מומלץ להובלה ימית בלבד. השימוש במונח מתאים למטענים אשר נמסרים על סיפונה של האנייה. במקרים אחרים – למשל כאשר נעשה שימוש בסוגי הובלה שונים או כאשר המסירה נעשית במסוף מכולות, מומלץ להשתמש במונח CPT. המונח CFR מתאים יותר לשימוש במטעני תפוזרת או במטענים גדולים שאינם מובלים במכולות.

CIF (named port of destination) Incoterms® 2010



מונח זה דומה מאד למונח CFR. מה ששונה ביניהם זה נושא הביטוח הימי. בשימוש במונח זה על המוכר לרכוש פוליסת ביטוח ימי לטובת הקונה. במלים אחרות, המוכר ישלם עבור כיסוי ביטוחי אך המוטב יהיה הקונה. להבדיל ממונח CIP, בו על המוכר לרכוש פוליסה עם כיסוי ביטוחי מירבי - הרי שבשימוש ב-CIF, על המוכר לרכוש פוליסה עם הכיסוי הביטוחי הזול והמצומצם ביותר, לפי Clauses C.

דגשים נוספים:

- הביטוח שעל מור לרכוש אמור להיות כאמור לפי Clauses C. הוא אמור לכסות, לכל הפחות את המחיר כפי שנקבע בחוזה המכר + 10% ולהיות נקוב במטבע של חוזה המכר.
- הביטוח חייב להשתרע לפחות מנקודת המסירה ועד לנמל היעד – port of destination.
- על המוכר חלה החובה למסור לקונה פוליסת ביטוח או כל אישור אחר המעיד על הכיסוי הביטוחי שנרכש על ידו.
- על המוכר להסדיר את נושא הביטוח עם מבטחים בעלי מוניטין וזאת במטרה לאפשר לקונה או לכל גורם אחר בעל זיקת ביטוח לטובין להגיש תביעה ישירות למבטחים.
- השימוש במונח זה מומלץ להובלה ימית בלבד. השימוש במונח מתאים למטענים אשר נמסרים על סיפונה של האניה. במקרים אחרים – למשל כאשר נעשה שימוש בסוגי הובלה שונים או כאשר המסירה נעשית במסוף מכולות, מומלץ להשתמש במונח CIP. המונח CIF מתאים יותר לשימוש במטעני תפוזרת או במטענים גדולים שאינם מובלים במכולות.

טבלת השוואה כללית בין המונחים

| המונח | נקודת המסירה | נקודת חלוקת ההוצאות | לשימוש בהובלה |
|------------|--|--|-----------------|
| EXW | במקום בו נוהגים לנפק טובין במפעל / מחסן המוכר, במדינת הייצוא | מקום בו נוהגים לנפק טובין במפעל / מחסן המוכר, במדינת הייצוא | כל סוגי ההובלה |
| FCA | עם העברת הטובין לחזקת מוביל בינלאומי במדינת הייצוא. | או בבית הקונה (ואז המונח נקרא FCA Seller Premises) או במקום אחר במדינת הייצוא (כמו מסוף מטענים). | כל סוגי ההובלה |
| CPT | עם העברת הטובין לחזקת מוביל בינלאומי במדינת הייצוא. | מקום המסירה במדינת היבוא. | כל סוגי ההובלה |
| CIP | עם העברת הטובין לחזקת מוביל בינלאומי במדינת הייצוא. | מקום המסירה במדינת היבוא. | כל סוגי ההובלה |
| DAP | עם המסירה לקונה בנקודה מוסכמת במדינת היעד. | עם מסירה לקונה בנקודה מוסכמת במדינת היעד (ללא פריקה וללא תשלום מסים) | כל סוגי ההובלה |
| DPU | עם המסירה לקונה בנקודה מוסכמת במדינת היעד. | עם מסירה לקונה בנקודה מוסכמת במדינת היעד (כולל פריקה וללא תשלום מסים) | כל סוגי ההובלה |
| DDP | עם המסירה לקונה בנקודה מוסכמת במדינת היעד. | עם מסירה לקונה בנקודה מוסכמת במדינת היעד (ללא פריקה, כולל תשלום מסים) | כל סוגי ההובלה |
| FAS | ברציף בנמל מדינת הייצוא אשר ממנו יוטענו לסיפון האנייה. | ברציף בנמל מדינת הייצוא אשר ממנו יוטענו לסיפון האנייה. | הובלה ימית בלבד |
| FOB | עם מסירת הטובין על סיפון האנייה, בנמל המוצא. | סיפון האנייה, בנמל המוצא. | הובלה ימית בלבד |
| CFR | עם מסירת הטובין על סיפון האנייה, בנמל המוצא. | נמל היעד. | הובלה ימית בלבד |
| CIF | עם מסירת הטובין על סיפון האנייה, בנמל המוצא. | נמל היעד. | הובלה ימית בלבד |

חלוקת המונחים לקבוצות, בהתאם להוצאות:

| המונחים בקבוצה | מה כולל המחיר בשימוש במונחי קבוצה זו | הקבוצה |
|--------------------|--|--------|
| EXW | מחיר המונחים בקבוצה זו הוא המחיר בבית או מחסן המוכר. | E |
| FCA, FAS, FOB | המחיר כולל את ההובלה עד למוביל הבינ"ל הראשון או עד לנמל המוצא | F |
| CPT, CIP, CFR, CIF | המחיר כולל את ההוצאות עד לנמל היעד (לפעמים עם ולפעמים ללא ביטוח) | C |
| DAP, DPU, DDP | המחיר כולל את ההוצאות עד ליעד הסופי. | D |