

## המונחים EXW ו- DDP – דגשים ובעיות זאב תלם

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. המונחים באים להגדיר העצם שלוש נקודות קריטיות:

- נקודה קריטית ראשונה מתארת את החבוי (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 שניה 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.

אחת משתי הנקודות האחרונות (נקודת העברת הסיכון ונקודת העברת ההוצאות) חייבת להופיע ליד שמו של כל מונח.

מהדורה 2020 של המונחים, אשר נכנסה לתוקף בינואר 2020, מכילה 11 מונחים. המונח הראשון הוא EXW, מונח אשר בו חובות המוכר הן מזעריות והמונח האחרון הוא DDP שהוא מונח בו חובות המוכר הן מירביות. במאמר זה ברצוני לעמוד על בעיות שונות הקיימות בשימוש בשני מונחים אלה, ולעלות פתרונות אפשריים.

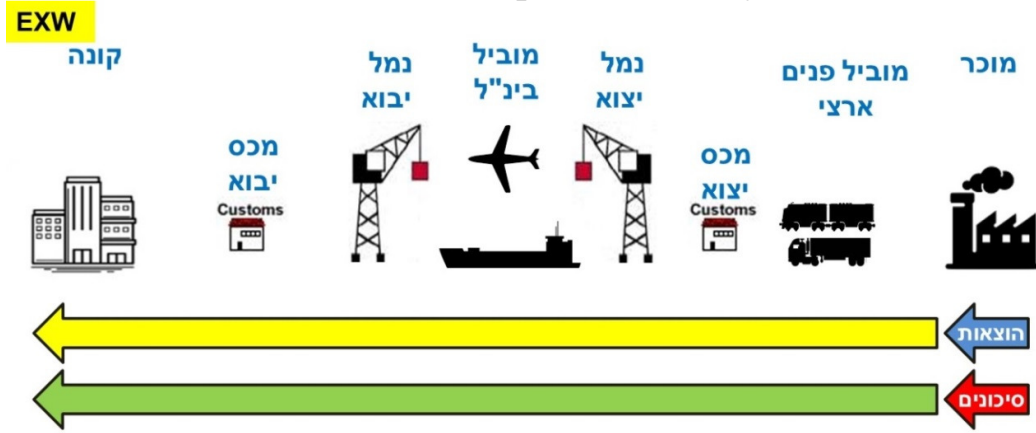
### EXW – Ex Works

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. כאמור, במכירה בתנאי EXW ההוצאות והאחריות של המוכר הן מינימליות.

הנקודה הקריטית אשר תירשם ליד המונח היא בעצם הנקודה בה במוכר מוסר את המטען לקונה. זו יכולה להיות כתובתו של המוכר או כל נקודה אחרת במדינת היצוא, אשר בה נוהג המוכר לנפק את הטובין.

## EXW (place of delivery) Incoterms® 2020



למשתמשים במונח הזה יכולות להיות מספר בעיות:

1. כאמור לעיל, מסירת הטובין על ידי המוכר לא כוללת בתוכה טעינה על הרכב הבא לאוספם. רכב זה הוא מטעמו של הקונה. במלים אחרות, על הקונה חלה החובה לטעון את כלי הרכב הבא לאסוף את המטען במחסן המוכר ולשאת בנטל הסיכון הכרוך בטעינת הפריטים. בפועל מי שעושה פעולות אלה הוא המוכר.

הדבר עלול לגרום לבעיות משפטיות בעיקר בהקשר לחוקים הקשורים לחוקי בטיחות וגהות המתייחסים לטעינה בכלל והמכלת מכולות בפרט.

2. המונח כלל לא עוסק בנושאים של המכלה.

3. המונח EXW נוגדים את אמנת CMR (אמנה להובלה בינ"ל ביבשה) הקובעת כי על המוכר לטעון את הטובין לכלי ההובלה היבשתי.

4. בשימוש ב-EXW על הקונה לשאת בתהליך המכס ביצוא. דרישה זו בעייתית מאד.

באירופה, לפי ה- Union Customs Code- UCC, היצואן נדרש להיות ממוקם באיחוד האירופי, ורק ליצואן יש את הכוח להחליט אם ומתי הטובין יוגשו ליצוא מהאיחוד.

בארה"ב, לפי דרישות רשות היצוא הפדראלית U.S. Export Administration Regulations (EAR). החוק האמריקאי רואה ביצואן כאחראי לעמידה בדרישות חוקיות היצוא ללא קשר לשאלה מי מגיש את המטען ליצוא.

5. במקרה של אשראי דוקומנטרי היצואן חייב לשלוח במסמכים על מנת להגישם לבנק ולקבל תמורה. בשימוש ב-EXW לא רק שהמוכר לא שולט על מסמכי ההובלה אלא שבמקרה של טעות לקונה עלול להיווצר קושי לבקש תיקון מהמשלח שקבע הקונה. יש להדגיש שלמשלח שקבע הקונה אין כל מחוייבות למוכר !!!

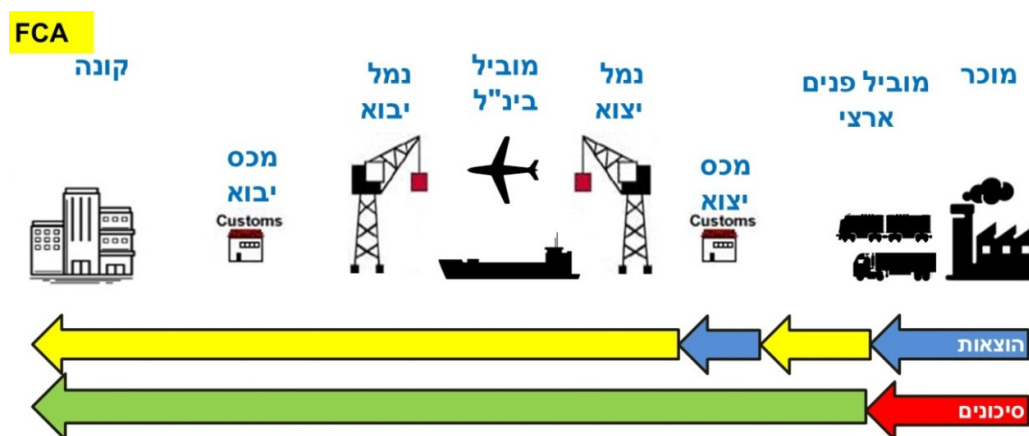
### © כל הזכויות שמורות לזאב תלם

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.

הפתרון המוצע על ידי Incoterms, על מנת להתגבר על הבעיות הנ"ל הוא להשתמש במונח FCA (Free Carrier). בשימוש במונח FCA, 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.

## FCA Seller Premises



בשימוש במונח FCA seller premises נמנעות הבעיות הקיימות בשימוש במונח EXW ובהחלט מומלץ להשתמש במונח זה.

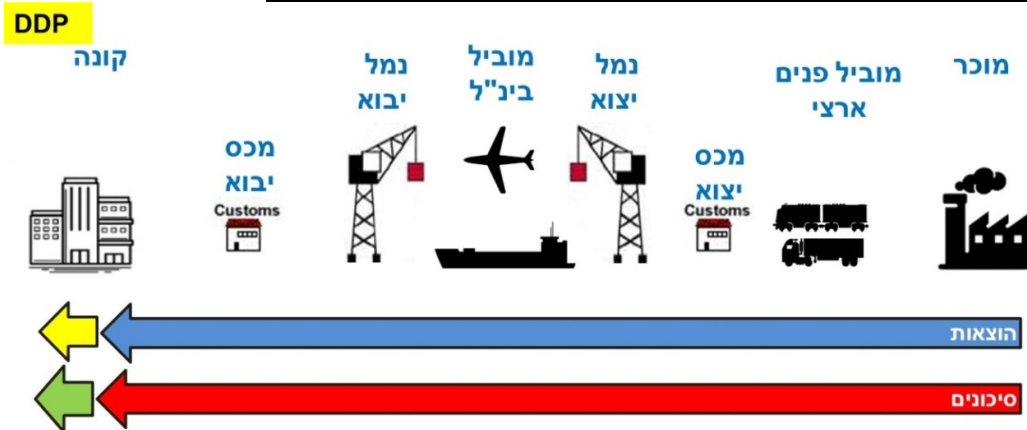
## DDP – delivered duty paid

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 חשבונו, את הטובין המיובאים מרשות המכס. זיקת הביטוח, נטל ההוצאות, כולל תשלום בגין מכס ומסים, ונטל האחריות עוברים ממוכר לקונה עם מסירת הטובין לקונה או לנציג מטעמו, בנקודה מוסכמת במדינת היבוא.

גם בשימוש ב-DDP יכולות להיגרם בעיות שונות, במיוחד ליבואנים לישראל.

1. ספק מחו"ל לא יכול לשחרר מטען בארץ כי הוא לא אישיות מוכרת בישראל.
2. בשימוש במונח על המוכר לשאת בתהליך המכס ביבוא. זו בהחלט בעיה כי ספק מחו"ל לא יכול לפנות לרשות מוסכמת בישראל בלי כרטיס חכם.

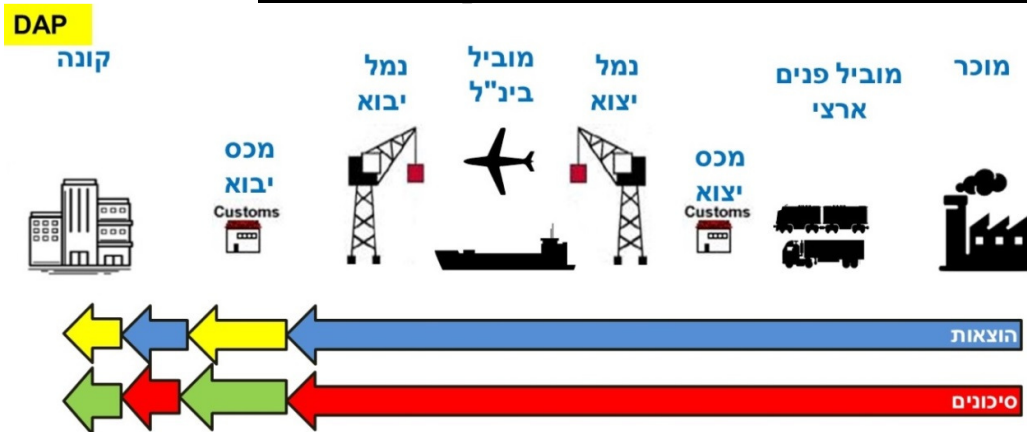
## DDP (named place of destination) Incoterms® 2020



הפתרון המוצע הוא שימוש במונח DAP (Delivered at place). המונח דומה ל-DDP ושימוש בו, 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.

העובדה שתשלום המסים והשחרור חלים על הקונה, פותרות את הבעיות הנובעות משימוש במונח DDP.

## DAP (named place of destination) Incoterms® 2020



חשוב לי להבהיר שגם בשימוש במונחים FCA Seller Premises ו-DAP עלולות להתעורר בעיות אבל המטרה של השימוש במונחי ה-Incoterms הוא למזער את האפשרות לבעיות ככל הניתן.

כפי שזה נראה, המונחים EXW ו-DDP ישמשו לסחר מקומי בלבד.

© 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.