



מי נושא בתשלום ההיטלים ואגרות שונות – היצואן או היבואן

מאת זאב תלם

לכאורה התשובה ברורה – המשלם את ההובלה עליו לשלם גם את ההיטלים. אך מסתבר שבפועל המצב שונה ופעמים רבות מחויבים יבואנים בהוצאות שונות – על אף שהיצואנים הם אלה ששילמו את ההובלה. בין הוצאות אלה ניתן למנות את היטל הצפיפות, דמי גביה, ISPS, THC ועוד. אז על מי באמת לשלם הוצאות אלה והאם נוהגים המחייבים את היבואנים בהוצאות אלה כהלכה?

ראשית יש להבין שני מונחים:

היטל (surcharge) - הוצאה המשולמת לחברת ההובלה – נחשבת כחלק מדמי ההובלה.

אגרה/דמים (fee) - הוצאה שלא משולמת לחברת ההובלה – לא נחשבת כחלק מדמי ההובלה.

לכן אין זה נכון לחייב (כפי שנוהגות חברות מסויימות) בהוצאות כמו היטל תקשורת או היטל מחשוב שכן אלה הוצאות שלא קשורות להובלה ולכן אין לקרוא להם "היטל".

כבואנו לברר סוגיה זו, עלינו לחלק את החיובים בהם מחויבים היבואנים הישראלים לכמה קבוצות:

א. הוצאות בחו"ל ודמי הובלה

הוצאות בחו"ל נגבות בעיקר כאשר המטען מיובא תחת תנאי EXW הובלה ימית ואווירית נגבות כאשר תנאי ה- Incoterms הם מקבוצה E או מקבוצה F

ב. תוספות לדמי ההובלה

- בקבוצת חיובים אלה ניתן לציין:
 - היטלים למיניהם – דלק, צפיפות, מלחמה (בהובלה אווירית): היטלי דלק וביטחון בלבד) וכיוצ"ב
 - THC (בהובלה ימית בלבד)
 - ISPS (בהובלה ימית בלבד)

ג. חיובים מקומיים

- בקבוצת חיובים אלה ניתן לציין:
 - דמי פקודת מסירה
 - דמי ריקון (במקרה של הובלה מטען ימי LCL בהובלה ימית)
 - דמי גביה
 - דמי תקשורת
 - דמי מיחשוב, דמי שידור
 - חיוב עבור מערכת שער עולמי חדש

קבוצה א' היא לא בעייתית וכעיקרון ניתן לראות בהתאם למונחי ה-Incoterms השונים מי משלם מה. גם כאן ייתכנו שטחים אפורים – במיוחד כאשר המטען נמכר בתנאי FCA – אך פיצול ההוצאות בחו"ל והוצאות ההובלה ברור יחסית. היבואן מחויב בהוצאות בלי קשר לתשלום ההובלה (זאת חוץ מדמי הגביה שמשולמים רק על מטענים שהיבואנים שילם בהם את ההובלה – מטענים על בסיס Collect).

הבעיה מתעוררת בקשר לקבוצה ב' של החיובים. בהתייחס להיטלים כמו היטל דלק או THC שמפורסמים באופן קבוע ושמוטלים באופן סדיר – הרי שגם חברות הספנות עצמן כותבות בפירוש שמשלם ההובלה ישלם גם את ההיטלים. ניתן למצוא לכך סימוכין נוספים. כך למשל בהודעה לעיתונות שפורסמה על ידי ארגון המשתמשים האסייתי בהובלה ימית (Federation of ASEAN Shippers' Councils) בספטמבר 2005, מופיעה הפסקה הבאה:



למשל, חברת הספנות K-Line פרסמה באתר שלה הודעה ללקוחותיה תחת הכותרת :
Notification of International Ship and Port Facility Security (ISPS) Charges
ex. South China / Hong Kong / Macau to
North Europe &

בין השאר נאמר שם :

The party that pays the Ocean freight will have to pay the Carrier ISPS charge (CIS)⁽²⁾

אם כך נראה שגם חברות הספנות מתייחסות ל-ISPS כחלק מדמי ההובלה כאשר נדון עניין הצד המשלם. כמוכן יש יוצאים מהכלל – כך למשל חברת K-Line פרסמה בהודעתה הנ"ל שהכלל לפיו משלם ההובלה משלם גם עבור ISPS לא חל לגבי יבוא ויצוא מטיוואן. אבל זה היוצא מהכלל.

יש לציין שבמסגרת המהדורה החדשה של מונחי ה-Incoterms נעשה נסיון למסד את נושא ה-THC אך לעניות דעתי הנושא ימשיך לעורר מחלוקת גם לאחר ינואר 2011, כאשר מהדורת ה-Incoterms החדשה תכנס לתוקפה.

ברצוני להדגיש שרוב המחלוקות בנושא של קביעת הצד אשר ישלם את ההיטלים הן בהובלה ימית בלבד. בהובלה אווירית הדבר פשוט הרבה יותר והצד המשלם את דמי ההובלה מחוייב בהיטלים המקובלים – היטל דלק והיטל ביטחון.

THC and other surcharges are integral parts of the freight. Therefore, carriers should charge an "all in freight rate", which includes the cost of basic freight, THC and all other surcharges, and be paid for by the party that pays the freight in accordance with the terms and conditions of purchase and sales agreement.

במלים אחרות – ההיטלים הם חלק בלתי נפרד מההובלה ובתור שכאלה – במקום שמשולמת ההובלה משולמים גם ההיטלים.

נשאלת שאלה – מה לגבי מטענים אשר נשלחו בתנאי CFR, CIF, CPT, CIP ולאחר שיצאו מנמל המוצא וההובלה שולמה עבורם הוטלו היטלים? מדובר בעיקר במצב בו מוטלים היטל מלחמה והיטל צפיפות.

על מנת לענות על שאלה זו יש לפנות למונחי ה-Incoterms. בהסברים אשר פרסמה לשכת המסחר הבינלאומית (ICC) למונח CFR יש התייחסות מפורשת לסוגיה זו. להלן עיקרי הדברים:

While the seller has to pay all costs required to bring the goods to the port of shipment and to deliver the goods onboard the vessel... the buyer has to pay any further costs which may arise after the seller has delivered the goods onboard the vessel. ... If something occurs as a result of contingencies after shipment... Any additional costs charged by the carrier as a result of these contingencies... will be for the account of the buyer⁽¹⁾

במלים אחרות – והיה אם ההיטל הוטל לאחר שהמטען נמסר לחברת הספנות – על היבואן לשלם אותו. והיה אם ההיטל היה ידוע כבר בעת המסירה לחברת הספנות – על היצואן לשלמו.

לגבי החיוב הידוע כהיטל בטחון - הוא נקבע על ידי חברות הספנות והתעופה. בהובלה ימית נקרא גם (International Ship and Port Facility ISPS Security). בהובלה ימית מדובר על אמנה בינ"ל שנכנסה לתוקף ביולי 2005 ושמוגדירה את נהלי הבטיחות בנמלים.

למרות שעלולה לפרוץ מחלוקת לגבי השאלה האם גם חיוב זה הוא חלק אינטגרלי של ההובלה – הרי שנראה שחברות הספנות אמנם רואות אותו כך.

⁽¹⁾ ICC Guide to Incoterms ® 2010 by Professor Ian Ramberg – ICC publication 720E p. 195

⁽²⁾ <http://www.kline.com.hk/news/mainframe.asp?file=%5C%5CKline-webserver%5Cklineweb%5Cnews%5Cnewsfile%5C2007522183156news56.htm>