



מי אמור לשלם את היטל ה-THC ?

זאב תלם

אחת הבעיות שאני מבחין בהן בפגישותי עם יבואנים ויצואנים בכלל ותלמידים שלי בפרט זה הניסיון, הפסול בעיני לקצר תהליכים. היבואן שולח בקשה להצעת מחיר (RFQ), היצואן שולח פרופורמה והעסקה יוצאת לדרך. הכל מהר מהר מהר. אבל יש פעמים שהמהירות הזו יכולה לגרום לבעיות ולעתים לבעיות גדולות. לדוגמא, בואו ניקח את מונחי ה-[®]Incoterms. מונחים אלה הם לא מושלמים ולעתים קרובות כדאי להוסיף סעיפים להזמנה, סעיפים שבסופו של דבר יגנו על המוכר ועל הקונה.

כך, למשל כדאי לסכם מראש ובכתב מי נושא בהוצאות אחסנה והשהיה בנמל היבוא, במקרה של רכישה תחת המונח DAP; אם הצדדים מתעקשים לעבוד תחת המונח EXW (משהו שלא כ"כ מומלץ), כדאי להוסיף שהמונח כולל טעינה בבית היצואן ולהתייחס גם להוצאות וגם לסיכונים וכיוצ"ב.

מאמר זה דן בהיטל הידוע הידוע כ-THC – Terminal Handling Charge. זהו אחד ההיטלים הנהוגים בהובלה ימית במכולות. לעתים קרובות עולה השאלה מי צריך לשלם עבור ההיטל הזה – המוכר במדינת המוצא או הקונה במדינת היעד.

להבדיל מההיטלים השונים הנהוגים בהובלה הימית ושלגביהן נהוג הכלל לפיו משלם דמי ההובלה משלם גם את ההיטלים, הרי שב-THC המוצב שונה. THC מחויב גם במדינת היצוא וגם במדינת היבוא ולעתים רחוקות מחייבים אותו, במקרה של שטעון גם במדינת השטעון.

מהו THC ? באתר Logistucsglossary⁽¹⁾ מוגדר THC כ:

Container Service Charges (CSC or THC) are additional costs, on top of the sea freight, charged by the shipping company for the handling of containers at the container terminal before being loaded onboard a vessel.

Examples include the unloading of the container from a truck, stacking and transport from the stacking location to just below the crane. This concerns FCL (Full Container Load) shipments.

במלים אחרות, מדובר על עלויות שמחויבות בנוסף להובלה הימית, הוצאות הנגבות הנגבית על ידי חברות הספנות עבור טיפול במכולות במסוף המכולות לפני העמסתן על גבי כלי שיט.

קיימות הגדרות שונות ל-THC וחלקן שונות במקצת מהאמור לעיל אבל אנחנו נסתפק בהגדרה הזו.

מטבע הדברים, היצואנים והיבואנים המשתמשים בהובלה ימית לא אוהבים את החיוב הזה. כבר ב-2004 דרש ארגון המובילים האיסייתיים (The Federation of ASEAN Shippers' Councils) (FASC) לבטל (ללא הצלחה) לחלוטין את החיוב הזה⁽²⁾:

"Terminal handling charge has been a long-standing issue among shippers. Shippers have complained that these charges are non-transparent, unjustified and baseless. All shippers' councils and associations agreed that THC should be abolished,"



כך, שכאמור לעיל, THC הוא היטל שמשולם הן בנמל המוצא והן בנמל היעד, אתייחס במאמר זה לשני הסוגים של THC:

THC – OTHC – Origin Terminal Handling Charges
המחויב על ידי המוביל המדינת המוצא

THC – DTHC – Destination Terminal Handling Charges
המחויב על ידי המוביל במדינת היעד.

חשוב להדגיש שכללי Incoterms® מתייחסים רק לחוזה המכר בין המוכר לקונה. אבל הם גם מורים מי צריך להתקשר בחוזים נלווים כגון הובלה אבל החוזה בין המוכר או הקונה לבין המשלח שלהם נפרד לחלוטין ואינו כפוף, כשלעצמו, לכללי ה- Incoterms® המוסכמים על המוכר והקונה. עם זאת, על המוכר/הקונה להבין מספיק את התחייבויותיהם בחוזה כדי להבטיח שחוזה ההובלה תואם את חוזה המכר.

לעניות דעתי, חלוקת היטל ה-THC בין הצדדים אמורה להיות כדלהלן:

במכירה ב-EXW:	OTHC ו-DTHC חלים על הקונה.
במכירה ב-FCA:	OTHC ו-DTHC חלים על הקונה.
במכירה ב-CIP או CPT:	OTHC חל על המוכר, DTHC חל על הקונה.
במכירה ב-DAP, DPU, DDP:	OTHC חל על המוכר. לגבי DTHC נשאלת השאלה מהי נקודת היעד. אם מדובר במסירה בבית הקונה הרי שגם ה- DTHC חל על המוכר. אם מדובר בטרמינל במדינת היבוא, הרי ש- DTHC יחול על הקונה.

משלח מקצועי יבנה את הצעת המחיר שלו בהתאם למונח ה- Incoterms® הנבחר. ללא קשר אני שב וממליץ לא לרוץ אלא ללמוד מה המשמעות של כל מונח Incoterms® שנבחר כי כאשר יש בעיה זה משהו שיכול כבר להביא לסכסוך מסחרי. ואם ניקח בחשבון שגובה היטל THC במקרה של הובלה FCL יכול להגיע למאות דולרים הרי שמדובר בסכומים לא מבוטלים וכדאי ומומלץ ביותר לסכם מראש מי נושא בהם.

(1) <https://www.logisticsglossary.com/term/thc>
(2) https://info.hktdc.com/shippers/vol26_6/vol26_6_chairman_02.htm