



## כללי ה-Incoterms ואשראי דוקומנטריים זאב תלם

בהתאם לתנאי האשראי הדוקומנטרי ולקבלת שלום.

### קבוצה F

למעשה הבעיה בשימוש בכללים FOB או FCA זהה לבעיה בקבוצה E. גם בקבוצה זו הקונה הוא זה שכורת את חוזה המכר ולכן יתכן מצב בו הוא ידאג ששטר המטען לא יימסר לרשותו של המוכר. למען האמת יכול הקונה אפילו לבטל את חוזה ההובלה.

פתרון אפשרי אחד יכול להיות שימוש ב-FCR כמסמך הובלה – בדיוק כמו שהמלצתי לעיל בקבוצה E. פתרון נוסף יכול להיות התעקשותו של המוכר לכרות את חוזה ההובלה. לפי מהדורה 2020 של כללי ה-Incoterms, גם בשימוש ב-FCA וגם בשימוש ב-FOB, יכול המוכר לכרות את חוזה ההובלה בשמו ועל חשבונו של הקונה.

בסעיף A4 של הכללים בהסבר לכללים FCA ו-FOB נאמר:

...If agreed, the seller must contract for carriage on the usual terms at the buyer's risk and cost.

במקרה שהמוכר כרת את חוזה ההובלה הוא יכול להודיע מראש למוביל שהוא מבקש לקבל את שטרי המטען לידיו.

### קבוצה C

לכאורה השימוש בקבוצה C באשראי דוקומנטרי הוא העדיף למוכר. כידוע, על המוכר על מנת לקבלת שלום כאשר עיסקה מבוצעת באשראי דוקומנטרי להציג מסמכים שונים בבנק וביניהם את מסמך ההובלה. בשימוש באחד ממונחי קבוצה C, המוכר כורת את חוזה ההובלה ובהכרח מקבל לידיו את

הוג לחלק את כללי Incoterms © 2020 לארבע קבוצות וזאת בהתאם להוצאות. קבוצה E היא הקבוצה בה המוכר נושא במינימום הוצאות – למעשה עד חצרו בלבד. בשימוש בקבוצה F המוכר נושא בהוצאות עד נמל המוצא, בקבוצה C עד נמל היעד ובקבוצה D מעבר לנמל היעד. כמובן שחלוקה זו היא חלוקה גסה ולא תמיד מדויקת אבל היא נותנת לנו מושג טוב למדי לגבי השימוש בכללים.

לעתים נשאלת שאלת הקשר בין כללי ה-Incoterms לאשראי דוקומנטריים. במאמר זה אנסה להסביר את החסרונות בשימוש בכל אחת מהקבוצות כאשר העיסקה מבוצעת תחת אשראי דוקומנטרי ואנסה גם להציע פתרונות אפשריים.

נצא מהנחה שהאשראי הדוקומנטרי כשיטת שלום, בא לטובת שני הצדדים – הן המוכר והן הקונה. הוא בא לסייע למוכר לקבל שלום ולקונה לקבל את המטען.

### קבוצה E

בקבוצה זו קיים כלל אחד בלבד – EXW. בשימוש בכלל זה, המוכר מסיים את התחייבויותיו בעיסקה לאחר אריזה כאשר הניח את המטען לרשות היבואן בחצרו. הבעיה שעלולה להתעורר היא שבגלל שהמוכר כלל לא עוסק בהובלה ולא כורת את חוזה ההובלה, הוא לא יקבל את שטר המטען, לא יוכל להציגו בבנק ובהתאם לא יקבל שלום.

פתרון לבעיה זו יכול להיות שימוש ב-FCR (Forwarders Cargo receipt) כמסמך הובלה, במקום בשטר המטען הרגיל. FCR נמסר למוכר כאשר זה מוסר את המטען למוביל. בצורה כזו יוכל המוכר לקבל מסמך הובלה, להציגו בבנק

© 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.

המידע במאמר זה הוא לצרכי מידע בלבד ואינו בא להחליף כל מידע ו/או פרסום רשמי. על זאב תלם לא תחול כל אחריות, ישירה או עקיפה עקב טעויות או נזקים העלולים להיגרם כתוצאה משימוש במידע המופיע במאמר זה.



הקונה. במלים אחרות – המוכר עשוי למצוא את עצמו תלוי ברצונו הטוב של הקונה.

## קבוצה D

גם בשימוש בקבוצה זו בה מצויים הכללים, DPU, DDP, DAP עלול לגרום לבעיות למוכר. המסירה מתבצעת בשימוש בכללים אלה עם השלמת ההובלה הראשית. שטר המטען משמש ראייה למשלוח המטען אך לא לקבלתו על ידי הקונה. במקרה של תקלה במעבר המטען יקבל המוכר את כספו על אף שהמטען כלל לא הגיע. אם האשראי הדוקומנטרי אמור להגן על שני הצדדים כאמור לעיל הרי שיתכן מצב בו המוכר יקבל את כספו אבל הקונה לא יקבל את המטען. מצד שני – אם האשראי הדוקומנטרי ידרוש מהמוכר להציג אישור של הקונה המאשר את קבלת המטען – יוכל הקונה לשחרר את המטען ולא לספק למוכר אישור כזה.

שטר המטען, אותו הוא יכול להציג בבנק על מנת לקבל תשלום.

אולם חשוב לציין שגם בשימוש בכלל מקבוצה C עלול המוכר להיתקל בבעיה. זו אמנם בעיה נדירה אבל צריך להבין שהיא קיימת.

לצורך הדוגמא ניקח מכולה האמורה להישלח בהובלה ימית. משלוח המכולה מבוצע תחת הכלל CIP. הסיכון עובר מהמוכר לקונה עם מסירת הטובין למוביל, במדינת היצוא. מה יקרה אם לפי תנאי האשראי הדוקומנטרי, על גבי שטר המטען תופיע ההערה On Board והמכולה ניזוקה במסוף העורפי? המכולה לא תוטען כמובן ועל כן שטר מטען עם ציון On Board לא יונפק. במקרה כזה המוכר עלול למצוא את עצמו בבעיה קשה. נכון שהביטוח אמור לפתור את הבעיה אבל אם המטען כבר נמסר למוביל הרי שמדובר בביטוח של