



## Door to Door

Door to Door הוא מונח פופולרי שרבים בקהיליית הסחר הבינלאומי נפגשים אתו לעתים קרובות. הבעיה היא שהמונח Door to Door הוא לא אבסולוטי ותלוי בגוף שמציע את שירותיו. ביסוד השימוש במונח זה נמצא הניסיון לבטא אחת משתי תפיסות אפשריות – או שהמדובר הוא בהובלה פיזית של המטען ממקום ייצורו ועד למשתמש הסופי או האם מדובר גם בשליטה ופיקוח אדמיניסטרטיביים .

לדוגמא: חברת ספנות עלולה להידרש לספק מכולה ריקה לחצרו של היצואן ולשלוח אותה כמכולת FCL ליעד. בנמל היעד עליה למסור את המכולה כולה לחצרו של היבואן, ולא לפרק את התכולה בנמל. היבואן יפרק את תכולת המכולה ויחזירה ריקה לחברת הספנות (בד"כ במסוף מכולות). כמובן שאם היבואן לא יחזיר את המכולה בזמן, יהיה עליו לשלם דמי השהייה (demurrage), כפי שסוכם עם חברת הספנות. חברות הספנות ממעטות להשתמש במונח Door to Door אלא משתמשות במונחים FCL/FCL או CY/CY .

משלח בינלאומי לעומת זאת יטען – ומבחינתו בצדק – שהפעולה הנ"ל לא ראויה להיקרא בשם Door to Door. על מנת להפוך לכזה, יש, בנוסף לפעולות הנ"ל גם להוסיף תהליכי מכס ביצוא וביבוא, אחסנה ועוד. ניתן להוסיף גם ביטוח ימי. רק לאחר ביצוע כל הפעולות הנ"ל ייקרא, לדברי משלחי בינלאומיים, המשלוח כמשלוח שהובל בתנאי Door to Door.

חברות בלדרות נוהגות להציע הצעות Door to Door אבל מהצעותיהן אי אפשר תמיד ללמוד אם ההצעה כוללת הוצאות שונות כמו מסי יבוא.

חברות המציעות שירותים לוגיסטיים לא תסכמנה גם להגדרה זו. חברות אלו תעשינה פעולות נוספות כמו פעולות של הרכבה, הפצה ולעתים אפילו פעולות כספיות (גביית כספים), פעולות הידועות כ-Supply Chain Management.

נקודה נוספת היא פוליסות הביטוח הימי שהם Door to Door או Warehouse to Warehouse. לא תמיד ההגדרה הזו נכונה. למשל: ראשית, חשוב לזכור כי למרות הציון מ"מחסן למחסן" בחזית הפוליסה הרי שמשך הכיסוי הזה כפוף לתנאי המכר. במלים אחרות, מדובר בכיסוי רדום ומושעה אשר יתעורר לחיים בכל מקרה לגופו עם קבלת סיכון (Risk) בסחורה ("זיקת ביטוח"). לכן, בכל מקרה של תביעה בגין נזק שארע בהובלה יש לברר באילו תנאי מכר (Incoterms) נרכשה הסחורה ורק במידה ויסתבר כי בעת קרות הנזק היה מוטל הסיכון בסחורה, על פי תנאי המכר, על המבוטח הרי שזיכה בפיצוי על פי הפוליסה.



במילים אחרות, אם, למשל, רכש יבואן ישראלי מטען בגרמניה בתנאי FCA Hamburg ומטענו ניזוק בדרכו ממחסני הספק לנמל המבורג הרי שלמרות שהפוליסה של אותו יבואן מציינת כי הכיסוי הינו "ממחסו למחסן" צפויה תביעתו להידחות בנימוק שברגע קרות הנזק לא היה מוטל – עפ"י ה- Incoterms, הסיכון לסחורה על כתפיו אלא על כתפי הספק ולכך את תביעתו עליו להפנות לספק.

אנו רואים, על כן שלמונה Door to Door משמעויות רבות. טוב יעשה המשתמש במונה אם יבדוק עם הצד השני לעיסקה למה בדיוק הכוונה בשימוש במונה. אני אישית, ממליץ בחום ליצואנים המבקשים לשאת בכל ההוצאות מביתם ועד בית הקונה להשתמש במונחים המתאימים של ה- Incoterms שכן אלה מגדירים במדויק את ההוצאות והאחריות של כל צד לעיסקה. המונחים המתאימים ביותר לפי מהדורה 2020 של ה- Incoterms הם DPU, DAP ו- DDP.